



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

SC 401 NORTE

UM NOVO CONCEITO DE URBANIDADE

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 da  
Cunha e aos meus pais.  
Obrigada.

## SUMÁRIO

|                                |                                     |    |
|--------------------------------|-------------------------------------|----|
| APRESENTAÇÃO                   |                                     | 04 |
| INTRODUÇÃO                     |                                     | 05 |
|                                | CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA E PROBLEMA | 06 |
|                                | OBJETIVOS                           | 08 |
|                                | Geral                               | 08 |
|                                | Específicos                         | 08 |
|                                | JUSTIFICATIVA                       | 09 |
| A CIDADE DE FLORIANÓPOLIS HOJE |                                     | 10 |
| CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM     |                                     | 12 |
| CENÁRIOS CARICATOS             |                                     | 15 |
|                                | DESENVOLVIMENTISTA                  | 15 |
|                                | PRESERVACIONISTA                    | 18 |
|                                | EQUILÍBRIO                          | 20 |
| CONCEITOS DE DESENHO URBANO    |                                     | 22 |
| RELAÇÕES VISUAIS               |                                     | 22 |
| PONTOS DE CONFLITO             |                                     | 24 |
| CONCEITOS                      |                                     | 25 |
| TRECHOS                        |                                     | 26 |
|                                | VARGEM PEQUENA                      | 26 |
|                                | SANTO ANOTNIO DE LISBOA             | 27 |
|                                | MANGUE RATONES                      | 29 |
|                                | SACO GRANDE                         | 31 |
| CONCLUSÕES                     |                                     | 36 |
| AGRADECIMENTOS                 |                                     | 38 |
| BIBLIOGRAFIA                   |                                     | 39 |

## APRESENTAÇÃO

Racionalizar uma emoção é tarefa ingrata, e foi esta a maior dificuldade que enfrentamos neste trabalho. Como manter uma linha de raciocínio lógico quando o presente trabalho é fruto de um sentimento? Ainda que meu orientador não tenha poupado esforços em manter meus pés no chão, toda a racionalização era permeada por emoção, o que fez deste trabalho um tanto irregular quanto à lógica acadêmica.

Nos primeiros anos de faculdade sonhava com um trabalho de conclusão de curso que fosse uma arquitetura cinestésica, que englobasse todos os sentidos. Negava com todo o afinco que arquitetura fosse imagem (coisa a ser olhada e apreciada), temia minhas aulas de história, pois acredito que a beleza de uma foto arquitetônica não consegue representar a arquitetura da mesma, mas apenas o olhar do fotógrafo.

Muitas coisas aconteceram ao longo destes seis anos de curso, e na tentativa de encontrar algo ou algum lugar que me acolhesse procurei abrigo em várias crenças. A primeira foi minha revolta quanto à adoração ao trabalho do arquiteto Oscar Niemeyer, revolta indiscriminada, pois tive uma das melhores experiências arquitetônicas ao entrar na Catedral de Brasília, uma experiência cinestésica comparável apenas ao entrar na catedral gótica da cidade de Colônia, na Alemanha.

Meu segundo abrigo foi o IPUF, que despertou em mim a paixão pelo planejamento urbano com o Plano Diretor de Santo Antonio de Lisboa. Apaixonei-me por este trabalho e dediquei o melhor de mim a este. Mas não foi o suficiente, precisava de mais.

Procurei abrigo num estágio na Bósnia, no Instituto de Planejamento Urbano da República Sérvia. Conheci a Europa Leste, com sua mescla de arquitetura gótica, barroco italiano, renascimento francês, castelos árabes e planejamento urbano moderno-comunista. Esta viagem apazigou em mim parte de minha revolta com a arquitetura modernista.

Finalmente, em meu trabalho de conclusão, não pude fugir de meus próprios fantasmas, que se materializavam na Rodovia SC 401. A partir da necessidade deste enfrentamento é que surgiu este trabalho, um tanto confuso e desconexo, um tanto perdido no meio de minhas próprias emoções e medos.



## INTRODUÇÃO

Qual a importância da SC 401? Levando em consideração os núcleos balneários como um dos maiores eixos turísticos, a ligação destes com o centro regional (tendo a cidade de Florianópolis como contexto geral). Estes são valores de maior importância no contexto da cidade, no entanto, no contexto dos diversos núcleos que a SC corta ela toma outros valores e conceitos. Em geral a via é propulsora de desenvolvimento econômico e urbano no contexto local, porém a mesma também traz grandes conflitos, tais como a barreira física que impõe aos moradores locais, colocando em risco a vida dos próprios moradores que têm de atravessar a pista da Rodovia no seu cotidiano. A via não é causadora apenas de conflitos urbanos, a mesma confina os ecossistemas que corta, interrompendo ou dificultando a troca de energias entre eles, separando a mata atlântica de encostas do mangue e dificultando a preservação destes.

A SC foi fator fundamental para o desenvolvimento urbano e consolidação do norte da Ilha como área urbana. Não se deve enxergá-la como se fosse um tumor, a mesma é parte integrante da cidade e qualquer intervenção que seja pensada para a via deve considerar suas deficiências e potencialidades, numa tentativa de mitigar a primeira e incentivar a segunda.

Um fator principal de complicação é o desenho da via, que como rodovia estadual deve apenas ligar dois pontos, sem diálogo com o entorno inserido. No entanto, se este conceito servia na década de 70 hoje em dia não serve mais, pois leva a SC a negar toda a urbanidade que a envolve.

Este trabalho tem dois momentos, o primeiro especula a “Florianópolis de amanhã” criando cenários caricatos e o segundo momento conceitua um novo tratamento urbano para a via, na tentativa de uma simbiose de todas as potencialidades da mesma, como canal estruturador urbano, eixo turístico, vista panorâmica e via de ligação entre o centro da cidade e os núcleos urbanos norte.

O primeiro momento especula três cenários, o desenvolvimentista, o preservacionista e o de equilíbrio. O intento é de que através da visualização de extremos possamos escolher com ciência a cidade a qual queremos construir.

O segundo momento trabalha com novos conceitos para a via, na tentativa de englobar os diversos agentes em consonância e com o mínimo de conflitos.

## 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 do moradores continuava a mesma, gerando, assim, inúmeros conflitos entre a população local e as vias, agora com intenso tráfego. As pessoas 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?

## OBJETIVOS

### Geral

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.

Desenvolver um conceito de desenho para a via que proporcione uma simbiose entre os diversos fatores que interagem com a mesma. 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. Apresentando uma solução urbanística para a SC 401 que proporcione uma harmonia entre os diversos agentes.

### Específicos

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

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

Estabelecer as potencialidades e limitações de cada cenário especulados.

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.

Conceituar um novo padrão urbanístico que propicie uma adequação da via às suas potencialidades e suas deficiências.

## 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.

## A CIDADE DE FLORIANÓPOLIS HOJE

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

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.

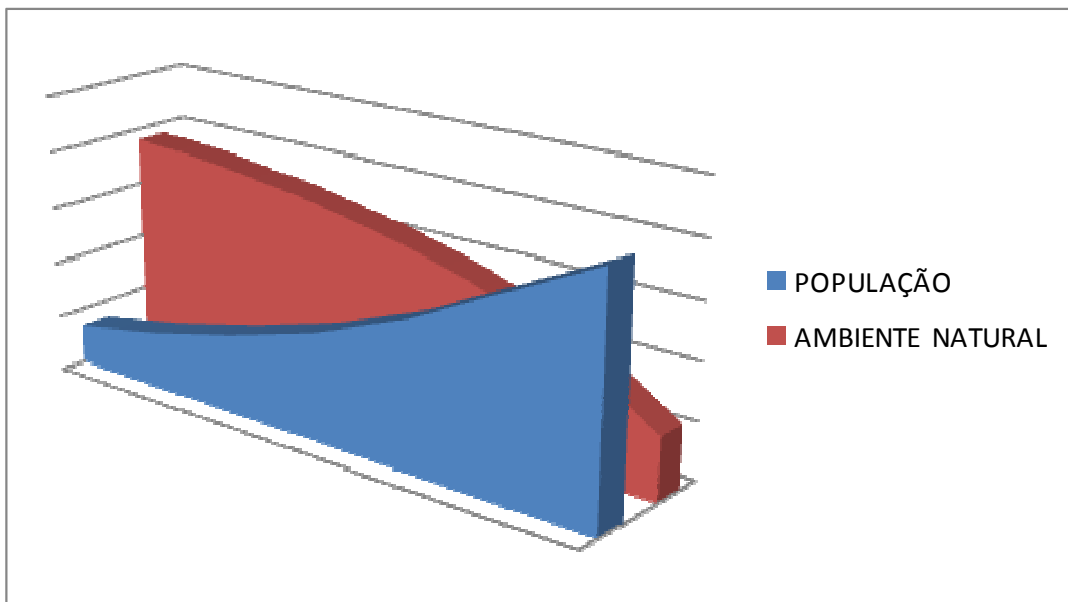
Para não citar casos atuais, basta o exemplo da autorização para loteamentos na Praia Brava, onde, apesar dos laudos técnicos desfavoráveis do próprio executivo, a Câmara dos Vereadores aprovou o adensamento da área. Hoje os loteamentos sofrem com a escassez de água.

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, parализando 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.



Fonte: Autoria própria. Baseado nos dados do IBGE e IPUF.

## CARACTERIZAÇÃO DA PAISAGEM

“A paisagem nada tem de fixo, de imóvel”

(Milton Santos, 1986).

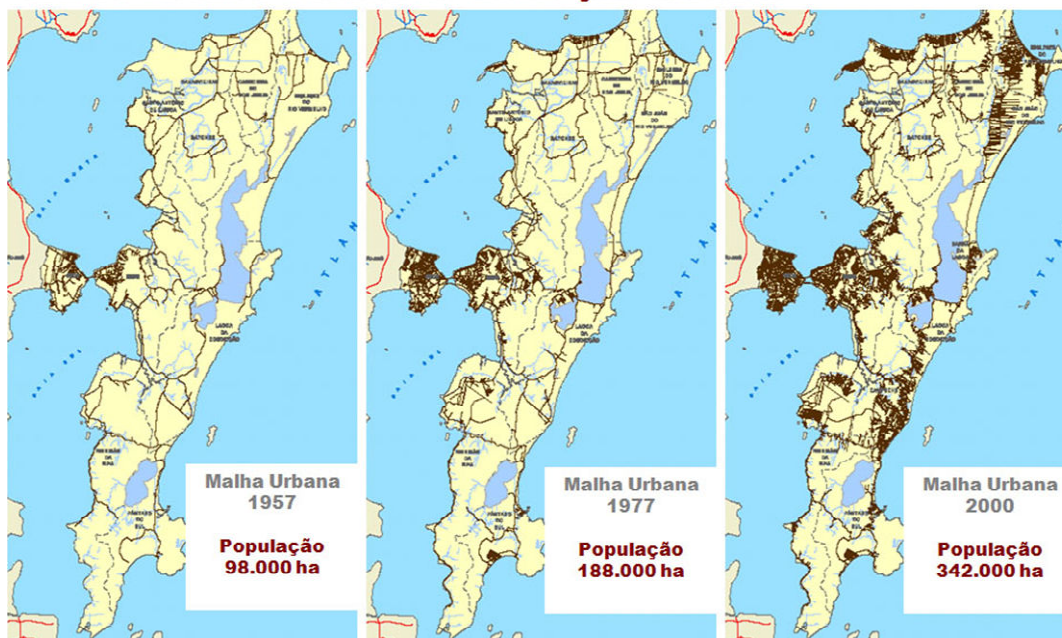
Segundo Milton Santos a paisagem é formada pelos objetos naturais (espaço) e pelos objetos sociais, representando a produção do passado e do presente (tempo). E o espaço pode ser definido pela análise de três categorias gerais: forma, estrutura e função.

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.

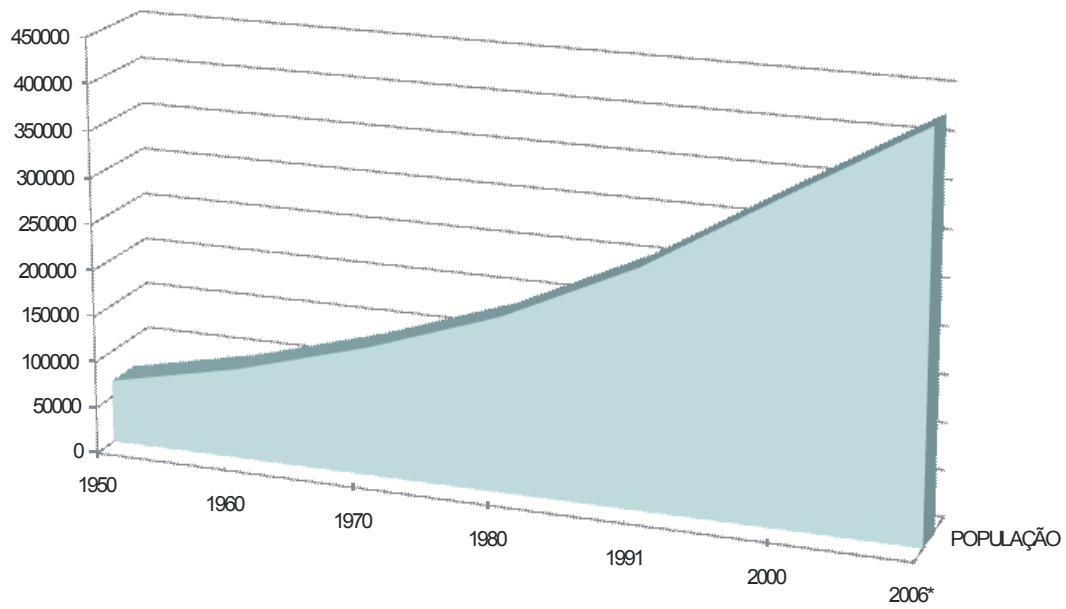
A paisagem em um determinado tempo representa diferentes momentos do desenvolvimento de uma sociedade. E a paisagem criada em determinado espaço representa toda a evolução da vida urbana, passado e presente.

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

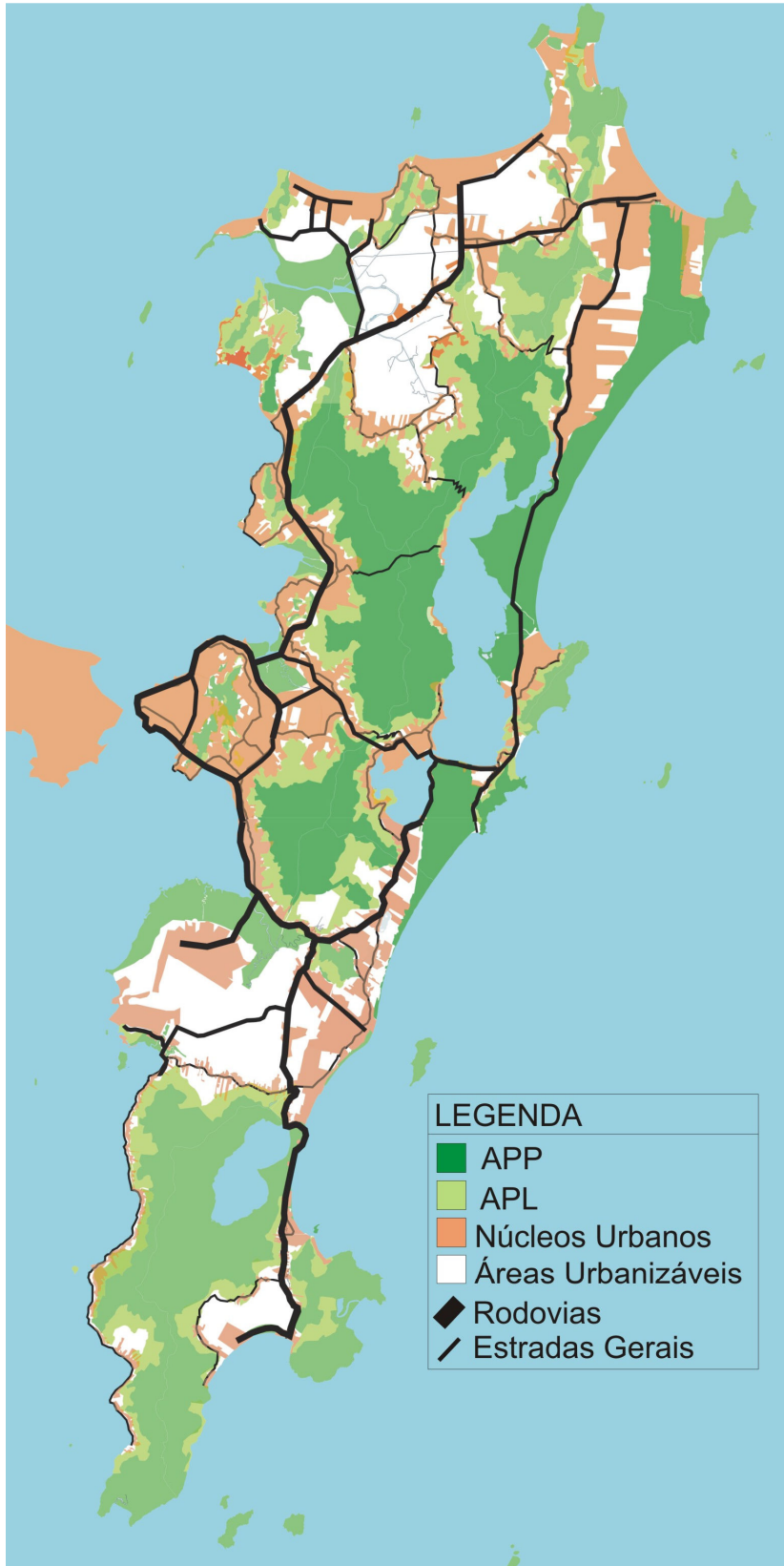
### DADOS SOBRE O MUNICÍPIO - EVOLUÇÃO URBANA







Fonte: IPUF com base nos dados do IBGE- Censos Demográficos 60 / 70 / 80 / 91 / 2000)



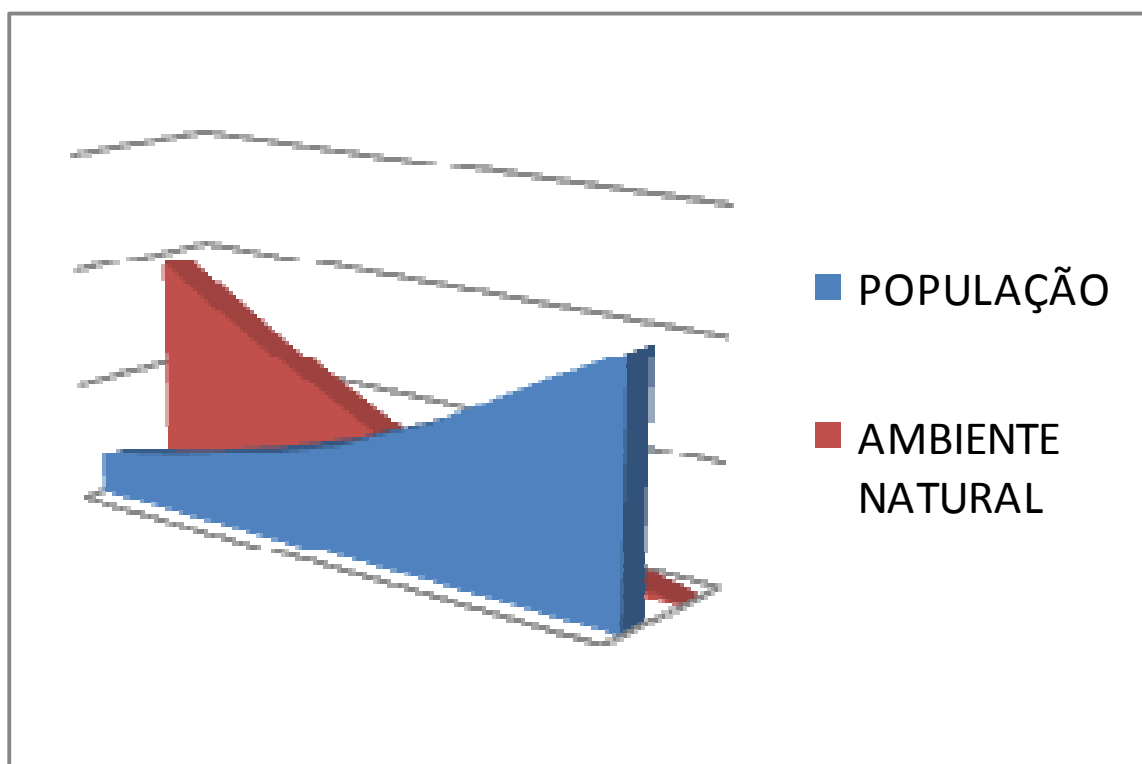
## CENÁRIOS CARICATOS

*“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” (Milton Santos, 1986)*

### DESENVOLVIMENTISTA

O cenário desenvolvimentista é balizado na idéia da super-urbanidade realizada pela cidade de Dubai, onde a cidade molda a geografia, ignorando sua peculiaridades e a sub-existência dos ecossistemas pré-existentis. 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.



Fonte: Autoria própria. Baseado nos dados do IBGE e do IPUF.

## CRITÉRIOS

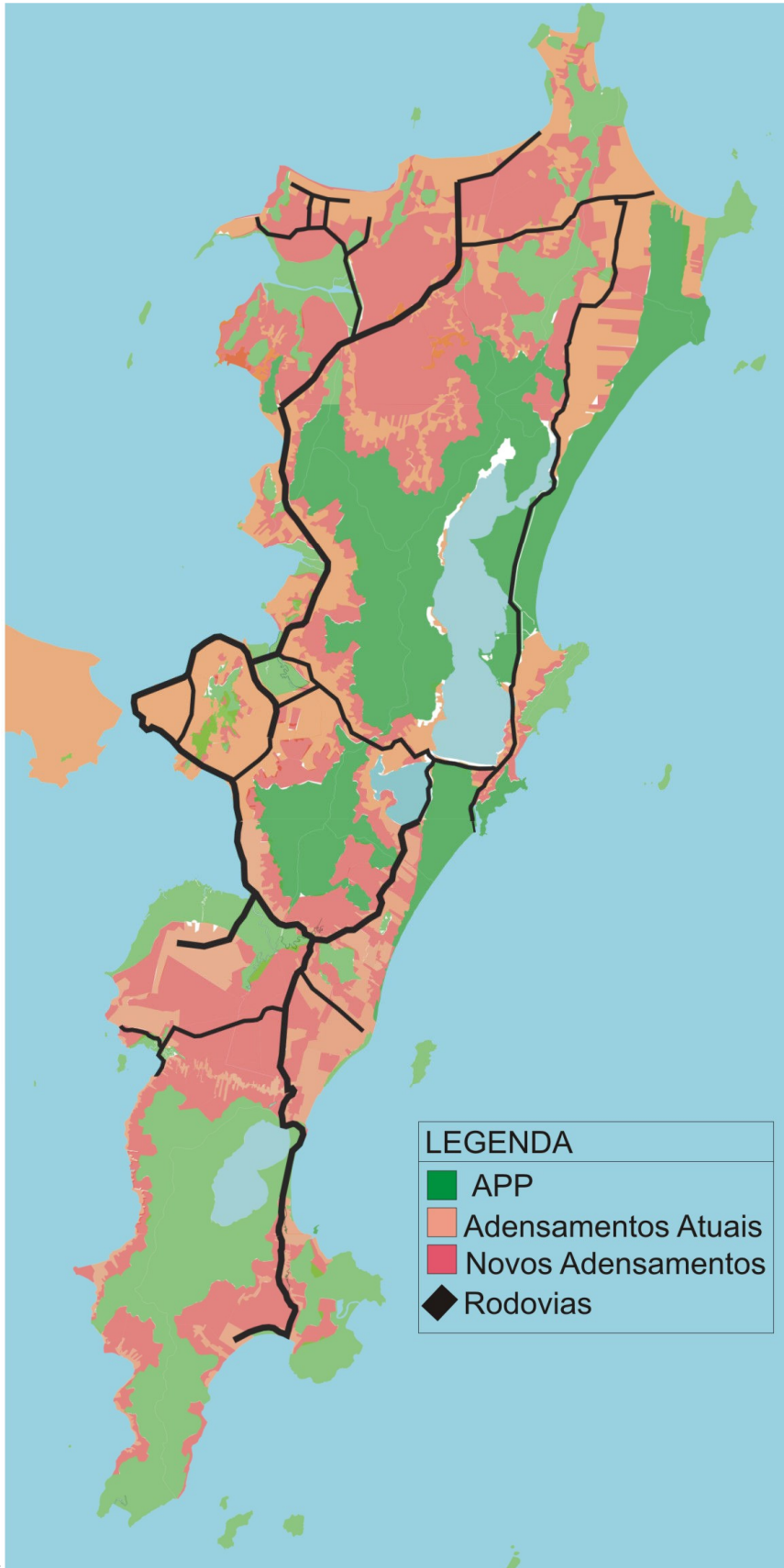
Através de sobreposição com os mapas de Adensamento X APP, todas as áreas não adensadas e que não sejam de preservação permanentes são consideradas áreas de possível expansão urbana.

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.



| MEIO AMBIENTE   | ACESSIBILIDADE  | ATIVIDADES/USOS   | OCUPAÇÃO   |
|---|---|---|--|
| Destuição ambiental e da paisagem natural.<br>Expulsão da população menos favorecida.<br>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.<br>Ocupação das áreas de risco pela cidade informal. |

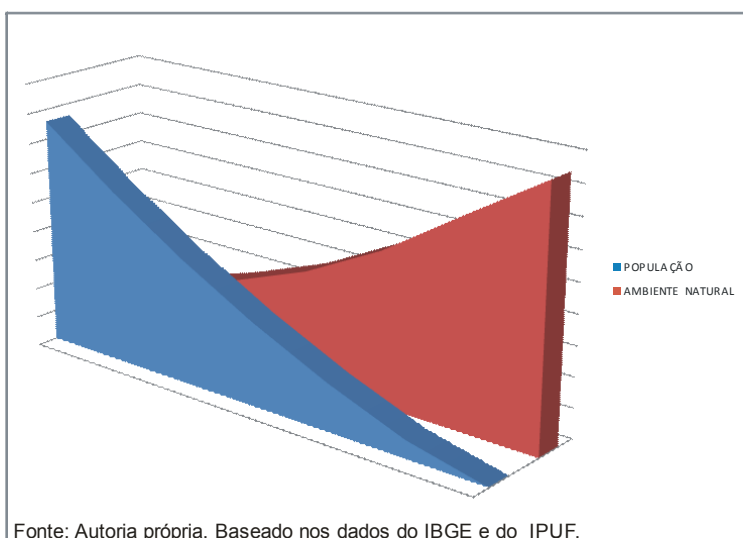


## CENÁRIOS CARICATOS

### PRESERVACIONISTA

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

Este cenário é nitidamente saudosista e tenta retroceder na linha do tempo. A Ilha torna-se o “paraíso verde” intocado, quase como um a “Disneylândia Ambiental”.

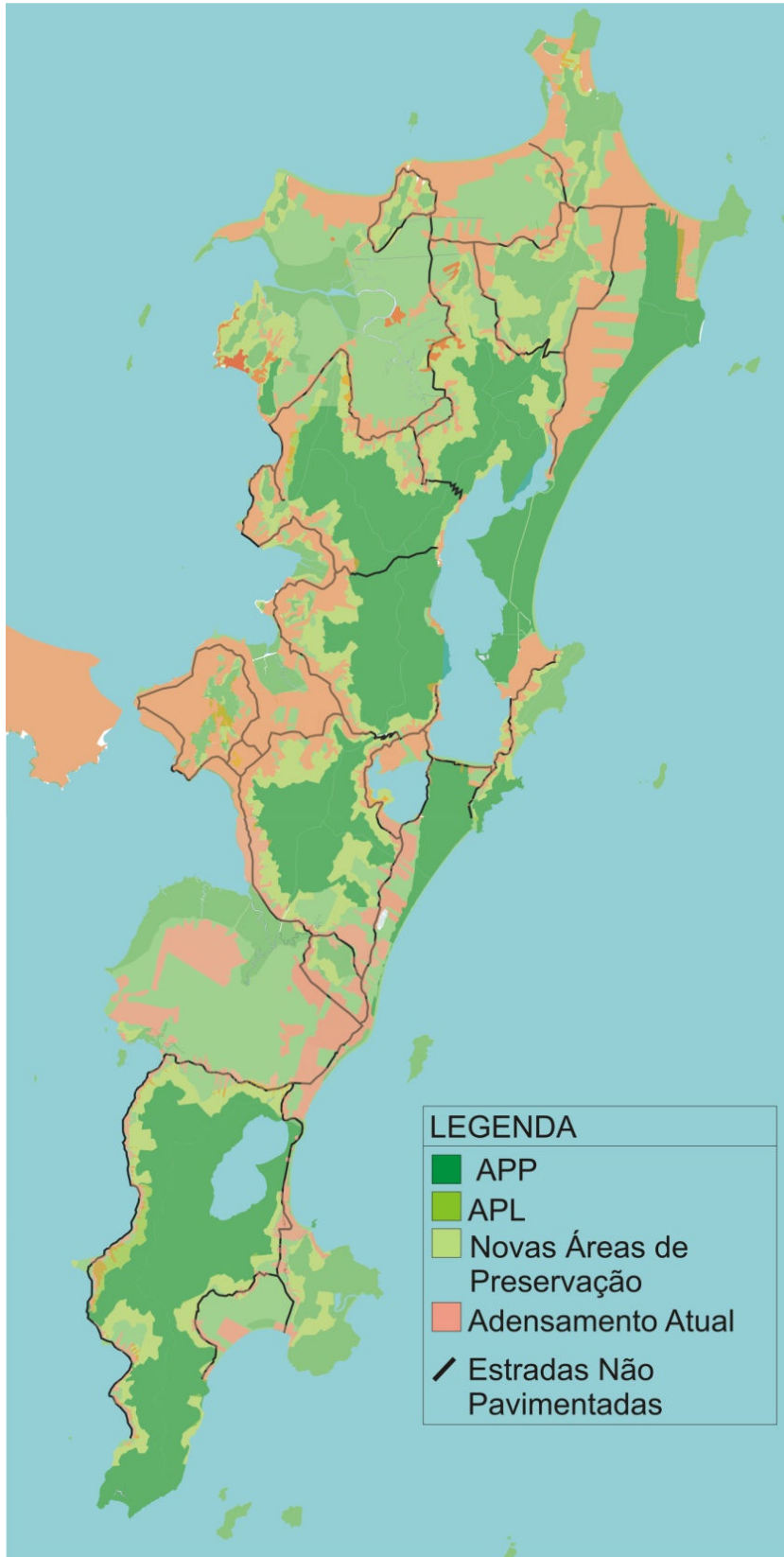


### CRITÉRIOS

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).



| 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. |

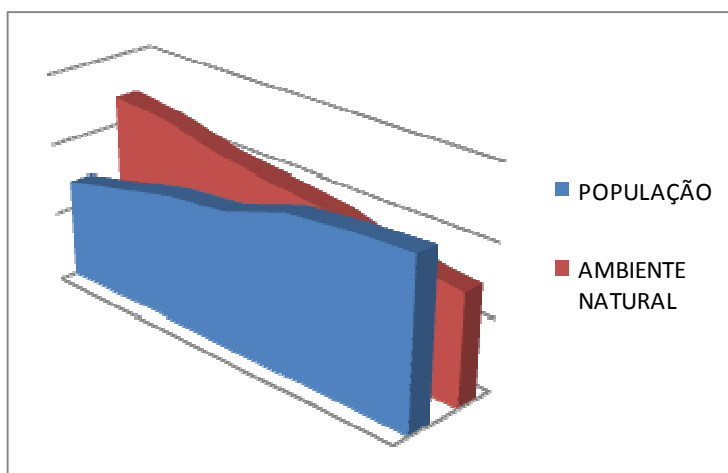


## CENÁRIOS CARICATOS

### 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.



### 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 preservados, no entanto novos adensamentos devem ser concentrados nas áreas que representem uma interferência menor no ciclo dos ecossistemas existentes, 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.

No gráfico População versus Ambiente Natural percebe-se um declínio de área deste segundo critério e um aumento de população. Entretanto, segundo o modelo proposto, os ecossistemas têm seu fluxo preservado não pela área mas sim pela manutenção do ciclo vital. Ou seja, garantido a troca entre os variados ecossistemas.

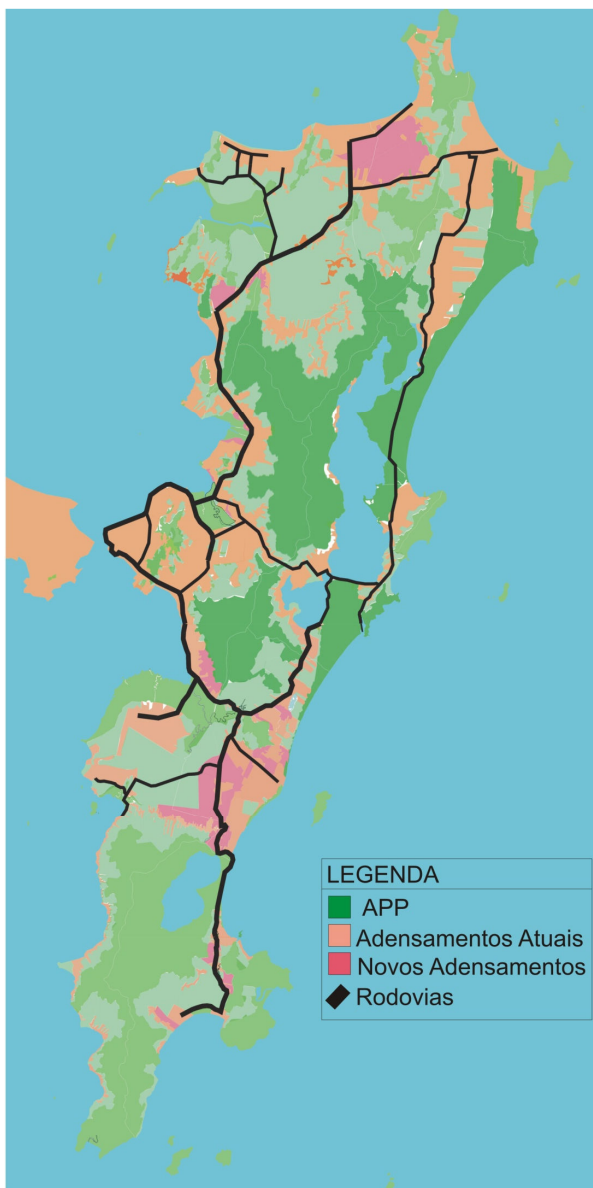
O conceito fundamental é o de SIMBIOSE entre o Ambiente Natural e os Núcleos Urbanos, adensando os locais que não interfiram na manutenção dos ecossistemas.



EQUILÍBRIO

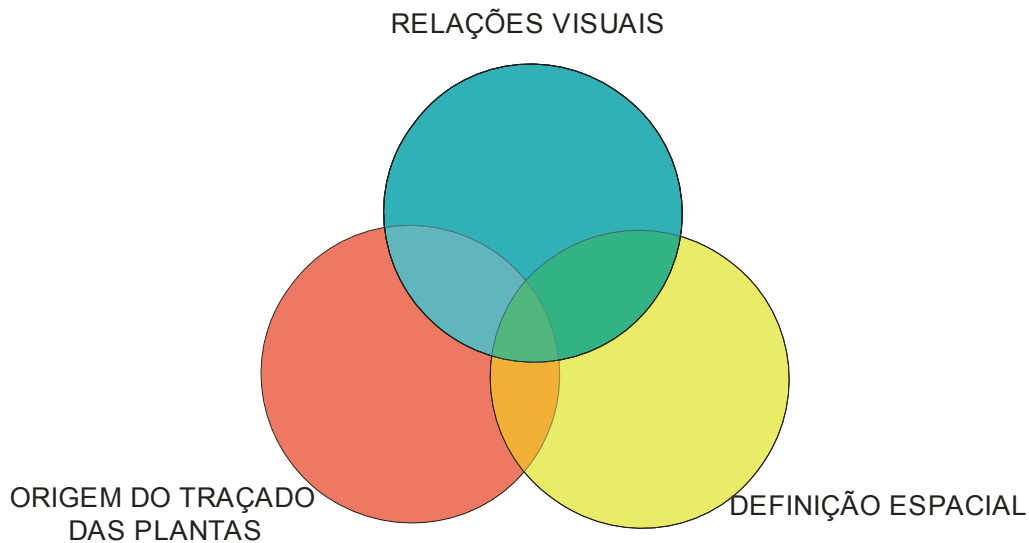


| MEIO AMBIENTE   | ACESSIBILIDADE  | ATIVIDADES/USOS  | OCUPAÇÃO   |
|---|---|--|--|
| Regeneração ambiental e da paisagem natural de pontos vitais. Retirada de adensamentos danosos. | Sistema viário limitado, transporte de massas de baixo impacto ambiental. | Turismo ecológico de baixo impacto e atividades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



## 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.



### RELAÇÕES VISUAISs:

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.

Origens para o traçado das plantas

A forma resulta dos condicionantes e deficiências do sítio, 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.

#### 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.

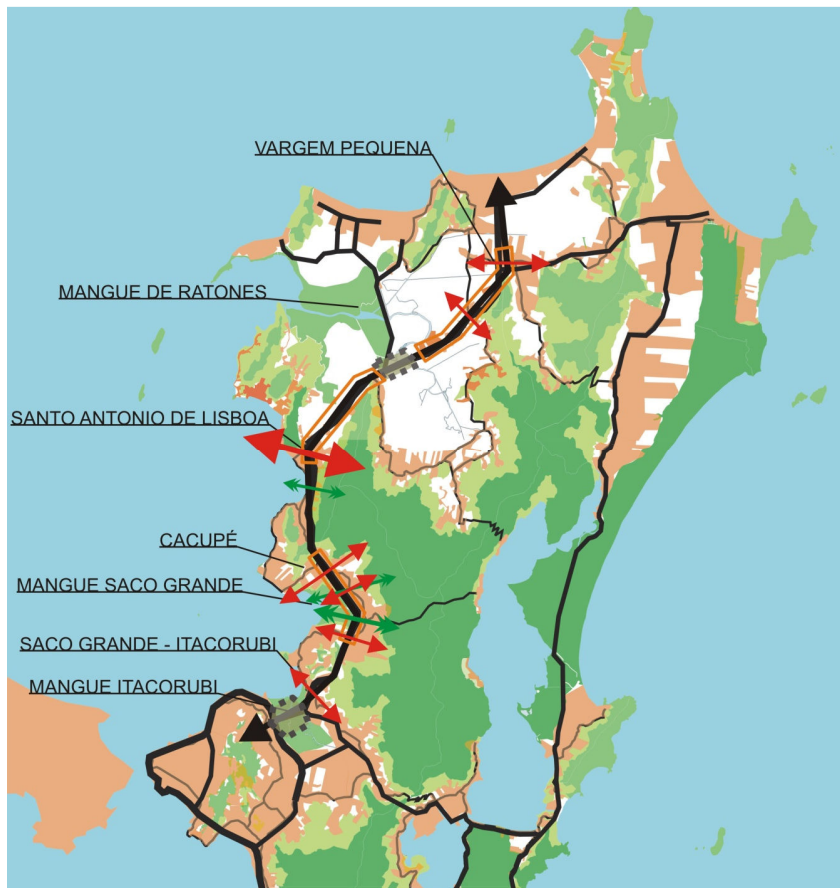
- Seleção de materiais
- Conceito de variação: Sinalização, informação, orientação, Mimetismo, choque, harmonia, descontinuidade, entre outros efeitos.
- Tipos de materiais de pavimentação
- Usos, efeitos, custos....
- Conexões
- Muros
- Água

## PONTOS DE CONFLITO

Os pontos de conflito com os núcleos urbanos coincidem com os pontos onde a sc 401 atravessa núcleos pré-existentes, criando uma barreira nas relações de vizinhança. Já os conflitos ambientais são encontrados quando a via repressa os mangues, interferindo no ciclo dos ecossistemas existentes.

Este trabalho analisa quatro pontos básicos de conflito, são eles:

- VARGEM PEQUENA  
NÚCLEO URBANO PRÉ-EXISTENTE CORTADO PELA SC
- SANTO ANTONIO DE LISBOA  
NÚCLEO URBANO PRÉ-EXISTENTE CORTADO PELA SC
- MANGUE DE RATONES  
MANGUE O MAIOR CONFLITO AMBIENTAL COM A SC
- PLANÍCIE DO SACO GRANDE  
DESENVOLVIMENTO URBANO INCENTIVADO PELA EXISTÊNCIA DA SC



## CONCEITOS

Dar o devido destaque ao potencial panorâmico da mesma, modificando a maneira com que a via harmoniza-se com a paisagem.

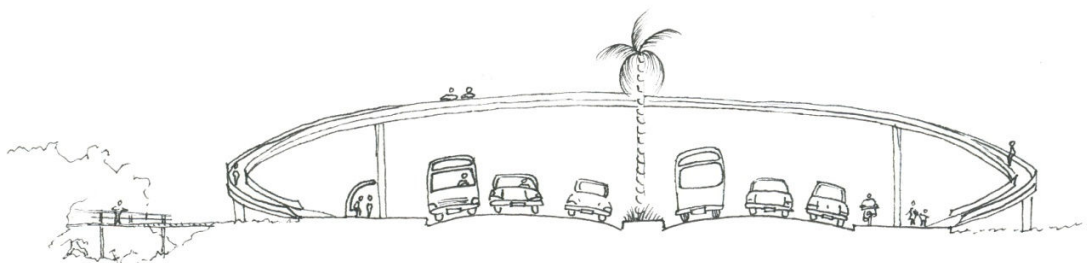
O muro central é substituído por um canteiro com jerivás (*syagrus romanzoffiana*) dispostos regularmente ao longo da via, ditando um ritmo à via expressa. Proporcionando uma interação com a paisagem natural, o maior cartão postal da cidade.

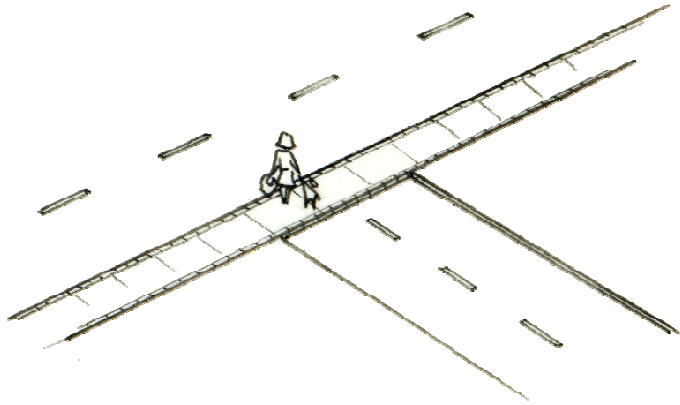
Nos locais onde a característica comercial será incentivada a via expressa recebe uma marginal, a mesma é separada fisicamente por um canteiro com ipês roxo e amarelo (*tabebuia avellanadae* e *chrisotricha*). Seria ideal uma atenuação dos ruídos emitidos pela via expressa, no entanto a barreira de ipês neste sentido age apenas de forma psicológica com sua barreira verde.

A ciclovia, ao contrário das marginais, é elemento constante em toda a extensão da via, conectando núcleos urbanos adjacentes e até mesmo distantes. Ciclovia e calçadas impulsionam no comércio local, devido ao aumento da circulação de pessoas.

A via de pedestres segue junto das marginais nas áreas urbanizadas, já nas áreas de mangue as calçadas assumem uma “deriva bucólica”, penetrando pelo mangue com passeios e pequenos mirantes.

O corredor verde é a garantia da manutenção dos ecossistemas, localizados em pontos estratégicos, como o entorno de um ou mais rios de uma bacia (saco grande, ratones...). Elevando-se a via ou apenas revitalizando a mata ciliar e criando um passeio em ambos os casos para valorizar o espaço como uma área de lazer.





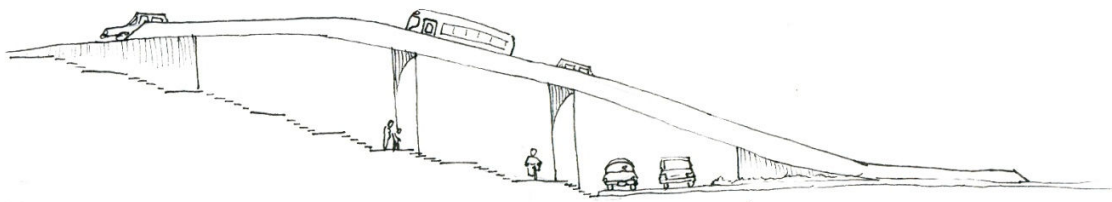
VARGEM PEQUENA





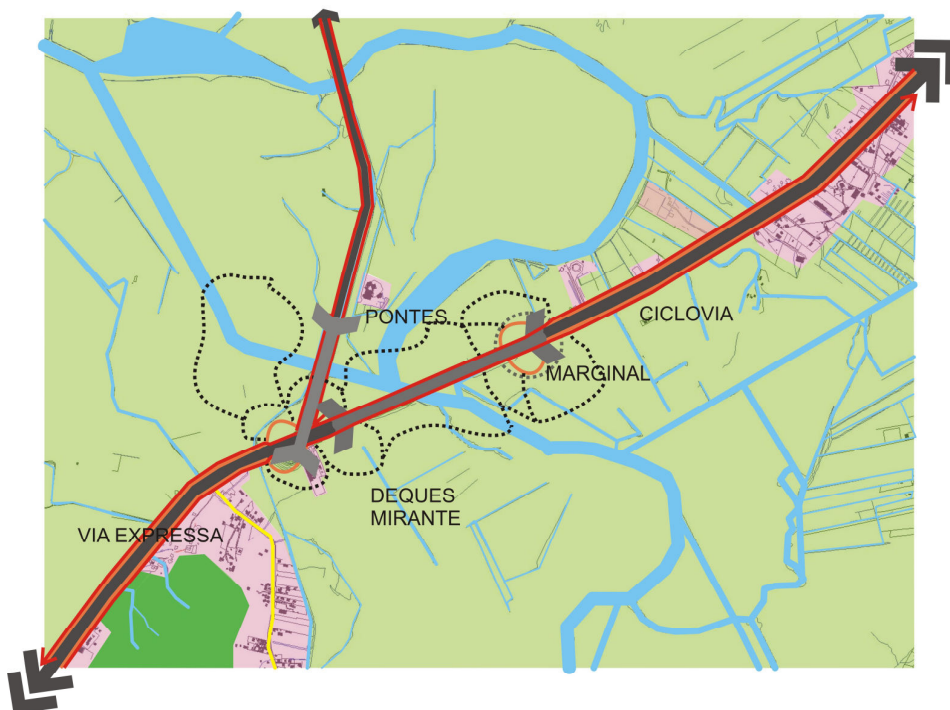
# SANTO ANTONIO DE LISBOA

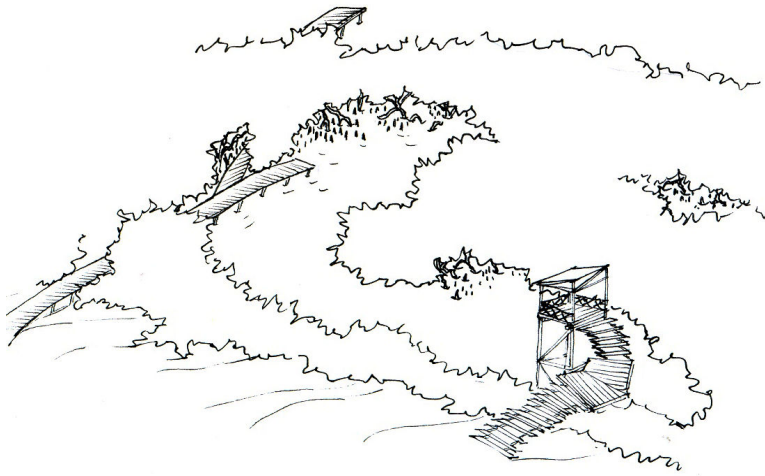
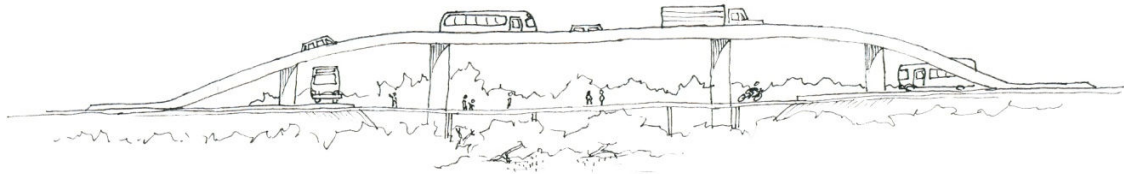




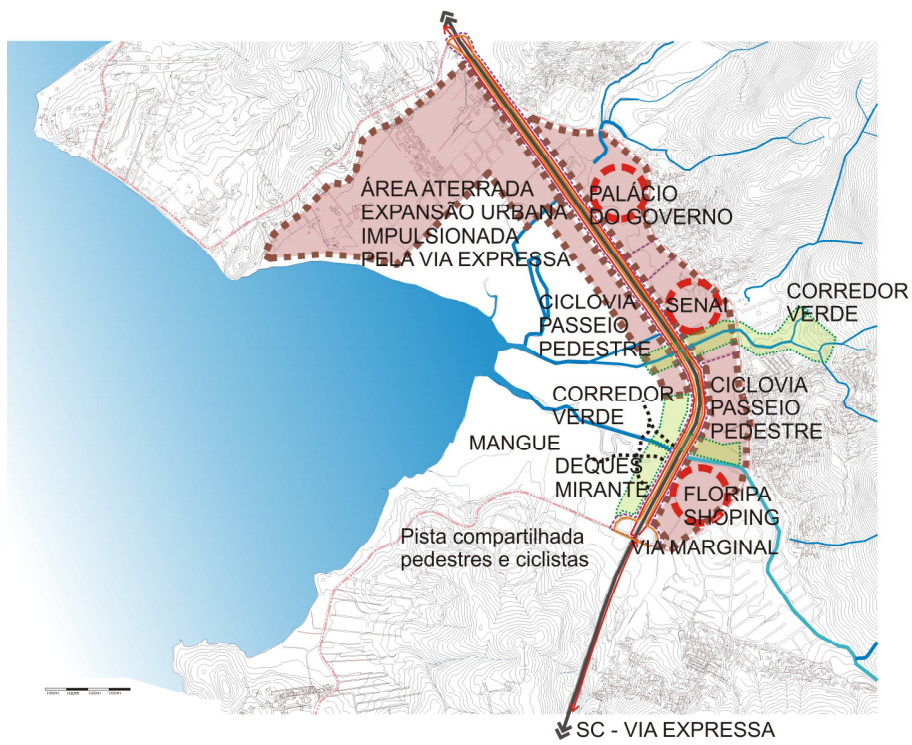
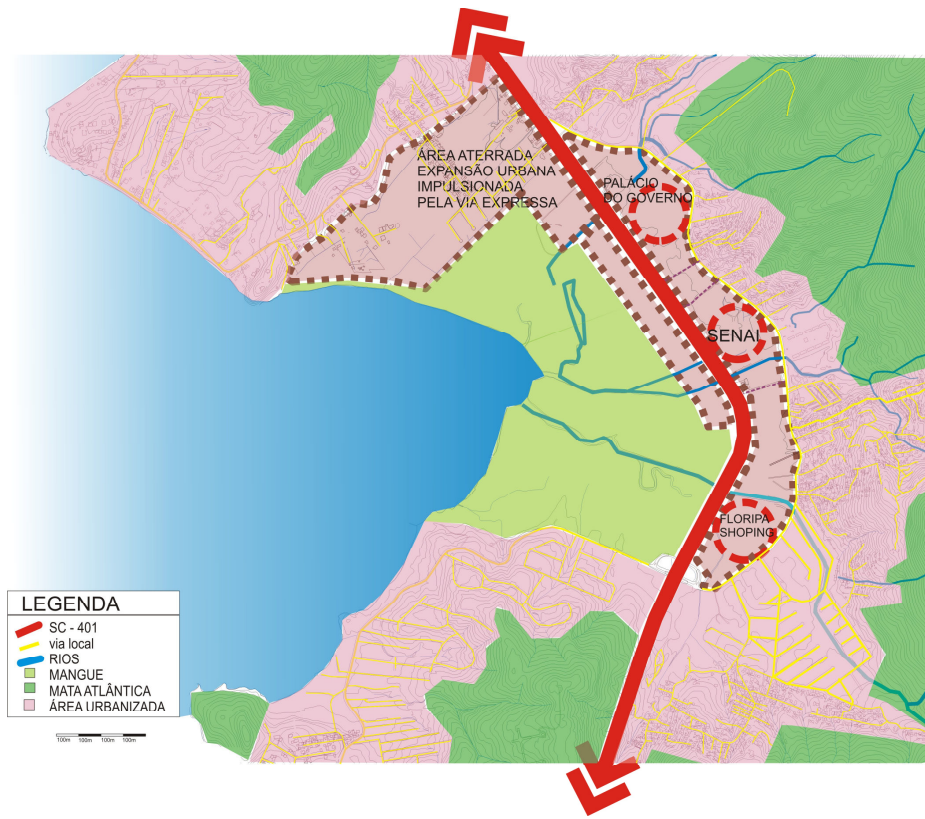


# MANGUE RATOES

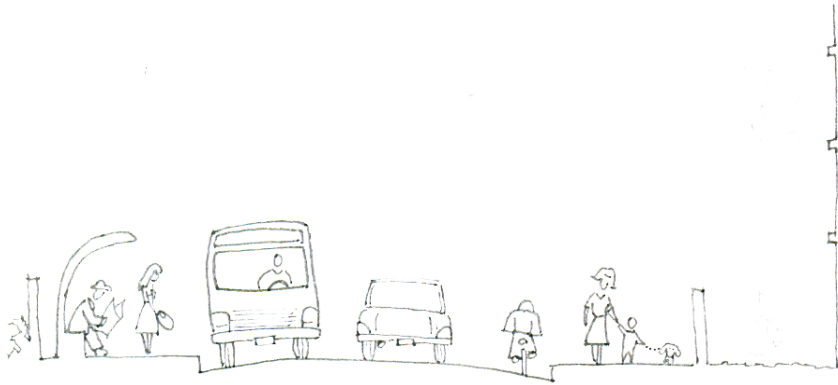
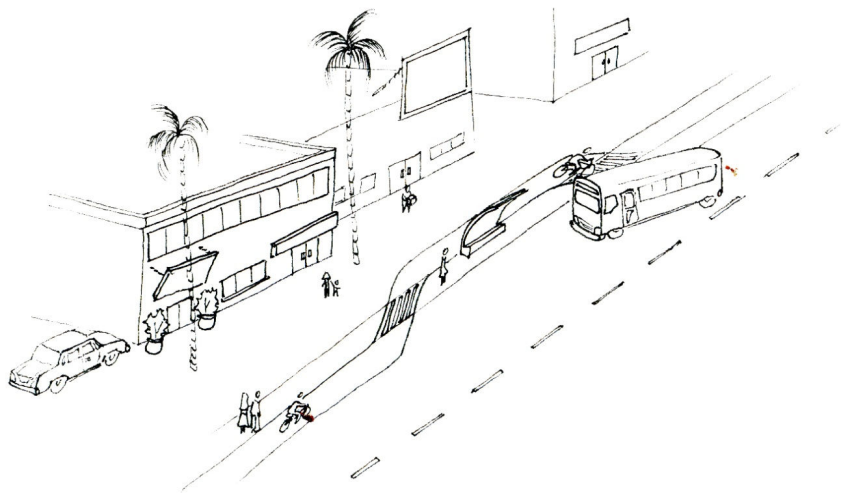




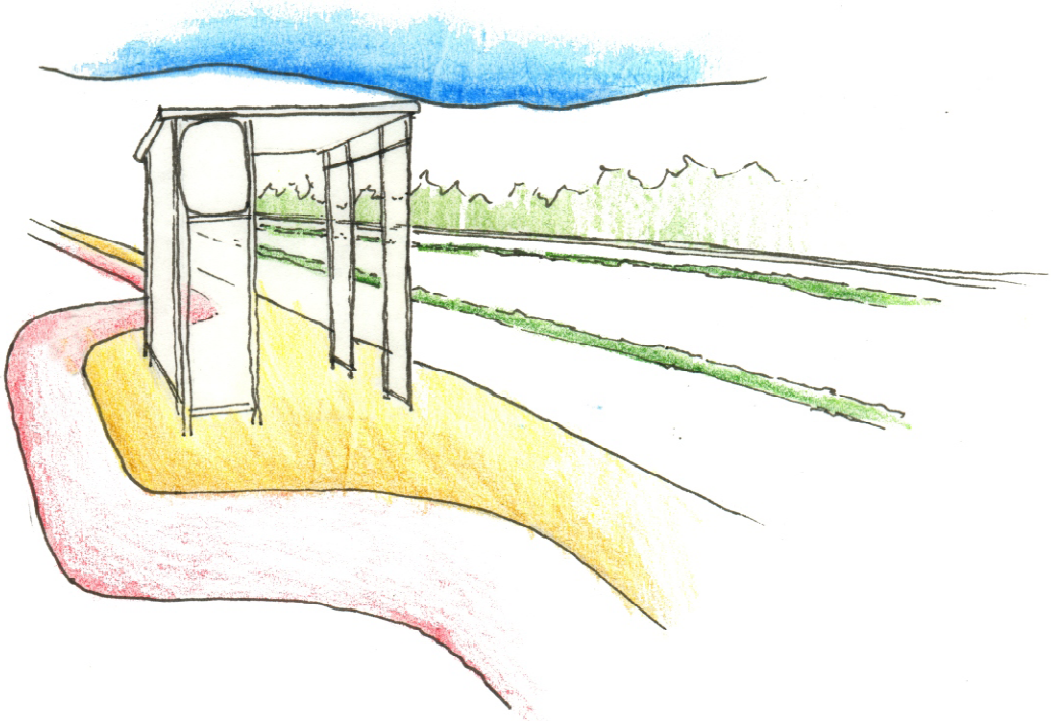
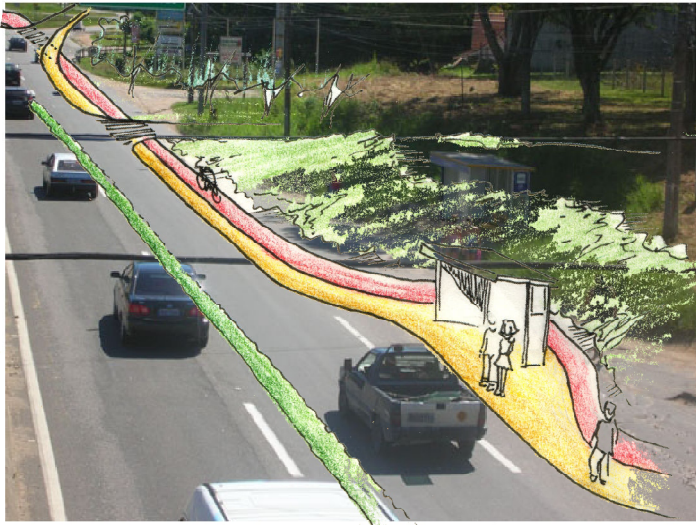
# SACO GRANDE



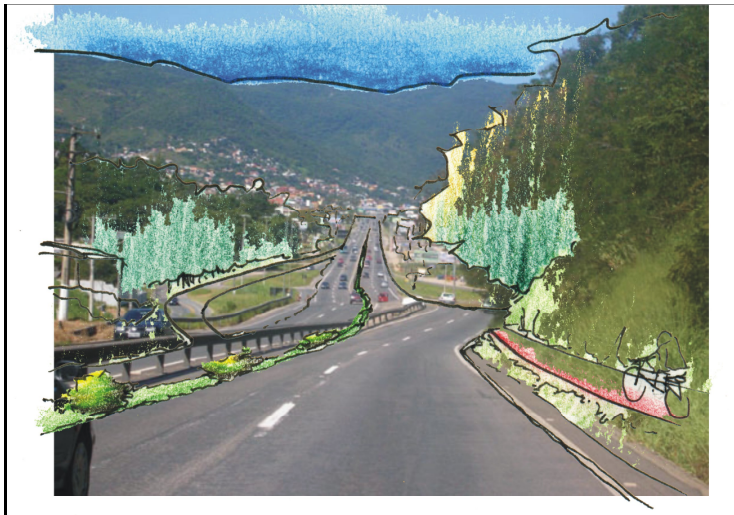
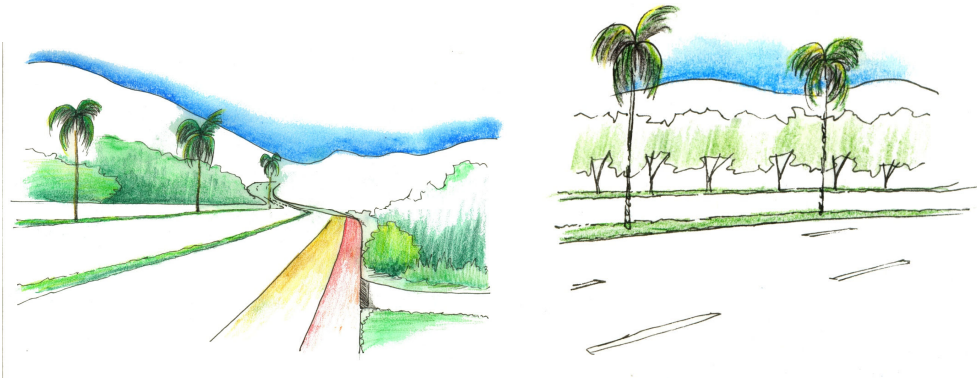














## CONCLUSÕES

O trabalho enfoca bastante questões que tangem à paisagem, aos ecossistemas, à expansão impulsionada pela via e aos conflitos locais que a mesma gera, no entanto o trabalho deixa de lado a questão do transporte de massas, o qual é crucial para o desenho de uma via.

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.

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, 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.

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.

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.

Aprofundar a questão do transporte de massas seria uma terceira etapa desta pesquisa, onde a proposta seria a de trens sobre trilhos elevados, pela facilidade de execução (especialmente pela questão do espaço no solo), a não interferência nos fluxos perpendiculares ao trem e o baixo consumo de energia. Há a questão da interferência visual causada pelos trilhos, no entanto um bom desenho pode tirar ótimo proveito deste elemento fazendo dele um integrante à mais na paisagem.



## AGRADECIMENTOS

Agradeço de coração aos meus pais pela educação ética e moral, mas principalmente pelo incentivo de desenvolver e expressar minhas idéias e ideais.

Sou grata à sociedade brasileira que proveu minha formação de Arquiteta e Urbanista. Estou ciente de minha responsabilidade social e de que a educação que recebi na Universidade Federal de Santa Catarina deve ser revertida em projetos que beneficiem a sociedade brasileira.

Um muito obrigado a todos os meus professores que me acompanharam ao longo desta jornada acadêmica, em especial ao meu orientador pela paciência e pelas incontáveis horas despendidas em cima deste trabalho.

Não sei qual o sentido da vida, mas agradeço por todos os momentos, os de felicidade e os de dor. Aprendi que os momentos de dor são parte importante da mesma e que podemos sempre aprender algo com eles. A dor é fato, o sofrimento é uma escolha.

Agradeço à todos meus amigos que entraram em minha vida por tudo que aprendi com eles.

Sou grata ao Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis que despertou em mim a paixão pelo planejamento urbano e preparou-me para atuar como uma profissional ética e dedicada, mesmo diante de todas as adversidades e dificuldades.

Agradeço a Machado de Assis, Albert Camus, Milan Kundera, Fiodor Dostoievski, José Saramago e Irvin Yalom, por me fazer companhia nos momentos de eremita.

E sou extremamente grata a Rafael Alves da Cunha por entrar em minha vida, que ampliou meus horizontes para fora dos muros de minha casa mostrando-me as ruas, o lugar onde as diferenças (logo os conflitos) encontram-se.

## BIBLIOGRAFIA

CONFEA. Estatuto das Cidades Lei Federal nº 10.257/03. Brasília, 2001.

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

IPUF. Plano Diretor do Distrito Sede Lei Complementar 001/97. Florianópolis, 1997.

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.

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.

LOPES, Larice N.; A dinâmica da organização espacial na rodovia SC 401 em Florianópolis. Florianópolis: UFSC, 2005.

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

REIS, Almir Francisco. Permanências e transformações no espaço costeiro : formas e processos de crescimento urbano-turístico na Ilha de Santa Catarina. São Paulo: USP, 2002.

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

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

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

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 Inês. As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano. A via de contorno norte-Ilha. São Paulo: USP, 1994.

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