

CONVITE À CONCEIÇÃO

Thiago Cardoso Correia
Orientador: Ricardo Socas Wiese
Arquitetura e Urbanismo UFSC 2022-2

SUMÁRIO

1 - HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO

- 1.1 - Os Nativos
- 1.2 - Da Raiz a farinha
- 1.3 - A vida moderna
- 1.4 - Transformação da paisagem
- 1.5 - Expansão Urbana

2 - CENÁRIO ATUAL

- 2.1 - Consolidação dos bairros
- 2.2 - Sistema Viário
- 2.3 - Tráfego Local
- 2.4 - Equipamentos Urbanos
- 2.5 - Transporte Público
- 2.6 - Sistema Ciclovitário
- 2.7 - Esgotamento Sanitário
- 2.8 - Atividade Lacustre

3 - CAMADAS E PERCURSOS

- 3.1 - Atividades
- 3.2 - Camada do Meio Ambiente
- 3.3 - Camada Memória e Paisagem
- 3.4 - Camada do Cotidiano

4 - ANÁLISE GERAL

- 4.1 - Problemáticas
- 4.2 - Diretrizes Gerais
- 4.3 - Diretrizes Meio Ambiente
 - 4.3.1 - Esgotamento Sanitário
 - 4.3.2 - Parque Natural Municipal das Dunas da Lagoa
 - 4.3.3 - Parque Estadual do Rio Vermelho
 - 4.3.4 - Estruturação de Trilhas
 - 4.3.5 - Área de proteção Marinha

4.4 - Diretrizes do Cotidiano

- 4.4.1 - Ampliação e conexão das áreas verdes
- 4.4.2 - Ampliação do sistema ciclovitário
- 4.4.3 - Bicicletários públicos e sistema compartilhado
- 4.4.4 - Revitalização dos pontos de transporte lacustre
- 4.4.5 - Novas rotas do transporte lacustre

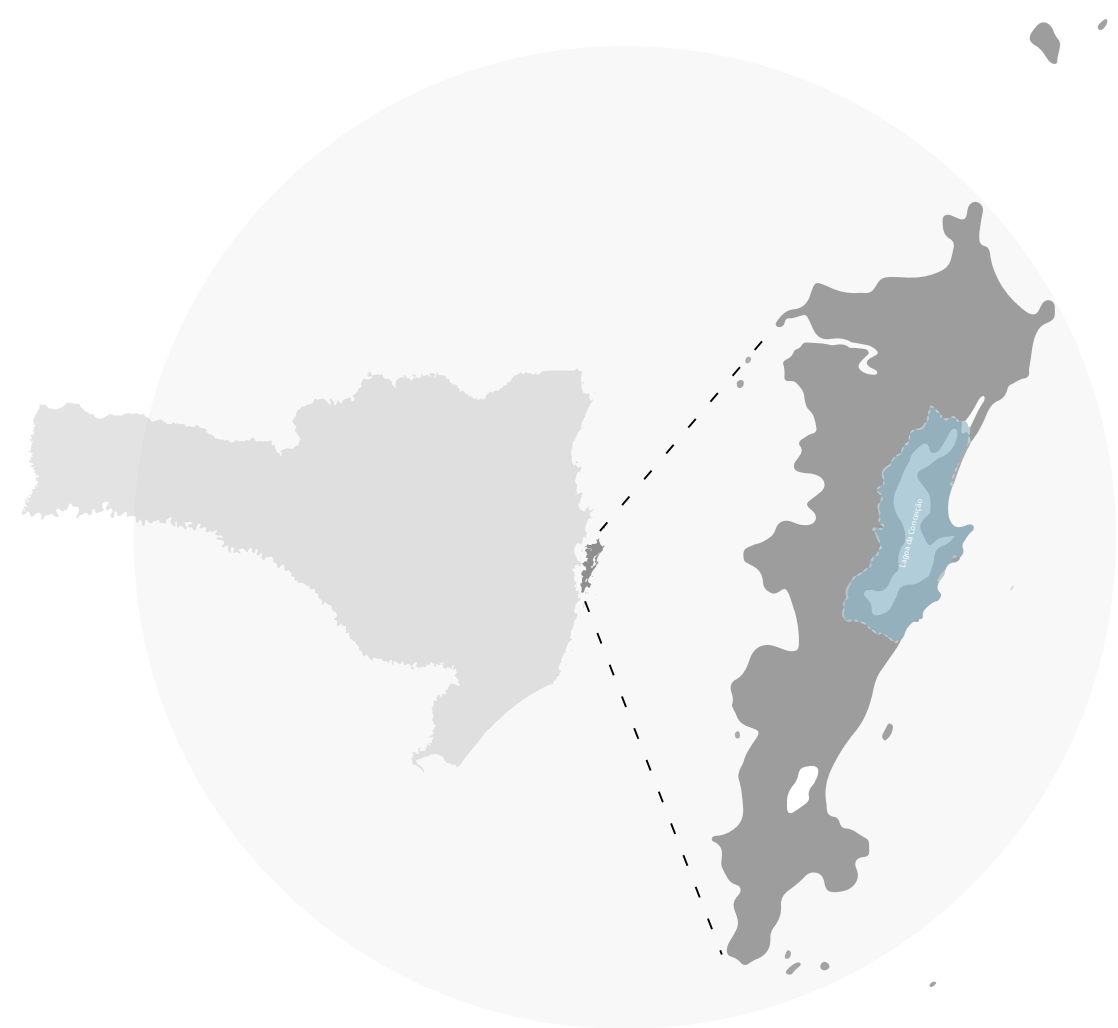
4.5 - Diretrizes da Memória e Paisagem

- 4.5.1 - Estaleiro Público
- 4.5.2 - Restauração do conjunto rural
- 4.5.3 - Caminhos
- 4.5.4 - Vilas Antigas
- 4.5.5 - Espaço de educação patrimonial

AGRADECIMENTOS

BIBLIOGRAFIA

LISTA DE FIGURAS



OBJETIVOS

Objetivo Geral:

- Desenvolver um diagnóstico amplo no entorno do corpo hídrico da Lagoa da Conceição em Florianópolis, cruzando diferentes escalas e visando uma maior compreensão da área a fim de criar diretrizes projetuais que possam ser aprofundadas em futuros projetos que venham qualificar os elementos pré-existentes que compõem a paisagem, as relações urbanas e a cultural local dessa região.

Objetivos Específicos:

- Elaborar o diagnóstico da área através de pesquisas e análises

- Mapear os diversos usos, funções e ofícios que são desempenhados nesta região com objetivo de organizá-los para posteriormente eleger os mais representativos e criar um percurso que os entrelace harmonicamente.

- A partir do percurso, coletar informações junto a comunidade para entender as necessidades locais visando elaborar diretrizes, propor intervenções pontuais e se possível contribuir de maneira positiva com futuros projetos.

CON- CEI- ÇÃO

INTRODUÇÃO

O entorno da Lagoa da Conceição possui como característica a beleza natural conectada a praticidade da infraestrutura urbana. A região possui atmosferas únicas que caracterizam cada comunidade do entorno da Lagoa da Conceição e possui ampla diversidade em suas relações paisagísticas, ambientais, econômicas e socioculturais. As regiões do entorno do corpo hídrico da Lagoa da Conceição são Barra da Lagoa (Leste), Rio Vermelho (Nordeste), Ratonas (Noroeste) e Rio Tavares (Sul) e Lagoa da Conceição. Ao analisar de maneira ampla a bacia da Lagoa da Conceição e seu entorno observa-se uma área de grande complexidade e com dimensões geográficas bastante extensas, sendo assim, este trabalho concentrou-se na análise das relações principais dos bairros adjacentes com a Lagoa da Conceição. Dentro dessa região, tem-se uma série de bens variadamente valorados e o trabalho buscou fazer uma análise de pontos que estão presentes de maneira mais intensa na memória e no dia a dia dos moradores e visitantes da região. O estudo teve como objetivo analisar por meio de relatos com residentes locais atuais e antigos, experiências pessoais e observações in loco sobre as transformações e condições dos diferentes sistemas da região, com objetivo de realizar propostas projetuais que impactem de maneira positiva e equilibrada no futuro desenvolvimento da localidade. Para este propósito, apresentou uma contextualização histórica da região da Lagoa da Conceição, assim como identificou mudanças recentes e determinantes para alteração de algumas características do local, o método adotado baseou-se em uma conduta com caráter descritivo, análise documental, estudo de caso e levantamento através de entrevistas com residentes locais.

[...] 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 e SCIFONI, 2010 apud SCIFONI, s.d.).

1 - HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO

1.1 - Os Nativos 3500AP - 1700

Segundo Piazza (1983), no momento da descoberta do Brasil, o número de indígenas que habitavam Santa Catarina era bastante expressivo, tal fato é comprovado pelos relatos dos viajantes que aqui estiveram e, também, pelo testemunho dos missionários. No litoral catarinense situavam-se os indígenas tupi guarani que, regionalmente, vão ser denominados de 'os Carijós' (PIAZZA, 1983, p. 73).

Os indígenas formavam sociedades organizadas e plenamente adaptadas ao ambiente costeiro, pois desenvolveram tecnologias que foram empregadas em atividades de subsistência, adequadas para esse ambiente onde viviam (SANTOS, 1973). Há ampla diversidade de vestígios destes povos no território insular e conseqüentemente na região de estudo, indicando a atração que as regiões costeiras e ilhas exerciam sobre estes antigos grupos que eram atraídos pela abundância de alimentos e possivelmente se sentiam protegidos. Estes povoadores pré históricos, de origem tupi-guarani, pertencem a denominada "fase Jurerê", com ampla produção de cerâmica, aproveitamento de peças líticas e obras pictóricas distribuídas por todo o litoral da Ilha de Santa Catarina e ilhas maiores do arquipélago, principalmente como a do Arvoredo, no norte, e Campeche, no leste (CORREA, 2004 apud VAZ, 2008).

Os primeiros vestígios de um povoamento na região da Lagoa da Conceição, ainda que desgastados pela ação humana e do tempo, foram dos povos dos sambaquis, podemos encontrar oficinas líticas onde estes povos afiavam suas ferramentas de pedra polida, em alguns sítios como ponta das almas na região do Canto dos Araçás, na ponte do Canto dos Araçás, na Costa da Lagoa, na região da praia Joaquina e em diversas outras regiões próximas à orla.

Os sambaquis são os principais vestígios da ocupação destes povos e a principal característica desse tipo de sítio é o substrato composto por conchas de moluscos, formados por camadas de sedimento intercaladas por camadas de conchas.

1.2 - Da raiz a farinha 1700- 1960

De acordo com Antunes da Luz (2014), a partir da análise de documentos e registros históricos, entende-se que os índios que permaneceram na região foram escravizados. A colonização Ilha de Santa Catarina foi vicentista, os quais vieram acompanhados de seus familiares, escravos tanto negros como indígenas.

Por volta do século XVII, Francisco Dias Velho fundou o povoado da Nossa Senhora do Desterro. Em 1698, um segundo povoado chamado Padre Matheus de Leão adquiriu, junto com vinte casais, a sesmaria ao norte que confrontava com a de Dias Velho ao sul, chamada sesmaria da Nossa Senhora das Necessidades, que ia da "Lagoa até o Rio Ratonas"

Haviam dois caminhos consolidados em direção a Lagoa da Conceição, um vindo da sesmaria do padre Matheus de Leão e outro vindo da sesmaria de Francisco Dias Velho, estes caminhos antecederam a chegada dos colonizadores Açorianos, portanto a região da Lagoa já apresentava seus sítios. Por volta de 1747 e 1756 houve um impulso na ocupação da ilha. Devido aos constantes abalos sísmicos nas ilhas do arquipélago dos Açores em Portugal, bem como a superpopulação, serviram de estímulo para que cerca de cinco mil imigrantes açorianos fossem trazidos para colonizar a ilha e o litoral catarinense. Piazza (1983) demonstra que em 1755, já com os açorianos em Florianópolis, haviam 190 sítios em Santo Antonio, 150 na Lagoa da Conceição e 200 em Desterro.

As águas determinaram a localização das famílias no território da Lagoa assim como seus meios de transporte, alimentação e afazeres domésticos que eram sempre relacionados às águas da Lagoa, no transporte utilizavam-se as canoas, na alimentação os peixes e nos afazeres domésticos utilizava-se as águas dos córregos. A orientação hidrográfica era válida tanto para os deslocamentos à curta distância, quanto para os deslocamentos à média distância, ou até mesmo em marcações relacionadas a pontos de pesca. Nas pequenas distâncias entre uma casa e outra da vizinhança, eram os córregos que serviam como pontos de referência e ajudavam a qualificar uma posição ou movimento (RIAL, 1987 apud VAZ, 2008).

Considera-se que no século XVIII a região da Lagoa da Conceição era uma das regiões mais importantes na atividade agrícola de Florianópolis, possuindo diversas obras, incluindo engenhos, sobrados, casarões, escadarias, rampas e algumas ruínas. Segundo Adams (2011), com o fim da escravidão houve um deslocamento de parte da população para o Rio Grande do Sul, um importante polo pesqueiro, o que causou uma diminuição significativa na produção de mandioca, fazendo com que os engenhos ficassem abandonados ao tempo. Na seqüência, foram desaparecendo alambiques, moendas e rodas d'água, restando somente ruínas. Nesse período, a população começou a se agrupar em pequenos núcleos pouco distantes entre si. Estes agrupamentos eram nomeados conforme as características particulares de cada lugar.

1.3 - A Vida Moderna 1960- 2022

Até meados de 1960 a freguesia da Lagoa apresentava a existência de uma produção doméstica. Na região eram produzidos produtos alimentícios como farinha, cebola, batata-doce, aguardente, café e pescados. Ali também produziam alguns materiais como cordas, balaios, redes, óleo e outros produtos que abasteciam a cidade. A localidade era basicamente rural com um sistema econômico voltado para agricultura de subsistência e a pesca. O comércio na localidade acontecia nas casas que funcionavam localmente como pequenos comércios ou mesmo de porta em porta, comumente comercializados por peso, dúzia, cacho, unidade e o pagamento muitas vezes era realizado através das trocas. O transporte das mercadorias era feito a pé, a cavalo, em carroças e carros de boi ou canoas.

Os reflexos do crescimento urbano começaram a aparecer mais significativamente na década de 70, com a criação do plano de desenvolvimento dos balneários, o qual acelerou a ocupação e aumentou a demanda residencial da região. Até a década de 90 a região concentra uma ocupação alternativa ao centro da cidade, suprindo uma demanda residencial, criada em reflexo a instalação de instituições como a UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina) e Eletrosul (Centrais Elétricas S.A Subsidiária da Eletrobras) no bairro próximo da Trindade. A partir da década de 70 o entorno da lagoa passou a absorver uma maior procura por moradia de migrantes oriundos de outros estados, resultando no surgimento de grandes loteamentos como o Village e posteriormente o Saulo Ramos, localizado no Canto da Lagoa. Também surgiram diversos loteamentos informais e diversas novas residências, expandindo cada vez mais das planícies em direção às margens da lagoa.

O crescimento urbano além de mudar o perfil dos moradores da região também trouxe novos hábitos, incluindo novas atividades econômicas. Tratando de economia, a atividade de subsistência foi sendo substituída por serviços de apoio ao consumo, as famílias dos antigos agricultores e pescadores passam a enxergar o fenômeno turístico como uma atividade mais rentável, investindo em atividades de turismo e lazer, oferecendo produtos turísticos como restaurantes, loteamentos e residenciais para aluguel. Na década de 80, este fenômeno intensifica-se e praticamente extingue as famílias que se sustentavam através de uma indústria doméstica, modificando drasticamente a cultura e a paisagem da região.

1.4 - TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM

As atividades econômicas realizadas nas regiões adjacentes à Lagoa da Conceição, nos mostram a atmosfera de trabalho local, concentrada em atividades agrícolas e processos nos engenhos de cana e farinha, que até 1960 faziam parte da paisagem da Lagoa, sendo local de destaque na produção de cachaça e melado. Além da agricultura, a região contém até os dias atuais um conhecimento humano próprio relacionado ao mar, a lagoa e as embarcações. Por ser uma comunidade relativamente isolada até a primeira metade do século vinte, ela se desenvolveu dependente do meio de transporte náutico, a navegação tornou-se uma atividade essencial para a realização das atividades diárias na região.

As principais mudanças que influenciaram nas transformações da paisagem e no entorno imediato da Lagoa da Conceição, aconteceram entre as décadas de 1950 e 1960. Entre elas está a chegada da energia elétrica, a substituição da ponte de madeira por uma ponte de concreto, que ligava a Lagoa da Conceição à Av. das Rendeiras, e o calçamento do morro da Lagoa. Estas mudanças contribuíram com a ascensão do automóvel, o aumento no número de vias e consequentemente com o declínio da atividade náutica.

Até 1990 a região vinha se caracterizando predominantemente como uma área de expansão residencial. A partir da década de 90 a região incorpora a atividade turística, assim, além do aumento da demanda residencial, o turismo aqui implantado intensificou as atividades de comércio, serviços e lazer. A comunidade adaptou-se a estas demandas através de aplicações de seus imóveis visando aluguel ou venda de terras como fonte de renda, resultando na densificação. Essa dinâmica fundiária perpetua ainda hoje.



1938 - Desmatamento e grandes áreas de cultivo.

Fig. 01



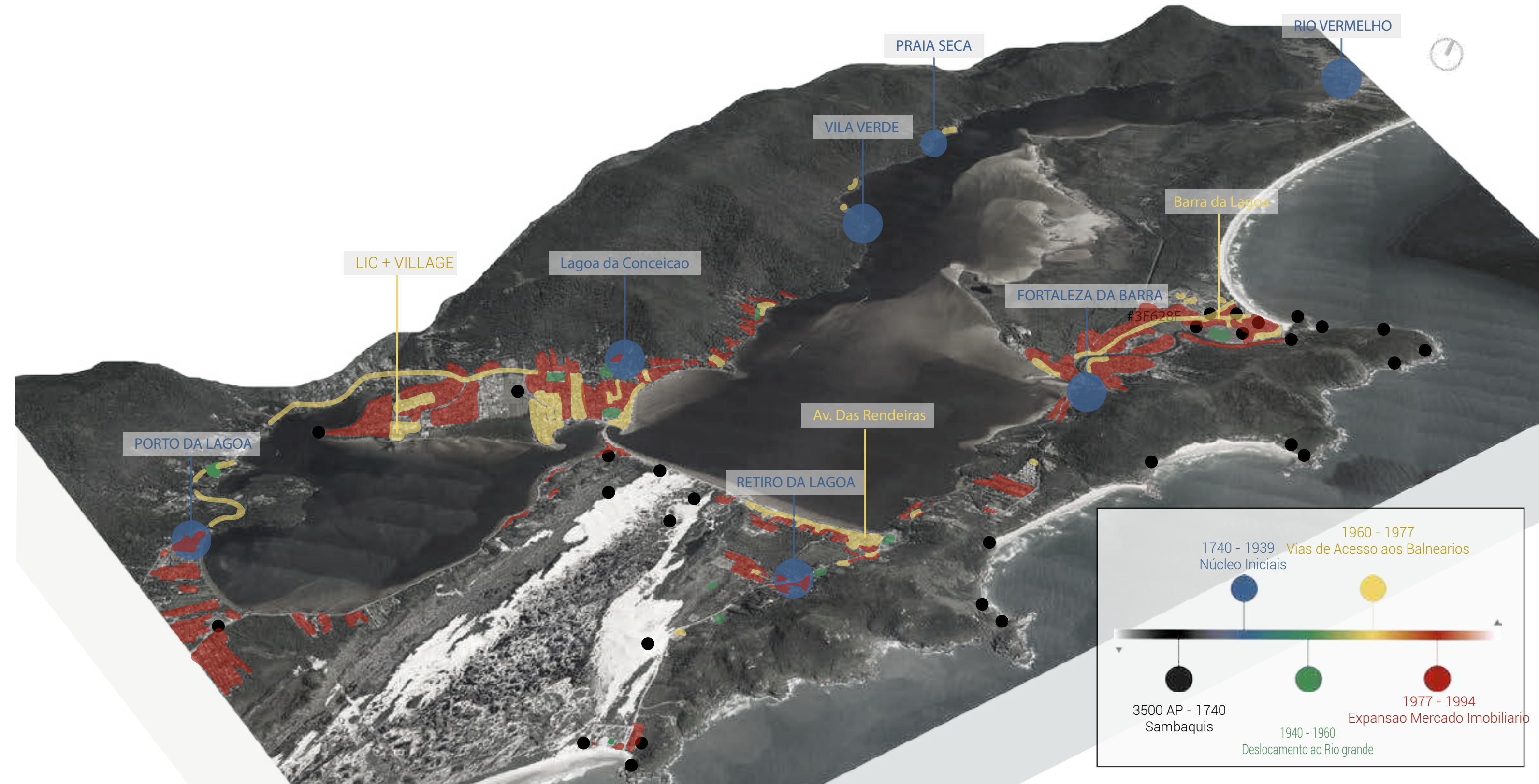
1977 - Aperfeiçoamento do sistema viário e caracterização como área de expansão residencial alternativa ao centro.

Fig. 02



2022 - Densificação

Fig. 03



1.5 - Expansão Urbana

A partir de sítios arqueológicos na região, tem-se a data de 5000 antes do presente os primeiros registros da presença dos denominados "Homens do Sambaqui". A Freguesia da Lagoa, consagrada a Nossa Senhora da Conceição, foi fundada em junho de 1750, sendo a igreja construída a partir de 1751. Até aproximadamente 1950, a comunidade se manteve em um semi isolamento, evoluindo demograficamente de forma natural, principalmente através do crescimento vegetativo da população. Nesse período a ocupação da área desenvolveu-se próxima ao Morro da Lagoa, no entorno da igreja Nossa

Senhora da Conceição. A partir deste núcleo inicial partiam caminhos, que levavam onde hoje é chamado Canto dos Araçás, Canto da Lagoa, Retiro da Lagoa, Rio Tavares e Fortaleza da Barra. Eram ao longo destes caminhos que as moradias se estabeleciam, e a maioria conformava-se em chácaras. (SOUZA, 2003).

Na década de 1940 houve um esgotamento dos solos para agricultura além da vinda de produtos agrícolas do continente, isso culminou no abandono da agricultura ao redor de toda Ilha. Nesse período há deslocamento de parte da população ao Rio Grande para trabalhar nos barcos pesqueiros..

A década de 70 foi o período que marcou a criação de novas ruas e introduziu o automóvel na paisagem. Foi realizada a pavimentação da

estrada pelo morro da lagoa (SC-404) ligando a região aos outros bairros da ilha, e o acesso às praias, tornando o bairro uma área residencial alternativa ao centro.

A partir dos anos 80 há um grande crescimento do mercado imobiliário, o qual se intensificou nos anos 90 com o crescimento da atividade turística. Esse crescimento aliado aos parcelamentos posteriores, realizados, sobretudo, por vias de servidão e não por loteamentos, produziu uma mudança significativa na paisagem desenhada pelos desmembramentos das grandes e estreitas propriedades privadas em lotes (SOUZA, 2003).

2.1 - Consolidação dos Bairros

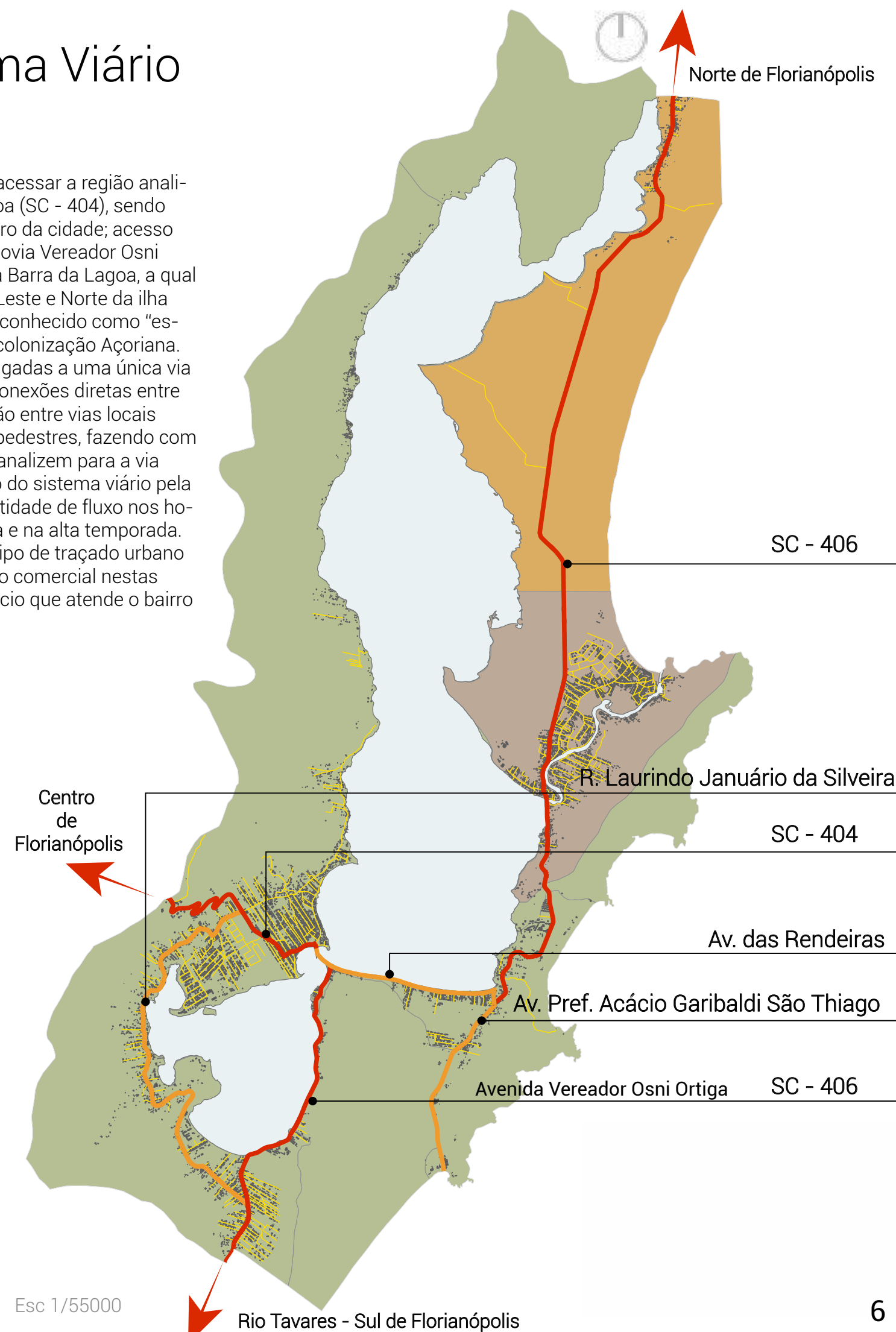
O distrito da Lagoa da Conceição abrange as localidades da Costa da Lagoa, Canto dos Araçás, Praia e Parque da Galheta, Praia Mole, Praia da Joaquina, Lagoa da Conceição (centrinho), Canto da Lagoa, Retiro da Lagoa e Porto da Lagoa. A área do distrito é estimada em 93,3km² e sua população em 11.773 habitantes segundo Censo IBGE 2010.

No Leste da Ilha de Santa Catarina, entre os bairros São João do Rio Vermelho e Lagoa da Conceição, está o Distrito da Barra da Lagoa. Com uma área 4,75km², a Barra da Lagoa foi desmembrada da Lagoa da Conceição em 1995, e hoje o distrito criado pela Lei Municipal 4806/96 engloba a Fortaleza da Barra e o Balneário. A população da Barra da Lagoa é estimada em 5.832 habitantes segundo o Censo 2010 do IBGE. Ao norte da Barra da Lagoa está o bairro São João do Rio Vermelho que também faz parte da Bacia Hidrográfica da Lagoa da Conceição e possui uma pequena parte da sua área urbana próxima ao corpo hídrico. Segundo dados do IBGE a população do Distrito de São João do Rio Vermelho pulou de 1.864 (1991) para 10.000 habitantes (2004), resultando em um índice de crescimento de 436,48% em apenas treze anos, tornando-se um dos bairros mais populosos da região.

A ocupação urbana atual é desordenada apresentando-se como um conjunto confuso e sem planejamento, servido por uma rede viária composta de ruelas e caminhos, que se encontra saturada e não obedece qualquer hierarquia, dificultando a conexão da área (SANTIAGO e DANIEL, 2003).

2.2 - Sistema Viário

Existem três formas de acessar a região analisada: através do Morro da Lagoa (SC - 404), sendo a principal conexão com o centro da cidade; acesso pelo Sul da Ilha, através da Rodovia Vereador Osni Ortiga (SC - 406); e acesso pela Barra da Lagoa, a qual faz conexão com as praias do Leste e Norte da ilha (SC - 406). O traçado do bairro conhecido como "espinha de peixe" foi herança da colonização Açoriana. Caracterizado por longas vias ligadas a uma única via principal e possuindo poucas conexões diretas entre as vias locais. A falta de conexão entre vias locais dificulta os deslocamentos de pedestres, fazendo com que todos os deslocamentos canalizem para a via principal causando a saturação do sistema viário pela via principal, gerando alta quantidade de fluxo nos horários de pico, finais de semana e na alta temporada. Outro problema gerado nesse tipo de traçado urbano é a grande concentração do uso comercial nestas vias, fazendo com que o comércio que atende o bairro seja pouco distribuído.



2.3 - Tráfego Local

A expansão urbana não planejada da região, aliada ao aumento da frota de transporte individual motorizado, seja para cargas ou passageiros, aliado aos atrativos que potencializam os problemas de tráfego na região, resulta num tráfego intenso na região principalmente no período do verão. Os principais atrativos são as praias, os equipamentos urbanos e os empreendimentos voltados às atividades de comércio e serviços que estão localizados majoritariamente no entorno das principais vias da região. Esse tipo de ocupação e distribuição de serviços trouxeram problemas de concentração de trânsito e alguns outros distúrbios causados por este aumento de veículos em circulação.

Observa-se que na região as vias urbanas são cada vez mais utilizadas, sendo para trabalho, lazer, moradia e também para abastecimento de alguns setores. No entanto, não se observa medidas significativas, por parte do município, para promover de forma segura e eficaz soluções para a mobilidade da região.

A SC 404, principal acesso a Lagoa da Conceição e próxima ao centro da cidade, constitui o trajeto de menor distância entre a Lagoa da Conceição e o centro da cidade. É caracterizada como a principal conexão leste-oeste na ilha, gerando fluxo intenso de moradores dos bairros vizinhos, além do próprio fluxo local que tem se intensificado nos últimos anos. A SC 406 apresenta congestionamentos intensos ao longo do ano, que se intensificam durante a temporada.

O trajeto Barra da Lagoa sentido Lagoa da Conceição também é caracterizado por longos congestionamentos, principalmente nos meses de verão, época em que há o maior número de turistas na região. Além do aumento sazonal de pessoas na região, observa-se alguns incentivos e promoções por parte da prefeitura e organizações de bairros para implantação de eventos que aumentam a valorização das áreas, gerando alguns impactos negativos no desempenho de mobilidade. Dentre as dificuldades há congestionamentos, acidentes de trânsito, estacionamentos indevidos em locais proibidos, desrespeito a faixas de pedestre e diversas outras infrações de trânsito.

Potencializadores do Tráfego Local

Período Sazonal Dezembro - Fevereiro

Floripa Tem reggae: mais de 15 mil pessoas assistem Dazaranha e Armandinho nas areias da Joaquina!

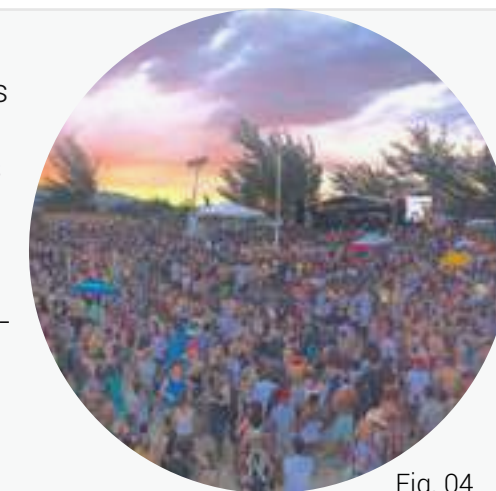


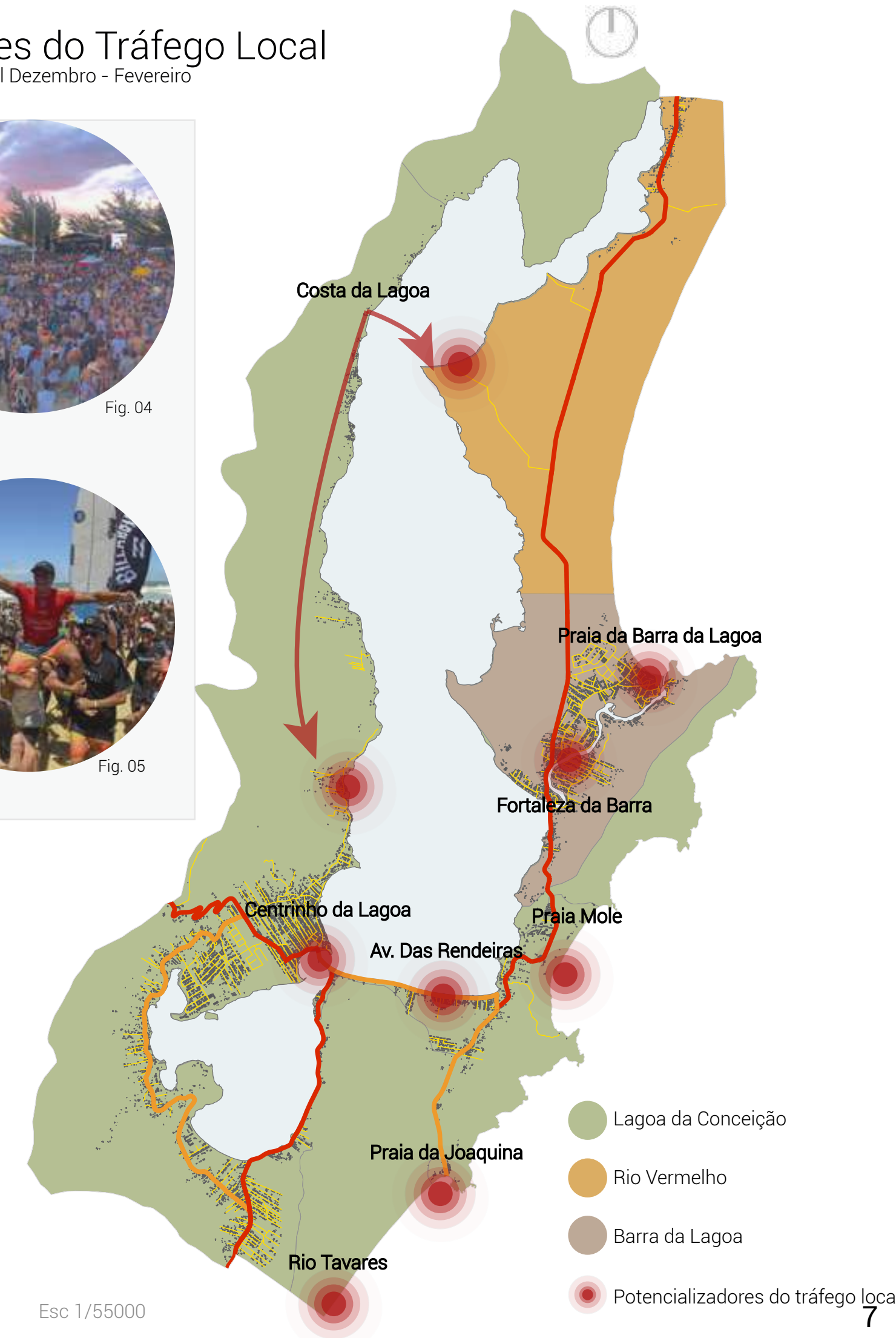
Fig. 04

LAURA COUTINHO Capa NSC TotalEntretenimento



Fig. 05

O Layback Pro apresentado pela Prefeitura de Florianópolis vai fechar os rankings regionais de 2021/2022 da World Surf League Latin America na próxima semana na Praia Mole.



2.4 - Equipamentos Urbanos

Analisando o mapa observa-se a carência de equipamentos públicos na região. O número atual não é suficiente para atender toda comunidade, fazendo a população se deslocar a outros bairros da cidade em busca de serviços, principalmente serviços relacionados à saúde e educação. Na Costa da Lagoa, por exemplo, está localizada a Escola Pública Municipal Desdobrada da Costa da Lagoa, que possui uma estrutura pequena incluindo apenas 4 salas de aula e atendendo creche, pré escola e ensino fundamental apenas até o quarto ano, obrigando a população local recorrer a outras instituições de ensino nos bairros vizinhos.

Também é evidente a pequena quantidade de áreas verdes de lazer (AVL) ou parques públicos oficialmente demarcados, há um equivocado entendimento que as áreas de preservação permanente como praias e margens da Laguna suprem a ausência de áreas verdes de lazer e parques. O pequeno número de AVLS demarcadas na região são em sua maioria as praças já existentes nos bairros ou AVLS provenientes de grandes loteamentos na região. Nesse segundo caso as áreas verdes ficam enclausuradas entre os novos loteamentos e só são devidamente planejadas ou utilizadas após a consolidação da nova ocupação assim impedindo a relação entre a comunidade pré existente e a nova área pública.



AVL - Vassourão

Fig. 06

Atualmente possui uma área de mata e uma pista de pouso para voo livre. Está localizada nos fundos de uma área conhecida como vassourão, uma região da Lagoa da Conceição onde há grande reivindicações da comunidade para um parque público. Atualmente segue sendo urbanizada e futuramente deverá estar enclausurada entre grandes edificações assim como outras AVLS da região provenientes dos grandes loteamentos.

Esc 1/55000



8

2.5 Transporte Público

Transporte Público Terrestre

O transporte público terrestre possui rotas que percorrem a região de maneira geral, de forma que o acesso ao transporte público se dá apenas nas principais avenidas, linhas que adentram as vias locais possuem horários escassos e constantemente são obstruídas por automóveis particulares estacionados em locais indevidos que impossibilitam a passagem do transporte público. Para a Costa da Lagoa, a rota de ônibus alcança apenas até a região do final do Canto dos Araçás. Em muitos casos o horário de ônibus é insuficiente.

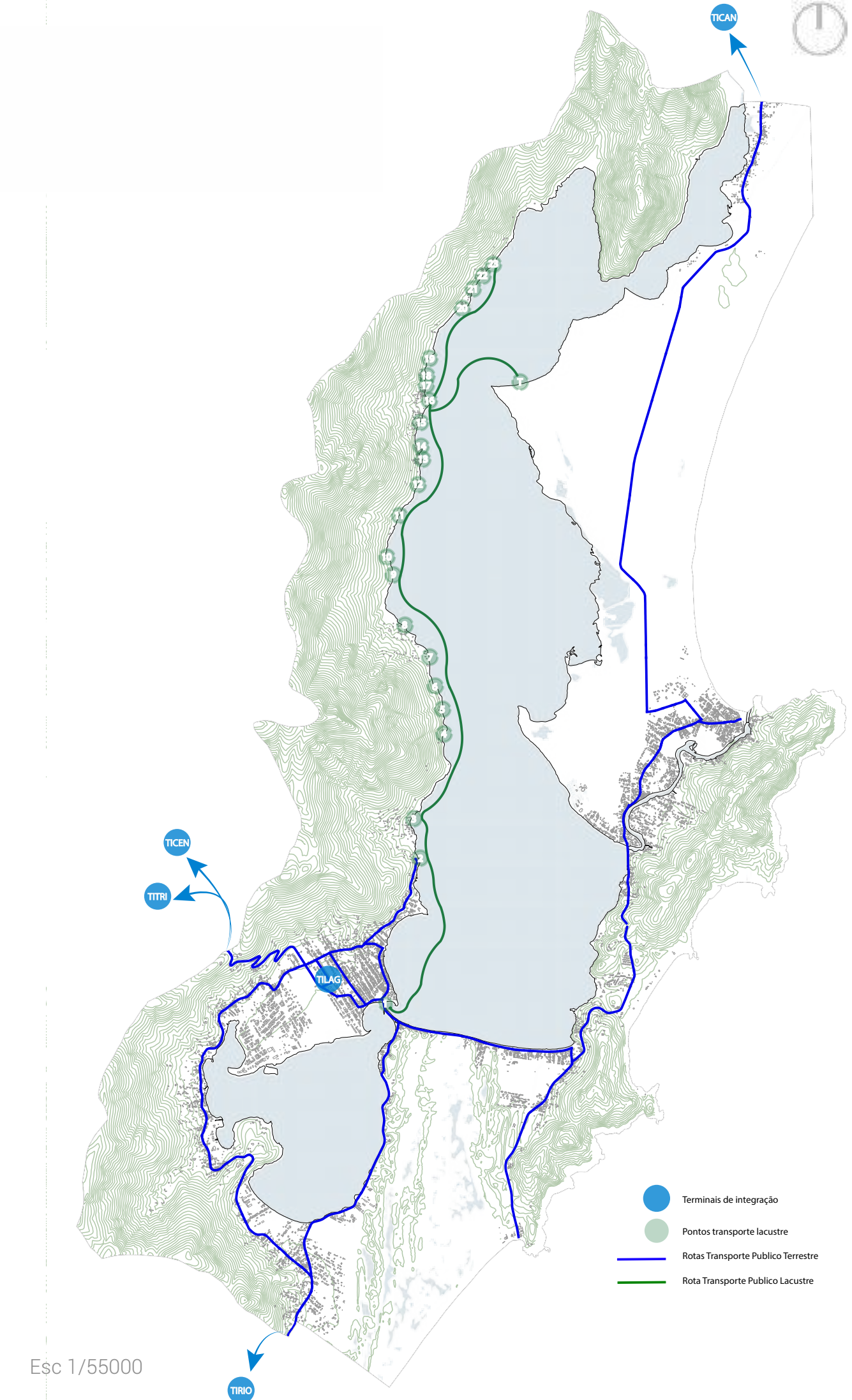
Transporte Público Lacustre

O sistema de transporte lacustre é o principal transporte para a região da Costa da Lagoa, sendo utilizado esporadicamente também na Barra da Lagoa. O transporte náutico teve início em 1986 e desde 1993 é de responsabilidade da Cooperbarco (Cooperativa de Barcos Autônomos da Costa da Lagoa).

A cooperativa atua na região há aproximadamente 20 anos, a partir de uma concessão firmada com a prefeitura, onde é responsável pelo transporte de pessoas. Há um terminal na própria cooperativa, ao lado da ponte da Lagoa da Conceição e um terminal lacustre na região do parque florestal do Rio Vermelho, enquanto ao longo do caminho da Costa da Lagoa estão distribuídos 23 pontos de parada e embarque, e, na barra da Lagoa, o desembarque é feito no pequeno trapiche do posto de gasolina. Atualmente, o Terminal Lacustre do Rio Vermelho carece de infraestrutura, pois o percurso até o terminal é longo, escuro e deserto.

Atualmente existe um conflito entre a Cooperbarco e os barqueiros não pertencentes à cooperativa, que segundo a Cooperativa realizam o transporte de pessoas de forma irregular, gerando uma competição e uma desarmonia comunitária.

9



Esc 1/55000

9

2.6 - Sistema Ciclovitário

A mobilidade tem importância fundamental para o bom funcionamento das relações urbanas em nossas cidades, ela permeia e conecta os diversos serviços essenciais. Os meios de transporte não motorizados, associados às medidas de integração de diferentes modais de transporte, podem ser uma alternativa viável para a redução dos problemas trazidos pela falta de ordenamento espacial e domínio do automóvel, especialmente nas médias e grandes cidades. Além disso, as pesquisas do PLAMUS da Grande Florianópolis, identificaram a utilização de veículos particulares muito acima da média nacional.

Apesar da predominância do automóvel e da cidade ser planejada em função do mesmo, é notável que o uso da bicicleta como alternativa para mobilidade urbana é cada vez mais procurado pelas pessoas nas cidades como forma de utilizar um transporte mais sustentável e econômico. Dados do PLAMUS mostram o maior número de ciclistas nas regiões com estruturas ciclovitárias, como beira mar norte, por exemplo, mas também há um número significativo de ciclistas em vias extremamente hostis aos ciclistas, como as marginais da BR-101. Tal fato pode ser explicado devido ao grande fluxo de pessoas na região aliado ao precário sistema de transporte público e ao tráfego excessivo, tornando a bicicleta um meio de transporte favorável apesar dos riscos. Isso se reflete na área de estudo, onde não há infraestrutura adequada, porém ainda assim observa-se um número significativo de ciclistas.

Segundo pesquisadores da Universidade Federal do Espírito Santo, no artigo "A bicicleta como alternativa de mobilidade urbana em cidades de médio porte: estudo de caso na cidade de Vitória (ES), Brasil.", a infraestrutura ciclovitória é o principal fator de incentivo, seguido da economia e de aspectos relacionados ao bem estar físico. A carência de bicicletários, estacionamentos apropriados e também a insegurança se apresentaram como fatores desestimulantes.



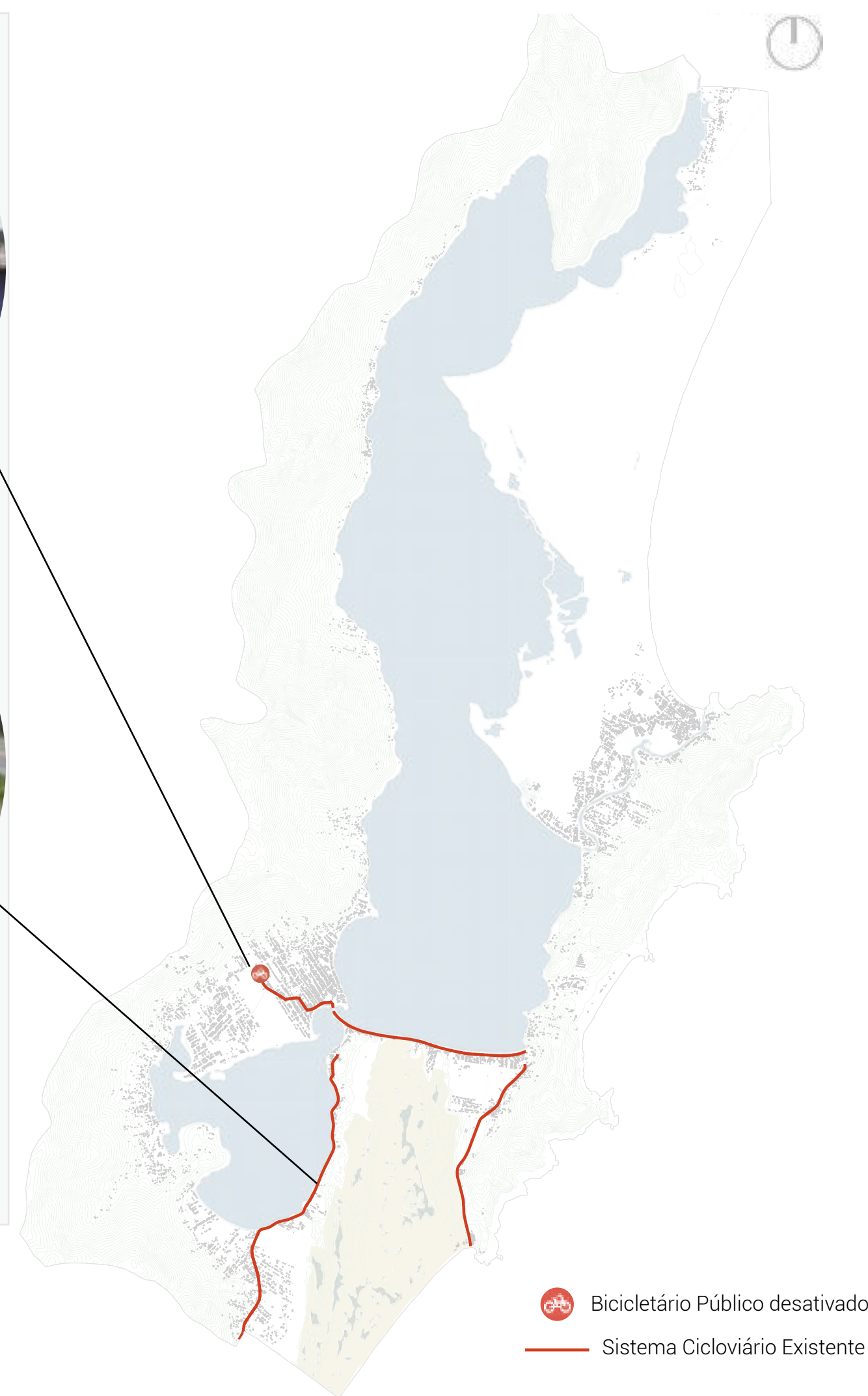
Fig. 07



Fig. 08

Ciclofaixas e Ciclovias da Osni Ortiga

O pouco de estrutura ciclovitória existente apresenta sérios problemas. O atual bicicletário público localizado próximo ao TILAG, encontra-se desativado e abandonado. Já as ciclovias e ciclofaixas apresentam alguns problemas, parte das ciclofaixas foram apagadas e a ciclovia da osni ortiga passa longos períodos sem manutenção.



Esc 1/55000

2.7 - Esgotamento Sanitário

Atualmente a rede de coleta de esgoto está disponível em grande parte da região, porém partes da rede de coleta ainda encontra-se inoperante. A implantação do sistema no bairro da Lagoa da Conceição foi concluída em 1988 (DE LUCA, 2005) e a estação Barra da Lagoa entrou em operação em 2008 (CASAN, 2021), já o bairro Rio Vermelho ainda não é atendido pelo sistema de coleta de esgoto.

Em fevereiro de 2021 foi elaborado e iniciado o projeto Trato pela Lagoa em parceria entre a Prefeitura Municipal de Florianópolis e a CASAN e tem como finalidade a inspeção sanitária, educação ambiental e mobilização social da Lagoa da Conceição. Segundo dados do programa, Trato pela Lagoa fechou 2021 com mais de 2.800 inspeções e aumento na taxa de regularizações. Os dados do programa indicam que foram realizadas inspeções em 1.890 casas, condomínios e comércios da região e 912 retornos. O último balanço do ano de 2021 aponta que 639 imóveis com problemas nas ligações de esgoto se regularizaram com o Trato Pela Lagoa. Incluindo 265 que encontravam-se regulares já na 1ª inspeção, são 904 imóveis regulares – cerca de 48%, aumento em comparação aos primeiros meses de programa, quando o número estava em 12%.

Com relação às irregularidades encontradas, inadequações de caixa de gordura representam o problema mais comum, em 1.788 casos. Conexão parcial à rede de esgoto foi detectada em 510 imóveis, pluvial conectada à rede de esgoto em 167 e esgoto conectado à rede pluvial, considerado crime ambiental, em 28. Atualmente o programa vem expandindo e aumentando as áreas de atuação.

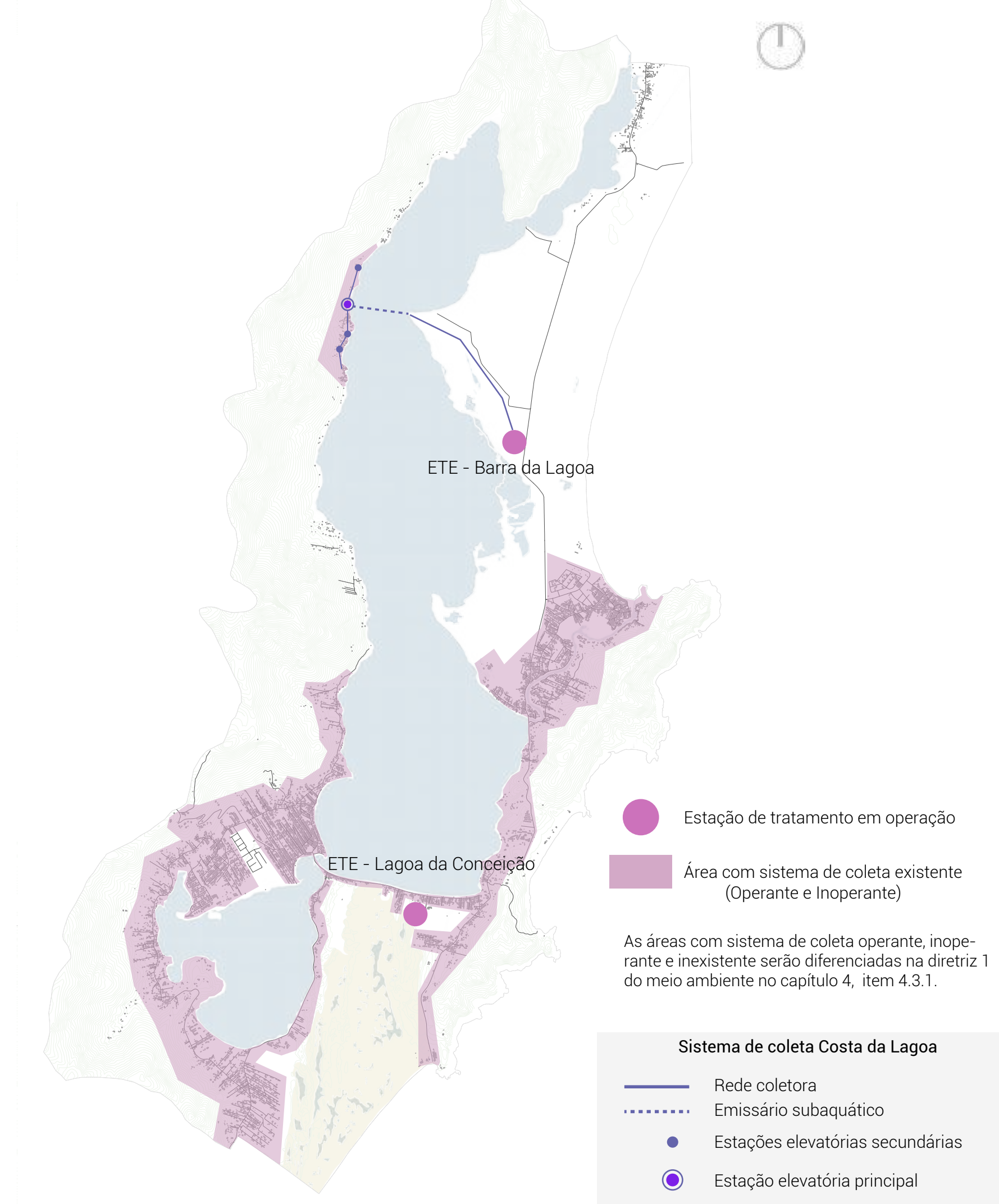
Apesar do programa Trato pela Lagoa ocorrer de maneira exitosa, também há necessidade de uma autocrítica por parte da empresa sobre suas estruturas, visto que ao longo dos anos observou-se diversos casos de irregularidades e problemas relacionados a CASAN.

2020 - Derramamento de esgoto deixa manchas na superfície da lagoa. Após análise da água pelo IMA, a CASAN foi declarada culpada e multada em R\$3,2 milhões.

2021 - Moradora denuncia nas redes sociais um vazamento junto ao Terminal Lacustre do Rio Vermelho. Em nota, CASAN declarou não ser a responsável pelo ocorrido (JORNAL CONEXÃO, 2021).

2021 - Uma Lagoa de Evapoinfiltração da Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (CASAN), localizada nas Dunas da Lagoa da Conceição, se rompeu. O efluente atingiu a Avenida das Rendeiras e chegou até a Lagoa.

2021 - IMA e FLORAM afirmam que a Lagoa da Conceição está imprópria para banho e consumo de pescados em toda a sua extensão. Em Abril, novo comunicado informa que o consumo de pescados não oferece mais riscos à saúde, porém a água permanece imprópria para banho.



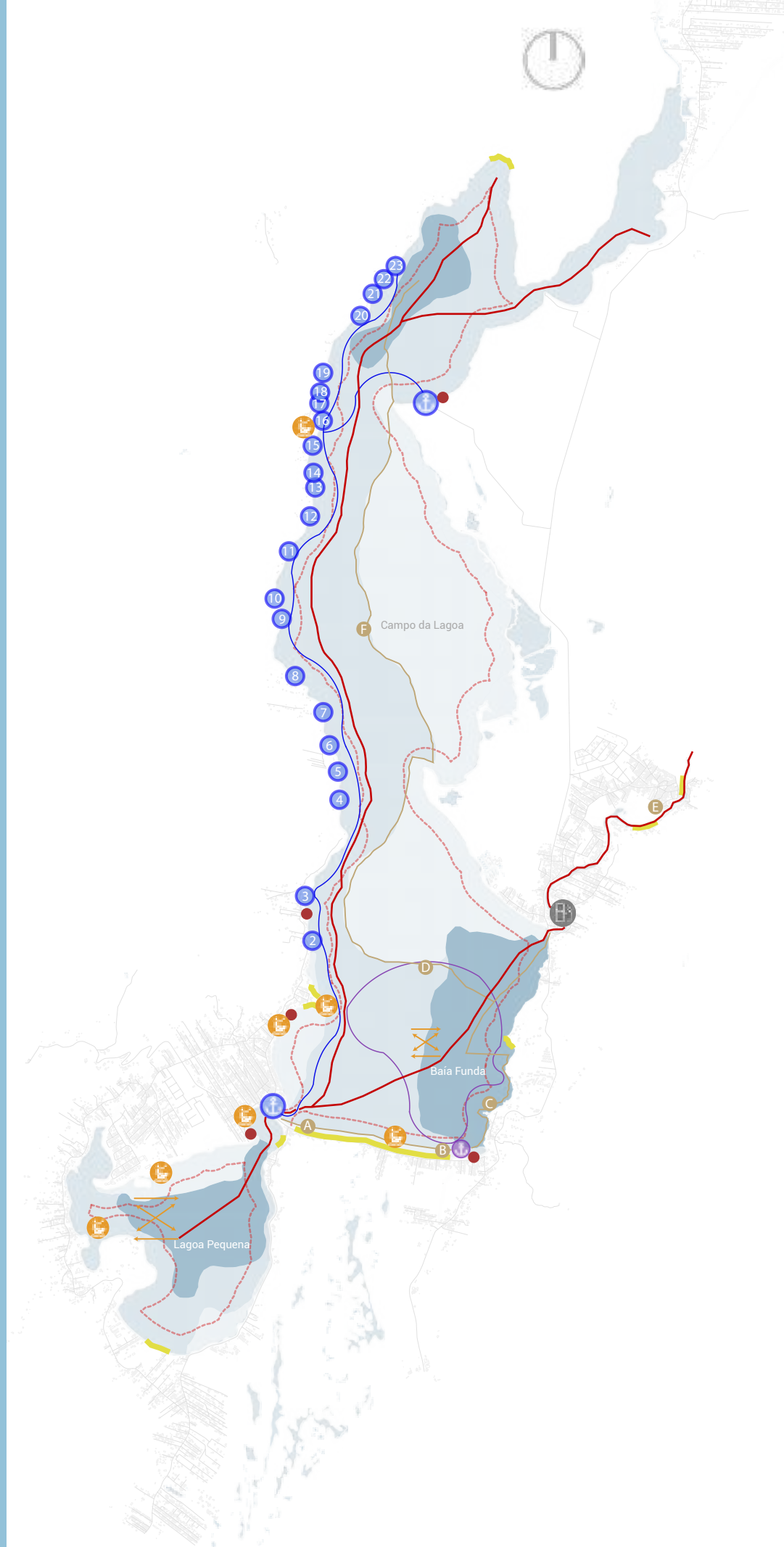
Esc 1/55000

2.8 – Atividade Lacustre

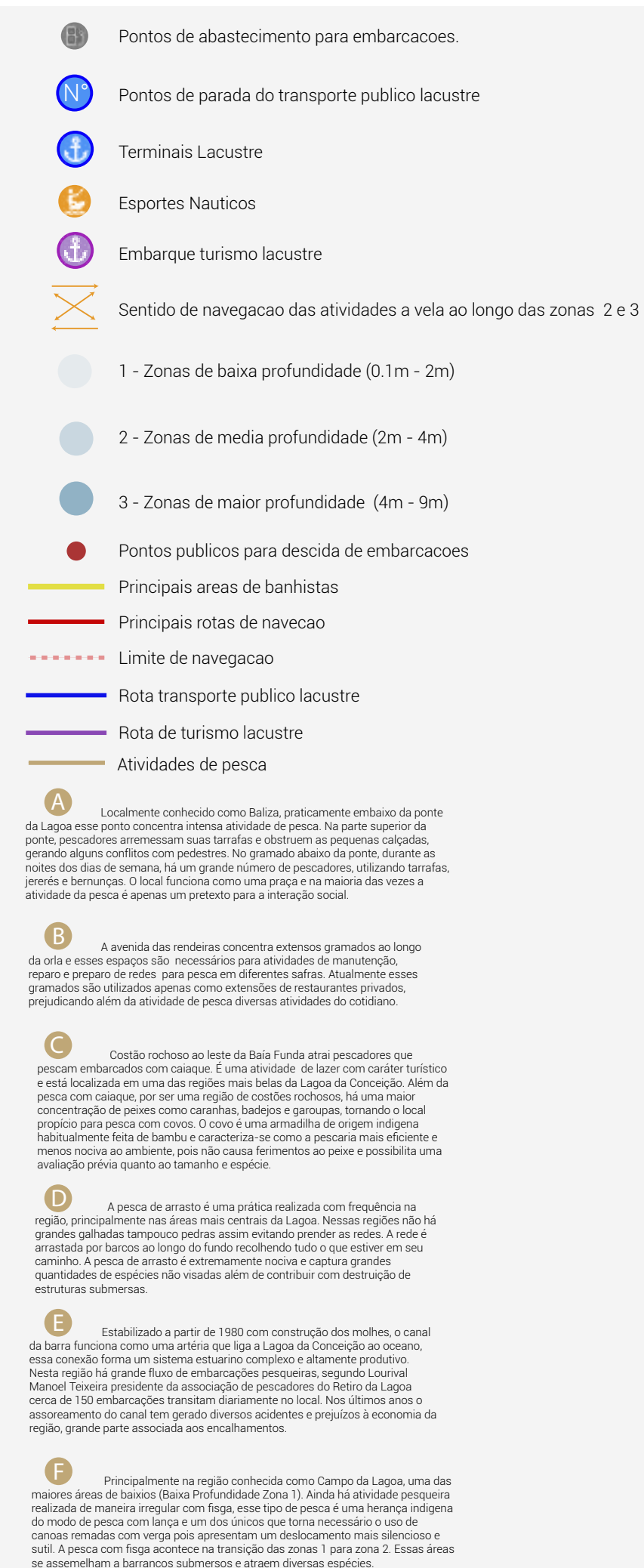
Segundo Carlos Nelson F. dos Santos, toda cidade resulta da junção do trabalho humano com um suporte natural, e depois de fundadas, as cidades continuam sempre se refazendo e jamais estão prontas e criam a história através dos enfrentamentos do espaço e do tempo junto com as ações sociais. De acordo com o texto, o espaço significativo não pode ser pensado desacompanhado de história e a história não pode ser imaginada sem referenciá-la a um espaço. Ainda no mesmo trabalho o autor afirma que a cultura da burguesia submeteu as outras culturas que lhe eram contemporâneas: destruiu-as por completo ou apropriou-se de tudo, simplificando seus significados e relações complexas; o que interessava era descomplicar os caminhos para a existência e operação de empresas e do Estado, para melhor controlar ou mandar, nesse caso as cidades foram as grandes vítimas. Podemos utilizar como exemplo o fenômeno de expansão da indústria automotiva, a popularização do automóvel e do caminhão aliado à abertura de estradas por toda parte.

Segundo Antunes da Luz (2014), Florianópolis até o início da década de 1930, era servida exclusivamente por transporte náutico para o seu contato com o continente, sendo o transporte aquaviário o principal modal e sua principal ferramenta de comunicação entre as suas localidades. Após poucas décadas, o transporte aquaviário cotidiano restringe-se a apenas uma localidade, a Costa da Lagoa.

De acordo com estudos econômicos da Istoé Dinheiro, um levantamento sobre o setor náutico aponta que o Brasil possui aproximadamente 814,5 mil embarcações, e a relação de barcos por habitantes é de 1/254. No entanto, Esdras Pio Antunes da Luz e Pedro Martins, no artigo “Cultura náutica e patrimônio material: um olhar sobre a Costa da Lagoa, Ilha de Santa Catarina.” apresentam uma relação de 3/1 embarcações por habitantes na região da Costa da Lagoa, além disso, fazem um complexo estudo sobre as relações e dependências de uma comunidade através da cultura náutica. Segundo Dalmo Vieira Filho, nosso patrimônio naval é “[...] um dos mais ricos e expressivos, mas também um dos mais ameaçados contextos do patrimônio cultural do Brasil” (VIEIRA FILHO apud IPHAN, 2012, p. 9).



Esc 1/55000



Dingue Artesanal Praia dos Desejos (Fonte: Ana Flavia Boni Colle)



Bote e Baleeira no baixo do Campo da Lagoa. (Fonte: conciergefloripa.com.br)

3 - CAMADAS E PERCURSOS

A muito tempo os percursos são elos de comunicação e de interligação entre dois ou mais pontos, espaços ou paisagens. Eles constituem meios de evasão do Homem, provocam transformações na paisagem, levam a conhecer lugares diferentes e proporcionam experiências diversas. Parecem estar em declínio ou cada vez mais raros caminhos que nos façam experienciar e nos contem histórias. Hoje a realidade experienciada nesses caminhos é facilmente compartilhada, no entanto ela é compartilhada de maneira supérflua através dos meios digitais e pouco transmissível. Nossos deslocamentos partem de locais característicos da cotidianidade urbana, os quais podem ser bairros ou condomínios residenciais, centros urbanos ou outros espaços que estão inseridos em nossa rotina. Normalmente, nesses deslocamentos utiliza-se do automóvel, transporte mais comum e individual. Se os caminhos não são interessantes e dinâmicos, capazes de despertar a curiosidade do viajante, não haverá sinergia, convite nem abertura a novas experiências. Tampouco uma simples vontade de olhar ao lado. A proposta dos percursos busca trazer uma alternativa aos usuários, que possa ser compartilhada e transmitida através da simples narrativa. Os percursos formam um ciclo e cada parte tem seu caráter ou uma quantidade predominante de objetos e objetivos que lhe confere unidade. Não há impedimento para sobreposição dos percursos e nem que os elementos que os identificam se misturem. Os elementos funcionam como condutores e encaminham a espaços mais estruturados. Podendo ser intervenções artísticas, edificações, tipos de vegetação, equipamentos, cores, ou qualquer particularidade que produza sinergia e convide a observar e vivenciar um próximo elemento.

A partir desse ponto do trabalho, as relações e as dinâmicas da região serão divididas e agrupadas em três diferentes camadas. Cada cor estará atribuída a uma camada e respectivamente a um conceito que lhe confere identidade. A primeira camada é a do meio ambiente e está representada em verde, para a camada do cotidiano foi atribuída a cor vermelha e para a camada da paisagem e memória, a cor marrom. Essas camadas foram definidas a partir de um diagnóstico de atividades que acontecem na região, com o objetivo de propor percursos que concentram atividades importantes e estejam relacionadas com a identidade que lhe foi atribuída.

Percurso do Meio Ambiente - Esse percurso tem como objetivo aproximar os sistemas naturais da Lagoa da Conceição com o urbano. O trajeto é composto por diferentes biomas, estruturas e alguns pontos importantes que caracterizam este percurso. Esses pontos são apresentados neste capítulo no item 3.3 na camada do meio ambiente, da qual foi utilizada como base para elaborar este percurso. De maneira geral, no dia a dia os locais que fazem parte deste percurso são experienciados através de trilhas ou qualquer outra forma de percorrer o espaço que nos coloque em contato com os diferentes meios. O percurso proposto busca ampliar o contato dos usuários com diferentes meios através de uma aproximação dos elementos naturais com o ambiente humano. Este percurso também visa no decorrer do trabalho ser base para demarcar e estruturar as trilhas, além de propor intervenções urbanas relacionadas à educação ambiental.

Percurso da Memória e Paisagem - A cidade não é um ser inerte mas um interlocutor carregado de mensagens que só se mantêm vivas se são reafirmadas constantemente por novas narrativas construídas ali (Pêcheux, 1999). Observa-se que alguns atributos da paisagem são valorizados por influência do fator temporal. Neste percurso, estão localizadas algumas memórias que marcaram o passado da região, materializadas em antigos casarões, engenhos, sobrados, igrejas, sambaquis, oficinas líticas e atividades relacionadas ao passado que ainda são efetivas e presentes. Estas atividades estão intrínsecas à comunidade local, sendo manifestadas em atividades relacionadas aos saberes náuticos, ofícios, atividades de subsistência ou na própria organização diária, como por exemplo, elaborar uma rotina semanal e uma organização espacial de determinados objetos em função dos ventos.

Os pontos ou atividades de memória localizados na respectiva camada são elementos condutores que definiram o percurso e algumas diretrizes que serão explicadas no capítulo 4 no item 4.5.

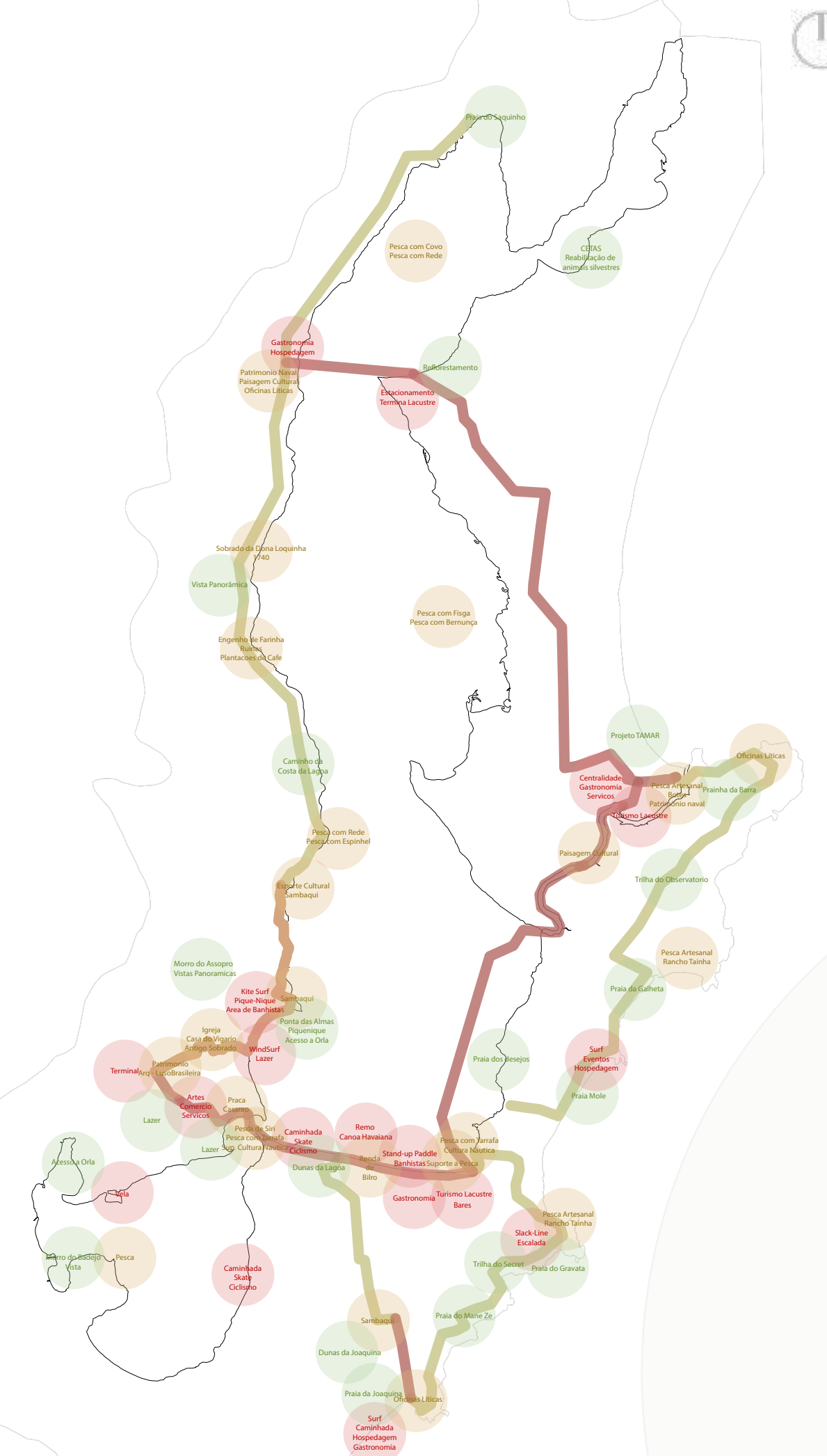
Elementos pertencentes à memória e paisagem estarão marcados ao longo do trabalho na mesma tonalidade de cor que representa a camada da memória.

Percurso do Cotidiano - Este percurso está relacionado às atividades do nosso cotidiano, envolvendo mobilidade de maneira geral, pontos de infraestrutura, comércio e serviços. Essas atividades normalmente não possuem vínculos profundos com as atividades dos outros percursos e comumente este trajeto é percorrido de maneira automática, ou com pouca sensibilidade quanto aos estímulos fornecidos por outros percursos. Considera-se que este modo de percorrer poderia ser aperfeiçoado. Sendo assim, este percurso busca unir o cotidiano aos outros percursos de maneira às vezes lúdica, integrando através de diferentes modais atividades repetitivas do cotidiano com o acaso ou espontaneidade do meio ambiente. Também busca-se unir formalidades e informalidades através de espaços de expressões culturais que venham nos despertar memórias.

3.1 - ATIVIDADES

Diagnóstico e classificação através das cores para as diferentes atividades que acontecem no entorno do corpo hídrico da lagoa da Conceição. A partir dessas atividades foram elaborados percursos, considerando também os caminhos e fluxos já consolidados da região, que estão exemplificados nos mapas deste capítulo, nos itens 3.4, 3.5 e 3.6.

- Atividades relacionadas ao meio ambiente
 - Atividades que nos remetem à memória e paisagem
 - Atividades do cotidiano
-
- Percurso do meio ambiente
 - Percurso da memória e paisagem
 - Percurso do cotidiano



MEIO AMBIENTE

MEMÓRIA E PAISAGEM

COTIDIANO

3.2 - Meio Ambiente

Segundo Abbagnano (2003), a expressão ambiente refere-se a um complexo de relações entre o mundo natural e o ser vivo, que influi na vida e no comportamento desse mesmo ser. Logo, o uso dessa expressão deve levar em conta as características de cada reino, assim como, os componentes e relações que constituem o espaço no qual um organismo vive, isso porque a dependência dos seres em relação às características do ambiente varia de uma espécie para outra.

A expressão ambiente também não pode contemplar todas as particularidades existentes de cada ser vivo. Um organismo "A" interage com determinados elementos do ambiente que não necessariamente são os mesmos com os quais um organismo "B" interage. Mesmo pertencentes ao ambiente, cada um possui seu ambiente particular ou mais especificamente, seu meio ambiente. Um meio ambiente é, nesse sentido, algo que envolve ou cerca um indivíduo em particular, "é a penumbra das condições externas que para ele são relevantes em face das interações efetivas que mantêm com aqueles aspectos do mundo exterior" (Lewontin, 2002, p. 54 apud Ribeiro e Cavassan, 2013), ou seja, varia de acordo com o que é relevante para uma espécie ou organismo.

Nessa camada, através do percurso proposto, busca-se uma aproximação humana com as relações ambientais existentes nos diferentes meios no qual se inserem os animais não humanos, contemplando também os vegetais. A região de estudo possui diferentes biomas, possuindo grande riqueza em flora e fauna que constantemente encontram-se em conflitos com o meio humano. Os pontos destacados nessa camada são pontos que podem estar relacionados a atividades de educação ambiental ou apenas pontos que apresentam diferentes biomas. De maneira geral, a maioria desses pontos tendem a ser caracterizados da mesma maneira, ambientes naturais acessados através de trilhas que abrigam uma diversidade de animais silvestres. No entanto, esses pontos possuem características de flora e fauna distintas e algumas vezes pequenas singularidades.

PONTOS IMPORTANTES

Secret Point e Mané Zé

Dois pequenas praias que aparecem predominantemente no verão e estão escondidas nos costões entre as praias da Joaquina e praia do Gravatá. Podem ser acessadas através das trilhas que são utilizadas por pescadores da região. Nessas praias encontram-se alguns dos melhores locais para mergulho e excelentes pontos de pesca.



Fig. 09

Praia dos Desejos

Uma pequena praia localizada na margem leste da Lagoa da Conceição, utilizada como ponto de descanso e mergulho pelos praticantes de esportes náuticos e usuários do turismo náutico local. Acessível somente pelas águas da Lagoa, seu entorno é completamente privatizado.



Fig. 11

Projeto TAMAR

Criada em 2005 a base da Fundação Projeto Tamar de Florianópolis localizada na Barra da Lagoa ajuda dar suporte às atividades realizadas na região sul, que tem como foco a mitigação do impacto da pesca sobre as tartarugas marinhas. O Centro de Visitantes tem objetivo de sensibilização e conscientização ambiental através da visitação de turistas, grupos e escolas.

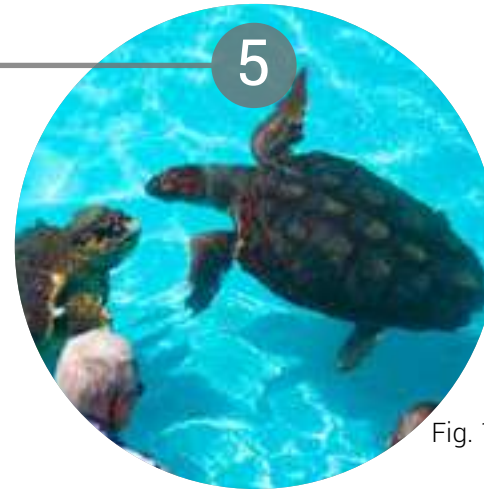


Fig. 13

Praia do Saquinho

Localizada em uma região de difícil acesso, onde não há barcos do transporte público, tampouco uma trilha com boas condições de caminhabilidade. A praia está no extremo norte da Lagoa da Conceição e tem como característica principal a tranquilidade. Cercada por morros torna-se uma excelente opção no verão pois está protegida dos ventos predominantes. No entanto seu acesso fica restrito ao uso de embarcações particulares.



Fig. 15

Ponta do Gravatá

Praia sequencial ao Secret Point em sentido ao norte através das trilhas do leste. Além da beleza natural nessa praia acontecem diversas atividades esportivas e artísticas como escalada, slackline, rapel, voo livre e algumas apresentações artísticas de tecido e ginástica acrobática, além de ser um dos pontos mais tradicionais da pesca artesanal da tainha.



Fig. 10

Mirante da Boa Vista

Ponto com vista 360 graus para diversas praias do leste da ilha, além de ser um trajeto que transita entre vegetação de restinga e floresta ombrófila densa. Próximo desse local encontra-se a trilha da oração que caracteriza-se como um local místico envolvendo teorias astronômicas e povos do sambaqui.



Fig. 12

CETAS

Localizado no Parque Estadual do Rio Vermelho, o CETAS é um convênio firmado entre o Instituto do Meio Ambiente (IMA) e a Associação Instituto Espaço Silvestre. Nesse local há a recepção de animais silvestres com necessidade de cuidados ou provenientes de apreensões de fiscalização. O espaço oferece trilhas guiadas visando a conscientização ambiental.



Fig. 14

Cachoeira da Costa da Lagoa

A cachoeira é um dos locais mais visitados da Costa da Lagoa e está localizada próxima ao ponto 16 podendo ser acessada através de uma pequena trilha partindo da vila principal. O local atualmente carece de segurança e sinalização, possuindo um vasto histórico de acidentes. Ao longo dos últimos anos, observa-se um fluxo menor de água na cachoeira. Possivelmente atrelado a grande quantidade de residências que utilizam dessa água.



Fig. 16



Fig. 17



Fig. 18

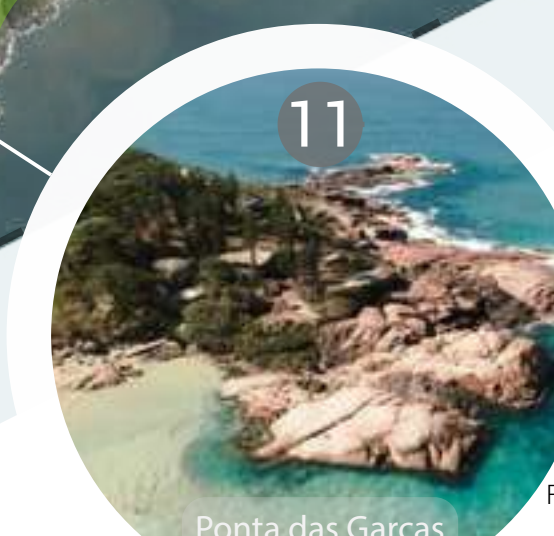


Fig. 19



Fig. 20



Os Pontos 9, 10, 11 e 12 de cada camada serão abordados posteriormente nas diretrizes do capítulo 4.

--- Principais trilhas da região

— Propostas de percursos para pontos importantes do meio ambiente

3.3 - Memória e Paisagem

Pode-se considerar a região do entorno da Lagoa da Conceição como um riquíssimo percurso cultural, uma vez que preserva hábitos próprios, como diferentes técnicas de exploração da pesca, hábitos alimentares e uma paisagem singular, assim como ecossistemas riquíssimos de valor inestimável. Essas características personalizam a região assim como sua comunidade.

Neste estudo define-se cultura material como algo que "se refere aos aspectos físicos ou tecnológicos de nossas vidas diárias, inclusive a comida, casas, fábricas, vestuários, transporte e matéria prima" (DIAS e AGUIAR, 2002, p.130). No entanto, também podemos ter a cultura não material, essa refere-se "[...] aos modos de usar os objetos materiais, aos costumes, crenças, filosofias, governos e padrões de comunicação." (DIAS e AGUIAR, 2002, p.130).

A partir destas definições, entende-se que a cultura pode ser algo intangível, que não pode ser tocada ao experienciá-la. Segundo Canedo (2009), a cultura não material é algo que está no ambiente mas não é passível de modificações a curto prazo. No entanto, ao longo dos últimos anos observa-se mudanças nas características dos sistemas da região. Considerando estes aspectos, a região da Lagoa da Conceição, vem sofrendo uma descaracterização que poderá comprometer pontos da memória, assim como a cultura da região.

É possível citar alguns costumes culturais que acontecem na região da Lagoa da Conceição, são eles os festejos religiosos e culturais, como a cantoria de terno de reis, a procissão de Nossa Senhora dos Navegantes, a Farinhada no engenho da Costa da Lagoa, a Corrida de Canoas no Canto dos Araçás, a festa da Tainha na Barra da Lagoa. Estas atividades, garantiram ao longo dos últimos anos, os cuidados e a manutenção de alguns pontos importantes, como por exemplo o restauro do engenho, que foram feitos totalmente por iniciativa da associação de moradores da Costa da Lagoa, que busca promover uma vez por ano o evento da Farinhada, mantendo assim o funcionamento deste engenho e conseqüentemente sua preservação.

PONTOS IMPORTANTES

Centro Cultural Bento Silvério

Composto por dois casarões e também conhecido como "Casarão da Lagoa", localizado ao lado da Praça Bento Silvério, esses casarões já foram uma Estação Radiotelegráfica. As edificações apresentam características arquitetônicas do período pós-revolução industrial. O conjunto de edifícios é o único exemplar deste tipo de arquitetura em Florianópolis e por sua relevância foi tombado como patrimônio arquitetônico de Florianópolis em 1985.



Fig. 21

Rota Lacustre Lagoa - Costa

Principal fluxo lacustre da Lagoa da Conceição, nesta rota há uma exposição diária da diversidade de embarcações da região. Anualmente, durante a procissão da Nossa Senhora dos Navegantes, considerada a protetora dos pescadores e navegantes, embarcações se reúnem e desfilam com a santa pelas margens da Lagoa. Neste evento pode-se observar diversas embarcações, mais comumente os botes, que é uma embarcação que engloba inúmeros modelos e possui uma grande diversidade de formatos conforme suas funções.



Fig. 23

Segmentos do Patrimônio Naval

Na região acontecem algumas atividades recreativas que visam a preservação da cultura e patrimônio náutico. Por exemplo a Corrida de Canoas, uma corrida que acontece de forma mais organizada na comunidade da Costa da Lagoa. Consiste numa competição na qual só podem participar canoas de um pau só (Canoas esculpidas a partir de um tronco de Guarapuvú). A canoa é a embarcação mais antiga da região, uma derivação da canoa indígena adaptada por descendentes de açorianos para pesca e atividades diárias.



Fig. 25

Pesca Artesanal Diversa

Neste ponto é possível observar diversas atividades que envolvem a pesca artesanal. Há pontos de pesca com tarrafa, jereré, caniço e diversas outras atividades relacionadas à pesca como manutenção e reparo de redes, desmalho, iscamento de espinhéis e manutenção de covos.

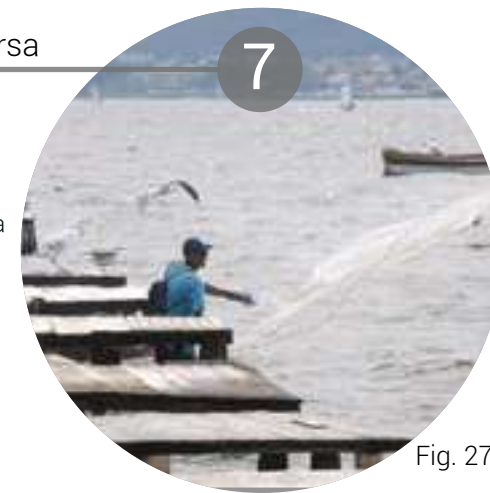


Fig. 27



Fig. 22

Santuário N.S. da Imaculada Conceição

Construído em 1750, e ponto inicial de ocupação urbana no território da Lagoa, o Santuário da Imaculada Conceição era conhecido como Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Lagoa e em 1999 foi elevado à categoria de Santuário. No entorno da igreja há outras edificações pertencentes ao patrimônio como a casa do vigário e um antigo sobrado, ambos recentemente restaurados.

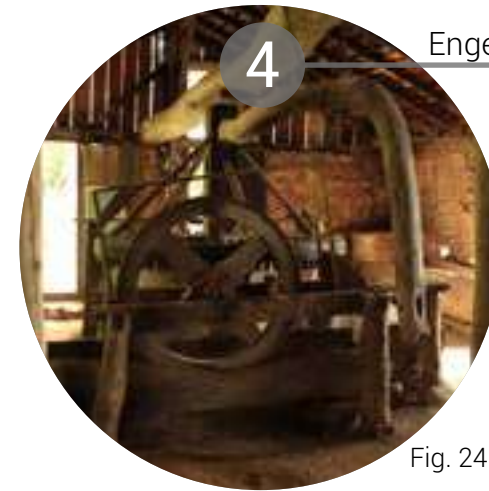


Fig. 24

Engenho da Costa da Lagoa

No engenho acontece uma festa conhecida como Farinhada, ela tem como objetivo reunir a comunidade para resgatar as tradições passadas, neste evento produzem farinha de mandioca e produtos derivados dela como o Beiju. O evento remonta o passado agrícola da região e resgata os vestígios dessa tradição, mantendo vivo o saber fazer da comunidade através da oralidade e da prática.



Fig. 26

Praça dos Pescadores

Localizada na Barra da Lagoa, é uma praça palco para festejos folclóricos do boi-de-mamão. O boi-de-mamão é uma brincadeira e dança, que inerentemente usa voluntários para protagonizarem o festejo, sendo que estes são postos sob as fantasias. Existem vários personagens, existindo algumas variações dependendo do grupo de boi-de-mamão. Tem origem em tradições ibéricas e espanholas da região da Galícia, onde por exemplo existem desfiles de um monstro folclórico muito semelhante à bernunça, denominado "coca".



Fig. 28

Renda de Bilro

A renda de Bilro é um trabalho artesanal minucioso que exige atenção e perfeição. Apesar de não existirem dados concretos, pesquisadores afirmam que a renda de bilros surgiu por volta do século XV, em países como Itália, Inglaterra, Espanha e Bélgica. Na avenida das Rendeiras ainda existem algumas rendeiras tradicionais.



Fig. 29

Fig. 32

3.4 - Cotidiano

O tempo e o ritmo da vida coletiva se aceleram no mundo moderno, o homem assume papéis sociais, a vida coletiva segue uma forma padronizada onde quase não há lugar para o acaso e a criação é negada em nome da produção e da produtividade, instaura-se o cotidiano. Apresentado como inevitabilidade do tempo do capital, o cotidiano surge como um projeto do tempo moderno e reflexo de um modo de vida urbano, reflexo de uma organização social imposta pelo espaço e pelo tempo do capital e só pode ser entendido na experiência vivida. O cotidiano se apresenta como repetição, a burocratização da vida do homem comum, com ele emerge um roteiro e atividades diárias programadas que parcialmente imobilizam a capacidade de reprodução da vida com espontaneidade.

Nesse contexto, a camada do cotidiano traz os elementos mais presentes no dia-dia da população, representados através dos principais fluxos, trajetos, locais de morar, áreas de trabalho e pontos de expressões como áreas de lazer e praças onde há possibilidade de rompimento das características enrijecidas do cotidiano.

"... o sucesso de uma cidade não pode ser avaliado em termos de crescimento econômico e de participação nos mercados que possa ter conseguido capturar, ou mesmo em termos de sua posição no processo de globalização... mas depende da força inerente do tecido urbano e da sua disponibilidade para as forças sociais que moldam a vida de seus habitantes". (Rykwert, 2004, pág. 9)

A cotidianidade é o conjunto de experiências marcadas pelo emprego do tempo no cotidiano, sob a forma do "homogêneo, o repetitivo, o fragmentário da vida cotidiana, os mesmos gestos, os mesmos trajetos" (LEFEBVRE, 2001b, p. 520)

PONTOS IMPORTANTES

Vassourão

A área conhecida por Vassourão, apesar de desmatada, ainda é a única área verde de grandes dimensões na região central do bairro da Lagoa da Conceição, ela é utilizada pela comunidade como parque. O terreno é particular e possui vasto histórico de conflito entre comunidade local e investidores do mercado imobiliário, atualmente segue sendo urbanizado de forma acelerada não levando em consideração o alto valor da terra, tampouco as reivindicações e usos da comunidade.



Fig. 33

Praça Bento Silvério

Maior ponto de encontro do Centrinho da Lagoa. Concentra atividades de lazer, cultura, comércio e recreação. Ali acontece a feira de alimentos orgânicos aos sábados e de artesanato aos domingos dividem espaço com apresentações culturais de múltiplos temas e o popular ensaio da bateria da escola de samba do Bairro. Recentemente a Praça passou por uma requalificação onde foi substituído o parquinho infantil por uma quadra e academia ao ar livre. O mobiliário urbano continua distribuído de forma dispersa e em pequena quantidade.



Fig. 35

Praias do Leste

As três principais são Barra da Lagoa, que além da praia, possui o canal e suas "piscinas naturais", suas águas tranquilas a tornam a mais procurada por famílias com crianças; a praia da Joaquina, mundialmente conhecida pelos campeonatos de Surf, atrai pela beleza natural e pelo parque das Dunas da Joaquina; e a praia Mole que é uma das melhores praias para prática de Surf e assim como as outras mencionadas apresentam um número elevado de estacionamentos e estão próximas das principais vias da região.

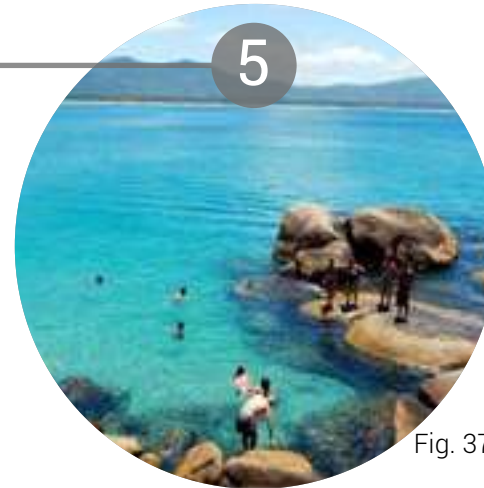


Fig. 37

Canal da Barra da Lagoa

O Canal da Barra da Lagoa é um canal lagunar natural pertencente ao sistema estuarino-lagunar da Lagoa da Conceição. Ele é utilizado diariamente para atividades comerciais, turísticas e lazer. O canal passou por diversos processos de dragagem facilitando o acesso de embarcações maiores e atualmente a maior parte da orla pertence a propriedades privadas.



Fig. 39

Centrinho da Lagoa

A região central da Lagoa da Conceição, conhecida como Centrinho da Lagoa, caracteriza-se como uma área de centralidade. No Centrinho estão localizadas diversas instituições de ensino, instituições bancárias, agência de correio, equipamentos públicos e um comércio mais estruturado que as demais localidades.



Fig. 34

Avenida das Rendeiras

Principal via de acesso às praias do Leste de Florianópolis, é uma das avenidas mais tradicionais do distrito da Lagoa da Conceição, concentrando diversas atividades relacionadas ao turismo. Por estar costeando a Lagoa de fora (Porção norte da Lagoa da Conceição) seu entorno é constantemente utilizado por atividades relacionadas à cultura local e praticantes de atividades físicas.



Fig. 36

Rota Lacustre

O principal fluxo de embarcações acontece no sentido Lagoa - Costa e Lagoa - Mar via canal da Barra da Lagoa. Esse fluxo aliado às condições de navegabilidade da região definem uma rota que por regra geral seguem um mesmo caminho. Os esportes náuticos e pequenas embarcações de recreio também compartilham o mesmo trajeto.

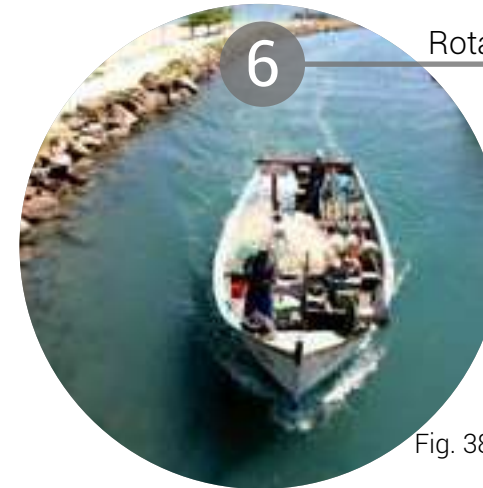


Fig. 38

Mirante Morro da Lagoa

O Mirante do Morro da Lagoa possui movimento intenso de visitantes e moradores e esta na entrada da Lagoa da Conceição, funcionando como um cartão de visitas. Apesar de ter um fluxo intenso, o local recebe pouca manutenção e apresenta sua estrutura vandalizada, seus monumentos picados e o local aparentemente sujo. Sem banheiro, os visitantes utilizam o mato para as necessidades básicas. Atualmente o espaço é monitorado por câmeras de segurança da PM.



Fig. 40



Fig. 41



Fig. 42



Fig. 43



Fig. 44



LEGENDA

- Principal rota de conexão entre os bairros
- - - Principais rotas de navegação
- - - - Rota transporte público lacustre
- - - - Rota Turismo Lacustre
- Rota Turismo Lacustre
- Áreas predominantemente residenciais
- Áreas utilizadas como áreas verdes de lazer
- Áreas que concentram serviços voltados ao turismo
- Áreas de pequenos comércios e moradia
- Área de caráter central

4.1 - ANÁLISE GERAL

PROBLEMAS



Lançamentos constantes de esgoto nas águas da Lagoa
Assoreamento da Lagoa sem consenso estabelecido sobre as causas
Ausência de balizamentos, sinalização e fiscalização lacustre.
Pesca predatória
Carência de pedagogia ambiental
Propriedades particulares ocupando a borda d'água
Orla Pública sem equipamentos urbanos adequados
Declínio de propriedades e estruturas destinadas a cultura náutica (estaleiros, trapiches, poitas públicas etc)



Incêndios criminosos em áreas de preservação
Desmatamentos irregulares para parcelamento do solo
Construções irregulares
Carência de educação ambiental
Ausência de orientações de segurança ao longo das trilhas



Insuficiência de equipamentos urbanos
Carência de áreas verdes de lazer
Ocupação urbana desordenada e irregular
Abastecimento de água, redes de energia e esgoto não suprem a demanda na alta temporada
Praças subutilizadas
Ausência de parques
Ausência de mobiliários urbanos qualificados
Carência de rampas e áreas destinadas aos esportes náuticos
Descuido com acessibilidade



Ausência de estruturas cicloviárias
Ausência de planejamento e manutenção do passeio público
Precariedade das paradas de ônibus
Baixa frequência das linhas de ônibus.
Congestionamentos intensos na alta temporada
Transporte público lacustre insuficiente



Patrimônio material abandonado
As leis referentes às áreas culturais são superficiais
Carência de propostas e normatizações
Ausência de educação patrimonial
Ausência de reconhecimento do patrimônio imaterial

4.2 - DIRETRIZES GERAIS



- 1 - Ampliar o sistema de esgotamento sanitário
- 2 - Aumentar a rede coletora na região da costa da Lagoa.
- 3- Instalar Bóias de monitoramento de qualidade da água ao longo da Lagoa da Conceição.
- 4 - Desenvolver uma equipe de estudos interdisciplinares com objetivo de entender o assoreamento da Lagoa da Conceição e quantificar a contribuição de sedimentos proveniente das diferentes fontes de assoreamento.
- 5 - Realizar dragagens pontuais viabilizando a pesca artesanal e atividades culturais náuticas da região.
- 6 -Considerando um diagnóstico de assoreamento por sedimentação marinha e mal funcionamento dos molhes. Estudar uma redefinição dos molhes e possíveis curvas de sedimentação ao longo do canal.
- 7 -Sinalizar, fiscalizar e demarcar áreas para as diferentes atividades náuticas.
- 8 -Através de oficinas e intervenções retomar e valorizar conhecimentos que no passado possibilitaram atividades extrativistas de forma saudável sem destruir os diferentes sistemas.
- 9 - Criar espaços destinados a educação ambiental visando reforçar a consciência da população quanto a dependência das diferentes atividades da região em relação ao meio ambiente, além de aumentar a fiscalização na região e reforçar a proteção das apps ao longo das margens da Lagoa.
- 10 - Nas regiões mais urbanizadas trabalhar uma proposta de parque unindo as margens da Lagoa da Conceição que ainda permanecem públicas.
- 11 - Criar estruturas públicas de apoio a cultura náutica como estaleiros, trapiches, postos, poitas etc.
- 12 - Sinalizar, fiscalizar e demarcar as trilhas e locais turísticos .
- 13 -Expandir o número de equipamentos urbanos na região, principalmente escolas, creches e postos de saúde.
- 14 - Ampliação do sistema cicloviário.
- 15 - Aumentar a quantidade, horários e rotas dos diferentes modais de transporte. Construir pontos de parada e embarque acessíveis e com qualidade.
- 16 - Criar espaços destinados a educação patrimonial visando reforçar a consciência e a valorização sobre o patrimônio local material e imaterial.



4.3 - Diretrizes do Meio Ambiente

Na camada do meio ambiente cinco diretrizes foram consideradas mais urgentes para serem brevemente aprofundadas.

Diretriz 1 - Monitoramento das Águas

Diretriz 2 - Sede para o Parque Natural Municipal das Dunas da Lagoa da Conceição

Diretriz 3 - Pedagogia ambiental no Parque Estadual do Rio Vermelho

Diretriz 4 - Estruturação dos pontos problemáticos ao longo das principais trilhas

Diretriz 5 - Criação de uma Área de Proteção Marinha

1 Esgotamento Sanitário

A região da bacia hidrográfica da Lagoa da Conceição compreende uma área maior que o recorte utilizado ao longo desse trabalho. Portanto, para análise de esgotamento sanitário utilizou-se um recorte que contempla a bacia da Lagoa da Conceição em sua totalidade.

Observa-se no mapa que o sistema de coleta de esgoto apresenta algumas falhas que resultam em graves consequências para o delicado ecossistema. Segundo o Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina (IMA), desde meados da década de 90, diversos pontos em toda a extensão da Lagoa frequentemente se encontravam impróprios para banho e para consumo de pescados. Eventualmente é possível sentir o mau-cheiro em alguns locais da orla, principalmente próximos ao Centrinho da Lagoa e ao longo da Avenida Vereador Osni Ortiga, e também encontrar peixes e outros animais marinhos mortos ao longo da orla.

PROBLEMA

Segundo o mapa de abrangência do sistema de esgotamento sanitário de Florianópolis, disponibilizado pela Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (CASAN), é possível observar que uma parcela significativa do território em estudo se encontra inoperante. O pior caso ocorre no distrito do Rio Vermelho, um dos bairros mais populosos do entorno da Lagoa da Conceição, no qual não existe rede de coleta de esgoto em grande parte do bairro e onde existe se encontra inoperante, gerando uma grande quantidade de fossas sépticas na região.

DIRETRIZ

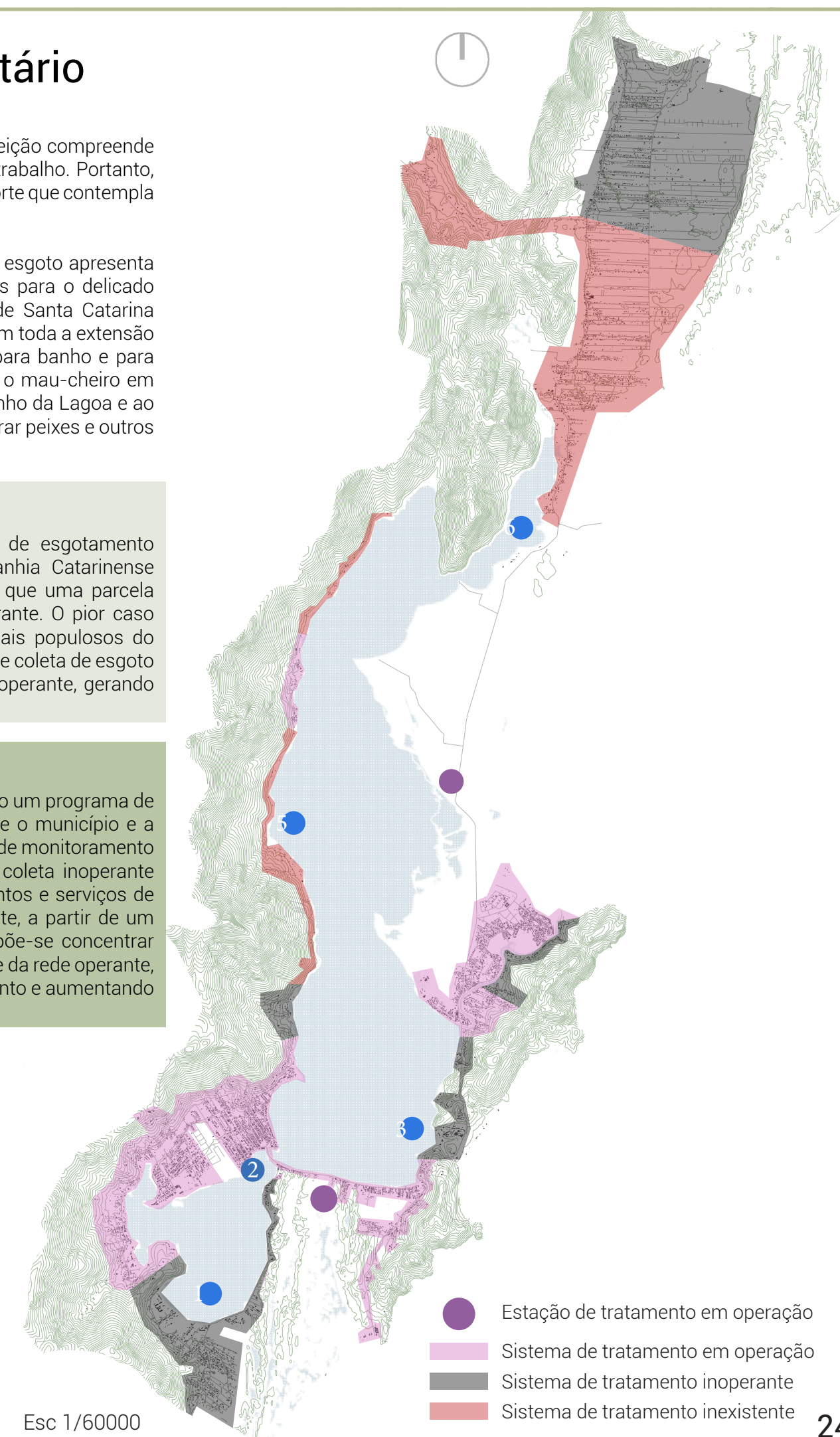
Considerando que atualmente está em andamento um programa de fiscalização e regularização elaborado em parceria entre o município e a CASAN, propõe-se: primeiramente, a instalação de bóias de monitoramento próximo aos pontos mais urbanizados e com rede de coleta inoperante ou inexistente, com o intuito de direcionar os investimentos e serviços de fiscalização à esses pontos mais críticos; posteriormente, a partir de um relatório de monitoramento dos diferentes pontos, propõe-se concentrar esforços em aprimorar os sistemas, tornando a totalidade da rede operante, construindo novas redes de coleta e estações de tratamento e aumentando os serviços de fiscalização.

Sugestão de Pontos de Monitoramento

- 1 Final da Avenida Vereador Osni Ortiga
- 2 Centrinho da Lagoa em frente ao Shopping
- 3 Fundos do Hotel Cabas da Praia Mole
- 4 Costa da Lagoa - Próximo ao ponto 8
- 5 Costa da Lagoa - Próximo ao CETAS

* Os locais mencionados são apenas pontos de referência e não devem ser associados aos problemas

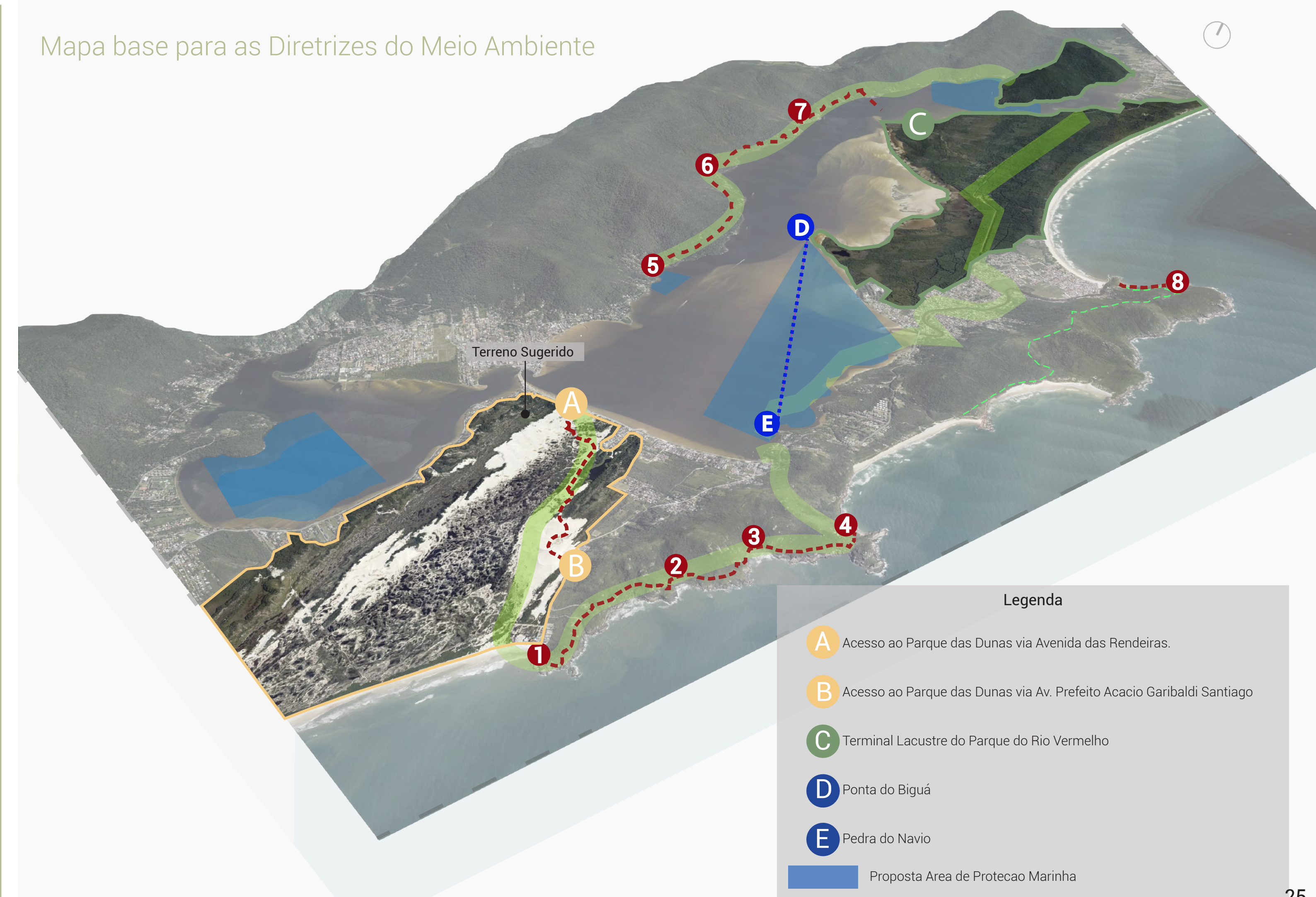
Esc 1/60000



- Estação de tratamento em operação
- Sistema de tratamento em operação
- Sistema de tratamento inoperante
- Sistema de tratamento inexistente

24

Mapa base para as Diretrizes do Meio Ambiente



Legenda

- A Acesso ao Parque das Dunas via Avenida das Rendeiras.
- B Acesso ao Parque das Dunas via Av. Prefeito Acacio Garibaldi Santiago
- C Terminal Lacustre do Parque do Rio Vermelho
- D Ponta do Biguá
- E Pedra do Navio
- Proposta Area de Protecao Marinha

25

2 Parque Natural Municipal das Dunas da Lagoa da Conceição

O Parque Natural Municipal das Dunas da Lagoa da Conceição concentra um dos ambientes mais frágeis e ameaçados da Ilha de Santa Catarina, a restinga. O Parque ocupa uma área de 706,76 hectares, que inclui a Lagoa da Chica, a Lagoa Pequena e um campo de dunas entre a Lagoa da Conceição e a Praia da Joaquina.

Na região de estudo há duas principais "entradas" ao parque, representadas no mapa em A e B, ambas localizadas em vias bastante movimentadas da região. A entrada A, está localizada na avenida das rendeiras e a entrada B na Avenida Prefeito Acacio Garibaldi Santiago próxima a praia da Joaquina.

As chamadas "Dunas da Joaquina" são as atrações mais famosas dentro do Parque Natural Municipal das Dunas da Lagoa da Conceição. São conhecidas assim por estarem em frente à Praia da Joaquina e possibilitarem acesso aos pontos mais altos do parque, proporcionando uma das mais belas vistas da região. Devido a esta fama, o Parque também é chamado popularmente de "Parque das Dunas da Joaquina".

Em 2018, o Parque completou 30 anos e teve sua área ampliada através da LEI Nº 10.388, de 5 de Junho de 2018, que dispõe sobre a criação da Unidade de Conservação Parque Natural Municipal das Dunas da Lagoa da Conceição e define como seus objetivos:

I - contribuir para a manutenção da diversidade biológica e dos recursos genéticos, florísticos e faunísticos;

II - garantir condições para a preservação e a restauração da diversidade de ecossistemas nacionais;

III - proteger paisagens naturais de notável beleza cênica;

IV - promover a proteção e recuperação de ambientes degradados;

V - proporcionar meios e incentivos para atividades de pesquisa científica, estudos e monitoramento ambiental;

VI - favorecer condições e promover a educação e interpretação ambiental, a recreação em contato com a natureza e o turismo ecológico;

VII - proteger os recursos naturais em compatibilidade com as populações tradicionais que vivem em seu entorno, respeitando e valorizando o seu conhecimento e sua cultura e promovendo-as social e economicamente;

VIII - proteger as características relevantes de natureza geológica, geomorfológica, espeleológica, arqueológica, paleontológica e cultural.

PROBLEMA

Apesar do reconhecimento legal e delimitação como unidade de conservação, o Parque das Dunas da Joaquina não possui uma sede que contemple diferentes atividades como monitoramento, pesquisa, pedagogia ambiental e fiscalização, atualmente há uma base de educação ambiental localizada na Lagoa Pequena, fora da área de estudo e quase fora dos limites do parque. Hoje o parque vem sofrendo com a ocupação desordenada da região, especialmente através de construções ilegais, incêndios criminosos, despejo de lixo e invasão das dunas por vegetação não nativa.

DIRETRIZ

Proposta de construção de um espaço físico destinado a realizar os objetivos propostos pelo parque e também realizar atividades administrativas, atividades ambientais em parceria com escolas e comunidade, pedagogia ambiental, sinalização ao longo das trilhas e principalmente fiscalização. Na temporada, período de tráfego intenso na região, a policial militar utiliza quadriciclos no monitoramento das praias, a partir de uma sede, tal atividade poderia ser empregada pela polícia militar ambiental realizando rondas diárias nos pontos mais ameaçados do parque.



Fig. 45

Sugestão de terreno para implantação da Sede. O local conhecido como campo da rendeiras passou anos abandonado e foi restaurado pela comunidade sendo utilizado por projetos sociais, atualmente encontra-se novamente abandonado.



Fig. 46

Tartaruga carbonizada após o incêndio florestal que atingiu as dunas da Joaquina e Lagoa da Conceição em 2017.

3 Parque Estadual do Rio Vermelho

O Parque Estadual do Rio Vermelho (PAERVE) é uma unidade de conservação de proteção integral, criado pelo Decreto Estadual nº 308/2007. O parque possui uma área de 1.532 ha.

Segundo o IMA (Instituto do Meio Ambiente) o Parque Estadual do Rio Vermelho visa conservar amostras de Floresta Ombrófila Densa (Floresta Atlântica), das Formações Pioneiras (Vegetação de Restinga) e da fauna associada do domínio da Mata Atlântica e manter o equilíbrio do complexo hídrico da região.

Segundo a FATMA (Fundação do Meio Ambiente), a motivação para a fundação do parque, na época sob categoria de Estação Florestal, é divergente. O principal objetivo seria a "experimentação e identificação das espécies mais aptas a crescer e proteger a orla marítima do Estado, visando principalmente à fixação de dunas".

Atualmente no parque existe O Centro de Triagem de Animais Silvestres (CETAS), a única unidade de Santa Catarina responsável pela recepção, marcação, triagem, avaliação, recuperação, reabilitação e destinação de animais silvestres terrestres oriundos de ações fiscalizatórias, resgates ou entregas espontâneas de particulares. No espaço também está disponível uma trilha ecológica de caráter pedagógico, onde os visitantes podem conhecer e observar um pouco da flora e fauna dos ecossistemas da região.

PROBLEMA

Segundo o corpo de bombeiros, a região sofre com incêndios há anos. A área de 1.532 hectares registrou no ano de 2020 um aumento de 60% nas ocorrências de incêndios. Até setembro de 2020, foram 43 incêndios na área, e em setembro do ano anterior 26. Esses incêndios também são potencializados pelo problema da grande quantidade de espécies invasoras presentes no parque que servem de combustível para as queimadas. Em dezembro de 2020 foi apresentado um plano de manejo para o parque, que visa a substituição das espécies invasoras por espécies nativas.

DIRETRIZ

Realocar o CETAS numa proposta de construção de um espaço físico público capaz de comportar atividades de diferentes áreas. Esse espaço deverá estar incorporado ao terminal lacustre do Rio Vermelho e estar relacionado a atividades de pedagogia ambiental, como as que já são executadas pelo CETAS atualmente. Além disso, deverá incluir pedagogia patrimonial, que posteriormente será abordada nas diretrizes relacionadas a camada da memória.

4 Estruturação de Trilhas

O ponto 1, conhecido como ponta das garças, está localizado no costão da praia joaquina e atrai um grande fluxo de turistas devido, principalmente, a sua beleza natural. Ali há um caminho que direciona até a ponta do gravatá, localizada no ponto 4, e passa por praias sazonais em 2 e 3. Esse caminho é bastante perigoso e não há qualquer tipo de sinalização. O ponto 8, localizado na barra da lagoa e conhecido por suas piscinas naturais, as quais são, na realidade, uma região de costões rochosos repleta de zonas escorregadias e sujeita a grandes correntezas.

O ponto 5 marca a entrada do caminho da costa da Lagoa. O ponto 6, aproximadamente na metade da trilha, possui calçamentos abandonados, dutos de água direcionados a trilha, causando erosão do percurso, e pontes sobre córregos em péssimas condições, comprometendo a segurança dos usuários. No ponto 7 está a cachoeira da Costa da Lagoa, um dos locais mais visitados e mais perigosos da região, segundo a comunidade já foram registrados 7 acidentes fatais relacionados à queda na cachoeira.

PROBLEMA

As regiões abordadas possuem pouquíssimas ou nenhuma sinalização sobre os pontos de riscos, gerando diversos acidentes ao longo do ano.

2013 - Uma mulher de 40 anos morreu afogada na noite da quarta-feira na Praia da Joaquina, em Florianópolis.

2014 - Mulher morre após queda de cachoeira na Costa da Lagoa, em Florianópolis.

2016 - Homem morre afogado na Barra da Lagoa, em Florianópolis
Homem se afogou em piscina natural formada pelo mar, próximo ao canal.

2017 Turista argentino morre afogado nas piscinas naturais da Barra da Lagoa

2020 - Uma mulher de 22 anos morreu afogada ao cair de um costão da Praia da Joaquina. O acidente ocorreu por volta de 4h30 desta sexta-feira

2021 - Homem de 23 anos morre afogado na praia da Joaquina durante a virada.

DIRETRIZ

Criação de estruturas de informação no ponto 1, orientando sobre os locais perigosos da localidade, as quais devem ser marcadas também ao longo do trajeto passando por 2 e 3. As estruturas devem ser visíveis nos períodos noturnos, quando há o maior número de acidentes fatais. No ponto 4 e 8 (Praia do Gravatá e Piscinas Naturais) há necessidade de monitoramento por guarda vidas, visto que diversas ocorrências são registradas no período de verão e, normalmente, são realizadas pelos pescadores. No ponto 5 criar um ponto de orientação aos visitantes, reforçando informações quanto à proteção legal da região, locais de risco, modos de conduta durante aproximação com animais silvestres e outras características gerais do trajeto. Ao longo do caminho da costa da Lagoa, restaurar os atuais e antigos calçamentos e desenvolver ações que proporcionem a caminhabilidade ao longo da trilha. No ponto 7, principalmente na cachoeira, instalar equipamentos de proteção que evitem o acesso às áreas de risco. Essas intervenções visam amenizar o número de acidentes na região e evitar a sobrecarga do sistema de emergências, que diversas vezes precisam ser realizadas por equipes especializadas devido ao difícil acesso da região.

5 Área de Proteção Marinha

A Lagoa da Conceição, formada pelas Lagoas de Cima, do Meio, de Baixo e Canal da Barra, constitui-se em um criadouro natural, principalmente de camarão-rosa, Tainha, Parati e Siris. Essas são as espécies mais conhecidas na região, porém, existem diversas outras popularmente conhecidas como badejo, garoupa, cherne, mero, corvina, anchova, carapeva, carapicu, cocoroca, marimbal, canhanha, linguado, espada e diversas outras.

Dados relacionados a pesca, disponibilizados por Barbosa (2003), indicam que na região foram capturadas 326 toneladas de peixes e crustáceos na Lagoa da Conceição em 1964, já em 1998 foram capturadas apenas 5,33 toneladas de peixes e crustáceos, indicando um declínio linear ao longo dos anos. Os dados de desembarque para a Lagoa da Conceição não foram mais registrados a partir de 1998, sendo apenas lançados em boletim de estatística da pesca dados para Florianópolis como um todo.

Neste contexto de falta de dados, o resgate do conhecimento local e tradicional das comunidades de pescadores sobre a qualidade e a quantidade dos pescados e dos fatores que podem estar influenciando na prática da pesca é importante para avaliação e gestão das pescarias (BERKES et al., 1998). O conhecimento ecológico local é um conjunto de percepções e experiências das comunidades tradicionais em relação ao ambiente natural que os cerca (MARQUES, 2001).

As preocupações quanto ao declínio da produção pesqueira na região e a conservação das espécies contribuíram para a criação de leis normativas que disciplinam a pesca na região, como a Portaria Sudepe Nº N-11, 18 de Maio de 1988, que proíbe:

Art. 1º Proibir o emprego dos seguintes aparelhos de pesca: a) redes de arrasto; b) redes de fundeio (emalhar); c) arpão e fisga; d) pesca de mergulho; e) lançamento de ramadas, engodos e quaisquer materiais que atendem como atração; e f) bernunça (por pescadores amadores).

Art. 3º Proibir o exercício da pesca sob qualquer modalidade na área de confluência da Lagoa da Conceição com o canal, respeitando-se a linha de demarcação estabelecida entre a Pedra do Navio e a Ponta do Biguá.

PROBLEMA

A Lagoa possui como característica um fundo arenoso com pouquíssimas estruturas submersas, concentrando os poucos costões rochosos existentes em áreas de baixa profundidade (z1), as quais não são atraentes aos peixes maiores. Esse fato aliado a falta de fiscalização cria condições excelentes para a pesca de arrasto, que causa muito impacto e perda da diversidade marinha e que, mesmo proibida, acontece constantemente na região, capturando diversas espécies não visadas e destruindo os ambientes estuarinos.

DIRETRIZ

Criar um impedimento físico à pesca predatória de arrasto, através da ampliação das zonas de pesca proibida, e implantação de um complexo de biodiversidade marinha através de recifes artificiais semelhantes aos costões rochosos, que seja habitat e refúgio para dezenas de espécies, assim como um local para reprodução e alimentação. Os recifes devem ser distribuídos em zigzague em diversos pontos ao longo de uma área. Os blocos devem ser feitos de concreto com Ph corrigido semelhante aos blocos implantados no Parque Nacional Marinho dos Currais e possuir diferentes formatos com intuito de inibir diferentes modalidades de pesca que venham ocorrer de maneira irregular.



Fig. 48

Modelo de bloco que foi instalado pelo projeto REBIMAR ao longo da costa do Paraná.

4.4 Diretrizes do Cotidiano

Buscando um novo paradigma que aumente a qualidade de vida na região e que torne a vida urbana mais prazerosa, o tema da mobilidade torna-se de maior relevância entre as diretrizes do cotidiano. Buscar novas soluções para o problema crescente de mobilidade da região diz respeito também à mudança de cultura, hábitos e estratégias que a cidade e sua população usam para realizar seus deslocamentos. As diretrizes de mobilidade tem como objetivo oferecer e integrar diferentes meios de transporte, com alta disponibilidade, pontualidade, conforto e eficiência, elas foram elaboradas através de ampliações e conexões de sistemas já existentes.

Ao longo do trabalho foi constatado que algumas iniciativas por parte da comunidade já tentaram explorar algumas atividades relacionadas aos diferentes modais, por exemplo, instalação de sistemas de bicicleta compartilhada por empreendedores locais e uma nova rota lacustre. Essas iniciativas barraram em alguns problemas burocráticos com o município e também no desconhecimento dos usuários quanto a existência dessas alternativas.

Não considerado como imediato, mas muito importante para disseminação do sistema intermodal da região. Sugere-se a construção de um espaço de orientação aos visitantes que informe a localização dos bolsões de estacionamento e das possíveis rotas de transporte que levam aos diferentes pontos da região, enfatizando a redução do tempo de deslocamento e os benefícios das diferentes alternativas ao automóvel. Esse espaço de orientação poderia estar localizado no Mirante do morro da Lagoa, a principal e mais movimentada entrada da região de estudo no período da alta temporada. Ali há uma edificação abandonada com grandes dimensões onde poderia comportar atividades relacionadas a informações turísticas e até um possível bolsão de estacionamento.



Fig. 49



Fig. 50

1 Ampliação e Conexão das Áreas Verdes

A região da Lagoa da Conceição possui um grande número de áreas de marinha, consideradas áreas de preservação permanente. Atualmente a população utiliza algumas dessas áreas como Áreas Verdes de Lazer, que são definidas pelo plano diretor vigente no Art. 57 como espaços urbanos ao ar livre de uso e domínio público e que se destinam à prática de atividades de lazer e recreação, privilegiando, quando seja possível, a criação ou a preservação da cobertura vegetal. Segundo Antunes da Luz (2014), o ambiente de maior expressão da comunidade é a orla da praia, que funciona como uma calçada e também como área de trabalho da maioria. É na orla que acontecem as principais atividades dos restaurantes, do transporte e da pesca, com seus objetos essenciais, como os atracadouros públicos e privados e as áreas de manutenção dos barcos.

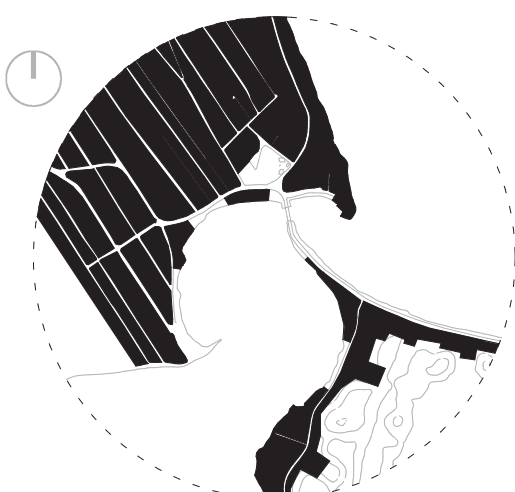
No Plano Diretor de 1985, as orlas eram tratadas como áreas especiais de interesse turístico e o Art. 89, referente às áreas de marinha, previa que "O poder público garantirá o livre acesso e circulação de pedestres pela orla marítima, lacustre e fluvial, por via terrestre, no interesse geral da pesca, da navegação, do lazer e do turismo". Ainda sobre as áreas de marinha, o Art. 124 garantia que "Os terrenos de marinha que estiverem no uso comum do povo constituem logradouros públicos municipais".

Atualmente, o Plano Diretor vigente na cidade de Florianópolis é o de 2014. Nesse, o Art. 18 da seção IV, sobre o Uso do Mar, comunica que "A Política de Recuperação das Baías e Fortalecimento do Uso do Mar, consiste na valorização do uso das baías com fins ambientais, de produção pesqueira, aquícola, desportiva náutica e balneária, e de transporte marítimo entre a Ilha de Santa Catarina e o Continente".

Ja o Ministério Público Federal determina a proibição de construções nas margens da Lagoa da Conceição, com fim de preservar o meio ambiente e o recurso hídrico, a medida baseia-se no cumprimento do Código Florestal (LEI 4.771/65), na Política Nacional dos Recursos Hídricos (LEI 9.433/97), e na Resolução do Conama 303/2002, do Código das Águas (Decreto 24.643/1934).

PROBLEMA

Apesar de a legislação favorecer o acesso público às margens da Lagoa, observa-se um histórico de práticas construtivas ilegais que implicam em perdas culturais e especulação imobiliária, resultando em uma orla com grandes áreas privatizadas. Além dos problemas referentes às áreas de marinha, as poucas áreas verdes de lazer da região também são tratadas com descaso pelo município. Como exemplo disso tem-se a reforma da Praça Bento Silvério, na qual toda cobertura vegetal que, segundo o Art. 57 do Plano Diretor, deveria ser preservada, foi ignorada e substituída por pavimentação. Além disso, as áreas utilizadas como AVL pela comunidade não são oficialmente reconhecidas e eventualmente são recortadas de maneira questionável em função do sistema viário ou qualquer outro interesse, resultando em áreas de lazer informais, desconexas e fragmentadas.



Privatização da Orla



Áreas Utilizadas Como AVL

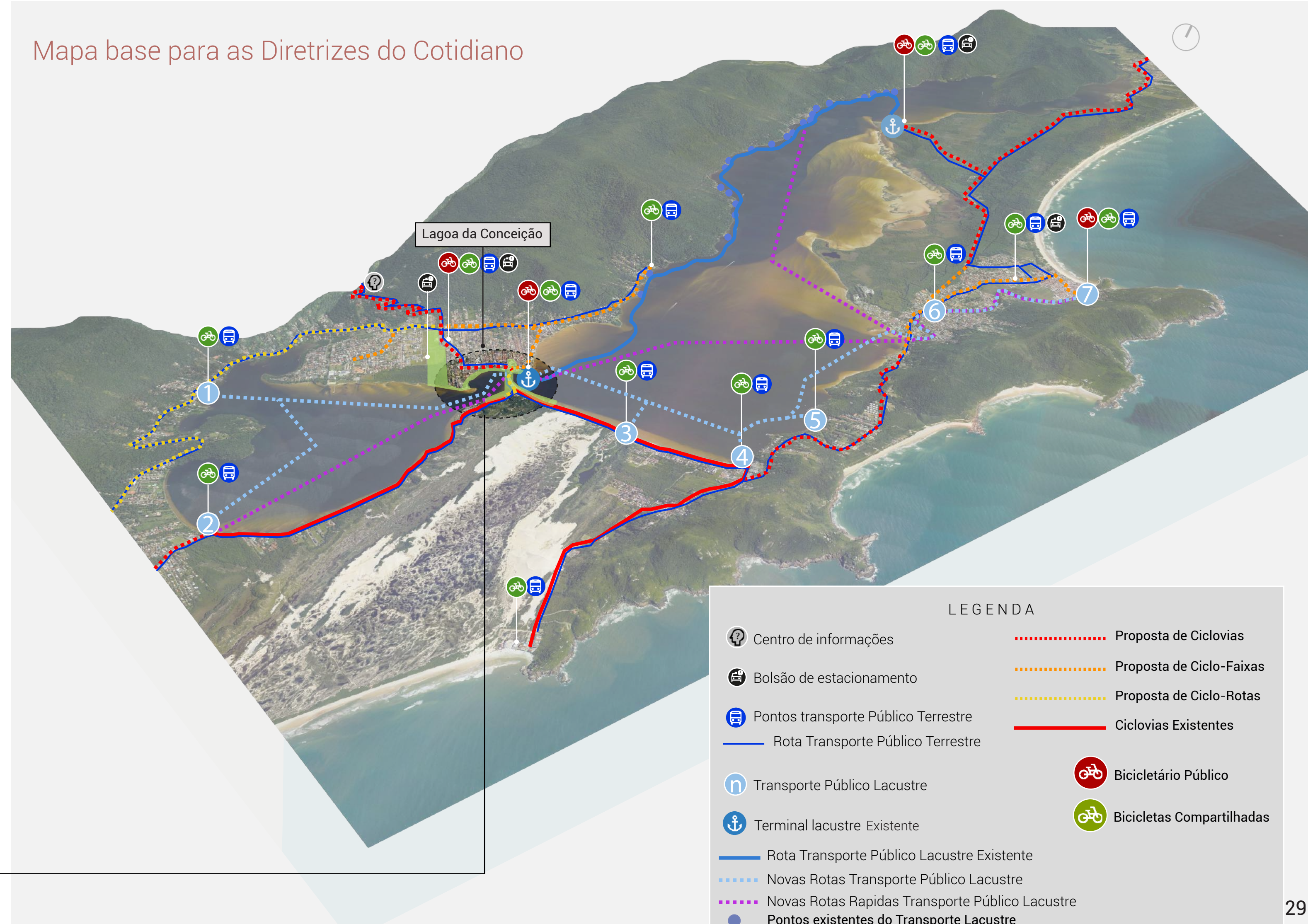
DIRETRIZ

A região precisa da elaboração de políticas públicas específicas, que visem a salvaguarda dos contextos tradicionais e não aconteçam de forma conflitante com as legislações ambientais e suas normativas. Portanto, devem ser pensadas alternativas para melhorar a infraestrutura dos espaços que a comunidade necessita ao longo da orla, visando evitar perdas culturais irreversíveis.

Como síntese dessa diretriz é realizada a proposta de um parque público ao longo da orla do centrinho da Lagoa da Conceição que possua equipamentos públicos destinados a diversas atividades, incluindo transporte e atividades da pesca, com seus objetos essenciais anteriormente citados, como atracadouros públicos, áreas de manutenção dos barcos etc. O parque deve ser pensado incorporando e unindo as áreas utilizadas pela comunidade como AVL (Áreas Verdes de Lazer)

Áreas a serem anexadas em Parque Público

Mapa base para as Diretrizes do Cotidiano



2 Ampliação do Sistema Ciclovário

PROBLEMA

Como mencionado anteriormente no diagnóstico de sistema ciclovário da região, a infraestrutura ciclovária é o principal fator de incentivo ao uso da bicicleta. Os estudos do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS), reforçam essa afirmação quando mostram que 65% dos ciclistas entrevistados consideram que a ausência de ciclovias é o maior problema da cidade. Analisando as ciclovias existentes no mapa, representadas por linhas contínuas vermelhas, observa-se a carência ao longo da região.

DIRETRIZ

É necessário a realização de um levantamento minucioso ao longo das principais vias da região, mapeando a largura das vias e os diversos pontos de insegurança. Neste trabalho considera-se pontos de insegurança locais de tráfego intenso que a largura da pista não possui condições para instalação de ciclofaixas, como a entrada da Avenida Vereador Osni Ortiga, Ponte da Lagoa da Conceição e diversos pontos da Rua Laurindo Januário da Silveira.

No Centrinho da Lagoa da Conceição existem algumas ciclofaixas em regiões que comportam ciclovias, essas foram incorporadas à proposta de ciclovias representadas no mapa pela linha tracejada vermelha.

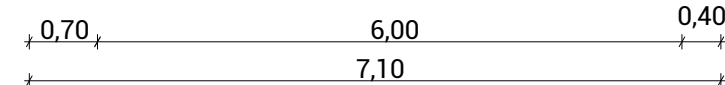
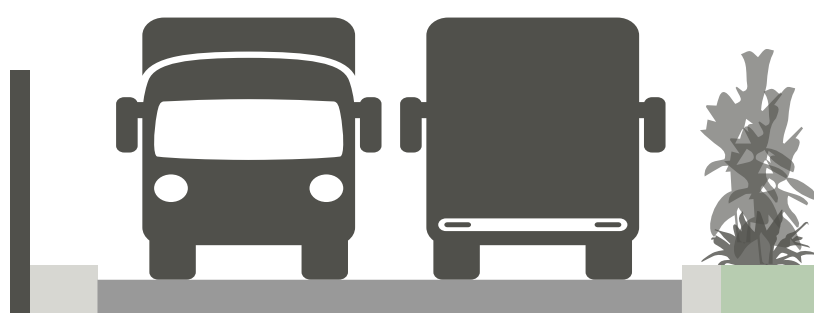
Em vias onde não há espaço para inserção de ciclovia, é necessário estreitar a pista de rolamento para criação de ciclofaixas, que estão representadas pelo tracejado alaranjado e foram inseridas de maneira a conectar algumas vias locais às ciclovias das vias principais.

Segundo estudos do PLAMUS a ciclofaixa é a opção mais rápida, segura e de baixo custo para o trânsito de ciclistas. Em alguns casos não há necessidade de separadores entre a via de rolamento e a ciclofaixa, caso necessário esses podem ser removidos após a conscientização dos motoristas.

Em vias com importância viária onde há uma faixa por sentido e não há como inserir ciclofaixa, haverá o compartilhamento de uso entre veículos e bicicletas e estão demarcadas no mapa em tracejado amarelo, definidas como ciclo-rotas.



Exemplo de ponto de Insegurança na Avenida Vereador Osni Ortiga.



LEGENDA

- Proposta de Ciclovias
- Proposta de Ciclo-Faixas
- Proposta de Ciclo-Rotas
- Ciclovias Existentes

3 Bicicletários Públicos e Sistema de Bicicletas Compartilhadas

PROBLEMA

Como citado no item anterior, segundo as pesquisas do PLAMUS, 65% das pessoas que andam de bicicleta consideram a falta de ciclovias o principal fator que dificulta a utilização da bicicleta. Esse problema é seguido pela insegurança no trânsito, de acordo com 48% dos entrevistados, problemas relacionados a estacionamentos das bicicletas, de acordo com 33%, e problemas de furto, de acordo com 20%. Tais problemas poderiam ser amenizados com propostas de bicicletários públicos e mais seguros.

DIRETRIZ

Restaurar e reativar o bicicletário público do terminal de integração da Lagoa da Conceição (TILAG) e criar dois novos bicicletários públicos: um localizado junto ao Terminal Lacustre da Lagoa da Conceição e outro no ponto 7 (Barra da Lagoa), proposto na diretriz de Novas Rotas do Transporte Lacustre. Além dos bicicletários é sugerido pontos para instalação de sistemas de bicicletas compartilhadas, esses pontos foram alocados em algumas regiões isoladas por pontos de insegurança e aspectos geográficos porém é possível acessá-las de maneira mais fácil e segura a partir de outros modais.

LEGENDA

- Bicicletário Público
- Bicicletas Compartilhadas

4 Revitalização dos atuais pontos do Transporte Lacustre

PROBLEMA

O sistema de transporte público lacustre conta com 23 pontos de parada, distribuídos ao longo do Centrinho da Lagoa da Conceição, Canto dos Araçás e Costa da Lagoa. Atualmente os pontos menos movimentados estão em más condições e apresentam problemas como goteiras, vidros de vedação lateral quebrados, deck do trapiche quebrado, ausência de corrimão e também falta de acessibilidade. Os pontos foram construídos pela prefeitura municipal de Florianópolis, mas não receberam manutenção desde então.

Assim como os pontos de parada, os terminais também apresentam problemas. O Terminal Lacustre da Lagoa da Conceição foi parcialmente interditado pela defesa civil em agosto de 2019 por problemas estruturais na área coberta do terminal. A defesa civil do município notificou a Cooperbarco (Cooperativa responsável pelo transporte público lacustre), porém, o presidente da Cooperativa Bruno Laureano explicou que a recuperação da estrutura é responsabilidade da prefeitura. Segundo a cooperativa, cerca de 600 pessoas utilizam o serviço por dia.

No Terminal Lacustre do Rio Vermelho, segundo Tiago Santos Teófilo, secretário da Cooper Costa no ano de 2012, em alguns dias a Cooperativa chegou a transportar mais de 1200 pessoas pagantes para a Costa da Lagoa, sem incluir crianças e idosos. Além das pessoas que utilizam o terminal para ingresso ao transporte, também há diversas famílias que utilizam o espaço próximo ao terminal para atividades de lazer. A estrutura do terminal não está adequada ao fluxo de pessoas que frequentam o local devido a inexistência de banheiros públicos, demarcação de áreas para banhistas e lixeiras.

DIRETRIZ

Realizar os devidos reparos nos pontos do transporte lacustre que necessitam de manutenção e incorporar um sistema de acessibilidade nos pontos de parada e nas embarcações que realizam o transporte na região. No Terminal Lacustre da Lagoa da Conceição é necessário ampliar e melhorar a estrutura com objetivo de incentivar o uso desse modal, além de fornecer qualidade e segurança aos usuários. O Terminal Lacustre do Rio Vermelho necessita da mesma atenção e sua estrutura deverá ser pensada incorporando diferentes atividades, considerando que a diretriz 3 do meio ambiente será aplicada neste local com intuito de aumentar a fiscalização na região durante o uso intenso ao longo do verão e finais de semana e também aumentar o fluxo de pessoas ao longo dos dias de semana e inverno, período que o terminal torna-se mais isolado.

5 Novas Rotas Transporte Lacustre

PROBLEMA

Alguns problemas relacionados à mobilidade foram mencionados ao longo do trabalho, principalmente o tráfego nas principais vias que ligam os diferentes bairros da região e a falta de integração entre os modais. Além dos congestionamentos, existem poucas linhas e horários no transporte público terrestre e o sistema ciclovário, que poderia ser alternativo, ainda não foi implementado e quando vir a ser executado exigirá grandes esforços dos usuários em alguns pontos de elevação e declividade acentuada. Dessa maneira, constata-se que novas rotas do transporte lacustre podem contornar alguns destes problemas.

DIRETRIZ

Segundo o pensamento de que a mobilidade urbana influencia o modo de vida das regiões, garantir o transporte sustentável, integrado e eficiente através de veículos intermodais é a premissa da atual diretriz. Ela consiste em expandir o hábito inerente à população da costa da Lagoa, o transporte lacustre, às demais localidades da região. Seguindo esse objetivo, são propostos sete novos pontos de transporte Lacustre conectando diferentes localidades através de novas rotas.

Rota - Centrinho via Lagoa de Baixo

Saída do terminal Lacustre da Lagoa da Conceição e indo sentido Sul em direção ao ponto 1, localizado no Canto da Lagoa. Próximo ao ponto 1 está localizada a área mais urbanizada do canto da Lagoa e os principais equipamentos urbanos. Seguindo do ponto 1 em direção ao ponto 2, que está localizado no fim da Avenida Vereador Osni Ortiga sentido sul. O ponto 2 possui bicicletário público e encontra-se na região mais próxima do Rio Tavares partindo da Lagoa da Conceição.

Rota - Centrinho - Avenida das Rendeiras

Essa rota possui caráter mais turístico, portanto, pode ocorrer de maneira sazonal saindo do terminal Lacustre da Lagoa da Conceição e indo até o ponto 3, que que esta localizado no meio da avenida das rendeiras, próximo ao Parque das Dunas da Lagoa. Posteriormente realiza nova parada no final da Avenida das Rendeiras, onde esta localizado o ponto 4 e desse segue ao ponto 5, localizado na Praia Mole.

Rota - Lagoa da Conceição - Barra da Lagoa

Com objetivo conectar o Bairro da Lagoa da Conceição e Barra da Lagoa, a rota Lagoa - Barra sai do Terminal Lacustre da Lagoa da Conceição, realiza apenas uma parada no final da Avenida das Rendeiras (ponto 4) e segue em direção ao ponto 7 localizado na Praça dos Pescadores na Barra da Lagoa.

O ponto 6 está localizado na Fortaleza da Barra da Lagoa e se necessário pode ser solicitado como um dos pontos de parada da Rota Lagoa da Conceição - Barra da Lagoa, assim como o ponto 5 que também estaria próximo do trajeto.

Rotas Rápidas

As atuais rotas utilizam os botes como embarcação principal, eles possuem uma velocidade de navegação um pouco mais lenta e em alguns casos não condiz com o ritmo do cotidiano e das atividades urbanas. Uma alternativa mais rápida aos botes seria a utilização de pequenas lanchas voadeiras que podem realizar esses trajetos de forma mais rápida. Os trajetos mais rápidos estão propostos representados em linha roxa tracejada no mapa.

A cooperativa responsável pelo transporte lacustre já testou a rota Lagoa - Barra. Essas novas rotas já mostraram-se eficientes e rentáveis à cooperativa, no entanto precisam ser estruturadas com pontos de embarque, profundidade adequada do canal para não haver riscos de acidentes e danos à embarcação, também é necessário uma disseminação do modal através de pontos de informação. A embarcação a ser adotada deve ser semelhante a que já foi previamente utilizada, uma lancha voadeira de fibra com baixo calado, popularmente conhecida como modelos panga e adaptada ao transporte público lacustre.



Fig. 53 Modelo de embarcação testado pela Cooperativa na rota Lagoa - Barra

4.5 Diretrizes de Memória e Paisagem

No trecho da Costa da Lagoa estão concentrados muitos elementos materiais e imateriais relacionados à memória. Essa região atrai um grande número de visitantes ao longo do ano predispostos a vivenciar hábitos dessa comunidade. Por essa razão propõe-se 6 diretrizes que tem como objetivo unir esses elementos culturais, compor parte do percurso da memória e fortalecer a conscientização dos visitantes quanto a importância do patrimônio.

- 2 - Criação de um espaço físico destinado a atividades relacionadas a carpintaria naval e suporte para pesca artesanal.
- 3 - Criação de um conjunto rural agrícola que representa o passado agrícola da ilha de Santa Catarina, através de restauro e valorização dos hábitos da comunidade local.
- 4 - Restauração dos antigos calçamentos de pedra do período colonial e requalificação ao longo de todo o caminho da Costa da Lagoa.
- 5 - Reconhecimento da região e suas particularidades para elaboração de diferentes propostas conforme a necessidade e identidade de cada micro região.
- 6 - Criação de um espaço destinado a educação patrimonial.

1 Estaleiro Público

Esta proposta utiliza como base o diagnóstico realizado no mapa de atividades lacustres e outros pontos do trabalho, que constatam a grande influência da cultura náutica na região. Além dos diagnósticos, também utiliza-se como base um estudo voltado ao aperfeiçoamento das atividades pesqueiras. Esse estudo é uma análise do desempenho de instalações propulsoras de embarcações de pesca que operam no Estado do Espírito Santo. Esse estudo foi elaborado por Lucas de Carvalho Guesse para a Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, no ano de 2006, e através do mesmo foi possível determinar os custos envolvidos na atividade da pesca artesanal e como reduzi-los.

Apesar do estudo de caso ter sido realizado no estado do Espírito Santo, podemos utilizar de exemplo para Florianópolis, visto que as embarcações aqui utilizadas na atividade da pesca artesanal seguem as mesmas características, utilizam técnicas de pesca semelhantes e sofrem dos mesmos problemas.

Segundo dados fornecidos pela Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura - FAO (2010), houve um aumento na produção e consumo de pescados com taxas superiores ao crescimento da população. A pesca extrativa, onde está inserida a pesca artesanal, é responsável por 67% dessa produção, no entanto, os dados mostram que a partir de 2004 houve uma estagnação dessa prática. Isso indica que a pesca não desenvolveu e não acompanhou o crescimento da produção e consumo. Além disso, na região de estudo, através de entrevistas com pescadores locais, foi possível pressupor um futuro declínio na atividade pesqueira, visto que as futuras gerações já não se interessam nessa atividade, tampouco há interesse dos pais em repassar aos seus filhos.



Fig. 54

Sugestão de área urbana para eventual implantação de um Estaleiro Público e Parque.

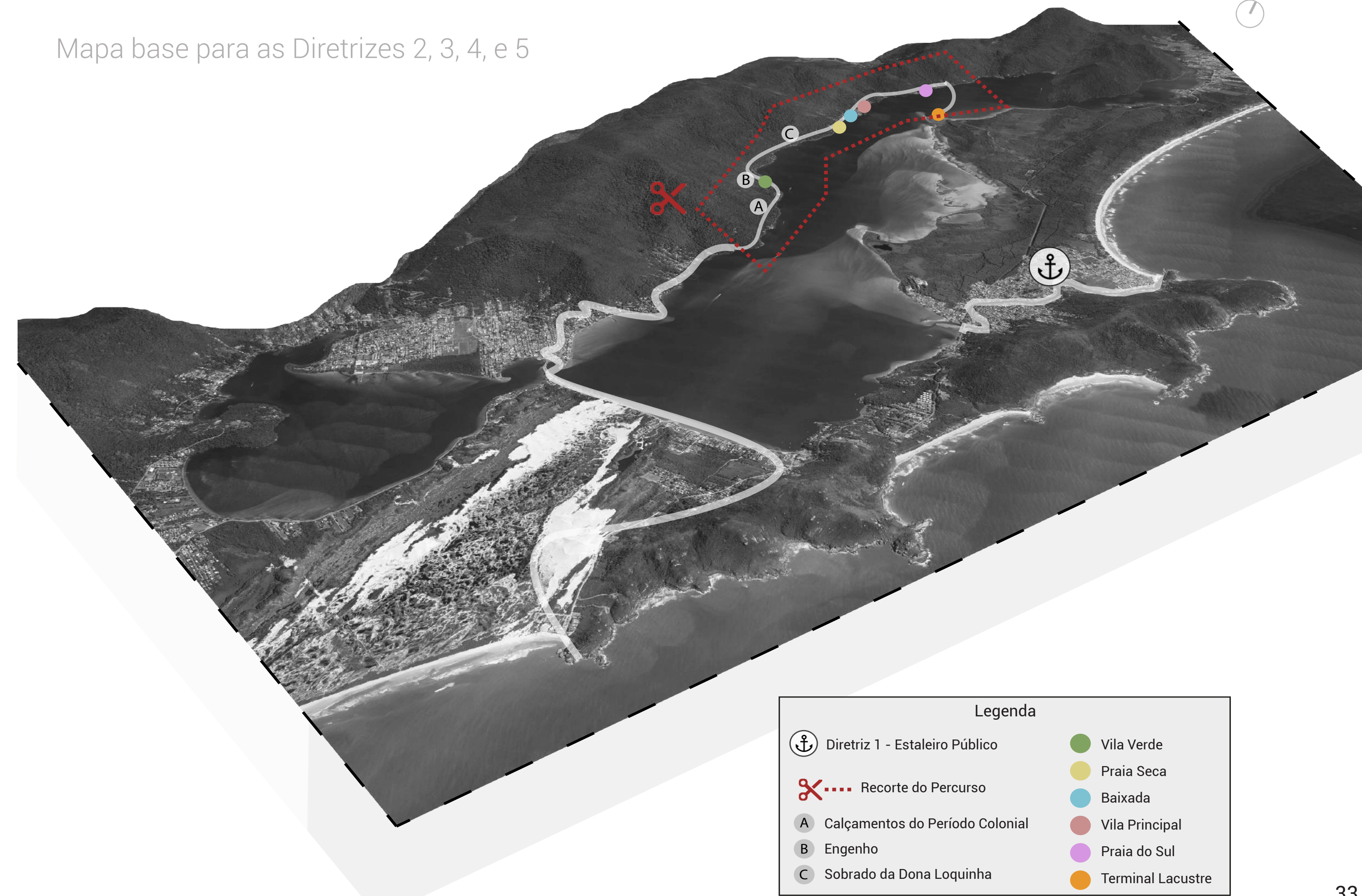
PROBLEMA

Apesar de apresentar uma cultura náutica fortemente presente na região de estudo, observa-se que não há interesse das futuras gerações na atividade pesqueira e os atuais pescadores em sua maioria compartilham das mesmas reclamações, como o baixo valor do pescado e o alto custo para realização da atividade. Apesar do declínio da atividade pesqueira artesanal, a mesma possui grande vantagem na produção de pescados, que está relacionada ao aproveitamento, pois praticamente tudo que é capturado é integrado ao comércio ou repassado às unidades de processamento, além dos diversos outros aspectos importantes relacionados a diferentes áreas como economia e preservação da paisagem e cultura da região.

DIRETRIZ

Considerando que o alto custo financeiro da atividade pesqueira tem reduzido sua prática na região, essa diretriz propõe a criação de um Estaleiro Público, com mão de obra especializada e capacitada para orientar e realizar manutenções nas embarcações pesqueiras da região. Segundo Carvalho (2006), o combustível é a principal parcela de custo operacional destas embarcações, representando aproximadamente 53% do custo total de viagem. Carvalho (2006) faz um compilado de problemas simples recorrentes nas embarcações artesanais como desalinhamento do eixo de transmissão, falta de ventilação na câmara de máquinas, incoerência entre potência de motor e velocidade de casco e outros problemas relativamente simples que poderiam ser resolvidos com um acompanhamento especializado. Ainda, conclui que seria possível uma diminuição de 51% do custo operacional relacionado ao combustível resolvendo apenas estes pequenos problemas. Além disso, o governo volta a atribuir neste ano de 2022 um subsídio no valor dos combustíveis para pesca artesanal que chega a 25%, portanto, tal equipamento público além fortalecer a cultura náutica da região, também pode ter impactos positivos no orçamento do estado ou contemplar um maior número de pescadores artesanais.

Mapa base para as Diretrizes 2, 3, 4, e 5



Legenda	
	Diretriz 1 - Estaleiro Público
	Recorte do Percurso
	Vila Verde
	Praia Seca
	Baixada
	Vila Principal
	Praia do Sul
	Terminal Lacustre
	Calçamentos do Período Colonial
	Engenho
	Sobrado da Dona Loquinha

2 Restauração do Conjunto Rural

A arquiteta especialista em conservação e restauro, Isabel Kanan, comenta como convidada em uma aula de Patrimônio (2021) sobre a importância e a raridade de um exemplar de conjunto rural na ilha de Santa Catarina e reforça que deveriam ser preservados por meio de um projeto especial. No recorte do percurso da memória há dois exemplares edificados que podem compor parte desse conjunto rural, o primeiro seria o Engenho que é único remanescente em funcionamento na bacia da lagoa, localizado na Vila Verde, representado no mapa base pelo ícone A. Ainda no entorno do engenho, está uma das mais complexas atividades de preservação, que seria o saber da própria comunidade, a qual busca anualmente realizar uma tradicional festa da região conhecida como Farinhada. Essa atividade atualmente é coordenada pela família Ramos, antiga proprietária deste engenho, que ainda detém os saberes tradicionais do feitiço: técnicas e sensibilidades que tornam possível a fabricação da farinha atualmente. O segundo exemplar que deverá ser incorporado ao conjunto é o Sobrado da Dona Loquinha, que foi construído por escravos em aproximadamente 1750 e atualmente encontra-se abandonado ao tempo, mas ainda permanece de pé.



Fig. 55



Fig. 56



Fig. 57



Fig. 58



Fig. 59



Fig. 60

PROBLEMA

O Sobrado da Dona Loquinha foi construído por escravos em aproximadamente 1750. Atualmente encontra-se abandonado ao tempo, mas ainda permanece de pé. Ele apresenta diversas patologias como rachaduras, perdas no emboço e reboco, organismos xilofagos no madeiramento, exposição à chuva e erosão por desvios no curso d'água. Este sobrado carrega mais de 200 anos de histórias, memórias e crenças da comunidade.

O Engenho da Vila Verde atualmente possui alguns problemas na sua estrutura, principalmente exposição às águas da chuva e apodrecimento da estrutura de telhado. A manutenção é realizada pela própria comunidade, porém, apesar do esforço, observa-se que algumas técnicas aplicadas durante o restauro poderiam ser aprimoradas com intuito de aumentar a durabilidade.

DIRETRIZ

Na busca por uma utilização adequada e com objetivo de garantir a preservação do casarão para as futuras gerações, em primeiro passo propõe-se o restauro da edificação e a manutenção do seu entorno. No caso de ser restaurado, o atual proprietário almeja a utilização do mesmo como um museu. Em um segundo ato, após o restauro do casarão, é sugerido, portanto, que este venha a ser utilizado como um museu, porém de forma cautelosa para que esse não se torne um espaço enrijecido.

O sobrado possui dois níveis, sendo o térreo paralelo ao caminho da Costa da Lagoa. Nos fundos do sobrado, onde existia a antiga cozinha, atualmente não resta nada. Nesse espaço, que também apresenta conexão com o caminho, sugere-se a construção de um espaço cultural aberto, o qual poderá comportar exposições temporárias, comércio de produtos locais e outras atividades culturais. No segundo andar sugere-se um ambiente mais controlado e com acervo sobre o passado agrícola da região, além de outras atividades que remetam ao passado da mesma. Para o engenho, propõe-se a sua restauração através de um processo participativo e pedagógico com a comunidade, por meio de oficinas.

3 Caminhos

No passado, a região caracterizava-se como uma região agrícola e continha dezenas de engenhos, o transporte mais utilizado era o cavalo de selão, mas também, ocasionalmente eram utilizados os carros de boi. Os selões eram balaios tramados de cipó e bambu, que existem e são utilizados até hoje na região. Tinham inúmeras utilidades, desde o transporte da produção como mandioca e milho, até tijolos e areia para construção. Devido a necessidade de transportar esses produtos, o caminho da Costa da Lagoa recebeu, em alguns pontos, calçamento de pedras e um desenho planejado, possuindo poucos declives mesmo estando em uma região topográfica de encosta bastante acidentada.



Fig. 61

Antigos Calçamentos

PROBLEMA

O Caminho da Costa da Lagoa é tombado como patrimônio cultural, porém os cuidados ao longo dos anos foram realizados somente pela própria comunidade. Em alguns pontos ainda há os antigos calçamentos do período colonial que podem ser descaracterizados caso venham sofrer alguma alteração pela comunidade. Ao longo desse caminho também há diversos pontos de erosão em alguns casos ocasionados por desvios nos cursos d'água realizados por moradores da região.

DIRETRIZ

Considerando o uso frequente do caminho da Costa no dia a dia, é proposta como diretriz inicial uma normatização para o caminho, que proteja o patrimônio e permita que a comunidade e visitantes caminhem com qualidade, criando desvios nas áreas de grandes inclinações, manejo de pedras que possuem histórico de acidentes e, na medida do possível, criação de rampas de acesso permitindo que o caminho venha a tornar-se acessível a todos.

4 Vilas Antigas

A Vila Verde, predominantemente residencial e com apenas dois pequenos comércios pontuais no caminho, abriga o antigo engenho e possui uma comunidade bastante ativa nas atividades e organizações comunitárias. A Praia Seca, localizada cerca de dez minutos de barco partindo da Vila Verde, possui uma enseada onde os moradores ancoram seus barcos e foi ali entre redes, ranchos e barcos que construíram suas casas. Em seguida, na mesma enseada, após passar o "buraco do boi" é a Vila da Baixada, uma região tranquila e predominantemente residencial. Colada na Baixada e sem possuir uma divisão específica está a Vila Principal. Nesse Vila está concentrada a maior parte do comércio da Costa, restaurantes, mercearias, sorveteria, bar e lojas de artesanato, além disso, ali estão concentrados todos os equipamentos urbanos da região, a igreja, a escola (até o quarto ano) e o centro comunitário. A próxima vila está localizada a cinco minutos de barco da Vila Principal, sentido norte, e é chamada de Praia do Sul, essa vila foi berço da pesca e da carpintaria naval junto à vila da Praia Seca e, dentro da região, considera-se a vila mais "festeira".

PROBLEMA

Apesar de ser uma região relativamente isolada e pequena, possui características específicas para cada localidade da região. Há conflitos entre a comunidade e também anseios e necessidades distintas ao longo da região. Eventuais propostas devem ser realizadas considerando a singularidade de cada trecho que compõe essa comunidade.

DIRETRIZ

Sugere-se um trabalho de reconhecimento aprofundado dentro da região, para que possam ser mapeadas diferentes reivindicações ao longo das diferentes partes do recorte. Na Vila Verde, por exemplo, alguns moradores gostariam de uma área verde de lazer. Já na Praia Seca, alguns moradores sentem medo de uma eventual demolição de suas casas e ranchos que estão localizados em áreas de marinha. Na vila principal, há reclamações sobre o acesso a escola pública da região e em outros pontos há conflitos de Barqueiros autônomos com a Cooperativa responsável pelo transporte lacustre.

5 Criação de um espaço de educação patrimonial

Como já citado em diretrizes anteriores, o Terminal Lacustre do Rio Vermelho é o ponto responsável por concentrar um grande número de turistas na temporada e gerar o maior fluxo de pessoas em direção à Costa da Lagoa. Considerando o uso intenso desse equipamento urbano, é proposto a criação de um espaço de educação patrimonial juntamente com o espaço de educação ambiental pertencente à diretriz número três do meio ambiente.

A ideia de patrimônio esteve muito afastada das discussões cotidianas e do espaço de formação escolar, tanto do ensino fundamental como no ensino médio. Considerando que o processo de ensino e aprendizagem se dá através da experiência humana, a proposta é que nesse espaço esteja inserido diferentes recursos como um acervo histórico da região, representado através de documentos, objetos e fotografias, como sugerido por Arroyo. "Contar histórias através dos recursos disponíveis, as fontes históricas" (Arroyo, 2012).

Também é necessário uma metodologia, apresentada por Gert Biesta (2017), que considera necessário conhecer as origens ágrafas e excluídas dos registros historiográficos através do humanismo normativo. Tal metodologia se faz especialmente necessária nesta região, considerando que há povos ali esquecidos ou apagados pelos mitos do pioneirismo colonizador.

Nessa região há comunidades de origem quilombola e vestígios arqueológicos indígenas que não foram abordados neste trabalho. Ainda assim, reforça-se a importância de um espaço de educação patrimonial nesta região que, como defendido por Paulo Freire 1993, auxilie no fortalecimento da identidade cultural do sujeito coletivo, que se empoderara de sua história.

PROBLEMA

A ausência de consciência patrimonial talvez venha a ser fator contribuinte para degradação do patrimônio local. Ao longo do caminho é possível observar diversas formas de depredação do patrimônio, seja por manifestações artísticas em locais indevidos, como desenhos e pinturas nos antigos calçamentos, edificações e ranchos, ou atos de vandalismo cometidos em embarcações e estruturas de apoio à atividade náutica que estão dispostos ao longo da orla. Também há crimes contra o meio ambiente, como incêndios criminosos, que consequentemente afetam as características da paisagem.

Além dos problemas citados anteriormente, também há um problema relacionado a não valorização do patrimônio que resulta num enfraquecimento da própria cultura. Podemos utilizar como exemplo o caso das baleeiras que ainda resistem no transporte do Rio Vermelho para Costa da Lagoa, visto que não há uma consciência por parte dos usuários para uma distinção entre as embarcações, as baleeiras são substituídas por seus donos por botes que realizem a mesma função.

DIRETRIZ

O Terminal Lacustre do Rio Vermelho é a principal entrada parada Costa da Lagoa, uma das regiões mais representativas quanto ao patrimônio material e imaterial da região. A diretriz tem como proposta a transformação do Terminal Lacustre do Rio Vermelho num local que concentre atividades diversas, incluindo Terminal, espaço de educação ambiental (diretriz 3 do meio ambiente) e Educação Patrimonial envolvendo inclusive atividades que valorizem o patrimônio naval da região, que ali no terminal já está representado pelas baleeiras ainda presentes na atividade de transporte.

Um agradecimento especial a todos que contribuíram com o meu desenvolvimento ao longo de todos esses anos.

Agradeço minha família, por todo carinho, compreensão e por todos ensinamentos compartilhados.

Agradeço meus amigos por todos momentos especiais que compartilhamos ao longo desses anos de universidade.

Agradeço meu orientador que compartilhou tanto comigo, de maneira leve e tranquila .

Agradeço à minha namorada por todo carinho, auxílio e compreensão.

Agradeço a todos os professores, técnicos e funcionários do departamento que sempre foram muito atenciosos e contribuíram com esse momento de formação.

Muito Obrigado!

BIBLIOGRAFIA

VAZ, Marcelo Cabral. LAGOA DA CONCEIÇÃO: A METAMORFOSE DE UMA PAISAGEM. Programa de Pós Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade - PGAU Dissertação de Mestrado.2008.

(CORRÊA, Carlos Humberto P. História de Florianópolis – Ilustrada. Florianópolis : ed. Insular, 2004.)

SANTOS, Sílvio Coelho. Nova história de Santa Catarina. Florianópolis: Edição do autor, 1974.

RIAL, Carmem F. O mar de dentro. UFSC, dissertação antropologia, 1988

ADAMS, B. Preservação Urbana: gestão e resgate de uma história: patrimônio de Florianópolis. Florianópolis: UFSC, 2002

SANTIAGO, Alina Gonçalves; DANIEL, Diego. Resgate da orla do centrinho da Lagoa da Conceição, Florianópolis, SC. Caderno concurso estadual para estudantes de arquitetura e urbanismo IAB-SC. INFOARQ UFSC. 2003

SOUZA, Juliana Castro. Análise da paisagem: instrumento de intervenção nos espaços livres da Lagoa da Conceição, Florianópolis. 2003. 109 p. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção. UFSC. Florianópolis. 2003.

ANTUNES DA LUZ, E. P. Na reversa do Vento: a cultura náutica da Costa da Lagoa – Florianópolis/SC. 2014. 160 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental) – Centro de Ciências Humanas e da Educação, Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.

PÊCHEUX, M. Papel da Memória. IN: Papel da Memória. Pierre Achard et al. Tradução: José Horta Nunes. 1ª edição. Campinas, SP. Pontes, 1999.

Ribeiro, Job Antonio Garcia; Cavassan, Osmar. Os conceitos de ambiente, meio ambiente e natureza no contexto da temática ambiental: definindo significados. 2012.

Lewontin, R. (2002). A tripla hélice: gene, organismo e ambiente. São Paulo: Companhia da Letras.

DIAS, R.; AGUIAR, M. R. Fundamentos do Turismo: conceitos, normas e definições. Campinas, SP. Editora Alínea, 2002

CANEDO, D. P. Cultura é o quê?: Reflexões sobre o conceito de cultura e a atuação dos poderes públicos. Encontro de estudos multidisciplinares em cultura - ENECULT, 5., Salvador, 2009.

SILVA, Malena Ramos et . al. A bicicleta como alternativa de mobilidade urbana em cidades de médio porte: estudo de caso na cidade de Vitória (ES), Brasil, s.d.

Governo do Estado de Santa Catarina, Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis. 2014

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Lagoa 1938. Fonte: Google Maps

Figura 2 – Lagoa 1977. Fonte: Google Maps

Figura 3 – Lagoa 2022. Fonte: Google Maps

Figura 4 – FloripaTem. Fonte: Laura Coutinho (Disponível em <https://www.nsctotal.com.br/noticias/floripa-tem-reggae-mais-de-15-mil-pessoas-assistem-dazaranha-e-armandinho-nas-areias-da>)

Figura 5 – WorldSurf. Fonte: Marcio David (Disponível em <https://www.worldsurfleague.com/posts/492655/laura-raupp-e-eduardo-motta-vencem-o-billabong-apresenta-layback-pro-na-praia-mole>)

Figura 6 – AVL – Vassourão. Fonte: Google Maps

Figura 7 – Bicicletário Público. Fonte: Google Maps

Figura 8 – Ciclovia Osni Ortiga. Fonte: Marcus Bruno (Disponível em <https://www.nsctotal.com.br/noticias/video-unica-ciclovia-do-leste-da-ilha-esta-com-a-vegetacao-tomando-conta>)

Figura 9 – Secret Point. Fonte: Desconhecida (Disponível em <https://jardimdomundo.com/3-paraisos-secretos-de-florianopolis-voce-vai-se-surpreender/>)

Figura 10 – Ponta do Gravatá. Fonte: Desconhecida (Disponível em <https://www.floripaimob.com.br/post/trilhapraiadogravata>)

Figura 11 – Praia dos Desejos. Fonte: Autoral

Figura 12 – Mirante da Boa Vista. Fonte: Autoral

Figura 13 – TAMAR. Fonte: Desconhecida (Disponível em <https://bileto.sympla.com.br/event/68820/d/155974/s/1041058>)

Figura 14 – CETAS. Fonte: Autoral

Figura 15 – Praia do Saquinho. Fonte: Autoral

Figura 16 – Cachoeira Costa da Lagoa. Fonte: Desconhecida (Disponível em https://br.pinterest.com/pin/98727416811242529/?nic_v3=1a7lm1nsS)

Figura 17 – Morro do Assopro. Fonte: Autoral

Figura 18 – Dunas da Joaquina. Fonte: Felipe Carneiro (Disponível em <https://www.nsctotal.com.br/noticias/joaquina-lendas-e-historias-sobre-a-famosa-praia-de-florianopolis>)

Figura 19 – Ponta das Garças. Fonte: Desconhecida (Disponível em https://www.airbnb.com.br/rooms/42761484?source_impression_id=p3_1663801431_zDC87mE8buue9rlx)

Figura 20 – Mirante Praia Mole. Fonte: Desconhecida (Disponível em <https://www.viagensecaminhos.com/2019/12/trilha-do-gravata-florianopolis.html>)

Figura 21 – Centro Cultural Bento Silvério. Fonte: Desconhecida (Disponível em <http://www.ceretur.com.br/historico/ilha/centrocultural.htm>)

Figura 22 – Santuário Imaculada Conceição. Fonte: Autoral

Figura 23 – Nossa Senhora dos Navegantes Fonte: Facebook Costa da Lagoa

Figura 24 – Engenho Costa da Lagoa Fonte: Autoral

Figura 25 – Corrida de Canoas Fonte: Facebook - Associação de Canoas a Vela da Costa da Lagoa

Figura 26 – Boi de Mamão. Fonte: Desconhecida (Disponível em <https://desacato.info/boi-de-mamao-e-a-brincadeira-de-reviver-nossas-origens-2/>)

Figura 27 – Pesca Artesanal. Fonte: Leo Munhoz (Disponível em <https://ndmais.com.br/meio-ambiente/pescador-artesanal-diz-que-lagoa-da-conceicao-esta-voltando-ao-normal/>)

Figura 28 – Renda de Bilro. Fonte: Desconhecida (Disponível em <https://www.mundolusiada.com.br/cultura/peniche-na-campanha-das-rendas-de-bilros-a-patrimonio-imaterial-da-unesco/>)

Figura 29 – Baleeira. Fonte: Autoral

Figura 30 – Oficinas Líticas. Fonte: desconhecida (Disponível em <https://floripaarqueologica.com.br/sitios-arqueologicos-em-floripa/inscricoes-rupestres/>)

Figura 31 – Sobrado Dona Loquinha. Fonte: Autoral

Figura 32 – Pesca Artesanal da Tainha. Fonte: Desconhecida (Disponível em [\[desantacatarina.com/dicas-de-passeios/pesca-da-tainha-em-santa-catarina/\]\(https://www.litoral-\)\)](https://www.litoral-</p></div><div data-bbox=)

Figura 33 – Vassourão. Fonte: Flávio Tin (Disponível em <https://ndmais.com.br/infraestrutura/moradores-reivindicam-parque-publico-em-area-particular-da-lagoa-da-conceicao/>)

Figura 34 – Centrinho da Lagoa. Fonte: Google Maps

Figura 35 – Praça Bento Silvério. Fonte: Desconhecida (Disponível em <http://calendariofloripa.com/board/77-1-0-9603>)

Figura 36 – Avenida das Rendeiras. Fonte: Desconhecida (Disponível em <https://guiafloripa.com.br/turismo/praias/lagoa-da-conceicao/lazer>)

Figura 37 – Piscinas Naturais. Fonte: Marcelo Fernandes (Disponível em <https://www.litoraldesantacatarina.com/foto/florianopolis/-barra-da-lagoa-piscinas-naturais/418/>)

Figura 38 – Conexão Lagoa – Mar. Fonte: Desconhecida (Disponível em https://www.tripadvisor.com.br/LocationPhotoDirectLink-g1113399-d592110-i45499918-Pousada_Mar_do_Leste-Barra_da_Lagoa_Florianopolis_State_of_Santa_Catarina.html)

Figura 39 – Canal da Barra da Lagoa. Fonte: Marcelo Fernandes (Disponível em <https://www.litoraldesantacatarina.com/foto/florianopolis/uma-pessoa-nadando-no-canal-da-barra-da-lagoa-e-outra-mergulhando/432/>)

Figura 40 – Mirante. Fonte: Flavio Tin (Disponível em <https://ndmais.com.br/noticias/os-mirantes-de-florianopolis/>)

Figura 41 – Edificação abandonada no morro da lagoa. Fonte: google maps

Figura 42 – Residência Privando Orla Fonte: autoral

Figura 43 – Cooperbarco ponto 1. Fonte: Desconhecida (Disponível em <https://www.floripaimob.com.br/post/transportehidroviario>)

Figura 44 – Ciclovia Rendeiras Fonte: Anderson Coelho (Disponível em <https://ndmais.com.br/infraestrutura/como-esta-a-obra-da-avenida-das-rendeiras-e-do-acesso-a-praia-da-joaquina/>)

Figura 45 – Sugestão de Terreno. Fonte: Google Maps

Figura 46 – Tartaruga Carbonizada. Fonte: Marcelo Osvaldo da Silveira

Figura 47 – Corte Esquemático Lagoa. Fonte: Autoral

Figura 48 – Bloco de Concreto REBIMAR. Fonte: Robin Hilbert Loose (Disponível em <https://faunanews.com.br/2020/07/24/a-importancia-dos-recifes-artificiais-marinhos-para-a-recuperacao-da-biodiversidade/>)

Figura 49 – Localização da edificação abandonada. Fonte: Google maps

Figura 50 – Fachada da Edificação Abandonada Fonte: Google maps

Figura 51 – Insegurança Osni Ortiga. Fonte: Google maps

Figura 52 – Corte Esquemático Ponto de Insegurança Osni Ortiga . Fonte: Autoral

Figura 53 – Ligeirinho Cooperbarco. Fonte: Desconhecida (Disponível em <https://cooperbarco.wordpress.com/2017/12/28/ligeirinho/>)

Figura 54 – Sugestao de Área para estaleiro Fonte: Google Earth

Figura 55 – Engenho Exterior. Fonte: Autoral

Figura 56 – Engenho Interior. Fonte: Autoral

Figura 57 – Boi de Mamão Farinhada. Fonte: Desconhecida (Disponível em <https://engenhosdefarina.wordpress.com/2012/08/09/a-farinhada-da-costa-da-lagoa/>)

Figura 58 – Fachada Leste Sobrado Fonte: Autoral

Figura 59 – Fachada Sul. Fonte: Autoral

Figura 60 – Problema de erosão Fonte: Autoral

Figura 61 – Antigos Calçamentos. Fonte: Autoral