

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA - UFSC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA CIVIL

**O BAIRRO DO RIO VERMELHO:
UM ESPAÇO EM TRANSFORMAÇÃO**

DALMA LUCIA MENEZES

FLORIANÓPOLIS / SC

2004

DALMA LUCIA MENEZES

**O BAIRRO DO RIO VERMELHO:
UM ESPAÇO EM TRANSFORMAÇÃO**

**Dissertação apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em Engenharia Civil da
Universidade Federal de Santa Catarina
como parte dos requisitos para a obtenção
do título de Mestre em Engenharia Civil.**

Área de Concentração: Cadastro Técnico Multifinalitário

Orientadora: Prof. Dora Maria Orth, Dra

FLORIANÓPOLIS / SC

2004

Florianópolis

2004

MENEZES, Dalma Lucia. **O Bairro do Rio Vermelho: Um Espaço em Transformação.** Florianópolis, 2004. 180 páginas. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Curso de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Universidade Federal de Santa Catarina.

Orientadora: Profa. Dora Maria Orth, Dr^a.

Defesa: 17 de setembro de 2004.

Resumo da Dissertação:

É um estudo da transformação do espaço do bairro do Rio Vermelho, situado na parte nordeste da Ilha de Santa Catarina. Este bairro é separado do centro da cidade de Florianópolis por uma cadeia de morros. O bairro apresenta um acelerado ritmo de urbanização em função do desenvolvimento turístico generalizado na Ilha de Santa Catarina, o que confere características similares a outras áreas de Florianópolis. Inicialmente faz-se um relato histórico, através da evolução urbana, salientando a importância do bairro dentro do contexto municipal. Logo após, é feita uma leitura do espaço urbano procurando traçar a caracterização atual do uso do solo. No desenvolvimento do trabalho são analisados vários aspectos ligados à dinâmica urbana do bairro. Assim, foi possível delinear conclusões e recomendações referentes ao planejamento do uso e ocupação do solo, visando contribuir com a construção do conhecimento em relação à gestão dos espaços urbanos no Brasil.

FOLHA DE APROVAÇÃO

Dissertação defendida e aprovada em 17 de setembro de 2004 pela Comissão Examinadora.

Prof. Ismael Ulysséa Neto, Ph.D
Membro – ECV / UFSC

Prof. Jucilei Cordini, Dr.
Membro – ECV / UFSC

Prof. Issao Minami, Dr.
Membro – FAU / USP

Prof^a. Adriana Marques Rossetto
Membro – DAU / UNIVALI - SC

Prof^a. Dora Maria Orth, Dr^a.
Orientadora / Moderador – ECV / UFSC

Profa. Henriette Lebre La Rovere, PhD
Coordenadora do PPGEC – ECV / UFSC

**Dedico este trabalho
aos meus pais Dalmo e Lucemar
e aos meus irmãos Deise e Dermesson.**

AGRADECIMENTOS

A Deus pelo dom da vida e por sua companhia fiel em todos os momentos.

Aos meus pais Dalmo e Lucemar por terem me ensinado valores essenciais da vida; e aos meus irmãos Deise e Dermesson pelo incentivo nos momentos difíceis, ajudando a tornar esta caminhada menos árdua.

Formalizo também meus agradecimentos à Universidade Federal de Santa Catarina, e em especial aos professores e funcionários do Programa de Pós-Graduação do Curso de Engenharia Civil pela oportunidade que me foi concedida.

À minha orientadora Professora Dora Maria Orth pelo apoio, dedicação e conhecimentos transmitidos ao longo do desenvolvimento deste trabalho. Aos professores Ismael e Jucilei que dedicaram parte do seu tempo na qualificação deste, assim como a todos os membros da Comissão Examinadora, pelas sugestões oportunas na melhoria deste trabalho.

A todos os funcionários de órgãos públicos e privados que gentilmente dedicaram sua atenção e conhecimento para a riqueza de informações, e nestes incluo os do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), entre outros.

Aos meus amigos que compreenderam minha ausência em muitos momentos de suas vidas...

... Finalmente externo meus agradecimentos a todas as pessoas que construíram a história do bairro do Rio Vermelho... A todos que com seu modo de vida me ajudaram a atingir os objetivos propostos.

SUMÁRIO

pág.

LISTA DE FIGURAS

LISTA DE GRÁFICOS

LISTA DE TABELAS

RESUMO

ABSTRACT

1 – INTRODUÇÃO	01
1.1 – TEMA E OBJETO.....	01
1.2 – PROBLEMA	02
1.3 – OBJETIVOS	05
1.4 – MÉTODOS	05
1.5 – JUSTIFICATIVA	06
1.6 – ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	07
2 - FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	09
2.1 – URBANISMO	09
2.1.1 – Histórico	09
2.1.2 – Conceitos relativos ao Urbanismo: Espaço / Ambiente	13
2.1.3– Estrutura Urbana e Dinamismo Urbano	15
2.1.4 – Quem produz o Espaço Urbano?	18
2.1.5 – Grandes problemas das Cidades	20
2.2. – A INFLUÊNCIA DO TURISMO NA TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO	23
2.3 – PLANEJAMENTO URBANO E TURÍSTICO	25
2.3.1 – Características Gerais.....	25
2.3.2 – Planejamento Urbano	26
2.3.3 – Planejamento Turístico	29
2.4 – MEIO AMBIENTE E QUALIDADE DE VIDA	32
2.4.1 – Meio Ambiente	33
2.4.2 – Qualidade de Vida Humana	34

3 – MÉTODOS E TÉCNICAS	38
3.1 – MÉTODOS DE ABORDAGEM	38
3.2 – TÉCNICAS DE LEVANTAMENTO DE DADOS	38
3.3 – PESQUISA BIBLIOGRÁFICA	40
3.4 – FOTOINTERPRETAÇÃO PARA ANÁLISE DA EVOLUÇÃO URBANA	41
3.5 – ENTREVISTAS E QUESTIONÁRIOS COM OS MORADORES	42
3.5.1 – Entrevistas	42
3.5.2 – Questionários	43
3.6 – ANÁLISE DA ESTRUTURA FUNDIÁRIA	44
4 - A ILHA DE SANTA CATARINA E O BAIRRO DO RIO VERMELHO	46
4.1 – A ILHA DE SANTA CATARINA	46
4.1.1 – Aspectos Geográficos	48
4.1.2 – Histórico	48
4.1.3 – Uso das Terras	52
4.1.4 – Expansão Urbana da antiga Desterro	54
4.1.5 - Turismo na Ilha de Santa Catarina	56
4.2 – BAIRRO DO RIO VERMELHO – ÁREA DE ESTUDO	57
4.2.1 – Localização	57
4.2.2 – Aspectos Gerais	60
4.2.3 – Localidades do Bairro	61
5 – EVOLUÇÃO URBANA DO BAIRRO RIO VERMELHO	71
5.1 – EVOLUÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	71
5.1.1 – Início da Ocupação do povoado de São João do Rio Vermelho	71
5.1.2 – Período de 1957 a 1977 – Fim do Isolamento	79
5.1.3 – Período de 1977 a 1994 – Consolidação da Integração	84
5.1.4 – Período de 1994 até 2004 – Crescimento Acelerado	88
5.2 – EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO	94
5.2.1 – Planejamento Urbano na Ilha de Santa Catarina	94
5.2.2 – Plano Diretor Vigente na Área de Estudo	96
5.2.3 – Problemas de Aplicação da Lei	103

5.2.4 – Análise pontual da localidade do Travessão	106
5.3 – EVOLUÇÃO POPULACIONAL	109
5.3.1 – População segundo IBGE	109
5.3.2 – Perfil sócio-econômico	110
6 – CARACTERIZAÇÃO ATUAL DO BAIRRO	116
6.1 – FUNÇÕES URBANAS	116
6.1.1 – Habitar	116
6.1.1.1 – Residências	116
6.1.1.2 – Infra-estrutura e Serviços Urbanos	119
6.1.2 – Circular	123
6.1.2.1 – Sistema Viário	123
6.1.2.2 – Transporte Coletivo	125
6.1.2.3 – Viagens Rotineiras Pendulares.....	126
6.1.3 – Trabalhar	128
6.1.4 – Recrear	129
6.2 – PROBLEMAS E QUALIDADES	129
6.2.1 – Visão dos Moradores	130
6.2.2 – Visão do Pesquisador	132
6.3 – CARACTERÍSTICAS PECULIARES DO BAIRRO	134
7. RECOMENDAÇÕES E CONCLUSÕES	136
7.1 – CONSIDERAÇÕES GERAIS	136
7.2 – CONCLUSÕES	137
7.3 – RECOMENDAÇÕES	140
REFERÊNCIAS	142
ANEXOS	148
Anexo A	148
Anexo B	149
Anexo C	150
Anexo D	151

Anexo E	152
Anexo F	157
Anexo G	159
Anexo H	163
Anexo I	178
APÊNDICES	179
Apêndice A	179
Apêndice B	180

LISTA DE FIGURAS

pág.

Figura 01: Vista aérea da cidade (passado)	01
Figura 02: Vista da cidade (atual)	01
Figura 03: Sistema natural da Ilha de Santa Catarina.....	03
Figura 04: Mapa de Florianópolis destacando Área de Estudo	04
Figura 05: Vista da cidade de Florianópolis	46
Figura 06: Mapa da Ilha de Santa Catarina	47
Figura 07: Representação da localização da Ilha de Santa Catarina	48
Figura 08: Praça XV – 1930	55
Figura 09: Palácio Cruz e Souza	55
Figura 10: Município de Florianópolis e o bairro do Rio Vermelho	58
Figura 11: O bairro do Rio Vermelho	59
Figura 12: Freguesia ou Sede (Praça - Igreja).....	61
Figura 13: Freguesia (Teatro do Divino)	62
Figura 14: Freguesia (Casa Antiga)	62
Figura 15: Ao longo da Rodovia (Conflito Veículos X Pedestres)	63
Figura 16: Comércio e Serviços	63
Figura 17: Residências e Comércio	63
Figura 18: Travessão (Rua Cândido Pereira dos Anjos)	64
Figura 19: Travessão (Servidões para dunas)	64
Figura 20: Travessão (Condições das servidões)	64
Figura 21: Muquém (Rua de acesso)	65
Figura 22: Muquém (Adensamento)	65
Figura 23: Porto (Ocupação à margem da lagoa)	66
Figura 24: Porto (Vista da lagoa)	66
Figura 25: Porto (Servidão em direção à lagoa)	66
Figura 26: Acesso à praia Moçambique	67
Figura 27: Ausência de estacionamentos.....	67
Figura 28: Vista da Praia do Moçambique.....	68
Figura 29: Parque (Acesso principal).....	69
Figura 30: Parque Florestal do Rio Vermelho	69

Figura 31: Parque de Preservação Permanente (lagoa, vegetação)	70
Figura 32: Festa do Divino (1948)	71
Figura 33: Festa do Divino (2000)	71
Figura 34: Família tradicional (1929)	72
Figura 35: Festa religiosa na praça, em 1950	73
Figura 36: Engenho de Farinha	74
Figura 37: O mesmo engenho de farinha, hoje	74
Figura 38: Fotointerpretação de 1957	75
Figura 39: Terrenos traçados à moda portuguesa	76
Figura 40: Caminho de areia, hoje Rodovia João Gualberto Soares	76
Figura 41: As casas limitavam a rua (1961)	77
Figura 42: Esquema ordenamento espacial do bairro	78
Figura 43: A Praça e a Igreja (1958) – Centralidade do bairro	79
Figura 44: Divisão das terras	80
Figura 45: A reforma da igreja em 1964	81
Figura 46: A rua geral de chão batido em 1964	81
Figura 47: A estrada do Muquém (década 80)	81
Figura 48: Os homens nas “vendas” do bairro (1960)	82
Figura 49: Fotointerpretação de 1977	83
Figura 50: O espaço de morar é a frente da rua (1965)	84
Figura 51: A implantação dos serviços públicos na Freguesia	85
Figura 52: A obra de asfaltamento da estrada geral	86
Figura 53: Fotointerpretação de 1994	87
Figura 54: Uma servidão do bairro com pequena largura e grande extensão	88
Figura 55: Casa histórica em 1969	89
Figura 56: Casa histórica em 2004	89
Figura 57: A ocupação do solo início da década de 80	90
Figura 58: A ocupação do solo em 2002	90
Figura 59: Configuração estrutural da ocupação do bairro	91
Figura 60: A fotointerpretação de 2002	92
Figura 61: Casa antiga destruída	93
Figura 62: Casa construída no lugar	93
Figura 63: Zoneamento Plano Diretor dos Balneários (1985)	96

Figura 64: Zoneamento atual do bairro (2004)	97
Figura 65: Os loteamentos proibidos pela legislação vigente	104
Figura 66: Vista parcial do Travessão	106
Figura 67: Recorte do Travessão (região mais ocupada)	107
Figura 68: Vista parcial do Travessão (região mais ocupada)	107
Figura 69: Recorte da estrutura fundiária de uma região do Travessão)	108
Figura 70: Localização do Posto de saúde e alguns equipamentos	120
Figura 71: Localização dos serviços do bairro do Rio Vermelho	121
Figura 72: Hierarquia do Sistema Viário local	124

LISTA DE GRÁFICOS

pág.

Gráfico 01: Evolução Populacional	110
Gráfico 02: Tempo de moradia no bairro	111
Gráfico 03: Procedência dos moradores	111
Gráfico 04: Motivo da vinda para o bairro	112
Gráfico 05: Ocupação da casa	113
Gráfico 06: Residência	113
Gráfico 07: Função exercida (Trabalho)	114
Gráfico 08: Estudantes	115
Gráfico 09: Tipo de construção	117
Gráfico 10: Tamanho da casa	117
Gráfico 11: Garagem	118
Gráfico 12: Nível de acabamento	118
Gráfico 13: Local do Trabalho	126
Gráfico 14: Condução para o trabalho.....	127
Gráfico 15: Local de Estudo	127
Gráfico 16: Condução para o local de estudo.....	128
Gráfico 17: Problemas no bairro	130
Gráfico 18: Qualidades no bairro	131

LISTA DE TABELAS

pág.

Tabela 01: Materiais e Técnicas	39
Tabela 02: Índices urbanísticos de acordo com o zoneamento	100

RESUMO

Esta dissertação apresenta um estudo de caso do bairro do Rio Vermelho, situado na parte nordeste da Ilha de Santa Catarina, e separado do Centro da cidade de Florianópolis por uma lagoa e uma cadeia de morros. Este bairro apresenta um acelerado ritmo de urbanização em função do desenvolvimento turístico generalizado na Ilha de Santa Catarina, o que confere características similares a outras áreas de Florianópolis. Inicialmente faz-se um relato histórico através da análise da evolução urbana, salientando a importância do lugar dentro do contexto municipal. Na seqüência é feita uma leitura do espaço urbano procurando traçar a caracterização atual do uso e ocupação do solo. No desenvolvimento do trabalho são analisados vários aspectos ligados a dinâmica urbana do bairro. Assim, foi possível delinear conclusões e recomendações do uso e ocupação do solo no bairro, visando contribuir com a construção do conhecimento em relação à gestão dos espaços urbanos no Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Gestão Territorial;

Evolução Urbana;

Uso e Ocupação do Solo;

Bairro do Rio Vermelho;

Ilha de Santa Catarina.

ABSTRACT

This work presents a case-study of the Rio Vermelho District, situated in the northeast part of the municipality of Florianópolis in the Santa Catarina Island. It is separated from Florianópolis downtown by a lagoon and a range off hill. This district presents urbanization at a fast-growing pace, due to the overall tourist development in the Santa Catarina Island. Initially, a historical description is made through the analysis of the urban evolution, pointing out the importance of the district in the municipal context. Later, an interpretation of the urban space is made, looking for a description of the current land use and occupation pattern. Throughout the work, several aspects concerning the district's urban dynamics are analysed. Thus, it was possible to delineate conclusions and recommendations for the land use and occupation in the district, aiming at contributing to further improve the knowledge with respect to the management of urban areas in Brazil.

Word-key: Territorial management;
Urban evolution;
Land Use and Occupation;
Rio Vermelho District;
Santa Catarina Island.

CAPÍTULO 1
INTRODUÇÃO

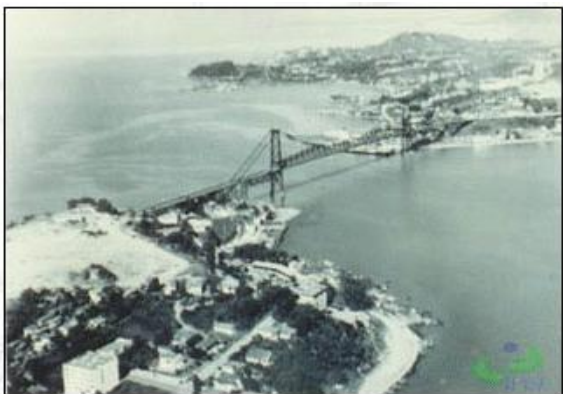
1. INTRODUÇÃO

1.1 - TEMA E OBJETO

A Ilha de Santa Catarina, por sua privilegiada situação geográfica, vem consolidando o setor turístico como uma das principais atividades de sua economia. O desenvolvimento recente do turismo vem ocasionando inúmeras transformações no espaço físico e na sociedade local. O impacto da nova estrutura econômica estimula a proliferação de atividades, transformando assim os hábitos e os costumes das comunidades, além da expansão da trama urbana em diversas localidades na ilha.

A história da Ilha de Santa Catarina foi se materializando através das diferentes formas de ocupação inseridas num contexto natural de extrema beleza, unindo mar, montanhas, lagoas, dunas e mangues em um espaço condensado, com limites físicos bem definidos. Seu espaço vem sendo urbanizado de forma acelerada (Figuras 01 e 02) e sem o devido controle do poder público, gerando uma sucessão de problemas.

FIGURA 01: Vista aérea da cidade (passado)



Fonte: www.ipuf.sc.gov.br

FIGURA 02: Vista da cidade (atual)



Fonte: www.ipuf.sc.gov.br

Neste contexto se insere o bairro do Rio Vermelho, uma das freguesias (*) mais antigas da Ilha de Santa Catarina, atualmente ocupada essencialmente por residências permanentes, que vem apresentando um crescimento urbano em ritmo acelerado. Como apresenta um alto potencial turístico, tanto no verão como no inverno, haja vista ser

(*) Freguesia é a denominação dada a uma localidade-sede de paróquia ou o conjunto dos paroquianos. As comunidades mais antigas da Ilha de Santa Catarina receberam essa denominação.

banhada pelas águas da Lagoa da Conceição, da praia do Moçambique e de cachoeiras, e emoldurada por matas dos morros e da reserva florestal, esse crescimento deve ser apenas o início de um importante processo de transformação, a exemplo das comunidades vizinhas – Ingleses e Barra da Lagoa.

Neste sentido, a evolução urbana é o tema e a análise da transformação do espaço do bairro do Rio Vermelho é o objeto da pesquisa aqui apresentada. Estudar o passado permite compreender o presente e definir ações preventivas de controle da transformação deste espaço. Nesta pesquisa, a análise foi feita através de sinais físicos deixados no espaço urbano (vias, edificações, instalações,...).

1.2 - PROBLEMA

Em termos de planejamento urbano, a Ilha de Santa Catarina está dividida em Distrito Sede e Balneários, tendo dois (02) planos diretores independentes. O Distrito Sede (*) é composto pela uma parte insular formada pelo Centro urbano e alguns bairros circundantes e por uma parte continental. Entre o centro e estes bairros existe o Morro da Cruz, que é uma barreira natural importante.

A construção da via de contorno norte ao morro da Cruz, no final da década de 1970, viabilizou a expansão urbana para outros setores da ilha, que aparecem como opção de moradia e investimento para o turismo. Facilitou com isso o acesso ao Norte da ilha, antes dificultado pela deficiência de ruas que contornassem o Morro da Cruz. A ocupação torna-se intensa não respeitando alagadiços e mangues, ocasionando assim desequilíbrios do sistema ambiental e natural (Figura 03). (**)

(*) O Distrito Sede é o único distrito que tem denominação oficial dos bairros definida pela Lei nº 5504 de 21 de julho de 1999. O Distrito é formado por uma parte insular com 62,44 Km² de área (formada pelos bairros Centro, Agrônômica, Córrego Grande, Pantanal, Costeira do Pirajubaé, Itacorubi, Santa Mônica, João Paulo, Monte Verde, Saco Grande, José Mendes, Saco dos Limões e Trindade) e a área urbana continental com 12,10 Km² de área (onde encontra-se os bairros: Balneário, Canto, Capoeiras, Coloninha, Estreito, Itaguaçu, Coqueiros, Bom Abrigo, Abraão, Jardim Atlântico e Monte Cristo).

(**) Esse mesmo fenômeno se repete a partir de 2002, em relação à porção sul da Ilha, quando foi concluída a construção de um túnel facilitando o contorno sul do Morro da Cruz.

FIGURA 03: O sistema natural da Ilha de Santa Catarina (Lagoa, rios, morros)



Fonte: Foto de Dalma Menezes – Agosto / 2004.

A melhoria progressiva das estradas que dão acesso às praias do norte (Canasvieiras, Jurerê, Ingleses, entre outras) e leste da ilha (Lagoa da Conceição), incrementaram de forma acentuada a indústria do turismo, nestas áreas. Pescadores locais, devido à perda de expressão de suas atividades, deslocam-se do litoral para o interior da ilha, liberando lotes à beira-mar. Equipamentos são implantados progressivamente para dinamizar esses balneários (restaurantes, hospedarias, casas de veraneio, etc).

O bairro do Rio Vermelho, área de estudo dessa pesquisa, vem sofrendo inúmeras transformações na sua malha urbana verificadas sobretudo pela influência do fator turismo nos bairros vizinhos, principalmente em Canasvieiras, Ingleses e Lagoa da Conceição. Em virtude da urbanização acelerada que vem se processando na Ilha de Santa Catarina (Figura 04), causando a destruição da paisagem natural bem como da cultura de comunidades tradicionais, a presente pesquisa adota o bairro do Rio Vermelho como uma amostra representativa dos bairros da Ilha. Conhecer a evolução de um espaço urbano é uma premissa necessária para tornar eficientes os processos de planejamento e gestão desse espaço.

De um modo geral, no processo de ocupação do solo nos balneários da Ilha, o que se verifica é o descompasso do planejamento em relação ao ritmo acelerado do crescimento urbano, ocorrendo situações em que vários ecossistemas são colocados em risco, ameaçando assim a própria continuação do turismo como atividade econômica.

Estudar, planejar e gerenciar as cidades são tarefas que configuram um campo de conhecimento multidisciplinar, de grande complexidade que exige não só o domínio técnico-científico, mas sensibilidade e criatividade. O urbanismo vem assumindo grande importância nos dias atuais, sendo uma fonte aberta e inesgotável de idéias; idéias essas que são todos os dias decodificadas, absorvidas e re-elaboradas nas ruas, nas praças, nos meios de transportes, nos locais de trabalho, em todo canto. (SANTOS, 1988).

1.3 - OBJETIVOS

O objetivo geral da dissertação é caracterizar o espaço urbano do bairro do Rio Vermelho, através do conhecimento e análise de sua evolução, problemas e qualidades, para subsidiar a gestão destes espaços e torná-la mais eficiente.

Os objetivos específicos são:

- Analisar as transformações ocorridas no uso e ocupação do solo em diferentes períodos de ocupação, visando compreender a evolução urbana local;
- Analisar a legislação vigente e sua aplicação;
- Caracterizar a população local;
- Caracterizar as funções urbanas – habitar, trabalhar, circular e recrear;
- Avaliar o bairro buscando identificar traços de sua identidade cultural e ambiental.

1.4 – MÉTODOS

Os métodos utilizados para o desenvolvimento dessa dissertação consistem de procedimentos básicos de levantamento, apresentação e análise de dados referentes à evolução urbana do bairro do Rio Vermelho, que servirão para a caracterização atual do bairro. Por ser de grande importância para o presente trabalho, estes métodos serão melhor

detalhados no capítulo três desse volume, que trará maiores informações sobre as técnicas utilizadas no desenvolvimento dessa pesquisa.

1.5 - JUSTIFICATIVA

Entender o momento atual em que vivemos, nos remete à necessidade de uma busca sobre a história do lugar, bem como ao aprendizado sobre como as cidades funcionam.

As cidades brasileiras apresentam problemas ainda pouco estudados, dificultando a visualização da situação, bem como de possíveis soluções. A Ilha de Santa Catarina apresenta conflitos em sua estrutura urbana, relacionados com tráfego, higiene e conforto, além dos problemas sociais e econômicos comuns à maioria das cidades brasileiras e já elencados na década de 1980 por Bardet (1990).

Rego Neto (2003), em sua tese de doutorado defende que a cidade pode ser vista como um cenário sujeito a rápidas e fortes mudanças ambientais. O autor nos remete a pensar num reparcelamento do solo, ou seja, num conjunto de técnicas participantes, utilizadas de forma intensa em alguns países, tal como o Japão, com o propósito de melhorias na infra-estrutura urbana, além da otimização e da qualificação do uso do solo. Habitantes mais conscientes implicam em comunidades mais organizadas e atentas às mudanças, capazes de pressionar e fiscalizar o poder público.

Vivendo em uma ilha, atenção especial deve ser dada às intervenções de hoje, pois estas podem deixar marcas irreparáveis para o futuro. Segundo a UNESCO (1997) entre os meios mais frágeis, as zonas costeiras requerem atenção especial, tanto no planejamento do uso da terra quanto na utilização dos recursos naturais disponíveis, na gestão e desenvolvimento dos centros urbanos, tendo em vista as previsões demográficas e das migrações, segundo a qual em 2025, 75% da população mundial viverá a menos de 60 quilômetros do mar.

Pouco está sendo feito para mudar essa tendência. Assim, as áreas litorâneas, como é o caso do bairro do Rio Vermelho (área de estudos desta dissertação) poderão vir a sofrer uma pressão crescente de ocupação do solo.

Por isso, a gestão eficiente do espaço deve ser priorizada pelo poder público e reivindicados pelas comunidades. A ocupação do solo urbano deve visar equilibrar o desenvolvimento das atividades humanas sem colocar em risco os recursos naturais existentes. Importante ressaltar que os urbanistas devem ter consciência que a intervenção física é importante, mas não é a solução para o problema estrutural (principalmente de origem sócio-econômica) que causa a situação atual. Essa dissertação busca retratar uma realidade que possa servir de subsídio na busca de novas alternativas.

1.6 – ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Esta dissertação consta de sete (07) capítulos distribuídos da seguinte maneira:

No 1º Capítulo, no qual se insere este tópico, apresenta-se a Introdução, descrevendo-se o tema e o objeto de estudo e abordando-se aspectos relativos à problemática contextual na qual se insere o trabalho. Além disso, são elencados os objetivos da dissertação, seguidos dos métodos utilizados e justificativa.

No 2º Capítulo é desenvolvida a Fundamentação Teórica com base na experiência de diversos autores. Neste capítulo é dado enfoque aos temas: Urbanismo; A influência do turismo na transformação do espaço; Planejamento urbano e turístico, e Meio ambiente e qualidade de vida.

No 3º Capítulo são apresentados os Métodos e Técnicas utilizadas no desenvolvimento do trabalho. Neste capítulo consta os métodos de abordagem, as técnicas aplicadas ao levantamento dos dados, a pesquisa bibliográfica, a fotointerpretação para análise da evolução urbana, as entrevistas e questionários com os moradores, além da análise da estrutura fundiária.

O 4º Capítulo trata a situação da Ilha de Santa Catarina, dentro do contexto histórico da ocupação, e a apresentação do Bairro do Rio Vermelho, com seus aspectos físicos. Também é feita a caracterização das localidades do bairro.

No 5º Capítulo analisa-se o ritmo da evolução urbana do bairro do Rio Vermelho, as alterações do uso e ocupação do solo; a legislação urbanística da área de estudo, analisando pontualmente uma localidade do bairro em processo constante de crescimento urbano. Também apresenta-se a evolução populacional e a caracterização do perfil sócio-econômico do morador. Avalia-se a transformação do espaço com base nas fotos aéreas datadas de 1957, 1977, 1994 e 2002, através do estudo de fotointerpretação.

No 6º Capítulo, destaque é dado para a caracterização do bairro do Rio Vermelho. Faz-se uma avaliação das funções urbanas no bairro (habitar, circular, trabalhar e recrear), além de identificar os problemas e qualidades do Rio Vermelho. Neste capítulo traz-se a visão dos moradores (resultado dos questionários) e a visão do pesquisador, mostrando avaliação dos desequilíbrios no uso e ocupação do solo.

As conclusões resultantes deste trabalho estão descritas no 7º Capítulo, assim como as recomendações para futuros trabalhos.

Para finalizar, são apresentadas às referências bibliográficas consultadas, juntamente com os anexos.

CAPÍTULO 2

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 - URBANISMO

2.1.1 - Histórico

A característica marcante no modo de vida do homem na idade moderna é a sua concentração em agregados gigantescos em torno dos quais está aglomerado um número maior de centros e de onde irradiam as idéias e práticas que chamamos de civilização (Velho, 1979). A cidade é um produto do crescimento e não da criação instantânea.

A cidade não é somente, a moradia e o local de trabalho moderno, mas é o centro iniciador e controlador da vida econômica, política e cultural que atraiu as localidades mais remotas do mundo para dentro de sua órbita e interligou as diversas áreas, os diversos povos e as diversas atividades num universo. Para Rolnik (1988), a cidade é um campo magnético que atrai, reúne e concentra os homens, podendo ser comparada a um imã.

Com a Revolução Industrial, surgiu uma nova forma de organização das cidades e mudou a maneira de pensar o Espaço Urbano. Temos a cidade como uma entidade observada à luz de raciocínio que busca identificar problemas da mesma e propor soluções para esses espaços, compondo um movimento de controle dos processos urbanos.

De acordo com Kohlsdorf (1985), no processo de planejamento urbano faz-se necessário o envolvimento de diversas áreas do conhecimento, o espaço deve ser explicado através da sociologia, da economia, da história, da psicologia e antropologia entre outras ciências. As realizações práticas são inumeráveis, no mundo inteiro, e abrangem desde cidades inteiramente novas, bairros residenciais, conjuntos habitacionais, reformas e “cirurgias” nos tecidos urbanos. Ao urbanista cabe a consolidação da alteração radical de estruturas sócio-espaciais. O espaço não é mais entendido como um objeto isolado, mas integrados aos demais aspectos da realidade humana.

Mas o que é o urbanismo?

Segundo o dicionário da Língua Portuguesa Aurélio (Ferreira, 2000), Urbanismo é o estudo sistematizado e interdisciplinar da cidade e da questão urbana, e que inclui o conjunto de medidas técnicas, administrativas, econômicas e sociais necessárias ao desenvolvimento racional e humano da cidade.

“O urbanismo é antes de tudo uma *ciência* que se dedica ao conhecimento das coisas, que estuda metodicamente os fatos, que pesquisa as causas primeiras e depois, após uma rigorosa análise, tenta em sínteses sucessivas determinar, quando não leis, ao menos princípios diretores. Sobre essa base pode se erigir uma *Arte Aplicada* que passa à ação, à criação de sínteses novas, materializando através de um jogo entre vazios e cheios, os volumes em que se abrigam os grupos sociais; mas a aplicação dessa arte após a análise científica necessita de uma dupla escolha: escolha de componentes urbanos para cuidar, modificar, criar e escolha das aplicações possíveis – implicando essa dupla escolha na determinação dos valores humanos; ela é, por essência, uma *Filosofia*”. (Bardet, 1990, p. 27).

“O urbanismo como modo de vida característico pode ser abordado empiricamente de três perspectivas inter-relacionadas: 1) como estrutura física constituindo uma base de população, uma tecnológica e uma ordem ecológica; 2) como um sistema de organização social envolvendo uma estrutura social característica, uma série de instituições sociais e um modelo típico de relações sociais; 3) como um conjunto de atitudes de idéias e uma constelação de personalidades dedicadas a formas típicas do comportamento coletivo e sujeitas a mecanismos característicos de controle social”. (Velho, 1979, p. 107).

Para melhor entender a origem do urbanismo, faz-se necessário iniciar o estudo pela Revolução Industrial. A sociedade industrial produz metrópoles, conurbações, cidades industriais, grandes conjuntos habitacionais. Nota-se no entanto, um fracasso na ordenação destes locais, por isso as criações do urbanismo aparecem contestados, questionadas.

Primeiramente temos um conjunto de reflexões e propostas de pensadores (pré-urbanistas) que durante o século XIX preocupam-se com o problema da cidade, sem dissociá-lo de um questionamento sobre a estrutura e o significado da relação social.

As primeiras reflexões orientam-se em duas direções fundamentais do tempo: o futuro e o passado. Para Kohlsdorf (1985), as reflexões apoiaram-se sobre uma situação idealizada, e orientaram-se ora para o futuro (progressismo) e ora para o passado (culturalismo).

De acordo com Choay (1979), o modelo Progressista vê o indivíduo como tipo, independente de todas as contingências e diferenças de lugares e tempo, e suscetível de ser definido em necessidades-tipo cientificamente dedutíveis; a técnica e a ciência são usadas para resolver problemas colocados pela relação dos homens com o meio e entre si; o espaço urbano é traçado seguindo um racionalismo, uma lógica funcional, numa posição simples. No modelo Culturalista, cada membro da comunidade constitui um elemento insubstituível nela; há uma oposição ao conceito de progresso e uma volta ao da cultura, havendo uma preeminência das necessidades espirituais; cada construção deve ser diferente das outras, exprimindo sua especificidade.

Posteriormente, há uma reflexão sobre o urbanismo propriamente dito. Ainda que no pré-urbanismo tenha estado ligado a opções políticas ao longo de toda sua história, o urbanismo é despolitizado.

Como no pré urbanismo progressista, encontra-se pois na base do urbanismo progressista uma concepção da era industrial como ruptura histórica radical. Mas o interesse dos urbanistas deslocou-se das estruturas econômicas e sociais para as estruturas técnicas e estéticas: geometrização, monumentalismo, sem adornos. Le Corbusier, adepto deste estilo vê a modernidade na indústria e na arte vanguarda, preconizar as construções elevadas, nota-se uma tentativa de ordenação e uma conjugação das soluções utilitárias e das soluções plásticas.

No estilo culturalista prevalece o conceito cultural da cidade sobre a noção material da cidade. Cada cidade ocupa o espaço de modo particular e diferenciado, atribuindo papel de individualidade à mesma. O espaço a ser construído deve seguir as sinuosidades naturais do terreno, as incidências do sol, dobrar-se aos ventos dominantes, ou o maior conforto existencial possível.

Surge um novo modelo de urbanismo, o Naturalista. Segundo Choay (1979), este acusa a grande cidade industrial de alienar o indivíduo no artifício. Os naturalistas defendem a idéia de que somente a natureza pode devolver o homem a si mesmo e permitir um harmonioso desenvolvimento da pessoa na totalidade. A natureza deve ser

cuidadosamente preservada em todos os seus acidentes, e a arquitetura deixa de ser um sistema de formas independentes imersos num espaço abstrato, mas resulta autenticamente da topografia. Sob uma infinita variedade de formas, os edifícios exprimem a natureza e as características do solo sobre o qual eles se elevam e se tornam parte integrante deles.

Assim, as novas funções da cidade devem resolver problemas colocados pelo aumento da população do globo e desenvolvimento de uma série de necessidades específicas resultantes do “progresso técnico”, quer dizer, da automação, da mecanização do trabalho e dos transportes, e da mudança de ritmo resultante na existência cotidiana.

Este uso da tecnologia na construção faz surgir a idéia das cidades futuristas, estas propõem concentrações humanas muito fortes, liberando a superfície terrestre pelo avanço do subsolo, no mar, na atmosfera. A tecnolatria fez surgir uma ruptura das continuidades culturais, a desnaturalização das zonas rurais, o servilismo do homem à máquina através de planos concebidos para um uso máximo do automóvel.

Por seu caráter simultaneamente racional e utópico, esses modelos revelaram-se poderosos instrumentos de ação: exerceram uma influência corrosiva nas estruturas urbanas estabelecidas, contribuíram para definir e ordenar certas normas urbanas de base, particularmente no domínio da higiene.

É importante entender que a concepção do espaço urbano não deve ser exclusivamente o resultado de modelos e de funcionalismo. A cidade não é apenas um objeto ou um instrumento: é o meio de realizar certas funções vitais; é o quadro de relações interconscienciais; é o lugar de uma atividade que consome sistemas de signos bastante complexos. Hoje, a complexidade dos mecanismos, econômicos, tecnológicos e administrativos exige que o cidadão delegue seus poderes a um corpo de especialistas, no que diz respeito ao planejamento urbano.

Segundo Rolnik (1988), construir cidades significa também uma forma de escrita. O desenho das ruas e das casas, das praças e dos templos, além de conter a experiência daqueles que a construíram, denota o seu mundo. A cidade além de continente das

experiências humanas é também um registro, uma escrita, materialização de sua própria história.

Ninguém hoje sabe qual será a cidade de amanhã. Talvez ela perca uma parte da sua riqueza semântica que possui no passado. Talvez seu papel criador e formador seja assumido por outros sistemas de comunicação (televisão ou rádio, por exemplo). Talvez assistamos à proliferação, por todo o planeta, de aglomerados urbanos, indefinidamente extensos, que farão o conceito de cidade perder todo o significado. Ainda que a cidade do futuro funcione perfeitamente, ela só conservará seu valor semiológico com a convivência de seus habitantes, com o jogo ou astúcia deles (Choay, 1979).

2.1.2 – Conceitos relativos ao Urbanismo: Espaço / Ambiente

Na busca de fundamentação teórica sobre o tema Urbanismo, deparamos com alguns conceitos que são importantes para o estudo do assunto.

De acordo com Lobato Corrêa (1989), o espaço urbano é um reflexo da sociedade, um reflexo tanto de ações do presente como do passado que marcaram e marcam as formas espaciais que encontramos hoje. Este é também fragmentado e articulado, condicionante social, conjunto de símbolos e campos de lutas, haja vista que concentram diferentes classes sociais que se reproduzem. Sua organização se dá através dos diferentes usos da terra justapostos entre si definindo áreas e oferecendo vantagens pelo fato de estarem juntos, viabilizando a continuidade da produção. Esta organização produz movimento da própria sociedade, da estrutura social, demandando funções urbanas que se materializam nas formas espaciais, formas estas produzidas por agentes sociais concretos.

Para Sposito (1998), o espaço é história, e a cidade de hoje é o resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, enfim produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos, engendradas pelas relações que promovem estas transformações.

O espaço se reproduz a partir do processo de constituição da sociedade urbana, processo este que produz mudanças espaciais ao longo do tempo. As cidades são resultados

das alterações que o homem provoca nos ecossistemas naturais, concentrando no espaço físico, população e atividades que demandam a utilização de recursos naturais disponíveis como fonte de matéria prima e energia necessárias à vida.

Segundo Lowe (1992), a maneira como as cidades se desenvolvem – e como esse desenvolvimento é planejado – causa profundos impactos no bem-estar humano e do planeta como um todo. Para a autora, o crescimento das cidades pode respeitar os limites do meio ambiente ou destruir os recursos dos quais as sociedades presente e futura dependem; pode atender as necessidades humanas de forma igualitária ou enriquecer alguns e empobrecer milhões de pessoas, colocando até mesmo suas vidas em risco.

Na realidade, o crescimento é somente o “reflexo”. As relações são estabelecidas a partir das ideologias e políticas públicas utilizadas dos modelos de crescimento adotados. A cidade deve ser entendida não como a causa, mas como a consequência.

A qualidade ambiental urbana, diz respeito ao ambiente em função da qualidade de vida das pessoas, correlacionando uma alta qualidade ambiental com aquelas condições do ambiente que privilegiam a melhor qualidade de vida dos seres humanos. Tem-se alguns indicadores da qualidade ambiental como a qualidade do ar e da água, nível de poluição sonora, espaço verde *per capita*, coleta de lixo, entre outros (Hogan,1992).

Para Ferreira (2000), ambiente é o conjunto de condições materiais, culturais, psicológicas e morais que envolve uma ou mais pessoas; atmosfera. Pode ser entendido também como recinto, espaço, âmbito em que se está ou se vive.

Enfim a qualidade ambiental ajuda à qualidade de vida do homem e consequentemente ao desenvolvimento sustentável. (Andrade, 1994). No que refere ao ambiente urbano, o desenvolvimento sustentável estaria relacionada às medidas para o progresso integrado nas áreas da educação, saúde, transporte, habitação, saneamento básico, proteção ao meio ambiente, combate à poluição e erradicação da pobreza. Essas medidas são objetos da gestão urbana.

2.1.3. Estrutura Urbana e Dinamismo Urbano

O solo urbano é o espaço onde se desenvolvem as funções sociais da cidade. O aproveitamento do solo dá-se pelo USO – atividades exercidas sobre ele – e pela OCUPAÇÃO – mostrando dimensões e posicionamento das edificações sobre ele (Fernandez, 2002).

O instrumento que regulamenta o uso do solo é o zoneamento, que faz parte do Plano Diretor do Município. Ferrari (1983) traz uma definição sobre zoneamento que diz:

“o zoneamento é o preceito legal que regulamenta o uso do solo urbano em prol do bem comum” (Ferrari 1983, p. 428).

Fernandez (2002) enfatiza que Le Corbusier acentuava que o zoneamento é uma operação feita no plano das cidades como fim de atribuir a cada função e a cada indivíduo seu justo lugar. Tem por base, a discriminação necessária entre as diversas atividades humanas, reclamando cada uma, um espaço particular.

Com relação a ocupação do solo, Silva (1997) escreve que refere-se ao modo de povoamento do território. Em sentido urbanístico, diz respeito à relação entre a área do lote e a quantidade de edificação que se coloca dentro dele.

Os principais instrumentos que regulamentam a ocupação do solo estão sob a forma de índice de aproveitamento, taxa de ocupação, gabaritos, recuos que são estabelecidos também no Plano Diretor do Município.

Visando um melhor entendimento da estrutura e do dinamismo urbano, procuraremos a seguir definir as funções, as formas e a evolução do espaço urbano.

Segundo Silva (1997), o uso do solo urbano destina-se aos cumprimentos das funções urbanas de habitar, trabalhar, circular, e recrear e também as categorias de uso são especificações dos usos permitidos em combinação com as regras de ocupação do solo. Assim, o uso residencial distingue-se em várias categorias, podendo ser uso unifamiliar ou

uso multifamiliar, o uso comercial pode repartir-se em uso de comércio varejista, uso de comércio atacadista, etc.; o uso industrial pode diversificar-se em uso da indústria leve, uso de indústria pesada, etc.

Assim temos que, as funções podem ser divididas em: intra-urbanas (habitar, circular, trabalhar, recrear) e inter-urbanas (administrativa, comercial, cultural, industrial, turística). (Orth, 2002)

A função **Habitar** ocupa a maior fatia da área urbana. Os critérios de localização são a acessibilidade, a infra-estrutura (redes e serviços), o valor dos terrenos e a vizinhança entre outros. Sua classificação varia dos padrões A, B, C e podem ser do tipo unifamiliar ou coletivo.

A função **Trabalhar** está dividida em comércio, serviços e Indústria (atraem outras atividades). Para o **comércio e serviços** os critérios de localização se dão pela acessibilidade e a classificação por vizinhança, genérico e especializado. Para a **Indústria** os critérios de localização se dão pela acessibilidade, vizinhança e infra-estrutura e podem ser classificadas em agro-indústrias, extrativas, transformação, construção, turismo, artesanatos.

A função **Recrear** são classificadas em ativo, passivo, individual, coletivo, cultural e esportivo. Os critérios de localização se dão pela acessibilidade.

A função **Circular** é perceptível no espaço urbano através de traçado viário que define a estrutura urbana; por estacionamentos, postos de serviços, oficinas de manutenção; sistema de transporte coletivo (ônibus e táxis); sinalização, legislação, tributos,....

As funções podem ser ainda inter-urbanas dividindo-se em administrativa, comercial, cultural, industrial, turística. Essas funções definem as relações entre as cidades vizinhas, organizadas em redes.

A forma urbana se associa com os tipos de traçados urbanos relacionados com os padrões de uso do solo, definindo a estrutura urbana. De acordo com a estrutura, tem-se tipos de manchas urbanas que podem ser concêntricas, polinucleadas, lineares, (Orth, 2002)

Com relação aos tipos de desenhos urbanos (ruas, quadras, lotes), tem-se tipos principais (ortogonal e radio-concêntrico ou circular) ou derivados (hexagonal, trama linear, ortogonal – radial, misto). (Orth, 2002)

A forma urbana pode ser classificada segundo vários padrões de uso e ocupação do solo: pode ser de alta, média ou baixa densidade; as edificações podem ser compostas de unidades isoladas ou conjuntos coletivos, ou ainda classificadas por gabaritos (térreas, sobrados, edifícios); a proporção de áreas livres com áreas edificadas, assim como proporção de áreas públicas com áreas privadas, também são importantes na classificação dos padrões.

A forma tem influência no custo de implantação, na salubridade, na funcionalidade e no clima social. A forma urbana depende basicamente das condições físicas locais, das condições culturais da sociedade, da função na rede de cidades. É importante salientar que a forma não determina a função, pois a mesma forma pode ser adaptada a novas funções. No entanto, ambas mantêm sempre uma forte interrelação.

A evolução urbana se relaciona com o dinamismo urbano e é consequência da história da evolução da sociedade e de seu modo de vida. A evolução se dá por fatores locais (internos) e/ou fatores universais (externos).

A evolução urbana pode se dar pela expansão urbana (horizontal, vertical, subterrânea, sobre as águas), pela modernização (em função de inovações tecnológicas e/ou políticas), pela renovação e/ou estagnação (em função de alterações na geografia das atividades econômicas).

2.1.4. Quem produz o Espaço Urbano?

De acordo com Correa (1989), os agentes sociais que são os proprietários dos meios de produção (industriais, comerciantes etc.), promotores imobiliários, proprietários fundiários, o Estado e os diferentes grupos sociais exercem importante papel na produção do espaço urbano. Suas ações têm origem com a acumulação do capital, com as necessidades de reprodução das relações de produção e com os conflitos de classe, obtendo como produto final a incorporação de novas áreas no espaço urbano, a densificação do uso do solo, a deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infraestrutura e mudança do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade. Todos esses propósitos se concretizam em grande parte através da posse e do controle de uso da terra urbana.

Os **proprietários dos meios de produção** modelam a cidade produzindo seu próprio espaço e interferindo na localização de outros usos da terra. Estes necessitam de terrenos amplos e baratos com ampla acessibilidade à população para instalação de suas indústrias, a retenção das terras por sua vez está nas mãos dos proprietários fundiários, causando escassez de oferta e aumento de preço, gerando conflito entre proprietários industriais e fundiários.

Os **proprietários fundiários** são os donos da terra que agora tem valor de troca e não de uso. Exercem pressão junto ao Estado interferindo nas leis de uso e zoneamento do solo. A periferia urbana é submetida ao processo de transformação do espaço rural em urbano, o uso agrícola é substituído pelo urbano, gerando fluxos migratórios. Essas transformações dependem da estrutura agrária que pode ou não viabilizar a valorização fundiária, das condições ecológicas diferentes, da existência dos eixos de circulação e dos tipos de uso que se destina a terra urbana.

Quanto aos **promotores imobiliários**, suas atividades referem-se a incorporação (capital transformado em imóvel: compra da terra, construção e venda), ao financiamento, ao estudo técnico (viabilidade técnica da obra), construção (atuação de firmas especializadas), comercialização com a obtenção de lucros. Grandes bancos e o Estado funcionam como promotores imobiliários. No capitalismo, observa-se um interesse na

produção de habitações populares destinadas aos baixos níveis de renda e a produção de habitações com inovações recebendo essas um preço de venda cada vez maior. Esses promotores atuam de forma desigual gerando uma segregação residencial.

O Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) busca reverter o quadro encontrado com frequência em nossas cidades onde o comportamento, histórico e habitual, dos proprietários de imóveis urbanos ou de empresários imobiliários causam nocivos rebatimentos no tecido urbano e oneram a administração pública. Com a aquiescência do próprio poder público, estes proprietários retêm áreas, como reserva especulativa, aguardando a crescente valorização da propriedade e se beneficiam diretamente com a implantação de infra-estrutura básica e instalação de equipamentos urbanos em seu entorno imediato. A realização pelo governo municipal de obras infra-estruturais, em geral, atende às demandas mais prementes da população ou resultam da implantação de empreendimento de porte, e de interesse de determinados grupos empresariais locais, em área próxima. Assim, estas propriedades recebem, gratuitamente, toda a infra-estrutura e os equipamentos urbanos básicos, alcançando, no mercado imobiliário, valores consideráveis.

O **Estado** também tem um importante papel na produção do espaço urbano. O Estado tem como sua responsabilidade a implantação de serviços públicos, elaboração de leis do uso de solo, zoneamento, código de obras. Sua ação é marcada pelos conflitos de interesses dos diferentes membros da sociedade, visando condições que viabilizem o processo de acumulação e reprodução das classes sociais e suas frações. Age através da desapropriação de terras, instalação de infra-estrutura às atividades, criação de casas baratas para a força de trabalho, criação de chão através de obras de drenagem, desmontes, aterros.

O Estado tem interferência direta, entretanto, existe uma intervenção indireta e que atua de forma estrutural, que são as políticas públicas. Estas definem a configuração da rede urbana, a configuração da população, a estrutura social e econômica, configurando dessa forma, tanto o espaço urbano quanto o rural.

Os diferentes **grupos sociais** também exercem papel importante na produção do espaço urbano. Numa sociedade de diferentes classes, a habitação é um problema, já que

somente pequena parcela da população tem acesso. Os grupos sociais excluídos passam então a morar em cortiços (próximos ao centro), velhas habitações degradadas, a autoconstrução (loteamentos periféricos), conjuntos habitacionais (Estado), favela, tudo isso sem nenhum planejamento. Assim, estes grupos vão modelando o espaço e melhorando suas residências aos poucos, e o Estado implanta mais tarde alguma infraestrutura (favelas).

A ação conjunta desses agentes produz o espaço urbano ainda hoje. O Estatuto da Cidade reforça a importância do papel da democracia, pois a responsabilidade não é só do poder público como muitos afirmam. A democracia pressupõe direitos e deveres, portanto, uma gestão democrática será aquela que apresentar a co-participação de todos os agentes e atores responsáveis pelo desenvolvimento, envolvidos diretamente nas variadas e permanentes questões apresentadas no cotidiano da cidade.

2.1.5. Os grandes problemas das Cidades

Com a visão distorcida e falsa do que seja o progresso civilizatório e meio ambiente, o homem adotou modelos de desenvolvimento que tem se mostrado extremamente deletérios e perniciosos à sua própria sobrevivência e à do planeta.

Em virtude desta atitude, deparamos hoje com uma série de problemas urbanos: a falta de habitações, de água encanada, de esgotos, de creches, escolas, hospitais, transportes coletivos, enfim até as áreas de lazer dão uma amostra das dificuldades que podem ser detectadas.

Para Lowe (1992) todas as cidades, de um modo geral, possuem os mesmos problemas quanto ao uso do espaço, como o congestionamento e a poluição por automóveis, a escassez de moradia e o crescimento descontrolado dos bairros. Obviamente, as soluções para um melhor planejamento urbano não são as mesmas para diferentes regiões do mundo. Muitas questões sobre o uso do espaço nos países industrializados parecem se relacionar com a qualidade de vida, enquanto no Terceiro Mundo se referem mais a sobrevivência das pessoas.

Bardet (1990) fala que o planejamento do espaço urbano deve ser para o urbanista um desafio no sentido de solucionar os grandes problemas que atualmente se fazem presentes, tais como: problemas de tráfego; problemas de higiene e de conforto; problemas sociais e econômicos; problemas de estética; problemas intelectuais e espirituais.

O tráfego, isto é, o conjunto das trocas de toda a espécie, materiais e espirituais, entre a cidade, sua região, o vasto mundo e no interior dela própria, é a manifestação mais tangível da vida humana (Bardet, 1990). Faz-se necessário estudar a rede de comunicações na região da qual ela faz parte, a fim de facilitar o tráfego e diminuir os pontos de conflito.

Ao estabelecer uma aglomeração devemos nos distanciar dos solos que possam conter emanções perigosas ou água em excesso, carreiras abandonadas ou minas, penhascos roídos pelo mar, meandros e dunas móveis e, de maneira geral, de toda posição geográfica não estabilizada.

Em consequência de uma admiração infantil pela técnica, frequentemente pretenderam reduzir os problemas de higiene às questões de descarga de esgoto; são essencialmente os sistemas de parques e o equipamento de higiene social (centros de saúde, dispensários, etc) que podem lutar contra o fato que as cidades sejam “biologicamente meios inimigos e assassinos da vida”, dos quais se começa a fugir.

Na verdade este problema é principalmente resultado de práticas de mal desenvolvimento, com a predominância de tecnologias poluidoras e ecologicamente predatórias, aliadas ao uso destrutivo dos ecossistemas.

Segundo Sposito (1998), os ritmos acentuados de crescimento populacional urbano e a superconcentração de capital nacional e internacional nas metrópoles para a criação da infra-estrutura necessária à reprodução capitalista, promoveram um aumento crescente de população não empregada que “se aloja”, e não “habita” nos maiores centros urbanos. Este processo de “inchaço”, manifesta-se numa série de “problemas” urbanos. Entre outros, a autora cita: a falta de coleta de lixo, de rede de água e esgoto, as ruas estreitas para a circulação, a poluição de toda a ordem, moradias apertadas, falta de espaços para lazer,

enfim, insalubridade e feiúra eram problemas urbanos, na medida que se manifestavam de forma acentuada nas cidades, palco de transformações econômicas, sociais e políticas.

Também os problemas econômicos e sociais estão presentes nas cidades. O espaço urbano não é simples espaço geométrico, mas um espaço social complexo e heterogêneo, formado por uma multiplicidade de grupos secundários. Uns possuem uma base local definida, mais ou menos delimitada, porém estreitamente ligada a uma porção de terreno: são os grupos locais, formados sobre a vizinhança. Outros são associações pessoais, fundados sobre a atividade e cujos membros são repartidos ao acaso.

Organismo especializado de transmissão social, elemento de associação, a grande cidade tornou-se um fator de desagregação. Em geral, quanto maior uma cidade, mais endividada é social e economicamente, a grande cidade não dá mais resposta a sua função.

A missão das cidades não consiste somente em dispor os homens uns próximos dos outros, num espaço social de três dimensões, mas também superpô-los à duração. De fato, a cidade, por sua materialização plástica das necessidades e dos ideais do homem, é a maior obra de arte coletiva. Então percebe-se problemas de estética no ambiente urbano.

A cidade é feita pelo homem e para o homem. Sua silhueta, seu colorido, seu jogo de cheios e vazios, seu caráter, sua escala, que eles provenham de seus materiais: homens ou pedras, de seu terreno humanizado, de seus gêneros de vida passados ou presentes, da importância numérica de seus habitantes, eles são os elementos constitutivos e primordiais de sua personalidade.

Ainda problemas intelectuais e espirituais fazem parte do cotidiano do espaço urbano. Bergson Apud Bardet (1990) distingue entre o espiritual, o espírito em si que prospera nas vias da criação contínua e faz florescer em sua passagem obras estéticas, religiosas, políticas, sociais, pelas quais o homem manifesta sua liberdade, e nas quais consiste propriamente a civilização, e o intelectual, ou um desvio desse espírito em direção à utilização da matéria pelo homem, englobando portanto as relações necessárias entre as forças exteriores, e conseqüentemente submetido a essas relações. É o *Homo faber*, em que certo materialismo acreditou ver a fonte de todo o progresso.

Para levar os homens a substituir o ódio e a inveja pelo amor e a caridade, um enorme trabalho de educação interior e exterior está para ser empreendido. É necessário de, uma vez por todas, recolocar o fermento evangélico na massa humana e utilizar quadros em que as aproximações humanas, multiplicando-se sem falta, solicitem dos homens uma união cada vez mais estreita.

Os problemas urbanos - tais como: pouca ou precária disponibilidade de áreas, elevado preço da terra, crescimento e expansão urbana em reduzido período de tempo, a densa ocupação de favelas e loteamentos irregulares e clandestinos sem infra-estrutura básica e equipamentos essenciais - retratam o uso desigual e injusto do solo em cidades brasileiras e são fatores-chave para a luta desenvolvida em prol da gestão urbana democrática. (Estatuto da Cidade, 2001)

Enfim, toda e qualquer tarefa de urbanismo deve buscar solucionar todos os problemas já criados, no sentido de melhorar a qualidade de vida urbana existente. Toda ação do urbanista deve ser um reflexo de um planejamento bem elaborado, afim de que o resultado final seja a criação de um espaço agradável ao homem como um todo.

2.2 – A INFLUÊNCIA DO TURISMO NA TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO

No Brasil, o turismo surge, segundo Rocha Neto (1998), após a década de 30, pelas transformações ocorridas na sociedade, quando sua face rural-agrária começa a se modificar, para possuir um caráter urbano-industrial. Conforme esse autor, uma série de fatores interagiram mutuamente para modificar essa estrutura do País. O progresso industrial e tecnológico propiciou também um aumento na renda familiar e individual e a conquista de tempo livre que puderam ser dedicados ao lazer.

O processo de desenvolvimento em áreas litorâneas com vocação turística tem implicado o fortalecimento de estratégias sociais e ecologicamente predatórias de ocupação urbana. A desestruturação sócio-econômica e sócio-cultural das comunidades tradicionais soma-se assim a intensificação dos índices de poluição ambiental e o decréscimo da produtividade biológica das baías, estuários, manguezais e lagoas costeiras.

A Ilha de Santa Catarina vem nos últimos anos sofrendo pressões em torno da exploração de seus recursos naturais. Estes novos atores econômicos estão preocupados em consolidar políticas de desenvolvimento turístico a partir de um modelo face à experiência consagrada nas sociedades afluentes. É necessário que haja inter-relações entre desenvolvimento urbano-turístico e impactos sobre o meio-ambiente natural e construído.

O turismo envolve o deslocamento temporário de pessoas para outras regiões, país ou continente, visando a satisfação das necessidades de lazer principalmente e não o exercício de uma função remunerada. Serve como meio de comunicação e elo de interação entre os povos.

“O turismo é uma clara manifestação da liberdade humana, é chamada de quinta liberdade, ou seja, a liberdade de ir e vir” (Lage e Milone, 1991, p.70).

Esses autores sustentam que o turismo pode aumentar a renda do lugar visitado pela entrada de divisas; estimula investimentos e gera empregos; pode ser um meio de redistribuição de riquezas.

O turismo é na verdade uma das potencialidades mais concretas de Florianópolis, mas por condução inadequada vem proporcionando problemas como o desequilíbrio do sistema natural e a destruturação das comunidades tradicionais. A preservação de recursos naturais e dos núcleos, atividades e hábitos tradicionais (pesca, vilas, folclore etc.) é condição fundamental para a própria sustentação destas áreas como pólos privilegiados de atração turística.

Satisfazer as necessidades do turista e do residente exigem estratégias diferentes. Alguns conceitos podem ajudar nesta integração homem - meio-ambiente: O **Ecodesenvolvimento** surgiu da necessidade de harmonizar o crescimento econômico com a proteção do ambiente natural e a promoção da cidadania (Ferreira,1994). A **Ecologia Urbana** retoma as preocupações referentes à adaptabilidade humana num ambiente cada vez mais marcado pelo fenômeno da urbanização acelerada. (Moran, 1979).O **Desenvolvimento Sustentado** caracteriza-se pela busca de construção de sociedades mais justas, por amplas oportunidades de emprego, moradia, alimentos, lazer, educação e

liberdade para todos os segmentos sociais e acima de tudo por relações mais equilibradas entre os homens e o meio ambiente (Moreto Neto, 1993).

Sachs (1986) apresenta propostas visando à construção de uma nova ordem, baseada na participação das comunidades e buscando a preservação da qualidade de vida e a vida de qualidade:

"... aproveitamento de terrenos baldios urbanos e suburbanos públicos e até privados, para a agricultura e psicultura em forma de hortas fabris, comunitárias, escolares e individuais, para autoconsumo e produção intensiva para o mercado local;... reabilitação de solos erudidos com lixo inerte com vistas à criação de um banco municipal de solos construtíveis a serem distribuídos a populações carentes;... aproveitamento de lixo orgânico em aterros energéticos;... estimular a pré-seleção do lixo; estímulo a uma melhor manutenção do parque de ônibus, caminhões e máquinas de construção de estradas;... aproveitamento múltiplos e em vários turnos dos edifícios públicos para fins educacionais, culturais e associativos; ...". (Sachs 1986)

Segundo o autor, estas são estratégias de desenvolvimento que consideram as interações entre processo naturais e sociais no ambiente urbano (natural ou construído).

Em Florianópolis, o processo de ocupação do habitat litorâneo mostra uma pobre combinação entre técnicas empíricas locais (esgotadas no intenso processo de transformação das áreas turísticas) e a transferência de tecnologias inapropriadas para as condições locais.

2.3 – PLANEJAMENTO URBANO E TURÍSTICO

2.3.1. Características Gerais

O planejamento das atividades humanas é desejável sob vários aspectos. Planejar é tentar antever e diagnosticar problemas e mobilizar recursos e esforços para corrigir e transformar positivamente as situações indesejáveis.

O Planejamento é o ato ou efeito de planejar. É a elaboração, por etapas, com bases técnicas (especialmente no campo sócio-econômico), de planos e programas com objetivos definidos (Ferreira, 2000).

A atividade de planejamento envolve instrumentos técnicos-administrativos, aloca recursos materiais e financeiros, elabora diagnósticos e planos de alto nível técnico.

Planejar é promover de maneira ordenada o desenvolvimento dos recursos existentes. Entendendo a dinâmica existente para então intervir. Partindo de uma realidade, para alcançar um objetivo viável, através de um conjunto de atividades que leve ao alcance desse objetivo e que vão implicar, inclusive, em alocação de recursos, definindo no próprio planejamento, o ponto de partida que é o conhecimento da realidade, a investigação da realidade (Pinto, 1985).

O papel do planejador não pode ser o de um profissional de gabinete que desvincula sua prática profissional da realidade. Para que isso não ocorra, a formação do profissional deverá estar voltada para que ele seja capaz de analisar o universo de contradições com que o administrador e o planejador terão que conviver (Costa, 1977).

Concluimos que um planejamento só é viável se partir do conhecimento da realidade e com base nesse conhecimento definir as bases de intervenção nessa realidade. Através do Cadastro Técnico alcançamos parte do conhecimento dessa realidade, pois o cadastro técnico é uma ferramenta capaz de gerar informações sob diversos aspectos: financeiros, econômicos, sociais, culturais, físicos, etc. propiciando uma base de dados ao planejador que poderá então analisar e organizar as intervenções adequadas à promoção de um planejamento, assunto que será visto no próximo capítulo.

2.3.2. Planejamento Urbano

Em princípio, o planejamento das atividades humanas é desejável sob vários aspectos. Planejar é tentar antever e diagnosticar problemas e mobilizar recursos e esforços para corrigir e transformar positivamente as situações indesejáveis e socialmente injustas.

O Planejamento Urbano tem por objetivo central implementar políticas urbanas eficazes para o tratamento dos problemas essenciais das cidades, orientando nesse sentido o instrumental executivo e normativo do poder público (Costa, 1990).

O Planejamento Urbano é a atividade que define as condições de uso e ocupação do solo – como por exemplo os usos habitacional, industrial, comercial e de lazer. Uma atividade que define também a localização dos equipamentos públicos como escolas, parques, hospitais e conjuntos habitacionais. Os deslocamentos cotidianos das pessoas e das mercadorias entre origens e destinos são portanto diretamente influenciados pelas decisões de planejamento urbano. Esta atividade está normalmente ligada à Secretaria de Planejamento da Prefeitura, embora possa estar sob a responsabilidade de outros órgãos municipais.

No Brasil, o planejamento urbano nem sempre atinge seus objetivos. Rego Neto (2003) comenta sobre a necessidade de atenção especial no planejamento e na gestão urbana:

“... A questão fundiária e de titulação não regulamentada, aliada à falta de fiscalização da Prefeitura e a busca do lucro imediato pelos proprietários das terras resultam numa ocupação crescentemente caótica, que atinge grande parte da área e que exigirá no futuro, se não forem tomadas medidas enérgicas e urgentes de planejamento e gestão urbana, grandes investimentos públicos em desapropriações para proporcionar a infra-estrutura necessária para a qualidade de vida da população”. (Rego Neto, 2003, p. 148)

Para Lowe (1992), o mundo necessita de um planejamento urbano ético que seja sensível as dimensões ambientais e humanas. Para a autora, um dos mais importantes instrumentos para tornar uma cidade humanitária é um processo de planejamento que envolva a opinião pública.

O planejamento trata da vocação estratégica do município. Permitindo definir opções estratégicas relativas ao tipo de especialização mais vantajosa para o município ou para a região. Há município com vocação natural turística, outros de serviços mecânicos,

de transporte, de serviços de transformação agroindustrial, etc. A competência numa área exige esforços durante longos anos.

A problemática do planejamento urbano resulta da concentração urbana e no aparecimento ilimitado de necessidades. Esta concentração dá-se mais depressa que a capacidade atual de gerenciá-las. As grandes cidades aceleram o processo, em virtude de nelas, a divisão do trabalho ser maior.

Segundo CECCA (1997), a ocupação desordenada do espaço no município de Florianópolis, que resultou no desenho urbano atual é fruto da:

“ ... A ausência de um Plano Diretor e de uma legislação urbana adequada à natureza insular do município, pela omissão das administrações na ordenação dos espaços, na fiscalização das irregularidades e na punição dos infratores, agrava ainda mais a situação. Alguns agentes econômicos, diante da inexistência de uma política ambiental no âmbito municipal, vêm promovendo alterações casuístas na legislação urbana, sempre visando benefícios particulares em detrimento do bem-estar e dos interesses públicos da comunidade e da qualidade de vida. Nem mesmo o conjunto de leis municipais, estaduais e federais tem impedido as ocupações ilegais de determinadas áreas, que atingem até as próprias unidades de conservação,... (CECCA, 1997, p. 233).

A legislação municipal deve conduzir o ordenamento do espaço urbano de uma cidade. O processo de planejamento urbano pode ser conduzido por instrumentos legais e técnicos.

Para Queiroz (2003), os instrumentos legais de controle de uso e ocupação do solo se traduzem em instituições jurídicas de Direito Urbanístico e são responsáveis pelo zoneamento do solo e utilizados pelo poder público, para controlar o uso da terra. Cita-se:

- Constituição Federal e Estatuto da Cidade (Lei 10.257 de 10 de julho de 2001). Reúne normas relativas a ação do poder público na regulamentação do uso da propriedade urbana em prol do interesse público, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. Também fixa importantes princípios básicos que irão nortear estas ações.
- Planos Diretores Urbanos. Apresentam diretrizes básicas que devem ser seguidas pela administração pública, visando o desenvolvimento integrado e sustentável de

toda a comunidade. É constituído basicamente pela Lei de Zoneamento do uso e Ocupação do Solo, incluindo as Normas de Parcelamento do Solo e de Preservação Ambiental.

Zimmermann Apud Queiroz (2003, p. 28) traz um enfoque que elenca os principais ordenamentos que tratam o zoneamento: *Lei de Zoneamento, Lei de parcelamento do Solo* e os que tratam de obras: *Código de Obras e Lei de Edificações e o Código de Posturas ou Lei de Política Administrativa*.

O Estatuto da Cidade (2001) também se preocupa com a garantia do direito a cidades sustentáveis. É direito de todos os habitantes de nossas cidades à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte, e serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, não só para as gerações atuais, como também as futuras.

Com relação aos instrumentos técnicos, eles são facilitadores na compreensão dos elementos existentes na superfície terrestre. Foram usados nessa pesquisa: a fotointerpretação e a cartografia.

2.3.3 – Planejamento Turístico

O turismo é uma importante fonte de arrecadação, gera investimentos e estimula a criação de empregos; interferindo na economia, na sociedade e no meio ambiente.

O ambiente para ser favorável deve possuir serviços de infra-estrutura básica e turística de boa qualidade e é necessário que sejam preservados os recursos naturais e sítios históricos.

Portanto, se faz necessário um planejamento, no sentido de criar uma política de uso do solo, para que o turismo e as demais atividades possam conviver em equilíbrio, evitando-se a deteriorização da paisagem e a utilização descontrolada dos recursos naturais e artificiais.

De acordo com Fernández (2002), as cidades que tem o turismo como atividade econômica principal devem possuir políticas de planejamento embasadas no conhecimento da capacidade que o ambiente tem de suportar as atividades turísticas, conhecendo as potencialidades dos recursos e as fragilidades dos ambientes onde se pretende desenvolvê-lo, afim de realmente evitar ou minimizar seus impactos.

Santa Catarina é um estado que possui uma vocação natural para o turismo e os recursos naturais são sua maior riqueza. Não tratá-los com a atenção que merecem é destruir o patrimônio. A divulgação, a dinamização e a ampliação de fronteiras dependem da preservação destas riquezas.

A ausência de políticas de desenvolvimento do litoral marítimo faz aumentar os efeitos negativos da urbanização nestas áreas.

"Um dos fatos mais evidentes deste processo emerge da relação entre o ambiente construído e as alterações que este provoca na qualidade da paisagem do litoral: as pressões provocadas pelo uso da terra se traduzem na **sobrecarga de infra-estrutura** (hotéis, restaurantes e similares frequentemente invadem áreas de uso público de grande valor paisagístico), no **congestionamento de tráfego** (predomínio do transporte individual em detrimento ao transporte coletivo), **especulação no uso da praia** (com ênfase para a privatização de áreas por empreendimentos imobiliários, visando aumentar o preço dos terrenos) e **intensificação das construções sem o devido ordenamento espacial** (predomínio de uma arquitetura destituída de preocupações quanto a valorização estética da paisagem do litoral, com ênfase para as construções clandestinas)".(Ferreira, 1992, p.52).

No planejamento turístico é necessário fazer um levantamento que reúna e estude os dados sobre o potencial turístico existente, utilizado ou não; o fluxo turístico, interno e externo; a capacidade de hospedagem, existente e planejada; o sistema de transporte, existente e planejado; o plano de uso do solo; o plano de desenvolvimento econômico; as características que determinam a qualidade de vida da população residente; a organização do setor turístico público e privado; a legislação e regulamentação para o turismo; e a política de investimentos financeiros para o setor.

Para um planejamento adequado é preciso evitar a concentração do turismo em apenas uma época do ano, pois este faz surgir problemas sócio-econômicos, haja vista que

a infra-estrutura turística fica sub-utilizada, causando prejuízos financeiros e desemprego. Devemos propor alternativas para os períodos de baixa temporada.

Alguns pontos devem ser observados para o planejamento turístico:

- . satisfação das necessidades básicas da população;
- . uso dos recursos locais, sobretudo a mão-de-obra;
- . participação efetiva da população na definição das políticas de turismo;
- . incorporação das atividades criativas e das características culturais locais e regionais, evitando a descaracterização da área;
- . a flexibilidade na aplicação de tecnologias por parte dos vários agentes do desenvolvimento, desde as empresas privadas até os usuários;
- . incentivo a não concentração de capital em grandes empreendimentos, privilegiando o desenvolvimento descentralizado (pousadas, albergues e pequenos hotéis, incentivando especialmente empreendimentos numa menor escala);
- . buscar a ocupação racional do tempo livre durante o ano, ampliando a temporada turística, garantindo qualidade e continuidade do turismo de forma integrada às demais regiões do estado.

Com vistas a garantir opções mais lúdicas de desenvolvimento sugere-se:

- . a revitalização e valorização dos aspectos da cultura local;
- . maximização de recursos disponíveis em âmbito local;
- . enfatizar a reciclagem de materiais e energia em todos os níveis da produção e do consumo;
- . reabilitar o transporte urbano coletivo e não poluente;
- . uso sustentado da paisagem, com um desenho urbano mais criativo e arquitetura voltada para o turismo suave, de baixo impacto ambiental e contrária ao modelo vertical.

"A natureza representa apenas 'recurso explorável' e mesmo a implantação de equipamentos receptivos não cria, necessariamente, fluxos turísticos economicamente válidos" (CODESUL, 1970, p.32).

Não devemos nos esquecer que a paisagem natural é só uma atração turística, o homem é que pode investir devidamente orientado, criando condições para a

movimentação de fluxos, possibilitando facilidade e comodidade de acesso, quer pela implantação de estabelecimento de diversão, de recepção, de repouso, de tratamento e de outros que visam a satisfação de interesse gerais e particulares dos componentes dos fluxos.

2.4 –MEIO AMBIENTE E QUALIDADE DE VIDA

Faz parte da aspiração humana a construção de uma sociedade integrada, justa e feliz. Inúmeras tentativas já foram feitas na busca de se atingir este objetivo. No entanto o que se vê são práticas de mau desenvolvimento, com o predomínio de tecnologias poluidoras e ecologicamente predatórias, aliadas ao uso destrutivo dos ecossistemas. Para Boff (1993), a tecnologia deve ser socialmente apropriada, devendo produzir bens para todos e não apenas para minorias e ao mesmo tempo propiciar formas de participação e de controle que escapem da alienação. Devendo ainda ser ecologicamente apropriada protegendo o ecossistema regional e garantindo o seu futuro por amor às gerações que ainda virão.

A instituição urbana está destinada a sobreviver devendo reformar-se e garantir sua dimensão qualitativa e humana. Esse é um aspecto importante ao se refletir sobre a intervenção na estrutura dinâmica da paisagem urbana, se quisermos promover maior proporcionalidade entre a quantidade de elementos edificados e a qualidade do ambiente. Embora o modo de vida urbano não se confirme às cidades, a cidade é o local característico do urbanismo.

A aceitação da natureza como algo que tem valor por si próprio parte do princípio de que é “algo criado” portanto tem valor real e não apenas valor de uso ou um valor instrumental. Por isso, a natureza é para ser tratada e administrada adequada e prudentemente. Não só por ser importante para a perpetuação da vida das gerações presentes e futuras, mas também porque possui um valor real de criação.

2.4.1 – Meio Ambiente

A definição do que é “meio ambiente” vem expressa no artigo 3º, parágrafo I, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto 1981, , que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente:

“o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas” (CONAMA).

Esta definição federal do CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente) é ampla, visto que abrange tudo o que tem vida e a permite.

Muitas vezes, o meio ambiente foi trabalhado como se fosse somente objeto científico, divorciado da ação humana, com limites definidos e áreas estanques. É preciso ser considerado como uma realidade interativa, viva e global dos diferentes meios que compõem a ecosfera, inclusive o meio antrópico.

Como consequência disso, quase sempre adotou-se uma gestão ambiental de reação, que se limita a reagir aos problemas ambientais já instalados, advindos da destruição e poluição da natureza e de seus recursos naturais.

Dentro de uma visão integral, o meio ambiente pode ser conceituado como resultado da combinação dinâmica dos fatores ambientais de ordem física, biológica e antrópica, que em determinada porção de espaço, tempo e momento social, formam uns conjuntos únicos indissociável, que traz em seu interior toda uma herança sócio-cultural e que se encontra em constante transformação (Hardt & Lopes, 1990). Deve ser tratado como, não como objeto científico somente, mas como uma relação interativa entre **“homem integral”** e **“natureza que tem valor em si própria”**.

No mundo de hoje, perdeu-se o re-encantamento do mundo e da natureza então para resgatar essa harmonia sociedade-natureza, deve-se buscar o senso da cordialidade e do respeito para com a terra e para com seus habitantes. É preciso agir localmente e pensar globalmente.

2.4.2 – Qualidade de vida humana

A qualidade de vida humana refere-se em como a população se articula em um contexto sócio-político-ambiental, como tem acesso a bens e serviços onde a condição de moradia, alimentação, saúde, saneamento básico, educação cultura, lazer, salário, transporte, relações interpessoais e de vizinhança, entre outras, devem ser observadas (Barbosa,1992).

Não há como fazer uma abordagem sobre a qualidade de vida humana sem se referir às necessidades que as pessoas precisam ter satisfeitas para viverem dignamente.

A determinação da qualidade de vida das pessoas depende das possibilidades que têm de satisfazer adequadamente suas necessidades humanas fundamentais. Dentro deste contexto deparamos com duas teorias bastante estudadas: A teoria de Maslow e a teoria de Max-Neef.

Abraham Maslow (1975) formulou sua famosa teoria da “Hierarquia das Necessidades”, no início da década de 40, que é simbolizada por uma pirâmide com escala progressiva de necessidades, começando pelas básicas relativas às fisiológicas de sobrevivência. À medida que o homem satisfaz suas necessidades básicas outras mais elevadas assumem o predomínio do seu comportamento.

A hierarquia das necessidades humanas, estabelecida por Maslow (1975), assim às classifica:

1º - Necessidades fisiológicas: ar, comida, repouso, abrigo, etc;

2º - Necessidades de segurança: proteção contra o perigo, contra as ameaças e contra a privação;

3º - Necessidades sociais: amizade, inclusão em grupos, sentimento de aceitação à família organizacional;

4º - Necessidades de estima: reputação, auto-respeito, amor, reconhecimento, reputação, etc;

5º - Necessidades de auto-realização: realização potencial, utilização dos talentos individuais, etc.

Esta teoria de Maslow (1975), ressalta que:

1 – As necessidades fisiológicas são necessidades inatas – e ser humano já nasce com elas; portanto, logo após seu nascimento, seu comportamento é direcionado para a satisfação exclusiva dessas necessidades. Imediatamente após, surgem às necessidades de segurança que, juntamente com as fisiológicas, formam o conjunto das necessidades primárias humanas.

2 – As necessidades secundárias vão surgindo gradativamente na vida das pessoas de uma maneira complementar, ou seja, somente quando os níveis mais baixos são alcançados é que os níveis mais elevados se manifestam.

Para Maslow, as necessidades dos seres humanos obedecem uma escala de valores a serem transpostos. Ou seja, no momento em que o indivíduo realiza uma necessidade, surge outra em seu lugar, exigindo sempre que as pessoas busquem meios para satisfazê-la, embora o comportamento do ser humano seja influenciado por todas elas concomitantemente. Poucas ou nenhuma pessoa procurará reconhecimento pessoal e status se suas necessidades básicas estiverem insatisfeitas.

Já Max-Neef (1989) desenvolveu em 1986, a matriz das necessidades e satisfações, através do qual as necessidades humanas fundamentais são classificadas em duas categorias:

1ª - Categorias existências: - necessidades de ser, fazer, ter e interagir;

2ª - Categorias axialógica: - necessidades de subsistência (de estar vivo); de proteção; de afeto; compreensão; de participação; de repouso; de criação; de identidade; de liberdade.

De acordo com esta proposição, as necessidades humanas atuam como um sistema, ou seja, todas as necessidades humanas se interligam e se interagem. Não há hierarquias dentro do sistema, com exceção da necessidade de subsistência. Há, sim, simultaneidades, complementaridades e compensações.

Neste enfoque, evidencia-se que essas necessidades humanas fundamentais são finitas, poucas e classificáveis. Também são as mesmas em todas as culturas e em todos os períodos históricos. Para Max-Neef (1989), o que muda, através do tempo e das culturas, é a maneira e os meios utilizados para a satisfação dessas necessidades.

Esta posição contrasta com a tradicional, que considera essas necessidades como infinitas, em constante mudança, variáveis de uma cultura e de um meio a outro e diferentes em cada período histórico.

A crise ambiental é procedida pela crise do comportamento humano. (Andrade, 1994) A sua restauração tem de vir de dentro e não de fora. Esta compreensão necessariamente levará o homem a internalizar novos valores e novos pressupostos, que gerarão mudanças de comportamento, desembocando em novas práticas de vida, numa visão holística e integrada do meio ambiente. Isto se refletirá na escolha de um novo modelo de desenvolvimento, que não será mais pautado pelo crescimento à qualquer preço, em que se desconsidera os custos ambientais e sociais (o que tem sido feito até agora, na prática, é socializar os custos e privatizar os lucros; atualmente as tentativas têm sido feitas para reformar os sistemas de cálculo do crescimento econômico, de maneira a computar a destruição ambiental e quantificar os efeitos desta degradação na economia de um país).

A espiritualidade integral, entendida como uma necessidade – base, é a terapia necessária capaz de provocar mudanças compatíveis com necessidades do homem do século XXI, que precisa entender a Terra dentro de uma perspectiva planetária, com graves problemas ambientais globais, desordem moral, social e econômica, associadas à um tremenda crise existencial. Só assim ele reorientará acertadamente seus objetivos de vida, buscando construir uma sociedade promotora do Bem Comum.

Para Rocca (2002), o comprometimento da qualidade de vida é decorrente muitas vezes de danos ao meio ambiente, ocasionando diferentes custos de bem-estar para a sobrevivência e subsistência humana. Para a autora, a degradação ambiental tem efeitos substanciais sobre a saúde, alterando o modo de vida e conseqüentemente a qualidade de vida dos cidadãos.

O MAU DESENVOLVIMENTO é um tipo de crescimento pautado pelas desigualdades social e pela destruição progressiva tanto do substrato bio-físico da vida social quanto da capacidade de autodeterminação e iniciativa criativa das populações. No nosso planeta constatamos algumas práticas de mau desenvolvimento através do uso de tecnologias poluentes, depredadoras do ecossistema, há na verdade no mau-

desenvolvimento, uma exploração do homem pelo próprio homem, não há uma preocupação com a preservação da natureza.

Já no DESENVOLVIMENTO SUSTENTADO, busca-se uma certa harmonia da sociedade com o meio ambiente natural. A gestão ambiental urbana, além da gestão do meio ambiente natural, inclui o social e sócio-natural; o econômico e o político; a educação e a conscientização; e a região urbana como unidade de análise (Rego Neto, 2003).

Cavalcanti Apud Rocca (2002, p. 61) traz um conceito de desenvolvimento sustentável:

“... é o desenvolvimento que satisfaz as necessidades do presente sem comprometer a capacidade de as futuras gerações satisfazerem as suas próprias necessidades” (Rocca, 2002, p. 61).

Rego Neto (2003), ainda destaca a importância da intervenção consciente do homem no ambiente natural:

“Os processos naturais e antrópicos trabalham continuamente modificando o ambiente. É necessário que se planejam as ações humanas considerando a dinâmica ambiental para obter mudanças benéficas e sustentáveis. O importante é que a criação de novas paisagens se reconheça a interdependência do homem e da natureza nas realidades ecológicas, econômicas e sociais da cidade” (Rego Neto, 2003, p. 78).

Importante ressaltar que as relações, homem x homem e homem x meio ambiente, devem ser estabelecidas respeitando os princípios das necessidades humanas, procurando atingir a tão sonhada qualidade de vida, não pensando somente a curto prazo, mas garantindo-a às gerações futuras.

CAPÍTULO 3

MÉTODOS E TÉCNICAS

3. MÉTODOS E TÉCNICAS

3.1 – MÉTODOS DE ABORDAGEM

Os métodos – Histórico, Monográfico e Estatístico - utilizados para o desenvolvimento dessa dissertação consistem de procedimentos gerais de levantamento, análise e apresentação de dados referentes a evolução urbana do bairro do Rio Vermelho – Florianópolis/SC. As teorias utilizadas foram baseadas no livro Fundamentos da Metodologia Científica, escrito por Lakatos e Marconi (2003, p. 106 a 108).

O Método Histórico possibilita a reconstrução de fatos e acontecimentos, que apoiados em um tempo, assegura a percepção da continuidade e do entrelaçamento dos fenômenos. Ele consiste em investigar acontecimentos, processos e instituições do passado para verificar a sua influência na sociedade de hoje. O Método Monográfico parte “do princípio de que qualquer caso que se estude em profundidade pode ser considerado representativo de muitos outros ou até de todos os casos semelhantes”. O Método Estatístico permite obter representações simplificadas e constatar se essas tem relação entre si. É uma “descrição quantitativa da sociedade, considerada como um todo organizado” (Lakatos e Marconi, 2003 – p. 108)

3.2 – TÉCNICAS DE LEVANTAMENTO DOS DADOS

As técnicas usadas nessa pesquisa são: documentação indireta, documentação direta e observação direta.

A Documentação Indireta caracteriza-se pelo levantamento de dados de diversas fontes: fontes primárias (documentos) e fontes secundárias (publicações). Tem-se a pesquisa bibliográfica através da imprensa escrita, meios áudio-visuais, material cartográfico e publicações sobre o tema em questão. Trata-se também de fontes estatísticas, documentos oficiais, publicações parlamentares, publicações administrativas, documentos particulares, além das fotografias, entre outros.

Ainda dentro da documentação indireta temos como instrumentos técnicos a Fotointerpretação e a Cartografia. A Fotointerpretação consiste no ato de examinar imagens fotográficas (fotos aéreas) para identificar objetos e determinar seus significados. A Cartografia é composta por mapas, cartas, plantas, coordenadas, onde são representados elementos importantes do espaço estudado. (Tabela 01)

TABELA 01: Materiais e técnicas utilizadas.

Materiais	Técnicas
Teses, Dissertações, Trabalhos de Conclusão de Curso da UFSC e publicações em geral, relativos aos temas: Rio Vermelho, Ilha de Santa Catarina, Turismo, Urbanismo,...	Revisão bibliográfica visando construir o embasamento teórico e apresentar a área de estudo. Pesquisa nos setores da Administração Municipal de Florianópolis, arquivos públicos e particulares.
Estudos estatísticos feitos pelo IBGE (Ver População)	Pesquisa realizada na biblioteca do IBGE, obtendo a evolução quantitativa da população local.
Plano Diretor dos Balneários - 1985 (textos e mapas) Lei Municipal 2193/85 e Plano Diretor Distrito Sede - Lei 001/97.	Leitura e análise do material obtido no IPUF e Biblioteca setorial do curso de Arquitetura e Urbanismo - UFSC.
Constituição Federal de 1988 – Artigos 182 e 183 (Política Urbana) e Estatuto da Cidade (Lei 10.257 / 2001)	Leitura e análise.
Fotos Aéreas da região: Ano 1957 – IPUF / Esc. de vôo 1:25.000 Ano 1977 – IPUF / Esc. de vôo 1:25.000 Ano 1994 – IPUF / Esc. de vôo 1: 8.000 Ano 2002 - IPUF / Esc. de vôo 1:15.000	Cópia de material do IPUF para fotointerpretação da evolução urbana.
Planta de Quadra do Cadastro Imobiliário Urbano – IPUF. Escala: 1:1000 Data: Janeiro/2002.	Cópia de material do IPUF para análise da estrutura fundiária.

Elaboração: Dalma Menezes / 2004

A Documentação Direta caracteriza-se pelo levantamento de dados no próprio local onde os fenômenos acontecem. Dentro dessa técnica utilizou-se a pesquisa em campo, na forma de observação dos fatos e fenômenos tal como ocorrem espontaneamente, e na coleta dos dados que se presume relevantes, empregando procedimentos de amostragem e técnicas de entrevistas e questionários.

3.3 – PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

Para a construção da fundamentação teórica dessa dissertação foi utilizada a técnica da revisão bibliográfica, buscando material com afinidade ao tema e objeto da pesquisa; Urbanismo, Ilha de Santa Catarina, Rio Vermelho. O tema urbanismo engloba planejamento, gestão e controle dos espaços urbanos com suas atividades.

O estudo da Legislação foi importante para o entendimento das limitações do uso e ocupação do solo urbano, fazendo parte dos instrumentos de controle.

Algumas publicações foram encontrados sobre o tema em questão – Evolução Urbana - mostrando uma carência de pesquisas científicas em assuntos urbanos. No entanto vale ressaltar alguns trabalhos realizados também nesta instituição (UFSC) com visões diferenciadas do espaço urbano da Ilha de Santa Catarina, que se complementam, construindo as bases para o conhecimento a realidade. Entre eles cita-se:

- Ledenice Maria Burkoth Queiroz: “Evolução do Uso e Ocupação do Solo em Cacupé – Ilha de Santa Catarina (2003);
- Sérgio Domingos de Oliveira: “Análises espaciais como apoio à gestão turística da Ilha de Santa Catarina (2001);
- Beatriz Maria Cambraia Rocca: “Contribuição para a gestão de unidades de conservação, estudo de caso: Ilha de Santa Catarina – Brasil (2001);
- Mônica Moraes Godoy: “Áreas legalmente protegidas na Ilha de Santa Catarina: Legislação Ambiental incidente e realidade – Um paralelo (2003);
- Alexandre Guedes Junior: Mapeamento hidrogeológico da Ilha de Santa Catarina utilizando geoprocessamento (1999);
- Amilton Higino Castelucci: “Análise da distribuição espacial de equipamentos de educação na Ilha de Santa Catarina – Sul do Brasil (2003).

3.4 – FOTOINTERPRETAÇÃO PARA ANÁLISE DA EVOLUÇÃO URBANA

Para o estudo da evolução urbana do bairro do Rio Vermelho, foi utilizado a técnica de interpretação de fotos aéreas. As fotos aéreas foram obtidas no IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis) e são de vôos realizados nos anos de 1957, 1977, 1994 e 2002. Essas fotos foram digitalizadas via scanner e tratadas com programas computacionais (PHOTOSHOP e AUTOCAD).

Para a elaboração da fotointerpretação optou-se pela análise temporal retroativa, começando dos anos mais recentes até chegar em 1957. Foi possível uma maior compreensão da evolução do bairro, identificando elementos importantes em cada período.

Os principais elementos físicos-espaciais identificados na fotointerpretação foram: as ruas (hierarquia), os recursos naturais expressivos para o bairro (praia, dunas, rios, lagoa, áreas alagadiças), área urbanizada e vazios urbanos em um primeiro momento. Estes elementos foram identificados nas fotos e delineados. Em um segundo momento, foram feitas verificações e complementações em visitas de campo. Em um terceiro momento, foram feitas entrevistas com moradores antigos sobre fatos não identificáveis nas fotos e nas visitas de campo, esclarecendo assim as dúvidas.

Os dados assim obtidos foram representados em mapas temáticos e complementados com fotografias tiradas durante os meses de junho a agosto de 2004.

Com a representação concluída, os mapas mostram a organização espacial da área em cada período, sendo possível verificar o surgimento dos loteamentos com a abertura das vias, a ocorrência de desmatamentos, a situação dos cursos d'água, enfim as principais intervenções humanas no bairro do Rio Vermelho.

Cabe salientar que a metodologia utilizada não pretendeu chegar a precisão cartográfica, mas sim a percepção do desenho urbano do bairro nas diferentes datas, para obter uma representação geral da transformação do espaço.

3.5 – ENTREVISTAS E QUESTIONÁRIOS COM OS MORADORES

3.5.1 - Entrevistas

Para esclarecer dúvidas acerca da evolução do bairro do Rio Vermelho, procurou-se entrevistar pessoas antigas que sempre moraram no bairro. Essas pessoas foram na verdade, os próprios protagonistas da história local, pessoas que carregam uma profunda bagagem cultural, mas que muitas vezes não conseguem registrá-la.

É importante ressaltar que essas fontes informais trazem consigo muitos dados, que nenhum livro tem registrado, e que muitas vezes esclarecem grandes incógnitas na história do povo. O bairro do Rio Vermelho abriga ainda muitos nativos, pessoas com idade avançada, que apesar de toda modernidade e avanço da tecnologia, vivem e convivem conforme seus costumes e crenças de décadas passadas.

Importante também entender como pensam as pessoas, os novos moradores que agregam novos valores trazidos de outros lugares.

Para tanto foi necessário definir quem seriam essas pessoas. Assim sendo, procurou-se entrevistar pessoas que exerceram ou ainda exercem atividades representativas no bairro e/ou na cidade. Dessa forma entrevistou-se as seguintes pessoas:

- Sr. Dalmo Deusdedit Meneses (nativo), com 51 anos sempre atuou nas associações de bairro e atualmente é Vereador de Florianópolis (2º mandato). Entrevistado em abril/2003;
- Sr. Deusdedit Félix Meneses (nativo), com 82 anos, já exerceu a função de responsável pela Cooperativa Leiteira. Entrevistado em agosto/2003;
- Sr. Juceimar Hugo Soares (nativo), com 79 anos, já exerceu a função de intendente distrital (uma espécie de prefeito do bairro, subordinado a Prefeitura Municipal de Florianópolis). Entrevistado em maio/2004.

Outras pessoas também foram consultadas de forma informal, pessoas que trouxeram valiosas informações para o desenvolvimento dessa dissertação. Mas, que não serão mencionadas, pois foram também consultadas nos questionários e preferiram não ter seus nomes mencionados.

Aos entrevistados foram feitas perguntas sobre a história e o crescimento urbano do bairro, qualidade de vida e carências da localidade, além das perspectivas de futuro para a região.

3.5.2 - Questionários

Para buscar uma imagem coletiva do Rio Vermelho, foi preciso apurar junto aos moradores o que pensam sobre o bairro, bem como verificar como o bairro responde às suas necessidades e anseios.

Nesse sentido foi feita aplicação de questionários cujos entrevistados respondiam entre outras questões relacionadas ao modo de vida no bairro, quais eram os maiores problemas e as maiores qualidades do bairro. O deslocamento dos entrevistadores obedeceu a um zoneamento prévio estabelecido em mapa confeccionado para este fim, das localidades apresentadas posteriormente (Apêndice A).

Para o tratamento estatístico foi usada a técnica de Amostragem Aleatória (BARBETTA, 2001). Assim sendo, foi calculado a tamanho da amostra para uma população de 6791 habitantes (Censo IBGE, 2000).

Cálculo do tamanho mínimo da amostra:

N = tamanho (número de elementos) da população

n = tamanho (número de elementos) da amostra

n_o = uma primeira aproximação para o tamanho da amostra

E_o = erro amostral tolerável

Onde: **E_o** = 0,05

$$n_o = \frac{1}{E_o^2} = n_o = \frac{1}{(0,05)^2} = 400$$

Assim temos:

$$n = \frac{N \times n_o}{N + n_o} = \frac{6.791 \times 400}{6.791 + 400} = \frac{2.716.400}{7.191} = 377,75 \text{ elementos}$$

Para uma população de 6.791 habitantes, adotou-se o tamanho da amostra com 378 elementos e um erro amostral de 0,05.

Os questionários (Apêndice B) foram aplicados sempre no período diurno, entre os meses de junho e julho de 2004, com dois entrevistadores, anotando-se as respostas do questionário em folhas individuais que identificavam o endereço do morador que era por sua vez codificado conforme zoneamento no mapa. Durante as entrevistas também foi possível anotar as características das residências, através da técnica de observação. Essa informação foi um auxílio para traçar o perfil econômico dos entrevistados.

Nos questionários procurou-se buscar informações acerca dos atuais moradores do bairro (procedência, tempo de residência, motivo de escolha do lugar para moradia, local de trabalho, local de estudo, meios de locomoção) assim como permitir caracterizar as funções urbanas: habitar, trabalhar, circular e recrear (onde os entrevistados identificavam as carências e qualidades do bairro).

Ainda vários assuntos foram comentados pelos moradores que embora não tenham sido todos registrados neste trabalho serviram como subsídios às análises.

3.6 – ANÁLISE DA ESTRUTURA FUNDIÁRIA

Pela extensão territorial da área de estudo, optou-se por detalhar as análises da estrutura fundiária apenas em uma das localidades do bairro do Rio Vermelho. A localidade escolhida é o Travessão, e os materiais de análise são as plantas do levantamento aerofotogramétrico do IPUF, do ano de 2000, que serve de base para o Cadastro Imobiliário Municipal.

Esse cadastro é a base de um “cadastro técnico multifinalitário”, que é um instrumento de planejamento, gestão e controle do espaço urbano e suas atividades.

O Cadastro Técnico é uma ferramenta importante para o planejamento das cidades. O Cadastro Técnico é dito Multifinalitário quando serve como sistema básico de registros para uso de diversas pessoas e organizações responsáveis pela realização de diversos serviços. Um cadastro deste tipo tem múltiplos usos e diversos usuários; e implica na colaboração entre os diferentes usuários do sistema, que devem definir, adquirir e atualizar os seus dados e pelos quais são responsáveis (HOCHHEIM, 1993).

Dessa forma, o cadastro possibilita o conhecimento e informações sobre o lugar, informações tão necessárias às intervenções adequadas. Tem-se assim, as representações do mundo real, organizadas em planos de informações, um banco de dados alfanuméricos com seus atributos.

CAPÍTULO 4

**A ILHA DE SANTA CATARINA
E O BAIRRO DO RIO VERMELHO**

4 - A ILHA DE SANTA CATARINA E O BAIRRO DO RIO VERMELHO

4.1. A ILHA DE SANTA CATARINA

A Ilha de Santa Catarina, junto com os alguns bairros do Continente, compõem o Município de Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina, sul do Brasil (Figuras 05 e 06).

Florianópolis possui em seu cenário natural composto de praias, costões, cachoeiras, rios, lagoa, restingas, manguezais, dunas, montanhas e uma vegetação exuberante, além das belezas construídas ao longo da história de uma das mais lindas cidades do Brasil.

FIGURA 05: Vista da cidade de Florianópolis (do alto do Morro da Cruz)



Fonte: Guia Florianópolis (IPUF / PMF/ ITIS)

Para poder entender o que significa o bairro do Rio Vermelho para o espaço urbano de hoje, nos propomos a iniciar o estudo pela Ilha de Santa Catarina como um todo: seus aspectos geográficos, sua evolução histórica, a influência do turismo, bem como outros aspectos.

FIGURA 06: Mapa da Ilha de Santa Catarina

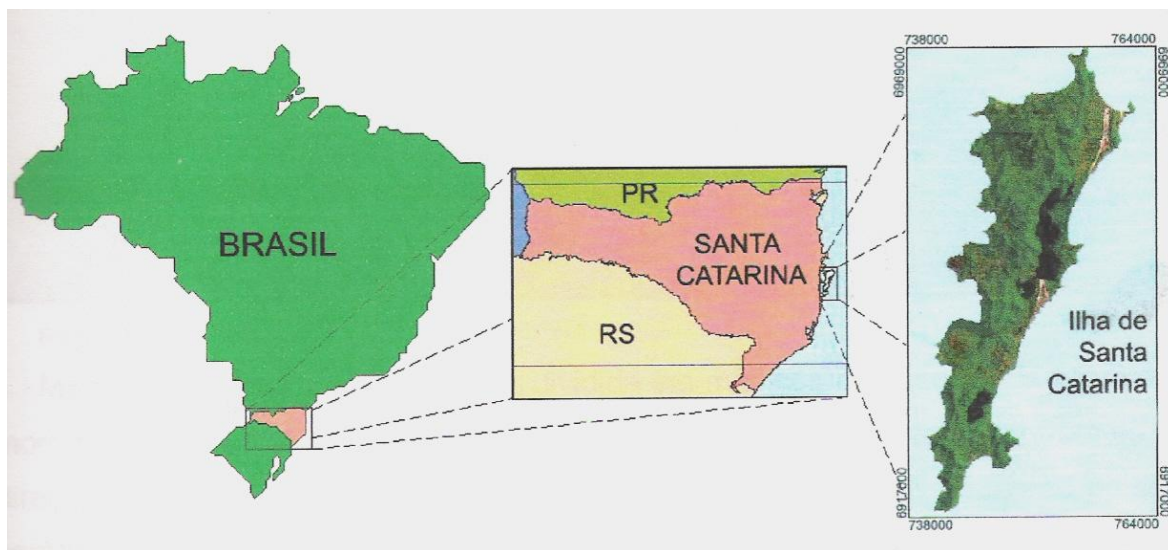


Fonte: Imagem de Satélite - 2000

4.1.1 Aspectos Geográficos

A Ilha de Santa Catarina está localizada entre os paralelos de 27° 22' e 27° 50' de latitude sul e entre os meridianos de 48° 20' e 48° 35' de longitude oeste, tendo uma área aproximada de 423 Km². (CECCA, 1997). (Figura 07)

FIGURA 07: Representação da localização da Ilha de Santa Catarina



Fonte: Adaptado de Sálvio José Vieira (1999) Apud Sérgio Oliveira (2001)

A Ilha de Santa Catarina está separada do Continente pelas baías norte e sul, sendo que o elo de ligação entre estes dois pontos (Ilha – Continente) são as pontes: Governador Hercílio Luz (um dos maiores cartões postais da Ilha, que atualmente encontra-se fechada para o tráfego de veículos e pedestres); e as pontes Governador Colombo Salles e Governador Pedro Ivo Campos (ambas em funcionamento). O canal sob as pontes é estreito, tem 500 metros de largura e com uma profundidade que já atingiu 28 metros.

4.1.2. Histórico

Segundo Várzea (1984), a Ilha de Santa Catarina foi descoberta em 1515 por João Dias Solis, navegante espanhol, em viagem pelo sul do Brasil. Mas, a yjuriré-mirim (significa boca pequena d'água, que em função do estreito que a separa do continente, os indígenas caracterizavam a Ilha) dos selvagens foi visitada ainda por três outros pilotos

dessa nação, ou que navegavam debaixo da sua bandeira: Sebastião Caboto, em 1525; Diego Garcia, em 1527; e Álvaro Nuñez Cabeza de Vaca, em 1540. Alguns anos depois, em 1554, abordou-a também outra frota castelhana que ia para o Prata, e que, forçada por um temporal, ali arribara para refrescar.

Mas, a verdadeira história da ilha inicia com a fundação de uma pequena colônia por Francisco Dias Velho Monteiro (agricultor de Santos), sobre uma das colinas onde se assenta hoje Florianópolis (Desterro) que é um desenvolvimento da antiga povoação.

Apesar da póvoa de Desterro ter seus fundamentos em torno da ermida que seu fundador construiu, segundo Peluso Jr (1991), o povoado cresceu na rampa suave que descia até a praia, onde as choupanas se levantaram de pau-a-pique, cobertas de folhas, olhando quase todas para a capelinha de Nossa Senhora de Desterro que as protegia com o seu olhar e animava os moradores com o seu sorriso, quando saíam para o mar, em busca do peixe, ou quando se embrenhavam pela mata que começava logo adiante, à procura da caça ou dos frutos silvestres.

A colônia prosperava dia-a-dia, e na melhor ordem quando uma embarcação, que supõe ser holandesa, liderada por Robert Lewis surge na Ilha, provocando depois de alguns conflitos a morte de Velho Monteiro. Seus descendentes e amigos decidem então deixar o lugar e partem rumo a São Paulo ou à Laguna. Assim, a povoação tornou-se simples agrupamento de pescadores após a morte do seu fundador.

O porto exerceu profunda importância na formação do núcleo central de Nossa Senhora de Desterro. Florianópolis deve muito de seu crescimento ao antigo porto de Desterro. A baía sul entre a Ilha de Santa Catarina e o continente, oferecia abrigo às embarcações, constituindo o porto que Francisco Dias Velho utilizou para chegar ao sítio que escolhera, e com o qual contava para manter relações com a comunidade de que se destacara para lançar as bases da sua fundação. Foi nas águas calmas do porto Nossa Senhora de Desterro que desembarcou o desenvolvimento da vila, que cresceu e hoje é cidade. O porto trouxe melhorias ao sistema de vida do ilhéu, intensificando o comércio local. Com tudo isso, era ao porto que se dirigiam as novas ruas, abertas para dar vazão à crescente população. A vida girava em torno do porto.

De acordo com Várzea (1984), de 1678 a 1709, data em que a ilha e a terra firme passaram do governo do Rio de Janeiro para o de São Paulo, o número de povoadores aumentou de certo modo, pois nesse período veio fixar-se nos campos de Araçatuba, no continente ao sul do rio Massiambu, o capitão Antônio Bicudo Camacho, trazendo em sua companhia vinte ou trinta casais de agricultores. Por esse tempo, chegava também na ilha um sobrinho de Camacho, o padre Matheus de Leão, com alguns homens de lavoura, a ocupar os terrenos confinantes com os de Velho Monteiro, desde a Lagoa até ao rio Ratonés.

Em 07 de março de 1739 chega do Rio de Janeiro, o brigadeiro José da Silva Paes, acompanhado de alguma tropa e empregados, instalando em Santa Catarina o primeiro governo independente. Já em 1748, na administração do coronel Manoel Escudeiro Ferreira de Sousa, chega a primeira leva de imigrantes açorianos composta de 461 pessoas, assim outras levas foram chegando, perfazendo um total de 4024 pessoas.

Com a chegada desses colonos, a ilha começou a florescer em habitantes, em agricultura e mesmo em indústria manufatureira. Por todo o litoral da ilha, a oeste, bem como no continente fronteiriço, prosperaram pequenos povoados, sob a invocação de Santo Antônio, Nossa Senhora da Conceição da Lagoa, São Francisco de Paula de Canasvieiras, Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão, São João do Rio Vermelho, São Miguel, etc.

Segundo CECCA (1997), para a ocupação do território, aos açorianos seriam entregues:

“Às famílias foram distribuídas sementes, armas e ferramentas, contudo não foi cumprida a medida que prometia a doação de duas vacas e uma égua por família, mais quatro touros e dois cavalos que deveriam ser compartilhados nas pequenas concentrações populacionais. Ao chefe da família foi oferecido um quarto de légua em quadro...” CECCA (1997, p.45)

Dentre as atividades desempenhadas pelos açorianos, destacavam-se o cultivo da mandioca, a produção da farinha em seus engenhos, a renda de bilros, a pesca, além da construção dos próprios engenhos, carros de boi e a olaria de cerâmica utilitária e decorativa. (CECCA. 1997).

Santa Catarina entrava em franco início de vida social, quando em 1777, acontece a invasão espanhola de D. Pedro Zeballos. Apenas em julho de 1778, a ilha foi evacuada.

A criação de fortalezas e posteriormente de alguns fortes, o afluxo de pessoas tomou impulso, proporcionando assim novas doações de sesmarias. E maior ocupação do território da Ilha.

A organização em província fez com que Santa Catarina prosperasse em paz, posto que lentamente continuando como capital, Desterro é elevada à categoria de cidade por D. Pedro I em virtude da carta de lei de 20 de março de 1823. Depois com a mudança de antiga província para Estado Federativo, Santa Catarina adquiriu outro aspecto, outra fisionomia, desenvolvendo-se e progredindo mais, neste último decênio, que durante os sessenta e sete anos experimentados como província do Império.

CECCA (1997), enfoca a situação da cidade quando da alteração do seu nome em 1894:

“Florianópolis, assim chamada a partir de 1894 por causa da polêmica homenagem de Hercílio Luz e seus comparsas ao marechal Floriano Peixoto, virava o século com a fisionomia de uma capital produtiva, que se sustentava pelo comércio portuário, pela pesca e pela agricultura” (CECCA, 1997, p. 57)

Em seu livro *A Ilha, Várzea* (1984) descreve Florianópolis da seguinte forma:

"Florianópolis (Desterro), capital do Estado é uma cidade pitoresca e agreste, colocada bem ao centro da costa ocidental da ilha, ao fundo da baía, em uma espécie de península que forma uma das pontas do Estreito, por onde decerto, em remotíssimas épocas geológicas, a ilha se ligava à terra firme. Com as suas casas risonhas e brancas, a antiga povoaçãozinha de Velho Monteiro, dir-se-á talhada para um grande destino, pois se assemelha, por sua situação, como por uma ocorrência de origem, a mais célebre cidade do mundo, a Roma, a velha Babilônia latina, porque à maneira de Roma, foi regada com sangue ao nascer e assenta sobre sete colinas.... E Florianópolis não é para os catarinenses senão outra Roma... mas uma Roma pequenina e marítima" (Várzea, 1984, p.83).

Com o desenvolvimento, que vem se dando nem sempre acompanhado da implantação de uma infra-estrutura mínima, Florianópolis apresenta hoje inúmeros

problemas e transtornos. As deficiências da capital catarinense estão presentes no dia-a-dia, mas ficam mais evidentes em situações como a temporada de verão e enxurradas.

4.1.3. Uso das Terras

A forma de produção com base na pequena propriedade; o papel que o poder administrativo, civil e militar representava na região; o papel representado pelo capital comercial, tanto externo (Rio de Janeiro) como interno (Desterro); foram fatores que contribuíram para a formação sócio-espacial da fachada litorânea catarinense. Conjuntamente, proporcionaram à região características próprias que a diferenciaram do resto do País.

A produção realizada na forma de pequena propriedade propiciou a formação de um pequeno produtor independente e dono de seus meios de produção, que garantia sua auto-suficiência e um excedente exportável. Destacava-se o cultivo da mandioca, cuja farinha constituía-se como principal produto de exportação; desenvolvia atividades de produção manufatureira, como engenhos de farinha, açúcar, alambiques, confecção de roupas em teares próprios, produtos de móveis, louças de barro, ferramentas, utensílios caseiros, etc., o que fazia reduzir a relação de consumo do campo para com a cidade.

Diretamente ligada à pequena propriedade, uma outra questão impediu o maior desenvolvimento do pequeno produtor, "o sistema de sucessão da terra", que se transformou num dos fatores importantes no processo de estagnação e decadência da economia açoriana. Cada filho que casava e que constituía uma nova família, herdava parte da terra. Após algumas gerações, esse parcelamento indiscriminado do solo cultivável levou a um forte uso e ao conseqüente desgaste, provocando queda dos rendimentos.

Esses problemas tiveram como resultado o abandono da terra por parte dos produtores, levando-os a diferentes situações: transferiram-se para outras regiões; manterem a terra, mas se assalariando em outras atividades, como forma de completar a renda familiar; ou simplesmente perderem totalmente a propriedade e os meios de produção.

A existência no litoral catarinense, de um poder administrativo civil/militar, representante dos interesses da coroa e do grande capital comercial, permitia por um lado a preservação do território e a possibilidade de expansão do mesmo, por outro, garantia a produção pecuária no planalto, que assim estava livre de uma possível penetração inimiga da área.

Os pequenos produtores utilizavam suas pastagens para criação de gado, retiravam lenha e madeira, e também aproveitavam-nas como área agrícola. Embora as terras de uso comum tenham desaparecido quase que totalmente, continua o costume de se utilizar comunalmente a terra, seja através do pastoreio dos gados em terrenos abertos e desocupados, seja através de pequenas roças em beira de estrada, ou a retirada de lenha, entre outras coisas.

A propriedade coletiva desaparece, mas os costumes permanecem por longo tempo. O capitalismo toma a terra, transforma-a, molda o tipo de produção a seu interesse, mas o costume e a cultura, de uma forma geral, teimam em permanecer. Uma aldeia de pescadores, por exemplo pode sumir, dar lugar a um centro turístico, mas os costumes e histórias de pescadores persistem por longos anos.

O costume de utilização das terras comuns foi repassado ao Brasil pelo colonizador português, especialmente à fachada atlântica meridional, onde a estrutura agrária aconteceu predominantemente sob a forma de pequena propriedade, no qual se desenvolveu uma pequena produção mercantil.

"A utilização de uma área comunal ocorria por proprietários de uma ou mais comunidades circunvizinhas. Percebe-se, pelo esquema exposto que as propriedades faziam fundos aos campos comunais. Os limites, neste caso, eram geralmente indefinidos, não se sabendo com certeza até onde iam as propriedades e onde começava a área comum, fator que favoreceu em muitos casos à apropriação privada por parte dos mais 'espertos'. No lado oposto ao terreno comunal, geralmente constituído por áreas elevadas, considerava-se como limites das propriedades a encosta do morro - a 'virada' ou a 'quebrada' como era conhecida. Todavia, tanto do lado oposto da encosta, quanto na parte final das propriedades, a utilização comunal da terra também ocorria, em especial com a retirada de lenha e madeira". (Campos , 1991 - p.70)

Desde cedo, os campos comunais sofreram a cobiça e a tentativa de apropriação particular, principalmente por aqueles mais fortes economicamente, como comerciantes ou altos funcionários públicos, ligados aos setores administrativos, tendo também ocorrido entre alguns pequenos produtores, empobrecidos ou não.

Na Ilha de Santa Catarina existiam terras comunais e as mesmas foram utilizadas não apenas como pastagem para o gado, mas também para o abastecimento de lenha, madeira, fonte d'água, agricultura, coleta de frutos e plantas medicinais, etc.

Aproximadamente até a década de 40 era intensa a utilização das terras comunais na Ilha de Santa Catarina. A partir de então, seja por interesse privado, seja por interesse do próprio Estado, o processo de apropriação de tais terras se acelerou. No entanto, desde o século passado, as terras comunais já eram objetos de conflitos e discussões, especialmente entre usuários e pessoas interessadas em apropriá-las. Assim, algumas áreas desapareceram antes que outras e as razões são às vezes, difíceis de se identificar, mas com certeza relacionam-se com interesses novos, inseridos na economia regional.

4.1.4. Expansão Urbana da Antiga Desterro

O sítio da povoação foi à colina de "rampa suave que descia até a praia", como escreveu Oswaldo Cabral, mas a cidade ultrapassou a área insular, alcançando o continente.

Com a destruição do núcleo de Dias Velho, outros moradores vieram ocupar o fundo daquela enseada abrigada, onde aportavam navios a procura de provisões e água. Formou-se assim, um pequeno agrupamento espontâneo, atraído pelo comércio marítimo.

Com o crescimento da cidade, o plano urbano desenvolveu-se na tendência do traçado em xadrez, tendo como centro, a praça fronteira à igreja e a orientação geral dada pela praia. Os primeiros arruamentos espontâneos adaptaram-se ao relevo a partir da praça, mas uma vez estabelecidos, os demais se subordinaram a ele sem levarem em consideração morros nem ravinas. As casas eram construídas em fileiras, que acompanhavam os caminhos que levavam as fontes d'água. (Veiga, 1993).

O povoado a beira-mar, com uma igreja no extremo, sobre o alto da colina em cuja vertente ficava a praça, este era o plano primitivo de Florianópolis. A expansão do núcleo fez com que as construções fossem levantadas além da igreja, criando ruas que foram orientadas pela face leste do templo (Figura 08 e 09). A mudança de direção, que se nota nessa área da cidade, não se deve a intenção de evitar ladeiras, mas à necessidade de ligar dois planos (o da praia e o da igreja) que progrediam independente um do outro.

Figura 08: Praça XV – 1930



Fonte: www.ipuf.sc.gov.br

Figura 09: Palácio Cruz e Souza



Fonte: www.ipuf.sc.gov.br

Florianópolis, cujo plano urbano tende para o xadrez, os ângulos retos são exceções, pois suas quadras são irregulares. Seus elementos principais são a rua da praia, a praça central, a igreja e os arruamentos que se adaptaram ao relevo. Com essa complexidade de influência, o principal elemento é a praça da igreja, já que as ruas mais ou menos paralelas à praia devem chegar a ela. No século XX, a expansão urbana abandonou esse plano, guiado por outros fatores.

A construção da ponte Hercílio Luz (inaugurada em 13 de maio de 1926), propiciou um maior crescimento urbano da Ilha. O comércio foi ativado, o transporte coletivo foi implantado, o movimento trouxe o progresso e o turismo implantou-se com mais força tornando-se uma das maiores fontes de renda para o município. A construção das outras pontes, mais tarde, evidencia o crescimento da cidade.

A partir da década de 60, tendo sua população assumindo novos comportamentos, Florianópolis se transforma, adquirindo as características físicas que hoje apresenta. O crescimento urbano da cidade toma proporções consideráveis nos dias atuais. A cada dia surgem prédios em construção, já procurando áreas entre o centro e as adjacências,

crecendo também o número de residências construídas na periferia, formando a área conurbada de Florianópolis.

Assim encontramos a Florianópolis de hoje, modernizada e vertical, principalmente seu centro urbano, fruto do desenvolvimento sócio-cultural e econômico, e a mão estendida do governo federal, observado em maior escala a partir de 1970, cuja tendência deve ser acelerada nos próximos anos trazendo desvantagens e prejuízos ecológicos que levaram a um característico vazio ecológico, desequilibrando o ecossistema ainda natural.

4.1.5 – Turismo na Ilha de Santa Catarina

O modo de vida do ilhéu fez com que as casas fossem construídas com o fundo para o mar, onde os esgotos eram ali despejados. A descoberta do banho de mar é algo recente, que surgiu num primeiro momento como tratamento medicinal, aliado ao lazer e só mais tarde com o incremento da indústria do turismo foi observado com outros olhos, originando uma maior preocupação ambiental.

No decorrer da década de 50 as atividades relacionadas à indústria do tempo livre começam a manifestar-se, sobretudo com o avanço na tecnologia do transporte aéreo e o direito a férias generalizadas. Isso incrementa os fluxos entre países industrializados e países em desenvolvimento.

Nos anos 60 e 70, em função dos atrativos oferecidos pelas regiões receptoras, crescem o fluxo de visitantes (turismo de massa) além dos impactos sócio-econômicos, culturais e ambientais sobre as populações e ambientes visitados. Nos anos 70, em Florianópolis predomina o turismo tradicional (veraneio), onde a procura pela segunda residência dá início ao parcelamento aleatório do solo nas comunidades litorâneas.

Na década de 80, o turismo tem sido uma das mais consistentes indústrias em crescimento do mundo. Em Florianópolis nota-se uma maior ocupação na costa norte da ilha, transformando essas áreas em zonas balneárias. Nos anos 90 na Ilha de Santa Catarina novos atores econômicos, que sul buscam atrair turistas internacionais, constroem-se grandes empreendimentos turísticos.

Se por um lado, o turismo traz impacto cultural enquanto mudança ao nível de valores tradicionais, mudanças de atitudes e comportamento; por outro pode contribuir para o surgimento da preocupação com a qualidade de vida, em função de um espaço maior cedido às relações humanas, às atividades pessoais. O desmatamento e a erosão, a contaminação dos recursos hídricos, a poluição atmosférica e sonora, a degradação da paisagem e dos valores culturais, a marginalização e a violência urbana, são alguns dos efeitos que envolvem o processo de desenvolvimento urbano – turístico - brasileiro.

4.2 – BAIRRO DO RIO VERMELHO – ÁREA DE ESTUDO

A localidade de São João do Rio Vermelho originou-se a partir da Resolução Régia de 11/08/1831. Sua área é de 31,68 Km², fazem parte dele as seguintes localidades: Moçambique, Parque Florestal e a própria sede distrital que é São João do Rio Vermelho.

“... O dia amanhece e com ele chega o calor do sol a abençoar a vida. É um dedo de prosa aqui, outro ali na casa dos vizinhos, na rua. Os carros de bois são conduzidos pela estrada de chão batido, as rendeiras estão à beira da rua compondo a canções com seus bilros, os engenhos de farinha funcionam com a força do gado, as brincadeiras sem malícia das crianças na rua, o sorriso espontâneo e a hospitalidade com que chega...”. (Lupi e Lupi, s/d).

Esta era a filosofia de vida nascida à luz do luar na espera do peixe, na tranquilidade em lidar com os animais e os cultivos, na certeza do encontro com toda a família à noite, sob a luz o lampião, entoando rimas e cantigas. Assim, através das longas caminhadas pelo pó da estrada, ou ainda pelas matas e dunas, o nativo aproveitava a divertida e saudável arte de viver para construir a história de um dos mais belos recantos da Ilha de Santa Catarina, São João do Rio Vermelho, ou simplesmente Rio Vermelho.

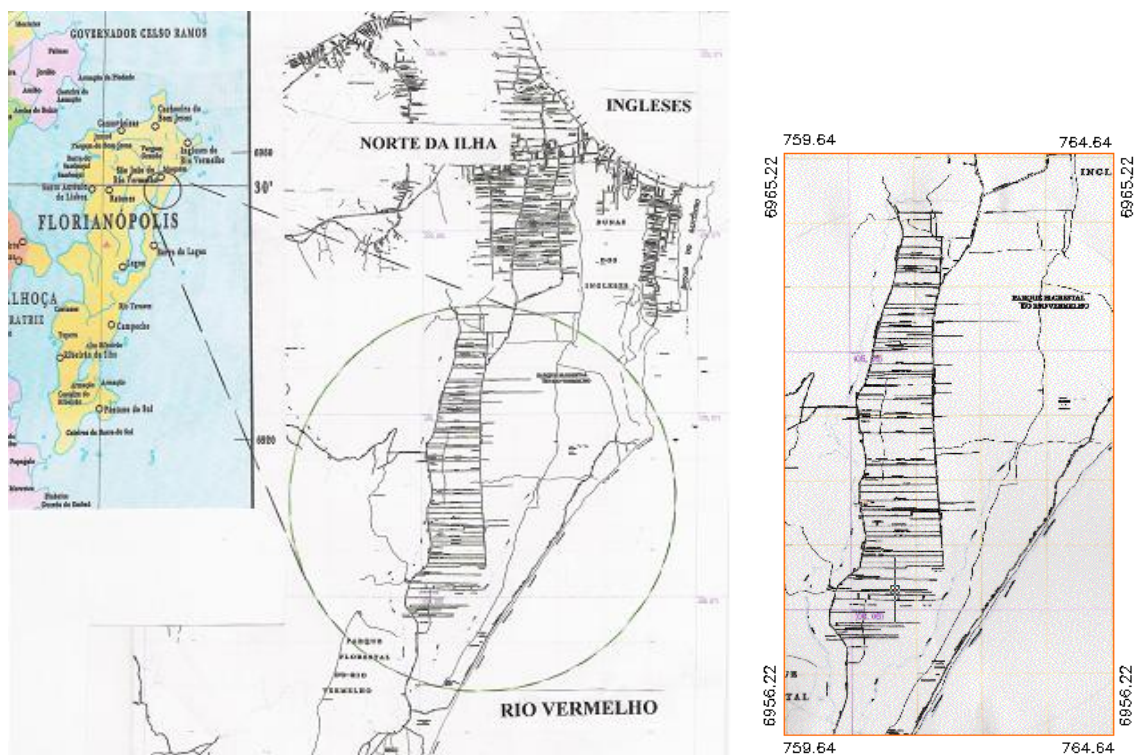
4.2.1. Localização

A área de estudos é ao mesmo tempo um distrito (*) e um bairro. O distrito é denominado São João do Rio Vermelho, sendo composto por único bairro chamado Rio

(*) O município de Florianópolis é dividido administrativamente em vários distritos, subdivididos em bairros. Culturalmente existe uma subdivisão informal, ainda menor, que nesta pesquisa é chamada de localidade.

Vermelho (Figura 10 e 11). Fica situado na parte nordeste da Ilha de Santa Catarina, limitando-se ao sul com a Lagoa da Conceição, ao norte com os morros que separam os distritos de Ingleses, ao leste com o Oceano e a oeste com uma cadeia de morros que separam os distritos de Cachoeira e Ratonés.

Figura 10: Município de Florianópolis e o bairro do Rio Vermelho (s/ escala)

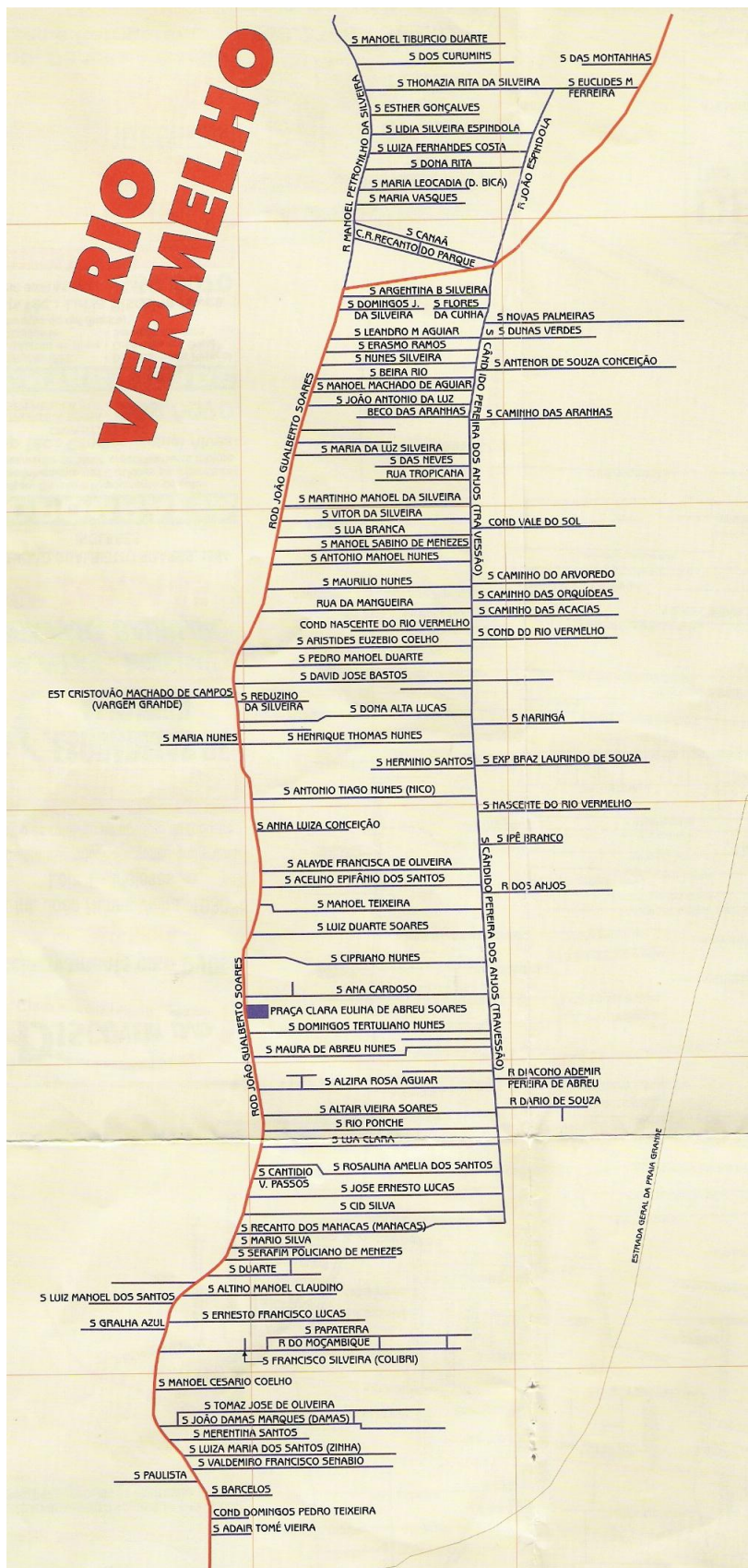


Fonte: Mapa do IBGE (Adaptado por Dalma Menezes / 2004)

Em 1999, através de uma Lei Complementar, foram alterados os limites das zonas urbanas dos distritos da cidade, ficando assim demarcado São João do Rio Vermelho:

“... inicia na foz do rio Capivaras, na Lagoa da Conceição; por este rio sobe até a ponte na Rua do Muquém; daí segue pelos seguintes logradouros: Rua do Muquém, Servidão Maria Aparecida da Silva Cabral (denominação não oficial), servidão sem denominação, Servidão Dona Tomázia (denominação não oficial), Rodovia João Gualberto Soares no sentido sudoeste até o caminho do Travessão; segue este último até seu final ao sul; deste ponto continua pela cerca da Associação Catarinense de Medicina, e daí por uma linha seca até o Rio Vermelho; desce por este aproximadamente 2100 (dois mil e cem) metros; deste ponto vai em linha seca e reta no sentido oeste até a Lagoa da Conceição, por cuja margem segue em direção a foz do rio Capivaras, até o ponto inicial”. (LEI COMPLEMENTAR Nº 40, de 02 de Julho de 1999)

FIGURA 11: O bairro do Rio Vermelho – Localização das Ruas (Área urbanizada)



Fonte: W11 Editora – Guia Fácil – Comércio e Serviços (001/2003)

4.2.2 – Aspectos Gerais

“O nome do lugar vem do Rio Vermelho, que nasce num olho de água na base dos cômodos de areia que separam a praia dos terrenos de lavoura; o rio corre na direção norte-sul, e vai desaguar na lagoa. No mesmo olho de água nasce um outro rio que segue em direção ao norte e vai desaguar no mar, no distrito de Ingleses; tempos atrás esse rio fazia uma lagoa, a que chamavam de Maria Ouriques. A água dos dois rios nasce clara, mas a que corre para o sul, a uns três quilômetros da nascente fica com uma cor vermelha, que os moradores atribuem à composição das terras; quando a chuva é forte a água do rio, e também de todas as valas daquelas redondezas fica completamente vermelha; em outras ocasiões a terra ali treme e dá estouros, e muita gente tinha medo de lá passar – e diziam que haviam encantamentos. Mas, depois do primeiro susto, observavam as imediações, e constataram que a terra deve ter uma composição especial pois tem cheiro de carbureto, quando se lhe chega o fogo ela arde, e no local só nasce aroeira. É a essa composição que atribuem o fato de as águas do rio ficarem vermelhas.” (Lupi e Lupi, s/d – pág. 13 e 14).

A topografia garante ao bairro características que o diferenciam de outras regiões da Ilha: fica junto ao mar, e a lagoa e ao mesmo tempo é separada do mar pelos campos extensos, pelos cômodos, e pela praia, não recebe a maresia nem os ventos do mar diretamente; porém separada do lado ocidental da ilha pela cadeia de morros fica a população local relativamente isolada da parte mais urbanizada do município.

Essas características geográficas são as principais razões pela qual a população do bairro durante muito tempo dedicou-se a agricultura, pois a região possuía a maior área cultivada da ilha, o que influenciou na determinação do zoneamento do Plano Diretor dos Balneários de 1985. Praticamente toda a região foi denominada AER (Área de Exploração Rural), permanecendo assim por quase 20 anos.

O clima é suave, com amplitudes térmicas moderadas. De um modo geral, o clima é semelhante ao restante da Ilha, sendo que o bairro tem a seu favor a topografia, onde as dunas e os campos extensos impede a maresia e os ventos do mar de chegarem diretamente pelo lado leste. Do lado oeste, a região apresenta uma cadeia de morros que isola o bairro dos outros povoados. No entanto, o que preocupa alguns moradores é a presença do vento sul, que é bastante forte e frio penetrando por toda parte.

4.2.3 – Localidades do Bairro

Ao longo do desenvolvimento urbano do bairro, os moradores foram adotando “sub-bairros” ou localidades, com características e peculiaridades próprias. O Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) tem uma subdivisão do distrito em Unidades Espaciais de Planejamento (UEPs) que não corresponde a subdivisão adotada localmente pelos moradores.

A seguir serão apresentadas as localidades consolidadas pelos moradores do bairro: Freguesia ou Sede; ao longo da Rodovia João Gualberto Soares; Travessão; Muquém; Porto; Moçambique; e Parque Florestal do Rio Vermelho.

A localidade da **Freguesia ou Sede** se localiza junto a Igreja e a Praça principal do bairro (Figura 12). A Praça é bastante utilizada para o encontro de pessoas, em virtude de se tornar uma extensão da escola e da Igreja. A Praça Clara Eulina de Abreu Soares (Dona Loura) e a Igreja São João Batista são os espaços públicos mais utilizados por parte dos moradores.

FIGURA 12: Freguesia ou Sede (Praça – Igreja)



Fonte: Foto Dalma Menezes / Data: Junho-2004.

No entorno da Praça sobram 02 construções antigas, com características no século XIX, que devem ser preservadas: o Teatro da Festa do Divino (Figura 13) e uma residência onde morou o nativo que leva o nome da Estrada Geral, o sr. João Gualberto Soares (Figura 14). A Estrada Geral recebeu sua primeira pavimentação nesta área do bairro e permanece até hoje os mesmos paralelepípedos de concreto, colocados em 1978, segundo entrevista com sr. Juceimar Hugo Soares.

FIGURA 13: Freguesia (Teatro do Divino) **FIGURA 14:** Freguesia (Casa Antiga)



Fonte: Foto Dalma Menezes / Junho -2004



Fonte: Foto Dalma Menezes / Junho -2004

Apresenta o maior número de serviços e comércios do bairro, tais como as Escolas Municipais Antônio Paschoal Apóstolo e Maria da Conceição Nunes (nível primário – de 1ª à 8ª série nos períodos matutino e vespertino, a nível municipal; e o 2º grau no período noturno, a nível estadual), a Creche da Prefeitura Municipal, o Posto de Saúde, o Posto Telefônico junto com a Intendência Distrital, o Posto Policial, a sede da Associação dos Moradores (AMORV), o Campo de Futebol da comunidade, além de um espaço, ainda livre, que pertence à Prefeitura Municipal de Florianópolis.

Durante muito tempo, a ocupação do bairro dava-se somente ao longo da **Rodovia João Gualberto Soares**, inexistindo ocupação em outras áreas do bairro. A inexistência de calçadas apresenta o maior conflito nesta região, em virtude do grande fluxo de pessoas e veículos, disputando o mesmo espaço (Figura 15).

Figura 15: Ao longo da Rodovia (Conflito Veículos X Pedestres)



Fonte: Foto Dalma Menezes / Data: Agosto-2004.

Trata-se de uma área com predomínio de residências, que começam a ceder espaços para comércios e serviços que surgem pontuando a mesma (Figura 16 e 17). São lojas de materiais de construção, supermercados, padarias, açougues, clínicas médica e odontológica, bares e restaurantes, pizzarias, postos de gasolina, entre outros. Observa-se também a presença de alguns equipamentos ligados ao setor de hospedagem, tais como Hotel Fazenda, pousadas, casas para alugar, entre outros.

Figura 16: Comércio e serviços



Fonte: Foto Dalma Menezes / Data: Junho 2004

Figura 17: Residências e comércio



Fonte: Foto Dalma Menezes/ Data: Junho 2004

Localidade ao leste do bairro, o **Travessão**, abriga essencialmente residências dos novos moradores, cuja ocupação intensificou-se a partir da década de 90. A rua de acesso ao bairro recebeu o nome de Cândido Pereira dos Anjos, que foi o 1º morador do Travessão (Figura 18). Trata-se de uma área grande perspectiva de crescimento, em virtude dos vazios urbanos que provavelmente serão agregados ao conjunto do bairro.

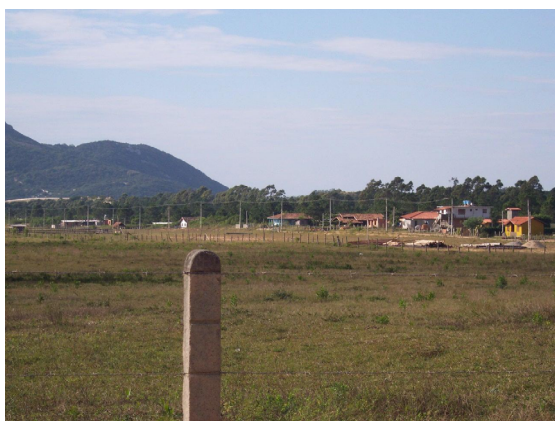
FIGURA 18: Travessão (Rua Cândido Pereira dos Anjos)



Fonte: Foto Dalma Menezes – Data: Junho-2004.

Área com carência de infra-estrutura urbana: ruas sem pavimentação e em péssimas condições de manutenção, alguns moradores não são abastecidos pelo serviço de água e luz elétrica, entre outros problemas; com condições precárias de sobrevivência nesta região (Figura 19 e 20).

Figura 19: Travessão (Servidão para dunas) **Figura 20:** Travessão(Condições Servidões)



Fonte: Foto Dalma Menezes / Junho – 2004



Fonte: Foto Dalma Menezes / Junho – 2004

Alguns pequenos comércios e serviços (mercados, loja de material de construção, cabeleireiros, imobiliária etc.) começam a pontuar a região no sentido de atender as primeiras necessidades dos moradores locais. Uma Igreja Católica será construída, o que provavelmente dará uma centralidade ao Travessão. Outras sedes de igrejas existem na região, mas no entanto não conseguiram criar esta centralidade que está sendo proposta pela Igreja Católica, que oferecerá uma pequena praça e permitirá a permeabilidade, algo que não existe na região.

Muquém é a localidade situada ao norte do bairro do Rio Vermelho. A rua de acesso, por muito tempo permaneceu de chão batido, somente no final da década de 1990 é que esta foi asfaltada. A partir do asfaltamento da rua de acesso à região (Figura 21), a área foi adensando, fazendo surgir novas servidões, mostrando a ação da especulação imobiliária na região.

Figura 21: Muquém (Rua de acesso)



Fonte: Foto Dalma Menezes / Junho – 2004

Figura 22: Muquém (Adensamento)



Fonte: Foto Dalma Menezes / Junho - 2004

Há pouco tempo surgiu na região um grande conjunto habitacional (Figura 22), financiado pela Caixa Econômica Federal e aprovada pela Prefeitura Municipal, proporcionando um maior adensamento à localidade. Este condomínio oferece a seus moradores: ruas pavimentadas, serviço de água e luz elétrica, possibilitando a chegada de aproximadamente 1000 pessoas a comunidade. No entanto a infra-estrutura do bairro não consegue atender a demanda, causando problemas na área da educação e saúde principalmente. Pensar pontualmente sem levar em consideração o todo é um grande erro dos planejadores. Também está sendo construída no centro da região uma Igreja Católica, o que pode dar centralidade à região e criando maior identidade ao local.

A localidade do **Porto** se situa ao sul do bairro, próximo a entrada que dá acesso à praia do Moçambique e ao início da Lagoa da Conceição (Figura 23 e 24). Área com grande possibilidade de adensar futuramente, pela quantidade de vazios espaciais existentes. É comum na região terrenos com mais de uma casa, divisão esta feita pelos próprios familiares.

Figura 23: Porto (Ocupação na margem da Lagoa)



Fonte: Foto Dalma Menezes / Junho - 2004

É a região onde existem servidões entre a estrada geral e a lagoa e são poucas as servidões entre a via principal e as dunas (Figura 25). O Caminho do Travessão não chega até a região, fazendo com que todas elas não tenham nenhum tipo de saída.

Figura 24: Porto (Vista da Lagoa)



Fonte: Foto Dalma Menezes / Junho – 2004

Figura 25: Porto (Rua em direção a Lagoa)



Fonte: Foto Dalma Menezes / Junho – 2004

A localidade de **Moçambique** é conhecida também por Praia Grande, com 13.500 metros de comprimento, desde a Barra da Lagoa até a Ponta das Aranhas, e é a maior praia em extensão na Ilha de Santa Catarina. É uma praia oceânica, de ondas fortes e largas, areia alva e águas com forte salinidade muito límpidas.

Moçambique é uma denominação que se vê pela primeira vez grafada, por volta de 1850, e a partir daí vai se afirmando, em alternância com outros topônimos, até consagrar pelo uso, sendo atualmente o nome mais empregado. O nome Moçambique foi adotado de um pequeno molusco semelhante a uma ostra e que é encontrado em abundância nas areias desta praia.

Para se chegar à praia de carro, apenas uma estrada de chão batido (Figura 26) dá acesso e a ausência de estacionamentos obriga os motoristas a estacionarem ao longo da rua (Figura 27). Algumas trilhas ligam o povoado até a praia, tornando-se uma belíssima opção para um passeio a pé.

FIGURA 26: Acesso à praia Moçambique



Fonte: Foto Dalma Menezes – Junho 2004

FIGURA 27: Ausência de estacionamentos



Fonte: Foto Dora Orth – Agosto 2004

Apresenta larga faixa de areia por toda a praia e o acesso do homem à margem é público. A ausência de sombras e equipamentos gastronômicos, dificulta o uso da praia por parte das famílias, sendo muito utilizada por jovens. Com água fria, mar agitado com ondas é ideal para prática de surf.

Figura 28: Vista da Praia do Moçambique



Fonte: Foto Dalma Menezes – Junho 2004

Praticamente livre da poluição, a praia apresenta-se bem cuidada, dando-lhe um aspecto agradável e atraindo pessoas com consciência ecológica bastante desenvolvida, mantendo-a praticamente intacta (Figura 28). Sem a agitação das praias mais freqüentadas, Moçambique não apresenta habitações nem equipamentos fixos, e faz parte do Parque Florestal do Rio Vermelho.

O **Parque Florestal do Rio Vermelho** é uma área de preservação permanente com 1100 hectares. O Parque protege uma extensa restinga litorânea que une o Morro das Aranhas à Barra da Lagoa, formando uma diversidade de sistemas: áreas alagadas com vegetação de mangue, maciços de vegetação nativa, dunas móveis, floresta de exóticas e dunas fixas.

De acordo com Rocca (2002), a área foi criada em 15 de outubro de 1962 através do Decreto Estadual nº 2006 com a denominação de Estação Florestal do Rio Vermelho. Em 19 de agosto de 1974 através do Decreto Estadual nº 994, sua denominação foi alterada para Parque Florestal do Rio Vermelho.

Faz parte do Parque Florestal do Rio Vermelho (Figura 29): a Lagoa da Conceição, a cadeia de morros, o parque das Dunas e o ecossistema de restinga, além da Praia do Moçambique. O Parque Florestal do Rio Vermelho é cortado pela Rodovia João Gualberto Soares, principal acesso ao bairro (Figura 30).

FIGURA 29: Parque (Acesso Principal)



Fonte: Foto Dalma Menezes / Junho 2004

FIGURA 30: Parque do Rio Vermelho



Fonte: Foto Dalma Menezes / Junho 2004

A Lagoa da Conceição é um grande parque ao ar livre (Figura 31). Um verdadeiro paraíso das velas, do remo, dos passeios de baleeiras, da natação, do vôo livre. É possível realizar passeios pelas trilhas visualizando espécies da mata atlântica como orquídeas, bromélias, árvores maravilhosas tais como o guarapuvu, a figueira, a palmeira entre outras. Também possibilita a observação de espécies marinhas como lontras, pássaros pescadores como o biguá e o martinho pescador, por exemplo. Subindo o morro avistamos um belíssimo visual: alguns rios, cachoeiras e lagoas se fazem presentes na região, possibilitando visitas públicas e em alguns locais os banhos são permitidos.

Figura 31: Parque de Preservação Permanente (Lagoa, vegetação)



Fonte: Foto Dalma Menezes – Agosto 2004

Os recursos naturais do Parque encontram-se num alto estado de conservação. Chama-nos a atenção a beleza da flora e da fauna da região. A água é uma grande área de lazer público, além de fornecer alimentos à grande parte da população.

CAPÍTULO 5

EVOLUÇÃO URBANA DO BAIRRO RIO VERMELHO

5. EVOLUÇÃO URBANA DO BAIRRO RIO VERMELHO

5.1 - EVOLUÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

O estudo da evolução, aqui apresentada em períodos históricos, tem como objetivo melhor compreender o presente (Figuras 32 e 33). Qualquer estudo que se construa sobre o passado tem o comprometimento do pensamento presente, visando construir um futuro desejável.

FIGURA 32: Festa Divino em 1948(Praça)



Fonte: Foto Arquivo de Juceimar Soares

FIGURA 33: Festa Divino em 2000 (Praça)



Fonte: Foto Arquivo de Dalmo Meneses

Nesta pesquisa, a história da ocupação do solo foi dividida em 04 períodos: o início do povoado; de 1957 a 1977 (20 anos); de 1977 a 1994 (17 anos); e de 1994 até 2004 (10 anos). Essa divisão deu-se em função dos levantamentos fotogramétricos existentes... Fontes de dados para esta análise.

Estudar o Rio Vermelho como objeto urbanístico corresponde a verificação da organização espacial, ou estrutura física, bem como as relações e seus elementos, qualificações e dinâmica de transformação.

5.1.1 – Início da Ocupação do Povoado de São João do Rio Vermelho

A ocupação efetiva do povoado, e que evolui até os dias atuais, iniciou-se a partir de 1748 com a expansão de núcleos açorianos (Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio de Lisboa), já existentes na Ilha de Santa Catarina. Os açorianos foram enviados

para ocupar toda a região Sul do Brasil, estabelecendo-se em áreas do litoral dos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Com relação à ocupação do Rio Vermelho, ao que parece pelas condições de cultivo, os açorianos ocuparam primeiramente as terras situadas ao norte, nas cotas mais altas. A ocupação ao sul do povoado deu-se mais tarde.

A Igreja, construída em 1750, foi implantada nas cotas mais elevadas do sítio, com a praça em sua frente. Assim a praça transforma-se num espaço religioso aberto e onde a praça e a Igreja se complementam. A Igreja e a Praça tiveram um papel determinante na dinâmica física e social, onde esta implantação veio constituir-se no elemento ordenador do espaço e da sua evolução.

Na freguesia as pessoas se encontravam, seja nas festas religiosas, como nas casas das pessoas mais abastadas que moravam no entorno na Igreja (Figura 34).

FIGURA 34: Família tradicional do bairro – 1929 (*)



Fonte: Foto do arquivo de Juceimar Soares (1929)

(*) Família e amigos de João Gualberto Soares (homem sentado com criança no colo, que deu nome a rua geral do bairro), pai do sr. Juceimar (entrevistado).

FIGURA 35: Festa religiosa na praça, em 1950



Fonte: Foto do arquivo de Juceimar Soares

A implantação das casas deu-se na proximidade com as fontes d' água e dos rios para abastecimento e para limpeza doméstica. Esta implantação também caracteriza-se como um elemento organizador do espaço, como cita Lemos (1978):

“Assim, os serviços domésticos careciam de um elemento que não podia ser obtido, na maioria das vezes, dentro do limite restrito da moradia. Era inevitável que a parte referente a lavagem de roupa fosse resolvida executando-se o serviço nas margens de rios, ou em tanques públicos, dado o grande volume de água pedido. A lei do mínimo esforço fazia, e ainda faz com que se transportasse para casa a água estritamente precisa às pequenas limpezas, à cozinha e aos raros banhos de gamela... A distância do manancial deveria ser a menor possível, e nesse ponto é que a água indiretamente atuou na implantação das moradas rurais... Na roça a água era obtida em poços, olhos d'água ou do próprio rio ou ribeirão próximo, o que justifica a posição da casa a meia encosta...” (Lemos, 1978, p.34)

Provavelmente, no caso do Rio Vermelho este fator foi o que determinou a configuração inicial de ocupação (Anexo A), onde as terras eram divididas de modo que todos tivessem acesso a um dos dois rios existentes.

Outro fator que contribuiu para o desenho urbano inicial do povoado, deve-se ao estabelecimento de produtores independentes, donos dos seus meios de produção e com auto-suficiência. O plantio da mandioca e a produção da farinha foi a principal atividade do povoado, concentrando o maior número de engenhos da Ilha. (Figuras 36 e 37)

Figura 36: Engenho de Farinha funcionando **Figura 37:** Mesmo Engenho de Farinha hoje



Fonte: Foto Deise Menezes



Fonte: Foto Dalma Menezes / Junho - 2004

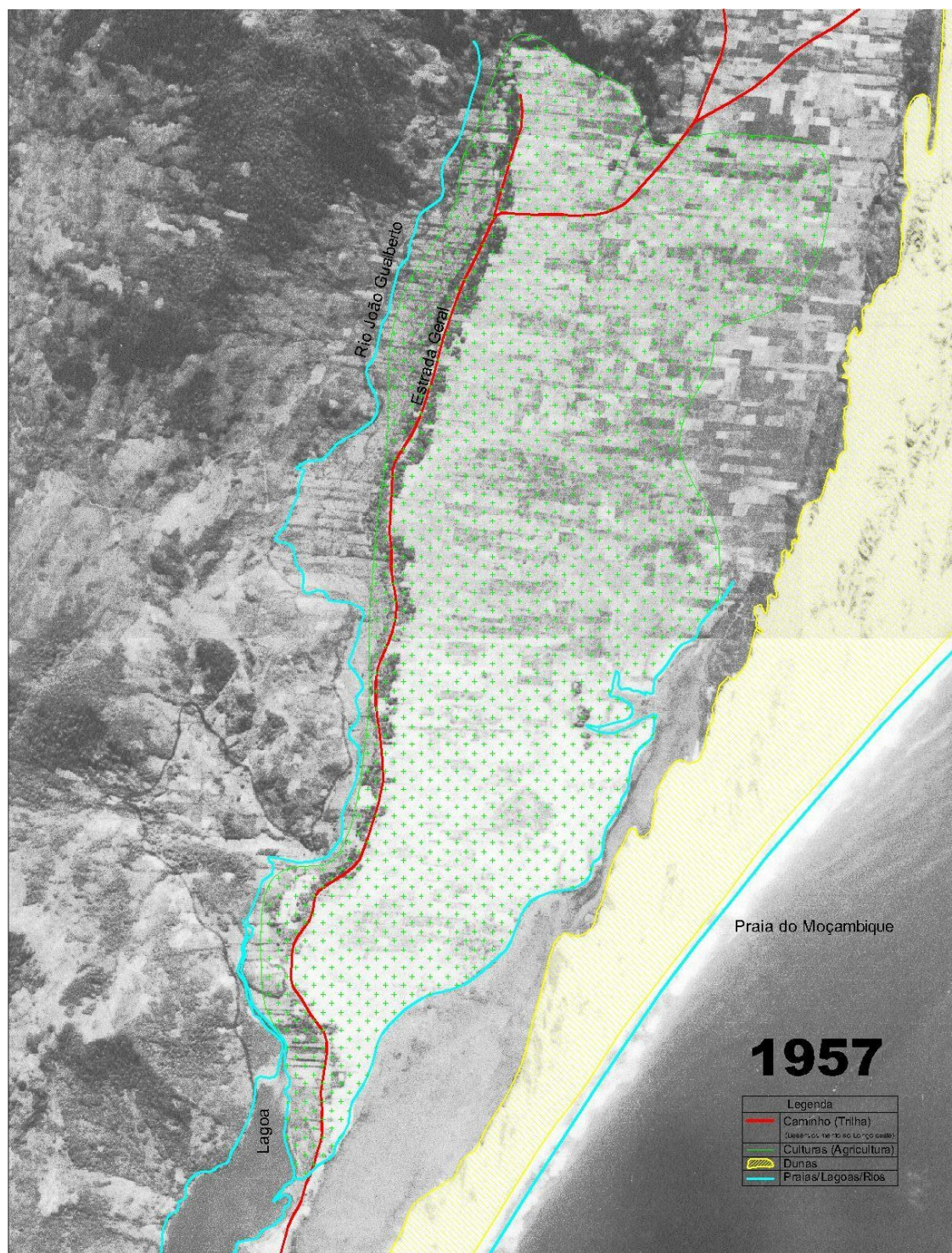
Na verdade, não existiam na região apenas as residências das famílias, mas sim grandes chácaras onde tudo era produzido para garantir a sobrevivência da família. Relatos de antigos moradores confirmam o desenvolvimento de variadas culturas de subsistência, como café, cana de açúcar, milho, mandioca entre outros. As roupas eram confeccionadas em teares manuais; as rendas de bilros já eram produzidas. Desta forma, as pessoas tinham muito do que era necessário para a subsistência na própria localidade e o excedente da produção era comercializado no Mercado Público, no centro de Florianópolis. A principal atividade econômica da região era a agricultura e a pecuária, e a pesca era um complemento à renda familiar. (entrevista com o Sr. Deusdedit Félix Meneses).

Assim sendo, percebe-se duas organizações sócio-espaciais distintas: um que correspondia ao espaço do núcleo, onde está a Praça e a Igreja, também chamada “sede ou Freguesia”, onde viviam as pessoas mais abastadas e outra constituída pelos terrenos de cultivos.

Nasce assim uma ocupação extensiva do território, com propriedades dispostas na direção leste-oeste ao longo da estrada geral e perpendicular aos dois rios que correm na direção norte-sul e deságuam na Lagoa da Conceição. Tem-se Rio Vermelho, à leste,

nascendo aos pés das dunas à beira-mar e o Rio João Gualberto, à oeste, nascendo ao pé dos morros. Pode-se observar na fotointerpretação da foto aérea de 1957 (Figura 38).

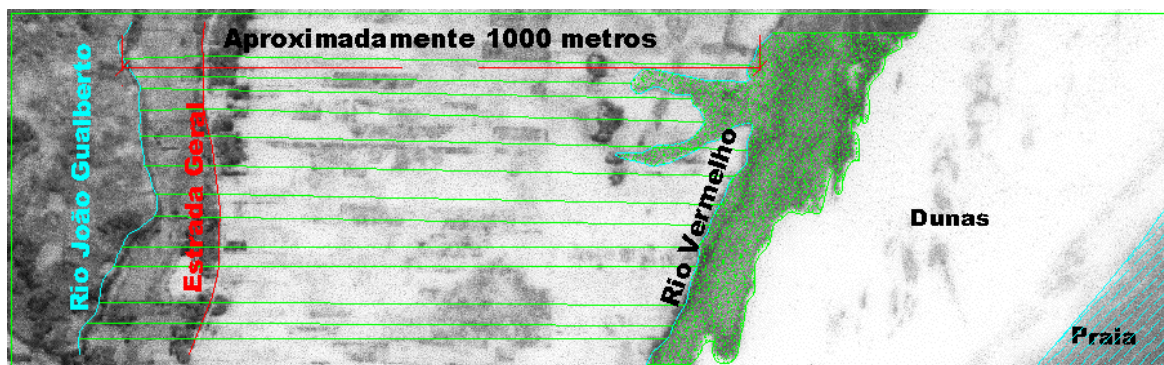
FIGURA 38: Fotointerpretação de 1957 (Principais elementos estruturadores do bairro)



Fonte: IPUF – Foto Aérea 1957 / Esc. de vôo 1:25.000 (Elaboração: Dalma Menezes / 2004)

Os terrenos foram traçados à moda portuguesa, caracterizando faixas estreitas e longas (Figura 39). As residências ficavam próximas aos caminhos em áreas altas e as áreas próximas à praia pertenciam à Marinha e eram de domínio público. Apenas alguns pescadores instalaram ali ranchos de pesca, a fim de guardarem suas embarcações. Nesta época, ainda não era comum a prática de banhos de mar.

FIGURA 39: Terrenos traçados à moda portuguesa (detalhe terras estreitas e extensas)



Fonte: Foto Aérea 1957 (IPUF) / Elaboração: Dalma Menezes/2004

O caminho de areia (Figura 40), hoje Rodovia João Gualberto Soares, foi aberto à mão pelos próprios moradores e permaneceu assim por muito tempo. Sabe-se que esta estrada geral surgiu desde o início da ocupação dos açorianos, que atravessava os terrenos, passava pela frente da Igreja e da Praça indo em direção ao Porto. E foi ao longo desta que se deu a expansão urbana do bairro. Outras ruas eram inexistentes, apenas algumas trilhas se faziam presentes e propiciavam a comunicação entre as regiões vizinhas.

FIGURA 40: Caminho de areia (Hoje a Rodovia João Gualberto Soares)



Fonte: Foto do Arquivo de Juceimar Soares

A época mais produtiva da localidade deu-se no final do século XIX e início do século XX. A partir de 1930, muitos homens da região, impulsionados pelo fortalecimento da indústria pesqueira, deixaram suas casas e lançaram-se no trabalho da pesca embarcada(*), indo para os portos de Santos (São Paulo) e de Rio Grande (Rio Grande do Sul). Este fato trouxe para o Rio Vermelho troca de informações, alteração nos costumes e recursos financeiros externos (poupanças dos pescadores embarcados). Nesta época as relações entre as localidades vizinhas se intensificaram, tanto pelas trocas comerciais (compra de tijolos, leite etc.) como pelas relações sociais (bailes, festas religiosas).

Aos poucos, o povoado do Rio Vermelho vai mudando sua condição de localidade isolada, transformando sua identidade social. Neste início do processo de urbanização, as casas vão se aproximando do caminho principal e se distanciando dos rios (Figura 41).

FIGURA 41: As casas limitavam a rua (1961)



Fonte: Foto do arquivo de Juceimar Soares

Percebe-se a separação ou distanciamento entre o espaço de morar e o espaço de produzir. Este fato acentua ainda mais o sobreparcelamento da terra em faixas compridas e estreitas. A testada assume maior importância, além de dar acessibilidade ao terreno e a casa. A frente dos terrenos recebe agora um ajardinamento e os fundos abriga a função de serviços: a horta, o pomar, a criação de animais domésticos (galinhas, cavalos, gado etc).

(*) Pesca Embarcada - Atividade de pesca em alto-mar. Por volta de 1930, muitos homens saíram do bairro e foram trabalhar nessa área nas cidades de Santos (SP) e Rio Grande (RS)

A partir de então, no fim da década de 40 e início da década de 50, as moradias anteriormente construídas com taipas cobertas com palha começam a ser construídas com tijolos e telhas de barro, fabricadas em olarias da região.

A paisagem muda consideravelmente. A rodovia se impõe como estrada geral, reforçando a condição de centralidade, já assumida pela Igreja e Praça, marco que divide o lado sul, LÁ EMBAIXO, onde concentram-se os terrenos menores e do lado norte, LÁ EM CIMA, com os terrenos maiores (Figuras 42 e 43).

FIGURA 42: Esquema do ordenamento espacial do bairro



Fonte: Foto Aérea 1957 (IPUF) – Elaboração: Dalma Menezes / 2004

FIGURA 43: A Praça e a Igreja (1958) – A centralidade do bairro



Fonte: Foto do Arquivo de Juceimar Soares

5.1.2 – Período de 1957 a 1977 – Fim do Isolamento

Nesta época as mudanças são marcadas pela ação do poder público. Na década de 60, a Ilha recebe melhorias e amplia suas ligações rodoviárias com o exterior, e a partir da década de 70 estas obras são estendidas para o interior da Ilha e suas praias, sendo o Rio Vermelho uma das últimas localidades próximas ao mar a receber asfaltamento na sua circulação principal.

As estradas do bairro permaneceram por muito tempo em condições precárias de circulação. Na verdade eram apenas trilhas, com largura de 4,40 metros, o que equivale a 2 (duas) braças para permitir a circulação dos meios de transporte da época, os carros de boi. De acordo com os entrevistados, o Caminho do Travessão permaneceu abandonado por muito tempo. Somente entre 1975 e 1978, o Caminho do Travessão foi aberto para a circulação, como pode ser observada na foto aérea de 1977 (Anexo B).

Em 1962, o campo onde funcionava a Cooperativa Leiteira e uma terra de uso comunal, é transformada em Estação Florestal. Assim em 1965, foi aberto um caminho, que atravessando o Parque Florestal, permitiu a ligação entre o Rio Vermelho à Barra da Lagoa. Antes dessa data, a ligação do bairro com o sul da Ilha era feita pela Praia do Moçambique (a pé ou a cavalo) ou pela Lagoa da Conceição (de barcos).

Na comunidade percebe-se o crescimento sobre si mesmo, densificando a área ocupada, através do parcelamento dos terrenos em outros ainda menores, com frente estreita voltada para a estrada geral e compridos. Ou ainda, a construção de várias casas num mesmo terreno, caracterizada pela expansão da família, comum ainda em várias comunidades da Ilha e regiões urbanas próximas.

Devemos entender no entanto, que existe dois tipos diferentes de divisão de terras na região. Os primeiros por divisão hereditária, os pais (agricultores e pescadores locais) dividindo os terrenos com os filhos, e em seguida a comercialização da terra pelos herdeiros, fazendo surgir os novos moradores. (Figura 44)

FIGURA 44: Divisão das terras (Detalhe Foto Aérea IPUF)



Fonte: Foto Aérea IPUF - Elaboração: Dalma Menezes / 2004

A Igreja passou por 03 (três) etapas de construção, onde acréscimos foram feitos até chegar ao que é hoje. Em 1964, o registro de uma das reformas.

FIGURA 45: A reforma da Igreja em 1964

Fonte: Foto do arquivo de Jaime Soares

A melhoria das ruas contribuiu muito na vinda de novos moradores para a o Rio Vermelho. Mas sem dúvida a instalação da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e da ELETROSUL, na década de 60 próximas ao centro de Florianópolis, foram os fatores que mais influenciaram na aceleração da ocupação intensa de toda a Ilha de Santa Catarina. A instalação destas empresas – USFC e ELETROSUL - chegou a impulsionar a construção de novos bairros próximos às suas instalações, como o Santa Mônica, Parque São Jorge, Jardim Anchieta. Esta procura por terrenos fez com que o preço da terra se elevasse consideravelmente principalmente nos seus arredores, disseminando seus reflexos em áreas cada vez mais distantes no interior da Ilha.

Mesmo que a melhoria das condições das ruas na cidade propiciasse a vinda de pessoas para outros setores, no Rio Vermelho as ruas ainda eram de chão batido e com pouco movimento de veículos. (Figuras 46 e 47).

FIGURA 46: A rua geral em 1964

Fonte: Foto do arquivo de Jaime Soares

FIGURA 47: A rua do Muquém (década 80)

Fonte: Arquivo da monografia Deise Menezes

Mas, a divisão de terras no Rio Vermelho já se iniciou antes da chegada dos novos moradores, durante as décadas de 40 e 50. Nesta época, a pesca artesanal era a predominante, não havendo excedente na produção para comercialização. Quando os pescadores se lançaram na pesca em alto mar, como mencionado anteriormente, retornaram com economias, começaram a adquirir terras, dando-se início ao processo de comercialização dos terrenos. Assim, a pesca torna-se a principal atividade econômica e a agricultura tornou-se um complemento à renda familiar.

Com a vinda de novos moradores e de novos costumes, as pessoas foram aos poucos deixando de trabalhar na roça, na pesca e ingressaram em novas atividades como a construção civil e funções públicas, ampliados pela implantação da UFSC e ELETROSUL, seguidas pela TELESC, CELESC, todos órgãos governamentais.

O comércio local atendia as primeiras necessidades dos moradores do bairro e esses pontos comerciais, chamados de “venda” também serviam com ponto de encontro dos homens da localidade. (Figura 48).

FIGURA 48: Os homens nas “vendas” do bairro (1960)

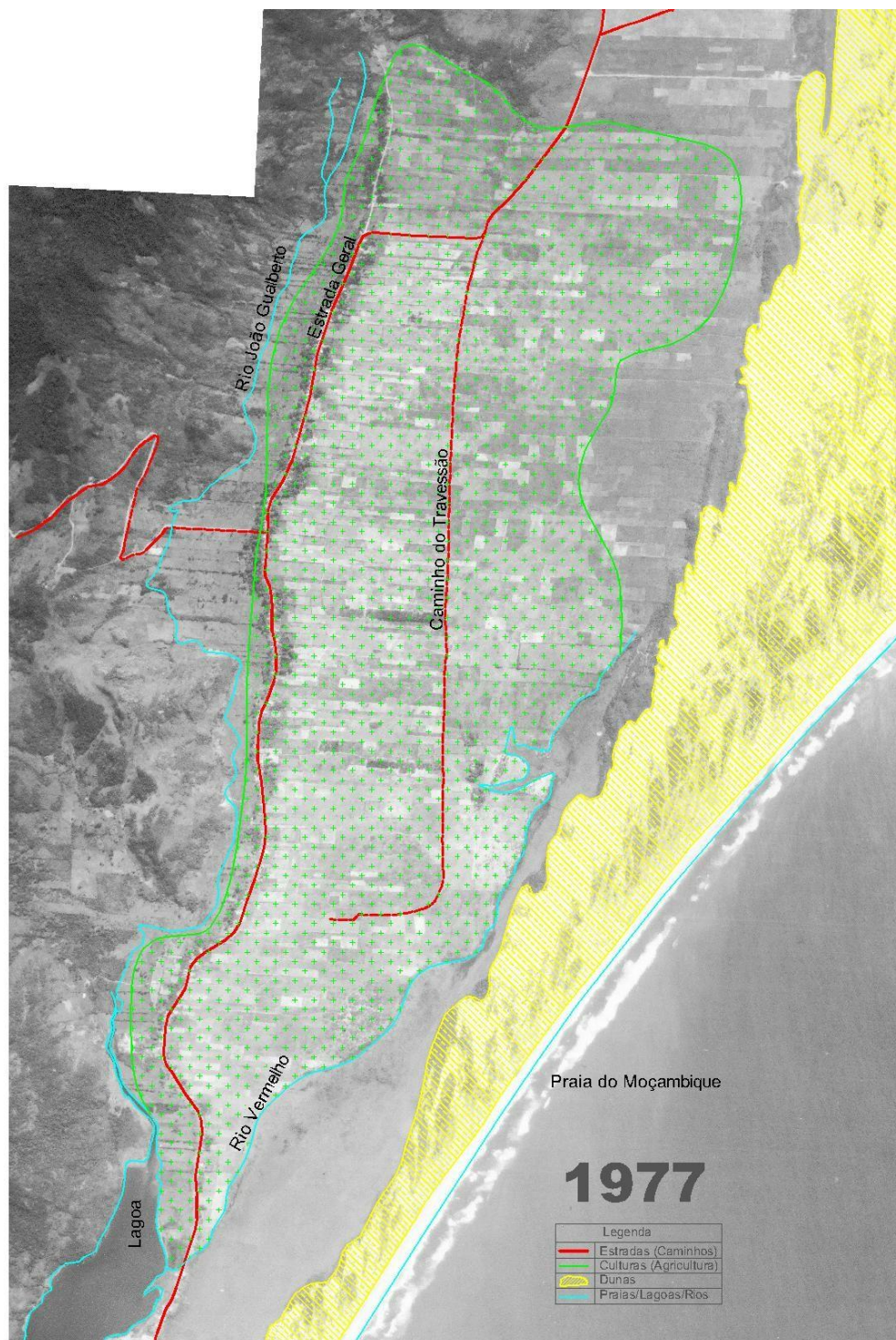


Fonte: Foto do arquivo de Juceimar Soares

A iluminação elétrica chega à localidade por volta de 1970, até então utilizava-se a luz de candeia. A primeira televisão chegou ao bairro por volta de 1974 e assim a modernização foi infiltrando-se no modo de vida do habitante da região, alterando-o consideravelmente.

A estrutura linear, com o tempo ficou mais evidenciada, com as casas ao longo da estrada geral, contrastando com a parte do terreno destinada ao cultivo.(Figura 49).

FIGURA 49: Fotointerpretação de 1977



Fonte: IPUF - Foto Aérea de 1977 – / Esc. de vôo 1:25.000 (Elaboração: Dalma Menezes / 2004)

Evidente também é o aumento do movimento na rua e da vida de vizinhança. A rua passa a ser utilizada como uma extensão do quintal, até mesmo pelo pouco movimento de automóveis e a inexistência de outros espaços públicos – praças (Figura 50). O morador começa a utilizar a rua para o bate-papo, caminhar, andar de bicicleta, jogar bola, desfile de carnaval, procissões religiosas (entrevista com Dalmo Deusdedit Meneses).

FIGURA 50: O espaço de morar é a frente da rua (1965)



Fonte: Foto do arquivo de Juceimar Soares

A rua torna-se o espaço de uso coletivo mais utilizado do bairro. A rua na verdade é uma extensão das residências, onde a vida coletiva acontece.

5.1.3 – Período de 1977 a 1994 – Consolidação da Integração

A partir da década de 80, inicia-se o processo de urbanização mais intenso, onde o bairro do Rio Vermelho foi integrando-se ao sistema urbano de Florianópolis. A promoção da vocação turística mudou qualitativamente e quantitativamente a ocupação na Ilha, sobretudo nos balneários.

Nesta época, muitos turistas encantaram-se com as belezas da “Ilha da Magia”, *slogan* divulgado na mídia, e aqui ficaram. A comercialização dos terrenos se acentuou. Atraídos pelo valor oferecido, os antigos moradores optavam por vender parte de seus terrenos e investiram principalmente na melhoria de suas próprias residências. O turismo foi o principal fator que impulsionou esse crescimento acelerado e desordenado da região.

Em função do turismo, as rendeiras tornaram-se domésticas ou faxineiras; entre os pescadores, alguns destes ingressaram no ramo de bares e restaurantes e outros tornaram-se pedreiros, pintores e jardineiros. No Rio Vermelho, as transformações nem sempre estão ligadas diretamente ao desenvolvimento do turismo no próprio bairro, mas sofre a influência do turismo dos balneários vizinhos, o que fez a localidade consolidar-se como um local de moradia. É o bairro residencial que cresce por sua qualidade ambiental (plano, entre a lagoa e o mar, preços baixos dos terrenos e características ainda rurais), e pela expansão da cidade como um todo. A foto aérea de 1994 mostra uma intensificação na ocupação (Anexo C).

Lupi e Lupi (s/d) falam que em 1984, o bairro contava com 400 construções, sendo que 343 eram destinadas a moradias e os demais eram engenhos ou galpões desativados:

“uma dúzia de casas comerciais e bares, na maior parte das vezes cumprindo simultaneamente as duas funções; algumas residências de verão de pessoas de fora, sendo que duas ou três pertencem a associações...” (Lupi e Lupi, s.d., p.23).

O Poder Público implanta na localidade alguns serviços (Figura 51), tais como: posto telefônico, posto médico e odontológico, mas a intervenção de maior impacto foi sem dúvida o asfaltamento da estrada que liga a Barra da Lagoa à Ingleses, oferecendo à cidade opção da ligação rodoviária do sul ao norte da Ilha, sem passar pelo centro urbano.

Figura 51: A implantação dos serviços públicos na Freguesia



Fonte: Detalhe da foto Aérea de 1977 (IPUF) – Elaboração: Dalma Menezes /2004

O asfaltamento da estrada principal de acordo com os entrevistados, foi feito em 02 etapas, iniciando-se em torno de 1984, pelo trecho sul (Barra da Lagoa – Freguesia Rio Vermelho) e foi finalizando em 1990, quando da conclusão do trecho norte (Freguesia Rio Vermelho – Ingleses) (Figura 52). Com o asfaltamento da Rodovia João Gualberto Soares, os turistas descobrem o Rio Vermelho e vêm ávidos para a região. Isto influenciou o custo do terreno e vem elitizando progressivamente seu comprador.

FIGURA 52: A obra de asfaltamento da estrada geral (trecho sul - 1ª etapa)



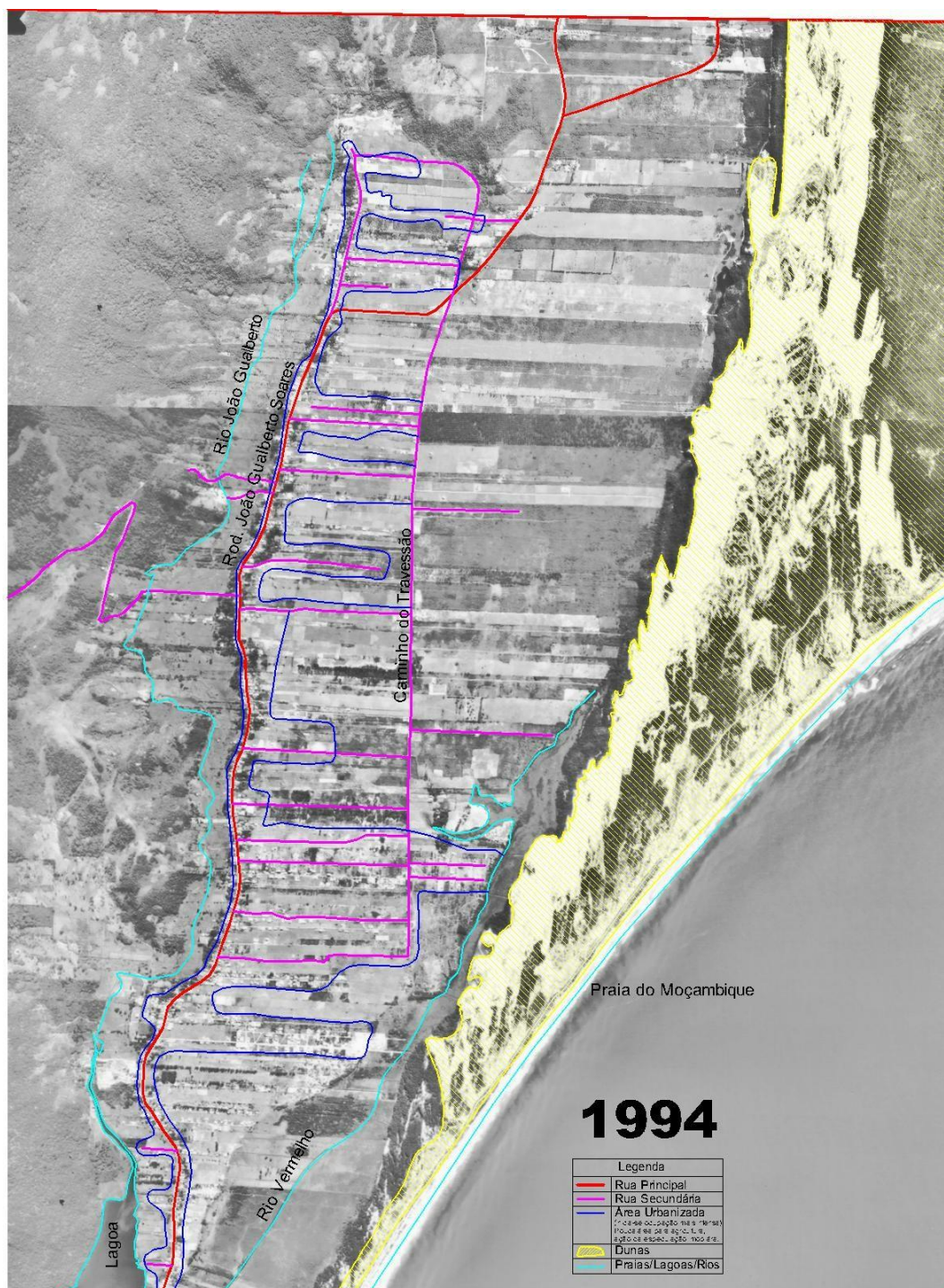
Fonte: Arquivo Monografia Deise Menezes

A partir dos anos 90, na região do Rio Vermelho, a procura por terras aumentou consideravelmente e o número de loteamentos cresceu. Esses loteamentos são abertos pelos próprios proprietários de terra, de forma irregular (pois não segue princípios da legislação municipal), alguns até ocupando áreas que deveriam ser de preservação ambiental. Os donos de grandes terrenos os repartem em outros menores, voltados para as servidões que criam em seus próprios terrenos de origem.

O incremento da indústria do turismo contribui para o crescimento da localidade como opção de moradia permanente. Dessa forma, começa a ação mais efetiva do setor imobiliário, fazendo surgir uma nova configuração de assentamento. Os loteamentos, na sua maioria clandestinos são frutos de uma série de fatores, tais como: a legislação vigente que até pouco tempo atrás definia o zoneamento como Área de Exploração Rural; a falta

de uma fiscalização efetiva por parte do Poder Público; ou até mesmo custo elevado para a implantação de um investimento legal (padrões dimensionais exigidos, infra-estrutura básica etc.). Importante ressaltar que o tamanho dos terrenos diminui em proporção inversa ao crescimento local (Figura 53).

FIGURA 53: Fotointerpretação de 1994



Fonte: Foto Aérea de 1994 (IPUF) / Esc. de vôo 1: 8.000 – Elaboração: Dalma Menezes /2004

Este tipo de apropriação do espaço, a partir do início da década de 1990, cria um sistema de arruamentos, chamados de servidões, que dão acesso aos lotes. Para Dalmo Meneses (entrevistado), os maiores problemas destas servidões são: largura insuficiente, inadequada à circulação e manobras de veículos (algumas apresentam 3,00 metros de largura ou até menos); e grande extensão, não existindo nenhuma transversal (algumas chegam a medir 900 metros de comprimento); entre outros problemas. (Figura 54)

FIGURA 54: Uma servidão do bairro com pequena largura e grande extensão



Fonte: Foto Dalma Menezes / Agosto - 2004

Em decorrência deste tipo de assentamento, surgem novas tendências estruturais como é o caso do Travessão que pode assumir um papel importante no desenho urbano do bairro.

5.1.4 – Período de 1994 até 2004 – Crescimento Acelerado

O conjunto de mudanças estabelecidas no bairro de Rio Vermelho, embora num primeiro momento indique uma ruptura como o passado recente, assumindo o modo de vida do habitante da cidade, nem sempre envolve modificações completas de seus conteúdos físicos espaciais, mas permite a reordenação de alguns elementos, características e relações já existentes (Figuras 55 e 56).

Figura 55: Casa histórica em 1969

Fonte: Foto do arquivo de Jaime Soares

Figura 56: Casa histórica em 2004

Fonte: Foto Dalma Menezes

A Rodovia João Gualberto Soares, a antiga estrada geral, tem como principal função à circulação de veículos, mas ainda é o lugar do lazer e da troca cotidiana, da venda informal, de brincar o carnaval, das procissões religiosas, da passagem do Divino Espírito Santo, do comício dos candidatos, ou seja a rua, é um espaço de apropriação pública, o espaço da socialização e do exercício da cidadania, um dos elementos que estrutura e é estruturado pela vida social. Este fato era ainda intenso no início da década de 90, diminuindo progressivamente ao longo do tempo, sendo que nos dias atuais esta função tomou uma proporção bem menor.

No conjunto da localidade, observa-se grande mudança na área do trabalho, onde as atividades agrícola e pesqueira foram sendo substituídas por atividades urbanas no bairro ou no Centro de Florianópolis. Nesse caso, o habitante trabalha na cidade e tem no bairro um local de moradia.

Impulsionados pela especulação imobiliária, muitos nativos optam pelo parcelamento de suas terras, na perspectiva de também melhorarem de vida, sem a conscientização sobre a influência deste ato para o futuro do bairro. Assim, abrem uma estreita rua e dividem em pequenos lotes e os comercializam a baixos preços, aumentando significativamente a densidade populacional e gerando problemas urbanos pela inexistência de uma infra-estrutura adequada que possa atender estes novos moradores. (Figuras 57 e 58).

FIGURA 57: A ocupação do solo no início da década de 80



Fonte: Foto Aérea 1977 (IPUF) – Elaboração: Dalma Menezes / 2004

FIGURA 58: A ocupação do solo em 2002 – As servidões

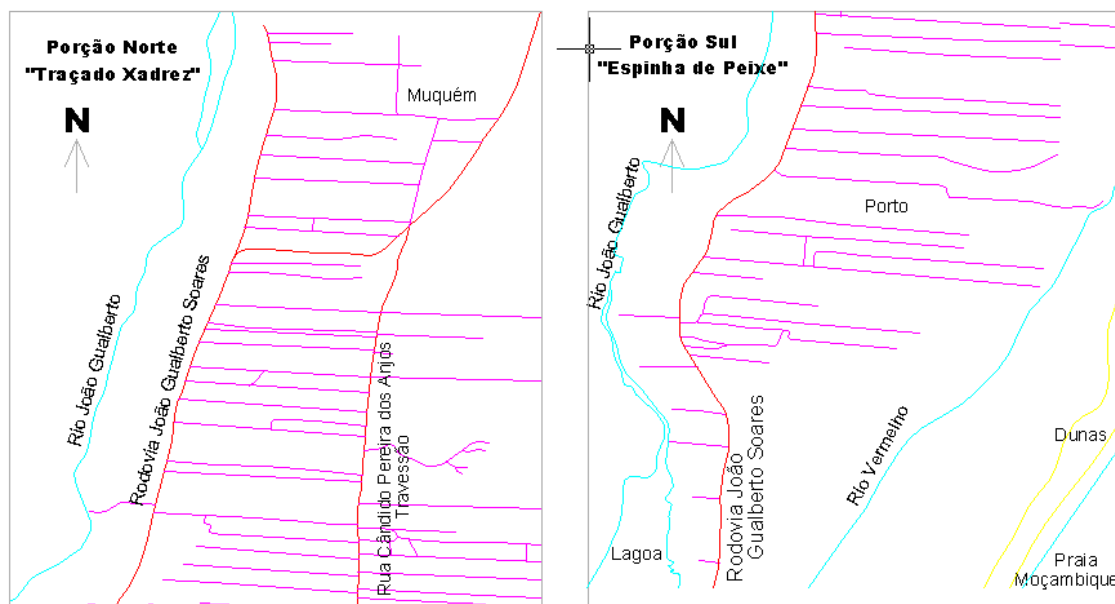


Fonte: Foto Aérea 2002 (IPUF) – Elaboração: Dalma Menezes / 2004

A maioria desses parcelamentos iniciaram-se na porção sul do bairro, cuja configuração tende a forma de espinha de peixe, iniciando na rua geral e terminando onde começa o Parque Florestal ou os terrenos alagadiços, ou melhor, são servidões sem saída.

Já o setor norte da localidade, tende para o traçado xadrez, onde a servidão inicia-se na rua geral e termina no Caminho do Travessão. (Figura 59).

FIGURA 59: Configuração estrutural da ocupação do bairro (s / escala)



Fonte: Base da foto aérea de 2002 do IPUF - Execução: Dalma Menezes / 2004

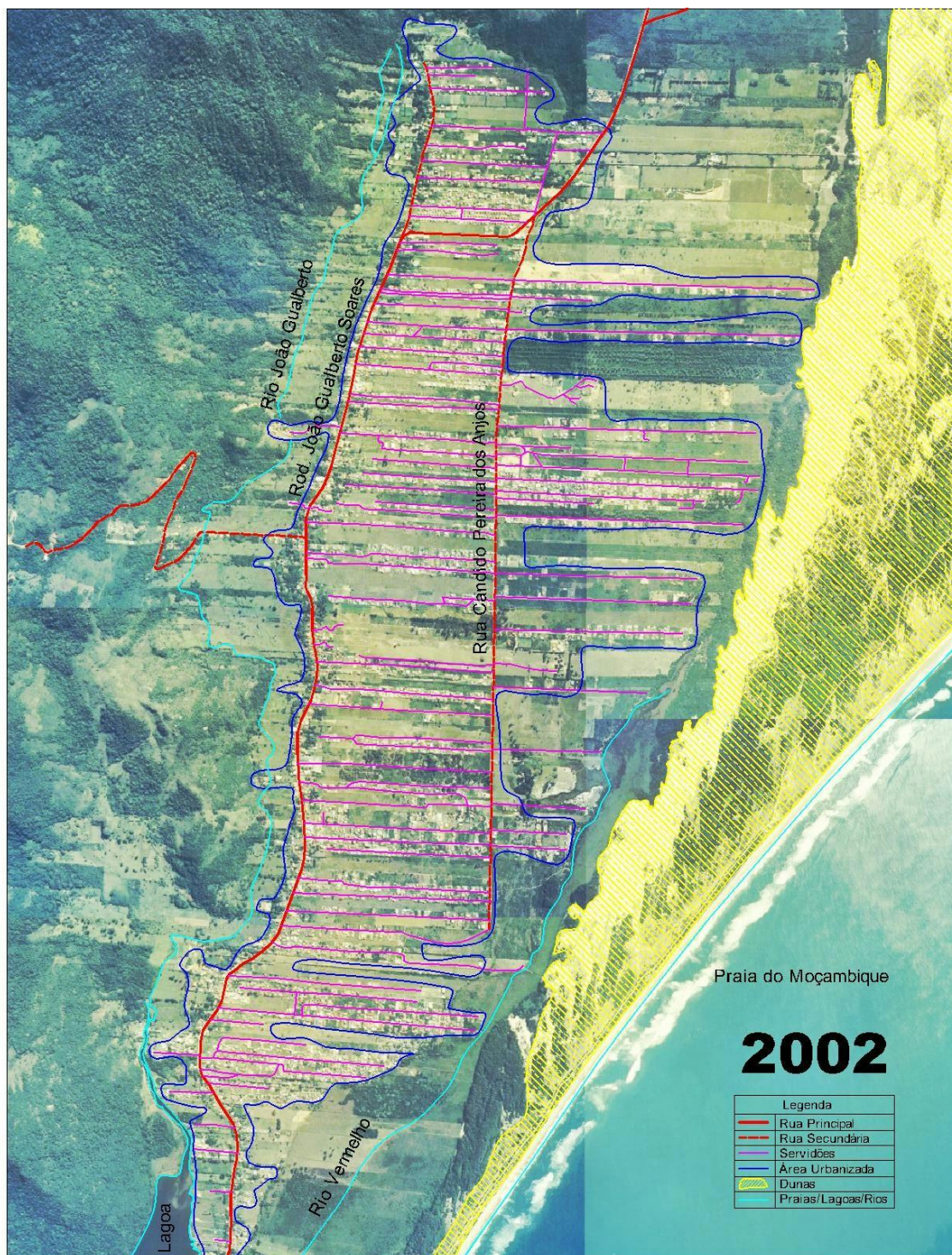
Este parcelamento, bastante comum na localidade, conforme mostra a foto aérea de 2002 (Anexo D), desqualifica o espaço urbano como um todo, e acontece sem nenhum acompanhamento do Poder Público, que fica assistindo de longe esta transformação, sem intervir no processo.

Diante do exposto, deparamos atualmente com uma realidade bastante preocupante. São quase 100 servidões que configuram o desenho urbano do bairro, o aumento da violência urbana, a falta de emprego para atender os novos moradores, a ausência de vagas nas escolas para as crianças e jovens, além da carência na área da saúde que não consegue atender a todos, entre outros. Assim aos poucos, o bairro caminha para um caos urbano e social, visível aos olhos dos moradores, mas que não encontra nos planejadores urbanos o apoio suficiente para o enfrentamento dos problemas.

Apesar da intensa ocupação do bairro do Rio Vermelho (Figura 60), ainda há espaço urbanizável, Alguns vazios urbanos estão nas mãos da iniciativa privada esperando valorizar. No entanto, o bairro não suporta maiores fluxos de pessoas e veículos, além dos

já existentes. A infra-estrutura existente é mínima e insuficiente. Não existe rede coletora de esgoto, o serviço de abastecimento de água apresenta falhas no seu abastecimento, assim como a coleta de lixo, comprometendo a qualidade ambiental da localidade.

FIGURA 60: A fotointerpretação de 2002.



Fonte: Foto Aérea de 2002 (IPUF) / Esc. de vôo 1:15.000 – Elaboração: Dalma Menezes / 2004

Além da desqualificação espacial, este aumento da população ocasiona alterações no modo de vida do ilhéu, propiciando a perda da identidade cultural e a referência histórica do bairro, que caminha para uma homogeneização com o resto da Ilha de Santa Catarina.

Os nativos, principalmente os mais antigos, sentem uma certa dificuldade de aceitar este novo jeito de ser. As crianças não brincam mais na rua, tem seu mundo voltado para o computador e brincadeiras mais modernas. As tradições culturais ainda estão presentes, mas são raras de serem encontradas, mas com um pouco de esforço ainda permanece: algumas rendeiras, fabricantes de rede de pesca, pequenos produtores agrícolas, criação de animais domésticos, talvez um ou dois engenhos de farinha em funcionamento (funcionam com novas tecnologias). As festas religiosas ainda acontecem, e agregam valores dos antepassados que são integrados a modernidade imposta. No entanto, na arquitetura praticamente tudo foi substituído por novas construções, construídas com tecnologias e estilos mais modernos. (Figuras 61 e 62)

FIGURA 61: Casa Antiga destruída



Fonte: Monografia Deise Menezes

FIGURA 62: Casa Construída no lugar



Fonte: Monografia Deise Menezes

O sistema viário local precisa de melhoramentos, afim de suportar o fluxo de veículos no verão e fins de semana, quando o número de automóveis aumenta consideravelmente. De acordo com o Deinfra (Departamento Estadual de Infra-estrutura), no ano de 2003, o volume diário médio foi de 4.199 veículos (quatro mil e cento e noventa e nove) por dia na Rodovia João Gualberto Soares, no trecho entre Ingleses e Barra da Lagoa. Na Rodovia João Gualberto Soares, única passagem que liga o leste ao norte da Ilha, a alta velocidade dos automóveis também é preocupante.

5.2 – EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO

5.2.1 –Planejamento Urbano na Ilha de Santa Catarina

Até metade da década de 70, Florianópolis não possuía um órgão de planejamento urbano. O que se tinha na época era o Plano do profº Luiz Felipe Gama D’êça, que englobava a área central de Florianópolis e mais três municípios: São José, Biguaçu, Palhoça. Este 1º Plano de ocupação do solo na região foi aprovado em 31 de agosto de 1978, embora já estivesse concluído em 1975. As vocações regionais segundo esse plano eram agrícolas, industriais e turísticos, enfatizando principalmente as atividades primárias e secundárias.

Em 1977 cria-se o IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Fpolis), dando continuidade aos trabalhos. Faz-se uma revisão, sob o controle do profº Gama D’êça, do desenvolvimento da cidade de Florianópolis em relação aos seus 3 municípios vizinhos e conclui-se pela adoção de sua vocação turística. Almeja-se transformar Florianópolis numa grande metrópole capital. Nessa ocasião cria-se também a “Lei do Verde”, com o tombamento da área do entorno da Lagoa do Peri e daquelas em torno das dunas. Uma das conseqüências é o adensamento dos núcleos já habitados e do centro urbano, que já se encontrava congestionado de construções, atividades e populações.

Na década de 80, percebe-se de maneira clara na cidade a tendência ao turismo. A pavimentação de várias estradas para o norte e sul da Ilha favorece o fluxo de turistas. Muitos pescadores nativos, devido à perda da expressão de suas atividades, deslocam-se do litoral para o interior da Ilha, liberando lotes à beira mar. Equipamentos são criados para dinamizar a atividade turística que se instala: cresce o número de hotéis (tanto no centro como nas praias), novos restaurantes, algumas marinas, entre outros.

Neste momento, o desenvolvimento turístico da Ilha de Santa Catarina já conferia ao planejamento a responsabilidade de intervir de maneira urgente para direcionar corretamente este desenvolvimento. Em decorrência, foi elaborado o Plano Diretor dos Balneários (Lei 2193/85) aprovado em janeiro de 1985, e que abrangia todos os distritos do

interior da Ilha, e que, em conjunto com o Plano do Distrito Sede, dotava 90% do território da legislação atualizada.

Até então a legislação urbanística existente no município estabelecia o uso turístico/residencial, sem delimitá-lo espacialmente.

A partir de 1985, a proposta inicial, que deu origem ao atual Plano Diretor, sofreu um longo processo de re-elaboração e foi duas vezes encaminhada à Câmara e retirada, sem ser votada. Neste período, muitas leis foram aprovadas, alterando o Plano em vigor para o distrito sede, tornando-o confuso e de difícil aplicação.

Assim, a atualização do Plano Diretor de Florianópolis vem preencher uma lacuna de mais de duas décadas no Planejamento Urbano do nosso município, adequando a legislação de uso e ocupação do solo na área central, aprovada em 1978, às exigências contemporâneas. Assim, o município passa a contar com uma legislação urbana atualizada para todo seu território.

O Plano Diretor Urbano do Distrito Sede de Florianópolis (Lei nº 001/97) tem o presente como seu campo de ação e a preservação da qualidade de vida futura como meta. Entre as diretrizes gerais destacamos:

- Salvar o equilíbrio ecológico, impedindo as ocupações urbanas das áreas que, por sua paisagem, seus recursos naturais, e por sua instabilidade e insalubridade, foram consideradas Pela Legislação Federal e Estadual como áreas de preservação;
- Preservar os referenciais urbanos, especialmente o Patrimônio Histórico, Cultural e Paisagístico da cidade;
- Manter a identidade urbana das áreas residenciais homogêneas, assegurando espaços necessários para a implantação do sistema estrutural de vias de circulação urbana;
- Recuperar e ampliar os espaços exclusivos de circulação de pedestres;
- Assegurar mais e melhores espaços destinados ao lazer e à recreação;
- Garantir espaços para atividades produtivas com enfoque especial nos setores de comércio/serviços, administração pública, turismo e alta tecnologia, descentralizando as atividades geradoras de empregos, fortalecendo e criando centros de bairros;

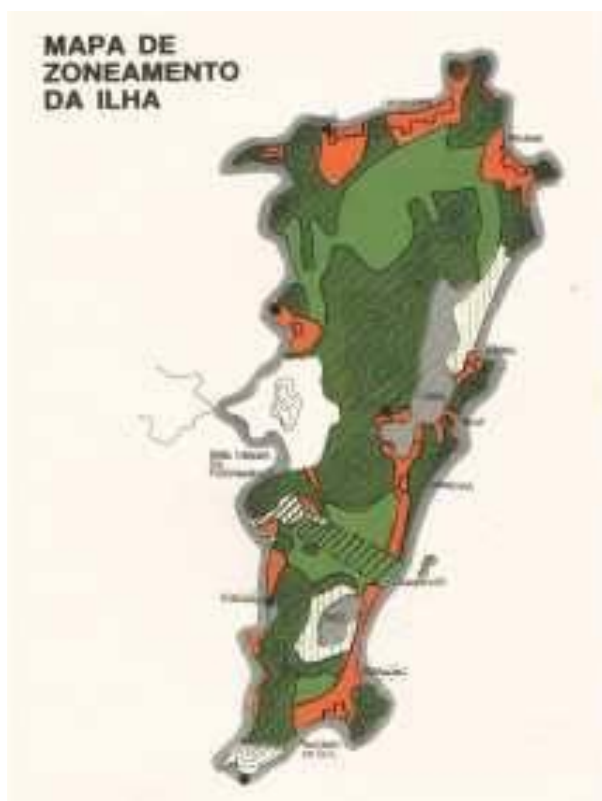
- Reforçar a vocação sócio-econômica dos setores continentais e insular de Florianópolis;
- Incentivar a melhoria da infra-estrutura turística da Ilha;
- Criar mecanismos que permitam a participação da comunidade no Planejamento Urbano.

Os Planos Diretores em vigência referem-se sobre regulamentações de limites de altura e distanciamento entre as edificações e a relação destes com as vias públicas e caminhos e a fixação do tipo de uso do solo em cada zona urbana (ARP, APP etc.).

5.2.2 – Plano Diretor vigente na Área de Estudo

Somente em 1984 aprova-se o Plano Diretor dos Balneários e Interior da Ilha, objetivando disciplinar o uso e a ocupação do solo. Este mesmo plano, ainda em vigor, pretende a preservação de patrimônio natural e o estabelecimento de um adequado padrão de uso do solo nos espaços litorâneos e interior da Ilha. (Figura 63)

FIGURA 63: Zoneamento proposto no Plano Diretor dos Balneários (Lei 2193/85)

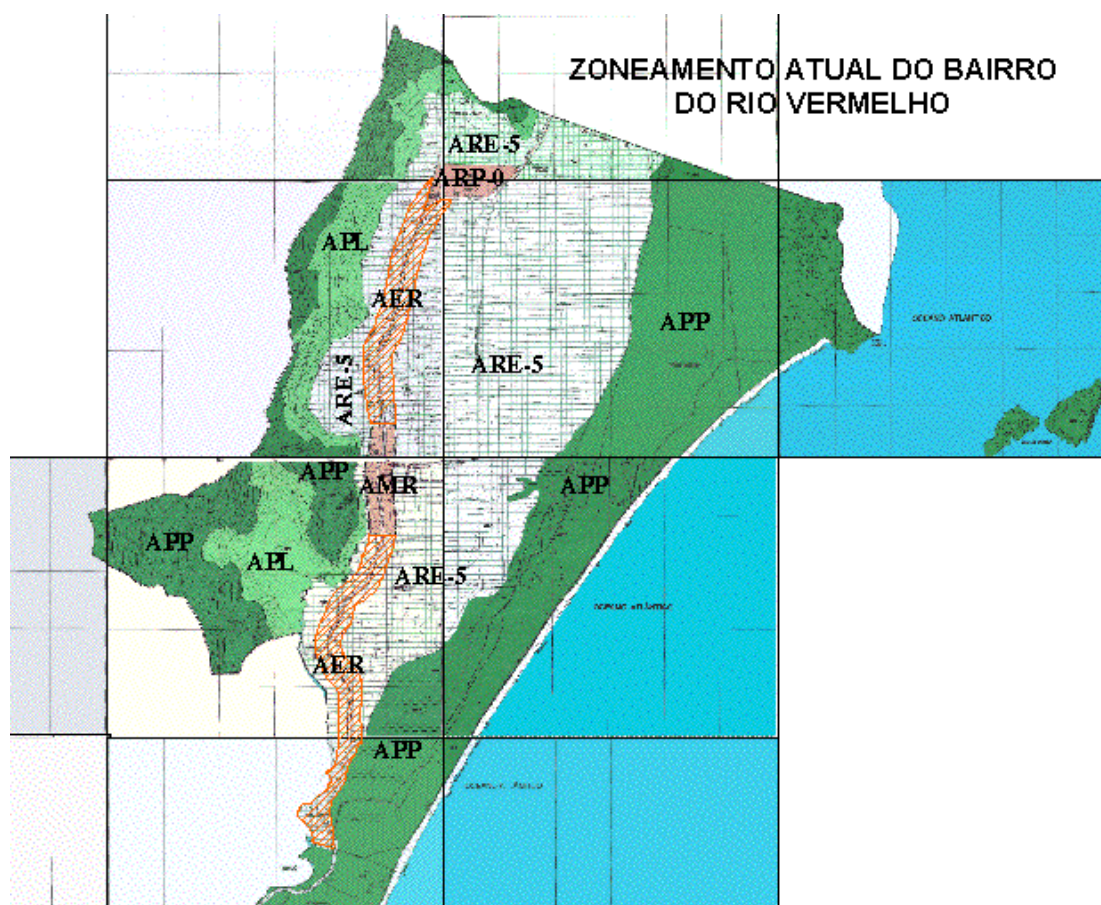


Fonte: IPUF

A Lei nº 2193/85 – Plano Diretor dos Balneários - dispõe sobre o zoneamento, o uso e a ocupação do solo nos balneários da Ilha de Santa Catarina, declarando-os áreas especiais de interesse turístico e dá outras providências. É essa a Lei que incide sobre a área de estudo dessa dissertação: o Bairro do Rio Vermelho.

De acordo com este Plano Diretor, praticamente todo o bairro do Rio Vermelho até pouco tempo atrás, era classificado como Área de Exploração Rural (AER), não permitindo usos urbanos. Com a progressiva urbanização do bairro e visando uma aproximação com a realidade implantada, três intervenções foram feitas no zoneamento do bairro, junto a Câmara Municipal de Florianópolis, alterando o zoneamento proposto em 1985. O zoneamento atual do bairro do Rio Vermelho, a seguir, e as leis que alteraram o zoneamento da região (Anexo E), alteraram o zoneamento proposto em 1985 (Figura 64). A alteração do zoneamento ratifica o processo de urbanização em curso, e reitera a necessidade da elaboração de um plano específico, que entrou em uma fila de espera.

FIGURA 64: Zoneamento Atual do bairro em 2004



Fonte: IPUF – Elaboração: Dalma Menezes / 2004

Em termos de **zoneamento**, as áreas são divididas em zonas urbanas e zonas rurais.

As **zonas urbanas** são subdivididas em zonas urbanizadas (possibilitando a construção de edificações e equipamentos públicos urbanos e comunitários, destinados à função de habitação, trabalho, recreação e circulação) e as zonas de expansão urbana (que são os espaços adjacentes às zonas urbanizadas, constituídas por áreas livres ou com baixa densidade habitacional, e destinados à expansão dos núcleos urbanos atuais nos próximos 20 anos, devendo haver uma urbanização contínua, ou seja, uma ocupação do solo progressivamente). Nas zonas de expansão urbana (deve possuir legislação específica), o loteamento e uso do solo para condomínios residenciais unifamiliares só será concedido para terrenos imediatamente adjacentes às áreas já urbanizadas (250 metros de raio medido a partir do término da ocorrência de edificações ou do limite entre as zonas). Já em áreas isoladas, os loteamentos só serão permitidos quando abrangem 5 ha no mínimo, devendo existir: pavimentação e arborização das vias, execução da rede de energia elétrica, execução da rede de esgoto pluvial, execução da rede de abastecimento de água, implantação das áreas verdes de lazer, implantação da rede geral de esgoto sanitário e sistema adequado de tratamento final.

As **zonas rurais** são formadas pelos espaços não urbanizáveis destinados à prática de agricultura, pecuária, silvicultura, conservação dos recursos naturais e à contenção do crescimento da cidade.

As zonas são subdivididas em: áreas de usos urbanos, áreas de execução de serviços públicos, áreas de usos não públicos e áreas especiais.

No que compete ao bairro do Rio Vermelho, segundo o Plano Diretor dos Balneários (Lei 2193/85), (Tabela 02) existem os seguintes usos:

Nas **Áreas de Usos Urbanos**, o bairro apresenta o zoneamento ARP-0 (Área Residencial Predominante Zero), ARE-5 (Área Residencial Exclusiva) e AMR (Área Mista Rural).

ARP-0: Área Residencial Predominante zero. As áreas residenciais predominantes permitem a instalação de residências unifamiliares; condomínios residenciais

multifamiliares; orfanatos, asilos e similares; complexos turísticos, esportivos e residenciais; locais para recreação infantil; quadras de esportes e piscinas; postos de saúde, hospitais e casas de saúde em geral; creches, jardins de infância, pré-escolar, escolas de primeiro-grau; igrejas, templos, centros espíritas e similares; comércios vicinais (armazéns, açougues, fruteiras, bares, mercearias, mini-mercados, farmácias, jornais/revistas, padarias etc); e também a instalação de serviços vicinais (oficinas de pequenos reparos, jardineiros, encanadores, eletricitas etc.). É tolerável também a instalação de outros equipamentos. (Anexo F)

ARE-5: Área residencial exclusiva cinco. As áreas residenciais exclusivas permitem a instalação de residências e condomínios residenciais unifamiliares; além de locais para recreação infantil e creches; jardins de infância, pré-escolar e escolas de primeiro grau. É tolerável a instalação de quadras para esportes e piscinas; além de serviços profissionais, tais como: escritórios, consultórios / estúdios de profissionais autônomos e liberais.

AMR: Área mista rural, com predomínio de atividades comerciais, permitindo a construção de residências. Este zoneamento é aplicado somente na região da Freguesia ou Sede, ou melhor, para cada 500 metros dos lados sul e norte da Igreja Católica.

Nas **Áreas de Usos Não Urbanos**, o bairro apresenta o zoneamento APP (Área de Preservação Permanente), APL (Área de Preservação com Uso Limitado) e AER (Área De Exploração Rural).

APP: As áreas de preservação permanente (APP) são “non aedificandi”, ressalvados os usos públicos necessários, sendo vedada nelas a supressão da floresta e das demais formas de vegetação, a exploração e a destruição das pedras, bem como o depósito de resíduos sólidos.

APL: Nas áreas de preservação com uso limitado não é permitido o parcelamento do solo, abertura ou prolongamento de vias de circulação de veículos, salvo as obras de melhorias dos acessos públicos oficiais existentes e a implantação dos acessos privados às edificações.

AER: Nas áreas de Exploração Rural são aprovadas instalações de residências unifamiliares e construções com finalidades rurais. É tolerável a instalação de outros equipamentos (Anexo F).

TABELA 02: Índices Urbanísticos de acordo com o zoneamento

Lei nº 2193/85 – Índices Urbanísticos de acordo com o Zoneamento						
Limites da Ocupação	USOS URBANOS			USOS NÃO URBANOS		
	ARE-0	ARE-5	AMR	AER	APL	APP
Lote Mínimo (m ²)	250	450	450	Incra	-	-
Testada Mínima (m)	08	15	15	Incra	-	-
Nº Pavimentos	02	02	02	02	02	-
Índice Aproveitamento	1,0	1,0	1,0	0,8	0,1	-
Taxa de Ocupação	50%	50%	50%	50%	10%	-
Densid. Máx. (hab/ha)	265	75	75	325	07	-

Elaboração: Dalma Menezes

Com relação aos **limites de Ocupação do Solo** são determinados pela aplicação simultânea do índice de aproveitamento (IA), a taxa de ocupação (TO), a altura máxima das edificações, do afastamento obrigatório e do número mínimo de vagas para estacionamento de veículos.

O **Índice de Aproveitamento (IA)** é dado pelo quociente:

$$IA = \frac{AC \text{ (soma das áreas construídas)}}{AT \text{ (área do terreno)}}$$

Não estão computados no cálculo as seguintes áreas: sub-solos, sobre-lojas, mezaninos e pavimentos sob pilotis quando abertos e livres no mínimo 70% da área; garagens e áreas de estacionamentos; áticos ou cobertura se a área coberta for inferior a 1/3 do último pavimento da edificação; casas de máquinas e de bombas, caixas d'água e centrais de ar condicionado levantadas no plano de cobertura do ático; sacadas privativas de cada unidade autônoma, desde que não vinculadas às dependências de serviço e com área inferior a 5% da superfície do pavimento onde se situarem; parque infantis, jardins e outros equipamentos de lazer ao ar livre implantados no nível natural do terreno ou na terraço.

A **Taxa de Ocupação (TA)** é dada pela relação:

$$TA = \frac{PAC \text{ (projeção da área construída)} \times 100}{AT \text{ (área do terreno)}}$$

São excluídas no cálculo as projeções das seguintes áreas: piscinas, parques infantis, jardins e outros equipamentos de lazer ao ar livre implantados no nível natural do terreno; pérgolas com até 5,00 metros de largura; marquises, beirais até 1,20 metros; sacadas e balcões até 1,20 metros de balanço e inferiores a 5% da área do pavimento onde se situarem.

A **Altura Máxima das Edificações** prevista pela legislação é de dois pavimentos.

No entanto, esta não se aplica às edificações classificadas como hotel de lazer construídas em áreas de incentivo à hotelaria (AIH) ou as edificações situadas em áreas mistas centrais com planos de urbanização específica. Ainda não são computados no cálculo das alturas os sub-solos, áticos, chaminés, casas de máquinas e outros equipamentos implantados na cobertura e os pavimentos sob pilotis quando abertos e livres no mínimo em 70% de sua área.

Para preservação da visão paisagística da orla marítima e lacustre, as edificações situadas em terrenos com declividade acentuada, lindeiros às vias públicas de onde normalmente se avistam o mar e os lagos, não poderão ter altura superior a 1,00 metro em relação ao nível do logradouro, aplicando-se esse gabarito também aos muros de vedação, às cercas e sebes nos limites da via.

Para o cálculo do número de pavimentos, a distância máxima entre pisos é fixada em 3,60 metros, com exceção do pavimento térreo que poderá ter até 5,50 metros quando destinados aos usos comerciais e de serviços. A altura é medida a partir do nível do logradouro até o cimo da edificação (excluindo o que já foi citado anteriormente). Os terrenos em aclive serão divididos em seções planas de 15 metros no sentido da inclinação, para efeito de cálculo.

Em relação aos **Afastamentos Obrigatórios e Vedações dos Terrenos**, tem-se uma série de recomendações a observar.

Todas as edificações devem respeitar um afastamento frontal mínimo de 4,00 metros. Para garantir a adequada insolação e ventilação dos logradouros, a altura da

edificações podem exigir um maior afastamento frontal, não podendo em nenhum caso ultrapassar a linha de projeção de um ângulo de 70°, medido a partir do eixo da via até o ponto mais elevado da fachada.

Em vias locais das áreas mistas centrais, de serviço e rurais, o afastamento frontal será de 12,00 metros medidos a partir do eixo da via. Nas vias com largura menor que 4,00 metros, o afastamento será de 6,00 metros e nas vias com largura entre 4,00 e 8,00 metros o afastamento deverá ser de 8,00 metros. A área de estudo é cortada por uma rodovia estadual, a Rodovia João Gualberto Soares, que exige um afastamento frontal de 30 metros do eixo da via até o início da construção.

Todas as edificações com altura de 02 pavimentos deverão respeitar um afastamento mínimo de 1,50 metros dos fundos do terreno. As edículas estão dispensadas dos afastamentos laterais e de fundos, desde que possuam um só pavimento e profundidade inferior a 6,00 metros.

As edificações com mais de 02 pavimentos e fachadas com menos de 23,00 metros de comprimento deverão manter afastamentos laterais e de fundos em medida não inferior a $\frac{1}{4}$ da altura máxima da edificação, respeitando sempre um afastamento mínimo de 4,00 metros da divisa. Já as edificações com comprimento de fachada entre 23,00 e 42,00 metros devem possuir afastamentos laterais e de fundos em medida não inferior a $\frac{1}{3}$ da altura máxima da edificação, respeitando sempre o afastamento mínimo de 4,00 metros das divisas.

Em relação às **Vagas de Estacionamento** a lei determina que nas zonas urbanizadas e de expansão urbana, exige-se uma vaga de estacionamento para cada 100 m² de área construída ou utilizada. Cada vaga deve possuir dimensões mínimas de 2,40m X 5,00m.

As vagas não devem ocupar a área correspondente ao afastamento frontal, não se aplicando esta regra aos estacionamentos descobertos das atividades comerciais e de serviços.

Nas entidades de ensino pré-escolar além do número de vagas exigido, deve existir uma área de circulação interna de veículos, destinada ao embarque e desembarque de viaturas escolares (espaço para parada de 03 viaturas simultaneamente).

Para usos que necessitem de estacionamentos frontal, este terá profundidade mínima de 8,00 metros não computando os passeios. Escadarias e rampas de acesso devem ser construídas dentro do terreno.

5.2.3 – Problemas de Aplicação da Lei

O Plano Diretor dos Balneários (Lei 2193/85) projetou o mesmo tipo de ocupação para toda a Ilha, não considerando as características históricas e culturais, nem mesmo a morfologia de cada região, com seus relevos e tipos de vegetação. No caso do bairro do Rio Vermelho, o agravante é ainda maior, pois ao invés de se pensar num planejamento específico para a área, fez-se dela um zoneamento único AER (Área de Exploração Rural), não prevendo o crescimento da região. Ao invés de repensar a urbanização do bairro como um todo, ocorreu apenas alteração no zoneamento.

O Plano Diretor dos Balneários, aprovado em 1985, é resultado de estudos de técnicos preocupados com a melhoria da qualidade de vida da população, sendo portanto um documento importante para o bairro. No entanto constata-se que os bairros crescem mais rápidos que a capacidade pública de planejamento, gestão e controle do espaço local.

Em muitos bairros da Ilha de Santa Catarina, a construção do espaço urbano é fruto da clandestinidade. A lei existente não é cumprida.

Sobre a ocupação clandestina em Florianópolis, Queiroz (2003) fala que:

“contraditoriamente, alguns órgãos públicos tendem a facilitar a clandestinidade ao beneficiarem alguns loteadores com a concessão de energia elétrica, fornecimento de água, calçamento e cobrança de impostos, mas por outro lado, impedem a regularização da área, ou mesmo a desapropriação” (Queiroz, 2003, p. 91)

O Estatuto da Cidade, quando fala sobre a gestão democrática da cidade, cita:

“...a cidade dividida em duas: a formal e a informal. Na primeira moram, trabalham, circulam e se divertem os privilegiados grupos que tem acesso aos sofisticados investimentos públicos. A outra, denominada informal, está ocupada por população pobre que também trabalha, circula e se diverte na cidade, porém mora nas favelas, em loteamentos irregulares e loteamentos ilegais que cresceram e se expandiram sem a ação efetiva do poder público na dotação necessária de equipamentos urbanos básicos.”

Dessa forma a cidade vai crescendo, seguindo às necessidades da população, muitas vezes, distantes da ação do Poder Público. Na área de estudos, o bairro do Rio Vermelho, a maioria dos loteamentos surgiram sem a participação efetiva do Poder Público. A lei vigente é sistematicamente descumprida, ou pelo desconhecimento da Lei, ou pela inadequação da Lei às necessidades atuais, ou até mesmo pelos custos para aprovação dos loteamentos. O que se constata é que a realidade implantada não condiz com a planejada no Plano Diretor dos Balneários (Figura 65).

FIGURA 65: Os loteamentos proibidos pela Legislação vigente



Fonte: IPUF – Elaboração: Dalma Menezes / 2004

O detalhe da foto aérea acima do ano de 2002, mostra claramente o descumprimento do Plano dos Balneários, cujo zoneamento para a área era AER. Segundo Rego Neto (2003):

“O zoneamento Área de Exploração Rural (AER) limita o uso e a ocupação do solo, proibindo loteamentos, desmembramentos e condomínios fechados, com exceção de sítios de lazer com áreas acima de 5.000 m². O impedimento pela legislação para criação de novos loteamentos, entretanto, não inibe a proliferação de lotes clandestinos sem infra-estrutura, com vias de acesso subdimensionadas (servidões) e edificações sem os afastamentos adequados” (Rego Neto, 2003, p. 148).

Enfim, são muitos os problemas urbanísticos evidenciados na área de estudo que ao longo da história foram tornando-se realidade. Muitos desses problemas devem-se também pela fraca fiscalização no cumprimento da Lei. Parte dos problemas urbanísticos pode ser resolvida se houver um maior rigor na fiscalização, ou pela divulgação da mesma para que todos conheçam o benefício da sua aplicação.

A alteração do zoneamento do Plano Diretor original (1985), cuja finalidade era a regularização do desenho urbano implantado, ainda hoje não condiz com a realidade. Assim deparamos atualmente com divergências com relação a Lei vigente: são lotes menores que 450 m², lotes com testada inferior a 15 metros, casas que não respeitam o recuo frontal e lateral exigido. São pequenas ruas, algumas de até 3 metros de largura, que dão acesso aos lotes. Um sistema viário complicado com extensas servidões (ruas), algumas chegam a medir até 900 metros. A rodovia principal não tem acostamento, calçada ou ciclovia.

Mas é unânime a constatação de que o atual Plano Diretor não condiz mais com a realidade implantada. Resta saber até quando os planejadores vão continuar de olhos fechados para a realidade e tentar aplicar medidas provisórias para tentar amenizar a situação implantada, até este tal Plano Específico para o Rio Vermelho realmente começar a ser executado.

5.2.4 – Análise Pontual da Localidade do Travessão

Procurando melhor entender como a população se apropria do espaço no bairro do Rio Vermelho, optou-se pelo estudo de uma das localidades do bairro em crescente expansão urbana, o Travessão. Através da técnica de observação direta e análise documental foi possível analisar a divisão da terra na localidade, bem como esse espaço é utilizado pelos moradores.

Esta localidade foi intensamente ocupada a partir do asfaltamento da rua principal do bairro, a Rodovia João Gualberto Soares. A localidade representa bem a utilização do solo urbano atual e provavelmente o uso futuro, haja vista que é a área com maior possibilidade de adensamento, por apresentar a maior quantidade de vazios urbanos do bairro (Figura 66).

FIGURA 66: Vista parcial do Travessão



Fonte: Foto de Dora Orth – Agosto 2004

A localidade foi sendo parcelada de forma aleatória, sem a participação do poder público municipal, orientado pelas leis de mercado, fazendo surgir os loteamentos clandestinos. Esses na sua maioria são apenas atendidos pelo serviço de abastecimento de água e energia elétrica.

Os loteamentos são na verdade extensas ruas sem saída, de pequenas dimensões, chamadas de servidões, que dão acesso às residências. As servidões existentes não recebem nenhum tipo de pavimentação, são de chão batido e de uso quase que exclusivo dos moradores locais (Figuras 67 e 68).

FIGURA 67: Recorte Travessão (Região mais ocupada)



Fonte: Recorte da foto aérea de 2002 (IPUF)

FIGURA 68: Vista Parcial do Travessão (Região mais ocupada)



Fonte: Foto de Dalma Menezes – Agosto 2004.

As servidões são extensões das casas, onde acontecem atividades do cotidiano, tais como o encontro informal, a brincadeira das crianças, entre outros. Os veículos têm sua velocidade controlada em função das condições das estradas, tornando-as, na sua maioria, lugares tranquilos e propícios para as relações de vizinhança que aos poucos foi se perdendo ao longo da rodovia asfaltada, mas que volta a acontecer nessa nova região.

Novos moradores para o bairro implica na chegada de novos costumes, troca de informações e agregação de novos valores, que reflete na formação do espaço urbano. Os lotes são de testada pequena, variando entre 10 e 15 metros na sua maioria, e longo comprimento, quase sempre variando entre 20 a 30 metros. Muitas vezes esses lotes são repartidos pelos moradores em outros menores, criando uma estrutura urbana adensada (Figura 69).

FIGURA 69: Recorte da estrutura fundiária de uma região do Travessão



Fonte: IPUF (Base: Planta de Quadra / Janeiro 2002) - Elaboração: Dalma Menezes / 2004

Dentro do lote, normalmente tem-se uma pequena área na frente destinada a jardim, logo após vem às casas e atrás um quintal. É no quintal que tem-se a extensão da cozinha e da área de serviço.

A análise da estrutura fundiária da localidade do Travessão retrata bem a situação urbana do bairro. A localidade do Travessão é fruto do processo de transformação que Rio Vermelho vem sofrendo nos últimos anos, sobretudo a partir do asfaltamento da Rodovia João Gualberto Soares e do incremento da indústria do turismo na Ilha de Santa Catarina.

5.3 - EVOLUÇÃO POPULACIONAL

Este item apresenta a população do bairro do Rio Vermelho, começando com dados quantitativos da evolução dessa população, obtidos de fonte oficial (IBGE). Na seqüência são apresentados os dados obtidos através de um questionário aplicado especialmente para essa pesquisa.

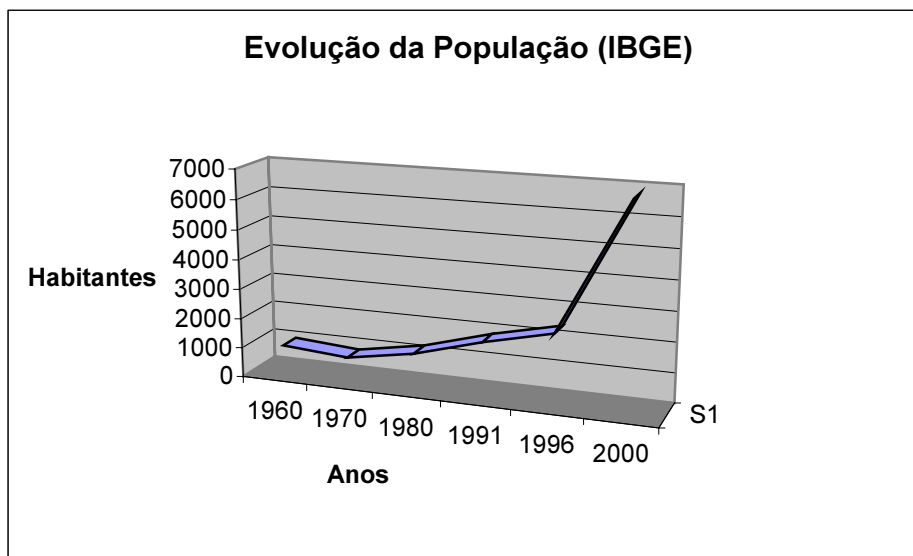
5.3.1 – População Segundo IBGE (Gráfico 01)

A partir de 1960, o IBGE calculou a população do Rio Vermelho em separado do bairro de Ingleses (*). Em Rio Vermelho contou-se 997 habitantes em 1960 e 833 habitantes em 1970. Na década de 80, dois censos foram feitos: um em 1980 (IBGE) com 1223 habitantes; e outro em 1984 (cálculo da Intendência (**)) com 1.300 habitantes. A população continuava crescendo, mas a dificuldade de acesso ao bairro (estrada de terra) impossibilitava o uso mais intenso.

O asfaltamento da estrada geral (no período de 1984 a 1991) possibilitou o considerável aumento da população, propiciando a vinda de turistas principalmente de São Paulo e Porto Alegre. Segundo dados do IBGE, em 1991, a população da comunidade era estimada em 1.864 habitantes e em 1996, de 2.386 habitantes. Em 2000 existia no bairro 2.102 domicílios e uma população de 6.791 habitantes.

(*) Até 1960, o IBGE fazia o censo agrupando os dados do Rio Vermelho e Ingleses. Estes formavam um único distrito. Somente na década de 1960, este distrito é desmembrado em dois: São João do Rio Vermelho e Ingleses do Rio Vermelho.

(**) Intendência é uma espécie de Prefeitura do bairro. É onde os moradores reivindicam melhorias e obtêm informações gerais sobre o bairro. A pessoa que administra o bairro é o Intendente, e este é subordinado à Prefeitura Municipal de Florianópolis.

GRÁFICO 01: Evolução Populacional

Fonte: Dados do IBGE – Elaboração Dalma Menezes

Hoje este número tende a ser bem maior. Segundo dados dos Posto de Saúde local, atualmente existem 10.404 (dez mil e quatrocentos e quatro) fichas de atendimento ativas, ou seja, este é o número mínimo de moradores, pois nem todos os habitantes são atendidos por este órgão municipal de saúde.(*)

Importante ressaltar que os balneários vizinhos (Ingleses, Barra da Lagoa,...) já estão densamente ocupados e a tendência é trazer a expansão para o Rio Vermelho que tem mais possibilidades de espaço e o preço da terra é mais acessível.

5.3.2 – Perfil Sócio-econômico

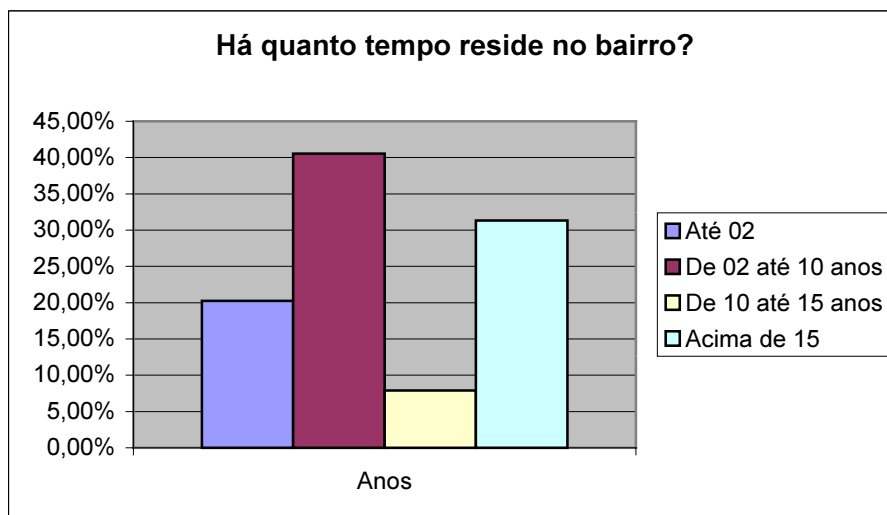
Com base nas respostas dadas pelos moradores ao questionário podemos dizer que o perfil sócio-econômico do habitante do bairro do Rio Vermelho é de classe média baixa na sua maioria. Para fundamentar essa afirmação, segue os dados referente à caracterização da população.

Com relação ao tempo de moradia (Gráfico 02) constatamos que mais de 60% da população está residindo no bairro do Rio Vermelho há menos de 10 anos. Vale a pena

(*) Este dado foi obtido setembro de 2004, no posto de saúde local.

ressaltar que o asfaltamento da rua geral (Rodovia João Gualberto Soares), entre 1984 à 1990, acelerou o crescimento da localidade, sendo um marco importante na expansão urbana do bairro.

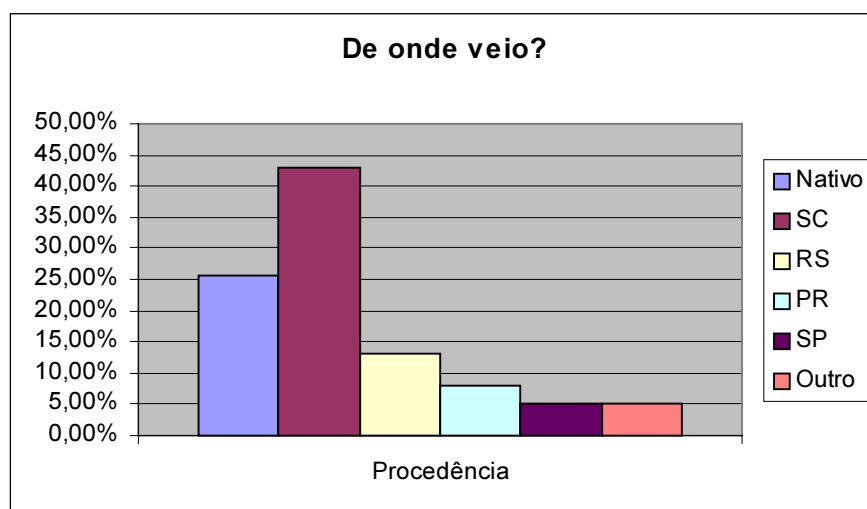
Gráfico 02: Tempo de moradia no distrito



Fonte: Dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

A maioria da população chegou ao bairro do Rio Vermelho nos últimos 10 anos: 40,53 % está na localidade de 02 a 10 anos e 20,26% a menos de 02 anos. Uma parcela importante da população (31,32%) está no bairro há mais de 15 anos, sendo que 25,26% dos entrevistados são nativos que ainda permanecem na localidade. E cerca de 7,89% dos entrevistados chegou no bairro entre 10 e 15 anos atrás.

Gráfico 03: Procedência dos moradores



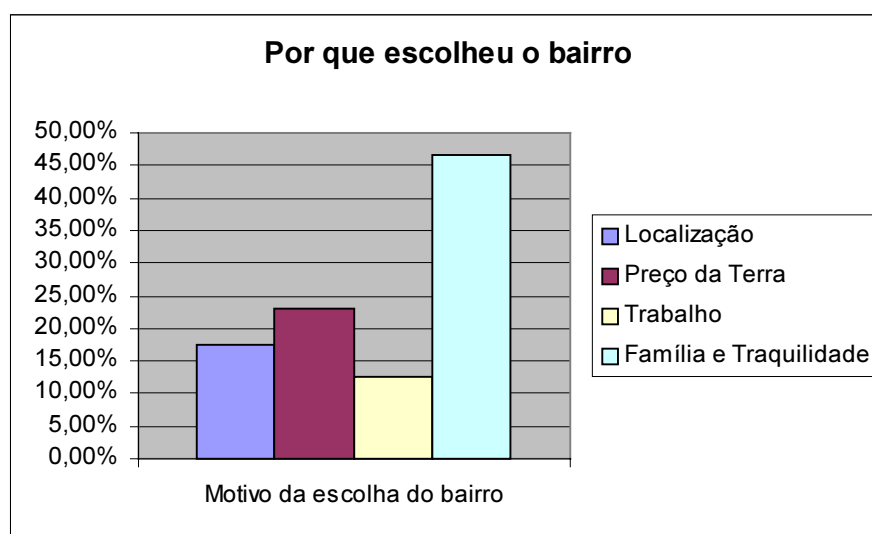
Fonte: Dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

A procedência da população atual (Gráfico 03) é na sua maioria do próprio estado de Santa Catarina, ou seja 42,89% dos entrevistados. Os nativos são 25,26% dos entrevistados, 13,16% são do estado de Rio Grande do Sul, 8,16% são do estado do Paraná, 5,00% do estado de São Paulo e 5,26% vieram de outros estados do Brasil.

Por se tratar de lugar com o preço da terra acessível, possibilita que pessoas que estão iniciando sua independência de vida tenham melhores condições de tornar realidade seus objetivos, ainda morando numa localidade de aparente tranquilidade e beleza natural.

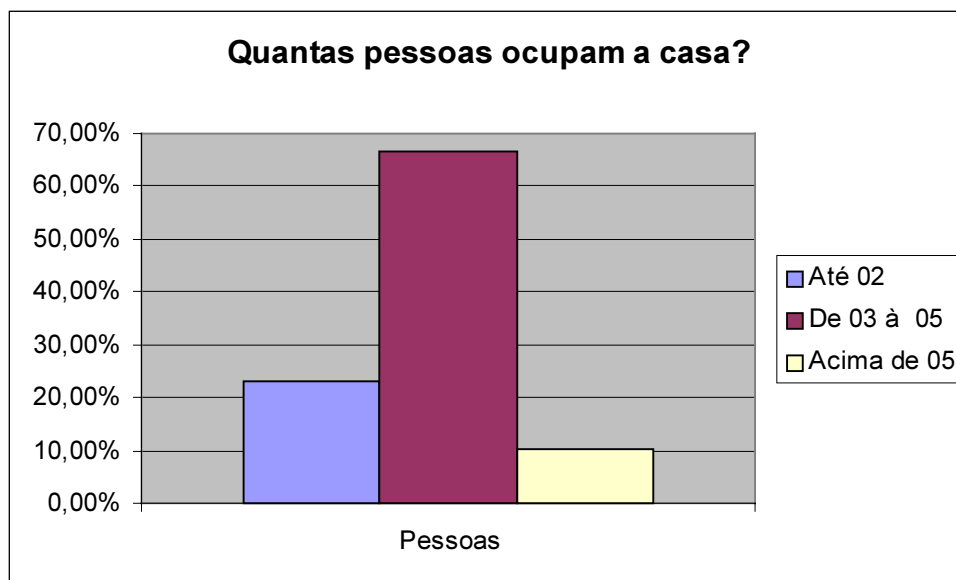
O asfaltamento da Rodovia João Gualberto Soares (1984 –1990), que a princípio teve por objetivo dar continuidade ao anel viário da ilha, unindo o norte ao leste da Ilha de Santa Catarina, acabou exercendo grande influência no distrito de São João do Rio Vermelho, atraindo novos moradores para a região. Sem dúvida este fato foi um marco importante na expansão urbana da localidade.

GRÁFICO 04: Motivo da vinda para o bairro



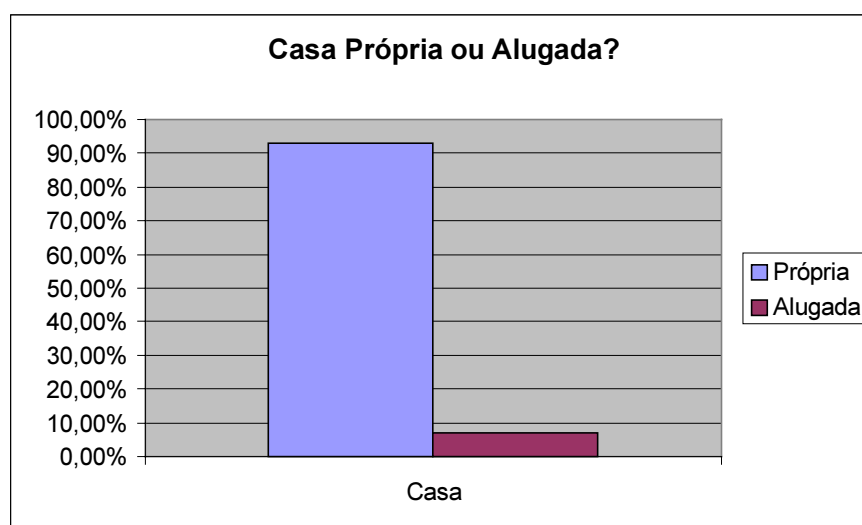
Fonte: dados coletados pela autora /2004 – (Questionários)

Segundo os entrevistados, o principal motivo para a escolha do bairro como opção de moradia foi a tranquilidade do lugar e laços de família, cerca de 46,58% deram esta resposta. 23,16% dos entrevistados responderam que o preço da terra é o motivo que os trouxeram ao bairro. A localização foi a resposta dada por 17,63% dos pesquisados e 12,63% dizem que o trabalho foi o motivo da fixação de suas residências no bairro (Gráfico 04).

GRÁFICO 05: Ocupação da Casa

Fonte: dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

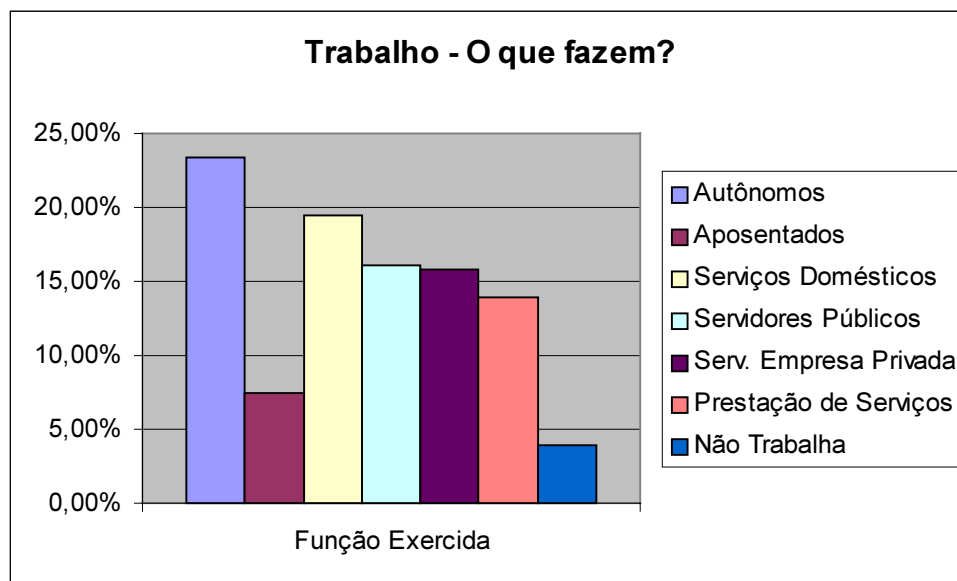
Com relação ao uso das residências (Gráfico 05), temos que 66,58% da população tem suas casas ocupadas por 03 a 05 pessoas; 23,16% dos entrevistados tem suas casas ocupadas por até 02 pessoas; e apenas 10,26% tem suas casas ocupadas por mais de 05 pessoas. Sendo que dos entrevistados, 92,89% possuem residência própria e apenas 7,11% moram em casas alugadas (Gráfico 06).

GRÁFICO 06: Residência

Fonte: Dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

Com relação à população entrevistada, temos que 88,68% tem alguém em casa trabalhando atualmente e 11,32% não estão trabalhando no momento. Dentre os que não trabalham temos 7,37% são aposentados e 3,95% realmente estão fora do mercado de trabalho (Gráfico 07).

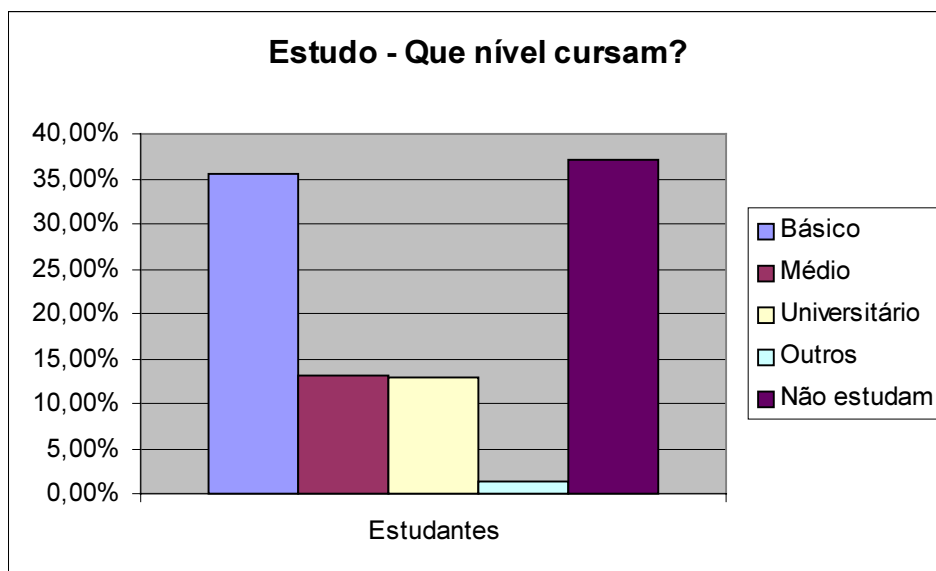
GRÁFICO 07: Função exercida (Trabalho)



Fonte: dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

Assim temos: 23,42% são autônomos (principalmente pedreiros e outros profissionais ligados a construção civil, profissionais liberais, entre outros); 19,47% estão ligados a serviços domésticos (jardineiros, domésticas e serviços gerais); 16,05% são servidores públicos; 15,79% são pessoas que trabalham em empresas privadas e 13,95% são prestadores de serviços (tais como mecânicos, pequenos comerciantes, entre outros). E ainda temos os 11,32% que não estão trabalhando atualmente.

Com relação à Educação, temos que 62,89% da população entrevistada, tem alguém em casa estudando e 37,11% não tem ninguém em casa estudando no momento (Gráfico 08).

GRÁFICO 08: Estudantes

Fonte: Dados coletados pela autora /2004 - (Questionários)

Dos pesquisados temos que 35,53% estão estudando no nível básico; 13,16% estão estudando no nível médio; 12,89% no nível universitário e 1,32% estão em outros níveis (pós-graduação, curso técnico entre outros).

CAPÍTULO 6

CARACTERIZAÇÃO ATUAL DO BAIRRO

6. CARACTERIZAÇÃO ATUAL DO BAIRRO

6.1 – FUNÇÕES URBANAS

As funções dentro dos espaços urbanos são aqui classificadas em: Habitar, Circular, Trabalhar e Recrear.

6.1.1 – Habitar

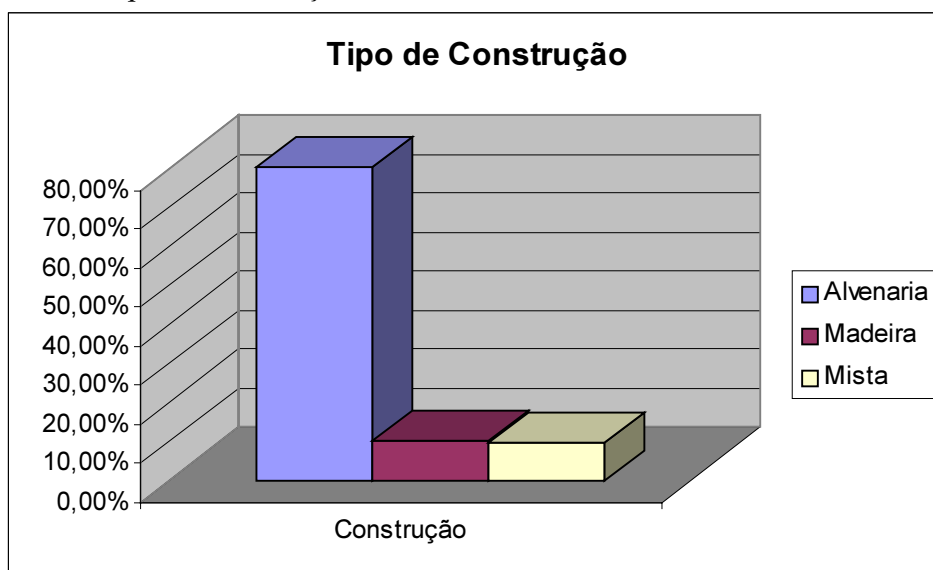
6.1.1.1 – Residências

Muitas residências antigas em estilo açoriano (arquitetura histórica do bairro) dão lugar a novas edificações ou aparecem desfiguradas por intervenções. Em alguns casos, nota-se o abandono na conservação do patrimônio, como no Teatro do Divino, por exemplo, e em outras modernas construções que aparecem desfigurando a arquitetura histórica do local.

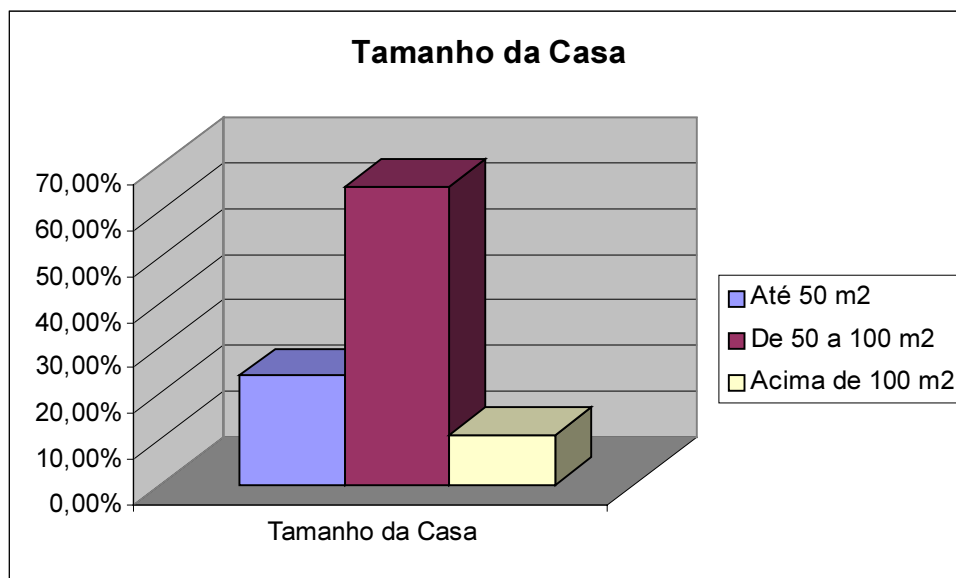
Ainda pode-se presenciar alguns exemplares arquitetônicos que fazem parte da história da colonização açoriana, como a Igreja São João Batista e algumas casas na Rodovia João Gualberto Soares. Dos muitos engenhos de farinha que existiam na região há algum tempo atrás apenas três permanecem, sendo que somente dois estão funcionando, mas com tecnologias mais modernas. Muitas das peças que proporcionavam o funcionamento dos engenhos foram vendidas como objeto de adorno para as novas residências que ali foram surgindo.

No sentido de caracterizar o perfil atual das habitações no bairro do Rio Vermelho, (Gráficos 09, 10, 11 e 12) busca-se obter respostas através da técnica de observação e dos questionários.

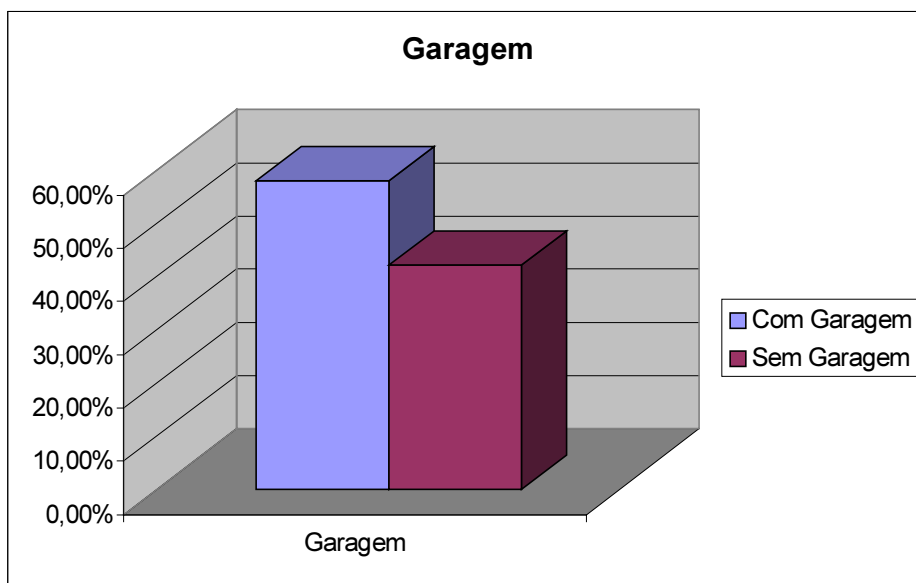
A seguir os gráficos:

GRÁFICO 09: Tipo de Construção

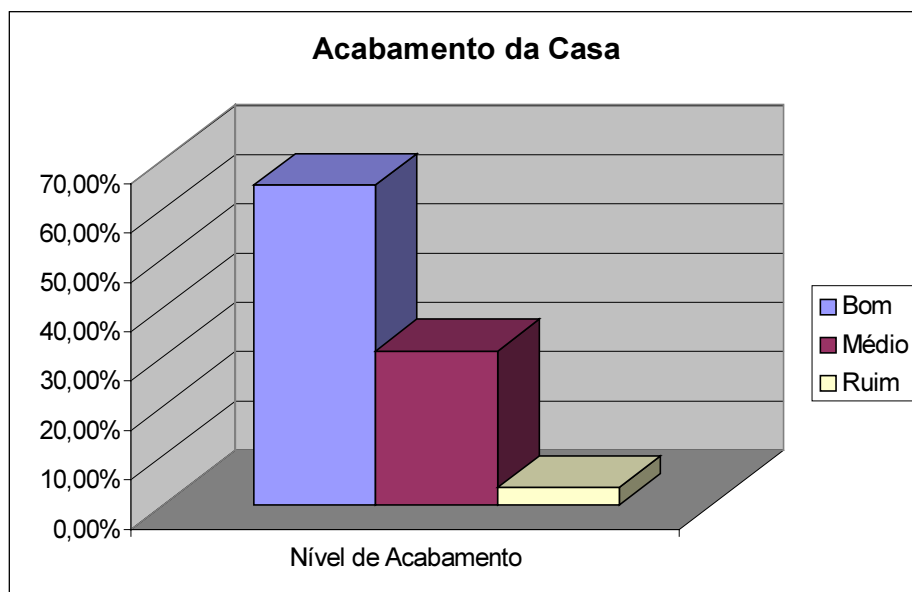
Fonte: Dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

GRÁFICO 10: Tamanho da Casa

Fonte: Dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

GRÁFICO 11: Garagem

Fonte: Dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

GRÁFICO 12: Nível de Acabamento

Fonte: Dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

Dessa forma foi possível caracterizar as habitações no bairro do Rio Vermelho. São poucas edificações históricas convivendo com edificações mais recentes. Assim sendo tem-se que as residências da população são de alvenaria com acabamento de boa qualidade, tendo na sua maioria de 50,00 a 100,00 m² de área construída e com garagem.

6.1.1.2 – Infra-estrutura e Serviços Urbanos

Saneamento Básico

O serviço de **abastecimento de água** do bairro que atende a população local é proveniente do lençol freático do próprio bairro, onde a CASAN tem seus postos. Na verdade, os 04 poços perfurados no bairro estão interligados a outros poços dos bairros vizinhos e atendem a todo o norte da Ilha de Santa Catarina. A água coletada é suficiente para a população das áreas mais baixas. Já nas partes mais altas os moradores reclamam da falta d'água durante o dia, sobretudo no verão quando aumenta a população da região, sendo que apenas durante a noite o serviço chega às casas, necessitando estas de outros meios de adquirir água como poços artesianos e ponteiros.

Com relação ao **esgoto** é um grande problema e merece atenção especial pela manutenção da vocação turística da área. A falta da coleta e tratamento do esgoto está provocando a destruição do ambiente, comprometendo a própria permanência do turismo como vocação. O esgoto está sendo jogado nos rios que se unem à Lagoa da Conceição. Não existe rede coletora de esgotos no bairro. Apenas o sistema individual de fossa e sumidouro é a solução atual adotada, que nem sempre é construído dentro das normas técnicas, o que põe em risco o meio ambiente local, podendo poluir o lençol freático.

Também as “bocas de lobo”, sem manutenção adequada, são obstruídas por papéis e garrafas, complicando o **sistema de drenagem** das águas pluviais.

Com relação à **coleta de lixo**, também merece atenção especial. É grande a quantidade de resíduos sólidos na região. Inexistem na área lixeiras públicas e só algumas residências possuem suas próprias lixeiras. A COMCAP (Companhia de Melhoramentos da Capital) presta seu serviço à comunidade três vezes por semana. O lixo não é tratado, nem reciclado (não há coleta seletiva).

Saúde

Existe na comunidade um posto de saúde com atendimento médico e odontológico gratuito durante os dias úteis, no horário comercial. No entanto tem uma infra-estrutura pequena para atender a população local, isso pode ser verificado pelas intermináveis filas para marcação de consultas. Existe também uma clínica médica e duas clínicas odontológicas na localidade, além das farmácias que prestam os primeiros socorros, auxiliando o serviço de saúde da região.

Numa tentativa de melhorar a qualidade de vida da localidade, alguns agentes de saúde fazem o controle de vetores de doenças, visitando as casas e dando orientação aos moradores. Também o posto de saúde, mantido pela Prefeitura Municipal (Figura 70), auxilia neste serviço. A falta de infra-estrutura adequada de saneamento básico, sobretudo nas áreas clandestinas, tende a aumentar a demanda pelos serviços de saúde.

FIGURA 70: Localização do Posto de Saúde e alguns equipamentos.



Fonte: Detalhe Foto Aérea 2002 (IPUF) – Elaboração: Dalma Menezes / 2004

Educação (Figura 71)

Existem na região, escolas de 1º e 2º graus que atendem aos moradores locais. Grande parte da população local desfruta do ensino da rede municipal, instalada na própria localidade, sobretudo os menos favorecidos economicamente. As pessoas com melhores condições financeiras, normalmente matriculam seus filhos em colégios particulares, localizados especialmente no centro da cidade. Além de uma creche mantida pela Prefeitura, outras pequenas creches que funcionam em casas também estão espalhadas pela região. Com relação à Educação, percebe-se que é ainda no bairro que a população satisfaz essa necessidade. São escolas públicas que atendem os moradores, principalmente aqueles com classe social mais baixa. Quem apresenta uma classe social mais alta vai buscar fora do bairro outros colégios, por considerar baixa qualidade do serviço prestado no local.

FIGURA 71: Localização de serviços no bairro do Rio Vermelho



Fonte: Foto Aérea 2002 (IPUF) – Elaboração: Dalma Menezes / 2004

Segurança

O crescimento da região vem apresentando reflexos na segurança dos moradores, se comparado a “aparente tranquilidade” que o bairro proporcionava há pouco tempo atrás. À noite no Rio Vermelho, tem-se tornado bastante preocupante, atormentando alguns moradores da região. Parte dos problemas se devem as condições da iluminação pública que em alguns trechos apresentam falhas. São principalmente problemas de drogas, a falta de estacionamento fazendo com que os motoristas ocupem parte da pista ocasionando acidentes, poluição sonora pelos jovens, sobretudo nos finais de semana.

Na área de estudo, age a polícia civil que tem seu posto de atendimento; e a polícia militar que, por falta de posto, atua somente no controle da entrada e saída dos colégios, além das rondas durante o dia e a noite. A Polícia Ambiental mantém uma sede na região do Parque Florestal do Rio Vermelho.

Comércio de Vizinhaça

O bairro do Rio Vermelho, assim como muitos balneários da Ilha de Santa Catarina não apresentam vida própria. Seus moradores dependem dos balneários vizinhos (Ingleses, Canasvieiras, Lagoa da Conceição) ou até mesmo do Centro da cidade para a maioria de suas compras. Trata-se de uma localidade que apresenta comércio vicinal que atende as necessidades básicas, tais como: postos de gasolina, farmácias, oficinas mecânicas, poucos restaurantes e bares, mini-mercados, padarias, vídeo-locadoras, um hotel-fazenda e pousadas entre outros serviços.

O mercado local apresenta preços elevados, se comparados com o mercado central (Florianópolis), mas aos poucos esta diferença tende a diminuir. Assim sendo, muitos moradores preferem comprar fora da comunidade e na sua maioria escolhem o centro da cidade como seu local de compras.

Energia e Telecomunicações

A CELESC (Centrais Elétricas de Santa Catarina) é a empresa responsável pelo fornecimento de energia elétrica do bairro. De acordo com os moradores, o bairro é bem

servido deste serviço, onde a maior parte das ruas recebem iluminação pública e as residências, assim como outros estabelecimentos locais são servidos de energia elétrica. Verifica-se atualmente dificuldades para obter ligação de luz para as residências irregulares frente a legislação vigente.

O contato através de som e imagem não é boa de qualidade no bairro. O serviço de telefone é feito pela Telesc (estadual) e Embratel (nacional), também operadoras de celulares mantêm antenas na região. Algumas rádios não pegam na região, assim como as televisões. A falta de antenas que possam captar os sinais poderia ajudar a melhorar o serviço.

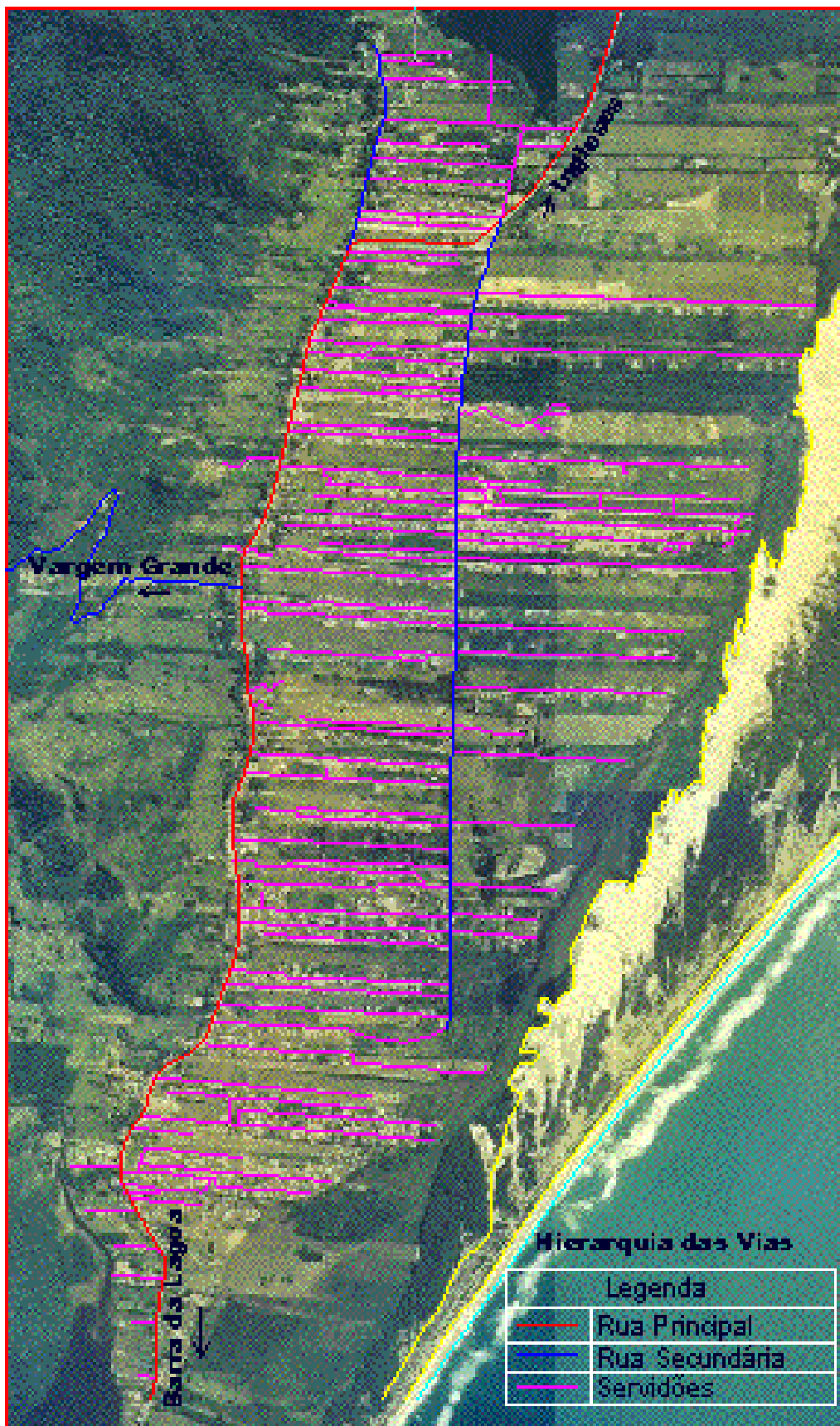
No bairro, quase todas as casas apresentam antenas parabólicas, afim de fazer uso das televisões. Isto impede os moradores de captarem imagens da cidade e do Estado, fazendo-os assistir noticiários de São Paulo e Rio de Janeiro. A TV a cabo também não existe na região, apenas as que funcionam por satélite, mas por ter um custo elevado, não faz parte da realidade da maioria dos moradores.

6.1.2 Circular

6.1.2.1 - Sistema Viário

O sistema viário é composto pela Rodovia João Gualberto Soares, pela Rua Cândido Pereira dos Anjos (antigo caminho do Travessão) e algumas servidões (Figura 72). A principal rua do bairro, a Rodovia João Gualberto Soares, por se tratar do único acesso de ligação entre o leste e o norte da Ilha, é passagem obrigatória para os frequentadores das praias: Praia Mole, Barra da Lagoa e Moçambique que provêm do Continente, Centro da cidade e norte da Ilha e que querem evitar os constantes congestionamentos da Avenida das Rendeiras (Lagoa da Conceição). Este movimento se repete no sentido inverso, pois aqueles frequentadores e vêm no bairro uma opção para se dirigir em para o Centro da cidade. Isso sem dúvida, provoca o aumento excessivo de veículos, sobretudo no verão, ocasionando profundos transtornos ao sistema viário local.

FIGURA 72: Hierarquia do Sistema Viário Local



Fonte: Foto Aérea 2002 (IPUF) - Elaboração: Dalma Menezes / 2004

Observa-se ainda a inexistência de espaços para os pedestres e ciclistas em todas as vias, fazendo com que pessoas disputem o mesmo espaço com os veículos. A ausência de calçadas, principalmente na rua de maior movimento de veículos, a Rodovia João Gualberto Soares, tem causado acidentes, e provoca descontentamento nos moradores, além de representar uma grande dificuldade para os motoristas que devem ter atenção redobrada ao transitar pelo bairro.

O Deinfra (Departamento Estadual de Infra-estrutura) apresenta dados dos anos de 2002 e 2003, relativos aos acidentes de trânsito nesta via, enfatizando: evolução da quantidade de acidentes e quantidade de acidentes por dia da semana (Anexo G). Estes dados mostram que o número de acidentes é equilibrado no decorrer do ano, e que a maioria destes acontecem nos finais de semana, quando o movimento de veículos é maior.

Um problema na região é o número crescente de “servidões”, pequenas ruas de dimensões insuficientes para o tráfego e manobras de veículos, que tem surgido em função dos muitos loteamentos que estão sendo abertos. Muitas destas apresentam apenas 3,00 metros de largura e podem atingir até 900,00 metros de comprimento. A inexistência de ruas paralelas entre a Rodovia João Gualberto Soares e a Rua Cândido Pereira dos Anjos (Travessão) dificulta a circulação na região.

O caminho do Travessão, hoje Rua Cândido Pereira dos Anjos, ainda não é pavimentada, mas em virtude da expansão urbana do bairro, pode assumir a condição de via principal. Ao longo da via existe uma ocupação rarefeita, permitindo o alargamento da via, para atender a população local, os povoados vizinhos e turistas.

6.1.2.2 - Transporte Coletivo

Atualmente o Rio Vermelho é servido por 03 linhas de ônibus que saem do bairro e levam até o Terminal de Canasvieiras (TICAN), que são: Rio Vermelho(paradora/radial); Rio Vermelho via Muquém (paradora/radial); e Travessão (paradora/ circular). Existe 01 linha responsável pela integração entre os bairros do Rio Vermelho e Ingleses, que é a linha Rio Vermelho – Ingleses (paradora/radial); e outra linha que faz a integração entre os terminais de Canasvieiras (TICAN) e Lagoa (TILAG), que é a linha Canasvieiras–Lagoa

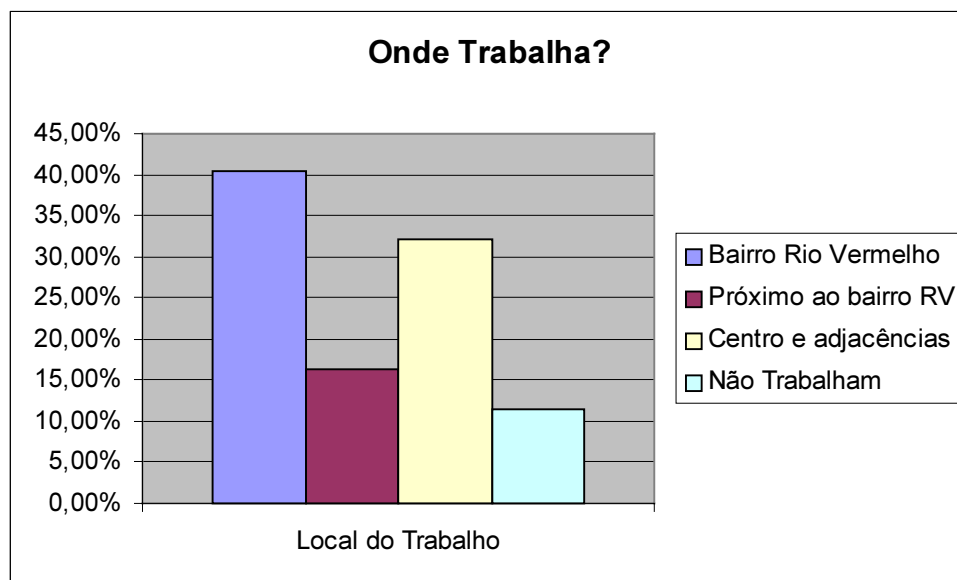
da Conceição e vice-versa. Estas linhas fazem parte do Sistema Integrado de Transporte Coletivo implantado em Florianópolis em 2003, e ainda é um problema para uma parcela dos moradores (15% da população entrevistada apresenta o transporte coletivo como maior problema do bairro), necessitando portanto de melhorias. Existe também uma linha Executiva Rio Vermelho que sai do bairro a cada hora levando diretamente para o Centro da cidade. Em anexo os itinerários e horários das linhas que servem o bairro. (Anexo H).

Com relação ao transporte marítimo, há uma lancha responsável pelo transporte lacustre entre o bairro e a Costa da Lagoa, que sai do terminal marítimo do Parque Florestal do Rio Vermelho.

6.1.2.3 – Viagens Rotineiras Pendulares

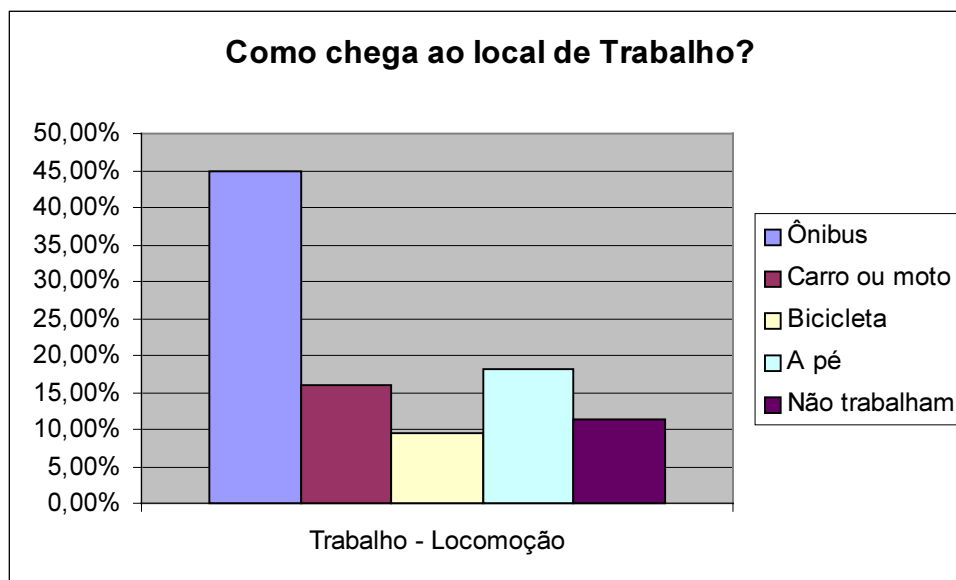
O objetivo é saber onde as pessoas trabalham e estudam, bem como chegam a esses locais (Gráficos 13, 14, 15 e 16).

GRÁFICO 13: Local do Trabalho



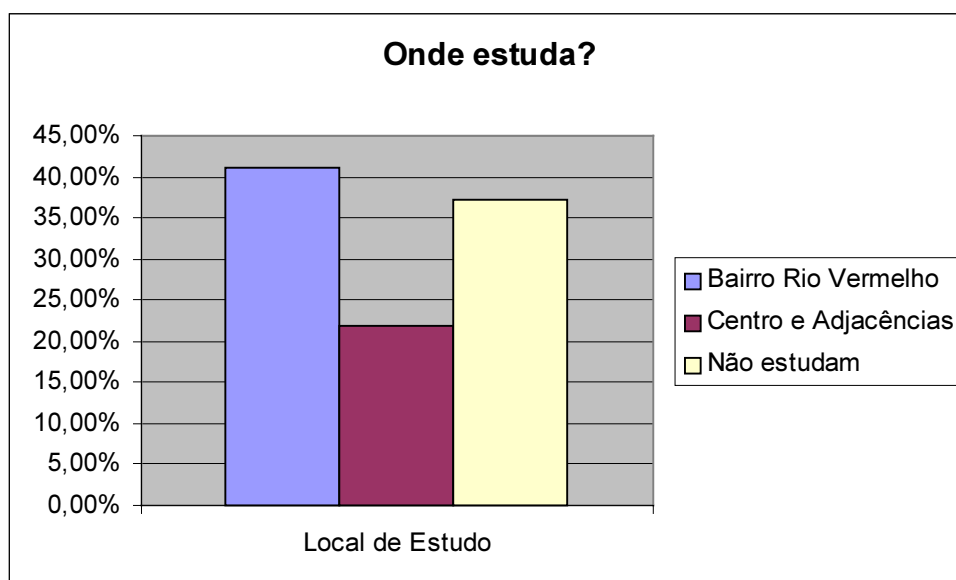
Fonte: Dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

Dentre os entrevistados, 40,26% da população trabalha no próprio bairro do Rio Vermelho; 16,32% trabalham nos bairros vizinhos e 32,11% trabalham no Centro da cidade de Florianópolis e adjacências.

GRÁFICO 14: Condução para o trabalho

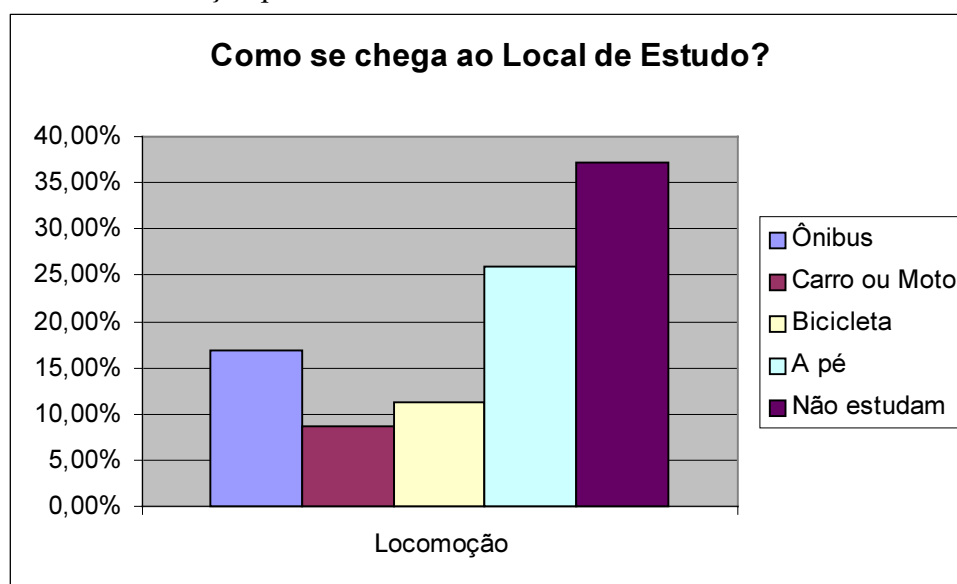
Fonte: Dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

Dentre os pesquisados temos que 45,00% utilizam o ônibus como condução para chegar ao trabalho; 16,05% utilizam o carro ou moto (meio de transporte próprio); 9,45% utilizam a bicicleta e 18,16% vão para o trabalho a pé.

GRÁFICO 15: Local de Estudo

Fonte: Dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

Entre os entrevistados, 41,05% estudam no próprio bairro do Rio Vermelho; 21,84% estudam fora da localidade, sobretudo no Centro da Cidade de Florianópolis.

GRÁFICO 16 : Condução para o Local de Estudo

Fonte: Dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

Dentre os pesquisados, 16,84% utilizam o ônibus como meio de transporte para chegar até o local de estudo; 8,68% utilizam o carro como condução; 11,32% utilizam a bicicleta e 26,05% dos entrevistados vão a pé até o local de estudo.

6.1.3 - Trabalhar

O trabalho desenvolvido no bairro é informal, sobretudo por autônomos ligados a construção civil (pedreiros, serventes, pintores entre outros), também sobressaem os trabalhos domésticos (jardineiros, domésticas, diaristas, etc.) (Ver gráfico 07 – página 114).

Outros serviços são prestados no bairro, tais como: mini-mercados, oficinas mecânicas, postos de gasolina, farmácias, padarias entre outros estão presentes na região, afim de auxiliarem os moradores locais na satisfação de suas primeiras necessidades própria localidade. Normalmente os próprios moradores são aproveitados como mão-de-obra para estes serviços.

Também encontramos pequenos comerciantes de mercearias, além de alguns locais voltados à opção gastronômica, tais como pequenos restaurantes, pizzarias e lanchonetes que atendem normalmente pessoas que estão de passagem pelo bairro, haja vista que o

bairro caracteriza-se pela moradia permanente. É importante ressaltar que os restaurantes que existem eram residências que existiam à beira da rua, e que foram transferidas para os fundos, ficando a frente livre para o comércio gastronômico que ali se instalou. Em estabelecimentos desses tipos, normalmente são os próprios moradores que trabalham com toda a família.

Ainda com relação ao trabalho, percebe-se que aos poucos as pessoas estão deixando de trabalhar no Centro da cidade e começam a se instalar no próprio distrito. São pequenos comerciantes, prestadores de serviços, autônomos na sua maioria;

6.1.4 - Recrear

Rio Vermelho possui belíssimos visuais que conseguem reunir ao mesmo tempo praia, dunas, lagoa e montanhas. Ainda hoje os recursos naturais encontram-se num alto estado de conservação. Chama a atenção a beleza da flora e da fauna local. A água é uma grande área de lazer público, além de fornecer alimentos à parte da população.

O bairro é cercado pela Lagoa da Conceição, por montanhas e dunas, uma praia belíssima, além de apresentar uma área protegida por lei, o Parque Florestal do Rio Vermelho que não apresenta muitos atrativos para visitação. Tudo isto sem dúvida poderia ser usado para recreação.

No entanto inexistem espaços urbanos para lazer público disponível gratuitamente à população, que possa atender as necessidades cotidianas de crianças, jovens, adultos e idosos de todas as classes sociais.

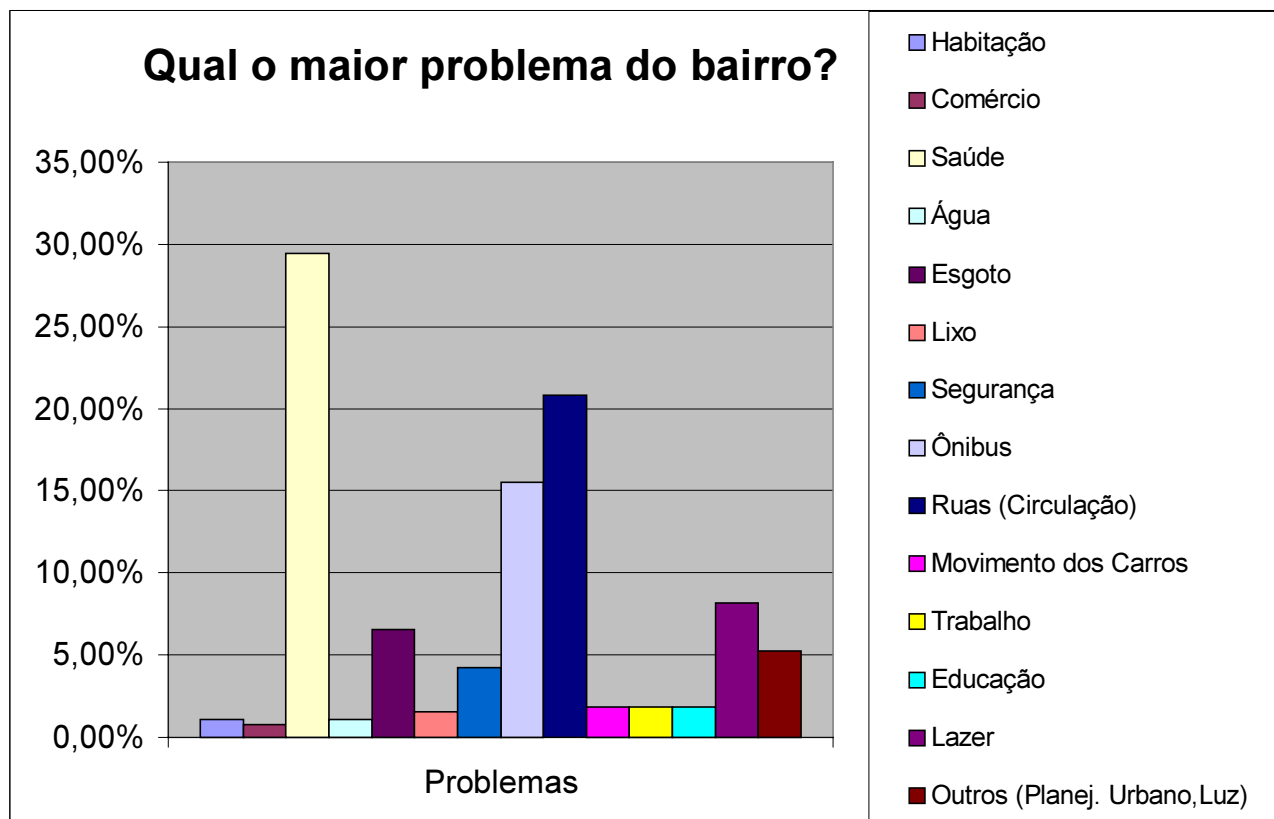
6.2 – PROBLEMAS E QUALIDADES

A seguir serão apresentadas a visão do morador e a visão do pesquisador no que diz respeito aos problemas e qualidades do bairro do Rio Vermelho.

6.2.1 Visão dos Moradores

Buscando ouvir a população a respeito das carências do bairro, constatamos que a saúde é o maior problema da localidade, logo abaixo temos as ruas (com condições precárias para circulação) e o serviço de transporte coletivo em seguida. (Gráfico 17).

Gráfico 17: Problemas no Bairro

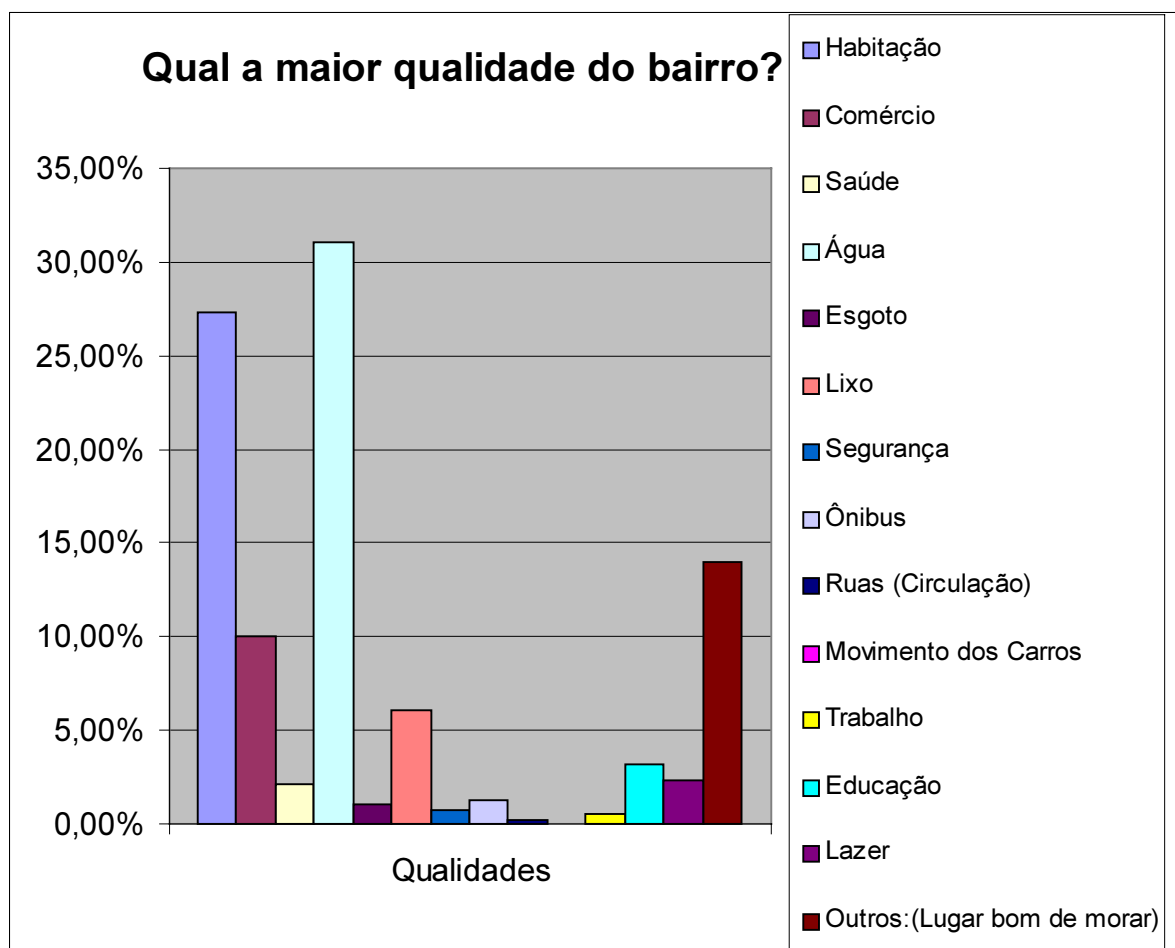


Fonte: Dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

Em dados numéricos, com relação aos problemas do bairro do Rio Vermelho, a população respondeu que em primeiro lugar temos a Saúde com 29,47%; segue as ruas (circulação) com 20,79%; o serviço de transporte coletivo (ônibus) com 15,53%; a falta de lazer com 8,16%; o Esgoto com 6,58%; Outros serviços, tais como o planejamento urbano e o fornecimento de energia elétrica com 5,26%; a Segurança com 4,21%; em seguida temos o movimento de carros, o trabalho e a educação com 1,84% cada; o Lixo segue com 1,58%; a Água e a Habitação com 1,05% cada e por último o comércio sendo a resposta de 0,79% dos entrevistados. De uma forma geral, pode-se afirmar, que é grande a falta de infra-estrutura urbana no bairro. Muitas pessoas tinham dificuldades em optar por apenas um item do questionário quando o assunto era “o problema” do bairro.

Buscando ouvir a população a respeito das qualidades do bairro, constatamos que a água é o maior qualidade da localidade, logo abaixo temos a habitação e outras respostas tais como os recursos naturais em seguida (Gráfico 18).

GRÁFICO 18: Qualidades no Bairro



Fonte: Dados coletados pela autora / 2004 - (Questionários)

Em dados numéricos, com relação à qualidade do bairro do Rio Vermelho, a população respondeu que em primeiro lugar temos a Água com 31,05%; segue a Habitação com 27,37%; outras respostas com 13,95%; o Comércio com 10,00%; o Lixo com 6,05%; a Educação com 3,16%; o Lazer com 2,37%; em seguida temos a saúde com 1,58%; o Ônibus com 1,32%; o Esgoto com 1,05%; a Segurança com 0,79%; depois temos o Trabalho com 0,53%; as Ruas (circulação) com 0,26% e por último sem nenhuma resposta a movimentação dos carros.

6.2.2 – Visão do pesquisador

A escolha do bairro do Rio Vermelho como opção de moradia, sobretudo por pessoas advindas do próprio estado de Santa Catarina, deu-se pela tranqüilidade e beleza dos recursos naturais, além do baixo custo dos lotes em relação a outros bairros da ilha.

O ritmo acelerado de evolução no bairro do Rio Vermelho, sobretudo a partir do asfaltamento da Rodovia João Gualberto Soares (1984 –1990), demonstrou que o uso e a ocupação do solo sofreu alteração em função do crescimento populacional. Essa ocupação gerou desequilíbrios no uso e ocupação do solo, que podem ser evidenciadas nas respostas dos questionários, além de ser perceptível num passeio pelo bairro.

Entre alguns desequilíbrios, citamos:

- Urbanização conflituosa com loteamentos clandestinos, alguns desses com infra-estrutura precária e deficiências no serviço de abastecimento de água, energia elétrica e esgoto;
- Largura insuficiente das servidões que dão acesso aos lotes, dificultando a circulação de veículos e pessoas. Muitas dessas servidões de pequena largura, não permitem a circulação de veículos em sentidos contrários ao mesmo tempo;
- Servidões em condições precárias de circulação, principalmente em dias de chuva;
- Inexistência de ruas transversais entre a Rodovia João Gualberto Soares e a Rua Cândido Pereira dos Anjos (Rua do Travessão), dificultando a circulação local;
- Ausência de calçadas e acostamentos inclusive na Rodovia João Gualberto Soares, obrigando pedestres e ciclistas a disputarem o mesmo espaço com os carros;
- Ausência de áreas urbanas de lazer público (praças, jardins, passeios);
- Serviço de transporte coletivo insuficiente para atender as necessidades da população local. Importante ressaltar que este serviço passa por uma fase de adequação ao novo sistema integrado que foi implantado em toda a Ilha de Santa Catarina;
- Precariedade no serviço local de Saúde. São longas filas para o atendimento médico e odontológico gratuito, muitas vezes obrigando pessoas a passarem a noite aguardando a liberação de uma ficha para atendimento;

- Sistema de saneamento básico com tratamento individual, muitas vezes construídos fora das normas da Vigilância Sanitária do Município, o que pode colocar em risco a água do lençol freático que abastece a região;

O bairro do Rio Vermelho é o lugar escolhido por muitas pessoas que procuram uma melhor qualidade de vida, por isso qualquer ação deve ser bem pensada. O modelo “espontâneo” de urbanização no uso e ocupação do solo no bairro do Rio Vermelho vem transformando o espaço e a vida local de maneira a diminuir as qualidades naturais e a aumentar as dificuldades. Esse é o resultado esperado sem uma gestão eficaz do espaço pelos órgãos públicos.

Baseada nas teorias de Maslow e de Max-Neef, pode-se dizer que todo ser humano irá sempre procurar fixar-se num lugar que possa oferecer a ele a possibilidade de satisfazer suas necessidades, seguindo os princípios de uma hierarquia.

Analisando a qualidade de vida do bairro do Rio Vermelho, seguindo a teoria de Maslow, temos que:

- 1) O bairro do Rio Vermelho é um lugar bastante procurado por apresentar boas condições para a satisfação das necessidades fisiológicas, onde com relativa facilidade tem-se acesso a comida, abrigo, ar puro, entre outros;
- 2) Assim, satisfeitas estas necessidades básicas, as pessoas transferem suas demandas para cima (pirâmide das hierarquias), buscando segurança. Neste ponto, o bairro é carente, principalmente no que diz respeito à proteção contra ameaças, perigo, em consequência da ocupação desordenada que vem acompanhada da violência, do vandalismo (vale ressaltar que este item não foi apresentado como problema no questionário, na visão do pesquisador, por uma questão de valor). Com relação à segurança ao trabalho, começa a surgir no próprio bairro algumas opções, mas é ainda no Centro da cidade onde esta necessidade é satisfeita, aspirando em qualquer lugar, progredir na hierarquia;
- 3) Com relação às necessidades sociais, sabe-se que o bairro oferece hospitalidade aos moradores (nativos, antigos e novos), onde a amizade e a inclusão em grupos é perceptível. No entanto, com a vinda de novos moradores, novos valores vão sendo agregados, podendo sofrer alterações no modo de satisfazer essas necessidades;

- 4) Dessa forma então, quando a pessoa se torna satisfeita por ter adquirido aceitação e um lugar na organização, ela se interessará pela obtenção de um "status" especial no grupo; começando a sentir ambição e um desejo de se sobressair, de tal forma que possa ser distinguida por reconhecimento especial, satisfazendo as necessidades de estima;
- 5) Seguindo o princípio desta hierarquia, surge a necessidade de auto-realização, onde o ser humano focaliza os méritos intrínsecos do próprio trabalho e requer autonomia, vontade e oportunidade de correr riscos e liberdade para experimentar, levando-o a atividades inovadoras e criativas, maior ego-envolvimento e o investimento crescente do indivíduo em seu trabalho. Assim, o bairro do Rio Vermelho acaba sendo uma boa opção aos moradores que se lançam a atingir metas e lutar por seus objetivos, oferecendo condições de um novo recomeço, caso algo dê errado na busca de suas necessidades.

Analisando a qualidade de vida do bairro do Rio Vermelho, seguindo a teoria de Max-Neef, onde as necessidades humanas se interrelacionam e se complementam, temos que:

- 1) Na categoria existencial, que está relacionada às necessidades de ser, fazer, ter e interagir, o Rio Vermelho permite ao morador a reflexão sobre seu potencial e suas fraquezas, conscientizando-se sobre a realidade da sua sociedade;
- 2) A categoria axiológica está relacionada com a necessidade de subsistência, proteção, afeto, compreensão, participação, repouso, criação, identidade e liberdade. O bairro apresenta boas perspectivas para a satisfação dessa necessidade.

6.3 – AS CARACTERÍSTICAS PECULIARES DO BAIRRO

O bairro do Rio Vermelho apresenta peculiaridades que o diferem dos demais bairros da Ilha de Santa Catarina. Trata-se de um bairro quase que exclusivamente residencial, com baixa densidade demográfica e que reúne características de um lugar do “interior”. Rio Vermelho é o lugar onde as relações de vizinhança são bastante fortes; lugar onde praticamente todos se conhecem, onde muitos têm laços de parentesco; lugar onde a rua é usada como uma extensão do quintal; lugar onde os homens se encontram e jogam nos “botecos”; lugar onde vivem-se as tradições culturais: desfile de carnaval, festas

religiosas com suas procissões; entre outras características. É um único bairro, que apresenta localidades com características, qualidades e deficiências próprias, que pode ser observado nas respostas dos questionários (Anexo I).

Trata-se também de um lugar que mantém seus recursos naturais preservados. Reúne num mesmo local: montanhas, dunas, cachoeiras, rios, lagoa e praia. A praia por fazer parte do parque Florestal do Rio Vermelho não apresenta edificações e mantém-se praticamente livre da poluição.

De um modo geral, o bairro tem uma identidade cultural e ambiental bastante forte, que lhe conferem características de um lugar único, diferente e especial dentro da Ilha de Santa Catarina.

CAPÍTULO 7

RECOMENDAÇÕES E CONCLUSÕES

7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

7.1 – CONSIDERAÇÕES GERAIS

O mais importante é perceber que o bairro do Rio Vermelho deve ser pensado não mais como um lugar de Exploração Rural, mas sim como um lugar em acelerada urbanização. Qualquer processo de desenho urbano ou projeto para o futuro deve ter a participação efetiva da população local, pois é ela que está construindo seu espaço e que vai vivenciá-lo, com suas dificuldades e facilidades.

Essas discussões sobre as questões de Planejamento Urbano com toda a sociedade, significa um grande avanço, na medida em que este exercício de cidadania reflete a vontade popular de opinar, de forma construtiva, na gestão da cidade, numa atitude moderna e participativa.

A comunidade está iniciando o processo de organização, os moradores estão começando a descobrir o que é ser cidadão, a lutarem por seus direitos. Existem na região grupos organizados preocupados em melhorar a qualidade de vida da população. Algumas associações de moradores se fazem presentes, são elas: Associação de Moradores do Rio Vermelho, Associação dos Moradores do Travessão, Associação de Moradores do Conjunto Habitacional do Muquém, Movimento pela qualidade de vida do Rio Vermelho, além das associações das Igrejas. Estes grupos organizados vêm atuando de modo a conscientizar as pessoas sobre a importância de manter o bairro em boas condições de vida.

É necessário um redesenho urbano que parta das realidades presentes, capaz de antecipar o futuro, de forma a ir assimilando as iniciativas pontuais da população. Recuperar a identidade do lugar implica em reconhecer sua particularidade contextual, envolvendo formas, usos e valores construídos, por um processo histórico coletivo e específico.

7.2 – CONCLUSÕES

Sem dúvida, a indústria do turismo e a busca da tão comentada qualidade de vida de Florianópolis apresentada na mídia, vêm atraindo grande quantidade de pessoas, possivelmente novos moradores e/ou turistas, que chegam à Ilha de Santa Catarina na perspectiva de melhorar de vida: buscam emprego, moradia digna, tranqüilidade, conforto, entre outras coisas.

No entanto, ao chegar a Florianópolis deparam com uma realidade diferente. As pessoas com poucas condições financeiras esbarram com um grande problema: o alto valor da terra que os obrigam a morar afastados do centro, ou em morros da cidade, onde a disputa pela sobrevivência é cruel, muitas vezes ligada à violência urbana. Grande parcela desta população também vê o bairro do Rio Vermelho como uma opção de recomeço de vida. Morando no interior da ilha, podem adquirir terrenos em condições mais acessíveis. E esta aparente facilidade em adquirir terras, possibilitando a moradia próxima à praia, numa cidade com alta qualidade de vida, contribuiu consideravelmente para o desenho urbano atual da localidade.

De um modo geral, o processo de ocupação do solo nos balneários da Ilha tem se dado desprovida de planejamento, ou melhor, os instrumentos legais existem, mas acabam na contradição de um processo que envolve a sua aplicabilidade ou não. A inadequação do uso e ocupação do solo, também diz respeito à falta de fiscalização e a uma proposta de educação ambiental no sentido de uma maior conscientização às pessoas sobre o que seria viver numa sociedade ecologicamente urbanizada, garantindo um desenvolvimento sustentado.

Assim, temos hoje situações em que ecossistemas naturais são colocados em risco, ameaçando assim a própria qualidade do turismo como forma de lazer e atividade lucrativa. Paralelamente, tem-se gerado problemas relacionados à circulação, e abastecimento de água e energia, já habituais na Ilha de Santa Catarina, principalmente no verão, alta estação do turismo local.

O desenvolvimento dos balneários vizinhos ao bairro do Rio Vermelho e a criação de alguns equipamentos nestes, proporcionou a urbanização acelerada do bairro que não respeita a legislação em vigor. Torna-se necessário à elaboração de uma legislação de proteção ao meio ambiente e ecossistemas existentes, antes que este “ainda paraíso” se torne um local turístico já degradado como “Ingleses e Canasvieiras”. Além da legislação, deve-se pensar em definir as áreas que deverão ser protegidas, permitindo ou não sua ocupação urbana.

Na verdade, nos dias atuais, praticamente em toda a Ilha de Santa Catarina desenvolve-se um turismo baseado na exploração do meio-ambiente, onde a ação do homem vem ameaçando esse “ainda paraíso”. Faz-se necessário mudar o modo de fazer turismo, pois o empresariado local visando o lucro imediato, prioriza a exploração do turismo ao invés do investimento duradouro na própria atividade.

A intenção da escolha do tema foi tentar compreender a realidade do ordenamento espacial que envolve toda a malha urbana do bairro do Rio Vermelho, bem como entender os motivos que contribuíram para o desenho urbano do bairro. Realmente trabalhar esta questão é um grande desafio, pois a realidade é bem mais complexa do que se imagina, onde de um lado tem-se às leis e práticas de urbanização, e de outro tem-se o fato concreto que muitas vezes apresenta-se numa situação caótica, exigindo uma atitude dos planejadores e pensadores de uma forma geral.

O bairro do Rio Vermelho vem passando por uma transformação em sua paisagem ao longo dos anos, intensificada nos últimos 15 anos, influenciada sobretudo pela melhoria nas condições da circulação, ou melhor pelo asfaltamento da Rodovia João Gualberto Soares.

Na região de estudo observou-se que parte da população nativa vive em função do turismo, seja alugando suas casas, seja atuando na prestação de serviços, incluindo o pequeno e médio comércio. Esta interação econômica expõe a população nativa a hábitos e culturas variadas, afetando e alterando os padrões culturais locais. A organização do espaço vem recebendo interferências da atividade turística, os caminhos tradicionais

cederam lugar às ruas e avenidas de padrão de circulação urbana, mesmo que fisicamente continuem como caminhos estreitos.

Estes novos moradores trazem consigo novas culturas e hábitos diferentes. A diversificação da população vem ocasionando modificações no estilo de vida do nativo e o conseqüente desprezo da cultura local. Com a vinda de novos moradores, novos valores são infiltrados na comunidade ocasionando o esquecimento da cultura tradicional. Um passeio pelo bairro possibilita observar a existência de um choque cultural intenso. São velhas tradições convivendo com novos hábitos: Farra-do-boi x Tai Chi; Dominó nos botecos x Bate-papo na internet.

Mesmo que isso seja inerente ao “progresso”, gera conflitos importantes tanto para os nativos como para os novos moradores. Os nativos, pouco se beneficiam com as inovações, pois muitos não tem acesso por falta de dinheiro ou conhecimentos. Os novos moradores, na maioria vindos de cidades do interior, também buscam a “tranqüilidade”, que na consciência coletiva significa, um bairro sem muito movimento, porém com segurança.

Cabe aqui salientar sobre a necessidade de uma maior conscientização por parte da população, afim de que se viva o tempo presente, aproveitando tudo que a modernização proporciona, sem o esquecimento dos valores culturais que fizeram e ainda fazem parte da história do Rio Vermelho.

Percebe-se ainda no bairro que os recursos naturais vem enfrentando problemas em função da utilização dos mesmos por parte do homem. É lógico que o aumento da população sem a infra-estrutura necessária acaba por poluir a água e o solo. Ainda que não tenha sido objeto de análise aprofundada nesta pesquisa, um passeio pelo bairro faz-nos deparar com:

- A poluição das águas; o extermínio da mata ciliar dos rios causando erosão e provocando o assoreamento da Lagoa, destruindo o habitat dos muitos peixes que não se adaptam a essa quantidade de terra no fundo da lagoa; perda de muitas espécies de aves e mamíferos; diminuição das reservas de água potável em função dos desmatamentos e contaminação com esgotos.

- A ocupação que está surgindo nos últimos anos principalmente próximo a área das dunas e nos morros. Além de causar impacto ambiental, acaba agredindo a paisagem natural e dificultar o acesso ao parque, acaba poluindo o lençol freático e causando impacto ao ecossistema de restinga, que é repouso de pássaros (no caso das dunas).

Cabe aqui salientar da importância de ouvir a comunidade local, pois os moradores são os verdadeiros agentes da construção e evolução do espaço. Para qualquer atuação no ambiente urbano devem ser considerados os aspectos físicos da área, bem como seu contexto cultural, social, econômico e político. Na tentativa de contribuir na melhoria do desenho urbano do bairro do Rio Vermelho, visando à qualificação do mesmo, procura-se com esta pesquisa caracterizar a atual situação do Uso (funções, atividades) do Solo na região. O grau de adequação do Uso do Solo urbano define a “qualidade do ambiente” em termos de funcionalidade e salubridade. A sociabilidade, outra qualidade importante de um ambiente urbano, não foi abordado nessa pesquisa por falta de tempo.

Concluimos que um planejamento só é viável se partir do conhecimento da realidade e com base nesse conhecimento definir as bases de intervenção nessa realidade. Conhecer a realidade, permite a tomada de decisões mais precisas tanto no processo de planejamento, como na própria gestão urbana, auxiliando com maior eficiência no desenvolvimento sustentado do bairro.

7.3 – RECOMENDAÇÕES

Importante seria se a partir desse estudo, este tema (evolução urbana) tivesse continuidade, possibilitando assim a construção de um maior conhecimento sobre o processo de desenvolvimento urbano das localidades turísticas, principalmente dos bairros da Ilha de Santa Catarina. Dessa forma seria possível a identificação da cultura e dos costumes locais, criando uma identidade própria que deve ser considerada no momento da definição de políticas para o desenvolvimento urbano e turístico na Ilha de Santa Catarina.

Pouco se tem estudado sobre a evolução urbana recente nas cidades brasileiras de forma mais aprofundada, necessitando este tema de uma maior valorização, haja vista que envolve a maioria da sociedade brasileira, pois a urbanização é um fenômeno crescente.

As análises e estudos sobre o bairro do Rio Vermelho devem continuar, a fim de uma maior compreensão da localidade, servindo como base para futuras intervenções urbanísticas na região, que necessita de um plano diretor específico. Uma sugestão é aprofundar a qualificação urbana visando:

- a) Identificar os traços característicos da identidade cultural e ambiental;
- b) Definir diretrizes para manutenção desses traços.

A transformação espacial do bairro do Rio Vermelho é gritante e preocupante, e faz-se necessário uma atenção especial. Ficar observando todo o crescimento sem nenhuma intervenção ou orientação, talvez seja o maior erro do Poder Público Municipal. Que esse trabalho possa ser um alerta para todos os que estão preocupados com o desenvolvimento urbano na Ilha de Santa Catarina.

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Sueli Amália. Por um ecodesenvolvimento integral. Notas de aula da disciplina Conservação dos Recursos Naturais (Arquitetura e Urbanismo – UFSC).1994

ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete Terezinha. Rio Vermelho no seu vir-a- ser cidade: estudo da dinâmica da organização espacial. Dissertação de Mestrado USP, 1992.

BARBETTA, Pedro Alberto. Estatística Aplicada às Ciências Sociais. Florianópolis: Editora da UFSC, 2001.

BARDET, Gaston; O Urbanismo; Campinas, São Paulo, Ed. Papirus; 1990.

BOFF, Leonardo. Ecologia, Mundialização e Espiritualidade. São Paulo; 2ª. edição; Editora Ática, 1993.

CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. Código de Obras e Edificações – Lei Complementar nº 060/2000.

CAMPOS, Nazareno José de; Terras comunais na Ilha de Santa Catarina; Florianópolis, Ed. da UFSC; 1991.

CASTELUCCI, Amilton Higino. Análise da distribuição especial de equipamentos de educação na Ilha de Santa Catarina – Sul do Brasil. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Produção - UFSC; Florianópolis, 2003.

CECCA; Uma cidade numa ilha: relatórios sobre os problemas sócio-ambientais da Ilha de Santa Catarina; Florianópolis; Insular; 1997.

CHOAY, Françoise; O Urbanismo. Utopias e Realidades. Uma Antologia; São Paulo; Editora Perspectiva; 1979.

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DO EXTREMO SUL (Brasil); O turismo em Santa Catarina; Paulo Fernando de Araújo Lago: direção; Florianópolis; CODESUL; 1970.

CONSTITUIÇÃO 1988. República Federativa do Brasil, Brasília.

CORREA, Roberto L. A Rede Urbana. São Paulo – Ed. Ática, 1989.

CORREA, Roberto Lobato. O Espaço Urbano; Série Princípios. São Paulo, Ed. Ática SA; 1989.

COSTA, L.C. Aspectos Político-Administrativos do Planejamento Urbano, In:Planejamento Urbano em Debate, Org.: TOLEDO, A.H.P. e CAVALCANTI, M., Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, p. 79-87, 1977.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE INFRA-ESTRUTURA (DEINFRA).
Departamento de Engenharia de Tráfego. Florianópolis

ESTATUTO DA CIDADE – Lei nº 10.257 / 2001

FERNÁNDEZ, Lúcia Inês Teixeira. A Rodovia Interpraia e a Dinâmica Urbana do bairro da Barra / Balneário Camboriú-SC. Um estudo de caso. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil - UFSC; Florianópolis, 2002.

FERRARI, Celson. Curso de Planejamento Municipal Integrado. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1983.

FERREIRA, Aurélio; Dicionário da Língua Portuguesa; -2000

FERREIRA, Francisco C. Turismo e desenvolvimento urbano. Avaliação do impacto sócio-ambiental da atividade turística na Ilha de Santa Catarina. Estudo de caso do projeto Jurerê Internacional. (Dissertação de Mestrado em Sociologia Política - UFSC) Florianópolis, 1992.

FERREIRA, Sérgio Luiz. O Banho de Mar na Ilha de Santa Catarina (1900 – 1970). Dissertação de Mestrado em História. Florianópolis, 1994.

GUEDES JUNIOR, Alexandre. Mapeamento Hidrogeológico da Ilha de Santa Catarina utilizando goeprocessamento. (Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil – UFSC); Florianópolis, 1999.

GODOY, Mônica Moraes. Áreas legalmente protegidas na Ilha de Santa Catarina: Legislação ambiental incidente e realidade – um paralelo. (Dissertação de Mestrado em Engenharia de Produção – UFSC); Florianópolis, 2003.

HOCHHEIM, Norberto. Cadastro Técnico Urbano. Apostila Didática. Engenharia Civil – PPG-UFSC, Florianópolis, 1996.

HOGAN, Daniel Joseph (orgs.) Dilemas socioambientais e desenvolvimento sustentáveis. São Paulo - Campinas; Editora da Unicamp, 1992

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS. Plano Diretor do Distrito Sede; Florianópolis; IPUF; 1997.

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS. Plano Diretor dos Balneários; Florianópolis; IPUF; 1985.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Mapas e Censos Demográficos.

IPUF / PMF e ARQ/ UFSC. Oficina de Desenho Urbano de Florianópolis (Anais). Florianópolis, 1996.

KOHLSDORF, Maria Elaine; Breve história do espaço urbano como campo disciplinar; in O Espaço da Cidade, Contribuição e Análise Urbana; Editora Projeto; São Paulo; 1985.

LAGE, B.H.G; e **MILONE, P.C.** Economia em turismo: uma análise de suas influências sobre o comportamento dos consumidores. Tese. São Paulo, 1988.

LAKATOS, Eva Maria; **MARCONI, Maria de Andrade.** Fundamentos de Metodologia Científica. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LOWE, Márcia D. O Planejamento das Cidades. In: Qualidade de Vida, 1992 – Salve o Planeta. São Paulo; Editora Globo, 1992.

LUPI, João e LUPI, Suzana. São João do Rio Vermelho. Porto Alegre; gráfica Grafouse, s/d.

MASLOW, A. H. Uma teoria da motivação humana. In: **BALCÃO, W.F.** e **CORDEIRO, L.L.** O Comportamento na empresa: uma antologia. Rio de Janeiro: FGV, 1975.

MAX-NEEF, Manfred. Human Scale Development. Development Dialogue, Apex press, paperback. New Edition. 1991.

MENEZES, Deise Fátima. A trajetória sócio-econômica da comunidade do Rio Vermelho. Trabalho de Conclusão do Curso de Economia UFSC. Florianópolis, 1999.

MORAN, Emílio F. A Ecologia Humana das Populações da Amazônia. Rio de Janeiro: Petrópolis; Vozes, 1990.

MORETTO NETO, Luis. A atividade turística e o desenvolvimento sustentável. Estudo de caso: O balneário de Ingleses e o projeto costa norte da Ilha de Santa Catarina. (Dissertação de mestrado em Geografia – UFSC). Florianópolis, 1993

OLIVEIRA, Sérgio Domingos de. Análises espaciais à gestão turística da Ilha de Santa Catarina. (Dissertação de mestrado em Engenharia de Produção – UFSC). Florianópolis, 2001.

ORTH, Dora Maria; Apostila Didática da Disciplina Gestão Urbana. Florianópolis, UFSC/CTC / ECV, 2002.

PELUSO JÚNIOR, Victor Antônio; Aspectos geográficos de Santa Catarina. Florianópolis: FCC Editora / Editora da UFSC, 1991.

PINTO, J.B. Planejamento Participativo, In.:Participação - Rito ou Prática de classe?, Org.: PINTO J.B., MARQUES, M.O., VALVERDE, A.H. e ARGUMEDO, M.A., UNIJUÍ, Ijuí, 1985 (p.13-60).

QUEIROZ, Ledenice Maria Burkoth. A Evolução do uso e ocupação do solo urbano em Cacupé – Ilha de Santa Catarina. Dissertação de mestrado em Engenharia de Produção Civil – UFSC; Florianópolis, 2003.

REGO NETO, Candido Bordeaux. A Integração de Geoindicadores e Reparcelamento do Solo na Gestão Ambiental Urbana. Florianópolis, 203. 229p. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção). UFSC, 2003.

ROCCA, Beatriz Maria Cambraia. Contribuição para a gestão de unidades de conservação, estudo de caso: Ilha de Santa Catarina – Brasil. (Dissertação de mestrado em Engenharia de Produção – UFSC). Florianópolis, 2002.

ROCHA NETO, João Mendes da. Reflexões sobre o turismo na atualidade (Artigos). Revista múltipla. Brasília, dezembro de 1998.

ROLNIK, Raquel. O que é cidade. São Paulo. Brasiliense, 1988.

SACHS, Ignacy. Ecodesenvolvimento: Crescer sem destruir. São Paulo: Vértice, 1986.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. A cidade como um jogo de cartas. Niterói: Universidade Federal Fluminense: EDUFF; São Paulo: Projeto Editores, 1988.

SILVA, José Afonso da. Direito Urbanístico Brasileiro. São Paulo: Helvética Editorial Ltda, 1997.

SPOSITO, Maria Encarnação. Capitalismo e Urbanização. 9ª. edição; São Paulo: Contexto, 1998.

UNESCO. Conferência Internacional sobre Meio Ambiente e Sociedade: Educação e Consciência Pública para a Sustentabilidade. Thessaloniki, 1997.

VÁRZEA, Virgílio; Santa Catarina - A Ilha; Ed. Lunardelli; Florianópolis; 1985.

VEIGA, Elaine Veras de. Memória Urbana. Ed. da UFSC e Fundação Franklin Cascaes; Florianópolis, 1993.

VELHO, Otávio. O Fenômeno Urbano. Rio De Janeiro, Zahar Editores, 1979.

ZIMMERMANN, Cláudio César. Análise da Ocupação Predial em Terrenos da Marinha utilizando técnicas de Sensoriamento Remoto. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil - UFSC; Florianópolis, 1993.

OUTRAS REFERÊNCIAS (INTERNET) - (Sites consultados)

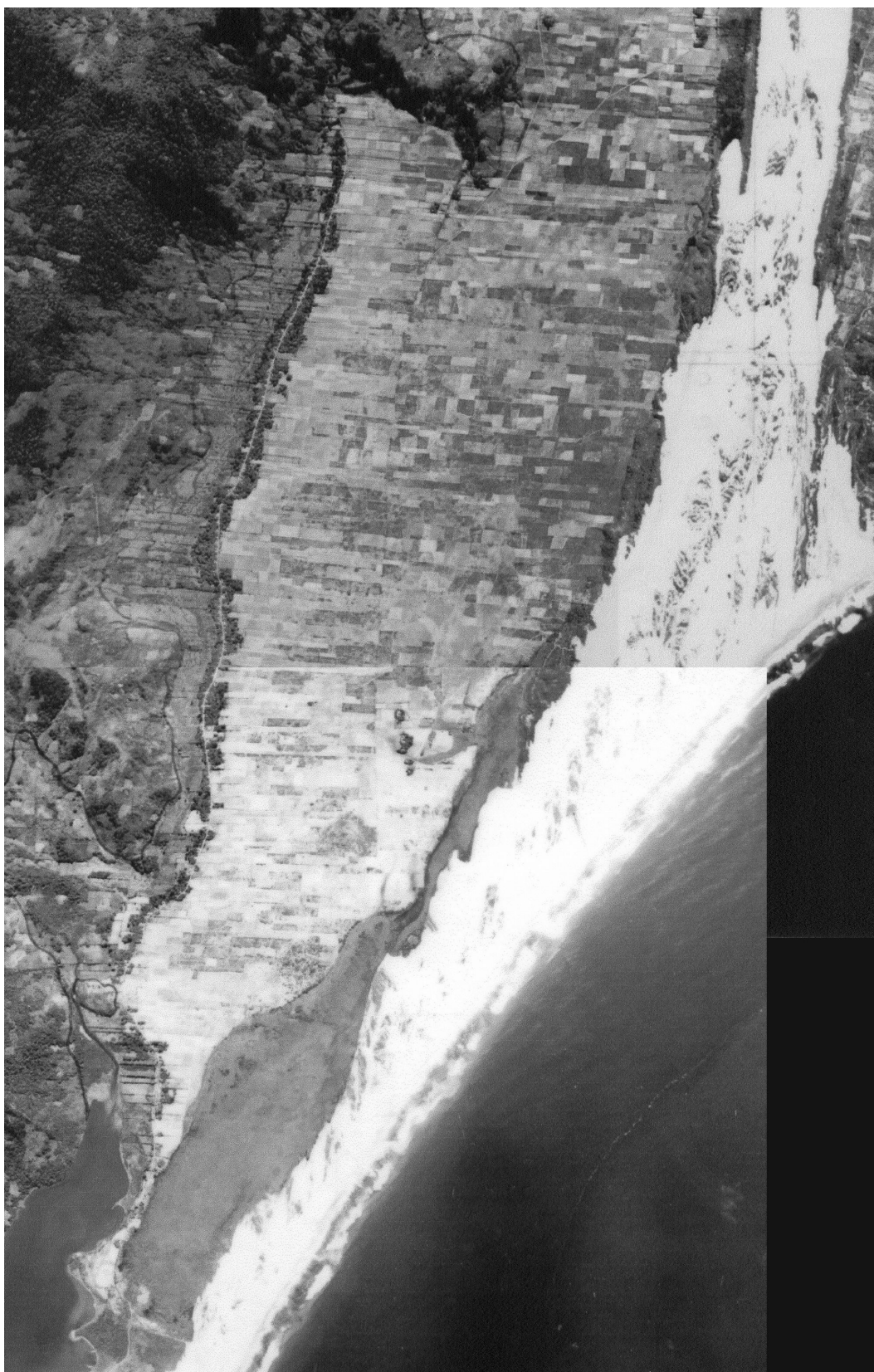
www.mma.gov.br/conama - Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA)

www.pmf.sc.gov.br - Prefeitura Municipal de Florianópolis

www.cmf.sc.gov.br - Câmara Municipal de Florianópolis

www.ipuf.sc.gov.br - Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF)

ANEXOS

Anexo A – Foto Aérea do Ano de 1957

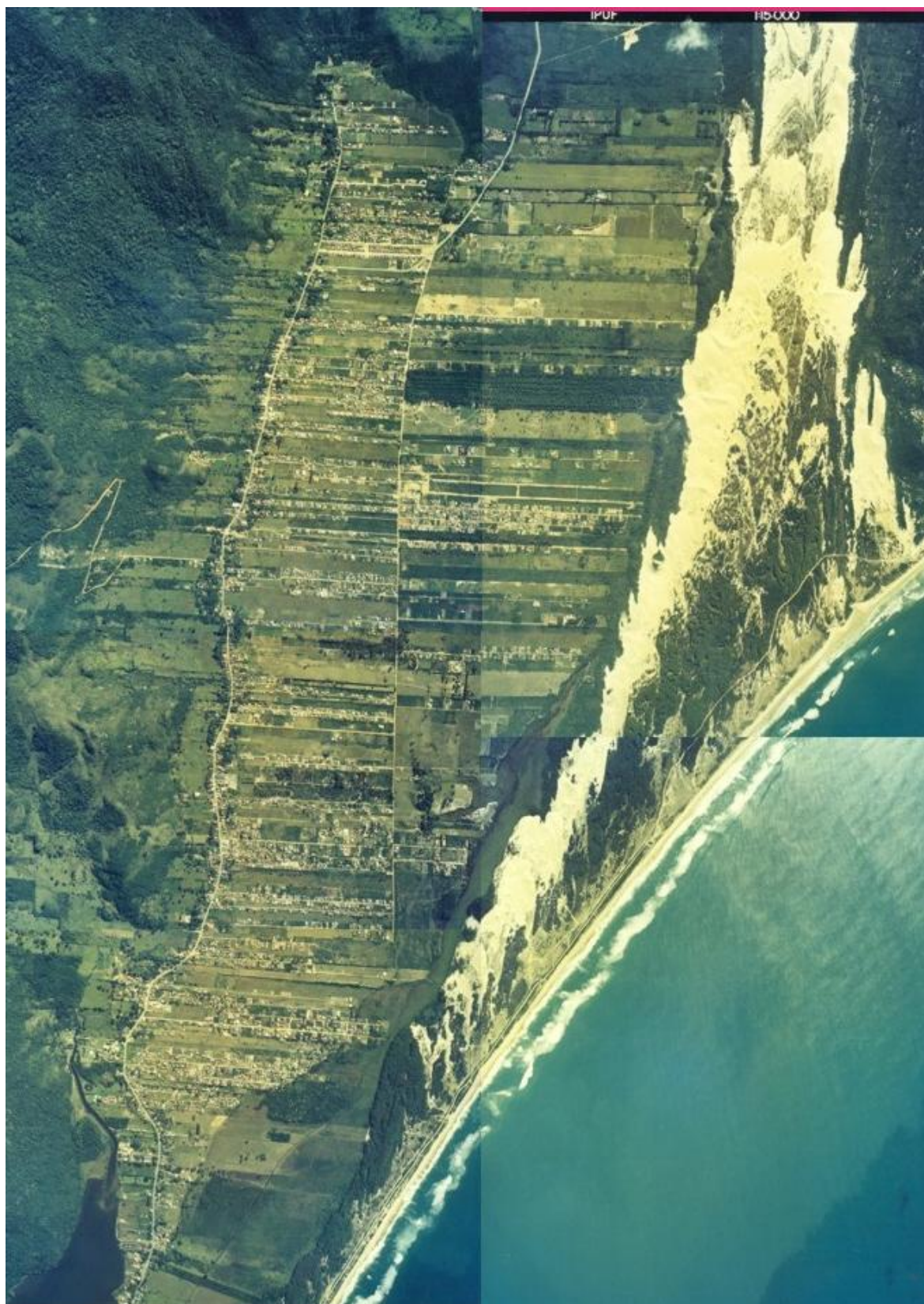
Fonte: IPUF / Escala de vôo 1:25.000 – Montagem: Dalma Menezes / 2004

Anexo B – Foto Aérea do Ano de 1977

Foto: IPUF / Escala de vôo 1:25.000 – Montagem: Dalma Menezes / 2004

Anexo C – Foto Aérea do Ano de 1994

Fonte: IPUF / Escala de vôo 1: 8.000 – Montagem: Dalma Menezes / 2004

Anexo D – Foto Aérea do Ano de 2002

Fonte: IPUF / Escala de vôo 1:15.000 – Montagem: Dalma Menezes / 2004

Anexo E – Leis de alteração do zoneamento (Plano Diretor dos Balneários)

LEI COMPLEMENTAR Nº 010/1997

ALTERA DISPOSITIVOS DA LEI 2193/85 E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Faço saber a todos os habitantes do município de Florianópolis que a Câmara de Vereadores aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º Os limites de ocupação para as Áreas Residenciais Predominantes Zero (ARP-0), constantes do anexo IV da Lei 2193/85 passam a vigorar da seguinte forma:

Lote Mínimo – 250,00 m²/ 128,00 m² (**)

Testada Mínima – 8,00 m

Nº Máximo de Pavimentos – 2

Índice de Aproveitamento Máximo – 1,0

Taxa Máxima de Ocupação – 5,0%

Densidade Bruta Máxima (Hab/Ha) – 265

(**) - Os lotes de 128,00 m² só poderão ser utilizados pelo poder público, e para a resolução de problemas sociais.

Art. 2º Aplicam-se nas ARP-0 previstas na Lei 2193/85, as normas da [Lei Complementar nº 001/97](#) referentes às ARP-0, a parcelamento do solo e urbanização específica.

Art. 3º Nos projetos de parcelamento do solo em ARP-0 o Órgão Municipal de Planejamento poderá adequar a localização e dimensionamento do zoneamento e sistema viário, para melhor adaptação às características do terreno e as finalidades do empreendimento.

Parágrafo Único – As vias locais internas das ARP-0 obedecerão as seguintes faixas de domínio mínimas:

Ciclovía – 3,00 m

Via de Pedestres – 3,00 m

Ciclovía + Passeio – 5,00 m

Via Preferencial de Pedestres – 6,00 m

Via de Mão Única – 12,00 m

Via de Mão Dupla – 14,00 m

Art. 4º Esta Lei Complementar entra em vigor na data da sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

DOE – 05.01.98

Prefeitura Municipal, em Florianópolis, em 17 de dezembro de 1997.

ANGELA REGINA HEINZEN AMIN HELOU
PREFEITA MUNICIPAL

LEI COMPLEMENTAR Nº 032/1998

ALTERA ZONEAMENTO APROVADO PELA LEI Nº 2193/85 E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Faço saber a todos os habitantes do Município de Florianópolis, que a Câmara de Vereadores aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica alterada para Área Residencial Predominante – 0 (ARP-0), parte da Área de Exploração Rural (AER), localizada à Rodovia João Gualberto Soares, UEP-73, Rio Vermelho Norte, conforme delimitação no mapa anexo, parte integrante desta Lei Complementar.

Parágrafo Único Para efeito de projetos de urbanização definida no “caput” deste artigo, aplicam-se os dispositivos da [Lei Complementar nº 010/98](#).

Art. 2º A área especificada no artigo anterior fica definida como de urbanização específica, para fins de implantação de conjunto habitacional popular destinado ao assentamento de população de baixa renda.

§ 1º Para efeitos de enquadramento no nível de baixa renda, considerar-se-á famílias com rendimento mensal até 8 (oito) salários mínimos.

§ 2º Para efeitos da Presente Lei Complementar, o conjunto habitacional popular deverá ter no máximo 200 (duzentas) unidades residenciais autônomas.

Art. 3º Antes da aprovação final, o projeto preliminar será submetido à anuência prévia do IPUF, FLORAM e a Secretaria Municipal da Saúde e Desenvolvimento Social, para atendimento das diretrizes urbanísticas, ambientais e sociais pertinentes.

Art. 4º Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação.

DOE – 07.01.99

Prefeitura Municipal, em Florianópolis, aos 30 de dezembro de 1998.

ANGELA REGINA HEINZEN AMIN HELOU
PREFEITA MUNICIPAL



ESTADO DE SANTA CATARINA
CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS
PALÁCIO DIAS VELHO

LEI COMPLEMENTAR Nº 116/2003

INCLUI INCISO NO ART. 11 DA LEI COMPLEMENTAR Nº 060/2000 E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Faço saber a todos os habitantes do município de Florianópolis, que a Câmara de Vereadores aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º Fica incluído inciso IV ao art. 11 da Lei Complementar nº 060/2000.

“IV - Declaração de posse do imóvel, com as características do mesmo, assinada pelo requerente com firma devidamente reconhecida.” *

Art. 2º Para aprovação de projeto e ou construção de residências unifamiliar, o imóvel deve atender o seguinte:

- a) consulta de viabilidade favorável;
- b) cópia do IPTU em nome do requerente;
- c) projeto arquitetônico para edificação residencial unifamiliar com mais de 70,00m², excluídos telheiros, canis, galinheiros e similares;
- d) o imóvel estar servido por via pública com denominação oficial.

Art. 3º O Município promoverá o Controle Urbanístico da Posse que consistirá na aprovação de loteamento, condomínio e desmembramentos de acordo com as normas urbanísticas estabelecidas no Plano Diretor com apresentação de respectivo título.

Parágrafo único - A expedição do alvará para execução previsto no artigo 3º fica condicionada à apresentação de parecer ambiental favorável emitido pelo órgão ambiental municipal.

Art. 4º Fica vedado a abertura de inscrições imobiliárias de parcelamento que não estejam aprovados pela Prefeitura Municipal.

Art. 5º Enquanto não forem elaborados planos específicos de rezoneamento, as Áreas de Exploração Rural (AER) remanescentes no interior das Zonas Urbanas dos Distritos de Florianópolis serão zoneadas como Áreas Residenciais Exclusivas - 5 (ARE-5).

§ 1º - Os limites das zonas urbanas a que se refere este artigo são os constantes no anexo I da Lei Complementar nº 040/99;

§ 2º - Excetuam-se do disposto no “caput” deste artigo as Áreas de Exploração Rural (AER) situadas ao longo de vias arteriais, numa profundidade de 100,00m (cem metros);



ESTADO DE SANTA CATARINA
CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS
PALÁCIO DIAS VELHO

§ 3º - Os parcelamentos do solo nessas zonas seguirão as normas da Lei Complementar nº 001/97.

Art. 6º O Órgão Municipal competente para efetuar a aprovação de Projeto e o Licenciamento da obra deverá obedecer o prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a contar da data do Requerimento protocolado, para expedição da documentação necessária.

Art. 7º Fica o Executivo Municipal autorizado a firmar convênio com escolas de formação técnica, visando a contratação de pessoal (bolsista) para auxílio, junto ao Órgão Municipal competente, na análise, fiscalização e agilização dos processos de aprovação de Projeto e licenciamento de obra.

Art. 8º Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação, ficando a Chefe do Poder Executivo autorizada a baixar os atos necessários para o cumprimento da presente Lei Complementar.

DOE – 22/05/2003

Florianópolis, aos 19 de maio de 2003.

ANGELA REGINA HEINZEN AMIN HELOU
PREFEITA MUNICIPAL

* Errata publicada no DOE de 10/06/2003: onde se Lê "TV – Declaração de propriedade do imóvel, ...", leia-se "TV - Declaração de posse do imóvel,..."



ESTADO DE SANTA CATARINA
CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS
PALÁCIO DIAS VELHO
GERÊNCIA DE DIGITAÇÃO

LEI COMPLEMENTAR CMF Nº 072/2004

REVOGA E ALTERA DISPOSITIVOS DA LEI
COMPLEMENTAR Nº 040/99.

O Presidente da Câmara Municipal de Florianópolis, no uso das atribuições que lhe confere o art. 58, §§ 5º e 7º da Lei Orgânica do Município de Florianópolis, promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Fica revogado o art. 3º da Lei Complementar nº 040/99, de 02/07/1999.

Art. 2º Os limites da zona urbana do Distrito de São João do Rio Vermelho, descritos no Anexo I a que se refere o art. 1º da Lei Complementar nº 040/99, passam a vigorar da seguinte forma:

“6 - Distrito de São João do Rio Vermelho:

ZONA URBANA:

Inicia na foz do rio Capivaras, na Lagoa da Conceição; por este rio sobe até a ponte na rua do Muquem; daí segue pelos seguintes logradouros: rua do Muquem, servidão Maria Aparecida da Silva Cabral (denominação não oficial), servidão Sem Denominação, servidão Dona Tomázia (denominação não oficial), rodovia João Gualberto Soares no sentido sudoeste até o caminho do Travessão; segue este último até seu final ao sul, incluída a área compreendida entre este caminho e os limites da Área de Preservação Permanente (APP) e do Parque Florestal delimitados no mapa 2 da Lei nº 2193/85; deste ponto continua pela cerca da Associação Catarinense de Medicina, e daí por linha seca até o Rio Vermelho; desce por este aproximadamente 2100 (dois mil e cem) metros; deste ponto vai em linha seca e reta no sentido oeste até a Lagoa da Conceição, por cuja margem segue em direção a foz do rio Capivaras, até o ponto inicial.”

Art. 3º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

DOE – 31/03/2004

Câmara Municipal de Florianópolis, em 29 de março de 2004.

**VEREADOR MARCÍLIO GUILHERME ÁVILA
PRESIDENTE**

Anexo F – Anexo Adequação das áreas (De acordo com o Plano Diretor vigente)

Anexo II - Tabela de Adequação de Usos às Áreas

Espécies de Uso	Peric.	Adequação às áreas									
		ARE	ARP	AMC	AMR	AMS	AS	ATE	ATR	APL	AER
1. Usos Residenciais											
1.1. Residenciais unifamiliares	NI	A	A	A	A	A	P	P	A	A	A
1.2. Condomínios residenciais unifamiliares	NI	A	T	P	P	P	P	P	T	P	P
1.3. Condomínios residenciais multifamiliares	NI	P(*)	A	A	P	T	P	P	A ¹	P	P
1.4. Hotéis	NI	P	T (2),(3)	A	T	A	P	A	A	T ² (3)	P
1.5. Hotéis-residência	NI	P	T (2),(3)	T	T	P	P	A	T	P	P
1.6. Hotéis de lazer	NI	P	P	P	P	P	P	A	A	T	T (3)
1.7. Motéis	I	P	P	P	P	P	A	P	P	P	T (2)
1.8. Albergues de turismo e paradores	NI	P	P	T	P	P	P	A	A	T	P
1.9. "Campings" e colônias de férias	I	P	P	P	P	P	P	A	T (3)	P	T (3)
1.10. Orfanatos, asilos e similares	NI	P	A	T	P	P	P	P	P	T	T
1.11. <i>Complexo turístico /esportivo/residencial</i> ³	-	P	A	T	P	P	P	A	A	P	P
2. Usos recreativos e esportivos											
2.1. Locais para recreação infantil	NI	A	A	A	A	A	P	A	A	T	T
2.2. Quadras para esportes, estádios, ginásios cobertos e similares	I	P	T (3)	P	T	T	T	A	A	P	T ⁴ (3)(7)
2.3. Quadras para esportes e piscinas	I	T	A	T	A	A	T	A	A	P	P
2.4. Locais para lazer noturno, salões de baile, boates e similares	I	P	P	A	A	T	T	A	T (2)	P	T ⁴ (3)(7)
2.5. Sedes sociais de clubes e associações, salas de jogos em geral	I	P	T	A	A	T	P	A	A	P	T 3
2.6. <i>Complexos de lazer / complexos de múltiplo uso</i> ⁵	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	T (3)(7)
3. Usos de Saúde											
3.1. Clínicas, ambulatórios, laboratórios e similares	I	P	T	A	T	T	P	T	P	P	P
3.2. Postos de saúde, hospital e casas de saúde em geral	I	P	A	T	T	P	P	P	P	T(3)	P
4. Usos Educacionais											
4.1. Creches, jardins de infância, pré-escolar, escolas de primeiro grau	NI	A	A	A	A	A	P	P	T	P	P
4.2. Escolas de segundo grau, escolas especiais, profissionalizantes ou superiores	I	P	T	A	T	A	P	P	T	P	T
4.3. Centros de assistência e promoção social	NI	P	T	A	A	A	T	P	P	P	P
5. Usos Culturais											
5.1. Salas públicas, museus, galerias, bibliotecas, centros culturais, auditórios, centros de convenções, teatros, cinemas e similares	NI	P	P	A	T	T	P	A	T	P	P
6. Usos de culto											
6.1. Igrejas, templos, centros espíritas e similares	I	P	A	A	A	A	T	P	T	P	T
7. Usos Comerciais											
7.1. Comércio vicinais (armazéns, açougues, fruteiras, bares, mercearias, mini-mercados, farmácias, jornais/revistas, padarias, etc.)	NI	P	A (5),p	A	A	A	P	T (3)	A (5),p	P	T p
7.2. Varejistas em geral (lojas, magazines, livrarias, floristas, bufiques, etc.)	NI	P	Tm (2)(5)	A	A	T	P	T m	T (2)	P	T (5),p
7.3. Supermercados, galerias e centros comerciais	NI	P	T (2)(8)	A (8)	T (2)(8)	T (2)(8)	P	P	T (2)(8)	P	P

1. Nova redação dada pelo art. 1º da Lei 3637/91.

2. Nova redação dada pela Lei 3636/91.

3. Uso e adequação às áreas incluídos pelo art. 1º da Lei 3819/92. Definições e características dos complexos de múltiplo uso, v. art. 2º e 5º ao 9º da mencionada lei.

4. Nova redação dada pelo art. 1º da Lei 4261/93.

5. Uso e adequação à AER incluídos pelo art. 1º da Lei 4261/93.

Anexo II - Tabela de Adequação de Usos às Áreas (Cont.)

Espécies de Uso	Peric.	Adequação às áreas									
		ARE	ARP	AMC	AMR	AMS	AS	ATE	ATR	APL	AER
7.4. Varejista de produtos perigosos (explosivos, inflamáveis, tóxicos corrosivos ou radioativos)	PE	P	P	T p	T p	T p	A	P	P	P	P
7.5. Atacadista e depósitos em geral	I	P	P	P	A	A	A	P	P	P	P
7.6. Atacadista e depósitos de produtos perigosos (explosivos, inflamáveis, tóxicos, corrosivos ou radioativos)	PE	P	P	P	P	P	A	P	P	P	P
7.8. Centros comerciais ou "shoppings" ^{6,7}			T ⁷	T ⁷		T ⁷	T ⁷		T ⁷		T ⁸ (3)(7)
8. Usos de Serviços											
8.1. Serviços vicinais (oficinas de pequenos reparos, jardineiros, encanadores, eletricitas, etc.)	NI	P	A (5)p	A	A	A	P	P	T _p (2)(5)	P	P
8.2. Serviços pessoais (cabeleiros, alfaiates, costureiras, massagistas, saunas, sapateiros, etc.)	NI	P	T (5)p	A	T (5)p	T (5)p	P	A	T _p (2)(5)	P	T (7)m
8.3. Serviços de alimentação (bares, lanchonetes, sorveterias, confeitarias e cantinas, ⁸	NI	P	T (2)(5) m	A	T _m	A	P	A	A	T _m	P
8.3.1 Restaurantes ⁸	NI	P	T _m (2)(5)	A	T _m	A	P	A	A	T _m	T ⁹ (3)(7) g
8.4. Serviços profissionais (escritórios, consultórios/estúdios de profissionais autônomos e liberais)	NI	T (1)p	T (5)p	A	T	A	P	T (5)p	T (5)p	T (1)p	P
8.5. Serviços financeiros e administrativos (bancos, financeiras, escritórios de administração pública e privada, etc.)	NI	P	P	A	T	T	P	T (3)m	P	P	P
8.6. Serviços de manutenção em geral (consertos de eletrodomésticos, instrumentos e aparelhos em geral)	I	P	T (5)p	A	A	A	A	P	P	P	P
8.7. Serviços de manutenção que utilizem processos galvanotécnicos ou para cobertura de superfícies metálicas de pintura)	NO	P	P	P	T _m	T _m	A	P	P	P	P
8.8. Serviços de manutenção do tráfego rodoviários (oficinas mecânicas, guinchos, etc.)	I	P	P	P	A	A	A	P	P	P	T (7)m
8.9. Postos de abastecimento de combustíveis e borracharias	NO	P	T _m (2)(8)	T (8)	A (8)	A (8)	A (8)	P	T _m (2)(8)	P	T (7)(8)
8.10. Estacionamentos e garagens comerciais	I	P	T ⁹ (3)(4)	A(4)	T(4)	T(4)	A	T(4)	P	P	A ¹⁰
8.11. Garagens de frotas e transportadoras	I	P	P	P	T	A	A	P	P	P	A ¹¹
9. Usos Industriais											
9.1. Indústrias Não Incômodas	NI	P	T (3)m	T _m	A _p	A _p	A _m	P	P	P	T _p
9.2. Indústrias Incômodas	I	P	P	P	T _m	T _m	A _p	P	P	P	T _p
9.3. Indústrias Nocivas	NO	P	P	P	P	P	T _p	P	P	P	P
9.4. Indústrias Perigosas	PE	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
10. Usos Rurais											
10.1. Construções com finalidades rurais		P	P	P	T	P	P	P	P	P	A

6. Particularmente os grandes centros comerciais ou "shoppings" tiveram adequação à AER alterada pelo art. 1º da Lei 4261/93. O enquadramento de uma edificação como "shopping" está regulamentado pelo art. 4º da Lei 2433/86.

7. Os "shoppings" passaram a ser tolerados em ARP, AMC, AMS, AS e ATR pela Lei 2433/86, subentendendo-se, para implantação, aos condicionantes por ela relacionados e aos demais limites de ocupação da presente lei.

8. Os restaurantes, especificamente, tiveram adequação de uso à AER alterada pelo art. 1º da Lei 4261/93. Achamos conveniente a inclusão de um sub-ítem na tabela, para melhor destaque da alteração e da supressão do uso restaurante em parte do item 8.3, conf. art. já citado.

9. Nova redação dada pelo art. 1º da Lei 4959/96

10. Nova redação dada pelo art. 1º da Lei 6900/95.

11. Nova redação dada pelo art. 1º da Lei 4830/96, que alterou redação dada pelo art. 1º da Lei 4261/93.

Anexo J – Dados do Deinfra (Evolução dos Acidentes)

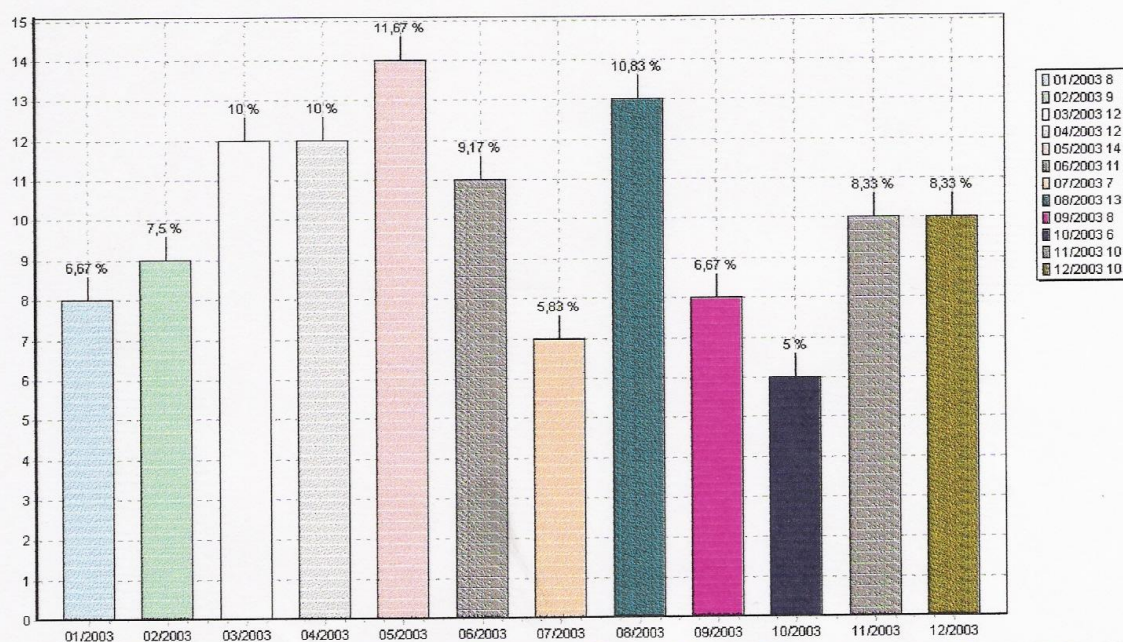


ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRA-ESTRUTURA
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE INFRA-ESTRUTURA
Gerência de Engenharia de Tráfego

EVOLUÇÃO DA QUANTIDADE DE ACIDENTES

Período: 01/01/2003 a 31/12/2003 Situação do BOAT: Impressão Definitiva & Cadastramento e Correção
Rodovia: SC406 Trecho: 1-Entr. SC403 (Ingleses) - Barra da Lagoa

Mês/Ano	Quantidade	Percentual
Janeiro/2003	8	6,67%
Fevereiro/2003	9	7,5%
Março/2003	12	10%
Abril/2003	12	10%
Maio/2003	14	11,67%
Junho/2003	11	9,17%
Julho/2003	7	5,83%
Agosto/2003	13	10,83%
Setembro/2003	8	6,67%
Outubro/2003	6	5%
Novembro/2003	10	8,33%
Dezembro/2003	10	8,33%
Total	120	



ACT - Acidentes de Trânsito

Página: 3 de 6

Emitido em : 03/09/2004 - 16:21:06

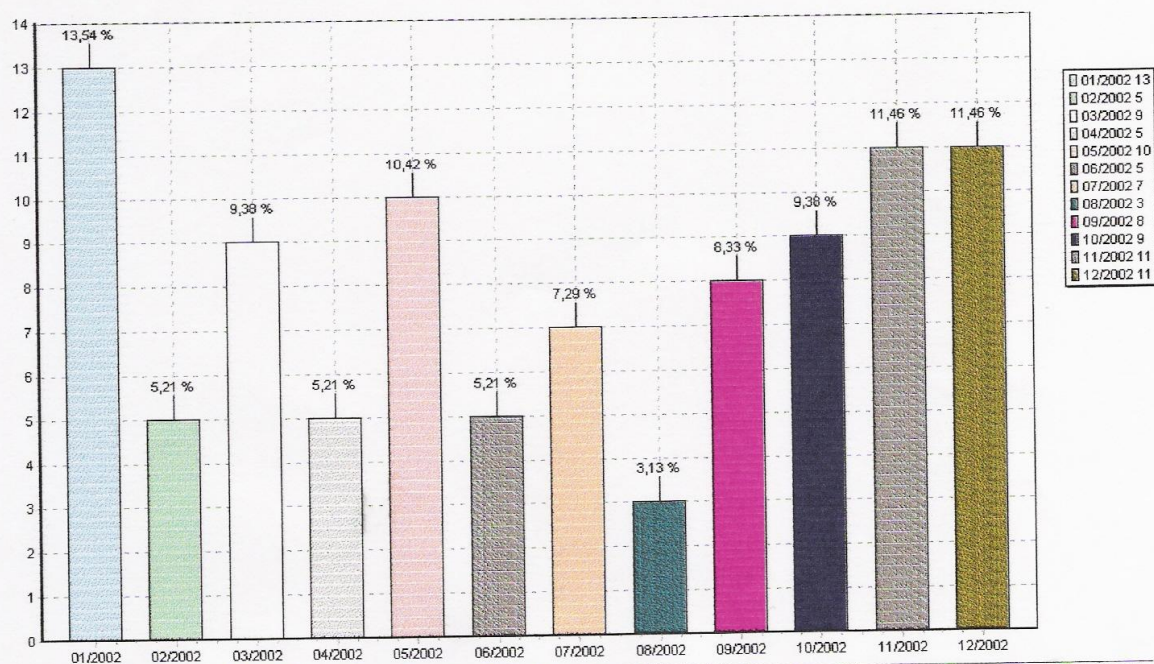


ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRA-ESTRUTURA
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE INFRA-ESTRUTURA
Gerência de Engenharia de Tráfego

EVOLUÇÃO DA QUANTIDADE DE ACIDENTES

Período: 01/01/2002 a 31/12/2002 Situação do BOAT: Impressão Definitiva & Cadastramento e Correção
Rodovia: SC406 Trecho: 1-Entr. SC403 (Ingleses) - Barra da Lagoa

Mês/Ano	Quantidade	Percentual
Janeiro/2002	13	13,54%
Fevereiro/2002	5	5,21%
Março/2002	9	9,38%
Abril/2002	5	5,21%
Maió/2002	10	10,42%
Junho/2002	5	5,21%
Julho/2002	7	7,29%
Agosto/2002	3	3,12%
Setembro/2002	8	8,33%
Outubro/2002	9	9,38%
Novembro/2002	11	11,46%
Dezembro/2002	11	11,46%
Total	96	



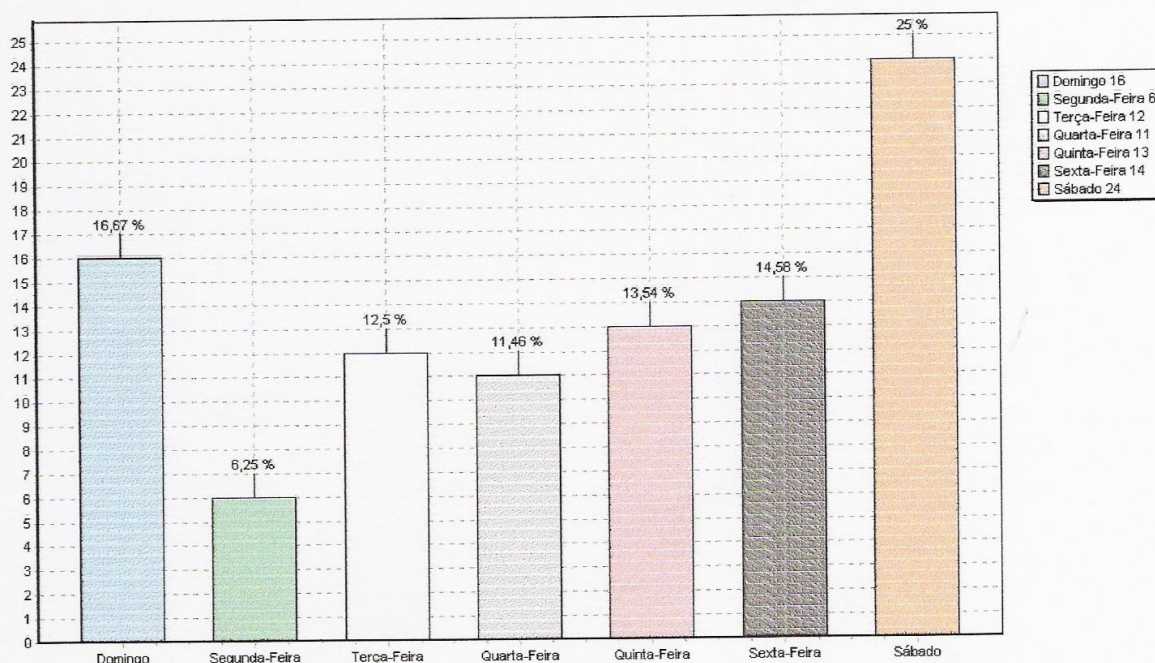


ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRA-ESTRUTURA
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE INFRA-ESTRUTURA
Gerência de Engenharia de Tráfego

QUANTIDADE DE ACIDENTES POR DIA DA SEMANA

Período: 01/01/2002 a 31/12/2002 Situação do BOAT: Impressão Definitiva & Cadastramento e Correção
Rodovia: SC406 Trecho: 1-Entr. SC403 (Ingleses) - Barra da Lagoa

Dia da Semana	Quantidade	Percentual
Domingo	16	16,67%
Segunda-Feira	6	6,25%
Terça-Feira	12	12,5%
Quarta-Feira	11	11,46%
Quinta-Feira	13	13,54%
Sexta-Feira	14	14,58%
Sábado	24	25%
Total	96	



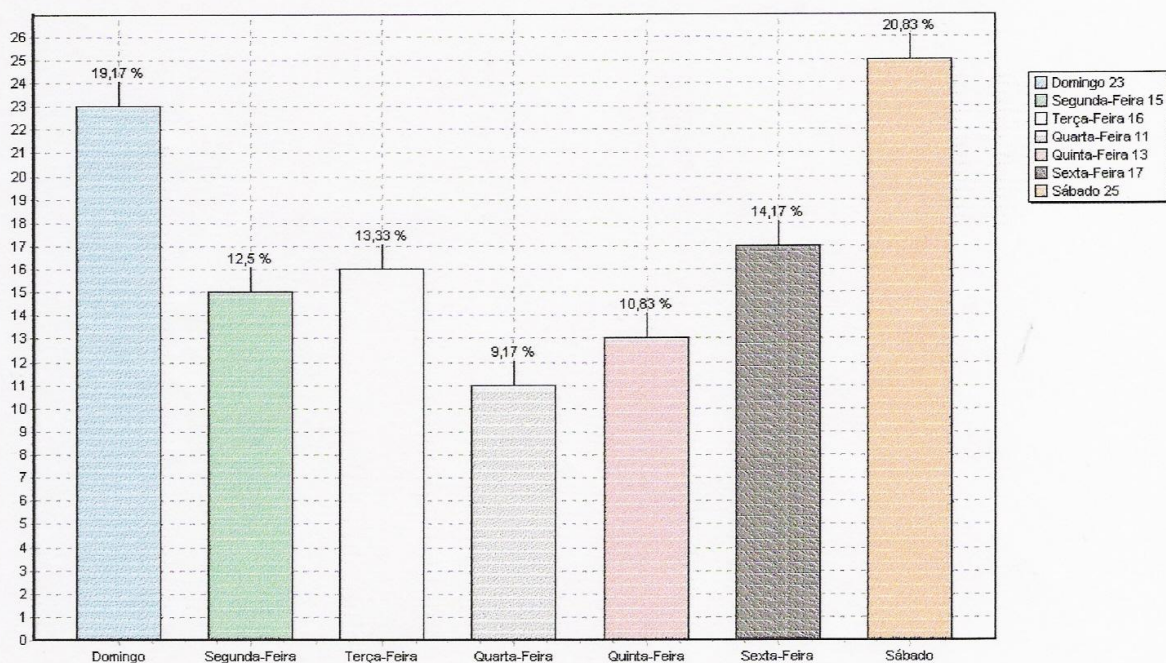


ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRA-ESTRUTURA
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE INFRA-ESTRUTURA
Gerência de Engenharia de Tráfego

QUANTIDADE DE ACIDENTES POR DIA DA SEMANA

Período: 01/01/2003 a 31/12/2003 Situação do BOAT: Impressão Definitiva & Cadastramento e Correção
Rodovia: SC406 Trecho: 1-Entr. SC403 (Ingleses) - Barra da Lagoa

Dia da Semana	Quantidade	Percentual
Domingo	23	19,17%
Segunda-Feira	15	12,5%
Terça-Feira	16	13,33%
Quarta-Feira	11	9,17%
Quinta-Feira	13	10,83%
Sexta-Feira	17	14,17%
Sábado	25	20,83%
Total	120	



Anexo H – Sistema de Transporte Integrado de Florianópolis que atende o bairro

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO – FLORIANÓPOLIS

TIPOS DE LINHA

Direta

Sai do Terminal de Integração direto para o Terminal do Centro, podendo passar nos intermediários. Os ônibus dessa linha são novos, com ar-condicionado e mais confortáveis. O trajeto é feito sem parar nos pontos e o passageiro chega no destino em menos tempo do que anteriormente.

Semi-direta

Sai do Terminal de Integração em direção ao Terminal do Centro (e vice-versa) e para somente nos terminais localizados no meio do trajeto e em alguns pontos selecionados. São poucas paradas, e nesta linha o passageiro também chega mais rápido ao seu destino.

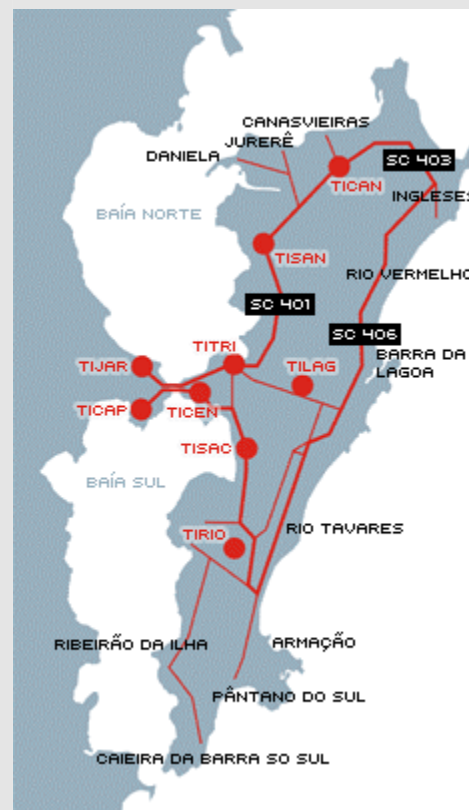
Paradora

Sai do Terminal de Integração e vai até o Terminal do Centro (e vice-versa), parando nos terminais e em todos os pontos do caminho. Se você descer em um ponto do trajeto, esta é a sua linha.

Alimentadora ou linha de bairro

É a linha que sai do bairro e leva os passageiros até o Terminal de Integração mais próximo (e vice-versa). No terminal, você escolhe qual o tipo de linha que utilizará até o Centro ou para outros destinos.

Imagens



Localização dos terminais de integração



A maioria das linhas de ônibus que atendem o bairro do Rio Vermelho em direção ao Centro de Florianópolis se dirigem para o **TERMINAL DE CANASVIEIRAS** (em anexo esquema do funcionamento do mesmo):

Saída do bairro para TICEN: Linhas 267; 269 e 274.

Saída TICEN para TILAG (ou inverso): Linha 842.

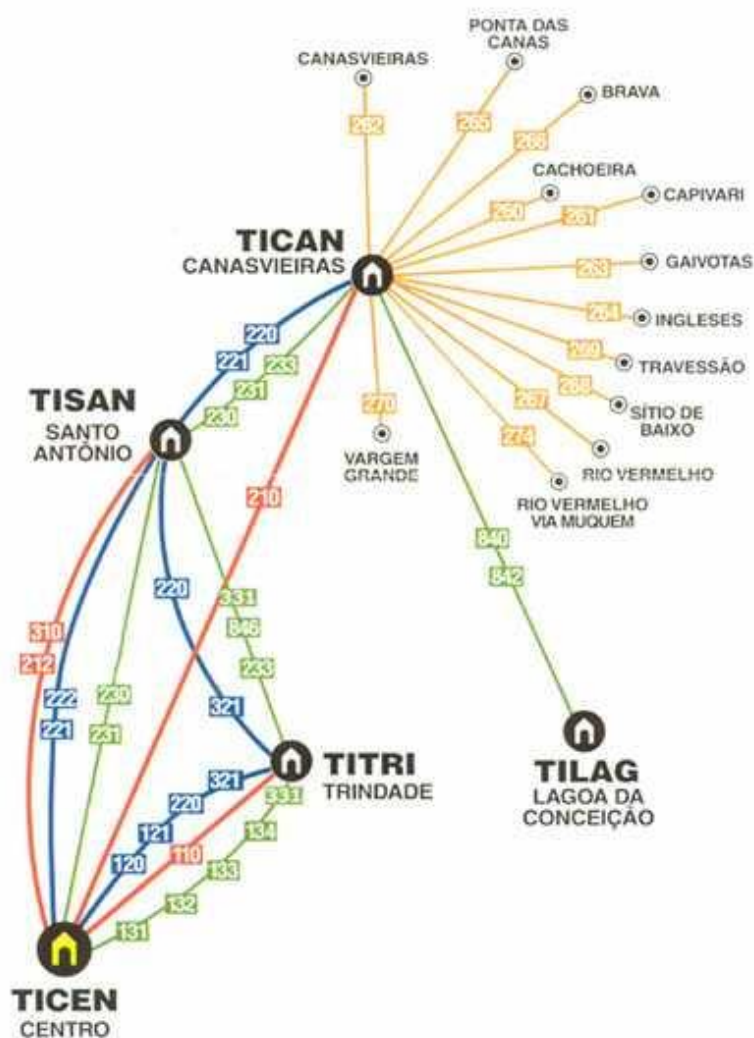
Saída bairro para Ingleses (circular): Linha 292.

Saída Bairro para Centro: Linha Executiva.

ESQUEMA 1



LIGAÇÃO CENTRO - CANASVIEIRAS TICEN - TICAN



Linha: 267 - Rio Vermelho - Tipo de operação: paradora/radial

Linha:267 - Rio Vermelho - Tipo de operação: paradora/radial

Dia de Semana - Rio Vermelho - PF -> TICAN Nº de 54

0450	1236	1904
0510	1252	1915
0526	1309	1927
0544	1327	1939
0601	1403	2013
0610	1421	2032
0646	1439	2047
0657	1457	2105
0745	1516	2121
0811	1551	2138
0835	1610	2152
0920	1629	2228
0938	1648	2241
0956	1706	2255
1032	1726	
1049	1803	
1107	1816	
1125	1829	
1200	1841	
1222	1853	

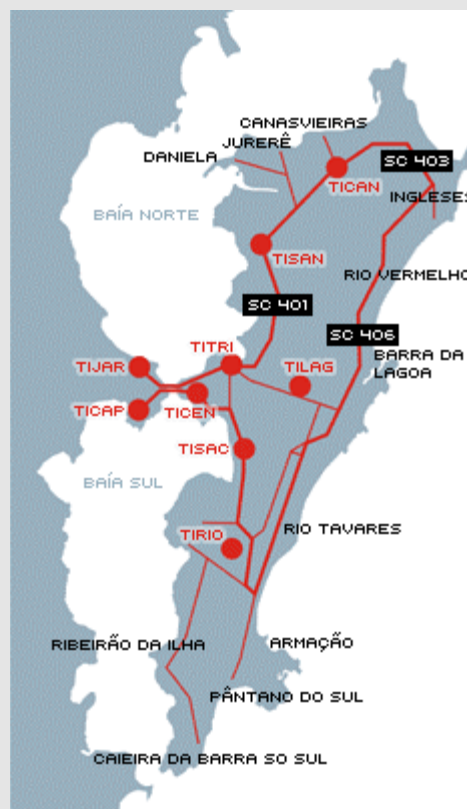
Dia de Semana - TICAN -> Rio Vermelho - PF Nº de 61

0002	1148	1814	2310
0028	1204	1826	
0046	1216	1838	
0530	1252	1902	
0550	1304	1914	
0609	1332	1925	
0627	1348	1936	
0648	1406	1947	
0716	1424	1959	
0730	1500	2012	
0758	1518	2026	
0842	1536	2044	
0906	1554	2102	
0918	1612	2120	
0930	1630	2138	
1000	1707	2156	
1036	1724	2221	
1054	1737	2234	
1112	1749	2246	
1128	1802	2258	

Sábado - Rio Vermelho - PF -> TICAN Nº de 39

0452	1325
0530	1404
0546	1426
0634	1446
0650	1547
0703	1627
0718	1647
0738	1727
0758	1747
0814	1827

Imagens



Localização dos terminais de integração

0758	1747
0814	1827
0838	1847
0858	1947
0957	2027
1013	2047
1037	2112
1057	2131
1137	2212
1157	2230
1246	2307
1307	

Sábado - TICAN -> Rio Vermelho - PF N° de 39

0015	1321
0045	1341
0525	1402
0606	1502
0624	1542
0646	1602
0710	1642
0727	1702
0742	1742
0814	1802
0854	1902
0914	1942
0934	2002
0954	2041
1014	2101
1054	2200
1154	2240
1214	2300
1231	2340
1249	

Domingo ou Feriado - Rio Vermelho - PF -> N° de 16

0455
0550
0710
0738
0929
1025
1121
1313
1504
1600
1656
1840
2024
2118
2216
2256

Domingo ou Feriado - TICAN -> Rio Vermelho - N° de 20

0014
0050
0545
0624
0745
0842
0938
1034

0938
1034
1130
1226
1322
1514
1610
1706
1853
1945
2038
2222
2318
2344

Itinerário

Bairro/TICAN

ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES
RUA INT. JOÃO NUNES VIEIRA
RUA TRÊS MARIAS
SC 403
TRAV. OLINDINA VIEIRA DOS SANTOS
RUA FRANCISCO FAUSTINO MARTINS
TICAN

TICAN/Bairro

TICAN
RUA FRANCISCO FAUSTINO MARTINS
TRAV. OLINDINA VIEIRA DOS SANTOS
SC 403
RUA TRÊS MARIAS
RUA INT. JOÃO NUNES VIEIRA
ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES



©Prefeitura Municipal de Florianópolis V 4.0 - Todos os direitos reservados.
Rua Conselheiro Mafra, 656 - Centro
CEP 88110-015 - Disque 156 para informações

Fonte: www.pmf.sc.gov.br - Prefeitura Municipal de Florianópolis

1802
1902
2002
2102
2317

Sábado - Travessão - PF -> TICAN N° de 15

0534
0626
0654
0722
0800
0902
1023
1218
1430
1631
1732
1832
1932
2031
2130

**Domingo ou Feriado - TICAN -> Travessão - PF
N° de 14**

0610
0744
0936
1128
1320
1444
1540
1636
1732
1830
1915
2038
2228
2349

**Domingo ou Feriado - Travessão - PF -> TICAN
N° de 14**

0457
0636
0811
1002
1154
1346
1510
1606
1702
1800
1855
1940
2102
2251

Itinerário

Sentido: Bairro/TICAN
RUA CÂNDIDO PEREIRA DOS ANJOS
ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES
EST. DÁRIO MANOEL CARDOSO

ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES
EST. DÁRIO MANOEL CARDOSO
RUA INT. JOÃO NUNES VIEIRA
TRAVESSA MANOEL RAMOS DE SOUZA
SC 403
TRAV. OLINDINA VIEIRA DOS SANTOS
RUA FRANCISCO FAUSTINO MARTINS
TICAN

Sentido: TICAN/Bairro

TICAN
RUA FRANCISCO FAUSTINO MARTINS
TRAV. OLINDINA VIEIRA DOS SANTOS
SC 403
TRAVESSA MANOEL RAMOS DE SOUZA
RUA INT. JOÃO NUNES VIEIRA
EST. DÁRIO MANOEL CARDOSO
ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES
RUA CÂNDIDO PEREIRA DOS ANJOS



©Prefeitura Municipal de Florianópolis V 4.0 - Todos os direitos reservados.

Rua Conselheiro Mafra, 656 - Centro
CEP 88110-015 - Disque 156 para informações

Linha: 274 - Rio Vermelho via Muquem - Tipo de operação: paradora/radial

Linha:274 - Rio Vermelho via Muquem - Tipo de operação:paradora/radial

**Dia de Semana - Rio Vermelho - PF -> TICAN
Nº de horários: 10**

0625
0718
0857
1011
1144
1342
1532
1745
1951
2212

**Dia de Semana - TICAN -> Rio Vermelho - PF
Nº de horários: 8**

0818
1018
1228
1442
1648
1850
2208
2332

Sábado - Rio Vermelho - PF -> TICAN Nº de horários: 5

0559
0934
1226
1523
1924

Sábado - TICAN -> Rio Vermelho - PF Nº de horários: 5

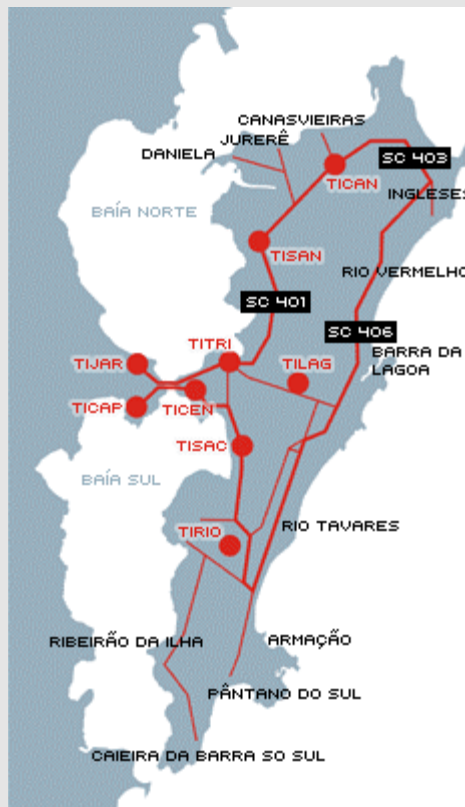
0756
1114
1442
1842
2140

Domingo ou Feriado - Rio Vermelho - PF -> TICAN Nº de horários: 6

0614
0831
1214
1406
1753
1934

Domingo ou Feriado - TICAN -> Rio Vermelho - PF Nº de horários: 4

Imagens



Localização dos terminais de integração

0709
1418
1755
2128

Itinerário

Bairro/TICAN

ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES
RUA MANOEL PETRONILHO DA SILVEIRA (MUQUEM
)
ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES
RUA INT. JOÃO NUNES VIEIRA
RUA TRÊS MARIAS
SC 403
TRAV. OLINDINA VIEIRA DOS SANTOS
RUA FRANCISCO FAUSTINO MARTINS
TICAN

TICAN/Bairro

TICAN
RUA FRANCISCO FAUSTINO MARTINS
TRAV. OLINDINA VIEIRA DOS SANTOS
SC403
RUA TRÊS MARIAS
RUA INT. JOÃO NUNES VIEIRA
ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES
RUA MANOEL PETRONILHO DA SILVEIRA (MUQUEM
)
ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES



©Prefeitura Municipal de Florianópolis V 4.0 - Todos os direitos reservados.
Rua Conselheiro Mafra, 656 - Centro
CEP 88110-015 - Disque 156 para informações

Linha:292- Rio Vermelho/Ingleses - Tipo de operação: paradora/radial

Linha:292 - Rio Vermelho/Ingleses - Tipo de operação:paradora/radial

Dia de Semana - Rio Vermelho - PF -> Santinho Nº de 5

0640
1030
1200
1410
1730

Itinerário

Rio Vermelho/Santinho

ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES (RIO VERMELHO)
EST. DÁRIO MANOEL CARDOSO
RUA INT. JOÃO NUNES VIEIRA
RUA MERCÚRIO
EST. DOM JOÃO BECKER
EST. VER. ONILDO LEMOS (SANTINHO)

Santinho/Rio Vermelho

ESTRADA VEREADOR ONILDO LEMOS (SANTINHO)
ESTRADA DOM JOÃO BECKER
SC 403
RUA TRÊS MARIAS
RUA INTENDENTE JOÃO NUNES VIEIRA
ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES (RIO VERMELHO)

Imagens



Localização dos terminais de integração



©Prefeitura Municipal de Florianópolis V 4.0 - Todos os direitos reservados.

Rua Conselheiro Mafra, 656 - Centro
CEP 88110-015 - Disque 156 para informações

Fonte: www.pmf.sc.gov.br - Prefeitura Municipal de Florianópolis

Linha:1125 - EXECUTIVO Rio Vermelho Sitio De Cima - Tipo de operação:Circular

inha:1125 - EXECUTIVO RIO VERMELHO SITIO DE CIMA
- Tipo de operação:Circular

Dia de Semana - BC Nº de 12

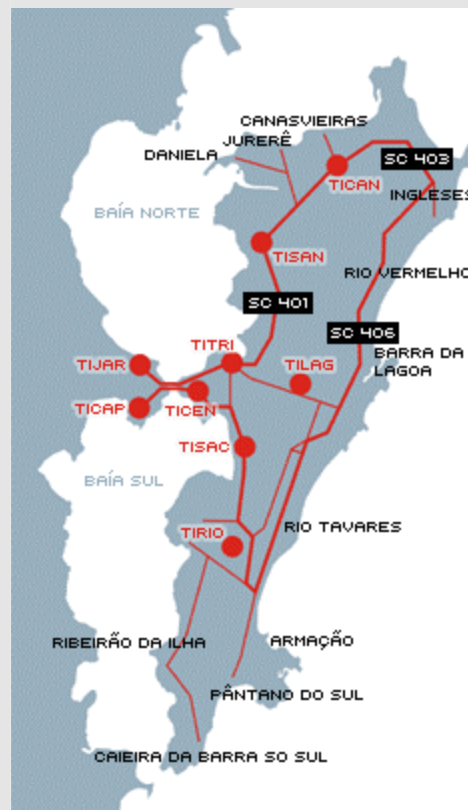
0630
 0725
 0835
 0955
 1105
 1215
 1335
 1430
 1535
 1635
 1755
 1900

Sábado - BC Nº de 5

0650
 0800
 0950
 1100
 1210

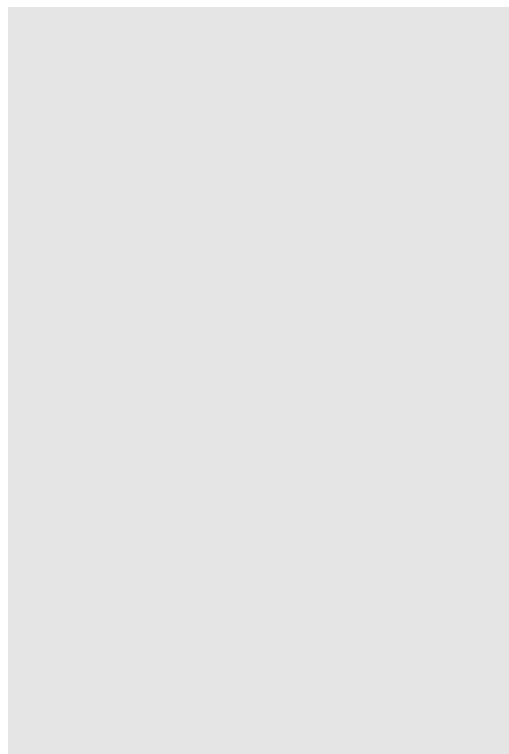
Itinerário**Bairro/Bairro**

PF RIO VERMELHO
 ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES
 RUA INT. JOÃO NUNES VIEIRA
 RUA ABÍLIO VIEIRA
 SC 403
 SC 401
 AVENIDA DA SAUDADE
 AVENIDA GOV. IRINEU BORNHAUSEN
 RUA JOÃO CARVALHO
 RUA FREI CANECA
 RUA DR. HEITOR LUZ
 RUA BOCAIÚVA
 AVENIDA OTHON GAMA D'EÇA
 AVENIDA OSMAR CUNHA
 AVENIDA LEOBERTO LEAL
 RUA NEREU RAMOS
 RUA MARECHAL GUILHERME
 RUA ARCIPRESTE PAIVA
 RUA TENENTE SILVEIRA
 RUA ÁLVARO DE CARVALHO
 RUA FELIPE SCHMIDT
 RUA BENTO GONÇALVES
 RUA FREDERICO ROLLA
 RUA FRANCISCO TOLENTINO
 RUA ALÇA DO TERMINAL DA FRANCISCO TOLENTINO
 AVENIDA PAULO FONTES
 RUA DR. ALVARO MILLEN DA SILVEIRA
 RUA SILVA JARDIM
 AVENIDA MAURO RAMOS
 AVENIDA RUBENS DE ARRUDA RAMOS
 AVENIDA IRINEU BORNHAUSEN
 AVENIDA DA SAUDADE

Imagens

Localização dos terminais de integração

SC 403
RUA ABILIO VIEIRA
RUA INT. JOÃO NUNES VIEIRA
ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES
PF. PONTO FINAL - RIO VERMELHO



©Prefeitura Municipal de Florianópolis V 4.0 - Todos os direitos reservados.
Rua Conselheiro Mafra, 656 - Centro
CEP 88110-015 - Disque 156 para informações

Linha:842 - Canasvieiras/Lagoa - Tipo de operação: paradora/radial**Linha:842 - Canasvieiras/Lagoa - Tipo de operação:paradora/radial****Dia de Semana - TICAN -> TILAG Nº de 3**1000
1510
2005**Dia de Semana - TILAG -> TICAN Nº de 3**0905
1410
1908**Sábado - TICAN -> TILAG Nº de 3**1000
1505
2005**Sábado - TILAG -> TICAN Nº de 3**0900
1405
1730**Domingo ou Feriado - TICAN -> TILAG Nº de 3**1000
1505
2005**Domingo ou Feriado - TILAG -> TICAN Nº de 3**0900
1405
1730**Itinerário****TICAN/TILAG**TICAN
RUA FRANCISCO FAUSTINO MARTINS
TRAV. OLINDINA VIEIRA DOS SANTOS
SC 403
RUA INT. JOÃO NUNES VIEIRA
TRAV. ABÍLIO NUNES VIEIRA
ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES
AVENIDA CIDADE DE CÓRDOBA
RUA JÚLIO JOSÉ GONÇALVES
RUA ALTAMIRO BARCELOS DUTRA
EST. DA BARRA DA LAGOA
AVENIDA PREFEITO ACÁCIO GARIBALDI
AVENIDA DAS BARRAS**Imagens**

Localização dos terminais de integração

RUA MANOEL SEVERINO DE OLIVEIRA
AVENIDA AFONSO DELAMBERT NETO
TILAG

TILAG/TICAN

TILAG
AVENIDA AFONSO DALEMBERT NETO
RUA HENRIQUE VERA DO NASCIMENTO
AVENIDA DAS RENDEIRAS
AVENIDA PREF. ACÁCIO GARIBELDI
EST. DA BARRA DA LAGOA
RUA ALTAMIRO BARCELOS DUTRA
RUA JÚLIO JOSÉ GONÇALVES
AVENIDA CIDADE DE CÓRDOBA
ROD. JOÃO GUALBERTO SOARES
RUA INT. JOÃO NUNES VIEIRA
SC 403
TRAV. OLINDINA VIEIRA DOS SANTOS
RUA FRANCISCO FAUSTINO MARTINS
TICAN



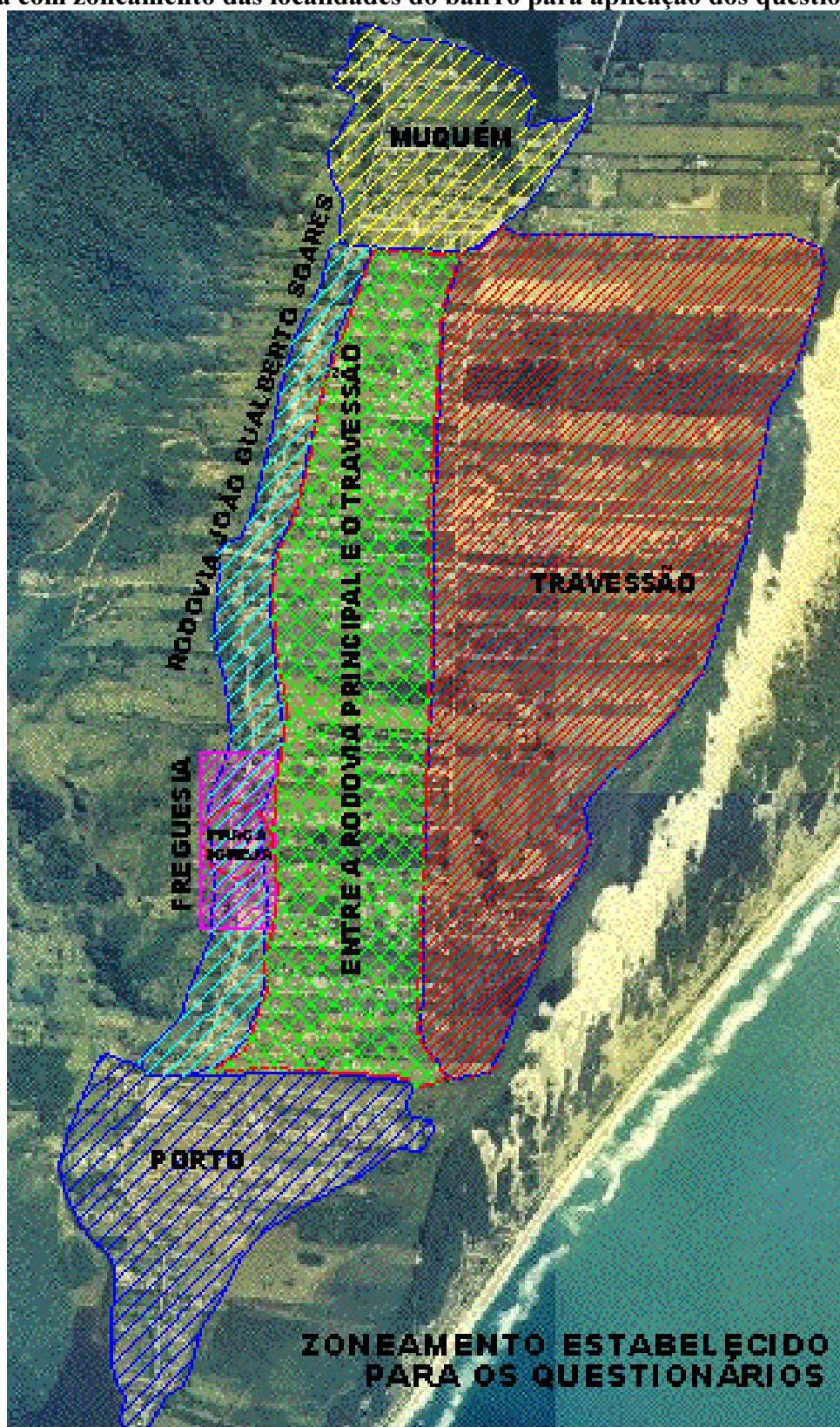
©Prefeitura Municipal de Florianópolis V 4.0 - Todos os direitos reservados.
Rua Conselheiro Mafra, 656 - Centro
CEP 88110-015 - Disque 156 para informações

Anexo I – Resposta dos questionários por localidade do bairro.

APÊNDICES

Apêndice A

Mapa com zoneamento das localidades do bairro para aplicação dos questionários



Fonte: Foto Aérea 2002 (IPUF) – Elaboração: Dalma Menezes / 2004

Apêndice 02 – Modelo do questionário

Questionário:

1) Como se chama essa região do Rio Vermelho?

2) Há quanto tempo reside no bairro?

() Menos de 2 anos () De 02 à 10 anos () De 10 à 15 anos () Mais de 15 anos

3) De onde veio? (Cidade e Estado)

4) Por que escolheu o bairro?

() Localização () Preço da terra () Trabalho () Outro

5) Quantas pessoas ocupam a casa?

6) A Casa é própria ou alugada?

7) Quantas pessoas trabalham?

O que fazem?

Onde?

Qual a condução utilizada? () carro () ônibus () bicicleta () a pé

8) Quantas pessoas estudam?

Onde?

Qual a condução utilizada? () carro () ônibus () bicicleta () a pé

9) Qual o maior problema do bairro?

Escolher até cinco itens e por prioridades (1 – Maior / 5 – Menor)

() Habitação () Comércio () Saúde () Água () Esgoto () Lixo () Segurança
() Ônibus () Ruas (Circulação) () Movimento de carros () Trabalho () Educação
() Lazer () Outros _____

10) Qual a maior qualidade do bairro?

Escolher até cinco itens e por prioridades (1 – Maior / 5 – Menor)

() Habitação () Comércio () Saúde () Água () Esgoto () Lixo () Segurança
() Ônibus () Ruas (Circulação) () Movimento de carros () Trabalho () Educação
() Lazer () Outros _____

Observação do entrevistador:

a) Construção:

Tipo de Construção: () Alvenaria () Madeira () Mista () Outro

Tamanho da casa: () Até 50 m² () 100 m² () Acima de 200 m² / _____ - Pavtos

Garagem: () Sim () Não

Nível de acabamento: () Bom () Médio () Ruim

b) Área do Distrito de São João do Rio Vermelho: Onde se localiza a construção (casa)

() Sede ou Freguesia () Muquém () Travessão () Porto

() Ao longo da Rod. João G. Soares () Servidões entre a Rodovia -Caminho Travessão

c) Nome da Rua e nº da Casa:
