

MANUTENÇÃO DO USO PÚBLICO DO ESPAÇO DE ORLA: PROPOSTA DE ADEQUAÇÃO URBANA E CONSOLIDAÇÃO DO PARQUE DE PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM DA PRAIA MOLE



SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	PÁG. 02
1.1 Escolha do tema e motivações	
1.2 Resumo	
1.3 Objetivos	
2. FLORIANÓPOLIS: PRAIA MOLE	PÁG. 03
2.1 Embates da Água com a Terra - Contexto Bioclimático	
2.2 Loteamento e Turismo na Praia Mole	
2.3 Ocupação da Ilha de Santa Catarina	
2.4 Linha do Tempo e Outros Causos - Histórico de Planejamento	
2.5 Leitura do Circuito da Proposta	
3. INSERÇÃO DA PROPOSTA: ACESSOS E EQUIPAMENTOS	PÁG. 10
3.1 Diretrizes à Intervenção na Costa Leste	
3.2 Construção da Proposta de Parque de Prservação da Paisagem	
3.3 Adequação dos Acessos e Equipamentos de Mobilidade	
4. PROPOSTA DE PARQUE NA PRAIA MOLE	PÁG. 14
4.1 Implantação do Parque de Preservação da Praia Mole	
4.2 Materiais e Referências	
4.3 Corte da Implantação Geral e Principais Estruturas	
5. PERCURSOS DE IMERSÃO	PÁG. 17
5.1 Percurso da Mata	
5.2 Percurso da Praia	
6. CONCLUSÃO	PÁG. 30

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Universidade Federal de Santa Catarina pela qualidade de ensino e dedicação dos profissionais. Agradeço também por ser palco de estudos, vivências e sociabilidade de maneira dinâmica e integrada, diminuindo o peso e a isolamento do estudo.

Queria agradecer especialmente também à Prof. Marina Tonelli Siqueira pelos estudos sobre a história de Florianópolis em diferentes dimensões em sua tese de doutorado.

Dedico esse TCC à minha família e amigos, pela esperança e conforto, companhia e apoio. Sobre tudo agradeço à Roselaine, minha mãe, pela dedicação, paciência e força que possibilitaram a conclusão dessa graduação.

Este é um trabalho de afeto à cidade de Florianópolis.

1. INTRODUÇÃO

1.1 ESCOLHA DO TEMA E MOTIVAÇÕES

Nascido em Florianópolis, pude observar a construção de parte da cidade com os olhos de uma criança. O progresso da expansão da malha urbana sobre os solos - antes pasto - que estariam destinados à descompressão e ao lazer.

A noção de cidade em expansão é muito diferente quando não se compreende os agentes envolvidos. A compreensão de “modernização”, “requalificação” e “acessos”, por exemplo, são consumidas passivamente através dos meios de comunicação, agora, em escala global. E a realidade não acompanha as imagens pretéritas de amplos acessos aos espaços verdes. As vias locais adequadas às expectativas da escala do impacto rodoviário esperado saturam de carros, e seu volume de trânsito assume então o horário do acesso do trabalhador e o clima de turismo de veraneio.

Durante o curso de Arquitetura e Urbanismo da UFSC, tive o acesso enfim à chance de pensar sobre projetos de uso de orla, e no estudo do mesmo, em especial em Florianópolis, os problemas da expansão urbana voltada ao acesso rodoviário e de ocupação urbana sobre sistemas naturais de alta fragilidade. E um exemplo que se sobressaiu foi o da Praia Mole, pela alta publicidade das intervenções de luxo sobre território público e o aparente descaso das autoridades ambientais.

A escolha do Leste da Ilha se dá então por essas frustrações: os problemas de acesso às zonas públicas de lazer da Costa Leste da Ilha de Santa Catarina e o efeito cascata sobre o acesso e utilização das regiões próximas.

1.2 RESUMO

Esse trabalho tenta observar sob diferentes aspectos a exploração imobiliária na costa leste da Ilha de Santa Catarina, sua história e sua relação com a população local e turística, tangenciando as nuances da relação do homem com a paisagem para finalizar nas transformações ocorridas pela venda da imagem do local no modelo de ocupação atual.

Através de aprofundamento da compreensão da relação entre os agentes envolvidos nas mudanças e caracterização de sua apresentação física, é proposta uma redistribuição dos espaços entre os acessos da Praia Mole, na intenção de aliviar as tensões que normalizam a privatização e descaracterização dos ecossistemas locais.

Para ilustração dos ambientes do projeto são construídos percursos de imersão, que buscam explicar a implantação em escalas compreensíveis

1.3 OBJETIVOS

Compreender as tensões imobiliárias da região de estudo e com o auxílio de fontes divergentes elaborar uma rede de espaços significativos aos usuários para estender o convite à caminhabilidade na Costa Leste da Ilha de Santa Catarina e visibilizar o caráter público da paisagem estudada. Desenvolver circuitos vivos através da criação de afeto pelas paisagens nos usuários.

Objetivos Específicos:

Apresentar uma leitura histórica da ocupação do Distrito da Lagoa da Conceição e da Barra da Lagoa, estruturado sobre os equipamentos administrativos de zoneamento e ocupação do solo.

Elaborar um recorte de intervenções e compreender a zona de impacto dos usos atuais e dos propostos, auxiliando na compreensão dos serviços de transportes e circuitos de equipamentos.

Propor um circuito de caminhabilidade à Costa Leste da Ilha de Santa Catarina que compreende da Av. das Rendeiras à ponte de travessia da Barra da Lagoa auxiliado pela proposta de redistribuição do equipamento de transporte coletivo.

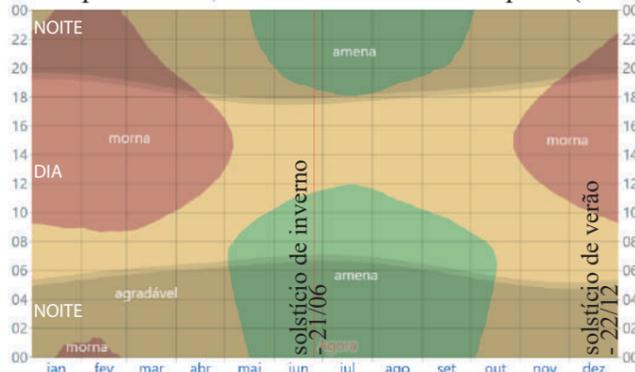
Através desses, apresentar a proposta de um parque nos acessos à Praia Mole, como estratégia de preservação da paisagem natural e de manutenção dos espaços públicos e de lazer de Florianópolis.

2.3. EMBATES DA ÁGUA COM A TERRA



"A natureza insular da Ilha de Santa Catarina, bem como diversos e variados ambientes, confere-lhe características biogeográficas próprias, formadas ao longo do tempo, decorrentes de embates da água com a terra." (CAMPOS, 2004).

Temperatura média horária em Florianópolis (2022)

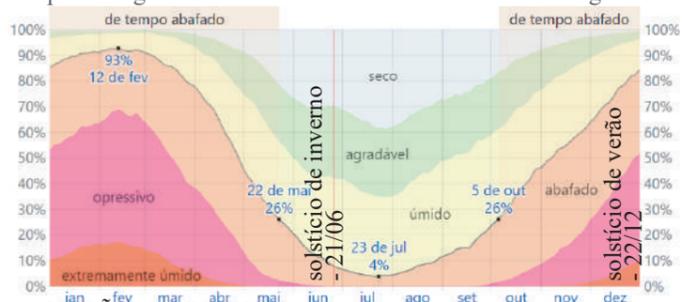


Legenda de temperatura (°C):
 ● 13°C à 18°C ● 18°C à 24°C ● 24°C à 29°C

Fonte: <https://pt.weatherspark.com>

Os gráficos de temperaturas ilustram a alta variação entre as distintas estações ao longo do ano e dentro das mesmas, ao longo de um dia completo. Na prática, isso implica nas diferentes sociabilizações proporcionadas pelo clima, festas culturais, eventos, etc.

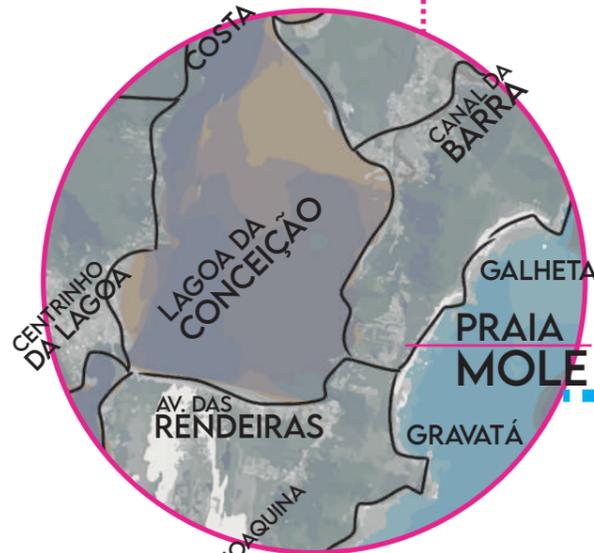
Níveis de Conforto em Umidade em Florianópolis



Legenda de curvas de conforto em umidade conforme temperatura(°C):

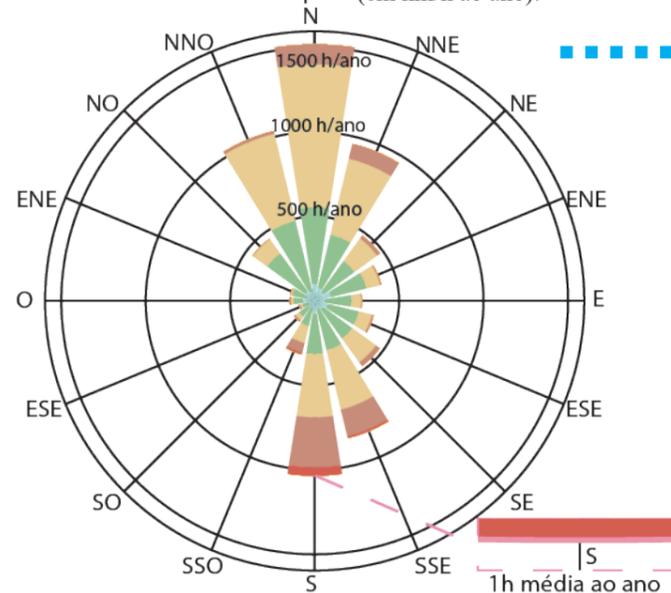
● seco até 13°C ● agradável de 13°C à 16°C ● úmido de 16°C à 18°C ● abafado de 18°C à 21°C ● umidade opressiva de 21°C à 24°C ● extrem. úmido maior que 24°C

Fonte: <https://pt.weatherspark.com>



Fonte: <https://geo.pmf.sc.gov.br/map>

Carta de Ventos de Florianópolis (em km/h ao ano):

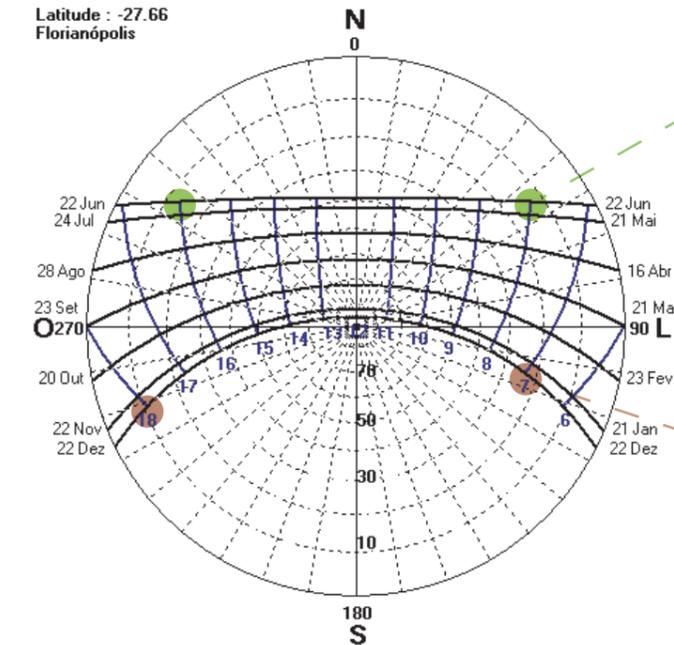


Legenda de velocidade do vento:
 ● inferior a 1km/h ● de 5 à 12km/h ● de 19 à 28km/h
 ● de 1 à 5km/h ● de 12 à 19km/h ● de 28 à 38km/h

<https://www.meteoblue.com>

No esquema ilustrativo, observamos as diferenças nos horários de acesso ao sol nos solstícios, datas que marcam os dias mais longos ou curtos do ano. Aparentemente sutis, as diferenças de iluminação ao longo do dia e o caminho percorrido pelas sombras do relevo se tornam relevantes à dinâmica cotidiana de passagem e acesso, assim como para o uso de espaços públicos.

Latitude : -27.66
Florianópolis



Interpretação dos dados da Carta Solar de Florianópolis

Fonte: <https://labeee.ufsc.br/>



Florianópolis é situada no litoral de Santa Catarina, na região Sul do Brasil e possui a maior parte do seu território em uma ilha, conectada hoje por 3 pontes ao continente partindo da parte centro-oeste da ilha. Possui área de 424,4km², paralela ao litoral catarinense, em direção geral NNE-SSO. A capital possui maior parte do seu perímetro costeira por praias, relevantes ao turismo na região.

Seu clima é definido como subtropical úmido, não possuindo estação seca, apesar da variação sazonal extrema na sensação de umidade, com verões quentes e úmidos e invernos mais secos e amenos. A duração dos dias e noites varia ao longo do ano, que juntamente com o relevo, característica marcante da ilha, definem a duração do acesso ao Sol.

A umidade constante é atribuída à maritimidade e à influência de dinâmicas atmosféricas, que exemplificam além das estações, a ação do clima em Florianópolis. A interações das ações do clima proporcionam em conjunto com a distribuição rochosa as condições ideais para as formações arenosas e mata densa que ocupam os morros da Ilha de Santa Catarina (CAMPOS, 2004).

O vento em Florianópolis varia em velocidade e direção constantemente, tendo como representantes principais os ventos Norte e Sul, em proporções e forças distintas, de acordo com as estações. Enquanto o vento norte predomina ao longo do ano, o vento sul, de massa polar é reconhecível e responsável pelas mudanças súbitas na temperatura.

Decorrente da invasão da água marinha em grandes vales como apontado pelos canais existentes entre ilha e continente, o território da ilha é constituído principalmente de rochas ígneas ou metamórficas (Ex: Granito Ilha) e por seus sistemas deposicionais de areias e argilas nas encostas, ao longo de planícies, ao longo de antigas lagoas, ao longo dos cursos d'água (CARUSO, 1990, apud CAMPOS, 2004).

A hidrografia principal ocorre primariamente devido à geografia e ao meio biótico: na costa de inclinação severa e mata fechada, os fluxos d'água pluvial se dividem de acordo com a direção da inclinação, gerando infiltração (reforçando a relação da mata) e escoamento superficial nos vales. Esses sistemas deposicionais dependem da vegetação para se fixarem nas encostas, podendo gerar risco de deslizamentos ou erosão se negligenciados. A alta inclinação do relevo aumenta o risco de deslizamentos, especialmente em áreas desmatadas.

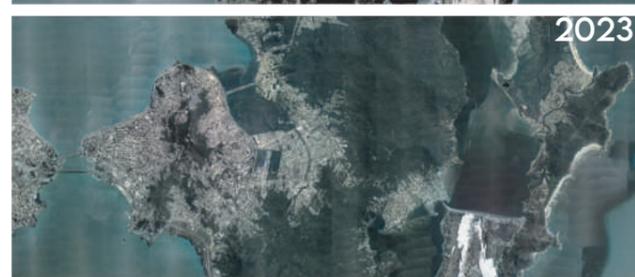
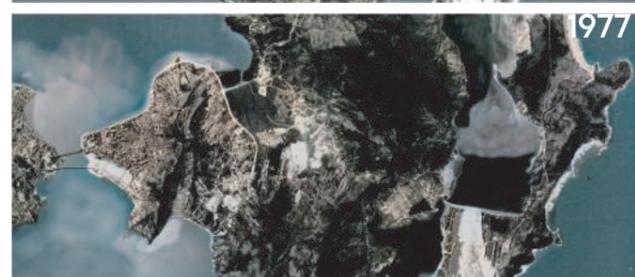
Os estudos da dinâmica climática expressam a dinâmica por trás da procura por ambientes de lazer ao ar livre e a procura pelo ambiente disponível de praia ao longo do ano, servindo também como indicadores dos elementos mais eficazes de conforto nesses espaços.

2.1. OCUPAÇÃO DA ILHA DE SANTA CATARINA

BARRA DA LAGOA



CONSTRUÇÃO DO CAMINHO



FORTIFICAÇÕES



PRAIA BRAVA



No capítulo “entre a saudade da vila e a vontade de ser metrópole: Florianópolis sob a pós-modernidade”, a Prof.^a Dr.^a Marina Siqueira discute os fatores políticos formativos da cidade, “localizando” Florianópolis no contexto econômico global, traçando uma correlação entre a exploração econômica, as políticas de ocupação e a ideologia vigente nas dinâmicas econômica, política e cultural atuais.

O título principal “entre a saudade da vila e a vontade de ser metrópole” captura a idéia da autora, que afirma que a formação da imagem de Florianópolis se deu por meio de investimentos estatais em um período de avanços rodoviaristas em função de alcançar uma “modernidade” industrial, preparando estruturalmente para a exploração turística em um contexto pós-moderno que valoriza sua imagética cultural e ambiental de forma acrítica, pondo em risco o ambiente natural e a capacidade de acesso da população a muitos de seus principais espaços públicos.

■ ■ ■ ■ ■ A Ilha de Santa Catarina foi ocupada como ponto de interesse de rotas marítimas em freguesias segregadas espacialmente, mas passa por mudanças estruturais em suas conexões e urbanização com a promoção da vila-sede à capital do Estado de Santa Catarina.

O crescimento das atividades comerciais e institucionais se alia ao êxodo rural de caráter desenvolvimentista, acelerando a urbanização no centro geracional e movimentando a ligação com as freguesias de acordo com a proximidade. A cidade se torna símbolo de desenvolvimento e civilidade, em contraponto ao “atraso” das freguesias, sobrepondo suas ideologias e valores na orientação do desenvolvimento.

■ ■ ■ ■ ■ Os planejamentos diretores da cidade estendem o “processo civilizatório” ao interior da ilha aliados aos discursos internacionais econômicos utilitaristas que promoviam o turismo como “indústria limpa”, alimentando o consenso da vocação turística da ilha e o potencial de circulação de renda derivada da exploração turística.

■ ■ ■ ■ ■ Na realidade, ocorre a captação de terras nas orlas entre as freguesias pelos políticos-investidores, deformando a priorização dos investimentos públicos para benefício próprio. As conexões entre os residenciais de luxo e as antigas freguesias evidenciam o contraste entre a realidade provinciana e o padrão de comportamento urbano esperado, culminando num crescente processo de desvalorização dos processos tradicionais e da cultura local.

Esse processo de investimentos acríticos e despolitizados na ocupação oferece equipamentos para o consumo turístico dos espaços de orla e densifica intensamente o centro geracional. O consumo da paisagem da ilha coincide com mudanças de ordem tecnológica, ideológica e financeira, e insere a cidade, conduzida à sua “maturidade exploratória”, no circuito turístico internacional.

A permissividade legal e fiscalizatória sobre as intervenções dos políticos-investidores da capital possibilita a conversão da maior parte das Áreas Verdes de Lazer em loteamentos densificados, diminuindo o acesso à equipamentos de lazer públicos, legitimando também a exploração de Áreas de Preservação Permanente. O descaso com habitações de interesse social na ilha intensifica também a ocupação das APPs por moradias de baixa renda.

O avanço sobre as Áreas Verdes de Lazer e Áreas de Preservação Permanente fragmenta os pontos de mata nativa e ameaça sua capacidade de regeneração, elegendo como culpados os moradores de favelas. Esses discursos ignoram as ocupações irregulares da população de renda média ou alta que ocupam locais semelhantes, também sem tratamento de esgoto e em APP, com demanda de acessos por automóveis.

Nesses casos, Elson Pereira (1992) documenta a possibilidade da manipulação do planejamento e de leis para atender aos interesses da indústria imobiliária, confirmado por Maria Inês Sugai (1994) que denota a presença de representantes dos setores industriais na administração pública e na orientação de seus investimentos.

O poder especulativo sobre as terras ilhoas então afasta a população de baixa renda à zonas de baixo investimento público e direciona as obras por interesses econômicos individuais, privando a população de acesso à equipamentos de lazer públicos no perímetro urbano. Com a oferta de um sistema de transporte coletivo ineficiente se aumenta a pressão rodoviária cotidiana, assim como de acesso às orlas de praia, especialmente durante o verão, tornando cada vez mais frequentes os congestionamentos de carros.

■ ■ ■ ■ ■ A ocupação acrítica da ilha por fim exprime o futuro míope que se projeta para a capital: entre as paisagens degradadas e diminuição no acesso à qualidade de vida, os congestionamentos de automóveis individuais e os investimentos direcionados e modificados à fim de atender unicamente à uma circulação de renda que comprovadamente não é reinvestida na ilha.

2.2. LOTEAMENTO E TURISMO NA PRAIA MOLE

TOPOGRAFIA DA PRAIA MOLE
(MARCAÇÃO A CADA 5M)

2023



De acordo com o Código Florestal de 2012 (Lei 12.651), se aplicam duas leituras à preservação dos biomas presentes: a necessidade de preservação pela manutenção da fixação do solo sedimentar altamente inclinado, e a preservação de topo de morro, acima da cota dos 100m.
Fonte: <https://laburb.paginas.ufsc.br>

FOTOGRAFIA 1

Formação rochosa da Praia do Gravatá como plano de fundo de competição de Surf.



<https://hardcore.com.br/>

FOTOGRAFIA 2

Relevo à Norte da Praia Mole com afloração rochosa, limite entre a Praia Mole e a Praia da Galheta



Fonte: <https://www.google.com.br/maps>.

Apesar da presença de sítios arqueológicos pela Costa Leste apontarem ao uso dos espaços da orla em milhares de anos, a ocupação atual da região remonta diretamente aos anos 1970.

O aumento exponencial do aparato administrativo instalado na ilha catarinense durante o período ditatorial favoreceu os métodos antidemocráticos de lucro das elites locais sobre a captação e loteamento das orlas, revertendo investimentos na estrutura da cidade em acessos aos loteamentos de interesse turístico e lucro privado.

Ligando a Barra da Lagoa à Lagoa da Conceição por rota rodoviária, é construída a Rod. SC-406, homônima ao jornalista-político-investidor do ramo hoteleiro pioneiro na exploração turística da região. Rapidamente se faz o loteamento e privatização do setor à Oeste da rodovia, encerrando o acesso público à margem Leste da Lagoa da Conceição. À Leste da rodovia, o setor estreito e íngreme também é loteado e privatizado, mas a zona fica reservada à estacionamentos margeando a rodovia e seus respectivos acessos de encaminhamento aos restaurantes na orla da praia.

Os projetos de preservação conseguem conter o avanço dos loteamentos no local, movimento que se intensifica a partir da década de 1990, com o Monumento Natural da Galheta e o Plano Municipal da Mata Atlântica. Os estacionamentos nos acessos da Praia Mole se tornam então Áreas Verdes de Lazer e o trecho de acesso à praia se torna uma Área de Preservação Permanente.

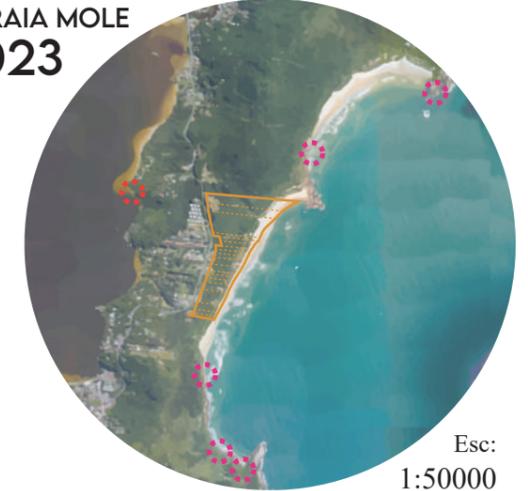
Contudo, a oferta de estacionamentos congela, estando limitada ao espaço original, elevando os preços dos estacionamentos ofertados. Essa relação cria tensões com a preservação da Mata Atlântica que se regenera no local. Da mesma forma, a expansão desregulada dos restaurantes e sua zona de influência sobre os acessos da praia também se tornam uma ameaça às relações naturais que acontecem na região, desde a reprodução de animais até a proteção da mata de fixação do solo.

Além dos impactos ambientais, os impactos sobre o acesso da Praia Mole são os mais violentos. A relação entre a procura pelas vagas de estacionamento e a sua oferta geram expectativa de acesso livre do automóvel, gerando congestionamentos que vão além dos limites dos bairros adjacentes. O sistema de transporte coletivo se mostra ineficiente perante os congestionamentos no local, preso entre os veículos individuais. O acesso de pedestres é desencorajado através do percurso, feito sobre acostamentos devido à ausência de calçamento elevado, em função do estacionamento ilegal de carros por usuários do transporte individual.

A relação criada com o uso de praia pelos bares e restaurantes serve como segurança da oferta de conforto, mas dificilmente como opção devido aos preços abusivos, afirmando a necessidade dos usuários de acesso à equipamentos de apoio à estadia curta nesses espaços de orla. Os usos e os eventos da Praia Mole acontecem ao longo do ano apesar da oferta de acesso.

SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS PRÓXIMOS
À PRAIA MOLE

2023



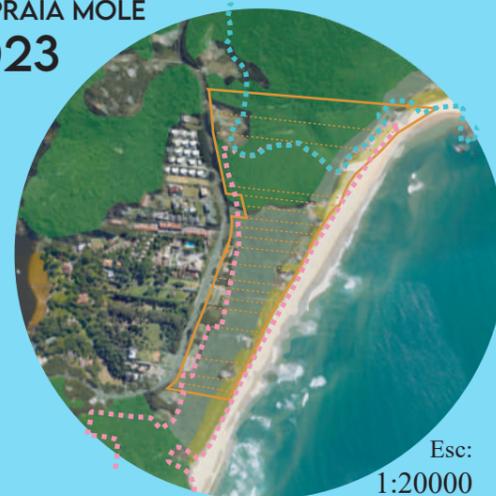
Legenda de acessibilidade dos sítios arqueológicos:
 ● sítios arqueológicos não demarcados e de livre acesso
 ● sítios arqueológicos não demarcados e inacessíveis
 □ zona de estudo específica

Exemplos da expansão da estrutura construída dos restaurantes de praia.



DEMARCAÇÃO DE MASSAS DE VEGETAÇÃO
NA PRAIA MOLE

2023

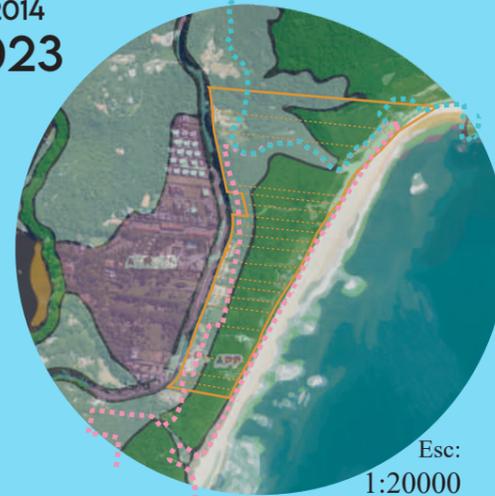


Demarcações de Projetos de Preservação:

- floresta ombrófila densa
- restinga arbustiva arbórea
- restinga fixadora de dunas
- monumento natural da galheta
- plano municipal da mata atlântica
- terreno de estudo específico

ZONEAMENTO DO PLANO DIRETOR
DE 2014

2023

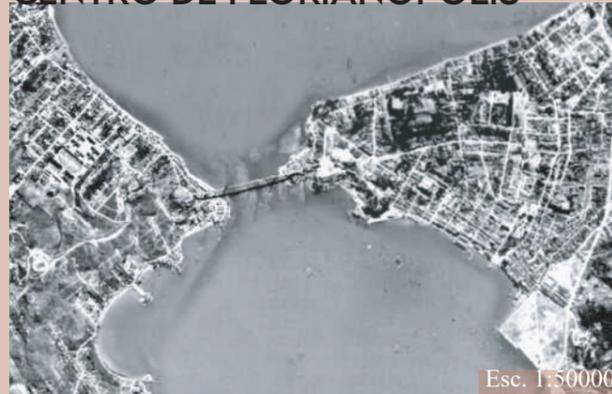


Demarcações de Zoneamento do Plano Diretor:

- APP
- APL
- ATR-2.5
- monumento natural da galheta
- plano municipal da mata atlântica
- terreno de estudo específico

2.4. LINHA DO TEMPO E OUTROS CAUSOS

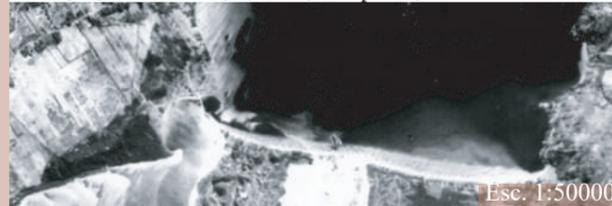
CENTRO DE FLORIANÓPOLIS



Esc. 1:50000

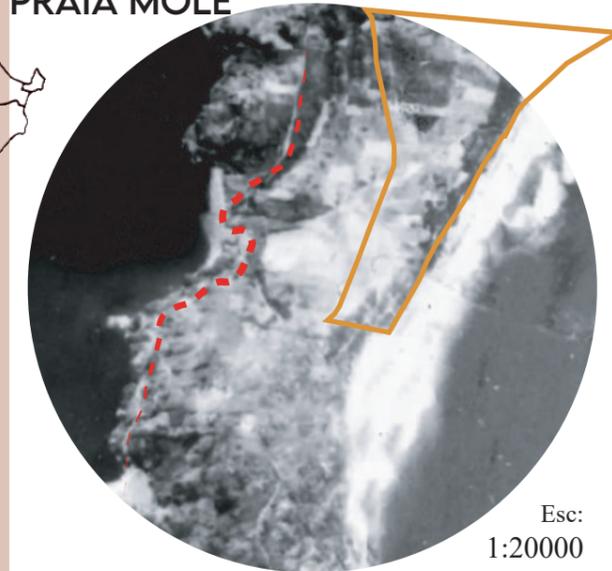
Nas imagens se observa o estabelecimento das rotas rodoviárias partindo da ponte, que ainda se ajustava no crescimento da cidade. Em contraste, a Costa Leste se mantém parcialmente isolada devido à dificuldade do percurso do Morro da Lagoa.

LAGOA DA CONCEIÇÃO



Esc. 1:50000

PRAIA MOLE



Esc:
1:20000

1957

CENTRO DE FLORIANÓPOLIS



Esc. 1:50000

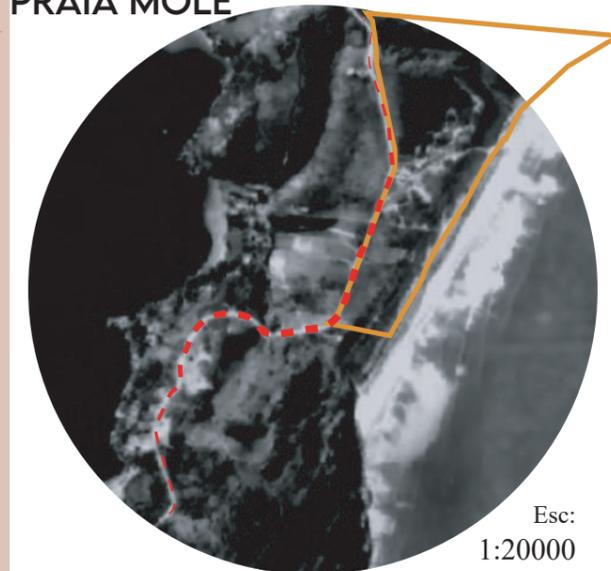
LAGOA DA CONCEIÇÃO



Esc. 1:50000

A construção do aparato rodoviário de Florianópolis molda rapidamente a paisagem da ilha, orientando seu consumo e venda. As centralidades do "interior" da ilha se densificam sobre as vielas de servidão, envolvendo os pequenos proprietários no circuito de exploração imobiliária.

PRAIA MOLE



Esc:
1:20000

1977

CENTRO DE FLORIANÓPOLIS



Esc. 1:50000

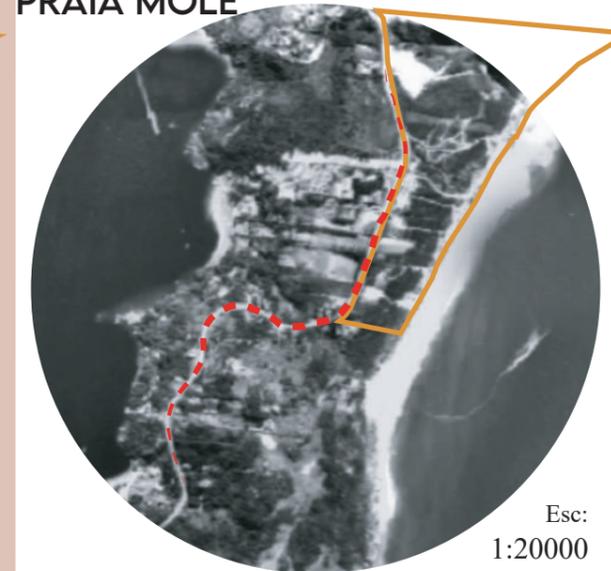
LAGOA DA CONCEIÇÃO



Esc. 1:50000

"E se os planos transformaram-se em discurso, as mudanças foram concretas, em especial no tipo de futuro que era idealizado para Florianópolis" (SIQUEIRA, 2008, p. 66)

PRAIA MOLE



Esc:
1:20000

1994

CENTRO DE FLORIANÓPOLIS



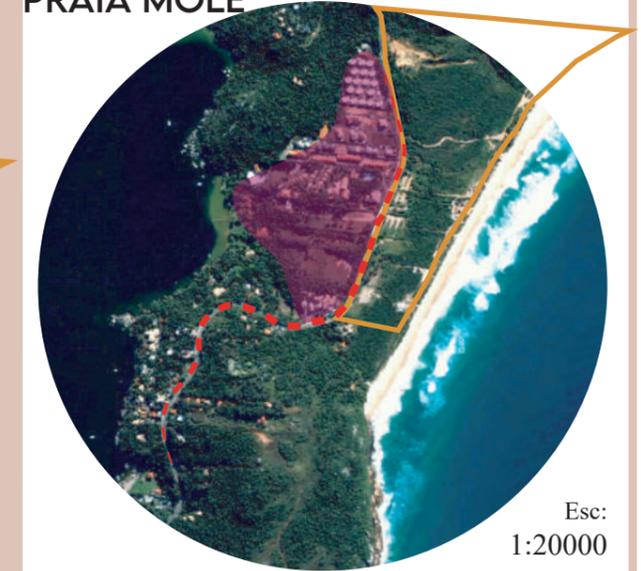
Esc. 1:50000

LAGOA DA CONCEIÇÃO



Esc. 1:50000

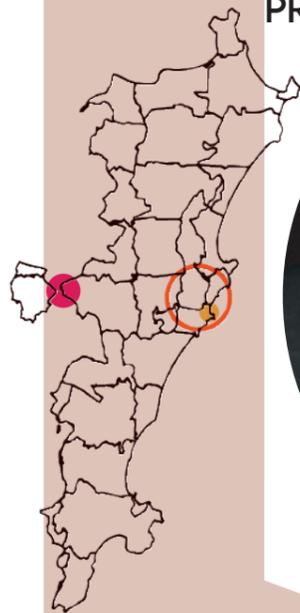
PRAIA MOLE



Esc:
1:20000

A densificação da Lagoa da Conceição define sua centralidade sobre as vielas de freguesia, impactando a ocupação das orlas próximas. As alterações no Plano Diretor exprimem a permissividade míope da exploração do local.

2009



1938
POSTURAS DA
CÂMARA

1955
PLANO DIRETOR

1976
PLANO DIRETOR

1985
P. D. DOS BALNEÁRIOS
1996
P. D. DO DISTRITO SEDE

2014
PLANO DIRETOR
2020
PLANO DIRETOR

Os investimentos e incentivos públicos relacionados à exploração turística projetam a imagem propagada e vendida, naturalizando as lógicas do zoneamento e ocupação sem análise crítica e validando as ações dos políticos-investidores.

A estratégia de manuseio e cuidado com o turismo na região é a de omissão até a legitimação de um zoneamento de ocupação mais permissivo. Essa omissão evidencia os problemas cuidadosamente, projetando a impressão de "coincidência" sobre problemas estruturais há muito relatados, implicitamente apontando para mudanças que favorecem somente os proprietários das terras.

No caso da Praia Mole, foram construídos hotéis, bares e restaurantes há muitos anos e sua estrutura permanece legalmente engessada, enquanto se projeta a expansão e adensamento dos bairros vizinhos. Até que seja oferecida a capacidade de construção e venda nos lotes, sua ocupação e desmatamento continuarão ocorrendo silenciosamente e longe da visão popular.

O planejamento diretor e os proprietários falham em compreender e apresentar os impactos dos empreendimentos na formação da malha da cidade, ameaçando a preservação da paisagem dos ambientes naturais e o acesso público aos poucos espaços de lazer ao ar livre disponíveis.

2.5. LEITURA DO CIRCUITO DA PROPOSTA



- Legenda do Percuro:
- “Centrinho” da Lagoa
 - 1- Acesso
 - 2- TILAG
 - 3- Ponta do Pitoco
 - 4- Ponte da Av. das Rendeiras
 - Av. das Rendeiras
 - 1- Entroncamento SC-406+SC-404
 - 2- Percuro da Orla
 - 3- Trilha de Acesso ao Norte
 - 4- Percuro das Praias
 - Eixo Leste
 - Barra da Lagoa

Se tratando de uma região grande, com 8km de circuito linear, se faz necessária a compreensão do espaço de entorno da Praia Mole, seu circuito de acesso, assim como o mapeamento da relação entre esses espaços, seus caminhos e usos. Nesse texto são absorvidas entrevistas anônimas realizadas pelo autor, pautadas sobre a “Análise do Entorno” do manual Espaços Públicos: Diagnóstico e metodologia de projeto (2013).

Os primeiros acessos da Lagoa da Conceição assumem a importância de “Acesso Principal” devido à conexão com os bairros vizinhos na direção central da cidade sobre o Morro da Lagoa e também por sua ligação com o Sul da Ilha. Os acessos formam um equipamento de retorno de escala adequada ao transporte coletivo que tangencia a ocupação em vielas de servidão da Lagoa da Conceição.



Acessos do Morro da Lagoa



Retorno Viário e Terminal de Ônibus

No retorno, o TILAG - Terminal Integrado do bairro - faz toda a conexão de transporte coletivo do bairro com o resto da cidade, sendo ponto intermediário de acesso às praias.

O Mapeamento de Espaços Públicos da PMF evidencia o caráter dos mesmos quando comparados à ocupação dos bairros que se inserem. Se tratam de espaços residuais, aproveitados de orlas descaracterizadas pela atividade humana pretérita. Na Lagoa da Conceição, os espaços de maior adoção de uso são a Ponta do Pitoco e a Av. das Rendeiras: espaços de baixo investimento que combinam a contemplação da orla e da paisagem à facilidade de acesso.



Vista da Ponta do Pitoco

A ponta do Pitoco foge do circuito direto de tráfego intenso de automóveis e conforma uma região única em uso e sociabilidade na Lagoa da Conceição.



Ponte da Lagoa da Conceição



- Legenda:
- Contemplação de Orla
 - Praças
 - Vegetação Relevante
 - Manifestação de Interesse



Projeto da Ponte da Lagoa da Conceição

À base da ponte, a Cooperativa de Barqueiros Autônomos da Costa da Lagoa oferece os serviços de transporte aquático coletivo com visuais de apelo turístico na direção da Costa da Lagoa.

O entroncamento de confluência entre a SC-406 e a SC404 faz ligação direta entre a Av. das Rendeiras e o Sul da Ilha. Apesar da escala do “encaixe” entre as rodovias dificultar a visibilidade, a caminhabilidade e prejudicar o acesso no trecho, a região passou por reformas que reconhecem a importância do circuito como rota turística com ciclovia e calçada larga à beira da lagoa.

Toda a região é afetada amplamente pelo congestionamento do trânsito de automóveis, devido à ineficiência do circuito rodoviário e da baixa absorção de usuários pelos estacionamentos das orlas.



Fim da R. Vereador Osni Ortega



Cena da Av. das Rendeiras

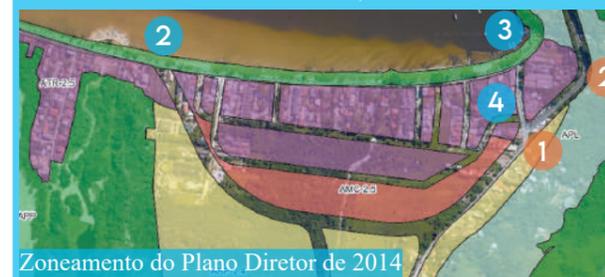


Avenida das Rendeiras em obras



Projeto da Avenida das Rendeiras

O Plano Diretor de 2014 induz à alteração intensa no uso da região - adensamento, mudança na escala dos loteamentos - que introduzem um binário rodoviário, saindo da Av. das Rendeiras.



Zoneamento do Plano Diretor de 2014



Trilha de Acesso de Pedestres

A “Trilha do Pelé”, nome dado devido ao morador que realiza manutenções no percurso, liga por uma rota extremamente íngreme o fim da Av. das Rendeiras à base da Trilha do Gravata.

2.5. LEITURA DO CIRCUITO DA PROPOSTA



Legenda do Percuro:

- “Centrinho” da Lagoa
- Av. das Rendeiras
- Eixo Leste
- 1- Entroncamento de acesso às orlas
- 2- Rod. Jorn. Manoel de Menezes
- 3- Trilha do Gravató
- 4- Praia Mole
- 5- Percurso das Praias
- Barra da Lagoa
- 1- Rótula do Projeto Tamar
- 2- Acesso à Orla e Trilhas

Manoel de Menezes foi jornalista, empresário e representante público. Foi pioneiro na instalação de hotéis no Morro da Lagoa e Joaquina. Era visto como figura independente dos grandes partidos que agiam sobre a capital e possuía filiação a meios de comunicação de crescente popularidade, o que o permitia negociar ou vender seu apoio aos candidatos dos partidos de maior influência.

A Av. Pref. Acácio Garibaldi faz a conexão entre a Av. das Rendeiras e a Rod. Jorn. Manoel de Menezes. A Av. continua na direção da Praia da Joaquina e acaba potencializando o engarrafamento com o tráfego de veraneio por estrangular a integridade do percurso de polos atrativos ao uso de automóveis, além de ser a ligação Leste com o Norte da Ilha. Na direção da Joaquina, o caminho acontece sobre equipamento composto de calçada, oferecendo condições mínimas de acesso aos pedestres e ciclistas, sendo o último ponto com calçamento no percurso da Praia Mole.

O caminho - íngreme - dos pedestres e ciclistas sobre a Rod. Manoel de Menezes se dá sobre acostamentos. As formações vegetais nas imediações ajudam a ocultar as mansões de ocupação irregular das encostas. Se observa também que poucas construções do percurso respeitam o afastamento da “Rodovia”. Não é prevista a passagem de pessoas por essa rota, fora isso, a vista é muito bonita.

O percurso é composto apenas por faixa de rolamento e acostamento, com cerca de 11m de perfil em contraponto aos 18m necessários à instalação da rodovia. A omissão sobre as rotas caminháveis acaba então por oferecer os estacionamentos ilegais nos acostamentos, sobre as únicas rotas na escala do pedestre.

Sem a percepção e utilização na escala do pedestre, o número de ocupações e construções irregulares sobre APPs, APLs e sobre a Área non aedificandi da rodovia aumentou nos últimos anos, devido à impunidade sobre crimes ambientais promovida pelo governo do ex-presidente Jair.



Entroncamento de Acesso às Orlas



Entroncamento de Acesso às Orlas



Rodovia Jornalista Manoel de Menezes

Em entrevistas, surfistas relataram a dificuldade de acessar a Praia Mole a pé, devido à pressão que os veículos extremamente próximos causam nas pranchas de surf, puxando os esportistas para dentro da pista de rolamento.



Vista da trilha da Praia do Gravató



Vista da trilha de acesso da Av. das Rendeiras



Contexto da Rodovia entre as trilhas

O caminho da Rod. Jorn. Manoel de Menezes segue 1km - 600m da trilha à Praia do Gravató - sobre o acostamento-estacionamento até que se possa avistar a Praia Mole. Nesse trecho o acostamento se alarga, onde se faz a entrada dos estacionamentos, que são o acesso à orla.



Rota sobre o acostamento



Entrada da Praia Mole



Rota sobre o acostamento



Vista pelos Loteamentos

A paisagem natural aparece, por entre as interrupções que caracterizam seu uso e ocupação. Por conta do alto prestígio, a via se torna visualmente um eixo comercial de exposição de marcas na escala do automóvel. Os preços são altos por conta do espaço limitado e da alta demanda, mas e o investimento se mantém baixo, com a ocasional oferta de duchas. Os estacionamentos se localizam entre a rodovia e a restinga, em declive, na direção da Praia Mole sob o Zoneamento de Área de Preservação de uso Limitado.

Comparação do caráter das imediações dos estacionamentos ao longo de 11 anos: as divisórias conformando fachadas de frente aos acostamentos, com instalação de pequenos comércios nos fluxos principais de pedestres.



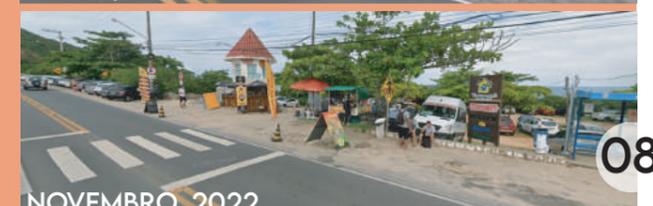
JULHO, 2011



JULHO, 2011



NOVEMBRO, 2022



NOVEMBRO, 2022

2.5. LEITURA DO CIRCUITO DA PROPOSTA



As entradas de automóveis são disputadas com os humanos até as restingas, onde as trilhas levam aos restaurantes à beira da praia. Se tornam elementos configurantes das paisagens ao longo da rodovia: os cabos de fornecimento de energia elétrica, as placas com ofertas de serviços - hospedagem, estacionamento, alimentação -, banners diversos - marca de roupas, cuidado corporal, etc. -, além das guaritas dos estacionamentos.

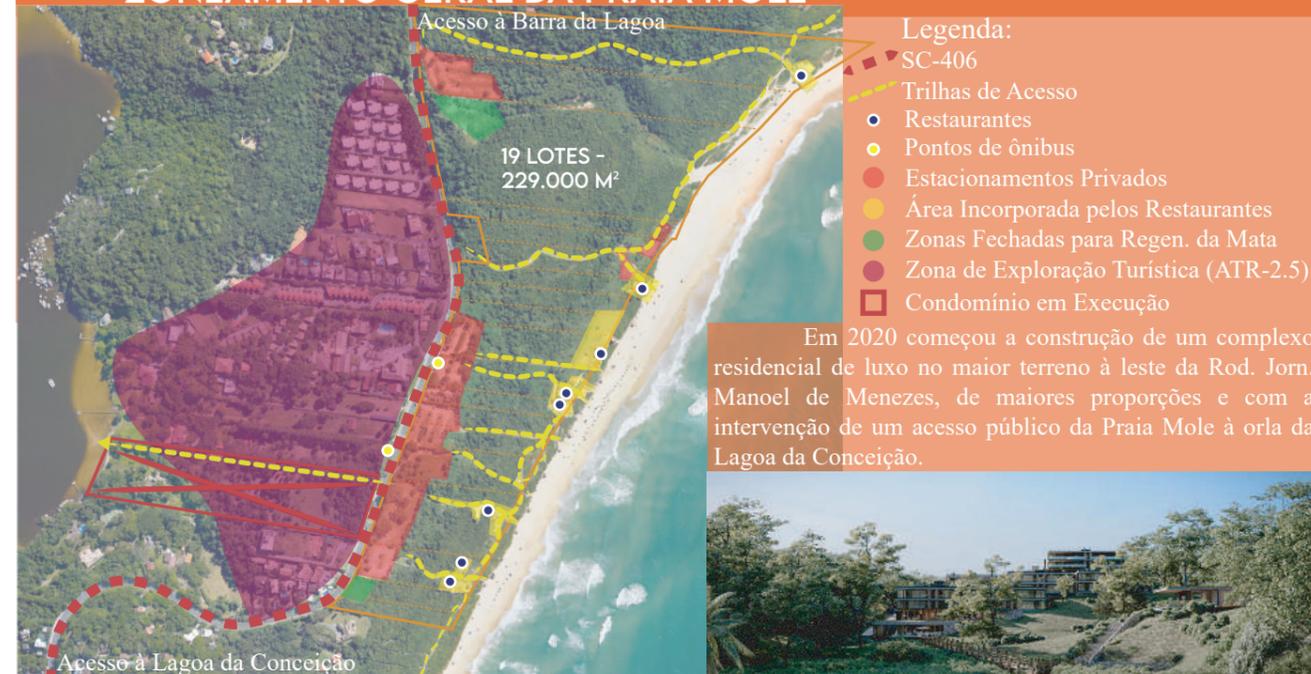
Seguindo as trilhas, a entrada da orla acontece por entradas de restaurantes, marcados pelas ressacas e ventos intensos, que se expandiram ao longo do tempo sobre a área de restinga e faixa de areia. O uso da orla é apropriado pela população para a prática de esportes de praia - o frescobol, volei de areia, futvolei - assim como para práticas de atividades aeróbicas, brincadeiras de praia, o banho de sol, de mar e o surf, entre vários. Os restaurantes oferecem sombra e alimento aos clientes e os bares movimentam cenas noturnas na região. A praia abriga ainda eventos de surf, entre outros, assim como a pesca sazonal, que diversificam moderadamente o cenário de seu uso.



A região é banhada de sol ao longo do ano sendo opção frequente de espaço público de lazer ao ar livre. Fora da temporada de veraneio, os usuários se concentram nos espaços minimamente equipados - estacionamentos e deques de restaurantes - na direção da contemplação da paisagem natural. O nascer do Sol com a vista da praia é especialmente procurado pelos usuários.



ZONEAMENTO GERAL DA PRAIA MOLE



A região da Praia Mole foi loteada em grandes faixas que se fazem paralelas à rodovia, de forma a tangenciar, também as orlas da Lagoa da Conceição e da Praia Mole. Embora os maiores componentes dessa ocupação - em especial à oeste da rodovia - sejam residências de alto padrão, também existem os equipamentos formais de hospedagem - hotéis, pousadas, etc. -, o que torna os números exatos de instalações de hospedagem especulativo.

Ilustração da relação do Condomínio com a Lagoa



Morro acima, os largos acostamentos são utilizados como estacionamento até as proximidades do estacionamento final da Praia Mole, que ocupa o relevo da seção Norte da praia mole, entrada principal à Praia da Galheta. A seção Norte da praia concentra usuários LGBTQIA+, nos bares que assimilam os ambientes de festa à paisagem natural.

No topo do morro, o Mirante “Ponto de Vista” oferece vista livre à Costa da Lagoa e ao Canal da Barra. A rodovia segue por caminhos tortuosos e íngremes as massas vegetais até o adensamento, novamente, próximo ao Canal da Barra.



A BARRA DA LAGOA

A Barra da Lagoa é buscada por um grande número de usuários por suas praias e formações rochosas, além das trilhas em paisagens naturais. Preserva estruturalmente características de sua formação, como as ruas finas, que dificultam o trânsito de veículos no interior do bairro.



O circuito finaliza na rotatória de acesso ao Projeto Tamar, que atua na mitigação do dano sofrido pelas tartarugas devido à prática da pesca. Conta com centro de visitação e se torna também um ponto cultural do circuito (FUNDAÇÃO PROJETO TAMAR, 2023).



3.1. DIRETRIZES À OCUPAÇÃO DA COSTA LESTE: SOBRE A ESCALA HUMANA E A IMPORTÂNCIA DO SEU PROTAGONISMO NA COMPOSIÇÃO DO ESPAÇO

O impacto do planejamento urbano sobre o comportamento humano nas cidades foi desconhecido - ou negligenciado - por muito tempo. No contexto de cidade-colagem, as constantes sobreposições de uso cotidiano geram relações de afeto, formando aglomerações que ocupam e reivindicam os espaços públicos, na mesma medida que vibram pela possibilidade de reparos urbanos adequados às novas aspirações do local ressignificado.

O dramático aumento do incentivo ao uso do automóvel pelas mudanças urbanísticas de ideologia modernista é apontado nas causas do esvaziamento da vida pública das cidades. No esvaziamento de opções à escala humana, se poda a capacidade de criar afetos das pessoas na cidade, tornando os espaços menos vivos, e por consequência, menos seguros. Especialmente em países emergentes, a explosão do aumento do uso de veículos competindo pelos espaços - em movimento ou estacionados - tornam a relação homem-ambiente cada vez menos digna.

Jan Gehl descreve a relação dos espaços disponíveis ao automóvel - vias e estacionamentos - com o aumento de tráfego como um “convite de comportamento”, no qual a expectativa dos usuários não seria atendida pela oferta de equipamentos.

No prólogo à edição brasileira do livro “Cidades para Pessoas” de Jan Gehl, Jaime Lerner descreve que a escala das relações e vivências da cidade é a escala humana, seus ritmos de caminhada são os ritmos dos encontros.

Em reações recentes de projetos globais, se observa o desmantelamento de grandes estruturas viárias em função da experiência do usuário: artérias de alta velocidade, agora calçadas, arborização e comércio. E modificados os padrões de uso, existe o convite para a caminhada e permanência, aumentando a movimentação das calçadas e das vias adjacentes do percurso.

Na opinião do autor dessa dissertação, a imagem comercializada de Florianópolis, de “ilha da magia”, não absorve ou compreende a magia do encontro improvável nos seus diversos cruzamentos e pontas, das memórias de sociabilidade e afetos, que convidam à revisitarmos suas paisagens diversas.

Dialogando os conceitos de apego sobre espaços com os estudos de comportamentos sobre o ambiente, surge a ótica da Psicologia Ambiental, frentes de estudo de caráter pós-moderno das relações pessoa-ambiente.

A apropriação dos espaços engloba, sob essa ótica, dimensões de identificação simbólica e ação-transformação: a identificação dos indivíduos com o lugar depende das ações específicas ao lugar e comuns à determinado grupo, que compartilha esse espaço. Essa utilização - ou retorno financeiro - movimenta o espaço, que se modifica para atender às necessidades dos ocupantes, caracterizando a relação de consumo e financeirização do espaço contemporâneo.

Sob a mesma ótica, o apego à localidade se constrói no enraizamento dessas apropriações, como compromisso relacionado à continuidade do uso. O pertencimento espacial e social dos usuários se relaciona com a identificação da sua ação e uso dos lugares de afeto. E o afeto gerado com o uso de espaços com paisagens naturais nesses ambientes de descanso e socialização vem sido vinculado à melhoria na qualidade de vida.

As apropriações no contexto ambiente-natureza são pautadas pelo ambiente oferecido e o que seus elementos comunicam. As árvores como elementos com sombras para sentar, galhos para subir ou se pendurar, superfícies e declives para sentar, deitar, caminhar, brincar. Outros elementos importantes, embora altamente subjetivos são a presença de ar puro e a presença de água, capaz de despertar múltiplas emoções. Enfim, “uma questão de convite”.

“O turismo de massa possui um efeito devastador sobre culturas tradicionais, como o caso dos pescadores açorianos. O turismo de veraneio procura somente as praias da cidade sem estabelecer um efetivo contato com a população local e sem ao menos reconhecer os traços da cultura ilha” (SIQUEIRA, 2008, p. 113)

Com a ausência de uma fiscalização crítica e com a possibilidade de reconhecimento retroativo da legitimidade das alterações ao ambiente, se reconhece que a ocupação atual não é tratada com o respeito à um espaço público de destinação global, ou um ecossistema frágil em recuperação, mas área de especulação à espera de legitimização para loteamento e venda.

As pressões que ocorrem na Praia Mole e afetam a segurança de seu uso e acesso públicos acontecem principalmente através de ocupações e construções de alto padrão que avançam de forma irregular sobre a Mata Atlântica.

Por fim, se compreende a região como propositalmente esquecida pelos entes administrativos. Pela criação sob demanda de uma rodovia com inclinação turística, não existe movimentação popular pela reivindicação de mudanças no sistema de organização do espaço de via. Como equipamento de aporte turístico, o parque-praia possui poucas formas de acesso, poucos equipamentos de apoio e suas práticas de implementação ameaçam a preservação da paisagem natural com práticas que já eram atrasadas e ineficientes quando implementadas.



3.1. CONSTRUÇÃO DA PROPOSTA

As diretrizes foram formuladas pela leitura das diretrizes apresentadas na 1ª Oficina de Desenho Urbano de Florianópolis, comparando a realidade lida em 1995 com a materialização da sua história dos últimos 27 anos. O projeto de acesso se ancorou no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis de 2014 de acordo com a leitura do autor.

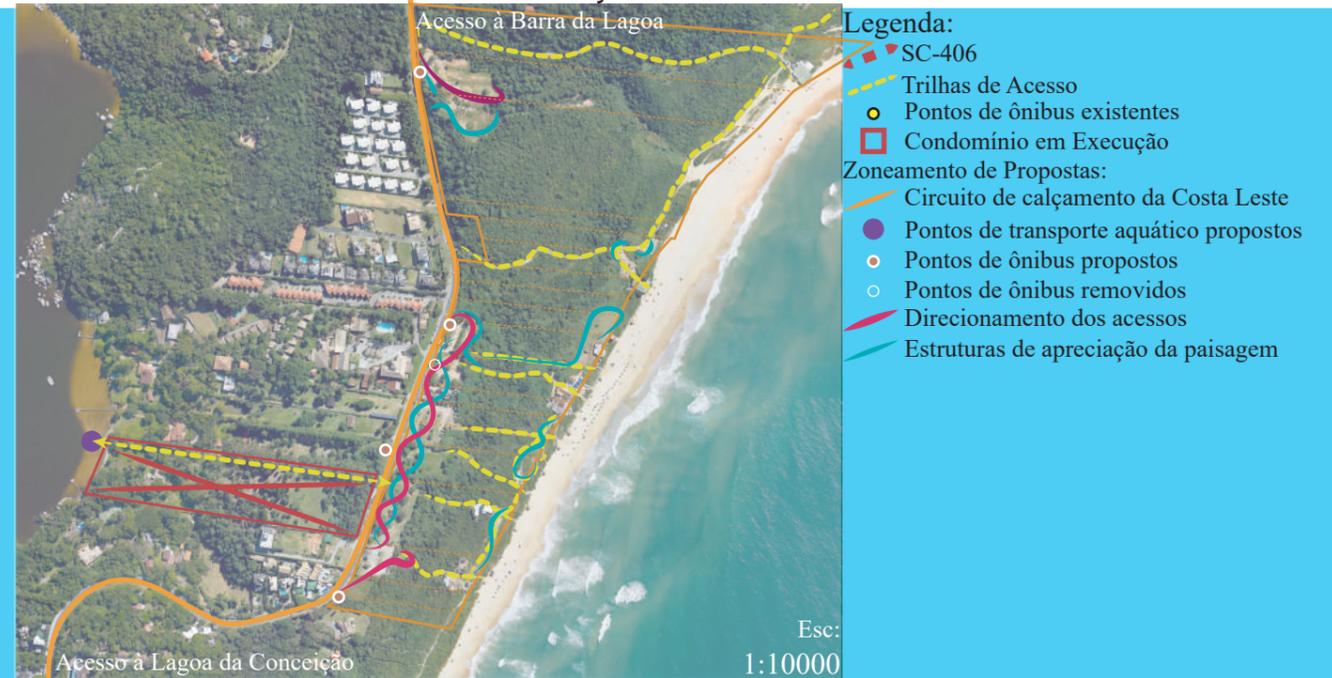
As diretrizes sugeridas são: a expansão da área de preservação da Mata Atlântica na costa da Praia Mole; a remoção crítica de edificações e ocupações irregulares na zona de preservação; a diminuição da zona de estacionamento em função do uso público; a criação de áreas de interação com o ambiente-paisagem, engajando a conscientização e educação ambientais; e a instalação de infraestrutura de parque.

A Praia Mole possui equipamentos privados de apoio que se mostram efetivos porém escassos e com preços elevados, que ilustram a demanda por ambientes de socialização confortável em espaços públicos na Ilha de Santa Catarina

Se sugere também o equipamento que tornaria possível a transição da destinação do espaço de convite ao uso de automóvel para espaço de convite ao uso humano. As diretrizes adotadas para as estruturas de acesso apontam na direção do uso do espaço na escala do pedestre, para a percepção do local e de suas mudanças pelo percurso na velocidade da caminhada.

Na proposta, se procura a preservação dos elementos naturais e do uso público do acesso à orla. Na mesma medida em que se faz necessário envolvimento dos usuários na fiscalização dessa preservação. Inseridos no contexto do circuito criado, ocorre a transição de espaços de convite de acessos e estacionamentos de automóveis à acessos locais de estadia e descanso, assim como à orla, para usos simultâneos e oferecendo opções de uso fora da época de veraneio.

PROPOSTA DE PARQUE DE PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM DA PRAIA MOLE



Pensando nos acessos atuais e nas trilhas que eles fazem por entre os estacionamentos e a Mata Atlântica, se propõe uma rede de acessos e trajetos que dinamizam o uso e a apreciação da paisagem, assim como facilitam e direcionam o acesso à orla. A intervenção acontece na apropriação dos desníveis decorrentes da erosão do desmatamento em desníveis e inclinações que integram esse percurso à paisagem.

ESQUEMAS ILUSTRATIVOS DAS PRIORIDADES DO PROJETO

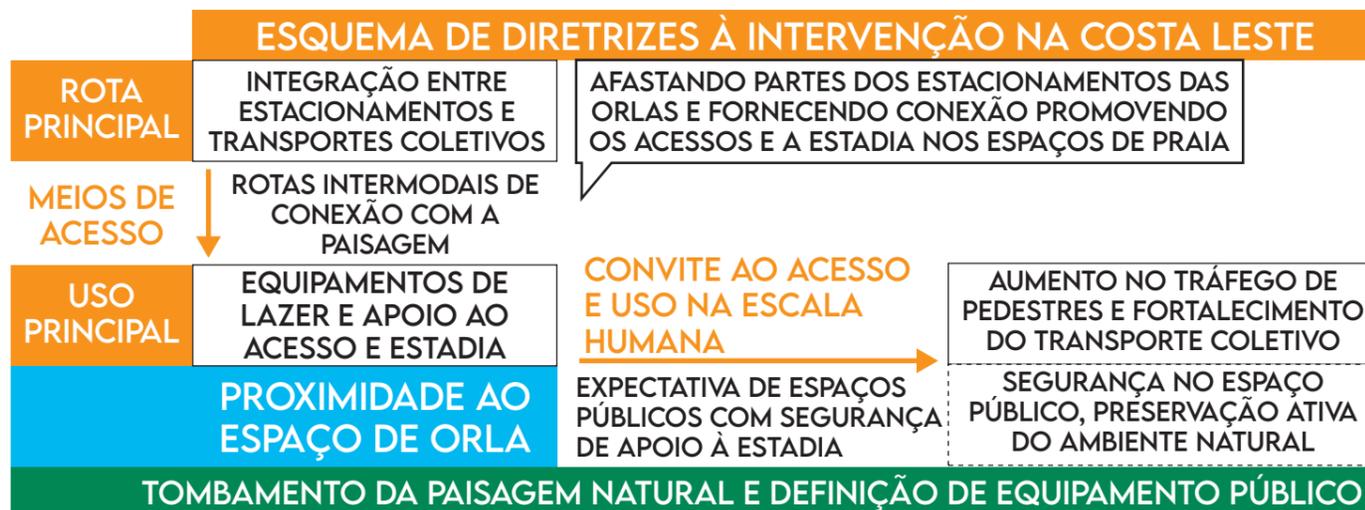
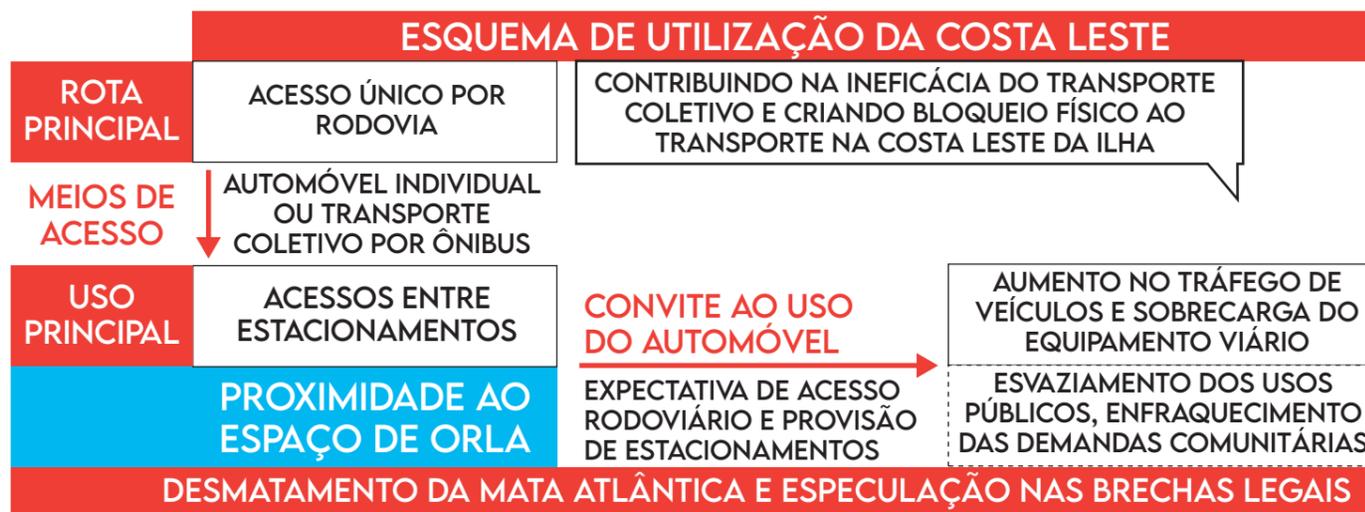


DIAGRAMA DE OCUPAÇÃO DA PRAIA MOLE



As zonas de desmatamento representam a pressão sobre a massa vegetal que se regenera na costa da Praia Mole, pelos bares, restaurantes e estacionamentos.

DIAGRAMA DE DEFINIÇÃO DE PRIORIDADES E SEU ENCAMINHAMENTO



A criação de um circuito de mobilidade que prioriza transportes coletivos consome parcialmente os estacionamentos e enfatiza a importância da preservação da paisagem natural na caracterização do espaço. Se propõe também o convite à estadia como potencializador da fiscalização partindo dos usuários do local.

DIAGRAMA ESQUEMÁTICO DO PROJETO



A fiscalização da preservação da paisagem natural acontece na forma de um parque com espaços polivalentes que prioriza o acesso e circulação ao espaço de lazer público ao ar livre. Os acessos à orla conformam ambientes servidos de amenidades básicas que oferecem condições de conforto de estadia aos usuários.

3.3. PROPOSTAS DE ACESSO - ADEQUAÇÃO À INSERÇÃO

MALHA DE CIRCUITOS da Praia Mole



Para validar a repriorização do acesso e estadia na Praia Mole, se faz necessária uma redistribuição dos meios de transporte coletivo e dos acessos pela rua, na escala do pedestre. Se propõe então a alteração de parte da SC-406 para criar um circuito de Áreas Verdes destinadas ao lazer, se estruturando na alteração da prioridade do espaço ao veículo na orla.

A ideia é conectar a Lagoa da Conceição por uma rede de transportes coletivos, com a capacidade de se adequar a aportar o excedente turístico, que priorizem o passeio e o contato com a região, enquanto oferecendo capacidade de mobilidade. Prevendo o ajuste de rota em tempo real, se oferece uma rede de espaços públicos com aproveitamento de orla como opção, afastando os maiores pontos de estacionamento da vegetação frágil de praia.

A proposta maior se dá no convite à caminhabilidade como opção de acesso às praias da Costa Leste da Ilha de Santa Catarina - administrando a escala e caráter dos meios de transporte coletivos e os alternativos - como meio de estreitar os laços dos usuários com o espaço. O convite à caminhabilidade e uso da região reforça a relação com a calçada e sua importância no acesso dos espaços públicos, abrindo a demanda de adequação das fachadas e sua utilização no percurso.

O projeto de transporte se baseia na redistribuição das linhas de ônibus em estruturas de integração adicionais. O objetivo é fragmentar os percursos, para possibilitar a administração de unidades de transporte e percursos de acordo com a necessidade do trabalhador no circuito diário e do turista no processo de imersão. Os percursos integram o transporte rodoviário ao transporte aquático em pontos específicos para o mitigar os impactos da exploração turística no trânsito local, oferecendo opção de acesso pela Lagoa da Conceição aos 3 pontos adicionais.

Diretrizes do acesso à região: priorização do pedestre e ciclista com reorganização das caixas de via; integração do transporte coletivo rodoviário com o transporte coletivo aquático e redistribuição das estruturas de transporte.

Na proposta, o Terminal de Integração da Lagoa (TILAG) seria adequado à se integrar com a funcionalidade dos pontos de integração e redistribuição, assim como à nova funcionalidade dos pontos de transporte aquático. O terminal absorve função de estacionamento, centraliza o acesso à Lagoa da Conceição e redistribui as frotas de transporte coletivo e percursos caminháveis na malha projetada.

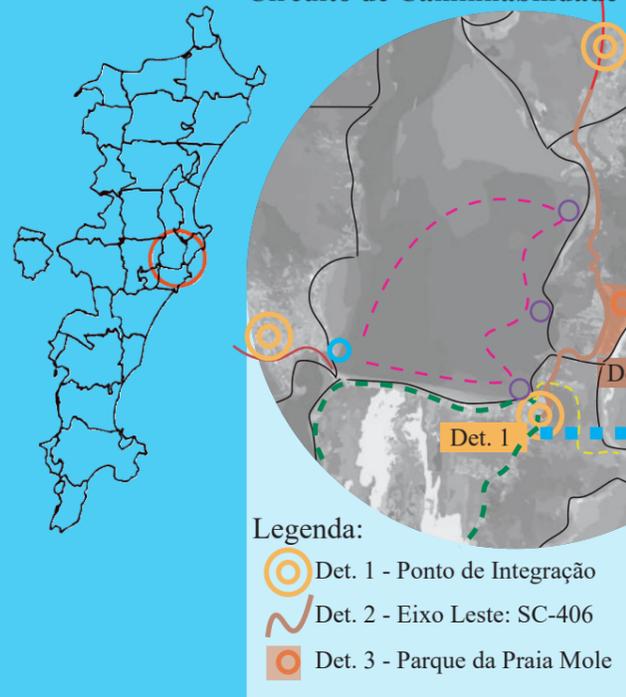
No Centrinho da Lagoa da Conceição, a Cooperativa de Barqueiros Autônomos da Costa da Lagoa seria reconhecida como função essencial e sofreria adequações de escala para suportar o fluxo excedente. Se tratando de uma rota com foco na paisagem de exploração turística, os pontos de paradas propostos conectam pontos de interesse, as finalidades do trajeto - orlas, trilhas e espaços públicos de lazer ao ar livre - e pontos de mobilidade - pontos de integração de diferentes escalas - como opção de trajeto, tornando o percurso eletivamente caminhável, enfatizando a caminhabilidade do percurso inteiro, assim como possibilitado a experiência de seções da região partindo do Centrinho da Lagoa.

A Av. das Rendeiras compõe o percurso, combinando ciclovia e zona pública de aproveitamento de orla, enquanto absorve a importância de SC-406 através da Rua Vereador Osni Ortiga. Além das zonas públicas, a avenida oferta comércio, bares, restaurantes e pousadas até o fim da orla onde se projeta o primeiro paradoro proposto.

O paradoro se situa na base do morro, próximo à trilha que leva à SC-406 na base da Trilha da Praia do Gravatá, no eixo da Av. Pref. Acácio Garibaldi São Thiago, que liga o transporte rodoviário às praias do Leste da ilha. O local do Ponto de Transporte Aquático foi eleito pela conexão com os caminhos mais procurados e pela integração ao Ponto de Integração da Av. das Rendeiras.

EQUIPAMENTOS PROPOSTOS

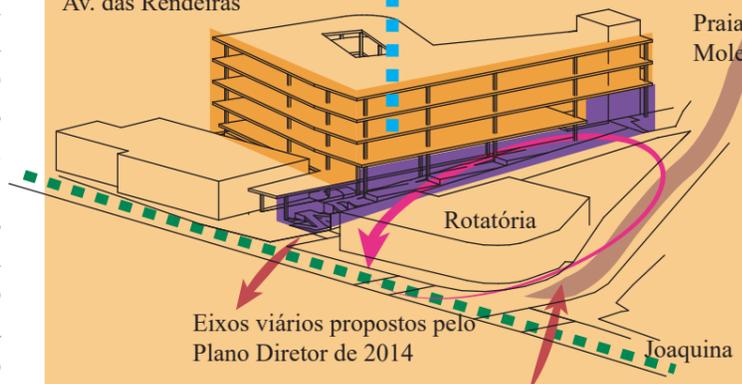
Circuito de Caminhabilidade



DETALHAMENTO 1 - CIRCULAÇÃO E ACESSO



Ponto de Integração Av. das Rendeiras



Os Pontos de Integração da Av. das Rendeiras e da Barra da Lagoa controlam a circulação de transportes coletivos do acesso às praias do Leste, oferecendo também a opção de intermodalidade.

O equipamento combina em seu térreo um recuo de apoio à parada de transportes coletivos em fachada ativa de pequenas instalações comerciais. A circulação de automóveis absorveria uma rotatória, que visa reorganizar os percursos confrontantes.

A construção se verticaliza absorvendo a função de estacionamento no TILAG e nos Pontos de Integração, estabelecendo relação com o acesso atual e distanciando o espaço de convite ao automóvel das imediações dos ambientes naturais em regeneração.

DETALHAMENTO 2 - CAMINHABILIDADE E DIRECIONAMENTO DE PEDESTRES



Ocupação Atual da Rod. SC-406

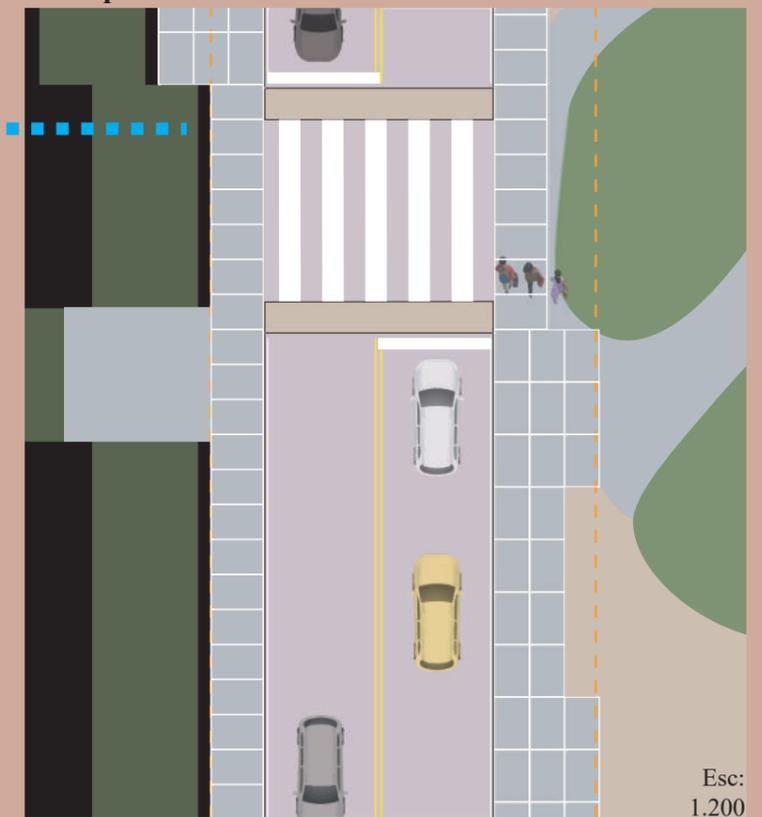


Compreendendo que as ocupações irregulares do espaço de calçada e a priorização do acostamento reduzem a caixa de via que teoricamente teria cerca de 18m(Rod. + Acost. + Passeios + Ciclofaixa) à cerca de 11m(Rod. + Acost.) ocorre a releitura do caminho, removendo status de Rodovia e reassimilando como eixo alternativo de transporte.

Na proposta, o asfalto é substituído pela pavimentação porosa de blocos de concreto em tons claros e a largura da via é adequada às novas restrições de velocidade. As faixas de travessia de pedestres simples são substituídas por faixas elevadas e são adicionadas novos pontos de travessia, que levam em consideração o fluxo de acesso à Trilha da Praia do Gravatá.

Os materiais foram escolhidos alinhados ao partido do projeto geral: os materiais porosos pela drenagem; os tons claros pela baixa absorção térmica; os blocos grandes pré-fabricados da calçada como direcionamento visual e com a capacidade de apoiar serviços como distribuição de água e energia elétrica

Proposta do Percurso



Os Pontos de Integração são equipamentos de apoio à integração intermodal e ao transporte coletivo. São posicionados em entroncamentos de interesse dentro da SC-406 e servem para diminuir a escala dos percursos para oferecer adaptabilidade ao transporte, associada à estacionamentos e comércios.

O Ponto de Integração da Av. das Rendeiras forma um eixo de retorno em rotatória entre a Av. Pref. Acácio Garibaldi São Thiago e a Rod. Jorn. Manoel de Menezes. Na Barra da Lagoa ele acontece na rótula do Projeto TAMAR, fechando o circuito e fazendo a conexão com o transporte coletivo do Norte da Ilha.

No percurso se propõe a redistribuição dos espaços de acostamento em calçadas de larguras diferentes, alternando o lado da calçada mais larga conforme a oferta de rotas ou destinações. As calçadas tem como objetivo criar rotas seguras de acesso aos diferentes pontos de uso do trajeto, como o caso da trilha da Praia do Gravatá e a caminhabilidade na Praia Mole.

Esse circuito atravessa os morros da Praia Mole e Galheta sobre a SC-406, conectando o circuito caminhável até a Barra da Lagoa, passando pelos Pontos de Transporte Aquático propostos na Praia do Retiro da Lagoa e na entrada do Canal da Barra da Lagoa.

DETALHAMENTO 3 - PROPOSTA DE PARQUE DE PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM PÚBLICA DA PRAIA MOLE

- Legenda:**
- Equipamentos Existentes:**
- Faixa de Areia
 - Bares/Casas Noturnas
 - Hotéis e Hospedagens
 - Trilhas de Acesso
 - Pontos de Ônibus
 - Restaurantes
- Equipamentos Propostos:**
- Transporte:** Zona 30 (máx. 30km/h), Pontos de Ônibus, Ponto de Transporte Aquático, Estacionamentos
 - Sanitário:** Duchas, Banheiros
 - Comercial:** Restaurantes, Policiamento e Guarita do Estac., Zona Comercial Reversível Pontos Comerciais nos Estacionamentos
 - Lazer:** Quadras de Futebol, Quadras de Vôlei, Pista de Vôo Livre, Parques Lúdicos, Áreas de Estar e Mirante com Reinscrição da Vegetação Nativa

O circuito de equipamentos conflui para o espaço de orla. O parque da Praia Mole oferece equipamentos básicos de suporte à estadia ao longo do ano além do apoio à instalação da estrutura de eventos.

O objetivo da construção do parque é o de aproximação do usuário com a paisagem, de maneira indireta na visualização da costa da Praia Mole como um todo, e de forma direta na reintegração de espécies nativas da praia mole nas áreas de uso propostas. Dessa forma, as estruturas foram respostas da plasticidade entre o uso e o ambiente, apoiando apropriações diversas ao longo do ano com ênfase no escoamento urbano do uso de veraneio.

As contenções foram pensadas como uma “fortaleza da paisagem”, que se dissolve pelos usos de parque em função dos fluxos em direção à praia, como um castelo de areia tombado por uma onda ou erodido lentamente por fluxo contínuo.

A reinscrição de espécies nativas nas zonas de estacionamento e dentro do parque configuram o repuxo figurativo dessas apropriações sobre a natureza, se tornando elemento estrutural para a conformação e materialidade do parque proposto, reinscrevendo a importância da preservação na interação com os elementos naturais.

Dessa forma, os equipamentos são elementos destacados, à deriva no ambiente à ser naturalizado: os blocos de concreto que conformam o calçamento justaposto dos passeios, em escala desproporcional, são desencaixados e sujerem fluxos e estares por entre os percursos e desníveis; os bancos aparecem “desenterrados”, conformando espaços de estar de acordo com as inclinações dos acessos; as coberturas aparecem em materiais vazados, junto da vegetação, sobre paredes estruturais, que conformam aberturas e fechamentos em um ambiente aberto. Funcionando como meios espaços ou ruínas, geram pequenos momentos de conforto e proteção do Sol e do vento, emoldurando a paisagem da costa.

Nesse contexto, são formados dois percursos paralelos que se tornam uma rede de acessos entre os usos e apoios propostos: confrontando o caminho construído sobre a SC-406, o percurso da Mata reforça a função pública do acesso e apropriação dos espaços públicos, com foco na proteção e aproximação do usuário com a paisagem; de frente à orla e entre as construções existentes, o percurso da praia tem como função a contenção do avanço da privatização sobre os acessos com a introdução de equipamentos e ofertando rotas para o acesso à praia.

PERCURSOS DE UTILIZAÇÃO PROPOSTOS

PERCURSO DA MATA

O percurso do mato é uma continuação da área de calçada conformando passeios e estares nas entradas da Praia Mole. Concentra a maior parte de equipamentos de uso público da proposta e projeta seus mirantes e inclinações sobre a vista do estacionamento linear.

TRILHAS DE ACESSO À ORLA PELA MATA

As rotas entre os percursos é o membro central da proposta, concentrando o maior número de instalações - rótulas de retorno, banheiros, comércios reversíveis, chuveiros - afastados da orla e tangentes aos percursos.

PERCURSO DA PRAIA

O percurso da praia é um apoio à apropriação da orla, construindo espaços de estar e apoio públicos, limitando com componentes físicos a expansão dos usos privados. Seus equipamentos são mais esparços e marcam especialmente as entradas das trilhas.

Os dois percursos buscam a integração da caminhabilidade com a oferta de diferentes rotas, além da polivalência dos usos e apropriações. A simplicidade das instalações sugerem também a apropriação de instalações temporárias.

ACESSO DE BARCO PELA LAGOA DA CONCEIÇÃO

0.1 CORTE PÁG. 16

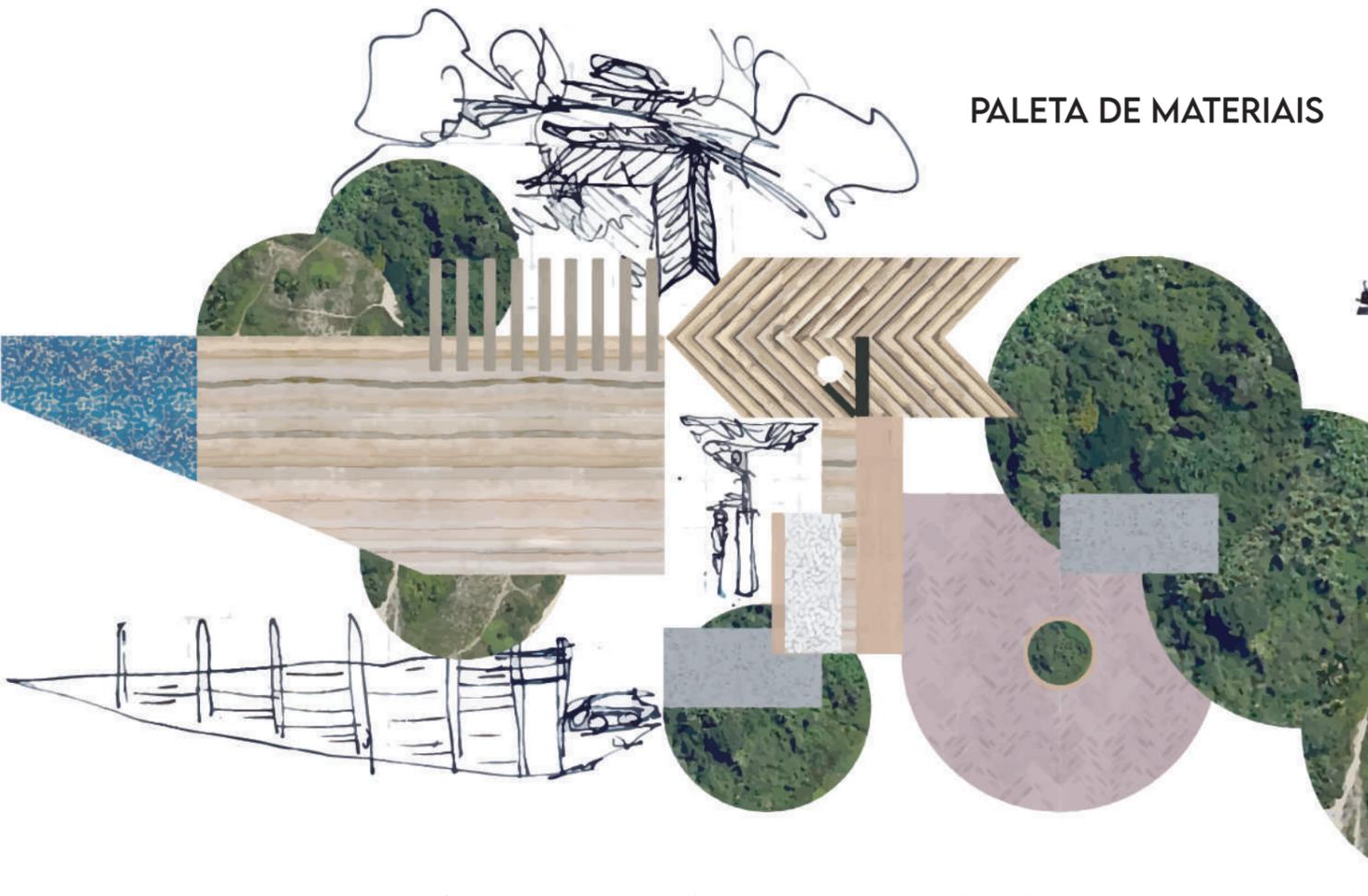
Esc: 1:3000

DA MATA

DA PRAIA

Construção Projetual

Os caminhos por trilha são presentes por toda Florianópolis, propiciando nos seus percursos a perspectiva sobre paisagens naturais exuberantes. As construções de acesso público que margeiam ou tangenciam o percurso - faróis fechados, deques de madeira, ruínas de crimes ambientais, etc. - são incorporadas pelos usuários como momentos de conforto, descanso e por fim, enquadramento da paisagem, de acordo com a distribuição desses equipamentos.



PRINCIPAIS INFLUÊNCIAS



Parque del Kempes - Córdoba, Argentina

Inspiração da apropriação da linearidade em função da paisagem natural sufocada pela ocupação. Estruturado pelo acesso por automóveis, o parque ramifica seus caminhos e passeios propondo apropriações diversas entre seus equipamentos e ambientes naturais. A simplicidade da ocupação permite uma variedade de eventos e instalações temporárias.

Parque del Chateau - Córdoba, Argentina

Inspiração da apropriação do terreno na construção de espaços de apreciação da paisagem. O parque é propõe rotas circulares de percursos distintos, sobre a colina próximo ao Palácio Carreras, se destacando a incorporação da colina e suas inclinações à apropriação da paisagem.



Parque de Coqueiros - Florianópolis, SC

Exemplo da apropriação de ambientes em função da paisagem da orla florianopolitana. De ocupação simples e posicionamento centralizante, o Parque de Coqueiros atrai seus usuários com suas paisagens privilegiadas da ilha e de seus acessos. Recebe eventos constantemente, diversificando seus usos temporariamente.



A reparação do afeto com o espaço público e natural degradado da Praia Mole se apega à emulação de trilhas que acontecem no acesso à orla pela restinga para desenvolver os eixos de escoamento, serpenteando a área desmatada e formatando os espaços de uso coletivo e regeneração da Mata Atlântica e da Restinga Fixadora de Dunas.

A incorporação da paleta do ambiente natural e da perspectiva sobre a sua paisagem direcionou as escalas da utilização e das intervenções e sugeriu os materiais propostos. A paleta eleita foi de materiais em tons de areia e altamente porosos com intervenções coloridas em metal e cerâmica de superfícies refletivas. Os tons de verde são incorporados nos espaços de aproximação da Restinga Arbustiva Arbórea, nos níveis diferentes de regeneração propostos em manchas dentro do parque.

Compondo os elementos de conforto, se alinham à natureza as coberturas vazadas apoiadas sobre elementos de contenção do vento, em forma de construções desencaixadas. A apropriação dos ambientes é sugerida pelas formas, inclinações, sombras e equipamentos que foram curvados à paisagem da costa do Gravatá ou na direção da Galheta.

As principais referências absorvidas vão de encontro à apreciação da paisagem de diferentes formas, de acordo com as próprias histórias e funções. Respeitadas as proporções e escalas, as intervenções buscam essa integração sequencial de equipamentos e usos, potencializando os usos existentes e redirecionando o espaço disponível.

A oferta de apropriação surge das cicatrizes deixadas pelo desmatamento e erosão presentes no local, que representa também a cicatriz deixada pela desertificação na manutenção do aspecto público de acesso e uso da costa.



Fortaleza de Santa Cruz da Ilha de Anhatomirim - Gov. Celso Ramos, SC

Inspiração da incorporação dos desníveis com cobertura natural. A fortaleza centenária constrói ao longo de seus desníveis e guaritas de sentinela ambientes de estar com acesso à paisagens exuberantes.

Shopping Larcomar - Miraflores, Peru

Inspiração da coordenação entre o alcance público da paisagem e a exploração privada. O shopping combina uma série de equipamentos no subsolo e causa interferência reduzida na apropriação sobre a paisagem, possibilitando vista plena dos mirantes superiores, no alcance do pedestre.



Centro Cultural do Deserto de Nk'Mip - Osoyoos, Canadá

Inspiração da iniciativa da incorporação da paisagem desértica em função da sua preservação.

Beira-mar de Benidorm - Alacant, Espanha

Inspiração da incorporação dos desníveis na composição dos acessos e em função da paisagem.



PRINCIPAIS COMPONENTES ESTRUTURAIS



ELEMENTOS DE CONTENÇÃO E PASSAGEM

As contenções formam o desenho principal do parque e seus espaços. Elas delimitam o espaço de estacionamento, projetando o campo de visão acima da vegetação da costa, na direção da paisagem.
Feitas em camadas de concreto, acompanham a inclinação criada pelos acessos, absorvendo diferentes apropriações nos espaços proporcionados

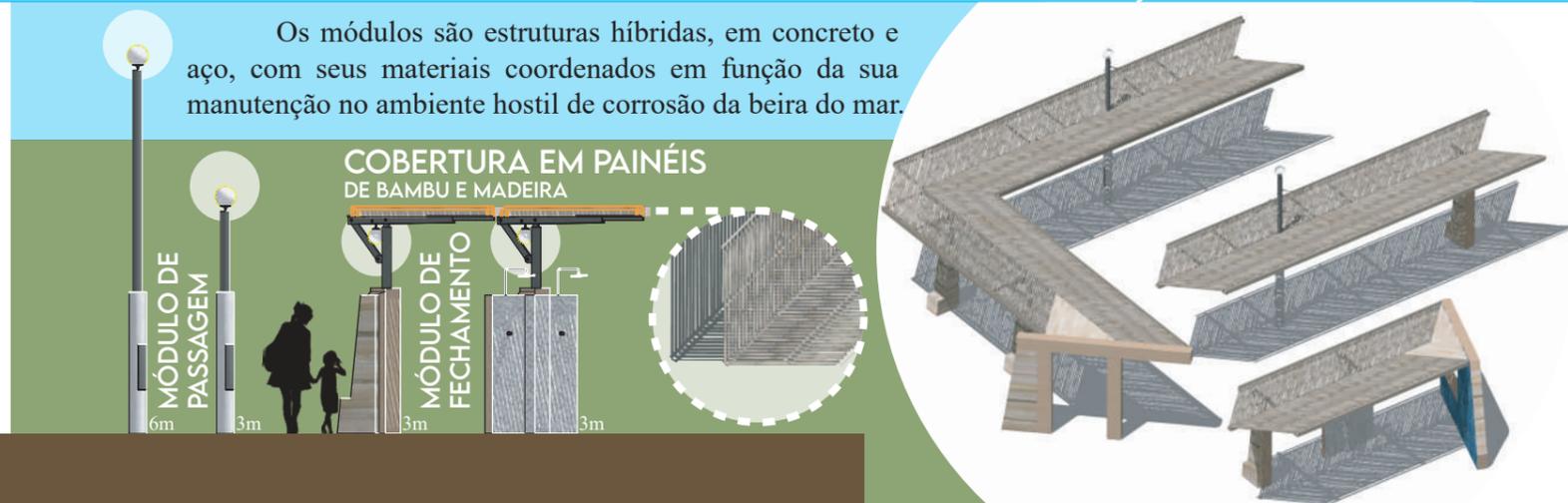


MÓDULOS ESTRUTURAIS

As estruturas de iluminação e cobertura atuam como módulos na construção e direcionamento dos ambientes. O módulo de passagem e o módulo de fechamento são associados em alturas e posições diferentes na composição dos espaços de estar.

COMPOSIÇÕES DE COBERTURAS

Os módulos são estruturas híbridas, em concreto e aço, com seus materiais coordenados em função da sua manutenção no ambiente hostil de corrosão da beira do mar.





IMPLANTAÇÃO DO PERCURSO



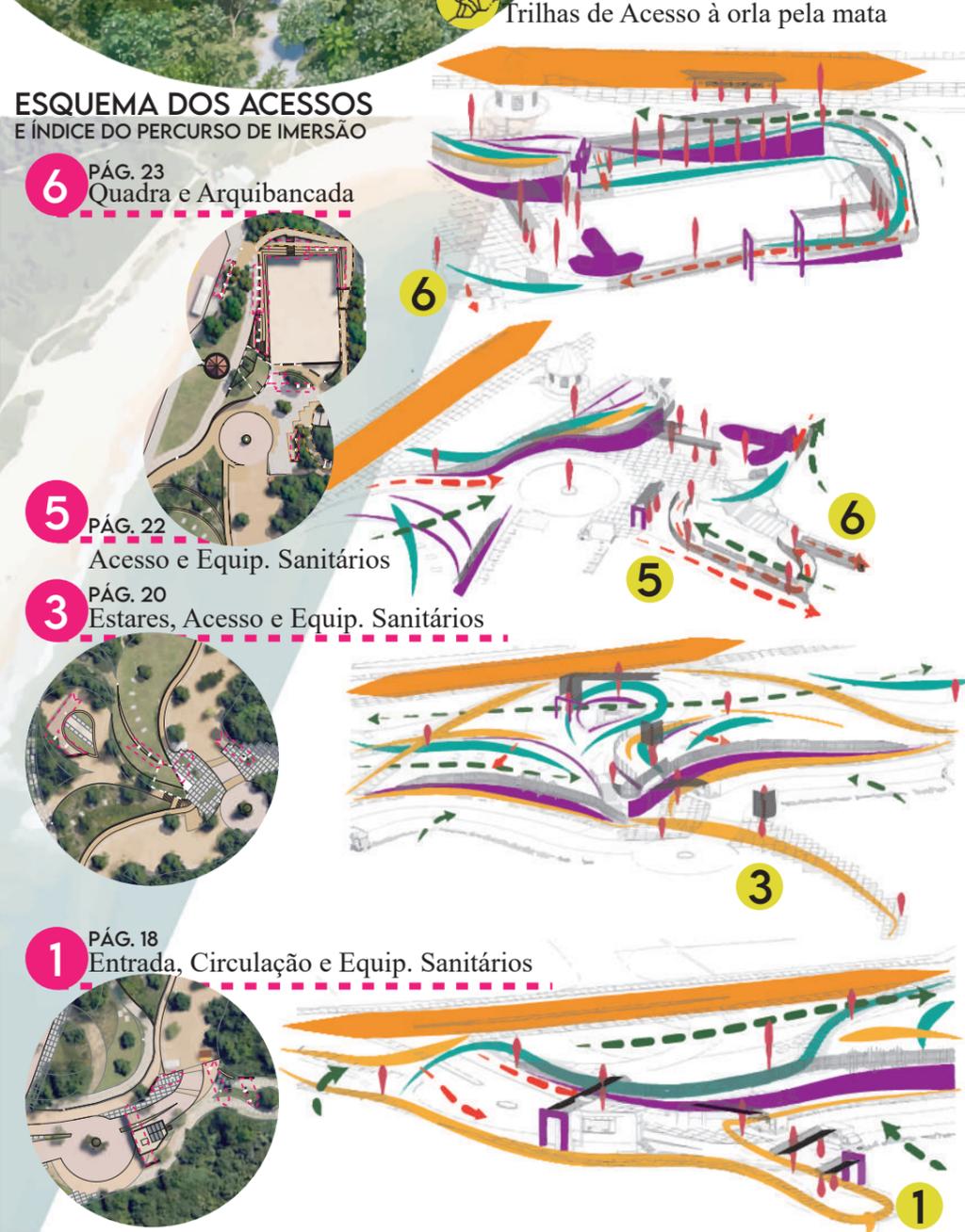
ESQUEMA DOS ACESSOS E ÍNDICE DO PERCURSO DE IMERSÃO

6 PÁG. 23
Quadra e Arquibancada

5 PÁG. 22
Acesso e Equip. Sanitários

3 PÁG. 20
Estares, Acesso e Equip. Sanitários

1 PÁG. 18
Entrada, Circulação e Equip. Sanitários

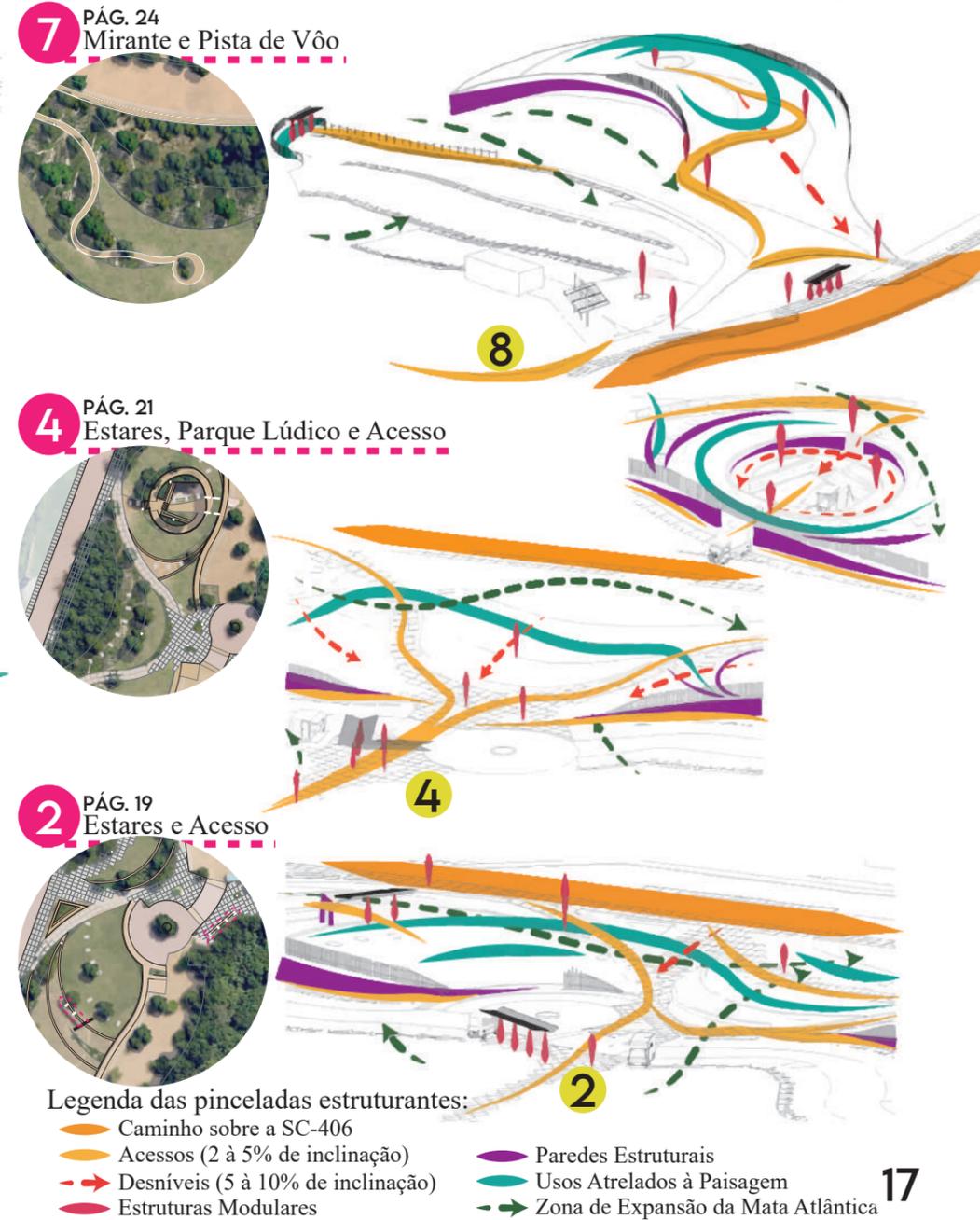


Trilhas de Acesso à orla pela mata

7 PÁG. 24
Mirante e Pista de Voo

4 PÁG. 21
Estares, Parque Lúdico e Acesso

2 PÁG. 19
Estares e Acesso



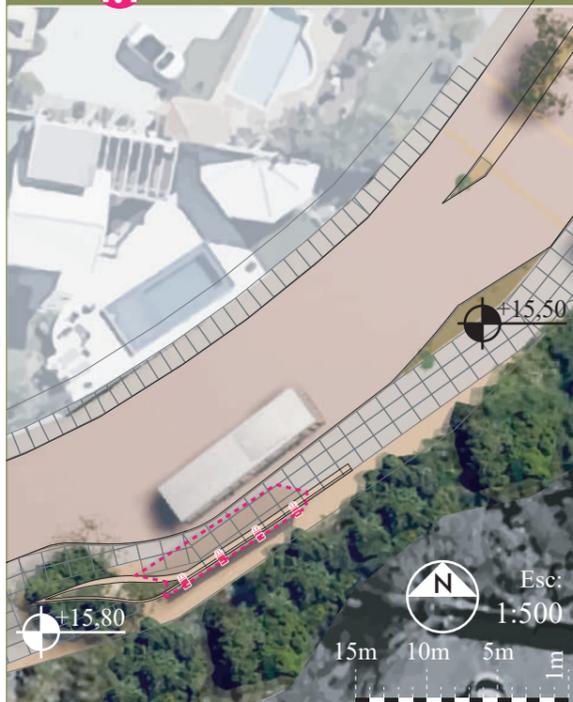
Legenda das pinceladas estruturantes:

- Caminho sobre a SC-406
- Acessos (2 à 5% de inclinação)
- Desníveis (5 à 10% de inclinação)
- Estruturas Modulares
- Paredes Estruturais
- Usos Atrilados à Paisagem
- Zona de Expansão da Mata Atlântica

1 TRANSIÇÃO 1 - PERCURSO DA MATA
CONVERGÊNCIA DE CHEGADAS DE ACESSO DO CENTRO



1.1 PONTO DE ACESSO PRIMÁRIO



1 PROPOSTA DE ACESSO
PONTOS DE ÔNIBUS



O acesso primário por transporte coletivo ocorre em ponto centralizante, compondo com os retornos de automóveis e o acesso unificado ao estacionamento um sistema de apoio à chegada no parque.



8 MIRANTES DE VISTA PLENA DA PAISAGEM DA PRAIA MOLE



7 ZONA DE ESTAR SOBRE OS DESNÍVEIS GERADOS PELAS CONTENÇÕES



6 ACESSO DO PARQUE
NIVELAMENTO PELAS CONTENÇÕES



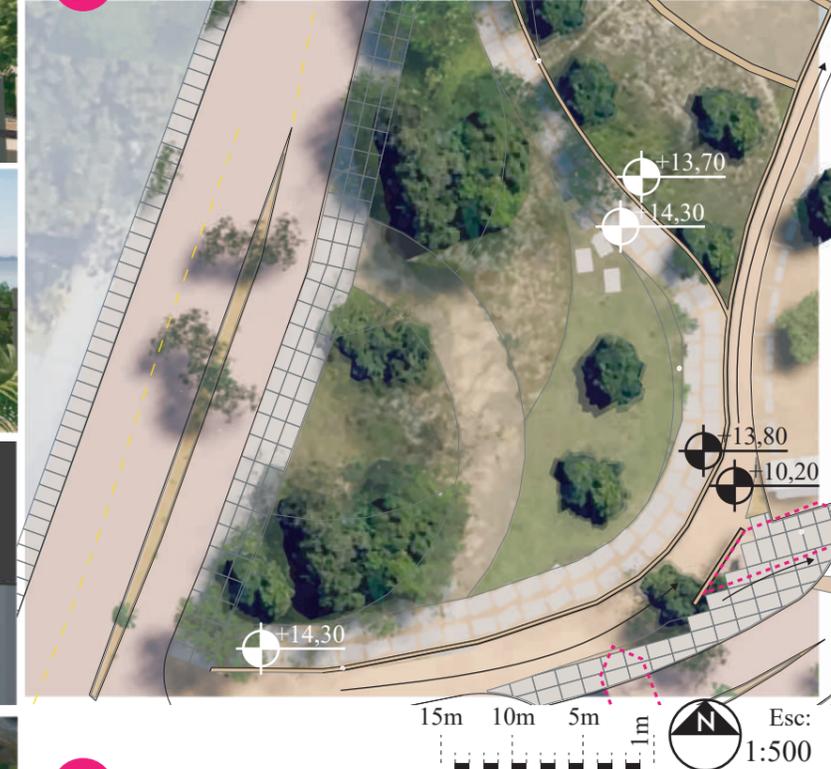
3 EDIFICAÇÃO PROPOSTA
GUARITA; POSTO POLICIAL; ALUGUEL DE CADEIRA E GUARDA-SOL



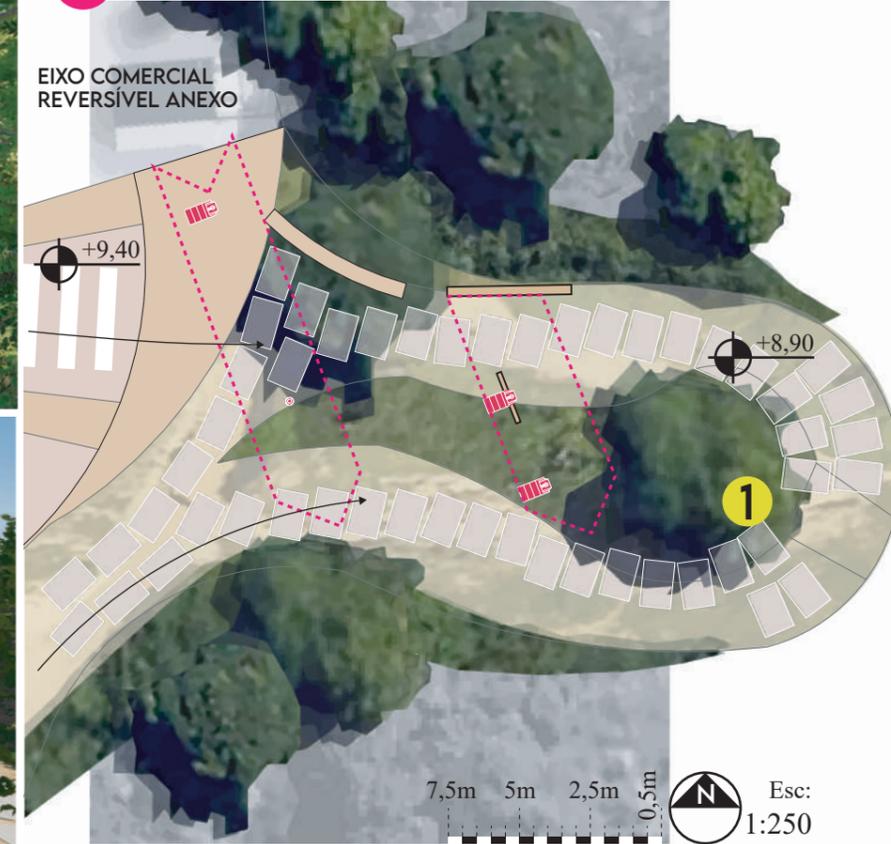
2 ENTRADA UNIFICADA DE AUTOMÓVEIS; ACESSO AO PARQUE E À PRAIA



1.3 TRECHO DE MIRANTE SOBRE DESNÍVEL



1.2 ESTRUTURA DE RECEPÇÃO E APOIO

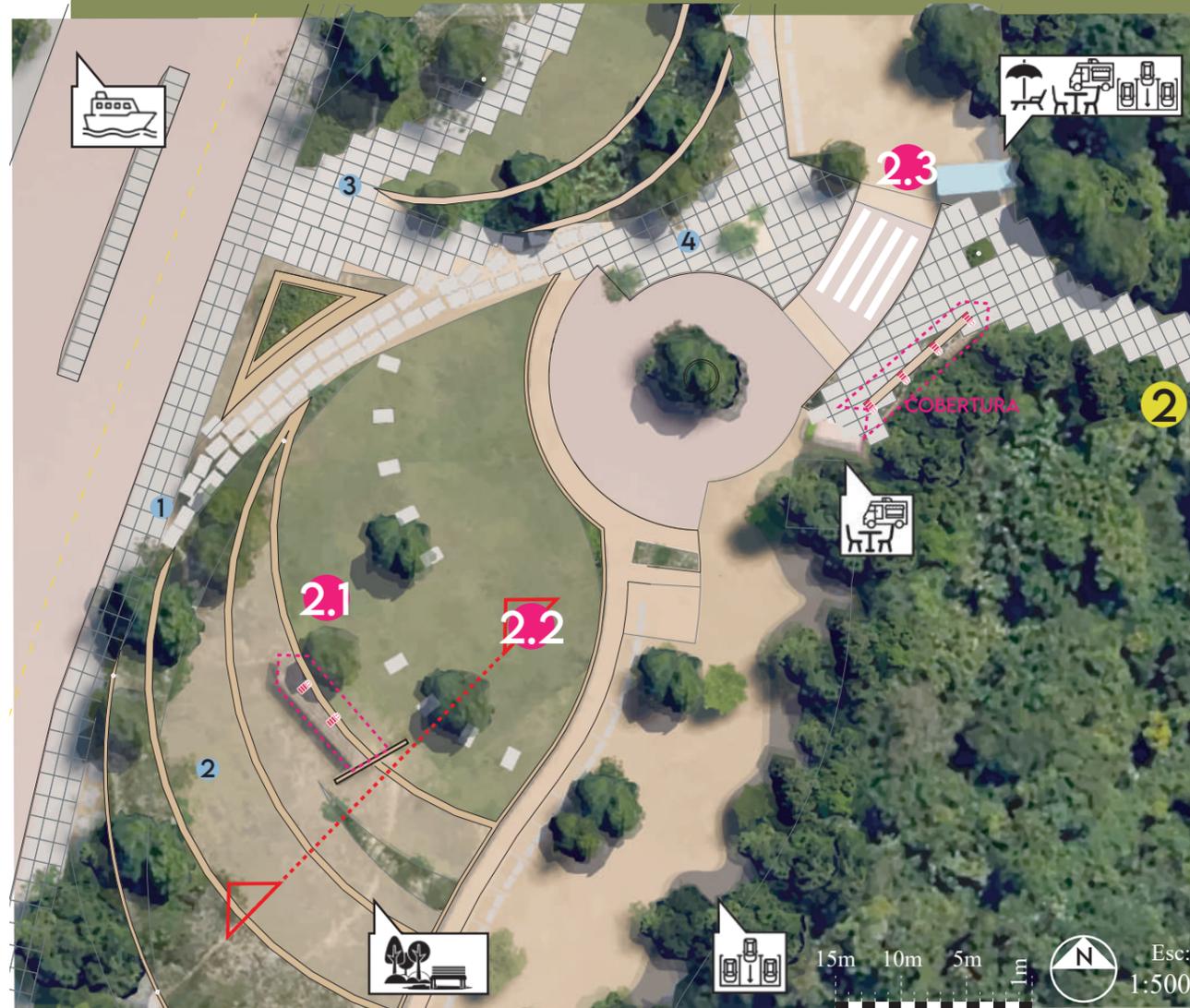


4 ENTRADA DA PRAIA PELO
ACESSO 1



2 TRANSIÇÃO 2 - PERCURSO DA MATA

EIXO DE REDISTRIBUIÇÃO DO FLUXO DE TRANSPORTE INTERMODAL



2.1 ESTRUTURAS DE ESTAR EM DECLIVE



4 ESTRUTURA DE APOIO AO ACESSO 2



3 CONEXÃO DAS ZONAS DE ESTAR



2 MIRANTE E ZONA DE ESTAR INCLINADA

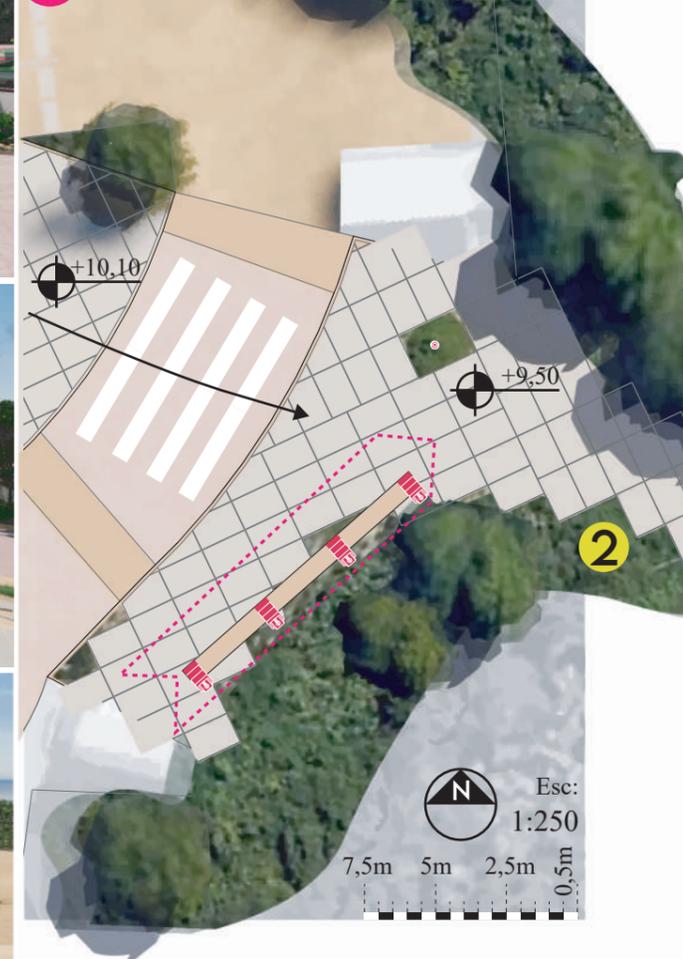
As perspectivas projetam a visão sobre as copas das árvores com os desníveis dos estacionamentos. Na direção geral da paisagem são projetadas as áreas de estar com equipamentos de conforto e apoio à estadia.

Os eixos dos acessos gerais são contemplados com rotas direcionadas e travessias, que cortam o desenho do parque construindo os acessos.

2.2 CORTE DA ZONA DE INCLINAÇÃO

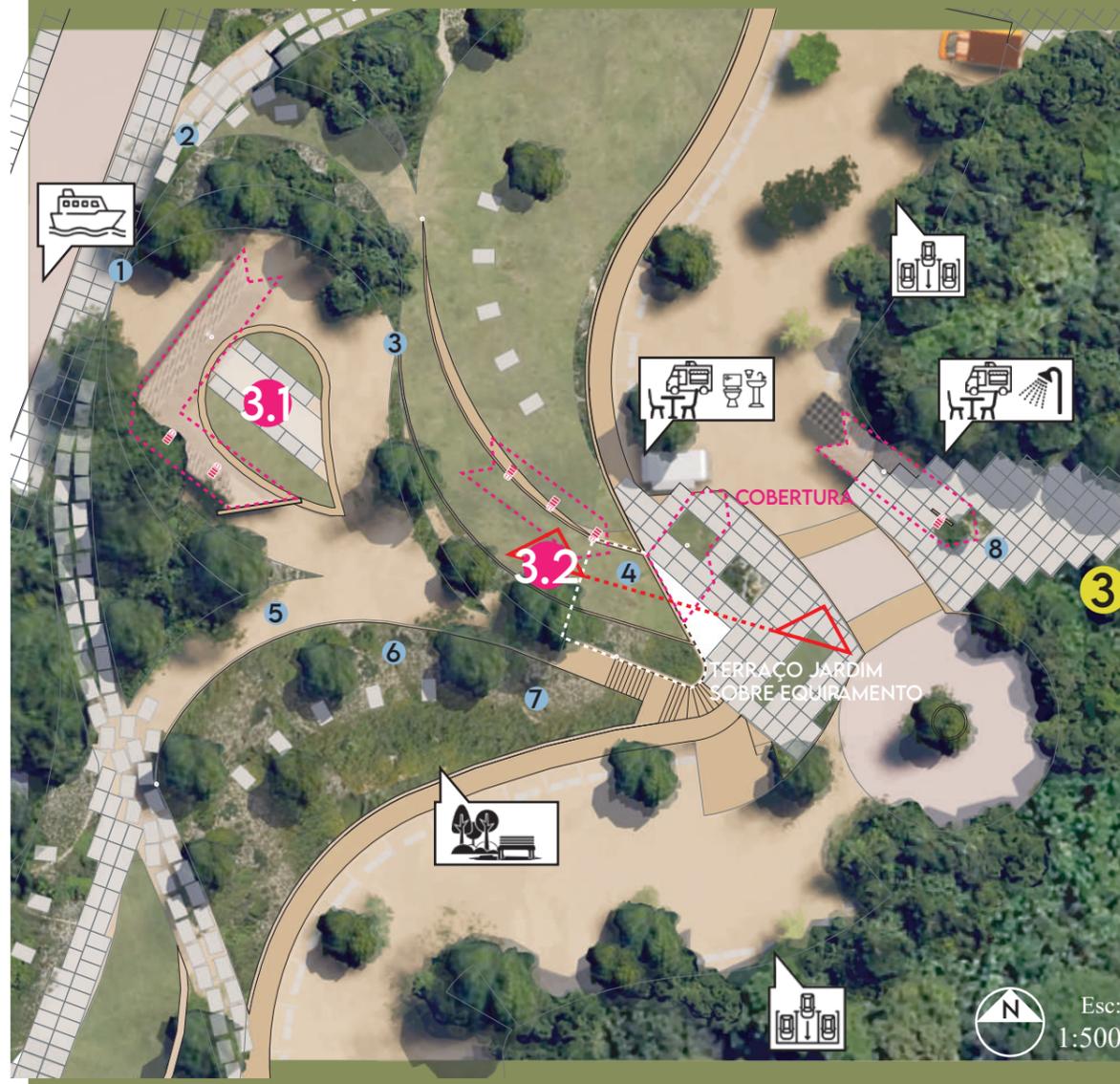


2.3 ACESSO E ZONA COMERCIAL REVERSÍVEL



1 EIXO DE CONEXÃO COM O ACESSO DE BARCO PELA LAGOA DA CONCEIÇÃO

3 TRANSIÇÃO 3 - PERCURSO DA MATA
CENTRALIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE APOIO À ESTADIA



1 PASSEIOS E ESTARES CONFORMADOS PELAS MASSAS VEGETAIS



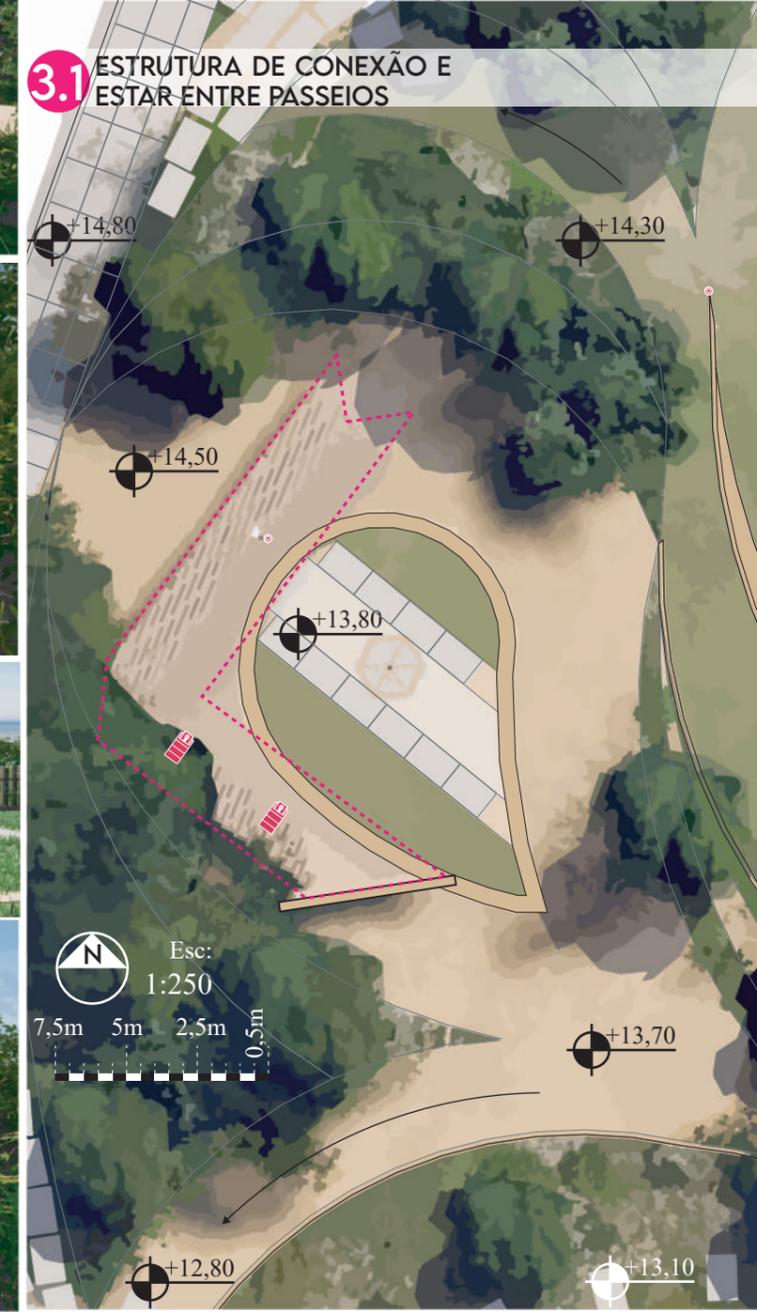
2 CENTRALIZAÇÃO ENTRE AS ZONAS DE ESTAR E OS ACESSOS À PRAIA



3 ACESSO AO MIRANTE PELAS ZONAS DE ESTAR



4 CAMINHO À PRAIA PELAS ZONAS DE ESTAR



3.1 ESTRUTURA DE CONEXÃO E ESTAR ENTRE PASSEIOS



8 SAÍDA DA PRAIA PELO ACESSO 3
EQUIPAMENTO SANITÁRIO E APOIO À ESTADIA NO ESPAÇO PÚBLICO



5 MIRANTE SOBRE EQUIPAMENTO SANITÁRIO



6 APROPRIAÇÕES SOBRE OS DESNÍVEIS DO PARQUE



7 MIRANTE E ACESSO 3

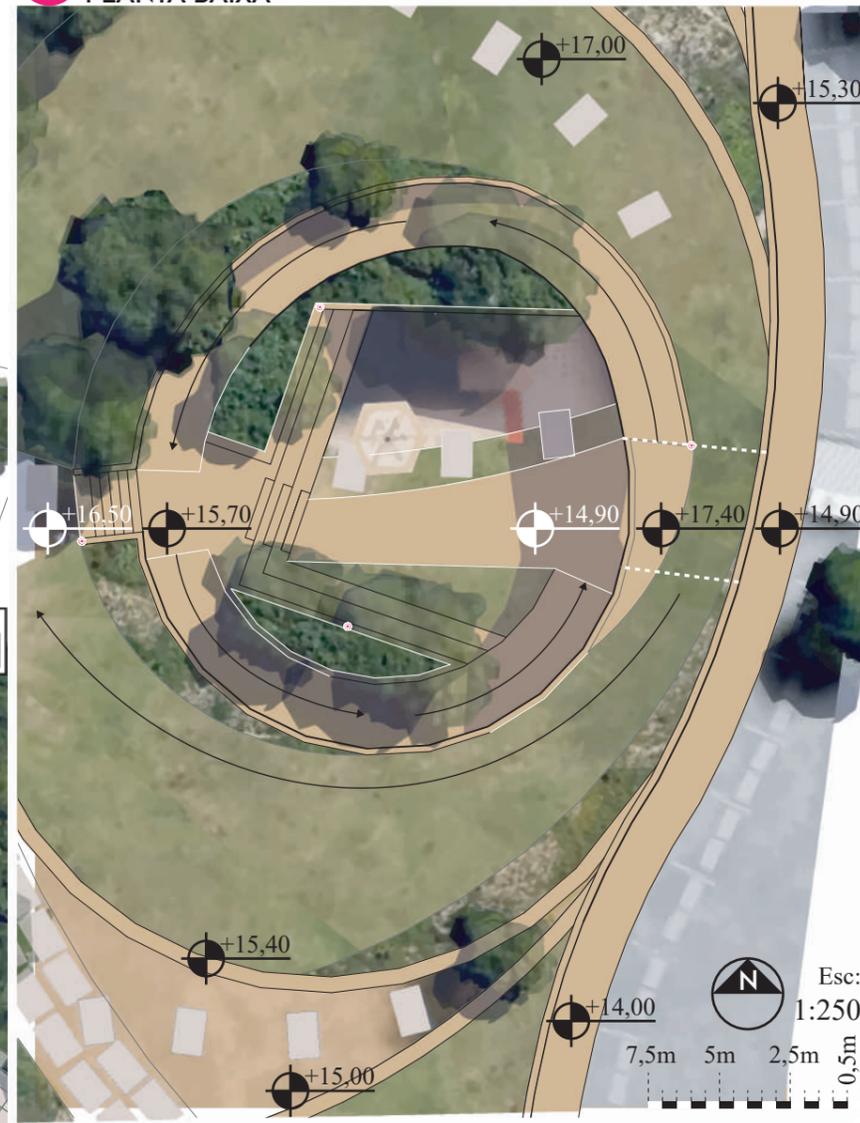
3.2 EQUIPAMENTO SANITÁRIO EM FLUXO INTENSO



4 TRANSIÇÃO 4 - PERCURSO DA MATA
ESPAÇOS DE ESTADIA E PARQUE LÚDICO AFUNDADO



4.1 PARQUE LÚDICO EM AMBIENTE CONTROLADO
PLANTA BAIXA



4.2 CORTE DO PARQUE LÚDICO E MIRANTE



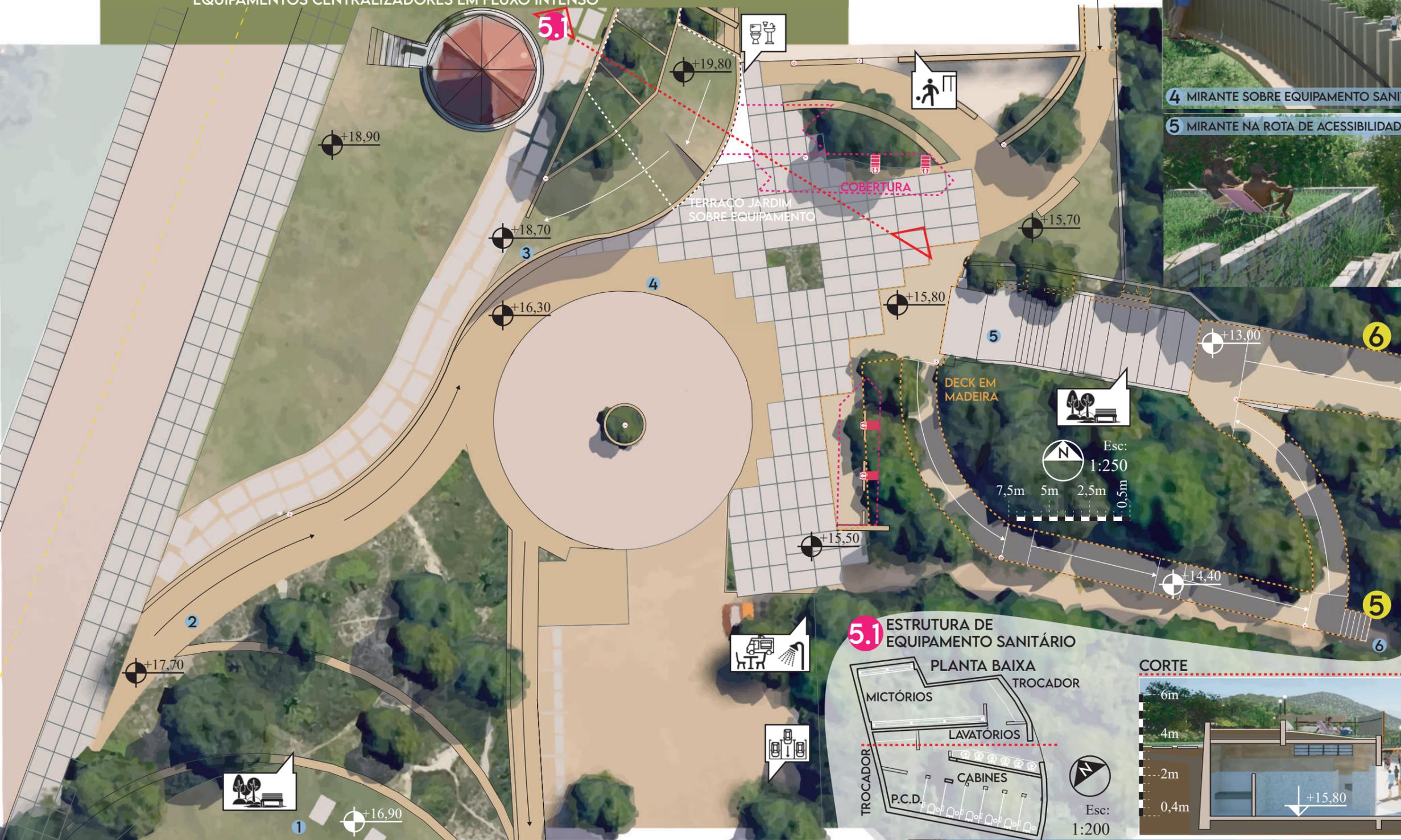
5 PARQUE LÚDICO E MIRANTE COM PONTO COMERCIAL REVERSÍVEL



O parque lúdico materializa a ideia do castelo de areia em escala humana, que enterrado entre os mirantes inclinados cria uma zona de concentração protegida dos ventos.

Entre os acessos, as zonas de estar são entrelaçadas com as zonas de regeneração da Mata Atlântica, encorajando a aproximação.

5 TRANSIÇÃO 5 - PERCURSO DA MATA
EQUIPAMENTOS CENTRALIZADORES EM FLUXO INTENSO



4 MIRANTE SOBRE EQUIPAMENTO SANITÁRIO



5 MIRANTE NA ROTA DE ACESSIBILIDADE NO ACESSO 6



6 SAÍDA DA PRAIA PELO ACESSO 5

Os decks de madeira compõem a rota de acessibilidade ao norte do parque, conectando os acessos aos maiores equipamentos

1 ZONAS DE ESTAR EM CANTEIROS INCLINADOS



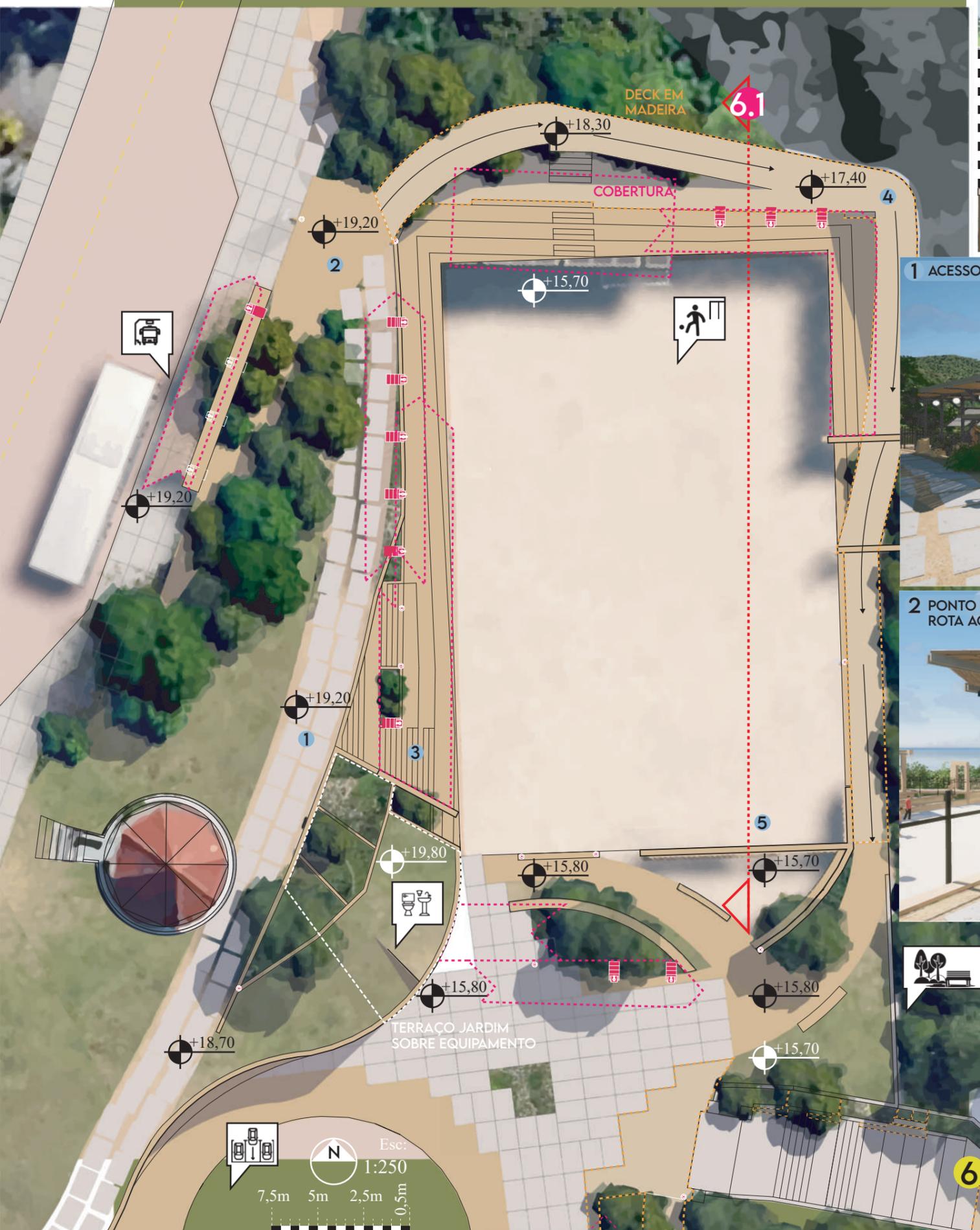
2 RAMPA DE ACESSO AOS EQUIPAMENTOS PROPOSTOS



3 LARGO DE ENTRADA DE APOIO AO EQUIPAMENTO DE LAZER E AO USO DE PRAIA



6 TRANSIÇÃO 6 - PERCURSO DA MATA
ARQUIBANCADA E MIRANTE DE ACESSO EM FLUXO INTENSO



6.1 CORTE DA ESTRUTURA DE LAZER E CONEXÃO



7 TRANSIÇÃO 7 - PERCURSO DA MATA
EQUIPAMENTO DE ACESSO AO NORTE DA PRAIA E À GALHETA



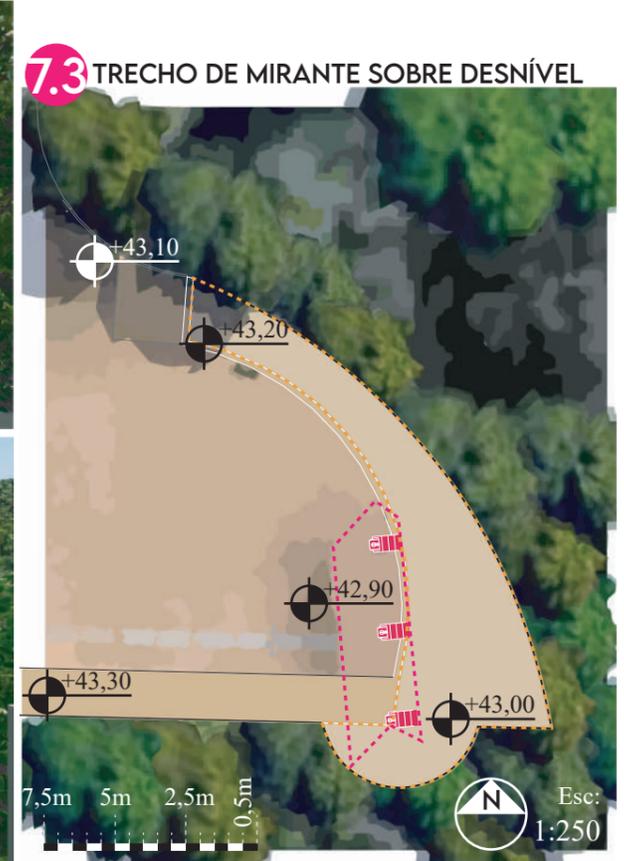
7 ARQUIBANCADA E MIRANTE NO EQUIPAMENTO DE LAZER



6 CONEXÃO DA ARQUIBANCADA E EQUIPAMENTO SANITÁRIO



5 MIRANTE E PISTA DE VÔO LIVRE



7.3 TRECHO DE MIRANTE SOBRE DESNÍVEL



4 MIRANTE EM DECK DE MADEIRA E COMÉRCIO REVERSÍVEL

7.1 ENRAIZAMENTO DOS ACESSOS



3 ACESSO AOS MIRANTES E CONEXÃO COM A CALÇADA



1 ACESSO 8



2 ACESSO AOS MIRANTES



7.2 PISTA DE VÔO LIVRE E MIRANTE SOBRE A COSTA LESTE

PERCURSO DA PRAIA

DO PARQUE DA PRAIA MOLE



IMPLANTAÇÃO DO PERCURSO



Esc: 1:5000

ESQUEMA DOS ACESSOS E ÍNDICE DO PERCURSO DE IMERSÃO

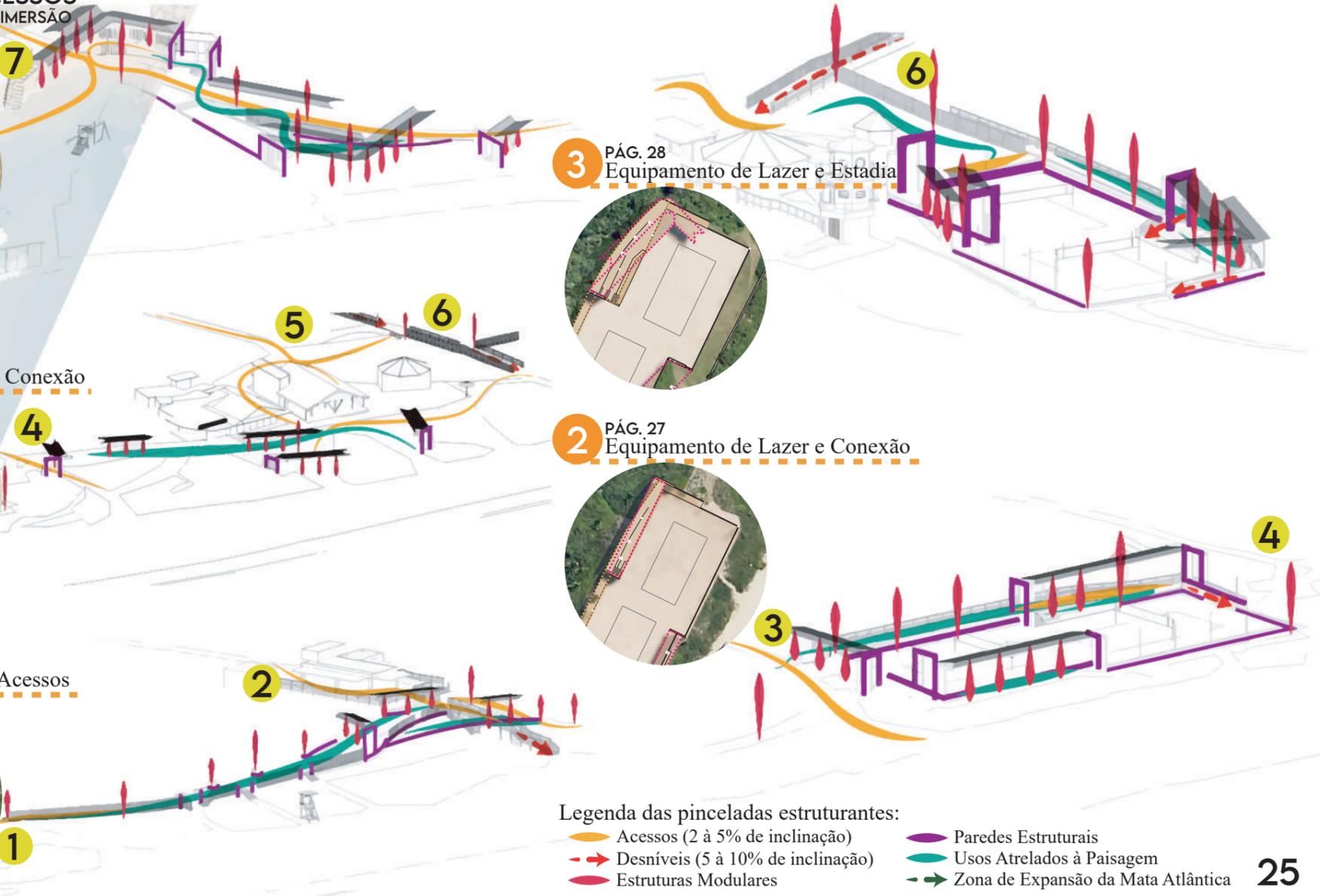
4 PÁG. 29 Acesso Norte



2 PÁG. 27 Apoio à Estadia e Conexão



1 PÁG. 26 Convergência de Acessos



Legenda das pinceladas estruturantes:

- Acessos (2 à 5% de inclinação)
- - - Desníveis (5 à 10% de inclinação)
- Estruturas Modulares
- Paredes Estruturais
- Usos Atrelados à Paisagem
- - - Zona de Expansão da Mata Atlântica

1 TRANSIÇÃO 1 - PERCURSO DA PRAIA
CONVERGÊNCIA DE CHEGADAS DE ACESSO DO CENTRO



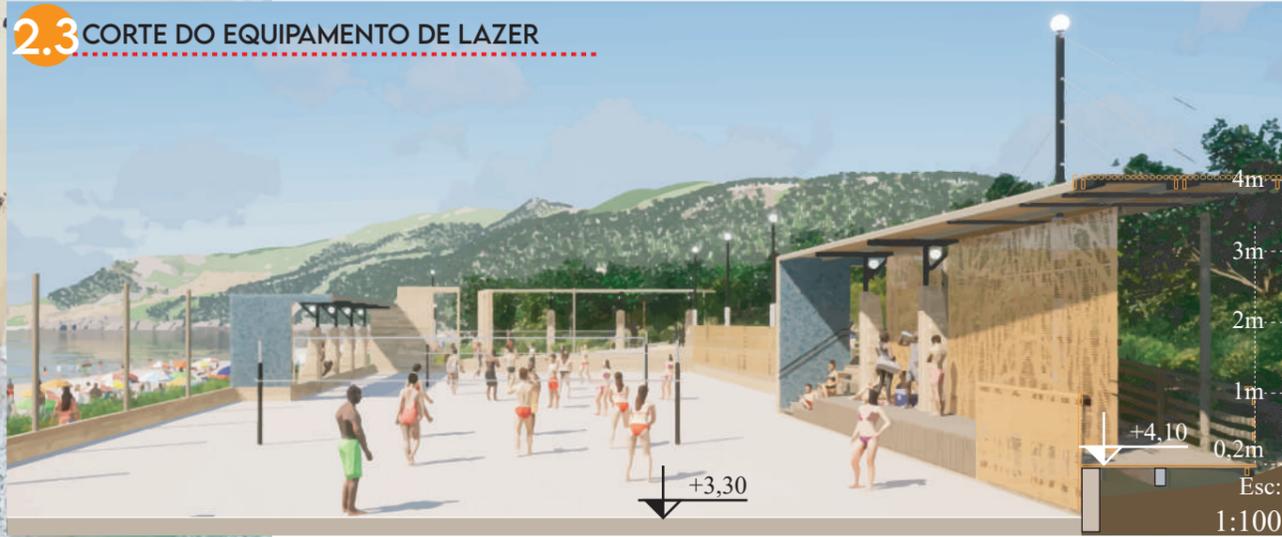
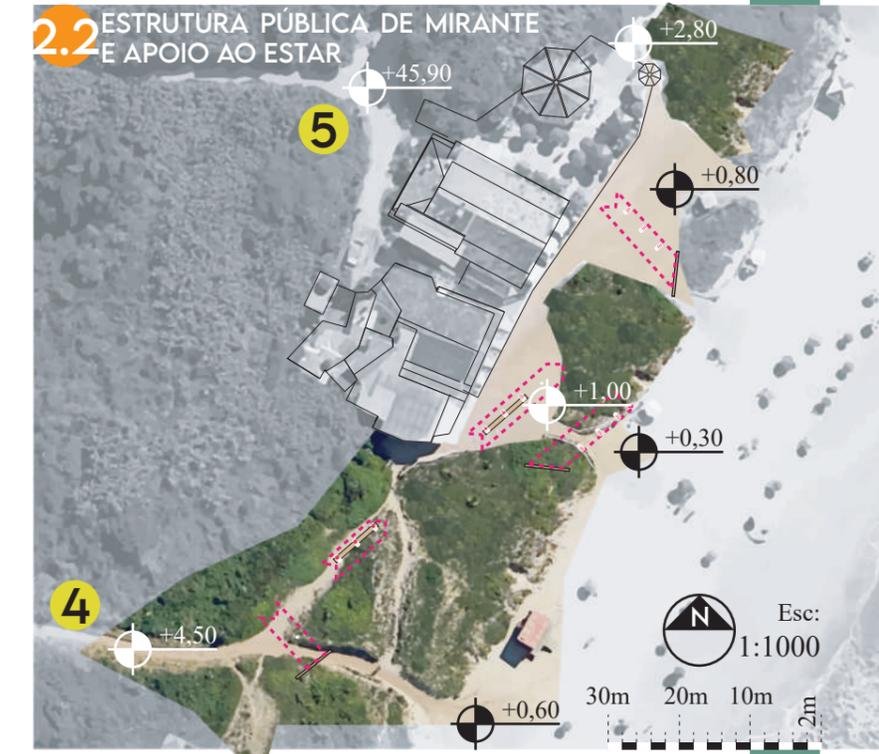
1.1 MIRANTE DE CONEXÃO DOS ACESSOS



As estruturas de conexão dos acessos compõem zonas de estar confortáveis públicas com decks em madeira.

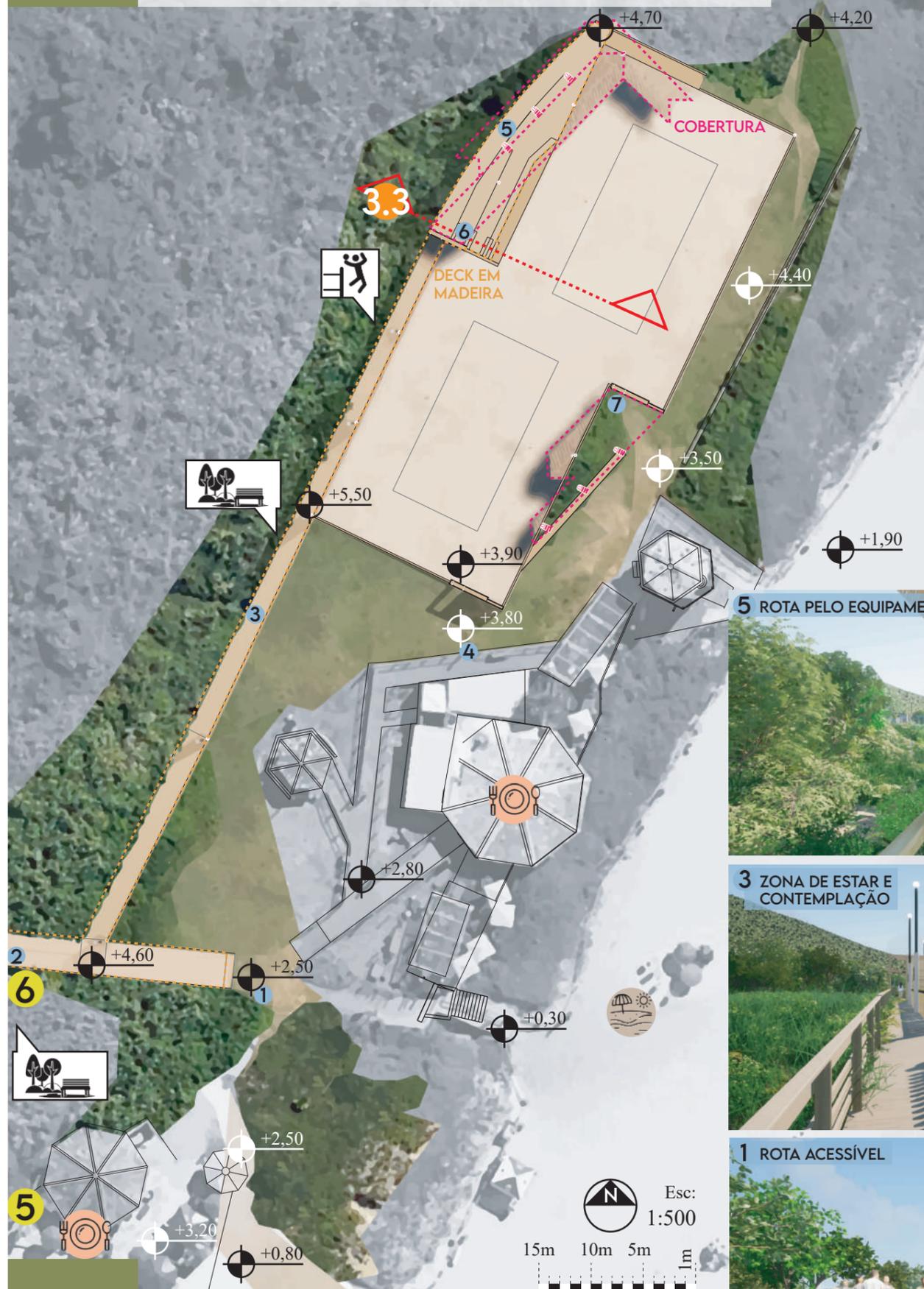


2 TRANSIÇÃO 2 - PERCURSO DA PRAIA
CONEXÃO DOS EQUIPAMENTOS DE LAZER E ESTAR



3 TRANSIÇÃO 3 - PERCURSO DA PRAIA

EIXO DE ESTRUTURAS ESPORTIVAS E ACESSIBILIDADE AOS ESTARES



3.3 CORTE DO EQUIPAMENTO DE LAZER



7 ENTRADA LATERAL DO EQUIPAMENTO DE LAZER



5 ROTA PELO EQUIPAMENTO DE LAZER



6 ARQUIBANCADA E ZONA DE ESTAR



3 ZONA DE ESTAR E CONTEMPLAÇÃO



4 EQUIPAMENTO DE LAZER E MIRANTE



1 ROTA ACESSÍVEL



2 CHEGADA NA PRAIA PELO ACESSO 6

A chegada das rampas de acessibilidade é compartilhada entre os acessos dos equipamentos de lazer, as zonas de estar propostas e a Praia Mole.

4 TRANSIÇÃO 4 - PERCURSO DA PRAIA
GALERIA DE ACESSO ALTERNATIVO AO NORTE DA PRAIA



CHEGADA NA PRAIA PELO ACESSO 7 4



5 EQUIPAMENTO DE APOIO À ESTADIA



10 ACESSO AO NORTE DA PRAIA E À PRAIA DA GALHETA



9 DUCHA NO ACESSO AO NORTE DA PRAIA



8 ARQUIBANCADA E ZONA DE APOIO À ESTADIA



7 ARQUIBANCADA E ZONA DE APOIO À ESTADIA



4 ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS E MOTOCICLETAS



5 MIRANTE EM DESNIVEL



6 ARQUIBANCADA E ZONA DE APOIO À ESTADIA



3 CONEXÃO COM O PERCURSO 3

CONCLUSÃO

Esse trabalho foi uma chance de explorar as tensões que formulam os espaços complexos e frágeis da Praia Mole e da Costa Leste da Ilha de Santa Catarina. Foi uma longa jornada entre a concepção e a possibilidade de finalização.

Os estudos foram primeiramente sobre a lógica de construção da cidade de Florianópolis por meio dos investimentos distantes, da saturação do sistema viário e subsequente validação dos investimentos em obras rodoviárias, o que esboçou uma imagem mental das tensões que ocorrem na Praia Mole, intensificada com os estudos específicos - as maiores surpresas sendo os sítios arqueológicos e os danos ao solo arenoso causados pelo desmatamento.

O projeto foi uma oportunidade de exaltar os usos das praias de Florianópolis ao longo do ano como os espaços públicos de lazer em ambientes naturais preservados, contrapondo a ocupação permissivamente privada que ocorre em diferentes partes da cidade e também refletir sobre os impactos da carência de espaços públicos de qualidade e de sistemas de transportes coletivos efetivos.

O desafio foi como compreender que a lógica da utilização do espaço existe, e quais seriam as costuras que se fariam efetivas na repriorização do acesso coletivo e reconhecimento do acesso peatonal. A conexão com a paisagem do ambiente natural, presente no marketing turístico da cidade, assim como suas relações com as rotas locais - entre calçadas trilhas e barcos para a Joaquina, Gravatá e à Costa da Lagoa - que são a âncora do uso dos espaços de orla, foram a âncora da intervenção proposta.

A parte mais importante foi revolver um grande projeto, com alterações de equipamentos chave e lógica de consumo de uma região inteira na direção do acesso e estadia públicos e interação ativa com o meio ambiente. A provisão e distribuição de espaços públicos de lazer em Florianópolis é um tópico que merece amplas discussões, apoio e respeito por parte dos agentes administrativos.

Vídeo da Proposta:

<https://www.youtube.com/playlist?list=PL3qujx-aQIb9EUw4PrGmd7CEpCHGZaNiE>



BIBLIOGRAFIA

ARAÚJO, C. B. Marmiteiros, agitadores e subversivos: política e participação popular em Florianópolis, 1945-1964. Campinas, 2013.

BRITTO, F. D; JACQUES, P. B. Cenografias e corpografias urbanas: um diálogo sobre as relações entre corpo e cidade. Salvador, 2008.

CAMPOS, E. T; A Expansão Imobiliária e Seus Impactos Ambientais Em Florianópolis. 1. ed. Florianópolis: Insular, 2004.

CRAVO, L. J; ROSSETTO, A. M; STORCH, A. C. Florianópolis: os planos diretores aprovados entre 1955 e 2014. Florianópolis, 2016.

GATTI, S. Manual de espaços públicos: diagnóstico e metodologia de projeto. São Paulo: ABCP, 2013

GEHL, J. Cidade para pessoas. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HIGUCHI, M; KUHNEN, A; PATO, C. Psicologia Ambiental em Contextos Urbanos. 1. ed. Florianópolis: Edições do Bosque, 2019.

IRAZÁBEL, C. Inclusão social: uma cidade melhor para todos. Curitiba, 2013.

LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA; STRATEGY&; MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE ADVOGADOS. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis. Florianópolis. 2015.

MONUMENTO NATURAL MUNICIPAL DA GALHETA. OBSERVA, 2018. Disponível em: <<https://observa.ufsc.br/2018/05/08/monumento-natural-municipal-da-galheta/>> Acesso em: 30 de ago. de 2021.

OLEKSZECHEN, N.; BATTISTON, M.; KUHNEN, A. Uso da bicicleta como meio de transporte nos estudos pessoa-ambiente. Desenvolvimento e Meio Ambiente, Curitiba, v. 36, p. 355-369, abr. 2016.

O QUE SÃO OS PLANOS MUNICIPAIS DA MATA ATLÂNTICA? PMMA, 2021. Disponível em: <<https://pmma.etc.br/sobre-o-portal/>> Acesso em: 10 de nov. de 2022.

PERES, L. F. Confrontos na Cidade: luta pelo plano diretor nos 20 anos do Estatuto da Cidade. Florianópolis, 2022.

PLAMUS: Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis. Identificação e Estimativa de Potenciais Benefícios. Florianópolis, 2014.

SAMPAIO, J. B. Florianópolis no processo de elaboração de seu plano diretor participativo, entre 2006 e 2014: um território em disputa. Florianópolis, 2016.

SANTIAGO, A. et al. Espaços livres e forma urbana: interpretando características e conflitos na bacia da lagoa da conceição. Florianópolis, 2016.

SIQUEIRA, M. T. Entre a prática e o discurso: a formação de espaços simbólicos na Florianópolis contemporânea. São Paulo, 2008.

WOLFF, E. A. As bases de um planejamento urbano participativo em Florianópolis: os últimos anos de elaboração do plano diretor do distrito sede de 1997. Florianópolis, 2015.