

# Vias paisagísticas em Florianópolis:

um estudo conceitual de paisagem, ambientes restaurados e vias urbanas com aplicação no Ribeirão da Ilha

Acadêmica: Larissa Pacheco Santos de Souza

Orientadora: Profa. Dra. Maíra Longhinotti Felippe

2021.01

Através da observação das ruas de Florianópolis, percebeu-se algo em comum: a paisagem com natureza é um forte elemento entre elas. Entender a relação desse elemento com as pessoas e dessas com a via é parte fundamental desse trabalho, que explora o grande campo da Psicologia Ambiental e ambientes restauradores.

Este trabalho cataloga as vias paisagísticas de Florianópolis a fim de entender suas similaridades e fragilidades para aplicar os conceitos estudados sobre a restauração psicofisiológica da pessoa através de um ambiente de paisagem com natureza.

Ao final foi escolhida a Rodovia Baldicero Filomeno do bairro Ribeirão da Ilha como objeto de estudo para soluções urbanas de via paisagística que cumprisse com os conceitos estudados de paisagem, paisagem com natureza, paisagem cultural, relação pessoa-ambiente e ambientes restauradores.

Palavras chaves: vias paisagísticas, ambientes restauradores, paisagem, paisagem com natureza, relação pessoa ambiente, Ribeirão da Ilha.

## Sumário

<b>Apresentação e Introdução.....</b>	<b>3</b>
<b>Objetivos e Metodologia geral.....</b>	<b>4</b>
<b>1 Conceitos relacionados a vias paisagísticas</b>	
1.1 Paisagem .....	5
1.2 Paisagem com natureza e ambientes restauradores.....	6
1.3 Paisagem cultural e o 'espírito do lugar' .....	7
1.4 Contexto de Florianópolis: relação entre urbano e rural .....	7
1.5 Importância do turismo alternativo .....	8
<b>2 Vias paisagísticas de Florianópolis</b>	
2.1 O que são vias paisagísticas? .....	9
<b>3 Fichas catalográficas e critérios de seleção.....</b>	<b>9</b>
Mapeamentos das vias paisagísticas de Florianópolis.....	11
<b>4 Contexto do Ribeirão da Ilha</b>	
4.1 Reconhecimento do espaço .....	12
4.2 Passado presente.....	13
4.3 Turismo gastronômico e aumento populacional.....	13
4.4 Unidades de conservação .....	13
4.5 Patrimônio paisagístico.....	14
4.6 Preservação da fauna.....	15
4.7 Conectividade e mobilidade.....	15
4.8 Recursos hídricos, drenagem, alagamento, relevo e características climáticas .....	15
4.9 Zoneamento e Infraestrutura .....	16
4.10 Entrevistas no Ribeirão da Ilha .....	17
4.11 Mosaico .....	18
4.12 Tabela de condicionantes, fragilidades, potencialidades, diretrizes e ações.....	19
<b>5 Soluções urbanas para via paisagística no Ribeirão da Ilha</b>	
5.1 Conceito e partido da via .....	20
5.2 Proposta de infraestrutura cicloviária.....	20
5.3 Proposta de conexão marítima .....	21
5.4 Permanência.....	22
P2 - Praça Entrada da Freguesia .....	23
P1 - Nova Praça Mirante .....	24
5.5 Transição.....	25
Tipologia 1.....	25
Tipologia 2 e Tipologia 3 .....	26
Tipologia 4.....	27
Tipologia 5.....	28
5.6 Turismo alternativo .....	28
5.7 Ponto de encontro das vias.....	29
<b>Considerações Finais.....</b>	<b>30</b>
<b>Referências .....</b>	<b>31</b>

## Apresentação

Andar pelas trilhas e praias da minha cidade natal sempre me trouxeram um sentimento bom, como se nada mais precisasse ser feito a não ser apreciar a beleza de se estar vivo. E como há natureza a ser apreciada em Florianópolis! Fui introduzida nesse meio desde pequena pelos meus pais, amantes da natureza e da complexa conexão que nos atrai a ela.

Essa pesquisa começou da angústia do percurso. Por que o percurso até esse local tão especial para mim não é agradável? Por que não podem ter vias que aproveitem também o potencial da paisagem em sua volta para criar esse ambiente de bem-estar e qualidade de vida? Por que eu preciso me deslocar tanto para encontrar esses lugares?

Desses questionamentos surge a motivação para realizar uma pesquisa catalográfica das potenciais vias paisagísticas de Florianópolis e estabelecer diretrizes projetuais como uma forma de aplicação dos conceitos estudados.



Lagoinha do Leste

Entrada para a Trilha da Lagoinha do Leste, no bairro do Pântano do Sul, Florianópolis. Uma das mais conhecidas trilhas de Florianópolis. Falta de sinalização e infraestrutura viária.



Trilha Praia do Gravatá

Entrada para a Trilha da Praia do Gravatá. Sem sinalização nenhuma, uso de acostamento como estacionamento. Rodovia de trânsito intenso, sem infraestrutura cicloviária ou para pedestres.



Praia da Joaquina

Entrada para a Praia da Joaquina. Paisagem similar em todas as praias, um mar de carros antes de conseguir chegar na praia. Dificuldade de chegar por ônibus ou outros modais, como a bicicleta (falta de conexão da malha cicloviária) resulta numa priorização pelo uso do veículo individualizado contribuindo para engarrafamentos devido ao excesso desses.

Fonte das imagens: google maps.

## Introdução

O tema deste trabalho são as vias paisagísticas. E para estudá-las foi delimitada a cidade de Florianópolis, no estado de Santa Catarina, pela grande quantidade de Unidades de Conservação (UCs), praias, trilhas e mirantes que preservam paisagens com natureza.

A relevância deste trabalho se encontra na valorização e aproveitamento do potencial restaurador de vários pontos de Florianópolis. Em que, em geral, ocorre uma falta de infraestrutura básica viária, onde o percurso não potencializa suas propriedades básicas para ser um local agradável para o passeio a pé, ou de bicicleta, ou até mesmo dos veículos motorizados.

Serão apresentadas as propriedades básicas da restauração psicofisiológica de um indivíduo e conceitos relacionados a ambientes restauradores, Psicologia Ambiental (PA), e relação pessoa-ambiente (RPA), principalmente através das teorias de Ulrich (1983) e Kaplan (1995), para entender os critérios de potencialização da restauração de um ambiente. Assim como conceitos relacionados com a paisagem, paisagem com natureza, paisagem cultural e o turismo alternativo.

Será exposta a metodologia do trabalho, como foi realizada a análise das potenciais vias paisagísticas de Florianópolis e a seleção da via de estudo. Assim como um conjunto de propostas de soluções urbanas para um futuro projeto urbano de uma via paisagística no Ribeirão da Ilha.

Espera-se que este trabalho evidencie a importância da qualidade dos espaços públicos e como eles interferem (de forma positiva ou negativa) em um indivíduo ou grupo de pessoas.

## Objetivos

O objetivo geral deste trabalho é a proposição de soluções urbanas para uma via paisagística que englobe todos os conceitos ideais para proporcionar a restauração psicofisiológica de um indivíduo, segundo a Teoria da Restauração da Atenção de Kaplan (1995).

Os objetivos específicos são:

- 1 Estudar os principais conceitos teóricos identificados como relevantes para o entendimento das vias paisagísticas, como o conceito de paisagem, turismo, relação pessoa ambiente e ambientes restauradores.
- 2 Caracterizar e identificar as vias paisagísticas de Florianópolis, em relação ao seu potencial paisagístico e de turismo alternativo (como o rural e ecológico) que, ao contrário do turismo de massa, envolve a comunidade local e a beneficia.
- 3 Realizar uma seleção das vias paisagísticas de Florianópolis com o intuito de encontrar um local para a intervenção urbana.
- 4 Realizar um levantamento das condicionantes humano ambientais e validar as percepções do local.
- 5 Propor soluções para a infraestrutura viária através de tipologias, sugerir o local do mobiliário urbano, iluminação, paisagismo e comunicação visual sem detalhamento desses itens, com foco maior para estratégias de potencializar a relação pessoa ambiente e as propriedades restaurativas do ambiente.

## Metodologia geral

Para a criação de um conceito de via paisagística foram observados elementos presentes nas principais vias de Florianópolis, e determinado a paisagem com natureza como elemento fundamental da via paisagística. Assim foram estudados conceitos relacionados a paisagem com natureza, formando um pequeno diagrama dos principais temas que envolvem a via paisagística (ver Figura 1).

Para escolher o local de intervenção houve a necessidade de realizar uma análise das principais vias paisagísticas de Florianópolis, o que resultou na criação de fichas catalográficas, escolhidas com base em critérios desenvolvidos com relação à segurança, conforto e prazer, entre outros aspectos que entram no âmbito da PA e serão apresentados mais tarde, com o objetivo de um trabalho de rápida visualização das suas características potenciais de um ambiente restaurador.

A partir das fichas catalográficas foram determinados critérios para a escolha do local de estudo e aplicação dos conceitos estudados sobre ambientes restauradores, relação pessoa ambiente, turismo alternativo, paisagem, paisagem com natureza e paisagem cultural.

Como resultado dessa seleção o Ribeirão da Ilha é escolhido como área de estudo para uma proposta de soluções urbanas para uma via paisagística. Após a escolha da área de estudo e levantamento das condicionantes humano ambiental foram realizadas entrevistas com a comunidade local para validar as percepções feitas acerca do local. Por último foram propostas soluções urbanas para uma via paisagística no Ribeirão da Ilha, levando em conta sua cultura e paisagens e a relação da comunidade com o local, com a preocupação de não descaracterizá-lo.

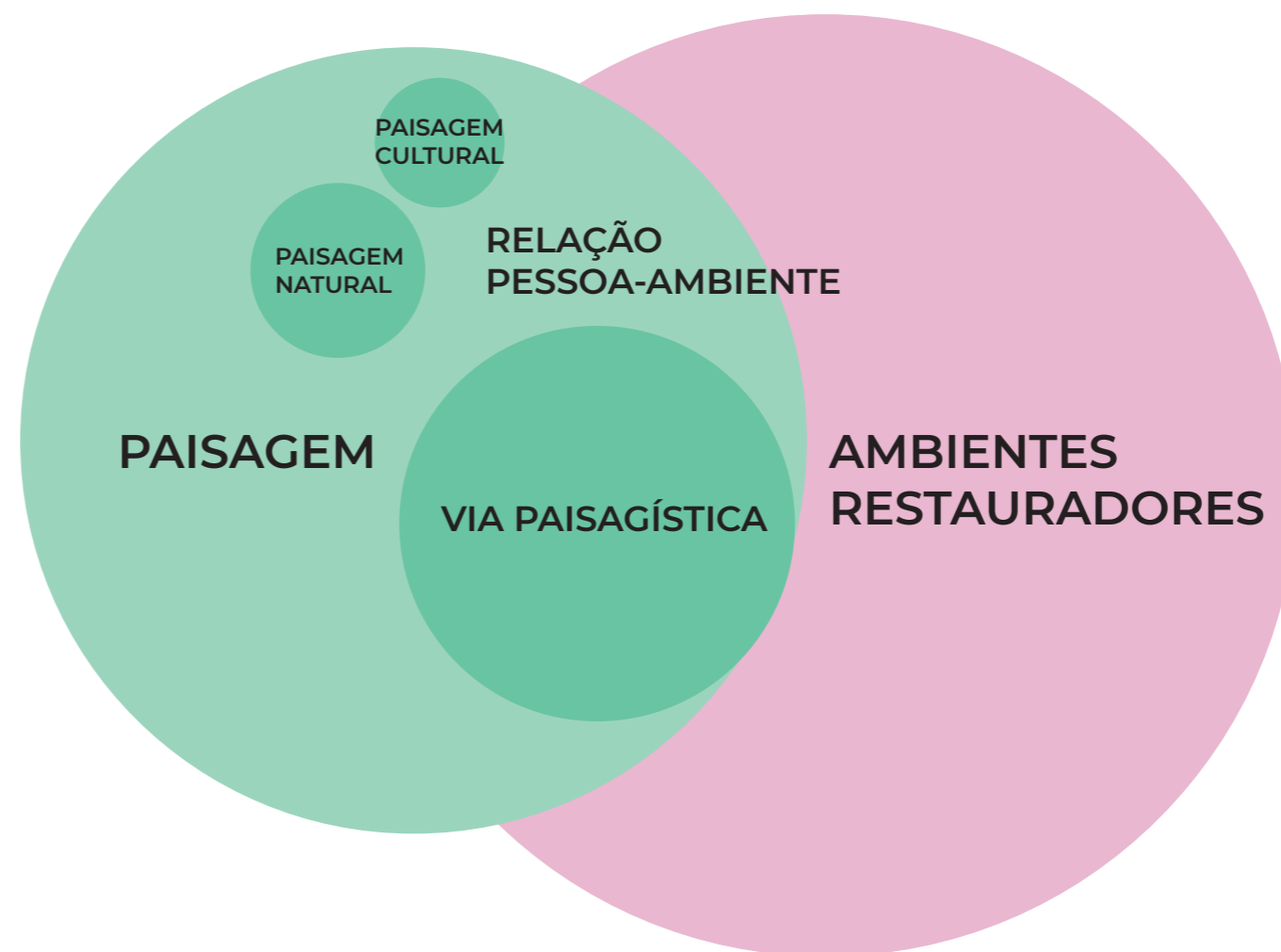
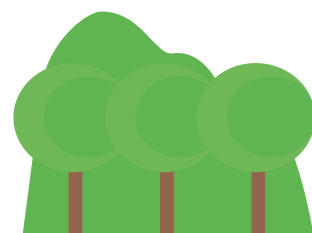


Figura 1 - Quadro resumo de conceitos que englobam a via paisagística. Fonte: Elaboração própria.

# 1 Conceitos relacionados a vias paisagística de Florianópolis

Nesse capítulo foram explorados os conceitos de paisagem e jardim ao longo da história, por explorar a relação do indivíduo com a natureza. Os conceitos de paisagem com natureza e paisagem cultural, por serem parte fundamental da via paisagística. A relação com a água foi incluída pela força desse elemento em Florianópolis, e as questões acerca do meio rural e urbano foram constatadas para entender a sutileza dessa relação e sua importância para a cidade.



## 1.1 Paisagem: desenvolvimento histórico do tema e definições

A paisagem foi modificada pelo ser humano, quando transplantada para dentro de seus muros, seja uma delimitação física como os jardins internos, ou delimitantes como os parques de caça assírias. A seleção de elementos da paisagem externa para um espaço de maior segurança física, sugere uma relação entre a paisagem e as emoções, uma subjetividade na paisagem. Subjetividade essa que a princípio se revelou com maior clareza no extremo oriente. (MAXIMIANO, 2004).

Além da religião, os jardins do Extremo Oriente foram, tradicionalmente, bastante influenciados pelos pintores e poetas, revelando, com frequência, uma associação da subjetividade com as implicações emocionais da paisagem. (MAXIMIANO, 2004, p.85)

A paisagem subjetiva surge, então, como um conceito mais elaborado de paisagem, que tem origem na pintura e na poesia. E perpassa até os dias de hoje, com exemplos marcantes ao longo do tempo, como na pintura impressionista da Ponte japonesa de Claude Monet (1840-1926), onde a mesma paisagem é pintada seis vezes pelas mesmas mãos mas olhares diferentes (ver Figura 2). Segundo Ruggeri (2019), as cores de Monet se originam de uma relação direta do artista com o ambiente, e vão muito além do que a cor e a luz do local.

No ocidente, o primeiro termo para designar paisagem surgiu na Alemanha, a palavra *landschaft* era usada desde a Idade Média para caracterizar territórios em que surgiam pequenas ocupações humanas. No Iluminismo, há uma mudança de semântica, assimilando a noção de paisagem subjetiva, como algo cenográfico, estético, artístico e/ou natural (MAXIMIANO, 2004). Porém, a palavra paisagem, como escrita, se origina da palavra francesa *paysage* (FEDRIZZI; OWENS, 2018). Na Alemanha, a paisagem era parte do ambiente natural e cultural (FEDRIZZI;

OWENS, 2018). Ser parte de algo implica em ser parte de um todo, assume-se uma complexidade maior acerca do termo.



Figura 2 - Ponte Japonesa (1899) de Claude Monet (1840-1926). Casa do Pintor, Giverny, França.<sup>1</sup>

Apesar de todas essas noções a respeito do termo paisagem, não existe até hoje uma definição clara. A Sociedade Americana de Arquitetos (American Society of Landscape Architects - ASLA) não define a palavra paisagem. A Federação Internacional de Arquitetos Paisagistas (IFLA) diz que a paisagem é uma área percebida pelas pessoas, cujas características resultam da ação e interação de fatores naturais e/ou humanos<sup>2</sup> (IFLA, 2012).

Segundo Palka (1995 apud FEDRIZZI; OWENS, 2018), deve-se levar em consideração os seguintes aspectos ao se estudar as definições de paisagem: apenas os aspectos físicos da paisagem são estudados na maioria dos casos; as paisagens evoluem através de um processo de interação pessoa-ambiente; reconhecimento de uma dimensão de tempo, no que se refere à evolução da paisagem; indefinição em torno da dimensão espacial ou extensão da área de uma paisagem, dificuldade de delimitação. “A paisagem é o conjunto de fenômenos humanos e naturais contidos dentro de um campo de visão no espaço aberto” (PALKA, 1995 apud FEDRIZZI; OWENS, 2018, p. 161 e 162).

Fica evidente que Palka (1995) reconhece a paisagem como elemento natural e humano, envolvendo uma complexidade de fatores que vão muito além da sua análise física.

Para pesquisadores da relação pessoa-ambiente (RPA), a paisagem contempla uma perspectiva humano-ambiental. Teóricos como Duncan (1995) que acreditam que a paisagem não precisa ser visível para existir, tornando-a objeto de estudo para os pesquisadores de RPA.

Por fim, nota-se que a paisagem é citada por diversos teóricos como ambiente percebido pelas pessoas e modificado por estas de forma constante. E também, o ambiente mol-

<sup>1</sup> Fonte: <https://www.historiadasartes.com/sala-dos-professores/versoes-da-obra-de-claude-monet-a-ponte-japonesa/>. Acesso: 13/12/2020.

<sup>2</sup> “An area, as perceived by people, whose character is the result of the action and interaction of natural and/or human factors.” (IFLA, 2012, p.1)

da os indivíduos, o que afeta suas percepções e experiências influenciando vários aspectos da sua vida.

Das pesquisas sobre paisagem é importante ressaltar a intensidade da relação do indivíduo na era paleolítica com a vida e a natureza. A brutal inserção do ser humano na natureza, e a sua relação parasitária, instável e imprevisível, onde tudo era natureza, e dela não havia distanciamento, e o que cedeu lugar gradativamente à era neolítica. O ser humano neolítico inicia seu triunfo sobre a natureza, conseguindo cultivar plantas e domesticar animais, e obtém certo controle sobre seu destino (HAUSER, 1998). O estilo naturalista cedeu lugar ao geometrismo neolítico, a arte busca deter-se no conceito, do que seria a essência do objeto, é a era do racional. Desse modo, a dominação da natureza se reflete na arte formalista, geométrica e dualista, pois nunca mais a arte e a realidade foram vistas como uma só (HAUSER, 1998), e assim os jardins antigos possuem reservatórios quadrados e a idealização da geometria e simetria como o belo, com exceção da arte miceno-cretense, que significaram seus jardins como moradas dos deuses (PLUMPTRE, 1995).

A água começou a ser elemento central dos jardins no Egito Antigo, formas cúbicas e retangulares criadas para desviar o rio e armazenar a água viram elementos estruturantes da composição (PLUMPTRE, 1995).

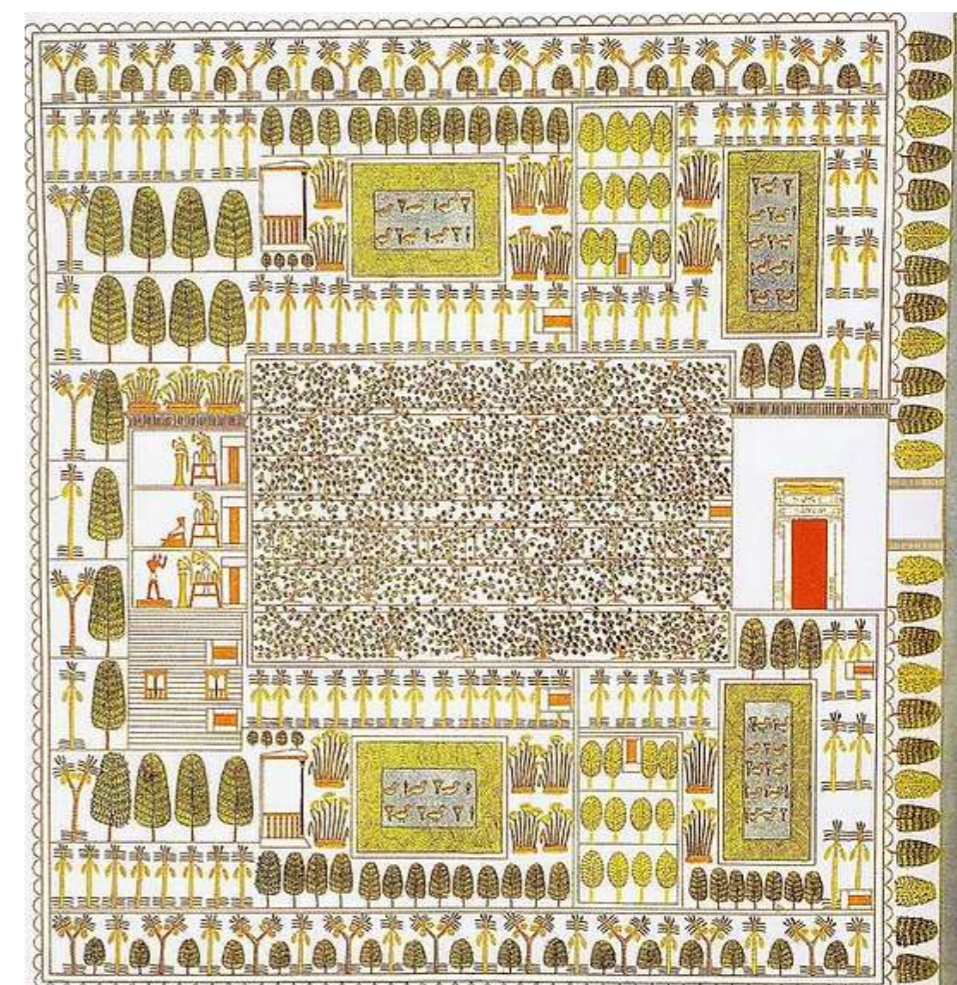


Figura 3 - Jardim de Sennefer. O plano mais antigo de um jardim do mundo. Fonte: PLUMPTRE (1995).

Na Grécia Antiga, os jardins eram um lugar de paisagem com natureza, com no máximo uma fonte dedicada aos deuses.

Segundo Plumptre (1995), a diferença no tratamento dos jardins miceno-cretenses é devido a uma sociedade que se baseava muito mais no coletivo do que no privado. A falta de jardins particulares miceno-cretenses, também, é atribuída ao fato de que quase todos os gregos viviam em áreas áridas que não inspiravam a criação de jardins luxuosos (PLUMPTRE, 1995).



Figura 4 (à esquerda) - Gravura de fonte sagrada perto de Delfos. Representação anônima do século XIX. Fonte: Plumptre (1995).

Figura 5 (à direita) - Pintura The Bathing Pool de Hubert Robert (1733-1808). Uma representação de como seria um jardim grego já em ruínas. Metropolitan Museum of Art, Nova Iorque, EUA. Óleo sobre tela, 174,6 cm x 123,8 cm, 1777-1780. Fonte: Wikipédia<sup>3</sup>.

A água que jorrava da terra de forma espontânea através de suas fontes era uma influência muito maior para os antigos jardins gregos do que as qualidades contemplativas dos reservatórios e canais de água característicos dos jardins egípcios. Eram paisagens com natureza, afastados das cidades gregas e dedicados aos deuses, com intervenções humanas mínimas, que tiveram sua essência traduzida para os parques e jardins públicos das grandes cidades gregas posteriormente (ver Figura 4 e 5).

A água era um elemento tão importante nesses jardins gregos, que foram objeto de estudo mecânicos e hidráulicos. Há, também, registros do uso da água para silenciar ou não o canto dos pássaros (PLUMPTRE, 1995), o que demonstra uma preocupação em fornecer um certo tipo de ambiente que não se resume apenas às sensações alcançadas pelo olhar.

É gritante a diferença do jardim grego inserido delicadamente na paisagem natural, dos jardins reclusos egípcios de natureza transplantada, onde as questões geométricas de organização do espaço criam certa dominância e afastamento da paisagem natural.

Os jardins reclusos foram de tamanha importância que perpetuaram por milênios, desde os jardins egípcios e mesopotâmicos, até os jardins romanos baseados na harmonia do natural com a arquitetura.

No renascimento italiano a água sofre uma grande transição em comparação ao período islâmico. Ela passa de um ele-

mento representativo e simbólico - a alma do jardim, utilizada com grande sutileza - para um elemento ornamental, uma forma de impressionar pela combinação de movimento e ornamentos. Isso é reflexo da libertação da sociedade depois da obscura Idade Média, o espírito renascentista entra em cena com grande confiança intelectual e artística, é o tempo do florescimento cultural. O ser humano se reafirma como centro do cosmo e da natureza, e a água é utilizada para expressar isso através de seus movimentos e fontes, sendo a perfeita fusão entre elementos vivos, físicos e ornamentais (PLUMPTRE, 1995). Ocorre o uso de água nos jardins, como um elemento versátil usado, por exemplo, para conectar e harmonizar o paisagismo com a arquitetura ou entreter seus convidados em jogos de água

A água permaneceu um elemento constante nos jardins durante os séculos, enquanto mudava a estética dos elementos escultóricos e arquitetônicos (PLUMPTRE, 1995).

Na antiga Grécia, as fontes que surgiam de nascentes naturais em grutas situadas nas ladeiras das montanhas se converteram em locais sagrados, moradas dos deuses, ninfas e outras figuras mitológicas. A grande maioria dos jardins do renascimento italiano possuíam uma gruta, com a intenção de fascinar a sociedade europeia, na época da adoração do sobrenatural e do grotesco. As fontes, estátuas e grutas foram os elementos que melhor expressaram o espírito do jardim renascentista. Os jardins eram feitos nas remotas propriedades privadas da nobreza para seu exclusivo deleite.

No início do século XVIII, a influência dos jardins italianos se espalha pouco a pouco para o resto da Europa, e com isso a ênfase de elementos relacionados com a água.

Foram os grandes jardins de Versalhes, Vaux-le-Vicomte e Chantilly os que mostraram como a água, controlada para unir a arquitetura clássica com a paisagem, podiam converter uma formidável representação do domínio do ser humano sobre a natureza. Os elementos aquáticos dos jardins italianos se transformaram em uma evocação de poder e manifestaram-se em extensos canais de água e fontes. Apesar dos jardins posteriores não conseguirem rivalizar com os predecessores jardins franceses, a disposição dos elementos aquáticos como canais e fontes, estabeleceram uma conexão entre a arquitetura e a vegetação que dominaram a concepção do desenho formal do jardim ocidental. (PLUMPTRE, 1995, p.75).

## 1.2 Paisagem com natureza e ambientes restauradores

Na Psicologia Ambiental, existem estudos que demonstram a relação de estresse - como no caso de paisagens urbanas com muitos prédios altos - com a fadiga mental, pela monotonia da paisagem, ou falta de renovação da atenção direcionada. E enfatiza o poder restaurador que a paisagem com natureza pode proporcionar. "Se a paisagem urbana nos estressa e a rural e a natural são restauradoras, é compreensível a necessidade de trazer para a área urbana elementos e funções das paisagens rurais e naturais." (FEDRIZZI; OWENS,

2018, p.164)

A definição de restauração, para Hartig (2011), é a renovação ou recuperação das capacidades ou recursos que foram exauridos na rotina de um indivíduo. Uma crônica falta de restauração pode significar um problema sério na saúde de uma pessoa. Assim, os ambientes restauradores (*restorative environments*) são locais que promovem e permitem a restauração (HARTIG, 2011). O termo ambientes restauradores não apresenta uma tradução concretada no meio científico brasileiro, sendo comum o uso nas pesquisas das expressões: ambiente restaurador, jardins terapêuticos, recuperação psicofisiológica ao estresse e teoria da restauração da atenção.

Das pesquisas sobre ambientes restauradores duas linhas teóricas se destacam: a *Psycho-evolutionary theory* (PET), onde o estresse é associado ao aumento de emoções negativas e respostas automáticas negativas, como agressividade e irritabilidade; e a *Attention restoration theory* (ART), que foca na restauração da fadiga da atenção, causada pelo esforço de se manter concentrado conscientemente ao inibir estímulos do ambiente (KAPLAN e KAPLAN, 1989; KAPLAN, 1995). Em ambas as teorias, a pessoa pode restaurar sua saúde psicofisiológica ao entrar em contato com um ambiente restaurador.

O melhor cenário seria inserir os ambientes restauradores na própria rotina da sociedade urbana, ou seja, o ambiente construído teria a propriedade de restauração. Isso possibilitaria um menor deslocamento do indivíduo para um ambiente restaurador. Segundo a ART, o ambiente restaurador deve possuir quatro propriedades básicas: o afastamento (*being away*), que é a capacidade de descansar a atenção pela possibilidade de estar distante psicologicamente de tarefas e rotinas cotidianas (KAPLAN,1995); a fascinação (*fascination*), onde ocorre a possibilidade de uma atenção sem esforço, em que a pessoa se sente naturalmente atraída pelos objetos de atenção (KAPLAN e TALBOT, 1983); a extensão (*extent*), que se refere ao engajamento do sujeito em perceber o lugar, em função do alcance de atenção que esse lugar proporciona, bem como devido à coerência dos elementos no ambiente e; a compatibilidade (*compatibility*), quando há adequação do ambiente ao que o indivíduo deseja fazer, "ou seja há uma ressonância entre as inclinações da pessoa e as características do lugar." (KAPLAN,1995, apud FELIPPE et al, 2019, p.12).

A fascinação assume papel central na ART, e vê a distração como uma proteção cognitiva com relação ao que é perigoso (GRESSLER, 2014). A atenção sem esforços, que não depende da vontade, portanto é involuntária, quando se sobressai em relação à atenção dirigida, que é voluntária, permite que a atenção dirigida descanse e se restaure a partir de uma condição de fadiga (GRESSLER, 2014).

Nessa pesquisa foi escolhida a teoria da ART, por trabalhar com o fascínio, principal qualidade que se deseja obter ao percorrer a via paisagística para se atingir a restauração psicofisiológica do indivíduo.

Em estudos de respostas fisiológicas de indivíduos que assistiram vídeos de simulação de veículos percorrendo um trajeto com forte presença de paisagem com natureza e outro com paisagem construída, há evidência de preferência pela paisagem com natureza.

<sup>3</sup> Fonte: [https://en.wikipedia.org/wiki/The\\_Bathing\\_Pool](https://en.wikipedia.org/wiki/The_Bathing_Pool). Acesso: 13/12/2020.

Não só o grupo que simulava dirigir em estradas que percorriam ambientes naturais apresentou níveis mais baixos de estresse, como também se recuperou mais rapidamente do estresse induzido por esse experimento. (PARSONS et al., 1998 apud GRESSLER;GÜNTHER, 2013, p.492).

Há também a proposta de Joye e Van den Berg (2012) chamada de fluência perceptual (*perceptual fluency*). Nela se estuda o porquê de alguns ambientes serem rapidamente compreendidos pelo cérebro humano. Segundo Joye e Van den Berg (2012), o cérebro humano possui a capacidade de decodificar as informações em partes, e se essas partes mantêm semelhanças com os objetos originais, o cérebro os interpreta de forma diferente reduzindo a atenção necessária para isso, e por consequência diminui o estresse. Apesar dos ambientes construídos também possuírem essa capacidade, "(...) a característica fractal é algo basicamente percebido no ambiente natural." (JOYE et al., 2012 apud GRESSLER; GÜNTHER, 2013, p.493)

Nota-se que os efeitos psicofisiológicos positivos da paisagem com natureza na relação pessoa-ambiente são evidentes e há uma maior facilidade de obtê-los nela.

É relevante ressaltar que a maioria dos estudos sobre ambientes restaurativos foca nos estudos da fadiga de atenção e não nas emoções, e seus desdobramentos afetivos. É possível, por exemplo, que os laços afetivos com determinado lugar influenciem de forma significativa nas suas propriedades restaurativas. Há estudos que indicam locais históricos, culturais e sacros como possuidores de qualidades restaurativas (GALINDO et al., 2005; KAPLAN et al., 1993; OUELLETTE et al., 2005), justamente pelo seu potencial afetivo com um indivíduo ou grupo.

Em suma, há muitos campos a serem explorados no âmbito de ambientes restauradores. Em especial se destaca a falta de estudos dos outros sentidos (como olfato e audição) e sua interação com ambientes restauradores, visto que a maioria dos estudos foca na visão (ULRICH, 1983). Mesmo assim, as últimas décadas foram ricas em estudos e pesquisas científicas de qualidade que ajudam a entender melhor e refletir sobre um tema tão importante para o bem estar da condição psicofisiológica do ser humano.



### 1.3 Paisagem cultural e o 'espírito do lugar'

A UNESCO define como:

Paisagens culturais representam o trabalho combinado da natureza e do homem [...] são ilustrativas da evolução da sociedade e dos assentamentos humanos ao longo do tempo, sob a influência das determinantes físicas e/ou oportunidades apresentadas por seu ambiente natural e das sucessivas forças sociais, econômicas e culturais, tanto internas, quanto exter-

nas. Elas deveriam ser selecionadas com base tanto em seu extraordinário valor universal e sua representatividade em termos de região geocultural claramente definida, quanto por sua capacidade de ilustrar os elementos culturais essenciais e distintos daquelas regiões. (UNESCO, 2006 apud NÓR, 2013, p.10).

A definição de NóR (2013) é que patrimônio cultural nasce da necessidade de preservar um objeto importante, ao qual se atribui valores, para uma sociedade ou para o mundo que são considerados testamentos de uma cultura e história.

Assim sendo, o patrimônio cultural pode ser imaterial ou material, desde a ampliação da Constituição Federal de 1988, artigos nº 215 e 216. (IPHAN, 2014). É o patrimônio material uma edificação, uma malha urbana, a configuração de um conjunto arquitetônico, uma paisagem cultural, entre outros.

[...] paisagem cultural traz a marca das diferentes temporalidades da relação dos grupos sociais com a natureza, aparecendo, assim, como produto de uma construção que é social e histórica e que se dá a partir de um suporte material, a natureza. A natureza é matéria-prima a partir da qual as sociedades produzem a sua realidade imediata, através de acréscimos e transformações a essa base material (NASCIMENTO; SCIFONI, 2010, p. 32).

Desse modo, a paisagem cultural aparece como um campo de estudo que engloba patrimônio natural e cultural tratados em conjunto. E, também, o tratamento do material e imaterial como um conjunto único, possuidor de um 'espírito do lugar' (NÓR, 2013).

Sendo assim, a relação da paisagem cultural com um indivíduo pode ser cheia de afetos e questões estreitamente ligadas com sua noção de identidade própria ou de pertencimento a um grupo. Enfim, entende-se que a paisagem natural e cultural estão associadas, ou ainda se sobrepõem, ao que NóR (2013) chama de 'espírito do lugar'.

### 1.4 Contexto de Florianópolis: relação entre urbano e rural

Em Florianópolis se observa um meio urbano vivo, ruidoso, dinâmico, e com demanda e oferta diversificada de serviços. Em contrapartida, a alguns minutos desse centro urbano se encontram ruralidades. Um estilo de vida rural, com agricultura familiar e criação de animais para consumo próprio, possuidor de um senso de comunidade, uma paróquia, um local com história e cultura própria. Também se encontra próximo a ruralidade quem busca a tranquilidade, o refúgio do agito da cidade, sítios pertencentes a classe média/alta da sociedade. E a estranheza se dá na proximidade entre o rural e o urbano e suas interações, afinal há coisa mais estranha do que



ver uma carroça puxada a cavalo no centro da cidade esperando a sinaleira abrir?

No Brasil, o meio rural é visto como local de abandono em vários sentidos: político e de investimentos, de infraestrutura e de tecnologias, da população jovem, entre outros. É um local da falta (informação verbal).<sup>4</sup>

Durante muito tempo houve um consenso em considerar que o campo constituía um espaço em crise e que deveria passar por transformações para superar a condição de atraso. (LOCATEL, 2013)

A crise, segundo Locatel (2013), diz respeito à perda de importância em relação à economia, que passava da base agrária para a industrial no Brasil dos anos de 1929.

Segundo IBGE, através da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) de 2015, 84,72% da população brasileira vive em áreas urbanas. Ou seja, apenas 15,28% dos brasileiros vivem em áreas rurais. Sendo a região Nordeste a com maior percentual de habitantes vivendo em áreas rurais (26,88%).

O estado de Santa Catarina, segundo último censo do IBGE, em 2010, possui uma população de 6,2 milhões pessoas<sup>5</sup>, sendo 1 milhão de pessoas residentes de áreas rurais. Isso equivale a aproximadamente 16% da população catarinense vivendo em áreas rurais. Já a mancha urbana do Núcleo Metropolitano de Florianópolis (NMF)<sup>6</sup>, define um contínuo urbano em volta de elementos que apresentem características de ocupação antrópica, como ruas e loteamentos, estejam estes ocupados ou não por edificações (ver Figura 6, RELATÓRIO, 2015).

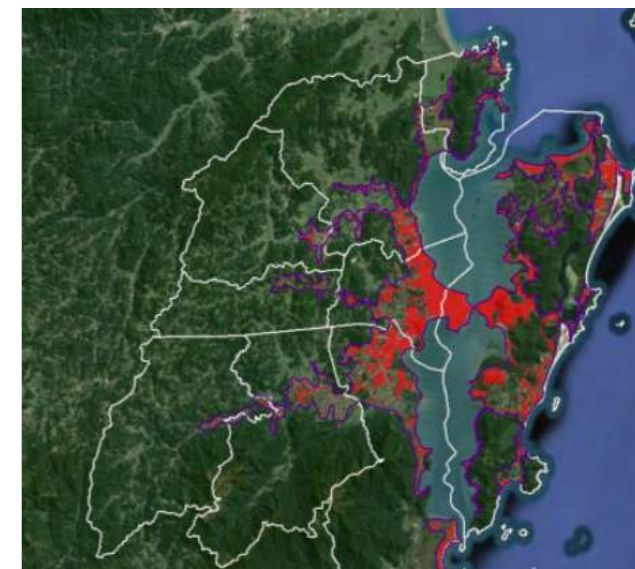


Figura 6 - Ortofoto da mancha urbana NMF em 2014. Em roxo linha do contínuo urbano, em vermelho a área edificada e, em branco o limite entre os municípios. Fonte: Elaboração do Consórcio IDOM-COBRAPE (RELATÓRIO, 2015).

<sup>4</sup> VI Webinar da Associação Brasileira de Psicologia Ambiental e Relações Pessoa-Ambiente (ABRAPA), palestra A Psicologia Ambiental na Pandemia: E as ruralidades? ministrada por Karla Patrícia Ferreira, coordenadora do Laboratório de Estudo das Relações Humano-Ambientais (LERA) e membro da ABRAPA.

<sup>5</sup> Segundo o IBGE, Santa Catarina possui uma população estimada de 7,2 milhões de pessoas em 2020.

<sup>6</sup> Desenhada pelo software de análise Landsat .Programa de satélites de observação da Terra desenvolvido por empresa dos EUA. (RELATÓRIO, 2015).

O Relatório (2015), assim como o IBGE, não consideram a cultura rural ao computar seus dados de domicílio rural. Acredita-se que muitas famílias vivem no chamado periurbano ou rural, áreas rurais muito próximas de centros urbanos onde há uma interação entre o rural e o urbano muito forte. Essas áreas são majoritariamente registradas como urbanas, sem levar em consideração o estilo de vida destas famílias (informação verbal).<sup>7</sup>

Há duas teorias opostas que conceituam as relações urbano-rural. A primeira considera o urbano como um desenvolvimento não natural, devido à época em que foi elaborada, onde os processos de urbanização e êxodo rural causaram consequências sociais, econômicas, ambientais e demográficas graves. A segunda teoria considera o processo de urbanização um sinal de desenvolvimento, local de florescimento da cultura e conhecimento, assim como vê o meio urbano como local que possibilita o desenvolvimento tecnológico e científico e de geração de riquezas (MARQUES, 2003).

Para Marques (2003), os relacionamentos entre o meio urbano-rural se dão através do fluxo de pessoas, capital, produtos, informação e tecnologia.

De acordo com o Relatório (2015), o meio rural, que circunda o NMF, são setores não urbanos que são essenciais para o funcionamento e compreensão do espaço urbano próximo, e cita as funções do meio rural para o NMF. Sendo algumas dessas funções: a produção de insumos (produção de energia, fornecimento de água e alimentos, etc.), recepção de efluentes (emissão de gases, águas residuais, lixo, etc.) e paisagem. Importante ressaltar que dentre as funções citadas pelo Relatório (2015), a paisagem recebe tanto destaque, a ponto de ser colocada entre funções básicas de sobrevivência e logística da cidade, como alimentação, fornecimento de energia e depósito de resíduos.

Segundo Marques (2003), há duas linhas de interesse sobre os meios rurais, uma conservacionista que quer restringir o crescimento local em prol da sustentabilidade ambiental, e outra linha que deseja o desenvolvimento econômico e social da área de forma sustentável. Segundo Nielsen (2003, apud MARQUES, 2003) a sustentabilidade social, a capacidade de se auto-regular e aumentar as competências locais, é considerada fundamental para que a sustentabilidade econômica e ambiental ocorram, visto a importância da participação e envolvimento das comunidades locais.

O meio rural se torna cada vez menos agrário na busca de responder a uma procura de identidade territorial das sociedades urbanas, afirma Marques (2003). A modificação do espaço se dá devido à nova dinâmica das sociedades urbanas de retornar a natureza, seja pela fuga dos meios urbanos geralmente agitados e barulhentos, seja pelo turismo nos crescentes atrativos naturais que estes meios urbanos começam a explorar na busca desesperada para recuperar a economia de um meio marcado pelo êxodo de sua população.

<sup>7</sup> VI Webinar da ABRAPA, palestra A Psicologia Ambiental na Pandemia: E as ruralidades?, palestrante Michela Katuscia Calaça Alves dos Santos, graduada em Agronomia pela Universidade Federal Rural do Semi-Árido (2006), Mestrado em Serviço Social pela Universidade Federal de Pernambuco (2012), atuando politicamente nos seguintes temas: lutas das mulheres camponesas, campesinato, agroecologia, soberania alimentar, relações patriarcais de gênero e feminismo camponês e popular.

Isto significa que há uma procura social urbana por uma residência num quadro de vida mais agradável, acessível, onde a natureza esteja presente nas suas diferentes formas (florestal, agrícola ou ajardinada). Estes ideais têm uma tradução territorial que não é a cidade nem o campo.” (MARQUES, 2003, p.517).

De acordo com Redclift<sup>8</sup> (2000 apud MARQUES, 2003), os espaços naturais estão passando por um processo de revalorização, que ele chama de natureza 'socializada'. Onde a natureza é vista somente de forma unilateral e antrópica. A natureza, devido ao surgimento do chamado desenvolvimento sustentável, foi capitalizada. Em resumo, Redclift (2017) apresenta o desenvolvimento sustentável, termo que surgiu na década de 1970, como apenas uma ferramenta política para explorar a natureza através de uma moeda de troca ruim, a poluição.<sup>9</sup>

O que torna o planejamento e a aplicação de políticas sustentáveis, essenciais nesses locais, para proteção da natureza e busca por um equilíbrio entre o urbano e o rural sem uma exploração unilateral e prejudicial a todos.

## 1.5 Importância do turismo alternativo: exemplo da Área de Proteção Ambiental (APA) da Serra da Dona Francisca

A paisagem, como patrimônio natural e cultural, é introduzida na economia através do turismo rural em diversas cidades, o que modificou a dinâmica no meio rural. E pode ser observada em diversos países, com mudanças positivas para a preservação do meio ambiente e qualidade de vida através da

<sup>8</sup> Michael Redclift é um Professor na International Environmental Policy no Departamento de Geografia, na King's College, University of London. Seus estudos envolvem o tema desenvolvimento sustentável, mudanças ecológicas e segurança ambiental. Em 2006, recebeu o Frederick Buttel Award, da International Sociological Association por sua incrível colaboração em sociologia ambiental.

<sup>9</sup> Foi com o crescimento da exploração do petróleo, que surgiu a urgência em justificar a destruição da natureza e exploração dos recursos naturais, atingindo pontos insustentáveis. E para continuar esse processo, criaram mercados de carbono, moeda de troca através da poluição, onde um crédito de carbono é igual a uma tonelada de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). O mercado de carbono surgiu na ECO-92, no Rio de Janeiro, na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança Climática (UNFCCC, em inglês). Em 1997, em Quioto, Japão, foi decidido que os países signatários deveriam assumir compromissos mais rígidos para a redução das emissões de gases que agravam o efeito estufa, acordo chamado de Protocolo de Quioto. O objetivo central do Protocolo de Quioto é que os países limitem ou reduzam suas emissões de gases de efeito estufa. Por isso, a redução das emissões passa a ter valor econômico através da moeda de troca em dióxido de carbono. Existe também o dióxido de carbono equivalente, onde outros gases de efeito estufa são comparados ao dióxido de carbono para efeito de mercado, baseado no potencial de aquecimento global de cada um definido na decisão COP 3 (Conferência das Partes, o órgão supremo decisório no âmbito da Convenção sobre Diversidade Biológica - CDB), ou conforme revisado subseqüentemente de acordo com o artigo 5. (IPAM, 20-;RETTMANN, 2020).

criação de parques naturais, exploração do turismo de aventura, roteiros naturais com desenvolvimento do comércio familiar, entre outros. O turismo rural é responsável por gerar uma segunda renda para diversas famílias que antes dependiam exclusivamente da produção agrícola. Algo essencial em países como o Brasil, onde a falta de políticas públicas deixam o pequeno agricultor desprotegido em relação a aquisição de crédito, infraestrutura básica de transporte e fornecimento de água para as plantações (construção de reservatórios de água), entre outros (informação verbal).<sup>10</sup>

Segundo Walkowski et al. (2012), o turismo pode ser um elemento essencial de equilíbrio econômico e/ou um processo de conscientização e valorização das iniciativas locais para gestão territorial sendo entendido como um fenômeno social.

O Brasil iniciou o turismo explorando o litoral, no que Walkowski et al. (2012) chama de turismo em massa. São resorts e grandes empreendimentos que incentivam a especulação imobiliária e a descaracterização do local e sua cultura (WALKOWSKI et al., 2012). Como reação à atividade turística agressiva de massa, onde os maiores ganhadores são os grandes resorts deixando a comunidade local lidar com os ônus de um aumento populacional dramático, surgem comunidades que se unem para resistir a essas mudanças e lutar pela “criação de um turismo alternativo, elevando a qualidade de vida e a autoestima das populações locais.” (WALKOWSKI et al., 2012, p. 32)

O turismo alternativo mais relevante leva em conta: a incorporação das famílias locais na atividade turística para gerar uma renda para essas comunidades; o respeito à cultura e história do local; e a preservação da natureza envolvente.

O turismo alternativo se encontra dividido em: turismo rural, agroturismo; turismo cultural (arte, história e costumes); turismo de aventura (rafting, caiaque, cavalgada, etc.); ecoturismo; turismo étnico, contato com o modo de vida e identidade de um grupo étnico; entre outros de menor relevância.

Observa-se que Walkowski et al. (2012) escolheu Joinville como área de estudo, por ser um grande centro de negócios e eventos, que atrai turistas todos os anos. E, também, pela proximidade com a APA da Serra da Dona Francisca, que fornece atrativos: naturais, cachoeiras e florestas; gastronômicos, restaurantes e pousadas ao longo do Roteiros do Quiriri; culturais, casas no estilo enxaimel tombados, entre outros.

Em agosto de 2012, um pouco depois dos estudos de Walkowski et al. (2012), a Prefeitura Municipal de Joinville publicou o Plano de Manejo da APA Serra Dona Francisca.<sup>11</sup>

É interessante observar a divisão do Plano (2012) em categorias de enfoque: internacional; federal; estadual; e regional/municipal. Sendo as categorias mais globais um apanhado de organizações que podem fornecer fundos para a APA Serra da Dona Francisca, como World Wildlife Fund Brasil (WWF-Brasil), Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC).

<sup>10</sup> VI Webinar da ABRAPA, palestra A Psicologia Ambiental na Pandemia: E as ruralidades?, palestrante Michela Katuscia Calaça Alves dos Santos.

<sup>11</sup> O Plano de Manejo é um documento técnico que estabelece o zoneamento e as regras de uso da área e manejo dos recursos naturais e define o planejamento da UC para os próximos anos. A elaboração do Plano de Manejo é determinada pela Lei nº 9.985/2000 que estabelece o Sistema Nacional de Unidades de Conservação. (IMA, 2019).



Já o âmbito regional traz uma caracterização detalhada ambiental, histórico-cultural, socioeconômico, uso do solo, infraestrutura disponível, atividades produtivas, potencialidades de cooperação, caracterização do turismo e programas e projetos desenvolvidos na região (programas educacionais, programas vinculados ao turismo e programas de atendimento social).

É visível que os municípios da Grande Florianópolis, não possuem a mesma união em relação ao turismo como a região do Vale dos Príncipes, em especial pela demora na elaboração do Plano de Manejo do Parque Estadual da Serra do Tabuleiro, aprovado pelo IMA apenas em 2019, cuja área é de 841,3 km<sup>2</sup>, sendo a maior UC de Santa Catarina.<sup>12</sup>

Mesmo assim, o turismo no meio rural ainda é tímido em Joinville, muitos atrativos se encontram em terrenos privados e fecham nos finais de semana.

Em suma, o estado de Santa Catarina pode evoluir muito em relação ao manejo do turismo, em especial em áreas rurais, para um desenvolvimento sustentável da região. A exemplo do Plano de Manejo da APA da Serra da Dona Francisca que pensa em estratégias de turismo, em especial na área pedagógica e na inclusão da comunidade local na lógica do turismo. O apoio municipal nas práticas do turismo é fundamental para um crescimento saudável da região, tendo em vista o respeito às comunidades locais e a intenção de usar o turismo para o benefício econômico das famílias da região, assim como de forma educativa, com o intuito de preservar a cultura e o meio ambiente.

## 2 Vias paisagísticas de Florianópolis

Para criação do termo via paisagística foi observado a importância da paisagem com natureza na composição de ambientes restauradores para a restauração psicofisiológica de um indivíduo (ULRICH, 1983; HARTIG, 2011) e a importância da incorporação do termo paisagem no nome da via. Para a definição do que são vias paisagísticas foi observado as principais vias de Florianópolis que possuem uma forte presença de paisagem com natureza com potencial para que ocorra as propriedades básicas da restauração mencionadas por Kaplan (1995).

### 2.1 O que são vias paisagísticas?



As vias paisagísticas são percursos com predominância de elementos naturais onde ocorre a potencialização da restauração psicofisiológica de um indivíduo em um ambiente de paisagem com natureza, através da pausa ou diminuição da velocidade para o aumento das percepções, quantidade de informações absorvidas pela pessoa, permitindo o acontecimento das quatro propriedades básicas da restauração de Kaplan (1995).

A justificativa para uma via paisagística de baixa velocidade se dá na premissa que o espaço é algo que permite movimento, mas o lugar é pausa, e cada pausa no movimento permite que uma localização se transforme em lugar (TUAN, 1983). A importância do tempo na experiência espacial humana, conforme cita Tuan (1983), é vista por Gehl (2013) como a forma de absorver e perceber as informações do espaço. Ou seja, a percepção está relacionada com o poder de restauração de um ambiente.<sup>13</sup>

As vias paisagísticas, também, podem ser a solução para a problemática abordada por Hartig (2011), onde nem todos possuem tempo para deslocar-se até um ambiente natural para conseguir se restaurar. Podem ser ferramentas, então, para a melhora da qualidade de vida e disponibilização do recurso restaurador.

Deve-se, também, considerar com igual importância o meio antrópico em que a via se insere (aspectos históricos, culturais, sociais, dinâmica demográfica, entre outros), a participação e envolvimento da comunidade local na nova dinâmica da via é fundamental. O conceito é que a via potencialize a economia local e que isso possa gerar uma fonte de renda secundária para essas famílias. O turismo ecológico, a criação de uma via paisagística com atrativos em seu percurso, como trilhas, mirantes, paisagens naturais ou culturais que já são admirados e contemplados, seriam potencializados pela via.

Assim, a via paisagística é vista como um conjunto de fatores que potencializados valorizam a paisagem local com o intuito de uma maior integração entre a pessoa e o ambiente que a rodeia.

## 3 Fichas catalográficas e critérios de seleção

De início, foram selecionados as vias com presença significativa de paisagem com natureza, sendo desconsideradas vias com apenas pequenos trechos com natureza pois não cumprem a propriedade básica da extensão de Kaplan (1995).

Com essa seleção foram elaboradas fichas catalográficas das principais vias de Florianópolis com presença de natureza. Foram criados critérios de classificação da via paisagística levando em consideração três modais: pedestre, bicicleta e veículos motorizados. Para ser considerada uma via paisagística a via precisava cumprir os critérios fundamentais de pelo menos um dos modais. Exemplo: o modal de pedestre possui cinco critérios, mas apenas o critério de largura média da calçada é eliminatório, ou seja se a largura média da calçada for inferior a 1,20 m a via não é uma via paisagística para o modal pedestre. Porém existem ponderações sobre esse critério: se não houver continuidade da calçada, ou seja trechos sem calçada, a via também não recebe o carimbo de modal pedestre, com exceção de percursos em que o modal veículo motorizado não se encontra presente, onde entende-se que a faixa de rolamento é utilizada como uma rua compartilhada.

<sup>13</sup> Na escala humana desenvolvida por Gehl (2013), velocidades acima de 60 km/h sofrem enorme perda de absorção de detalhes do lugar, exigindo placas de sinalização enormes, por exemplo.

O modal dos pedestres teve seus critérios baseados no Manual Calçada Certa de Florianópolis (2019) e nos doze princípios de Jan Gehl, Lars Gemzøe e Sia Karnaes explicados no livro New City Life (GEHL, 2006). O modal dos ciclistas teve seus critérios baseados nos princípios de segurança e conforto da União de Ciclistas do Brasil (UCB, 2020) exposto no Manual de Infraestruturas Provisórias para a Mobilidade Ativa de 2020. E por fim os veículos motorizados tiveram seus critérios baseados no livro Cidades para Pessoas de Jan Gehl. As características das vias foram analisadas por visita in loco ou por imagem de satélite. Os demais critérios foram baseados na fundamentação teórica utilizada para a criação do termo e conceito de via paisagística (ver Figura 7, 8, 9 e 10).

Com esse método foram mapeadas 34 vias paisagísticas em Florianópolis (ver Figura 11). Observou-se que apenas 19 das 34 vias receberam o carimbo do modal pedestre, ou seja cumprem

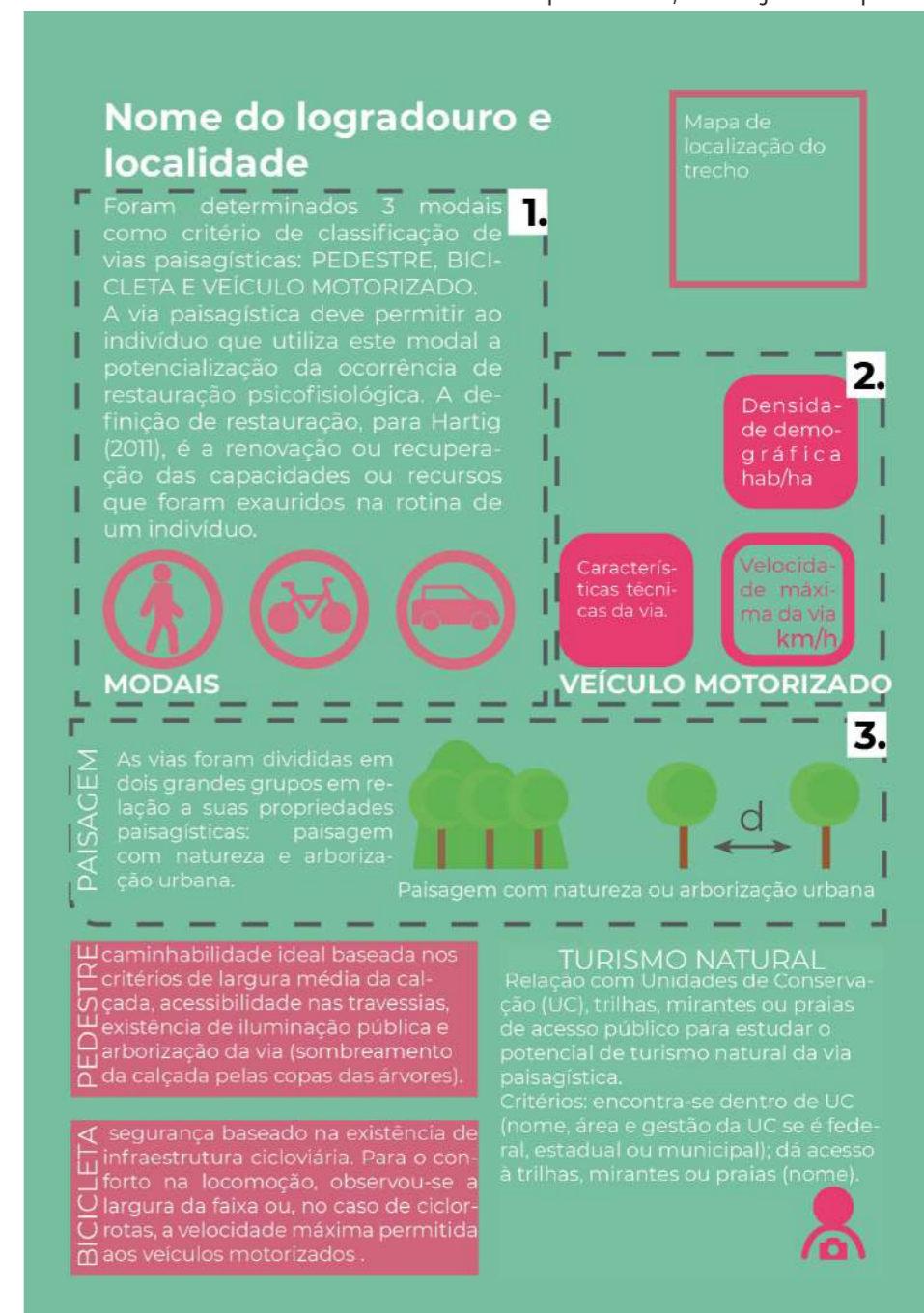


Figura 7 - Cartilha explicativa das vias paisagísticas de Florianópolis. Fonte: Elaboração própria.

<sup>12</sup> Apenas um Plano de Manejo Básico foi realizado sobre o Parque Estadual da Serra do Tabuleiro (ELABORAÇÃO, 2018).

**MODAIS** Para cada modal foi determinadas características julgadas importantes para a pontualização do efeito restaurador no indivíduo. Quando a via paisagística possui as características citadas abaixo, esta ganha o símbolo do modal.

**SÍMBOLOS**

**CRITÉRIOS**

**PEDESTRE**  
**largura média da calçada:** da fachada ao meio fio, medição em 5 pontos, tolerância de 20 cm.  
**largura discrepante no trecho:** quando há grande discrepância entre um trecho e a largura média da calçada.  
**travessias acessíveis:** considerada travessias todas as faixas de pedestres e esquinas, são acessíveis quando estiverem de acordo com o Manual Calçada Certa da PMF (MANUAL, 2019). Representado: número de travessias acessíveis/total de travessias no trecho.  
**iluminação pública:** presença ou não  
**sombreamento da via:** presença ou não de árvores com copas que sombreiam a via.

**CRITÉRIOS ELIMINATÓRIOS**

1. Trechos sem calçada (não houver continuidade do passeio) exceto quando\*1
2. Largura média da via for inferior a 1,20 m exceto quando\*1

\*1o modal veículo motorizado não se encontra presente, onde entende-se que a faixa de rolamento é utilizada como uma rua compartilhada

**BASE DOS CRITÉRIOS**

Critérios baseados no Manual Calçada Certa de Florianópolis (2019) e nos doze princípios de Jan Gehl, Lars Gemzøe e Sia Karnaes explicados no livro *New City Life* (GEHL, 2006).

**BICICLETA:**  
**infraestrutura cicloviária:** tipo (ciclovía, ciclorrota ou ciclofaixa), sentido (uni ou bidirecional) e se possui segregador (taxões, prisma de concreto, canteiro, etc.).  
**largura se for ciclofaixa ou ciclovía:** maior ou igual a 1,2 m para atender o critério de conforto na locomoção do indivíduo na bicicleta (UCB, 2020)  
**Se for ciclorrota** apenas as vias locais e coletoras foram consideradas como as velocidades de conforto.

**CRITÉRIOS ELIMINATÓRIOS**

1. Não possuir infraestrutura cicloviária, com exceção de vias com velocidade média baixa dos veículos (igual ou inferior a 40km/h), baixa densidade demográfica (abaixo de 8 hab/ha) e pavimentação asfáltica.

**BASE DOS CRITÉRIOS**

Nos princípios de segurança e conforto da União de Ciclistas do Brasil (UCB, 2020) exposto no Manual de Infraestruturas Provisórias para a Mobilidade Ativa de 2020.

Figura 8 - Cartilha explicativa das vias paisagísticas de Florianópolis. Fonte: Elaboração própria.

os dois critérios básicos (ter calçada e a calçada ter no mínimo 1,2 m de largura). Algumas vias receberam o carimbo pedestre mesmo possuindo trechos sem pavimentação (calçadas com grama ou areia), pois existe um espaço para o pedestre andar com segurança. No entanto, vale ressaltar que se o critério eliminatório fosse acessibilidade apenas 4 vias seriam selecionadas (vias número 3, 8, 11, 14) por possuírem calçada com largura mínima e todas as travessias acessíveis (deve possuir rampas, rebaixamento de esquinas e/ou travessias elevadas). Por esse motivo, seria interessante uma categorização mais detalhada dos modais, envolvendo níveis de satisfação dos critérios. Em relação ao modal bicicleta, apenas 16 das 34 vias receberam o carimbo, se apenas ruas com infraestrutura cicloviária fossem levadas em consideração, somente 11 vias seriam consideradas. É notável que as políticas públicas de incentivo a esse modal aumentaram muito, prova disso são implantações de novas ciclofaixas, ciclorrotas e ciclo-

**SÍMBOLOS**

**CRITÉRIOS**

**VEÍCULO MOTORIZADO:**  
**largura da via:** arredondamento da média de 5 medidas tirada espaçadamente ao longo da via, eliminando-se trechos curtos muito discrepantes do resto da via.  
**velocidade máxima permitida:** segundo Código de Trânsito Brasileiro Cap. III Art. 61., quando não sinalizada a velocidade na via considerou-se 60 km/h. Foi utilizado da observação por satélite e anotado a velocidade indicada nas placas de sinalização da rua independente da velocidade indicada pelo seu tipo (ver características técnicas da via).

**densidade demográfica:** dado importante para entender a sensação de se deslocar de um local com maior fluxo de pedestres, ciclistas e veículos para um com menor fluxo. Pode ocorrer uma mudança de atenção do indivíduo com o ambiente potencializando a relação destes. Foi feito a partir do shapefile do banco de dados do IPUF dos distritos, bairros e localidades de Florianópolis, utilizando a unidade habitante por hectares (10.000m<sup>2</sup>).

**características técnicas da via:**  
**tipo** (local, coletora, arterial ou trânsito rápido, urbana ou rural)  
**largura predominante da via:** medida de meio fio a meio fio, na ausência de meio fio foi medido entre as faixas contínuas brancas que delimitam a faixa de rolamento (sem contar o acostamento) medida por ortofoto 2016\* geoprocessamento PMF.

**CRITÉRIOS ELIMINATÓRIOS**

1. Ruas sem saída.
2. Ruas estreitas (7 m ou menores), devido a dificuldade de locomoção.

Obs.: Não foi levado em consideração nesse estudo as condições de trânsito e fluxo de veículos pela complexidade de análise.

**BASE DOS CRITÉRIOS**

Cidades para Pessoas de Jan Gehl (GEHL, 2013).

Figura 9 - Cartilha explicativa das vias paisagísticas de Florianópolis. Fonte: Elaboração própria.

vias em Florianópolis nos últimos 5 anos. Das vias paisagísticas identificadas, 8 vias possuem ciclofaixas, 2 vias ciclorrotas, e 1 via ciclorrota. O uso de ciclorrota em locais de alto fluxo de veículos no Brasil é controverso, em geral não se respeita a distância mínima de 1,5 m entre o veículo e o ciclista, e há muitas mortes de ciclistas<sup>14</sup>, também não há penalização de ciclistas que não obedecem às leis de trânsito, e não há uma educação quanto a isso. Porém, a ciclorrota representa uma apropriação do espaço público, no sentido de delimitar e até educar o motorista a respeitar o espaço do ciclista (a sinalização da ciclorrota utiliza retângulos vermelhos de 1,5 m de largura para mostrar a distância mínima a ser respeitada), sendo uma opção viável

<sup>14</sup> A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) levantou mais de 13 mil mortes de ciclistas no Brasil nos últimos 10 anos, e indicam uma tendência no aumento desse número graças ao crescente aumento de ciclistas para o transporte de entregas.

**PAISAGEM**

**Vias paisagísticas de paisagem com natureza**  
 Foram consideradas vias com paisagem com natureza as que possuíam predominantemente eixos visuais com morros, mar, lagoa, duna e/ou praia. Onde o gabarito predominante máximo construído da rua fosse 2 pavimentos no lado da panorâmica paisagística, mais que isso foi considerado bloqueio visual (admitindo algumas exceções). E onde houvesse uma redução na densidade de habitantes por hectare ao longo do trajeto. Basta preencher 2 critérios, sendo a presença de paisagem com natureza critério obrigatório.

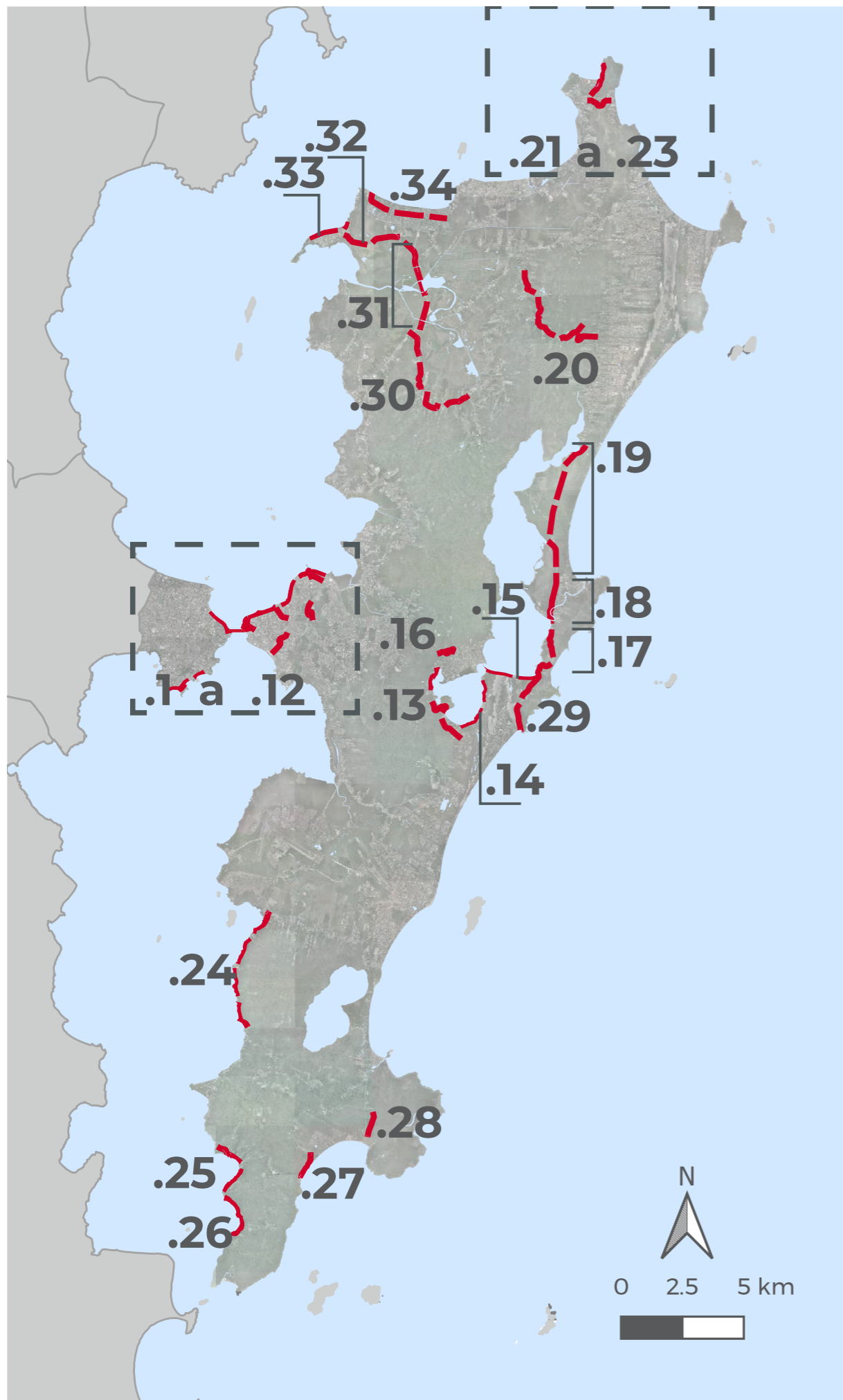
**Vias paisagísticas de arborização urbana**  
 Vias que não se enquadram em paisagem com natureza, mas possuem arborização urbana segundo critérios de porte médio das árvores na via (5 medidas), distância média entre as árvores (ver anexos, tabela 3) e se as árvores se encontram plantadas na calçada, canteiro central ou em terreno de terceiros ou UCs. Não foi considerado questões de gestão, segurança, e saúde da árvore relacionados com o planejamento correto da arborização urbana, por ser tratar de uma análise muito detalhada para uma visão geral da condição das vias paisagísticas de Florianópolis. Obs.: lado ímpar e par se refere a numeração das edificações na via.

**Porte da árvores:**  
 Com base no Manual de Arborização Urbana de São Paulo, foram consideradas porte pequeno árvores de 3 até 7m, porte médio de 8 até 12 m e porte grande de 12 m em diante.

Figura 10 - Cartilha explicativa das vias paisagísticas de Florianópolis. Fonte: Elaboração própria.

para longas rotas ou ações imediatistas. Também é interessante observar que 12 das 34 vias possuem os 3 carimbos dos modais.

Para escolher o local de proposição das soluções urbanas para a via paisagística foram elaborados 5 critérios principais (ver Figura 12). A escolha dos critérios se justifica na intenção de um local em que se possa trabalhar com todos os aspectos conceituais que englobam a via paisagística, ou seja um local que se encontra perto de uma UC, trilha, mirante, praia ou outro elemento natural para criar soluções em um percurso que tenha também um destino para o turismo alternativo. Um local com densidade demográfica suficiente para justificar o investimento público na região, assim como tamanho mínimo de via que possibilite a intervenção, e uma carência de modais para que a modificação seja ainda mais significativa e abrangente para os usuários da via.



Das 34 vias mapeadas (ver anexo - Fichas catalográficas das vias paisagísticas de Florianópolis, formato A5) apenas 4 vias cumpriram os 5 critérios. Foram elas as vias paisagísticas: Trechos da Rua Laurindo Januário da Silveira Porto e Canto da Lagoa; Avenida das Rendeiras Dunas da Lagoa; SC - 406 Parque Florestal Rio Vermelho; Trechos Rodovia Baldicero Filomeno Ribeirão da Ilha. Dessas foram consideradas duas: a SC - 406 Parque Florestal Rio Vermelho e Trechos Rodovia Baldicero Filomeno Ribeirão da Ilha como sendo as piores pela sua carência de modais.

A escolha foi feita, então, pela heterogeneidade das características da Rodovia Baldicero Filomeno, em relação a largura da via, zoneamento, uso e ocupação do solo, e complexidades maiores pela história e comunidade local, o que possibilitou soluções para problemáticas variadas.

## Mapeamentos das vias paisagísticas de Florianópolis

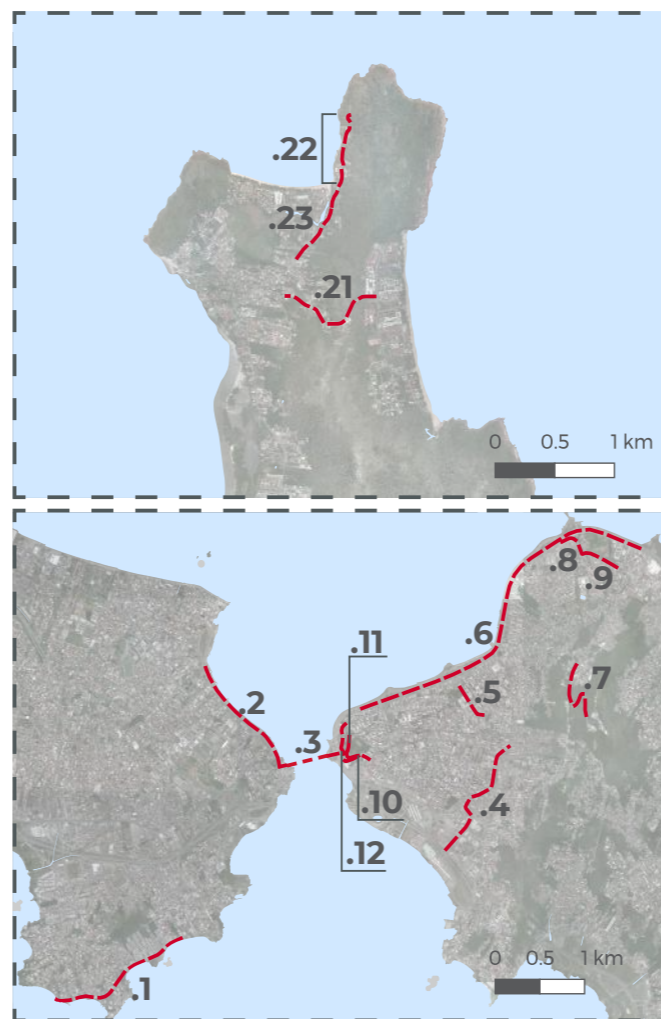


Figura 11 - Mapa das vias paisagísticas de Florianópolis. Fonte: Elaboração própria, com shapefiles do banco de dados do IPUF.

### Critérios para seleção da via paisagística de estudo

- 

1. Deve possuir potencial para turismo natural: inserido em uma Unidade de Conservação ou próximo, com possibilidade de criar acessos. Próximo a trilhas, mirantes ou praias.
- 

2. Deve ser uma via que liga duas localidades e permite uma continuação do trajeto (excluiu-se vias sem saída)
- 

Densidade demográfica hab/ha

3. Local com densidade demográfica para movimentar a região com turismo natural ou com localidades próximas de densidade demográfica para isso, através de comércio e prestação de serviços. Comunidade local se engajar e tirar vantagem dessa exploração turística. (texto de Joinville da Rota Serra da Dona Francisca). Potencial para criar um turismo educativo e de manutenção (forma de melhorar a preservação da UCs, trilhas, praias e mirantes).
- 

Características técnicas da via.

4. Largura da via (mínimo 6 m, admite-se redução da pista de rolamento devido a proposta da via ter uma velocidade de no máximo 40 km/h). Torna possível a implantação de infraestrutura cicloviária, característica carente em 17 das 34 vias analisadas. E de calçada com canteiro para plantio de árvores (mínimo de 70 cm de canteiro para plantio de árvores + 120 cm de calçada segundo Manual de Calçada Certa de Florianópolis). Sendo 15 das 34 vias analisadas sem calçada ou com longos trechos sem calçada.
- 

5. Carência dos modais. Analisar a via que mais se beneficiaria de um projeto de via paisagística.

Figura 12 - Cartilha explicativa das vias paisagísticas de Florianópolis. Fonte: Elaboração própria.

Dessa forma, o bairro Ribeirão da Ilha foi escolhido pela diversidade de desafios encontrados ao longo da via (incluindo vias tombadas, estreitamentos e lugares de maior respiro, desníveis) que possibilitam um estudo mais rico de possíveis soluções para se atingir as qualidades de restauração na RPA. E, também, pela comunidade criar uma forte identidade do lugar, que possibilita um estudo mais interessante da relação do indivíduo e suas percepções e afetos com o ambiente.

## 4 Contexto do Ribeirão da Ilha: levantamento das condicionantes humanoambientais

Com a escolha do local para a proposição urbana era necessário entender o contexto histórico-cultural, as características principais do bairro e sua relação com o entorno. Assim foi determinado os pontos a serem estudados e a relação com a Rodovia Baldicero Filomeno, e também, as características importantes para a via paisagística, em destaque a relação com a paisagem com natureza e a paisagem cultural, em específico para entender o significado desta para o bairro.

### 4.1 Reconhecimento do espaço

O Ribeirão da Ilha é um dos 13 distritos do município de Florianópolis (ver Figura 13). Se encontra na região Sul da Ilha, costa oeste, com uma área de 51,54 km<sup>2</sup> e população de 20.392 habitantes (IBGE, 2000). Sua densidade demográfica é de 3,95 hab/ha considerando todo o distrito. É uma densidade similar aos demais distritos localizados no Sul da Ilha, que são os distritos do Campeche com 5,25 hab/ha e Pântano do Sul com 1,22 hab/ha (IBGE, 2000). Observa-se uma densidade muito menor do que a Sede Insular que possui 30,70 hab/ha.

O Distrito do Ribeirão da Ilha é composto por 10 localidades segundo Nór (2010). Sendo o Sertão do Ribeirão oficialmente do Distrito do Pântano do Sul, mas adicionado através de pesquisa em campo realizada por Nór (2010) acerca de como a comunidade do Ribeirão se identifica. A pesquisa de Nór (2010) também identificou as localidades do Carianos e Tapera da Base como não pertencentes ao que a comunidade identifica como o bairro do Ribeirão, sendo portanto considerados neste trabalho 8 localidades que constituem o Ribeirão da Ilha (Barro Vermelho, Freguesia, Caieira, Costeira, Caiacangaçu, Tapera da Barra do Sul, Naufragados e Sertão do Ribeirão) (ver Figura 14).

“Muitos dos habitantes reconhecem este espaço como um todo por ser habitado por famílias comuns, por haver vínculos produtivos e afetivos entre eles.” (NÓR, 2010, p.42). No caso do Sertão do Ribeirão acontece uma identificação com o lugar por compartilharem escolas, mercados e locais de lazer (NÓR, 2010).

As localidades do Barro Vermelho, Freguesia, Costeira do Ribeirão, Caiacangaçu, Tapera da Barra do Sul e Caieira da Barra do Sul são conectadas pela maior via urbana de Florianópolis, a Rodovia Baldicero Filomeno com 25 km de extensão (NÓR, 2010).

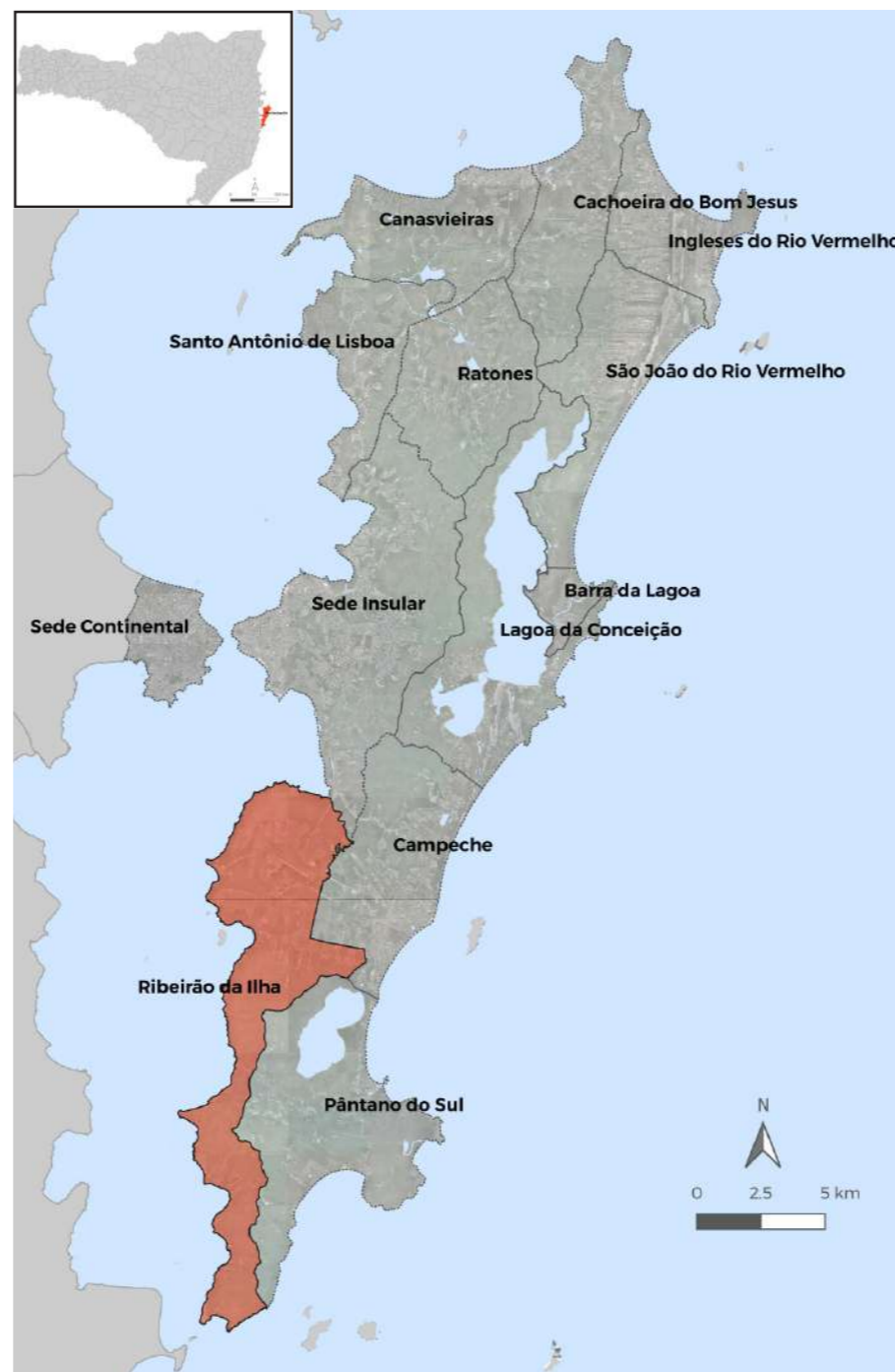


Figura 13 - Mapa de Santa Catarina e Distritos de Florianópolis. Fonte: Elaboração própria com shapefiles do banco de dados do IPUF.

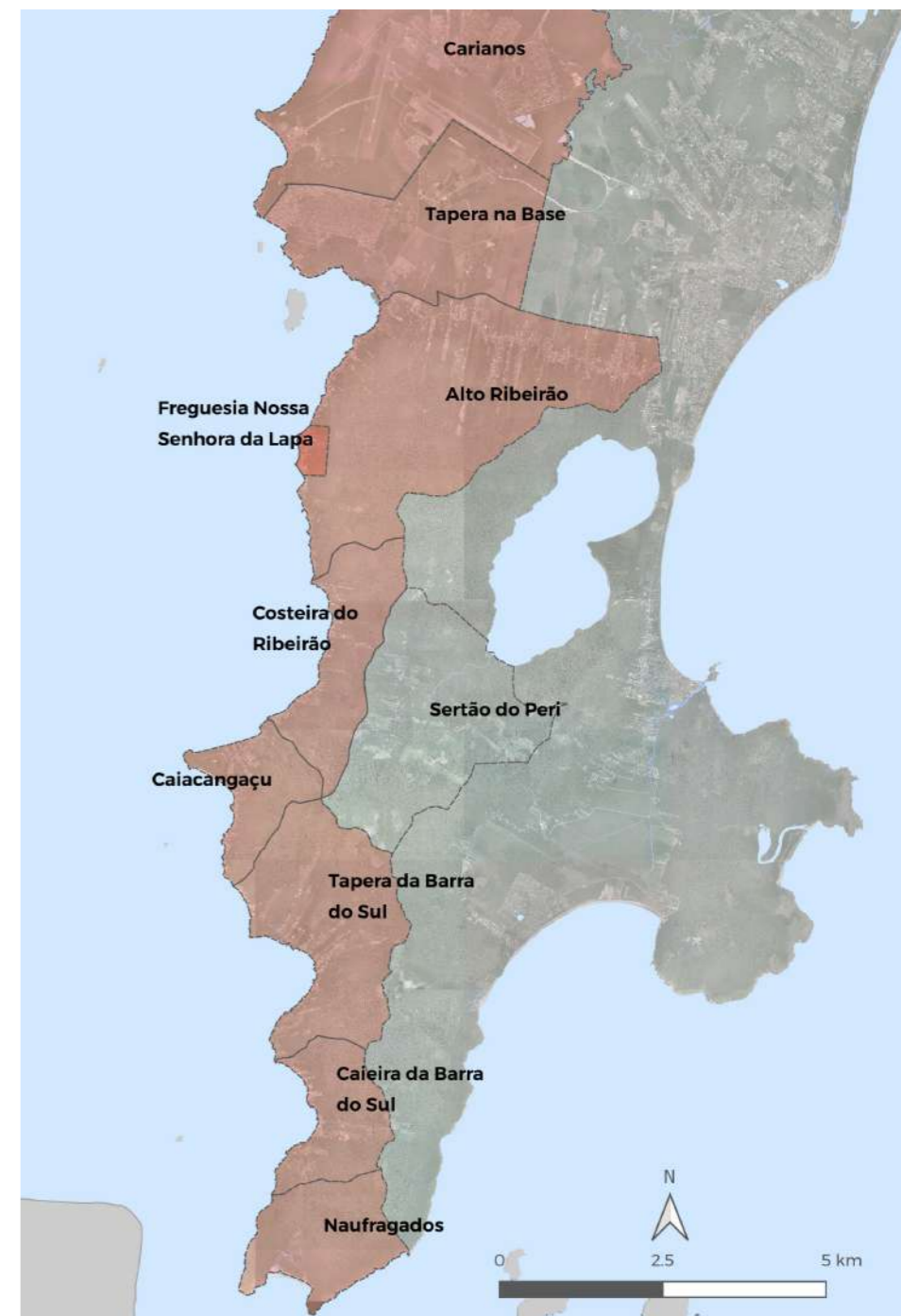


Figura 14 - Localidades do Ribeirão. Em vermelho os limites do Distrito do Ribeirão da Ilha. Fonte: Elaboração própria com shapefiles do banco de dados do IPUF.

## 4.2 Passado presente

O Ribeirão da Ilha foi a segunda colônia a se desenvolver em Florianópolis, e ainda conserva hábitos e traços culturais herdados da colonização açoriana nos seus habitantes mais antigos.<sup>15</sup> Através de entrevistas com moradores locais de idade variada (22, 25, 53, 61, 73, 75, 94 anos) foram observados diversos hábitos culturais derivados dos açorianos como as festas católicas, a renda de bilro, a pesca, o cultivo de mariscos, agricultura familiar entre outros (ver anexo 3, entrevistas). Por exemplo, a procissão do Senhor dos Passos, que ocorre em Florianópolis há 270 anos, um bem de patrimônio imaterial do Brasil reconhecido pelo IPHAN em 2018, é relatada nas entrevistas como sendo muito importante para as pessoas da comunidade, por ser uma forma de união e fortalecimento da identidade do local. Assim como, o bloco de carnaval, os entrevistados idosos comentavam muito do Bloco do Zé Pereira e da Banda Nossa Senhora da Lapa, e também do clube recreativo o Bandeirante.

O distrito do Ribeirão possui como patrimônio histórico bens materiais como a Igreja Nossa Senhora da Lapa, tombada pelo Decreto Municipal nº 2.998 de 1998, assim como grande parte das fachadas dos casarões antigos e vias tombadas na localidade da Freguesia Nossa Senhora da Lapa.

De certa forma, a comunidade do Ribeirão da Ilha manteve seus hábitos culturais até 1970, quando o avanço da especulação imobiliária devido a valorização através do turismo colocou em risco a identidade do lugar e a memória social (NÓR, 2010). Houve a modificação da paisagem do Ribeirão, o que foi citado pelos entrevistados como descaracterização do bairro, onde a chegada de novas pessoas implicava na derrubada das casas simples, que antes tinham em seus quintais tapioca ou algum animal de criação, como gado e porco. Mesmo assim, a maioria dos entrevistados considera o Ribeirão ainda um local de tranquilidade e comunidade com aspectos rurais.

## 4.3 Turismo gastronômico e aumento populacional

Em resposta ao avanço da especulação, o Ribeirão abriu restaurantes (como o restaurante Ostradamus) e ficou conhecido nacionalmente pela sua gastronomia voltada em frutos do mar e pela maricultura. Sendo reconhecida pela UNESCO como Cidade Criativa na área de gastronomia, a primeira cidade brasileira a integrar essa categoria mundial que apoia o desenvolvimento sustentável (CIDADE, 20-). O estado de Santa Catarina é o maior produtor de ostras do Brasil, sendo Florianópolis e Palhoça responsáveis por 90,17% de toda produção do Estado (EPAGRI, 2010). O Ribeirão participa em 77% dessa produção (PETRIELLI, 2008 apud SILVA, 2012). O crescimento da maricultura e turismo na região, sendo esta uma resposta a especulação, mesmo que inicial-

<sup>15</sup> Há relatos que em 1526, o navegador italiano Sebastião Caboto se estabeleceu na localidade do Barro Vermelho após um naufrágio. Lá fez uma nova embarcação e seguiu viagem, mas deixou casas, uma igreja e alguns desertores, que formaram o povoado mais antigo da Ilha de Santa Catarina (PEREIRA, 1990 apud NÓR, 2010).

mente partindo de empreendimentos de famílias nativas do Ribeirão, são atividades lucrativas e causam um impacto na estrutura sócio-espacial do Ribeirão (SILVA, 2012). Vale ressaltar o papel importante da UFSC e EPAGRI em relação ao desenvolvimento científico e técnico no campo da maricultura e seus esforços para transferir as informações e tecnologias aos produtores locais o que permitiu o crescimento dos produtores marinhos em 1991 (NASCIMENTO, 2005 apud SILVA, 2012). É relevante, também, citar o impacto visual da maricultura, que foi comentado em entrevista como sendo uma poluição visual que atrapalha a admiração da paisagem devido a multidão de bóias utilizadas para o cultivo de ostras e mariscos.

Em suma, o crescimento urbano e a chegada frequente de novos moradores traz consigo novos hábitos, e os encontros para fazer renda de bilro, rede de pesca, cultivar a tapioca, sentar na pedra para comer berbigão e ter uma cultura de subsistência baseada na pesca e na agricultura familiar ficam como memória de um tempo que não se encaixa mais na evolução natural do capitalismo. E cabe ao planejamento e gestão das cidades proteger a cultura e o modo de viver do Ribeirão, através de um desenvolvimento sustentável em detrimento dos interesses de mercado.

## 4.4 Unidades de conservação

Florianópolis possui 27,19 % do seu território protegido por UCs (ÁREA, 2019?). Sendo 18,71% administrados pela FLO- RAM (9 UCs municipais), 4,36% geridos pelo IMA (3 UCs estaduais) e 3,81% pelo ICMBio (5 UCs federais). Três Unidades de Conservação são particulares representando 0,29% do território, e duas fazem parte da Associação dos proprietários de RPPNs de Santa Catarina, a RPPN Reserva Menino Deus e RPPN Morro das Aranhas (ASSOCIAÇÃO, 20-).

O Distrito do Ribeirão da Ilha interage com 3 UCs (ver Figura 15). Vale ressaltar que Florianópolis terá a criação da sua maior UC no Norte da Ilha. Apelidada de Florestaço, possui estudos técnicos em estado avançado e se encontra em fase de consultoria pública com as comunidades próximas (FLO- RAM, 2020).

As UCs são áreas destinadas para fins científicos, educacionais e/ou de lazer, devendo ser instituídas pelo poder público, porém podem ser de domínio público ou privado. (ÁREA, 2019?) As UCs são regidas pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) de acordo com a Lei nº 9.985 de 2000.

Existem dois grandes grupos de UCs as de proteção integral e as de uso sustentável, Existem cinco tipos de UCs de proteção integral (ver anexo 1), que são unidades que não podem ser habitadas permitindo apenas o uso indireto de seus recursos naturais, como, por exemplo, pesquisas científicas e turismo ecológico de forma controlada. E, existem sete UCs de uso sustentável (ver anexo 2), que são áreas de preservação que permitem moradias se obedecerem às restrições da unidade (WWF, 20-).

As UCs geralmente se encontram no zoneamento de Planos Diretores como Áreas de Preservação Permanente (APP) e/ou Áreas de Preservação com Uso Limitado (APL). Am-

bas, APPs e UCs são geridas por Lei Federal de hierarquia equivalente, sendo as APPs geridas pelo Código Florestal (Lei nº 4.771/65) e as UCs pela SNUC (Lei nº 9.985/2000). As APPs são áreas de paisagem natural necessárias para proteção de ecossistemas sensíveis à ação antrópica, a exemplo de topo de morro, mata ciliar e nascentes de rio. As APLs, por sua vez, são áreas vulneráveis a determinado tipo de uso, podendo assim ter determinados tipos de construções que não prejudiquem o equilíbrio ecológico e a paisagem com natureza (ÁREA, 2019?). Enquanto as APPs são áreas delimitadas previamente e se restringem aos tipos estipulados pela sua lei, as UCs idealmente são criadas por estudos técnicos e consulta popular, onde são definidos seus limites, quais atributos naturais serão protegidos e qual o tipo de UC, se é Proteção Integral ou de Uso Sustentável. O que modifica seu manejo e define as atividades permitidas na UC.

No Brasil, as primeiras UCs foram criadas na década de 30, com aumento significativo de unidades no final das décadas de 50, 60 e 80 (VALLEJO, 2009). A forma como as UCs são criadas no Brasil, independente dos níveis de governo (municipal, estadual, federal) é fortemente vinculada a interesses políticos, sem possuir base técnica, e inclusive necessidade de sua criação. A prática de inaugurar UCs sem planejamento, consultoria pública, recursos, implantação de manejo ou estudos prévios é gritante (PÁDUA 2002 apud VALLEJO, 2009). Devido a esses fatores, muitas UCs ficam abandonadas ou com baixo aproveitamento turístico, educacional e científico, quando deveriam estimular o desenvolvimento econômico do local em que foram implantadas (VALLEJO, 2009).

Sendo assim, Vallejo (2009) conclui afirmando a necessidade de integração entre as UCs e as políticas públicas setoriais para o desenvolvimento científico, biotecnológico, turístico, educacional, econômico e social. E destaca a importância da criação de órgãos como a ONG Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação (Rede Pró UC), cuja sede fica em Curitiba, Paraná. Representando uma frente de combate ao estado crítico de abandono das UCs, em 1996, e cuja missão permanece a de protegê-las da omissão governamental.

Em Florianópolis, há um exemplo recente do descaso em relação às UCs. Em julho de 2020, um abaixo assinado organizado pelo movimento SOS Moçambique, pela Associação de Moradores do Rio Vermelho (AMORV) e Associação de Surf do Moçambique cobrou do Governo do Estado e da Prefeitura Municipal de Florianópolis melhorias na gestão e manejo da UC Parque Estadual do Rio Vermelho (PAERVE). O objetivo principal do movimento é parar os focos de incêndio no parque através de um maior monitoramento por parte do IMA e da Polícia Militar Ambiental (PMA) e de ações para harmonizar a integração do PAERVE com a comunidade próxima a UC. Ressalta-se que a própria comunidade entende a necessidade de integração com a UC para o seu desenvolvimento, e inclusive exige da gestão do PAERVE ferramentas para isso, como um curso de capacitação para brigadistas e agentes socioambientais comunitários (ABAIXO, c2020).

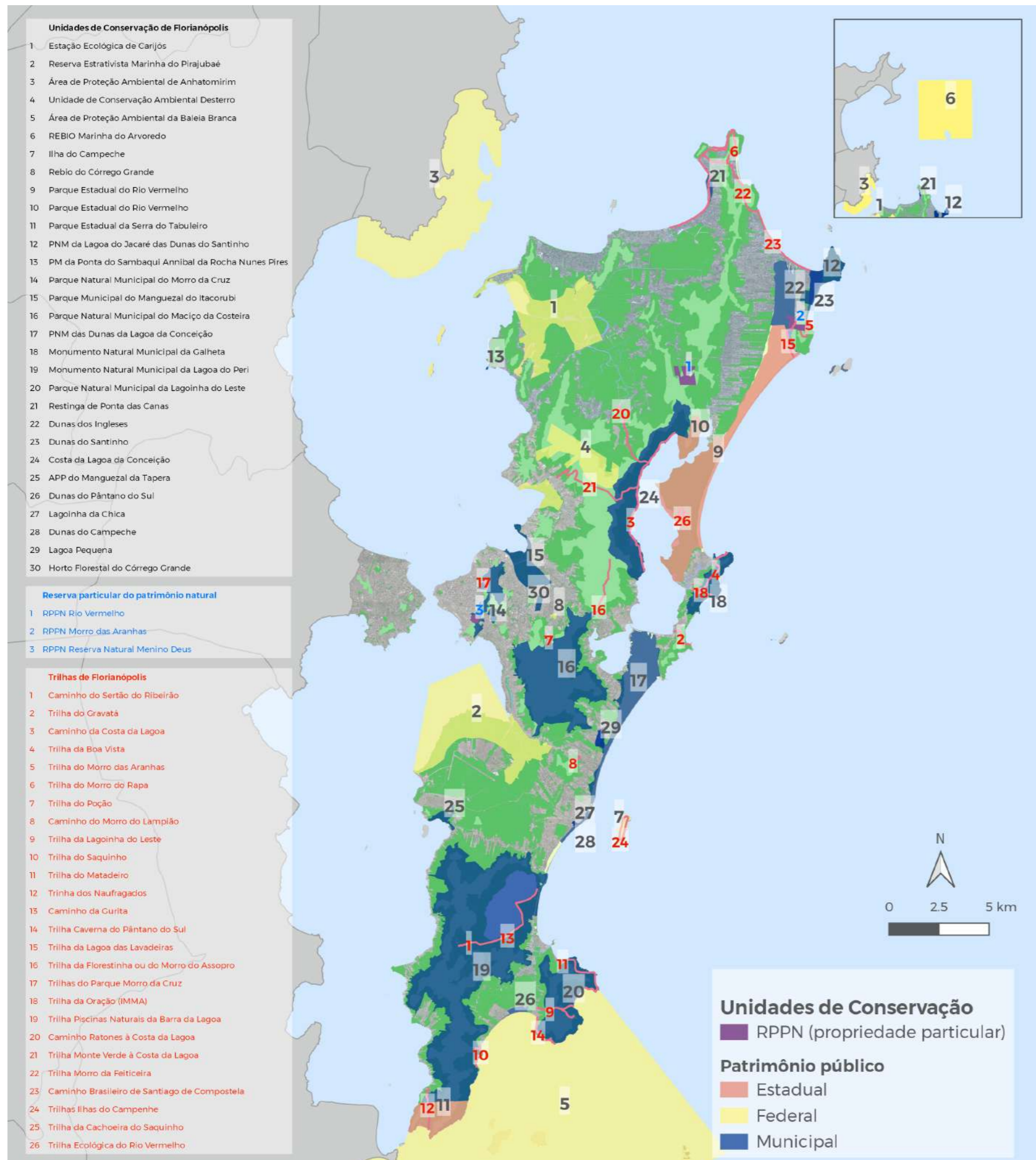


Figura 15 ao lado - Mapa de UCs e Trilhas de Florianópolis. Fonte: Elaboração própria com shapefiles do banco de dados do IPUF.

## 4.5 Patrimônio paisagístico

O tombamento de patrimônio paisagístico ocorre graças a criação desse instrumento em 1937 pelo Decreto-lei nº 25 (DL 25/37), sendo o tombamento a forma mais antiga e consolidada de preservação do patrimônio cultural (RABELLO, 2015).

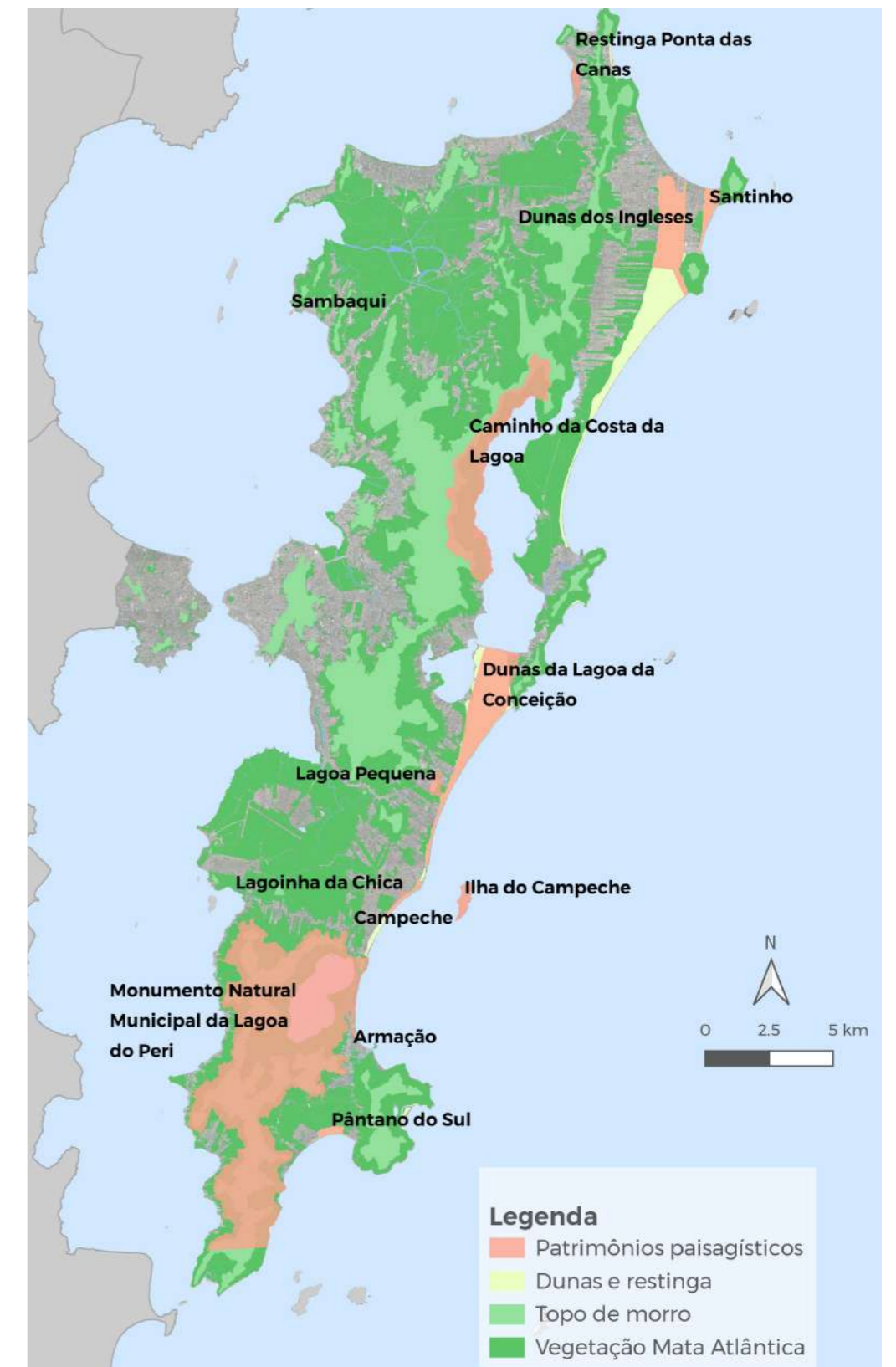


Figura 16 - Mapa de vegetação da Mata Atlântica Florianópolis. Fonte: Elaboração própria com shapefiles do banco de dados do IPUF.

Dessa forma, o patrimônio paisagístico é um tipo de tombamento cujo principal objetivo é a conservação da paisagem natural.

Observa-se que parte do distrito do Ribeirão da Ilha pertence ao Monumento Natural Municipal (Mona) da Lagoa do Peri. O Mona Lagoa do Peri teve seu projeto de lei aprovado em 2019 pela Câmara de Vereadores de Florianópolis, o que permitiu sua recategorização para ampliação da área de preservação e dar apoio legal para as residências já construídas em especial na localidade do Sertão do Ribeirão (OBSERVA, 2018; C MARA, 2019).

O tombamento de uma vegetação para preservação difere da proteção ambiental e ecológica feita por legislação ambiental, em relação à competência de sua gestão e nos seus efeitos e consequências jurídicas (RABELLO, 2015). Um bem tombado é considerado um patrimônio de todos e das gerações futuras. Por isso, a importância de um tombamento de paisagem natural para preservar a fauna e flora.

## 4.6 Preservação da fauna

As UCs conservam não apenas a flora, mas o ecossistema, que envolve a fauna. A proteção da vegetação em vários pontos, também, é importante para a criação de corredores verdes, onde a fauna e a flora podem realizar suas migrações naturais.

Assim, o uso de ferramentas de zoneamento do Plano Diretor de Florianópolis de 2014, como APPs e APLs são importantes para garantir a conectividade das UCs e outros habitats fragmentados, o que ajuda a preservar o equilíbrio dos ecossistemas existentes em Florianópolis, tendo em vista o caráter migratório de diversas espécies animais e vegetais (informação verbal).<sup>16</sup>

Há, também, as Reservas Extrativistas (RESEX) que são espaços para a proteção dos meios de vida e a cultura de populações tradicionais, e asseguram o uso sustentável dos recursos naturais da área.

Em Florianópolis, vale citar a RESEX Marinha do Pirajubaé no manguezal do Rio Tavares, UC Federal gerida pelo IBAMA desde 1992 (Decreto Federal nº 533/92), cujo objetivo é proteger os meios de vida e a cultura de famílias que sobrevivem da prática extrativista sem destruir o equilíbrio do ecossistema. Nela é preservada em especial a coleta de berbigão de forma sustentável pela comunidade nativa (ÁREA, 2019?).

Observa-se que não há RESEX no Ribeirão da Ilha, apesar da sua importância para a maricultura nacional.

## 4.7 Conectividade e mobilidade

Houve oficinas coordenadas pelo corpo técnico do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) em 2015 para discutir a mobilidade urbana no Ribeirão da Ilha (NÓR, 2010).

<sup>16</sup> Curso de Educação Ambiental ministrado pela FLORAM de forma remota em 2020.

Neia Pedroso, membro do Fórum Floripa Quer Mais, participou das discussões ajudando a definir as principais questões sobre a mobilidade e a acessibilidade da região. “Passei por todas as rodas de discussão propostas esta noite e percebi que todas as pessoas querem as mesmas coisas: redução de veículos nas ruas, maior variedade de opções de modo de transporte, mais ciclovias e melhores calçadas, é uma vontade coletiva. Todos gostariam de deixar o carro em casa, só falta a estrutura para isso”, destacou Neia. (SUL, 2015).

Na Figura 17, observa-se as conectividades do bairro em especial com elementos naturais, e a característica marcante de uma via central coletora (velocidade máxima 40 km/h) a Rodovia Baldicero Filomeno. Detalhes da caracterização da via na Figura 18.

Em relação ao transporte público a área de estudo é alimentada pelas linhas de ônibus: 565 Ribeirão da Ilha (alimentadora TIRIO), 4123 Executivo Ribeirão da Ilha (alimentadora Terminal Cidade de Florianópolis) e 561 Caieira da Barra do Sul (alimentadora TIRIO) (CONSÓRCIO, c2020). E, a linha 410 TIRIO - TICEN Direto possui vários horários, que é uma linha troncal entre o TIRIO e o TICEN, alimentador da maioria das linhas da cidade (ver Figura 26).

Sobre a locomoção não motorizada, não se observa nenhum incentivo municipal específico para a área, em relação a infraestrutura cicloviária (ver Figura 22) ou melhoria de passeios, mas segundo as entrevistas percebe-se uma inclinação ao uso de bicicletas e andar a pé pela tranquilidade do bairro (mesmo tendo aumentado a movimentação nas últimas décadas) e por questões culturais (antigamente existiam poucos horários de ônibus, o que levou as pessoas a andarem muito a pé e de bicicleta a vida toda sendo provável que continuem o hábito).

## 4.8 Recursos hídricos, drenagem, alagamento, relevo e características climáticas

O Ribeirão apresenta um clima quente e temperado, classificado como Cfa (clima subtropical úmido), de acordo com Köppen e Geiger. Existe uma pluviosidade significativa ao longo do ano. O Ribeirão da Ilha tem uma temperatura média de 19.4 °C e média anual de pluviosidade de 1459 mm. (RIBEIRÃO, 20-).

Nota-se o grande índice pluviométrico da região e a quantidade relativamente baixa de áreas inundáveis, é provável que a preservação das matas próximas, que oferecem drenagem do solo, sejam responsáveis por isso. Assim, a preservação da Mona Lagoa do Peri traz, além da preservação de preciosos ecossistemas, a questão do benefício para a própria cidade, como ao ajudar na drenagem do solo e a trazer maior

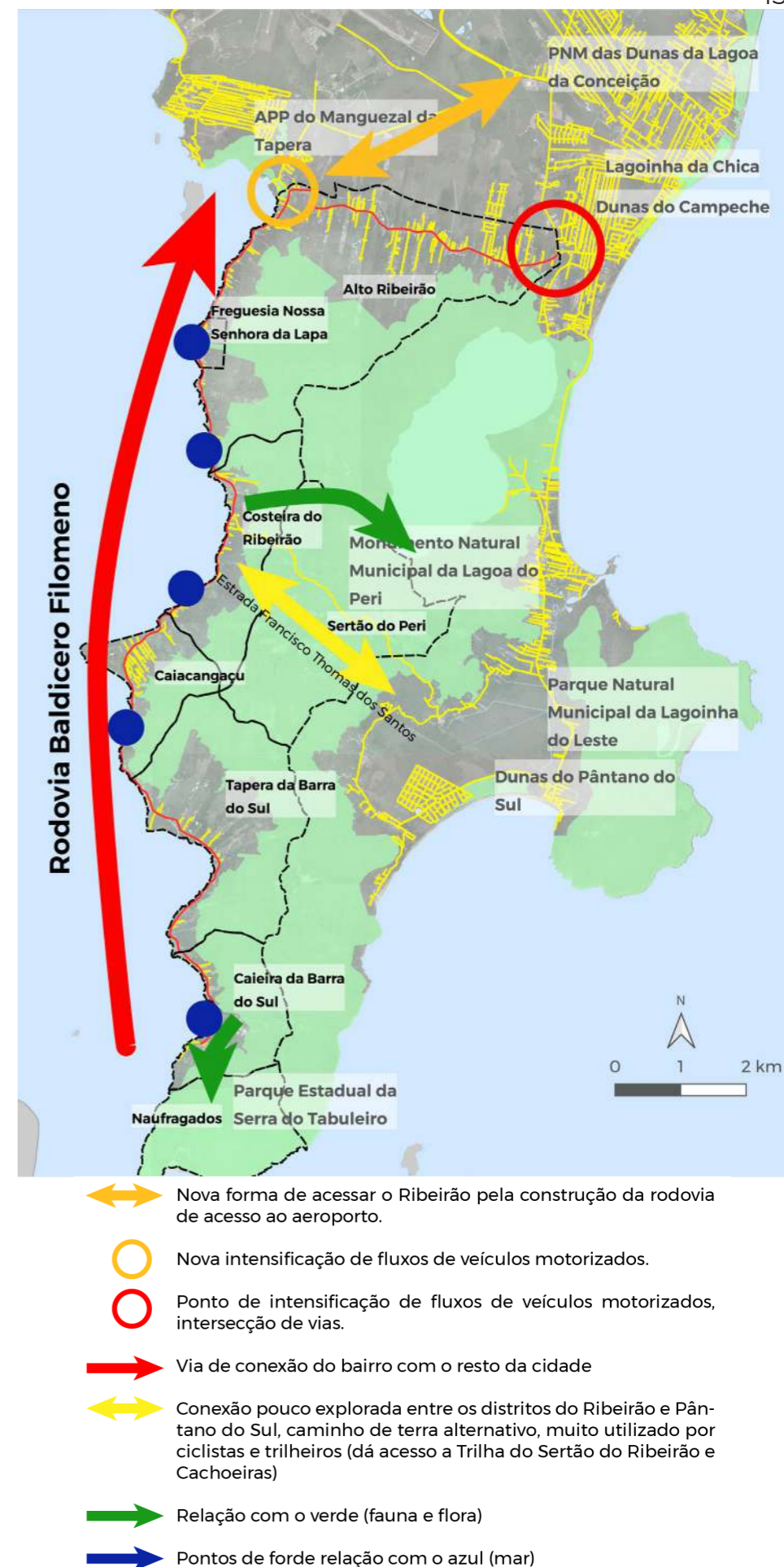
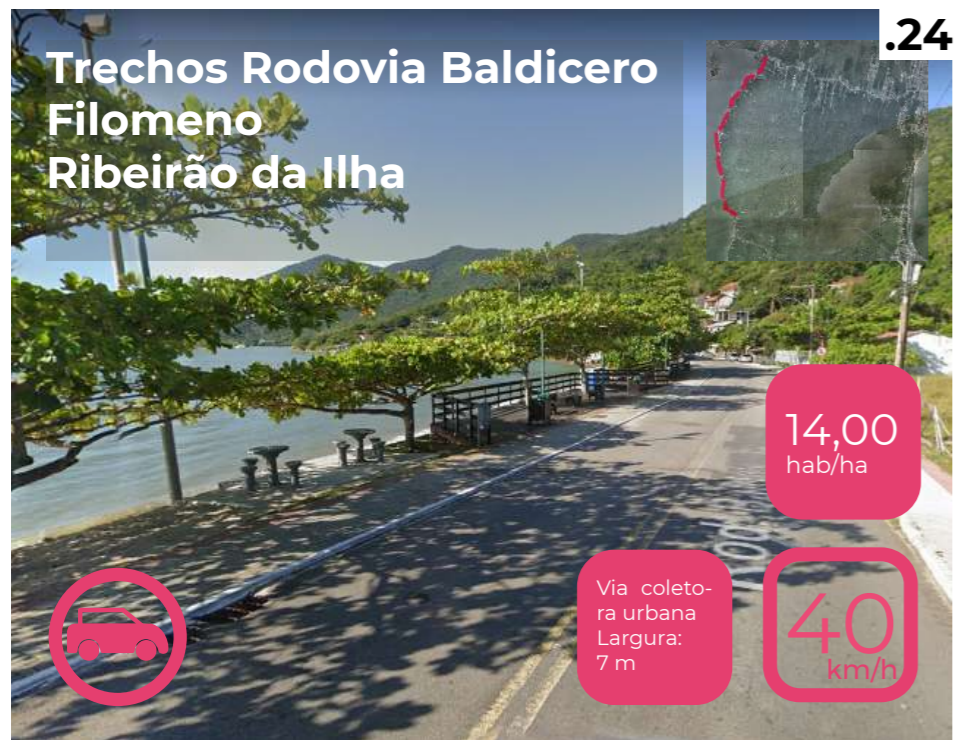


Figura 17 - Mapa de hierarquia viária e conectividades do Ribeirão. Elaboração própria com shapefiles do banco de dados do IPUF.



.24

**PAISAGEM** paisagem com natureza: Morro do Ribeirão, mar e praias. gabarito lado par e ímpar: 1 pavimento, predominante sem construções trajeto da localidade Tapera e Tapera na Base (54,35 hab/ha) até Ribeirão da Ilha (14,00 hab/ha) com alteração significativa na densidade das localidades.

**PEDESTRE** largura média da calçada: 1 m trechos sem calçada travessias acessíveis: 7/12 há iluminação pública há sombreamento na via

**BICICLETA** sem infraestrutura ciclovitária

**TURISMO NATURAL** Próximo à UC Monumento Natural Municipal da Lagoa do Peri (Lei n° 10.530/2019 com área de 42,71 km², gestão DEPUC/FLORAM, sede da DEPUC) Sem acesso a trilhas ou mirantes. Acesso a Praia do Ribeirão da Ilha, a Ponta do Itaqui Acesso a vários restaurantes e pousadas

Figura 18 - Ficha catalográfica Rodovia Baldicero Filomeno. Elaboração própria. Fonte da imagem: Google maps.

segurança às áreas de suscetibilidade à movimentação de terra, onde as raízes das árvores ajudam a evitar os deslizamentos de terra (informação verbal).<sup>17</sup>(ver Figura 19)

Destaque para a paisagem natural: os Morro do Ribeirão (440 m), Morro do Trombudo (389 m), Morro da Tapera (381 m) e Morro da Boa Vista (350 m). (NÓR, 2010) (ver Figura 20).

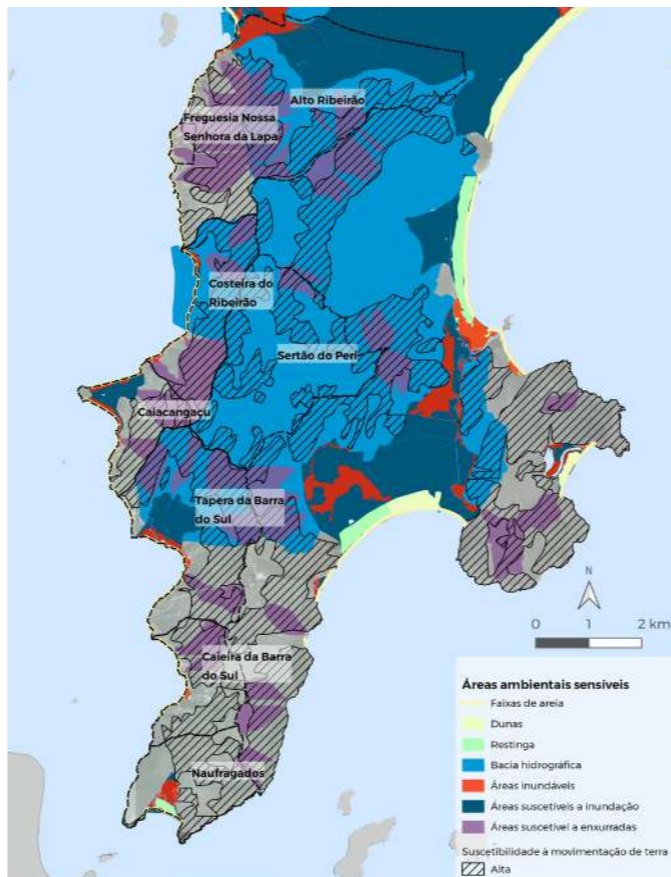


Figura 19 - Mapa da relação da água com o Ribeirão da Ilha. Elaboração própria com shapefiles do Banco de Dados do IPUF.

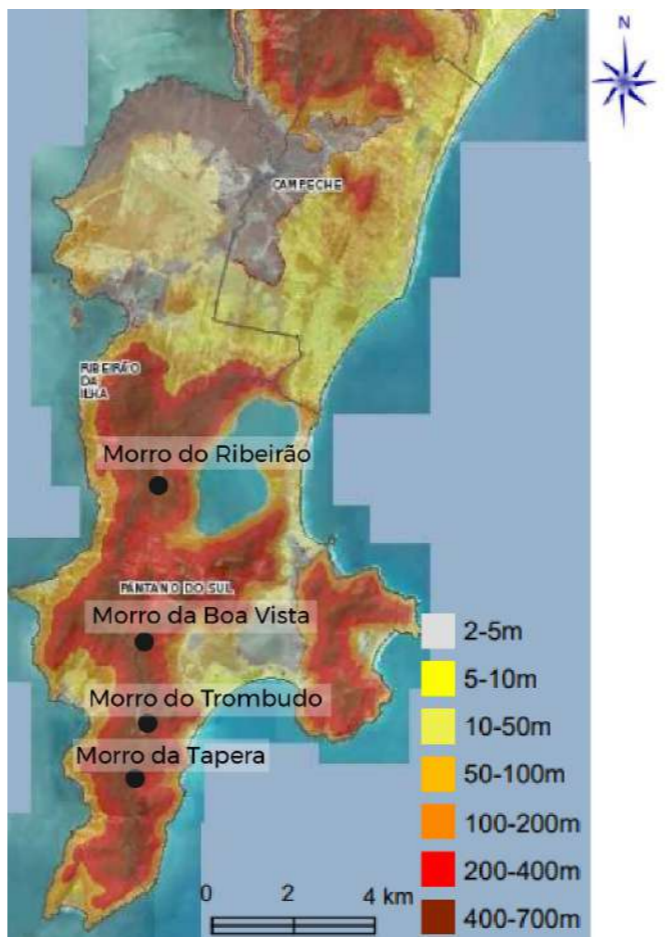


Figura 20 - Mapa altimétrico do Ribeirão da Ilha. Fonte NóR (2010), modificação própria.

## 4.9 Zoneamento e Infraestrutura

Percebe-se uma predominância de APPs no Ribeirão da Ilha (ver Figura 22), devido ao seu relevo, bacias e fauna e flora inseridos no bioma da mata atlântica (informação verbal).<sup>18</sup> Resumiu-se as informações sobre a infraestrutura urbana do Ribeirão em uma ficha de caracterização da via (ver Figura 17).

O Ribeirão da Ilha se encontra dentro do perímetro urbano (ver Figura 10), apesar de apresentar características rurais - como uma cultura de subsistência (em especial extrativista), forte senso de comunidade (que está se reduzindo com o tempo) e baixo adensamento populacional (que vem aumentando na última década com a chegada de novas pessoas a comunidade).



Figura 21 - Mapa de Zoneamento Ribeirão da Ilha e dos setores das Tipologias da via paisagística. Fonte: Elaboração própria com shapefiles do banco de dados do IPUF.

17 Curso de Educação Ambiental ministrado pela FLORAM de forma remota em 2020.

18 Curso de Educação Ambiental ministrado pela FLORAM de forma remota em 2020.



## 4.10 Entrevistas no Ribeirão da Ilha: validação da percepção do lugar

Foram elaboradas 17 perguntas para realizar entrevistas com moradores do Ribeirão da Ilha acerca da identidade do lugar, paisagem cultural, paisagem com natureza, infraestrutura urbana e turismo. Os temas foram escolhidos pela sua pertinência no contexto do Ribeirão da Ilha e por serem características importantes para a via paisagística. Devido a pandemia do COVID-19 as entrevistas foram realizadas pelo telefone, demorando em média 30 minutos.

As percepções e sensações que um indivíduo tem com um ambiente são únicas (FELIPPE, M. L., 2015). Reflete-se que mesmo descrições quase idênticas em palavras evocam sentimentos e memórias diversas, e que todos os entrevistados possuem laços afetivos com o bairro. Tendo isso em vista, as entrevistas realizadas com os moradores do Ribeirão possuíam perguntas sobre as sensações que esses indivíduos experienciam em relação à paisagem com natureza e a cultural, turismo e identidade do bairro.

Dos sete entrevistados, dois descreveram a sensação de andar na Freguesia, e ter contato com a paisagem cultural, como tranquilidade e alegria. Quatro entrevistados evocaram memórias ao invés de falar de emoções, descrevendo o que pensam ao andar pela Freguesia, pensamentos ligados a experiências vividas por eles e/ou antepassados.

Em relação à paisagem com natureza, foi primeiro perguntado que elementos da natureza eram percebidos ao caminhar pelo bairro, para se conseguir uma noção do que os indivíduos consideram natureza. O resultado encontrado foi que os entrevistados idosos se relacionam com a natureza do bairro de forma menos generalizada (os mais novos relatam vegetação, mar, gaivotas, pôr do sol). Se destaca a coleta e consumo de berbigão, a trilha dos naufragados, e em especial a noção de natureza como parte do seu quintal, sendo citados árvores, plantações (mandioca, café, banana) e animais, como gado e porco. Feita a pergunta das sensações ao ver esses elementos naturais, as respostas foram: alegria, tranquilidade (5), felicidade (2), paz, liberdade, gostoso. Observa-se o uso da palavra tranquilidade por cinco entrevistados, e como isso pode estar associado à proximidade com a água. “A água é descrita em larga escala pela literatura como um elemento da paisagem que evoca interesse, prazeres estéticos, e sentimentos positivos, como a tranquilidade.” (ULRICH, 1983, p.87).<sup>19</sup>

Sobre a relação de identidade que o entrevistado tem com o bairro, se destacou a palavra comunidade e amigos, pelos idosos, e pelos demais o isolamento em relação à cidade. É interessante perceber que um entrevistado citou diretamente o Ribeirão como meio rural, e outro entrevistado diferenciou o bairro ao chamar o Centro de cidade, como se ali não fosse um meio urbano. É citado pela maioria a mudança do bairro, com novas pessoas mais ‘fechadas’ se mudando para lá, e descaracterizando o bairro no sentido de perda de senso de comunidade.

Nesse sentido, foi relatado vandalismo nos decks de madeira instalados pela PMF no bairro. As emoções se relacionam com as ações que a pessoa estabelece com seu meio baseado na compatibilidade, nas propriedades comparativas ou nas propriedades informacionais do lugar. (CORRALIZA, 1998 apud FELIPPE, M. L., 2015) Observa-se que a compatibilidade, o grau com que um determinado ambiente permite ou atende as necessidades e atividades da pessoa (FELIPPE, M. L., 2015), é citado pelo entrevistado ao falar das churrasqueiras e bancos que tinham nos decks de madeira e que ele utilizava muito antes de serem depredados por pessoas que não as usam, pessoas de ‘fora’.

Em suma, muitas respostas entram no âmbito afetivo da RPA, mas há uma forte mistura com a cognição (percepção espacial, caracterização do espaço), dada através de uso frequente de pontos de referência (em especial as Igrejas e clubes recreativos, como o Bandeirantes, para os idosos) e noções de distância (alguns citam que não utilizam ônibus para andar no bairro, e vão a pé, dizem quantos quilômetros andam).

Também foi observado por unanimidade a falta de lugares para se realizar alguma atividade de lazer ao ar livre, não foram citados parques ou praças. Alguns citaram que vão a restaurantes, igrejas e casas de parentes para seu lazer. Em relação à infraestrutura urbana quando perguntados a maioria comentou da falta de acessibilidade das calçadas, porém esse aspecto do ambiente é pouco percebido pelos entrevistados, os idosos (dois relataram ter

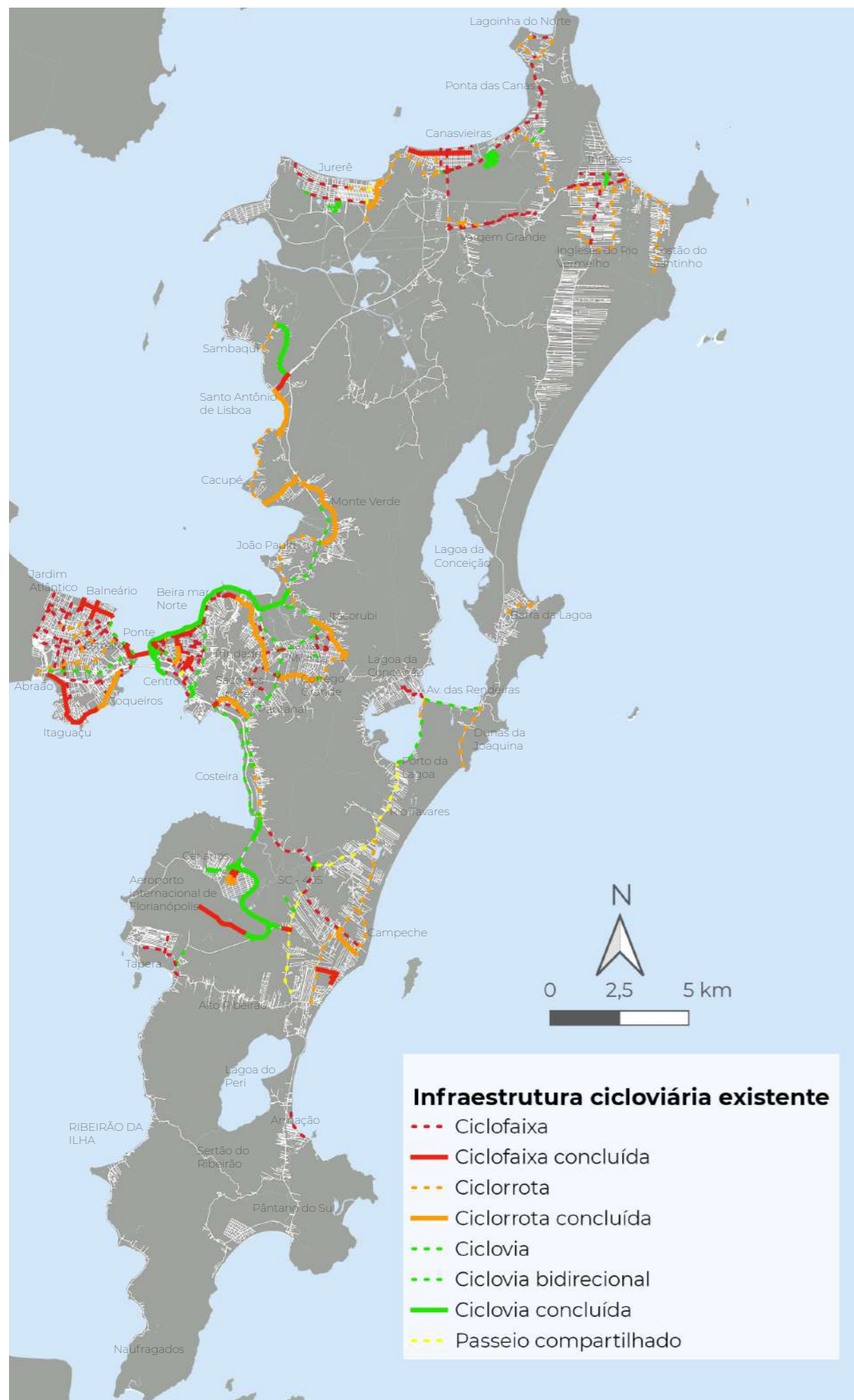
<sup>19</sup> Water has been described in a large body of intuitive literature as a landscape element that evokes interest, aesthetic pleasantness, and positive feelings, such as tranquility.” (ULRICH, 1983).

Figura 22 à esquerda - Mapa de infraestrutura cicloviária de Florianópolis. Fonte: Elaboração própria com shapefiles do banco de dados do IPUF.

Obs.: na legenda em pontilhado são os projetos de infraestrutura cicloviária do IPUF em 2019.

Podemos observar na Figura 23 que a malha cicloviária existente em Florianópolis é bem desconexa, ou inexistente em vários pontos, porém há perspectiva para ampliação com um investimento maior da PMF para aumentar essa malha cicloviária e torná-la mais coesa.

Nota-se, também, que não há nenhuma proposta no Ribeirão da Ilha até 2019.



baixa visão, e três problema de mobilidade) disseram que caíam com frequência, mas não associavam a queda à falta de acessibilidade das calçadas, e sim a sua própria condição física.

Enfim, percebe-se um afeto dos moradores pelo bairro, pela forma carinhosa como contam suas histórias, pela referência a lugares do bairro, com destaque para a Igreja da Freguesia e a paisagem com natureza (chamados de verdes e azuis), como imprescindíveis para sua identidade e pelo

apego ao modo de viver do Ribeirão, em relação às caminhadas agraciadas sempre com conversas entre amigos.

E por fim, foi possível validar algumas percepções do local, cruciais para planejar soluções urbanas para uma via paisagística. As opiniões dadas nas entrevistas foram além das perguntas, sendo inclusive sugerido melhorias no bairro e apontadas fragilidades que não haviam sido pensadas.

## 4.11 Mosaico



### situação das calçadas

- muitos trechos com grama ou sem calçada
- travessias que não levam a calçada, falta de acessibilidade nas travessias e esquinas, ausência de rampas.
- asfalto no mesmo nível que a calçada em grande parte da via
- postes e fiação no lado da orla
- calçadas estreitas (algumas com 60 cm de largura)
- uso de pedra miracema cinza nas calçadas da Freguesia Nossa Senhora da Lapa
- uso de azulejo e outros materiais desconexos e sem seguir nenhum padrão apesar de ser área de APC-1, onde a intervenção deve ser mínima, não descaracterizando o conjunto histórico-cultural, preservando-se o meio fio original, mantendo-se a pavimentação original se possível, sendo as novas pavimentações compatíveis com o conjunto histórico e aprovadas pelo IPUF através do Serviço de Patrimônio Histórico (SEPHAN)

### relação com os azuis

- crianças brincando no mar com os pais
- pessoas sentadas em pedras conversando
- casas que tocam a água
- praças com escadas para o mar

### relação com os verdes

- jardins particulares se integram com a paisagem da rua
- ao fundo o Morro do Ribeirão se integra com a paisagem da Freguesia Nossa Senhora da Lapa
- no fim da rua uma barreira de plantas
- o Morro do Ribeirão ao fundo enfatiza o limitado espaço entre o mar e o verde onde se localiza o bairro do Ribeirão da Ilha
- Há som de pássaros nessa rua alimentados pela última casa verde à esquerda

## 4.12 Tabela de condicionantes, fragilidades, potencialidades, diretrizes e ações

A tabela foi feita levando em consideração o levantamento ambiental e as entrevistas no Ribeirão da Ilha. Tendo os aspectos da tabela sido escolhidos de acordo com sua relevância para a estrutura física da via, aspectos de infraestrutura urbana e de mobilidade e conectividade, e sua relevância para paisagem com natureza, aspectos ambientais e culturais.

Aspectos	Condicionantes	Fragilidades	Potencialidades	Diretrizes	Ações
<b>Mobilidade e conectividade</b>	Localização no Sul da Ilha, malha urbana em formato de espinha de peixe, Rodovia Baldicero Filomeno; mar; transporte público	Aumento populacional (Rodovia Baldicero Filomeno ficar sobrecarregada pelo fluxo de veículos); um único ponto de conexão viário com o resto da Ilha (desconsidera-se o caminho do Sertão do Ribeirão pelo pouquíssimo fluxo e ligação apenas com o distrito do Pântano do Sul não sendo viável uma rota Ribeirão centro por esse caminho); várias ruas sem saída; dependência da Rodovia Baldicero Filomeno para se conectar com o resto da Ilha; única forma de transporte público ser o ônibus	aspectos rurais, mantém uma baixa densidade demográfica comparada com as localidades vizinhas, como a Tapera na Base (o que leva a menos fluxo de veículos motorizados); uso de barcos para transporte (em locais que tem calado); cultura de andar a pé e de bicicleta (devido a carência de ônibus nas décadas passadas)	Pensar em melhorias na infraestrutura urbana e no turismo que não descaracterizem a identidade do local nem seus aspectos rurais; Pensar em novo plano de mobilidade que inclua outros modais (barcos); Melhorar as condições de caminhabilidade; implantação de infraestrutura cicloviária, utilizando ciclorrota no caso de via estreita com tamanho insuficiente para ciclovia ou ciclofaixa, e uso de incentivos como Zona 30, para a Freguesia onde a bicicleta e o pedestre podem compartilhar a rua com o carro; melhorar a infraestrutura da Estrada Francisco Thomas de Souza, para o turismo rural em pequena escala (já existe uma exploração, sítios, cafés e venda de cachaça)	1.Introduzir barcos como forma de transporte público em especial voltado para o turismo (conexão centro - aeroporto - ribeirão); 2. ciclovia e calçada (separada da faixa de rolamento quando possível, senão rua compartilhada estilo Zona 30 - referência em vários países); 3. Estrada Francisco Thomas de Souza - sinalizar sua existência, suas lojas de artesanato e produtos rurais e acesso a atividades de turismo rural e natural, não descaracterizar a via, - ir ao local conversar com os lojistas - elaborar um plano de ação para valorizar o turismo rural - permanecer uma estrada com características rurais, muitos usam ela como rota de bike.
<b>Infraestrutura urbana</b>	Tombamentos (de edificações, vias e fachadas na Freguesia); via estreita; infraestrutura cicloviária, calçadas	vias estreitas na Freguesia, espaço limitado de crescimento do bairro por ser encontrar entre uma enorme área de APP e o mar; falta de infraestrutura cicloviária; falta de calçadas acessíveis; burracos na Rodovia Baldicero Filomeno;	relevo favorável a implantação de infraestrutura cicloviária; locais com maior largura de via (suficiente para uma calçada acessível; conexão com a praia e mar, espaço para lazer público)		
<b>Ambientais</b>	Mona Lagoa do Peri e Parque Estadual Serra do Tabuleiro (onde fica a trilha de Naufragados); áreas de APP e APL; maricultura; mar	Pouca conexão com a Mona Lagoa do Peri, poucas trilhas e programas educacionais com as escolas locais; poluição visual das bóias da maricultura; restrições ou proibição de construção em diversos pontos dificultam aumento da caixa viária; poluição do mar (água imprópria para banho, risco à maricultura)	turismo alternativo (ecológico, rural, educacional, de aventura, etc.); exploração da maricultura para comunidade para crescimento econômico; destino gastronômico reconhecido pela UNESCO; paisagem natural	Fortalecimento das políticas locais para proteção do pequeno empreendedor, para a pesca, maricultura e lojas voltadas ao turismo; tratamento das águas pluviais e continuação da fiscalização da rede de esgoto (por parte dos técnicos da Casan, Secretaria de Infraestrutura, Vigilância em Saúde e FLORAM); procurar alternativas para as bóias da maricultura que não poluam visualmente o local; Incentivo de programas educacionais de turismo ecológico nas UCs próximas, criação de circuitos florestais informativos para crianças; explorar o potencial da paisagem natural local através da criação de pontos de qualidade restaurativas.	1. Paisagismo - tratamento da rota, pensar em locais de valorização do eixo verde - azul - projetar esses espaços pensando em uma integração com a via (continuidade); 2. Bóias de maricultura pensar em cores menos chamativas e em uma padronização visual 3. Fortalecimento de políticas locais para o pequeno empreendedor (SEBRAE SC)- Cursos, criação de site público onde os moradores tenham seu trabalho divulgado - integração com mídias sociais - , curso de gestão e facilidade para obter crédito; 4. Tratamento das águas pluviais (rede de coleta de resíduos antes da chegada ao mar) e continuação da fiscalização da rede de esgoto (por parte dos técnicos da Casan, Secretaria de Infraestrutura, Vigilância em Saúde e FLORAM); 5. Incentivo de programas educacionais de turismo ecológico nas UCs próximas, criação de circuitos florestais informativos voltado para crianças
<b>Culturais</b>	patrimônios históricos materiais; bens imateriais (Festa do Divino, do Senhor dos Passos e tradições açorianas)	manutenção desses bens	turismo cultural; paisagem cultural	Explorar o patrimônio histórico-cultural do lugar para turismo (existe o Ecomuseu do Ribeirão, mas há demanda para um centro cultural em que a comunidade possa participar e expor sua cultura)	1. Criar um centro de informações turísticas em local visível na rua geral, criar um sistema de comunicação visual com placas e totens informativos, com mapas e rotas turísticas prontas (2 ou 3 rotas, com tempos de duração diferente, podendo ser a pé, de bicicleta e de carro); 2. Museu e centro comunitário, disponibilizar uma abertura ou conversa com a comunidade nesses locais (segundo entrevistados essa interação é limitada a poucos artistas locais) fazer parceria com as universidades, ou outras instituições de arte de Florianópolis para ter outros projetos atraiam visitantes, permitir que seja um espaço em que a comunidade possa se expressar e realizar eventos, feiras de artesanato, e outras atividades.

## 5 Soluções urbanas para via paisagística no Ribeirão da Ilha

Primeiro foi estudada uma estruturação geral viária que satisfizesse os critérios de via paisagística e das entrevistas com os moradores locais. Depois de definida uma medida mínima de pista de rolamento e largura de calçada, foi pensado na forma de infraestrutura cicloviária que se adequasse com as dimensões do bairro (ver Figura 25).

Foi definido o recorte da área de estudo (ver Figura 23), com limite no cruzamento com a Estrada Francisco Thomas dos Santos. Isso porque as tipologias estudadas nesse recorte se repetem para o restante do bairro e pela limitação do tempo optou-se por não trabalhar com toda a extensão do Ribeirão da Ilha.

Com isso, foi dividido a via em setores de acordo com a largura da via, chamada de tipologias. E, também em setores de acordo com seu uso (as ações que são realizadas nele, ver Figura 24). Para isso, foram feitas duas visitas in loco, onde foram tiradas fotos e observado como os moradores ou visitantes utilizam o espaço. Assim, foi determinado que a via paisagística atenderia principalmente os moradores locais, visto que não se deseja descaracterizar o bairro, e introduziria o modal do barco como uma alternativa de turismo alternativo em pequena escala.

O turismo alternativo não seria o protagonista da via paisagística, funcionaria como uma segunda renda para as famílias do bairro. Sendo a venda de produtos rurais e artesanais, como já ocorre, e a trilha do Sertão do Ribeirão, e outras trilhas para a cachoeira do Peri, potencializadas pela via paisagística, tendo maior visibilidade e infraestrutura para chegar até esses pontos.

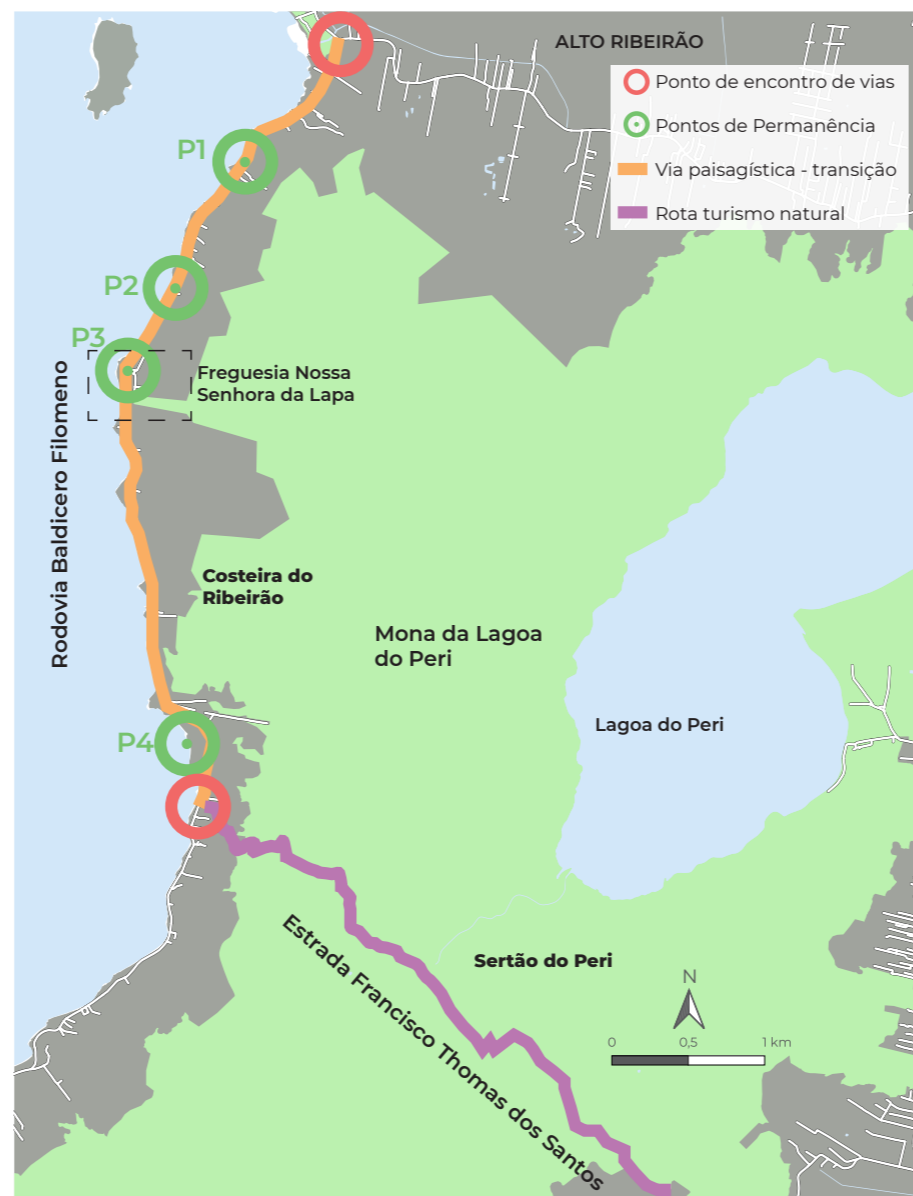


Figura 23 - Área de estudo. Fonte: Elaboração própria com shapefiles do banco de dados do IPUF..

### TURISMO NATURAL

Rota de **CICLISMO** e de **CAMINHADAS**. **VENDE DE PRODUTOS LOCAIS**, pão caseiro, ovos caipiras, alambiques entre outros. Caminho de **ACESSO** ao Mona Lagoa do Peri e suas trilhas, como a **TRILHA** do Sertão do Ribeirão.

### TRANSIÇÃO

**MOVER-SE** ir de um ponto ao outro sendo hábito dos mais velhos parar no caminho para **CONVERSAR** com amigos. Observa-se muito o uso da **BICICLETA** para locomoção, o que pode se atribuído a tranquilidade do bairro (mesmo tendo aumentado a movimentação nas últimas décadas) e a questões culturais (antigamente existiam pouquíssimos horários de ônibus, o que levou as pessoas a andarem muito **A PÉ** e de bicicleta, hábito que persiste até hoje)

### PERMANÊNCIA VIAS PAISAGÍSTICAS

Foram observadas pessoas **SENTADAS E CONVERSANDO** em bancos com suas bicicletas apoiadas em árvores ou deitadas ao chão. Algumas pessoas **COMIAM**, outras **APRECIAVAM** o mar enquanto **CONVERSAVAM** e crianças **BRINCAVAM** na água.

Figura 24 - Esquema de setores via paisagística. Fonte: Elaboração própria.

## 5.1 Conceito e partido da via



ir e vir

Ondulações que ora se aproximam para uma possível travessia ora se afastam para explorar novas paisagens - eixos visuais que se modificam com a mudança de ângulo da via. Forma ondulada que estrutura a via e dá identidade, força e expressão que a torna única, um espaço que vira lugar.

## 5.2 Proposta de infraestrutura cicloviária

Optou-se por um passeio compartilhado ao lado da orla, por possibilitar a criação de percursos que se aproximam com a água. No lado oposto usou-se a ciclorrota como infraestrutura cicloviária, por dois motivos, há pontos em que ocorre estreitamento da via e não caberia uma ciclofaixa ou ciclovia, e também a escala do Ribeirão da Ilha, o desejo de não descaracterizar o bairro e transformar em algo populoso, incentiva a práticas de uma modificação coesa com a escala do bairro.

Na Freguesia foi aplicado o conceito da Zona 30, onde a

redução da velocidade do veículo, torna a via mais segura e caminhável. Esse conceito é amplamente utilizado na Europa, e faz parte da campanha *30km/h - making streets liveable* (CRUZ, 2016), com o intuito de dar vida às ruas ao torná-las mais atrativas e seguras para as pessoas.

### 5.3 Proposta de conexão marítima

Foi considerada a previsão da inserção dos terminais aquaviários e das novas rotas marítimas em Florianópolis, pelo Governo do Estado de Santa Catarina (Pré-EVTEA, 2021), para a criação de uma rota de barcos em pequena escala para atender o bairro do Ribeirão da Ilha e o turismo alternativo.

Os pontos foram distribuídos nos setores de permanência da via paisagística. E conectados com o futuro terminal aquaviário da Tapera. Que possui conexão com o terminal aquaviário do Pontal, na Palhoça, de acordo com o Pré Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Pré-EVTEA) Aquaviário de Florianópolis. Foi proposto uma nova conexão entre o terminal aquaviário da Beira Mar de São José e a Tapera como mais um meio alternativo de acessar o Sul da Ilha.



Figura 25 - Mapa de infraestrutura ciclovitária de Florianópolis e proposta de nova infraestrutura no Ribeirão da Ilha. Fonte: Elaboração própria com shapefiles do banco de dados do IPUF.

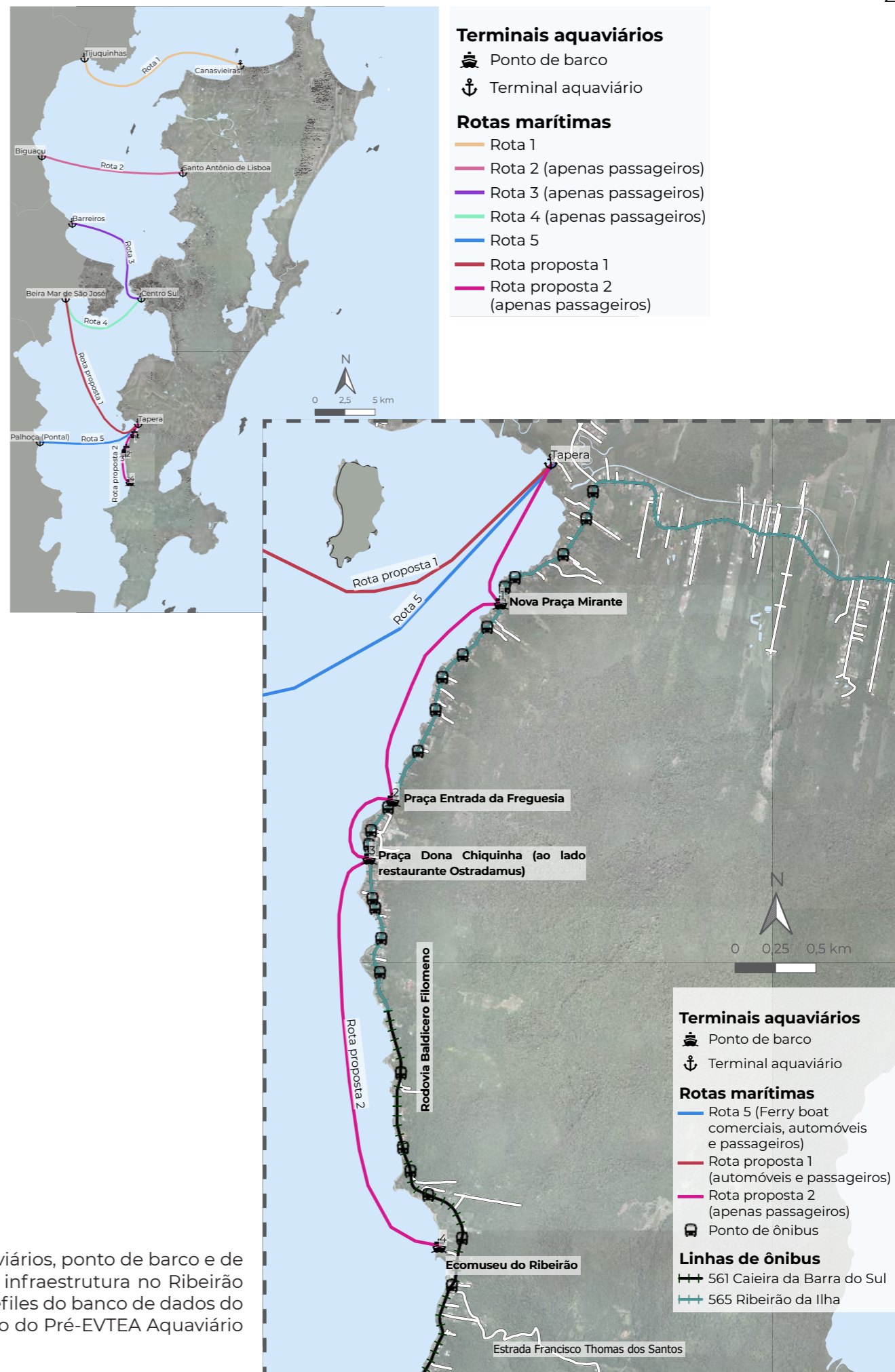


Figura 26 à direita - Mapa de terminais aquaviários, ponto de barco e de ônibus de Florianópolis e proposta de nova infraestrutura no Ribeirão da Ilha. Fonte: Elaboração própria com shapefiles do banco de dados do IPUF e dados do documento de Estruturação do Pré-EVTEA Aquaviário Florianópolis (Pré-EVTEA, 2021).



## 5.4 Permanência

Foram pensados em 2 pontos de permanência principais (P2 e P3), baseados na observação in loco de como as pessoas se apropriam do espaço. E na criação de 2 pontos novos de permanência. Buscou-se alocar esses pontos em locais estratégicos (com maior serviços e densidade) e bem distribuídos ao longo da via paisagística (início, meio, fim) para distribuição dos pontos de barcos.

- P1 - Nova Praça Mirante
- P2 - Praça Entrada da Freguesia (Recanto da Iemanjá)
- P3 - Praça Dona Chiquinha (ao lado do Ostradamus)
- P4 - Praça do Ecomuseu do Ribeirão da Ilha



Figura 27 - Mapa de localização dos pontos de Permanência. Fonte: Elaboração própria com shapefiles do banco de dados do IPUF.

Situação atual:



Figura 28 - P2. Fonte: Autoria própria.

Decks de madeira foram citados na entrevista como espaço da comunidade, aproveitar esses espaços na linguagem da via.

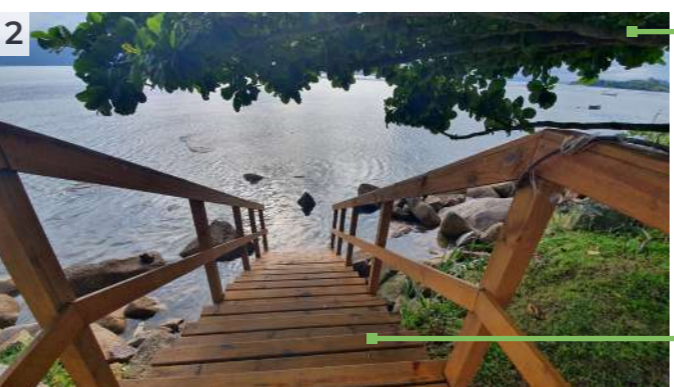


Figura 29 - P2. Fonte: Autoria própria.

Com exceção de AVIs, há predomínio de construções no lado da orla, para conseguir mais visibilidade da orla, sugerir mudança no zoneamento para gabarito máximo de 1 andar, taxa de ocupação menor, maiores afastamentos e diretrizes para muros com materiais que permitam a permeabilidade visual.

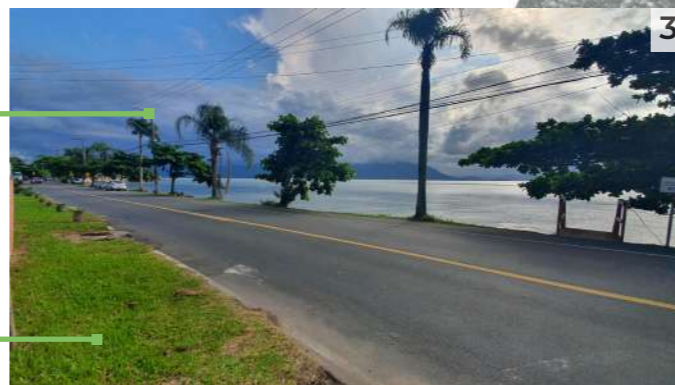


Figura 30 - P2. Fonte: Autoria própria.

Postes de luz no lado da orla.

Predomínio de calçadas no lado da orla, vários trechos sem calçada em ambos os lados.

1 Dar preferência ao uso de materiais permeáveis em locais em que a grama toma o lugar da calçada.

Reduzir a largura das pistas de rolamento, reduzir a velocidade do veículo e ceder espaço aos outros modais.

2 Há sombreamento da via (presença em abundância de Amendoeiras da praia).

Escadas observadas em P2 e P3 ligam a via ao mar, manter essa conexão.

Retirar estacionamentos da orla.

Criar relações de aproximação com o mar, através de rampas ou desvios do trajeto em direção ao mar.

3 Colocar travessias acessíveis em locais pertinentes, como perto de paradas de ônibus.

Respeitar a escala do bairro em relação as dimensões da calçada e a escolha da infraestrutura cicloviária.

Muitos terrenos sem construção (AMC 2.5), limitados ao fundo por APL-E.

Projetar uma infraestrutura cicloviária para dar segurança ao ciclista.



Figura 31 ao lado - P2. Fonte: Google maps.

# P2 - Praça Entrada da Freguesia

Bóias de maricultura foram citadas pelos moradores como uma poluição visual, usar cores homogêneas e não chamativas para disfarçar sua presença.

Dar preferência para plantas nativas de Florianópolis, de pequeno a médio porte, como Carobinha (flor roxa), Caúna, Guamirim ou Jasmin cata vento (flores branca) e Ipê verde (flor amarela) (ÁRVORES, 2017).



Permanece o deck e a estátua Vasos de barro inspirados na casa açoriana de arte em homenagem a Iemanjá. e tramóias ilhoas do bairro Santo Antônio de Lisboa.



Figura 32 acima e 33 - Colagens P2. Fonte: Elaboração própria.

Uso de pavimentação com diferentes texturas para delimitar o passeio da área de permanência.

A forma da via paisagística ora se aproxima ora se afasta criando aproximação para travessias ou bolsões de permanência.

Aproveitar o deck de madeira existente, utilizar desse elemento ao longo da via.

### MATERIAIS



Figura 34 - Materiais utilizados na via. Fonte: google image.

Rampas dão acesso a praia.

Manter parquinho existente, trocar areia por saibro, usar grades com estética mais leve e suave ao invés de madeira colorida.

Manter equipamento de ginástica ao ar livre e bancos.

Ponto de barco.

Acesso a praia em esteira de bambu\*2 (BAMBOO, 2020).

Paraciclos.



\*1 Corte A da Tipologia 3 (p.26)

Uso de curvas para redução de velocidade.

Se aproveitar da vegetação existente, como a Amendoieira da praia, porém plantar novas espécies que sejam nativas da Mata Atlântica.

Estacionamento no lado oposto da orla, não há terrenos públicos perto, nem ruas secundárias, sendo necessário colocar algumas vagas de estacionamento perto de locais de permanência.

Manter ao lado do passeio áreas de grama, quando houver largura o suficiente. A grama é um elemento já presente ao longo da via.

Espaço para a venda de caldo de cana e outras manifestações espontâneas do bairro.

Postes com duas alturas sendo uma menor para se adequar a escala do pedestre.

Parada de ônibus com recuo, quando possível.

Colocar lixeiras próxima a parada de ônibus e bancos.

Figura 35 ao lado - Planta baixa P2. Fonte: Elaboração própria.

\*2 Passarelas acessíveis de bambu, são uma forma de Pessoas com Deficiência (PCD) ou Pessoas com Mobilidade Reduzida (PMR) acessar as praias.

# P1 - Nova Praça Mirante

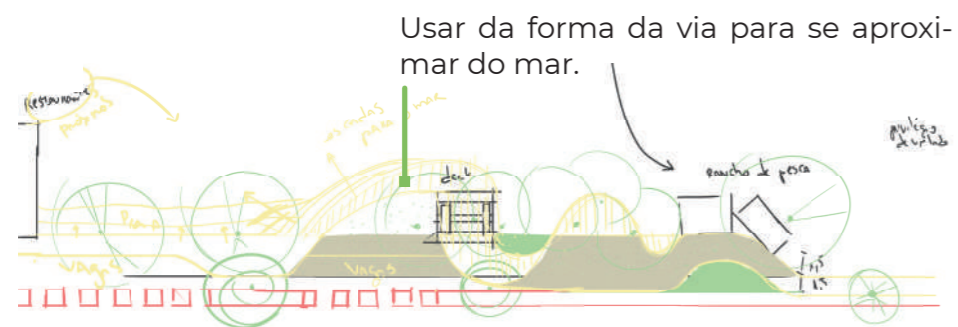


Figura 36 - Esboço P1. Fonte: Elaboração própria.

Retirar vagas da orla, como não há ruas secundárias viáveis para se estacionar (maioria muito estreita ou afastada demais dos locais de permanência), prever estacionamento no lado oposto ao da orla.

Estacionamentos irregulares, tirar estacionamentos da orla.

Postes altos, não estão na escala do pedestre.

Muitos trechos da Rodovia Baldicero Filomeno possuem a calçada e a pista de rolamento no mesmo nível, usar de balizadores para dar proteção ao pedestre nesses casos.

Calçadas sem padrão de pavimentação, irregulares e estreitas.

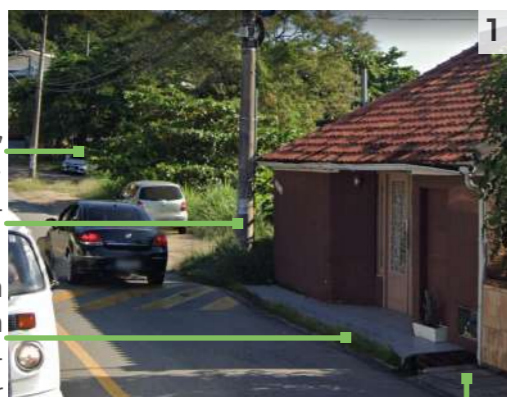


Figura 37 - P1. Fonte: Google maps.

Gramma é mantida em alguns espaços da calçada ou é trazido esse elemento novamente.

A grama toma várias formas e ajuda na delimitação do passeio e da área de permanência.

Se aproximar do mar com uso de rampas.

Ponto de barco em deck flutuante pequeno, menor impacto ecológico e visual.

Acesso a praia em esteira de bambu (BAMBOO, 2020)

Alguns bancos podem ser colocados nessas áreas próximas do ponto de barco, porém é muito comum encontrar jovens sentados em pedras ou na grama na sombra das árvores.



Ciclorrota no lado oposto a orla, não há espaço para passeio compartilhado nos dois lados da via.

Faixa de pedestre na mesma linguagem da via, redução da travessia e proteção com balizadores quando está no mesmo nível da via.

Faixa de transição de 70 cm para veículos maiores podem invadir quando necessário.

Pavimentação permeável, como concreto permeável nas áreas que são grama atualmente, não usar concregrama, não é acessível para PMR e PCD.

Passeio compartilhado entre pedestre e bicicleta no lado da orla, permite uma redução de velocidade de ambos e uma apreciação maior da paisagem.

Postes com duas alturas quando possível, para englobar a escala do pedestre também.

Figura 38 ao lado - Planta baixa P1. Fonte: Elaboração própria.





# 5.5 Transição

Observou-se 5 grandes setores de acordo com as características da via (largura, uso do solo e zoneamento), assim foram determinadas 5 tipologias de via paisagística.

Porta de entrada para o bairro do Ribeirão da Ilha a Tipologia 1 funciona como um grande parque funil que reduz suas dimensões aos poucos conforme adentra o Ribeirão.

A Tipologia 2 é predominante na via paisagística, sendo comum a falta de calçadas e passeios estreitos. As poucas ruas que se conectam com a Rodovia Baldicero Filomeno são servidões estreitos e sem saída.

O ponto de Permanência 2 é tão extenso e destoante que foi considerado como a Tipologia 3. Sua principal característica é a ausência de construções na orla o que permite uma grande visibilidade do mar.

A Tipologia 4 fica na Freguesia Nossa Senhora da Lapa e possui restrições por ser uma APC-1.

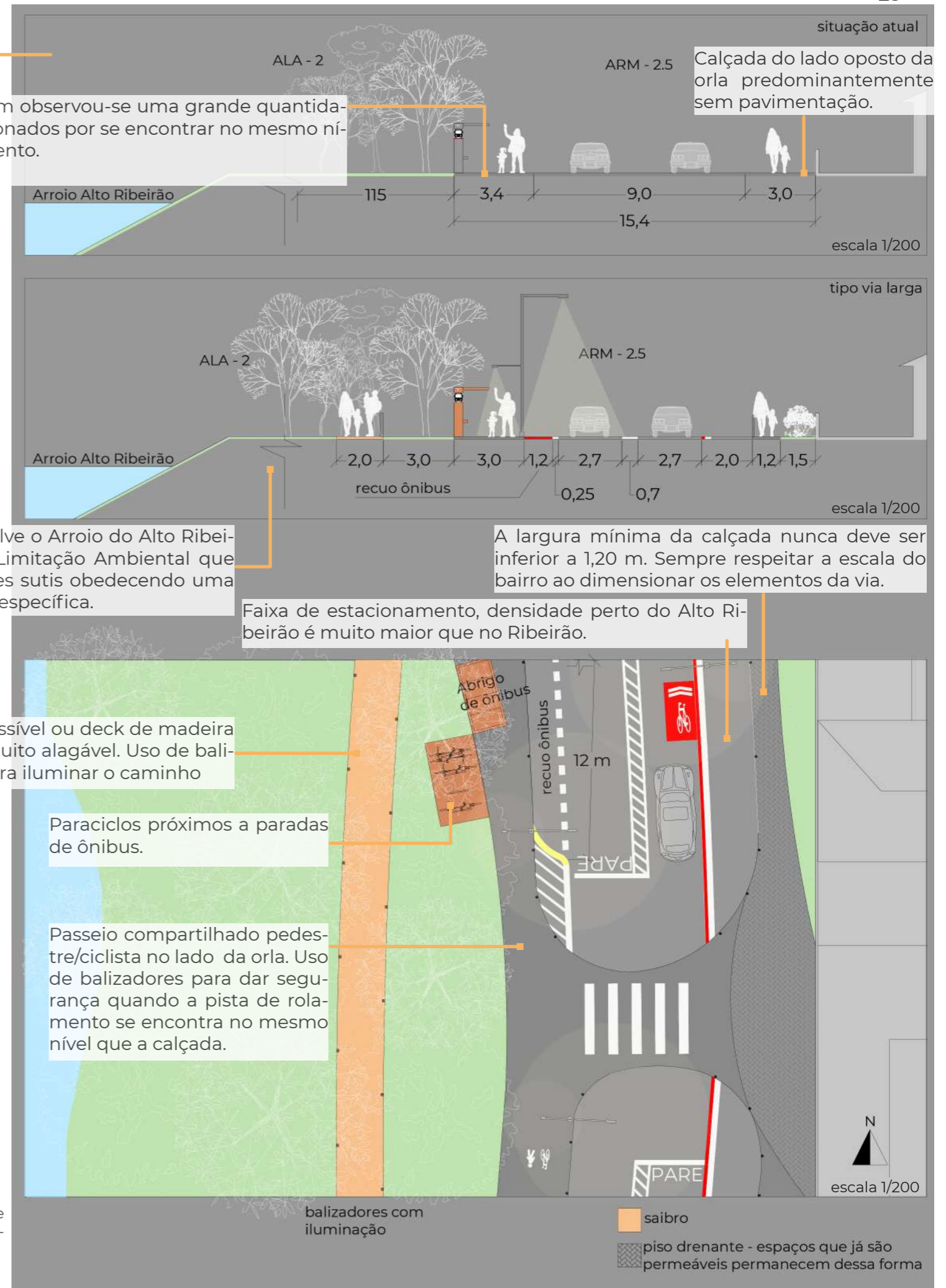
A Tipologia 5 fica na estrada vicinal Francisco Thomas dos Santos, sendo de barro e possuindo caráter mais rural que o restante da via paisagística. A ligação entre a Tipologia 2 e 5 é tratada no Capítulo 5.7 Ponto de encontro das vias.



Figura 39 - Mapa de localização das tipologias na via paisagística do Ribeirão da Ilha. Fonte: Elaboração própria com shapefiles do banco de dados do IPUF.

# Tipologia 1

Calçadas largas porém observou-se uma grande quantidade de veículos estacionados por se encontrar no mesmo nível da pista de rolamento.



O banhado que envolve o Arroio do Alto Ribeirão é uma Área de Limitação Ambiental que pode ter modificações sutis obedecendo uma legislação ambiental específica.

A largura mínima da calçada nunca deve ser inferior a 1,20 m. Sempre respeitar a escala do bairro ao dimensionar os elementos da via.

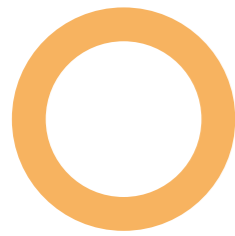
Faixa de estacionamento, densidade perto do Alto Ribeirão é muito maior que no Ribeirão.

Trilha de saibro se possível ou deck de madeira caso o terreno seja muito alagável. Uso de balizadores pequenos para iluminar o caminho

Paraciclos próximos a paradas de ônibus.

Passeio compartilhado pedestre/ciclista no lado da orla. Uso de balizadores para dar segurança quando a pista de rolamento se encontra no mesmo nível que a calçada.

Figura 40 ao lado - Corte e planta baixa Tipologia 1. Fonte: Elaboração própria.



## Tipologia 2

A Tipologia 2 é predominante na via paisagística.

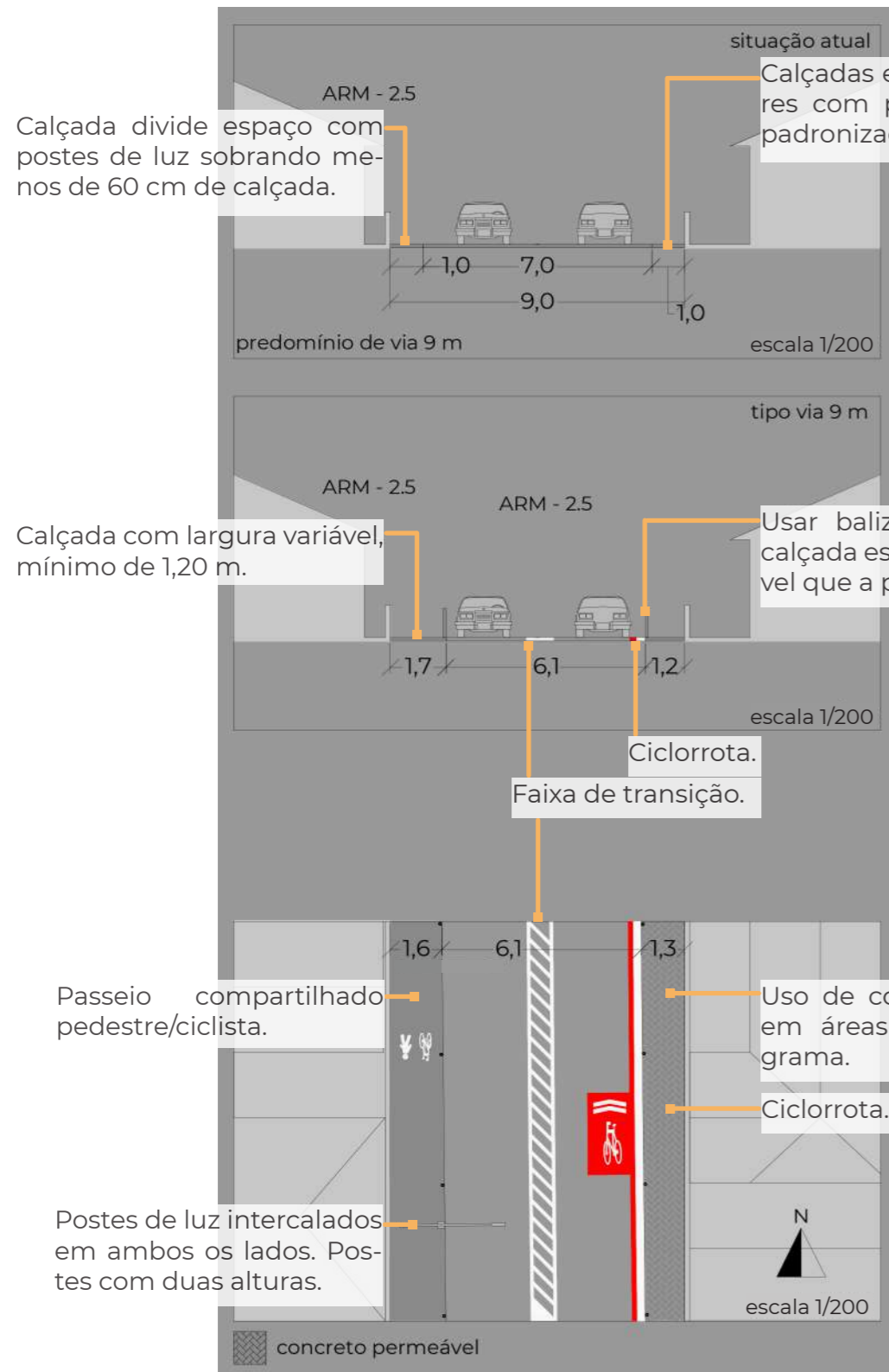


Figura 41 - Corte e planta baixa Tipologia 2. Fonte: Elaboração própria.

## Tipologia 3

A Tipologia 3 se encontra na área de Permanência 2, foi definido como uma tipologia diferente por possuir a orla livre de construções e uma largura da pista de rolamento maior (7 m + 1,5 m do acostamento).

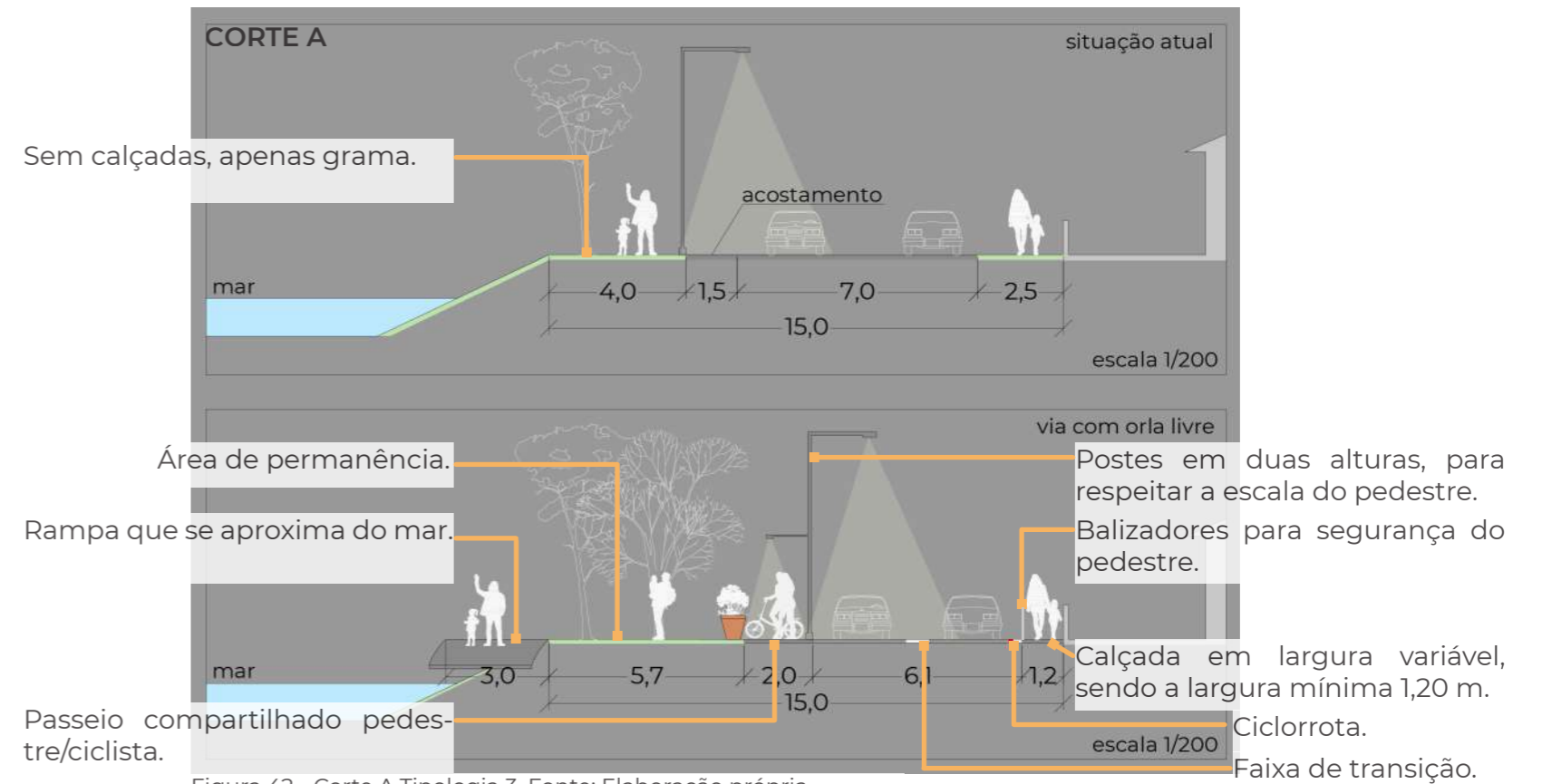
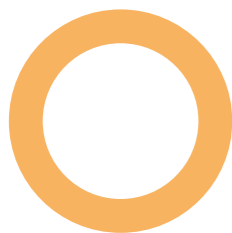


Figura 42 - Corte A Tipologia 3. Fonte: Elaboração própria.

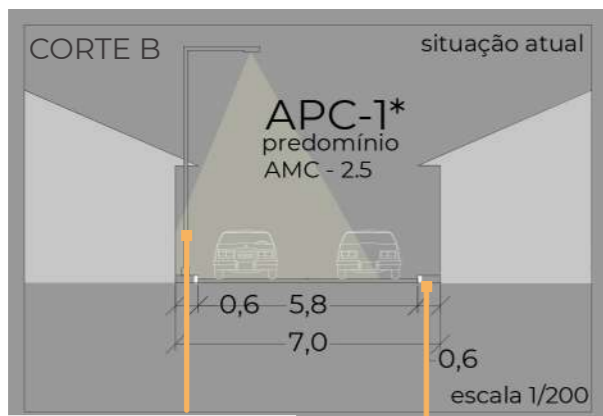


Figura 43 - Colagem Tipologia 3. Fonte: Elaboração própria.



# Tipologia 4

A Tipologia 4 se encontra dentro da Zona 30 criada para aumentar a segurança do pedestre e ciclista e reduzir a velocidade nesse percurso permitindo que ocorra interações diferentes com a via.

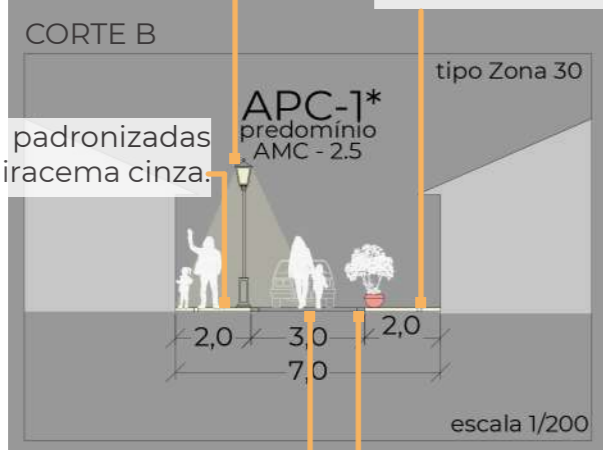


Poste de luz desproporcional com a dimensão da via. Muitos se encontram ocupando toda a calçada ou estão fora dela na pista de rolamento. A fiação é abundante e chama a atenção.

Calçadas muito estreitas. Não segue nenhum padrão de pavimentação. Observou-se mais o uso de pedra miracema cinza.

Poste de luz na escala da via, obedecendo uma ligação que combine com a Freguesia.

Meio fio original de granito.



Calçadas padronizadas em pedra miracema cinza.

Novo meio fio para delimitar o espaço do veículo. Manter pavimentação intertravado original, mas nivelar a pista de rolamento com a calçada.

APC-1\* é uma Área de Preservação Cultural onde a intervenção deve ser mínima sem descaracterizar o conjunto histórico-cultural. Novas pavimentações deverão ser compatíveis com o conjunto histórico, mantendo-se a marcação e respectivo material do meio-fio original e aprovado pelo IPUF através do SEPHAN.



Em amarelo o percurso da nova Zona 30. Foi necessário fazer a via um sentido único pelo fato de ser muito estreita, será permitido estacionar apenas nas ruas de retorno.

Em vermelho a rota rápida (60 km/h).

Totens informativos da Zona 30, com mapa do local e informações históricas-culturais do Ribeirão da Ilha.

Figura 45 - Esquema viário Zona 30. Fonte: Elaboração própria.



Várias ruas secundárias tem final no mar, e possuem rampas de acesso à praia. Manter mobiliário existente no final da rua e acrescentar alguns bancos e mesas.

MATERIAIS



Figura 49 - Materiais utilizados na via. Fonte: google image.



Figura 47 - Colagem Tipologia 4. Fonte: Elaboração própria.

Uso de balizadores apenas nas esquinas, pois é um local mais crítico de manobra de veículos.

Mobiliário em tons parecidos com as pinturas das casas de cultura açoriana para não destoar.

Aterrar a fiação elétrica e utilizar de poste de luz que combinem com a história e cultura da Freguesia.

Placas informativas com a história do local.

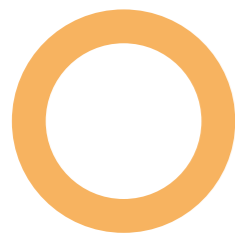


Figura 48 - Colagem Tipologia 4. Fonte: Elaboração própria.

Novo meio fio no mesmo material do piso intertravado original da pista de rolamento.

Meio fio original. Vasos de barro e postes ajudam a delimitar o espaço do pedestre.

Figura 46 - Planta baixa Tipologia 4. Fonte: Elaboração própria.



# Tipologia 5

A Tipologia 5 se encontra na Estrada Francisco Thomas dos Santos.

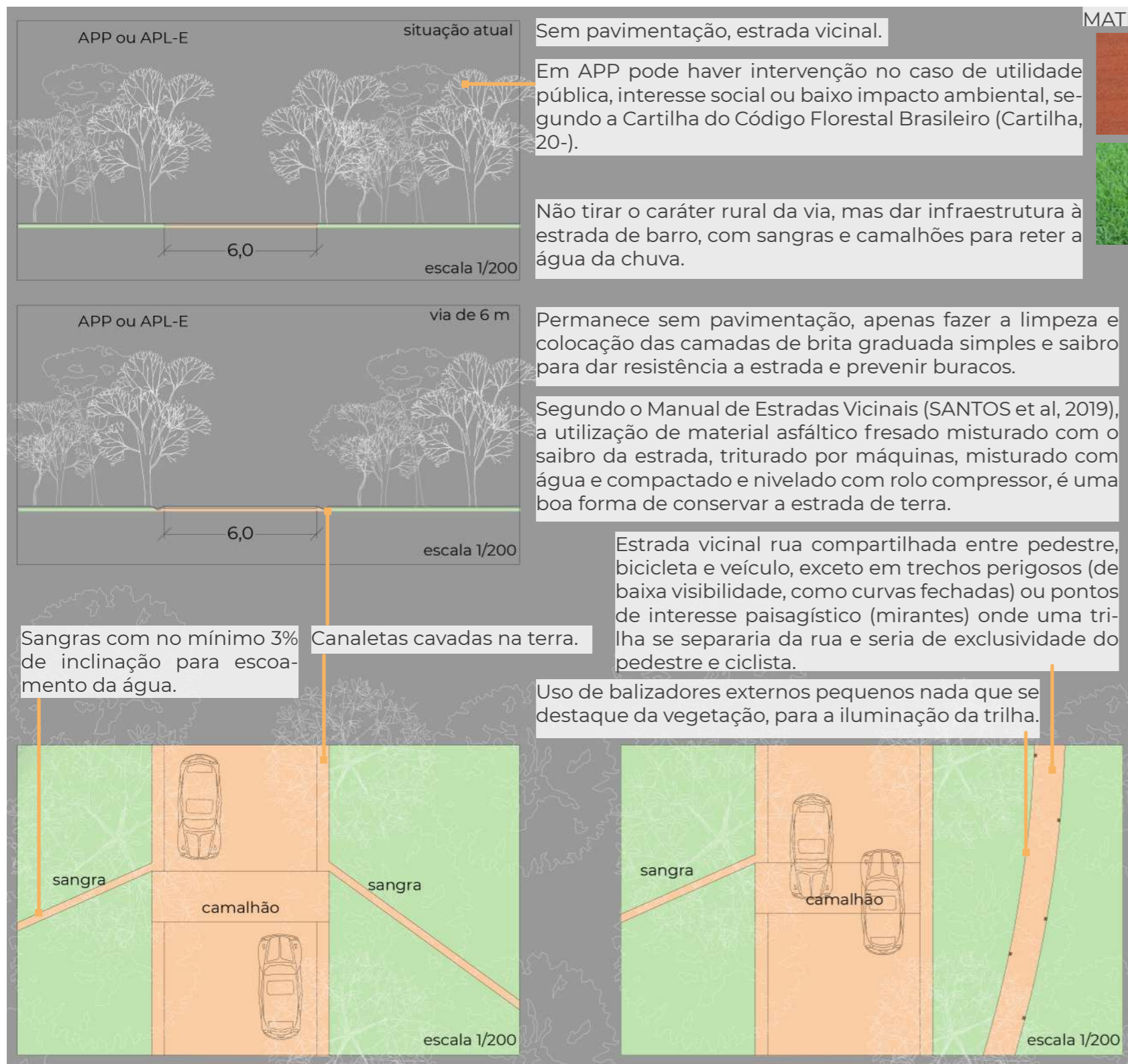
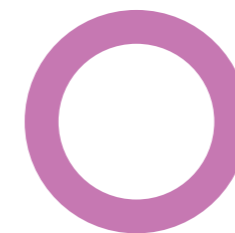


Figura 50 - Corte e Planta Baixa Tipologia 5. Fonte: Elaboração própria.



# 5.6 Turismo alternativo

Intencionou-se uma ligação mais forte entre a Rodovia Baldicero Filomeno e a Estrada Francisco Thomas dos Santos, devido a proximidade com a UC Mona Lagoa do Peri, e por já ser uma rota do cicloturismo e de trilheiros, com Alambiques, produtos rurais e pequenas pousadas como atrativos além do turismo ecológico.

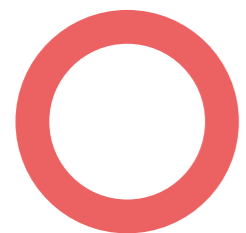


Figura 51 - Estrada Francisco Thomas dos Santos. Fonte: Autoria própria.



Figura 52 - Colagem Tipologia 5. Fonte: Elaboração própria.

\*1Figura 53 - Materiais utilizados na via. Fonte: google image.



## 5.7 Ponto de encontro das vias

A via paisagística do Ribeirão da Ilha possui dois pontos de encontro entre vias, sendo a entrada do Ribeirão da Ilha e o início da via paisagística o encontro entre a Rodovia Açoriana e a Rodovia Baldicero Filomeno.

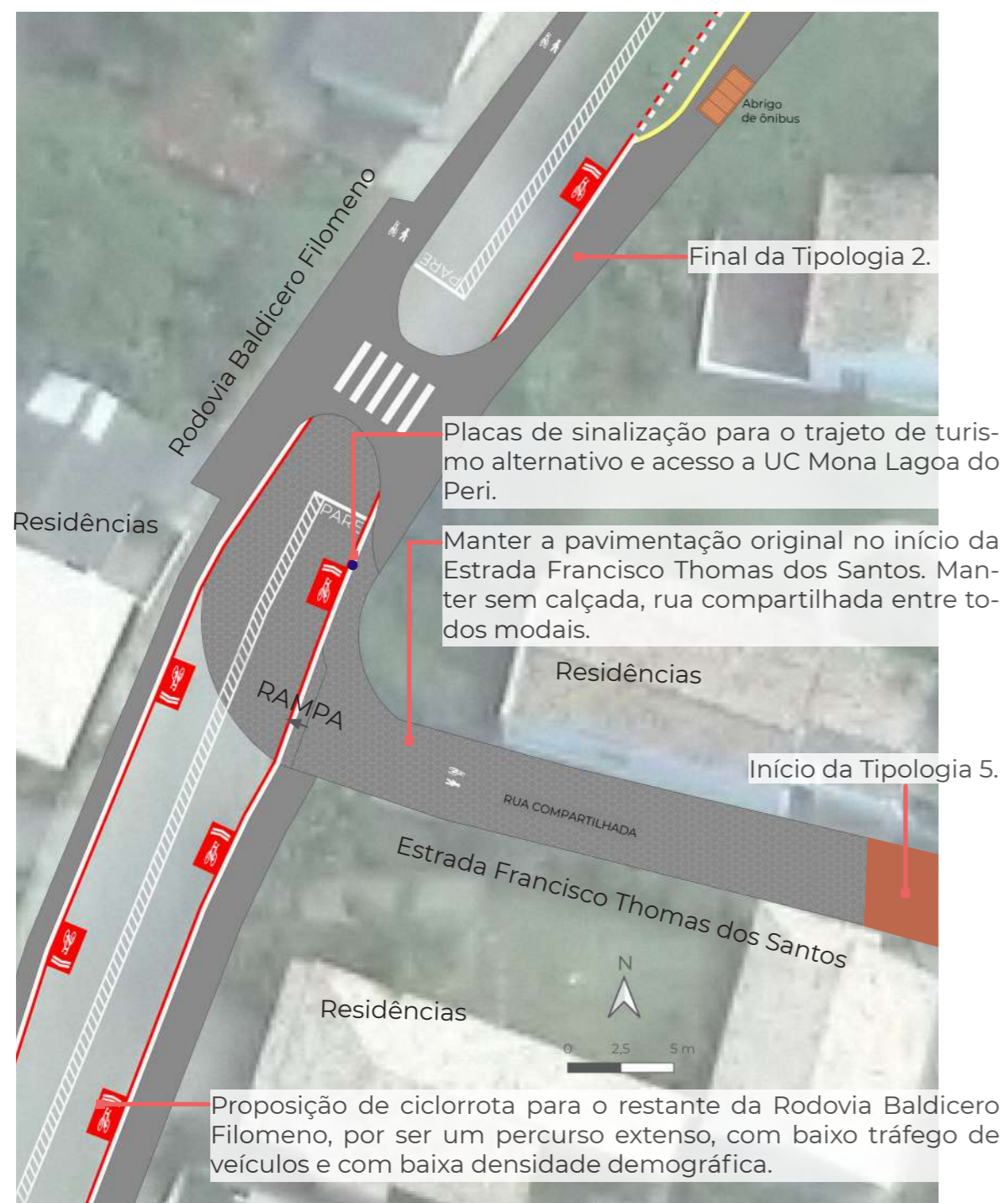


Figura 54 - Planta baixa encontro entre a Rodovia Baldicero Filomeno e a Estrada Francisco Thomas dos Santos. Fonte: Elaboração própria com ortofoto do banco de dados do IPUF.



Figura 55 ao lado - Planta baixa encontro entre a Rodovia Baldicero Filomeno e a Rodovia Açoriana. Fonte: Elaboração própria com ortofoto do banco de dados do IPUF.

## Considerações Finais

O percurso da investigação das vias paisagísticas de Florianópolis e a relação desta com ambientes restauradores, é um campo de estudo muito amplo que possui estreita relação com a Psicologia Ambiental e seus conceitos. Observou-se uma falta de registro, catalogação ou caracterização de vias com esse potencial em Florianópolis. E, foi muito gratificante explorar um pouco dessas relações e avaliar criticamente as vias da cidade em que nasci. A escolha pelo Ribeirão da Ilha, não só fluiu naturalmente como parte do processo crítico de catalogação das vias paisagísticas, mas se encaixa com os temas conceituadas no início desta pesquisa, como a paisagem com natureza e cultural, e as relações entre o urbano e o rural, sendo um objeto de estudo muito enriquecedor para as soluções urbanas na via paisagística.

Os objetivos propostos neste trabalho foram alcançados, porém deve-se levar em consideração a situação delicada de isolamento social em que vivemos devido a pandemia por COVID-19, o que resultou em poucas visitas in loco para realizar levantamentos fotográficos e conversas com a comunidade. Sobre os métodos de pesquisa, as fichas catalográficas da vias paisagísticas de Florianópolis foram bastante lúdicas e divertidas de confeccionar, apresentando as informações de maneira clara e rápida, o que foi ótimo para entender a situação geral das vias de Florianópolis, devido a grande quantidade de informação. Outro método de pesquisa que se destacou foram as entrevistas, sendo muito gratificante conversar com moradores do Ribeirão da Ilha, em especial os mais antigos, que contam tantas histórias do seu passado, de forma tão vívida que é possível imaginar o espaço e as pessoas que nele habitam.

Mas de maneira geral, este trabalho conseguiu levantar a problemática da falta de aproveitamento do potencial da paisagem com natureza de Florianópolis e uma possível solução de como aplicar os conceitos de via paisagística no Ribeirão da Ilha. Um maior aprofundamento em relação às fichas catalográficas das vias paisagísticas de Florianópolis, criando mais critérios e melhorando a comunicação visual, seria ainda mais enriquecedor. Porém, o tempo de pesquisa é limitado e era, também, um desejo de aplicar a teoria em um exercício de soluções urbanas para uma via paisagística. Sendo um prazer poder estudar um pouco da história e cultura do Ribeirão da Ilha e conversar com seus moradores para propor soluções urbanas condizentes com suas demandas por um espaço público melhor que combine com a bela paisagem que o local possui.

Dito isso, finalizo essa etapa do trabalho com uma frase que me foi dita ao perguntar a um manezinho do Ribeirão o que ele achava do local:

“O Ribeirão? É a coisa mais linda.”

## Agradecimentos

Agradeço à minha família por sempre me apoiar nos meus sonhos, aos meus pais por me guiarem e me incentivarem sempre. À minha mãe, Carmen, por sempre perguntar se eu iria terminar um projeto a tempo, se eu queria ajuda fazendo maquetes. À minha irmã, Jéssica, por dividir o quarto comigo e sofrer com meus atrasos nas entregas de projeto. Ao meu irmão, Augusto, por me distrair sempre quando eu precisava. Ao meu noivo, Guilherme, por me dar suporte nessa longa jornada de muitos trabalhos e projetos de faculdade. E aos meus amigos, o Grupão, por fazer a faculdade ser mais fácil e divertida. Amo todos vocês e sei que posso contar com seu apoio sempre.

Agradeço à minha orientadora, Profa. Dra. Maíra Longhinotti Felipe, por sempre iluminar meu caminho com sua calma e positividade. Por me guiar no momento mais difícil da minha vida, em que meu pai estava doente, obrigada por me deixar compartilhar minhas dores e aflições com você. Muito obrigada professora.

E por fim agradeço ao meu pai querido, Sérgio Luiz de Souza, amante de trilhas e eterno caminhante, fiz este trabalho em sua homenagem. Obrigada por todos os momentos que vivemos juntos, estarás sempre comigo.

## Referências

ABAIXO assinado cobra soluções para queimadas e abandono do Parque Estadual do Rio Vermelho - Portal Norte da Ilha, c2020. Disponível em: <https://portalnortedailha.com.br/noticia/1401/abaixo-assinado-cobra-solucoes-para-queimadas-e-abandono-do-parque-estadual-do-rio-vermelho.html>. Acesso: 11/12/2020.

AMENDOEIRA-DA-PRAIA. In: WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre. Flórida: Wikimedia Foundation, 2021. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Amendoeira-da-praia&oldid=60713551>>. Acesso em: 22 mar. 2021.

ÁRVORES Nativas de Floripa. Florianópolis, FLORAM, PMF, 2017. Disponível em: <https://www.arvoresdefloripa.com.br/arvores-de-pequeno-porte>. Acesso: 11/08/2021.

BAMBOO Way: Passarela Acessível. Refresh Brazil, 2020. Disponível em: <https://refreshbrazil.com/wp/passarela-acessivel/>. Acesso: 10/08/2021.

CARTILHA do Código Florestal Brasileiro. 20-. Desenvolvimento CI Florestas, Centro de Inteligência em Florestas. Disponível em: <http://www.ciflorestas.com.br/cartilha/APP-o-que-pode-ser-feito-intervencoes-nas-areas-de-preservacao-permanente.html>. Acesso: 13/08/2021.

CIDADE criativa UNESCO da gastronomia. Secretaria Municipal de Turismo, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico. PMF, [20-] século certo. Disponível em: <http://www.pmf.sc.gov.br/entidades/turismo/index.php?cms=cidade+criativa+unesco+da+gastronomia&menu=0#:~:text=Florian%C3%B3polis%20%C3%A9%20a%20primeira%20cidade,por%20meio%20de%20parcerias%20mundiais>. Acesso: 16/12/2020.

CONSÓRCIO fênix. Horário e Itinerário de ônibus de Florianópolis, c2020. Disponível em: <https://www.consorciufenix.com.br/>. Acesso: 16/12/2020.

CORRALIZA J. A., Emoción y ambiente, in: ARAGONÉS J. I., AMÉRIGO M. (Eds.), "Psicología ambiental", Pirámide, Madrid, 1998 p. 59-76.

CRUZ, W. Comuns na Europa, Zonas 30 ainda são raras no Brasil, Vá de Bike, 2016. Disponível em: <https://vadebike.org/2016/04/zonas-30-areas-30-no-brasil-e-na-europa/>. Acesso: 05/08/2021.

DUNCAN, J. Landscape geography, 1993-1994. Progress in Human Geography, 19 (3), 414-422, 1995.

ELABORAÇÃO do Plano de Manejo do Parque Estadual da Serra do Tabuleiro. Produto Final 01 - Plano Básico. Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável (SDS), STCP Engenharia de Projetos Ltda, 2018. Disponível em: <https://www.ima.sc.gov.br/index.php/downloads/ecossistemas/unidades-de-conservacao/parque-estadual-da-serra-do-tabuleiro>. Acesso: 15/12/2020.

EPAGRI. Síntese Anual da Agricultura de Santa Catarina 2009-2010. Florianópolis: EPAGRI, 2010.

FEDRIZZI, B.M.; OWENS, P. A. Paisagem. In: CAVALCANTE, S.; ELALI, G.A. (Orgs.). Psicologia ambiental: conceitos para a leitura da relação pessoa-ambiente. 1ª. ed. Petrópolis: Vozes, 2018. p. 159-165.

FELIPPE, M. L. Ambiente físico e linguaggio ambientale nel processo di rigenerazione affettiva dallo stress in camere di degenza pediatrica. Ferrara, 2015. 483 p. Tesi (Dottorato di Ricerca in Tecnologia dell'Architettura) - Dipartimento di Architettura, Università degli Studi Ferrara.

FELIPPE, M.L., SHÜTZ, N.T., e SILVEIRA, B.B. Ambientes restauradores: conceitos e definições In: SILVEIRA, B.B; FELIPPE, M.L. (Orgs.) Ambientes restauradores: conceitos e pesquisas em contextos de saúde, 1. ed. Florianópolis: UFSC, 2019. 118 p. FLORAM Maior Unidade de Conservação da Capital será criada no Norte da Ilha, 2 mar. 2020. Caderno de Meio Ambiente. Disponível em: <http://www.pmf.sc.gov.br/entidades/floram/index.php?pagina=notpagina&noti=22060>. Acesso: 16/12/2020.

GALINDO, M.P.; HIDALGO, M.C. Aesthetic preferences and the attribution of meaning: Environmental categorization processes in the evaluation of urban scenes. International Journal of Psychology, 40(1), p. 19-26, 2005. doi: 10.1080/00207590444000104.

GEHL, J et al. New City Life. Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006.

GEHL, J. Cidades para Pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GRESSLER, S. C. O descanso e a teoria dos ambientes restauradores (Doutorado em Psicologia). Universidade Federal do Rio Grande do Norte. 2014. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/handle/10482/15845>. Acesso: 13/12/2020.

GRESSLER, S.C; GÜNTHER, I.A. Ambientes restauradores: Definição, histórico, abordagens e pesquisas. Universidade de Brasília, Estudos de Psicologia, 18(3), julho-setembro, 2013, p. 487-495.

HARTIG, T. *Issues in Restorative Environments Research: Matters of Measurement. Environmental Psychology: Between Urban Studies and the Analysis of Sustainability and Global Change*, 2011. p 41-66.

HARTIG, T.; STAATS, H. Guest editors' introduction: Restorative environments. Journal of Environmental Psychology, 23(2), p. 103-107, 2003. doi:10.1016/S0272-4944(02)00108-1.

HAUSER, A. Os tempos pré-históricos. In: HAUSER, A. História Social da Arte e da Literatura. 1. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 1-19.

IFLA. International Federation of Landscape Architects. IFLA/ UNESCO Charter for Landscape Architectural Education, 2012. Disponível em: [https://media.voog.com/0000/0044/0363/files/2\\_IFLA-Charter-for-Landscape-Architectural-Education-Revised-2012.pdf](https://media.voog.com/0000/0044/0363/files/2_IFLA-Charter-for-Landscape-Architectural-Education-Revised-2012.pdf). Acesso: 13/12/2020.

IMA aprova o Plano de Manejo do Parque da Serra do Tabuleiro, 2017. Disponível em: <https://www.ima.sc.gov.br/index.php/noticias/1114-ima-aprova-plano-de-manejo-do-parque-da-serra-do-tabuleiro#>. Acesso: 15/12/2020.

IMA, Espécies exóticas invasoras, 2017. Disponível em: <https://www.ima.sc.gov.br/index.php/biodiversidade/biodiversidade/especies-exoticas-invasoras>. Acesso: 10/06/2021.

IPAM (Brasil). Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia; RETTMANN, R. Cartilhas. In: O que é e como funciona o mercado de carbono?. [S. l.], 20-. Disponível em: <https://ipam.org.br/>. Acesso: 26/09/ 2020. maio 2020.

IPHAN. Patrimônio Imaterial, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/234>. Acesso: 14/12/2020.

JOYE, Y.; VAN DEN BERG, A.E. Restorative environments. In: STEG, L.; VAN DEN BERG, A.E.; DE GROOT, J.I.M.(Orgs.). Environmental psychology: An introduction, p. 57-66. West Sussex: BPS Blackwell, 2012.

KAPLAN, R., & KAPLAN, S. The experience of nature: A psychological perspective. Nova Iorque: Cambridge University Press, 1989.

KAPLAN, S. *The restorative benefits of nature: toward an integrative framework*. Journal of Environmental Psychology, 15(3), 1995. p. 169-182. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0272494495900012>. doi: 10.1016/0272-4944(95)90001-2. Acesso: 13/12/2020.

KAPLAN, S.; BARDWELL, L. V.; SLAKTER, D. B. The museum as a restorative environment. Environment and Behavior, 25(6), p. 725-742, 1993. doi: 10.1177/0013916593256004.

KAPLAN, S.; TALBOT, J.F. Psychological benefits of a wilderness experience. In: ALTMAN, I.; WOHLWILL, J.F.(Orgs.), Behavior and the natural environment. Human behavior and environment (Advances in theory and research) pp. 163-203. Boston, MA: Springer, 1983.

LOCATEL, C. Da dicotomia rural-urbana à urbanização do território no Brasil. Mercator - Revista de Geografia da UFC, vol.12, número 2, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, Brasil, set. de 2013, p. 85-102.

MANUAL Calçada Certa. PMF, IPUF, 2019. Disponível em: <http://www.pmf.sc.gov.br/entidades/ipuf/index.php?cms=calcada+certa&menu=0>. Acesso: 17/12/2020.

MARQUES, T.S. Dinâmicas territoriais e as relações urbano-rurais. Departamento de Geografia, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Artigo publicado na Revista da Faculdade de Letras e Geografia, 1 série, vol. XIX, Porto, 2003, p. 507-521.

MAXIMIANO, L. A. Considerações sobre o conceito de paisagem. Biblioteca Digital de periódicos, R. RAÍ E GA, Curitiba: n. 8, p. 83-91, 2004. Editora UFPR.

NASCIMENTO, F. B.; SCIFONI, S. A paisagem cultural como novo paradigma para a proteção do patrimônio cultural: a experiência do Vale do Ribeira-SP. Revista CPC, São Paulo, n. 10, p. 29-48, maio/out 2010.

NASCIMENTO, C. Da Pequena Produção Mercantil Pesqueira ao Cultivo de Moluscos: Litoral Catarinense. Florianópolis: UDESC, 2005. (TCC).

NIELSEN, J. K. Sustainable societal development in the knowledge based economy - with special reference to regional analysis. In: PERSSON, L.; AHLANDER, A.; WESTLUND, H. (Orgs.) Local Responses to Global Changes: economic and social development in Northern Europe's countryside, Estocolmo, National Institute for Working Life, 2003.

NÓR, S. Paisagem e lugar como referências culturais: Ribeirão da Ilha - Florianópolis. 2010. 231 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Curso de Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.

NÓR, S. O lugar como imaterialidade da paisagem cultural. In: Paisagem e Ambiente: Ensaios - n.32 - São Paulo, 2013. 119-128 p.

OBSERVA UFSC Monumento Natural Municipal da Lagoa do Peri. Unidades de Conservação Municipal, 2018. Disponível em: <https://observa.ufsc.br/2018/05/08/parque-municipal-da-lagoa-do-peri/>. Acesso: 10/12/2020.

QUELLETTE, P., KAPLAN, R.; KAPLAN, S. The monastery as a restorative environment. *Journal of Environmental Psychology*, 25(2), p. 175-188, 2005.

PADUA, M.T.J — 2002 Unidades de conservação: muito mais do que atos de criação e planos de manejo. In: Unidades de Conservação: Atualidades e Tendências, Miguel Sereduik Milano (org.) — Curitiba: Fundação O Boticário de Proteção à Natureza, p. 7 — 13.

PALKA, E.J. Coming to grips with the concept of landscape. *Landscape Journal*, 14 (1), 63-73, 1995.

PARSONS, R.; TASSINARY, L. G.; ULRICH, R. S.; HEBL, M. R.; ROSSMAN-ALEXANDER, M. The view from the road: Implication for the stress recovery and immunization. *Journal of Environmental Psychology*, 18(2), p. 113-139, 1998.

PETRIELLI, F. Viabilidade Técnica e Econômica da Utilização Comercial das Conchas de Ostras Descartadas na Localidade do

Ribeirão da Ilha, Florianópolis, Santa Catarina. Florianópolis: UFSC, 2008. (Dissertação).

PLANO de Manejo da Área de Proteção Ambiental Serra Dona Francisca. Prefeitura Municipal de Joinville. Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão. Unidade de Coordenação do projeto. Projeto de Revitalização Ambiental e Qualificação Urbana em Áreas das Bacias elementares dos rios Cachoeira, Cubatão e Piraí. Volume I/II, Joinville, Santa Catarina, 2012.

PLUMPTRE, G. El agua y el jardín. In: PLUMPTRE, G. Juegos de agua: La presencia del agua en el jardín desde la antigüedad hasta nuestros días. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1995.

PRÉ-EVTE Aquaviário Região Metropolitana de Florianópolis: resumo dos componentes da demanda, engenharia e financeiros. Governo do Estado de Santa Catarina e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Disponível em: <https://www.sie.sc.gov.br/webdocs/sie/doc-tecnicos/aquaviario/Projeto%20Aquaviario%20SC.pdf>. Acesso: 18/03/2021.

RABELLO, S. O tombamento. In: REZENDE, M. B.; GRIECO, B.; TEIXEIRA, L.; THOMPSON, A. (Orgs.). Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural. 1. ed. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (termo chave Tombamento). ISBN 978-85-7334-279-6. Disponível em: [http://cmsportal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Tombamento%20pdf\(1\).pdf](http://cmsportal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Tombamento%20pdf(1).pdf). Acesso: 10/12/20

REDAÇÃO ND, FLORIANÓPOLIS. Rotas e barcos: conheça detalhes do transporte marítimo de Florianópolis. ND +, Florianópolis, 20 de março de 2021. Disponível em: <https://ndmais.com.br/transportes/rotas-e-barcos-conheca-detalhes-do-transporte-maritimo-de-florianopolis/>. Acesso: 09/06/21.

REDCLIFT, M. Sustainability. Life Chances and Livelihoods, Londres, Routledge, 2000.

REDCLIFT, M. Development and Change Distinguished Lecture 2017: Sustainable Development in the Age of Contradictions. The Hague, UK, p. 695-707, 6 set. 2017.

RELATÓRIO Final: Estudo 3, da Prefeitura Municipal de Florianópolis. Crescimento Urbano. Florianópolis, 2015. Disponível em: [http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/27\\_08\\_2015\\_9.30.19.2d57c5303b800097ab78796419b761af.pdf](http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/27_08_2015_9.30.19.2d57c5303b800097ab78796419b761af.pdf). Acesso: 9/09/2020.

RIBEIRÃO da Ilha temperaturas e precipitações médias. Climate-data. [20-] século certo. Disponível em: <https://pt.climate-data.org/america-do-sul/brasil/santa-catarina/ribeira-o-da-ilha-316958/#:~:text=A%20Ribeir%C3%A3o%20da%20Ilha%20est%C3%A1,um%20clima%20quente%20e%20temperado.&text=O%20clima%20%C3%A9%20classificado%20como,pluviosidade%20%C3%A9%20de%201459%20mm>. Acesso: 16/12/2020.

RUGGERI, M.C.D. O artista e a paisagem: Claude Monet, uma

correspondência entre a natureza e a natureza do artista. MO-DOS. Revista de História da Arte. Campinas, v. 3, n. 2, p. 73-93, mai. 2019.

SANTOS, A. et al. Estradas Vicinais de Terra: Manual técnico para conservação e recuperação. IPT. Associação Brasileira de Geologia de Engenharia e Ambiental, São Paulo, 2019.

SILVA, A. O papel da maricultura na configuração urbana no Ribeirão da Ilha (dissertação)/ Ana Claudia Nascimento Silva; orientador, Lino Fernando Bragança Peres - Florianópolis, SC, 2012. 211 p.

SUL da Ilha discute Plano de Mobilidade. IPUF. Caderno de Urbanismo, 2015. Disponível em: <http://portal.pmf.sc.gov.br/entidades/ipuf/index.php?pagina=notpagina&noti=15796>. Acesso: 16/12/2020.

SUPLICY, F. M. Plano Estratégico para Desenvolvimento Sustentável da Maricultura Catarinense (2018- 2028). Florianópolis: Epagri, 2018.

TUAN, Yi-Fu. Espaço e lugar: a perspectiva da experiência. São Paulo: DIFEL, 1983.

UCB, Infraestruturas Provisórias para a Mobilidade Ativa, 2020. Disponível em: <https://uniaodeciclistas.org.br/>. Acesso: 17/12/2020.

ULRICH, R. S. Aesthetic and affective response to natural environment. In: ALTMAN, I; WOHLWILL, J.F. (Orgs.), Behavior and the Natural Environment, volume 06, p. 85-120, Nova Iorque: Plenum, 1983.

UNESCO. Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial. Paris, 17 de outubro de 2003. Tradução: Ministério das Relações Exteriores, Brasília, 2006.

VALLEJO, L.R. Unidades de conservação: uma discussão teórica à luz dos conceitos de território e de políticas públicas. Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, RJ, 2009. Disponível em: <http://www.fernandosantiago.com.br/883451.pdf>. Acesso: 10/12/2020.

WALKOWSKI, M. C. et al. Cartografia e turismo no espaço rural no sul do Brasil: o caso de Joinville em Santa Catarina. Revista Eletrônica: Tempo - Técnica - Território, v.3, n.1, 2012, p. 27-48. ISSN: 2177-4366. DOI: <https://doi.org/10.26512/ciga.v3i1.22232>.

WWF Brasil. Proteção Integral. [20-] século certo. Disponível em: [https://www.wwf.org.br/natureza\\_brasileira/questoes\\_ambientais/unid/protint/](https://www.wwf.org.br/natureza_brasileira/questoes_ambientais/unid/protint/). Acesso: 16/12/2020.



## Anexos

Anexo 1 - Tabela de UCs de proteção integral. Fonte: elaboração própria com dados da WWF (20-).

Tipos	Objetivo	Patrimônio	Permite visitação	Permite pesquisas científicas
Estações Ecológicas (Esec)	preservação da natureza e a realização de pesquisas científicas	público, exigindo desapropriação de terrenos particulares em seus limites	apenas visitação pública para fins educacionais	sim, mas estão sujeitas às normas e restrições estabelecidas no Plano de Manejo da unidade, pelo órgão responsável por sua administração ou em regulamento.
Reservas Biológicas (Rebio)	preservação integral dos seus recursos naturais, sem interferência humana direta, a exceção de medidas de recuperação para preservar o equilíbrio do ecossistema		sim, educacional com restrições pré-estabelecidas pela administração da Unidade	
Parques Nacionais (Parna)	preservação de ecossistemas naturais de grande relevância ecológica, incentivando turismo educacional e ecológico, pesquisas científicas e recreação		sim	
Monumentos Naturais (MONAT)	preservar sítios naturais raros, singulares ou de grande beleza cênica	público ou privado, desde que seu uso seja compatível com os objetivos da unidade, caso contrário ocorre desapropriação	sim, mas estão sujeitas às normas e restrições estabelecidas no Plano de Manejo da unidade, pelo órgão responsável por sua administração ou em regulamento.	
Refúgios da Vida Silvestre (RVS)	proteger ambientes naturais para assegurar as condições da existência ou reprodução de espécies ou comunidades da flora local e da fauna residente ou migratória			

Anexo 2 - Tabela de UCs de uso sustentável. Fonte: elaboração própria com dados da WWF (20-).

Tipos	Objetivo	Patrimônio	Permite visitação	Permite pesquisas científicas
Áreas de Proteção Ambiental (APA)	conservação de processos naturais e da biodiversidade, orientando o desenvolvimento, adequando as várias atividades humanas às características ambientais da área.	público ou privado, respeitando as normas e restrições da unidade	Sim, em áreas públicas podem ser realizadas se permitidas pelo núcleo gestor da unidade, já em áreas privadas cabe ao proprietário a permissão e restrições, que devem estar sempre de acordo com a legislação da unidade.	
Áreas de Relevante Interesse Ecológico (ARIE)	manter os ecossistemas naturais de importância regional ou local e regular o uso admissível dessas áreas.			
Florestas Nacionais (FLONA)	uso múltiplo sustentável dos recursos florestais e a pesquisa científica.	público, porém é admitida a permanência das populações tradicionais que já a habitavam quando foi criada.	sim, condicionadas às normas estabelecidas para o manejo da unidade pelo órgão responsável por sua administração	
Reservas extrativistas (RESEX)	proteger os meios de vida e a cultura de populações extrativistas tradicionais, cuja subsistência baseia-se no extrativismo, e assegurar o uso sustentável dos recursos naturais da unidade	público, com uso concedido às populações extrativistas tradicionais, sendo que as áreas particulares incluídas em seus limites devem ser desapropriadas		
Reservas de Fauna (REF)	proteger a fauna de espécies nativas, terrestres ou aquáticas, residentes ou migratórias.	público, sendo que as áreas particulares incluídas em seus limites devem ser desapropriadas		
Reservas de Desenvolvimento Sustentável (RDS)	preservar a natureza e, ao mesmo tempo, assegurar as condições e os meios necessários para a reprodução e a melhoria dos modos e da qualidade de vida das populações tradicionais	público, sendo permitida áreas particulares incluídas em seus limites se estiverem de acordo com o objetivo da unidade, caso contrário devem ser desapropriadas	sim, é incentivada se voltada à conservação da natureza, à melhor relação das populações residentes com seu meio e à educação ambiental.	
Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPN)	conservar a diversidade biológica	privado	só é permitida com objetivos turísticos, recreativos e educacionais.	

## Entrevistas

### Entrevista 1

Idade: 73 anos

Sexo: Feminino

#### Identidade do local

**1.Você nasceu no ribeirão? Quantos anos você mora no ribeirão?**

Sim. A vida toda (73 anos).

**2.Você gosta de morar no ribeirão? Do que mais gosta e do que menos gosta no bairro?** Sim. Estudei na Escola do Estado. Estudei para ser professora depois e fui professora da escola. Eu gosto de ir nas reuniões de Igreja toda quarta, Igreja Santo Estevão, não é a Nossa Senhora da Lapa da Freguesia. Eu ia no grupo de idosos do Lar São Francisco, mas não gostava muito, muitos idosos, de idoso já basta eu. Gostava de visitar as pessoas que estavam doentes para benzer, claro tudo antes da pandemia. Benzo as pessoas desde que era meia menina.

**3.Quais os lugares que você mais frequenta no ribeirão para lazer? Por quê você gosta desses lugares?** Esses lugares.

**4.O que você diria que torna o Ribeirão da Ilha um lugar diferente dos outros bairros?** Ribeirão da Ilha agora tá bem diferente antes fazia novena do Espírito Santo a noite, juntos com as minhas amigas andávamos juntas com o lampião, rezamos juntas. É isso, uma comunidade.

#### Paisagem cultural

**5.Qual a sensação que você tem ao caminhar pelo centro antigo do ribeirão?**

Estudei na Dom Jaime. Eram bem poucas casas antes. Andava muito de bicicleta, nunca de ônibus. Era tranquilo. Agora estou com mais medo, tem muita pessoa de fora (coisa mais medonha). Mas ainda vou andando, conversando com conhecidos que me param no caminho.

**6.Você utiliza algum lugar do centro antigo como ponto de encontro/referência? Por quê você utiliza esses lugares em específico?**

Frente ao Bandeirante, onde a gente dançava.

**7.Você consegue imaginar o ribeirão sem esses pontos de referência?** Não

#### Paisagem com natureza

**8.Que elementos da natureza você percebe ao caminhar pelo ribeirão?** Mar, que a gente tirava o berbigão. E a trilha de naufragados. Eu ia no Pântano do Sul para dar uma volta nas praias (a gente não entrava na água só sentava de shortinho na areia)

**9.Quais sensações você tem ao ver esses elementos naturais?**

Alegria

**10.Você consegue imaginar o ribeirão sem esses elementos naturais?** Não, já sinto falta das casas com pé de árvore.

#### Infraestrutura urbana

**11.O que você acha que falta no ribeirão em termos de infraestrutura urbana?**

Ruim. Cheio de burraco. Calçadas cheia de burraco.

Você considera que os elementos listados abaixo seriam relevantes para o Ribeirão da Ilha?

**12. Você considera que os elementos listados abaixo seriam relevantes para o Ribeirão da Ilha?**

Para você a existência de:	é relevante	é indiferente	não é relevante
pontos de barco		x (pra mim não faz diferença porque moro muito no meio do Ribeirão)	
ônibus turístico			x
ciclofaixa/ciclovía/ciclorrota	x		
mais decks ao longo das praias	x		
calçada mais larga (2 m)	x		
travessia elevada		x	
Esquinas rebaixadas		x	

**13. Você acha o ribeirão acessível para uma pessoa em cadeira de rodas? É fácil passear com um carrinho de bebê no ribeirão? Você acha que pessoas cegas ou com problema de mobilidade conseguem se locomover sem problemas?**

Sou cega de um olho. Difícil de locomover, já cai uns 15 tombos.

#### Turismo

**14. Você acha importante ter turismo na região? Você conhece famílias do ribeirão que dependem do turismo para ter renda?**

Bandeirante tem jogos de graça. Mas só, agora não tem mais muita coisa para quem é de lá. É bom dá movimento. Sim.

**15. O que você acha dos restaurantes do ribeirão? Em relação à quantidade e local onde eles se encontram. Você gosta de passar perto deles nos dias que estão abertos? Como fica a movimentação do bairro?**

Ostradamus. Havia muito movimento antes da pandemia. Muito bom, enchia de gente. Almoçava lá era muito bom.

**16. Você prefere que as atividades turísticas estejam espalhadas em torno da via ou estejam concentradas no centro do Ribeirão?**

Há poucas lojas, tem restaurantes, lojas de roupas, loja de artesanato. Bem pouco. Acho que tudo bem ficar tudo na freguesia, melhor para os outros residentes.

**17. Você acha que existe um cuidado em relação ao turismo cultural no ribeirão? Você conhece um local que dá informação sobre a história do ribeirão?** Não sei, eu fazia renda de Bilro com minhas amigas, mas elas iam para a Lagoa vender. Aqui não valia a pena.

Nossa Senhora da Lapa tem 12 Paróquias

#### Entrevista 2

Idade: 75 anos

Sexo: Feminino

#### Identidade do local

**1.** Sim. Morei até meu 20 anos depois mudei para o Carianos.

**2.** Sim, gostava. Gostava do mar, de pegar berbigão. Não gostava de ônibus, só tinham dois: um de manhã e um de noite.

**3.** Eu era muito parada. Ia na Igreja Católica da Freguesia. Porto do Ribeirão. Morava bem no meio do Ribeirão 3km da Freguesia, ia e voltava a pé todo dia. Não tinha muito lazer na época.

**4.** É diferente, mas também eu vivia muito só no Ribeirão, era difícil ir para outros bairros então eu não sabia muito dos outros bairros. Mas pela tranquilidade e pelas pessoas, que eram tudo amigos. Íamos para as Festas da Quaresma, juntos, para a festa do Divino, que tem em outras comunidades também, para a festa do Nosso Senhor dos Passos. Para o Bloco do Zé Pereira e a Banda Nossa Senhora da Lapa.

#### Paisagem cultural

**5.** Alegria

**6.** Igreja da Freguesia. Bandeirante. Ostradamus, que antes era casa para as jovens professoras do colégio se hospedarem (muitas vinham do centro trabalhar no Ribeirão).

**7.** Não

#### Paisagem com natureza

**8.** Antes tinha muita grama e pasto, lá em casa criamos gado e porco. Plantava mandioca também, fazia farinha. Mas não eram fazendas pequenas, eram casas simples, que nem a nossa, e nos espacinhos que sobravam fazíamos isso. Mas agora a população aumentou, muita gente de fora. As casas simples foram todas trocadas por casas melhores, minha própria casa não existe mais. Me chama atenção a praia, mas agora tem muita casa.

**9.** Tranquilidade

**10.** Não

#### Infraestrutura urbana

**11.** Na época era estrada de barro, sem calçada. Agora não me lembro como tá lá.

**12.**

Para você a existência de:	é relevante	é indiferente	não é relevante
pontos de barco	x		
ônibus turístico	x		
ciclofaixa/ciclovía/ciclorrota	x		
mais decks ao longo das praias	x (Costeira do Ribeirão é onde tem as melhores praias)		
calçada mais larga (2 m)	x (mais no alto ribeirão porque na freguesia não tem espaço)		
travessia elevada	x		
Esquinas rebaixadas		x	

**13.** Faz muito tempo, não sei, na minha época era tranquilo andar na rua porque não tinha carro.

#### Turismo

**14.** Sim. Sim, a família que cuida do restaurante Ostradamus é do ribeirão por exemplo.

**15.** É um meio de sobrevivência que está dando certo. Tem vários restaurantes até lá na Freguesia, tem um Restaurante que minha filha gosta muito do Vereador Aurélio. A Freguesia tem um grande problema que é a falta de estacionamentos. Só perto da Igreja, na rua do cemitério que tem algum espaço.

**16.** É espalhado já, tem restaurantes pela via, que o Ribeirão é uma rua só.

**17.** Na frente da Igreja Nossa Senhora da Lapa tem lojas de renda de bilro, acredito que ali tenha informação, mas não imagino que seja que nem no aeroporto (moro no carianos) que tem central de informação ao turista.

#### Entrevista 3

Idade: 25

Sexo: Feminino

#### Identidade do local

**1.** Sim, morei aqui a maior parte da minha vida tirando 3 anos que morei perto da faculdade (ufsc)

**2.** Não muito, não tem muito o que fazer, não tenho nenhuma conexão com as pessoas do local. Além de ser longe de tudo. Eu gosto que é muito bonito e geralmente tranquilo.

**3.** Nenhum lugar. Só se meu quarto contar como um lugar do bairro.

**4.** Comunidade unida (pelo o que vejo com meus parentes), isolamento da "cidade", ser o bairro que eu sempre morei.

#### Paisagem cultural

**5.** Penso que melhorou bastante na questão da conservação mas em geral não ando lá não

**6.** Em geral não, uso como ponto de referencia para demonstrar onde moro (a freguesia inteira. Talvez o ostradamus (restaurante) e a igreja quando estou sendo mais específica.

**7.** Sim, mas seria outro bairro.

#### Paisagem com natureza

**8.** Mar, montanhas, pôr do sol. Vegetação.

**9.** Tranquilidade

**10.** Não

#### Infraestrutura urbana

**11.** Acesso por transporte público. Melhorias das calçadas

**12.**

Para você a existência de:	é relevante	é indiferente	não é relevante
pontos de barco	x		
ônibus turístico		x	
ciclofaixa/ciclovia/ciclorrota	x		
mais decks ao longo das praias		x	
calçada mais larga (2 m)		x	
travessia elevada		x	
Esquinas rebaixadas		x	

**13.** Não para todas. A qualidade das calçadas muda bastante ao longo do bairro e na parte mais histórica, devido à forma que foi feito o assentamento, quase nem tem calçada (não chega nem a ter 10cm, é ridículo). Sobre a acessibilidade para cegos quase não tem nada também.

#### Turismo

**14.** Sim, conheço donos de restaurante que tem maior lucro no verão.

**15.** Tem uma grande parte que é visada para turismo, quando eles enchem geralmente tem muitos carros perto e as vezes acontece de paralisar um pouco o trânsito. Os restaurantes mais voltados ao público do bairro não chegam a encher tanto e também não frequento. Sobre passar perto deles me sinto neutra.

**16.** De certa forma a maior parte dos atrativos é na freguesia, com alguns pontos turísticos espalhados (musel do ribeirão, trilha do naufragados). Concentrar num ponto só sem ter estrutura é ruim porque atrapalha os moradores locais. Acho que prefiro que as atividades sejam mais concentradas, como já são, porém com uma estrutura melhor para lidar com a movimentação.

**17.** Sim. Sim, a igreja. Melhorou bastante a conservação das casas açorianas mas não estou muito familiarizada com esse tópico, já que não faço turismo pelo bairro. Uma parte que acho negligenciada é o sertão do ribeirão, tem por exemplo o caso do cara que fazia a cachaça bem famoso (esqueci o nome) que foi assinado. A casa dele está caindo aos pedaços apesar de ser uma parte relevante da história. Inclusive nem tombada é. Enfim, devem ter muitos outros casos que nem esse.

#### Entrevista 4

Idade:22

Sexo:Masculino

#### Identidade do local

**1.** Sim, mas dos 3 aos 10 anos morei na costeira do pirajubaé, dos 1 aos 3 e dos 10 aos 22 no ribeirão da ilha, então 15 anos.

**2.** sim, o bom de morar no ribeirão da ilha é que o mesmo é um bairro calmo e tranquilo, porém não tem praticamente nada para fazer.

**3.** Basicamente a casa de parentes, mas se fosse para eu escolher um lugar escolheria a praia, pois não há muitos meios de entretenimento aqui.

**4.** Acredito que a história que ele carrega, as arquiteturas açorianas nas casas e o respeito às antigas tradições culturais, como o boi de mamão e o terno de reis

#### Paisagem cultural

**5.** Me faz pensar em meus antepassados que foram escravizados que construíram muitas das casas, além de ter uma casa em específico que foi construída com objetivo de abrigar os escravos enquanto construíam a igreja matriz nossa senhora da lapa

**6.** Não, pois basicamente quando saio de casa, normalmente vou pro campeche, armação ou centro.

**7.** Embora não use acredito que não

#### Paisagem com natureza

**8.** A vegetação e principalmente a fauna

**9.** Felicidade e tranquilidade

**10.** Não, o ribeirão não seria o mesmo se você não pudesse caminhar no fim de tarde com aquele pôr do sol, ver e ouvir as gaivotas voando e cantando no horizonte, e caminhar ao anoitecer e sentir a fragrância das flores dama da noite no ar.

#### Infraestrutura urbana

**11.** Áreas de ciclovia, áreas de lazer para a juventude

**12.**

Para você a existência de:	é relevante	é indiferente	não é relevante
pontos de barco	x		
ônibus turístico			x
ciclofaixa/ciclovia/ciclorrota	x		
mais decks ao longo das praias		x	
calçada mais larga (2 m)		x	
travessia elevada.	x		

**13.** Acredito que não

#### Turismo

**14.** Sim, mas infelizmente não conheço

**15.** Gosto dos restaurantes do ribeirão, embora nunca frequentei devido ao preço, gosto

**16.** Em torno da via

**17.** Não sei ao certo, e desconheço também locais onde encontrar tais informações, tudo o que sei sobre o bairro aprendi com minha família.

#### Entrevista 5

Idade: 53 anos

Sexo: Feminino

#### Identidade do local

**1.**Não. 21 anos

**2.** Sim. Muito, Da tranquilidade e do contato com a natureza Do que menos gosta no bairro – Precariedade de horários do transporte coletivo e não ter um caminho na orla para caminhada.

**3.** Gosto de caminhar pelo bairro, pois oferece segurança e tranquilidade. Não oferece muitos pontos de lazer.

**4.** Ser considerado um bairro rural.

#### Paisagem cultural

**5.** Uma sensação de voltar no tempo.

**6.** Café Amoriko. Acho aconchegante

**7.** Hoje não.

#### Paisagem com natureza

**8.** Todos. Os verdes da mata, os pássaros, a paisagem, o mar, o céu azul ou estrelado.

**9.** Sensação de paz, tranquilidade e liberdade

**10.** Não!

#### Infraestrutura urbana

**11.** Praças e CICLOVIA.

**12.**

Para você a existência de:	é relevante	é indiferente	não é relevante
pontos de barco		x	
ônibus turístico		x	
ciclofaixa/ciclovia/ciclorrota	x		
mais decks ao longo das praias		X	
calçada mais larga (2 m)	x (seria ótimo, mas na Freguesia acho um grande problema por ser estreita a rua, mal se caminha ou pedala e já tem uma entrada de garagem uma ciclovia seria ótimo)		
travessia elevada			x (acho que deveria ter mais placas com limite de velocidade ou placa de cuidado com as crianças)
Esquinas rebaixadas	x (esquinas rebaixadas é essencial)		

**13.** Acho inviável. As calçadas foram construídas com altos e baixos bem estranhos. É um sobe e desce sem fim. São barreiras bem relevantes em qualquer trajeto, impedindo o acesso seguro.

#### Turismo

**14.** Sim. Acho que o turismo é um grande mecanismo para o crescimento, porém é importante ressaltar a estrutura para que se receba este turismo. Você conhece famílias do ribeirão que dependem do turismo para ter renda? Sim

**15.** O que você acha dos restaurantes do ribeirão? Ótimos. Em

relação à quantidade e local onde eles se encontram. Não acho justo a sua construção em cima do mar. Você gosta de passar perto deles nos dias que estão abertos? Não. Como fica a movimentação do bairro? Muito grande e está aumentando muito.

**16.** Ao longo da via.

**17.** Não. Poderiam explorar outras coisas. Você conhece um local que dá informação sobre a história do ribeirão? O museu (Eco-museu do Ribeirão).

### Entrevista 6

Idade: 94 anos

Sexo: Masculino

### Identidade do local

**1.** Sim. 94 anos.

**2.** Sim, o melhor lugar do mundo. Comunidade e amigos, minha casa que construí junto com a minha esposa. É tudo bom.

**3.** Capela Santo Estevão, gosto de ir à missa.

**4.** Acredito que hoje em dia é quase tudo igual. Todos os bairros cresceram. Antes quando era tudo pequeno era diferente.

### Paisagem cultural

**5.** (falou sobre o passado)

**6.** Asilo dos idosos, porque fica perto da minha casa. Igreja da freguesia. Capela Santo Estevão, Bandeirante.

**7.** Não

### Paisagem com natureza

**8.** Verde, mar. Minha roça que fiz com meu filho. Cultiva mandioca, temos um engenho de farinha, meu filho faz farinha uma vez ao ano.

**9.** Gostosa.

**10.** Não, a natureza é o principal.

### Infraestrutura urbana

**11.** É melhor que antigamente, mas podia ser melhor, mas está bom.

**12.**

Para você a existência de:	é relevante	é indiferente	não é relevante
pontos de barco	x		
ônibus turístico		x	
ciclofaixa/ciclovia/ciclorrota	x		
mais decks ao longo das praias		x	
calçada mais larga (2 m)		x	
travessia elevada	x		
Esquinas rebaixadas	x		

**13.** Não tem cadeirante no Alto Ribeirão, mas se tivesse seria ruim. Tenho dificuldade com as calçadas, porque enxergo pouco, caí andando essa semana inclusive. Por causa da visão.

### Turismo

**14.** Sim, tem o Jaime do Ostradamus. Tem o Dário do restaurante lá do Barro Vermelho. Sim, é importante porque gera emprego.

**15.** Não vou muito porque moro no Alto Ribeirão, mas é bom porque dá emprego.

**16.** Os principais restaurantes ficam na Freguesia, que são mais turísticos. O resto dos restaurantes é espalhado, é mais para os locais. (Não demonstrou preferência)

**17.** Não conheço, nunca fui.

### Entrevista 7

Idade: 61 anos

Sexo: Masculino

### Identidade do local

**1.** Sim. Morei até os 27 anos agora moro em Coqueiros mas mantenho minha casa no ribeirão, volto lá com frequência (todo mês). Meu convívio social ainda está no Ribeirão

**2.** Sim, tudo é bom no ribeirão. Tranquilidade, sossego, não tem violência. Aconchegante, verde, praia. Convívio com as pessoas, todo mundo se conhece. Comunidade. Mas agora mudou o sistema da comunidade, poucos preservam as casas. Pessoas que vem de fora são mais fechadas.

**3.** Clube Bandeirante, tinham 2 clubes só antes, um ficava no casarão na esquina perto da Igreja (Nossa Senhora da Lapa) outro ficava na Costeira.

**4.** Segurança. Comunidade. Crianças estudam no colégio e já ficam no bairro. Você cresce com seus amigos do colégio.

### Paisagem cultural

**5.** Maravilhosa sensação. Falar com os amigos de infância. Jogar uma conversa fora. O lugar ainda tá bem caracterizado, preservado.

**6.** Igreja é o ponto central. Restaurante Ostradamus, que é uma grande atrativo pro local. Trouxe turista.

**7.** Não sem a Igreja. Para todo Ribeirão é um ponto central. Sem o Ostradamus até que sim.

### Paisagem com natureza

**8.** Mar, parte verde (bem preservada). O mar apesar da poluição visual do cultivo de ostra (tem demais) EPAGRI tem que mudar o sistema da bóia. Já foi pior, antes era com madeira o sistema. No Chile, sistema de cultivo de ostras é no fundo do mar. Tem uma casa que foi doada para a associação pelo município para desenvolver o sistema de cultivo de ostra. Outro problema é o destino das cascas da ostra, eles devolvem para o mar. Não reaproveitam e ainda é prejudicial o acúmulo de demasiado no fundo do mar para o próprio cultivo da ostra. Devia ter um sistema de trituração para aproveitar esse recurso para outra coisa, como construção civil.

**9.** Tranquilidade.

**10.** Não. É uma característica importante. O que caracteriza o Ribeirão é o verde e o casarão.

### Infraestrutura urbana

**11.** Não queria nem que passasse carro na via principal do ribeirão (Rodovia Baldicero Filomeno). Podia ter uma rua direto

do morro até a Freguesia, abrir uma segunda estrada somente para isso. Aumentou muito o volume de carros na região devido a abertura da segunda via do aeroporto. Porque agora pode cortar o trânsito para chegar no ribeirão e mais gente está se mudando para o ribeirão, fazendo casas novas. O fim da Costeira está muito descaracterizada.

**12.**

Para você a existência de:	é relevante	é indiferente	não é relevante
pontos de barco			x
ônibus turístico			x (ônibus turístico motor do ônibus danifica os telhados devido a altura do veículo)
ciclofaixa/ciclovia/ciclorrota	x (onde tem espaço)		
mais decks ao longo das praias	x (seria maravilhoso se voltasse a ter, pois quebraram tudo, muito turismo e vandalismo, quebraram até as churrasqueiras) foram pessoas de fora que não usam		
calçada mais larga (2 m)		x	
travessia elevada	x		
Esquinas rebaixadas	x		

**13.** Não. Não tem condições, tudo irregular, sem piso indicativo. (piso tátil)

### Turismo

**14.** Sim. Sim, donos de restaurantes, lojas de artesanato (só tem duas), barzinhos e sorveterias.

**15.** Gastronomia movimentada o Ribeirão. Os restaurantes tem estacionamento a maioria e isso facilita o trânsito. Não pode estacionar na via principal também, então acredito que não atrapalha.

**16.** Tudo na geral, já se encontra meio espalhado.

**17.** Sim, tem o centro social, mas é muito mal aproveitado. É fechado nos sábados e domingos. Deveria ser a porta de entrada do bairro, ter fotos do ribeirão e vídeos contando sua história, vender os produtos produzidos pelos moradores do ribeirão. Fazer mesmo feiras de artesanato que todos os moradores tivessem mais acesso a esse centro, ser um espaço de divulgação. Podiam inclusive utilizar o estacionamento do colégio. Um local para expor o trabalho da comunidade e a história do bairro.

OBS: Tinha fábrica de café no Ribeirão, engenho de farinha (cultivo de tapioca), engenho de cana de açúcar (produção de cachaça).

Dona Devani (90 anos) Domingo à tarde está sempre nos banquinhos do Ribeirão.

## SIGLAS

ABRAPA - Associação Brasileira de Psicologia Ambiental e Relações Pessoa-Ambiente

FLORAM - Fundação Municipal do Meio Ambiente de Florianópolis

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IMA - Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina

IPIUF - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Florianópolis

LERA - Laboratório de Estudo das Relações Humano-Ambientais

NMF - Núcleo Metropolitano de Florianópolis

PMA - Polícia Militar Ambiental

PMF - Prefeitura Municipal de Florianópolis

PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

RPA - Relação Pessoa Ambiente

SEPHAN - Serviço de Patrimônio Histórico, Artístico e Natural

SNUC - Sistema Nacional de Unidades de Conservação

TICEN - Terminal de Integração do Centro

TIRIO - Terminal do Rio Tavares

UC - Unidade de Conservação

UNESCO - A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.

## Anexo Fichas vias paisagísticas de Florianópolis

# Nome do logradouro e localidade

Mapa de localização do trecho

Foram determinados 3 modais como critério de classificação de vias paisagísticas: PEDESTRE, BICICLETA E VEÍCULO MOTORIZADO.

1.

A via paisagística deve permitir ao indivíduo que utiliza este modal a potencialização da ocorrência de restauração psicofisiológica. A definição de restauração, para Hartig (2011), é a renovação ou recuperação das capacidades ou recursos que foram exauridos na rotina de um indivíduo.



**MODAIS**



Características técnicas da via.

Velocidade máxima da via  
km/h

**VEÍCULO MOTORIZADO**

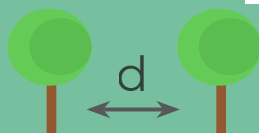
2.

Densidade demográfica  
hab/ha

3.

**PAISAGEM**

As vias foram divididas em dois grandes grupos em relação a suas propriedades paisagísticas: paisagem com natureza e arborização urbana.



Paisagem com natureza ou arborização urbana

**PEDESTRE** caminhabilidade ideal baseada nos critérios de largura média da calçada, acessibilidade nas travessias, existência de iluminação pública e arborização da via (sombreamento da calçada pelas copas das árvores).

**BICICLETA** segurança baseado na existência de infraestrutura ciclovária. Para o conforto na locomoção, observou-se a largura da faixa ou, no caso de ciclorotas, a velocidade máxima permitida aos veículos motorizados.

## TURISMO NATURAL

Relação com Unidades de Conservação (UC), trilhas, mirantes ou praias de acesso público para estudar o potencial de turismo natural da via paisagística.

Critérios: encontra-se dentro de UC (nome, área e gestão da UC se é federal, estadual ou municipal); dá acesso à trilhas, mirantes ou praias (nome).



## MODAIS

Para cada modal foi determinada características julgadas importantes para a pontencialização do efeito restaurador no indivíduo. Quando a via paisagística possui as características citadas abaixo, esta ganha o símbolo do modal.

### SÍMBOLOS



### CRITÉRIOS

#### PEDESTRE

**largura média da calçada:** da fachada ao meio fio, medição em 5 pontos, tolerância de 20 cm.

**largura discrepante no trecho:** quando há grande discrepância entre um trecho e a largura média da calçada.

**travessias acessíveis:** considerada travessias todas as faixas de pedestres e esquinas, são acessíveis quando estiverem de acordo com o Manual Calçada Certa da PMF (MANUAL, 2019). Representado: número de travessias acessíveis/total de travessias no trecho.

**iluminação pública:** presença ou não

**sombreamento da via:** presença ou não de árvores com copas que sombreiam a via.

### CRITÉRIOS ELIMINATÓRIOS

1. Trechos sem calçada (não houver continuidade do passeio) exceto quando\*<sup>1</sup>

2. Largura média da via for inferior a 1,20 m exceto quando\*<sup>1</sup>

\*<sup>1</sup>o modal veículo motorizado não se encontra presente, onde entende-se que a faixa de rolamento é utilizada como uma rua compartilhada

### BASE DOS CRITÉRIOS

Critérios baseados no Manual Calçada Certa de Florianópolis (2019) e nos doze princípios de Jan Gehl, Lars Gemzøe e Sia Karnaes explicados no livro New City Life (GEHL, 2006).



#### BICICLETA:

**infraestrutura cicloviária:** tipo (ciclovia, ciclorrota ou ciclofaixa), sentido (uni ou bidirecional) e se possui segregador (taxões, prisma de concreto, canteiro, etc.).

**largura se for ciclofaixa ou ciclovia:** maior ou igual a 1,2 m para atender o critério de conforto na locomoção do indivíduo na bicicleta (UCB, 2020)

**Se for ciclorrota** apenas as vias locais e coletoras foram consideradas como as velocidades de conforto.

### CRITÉRIOS ELIMINATÓRIOS

1. Não possuir infraestrutura cicloviária, com exceção de vias com velocidade média baixa dos veículos (igual ou inferior a 40km/h), baixa densidade demográfica (abaixo de 8 hab/ha) e pavimentação asfáltica.

### BASE DOS CRITÉRIOS

Nos princípios de segurança e conforto da União de Ciclistas do Brasil (UCB, 2020) exposto no Manual de Infraestruturas Provisórias para a Mobilidade Ativa de 2020.

## SÍMBOLOS



## CRITÉRIOS

**VEÍCULO MOTORIZADO:**

**largura da via:** arredondamento da média de 5 medi-  
das tirada espaçadamente ao longo da via, eliminando  
-se trechos curtos muito discrepantes do resto da via.

**velocidade máxima permitida:** segundo Código de  
Trânsito Brasileiro Cap. III Art. 61., quando não sinalizada  
a velocidade na via considerou-se 60 km/h. Foi utiliza-  
do da observação por satélite e anotado a velocidade  
indicada nas placas de sinalização da rua independen-  
te da velocidade indicada pelo seu tipo (ver caracterís-  
ticas técnicas da via).

Densida-  
de demo-  
gráfic a  
hab/ha

**densidade demográfica:** dado importante para en-  
tender a sensação de se deslocar de um local com  
maior fluxo de pedestres, ciclistas e veículos para um  
com menor fluxo. Pode ocorrer uma mudança de aten-  
ção do indivíduo com o ambiente potencializando a  
relação destes. Foi feito a partir do shapefile do banco  
de dados do IPUF dos distritos, bairros e localidades de  
Florianópolis, utilizando a unidade habitante por hec-  
tares (10.000m<sup>2</sup>).

Caracterís-  
ticas técni-  
cas da via.

**características técnicas da via:**

**tipo** (local, coletora, arterial ou trânsito rápido, urbana  
ou rural)

**largura predominante da via:** medida de meio fio a  
meio fio, na ausência de meio fio foi medido entre as  
faixas contínuas brancas que delimitam a faixa de rola-  
mento (sem contar o acostamento) medida por ortofo-  
to 2016\* geoprocessamento PMF.

CRITÉRIOS  
ELIMINATÓRIOS

1. Ruas sem saída.
2. Ruas estreitas (7 m ou menores), devido a dificulda-  
de de locomoção.

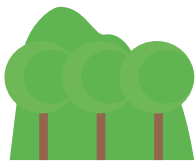
Obs.: Não foi levado em consideração nesse estudo as  
condições de trânsito e fluxo de veículos pela comple-  
xidade de análise.

BASE DOS  
CRITÉRIOS

Cidades para Pessoas de Jan Gehl (GEHL, 2013).

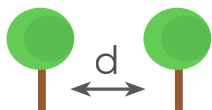


## PAISAGEM



### Vias paisagísticas de paisagem com natureza

Foram consideradas vias com paisagem com natureza as que possuem predominantemente eixos visuais com morros, mar, lagoa, duna e/ou praia. Onde o gabarito predominante máximo construído da rua fosse 2 pavimentos no lado da panorâmica paisagística, mais que isso foi considerado bloqueio visual (admitindo algumas exceções). E onde houvesse uma redução na densidade de habitantes por hectare ao longo do trajeto. Basta preencher 2 critérios, sendo a presença de paisagem com natureza critério obrigatório.

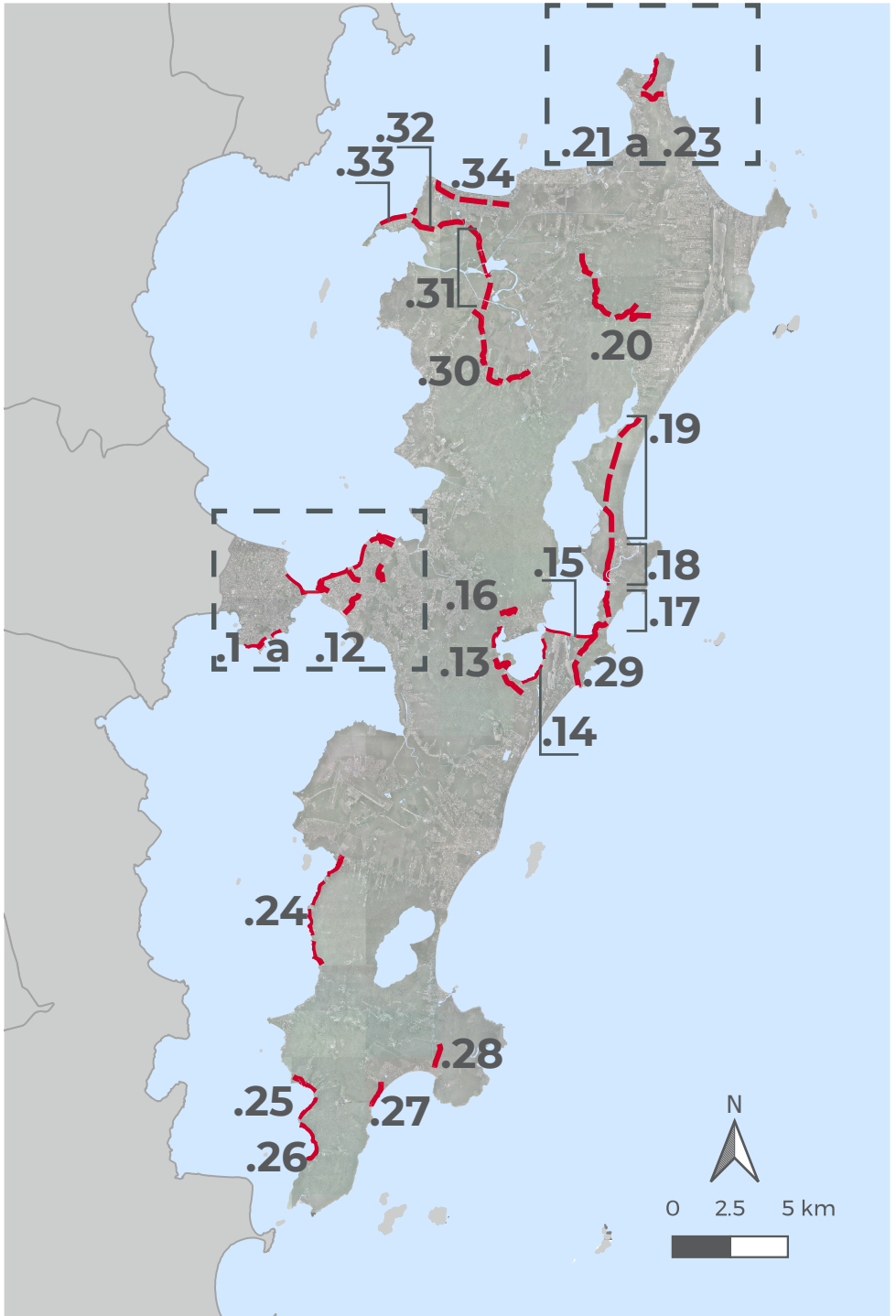


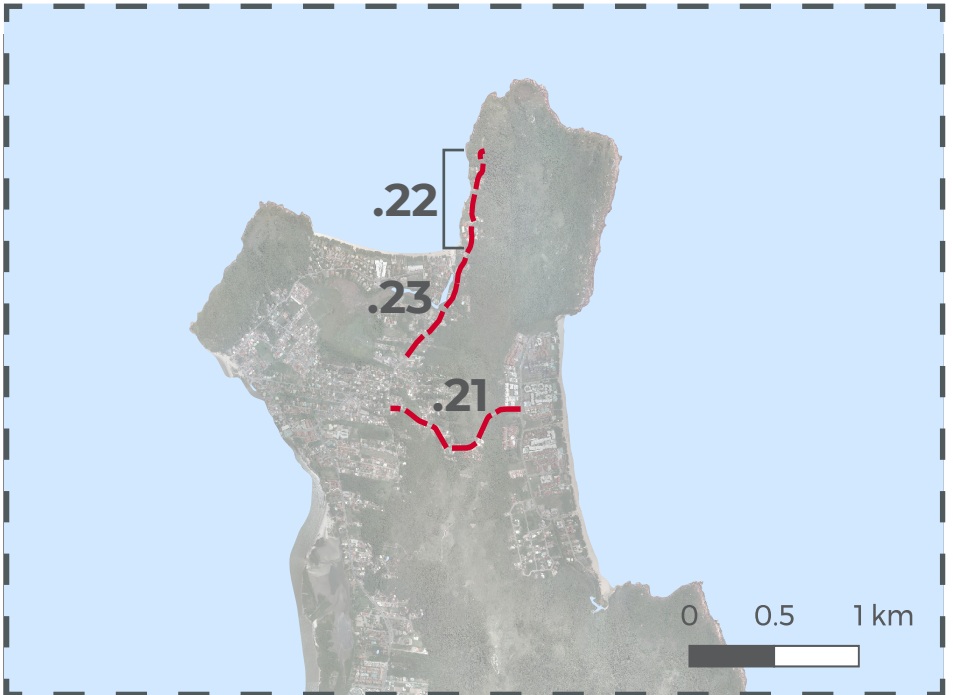
### Vias paisagísticas de arborização urbana

Vias que não se enquadram em paisagem com natureza, mas possuem arborização urbana segundo critérios de porte médio das árvores na via (5 medidas), distância média entre as árvores (ver anexos, tabela 3) e se as árvores se encontram plantadas na calçada, canteiro central ou em terreno de terceiros ou UCs. Não foi considerado questões de gestão, segurança, e saúde da árvore relacionados com o planejamento correto da arborização urbana, por ser tratar de uma análise muito detalhada para uma visão geral da condição das vias paisagísticas de Florianópolis. Obs.: lado ímpar e par se refere a numeração das edificações na via.

### Porte da árvores:

Com base no Manual de Arborização Urbana de São Paulo, foram consideradas porte pequeno árvores de 3 até 7m, porte médio de 8 até 12 m e porte grande de 12 m em diante.





# Rua Desembargador Pedro Silva Continente



77,66 hab/ha

60 km/h

Via arterial urbana  
Largura: 11,4 m



## PAISAGEM



paisagem com natureza: morro, mar e praia (lado ímpar)  
gabarito lado par: 12 pavimentos  
gabarito lado ímpar: 2 pavimentos  
trajeto da localidade de Coqueiros (77,66 hab/ha) até Itaguaçu (48,45 hab/ha) sem alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

largura média da calçada: 2 m  
largura discrepante: 5 m  
travessias acessíveis: 0/10  
há iluminação pública  
sem sombreamento na via

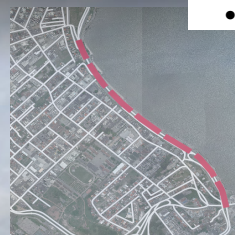
## BICICLETA

ciclofaixa unidirecional com segregador  
largura: 1,2 m

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC  
Sem acesso à trilhas  
Sem acesso a mirantes  
Acesso à Praia do Meio e a Praia do Itaguaçu

# Avenida Cláudio Alvim Barbosa (Beira Mar Continental)



50,41  
hab/ha

60  
km/h

Via arterial  
urbana  
Largura:  
11,7 m



## PAISAGEM



paisagem com natureza: mar (lado ímpar)  
gabarito lado par: 20 pavimentos  
gabarito lado ímpar: sem construções  
trajeto da localidade de Coqueiros (77,66 hab/ha)  
até Estreito (50,41 hab/ha) sem alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

largura média da calçada: 4 m  
travessias acessíveis: 3/5  
há iluminação pública  
sem sombreamento na via

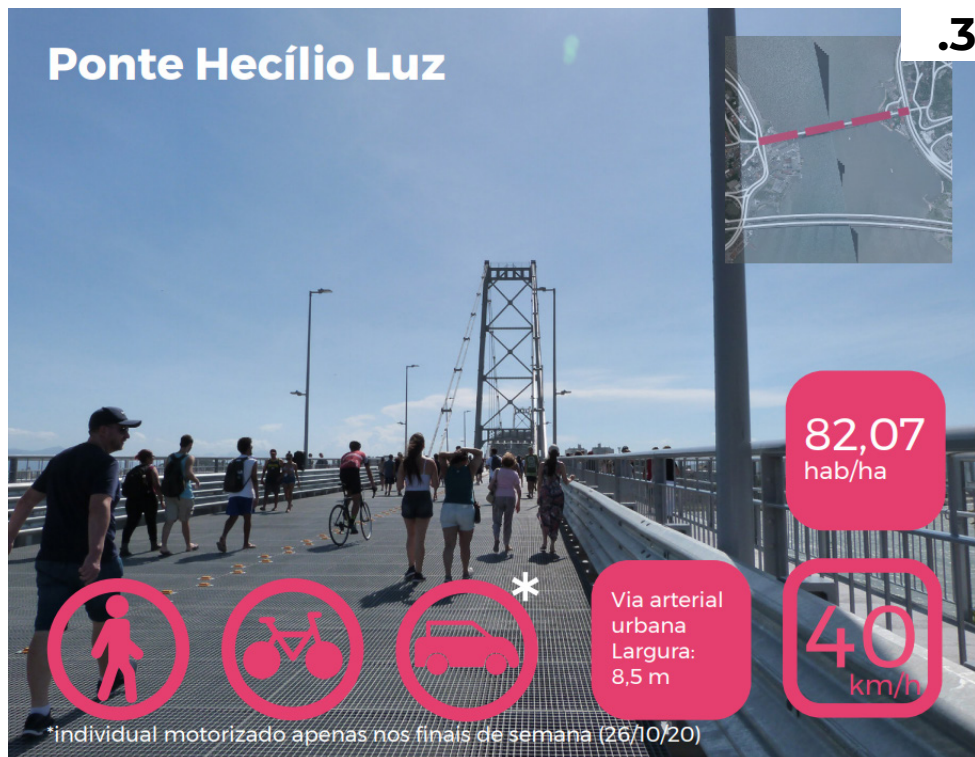
## BICICLETA

ciclovia bidirecional com canteiro de 3,8 m de segregador  
largura: 2,7 m

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC  
Sem acesso à trilhas  
Sem acesso a mirantes  
Acesso à Beira Mar Continental

# Ponte Hecílio Luz



82,07  
hab/ha

Via arterial  
urbana  
Largura:  
8,5 m

40  
km/h

\*individual motorizado apenas nos finais de semana (26/10/20)

## PAISAGEM



paisagem com natureza: morro e mar (lado par e ímpar)  
gabarito lado par e ímpar: sem construções  
trajeto da localidade de Estreito (50,41 hab/ha) até Centro (82,07 hab/ha) sem alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

largura média da calçada: 1,5 m  
sem travessias  
há iluminação pública  
sem sombreamento na via

## BICICLETA

ciclofaixa unidirecional nos dois sentidos da via  
largura: 1,5 m cada ciclofaixa

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC  
Sem acesso à trilhas e praias  
Ponte Hercílio Luz foi considerada todo trajeto um grande mirante.

# Avenida Hercílio Luz Centro



82,07  
hab/ha



Via coletora urbana  
Largura:  
20 m

40  
km/h

## PAISAGEM



arborização urbana: árvores de porte médio e grande  
distância média entre as árvores: 8 m  
árvores na calçada e no canteiro central

## PEDESTRE

largura média da calçada: 2,5 m  
no canteiro central  
travessias acessíveis: 11/27  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

ciclofaixa elevada bidirecional  
largura: 2,5 m  
total do canteiro central: 8 m

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC  
Sem acesso a trilhas e praias  
Sem acesso a mirantes  
Acesso à praça Olívio Amorim  
Acesso a alamedas

# Avenida Trompowsky Centro



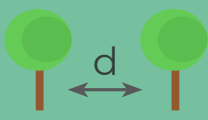
142,92  
hab/ha



Via coletora urbana  
Largura:  
10 m

40  
km/h

## PAISAGEM



arborização urbana: árvores de porte grande  
distância média entre as árvores: 10 m  
árvores na calçada e em terreno de terceiros.

## PEDESTRE

largura média da calçada: 2,5 m  
travessias acessíveis: 3/6  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

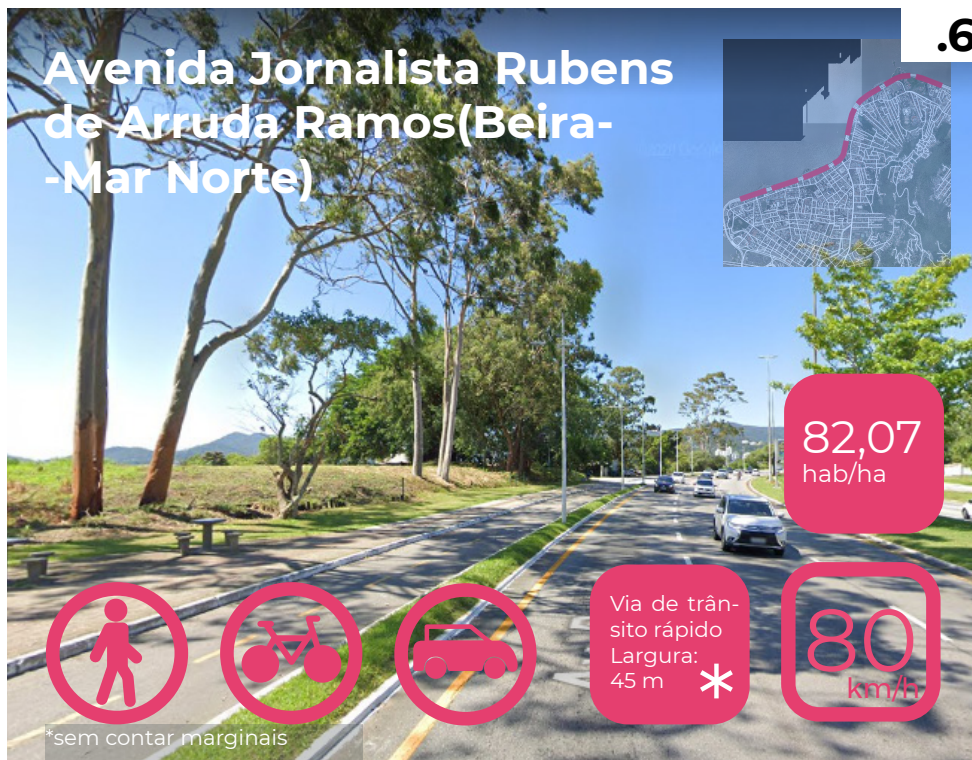
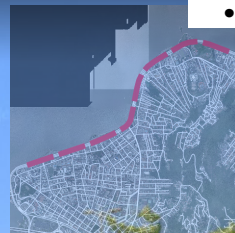
ciclofaixa unidirecional com segregador (taxões)  
largura: 1,5 m

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC  
Sem acesso a trilhas e praias  
Sem acesso a mirantes  
Acesso ao Largo Benjamin Constant



# Avenida Jornalista Rubens de Arruda Ramos (Beira-Mar Norte)



82,07  
hab/ha



\*sem contar marginais

Via de trânsito rápido  
Largura:  
45 m \*

80  
km/h

## PAISAGEM



paisagem com natureza: mar (lado ímpar)  
gabarito lado par: 16 pavimentos  
gabarito lado ímpar: sem construções  
trajeto da localidade do Centro (82,07 hab/ha) até Agrônômica (74,44 hab/ha) sem alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

largura média da calçada: 5,3 m (lado ímpar)  
travessias acessíveis: 7/9  
há iluminação pública  
sem sombreamento na via

## BICICLETA

ciclovía bidirecional com segregador (canteiro)  
largura: 2,8 m  
largura do canteiro: 1,2 m

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC.

Sem acesso a trilhas e praias  
Acesso aos mirantes da Beira Mar Norte, a Praça Governador Celso Ramos, Praça Professor Seixas Neto, Praça Lauro Müller, Praça dos Namorados e Praça Esteves Júnior.

Acesso a Ponta do Coral.

# Avenida do Antão Morro da Cruz



8,48  
hab/ha

Via coletora urbana  
Largura:  
6,5 m

40  
km/h

## PAISAGEM



paisagem com natureza: morro (lado par e ímpar)  
gabarito lado par e ímpar: 2 pavimentos, maior  
parte sem construções  
trajeto não muda de localidade (Morro da Cruz)

## PEDESTRE

largura média da calçada: 1,5 m  
trechos sem calçada  
travessias acessíveis: 0/1  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

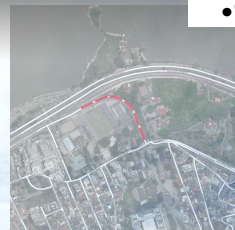
## TURISMO NATURAL

Se encontra dentro da UC Parque Municipal do Morro da Cruz (Lei Municipal 9321/2013 com área de 1,3 km<sup>2</sup>, gestão da DEPUC/FLO-RAM)

Acesso a Base de escalada face oeste Morro da Cruz, ao Mirante do Morro da Cruz e ao Parque Municipal Natural do Morro da Cruz.

Possui Plano de Manejo

# Rua Doutor Albert Sabin Agrônômica



25,44  
hab/ha

Via arterial  
urbana  
Largura:  
9,5 m

60  
km/h



## PAISAGEM



arborização urbana: árvores de porte médio e grande  
distância média entre as árvores: 5 m  
árvores em Área Verde de Lazer (AVL) e Área Comunitária Institucional (ACI).

## PEDESTRE

largura média da calçada: 3 m  
travessias acessíveis: 1/1  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

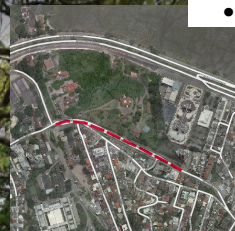
## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC  
Sem acesso a trilhas e praias  
Sem acesso a mirantes  
Acesso a Área esportiva abertas

# Rua Delminda da Silveira e Rua Rui Barbosa Agrônômica



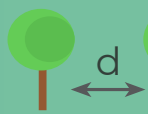
43,39  
hab/ha

Via arterial  
urbana  
Largura:  
17,6 m

60  
km/h



## PAISAGEM



arborização urbana: árvores de porte médio e grande  
distância média entre as árvores: 8 m  
árvores no canteiro central e ACIs.  
largura canteiro central: 3 m

## PEDESTRE

largura média da calçada: 3 m  
travessias acessíveis: 1/2  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

ciclofaixa bidirecional com segregador (taxões) e 1 m de faixa zebra entre a ciclofaixa e a pista de rolamento.  
largura: 2,5 m

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC  
Sem acesso a trilhas e praias  
Sem acesso a mirantes  
Acesso a Área esportiva abertas

# Alameda Adolfo Konder Centro



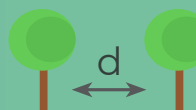
14,51  
hab/ha

Via coletora urbana  
Largura:  
7 m

40  
km/h



## PAISAGEM



arborização urbana: árvores de porte médio  
distância média entre as árvores: 5 m  
árvores em terreno de terceiros, Área Mista Central (AMCs), ACIs e AVLs

## PEDESTRE

largura média da calçada: 2,5 m  
travessias acessíveis: 3/4  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

ciclofaixa elevada bidirecional  
largura: 2,5 m

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC  
Sem acesso a trilhas e praias  
Acesso ao Parque da Luz e a Ponte Hercílio Luz

# Rua Jornalista Assis Chateaubriand Centro



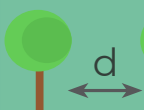
14,51  
hab/ha

Via coletora urbana  
Largura:  
11,5 m

40  
km/h



## PAISAGEM



arborização urbana: árvores de porte médio e grande  
distância média entre as árvores: 4 m  
árvores em terreno de terceiros (AMCs), ACIs e AVLs

## PEDESTRE

largura média da calçada: 3 m  
travessias acessíveis: 2/2  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

ciclofaixa bidirecional com segregador (taxões)  
largura: 2,5 m

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC  
Sem acesso a trilhas e praias  
Sem acesso a mirantes  
Acesso a Área esportiva abertas

# Trecho Rua Almirante Lamego Centro



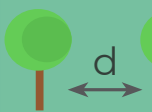
14,51  
hab/ha

Via coletora urbana  
Largura:  
6,8 m

40  
km/h



## PAISAGEM



arborização urbana: árvores de porte médio  
distância média entre as árvores: 10 m  
ilhas com aglomerado arbóreo e arbustivo  
árvores em terreno de terceiros (AMCs), ACIs e AVLs

## PEDESTRE

largura média da calçada: 1,5 m  
trecho com Mais Pedestres  
sem travessias  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC  
Sem acesso a trilhas e praias  
Sem acesso a mirantes, parques ou praças.  
Trajeto passa embaixo da Ponte Hercílio Luz.

# Trechos da Rua Laurindo Januário da Silveira Porto e Canto da Lagoa



11,25  
hab/ha

Via arterial  
urbana  
Largura:  
6,4 m

60  
km/h



## PAISAGEM



paisagem com natureza: morro e Lagoa da Conceição (lado par); gabarito lado par e ímpar: 2 pavimentos, maior parte sem construções. trajeto da localidade da Lagoa da Conceição (21,22 hab/ha) até Porto da Lagoa (10,31 hab/ha) alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

largura média da calçada: 1,5 m  
largura discrepante: 0,5 m  
travessias acessíveis: 0/2  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Próxima à UC Parque Municipal do Maciço da Costeira (Lei Municipal nº 4.605/1995 com 14,5 km<sup>2</sup>, gestão FLORAM)  
Sem acesso a mirantes  
Acesso à Praia do Canto da Lagoa



# Rua Vereador Osni Ortiga Praia Mole



7,36  
hab/ha

Via arterial  
urbana  
Largura:  
6,6 m

60  
km/h



PAISAGEM



paisagem com natureza: Lagoa da Conceição (lado par)  
gabarito lado par: sem construções  
gabarito lado ímpar: 2 pavimentos  
trajeto não muda de localidade (Praia Mole)

PEDESTRE

largura média da calçada: 2 m  
travessias acessíveis: 1/1  
há iluminação pública  
sem sombreamento na via

BICICLETA

ciclofaixa elevada bidirecional  
com segregador (canteiro)  
largura: 2,5 m  
largura do canteiro: 0,6 m

**TURISMO NATURAL**  
Acesso à UC Parque Natural  
Municipal das Dunas da Lagoa  
da Conceição (Lei Municipal  
10.388/2018 com área de 7,19 km<sup>2</sup>,  
DEPUC/FLORAM)  
Sem acesso a mirantes  
Acesso à Praia do Canto da Lagoa

# Avenida das Rendeiras Dunas da Lagoa



## PAISAGEM



paisagem com natureza: Lagoa da Conceição (lado ímpar)  
 gabarito lado par: 2 pavimentos  
 gabarito lado ímpar: sem construções  
 trajeto da localidade da Lagoa da Conceição (21,22 hab/ha) até Dunas da Lagoa (14,99 hab/ha) alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

largura média da calçada: 1,5 m  
 trechos sem calçada  
 travessias acessíveis: 1/5  
 há iluminação pública  
 há sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Acesso à UC Parque Natural Municipal das Dunas da Lagoa da Conceição (Lei Municipal 10.388/2018 com área de 7,19 km<sup>2</sup>, DEPUC/FLORAM)

Sem acesso a mirantes  
 Acesso a Praia das Rendeiras ou das areias da lagoa

# SC - 404 Morro da Lagoa



3,33  
hab/ha

Via arterial  
sinuosa  
Largura:  
7,2 m

40  
km/h

## PAISAGEM



paisagem com natureza: morro da lagoa, Lagoa da Conceição e Dunas da Lagoa.  
gabarito lado par e ímpar: predominante sem construções  
trajeto da localidade do Itacorubi (8,08 hab/ha) até Lagoa da Conceição (28,30 hab/ha) alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

sem calçada  
sem travessias  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

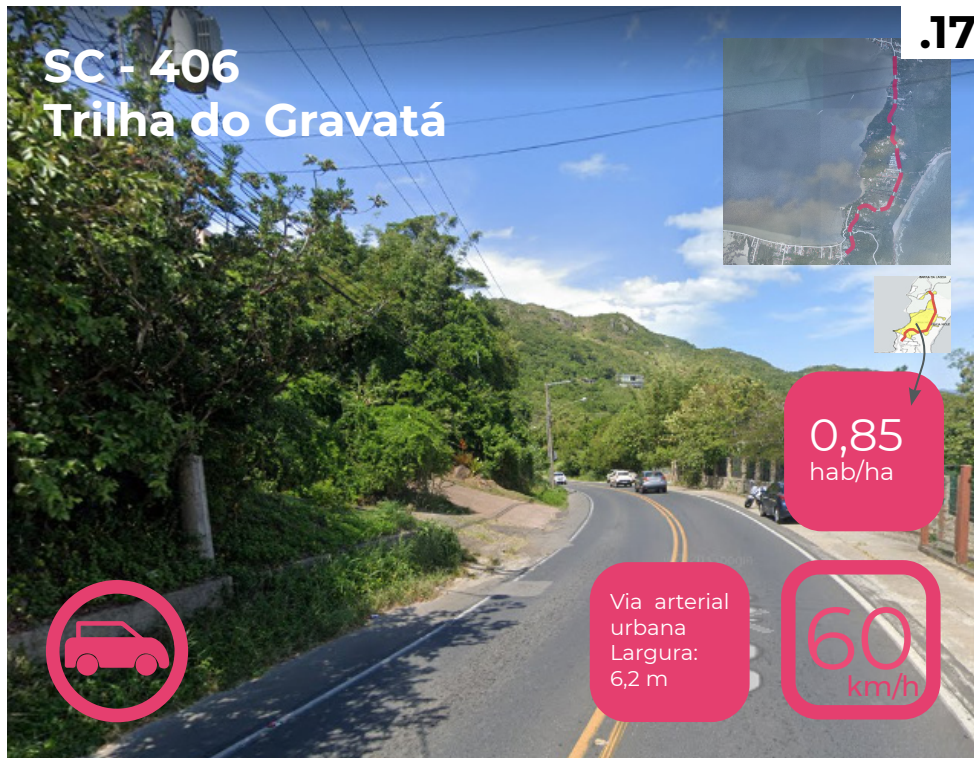
## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Acesso à UC Parque Municipal do Maciço da Costeira (Lei Municipal nº 4.605/1995 com 14,5 km², gestão FLORAM)  
Acesso ao Mirante do Morro da Lagoa da Conceição  
Sem acesso a trilhas ou praias

# SC - 406 Trilha do Gravatá



0,85  
hab/ha

Via arterial  
urbana  
Largura:  
6,2 m

60  
km/h

PAISAGEM



paisagem com natureza: Morro da Costa da Lagoa e Lagoa da Conceição (lado ímpar)  
gabarito lado par e ímpar: 2 pavimentos predominante sem construções  
trajeto não muda de localidade (Praia Mole)

PEDESTRE

sem calçada  
sem travessias  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Acesso à UC Monumento Natural da Galheta (Criada como Parque pela Lei nº 3.455/1990 com área de 2,49 km², gestão de DENUC/FLO-RAM)

Acesso ao Mirante Praia mole, a Trilha da Praia do Gravatá, a Trilha do IMMA (Instituto Multidisciplinar do Meio Ambiente e Arqueoastronomia), a Praia Mole e ao Canto da Mole.

# SC - 406 Rodovia Jornalista Manoel de Menezes Barra da Lagoa



17,70  
hab/ha

Via arterial  
urbana  
Largura:  
6 m

60  
km/h

## PAISAGEM



paisagem com natureza: canal da Barra da Lagoa  
gabarito lado par e ímpar: 2 pavimentos, trechos  
sem construção  
trajeto não muda de localidade (Barra da Lagoa)

## PEDESTRE

em geral sem calçada  
largura discrepante: 2m  
travessias acessíveis: 2/4  
há iluminação pública  
sem sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma  
UC

Acesso ao Canal da Barra da La-  
goa

Sem acesso a trilhas ou praias

Acesso a campings e pousadas  
(trecho dentro de ATR)

# SC - 406

## Parque Florestal Rio Vermelho



0,03  
hab/ha

Via arterial  
urbana  
Largura:  
7 m

60  
km/h

### PAISAGEM



paisagem com natureza: Parque Estadual do Rio Vermelho  
gabarito lado par e ímpar: predominante sem construções  
trajeto não muda de localidade (Parque Estadual do Rio Vermelho) mas é o único acesso pelo leste da Ilha às localidades do Rio Vermelho, Ingleses, etc.

### PEDESTRE

sem calçada  
sem travessias  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

### BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

### TURISMO NATURAL

Se encontra dentro da UC Parque Estadual do Rio Vermelho (PAER-VE) (Decreto Estadual nº 308/2007 com área de 15,3 km<sup>2</sup>, IMA)  
Acesso ao Parque Estadual do Rio Vermelho e a Praia Barra da Lagoa  
Acesso a trilhas  
Acesso ao Terminal Lacustre  
Acesso a campings

# Estrada Cristóvão Machado de Campos São João do Rio Vermelho



4,91  
hab/ha

Via coileto-  
ra urbana  
Largura:  
5,8 m

40  
km/h



## PAISAGEM



paisagem com natureza: Morro do Bom Jesus gabarito lado par e ímpar: 2 pavimentos, trechos sem construção trajeto da localidade São João do Rio Vermelho (8,20 hab/ha) até Vargem Grande (4,91 hab/ha) com alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

sem calçada  
sem travessias  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Acesso à UC RPPN Rio Vermelho (área de 0,74 km<sup>2</sup>)  
Sem acesso a trilhas, praias ou mirantes  
Potencial para exploração do turismo rural

# Avenida Bittencourt Praia Brava

# Epitácio



0,50 hab/ha

Via coletora urbana  
Largura: 7,4 m

60 km/h

## PAISAGEM



paisagem com natureza: Morro do Rapa, Morro da Cachoeira e Praia Brava  
gabarito lado par e ímpar: 1 pavimento, predominante sem construção  
trajeto da localidade Ponta das Canas (7,25 hab/ha) até Praia Brava (0,50 hab/ha) com alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

sem calçada  
sem travessias  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC

Sem acesso praias ou mirantes  
Acesso a Trilha do Morro do Rapa (parte do Caminho de Santiago de Compostela, o único reconhecido no Brasil), a Trilha do Churrão, a Trilha Caminho do Rei e a Rampa de Vôo livre Praia Brava



# Rua Cônego Valmor Castro

## Lagoinha do Norte

### Morro do Rapa



\*rua sem saída

#### PAISAGEM



paisagem com natureza: Morro do Rapa, mar e Praia da Lagoinha do Norte  
gabarito lado par e ímpar: 2 pavimentos  
trajeto não muda de localidade (Lagoinha do Norte)

#### PEDESTRE

sem calçada  
sem travessias  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

#### BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

#### TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC

Sem acesso a praias  
Acesso a Trilha do Morro do Rapa, a Trilha Costão Praia da Lagoinha.  
Acesso ao mirante sem infraestrutura pública da vista da praia da Lagoinha do Norte.

Parte do percurso oficial do Caminho Brasileiro de Santiago de Compostela

# Estrada Jornalista Jaime de Arruda Ramos Ponta das Canas



8,29 hab/ha



Via coletora urbana  
Largura: 6,4 m

40 km/h

## PAISAGEM



paisagem com natureza: Morro do Rapa e Morro da Cachoeira.  
gabarito lado par e ímpar: 2 pavimentos  
trajeto da localidade Ponta das Canas (7,25 hab/ha) até Lagoinha do Norte (8,29 hab/ha) sem alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

largura média da calçada: 1,5 m  
trechos sem calçada  
travessias acessíveis: 0/1  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

ciclorrota

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC  
Sem acesso a trilhas, praias ou mirantes  
Acesso a muitas pousadas (ARM)

# Trechos Rodovia Baldicero Filomeno Ribeirão da Ilha



14,00  
hab/ha

Via coletora  
urbana  
Largura:  
7 m

40  
km/h

## PAISAGEM



paisagem com natureza: Morro do Ribeirão, mar e praias.

gabarito lado par e ímpar: 1 pavimento, predominante sem construções

trajeto da localidade Tapera e Tapera na Base (54,35 hab/ha) até Ribeirão da Ilha (14,00 hab/ha) com alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

largura média da calçada: 1 m  
trechos sem calçada  
travessias acessíveis: 7/12  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Próximo à UC Monumento Natural Municipal da Lagoa do Peri (Lei nº 10.530/2019 com área de 42,71 km<sup>2</sup>, gestão DEPUC/FLORAM, sede da DEPUC)

Sem acesso a trilhas ou mirantes.

Acesso a Praia do Ribeirão da Ilha, a Ponta do Itaqui

Acesso a vários restaurantes e pousadas

# Trechos Rodovia Baldicero Filomeno Ponta da Tapera



0,34  
hab/ha

Via coletora urbana  
Largura:  
6,8 m

40  
km/h

## PAISAGEM



paisagem com natureza: Morro da Boa Vista, mar e praia  
gabarito lado par e ímpar: 1 pavimento, predominante sem construção  
trajeto da localidade Ribeirão da Ilha (14,00 hab/ha) até Ponta da Costeira (0,34 hab/ha) com alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

largura média da calçada: 1 m  
muitos trechos sem calçada  
travessias acessíveis: 0/1  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Próximo à UC Monumento Natural Municipal da Lagoa do Peri (Lei nº 10.530/2019 com área de 42,71 km², gestão DEPUC/FLORAM, sede da DEPUC)

Sem acesso a mirantes  
Acesso a Trilha do Sertão do Ribeirão, a Praia de Fora, a Ponta de Caiacanguçu, Ponta do Museu e a Marina Ribeirão da Ilha

# Trechos Rodovia Baldicero Filomeno Caieira



0,15  
hab/ha

Via coletora urbana  
Largura:  
7,4 m

40  
km/h

## PAISAGEM



paisagem com natureza: morro, mar e praia  
gabarito lado par e ímpar: 1 pavimento, predominante sem construção  
trajeto da localidade Ponta da Tapera (0,34 hab/ha) até Caieira da Barra do Sul (0,15 hab/ha) sem alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

largura média da calçada: 1 m  
muitos trechos sem calçada  
travessias acessíveis: 0/1  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura cicloviária

## TURISMO NATURAL

Próxima a Área de Proteção Ambiental da Baleia Franca (Decreto federal s/nº/2000 com 1560 km² ao longo da costa abrangendo nove municípios) e a UC da Lagoa do Peri.

Sem acesso a mirantes  
Acesso a Trilha de Naufragados, a Praia da Caieira, a Praia do Noberto, a Praia Grande e a Ponta do Sinal.

# Rua Inério Joaquim Da Silva Rio das Pacas



7,59  
hab/ha

Via local urbana  
Largura:  
4,5 m

30  
km/h



\*rua sem saída

## PAISAGEM



paisagem com natureza: morro, enseada do Pântano do Sul e praias  
gabarito lado par e ímpar: 2 pavimentos  
trajeto da localidade do Açores (6,25 hab/ha) até Rio das Pacas (7,59 hab/ha) sem alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

sem calçada  
sem travessias  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Próxima a Área de Proteção Ambiental da Baleia Franca (Decreto federal s/nº/2000 com 1560 km² ao longo da costa abrangendo nove municípios) e a UC da Lagoa do Peri.

Sem acesso a mirantes  
Acesso a Trilha do Saquinho, a Ponta das Pacas, a Praia do Rio das Pacas e a Trilha da Cachoeira do Saquinho.

# Trechos Rodovia Francisco Thomaz dos Santos Pântano do Sul



1,91  
hab/ha

Via coletora urbana  
Largura:  
6,3 m

60  
km/h

## PAISAGEM



paisagem com natureza: Morro do Pântano gabarito lado par e ímpar: 2 pavimentos, predominante sem construções trajeto da localidade da Armação (9,40 hab/ha) até Pântano do Sul (1,91 hab/ha) com alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

sem calçada  
travessias acessíveis: 0/1  
há iluminação pública  
sem sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Acesso à UC Parque Natural Municipal da Lagoinha do Leste (Lei Nº 10.387/2018 com área de 9,19 km<sup>2</sup>, gestão DEPUC/FLORAM)  
Sem acesso a mirantes  
Acesso a Trilha da Lagoinha do Leste e a Praia do Pântano do Sul

# Avenida Prefeito Acácio Garibaldi São Thiago Praia da Joaquina



\*rua sem saída, com rótula no final

6,85  
hab/ha

Via local  
urbana  
Largura:  
7,6 m

30  
km/h

## PAISAGEM



paisagem com natureza: morro, dunas e praia.  
gabarito lado par e ímpar: 4 pavimentos, predomi-  
nante sem construções  
trajeto da localidade da Dunas da Lagoa (14,99  
hab/ha) até Praia da Joaquina (6,85 hab/ha) com al-  
teração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

largura média da calçada: 1,5 m  
muitos trechos sem calçada  
sem travessias  
há iluminação pública  
sem sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura cicloviária

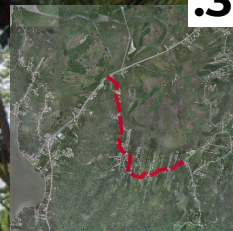
## TURISMO NATURAL

Acesso à UC Parque Natural  
Municipal das Dunas da Lagoa  
da Conceição (Lei Municipal  
10.388/2018 com área de 7,19 km<sup>2</sup>,  
DEPUC/FLORAM)

Sem acesso a trilhas  
Acesso a Praia da Joaquina, ao  
mirante natural das Dunas da  
Joaquina e ao Parque Natural  
Municipal das Dunas da Lagoa da  
Conceição



# Estrada Intendente Antônio Damasco Ratones e Vargem pequena



0,87  
hab/ha

Via coletora urbana  
Largura:  
m

40  
km/h

## PAISAGEM



paisagem com natureza: morro.  
gabarito lado par e ímpar: 2 pavimentos.  
trajeto da localidade SC 401 (35,63 hab/ha) até Ratones (0,87 hab/ha) com alteração significativa na densidade das localidades.

## PEDESTRE

largura média da calçada: 1,5 m  
trechos sem calçada  
sem travessias  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

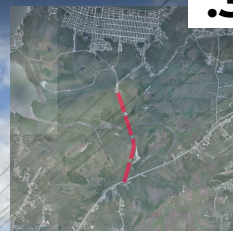
## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC  
Sem acesso a praias ou mirantes  
Acesso a Trilha da Lagoa Via Ratones

# Rodovia Jornalista Maurício Sirotski Sobrinho SC-402 Jurerê



0,12  
hab/ha

Via trânsito  
rápido  
Largura:  
6,4 m

80  
km/h

## PAISAGEM



paisagem com natureza: Rio do Ratores e pântano  
gabarito lado par e ímpar: predominante sem  
construções  
trajeto não muda de localidade (SC 402)

## PEDESTRE

sem calçada  
sem travessias  
sem iluminação pública  
sem sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Acesso á UC Estação Ecológica  
de Carijós (Decreto nº 94.656/1987  
com 7,59 km<sup>2</sup>)  
Sem acesso a trilhas  
Acesso aos manguezais do Ratores  
e do Saco Grande

# Rodovia Francisco Arcanjo Grillo SC-400 Daniela

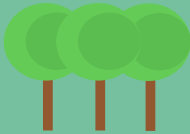


0,0  
hab/ha

Via de trânsito rápido  
Largura:  
6,8 m

80  
km/h

**PAISAGEM**  
paisagem com natureza: pântano e planície  
gabarito lado par e ímpar: sem construções  
trajeto não muda de localidade (SC 400)

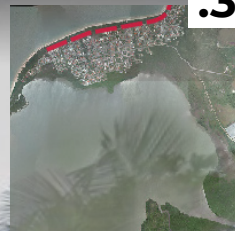


**PEDESTRE**  
sem calçada  
sem travessias  
há iluminação pública  
sem sombreamento na via

**BICICLETA**  
sem infraestrutura ciclovária

**TURISMO NATURAL**  
Acesso á UC Estação Ecológica de Carijós (Decreto nº 94.656/1987 com 7,59 km²)  
Sem acesso a praias, trilhas ou mirantes  
Pontencial turístico futuro com a construção do Parque de Jureré

# Recanto dos Girassóis do Campo Daniela



6,40  
hab/ha

Via local  
urbana  
Largura:  
10,4 m

30  
km/h



\*estacionamento, trajeto sem continuidade

## PAISAGEM



paisagem com natureza: restinga (lado par)  
gabarito lado ímpar: 2 pavimentos  
gabarito lado par: sem construções  
trajeto não muda de localidade (Daniela)

## PEDESTRE

largura média da calçada: 2,5 m  
trechos sem calçada  
sem travessias  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Acesso à UC Estação Ecológica de Carijós (Decreto nº 94.656/1987 com 7,59 km<sup>2</sup>)

Sem acesso a mirantes  
Acesso à Praia da Daniela, Praia da Ponta Grossa e a Trilha da Daniela para a Praia do Forte

# Avenida dos Búzios Jurerê



5,95  
hab/ha



Via coletora urbana  
Largura:  
8 m

40  
km/h

## PAISAGEM



arborização urbana: árvores de porte pequeno e médio  
distância média entre as árvores: 8 m  
árvores no canteiro central e na calçada

## PEDESTRE

largura média da calçada: 2,5 m  
trechos sem calçada  
travessias acessíveis: 2/24  
há iluminação pública  
há sombreamento na via

## BICICLETA

sem infraestrutura ciclovária

## TURISMO NATURAL

Não se encontra próxima a uma UC  
Sem acesso a trilhas e mirantes  
Acesso à Praia de Jurerê

# ANEXOS

Segundo Manual Técnico de Arborização Urbana da Prefeitura de São Paulo e o Manual Calçada Certa da Prefeitura de Florianópolis, calçadas com largura inferior a 1,90 m não deveriam ter plantio de árvores, pois as dimensões mínimas livres no passeio são: 1,2 m de largura e 2,1 m de altura. E 70 cm de largura mínima para a faixa de serviço, sendo 90 cm indicado para plantio de árvores de maior porte (MANUAL, 2019).

Para o plantio de árvores em Florianópolis, a FLORAM recomenda seguir o Manual de Arborização Urbana de São Paulo:

Largura do passeio (m)	Largura mínima do canteiro (m) *B	Área mínima do canteiro (m <sup>2</sup> ) *C	DAP *A máximo (m)
Menor que 1,90	Não é recomendado o plantio		
1,90 a 2,09	0,60	0,60	Até 0,50
2,10 a 2,39	0,80	0,80	Até 0,70
2,40 a 2,79	1,00	1,20	Até 0,90
Maior que 2,80	1,40	2,00	Ate 1,20

Fonte: PREFEITURA, c2017.

\*A DAP: Diâmetro à Altura do Peito (1,30m) da árvore adulta;

\*B Largura mínima: valores indicados considerando a fase adulta da árvore, quando esta atingir seu desenvolvimento pleno (DAP máximo), de modo que exista espaçamento entre tronco e piso impermeável;

\*C Área mínima do canteiro: no momento do plantio o canteiro não poderá ser menor que 0,60 x 0,60 m, devendo aumentar proporcionalmente ao crescimento da árvore, mantendo sempre uma área permeável adequada no entorno do tronco. Na impossibilidade de executar canteiros quadrados ou circulares, poderão ser obtidos os valores indicados de área mínima em canteiros retangulares.

**Tabela 03:** Distanciamento (m) do local de plantio em relação aos equipamentos e mobiliários urbanos

Distância mínima em relação à:	Porte da árvore		
	Pequeno Coluna 1	Médio Coluna 2	Grande Coluna 3
Esquina (referenciada ao ponto de encontro dos alinhamentos dos lotes da quadra em que se situa)	5,00	5,00	5,00
Postes	2,00	3,00	3,00
Placas de sinalização	(1)	(1)	(1)
Equipamentos de segurança (hidrantes)	1,00	2,00	3,00
Instalações subterrâneas (gás, água, energia, telecomunicações, esgoto, tubulação de águas pluviais)	1,00	2,00	2,00
Mobiliário urbano (bancas, cabines, guaritas, telefones)	2,00	2,00	3,00
Galerias	1,00	1,00	1,00
Caixas de inspeção (boca de lobo, boca de leão, poço de visita, bueiros, caixas de passagem)	2,00	2,00	2,00
Guia rebaixada, gárgula, borda de faixa de pedestre, acesso de pedestre à edificação.	1,00	1,00	2,00
Transformadores	3,00	4,00	5,00
Espécies arbóreas	5,00 (2)	8,00 (2)	12,00 (2)

(1) Não obstruir a visão da placa.

(2) Caso as espécies arbóreas sejam de portes distintos, deverá ser adotada a média aritmética das distâncias. Tabela adaptada do Manual Técnico de Arborização Urbana (Portaria Intersecretarial 05/SMMA-SIS/02)

# REFERÊNCIAS

GEHL, J et al. *New City Life*. Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006.

GEHL, J. *Cidades para Pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.

MANUAL Calçada Certa. PMF, IPUF, 2019. Disponível em: <http://www.pmf.sc.gov.br/entidades/ipuf/index.php?cms=calcada+certa&menu=0>. Acesso: 17/12/2020.

OBSERVA Observatório de áreas protegidas, 2019. Disponível: <https://observa.ufsc.br/>. Acesso em: 11/11/20.

PREFEITURA de São Paulo, Manual Técnico de Arborização Urbana, c2017. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio\\_ambiente/publicacoes\\_svma/index.php?p=188452](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/publicacoes_svma/index.php?p=188452). Acesso: 17/12/2020.

TABELA de Limites de Ocupação Anexo F01 do Plano Diretor de Florianópolis, Lei Complementar nº482/2014, Plano Diretor de Florianópolis, 2014. Disponível em: <http://planodiretorflorianopolis.webflow.io/>. Acesso: 17/12/2020.

UCB, Infraestruturas Provisórias para a Mobilidade Ativa, 2020. Disponível em: <https://uniaodeciclistas.org.br/biblioteca/infraestruturas-provisorias-para-a-mobilidade-ativa-medidas-de-ciclomobilidade-para-adaptar-as-ruas-no-combate-a-pandemia/>. Acesso: 17/12/2020.

Todas as medidas foram feitas através de ortofoto e google maps.