



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
Campus Universitário – Trindade
88010-970 - Florianópolis - SC
Fone-fax: (48) 3721-9550 - Fone: (48) 3721-9393
www.arq.ufsc.br arq@arq.ufsc.br

TCC -1

FLORIANÓPOLIS DO AMANHÃ – A CIDADE QUE QUEREMOS
UM NOVO CONCEITO DE URBANIDADE PARA A SC 401

Acadêmica: Mariana Fonseca Claro
Professor Orientador: Almir Francisco dos Reis
Área de concentração: desenho urbano

Florianópolis, julho de 2007.

Este trabalho é dedicado à Rafael Alves
Dias Carvalho e aos meus pais.

Obrigada.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	05
1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA E PROBLEMA	06
1.2 OBJETIVOS	08
1.2.1 Geral	08
1.2.2 Específicos	08
1.3 JUSTIFICATIVA	09
2. REFLEXÕES SOBRE MOBILIDADE URBANA	10
2.1 A MOBILIDADE URBANA VERSUS A ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA	12
2.2. MOBILIDADE SUSTENTÁVEL	14
2.2.1 O que é mobilidade sustentável?	16
2.3. CONCLUSÕES	19
3. CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM	21
4. DESENVOLVENDO CENÁRIOS, QUAL A CIDADE QUE QUEREMOS	22
4.1. O lugar e o cotidiano	23
4.2. Ordem Universal, Ordem Local	24
5. POLÍTICA URBANA E PLANIFICAÇÃO URBANA	26
6. SUPERVIAS E TRANSPORTE DE MASSAS	27
7. CONCEITOS DE DESENHO URBANO	30
7.1. Relações visuais	31
7.2. Origens para o traçado das plantas	31
7.3. Definição Espacial	32
8. ÁREAS PÚBLICAS, ÁREAS VERDES	33
8.1. ÁREAS PÚBLICAS, ÁREAS VERDES E SEUS BENEFÍCIOS	35
8.2. A QUESTÃO DAS ÁREAS PÚBLICAS/ VERDES	37
9. A IDÉIA DA CIDADE-JARDIM	38

10.	O OLHAR DO ESTRANGEIRO	40
11.	CENÁRIOS	42
	11.1. A CIDADE DE FLORIANÓPOLIS HOJE	42
	11.1.1. QUESTÕES	44
	11.1.2. CENÁRIO ATUAL	45
	11.2. DESENVOLVIMENTISTA	46
	11.2.1. CRITÉRIOS	46
	11.2.2. CENÁRIO	47
	11.3. PRESERVACIONISTA	49
	11.3.1. CRITÉRIOS	49
	11.3.2. CENÁRIO	50
	11.4. EQUILÍBRIO	52
	11.4.1. CRITÉRIOS	52
	11.4.2. CENÁRIO	53
12.	REFERÊNCIAS	55
13.	CONTATO	58

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho visa estabelecer parâmetros de urbanização através de um estudo morfológico do norte da ilha de Santa Catarina, sendo a rodovia SC-401 a relatora deste conceito, formulando um novo desenho urbano para a mesma e seu entorno imediato.

Tomo a via como cerne relatora da paisagem do norte da Ilha, visto que a foi construída em função da necessidade de rápido acesso ao norte da Ilha, e que, atualmente, a via tem sido a propulsora de rápidas transformações da paisagem.

A multiplicidade de funções ao longo da rodovia SC-401 demanda uma compreensão de suas inúmeras e diversas complexidades, para um conseqüente tratamento de suas particularidades com um adequado projeto urbano.

Este trabalho tratará do pedestre e sua localidade, do mangue e seu ecossistema e do transporte de massas e a cidade, tentando estabelecer uma relação de equilíbrio entre todos.

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA E PROBLEMA

Em Florianópolis existem duas divisões espaciais de planejamento, os distritos, os quais relacionam a escala global e local, e as Unidades Espaciais de Planejamento (UEP's) as quais tratam da escala local, popularmente chamadas de bairros. Os distritos são unidades de planejamento espacial que tratam da escala da cidade e são delimitadas geograficamente pelas micro-bacias, com exceção da parte continental do distrito sede. Já com as UEP's a dificuldade de estabelecer limites claros e/ou consensuais necessitou de critérios que diferiam da "noção de bairro". Para estabelecer os limites foi utilizado como primeira opção a noção de vizinhança. No entanto, dado a subjetividade do conceito, outros conceitos mais objetivos foram estabelecidos para delimitar a área de cada unidade especial de planejamento (UEP). São estes os limites geográficos, tais como rios caudalosos, vertentes de morros, vértice de morros, que vem a ser os limítrofes escolhidos para a melhor demarcação das áreas.

Contudo, com o passar dos anos, algumas UEP's sofreram uma divisão espacial/geográfico, imposto crescimento da cidade de Florianópolis, em especial seu crescimento automotivo. Algumas ruas, avenidas ou rodovias, que há dez anos não constituam como barreiras físicas tornaram-se fortes limites físicos, de transposição difícil. Ao invés de tentar contornar essas barreiras, para assim preservar a noção de vizinhança, o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) apenas redefiniu os limites das UEP's, considerando que 'ruas movimentadas com o efeito de rios caudalosos' são limites físicos.

Portanto algumas UEP's foram divididas pelas 'ruas caudalosas', subindo o número total de UEPs de 107 para 139 unidades. Entretanto, as UEP's foram divididas pela lei, mas não culturalmente, logo a noção de vizinhança dos moradores continuava a mesma, gerando, assim, inúmeros conflitos entre a população local e as vias, agora com intenso tráfego. As

peças continuam fazendo parte de um todo, o qual a rua cortante é apenas um obstáculo e não um divisor. Este é o conflito típico gerado pela dialética GlobalXLocal, CidadeXBairro.

Apesar do grande esforço da população às margens da rodovia para incorporá-la à cidade, a rodovia continua por ignorar o entorno de seu trajeto, mantendo seu desenho que permite apenas o deslocamento de tráfego intenso.

A questão que este trabalho pretende elucidar é se há um desenho urbano que possibilite uma via de alto tráfego, que interliga o norte da ilha ao centro, ao mesmo tempo que não se apresente como uma barreira física local?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Geral

Estabelecer as relações existentes entre a Rodovia SC 401 e os bairros que corta, além da relação da mesma com os diversos ecossistemas que represa. Através da especulação de dois cenários extremos, um desenvolvimentista e um preservacionista, estabelecer um cenário moderado onde exista a possibilidade de coexistência da cidade com o meio ambiente natural.

1.2.2 Específicos

1.2.2.1. Desenvolver uma evolução urbana progressista, estabelecendo os locais de iminente urbanização, pela valorização através da especulação imobiliária ou pela sua disponibilidade edilícia.

1.2.2.2. Desenvolver uma hipótese preservacionista estabelecendo os ecossistemas mais frágeis e debilitados; e os de maior importância para a preservação do ciclo natural da biodiversidade.

1.2.2.3. Estabelecer as potencialidades e limitações de cada cenário especulados.

1.2.2.4. Através dos dois cenários especulativos, estabelecer parâmetros para a preservação do ciclo natural da biodiversidade e para a viabilidade da ocupação urbana. Desenvolvendo, assim, um cenário de equilíbrio.

1.3. JUSTIFICATIVA

Quando entrei na faculdade tinha muitos sonhos e uma grande paixão: arquitetura. Tinha verdadeira adoração ao que o projeto arquitetônico poderia fazer, e claro, mudar o mundo. Na metade do segundo semestre um acidente de carro mudou completamente minha vida e meu amigo morreu tragicamente no pedágio da SC-401.

Essa tragédia mudou meus sonhos e minha maneira de olhar o mundo, saí dos limites do terreno e passei a olhar para a cidade. Não é possível esconder o sonho da cidade ideal, uma cidade mais justa socialmente, no entanto, a grande mágoa com a rodovia que corta o Norte da Ilha continuava. Assim, ficou decidido que meu trabalho de graduação seria nesta rodovia.

A rodovia SC-401 corta inúmeros bairros, como Santo Antonio de Lisboa e Vargem Pequena, expondo seus habitantes á uma barreira física mas não psicológica. Isto gera inúmeros conflitos entre os habitantes desses bairros e a rodovia com seu fluxo intenso de carros de alta velocidade. Além de impor barreiras físicas aos mangues que corta, impondo sérias restrições de fluxos necessários ao bom funcionamento do ecossistema dos mangues. No entanto não podemos ignorar o forte fluxo de transporte de massas que todos os dias levam milhares de trabalhadores aos seus pontos de trabalho. Estabelecer uma relação de equilíbrio entre estes fatores é um desafio pessoal.

2. REFLEXÕES SOBRE MOBILIDADE URBANA

"O exame do que significa, em nossos dias, o espaço habitado, deixa entrever, claramente, que atingimos uma situação-limite, além da qual o processo destrutivo da espécie humana pode tornar-se irreversível."

SANTOS

Qualquer que seja a atividade da área, a mesma estará subordinada às facilidades de deslocamento de homens e de mercadorias. A mobilidade urbana é chave para qualquer estudo de caso, pois mesmo uma área sendo próxima geograficamente, ela pode ser de difícil acesso, como é o caso de Ratoles, no norte da ilha.

Ao dissecar a estrutura da mobilidade urbana vemos que esta está correlacionada com um sistema estrutural, o sistema viário, um sistema logístico, o transporte coletivo e um sistema paralelo a mesmo que é o transporte individual, ambos se utilizam do sistema viário para funcionar.

Na cidade de Florianópolis, a questão da mobilidade urbana têm sido relegada ao estudo da implantação de vias e sua acessibilidade para carros. No caso do transporte coletivo a população têm sido vítima de um total descaso, onde foi implementado o Sistema Integrado de Transportes, que é um grande equívoco no nome, já que a implantação do sistema se deu apenas na questão estrutural, sem nunca haver uma lógica para que o sistema tivesse sua integração de fato.

O estorvo da mobilidade urbana é justamente que a cidade é projetada para as pessoas que têm mais facilidade em se locomover, que são as pessoas que tem carro. Esta visão deturpada de cidade vêm desde a década de 50, com Brasília, uma cidade de carros, e vem até hoje sendo consolidado pelo 'American Way of Life' que o Brasil vêm aceitando

como modo de vida. Nas cidades européias o transporte coletivo é considerado uma questão de planejamento urbano e social, reconhecendo que uma cidade deve ter seu meio de locomoção coletivo e não individual.

È importante resaltar o peso de um sistema viário sobre o solo urbano, que ocupa de 20 a 30% do solo. Variando de acordo com o conceito que a cidade adota para o projeto de tal sistema. Cidades que fortalecem o sistema de transporte coletivo ocupam menos o solo com vias rodoviárias, que acabam por representar grandes barreiras físicas na malha urbana. No caso de São Paulo, que imaginaria atravessar qualquer uma das marginais à pé?

2.1 A MOBILIDADE URBANA VERSUS A ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA

Acessibilidade e localização são palavras chaves quando se trata de especulação imobiliária. Pois os mesmos são grandes agentes de valorização imobiliária. Hoje em dia, em anúncios de vendas de apartamentos temos sempre destacado a distância, geralmente em minutos, até o centro da cidade, ou pólo urbano. A medida que as cidades se expandem, a questão do deslocamento se torna fundamental, pois nas grandes áreas conurbadas o deslocamento pode ultrapassar duas horas, implicando numa grande perda de qualidade de vida.

A valorização de espaços de acordo com a mobilidade urbana se dá de diferentes formas de acordo com a faixa de renda. Nas classes mais abastadas temos dois termos de referências, o primeiro é que os espaços não devem ser permeáveis dificultando o acesso ao público em geral, o que pode fazer com que sejam condomínios mais afastados da cidade. E o segundo é que apesar de afastado eles tem acesso muito rápido. O que localiza estes condomínios de alto padrão, sempre perto de grandes avenidas, o bairro de Cacupé é um exemplo destes com inúmeros condomínios de luxo, isolados da malha urbana, mas não da malha viária.

Prosseguindo na análise, a classe média, tem duas tendências também. A primeira, que são os 'médios abastados', seguem as tendências da classe alta e se aglomeram em lugares um tanto quanto distantes, como por exemplo o bairro João Paulo. A segunda tendência é a da classe média menos abastada, que tende a se localizar em bairros próximos ao centro, mas com grande conectividade urbana. São bairros como Trindade, Agronômica, Pantanal que recebem o interesse dessa classe.

E para as pessoas de renda mais baixa é o que 'sobra'. A população de baixa renda não tem poder aquisitivo para escolher o local mais apropriado, e é justamente nesse

ponto que encontramos a grande distorção do planejamento da mobilidade urbana. A população que mais necessita é a que é menos visada na mobilidade urbana.

2.2. MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

“O sistema viário forma a estrutura principal da cidade, constituindo, talvez, seu mais importante elemento. Este sistema determina, em grande parte, a facilidade, a conveniência e a segurança com que o povo se locomove através da cidade; estabelece o tamanho das quadras; constitui um canal para luz e ar, bem como para instalações das redes aéreas e subterrâneas. Nenhum outro elemento da composição material da cidade é tão permanente quanto suas ruas.” (Planejamento Urbano, 1965)

Apesar das ruas serem o principal elemento de formação da cidade, elas não são o único elemento que a rege. A sociedade é a parte fundamental de todo e qualquer processo que acontece na cidade.

Mostrar o valor do pedestre, das pessoas e sua qualidade de vida é de suma importância ao pensar a cidade do amanhã. Não são apenas os veículos que devem ser valorizados no espaço urbano (como é a regra atualmente), não são eles que devem ditar as regras e o funcionamento de uma cidade. O planejamento da cidade do amanhã baseado no transporte individual, com os automóveis, é planejar a própria inviabilidade da cidade.

Priorizar a qualidade de vida e o bem estar das pessoas, independente de sua condição física, mental ou financeira. Todos têm o direito de livre circulação com total segurança. Permitir que todos possamos nos deslocar sem que hajam preocupações exteriores que nos afetem e nos prejudiquem.

A cidade de Florianópolis tem a maior frota de automóveis do país por habitante, são praticamente um carro para cada dois habitantes. Considerando que existem crianças e desprovidos financeiramente, podemos especular, dentro da classe média, um carro por cidadão. De acordo com o Plano diretor vigente (lei 2193/87, lei complementar 001/97 e posteriores emendas), a população de saturação da ilha é de quase 1.000.000 de

habitantes, com este prognóstico podemos especular 500.000 carros circulando na ilha, sem contar os carros vindos da conurbação continental.

A intenção deste trabalho não é criar um futuro negro simplesmente, queremos sim, gerar cenários onde consigamos visualizar as consequências de atos e escolhas no presente, para então realizar uma escolha consciente da cidade que queremos no amanhã.

Em 1907, a cidade de Nova York tinha problemas sérios com o intenso tráfego de cavalos. O problema se resumia em dois, engarrafamentos em horários de *rush* (conhecido pela cidade de Florianópolis com os automóveis) e o excesso de excrementos equinos, o qual o serviço de limpeza urbana não estava mais dando conta. Além do trânsito caótico, a cidade sofria de mal cheiro gerado pelos excrementos dos cavalos. Com esta situação, os planejadores urbanos (sanitaristas) fizeram um prognóstico, através das taxas de crescimento da ilha de Manhattan, e chegaram à conclusão de que se nada fosse modificado, em dez anos, a ilha afundaria no excremento dos cavalos.

Parece piada, mas não é, os planejadores urbanos diante do prognóstico caótico buscaram soluções alternativas, como o bonde elétrico e o automóvel. Parece óbvio, no entanto, na mesma época Henry Ford tinha sérias dificuldades de encontrar financiamento para seu projeto de desenvolver automóveis em série. A cidade de Nova York foi então uma das promotoras do uso do automóvel e do bonde elétrico.

Este mesmo dilema vivemos hoje em dia, se formos adaptar a cidade para as necessidades crescentes dos automóveis, teremos uma cidade intransitável para o pedestre, sem contar a superfície da cidade que será tomada pelas vias cada vez maiores (as vias ocupam em média de 30 a 40% da área urbana) e a superfície de solo impermeabilizada. Temos em São Paulo um grande exemplo do futuro próximo, enchentes, tráfego caótico qualidade péssima do ar.

Diante deste cenário, a pergunta inevitável é: qual a cidade que queremos para o amanhã? E qualquer que seja a resposta para esta pergunta, a viabilidade do cenário escolhido depende diretamente de escolhas e ações tomadas no presente.

2.2.1 O que é mobilidade sustentável?

Os centros urbanos apresentam um grande problema relativo à poluição e a locomoção da sua população. Nos centros das cidades, os carros aparecem como um meio de transporte efetivamente prejudicial à vida e ao bem estar das pessoas, eles além de serem os maiores causadores da poluição, também são responsáveis pelo grande número de acidentes, congestionamento e ruídos nas cidades. De acordo com a presidente do Instituto da Mobilidade Sustentável Ruaviva e promotora da Campanha “Na cidade sem meu carro”, Liani Nunes Born, apesar de apenas 19% dos deslocamentos serem realizados por automóveis, esse meio de transporte chega a ocupar 90% dos espaços de circulação. Por outro lado o deslocamento de ônibus que representam cerca de 71%, ocupam 25% desse mesmo espaço. E 80% dos ruídos urbanos são provenientes dos automóveis.

O congestionamento do tráfego não traz apenas inconvenientes e perigos; também causa prejuízos econômicos. Além dos prejuízos diretos causados pelo congestionamento, atrasos e acidentes, há muitos outros indiretos, tais como perdas de negócios, aumento do custo de produção e desvalorização das propriedades imobiliárias. Quanto aos ruídos e a poluição, eles afetam diretamente a saúde da população, assim como a natureza como um todo. Estudos indicam que muitos dos problemas respiratórios, auditivos e cardíacos são conseqüências da excessiva exposição à poluição e aos ruídos produzidos pelos meios de transporte nas cidades.

Em conseqüência desses agravantes, a mobilidades sustentável visa principalmente a utilização do transporte coletivo como meio alternativo de locomoção nos centros urbanos.

Além disso a mobilidade enfatiza também o incentivo do uso de bicicletas (meios não poluentes) e da valorização do pedestre. Define-se, então, mobilidade sustentável como sendo a capacidade de atender as necessidades da sociedade de se locomover livremente, comunicar-se, comercializar e estabelecer vínculos sem sacrificar valores humanos e ecológicos.

- O uso de transporte coletivo integrado (inter-modal) tem um papel importante em todo o contexto. Mas para que a mobilidade sustentável funcione é preciso cumprir algumas medidas muito relevantes, tais como:
- a ininterrupta frequência de ônibus circulando no centro da cidade, fácil acesso a eles e boa qualidade do transporte coletivo;
- criar uma atitude favorável aos deslocamentos não motorizados;
- estimular o planejamento espacial e territorial para estes deslocamentos (proximidade e acessibilidade);
- estimular conexões com outros bairros;
- diminuição da emissão de poluentes;
- conscientização da população a respeito da mobilidade sustentável;
- redução dos acidentes de trânsito;
- redução dos ruídos e dos congestionamentos.

A partir dessas diretrizes será possível implantar efetivamente na cidade a mobilidade sustentável. Muitas cidades na Europa já possuem um sistema desses, o qual possui resultados muito bons resultados em relação à poluição, aos congestionamentos e o deslocamento da população por meio alternativos de transporte ao invés dos automóveis.

Países como a Suíça possuem, não apenas nas áreas conurbadas, uma rede de mobilidade intermodal, com trens, ciclovias, rodovias, ônibus e metros. A rede ciclovária

no país tem mais de 3.000 quilômetros de extensão, e para promover seu uso por famílias, que se utilizam da rede para viagens de férias, existe por toda a extensão da rede estalagens e serviços que suprem as necessidades do ciclista viajante, tornando a rede mais confortável. Além do que, como as ciclovias não seguem necessariamente os traçado das rodovias, a mesma oferece qualidade de ar e uma paisagem bucólica única.

Deve-se pensar que, se já há o problema de deslocamentos nas grandes cidades, a cada ano que passa o problema agrava-se ainda mais. O Brasil já faz parte da rede internacional de mobilidade sustentável, porém ainda não pôs em prática todas as medidas necessárias para que isso aconteça.

Na Alemanha pode-se entrar com bicicletas em ônibus, metros e trens, incentivando o uso da bicicleta, por integrar este transporte aos outros existentes. Em Florianópolis já foram construídos três bicicletários junto dos terminais de integração, todos devidamente equipados e com vestiários, onde pode-se utilizar de duchas. No entanto os bicicletários estão abandonados pela administração pública, que não coloca em prática a rede cicloviária.

Não é questão de apenas melhorar a vida e a saúde da população que mora nos grandes centros urbanos, mas é sim uma necessidade inevitável para o funcionamento das cidades. Se houvesse maiores incentivos públicos juntamente com o setor de transportes coletivos e a superação dos interesses imediatistas seria possível implementar a mobilidade sustentável com bons resultados.

Mudar esta mentalidade de que só é possível resolver o problema dos deslocamentos através de novas construções de vias para os carros, é a função da mobilidade sustentável. Pode-se criar outros meios para solucionar este problema.

2.3. CONCLUSÕES

A mobilidade sustentável é uma tentativa de dar às pessoas uma vida melhor, não apenas para seu deslocamento, mas para sua saúde principalmente. Criar alternativas de transporte, para que todos possam ter o igual direito de circular com qualidade na cidade também é outra meta.

Acredito que em Florianópolis, a mobilidade sustentável pode ser um meio de resolver sérios problemas e se fosse realmente implantado traria muitos benefícios a cidade. Dentre eles estariam:

- a conservação da paisagem natural, mantendo-se, assim, o maior cartão postal da cidade;
- Impulso no comércio local, devido a criação de calçadões comerciais com grande movimentação de pessoas;
- Facilidade de locomoção de deficientes físicos, auditivos e visuais;
- Diminuição da poluição sonora e ambiental;
- Diminuição dos acidentes de trânsito; dentre outros.

Mas para que a mobilidade sustentável aconteça efetivamente em Florianópolis deve-se considerar toda a problemática do local, os usos das ruas, de quem utiliza os serviços do local, das circulações de pedestres e veículos; as necessidades de traslado de massas eficiente (eficiência significa rapidez, fluidez, capacidade de carga, inclusão dos menos capacitados, não poluente e economicamente inclusiva) e as consequências diretas que certas medidas poderiam causar.

Existe um programa estadual para implementação da mobilidade sustentável (Agenda 21) na capital e nas demais cidades catarinenses, porém nada foi feito até

então em Florianópolis. Quanto mais se deixa prolongar o problema, mais complicado será para de resolvê-lo, deve-se pensar a longo prazo.

Mobilidade sustentável não é mais um modo de resolver problemas de locomoção, mas sim uma necessidade num tráfego caótico e desordenado como se encontra hoje Florianópolis, e que só faz aumentar dia após dia. Se hoje a cidade busca ser a capital do turismo, ela deve oferecer à população e aos turistas maneiras alternativas de locomoção, não é questão de apenas construir estradas e novas ruas, mas permitir às pessoas opções de deslocamentos fáceis e rápidos.

Texto desenvolvido em parceria com Patricia Turazzi Luciano.

3. CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM

“A paisagem nada tem de fixo, de imóvel”.

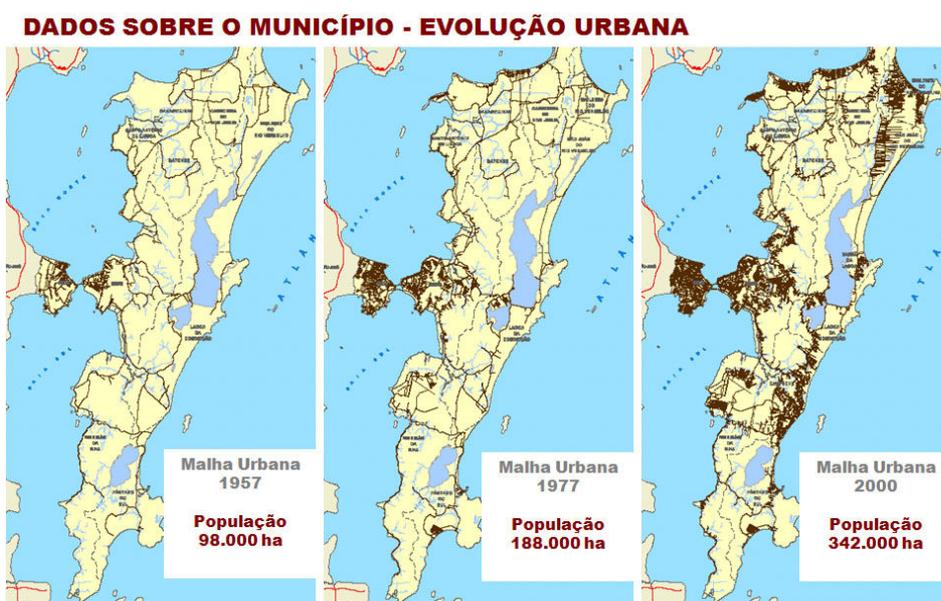
Milton Santos

Segundo Milton Santos a paisagem é formada pelos objetos naturais (espaço) e pelos objetos sociais, representando a produção do passado e do presente (tempo). E o espaço pode ser definido pela análise de três categorias gerais: forma, estrutura e função.

O desenvolvimento da sociedade ao longo do tempo acarreta mudanças sociais, econômicas e políticas em diferentes escalas. Assim também ocorre com os espaços e a paisagem que se adapta as novas necessidades. As mudanças são parciais, assim, as formas podem permanecer mas o conteúdo muda.

A paisagem em um determinado tempo representa diferentes momentos do desenvolvimento de uma sociedade. E a paisagem criada em determinado espaço representa toda a evolução da vida urbana, passado e presente.

No desenho abaixo, elaborado pelo IPUF, podemos observar a evolução da malha urbana do município de Florianópolis no século XX:



4. DESENVOLVENDO CENÁRIOS, QUAL A CIDADE QUE QUEREMOS

“o meio urbano é cada vez mais um meio artificial, fabricado com restos da natureza primitiva crescentemente encobertos pelas obras dos homens. A paisagem cultural substitui a paisagem natural e os artefatos tomam, sobre a superfície da terra, um lugar cada vez mais amplo” “Tudo isso se dá em um quadro de vida onde as condições ambientais são ultrajadas, com agravo à saúde física e mental das populações. Deixamos de entreter a natureza amiga e criamos a natureza hostil”. Milton Santos

Para Milton a questão do espaço habitado pode ser abordada através de dois pontos de vista:

- adaptabilidade do homem;
- o homem como um ser social por excelência.

O fenômeno humano é dinâmico, transformando qualitativa e quantitativamente o espaço habitado. Santos ressalta alguns pontos de estudo, a respeito de características e fatores que marcam a mudança do espaço habitado.

- A expansão da população mundial;
- Heterogeneidade do espaço Habitado;
- Em um século uma humanidade misturada;
- A exploração urbana e metropolitana;
- A criação de um meio geográfico artificial;
- Da natureza hostil a um espaço do homem?:

4.1. O lugar e o cotidiano

Em seu artigo no livro, “Território, Globalização e fragmentação”, intitulado de “O retorno do território”, Milton Santos afirma que o uso é que faz o território, logo uma constante revisão histórica é necessária para a compreensão do simbolismo, ou da significância, do mesmo. Pois o mesmo espaço abriga diferentes locais em diferentes períodos do tempo; aqui, expresse os termos espaço e local com valores antropológicos.

Neste texto, Santos afirma que o espaço sofre disputas de uso, e que a pluralidade tem valores desiguais gerando as disputas. No território do conjunto de homens se dá a socialização (não necessariamente afável, especialmente na sociedade desigual e violenta que é a brasileira), onde cada ser é parte do campo de ação do outro, logo obrigando a interação entre os seres. Quanto mais próximos, espacialmente, tanto maior a interação social. Pensemos num ônibus lotado, onde as interações sociais são extremosas, as interações advindas desta situação são de possibilidades múltiplas e a análise destas intangíveis pela estrutura clássica da ação e representação (modelo cartesiano), já que são simultâneas e entrelaçadas.

Em espaços do habitar, como um bairro, a proximidade gera uma relação de vizinhança. Numa análise social, não é a distância física o ponto crucial, mas sim a intensidade das inter-relações, numa apreensão da totalidade das relações, a chamada ‘densidade social’ definida por Duvignaud. As grandes cidades, com sua alta densidade social, impoem uma co-presença, logo uma inter-relação muito mais fortes do que as cidades menores.

Sobre a ‘pressão humana’, referência de Chardin, Milton afirma que a mesma têm proporcionado uma cultura de massas popular, com o aumento exacerbado da densidade social. Existem pelo menos dois lados dessa mesma moeda, de um lado a pressão humana eclodindo massas anteriormente estacionárias, que coexistem e criam uma identidade com uma cultura popular de massas. E ao mesmo tempo, de um outro lado (podem haver mais

de dois lados da mesma questão) temos uma classe média-alta, que se auto isola e des-habita o coletivo, gerando espaços setorizados (shopping centers e condomínios) e virtuais, num abandono das ruas em favor de uma interação social virtual.

Santos afirma que as metrópoles têm uma profusão de vetores, e que por isso são lugares globais complexos, enquanto que em cidades menores, Florianópolis é um bom exemplo desta, o termo seria lugares globais simples.

4.2. Ordem Universal, Ordem Local

O suporte para as ações globalizadas têm sido esse movimento de racionalização da sociedade, que está substituindo o meio natural e técnico pelo meio 'técnico-científico-informacional', o típico 'coma essa margarina porque pesquisas revelaram que cada colher de sopa garante 30 minutos a mais de vida'. Essa nova relação com a informação criou novas relações entre o "espaço" e o "tempo" (aspas Santos).

Três novas maneiras de examinar a realidade geográfica (o espaço banal) surgem: a primeira, um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações; a segunda, plano global contém regras de ações enquanto que o plano local é a regra de ações; e a terceira, razão global e razão local são paralelas e se superpõem, associando-se a contrariando-se.

Maior produtividade econômica é ponto chave do sistema hegemônico atual. O conjunto de ações imposto pelo sistema, requer uma velocidade acelerada, quase que instantânea, assim, o conjunto de objetos devem obedecer à maior precisão técnica e funcional possível, "perder tempo" é pecado capital (literalmente). Esse tempo imposto verticalmente é despótico, escravizando o tempo local ao tempo global, que não são o mesmo, existe um relógio global, mas não um tempo global.

A globalização é perversa para a maioria da humanidade, já que a mesma tem sua lógica escusa e/ou heterogênea. O sentido da ordem global, não encontra sua lógica localmente, já que o mesmo tem sua finalidade no mercado global. Santos chama as ações derivadas desta ordem global de Verticais, e as reações de ordem local, como o entrelaçamento e repulsão da ordem global e sua respectiva rede de cooperação de Horizontais.

5. POLÍTICA URBANA E PLANIFICAÇÃO URBANA

“Ao contrário, o projeto de recortar os centros urbanos densos..., com penetrantes rodovias, a exemplo das cidades norte-americanas, implica uma nítida opção urbanística contra os transportes coletivos...” Lojkine

Lojkine, ao analisar as diferentes fases do planejamento da capital francesa faz duras críticas as escolhas urbanas, demonstrando a segregação social imposta ou reforçada pelas mesmas. Na página 200, ela cita F Godard: “A renovação, longe de responder à ‘crise’ que marca Paris, *vai reproduzir essa crise ampliando-a*. Em vez de resolver os problemas que enfrenta a capital – transportes, reestruturação espacial das atividades econômicas, recuperação dos equipamentos coletivos – *a renovação faz surgir novas contradições*”.

O mesmo autor estabelece, baseado em seus estudos sobre Paris, três setores de intervenção do estado, enquanto organizador do espaço, são estes:

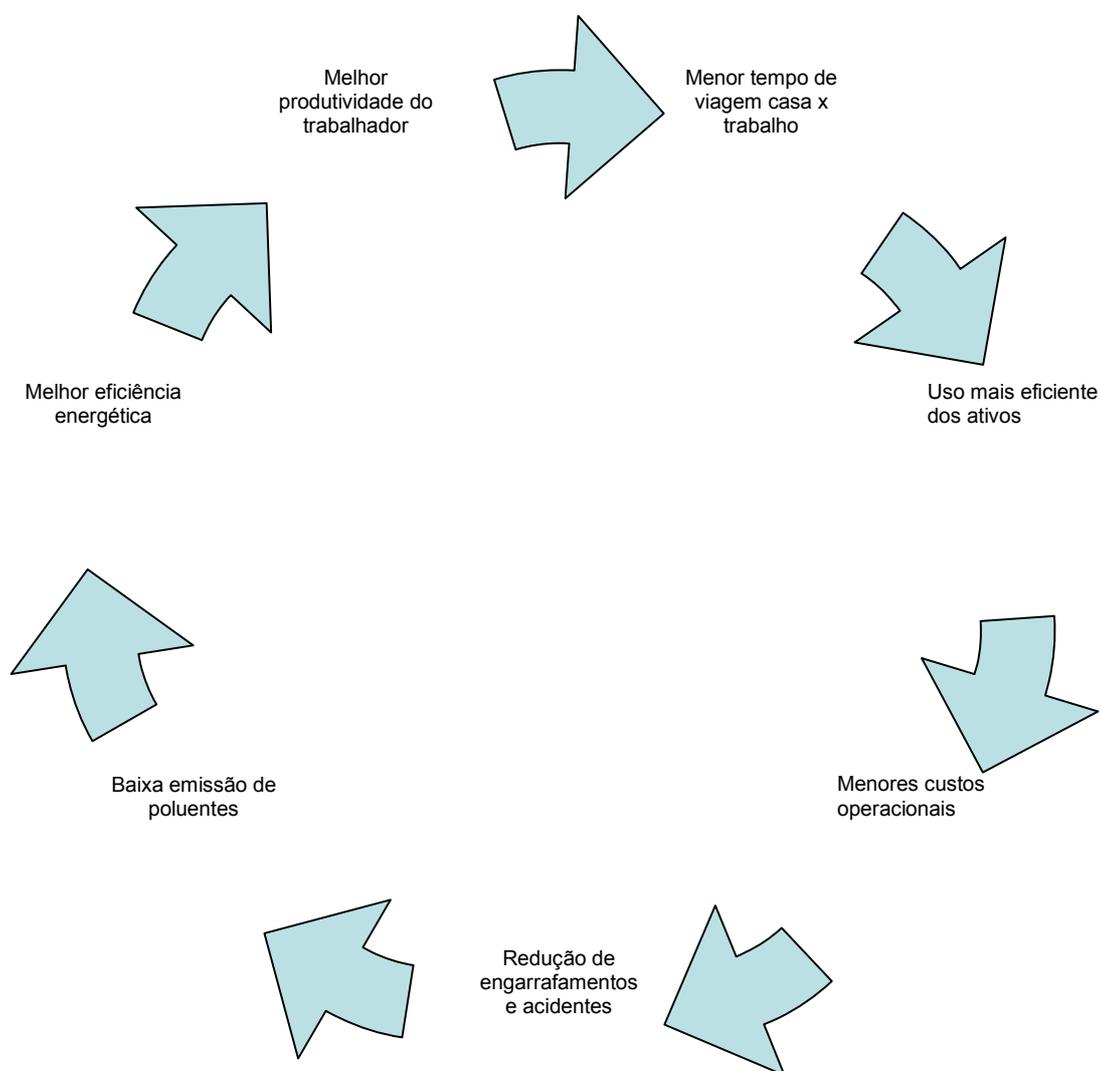
- a localização (seu controle mas também seus meios diretos ou indiretos de incitação) das atividades industriais e ‘terciárias’.
- o controle da localização dos diferentes tipos de habitação.
- a localização dos meios de consumo.

Ainda segundo Lojkine, é necessário cortar o círculo vicioso de um sistema de programação que não liga as opções de transportes com as opções urbanísticas, implicando em investimentos públicos desnecessários e na falta de conectividade em áreas mais necessitadas.

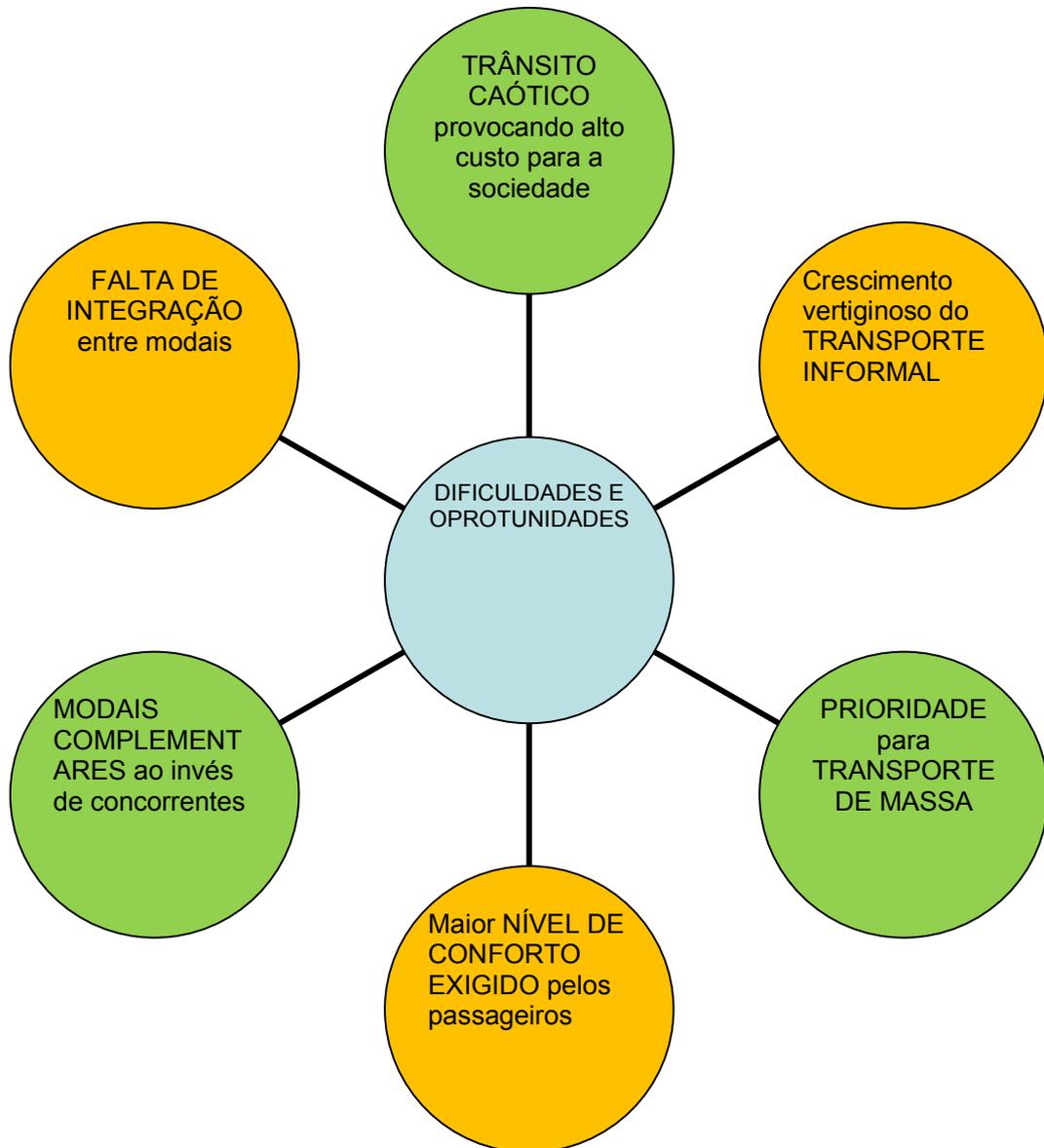
6. SUPERVIAS E TRANSPORTE DE MASSAS

Em 2003 o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) promoveu o 1º Seminário de Mobilidade Urbana em Regiões Metropolitanas, o qual estabeleceu parâmetros nacionais de implantação de meios de transportes. Neste trabalho, levantamos os dados que concernem o assunto globalmente e os pertinentes a Região da Grande Florianópolis.

O CICLO VIRTUOSO DO TRANSPORTE DE MASSAS SUSTENTÁVEL



AS DIFICULDADES E OPORTUNIDADES DE IMPLANTAÇÃO DO MESMO



O IBAM (Instituto Brasileiro de Administração Municipal), nesta mesma ocasião, apresentou suas diretrizes de planejamento para a mobilidade urbana. São estas:

I. RESGATE TEMA METROPOLITANO x RESGATE IMPORTANCIA PLANEJAMENTO

II. REGIÃO METROPOLITANA X PLANEJAMENTO

- VISÃO COMUM - conjugação de interesses - processo de *construção*
- MOBILIDADE - projetos de financiamento que abrangem mais que uma unidade política administrativa.

III. *CONSTRUÇÃO VISÃO COMUM* é necessário . Base processo de planejamento - *não mais centralizado...*

- CAPACITAÇÃO

CAPACITAÇÃO = DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL + TREINAMENTO/QUALIFICAÇÃO de quadros profissionais – *desenho institucional, produção e armazenamento de informações, fluxos e monitoramento* è nivelar / equalizar a linguagem para a troca è construir base de informações è preparar monitoramento ações

IV. MOBILIDADE x REGIÃO METROPOLITANA

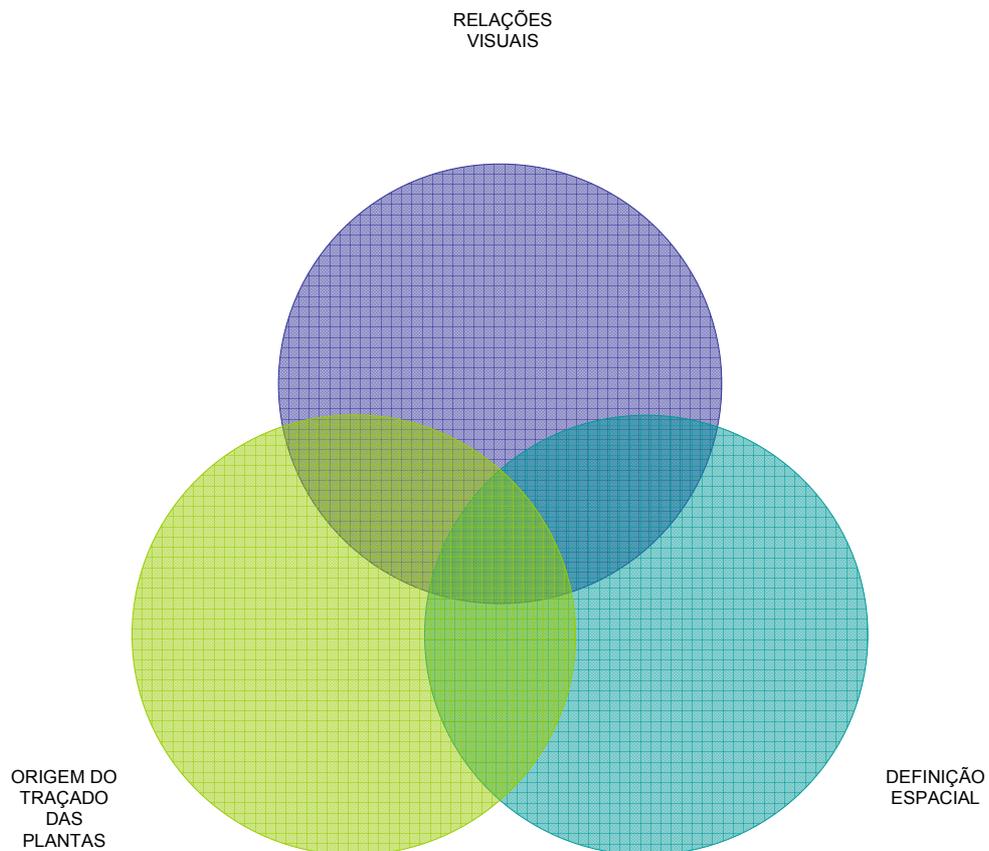
- Política que integra *espaço - ações – cidadão é nova lógica de localização de atividades no espaço das cidades e metropolitano*
- Política que perpassa as outras políticas – *transversalidade é destaques para uso do solo, habitação, geração de trabalho e renda*
- Rebatimento imediato em ação – estratégia básica para avançar impasses à gestão metropolitana.

V- Projetos Transporte / Mobilidade = concretizam *INTEGRAÇÃO* entre municípios metropolitanos é intervenção física – melhorias é arranjos institucionais para gestão

- *experiências recentes de retomada da gestão metropolitana – consórcios saneamento /equipamentos... iniciativa recente de formação do consórcio do Eixo Leste Metropolitano RJ*

7. CONCEITOS DE DESENHO URBANO

O conhecimento do nível de desenho é essencial em planejamento, se as soluções para problemas de um desenho detalhado tem como fim serem realistas. Necessita ser racional, mas ao mesmo tempo imaginativa.



7.1. Relações visuais:

O designer tem a habilidade de controlar e manipular a experiência visual e tátil entre outras qualidades sensoras. Introduzir ou utilizar a natureza de maneira essencialmente simbólica. A relação visual mais importante é a escala. Concerne os tamanhos relativos das coisas.

7.2. Origens para o traçado das plantas

A forma resulta dos condicionantes e deficiências do sitio, e de uma clara definição do problema de desenho.

- Limites e a topografia - tomar partido dessas linhas mestras
- Usos e função – satisfazer o programa e locar os equipamentos conforme o sitio.
- Circulação – Conectando atividade e facilidades, pode definir e separar áreas e dar forma a muitas delas.
- Topografia - pode influenciar mesmo nos ângulos dos materiais utilizados.
- Arquitetura – influencia pelas formas criadas, pelas linhas seguidas, pelos estilos propostos.
- Materiais – Utilizá-los conforme suas características.
- Manutenção – Importante na evolução de algumas formas.

7.3. Definição Espacial

O desenho da paisagem resulta da interação de um espaço tridimensional.
Pode ser definido pela natureza dos materiais, pelo relevo e mesmo pelas plantas.

- Seleção de materiais
- Conceito de variação: Sinalização, informação, orientação, Mimetismo, choque, harmonia, descontinuidade, entre outros efeitos.
- Tipos de materiais de pavimentação
- Usos, efeitos, custos....
- Conexões
- Muros
- Água

Conceitos desenvolvidos na disciplina de Urbanismo II, ministrada pelo Prof., Murad Vaz.

8. ÁREAS PÚBLICAS, ÁREAS VERDES

8.1. ÁREAS PÚBLICAS, ÁREAS VERDES E SEUS BENEFÍCIOS

Destacam-se três benefícios: ecológico, estético e social.

As contribuições ecológicas ocorrem na medida em que os elementos naturais que compõem esses espaços minimizam tais impactos decorrentes da industrialização. A função estética está pautada, principalmente, no papel de integração entre os espaços construídos e os destinados à circulação. A função social está diretamente relacionada à oferta de espaços para o lazer da população.

Com ênfase ao meio urbano, estas áreas proporcionam a melhoria da qualidade de vida por garantirem áreas destinadas ao lazer, paisagismo e preservação ambiental.

As áreas verdes urbanas são de extrema importância para a qualidade da vida urbana. Elas agem simultaneamente sobre o lado físico e mental do Homem, absorvendo ruídos, atenuando o calor do sol; no plano psicológico, atenua o sentimento de opressão do homem com relação às grandes edificações; constitui-se em eficaz filtro das partículas sólidas em suspensão no ar, contribui para a formação e o aprimoramento do senso estético, entre tantos outros benefícios.

São vários pontos positivos possíveis de serem levantados:

- redução da poluição e conseqüente purificação do ar;
- luminosidade e temperatura: a vegetação, ao filtrar a radiação solar, suaviza as temperaturas extremas;
- umidade e temperatura: a vegetação contribui para conservar a umidade dos solos, atenuando sua temperatura;
- redução na velocidade dos ventos;
- mantém a permeabilidade e a fertilidade do solo;
- abrigo à fauna existente;

- influencia no balanço hídrico;
- amortecimento dos ruídos;
- transmite bem estar psicológico, em calçadas e passeios;
- valorização visual e ornamental do espaço urbano;
- caracterização e sinalização de espaços, constituindo-se em um elemento de interação entre as atividades humanas e o meio ambiente.

8.2. A QUESTÃO DAS ÁREAS PÚBLICAS/ VERDES

O momento de crise estrutural das cidades em decorrência dos problemas de ordem política, econômica, social e cultural, tem conduzido o fenômeno urbano em seu ritmo acelerado a um destino incerto e, cada vez mais, transformando as ciências em força produtiva, e o espaço urbano em mercadoria. Nessa relação desigual e/ou combinada da contraposição entre questões sócio-ambientais e econômicas, em que, de modo geral esta última se sobressai, geralmente ficando aquilo que é público em segundo plano ou ainda considerado como problema.

Uma parcela considerável das cidades brasileiras está passando por um período de acentuada urbanização, fato este que reflete negativamente na qualidade de vida de seus moradores. A falta de planejamento, que considera os elementos naturais, é um agravante para esta situação. Além do empobrecimento da paisagem urbana, são inúmeros e de diferentes amplitudes os problemas que podem ocorrer, em virtude da interdependência dos múltiplos subsistemas que coexistem numa cidade.

Está evidente a importância do planejamento do meio físico urbano, no entanto, a preocupação de quem planeja ainda está centrada nas características sócio-econômicas, relegando a dependência dos elementos naturais. No decorrer do processo de expansão dos ambientes construídos pela sociedade, não se tem dado a devida atenção à qualidade, sendo as questões ambientais e sociais esquecidas.

A qualidade de vida urbana está diretamente atrelada a vários fatores que estão reunidos na infra-estrutura, no desenvolvimento econômico-social e àqueles ligados à questão ambiental. No caso do ambiente, as áreas verdes públicas constituem-se elementos imprescindíveis para o bem estar da população, pois influenciam diretamente a saúde física e mental da população.

Além daqueles espaços criados à luz da arquitetura, recentemente a percepção ambiental ganha status e passa a ser materializada na produção de praças e parques

públicos nos centros urbanos. Com a finalidade de melhorar a qualidade de vida, pela recreação, preservação ambiental, pelas áreas de preservação dos recursos hídricos e pela própria sociabilidade, essas áreas tornam-se atenuantes da paisagem urbana.

A tendência é que, se não forem tomadas providências no que diz respeito à reabilitação dessas áreas, não somente suas estruturas físicas, mas, sobretudo, suas funções sociais, ambientais e estéticas, serão esquecidas, em favor dos espaços cada vez mais privados, como shopping centers, condomínios residenciais, edifícios multifuncionais e não as familiares praças, parques e vias.

Em virtude da falta de espaços de lazer na periferia, a rua passa a exercer a função de tal: na rua, as pessoas param, conversam, brincam e, no meio dela, tecem a trama da convivência, criam um outro espaço. Crianças coexistem com grupos de adultos que também fazem da rua um espaço de socialização.

Os espaços públicos foram banalizados ou relegados ao esquecimento, quando não lhes foram conferiram função totalmente diversa. Os espaços ocupados pelas praças, parques públicos, cedem lugar a estacionamentos, ou então passam a ser território de desocupados e prostitutas. As calçadas, tomadas de assalto por camelôs e ambulantes, não permitem o fluxo normal de pedestres. Os parques abandonados transformaram-se em áreas para crescimento natural do mato que a tudo envolve. O cidadão, principalmente aquele de menor poder aquisitivo, sem poder usufruir desses espaços, vê-se acuado entre o local de trabalho e sua moradia.

Todavia, nas circunstâncias atuais, o planejamento das áreas verdes (públicas) urbanas parte de uma definição de recursos que é residual. Os espaços públicos são feitos com recursos que sobram de outras atividades, consideradas como prioritárias, e que, geralmente, incluem aquelas de cunho estratégico, político e econômico, como as grandes obras de viadutos e auto-estradas. Por isso, os espaços destinados às áreas verdes públicas sempre são reduzidos, enquanto aumentam as necessidades reais criadas pela expansão

urbana. Associada às questões acima está à falta de políticas públicas consistentes no campo urbanístico que poderiam evitar os problemas que ocorrem hoje.

Texto desenvolvido em parceria com Patricia Turazzi Luciano.

9. A IDÉIA DA CIDADE-JARDIM

“Nem o Imã-cidade nem o Imã- Campo realizam completamente o ideal de uma vida verdadeiramente conforme com a natureza. O Homem deve desfrutar ao mesmo tempo da sociedade e das belezas da natureza. Os dois ímãs têm de tornar-se um só.” Howard

Howard, impulsionado pelos ideais socialista inglês do final do século XIX e pelo caos que a industrialização estabeleceu nas cidades da Inglaterra no mesmo período, afirmou que na verdade, não existiam apenas duas possibilidades urbanísticas – a vida na cidade e a vida no campo. Ele apresenta sua alternativa, a ‘terceira solução’, na qual todas as vantagens da vida mais ativa na cidade e toda a beleza e as delícias do campo poderiam ser usufruídas de forma pacífica e integradora.

9.1. O ímã cidade-campo

A cidade-jardin criada por Howard tinha a intenção de conciliar os benefícios da cidade urbanizada com os benefícios da paisagem rural, no que ele explicita no seu desenho dos três ímãs:



Os três imãs	
Cidade	
Afastamento da natureza Isolamento das multidões Distância do trabalho Aluguéis e preços altos Jornada Excessiva de trabalho Nevoeiros e seca Ar pestilento e céu sombrio Cortiços e bares	Oportunidades sociais Locais de entretenimento Altos salários monetários Oportunidades de emprego Exército de desempregados Drenagem custosa Ruas bem iluminadas Edifícios Palacianos
Campo	
Falta de vida social Desemprego Matas Jornada longa – salários baixos Falta de drenagem Falta de entretenimento Falta de espírito público Casas superlotadas	Beleza da natureza Terra ociosa Bosques, campinas, florestas Ar fresco – aluguéis baixos Abundância de água Sol Brilhante Carências de reformas Aldeias desertas
Cidade-Campo	
Beleza da natureza Campos e parques de fácil acesso Aluguéis baixos Oportunidades para empreendimentos Ar e água puros Residências e jardins esplêndidos Liberdade	Oportunidades sociais Muito o que fazer Nenhuma exploração Afluxo de capital Boa drenagem Ausência de fumaça e de cortiços Cooperação

A cidade-jardim tem a capacidade para 30.000 habitantes, sua expansão se daria através de redes ferroviárias com outras cidades-jardim. Tudo isso para que sua área fosse toda percorrida à pé, sem a necessidade de uso de outras formas de transporte. Howard não viveu o Fordismo, e portanto não tomou conhecimento do carro na cidade. No entanto sua idéia de que a cidade fosse pensada para o pedestre é bastante válida, e se intrelaçarmos os 5 minutos de caminhada proposto por Howard com a idéia do transporte inter-modal é provável que consigamos atingir um conceito de mobilidade sustentável.

10. O OLHAR DO ESTRANGEIRO

A propósito da 1ª OFICINA DE DESENHO URBANO DE FLORIANÓPOLIS, organizada pelo IPUF junto do ARQ-UFSC em 1994, o arquiteto Paulo Zimbres veio à cidade para participar da equipe que desenvolveria a proposta para o norte da ilha.

Zimbres descreve seu passeio pela cidade: “...Ainda me sinto tocado pelas vistas emocionantes que desfrutamos (...) entretanto, certa angústia surge (...), quando começamos a andar por alguns núcleos do norte da ilha e, mesmo a uma distância de cinquenta metros da praia, não vemos o mar, nem mesmo a dita praia.” O arquiteto comenta de sua angústia, ao estar numa ilha e não ter o contato com o mar, ao longo dos anos, a cidade de Florianópolis vem, lentamente, perdendo seu contato com o mar, como aconteceu com o centro da cidade e em alguns núcleos da ilha, como é o caso dos Ingleses.

Paulo especula sobre uma diferente urbanização, onde mesmo com edifícios de maior altura, a relação da cidade com o mar não seria cortada, provocado por um maior afastamento da praia e entre si. Promovendo não só o contato visual com a praia, mas seu livre acesso, além de uma ambiência urbana mais arejada.

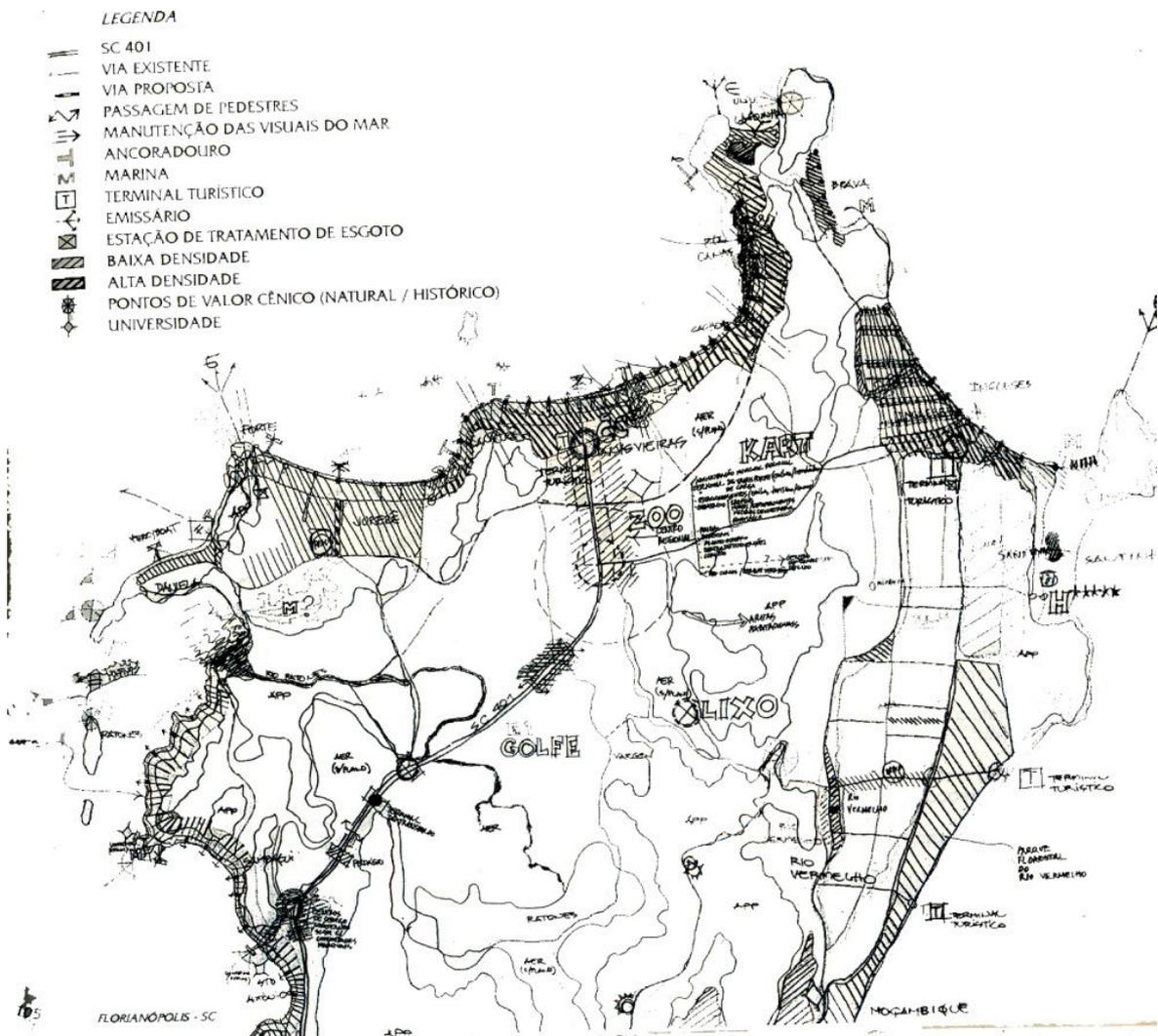
Ele surge um diferente aproveitamento destes acessos ao mar, gerados pelo maior afastamento das edificações: “(...) induzir a que parte do terreno se torne de apropriação pública e coletiva, espaços estes bem ausentes em quase toda ilha.” Além de surgir outros espaços de áreas de lazer: “...mais lugares públicos em cima dos morros, onde pudéssemos desfrutar visualmente da ilha, com mirantes em platôs selecionados em alguns lugares de grande valor cênico, através de uma política de ‘conquista’ das montanhas (...) uma via ecologicamente adaptada, nas encostas de declividade mais favorável, um caminho alternativo para as localidades ao Norte”.

A valorização da cidade através de sua geografia é o ponto principal das idéias de Zimbres. Acredito que ele não sonhe sozinho nesta questão, visto que atualmente, as

maiores polêmicas que tangem o planejamento urbano na cidade envolvem a questão da preservação ambiental.

Ainda, com relação à estrutura urbana, Zimbres afirma: “Seria muito complicado imaginar uma estrutura urbana contínua nesta ilha descaracterizando o mosaico de subculturas que existem. As barreiras e os vazios entre esses núcleos são importantes para delimitar as diferentes peças desse mosaico”. Numa proposta de cidade em núcleos.

Nos ANAIS do seminário, podemos ver o relato do desenvolvimento da oficina para o norte da ilha, abaixo temos a proposta resultante das discussões da mesma.



11. CENÁRIOS

“Na realidade, se o Homem é Projeto, é o futuro que comanda as ações do presente”. Sartre

11.1. A CIDADE DE FLORIANÓPOLIS HOJE

O cenário da cidade atual é bastante confuso e adverso, enquanto propagamos nacionalmente a ótima qualidade de vida que Florianópolis oferece, a cidade parece estar dividida em dois cenários. O primeiro é o de capital com melhor qualidade de vida no Brasil, em plena expansão, com novos centros de negócios, hotéis internacionais e shoppings centers. O segundo é a cidade informal que cresce numa proporção maior que a cidade formal, com favelas em franco crescimento, violência urbana e degradação ambiental.

Estes dois cenários se retroalimentam de maneira perversa, e muitas vezes, a cidade informal é considerada culpada pela degradação ambiental, o que não procede de toda a veracidade. Enquanto favelas e ocupações irregulares constroem sobre mangues, mananciais, dunas e outras áreas de preservação, o próprio estado provém eletricidade e cobra imposto sobre as edificações. Por outro lado, inúmeras vezes tivemos áreas de proteção ambiental destruídas legalmente, com o lobby de grandes investidores, a conivência do executivo e a ação direta do legislativo sobre o plano diretor do município.

Para não citar casos atuais, basta o exemplo da autorização para loteamentos na Praia Brava, onde, apesar dos laudos técnicos desfavoráveis do próprio executivo, a Câmara dos Vereadores aprovou o adensamento da área. Hoje os loteamentos sofrem com a escassez de água.

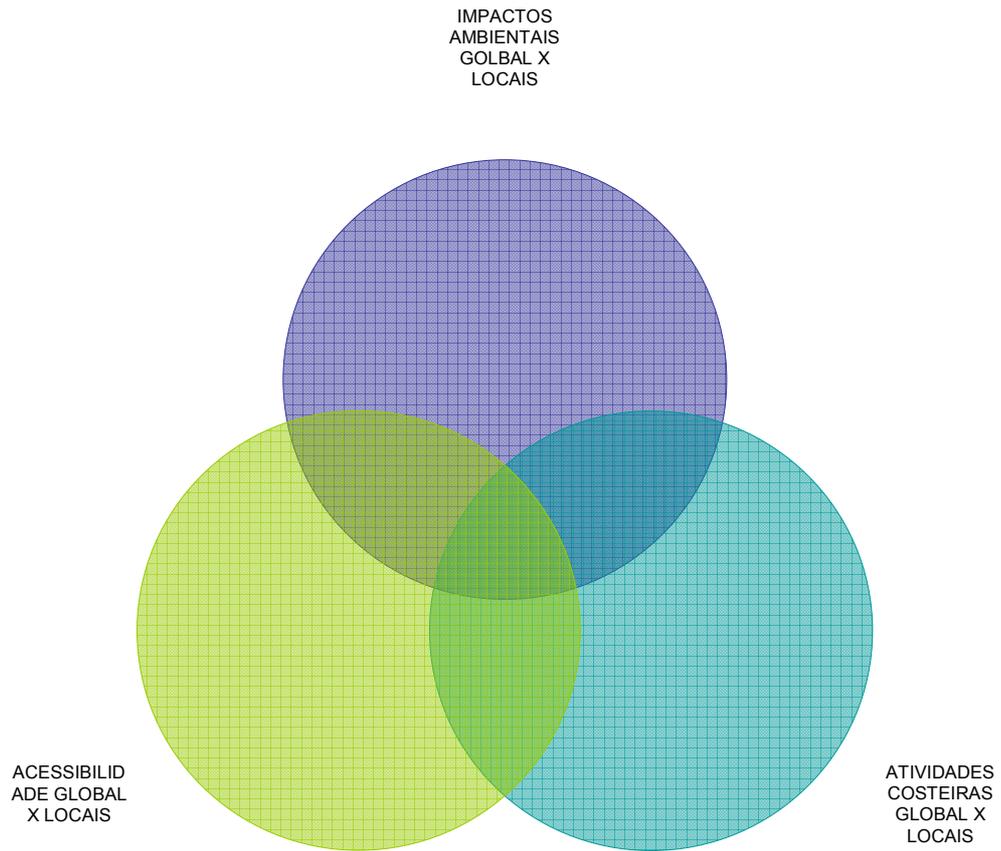
A cidade de Florianópolis tem 63% de seu território preservados pelo plano diretor, seja através de uso limitado (APL-áreas de preservação com uso limitado) com 22%, ou com áreas de preservação total (APP-áreas de preservação permanentes) com 41% da área do

município. No entanto, isto não representa a manutenção dos ecossistemas da ilha, ou uma adequação da cidade com o ambiente natural.

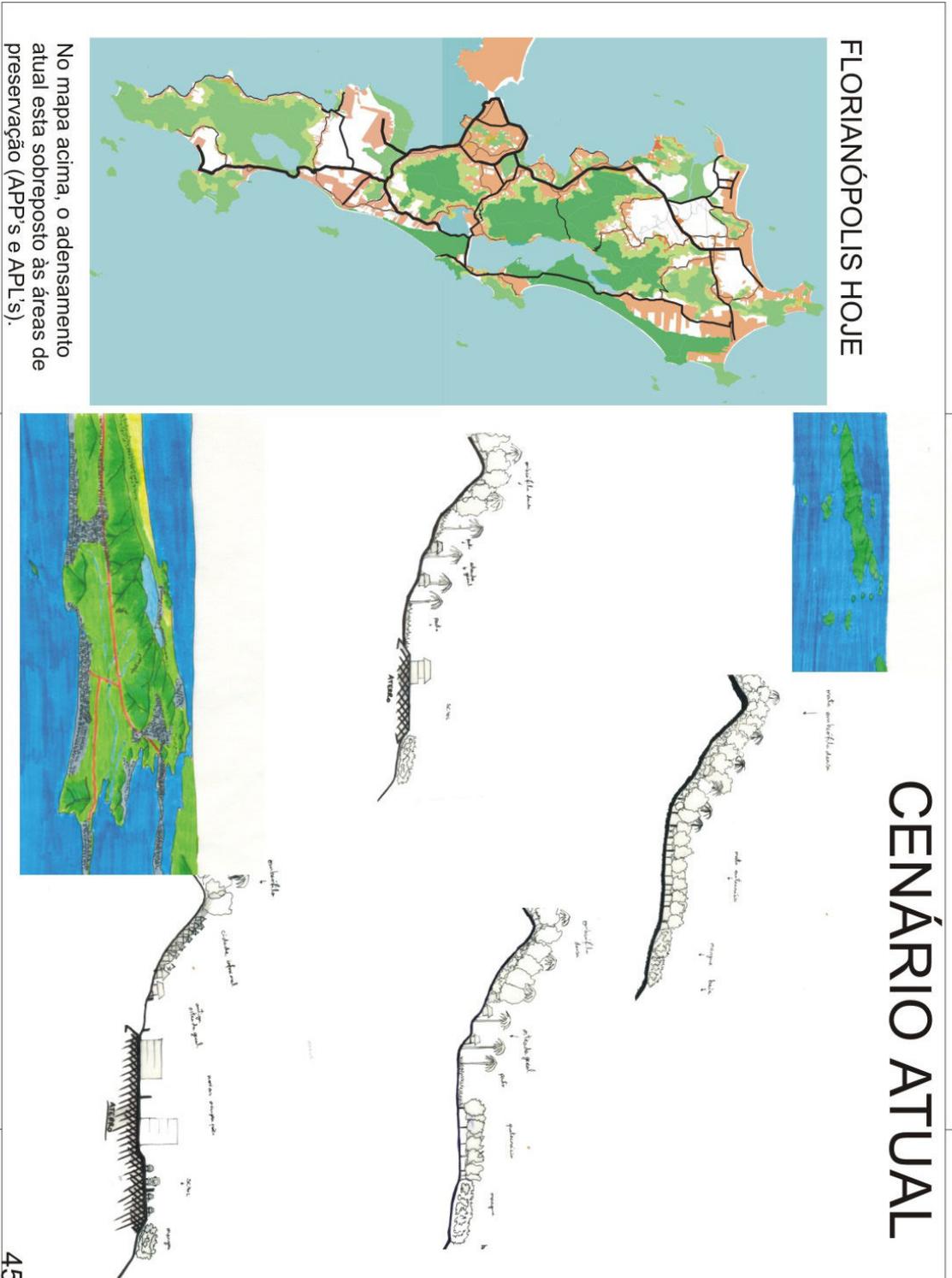
A questão dos efluentes é um outro grande problema da cidade, dados da CASAN (Companhia Catarinense de Águas e Saneamento) revelam que menos de um quinto (19%) das casas que recebem água tratada, tem seus efluentes tratados pela mesma. Na bacia da Lagoa da Conceição, a situação chegou ao ponto crítico de acabar com a balneabilidade da lagoa. Diante da ingerência do executivo, que apesar da situação continuava aprovando edifícios, os moradores da região mobilizaram-se por providências, paralizando novas construções até que um sistema de tratamento de esgotos que comporte toda a população local seja construído.

O exemplo do Distrito da Lagoa traduz claramente a direção do crescimento e consolidação urbana da cidade. Enquanto não tivermos claro a imagem da cidade que queremos construir, nossas ações do presente representarão apenas interesses de ganhos pessoais, e nesta inércia (ausente de uma cidade a construir) estaremos apenas reagindo à cidade que não queremos, ao invés de otimizar nossos esforços em direção do que queremos.

11.1.1. QUESTÕES



11.1.2. CENÁRIO ATUAL



11.2. DESENVOLVIMENTISTA

O cenário desenvolvimentista é balizado na idéia da super-urbanidade realizada pela cidade de Dubai, onde a cidade molda a geografia, ignorando suas peculiaridades e a sub-existência dos ecossistemas pré-existentes. A conurbação neste cenário é sumária e os deslocamentos dão-se de maneira rodoviária, tanto no transporte individual quanto o de massas.

Este cenário é de forma alguma uma crítica à cidade de Dubai, mas apenas uma especulação do que seria da cidade de Florianópolis se aplicados os mesmos princípios de crescimento.

11.2.1. CRITÉRIOS

Através de sobreposição com os mapas de Adensamento X APP, todas as áreas não adensadas e que não sejam de preservação permanentes são consideradas áreas de possível expansão urbana.

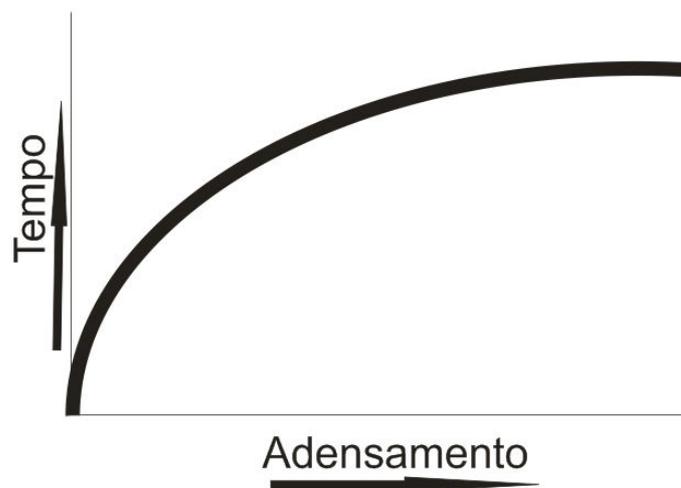
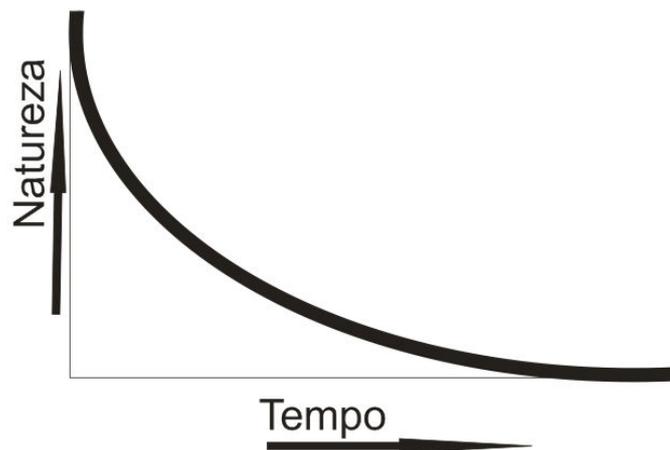
As áreas com maior valor imobiliário, seja por questões de acessibilidade ou pelo privilegiado entorno ou visual, serão as adensadas num primeiro momento. Num segundo momento teremos os adensamentos das áreas ainda remanescentes, para num ultimo momento do cenário, onde todas as áreas são adensadas, tanto pela cidade formal quanto pela cidade informal.

Além de novos adensamentos, os locais atualmente adensados serão verticalizados e suas taxas de ocupação serão maximizadas. Num cenário especulativo que segue a atual pressão imobiliária.

11.2.2. O CENÁRIO



MEIO AMBIENTE	ACESSIBILIDADE	ATIVIDADES/USOS	OCUPAÇÃO
Destruição ambiental e da paisagem natural. Expulsão da população menos favorecida. Atividades econômicas usurpadoras.	Sistema viário de alto tráfego em toda a extensão da ilha, para diluir o fluxo intenso.	Turismo de massas e atividades de serviços e comércios.	Adensamento urbano verticalizado por toda a planície insular. Ocupação das áreas de risco pela cidade informal.



CENÁRIO DESENVOLVIMENTISTA

CENÁRIO 1

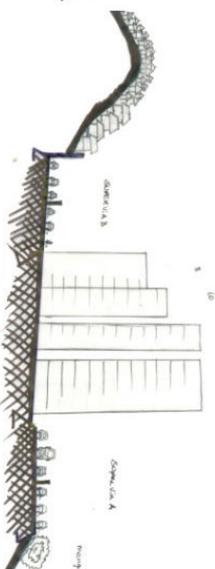


Todas as áreas remanescentes são adensadas

CENÁRIO 2



O terrenos em áreas protegidas são ocupados.
A malha viária de supérvias.



11.3. PRESERVACIONISTA

O cenário preservacionista segue a idéia de que a ocupação humana não é compatível com a preservação ambiental. Portanto, devem ser retirados todas as conurbações, para permitir a regeneração da fauna e flora.

Este cenário é nitidamente saudosista e tenta retroceder na linha do tempo.

11.3.1. CRITÉRIOS

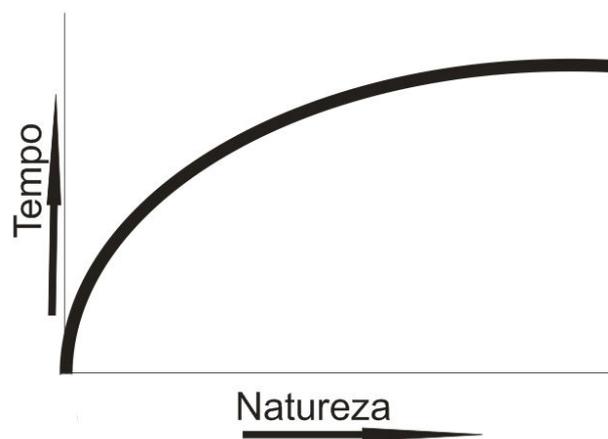
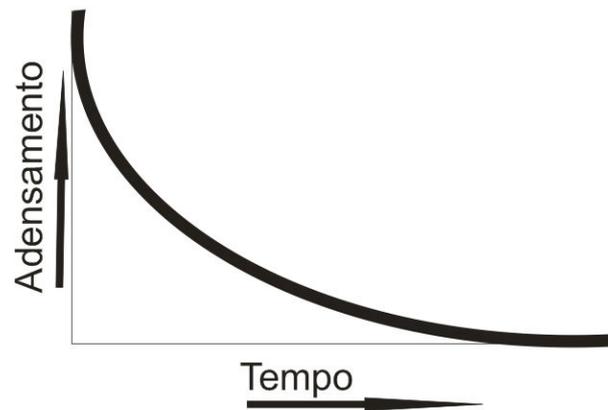
Num primeiro momento, todas as áreas de preservação com uso limitado (APL's) seriam desabitadas, e áreas construídas sobre mangues, dunas e mata atlântica. Abrindo a possibilidade para a regeneração dos ecossistemas através da restauração de seu ciclo natural (mata atlântica, planície quaternária, mangue, mar).

11.3.2. O CENÁRIO

PRESERVACIONISTA



MEIO AMBIENTE	ACESSIBILIDADE	ATIVIDADES/USOS	OCUPAÇÃO
Regeneração ambiental e da paisagem natural. Retirada de adensamentos danosos. Expulsão da população menos favorecida.	Sistema viário limitado, acesso controlado.	Turismo ecológico de baixo impacto e atividades de serviços e comércios.	Limites de ocupação reduzidos. Adensamentos urbanos retirados. Ocupação das áreas de risco pela cidade informal retirados. Ocupação de baixo impacto.

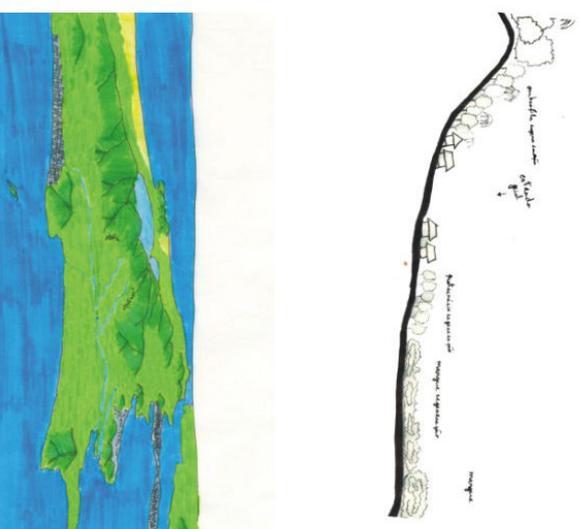


CENÁRIO PRESERVACIONISTA

CENÁRIO 1



CENÁRIO 2



Neste cenário de preservação, no Cenário 1 todo e qualquer adensamento é congelado, e os ecossistemas são regenerados. No Cenário 2, as áreas de preservação são amplificadas ao máximo, numa tentativa de recuperar a maioria dos ecossistemas existentes.

11.4. EQUILÍBRIO

Neste cenário tentamos estabelecer uma associação positiva de ambos os cenários anteriores. Especulando ambos os extremos, este cenário busca um meio-termo, um caminho moderado, onde urbanidade e natureza possam coexistir respeitando o ciclo vital de ambos.

A especulação deste cenário tenta levantar a imagem da Florianópolis do Amanhã, a cidade que queremos construir e viver.

11.4.1. CRITÉRIOS

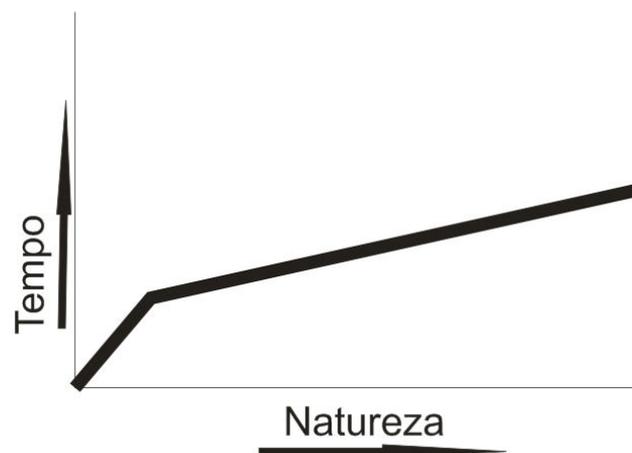
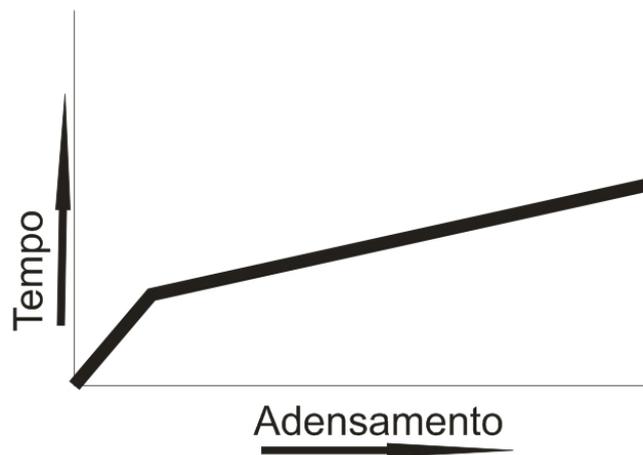
A busca de um cenário de equilíbrio se dá através da escolha dos pontos mais vitais para a cidade e para a natureza. Os adensamentos já consolidados são analisados para a escolha de pontos onde os mesmos devem ser retirados em prol da manutenção do ciclo vital da natureza, e pontos onde devem poder ser adensados, permitindo o crescimento da cidade.

Áreas de vital importância para a preservação do ambiente natural devem ser preservadas e regeneradas, os ecossistemas tem de ter seu ciclo natural respeitado. Assim sendo, alguns pontos já adensados devem ser retirados.

11.4.2. O CENÁRIO



MEIO AMBIENTE	ACESSIBILIDADE	ATIVIDADES/USOS	OCUPAÇÃO
Regeneração ambiental e da paisagem natural de pontos vitais. Retirada de adensamentos danosos.	Sistema viário limitado, transporte de massas de baixo impacto ambiental.	Turismo ecológico de baixo impacto e atividades de serviços e comércios.	Adensamentos urbanos concentrados em áreas específicas. Retirada das áreas de riscos ambientais, tanto na cidade informal quanto na cidade formal.

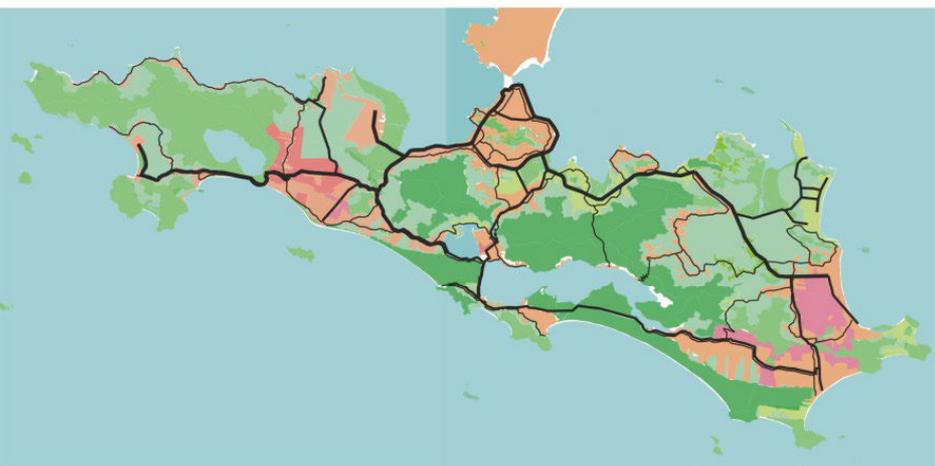


CENÁRIO DE EQUILÍBRIO

CENÁRIO 1



CENÁRIO 2



A princípio, toda nova construção seria bloqueada, como mostra o Cenário 1. No Cenário 2, novos adensamentos seriam possibilitados em função de novas áreas de proteção ambiental, oriundas de adensamentos retirados.

12. REFERÊNCIAS

ANAIS. **1ª OFICINA DE DESENHO URBANO DE FLORIANÓPOLIS**. Florianópolis: (s.n.), 1996.

ARANTES, Otília B. F, VAINER, Carlos B e MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000.

BUENO, AYRTON PORTILHO; HOLANDA, FREDERICO ROSA BORGES DE; UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA. Departamento de Urbanismo. **Estudos sintáticos em assentamentos costeiros na Ilha de Santa Catarina: integração e segregação em balneários turísticos..** 1996. 186f. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.

BNDES. **Seminário Mobilidade Urbana em Regiões Metropolitanas**. 1º, 2 e 3 de dezembro de 2003.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros : crime, segregação e cidadania em São Paulo**. Sao Paulo: EDUSP: Ed. 34, 2000.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. São Paulo: Ed. Perspectiva, coleção DEBATES: 1979.

CONFEA. **Estatuto da Cidade – Lei Federal nº 10.257**, 2ª Edição, 2001.

CULLEN, Gordon. **Concise Townscape**. Londres: Architectural Press; 1995.

FELKL, Aline. Artigo publicado no Jornal AN em 2000. Acessado em novembro de 2006 no endereço: <http://www.an.com.br/ancapital/2000/jul/23/1ger.htm>

FERRARA, Lucrécia D. **As Cidades Ilegíveis – Percepção Ambiental e Cidadania**. In: DEL RIO, V. e OLIVEIRA, Livia de (organizadores). **Percepção Ambiental**. Editora Studio Nobel, 1996.

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-Jardins de Amanhã**. São Paulo: Ed Hucitec: 2ª ed: 2002.

IBAM , Instituto Brasileiro de Administração Municipal. **MOBILIDADE URBANA EM REGIÕES METROPOLITANAS**. Organizado pelo BNDES, 1º, 2 e 3 de dezembro de 2003.

IPIUF. **Lei Complementar 001/97 – Plano Diretor do Distrito Sede**. Florianópolis, 1997. IPIUF, Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. Acessado em novembro de 2006 no endereço: www.ipuf.sc.gov.br

HILLIER, Bill e HANSON, Julienne. **The Social Logic of Space**. Cambridge: Cambridge University Press; 2005.

JACOBS, Jane; **Life and death of great americans cities**. Nova Iorque, Modern Library, 2002.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: Ed. UNB, 1996.

LAGO, Mara Coelho de Souza. **Modos de vida e identidade : sujeitos no processo de urbanização da Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1996.

LAURIE, Michael. **An Introduction to Landscape Architecture**. 2ª Edição. Prentice Hall, New Jersey, 1986.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LISBOA, Armando de Melo. **Uma cidade numa ilha : relatório sobre os problemas socio-ambientais da Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Insular, 1996.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

LOPES, LARICE NATH; UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. **A dinâmica da organização espacial na rodovia SC 401 em Florianópolis**. Florianópolis, 2005. 1 v. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

MARICATO, Lucia. **Brasil, Cidades- Alternativas para a Crise Urbana**. Editora Vozes, Petrópolis, 2001

MASCARÓ, Lucia. **Ambiência Urbana**. Cap A, Sagra-D.C. Luzzatto Editores, Porto Alegre, 1996.

REIS, ALMIR FRANCISCO; UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. **Permanências e transformações no espaço costeiro** : formas e processos de crescimento urbano-turístico na Ilha de Santa Catarina. São Paulo, 2002. 287 f. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Curso de Pós-Graduação em Estruturas Ambientais Urbanas.

RYKWERT, Joseph. **The Seduction of Place : The City in the Twenty-first Century**. Nova Iorque: Pantheon Books, 2000.

SANTOS, Carlos N. F. **O uso do solo e do município**. IBAM, 3ª edição, Rio de Janeiro, 1990.

SANTOS, Milton. **A cidade nos países subdesenvolvidos..** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2005.

SANTOS, Milton; ELIAS, Denise. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. **Pensando o Espaço do Homem**. 2ª ed. São Paulo: ed Hucitec, 1986.

SITTE, Camilo. **The Birth of Modern City Planning**: With a translation of the 1889 Austrian edition of his City Planning According to Artistic Principles. Nova Iorque: Dove Editions, 2006.

SUGAI, MARIA INES; VILLAÇA, FLAVIO; UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano. A via de contorno norte-Ilha**. 1994. 2v. Dissertação (Mestrado) - Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.

TEIXEIRA, José P. e SILVA, Jorge E. (organizadores). **O Futuro da Cidade/ A Discussão Pública do Plano Diretor**. Cidade Futura/ CECCA, Florianópolis, 1999.

2G, Revista Internacional de Arquitetura. **Landscape Architecture**. nº3, p.10 –
1997/III.

ARTIGO.MUITO ALÉM DO AUTOMÓVEL: Por uma Política Nacional de Mobilidade
Sustentável <http://www.polis.org.br/publicacoes/artigos/naza1.html>

13. CONTATO

Mariana Fonseca Claro: mariana@tci.art.br
www.tci.art.br/mariana/