

detalhe da rua lauro linhares escala 1:1000



- Áreas verdes em lotes particulares**
Áreas já vegetadas ou com possibilidade de plantio de árvores.
- Estacionamentos da UFSC** (utilizados por todos usuários da área) e da Igreja da Santíssima Trindade (pago)
- Calçadas alargadas** (para adequação do sistema viário)
- Edificações**
- Edificações com torres**
- Canais da UFSC**

- Travessia elevada para pedestres**
Além de facilitar a passagem de pedestres e cadeirantes entre os lados da rua, funciona como um redutor de velocidade para os automóveis e ônibus. Localizadas em locais de calçada muito estreita ou de atividades importantes.
- Ciclofaixa**
Sinalizada em cor vermelha como as demais ciclofaixas da cidade, é separada do tráfego com tachões, em função da pouca largura da via (em casos especiais pode servir para a passagem de veículos automotores). Largura: 2m.
- Travessia da ciclofaixa**
Marcação da passagem da ciclofaixa nos cruzamentos em ruas.
- Vias de mão única**
Ruas Lauro Linhares e Delfino Conti. Duas pistas: 3m pista da direita, preferencial para ônibus e 2,5m para veículos particulares
- Vias de mão dupla**
Trecho da Rua Madre Benvenuta e Ruas Maria Flora Pausewang e Des. Vitor Lima. Duas pistas em cada sentido.
- Espaço Compartilhado**
- Via exclusiva de pedestres**

Massas vegetais
Conjuntos significativos de árvores, com espécies nativas e exóticas (UFSC, Praça Santos Dumont e Colégio da Polícia). Devem ser mantidos, associados a vegetação dos lotes, criando corredores verdes em meio a malha urbana.

Faixas elevadas para travessia de pedestres



Nas faixas de travessia a sinalização de alerta deve estar a 0,50m do meio fio, com sinalização direcional conectando as calçadas.

Rebaixamento de calçadas para travessia de pedestres

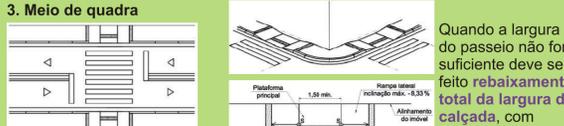
1. Canteiro central entre vias
Devem ser devidamente sinalizados, sem desnível com o leito carroçável, construídos na direção do fluxo, com inclinação constante e não superior a 8,33% (1:12).

Sua largura deve ser igual a das faixas de travessia ou no mínimo de 1,20m, e os rebaixamentos localizados em lados opostos da via devem estar alinhados.

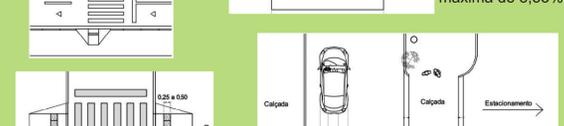


2. Esquinas
Quando a largura do passeio não for suficiente deve ser feito rebaixamento total da largura da calçada, com largura mínima de 1,50m e rampas com inclinação máxima de 8,33%.

As abas laterais devem ter projeção horizontal mínima de 0,50m e compor planos inclinados de acomodação, com inclinação máxima de 10%.

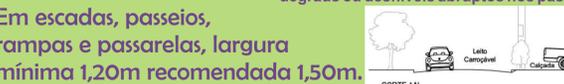


3. Meio de quadra
Quando a largura do passeio não for suficiente deve ser feito rebaixamento total da largura da calçada, com largura mínima de 1,50m e rampas com inclinação máxima de 8,33%.



A sinalização de alerta deve estar a 0,50m do meio fio, com sinalização direcional conectando as calçadas.

exclusivamente executadas dentro dos lotes e imóveis, bem como os acessos de veículos e seus espaços de circulação e estacionamento, evitando a criação de degraus ou desníveis abruptos nos passeios.



Em escadas, passeios, rampas e passarelas, largura mínima 1,20m recomendada 1,50m.

Calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres, devem ter uma faixa completamente livre (de mobiliário, vegetação, rebaixamentos e infra-estrutura) com largura mínima de 1,20m e altura livre mínima de 2,10m.

Devem ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante, que não provoque repedições em dispositivos com rodas (cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê).



Desníveis
Com até 5mm não demandam tratamento especial.

Entre 5 e 15mm devem ser tratados como rampa, com inclinação máxima de 50%.

Acima de 15mm, são degraus, e devem ser devidamente sinalizados.

Degraus isolados
A dimensão do espelho deve ser superior a 0,15m e inferior a 0,18m

Escadas
Devem estar associadas à equipamento de transporte vertical ou rampa. Não devem ser utilizados espelhos vazados, quando houver bocel ou espelho inclinado, a projeção da aresta pode avançar 1,5cm sobre o piso.

As dimensões dos pisos e espelhos devem ser constantes em toda a escada.

pisos (p): 0,28 m < p < 0,32 m
espelhos (e) 0,16 m < e < 0,18 m
0,63 m < p + 2e < 0,65 m

Sinalização tátil no piso
Direcional instalada no sentido do deslocamento, de cor diferente do piso, na ausência ou interrupção da guia de balizamento, indicando o caminho a ser percorrido, ou em espaços amplos.

Alerta perpendicular ao sentido de deslocamento e em obstáculos suspensos com altura entre 0,60 e 2,10m, com volume maior na parte superior.

Alerta, em cor contrastante com a do piso, deve ser utilizado:
1. nos rebaixamentos de calçadas;
2. no início e término de escadas fixas, rolantes e rampas;
3. junto às portas de elevadores;
4. junto a desníveis como plataformas de embarque, palcos, vãos, entre outros. Instalada ao longo de toda extensão.

desenho de calçadas

Faixas e cartazes temporários

Muito utilizadas para divulgar shows a eventos da universidade, são colocadas principalmente na cerca da Rua Roberto S. Gonzaga e na Praça Santos Dumont; se tomam um problema se não são retirados depois que os eventos acontecem. Podem ser colocados junto a pontos de ônibus e bicicletários, desde que retiradas com frequência para não acumularem.

Nos comércios são comuns pequenas placas colocadas nas calçadas, que devem ser todas retiradas pois se tornam obstáculos aos transeuntes.



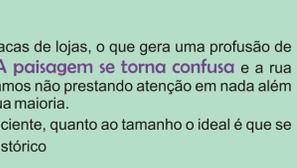
Leteiros das lojas

Não há qualquer critério na colocação das placas de lojas, o que gera uma profusão de diferentes cores, tamanhos e quantidades. A paisagem se torna confusa e a rua passa a ser uma grande vitrine, em que acabamos não prestando atenção em nada além dos anúncios, que devem ser removidos em sua maioria.

Uma placa por estabelecimento é o suficiente, quanto ao tamanho o ideal é que se siga o modelo do SEPHAN para o centro histórico



Exemplo de despoluição visual em uma edificação da Rua Lauro Linhares, foram retirados ar condicionados placas excessivas e a fiação aérea, que escondiam o prédio. Elaboração da autora.



Exemplo de despoluição visual em uma edificação da Rua Lauro Linhares, foram retirados ar condicionados placas excessivas e a fiação aérea, que escondiam o prédio. Elaboração da autora.

despoluição visual



Exemplo de despoluição visual em uma edificação da Rua Lauro Linhares, foram retirados ar condicionados placas excessivas e a fiação aérea, que escondiam o prédio. Elaboração da autora.

Muito antes da Lei Cidade Limpa, que recentemente regulamentou a publicidade em locais públicos da cidade de São Paulo, diminuindo muito a poluição gerada por placas e leteiros de todos os tipos e em toda a cidade, em Florianópolis, foi implementado o Programa de Despoluição Visual, pelo SEPHAN/IPUF em parte do casario histórico protegido pela Prefeitura Municipal.

Desde 1999, ações de despoluição visual têm melhorado a imagem e valorizado parte do centro, que estava visualmente confuso e degradado. Disciplinando o uso de publicidade em placas e toldos, o centro se transformou em um local mais agradável, e o espaço público deixou de ser apenas uma vitrine. Os resultados são positivos, com ampla adesão dos comerciantes, a limitação das dimensões da propaganda, após o investimento inicial, representa uma concorrência mais justa e uma economia de gastos. Acreditamos que a medida deve ser

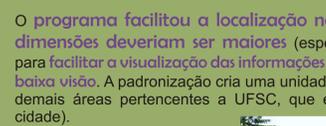
extendida a cidade, que hoje sofre principalmente com a poluição visual gerada por placas em fachadas de estabelecimentos comerciais (muito superiores em número quando comparadas aos outdoors).

Os critérios utilizados para o centro são:
- a comunicação visual não poderá interferir ou ocultar os elementos artísticos fundamentais das edificações;
- afixada perpendicularmente à fachada, abaixo das aberturas do pavimento superior; altura máxima de 60cm x 80cm de largura;
- indicar apenas o nome do estabelecimento e o ramo de atividade, sem composição com publicidade, sóbria e adequada à fachada do prédio, proibindo-se a utilização de luzes em movimento;
- apresentar uma só placa de comércio em cada fachada.

Exemplo de despoluição visual em uma edificação da Rua Lauro Linhares, foram retirados ar condicionados placas excessivas e a fiação aérea, que escondiam o prédio. Elaboração da autora.

UFSC

Recentemente as placas informativas do campus foram padronizadas; portais de entrada e tóten informativos foram criados e instalados em todo o campus, com diversas informações: indicação dos setores da UFSC, dos prédios mais próximos, mapa de localização e espaço para campanhas educativas promovidas pela universidade.



O programa facilitou a localização no campus, mas suas dimensões deveriam ser maiores (especialmente dos tóten) para facilitar a visualização das informações por idosos e pessoas de baixa visão. A padronização cria uma unidade em todo o campus (e demais áreas pertencentes a UFSC, que estão espalhadas pela cidade).

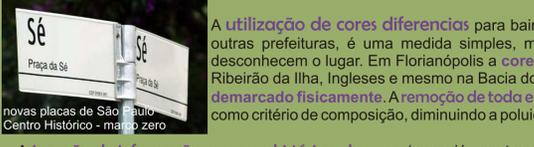


placas de logradouro

Mobiliário utilizado para facilitar a localização, com a estrita função de informar, estão localizadas nas esquinas, e todas as placas da Rua Lauro Linhares acompanham publicidade. As placas são padronizadas em toda cidade, mas muitas estão em avançado estado de deterioração.

A comunicação através destes dispositivos pode ser mais eficiente na localização, especialmente de turistas e visitantes que não conhecem a cidade. Para tanto apresentamos os critérios adotados pela Prefeitura de São Paulo em suas novas placas de logradouros, como um modelo mais eficiente e que poderia ser adotado em Florianópolis. Acompanhando a Lei Cidade Limpa, a identificação das ruas foi reorganizada, as placas seguem os seguintes critérios de composição:

- placas maiores, com tipografia mais limpa;
- totalmente sem publicidade; a informação principal é o apelido do logradouro, em letras maiores, facilitando a visualização à distância e por pessoas com baixa visão, abaixo o nome completo;
- no campo inferior e informações: CEP, a numeração inicial e final dos imóveis da quadra e a distância em quilômetros de cada localidade em relação ao marco zero, na praça da Sé;
- com cores diferenciadas dependendo do local da cidade, as do centro histórico são brancas, as outras azuis com uma faixa colorida na parte inferior, que discrimina a região da cidade, com o mesmo código utilizado nas linhas de ônibus;
- são cobertas por uma película reflexiva, que permite ao motorista ver o nome da rua com mais nitidez durante a noite e a uma distância de mais de cem metros.

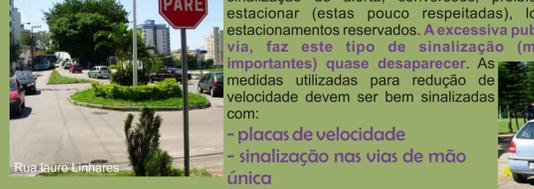


A utilização de cores diferencia para bairros e regiões da cidade, é utilizada também por outras prefeituras, é uma medida simples, mas que faz muita diferença para pessoas que desconhecem o lugar. Em Florianópolis a cores facilitariam a localização em distritos como o Ribeirão da Ilha, Ingleses e mesmo na Baía do Itacorubi, onde o limite entre os bairros não é demarcado fisicamente. A remoção de toda e qualquer publicidade também deve ser adotada como critério de composição, diminuindo a poluição visual das ruas.

A inserção de informações e nomes históricos das ruas (como já acontece em algumas placas de ruas do centro histórico) mantém a memória dos locais e se torna mais um atrativo aos turistas que se interessam pelo patrimônio histórico.

placas de trânsito

São poucas as placas de trânsito na área de intervenção, nenhuma de limite de velocidade, há sinalização de alerta, conversões, proibido parar e estacionamentos reservados. A excessiva publicidade na via, faz este tipo de sinalização (muito mais importantes) quase desaparecer. As medidas utilizadas para redução de velocidade devem ser bem sinalizadas com:
- placas de velocidade
- sinalização nas vias de mão única



comunicação visual

