



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA - UFSC
ARQUITETURA E URBANISMO
SEMESTRE 2022.1
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

VIVÊNCIA ATIVA NA CIDADE:

EM BUSCA DE CAMINHOS PARA UMA MELHOR FRUIÇÃO
DOS ESPAÇOS PÚBLICOS CENTRAIS DE FLORIANÓPOLIS

Aluno: Vitor Carlos Silva Nicolau
Orientador: Prof. Francisco Antônio C. Ferreira

AGRADECIMENTOS

À minha **família** que sempre me apoiou e deu suporte durante todo o período de graduação.

Ao **Filype Góss** pelo suporte e paciência principalmente na reta final do meu trabalho de conclusão de curso.

Ao meu orientador, professor **Francisco Antônio Carneiro Ferreira**, por toda a trajetória de estudo da área do presente TCC e ensinamentos desde a disciplina de Planejamento Urbano no ano de 2020.

Ao grupo do projeto de extensão **Coqueiros-Luz**, pelo apoio tanto de conteúdo como de ensinamentos e experiências.

Aos professores **Maíra Longhinotti Felipe** por me ajudar à abrir os olhos para pontos importantes na disciplina de Psicologia Ambiental e Relações Pessoa-Ambiente e **José Ripper Kós** pela participação em minha pré-banca.

À arquiteta **Rita Castel'Branco**, pela sua participação nas palestras da disciplina optativa de Planejamento Urbano.

RESUMO

O presente trabalho de conclusão de curso trata-se de um estudo de requalificação urbana e objetivou compreender a área central de Florianópolis, bem como a criação de um circuito histórico-cultural-ambiental dentro desta região. Portanto, foi utilizado o conceito de espaços de ancoragem, ou seja, áreas com algum tipo de importância e/ou significado, para a realização de análises e escolha de um trajeto para desenvolver uma requalificação urbana no âmbito da mobilidade, ambiental, cultural e histórico. Além de mudanças urbanísticas em áreas já consolidadas, o presente trabalho propõe a inserção de dois terminais de transporte marítimos para pedestres e ciclistas com o objetivo de auxiliar na mobilidade de pessoas entre o continente e a ilha e, desse modo, diminuir a utilização de automóveis individuais na região central de Florianópolis e exercitar o transporte marítimo na ilha para fomentar mais projetos de mobilidade marítima na região. O estudo foi desenvolvido em conjunto com o projeto de extensão Coqueiros-Luz do grupo GIPEDU da Universidade Federal de Santa Catarina e as associações Amigos do Parque da Luz e Pró-Coqueiros.

Palavras-chave: Urbanismo, Requalificação, Visão Sistêmica, Pesquisa-ação

Tema: Requalificação Urbana

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
1. LOCALIZAÇÃO	1
2. MOTIVAÇÃO	2
3. OBJETIVOS	2
4. CONCEITOS	3
4.1 ESPAÇOS DE ANCORAGEM	3
4.2 VIVÊNCIA	4
5. METODOLOGIA	4
6. HISTÓRICO DE FLORIANÓPOLIS	5 - 6
7. ANÁLISE DOS ESPAÇOS DE ANCORAGEM	7
7.1 ESPAÇOS DE ANCORAGEM DA ILHA	7
7.1.1 UNIDADE DE VIZINHANÇA DA PONTE HERCÍLIO LUZ	7
7.1.2 CABECEIRAS DAS PONTES COLOMBO SALLES E PEDRO IVO	8
7.1.3 TERMINAL DE INTEGRAÇÃO DO CENTRO (TICEN)	8
7.1.4 ETE E CENTRO DE EVENTOS	9
7.1.5 PRAÇA XV DE NOVEMBRO E ARREDORES	9
7.1.6 CENTRO COMERCIAL	10
7.1.7 EIXO HISTÓRICO MERCADO PÚBLICO E PARQUE DA LUZ	10
7.1.8 ACESSO AO CENTRO (AV. OTHON GAMA D'EÇA E OSMAR CUNHA) E CONEXÃO COM O PARQUE DA LUZ (AV. RIO BRANCO)	11
7.2 ESPAÇOS DE ANCORAGEM CONTINENTE	11
7.2.1 PARAÍSO DOS CACHORROS	11
7.2.2 PONTA DO ATALIBA	12
7.2.3 MANGUEZAL	12
7.2.4 PARQUE DE COQUEIROS E IFSC	13
7.2.5 CABECEIRAS DA PONTE PEDRO IVO, COLOMBO SALLES E HERCÍLIO LUZ	13
8. REFERÊNCIAS URBANÍSTICAS	14
8.1 GRENOBLE - FR	14
8.2 LISBOA - PT	15
8.3 ANÁLISE DAS PROPOSTAS DE CONCURSO PARA UMA PORÇÃO CENTRAL DA ÁREA DE ESTUDO	16
8.3.1 PROJETO PRIMEIRO COLOCADO	16
8.3.2 PROJETO SEGUNDO COLOCADO	16
8.3.3 PROJETO TERCEIRO COLOCADO	16
9. DIRETRIZES	17
10. CIRCUITO HISTÓRICO-CULTURAL-AMBIENTAL	18
11. MASTER PLAN	19
11.1 ZONEAMENTO ATUAL	19
11.2 ÁREAS COM MODIFICAÇÕES	19
12. DESENHO URBANO	20
12.1 MOBILIDADE E ÁREAS VERDES	20
12.2 PROPOSTAS À ÁREA CENTRAL DA ILHA	21
12.2.1 PROPOSTA 01	21
12.2.2 PROPOSTA 02	22
12.2.2.1 MAPA DE FLUXOS VIÁRIOS	23
12.2.3 QUADRO COMPARATIVO	24
12.3 PROPOSTA CONTINENTE	24
13. TERMINAIS DE TRANSPORTE MARÍTIMOS	25
14. IMAGENS DAS PROPOSTAS	26
15. PERFIS DAS VIAS DO CIRCUITO HISTÓRICO-CULTURAL-AMBIENTAL	27
15.1 RUA FRANCISCO TOLENTINO	27
15.2 RUA CONSELHEIRO MAFRA	27
15.3 ALAMEDA KONDOR E RUA JORNALISTA A. CHATEAUBRIAND	28
15.4 PONTE HERCÍLIO LUZ	28
15.5 RUA FÚLVIO ADULCCI	29
15.6 RUA QUARTOZE E JULHO E AV. CLÁUDIO A. BARBOSA	29
15.7 RUA QUARTOZE E JULHO E AV. CLÁUDIO A. BARBOSA PARTE 2	30
15.8 RUA CAP. EUCLÍDES DE SOUZA E AV. ENG. MAX DE SOUZA	30
ESCLARECIMENTOS FINAIS	31
BIBLIOGRAFIAS	31

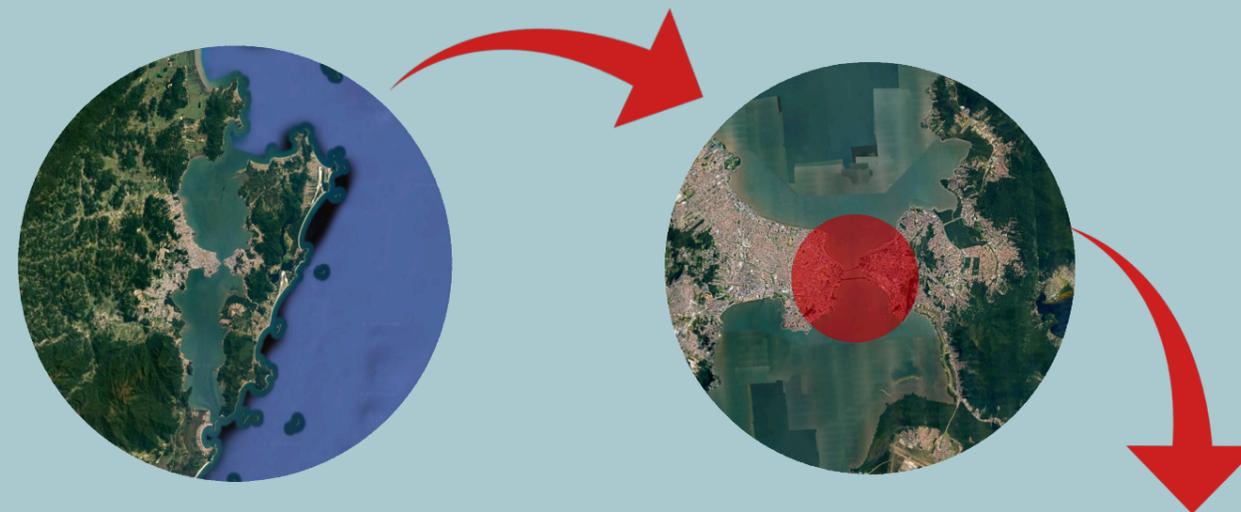
INTRODUÇÃO

A massiva e crescente utilização de automóveis individuais nos centros urbanos é uma realidade cada vez mais presente nas cidades brasileiras, esse fato não deixa de ser efetivo na cidade de Florianópolis. A capital de Santa Catarina está presenciando um grande aumento anual da utilização de automóveis e conseqüentemente um crescimento nos congestionamentos e problemas envolvendo a mobilidade dentro da Ilha de Santa Catarina. Este trabalho de conclusão de curso visa o estudo da área central da cidade de Florianópolis para a implementação de um circuito histórico-cultural-ambiental e requalificação da malha urbana. Para a análise e compreensão da região foi utilizado o conceito de espaços de ancoragem para ajudar na separação e entendimento da utilização das áreas.

O objetivo com este trabalho é fomentar requalificações urbanas com a finalidade de promover a mobilidade ativa na região e conseqüentemente resgatar a importância histórica e cultural, além da diminuição da utilização de automóveis no perímetro central de Florianópolis. O estudo foi desenvolvido em conjunto com o projeto de extensão Coqueiros-Luz do Grupo Interdisciplinar de Pesquisa em Ecologia e Desenho Urbano - GIPEDU, da Universidade Federal de Santa Catarina, com o apoio das associações Amigos do Parque da Luz e Pró-Coqueiros. A intenção foi estudar a implantação de um circuito de vivência com base em um trajeto circular que engloba o Parque da Luz e o Parque de Coqueiros realizando a conexão do pedestre e ciclista com a cidade, história, cultura e natureza.

1. LOCALIZAÇÃO

A área de estudo localiza-se no estado de Santa Catarina na região central da cidade de Florianópolis e em suas bordas da região continental.



Mapa localização da área de estudo
Fonte: Google Earth

2. MOTIVAÇÃO

A motivação para este trabalho de conclusão de curso surge das experiências de vivência do autor entre os anos de 2020 a 2022 na região central de Florianópolis. Muitos percalços em relação à conexão pessoas-história/cultura e a dificuldade de locomoção dos pedestres foram notados logo no início da vivência do autor nesta região. Percalços esses que contribuem para uma decrescente qualidade de vida dos moradores e visitantes desta área. Dito isto, fica claro que a motivação para o desenvolvimento desse projeto cresceu de uma necessidade de alavancar a qualidade da vivência dos usuários e reivindicar os direitos dos pedestres para um melhor aproveitamento dos atributos histórico-culturais e naturais que a área oferece. Além dessa motivação, este trabalho pretendeu dialogar com a Associação dos Amigos do Parque da Luz e a Associação Pró-Coqueiros.

3. OBJETIVOS

O presente trabalho tem como objetivo geral alavancar os atributos naturais, culturais e históricos que a área de estudo possui, gerando uma maior conexão entre as pessoas e a cidade, além de reviver a memória do lugar e consequentemente um aumento da qualidade de vida de seus usuários.

O ponto focal deste trabalho é a análise da área central da cidade de Florianópolis para a elaboração de um percurso circular dentro dessa região, promovendo uma maior conexão entre os seus usuários e o ambiente físico, histórico e cultural ao seu redor, além de proporcionar uma melhor caminhabilidade para os pedestres e um percurso mais prazeroso para os ciclistas. Ao final do trabalho é esperado o desenvolvimento de propostas de requalificação urbana para a área, assim como o lançamento de um estudo de dois terminais de transporte marítimo ligando o continente com a Ilha de Santa Catarina.

A ideia deste percurso circular surgiu com a necessidade da ligação entre os Parques de Coqueiros e Luz. Inclusive, essa pesquisa se desenvolve em conjunto com as associações dos parques, são elas: Amigos do Parque da Luz e Pró-Coqueiros.

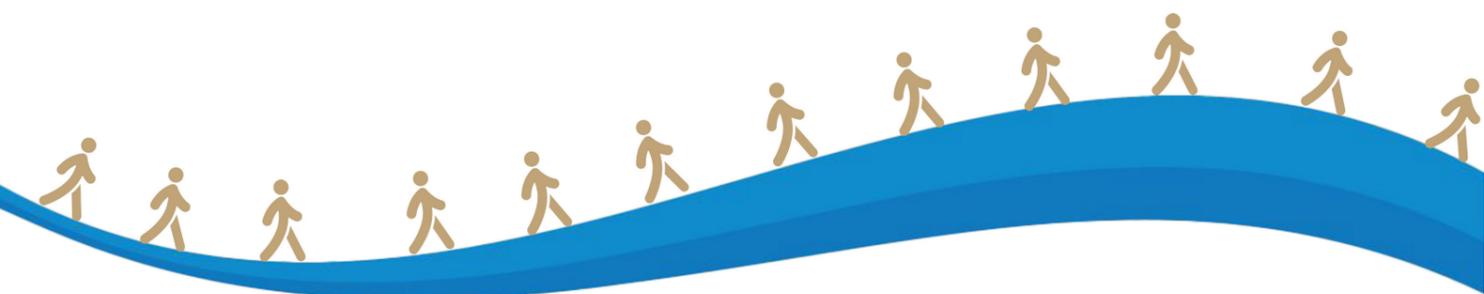


Diagrama da visão sistêmica do desenvolvimento urbano
Fonte: Autoral

4. CONCEITOS

Para o desenvolvimento das análises e propostas foram utilizados 2 conceitos principais: Espaços de Ancoragem e Vivência.

4.1. ESPAÇOS DE ANCORAGEM

Segundo Pesavento (2007), locais que trazem consigo memória ou algum tipo de importância podem ser considerados pontos de ancoragem para um indivíduo ou grupo de indivíduos.

Além de possuir um valor histórico-cultural, a região analisada possui riquezas naturais muito presentes. O objetivo é realçar essas características e facilitar a caminhabilidade do pedestre e do ciclista entre esses pontos. Através da ligação dessa região vai ser possível aumentar a qualidade da experiência dos usuários e conseqüentemente haverá uma diminuição na utilização de automóveis na área em questão.

A área analisada no presente trabalho foi dividida em 13 espaços de ancoragem e análise, 8 espaços localizados na ilha e 5 espaços no continente.



Mapa dos Espaços de ancoragem da ilha
Fonte: Google Earth

- 1 - Unidade de vizinhança da Ponte Hercílio Luz
- 2 - Cabeceiras das Pontes Colombo Salles e Pedro Ivo
- 3 - Terminal de Integração do Centro (TICEN)
- 4 - ETE e o Centro de Eventos
- 5 - Praça XV de Novembro e Arredores
- 6 - Centro Comercial
- 7 - Eixo Histórico Mercado Público e Parque da Luz
- 8 - Acesso ao Centro (Av. Othon Gama D'Eça e Osmar Cunha) e Conexão com o Parque da Luz (Av. Rio Branco)



Mapa dos Espaços de ancoragem do continente
Fonte: Google Earth

- 1 - Paraíso dos Cachorros
- 2 - Ponta Ataliba
- 3 - Manguezal
- 4 - Parque de Coqueiros e IFSC
- 5 - Cabeceiras das Pontes Pedro Ivo, Colombo Salles e Hercílio Luz

4.2. VIVÊNCIA

A vivência é um dos conceitos principais para a realização do presente trabalho e surgiu da necessidade de instaurar um novo modo de pensar o centro urbano. Para Gehl (1936), o experimentar a cidade e seus vários componentes é um exercício muito rico e estimulante e deve ser cultivado. O presente projeto tendeciona a pesquisa e análise da área central de Florianópolis, continente e ilha, para propor uma série de mudanças com o objetivo de ajudar os usuários a terem uma melhor experiência em viver a cidade.

“Através da observação, do ouvir e experimentar os outros, juntamos informações sobre as pessoas e a sociedade em torno de nós. É um princípio.

Experimentar a vida na cidade é também um entretenimento estimulante e divertido. As cenas mudam a cada minuto. Há muito a se ver: comportamentos, rostos, cores e sentimentos. E essas experiências estão relacionadas a um dos mais importantes temas da vida humana: as pessoas.”

(GEHL, 1936, Cidade para as pessoas, 2015, p.23)

Através de mudanças no âmbito urbano na região, essa pesquisa possui o objetivo de maximizar a experiência pessoa-ambiente e reivindicar a cultura, história e belezas naturais que a região possui e que foram abandonadas através do tempo.

A partir de uma vivência mais saudável com o centro urbano de Florianópolis, os usuários poderão ter uma melhor compreensão do espaço e de sua importância para a cultura e história.

5. METODOLOGIA

A metodologia de pesquisa-ação parte da autorreflexão coletiva de um grupo de pessoas sobre uma causa específica. As pesquisas para o presente trabalho foram desenvolvidas em conjunto com o grupo de extensão Coqueiros-Luz dentro do Grupo Interdisciplinar de Pesquisa em Ecologia e Desenho Urbano (GIPEDU) na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Essa aliança foi concebida pelos diversos benefícios que são possíveis com a conexão da graduação com o projeto de extensão. A partir do momento que o aluno participa de uma ferramenta tão poderosa como um grupo de pessoas com objetivos em comum, há uma crescente chance de um trabalho de conclusão de curso com maior profundidade de pesquisas sobre o tema.

“Pesquisa-ação é uma forma de investigação baseada em uma autorreflexão coletiva empreendida pelos participantes de um grupo social de maneira a melhorar a racionalidade e a justiça de suas próprias práticas sociais e educacionais, como também o seu entendimento dessas práticas e de situações onde essas práticas acontecem. A abordagem é de uma pesquisa-ação apenas quando ela é colaborativa...” (KEMMIS e MC TAGGART,1988, apud Elia e Sampaio, 2001, p.248)

O trabalho foi desenvolvido a partir das discussões coletivas e de uma abordagem sistêmica concebida em função da priorização das inter-relações e da dinâmica dos sistemas urbanos, a partir das quatro dimensões do desenvolvimento sustentável - ambiente, cultura, economia e política - com o objetivo de entender como conformam-se padrões de uso (comportamento) e de ocupação do espaço público, como aqueles observados na unidade espacial de estudo. Assim foi possível desenvolver análises profundas que poderão ser utilizadas para criar soluções criativas para diversos problemas.

Demarcada a importância da conexão da graduação com pesquisas de projetos de extensão, é pertinente salientar a relevância da curricularização do projeto de extensão nas universidades com o objetivo de enriquecimento do conhecimento.

6. HISTÓRICO DA UNIDADE ESPACIAL DE ESTUDO

A ocupação do litoral de Santa Catarina está diretamente conectado ao plano de expansão territorial português no Brasil e à navegação no Atlântico Sul (figura abaixo). Com as ocupações, muitas disputas começaram a ser travadas entre portugueses e espanhóis quanto a linha divisória definida no Tratado de Tordesilhas em 1494.

O município de Florianópolis e sua região metropolitana possuem uma história de ocupação muito rica que data desde o período pré-colombiano há 5.700 anos. Este acervo histórico é composto por inscrições rupestres, oficinas líticas e montes de conchas (sambaquis), encontrados em diferentes regiões de Florianópolis e litoral próximos.



Mapa Período Colonial: território português (séc. XVI)
Fonte: Sephan/Ipuf – 2006

Com a decorrência das navegações no Atlântico Sul com o destino à bacia do Rio da Prata, ao pacífico e ao estreito de Magalhães, a atual conhecida Ilha de Santa Catarina foi muito procurada pelo fato de possuir ótimo porto natural, que favorecia o abastecimento das expedições européias. Em 17 de fevereiro de 1673 foram fundadas as povoações de Nossa Senhora do Desterro, atual Florianópolis (figura abaixo).



Mapa Divisão Tratado de Tordesilhas
Fonte: Sephan/Ipuf – 2006

O Desterro foi sede da capitania desde o século XVIII e foram construídas as primeiras edificações oficiais, tais como a Igreja Matriz, o Palácio do Governador e a Casa de Câmara e Cadeia, todas localizadas no atual Centro de Florianópolis, local de início dos povoados (Figura abaixo). No século XVIII a região possuía uma economia de subsistência, baseada na pesca e no cultivo. Desterro também se destacava pela caça às baleias, com o objetivo da extração do óleo.



Mapa Ocupação do território no período colonial (séc. XVIII)
 Fonte: Sephan/Ipuf – 2006

O Desterro se tornou uma cidade em 1823 logo após a independência do Brasil (1822), e foi a partir de 1845 com a visita do imperador D. Pedro II que trouxe melhorias urbanas para a cidade. No final do século XIX foi presenciada uma grande evolução da navegação e comércio e como consequência, o Porto de Desterro passou a possuir uma grande importância no estado.

Com o fortalecimento da cidade como capital, Desterro recebeu muitas melhorias urbanas, tais como: instalação de rede de energia elétrica (1900), sistema de abastecimento de água (1909) com captação de esgoto e dentre outros. Um marco importante foi a construção da Ponte Hercílio

Luz em 1926 que trouxe facilidade de acesso à Ilha de Santa Catarina. Este novo modo de acesso trouxe muitas melhorias urbanas e instalações de equipamentos públicos.

Uma grande mudança urbana tomou lugar na década de 60 com o grande adensamento populacional e verticalização, principalmente das áreas centrais. Essa mudança substituiu as residências unifamiliares por edifícios multifamiliares e foi a partir desse período que começou a ocupação dos morros e encostas, criando comunidades de pessoas com baixa renda.

Ponto forte que deu visibilidade à cidade de Florianópolis foi a execução do Aterro da Baía Sul entre os anos de 1972 e 1974, com o objetivo de construir de uma nova ponte e da via Beira Mar Norte. A partir desse momento, a cidade recebeu um grande impulso turístico tanto nacional como internacional, que se refletiu na economia da região. No final do século XX, Florianópolis tornou-se um dos principais pólos turísticos do Mercosul e com isso muitas mudanças urbanísticas tomaram lugar, transformando a paisagem da cidade.

A região utilizada para estudo e aplicação do presente projeto é uma das áreas mais importantes no requisito histórico-cultural da Ilha de Santa Catarina. A área central de Florianópolis foi berço do crescimento e desenvolvimento do povoamento da atual capital de Santa Catarina, além de possuir grande parte das antigas construções que ainda sobrevivem após o crescimento populacional e as mudanças urbanísticas.

Em muitos casos, essas mudanças ocorreram de forma irregular e descontrolada, sem respeitar os patrimônios arquitetônicos e urbanísticos. Esse desrespeito à história e cultura regional foi fator decisivo para a produção desse projeto, que visa um realce à vivência da totalidade da história e cultura e reivindicação dos direitos dos pedestres ao centro de Florianópolis.

7. ANÁLISE DOS ESPAÇOS DE ANCORAGEM

Para entender a dinâmica do setor central de Florianópolis e ajudar a escolher um percurso de intervenção urbanística, foram identificados 13 espaços de ancoragens. Esses pontos são regiões demarcadas por características em comum e, deste modo, podem ser analisados e catalogados para melhor entendimento do espaço físico e de sua utilização pelos usuários rotineiros. Ao total são 5 espaços de ancoragem localizados na parte continental e 8 espaços de ancoragem localizados na Ilha de Santa Catarina. Segundo Pesavento (2007), locais que trazem consigo memória ou algum tipo de importância podem ser considerados espaços de ancoragem para um indivíduo ou grupo de indivíduos.

7.1 ESPAÇOS DE ANCORAGEM DA ILHA

Os 8 espaços de ancoragem da ilha compreendem: Unidade de vizinhança da Ponte Hercílio Luz, cabeceiras das Pontes Colombo Salles e Pedro Ivo, TICEN, ETE e Centro de Eventos, Praça XV de Novembro, Centro Comercial, Eixo Histórico Mercado Público e Parque da Luz e Acesso principal ao centro (Av. Othon Gama D'Eça e Osmar Cunha) e conexões com o Parque da Luz (Av. Rio Branco).



7.1.1 UNIDADE DE VIZINHANÇA DA PONTE HERCÍLIO LUZ



Espaço de ancoragem da unidade de vizinhança da ponte Hercílio Luz
Fonte: Google Earth – 2022

Essa região de estudo é caracterizada pela presença da chegada/saída de pessoas e automóveis pela Ponte Hercílio Luz, marco histórico-cultural da cidade de Florianópolis. Além desse grande fluxo diário de pedestres, ciclistas e automóveis a área possui o Parque da Luz, local densamente arborizado que possui alguns equipamentos de utilização pública, tais como: academia ao ar livre, playground, estacionamento, bar e espaço pet. O Parque da Luz possui uma associação de moradores locais chamada Amigos do Parque da Luz com o objetivo de organização e manutenção do espaço.

Após a reinauguração da abertura da ponte em 2020, o parque ganhou mais atenção entre a população e turistas, recebendo algumas reformas e alterações na infraestrutura urbana como, por exemplo, ciclofaixas que se conectam com a ponte. Essa região realiza conexões entre o continente com o centro comercial/histórico e o continente e a avenida Beira Mar. Essas conexões são muito importantes de um ponto de vista de mobilidade urbana e fluxo de pessoas.

A região foi escolhida como ponto de ancoragem pela sua importância histórico-cultural e sua localização estratégica na mobilidade urbanística atual.

7.1.2 CABECEIRAS DAS PONTES COLOMBO SALLES E PEDRO IVO



Espaço de ancoragem das cabeceiras das Pontes Pedro Ivo e Colombo Sales
Fonte: Google Earth – 2022

Essa região foi escolhida como espaço de ancoragem pela sua forte importância na mobilidade urbana da Ilha de Santa Catarina. Pelas duas pontes atuais é feita toda a entrada e saída de insumos, resíduos e pessoas diariamente de toda Ilha de Santa Catarina, localizadas em área de aterro. Além das pontes, a área também possui a Rodoviária Municipal Santa Rita de Florianópolis, ponto estratégico facilitando a chegada e saída de ônibus nacionais e internacionais da ilha.

A área é fortemente movimentada com alto fluxo de automóveis diariamente, gerando engarrafamentos com muita facilidade durante horários de picos pela manhã e no final da tarde.



Espaço de ancoragem das cabeceiras das Pontes Pedro Ivo e Colombo Sales
Fonte: NSC Total– 2021

7.1.3 TERMINAL DE INTEGRAÇÃO DO CENTRO (TICEN)



Espaço de ancoragem do terminal de integração do centro (TICEN)
Fonte: Google Earth – 2022

Essa região foi escolhida como espaço de ancoragem pela sua grande importância de conectividade urbana na área metropolitana de Florianópolis pelo transporte público. A área localizada no aterro possui o maior terminal de ônibus da cidade de Florianópolis que conecta toda a região de Florianópolis com os municípios no entorno, ou seja, municípios como São José, Palhoça e Biguaçu.

O terminal possui um alto fluxo de pessoas das 6 às 20 horas. Este horário e o fluxo de usuários se devem ao alto nível comercial da área ao redor do TICEN. Há a presença de um grande estacionamento com pouca utilização ao lado do terminal, formando um grande espaço ocioso com uma grande potencialidade de possuir uma outra função. Essa grande área institucional-comunitária possui poucos equipamentos públicos de suporte ao pedestre e ao ciclista, além da pouca de arborização. Outra característica é a forte presença de comércio ambulante dentro e fora do terminal de ônibus. Importante ressaltar que durante o período noturno com a pouca presença da população na área é criada uma certa sensação de insegurança na área.

7.1.4 ETE E CENTRO DE EVENTOS



Espaço de ancoragem da ETE e Centro de Eventos
Fonte: Google Earth – 2022

Essa região foi escolhida como espaço de ancoragem pela sua localização estratégica na borda d'água e sua grande potencialidade em possuir um terminal de transporte marítimo com uma finalidade de integração ao transporte terrestre. A área possui um grande centro de eventos culturais bem popular e também uma estação de tratamento de esgoto (ETE) da CASAN.

A grande potencialidade dessa área é a presença de uma espaço ocioso entre a estação de tratamento de esgoto e o centro de eventos que poderia ser convertido para uma grande praça urbana com infraestrutura para suportar um terminal de transporte marítimo que faria a ligação Ilha-continente. O potencial dessa área de aproximar as pessoas mais uma vez à borda d'água é imensa, conectando o centro ao mar.



Imagem ETE e Centro de Eventos
Fonte: Google Earth

7.1.5 PRAÇA XV DE NOVEMBRO E ARREDORES



Espaço de ancoragem da Praça XV de Novembro e arredores
Fonte: Google Earth - 2022

Essa região foi escolhida como espaço de ancoragem pela sua grande importância histórica-cultural para Florianópolis e sua alta atratividade turística. A Praça XV de Novembro é um local histórico e marca o ponto de início das primeiras construções arquitetônicas da Ilha de Santa Catarina, atualmente é um espaço com muitos edifícios históricos, museus e locais de muita cultura.

Essa região possui uma predominância de utilização entre o período matutino e vespertino, porém, de quinta-feira a sábado há bastante movimentação de pessoas durante o período noturno devido à presença de bares e restaurantes ao longo da Avenida Hercílio Luz.



Fotos Praça XV de Novembro
Fonte: Acervo pessoal

7.1.6 CENTRO COMERCIAL



Espaço de ancoragem do centro comercial
Fonte: Google Earth – 2022

Essa região foi escolhida como espaço de ancoragem pela sua alta rotatividade e fluxo de usuários, forte presença do comércio e grande quantidade de edifícios históricos. O centro comercial de Florianópolis oferece diversos serviços à população e possui um grande fluxo de pessoas diariamente. Parte das ruas são abertas apenas para pedestres nas áreas mais próximas à Praça XV de Novembro, contribuindo para uma alta densidade de usuários.

Nessa região se encontra o Mercado Público de Florianópolis, um dos pontos turísticos-históricos mais visitados da Ilha de Santa Catarina. Outros pontos importantes como o Largo da Alfândega, Igreja São Francisco, biblioteca municipal de Florianópolis compõem essa região.

Área com poucas ciclofaixas e equipamentos urbanos de apoio ao pedestre e ciclista. Além das dificuldades de mobilidade, a região possui pouca arborização ao longo de suas vias.

7.1.7 EIXO HISTÓRICO MERCADO PÚBLICO E PARQUE DA LUZ



Espaço de ancoragem da eixo histórico Mercado Público e Parque da Luz
Fonte: Google Earth - 2022

Esse trajeto foi escolhido como espaço de ancoragem pela sua grande potencialidade como circuito histórico-cultural interligando o marco do Mercado Público de Florianópolis com o Parque da Luz e, respectivamente, à ponte Hercílio Luz.

A conexão do Mercado Público com o Parque da Luz pela rua Francisco Tolentino pode trazer diversas oportunidades de interesse turístico, histórico e cultural. A via possui uma largura considerável para o alargamento das calçadas públicas e adição de arborização, assim como ciclofaixas para os ciclistas e equipamentos públicos.



Fotos Rua Francisco Tolentino
Fonte: Google Earth

7.1.8 ACESSO AO CENTRO (AV. OTHON GAMA D'EÇA E OSMAR CUNHA) E CONEXÃO COM O PARQUE DA LUZ (AV. RIO BRANCO)



Espaço de ancoragem do acesso ao centro e conexão com o Parque da Luz
Fonte: Google Earth – 2022

Esse trajeto foi escolhido como espaço de ancoragem pela sua importância na conexão entre 3 pontos, são eles: Av. Beira Mar, Parque da Luz e centro comercial. Essa conexão é de extrema importância de um ponto de vista de mobilidade ativa, ou seja, pedestres e ciclistas. A partir do momento que há uma melhor conexão de ciclofaixas e calçadas a qualidade de locomoção dos usuários aumenta.

Atualmente existe uma ligação de ciclofaixas entre o Parque da Luz e a avenida Beira Mar, porém as demais avenidas não possuem ligação por ciclofaixas, dificultando a mobilidade ativa nesta área. Importante ressaltar que essa região possui um alto fluxo de pedestres, ciclistas e automóveis, além de ser local de diversos serviços e comércios.

7.2 ESPAÇOS DE ANCORAGEM CONTINENTE

Os 5 espaços de ancoragem do continente compreendem: Paraíso dos Cachorros, Ponta do Ataliba, Manguezal, Parque de Coqueiros e IFSC, Cabeceiras das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo e cabeceira da ponte Hercílio Luz.

7.2.1 PARAÍSO DOS CACHORROS



Espaço de ancoragem do Paraíso dos Cachorros
Fonte: Geoprocessamento PMF – 2022

Essa região foi escolhida como espaço de ancoragem pela sua posição estratégica na borda da água e pela sua utilização diária pelos moradores locais. A Praça dos Amigos, conhecida como Paraíso dos Cachorros, é um local muito utilizado pela população local para passear com seus animais de estimação. O acesso à praça é pouco sinalizado e as vias de acesso são localizadas em área residencial com casas e edifícios residenciais.



Fotos Paraíso dos Cachorros
Fonte: Viva Coqueiros

7.2.2 PONTA DO ATALIBA



Espaço de ancoragem da Ponta do Ataliba
Fonte: Geoprocessamento PMF – 2022

Essa região foi escolhida como ponto de ancoragem pela sua posição estratégica na borda da água e entre o manguezal e a Praça dos Amigos. A Ponta do Ataliba possui uma localização privilegiada e poderia ser utilizada como área de preservação e lazer.

Atualmente essa área não possui nenhum tipo de equipamento público e visualmente parece estar abandonada. A maior potencialidade é a conexão deste perímetro com o Paraíso dos cachorros e o Parque de Coqueiros através do prolongamento de uma passarela elevada já existente em frente ao Manguezal.



Fotos Ponta do Ataliba
Fonte: Acervo pessoal

7.2.3 MANGUEZAL



Espaço de ancoragem do Manguezal
Fonte: Geoprocessamento PMF – 2022

Essa região foi escolhida como ponto de ancoragem pela sua grande importância ecológica-ambiental. O manguezal é uma área de preservação e possui uma passarela elevada que contorna um pedaço de sua extensão. Importante ressaltar a sua importância para a educação ambiental, principalmente para crianças.

O prolongamento da passarela elevada até a Ponta do Ataliba beneficiaria a região pois promoveria a ligação do Parque de Coqueiros com a Ponta do Ataliba e conseqüentemente ao Paraíso dos Cachorros.



Fotos do manguezal e passarela elevada
Fonte: SAI

7.2.4 PARQUE DE COQUEIROS E IFSC



Espaço de ancoragem do Parque de Coqueiros e IFSC
Fonte: Geoprocessamento PMF – 2022

Essa região foi escolhida como ponto de ancoragem pela sua alta atratividade de usuários diários e seus equipamentos de lazer e recreação disponíveis. O parque de Coqueiros possui uma localização estratégica e de fácil acesso, além de possuir diversos equipamentos de estar, lazer e recreação, os usuários são de diversas idades e situações sócio-econômicas. O Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC) localiza-se ao lado do parque e possui um alto fluxo de estudantes e educadores diariamente.

A região do Parque de Coqueiros possui uma grande potencialidade de possuir um terminal para transporte marítimo conectando essa borda do continente com o centro comercial localizado na ilha. Essa conexão facilitaria o trajeto em círculo entre o Parque da Luz com o Parque de Coqueiros.



Fotos do Parque de Coqueiros
Fonte: Acervo pessoal

7.2.5 CABECEIRAS DAS PONTES PEDRO IVO, COLOMBO SALLES E HERCÍLIO LUZ



Espaço de ancoragem das cabeceiras das pontes
Fonte: Google Earth – 2022

Essa região foi escolhida pela sua importância na mobilidade urbana atual da cidade de Florianópolis. As pontes Pedro Ivo e Colombo Salles possuem ciclovia para o acesso e saída de ciclistas da Ilha de Santa Catarina, além de serem as principais pontes utilizadas pela maior parte dos automóveis e veículos de grande porte.

A cabeceira da ponte Hercílio Luz na região do continente possui acesso para ciclistas e pedestres, conectando a borda do continente com o Parque da Luz e o centro de Florianópolis. Além das 3 pontes, a área engloba a Capitania dos Portos de Santa Catarina, a polícia federal e o batalhão da polícia militar ambiental.



Fotos das cabeceiras das pontes Pedro Ivo, Colombo Salles e Hercílio Luz
Fonte: NSC Total

8. REFERÊNCIAS URBANÍSTICAS

Para a inspiração e construção do presente trabalho foram utilizadas duas cidades como referências projetuais, são elas: Grenoble, conhecida popularmente como a capital verde da França e a cidade de Lisboa, capital de Portugal.

8.1. GRENOBLE - FR

A cidade de Grenoble é localizada na região Rhône-Alpes, no sudeste da França, encontra-se no sopé de grandes montanhas e entre os rios Drac e Isère. Um dos principais atributos dessa cidade é a sua eficiente infraestrutura urbana que prioriza o pedestre, ciclista e transportes públicos. Através dos últimos anos a metrópole de Grenoble tem investido dinheiro em pesquisas e projetos na área de urbanismo com o intuito de melhorar a qualidade de vida dos seus habitantes e diminuir a poluição emitida por automóveis.



Fotos das bicicletas compartilhadas, Grenoble - FR
Fonte: Metrovelo



Fotos do ponto de ônibus e interior do veículo na cidade de Grenoble - FR
Fonte: Acervo pessoal

Grenoble possui um sistema de transporte público muito eficiente que integra TRAMs (trens urbanos), ônibus e compartilhamento de bicicletas. A cidade é toda interconectada com paradas para ônibus o que facilita a utilização diária em qualquer horário.

Além dos ônibus a cidade possui uma rede de ciclofaixas muito completa o que permite que o ciclista consiga acessar os extremos da cidade sem muito esforço. Em sua malha urbana a cidade possui muitos parques, praças, equipamentos de estar e descanso e equipamentos culturais, fazendo com que a população ativa consiga utilizar diferentes equipamentos e serviços sem a utilização de veículos particulares. Turistas que visitam a região não têm o costume de alugar carros para passeio, pois preferem usar o transporte público ou alugar uma bicicleta.

A cidade possui muitas paradas para alugar bicicletas e patinetes com preços bem razoáveis e planos mensais e anuais, além do diferencial de oferecer planos com preços reduzidos para pessoas com um quadro socioeconômico em instabilidade e também para estudantes de qualquer idade.

Grandes descontos e reduções de tarifas para estudantes no transporte público e nos equipamentos compartilhados de locomoção foram estratégias muito interessantes para Grenoble que possui diversas universidades e uma grande população jovem de estudantes.

8.2. LISBOA - PT

A cidade de Lisboa é localizada na costa de Portugal, rodeada por muitas belezas naturais. A capital possui o plano de ação chamado “Lisboa 2030” que visa a aplicação de várias estratégias para o desenvolvimento de uma cidade comprometida com o futuro. Essa preocupação de Lisboa com temáticas como neutralidade climática, resiliência e inclusão inspirou este presente trabalho de conclusão de curso.



Fotos organização das ciclofaixas Lisboa - PT
Fonte: Skyscrapercity

Na cidade de Lisboa o pagamento do transporte público pode ser efetuado mensalmente com planos especiais para famílias e estudantes,

além de possuir tarifas diferenciadas com o objetivo de incentivar sua utilização dentro da cidade.

A cidade teve a construção de 200 km de ciclovias/ciclofaixas na área metropolitana da capital possibilitando uma maior conexão entre diferentes pontos da cidade e facilitando a mobilidade de ciclistas diariamente.

Além do foco na mobilidade, Lisboa tem planos de requalificação dos espaços públicos com foco na cidade pensada para os pedestres e ciclistas (mobilidade ativa) e não veículos particulares, dessa maneira incentivando uma maior utilização da mobilidade ativa.

Um dos incentivos criados foi o projeto “Lisboa Sem Rodinhas” na área da mobilidade, o qual possui um incentivo para o ensino de crianças a andarem de bicicleta respeitando as leis e normas para poderem ir à escola sem a utilização de veículos privados.



Projeto “Lisboa Sem Rodinhas”
Fonte: Manuel Levita - CML

8.3 ANÁLISE DE PROPOSTAS DE CONCURSO PARA UMA PORÇÃO CENTRAL DA ÁREA DE ESTUDO

A seguir são apresentadas 3 propostas ganhadoras do concurso de revitalização do centro histórico de Florianópolis com o intuito de enxergar as possibilidades e potencialidades de cada projeto dentro da área analisada no presente trabalho

8.3.1 PROJETO PRIMEIRO COLOCADO

O primeiro projeto foi a proposta do arquiteto e urbanista Héctor Vigliecca, um uruguaio que mora em São Paulo e desenvolveu a ideia de criar um subsolo em frente ao Mercado Público e reorganizando o camelôdromo e estacionamentos no subsolo. Segundo Vigliecca, seu intuito foi evidenciar a fachada oitocentista das edificações presentes na rua Francisco Tolentino. Um ponto muito positivo foi essa criação de um espaço com diversos equipamentos que incita a curiosidade das pessoas, porém a concepção de um subsolo acaba por afastar as pessoas das edificações históricas e de um ponto de vista econômico acaba sendo um projeto muito caro por se tratar de uma região com lençóis freáticos



Projeto de Héctor Vigliecca
Fonte: SkyscraperCity

8.3.2 PROJETO SEGUNDO COLOCADO

O projeto que ganhou o segundo lugar no concurso do escritório MOS Arquitetura e Urbanismo, mas especificamente dos arquitetos Enrique Hugo Brena e Miguel Pousadela. Um dos pontos mais chamativos nesta proposta foi a grande presença da água, além do traçado geométrico bem definido.

A presença da água no mesmo local que ela ocupava antes do aterramento é uma proposta muito interessante, mas por outro lado necessita de uma obra de grande magnitude, uma manutenção com custos elevados e um grande gasto de energia.



Projeto de MOS Arquitetura e Urbanismo
Fonte: SkyscraperCity

8.3.3 PROJETO TERCEIRO COLOCADO

O terceiro colocado foi o projeto de Leonardo Mader que propõe uma grande arborização e abertura do espaço em frente da fachada oitocentista promovendo uma melhor caminhabilidade e conforto térmico.

A proposta possui sua essência na valorização do espaço público e de seus usuários ao colocar na área superficial um espaço totalmente integrado para pedestres e ciclistas e dispor os estacionamentos e serviços na parte subterrânea. Além dessa qualificação do espaço, o projeto melhora a caminhabilidade do intenso fluxo de pessoas do centro para TICEN.



Projeto de Leonardo Arnold Mäder
Fonte: Vitruvius

9. DIRETRIZES

A seguir é apresentado um quadro de diretrizes para o trabalho, resultante da análise do sistema urbano (abordagem sistêmica), visando as mudanças desejadas na área de estudo objetivando atender as necessidades da região.

O Centro de Florianópolis possui uma problemática muito acentuada de falta de vegetação natural na área urbana. Visto isso, o projeto visa a densificação da arborização urbana na área estudada com o objetivo do melhoramento do conforto térmico dos pedestres e ciclistas que utilizam a região.

O domínio do automóvel se faz explícito para quem visita o Centro de Florianópolis e conseqüentemente o pedestre e ciclistas encontram diversas dificuldades na locomoção dentro desse espaço. Para tal, este trabalho visa o desvio de vias públicas para trazer um maior conforto aos pedestres e ciclistas e trazer à tona a vivência do Centro de Florianópolis com toda sua história e cultura.

A criação de ciclofaixas conectando pontos-chave como a borda do continente, Avenida Beira Mar Norte e Centro de Florianópolis é necessária para a facilitação de locomoção dos usuários ciclistas. Além disso, essa aplicação também pode ser vista como um projeto de motivação e conscientização da utilização desse meio de transporte verde que, juntamente com o transporte público, são necessários para um desenvolvimento saudável da cidade.

A criação dos terminais de transporte marítimo e sua integração à rede de transporte viário são necessários para a facilitação de locomoção de pessoas entre a ilha e o continente utilizando os recursos que a área possui e diminuindo os congestionamentos nas pontes Pedro Ivo, Colombo Salles e Hercílio Luz - que atualmente são os únicos acessos à ilha disponíveis.

A área analisada neste projeto é desprovida de espaços públicos de lazer e descanso, tais como praças e parques. Para o melhoramento da qualidade de utilização do espaço é necessário a criação de praças públicas com equipamentos públicos, tais como: banheiros públicos acessíveis, bicicletários, lixeiras com separação adequada, playgrounds, área para o pet, bancos e mesas acessíveis e dentre outros.

Um dos objetivos específicos é a aplicação de equipamentos públicos no perímetro da área analisada neste trabalho, tais como: banheiros públicos acessíveis, bicicletários, lixeiras com separação adequada, playgrounds, nichos de informações, área para o pet, banco e mesas acessíveis e dentre outros.

O TICEN é o terminal de transporte viário público mais utilizado da cidade de Florianópolis, ou seja, possui uma alta densificação e fluxo de usuários. Levando esse fato em consideração, o importante é repensar a experiência que o usuário terá utilizando esse espaço e conectando-o melhor com seus arredores, facilitando a entrada e saída do fluxo de pessoas.

QUADRO DE DIRETRIZES

ECONÔMICA	AMBIENTAL	CULTURAL	POLÍTICA
REQUALIFICAÇÃO DAS VIAS JÁ EXISTENTES VISANDO UMA MAIOR UTILIZAÇÃO DA ÁREA POR PEDESTRES E CICLISTAS E GERANDO UM FOCO DE MAIOR INTERESSE NESTE GRANDE LOCAL DE ATIVIDADES ECONÔMICAS	ARBORIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO PARA FORNECER UM AMBIENTE MAIS CONFORTÁVEL AO PEDESTRE E CICLISTA SEMPRE RESPEITANDO A FAUNA E FLORA LOCAL	ALARGAMENTO DAS VIAS JUNTO ÀS CONSTRUÇÕES MAIS ANTIGAS E CULTURAIS, FORNECENDO UM MAIOR RESPEITO À HISTÓRIA E CRIANDO UMA MAIOR CAMINHABILIDADE NO LOCAL	MUDANÇA NO ZONEAMENTO PARA PERMITIR UM MELHOR USO DO ESPAÇO URBANO EM TODOS OS ÂMBITOS
CRIAÇÃO DE UMA MELHOR INTEGRAÇÃO ENTRE OS MEIOS DE TRANSPORTE FAVORECENDO UM ACESSO E INTERESSE DE UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO	CRIAÇÃO DE UMA MALHA CICLOVIÁRIA CONECTANDO O CENTRO HISTÓRICO COM O CONTINENTE E BEIRA MAR NORTE, REDUZINDO A NECESSIDADE DA UTILIZAÇÃO DE AUTOMÓVEIS E GERANDO UMA MENOR POLUIÇÃO	CRIAÇÃO DE UM CIRCUITO HISTÓRICO-CULTURAL-AMBIENTAL COM O INTUITO DE DISSEMINAR A HISTÓRIA E CULTURA DO CENTRO DE FLORIANÓPOLIS	ADIÇÃO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS NA ÁREA DE ESTUDO PARA UMA MELHOR USUFRUIÇÃO DO ESPAÇO URBANO PELOS SEUS USUÁRIOS
DESENVOLVENDO UMA MALHA URBANA PENSADA PARA OS PEDESTRES E CICLISTAS SE AMPLIA O INTERESSE TURÍSTICO NA REGIÃO CENTRAL E COM ISSO UM AUMENTO NOS INVESTIMENTOS NA ÁREA	CRIAÇÃO DE PRAÇAS PÚBLICAS ARBORIZADAS COM O INTUITO DA CONSERVAÇÃO DE LOCAIS VERDES E MELHOR QUALIDADE DE UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO POR PEDESTRES E CICLISTAS	DESENVOLVIMENTO DE UM CENTRO HISTÓRICO MAIS CONECTADO ATRAVÉS DE ESPAÇOS AMPLOS E CICLOVIAS E COM UMA MELHOR CAMINHABILIDADE GERANDO UMA IMERSÃO MAIS POTENTE NA HISTÓRIA E CULTURA	QUALIFICAÇÃO CONSIDERÁVEL DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO REGIONAL COM A CRIAÇÃO DE TERMINAIS MARÍTIMOS VISANDO UMA INTEGRAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO E SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE

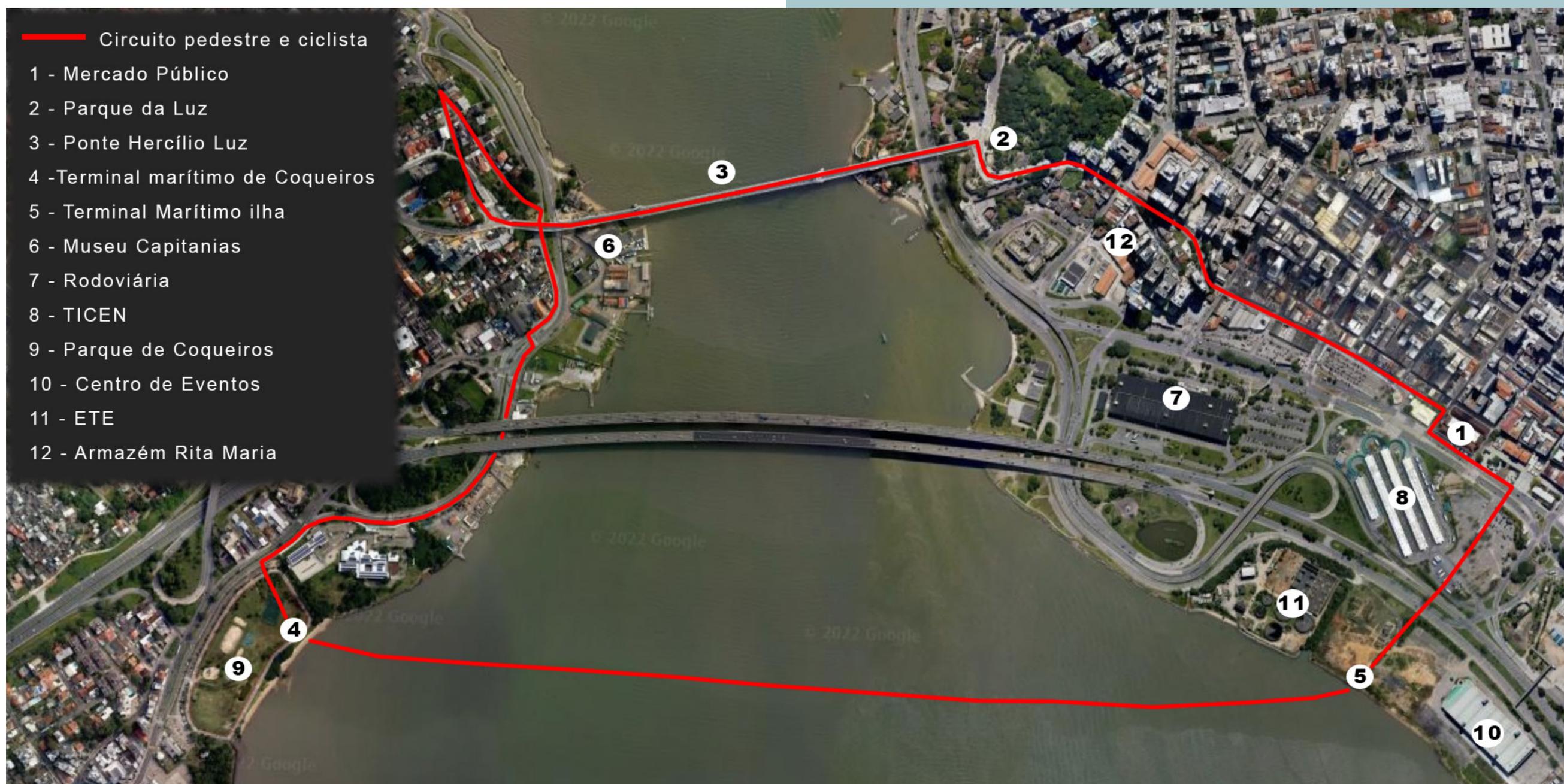
10. CIRCUITO HISTÓRICO-CULTURAL-AMBIENTAL

A partir das análises dos espaços de ancoragem e com o intuito de desenvolver uma maior conectividade entre as pessoas e o centro urbano é proposto um percurso histórico-cultural-ambiental. Esse percurso possui como objetivos: vivência mais imersiva à história, cultura e natureza, conexão entre o Parque da Luz e o Parque de Coqueiros, promover mobilidade ciclovária dentro do núcleo central e conectar o continente com a ilha através do transporte marítimo, facilitando a locomoção do fluxo diário de pessoas entre a ilha e o continente.

O percurso proposto possui uma extensão por volta de 4 km por terra e 2 km pelo mar e percorre locais repletos de história e cultura, como o Mercado Público e as edificações oitocentistas da Rua Francisco Tolentino.

Além desse mergulho na história de Florianópolis, os usuários desse trajeto encontram em seu caminho dois parques importantes, o Parque da Luz e o Parque de Coqueiros. Além de percorrer um dos cartões postais do município, ou seja, a Ponte Hercílio Luz.

O circuito facilita o acesso para muitos pontos de ancoragem, como o Armazém Rita Maria, Largo a Alfândega, Fábrica Hoepcke, Rodoviária, Parque Dias Velho, museu das capitâneas, terminal marítimo, TICEN e IFSC.

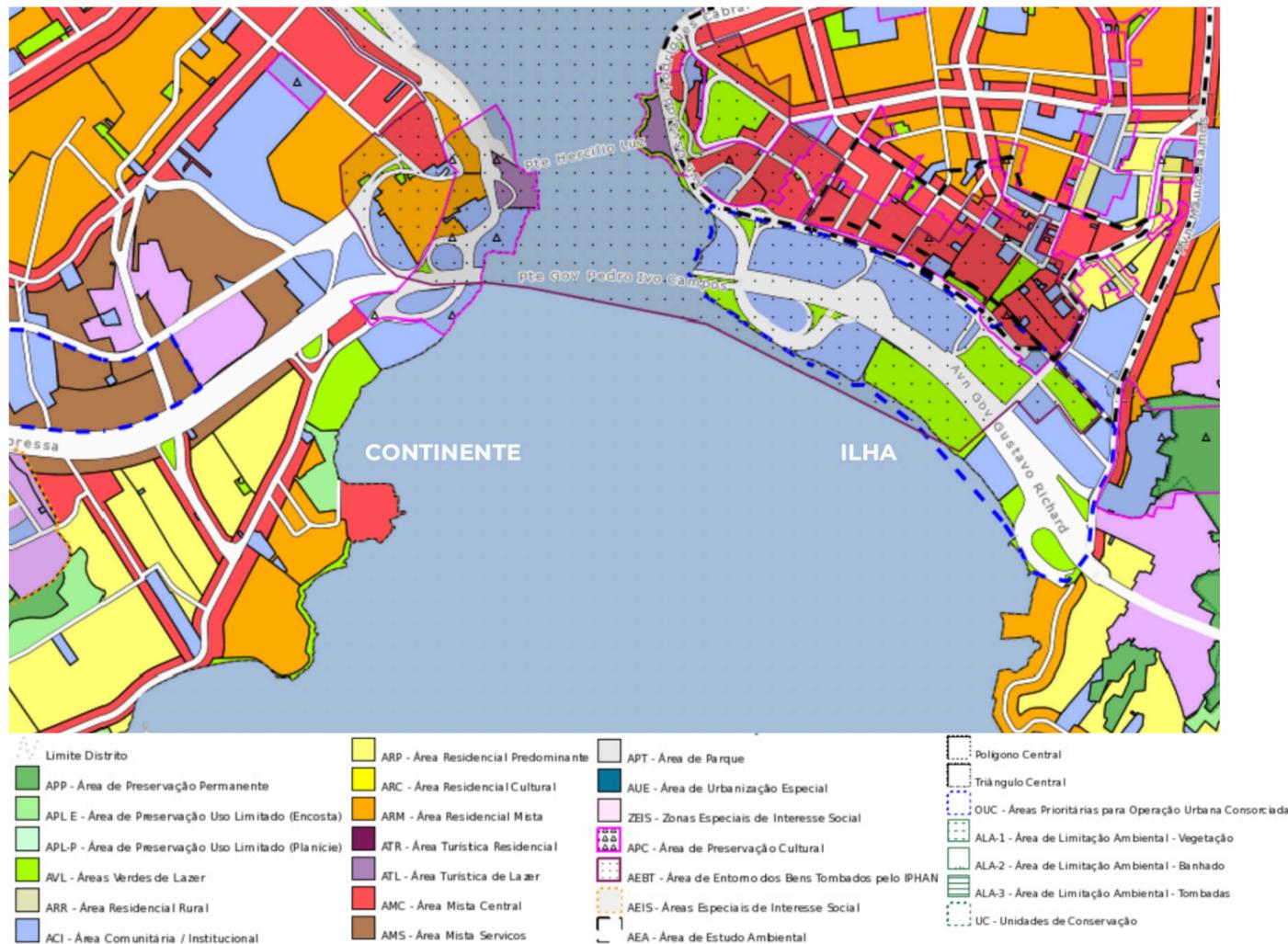


Mapa demarcando o circuito histórico-cultural-ambiental
Fonte: Autoral

11. MASTER PLAN

Nessa etapa é analisado o mapa de zoneamento atual da região do presente projeto e são apontados comentários sobre o plano vigente e apresentado um Master Plan de um zoneamento que condiz com os conceitos desse trabalho de conclusão de curso.

11.1 ZONEAMENTO ATUAL

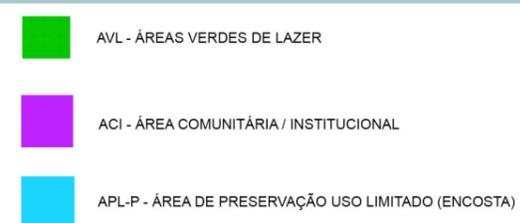


Mapa do zoneamento atual
Fonte: Geoprocessamento PMF

De acordo com o zoneamento do Plano Diretor do município de Florianópolis vigente, a área do presente estudo apresenta funções diferentes como mostra o mapa à esquerda. As áreas com mais presença na região estudada são: Área comunitária / Institucional (ACI), área mista central (AMC), área verde de lazer (AVL), área turística e de lazer (ATL) e área de preservação uso limitado - encosta (APL E).

11.2 ÁREAS COM MODIFICAÇÕES

Através de análises no local, a proposta é introduzir mais áreas verdes de lazer à área de estudo. Visto que essa região central de Florianópolis é densamente urbanizada e possui pouca arborização é necessário a implementação de praças públicas que ao mesmo tempo que trará uma sensação térmica mais agradável ao local tornará local de melhor caminhabilidade e passeio para os pedestres e ciclistas.



Mapa do zoneamento alterado
Fonte: Autoral

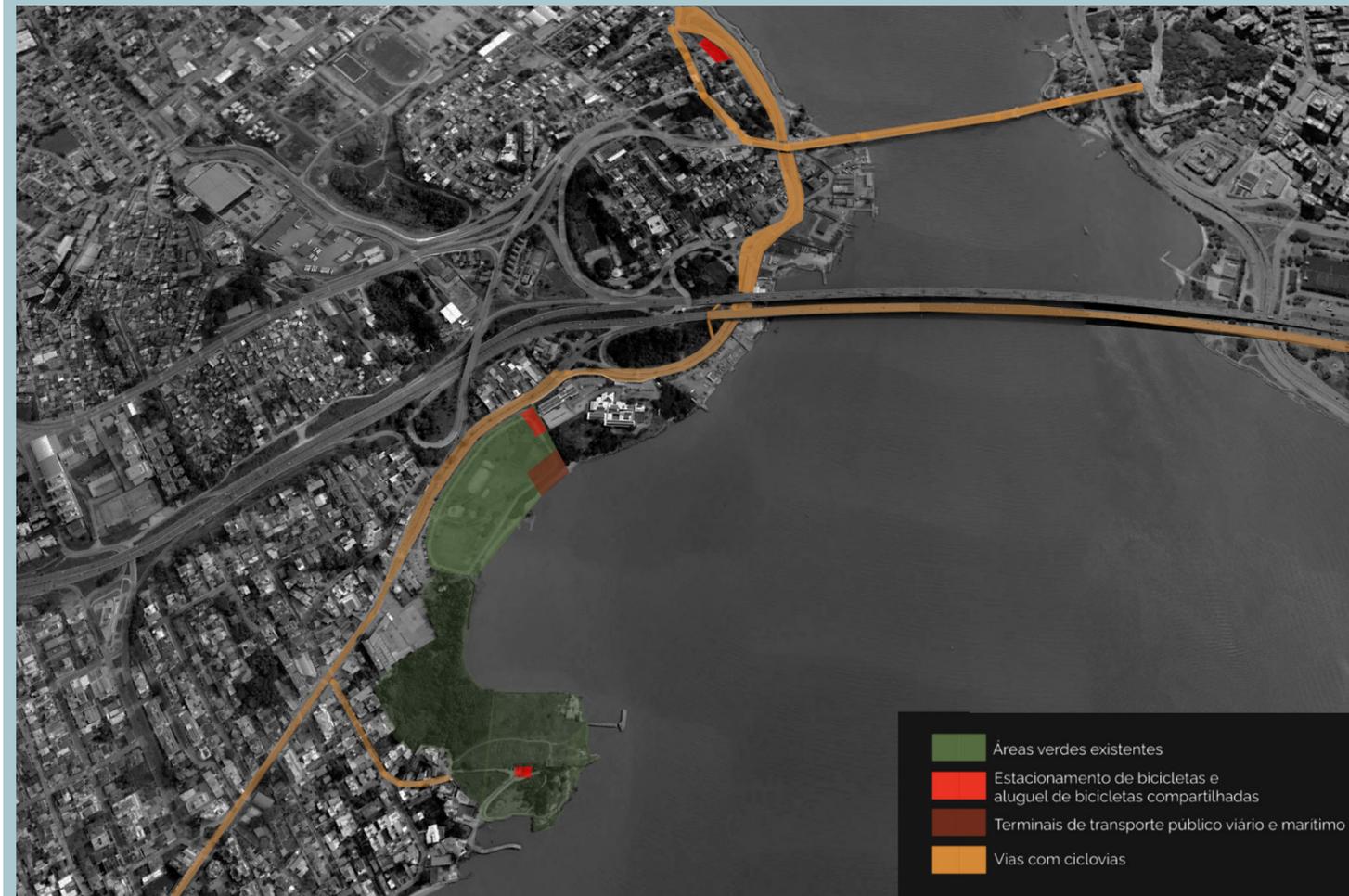
Além de oferecer uma melhor conexão e integração do centro, as áreas verdes trarão um maior lazer ao seus usuários e que consequentemente poderão promover um incentivo à criação de uma maior rede hoteleira no centro histórico da cidade. Com o incentivo a criação de hotéis as ruas serão utilizadas com maior frequência durante o período noturno e consequentemente diminuindo a sensação de perigo de ruas vazias durante este período.

12. DESENHO URBANO

A partir da pesquisa e análise desenvolvida na região, o presente trabalho apresenta proposições urbanísticas seguindo os objetivos descritos no começo desta apostila. Essas mudanças propostas visam uma melhora da qualidade de vida dos usuários ao mesmo tempo que valoriza a conexão e vivência da história, cultura e belezas naturais que a região proporciona

12.1 MOBILIDADE E ÁREAS VERDES

A seguir é apresentado o mapa modificado da área de estudo, levando em consideração a conectividade, espaços verdes e equipamentos públicos.



Mapa com modificações da área do continente
Fonte: Autoral

Considerando os dois mapas pode-se perceber que muitas áreas verdes foram criadas com o objetivo de compor novas praças urbanas promovendo uma melhor caminhabilidade pelo centro da cidade. Além de cultivar um ambiente mais tranquilo e arborizado, as áreas verdes abrem o espaço e conectam os pontos históricos, como o Largo da Alfândega e o Mercado Público, mais uma vez ao mar, criando um corredor amplo que não é restringido por estacionamentos ou impedimentos visuais.

A área em questão precisa de uma reorganização da mobilidade, para dessa forma priorizar os pedestres e ciclistas. Levando isso em consideração, foram propostas ciclofaixas (representadas pelas linhas em laranja) que conectam o centro cultural com dois pontos importantes, o acesso ao continente e a avenida Beira Mar, facilitando a locomoção dos ciclistas e dessa forma encorajando a utilização mais frequente da bicicleta.



Mapa com modificações da área central da Ilha de Santa Catarina
Fonte: Autoral

12.2 PROPOSTAS À ÁREA CENTRAL DA ILHA

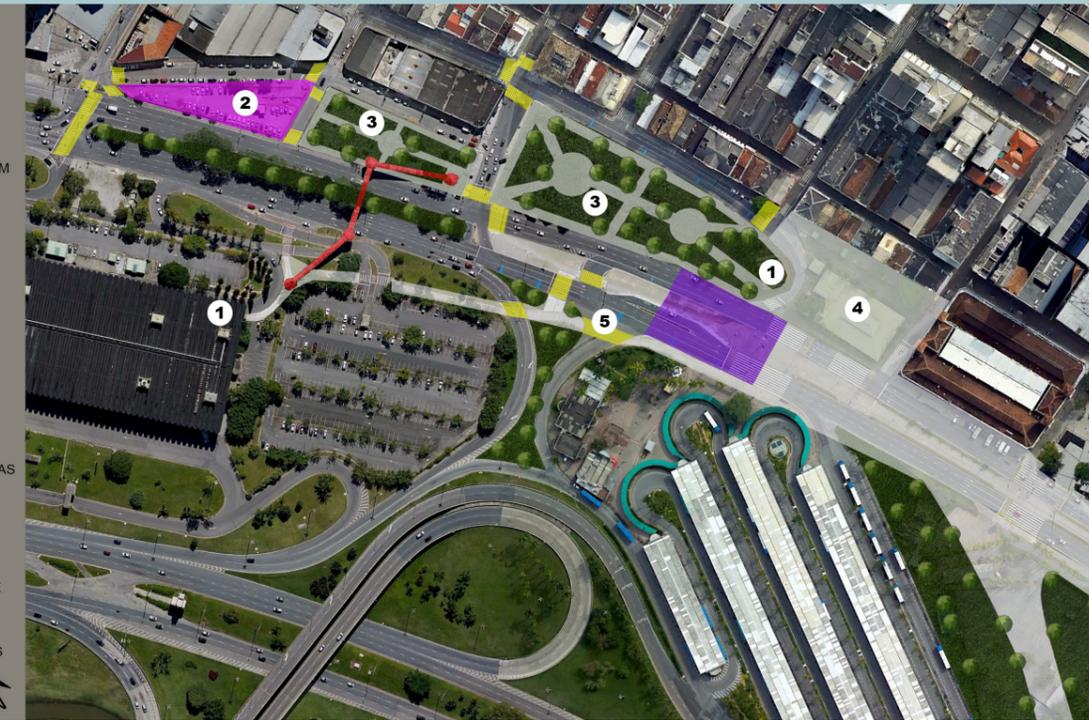
O presente trabalho desenvolveu duas propostas de requalificação urbana na região central da ilha de Santa Catarina, levando em consideração espaços verdes, praças, equipamentos públicos, ciclofaixas (mobilidade) e conexão das áreas.

12.2.1 PROPOSTAS 01

A primeira proposta para a área central prevê uma grande arborização dos estacionamentos ao lado do TICEN e do espaço ocioso entre o Centro de Eventos e a Estação de Tratamento de Esgoto com o intuito de conectar toda essa região através de trajetos para pedestres com equipamentos públicos de lazer e estar e ciclovias. Dessa forma, a borda d'água é liberada novamente para acesso das pessoas ao mar e um terminal marítimo é previsto para fazer o trajeto entre Coqueiros (continente) e Centro (ilha).

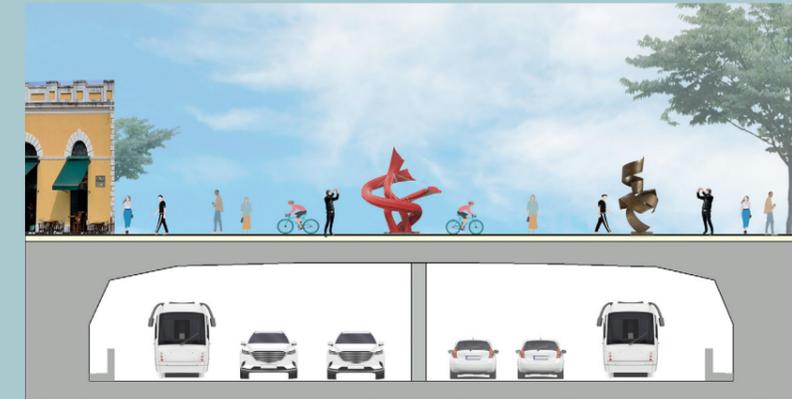
LEGENDA

- ÁREA VERDE ARBORIZADA
- VIAS PARA PEDESTRES E CICLISTAS COM EQUIPAMENTOS DE ESTAR E LAZER
- FAIXAS DE TRAVESSIA DE PEDESTRE
- PASSARELA ELEVADA
- CAMELÓDROMO
- ÁREA PARA ESTACIONAMENTO
- VIAS REBAIXADAS
- 1 BICICLETÁRIO E ALUGUEL DE BICICLETAS
- 2 CAMELÓDROMO
- 3 PARQUE INFANTIL (PLAYGROUND)
- 4 ÁREA ABERTA COM EQUIPAMENTOS DE ESTAR (CONTEMPLAÇÃO DO MERCADO PÚBLICO)
- 5 ENTRADA TICEN AV. PAULO FONTES



Mapa proposta 01
Fonte: Autoral

Além da arborização, ciclovias, equipamentos públicos e terminal marítimo, é proposto o rebaixamento da Avenida Paulo Fontes e da Rodovia Governador Gustavo Richard para prover uma melhor caminhabilidade dos pedestres e ciclistas em direção ao terminal de transporte marítimo.



Corte do rebaixamento da Av. Paulo Fontes
Fonte: Autoral

QUADRO AVALIAÇÃO CUSTO-BENEFÍCIO PRELIMINAR

CUSTO PREPARO DO TERRENO	CUSTO PARA MANUTENÇÃO
Custo para construir a laje na borda d'água por causa do empuxe do mar	Utilização de bombas para a realização da drenagem mecânica
Custo de secar o solo da região para depositar o concreto	Custo decorrente do consumo de energia para alimentar as bombas
Custo do concreto pretendido	Custo de mão de obra decorrente da limpeza da área (resíduos acumulados)

Pode-se perceber através do quadro de avaliação do custo-benefício preliminar que essa proposta é pouco viável pelo alto custo econômico da obra e difícil procedimentos à drenagem da água e construção. Por essa razão é desenvolvido uma segunda proposta para a área central que será destrinchada a seguir.

LEGENDA

- ÁREA VERDE ARBORIZADA
- VIAS PARA PEDESTRES E CICLISTAS COM EQUIPAMENTOS DE ESTAR E LAZER
- FAIXAS DE TRAVESSIA DE PEDESTRE
- PASSARELA ELEVADA
- VIAS REBAIXADAS
- ÁREA PARA ESTACIONAMENTO
- 1 BICICLETÁRIO E ALUGUEL DE BICICLETAS
- 2 TERMINAL MARÍTIMO ILHA
- 3 PARQUE INFANTIL (PLAYGROUND)
- 4 ÁREA ABERTA COM EQUIPAMENTOS DE ESTAR (CONTEMPLAÇÃO DO MERCADO PÚBLICO)
- 5 MARINA
- 6 MOLHE
- 8 MUSEU DA MARINHA
- 9 ACESSO AO TICEN PELA AV. PAULO FONTES



Mapa proposta 01
Fonte: Autoral

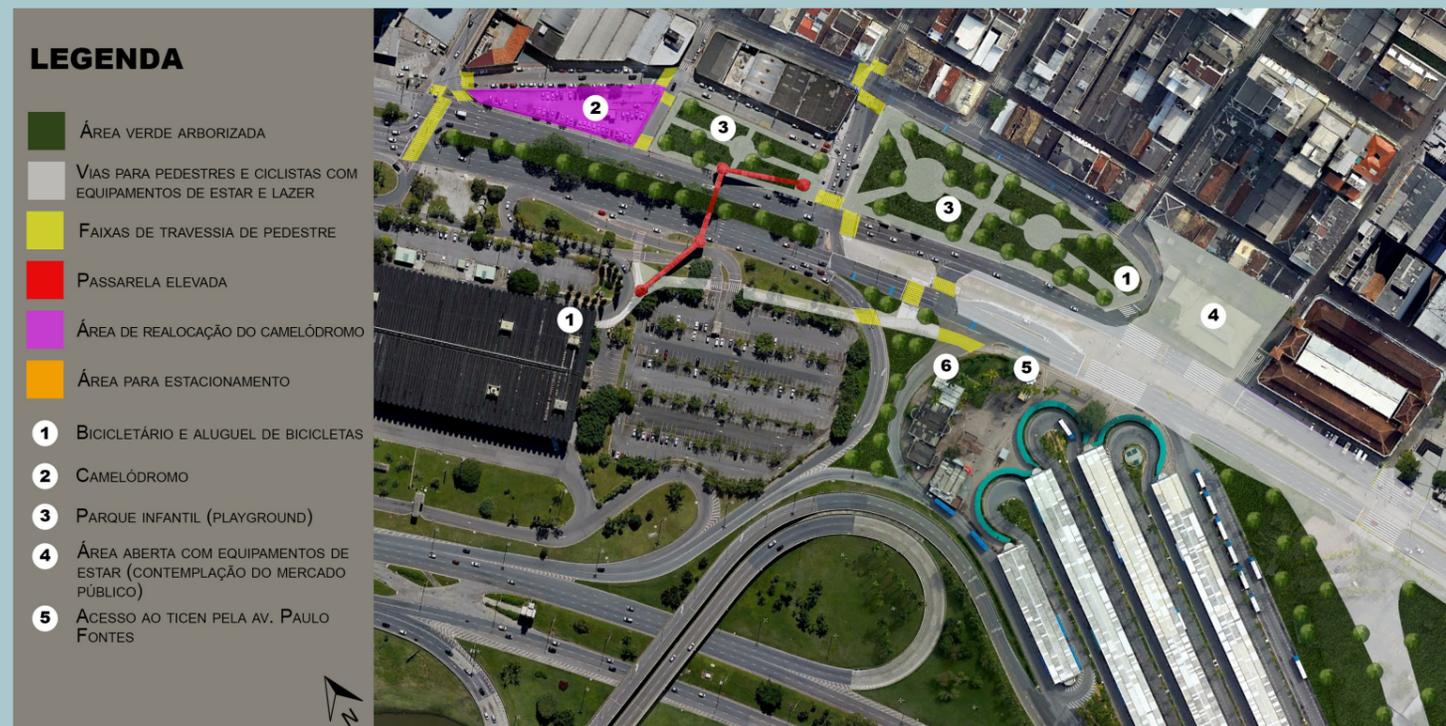
12.2.2 PROPOSTAS 02

A segunda proposta desenvolve o fechamento de parte da Avenida Paulo Fontes para pedestres e ciclistas visando uma maior conexão do importante fluxo de pessoas que atualmente acessam o TICEN e que futuramente acessariam o terminal marítimo. Além da criação desse espaço amplo a proposta cria um elevador na rodovia Gov. Gustavo Richard nas duas direções visando uma melhor caminhabilidade e conexão do pedestre e ciclista com o terminal marítimo e um acesso de ônibus vindo do continente para o terminal do centro através de uma via específica para ônibus ao lado do elevador.



Mapa proposta 02
Fonte: Autoral

O terminal de transporte marítimo é localizado entre o Centro de Eventos e a Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) e se conecta ao TICEN e ao centro histórico através de amplos corredores arborizados que possuem equipamentos de estar e lazer, além de bicicletários e aluguel de bicicletas para incentivo à mobilidade ativa no centro da cidade.



Mapa proposta 02
Fonte: Autoral

A segunda proposta, assim como a primeira, propõe a realocação do camelódromo para a região em roxo no mapa acima, desse modo a área ao lado do Mercado Público fica livre para uma melhor contemplação do ambiente pelos seus usuários, além de promover um maior respeito a história e cultura presentes no espaço.

A ideia de fechamento da Paulo Fontes se justifica pela maior conectividade da região e da integralização que o transporte viário e marítimo podem trazer para a área em questão. Desse modo, usuários que moram no continente podem chegar à ilha pelas embarcações e diretamente utilizar um ônibus ou alugar uma bicicleta compartilhada para chegar ao seu destino final, incentivando a mobilidade ativa e consequentemente diminuindo a utilização de automóveis individuais.



Imagem do fechamento da Av. Paulo Fontes ao lado do Mercado Público.
Fonte: Autoral



Imagem do elevador da Rodovia Gov. Gustavo Richard.
Fonte: Autoral

Por tratar-se de um projeto complexo, é importante implementá-lo por etapas para não inviabilizar o espaço (quadro abaixo).

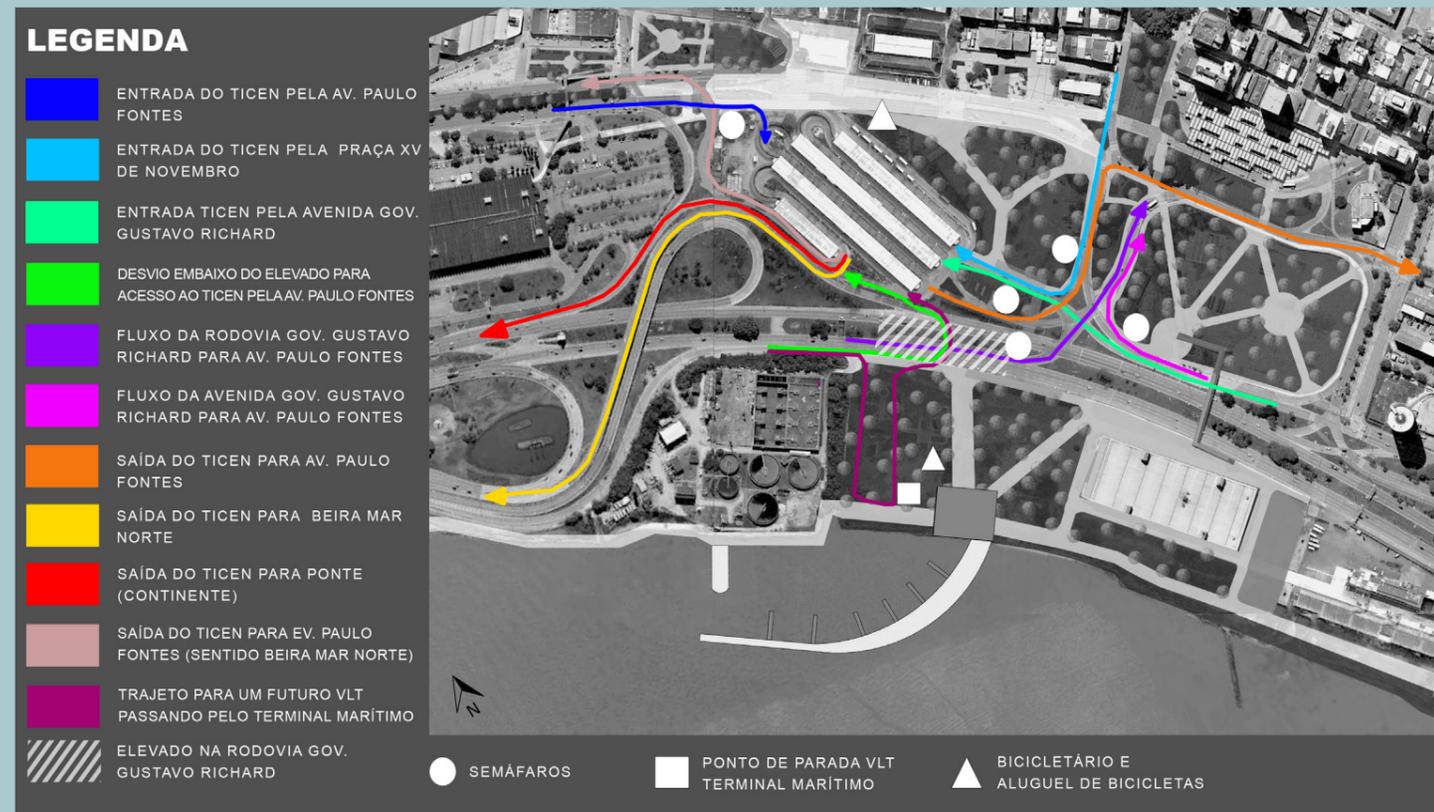
Ressaltando que com a integração entre os meios de transporte e a criação de áreas verdes com equipamentos públicos a proposta incentiva as pessoas deixarem seus carros em casa e utilizarem o transporte público, cedendo os espaços dos atuais grandes estacionamentos para as áreas arborizadas e desenvolvendo uma vivência mais imersiva à história, cultura e natureza por parte dos pedestres e ciclistas.

PRAZOS PROPOSTA 02		
CURTO PRAZO	MÉDIO PRAZO	LONGO PRAZO
Implementação de uma praça ao lado da Rua Francisco Tolentino	Construção do elevador na Rodovia Governador Gustavo Richard	Introduzir VLT na área central de Florianópolis
Realizar o desvio de ônibus do TICEN e fechamento da Av. Paulo Fontes	Após obra do elevador construir o Terminal de Transporte Marítimo Centro	Construção de mais terminais marítimos na Ilha e no continente
Otimizar o estacionamento de carros ao lado do TICEN	Construir o Terminal de Transporte Marítimo de Coqueiros	Suprir estacionamento ao lado do TICEN por áreas verdes

Quadro dos prazos de realização da proposta 02
Fonte: Autoral

12.2.2.1 MAPA DE FLUXOS VIÁRIOS

A seguir o mapa de fluxos mostra as entradas e saídas do terminal de integração viário do centro (TICEN) que foram criadas a partir do fechamento da Avenida Paulo Fontes visando um melhor aproveitamento do espaço e eficiência dos trajetos de ônibus.



Mapa fluxo viário
Fonte: Autoral

Após fechamento da Avenida Paulo Fontes foi necessário fazer uma reformulação dos fluxos de transporte terrestre. Considerando os fluxos atuais, a saída do TICEN em direção à Avenida Beira Mar Norte e ao continente se mantiveram, mas uma nova saída do TICEN pela Avenida Paulo Fontes foi criada facilitando a mobilidade em direção à Avenida Beira Mar Norte.

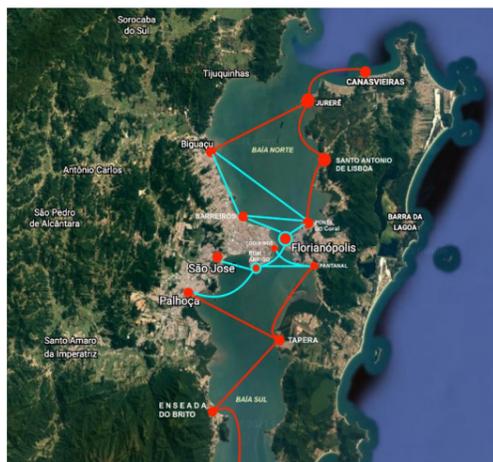
A construção do elevador na Rodovia Governador Gustavo Richard possibilitou a criação de uma passagem de acesso de ônibus e VLT que chegam à ilha pela Ponte Pedro Ivo ao TICEN. Além dessa facilidade de locomoção, é proposto um percurso de VLT que chega à ilha pela ponte e passa pelo terminal de transporte marítimo do Centro, fazendo a integração entre Transporte terrestre e marítimo.



Mapa das mudanças em curto prazo
Fonte: Autoral



Mapa das mudanças em médio prazo
Fonte: Autoral



Mapa das mudanças em longo prazo
Fonte: GIPEDU

12.2.3 QUADRO COMPARATIVO

QUADRO COMPARATIVO DE PROPOSTAS				
	ECONÔMICA	AMBIENTAL	CULTURAL	POLÍTICA
PROPOSTA 01	Para os rebaixamentos na Avenida Paulo Fontes e Rodovia Gov. Gustavo Richard o custo para preparação do terreno, secagem da área e instalação das lajes protendidas é muito alto	Como a área de rebaixamento possui lençóis freático próximos à superfície pode acarretar problemas de drenagem no local além de consumir bastante energia	Com a integralização dos meios de transporte (viário e marítimo) e abertura das grandes vias os pedestres e ciclistas terão um acesso mais facilitado ao mar e a história que o centro de Florianópolis possui sem a interferência dos automóveis	O rebaixamento da Avenida Paulo Fonte e da Rodovia Gov. Gustavo Richard traz consigo uma inversão de importância da pirâmide dos centros urbanos, colocando os carros na base e os pedestres e ciclistas no topo com grande importância
PROPOSTA 02	Custo para construção de um elevador localizado na Rodovia Gov. Gustavo Richard é relativamente mais baixo que um rebaixamento do solo e o custo de manutenção é mais baixo também	Um elevador localizado na Rodovia Gov. Gustavo Richard possui um baixo impacto ambiental para a área e consome pouca energia	Com a integralização dos meios de transporte (viário e marítimo) e abertura das grandes vias os pedestres e ciclistas terão um acesso mais facilitado ao mar e a história que o centro de Florianópolis possui sem a interferência dos automóveis	O fechamento da Avenida Paulo Fonte representa um ponto positivo pois expressa um olhar sensível das políticas públicas para as pessoas e ciclistas com um pensamento de que as cidades são para as pessoas, tirando o protagonismo dos automóveis

Quadro comparativo das 2 propostas

Analisando o quadro comparativo percebe-se que ambas as propostas priorizam a experiência dos pedestres e ciclistas dentro da área central de estudo. A proposta 01 apresenta o rebaixamento de duas vias possibilitando uma melhor fruição dos fluxos de pessoas entre os terminais marítimo e terrestre. Entretanto, de um ponto de vista econômico, o custo do desenvolvimento das obras e custo de manutenção são muito elevados, além de possuir lençóis freáticos muito superficiais, dificultando a realização da proposta dos rebaixamentos.

A proposta 02 apresenta mudanças menos agressivas à área de estudo e economicamente com um custo mais reduzido, além de uma manutenção mais facilitada. Esta proposta possui um olhar sensível às políticas públicas, tirando o protagonismo dos automóveis e evidenciando os pedestres e ciclistas, e de um ponto de vista ambiental a proposta 02 é pouco agressiva à área.

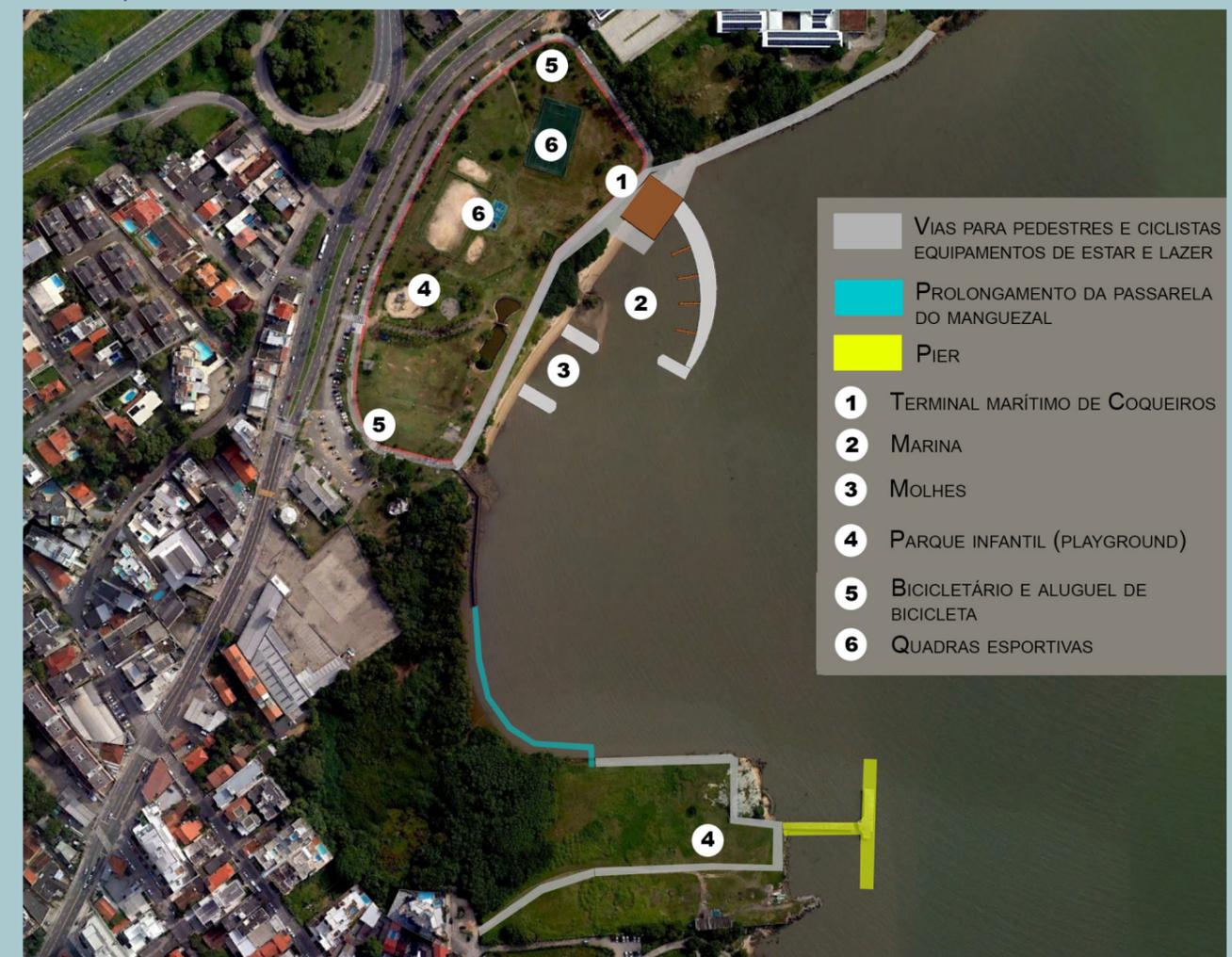
Concluindo, a proposta 02 possui uma viabilização mais promissora comparada à proposta 01. Desse modo, assim como na segunda proposta, a solução de diversos problemas na região central de Florianópolis está ligada a mudanças pouco agressivas ambientalmente, com baixo custo de desenvolvimento, evidenciando a cultura e a história e com o objetivo de integração dos meios de transporte terrestre e marítimo.

12.3 PROPOSTA CONTINENTE

A proposta de requalificação da área do continente conta com a adição de um terminal marítimo entre o Parque de Coqueiros e o Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC), a implementação de uma via para pedestres e ciclistas que liga toda a borda d'água, o prolongamento da atual passarela elevada do manguezal até a Ponta do Ataliba e consequentemente sua ligação até o conhecido Paraíso dos cachorros.

Essas mudanças geram uma maior conectividade tanto dentro da área continental como com a ilha através do terminal. Com uma melhor utilização da borda é possível criar um ambiente com um alto grau de contemplação do mar e da ilha e consequentemente um desenvolvimento da qualidade de utilização dos usuários.

Essa integração da área também é discutida pelo Grupo Pró Coqueiros que visa a requalificação do espaço com um olhar mais sensível aos pedestres e ciclistas.



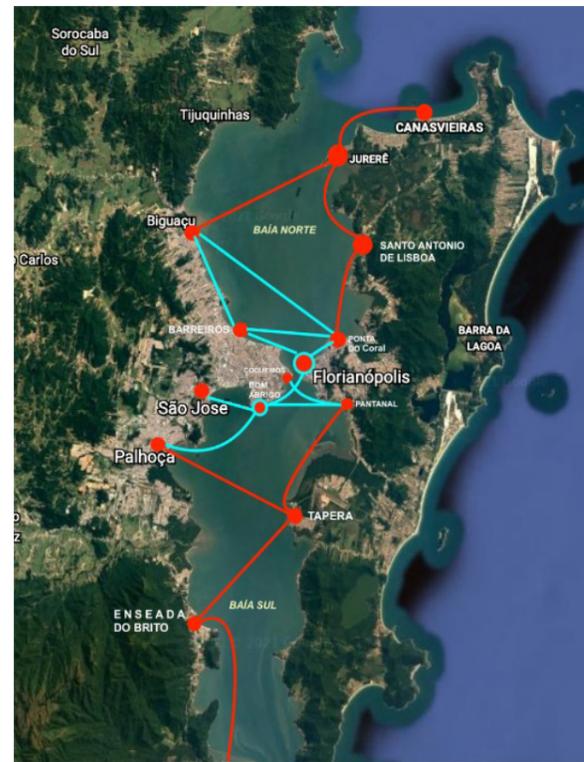
Mapa proposta continente
Fonte: Autoral

13. TERMINAIS DE TRANSPORTE MARÍTIMOS

A cidade de Florianópolis possui uma grande potencialidade na utilização de transporte marítimo, tanto de pessoas como resíduos. Além de conseguir fazer a ligação entre diferentes municípios, como mostra a figura abaixo, esse meio de transporte integrado ao transporte público viário pode causar uma diminuição da utilização de automóveis individuais e conseqüentemente uma diminuição de congestionamentos nas pontes e dentro da ilha.

No presente trabalho o foco está na criação de dois terminais marítimos: o Terminal do Centro e o Terminal de Coqueiros, fazendo essa ligação do circuito histórico-cultural-ambiental que é desenvolvido com a ajuda das associações do Pró Coqueiros e do Amigos do Parque da Luz.

Essa conexão entre ciclovias, terminal marítimo e terminal viários (ônibus) visa a diminuição de automóveis na região central de Florianópolis e um aumento da qualidade da mobilidade para os pedestres e ciclistas, além da maior imersão à história, cultura e atributos físicos que a região goza.



Mapa de possíveis trajetos marítimos
Fonte: GIPEDU - USFC

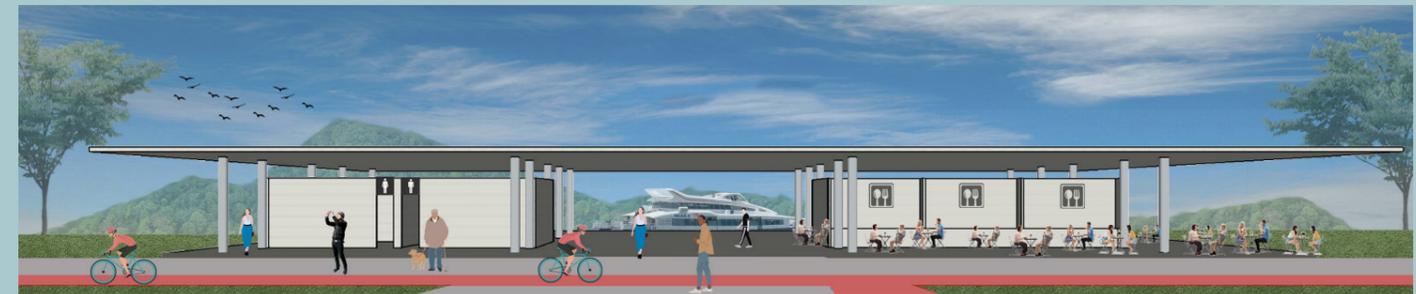
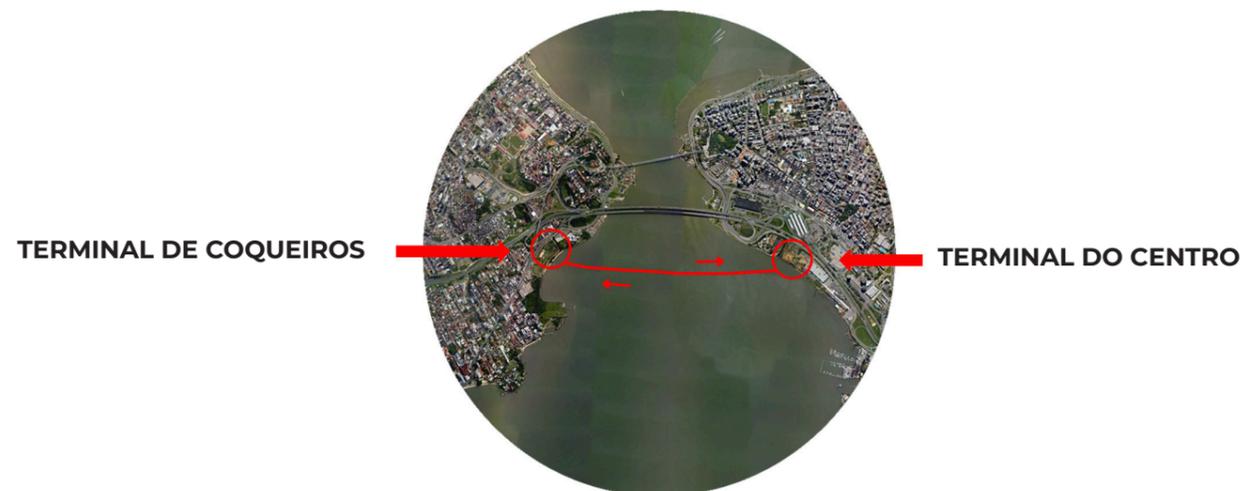
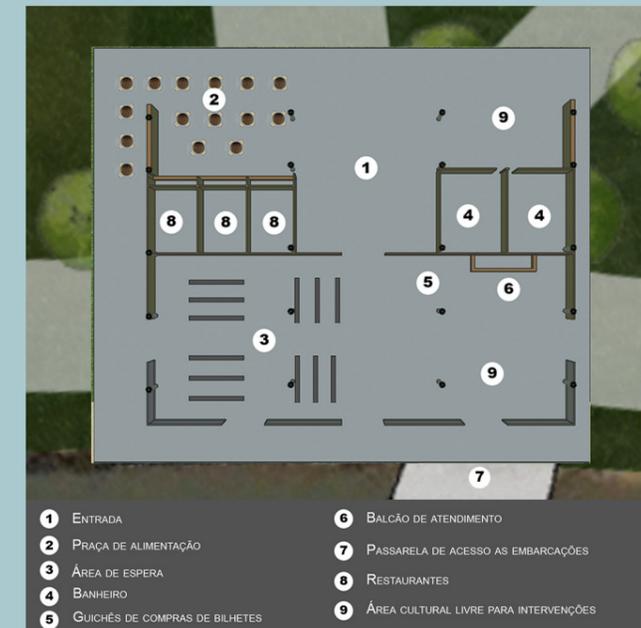


Imagem do terminal marítimo do Centro de Florianópolis
Fonte: Autoral

O terminal possui um programa voltado para atendimento de um grande fluxo de pessoas e conta com uma praça de alimentação, banheiros públicos, espaço coberto para espera, guichê de compras e informações, larga passarela de acesso aos barcos e espaços culturais livre para intervenções artísticas periódicas.

A passarela de acesso às embarcações (imagem abaixo) é projetada para a utilização do transporte marítimo assim como para lazer e descanso, além de ser espaço de contemplação do mar e natureza, a passarela possui equipamentos de estar durante sua extensão.



Layout modelo do terminal
Fonte: Autoral



Imagem do terminal marítimo do Centro de Florianópolis
Fonte: Autoral

14. IMAGENS DAS PROPOSTAS



Imagem chegada ao Terminal Marítimo de Coqueiros
Fonte: Autoral



Imagem chegada ao Terminal Marítimo do Centro
Fonte: Autoral



Imagem do Praça de Contemplação do Mercado público
Fonte: Autoral



Imagem Rua Francisco Tolentino (Circuito Histórico-Cultural-Ambiental)
Fonte: Autoral

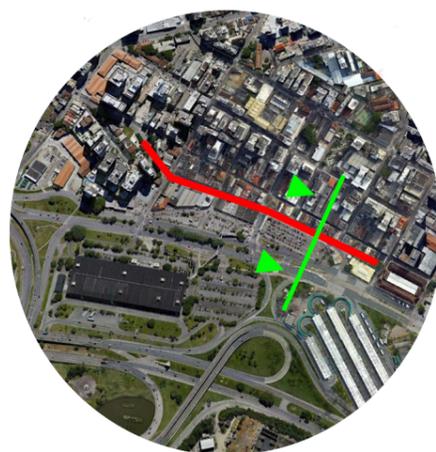
15. PERFIS DAS VIAS DO CIRCUITO HISTÓRICO-CULTURAL-AMBIENTAL

A seguir serão mostradas as propostas para todas as vias que compõem o circuito histórico-cultural-ambiental para melhor compreensão da requalificação urbana no trajeto.

15.1 RUA FRANCISCO TOLENTINO

Por tratar-se de um circuito cíclico, o começo do percurso pode ser realizado em qualquer ponto de sua extensão, para a seguinte análise das vias que pertencem ao circuito será tomado como ponto inicial a Rua Francisco Tolentino em direção ao Parque de Coqueiros no continente.

Para essa via é proposto o fechamento para carros e a utilização exclusiva de pedestres, ciclistas e ônibus, além de futuramente ter a possibilidade de implementação do VLT na atual faixa de ônibus. As calçadas são alargadas para criar um maior espaço para a caminhabilidade, são colocados equipamentos de estar, placas de sinalização de pontos de ancoragem, mesas de restaurantes, ciclovias e as largas calçadas facilitam a contemplação das edificações históricas. Propõe-se a arborização de toda a via.



Localização da via e do corte

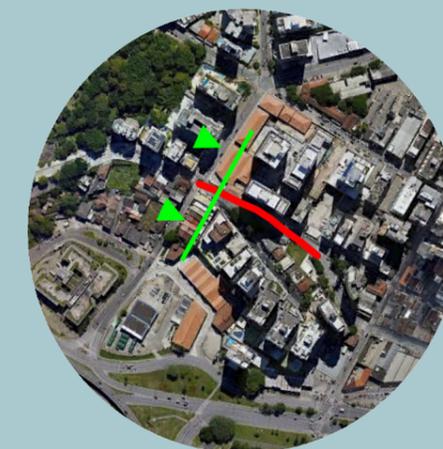


Perfil de corte da Rua Francisco Tolentino
Fonte: Autoral

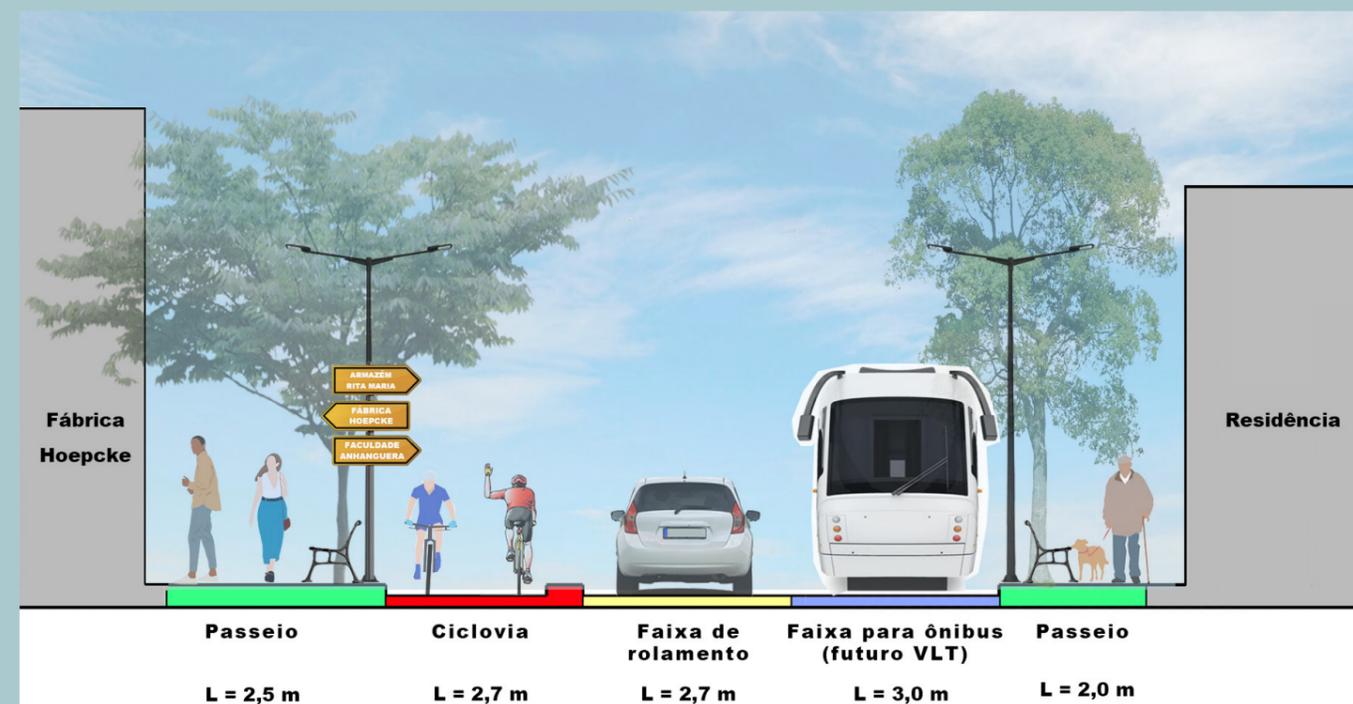
15.2 RUA CONSELHEIRO MAFRA

Seguindo em direção ao Parque da Luz após a Rua Francisco Tolentino o usuário se depara com a rua Conselheiro Mafra. Para esta via é proposto um alargamento das duas calçadas para suprimir com uma boa caminhabilidade e uma arborização durante sua extensão, com o intuito de trazer conforto térmico durante o percurso.

A via também possui ciclovias com ambos os sentidos e equipamentos de estar durante sua extensão. Placas mostrando a direção dos principais pontos mais próximo são fixadas durante o percurso, nesta via são indicados o histórico Armazém Rita Maria, a fábrica Hoepcke e a Faculdade Anhanguera. Desse modo, o usuário consegue se localizar com maior facilidade durante todo o percurso. A rua também possui uma via exclusiva para transporte público.



Localização da via e do corte



Perfil de corte da Rua Conselheiro Mafra
Fonte: Autoral

15.3 ALAMEDA KONDOR E RUA JORNALISTA A. CHATEAUBRIAND

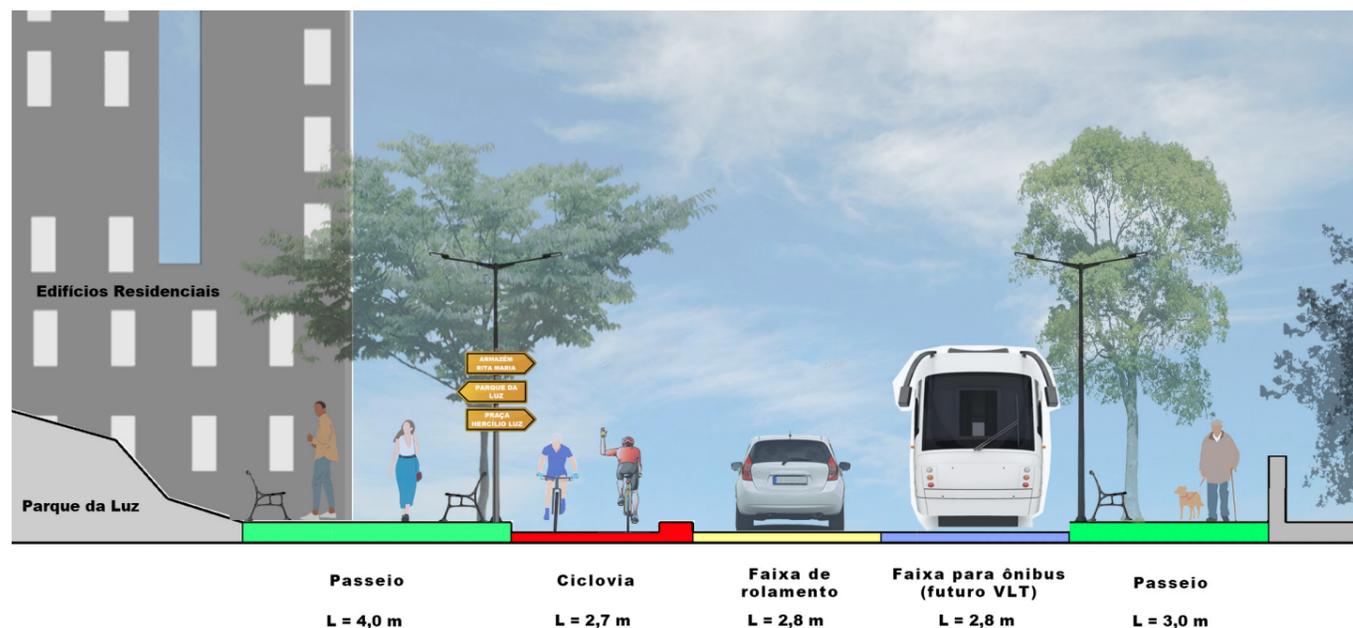
Seguindo o caminho em direção ao continente o usuário chegará à Alameda Kondor e a Rua Jornalista Assis Chateaubriand. Essas vias contornam o Parque da Luz e foram recentemente requalificadas junto à abertura da Ponte Hercílio Luz em 2020.

Essas vias possuem uma calçada avantajada com equipamentos de estar, ciclovias, arborização e iluminação. As placas presentes nas ruas indicam os pontos turísticos e equipamentos públicos mais próximos.

Essas ruas também possuem uma via exclusiva para transporte público e uma para automóveis. Válido ressaltar que é prevista uma diminuição na utilização de carros devido a integralização de ônibus, transporte marítimo e ciclovias.



Localização da via e do corte



Perfil de corte da Alameda Kondor
Fonte: Autoral

15.4 PONTE HERCÍLIO LUZ

A próxima parada no percurso em direção ao Parque de Coqueiros é a Ponte Hercílio Luz, um dos principais pontos turístico-históricos e cartão postal da cidade de Florianópolis. Após muitos anos fechada ao público, a ponte reabriu em 2020 pronta para a utilização de automóveis, pedestres e ciclistas.

A ponte possui atualmente vias para pedestres e ciclistas em ambas as laterais, porém as mesmas são bem reduzidas em tamanho, para isso propõe-se o afastamento do guarda corpo interno para alargar essas vias. Além disso, a ideia é fixar uma via exclusiva para transporte público e uma via para automóveis com o sentido mutável durante o dia, ou seja, no período da manhã, o sentido será em direção à ilha, pois o fluxo migratório é maior e durante a tarde e noite o sentido muda em direção ao continente pois o fluxo é maior.



Localização da via e do corte



Perfil de corte da Ponte Hercílio Luz
Fonte: Autoral

15.5 RUA FÚLVIO ADUCCI

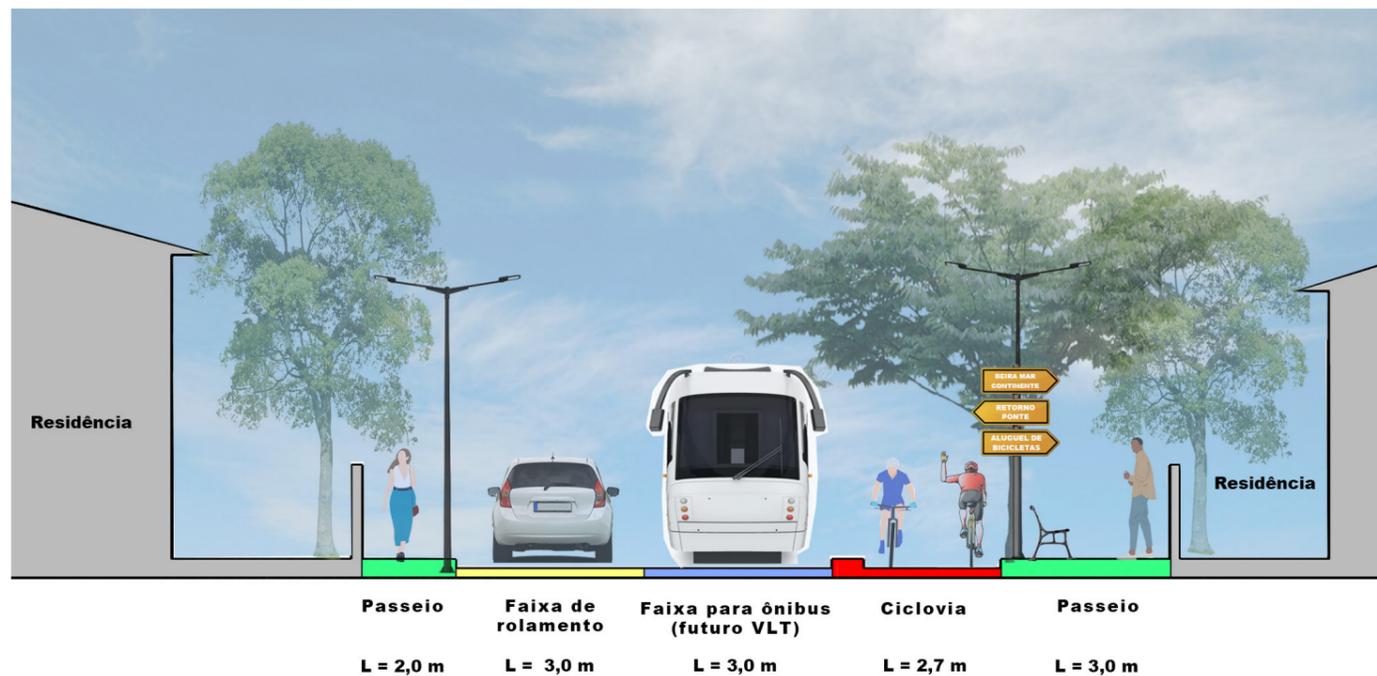
A próxima via no circuito é a Rua Fúlvio Aducci, primeira via do continente, os usuários terão acesso à borda d'água por essa rua. Ela conecta-se com a Ponte Hercílio Luz através das vias de automóveis e da ciclovia.

Para essa via propõem-se o alargamento da calçada do lado esquerdo junto à ciclovia e a densificação da arborização para trazer um conforto maior aos pedestres e ciclistas através de sombras durante o percurso.

A presença de placas informativas também proposta nessa via, auxiliando os usuários que não possuem muito conhecimento na área, como turistas visitando pela primeira vez o circuito histórico-cultural-ambiental.



Localização da via e do corte



Perfil de corte da Rua Fúlvio Aducci
Fonte: Autoral

15.6 RUA QUARTOZE DE JULHO E AV. CLAÚDIO A. BARBOSA

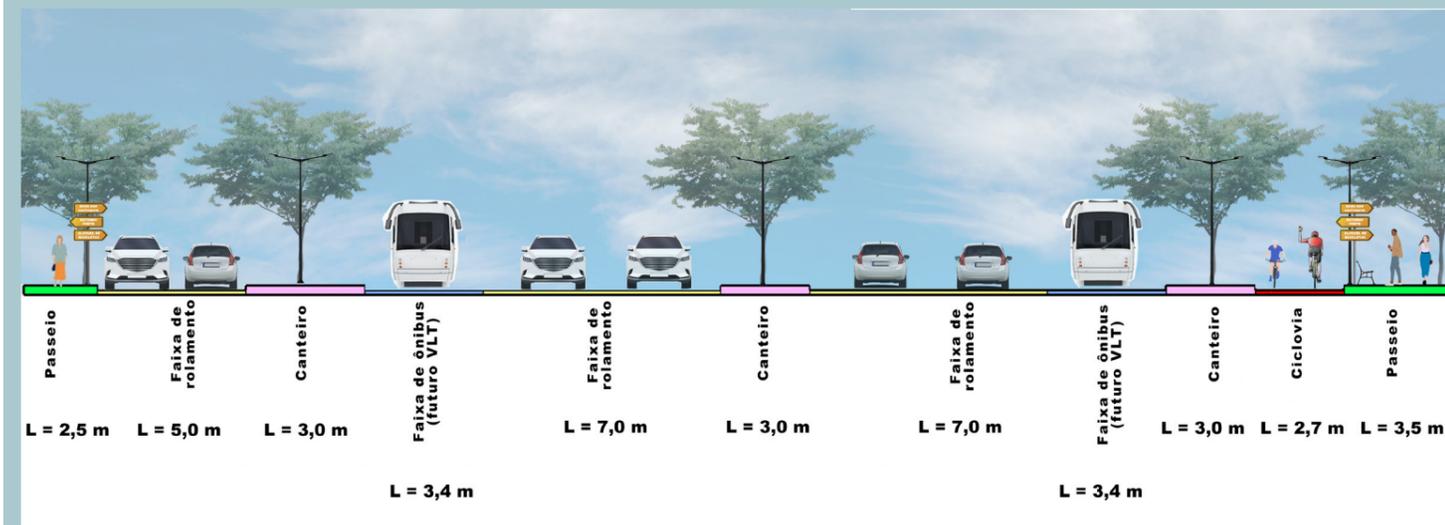
O usuário ao prosseguir com o percurso chegará à borda d'água e percorrerá a Avenida Cláudio Alvim Barbosa. Nessa área, as vias são bem mais largas e possuem vias exclusivas para transporte público nos dois sentidos, além de possuir uma ciclovia em ambos os sentidos.

Para essa avenida é proposta uma alta densificação da arborização como solução visual, ambiental e conforto térmico para pedestres e ciclistas que utilizam essa via.

Nessa etapa o usuário do circuito terá acesso visual do mar, ilha e pontes, sendo um local privilegiado. São previstas placas e sinalizações para os principais pontos turísticos e equipamentos presentes nessa área.



Localização da via e do corte



Perfil de corte da Rua Quatorze de Julho e Avenida Cláudio Alvim Barbosa
Fonte: Autoral

15.7 RUA QUARTOZE DE JULHO E AV. CLÁUDIO A. BARBOSA PARTE 2

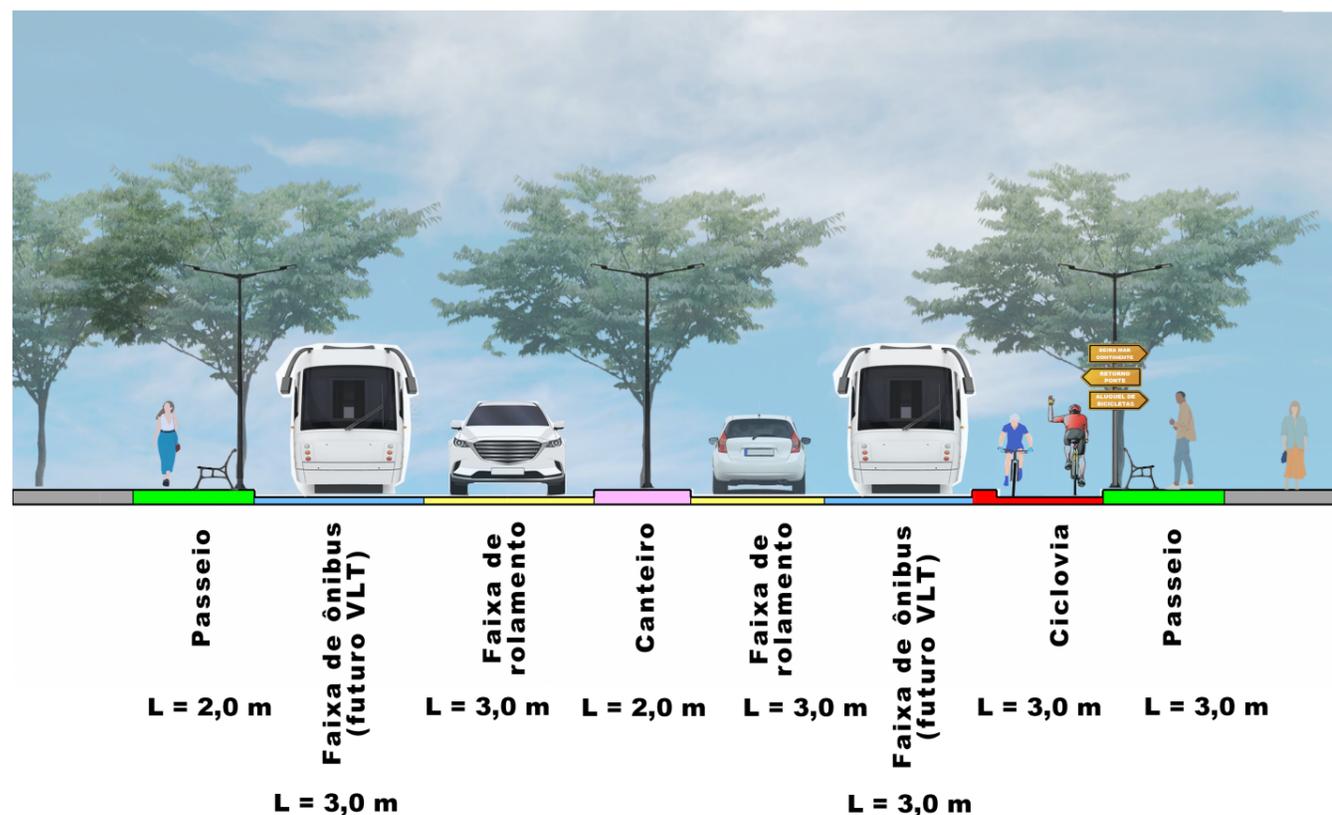
Em parte da Avenida Cláudio Avim barbosa as vias diminuem de tamanho e após isso aumentam novamente. Importante ressaltar que a arborização, ciclovia e equipamentos de estar continuam durante toda a sua extensão para atender os pedestre e ciclistas que utilizarão o espaço.

Nesta área é localizada a Capitania dos Portos de Santa Catarina, que possui uma alta potencialidade para se tornar um museu que atenda ao público. Desse modo, os usuários que utilizam essa via podem aproveitar de uma viagem à história e cultura que o espaço oferece.

Ressaltando a importância de local equipamentos públicos e espaço recreativos durante o percurso para atrair atenção e incentivar as pessoas a utilizarem com maior frequência a mobilidade ativa.



Localização da via e do corte



Perfil de corte da Rua Quartoze de Julho e Avenida Cláudio Alvim Barbosa
Fonte: Autoral

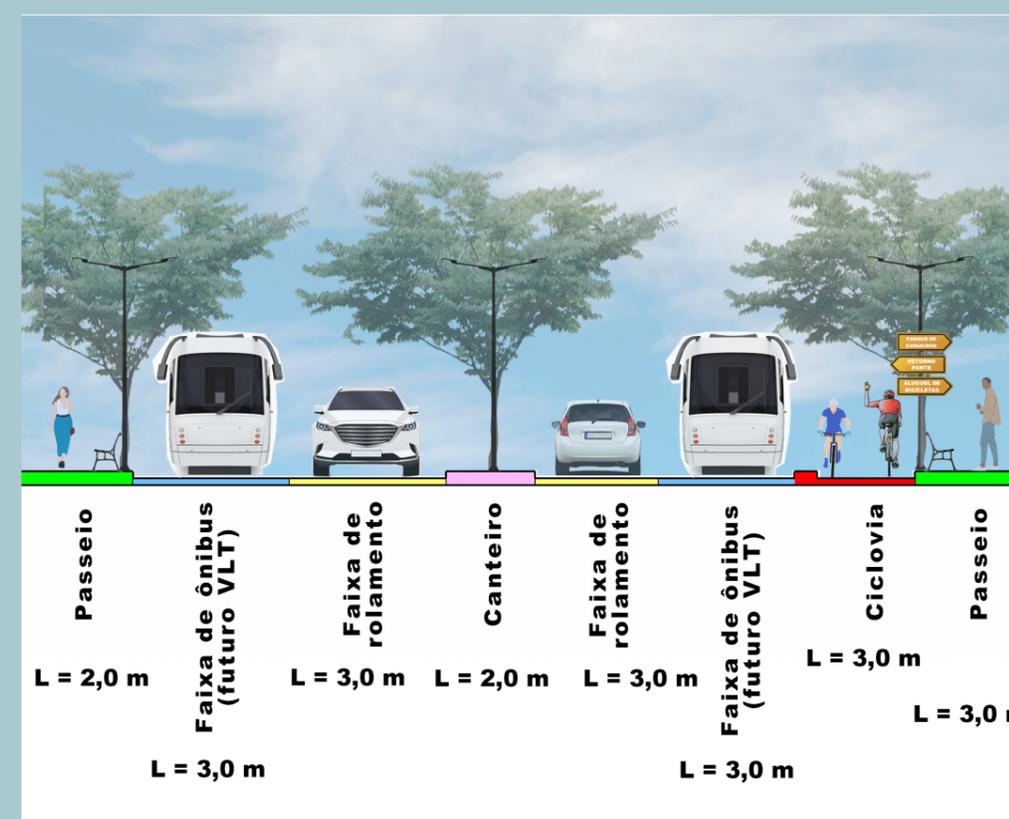
15.8 RUA CAP. EUCLÍDES DE SOUZA E AV. ENG. MAX DE SOUZA

A Rua Capitão Euclídes de Souza e a Avenida Engenheiro Max de Souza dão acesso ao Parque da Luz, ao Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC) e a diversos comércios localizados em sua extensão. A proposta é a arborização dessas vias juntamente a criação de vias exclusivas para transporte público e que futuramente possam ceder espaço para o VLT.

Do lado direito da Rua Euclídes de Souza (imagem abaixo) é localizada uma ciclovia ao lado de uma via para pedestres, após essa via há um estacionamento de automóveis para o Parque de Coqueiros. Essa via possui paradas de transporte público com o intuito de fazer a integração com o terminal marítimo presente no Parque de Coqueiros. Essa é a última via por terra do circuito histórico-cultural-ambiental. Em seguida, o usuário pode usar o transporte marítimo para retornar à ilha.



Localização da via e do corte



Perfil de corte da Rua Capitão Euclídes de Souza e Avenida Engenheiro Max de Souza
Fonte: Autoral

ESCLARECIMENTOS FINAIS

Atualmente o centro urbano de Florianópolis vem encarando diversos problemas relacionados à urbanização, tais como: aumento de congestionamentos, abandono do respeito à história e cultura e mau uso dos espaços. Com isso, o presente trabalho visou o estudo da área central de Florianópolis para compreender sua totalidade e propor mudanças para o melhoramento da qualidade de vida de seus usuários em todos os âmbitos.

Inicialmente através de análise dos espaços de ancoragem e uma abordagem sistêmica foi possível compreender as problemáticas atuais e as diversas potencialidades de cada área para mudanças urbanas. Esse estudo e discussão teve participação da equipe de extensão Coqueiros-Luz, do grupo GIPEDU da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e das associações do Amigos do Parque da Luz e Pró Coqueiros.

A partir da compreensão das problemáticas e potencialidades foi possível o desenvolvimento de 2 propostas de requalificação urbana na área central de Florianópolis juntamente com a implementação de dois terminais marítimos conectando o continente com a ilha e se integrando com o TICEN. Dentre as propostas foi verificada uma maior viabilidade de realização da proposta 02, a qual teria um custo menor, uma manutenção mais fácil e um desenvolvimento da obra em um curto, médio e longo prazo. Desse modo as mudanças do espaço físico e dos hábitos de seus usuários aconteceriam de uma forma menos agressiva e mais natural.

Ao final do trabalho e a partir das análises dos espaços de ancoragem foi proposto um circuito cíclico de âmbito histórico, cultural e ambiental. Todas as vias que fazem parte desse trajeto foram requalificadas e possuem pontos históricos, culturais e ambientais importantes durante seu percurso. Desse modo, os pedestres e ciclistas conseguem vivenciar a cidade de um modo mais puro e sem uma grande interferência dos automóveis. O intuito deste trabalho foi o lançamento de um estudo do centro urbano de Florianópolis com um olhar mais sensível aos seus usuários, promovendo uma valorização e imersão do espaço cultural, histórico e ambiental.

BIBLIOGRAFIAS

EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO DE PORTO ALEGRE. ANTP: Ciclofaixas - análise da legislação e das normas brasileiras. Porto Alegre: Revista dos Transportes Públicos - Antp, 2005. 110 p;

CIDADES, Ministério das. SISTEMAS DE PRIORIDADE AO ÔNIBUS. Caderno Técnico Para Projetos de Mobilidade Urbana, Brasília, v. 5, n. 2, p. 1-175, dez. 2016.

WATANABE, Roberto Massaru. FAIXAS DE TRÁFEGO. 2018. Disponível em: <https://www.ebanataw.com.br/trafegando/faixas.htm>. Acesso em: 25 jul. 2022.

PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS. Plano Diretor Participativo Florianópolis: leitura integrada da cidade. 2008. 318 f. Urbanismo, IpuF, Florianópolis, 2008.

PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS. Geoprocessamento. Disponível em: <http://geo.pmf.sc.gov.br/>. Acesso em: 25 Jul. 2022.

GIPEDU. Coqueiros-Luz. A busca de resiliência dos parques naturais urbanos à melhoria da qualidade ambiental da cidade. Gipedu/UFSC, Florianópolis, 2021.

FLORIANÓPOLIS. Decreto nº 23503/2022, de 2022. Plano Diretor de Urbanismo do Município de Florianópolis. Florianópolis, 2022.

KEMMIS e MC. TAGGART, 1988, apud Elia e Sampaio, 2001, p.248.

GEHL, Jan. Cidades Para Pessoas, ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2007.