# *Vita et Otium*

*Traçando Novas Diretrizes Fisico-Espaciais para o Litoral Catarinense articulado às Serras*

instituto Silva Paes

FUNTURISMO

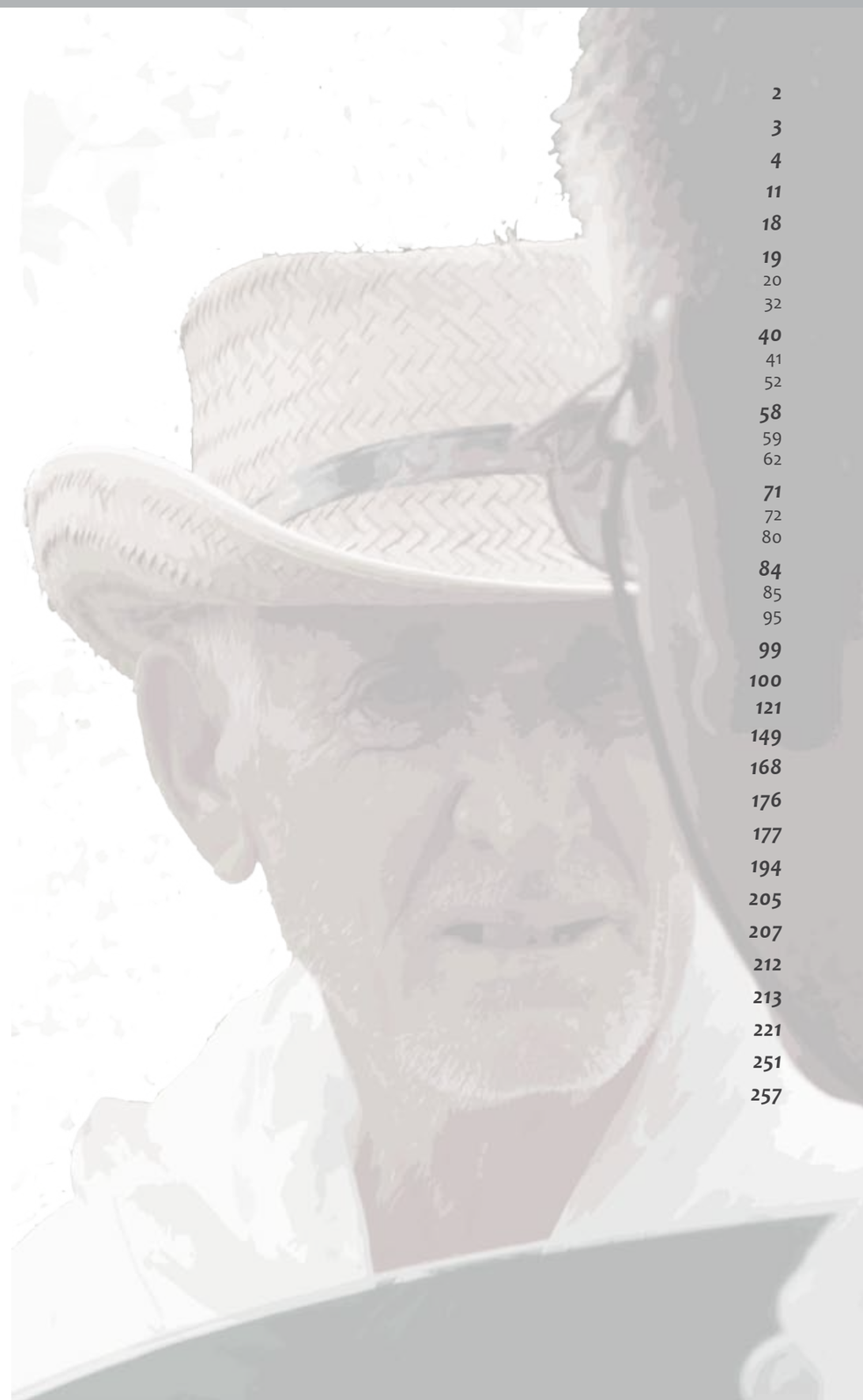
SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO, CULTURA E ESPORTE
WWW.SOL.SC.GOV.BR

Governo do Estado SANTA CATARINA

*sarilhos mecânicos em Imaruí*

# SUMÁRIO


*O Instituto Silva Paes e sua primeira contribuição* 2
*Projeto Vita et Otium* 3
*Introdução* 4
*Escala Global* 11
*Escala Local* 18
*Segmento Sul* 19
Descrição 20
Propostas 32
*Segmento Centro-Sul* 40
Descrição 41
Propostas 52
*Segmento Centro* 58
Descrição 59
Propostas 62
*Segmento Centro-Norte* 71
Descrição 72
Propostas 80
*Segmento Norte* 84
Descrição 85
Propostas 95
*Registro Fotográfico Aéreo | Trajetos de Helicóptero* 99
*Trajeto Sul* 100
*Trajeto Centro* 121
*Trajeto Norte* 149
*Reflexões* 168
*Consultoria* 176
*Dr. Ayrton Portilho Bueno* 177
*Dr. Almir Francisco Reis* 194
*Dr. Ademir Reis* 205
*Equipe* 207
*Anexos* 212
*Croquis de Estudos e Proposições* 213
*Contrapartidas Sociais* 221
*Veiculações* 251
*Contrato* 257

Instituto
Silva Paes

# O Instituto Silva Paes
## e sua primeira contribuição

*O ISP, nascido do ideal de um grupo de arquitetos, sob a inspiração do engenheiro e estrategista brigadeiro Silva Paes, tem por objetivo principal contribuir, através de estudos e proposições, com o ordenamento físico-espacial visando à qualificação do habitat humano. Silva Paes, patrono do Instituto, foi um dos principais responsáveis pela expansão do território brasileiro em direção ao sul do país. Fixou nossas fronteiras através de um complexo de fortificações e assentamentos urbanos que constituía o sistema de defesa de um Brasil que nascia. De lá pra cá, nosso litoral e regiões lindeiras veem recebendo intervenções de toda ordem e níveis de construção. Tudo, com insignificante grau de planejamento, o que resultou numa sucessão de malhas disformes mal costuradas pela principal rodovia federal litorânea. Desta desconstrução resta uma paisagem natural de beleza impar que teima em se apresentar com todo seu esplendor. O ISP, na sua primeira atuação como órgão propositor, vem apresentar o projeto Vita et Otium, marco de uma visão propositiva da maior a menor escala para o litoral catarinense.*

*Arq. Paulo R. Rocha*
*Presidente do Instituto Silva Paes*
*Gestão 2009/2011*

# Projeto Vita et Otium

## *Traçando Novas Diretrizes Físico-Espaciais Articuladoras do Litoral às Serras Catarinenses*

*O projeto Vita et Otium, resultante de tese de doutorado defendida na FAU/USP em 2006, busca a qualificação da cena cotidiana da vida litorânea e sua propalada vocação ao ócio. Como orientadores da conversa entre paisagem natural e construída a ser desenvolvida pelos exercícios propositivos físicos-espaciais, caracterizadores do projeto, temos a importância dos conceitos de Unidade de Paisagem, Conectividade e Ecogênese.*

*De um lado a paisagem natural representada pela cena dos biomas Mata Atlântica e Marinho e seus ecossistemas, e de outro, a paisagem construída representada basicamente pelos assentamentos humanos rurais e urbanos interligados por diferenciadas redes modais. A costa catarinense distingue-se, segundo Ab´Saber, como segunda pontuação mais recortada de todo o litoral brasileiro conformada por trechos diferenciados da paisagem natural. Em virtude desta paisagem natural excepcional e muito atrativa, pessoas de variadas procedências, escolhem as amenidades litorâneas catarinenses para viver ou recrear, desde sua articulação viária, ao resto do país e ao tráfego internacional, com a construção da BR-101, em 1970.*

*Sedia hoje, nova e importante centralidade, constituída por crescente conurbação de cidades industriais, portuárias, terciárias ou, dominantemente, de verão, com também crescentes problemas ambientais, resultantes do embate entre o invulgar patrimônio natural e a cidade de pedra inventada pelo homem. A supervalorização turística de praias e enseadas forçou alguns municípios dessa fachada urbana atlântica a transformar todas as suas áreas rurais em áreas urbanas, desaparecendo, desse modo, as áreas de amortecimento representadas pela paisagem rural.*

*Planejadores e arquitetos têm se detido nas respostas ambientais do projeto na escala do edifício, enquanto na escala urbana não percebemos resultados práticos, como campo de pesquisa a se desenvolver com urgência. A compreensão da dinâmica ambiental-urbana não correlaciona a solução da arquitetura (espacial, tecnológica, entre outros) nas suas diversas escalas com o ambiente que esta se insere. Condenam-se determinados modelos de ocupação em detrimento de outros, sem uma avaliação real de seus desempenhos. Exemplifica o tradicional embate entre a cidade compacta e a cidade espalhada no território.*

*É da competência do arquiteto projetar. Este é o papel que se espera deste profissional no planejamento urbano multidisciplinar. Ter ciência dos significados das propostas, das soluções e de como isto afeta a sociedade nas mais diversas expectativas (econômicas, culturais, sociais, estéticas, ambientais, entre outras) deve ser prioritário. Contrariando à lógica, os arquitetos têm abandonado este universo da sua competência.*

*Está nas mãos dos arquitetos parte da resposta para a falta da proposição da estrutura espacial do território e da cidade, em especial daquela de caráter público, buscando a reversão do processo de falência da forma urbana enquanto mantenedora de atributos fundamentais da cidade, especialmente no que tange à forma e apropriação social dos lugares.*

*Nesse sentido persiste o desafio aos arquitetos representado pela agenda contemporânea de questões prementes relativas à organização do território bem como a forma urbana da cidade litorânea.*

*Arq. Nelson Sairava da Silva*
*Arq. Michel de Andrado Mittmann*
*Coordenadores do Projeto Vita et Otium*

# *Introdução*

Ideação e Textos:
Nelson Saraiva

Ideário, croquis, desenhos e imagens:
Michel Mittmann
Enrique Hugo Brena
Eduardo Momm
Ítalo Marçal Schiochet
Jardel Farias
Maurício Holler

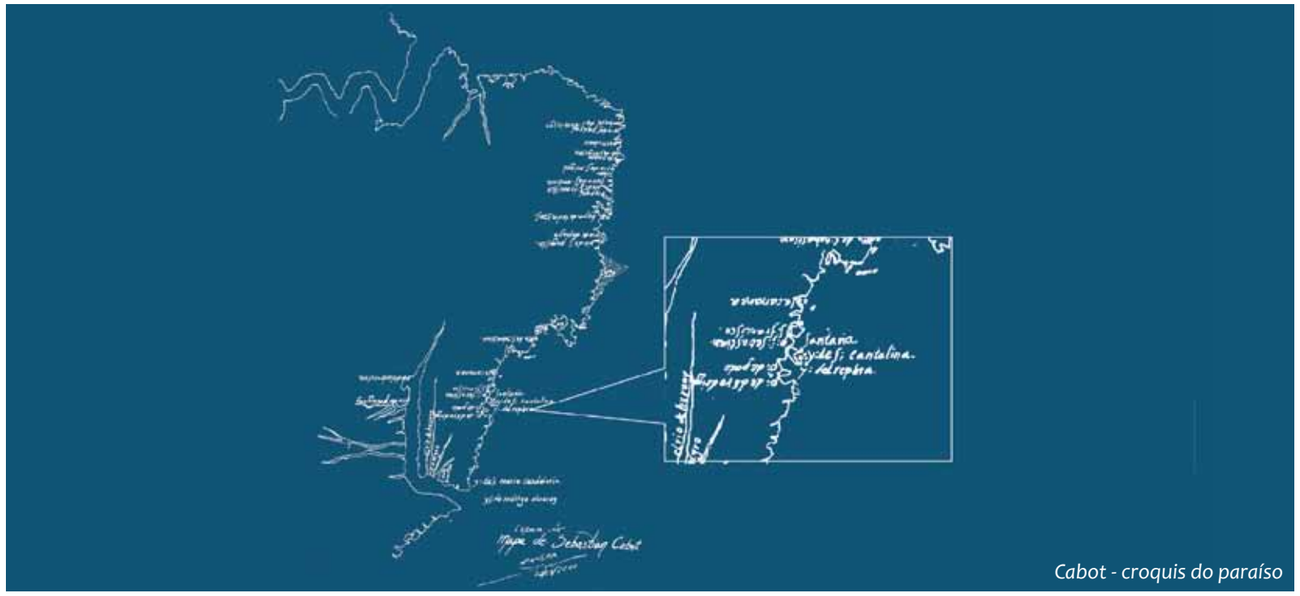
Organização e Diagramação:
Arthur Eduardo Becker Lins

O **Instituto Silva Paes** visando a qualificação físico-espacial dos assentamentos rurais e urbanos catarinenses, propôs o **Projeto Vita et Otium** ao governo do Estado de Santa Catarina, em 2010. O Instituto homenageia o Brigadeiro Silva Paes, fundador e precursor da configuração do litoral sul português, que transformou a Ilha de Santa Catarina em imensa fortaleza, articulando pela água protegida dos rios e das baías, nomeados de "**Mar de Dentro**", o conjunto de freguesias continentais e insulares matriz da ocupação urbana contemporânea. Totalmente marinheiro, esse primeiro plano diretor, de 1748, baseava-se no modal náutico. Para solucionar a mobilidade de hoje devemos necessariamente reconsiderar a água.

*Mar de Dentro*

Os lugares marinheiros catarinenses e seus desafios impuseram aos arquitetos urbanistas do Instituto Silva Paes, assessorados por ambientalistas, a criação do **Projeto Vita et Otium**. Considerando a vocação turística como denominador comum, o projeto oportuniza seu objetivo principal, voltado à definição de diretrizes físico-espaciais orientadoras da relação da paisagem construída com a invulgar paisagem natural litorânea, delimitada pelo mar e serras. Contribuiu para a invenção do projeto a tese de Doutorado defendida na FAU-USP em 2006[1] .

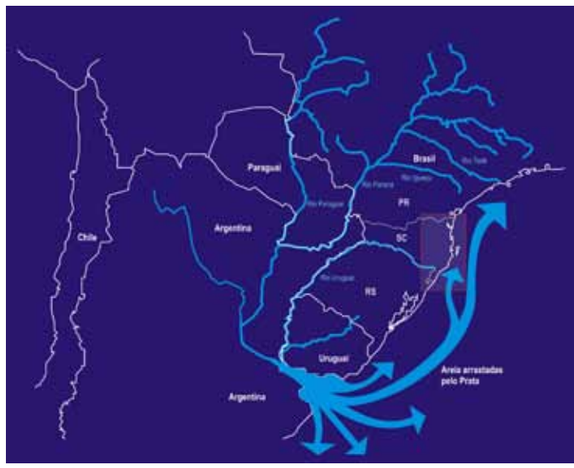
O inusitado dessa paisagem catarinense, parafraseando o bico de pena de Caboto, que emprestou à Ilha de Santa Catarina o nome de sua mulher, permite como resultado do projeto, vislumbrar o **croquis do paraíso**. Em 1526, de cabeça, Caboto desenhou toda a costa brasileira e as duas maiores bacias hidrográficas, amazonica e do Prata, ampliando a Ilha de Santa Catarina.



*Cabot - croquis do paraíso*

## O drama tectônico

O croquis de Raulino Reitz, (em Vegetação da zona marítima de Santa Catarina. Sellowia - Anais Botânicos do Herbário Barbosa Rodrigues, n.13, 15/12/1961, ano XIII), buscando decifrar a adaptação das plantas, mostrou a formação geológica do litoral catarinense a partir da sedimentação e consolidação das planícies, originadas, quem sabe, das areias carreadas pelo Prata desde o centro do continente que, imemorialmente, são trazidas pelas correntes marinhas, conformando inclusive a Ilha de Santa Catarina resultante da junção de várias paleoilhas.




*Areias Carreadas pelo Prata*

*Croquis Raulino Reitz*

*Formação da Ilha de Santa Catarina*

1 SILVA, Nelson Saraiva da. Arquitetura da maior à menor escala:vivências, projetos e reflexões sobre os lugares marinheiros catarinenses. São Paulo, FAUUSP, 2005.

## Circunavegação pós Tordesilhas

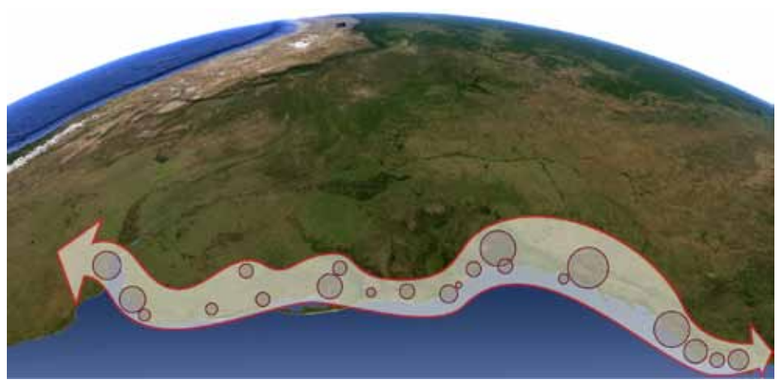
A descoberta do Estreito de Magalhães pela nau Victória, em 1522, incluiu o litoral de Santa Catarina, como parte das Índias de Castela, na rota das grandes expedições ao Prata e ao Pacífico, utilizando as baías sul e norte de Florianópolis como abrigo e parada obrigatória. Para isso contribuiu o caminho transcontinental indígena do Peabiru, que permitiu o acesso do adelantado Cabeza de Vaca, desde o Monte Crista, em Garuva, na direção do Paraguai e Potosí.

## Conflitos fronteiriços

Portugueses e espanhóis digladiaram, historicamente, pelas posses das terras do sul. De um lado, o Eldorado urbano das Missões Jesuíticas Espanholas junto à mesopotâmia do Prata, capitaneados por Buenos Aires, e de outro o avanço paulista preando índios e o enclave português de Colônia de Sacramento, tendo como retaguarda o conjunto de fortalezas e freguesias de Silva Paes, junto à Ilha de Santa Catarina.

## Da vela ao vapor

O carvão, também abundante no litoral de Santa Catarina, transformou a tecnologia náutica. O vapor substituiu a vela. Os roteiros não mais dependiam tanto dos abrigos costeiros. Os percursos se fizeram mais independentes e distantes. Em 1914 é inaugurado o canal do Panamá, mudam-se os ventos e as vontades náuticas. Florianópolis não mais participava das novas rotas. Em 1926 é inaugurada a ponte Hercílio Luz, mesmo assim, Florianópolis estagnou.



## Renascimento litorâneo

Nos governos militares o litoral catarinense atrela-se ao desenvolvimentismo que tomava conta do país.

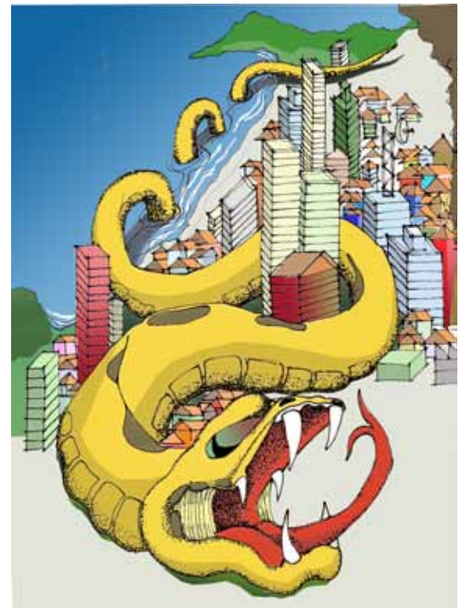
A construção e término da BR-101 articularam as principais cidades litorâneas, ao extremo sul e, ao centro do país. Aquelas regiões que eram tratadas como fundos distantes, passam desde aí, a desempenhar seu verdadeiro papel de principal fachada atlântica do sul brasileiro.

A partir dos anos sessenta o estado catarinense implementa o modelo catarinense de desenvolvimento, viabilizando uma transformação na economia estadual e a consolidação de Florianópolis como capital administrativa e importante cidade terciária.

No passado distante a grande estrada que integrava o litoral catarinense ao Brasil, era o mar. A BR-101 reintegra-o novamente em 1970, articulando as cidades costeiras e sustentando a crescente conurbação contemporânea.

A partir dos anos sessenta o estado catarinense implementa o modelo catarinense de desenvolvimento, viabilizando uma transformação na economia estadual e a consolidação de Florianópolis como capital administrativa e importante cidade terciária.

No passado distante a grande estrada que integrava o litoral catarinense ao Brasil, era o mar. A BR101 reintegra-o novamente em 1970, articulando as cidades costeiras e sustentando a crescente conurbação contemporânea.



O **Projeto Vita et Otium** pretende iluminar a paradoxal conversa entre a paisagem natural e a cidade de pedra inventada pelo homem, enfatizando a compreensão da macro-estrutura tanto da paisagem natural como da construída e as sugestões de ocupação, dessas paisagens, bastante diferenciadas, elencando os santuários ambientais, desvendando o testemunho cultural da história dos lugares e percebendo inusitadas sugestões de uso e ocupação no passado distante, no presente e no futuro. Dar forma qualificada a essa paisagem construída, aprofundando o estudo dos modelos de ocupação recorrentes às cidades e aos assentamentos turísticos atuais, é o mega desafio dos tempos que correm. A qualificação, dessas paisagens interiores, objetiva diminuir a pressão de ocupação junto à rebentação das ondas do mar.

As leituras propositivas do projeto objetivam o enfrentamento das grandes questões que se repetem em todos os segmentos litorâneos, especulando solução urbana para o canal longitudinal representado pela BR101 que os atravessa. , às vezes bem junto ao mar, como na densa conurbação norte; na pesada paisagem junto à Ilha de Santa Catarina ou mais distante, como no extremo sul, gerando cidades sazonais. A tônica dessas soluções repousa na identificação de novas centralidades densas junto às grandes manchas urbanas ou bucólicas nas demais.

Como participantes da conurbação litorânea sucedem-se cidades industriais, portuárias, terciárias ou, dominantemente, de verão, atraindo, populações crescentes a viver à beira mar. Sem especular sobre suas identidades, todas repetem, contemporaneamente, tecidos urbanos nada inventivos e danosos, tanto à conservação da paisagem natural, quanto à diversidade da paisagem construída. As decisões municipais individualizadas dificultam a concepção de uma macro-estrutura territorial e urbana e, principalmente, uma estratégia de sustentabilidade a ser implementada. No sentido de solucionar o embate, frente a frente, da paisagem natural versus paisagem construída, peculiar à conurbação litorânea, é necessário revisar o paradigma da forma das cidades e de sua projeção sobre o território, desmontando, também, quando do excesso de chuva, a armadilha ambiental que as morfologias urbanas e as tipologias arquitetônicas tradicionais não conseguem superar.

É na compreensão da totalidade do ambiente, que repousam as lições orientadoras do desenho do território, da cidade e da arquitetura que convém a um planeta super habitado, onde a evidente questão da mobilidade deve ser resolvida pela articulação de múltiplos modais. As novas diretrizes físico-espaciais, pretendidas pelo  projeto, visam à abordagem da complexa questão da qualificação da paisagem construída pelo homem catarinense, em seu afã, nem sempre bem sucedido de habitar e investir, acrescentando qualidade a esse território, de per si, tão atrativo.

O **Projeto Vita et Otium** especula sobre as tendências de futuro do litoral catarinense, propondo leituras de seu papel contemporâneo em diversas escalas:

## Escala Atlântica *(1)*

Em primeira escala, a construir latente centralidade nova, como parte integrante da mancha urbana mais densa, junto ao Atlântico Sul, a unir, desde o centro do país, imensa teia de cidades, até o extremo sul, junto ao Prata.

## Escala Continental *(2)*

Articulado à imensa rótula viária, em torno ao Prata,  enfrentando os desafios da globalização, provocados pelo Mercosul, a usufruir seu destino preferencial ao ócio de verão e a sonhar corredores ligando o Atlântico ao Pacífico.

## Escala regional *(3)*

Integrado aos territórios do Paraná e Rio Grande do Sul, transformando Porto Alegre e Curitiba em seus principais portões turísticos.

## Escala estadual *(4)*

Referente à sua conurbação litorânea, a demandar providências sobre o planejamento do desenvolvimento, da organização do território litorâneo e do desenho qualificado de seus lugares.

## Escala intermunicipal e local *(5)*

Representada pelos diferenciados segmentos litorâneos, muitos deles abrangendo de modo conurbado vários municípios ao longo da BR-101 e da beira-mar e entrelaçados ao interior imediato por sucessivos anéis viários.

O **Projeto Vita et Otium** olha o território não em mapas, mas na terceira dimensão, facilitando a compreensão da nova cena proposta. Mil palavras não valem uma imagem e a cognição, em primeira instância, é  visual. A cognição construída a partir de imagens possibilita a compreensão dos cenários de futuro propostos que, em escala territorial, utiliza ferramentas gráficas contemporâneas, somadas a premissas conceituais que permitem o aprofundamento das relações entre paisagem natural e construída, facilitando o entendimento da proposição físico-espacial nesta grande escala.

## Conceitos

Os conceitos norteadores das proposições são a **conectividade**, possibilitando a interação dos principais elementos da paisagem natural, com a macroestrutura organizadora  da paisagem construída; a **ecogênese**, atenuando a violência, a agressão ao meio ambiente, aliando a vontade do homem ao dinamismo da natureza e o de **Unidades de Conservação** como elemento de análise territorial que utiliza métodos derivados da ecologia da paisagem, todos regidos pelos procedimentos contemporâneos que objetivam a **sustentabilidade**. A tradicional cidade praticada no passado como isolada fortaleza defensiva da natureza, abre-se, contemporaneamente, à paisagem natural instaurando o conceito de conectividade lato sensu. De um lado paisagem natural representada pela cena dos biomas Mata Atlântica e Marinho e seus ecossistemas, de outro, paisagem construída representada basicamente pelos assentamentos humanos rurais e urbanos interligados por diferenciadas redes modais.

Imagem biomas

O **Projeto Vita et Otium** objetiva a celebração desenhada da **vida** marinheira catarinense articulada às serras e de sua decantada vocação ao ócio, através de exercícios físico-espaciais propositivos, derivados desse novo olhar, aprofundando as escalas **global** e **local.**

## Metodologia

A **escala global** refere-se à apreensão do território do litoral, por inteiro, articulado às serras catarinenses. Nesta escala foram elaborados croquis e imagens representativas da macro-paisagem baseada nos principais elementos configuradores da paisagem natural (baías de ingressão marinha, promontórios, enseadas, lagoas, ilhas, planícies, arcos praiais, serras) e sua articulação com a paisagem construída.

Por consolidar o todo propositivo é a principal escala orientadora do projeto, tendo na particularidade incomum das paisagens natural e construída a essência das vocações definidoras dos assentantamentos humanos (habitação, turismo, cultura, lazer, co-

nhecimento, serviço, tecnologia, indústria, etc.) e das estratégias de articulação representadas pelas diferentes redes modais (escalas planetária, continental, regional, estadual e local, definindo portos, aeroportos, ferrovias, rodovias, marinas, ciclovias, etc.)

Leitura propositiva da escala global:

- Construção de banco de imagens digitais tridimensionais, com superposição de layers, da paisagem natural e construída de toda a área de abrangencia do projeto;
- Reconhecimento do território através de viagens (helicóptero/vans) e do estudo das imagens digitais;
- Oficina Propositiva da Coordenação Geral, Consultores Especialistas, Conselho Científico/ Metodológico, Equipe Central, e consultores de todos os Segmentos, para a construção do ideário do Projeto;
- Especulação propositiva dos consultores responsáveis pelos segmentos;
- Proposições para a escala global elaboradas pela Coordenação Central, consultores especialistas e consultores responsáveis pelos segmentos, com leitura da paisagem natural/construída e com identificação de projetos relevantes;
- Elaboração dos textos de apresentação da proposta global;
- Desenvolvimento gráfico da proposta.

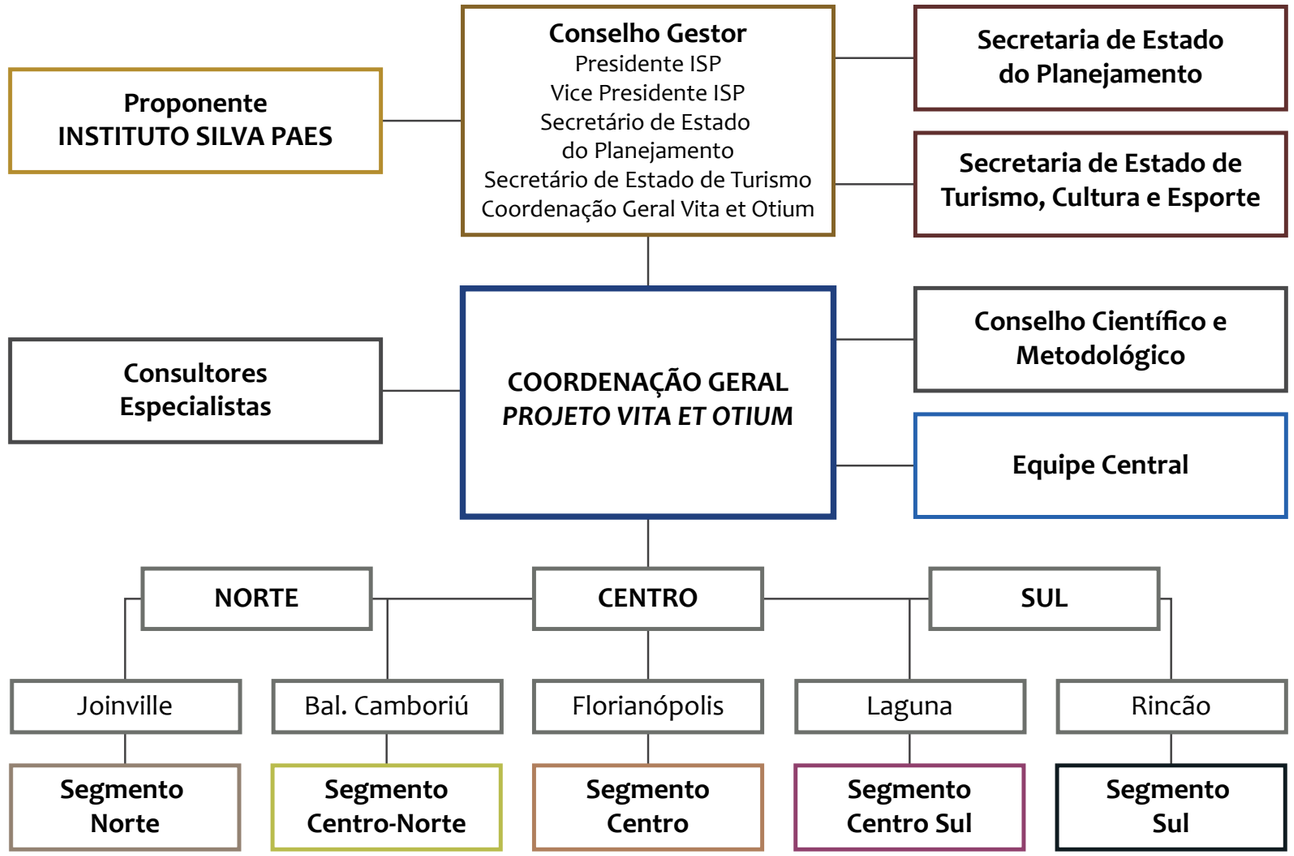
A **escala local** propõe recortes territoriais baseados na homogeneidade e interação dos processos históricos da formação estadual, das unidades de paisagem natural, das identidades sócio-culturais, das conexões e relações do sistema de cidades e redes urbanas. A escala local determina requisitos para o desenvolvimento do arcabouço articulador da escala global.

Leitura propositiva da escala local:

- Reunião da Coordenação Geral e Equipe Central com os consultores responsáveis pelos segmentos do Litoral Norte em Balneário Camboriú, do Litoral Sul em Laguna e do Litoral Centro em Florianópolis, enfatizando a escala territorial do litoral às serras na abordagem de cada segmento;
- Especulação propositiva dos segmentos, pelos consultores responsáveis, como base do aprofundamento a ser desenvolvido;
- Construção de roteiro de viagens de reconhecimento, pela Coordenação Geral e Equipe Central, através da análise das imagens digitais, identificando os elementos macro-estruturais do território de cada segmento.
- Viagens de reconhecimento da Coordenação Geral, Equipe Central, membros do Conselho Científico/ Metodológico, representante do Instituto Silva Paes, em vans com dez lugares, percorrendo durante dois dias (por volta de 500 km diários), imersos permanentemente na discussão dos conteúdos (brainstorm), com registro fotografico e finalizando um terceiro dia de trabalho de escritório com a elaboração de croquis propositivo de cada segmento.
- Elaboração dos textos explicativos das propostas locais;
- Desenvolvimento gráfico das propostas.
- Construção do banco de imagens digitais tridimensionais, com superposição de layers, da paisagem natural e construída de toda a área de abrangencia do projeto;
- Reconhecimento do território através de viagens (helicóptero/vans) e do estudo das imagens digitais;
- Oficina Propositiva da Coordenação Geral, Consultores Especialistas, Conselho Científico/ Metodológico, Equipe Central, e consultores de todos os Segmentos, para a construção do ideário do Projeto;
- Especulação propositiva dos consultores responsáveis pelos segmentos;
- Proposições para a escala global elaboradas pela Coordenação Central, consultores especialistas e consultores responsáveis pelos segmentos, com leitura da paisagem natural/construída e com identificação de projetos relevantes;
- Elaboração dos textos de apresentação da proposta global;
- Desenvolvimento gráfico da proposta.

Como conclusão, aos proponentes do **Projeto Vita et Otium**, resta a satisfação de poder congregar propositivamente distintas gerações de arquitetos, pesquisadores, professores, estudantes e demais envolvidos com a configuração costeira. Alguns nativos, outros há muito e há pouco chegados, todos preocupados, fundamentalmente, com a qualidade da cena em construção sobre as areias litorâneas e serras catarinenses.

Quarenta arquitetos participam do **Projeto Vita et Otium** a pretexto de discutir a celebração da vida marinheira e serrana, e sua decantada vocação ao ócio, tantos saberes reunidos devem garantir a excelência da reflexão crítica e das proposições que convém à cena construída no litoral catarinense, desde a fase guarani até hoje, constituindo valiosa contribuição desenhada pelos arquitetos (leitura técnica) ao processo participativo vigente.

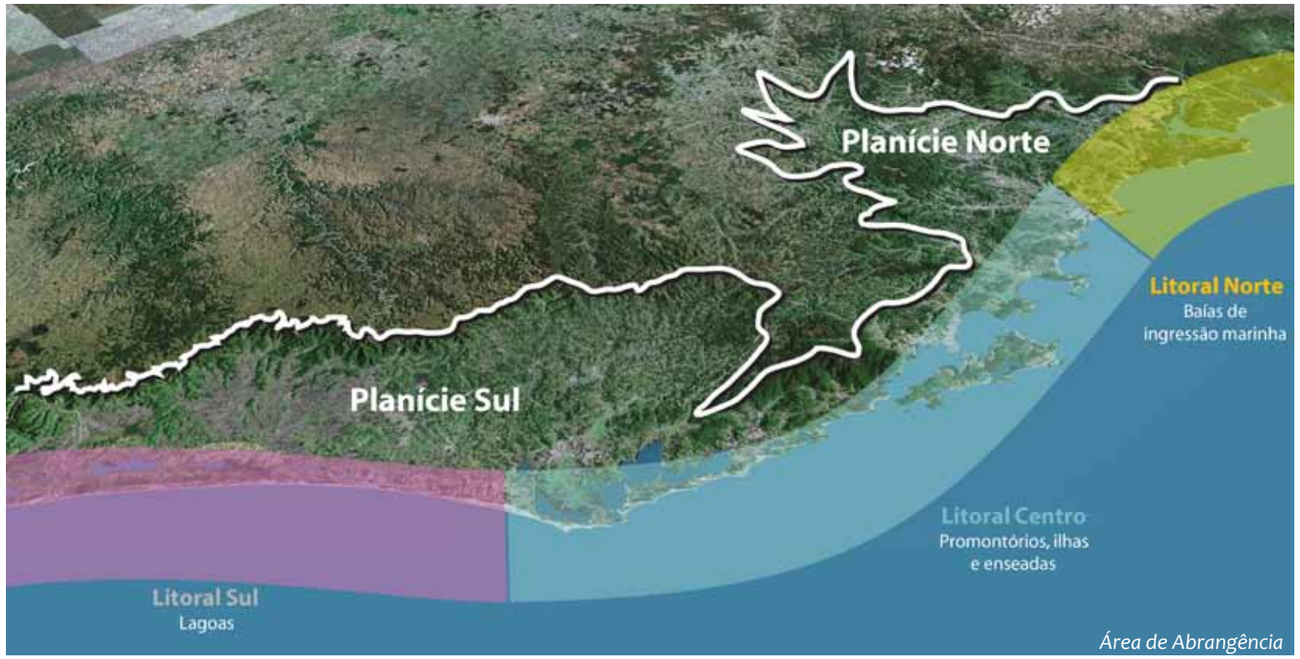


ESCALA GLOBAL

O Projeto Vita et Otium inicia pela **descrição impressionista e concisa** de todo litoral articulado às serras, buscando identificar sua essência físico-espacial, com a leitura dos elementos configuradores da paisagem natural e da paisagem construída.

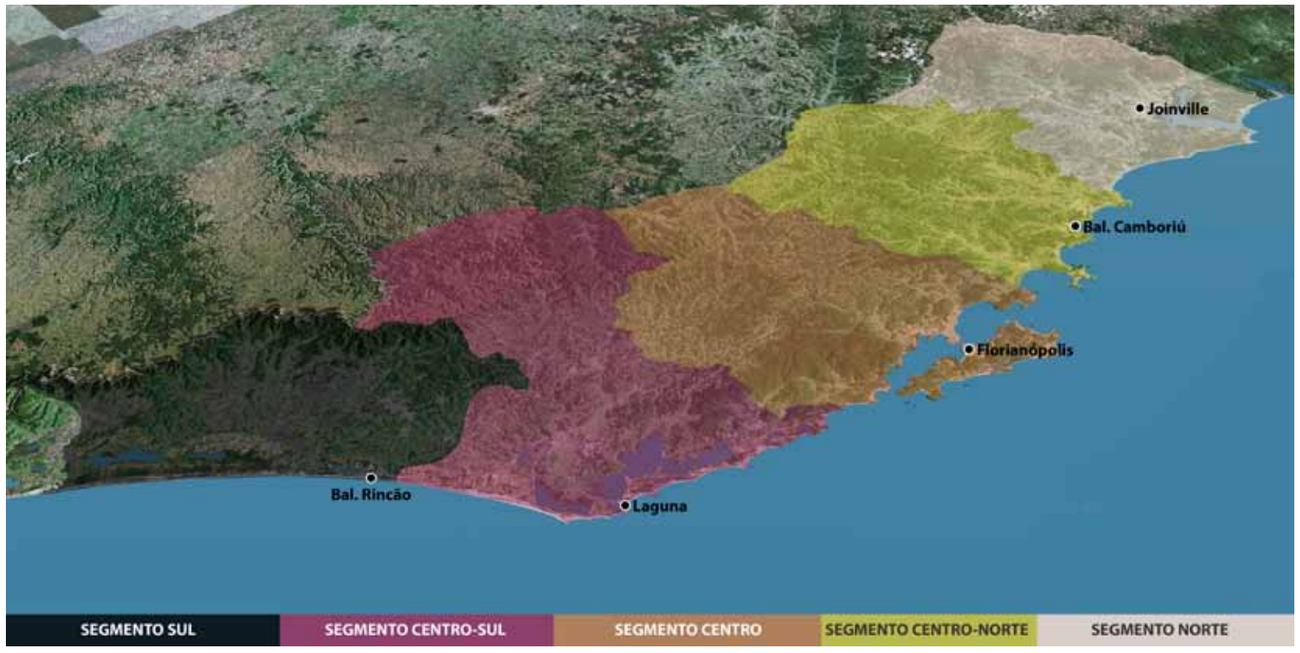
## Descrição

A **área de abrangência do projeto** estende-se desde o recortado da beira-mar, representado por baías de ingressão marinha no litoral norte; promontórios, ilhas e enseadas no litoral centro e pelo rosário de lagoas do litoral sul. Compreendem as duas grandes planícies, uma cálida ao norte e outra árida ao sul, divididas pela Serra do Tabuleiro-Cambirela, alcançando o pano de fundo representado pelos aparados das Serras Geral e do Mar.



*Área de Abrangência*

Os 531 km litorâneos, correspondentes a área do projeto, permitindo a abordagem da **escala local**, foram divididos em 05 segmentos (**Norte, Centro Norte, Centro, Centro Sul e Sul**) centrados nas principais cidades costeiras.



*Joinville*

*Balneário Camboriú*

*Florianópolis*

*Laguna*

*Balneário Rincão*

## Proposta global

O cerne da proposta objetiva a qualificação e enriquecimento da rede de modais, que garante a articulação dos assentamentos humanos rurais e urbanos e dos demais elementos configuradores do território, bem como a inserção de **subprojetos territoriais, urbanos e arquitetônicos decorrentes**, esclarecendo seus potenciais.

A proposta global para o territorio litorâneo articulado às serras atende aos conceitos de sustentabilidade e hospitalidade, inerente aos lugares vocacionados ao turismo, valorizando e preservando as identidades essenciais locais, consiste em:

**Rede de Parques das Serras**, enunciada pelas reservas de proteção já existentes e determinada pela vegetação preservada nas altitudes e escarpas, berço das nascentes dos principais rios que correm para o Prata e Atlântico, definindo um santuário natural contínuo, desde a divisa com o Rio Grande do Sul até a divisa com o Paraná.

**Rede de Parques Litorâneos** como a Área da Baleia Franca, Parque dos Sambaquis em torno às grandes lagoas do sul, topos dos promontórios e Parque Estadual do Acaraí na Ilha de São Francisco do Sul.

**Rede de belvederes** entendidos como estações ambientais, junto ao mar e serras. A evolução de tecnologia afastou os modais náuticos da costa, impedindo a visão da fachada marinheira, o rodoviarismo dominante construiu redes viárias pelas planícies. Daí para frente somente os pássaros e os muito ricos tem acesso à fruição do segundo trecho litorâneo mais recortado do Brasil, de acordo com Ab'Saber. Das serras a visão soberba dos itaimbés, fortalezas, canions e planícies, limitadas, ao longe, pelo mar, impondo a construção da rede de belvederes.

**Via litorânea Integradora/BR-101**, próxima e longitudinal ao mar, funciona como a principal rodovia vertebradora histórica de todos os segmentos litorâneos. O projeto polemiza seu papel contemporâneo, diferenciado para cada segmento

**Ferrovia Interestadual**, articulada à **BR-101**, ligando Porto Alegre à Curitiba transformando o litoral catarinense em percurso leve entre estas duas metrópoles pesadas. Além de carga entre portos, facilitará a conveniência do ingresso aos lugares turísticos, sem carros, definindo serviços e modais a serem criados para o atendimento da nova demanda.

**Estações Intermodais**, junto à BR-101, articuladoras das principais centralidades urbanas de todos os segmentos, interligando os sistemas: rodoviário, ferroviário, aeroviário, cicloviário e náutico (marítimo, fluvial e lacustre).

**Ciclovias** sempre articuladas ao percurso de todos os modais.

**Portais Turísticos** destinados a divulgar através de marcos visuais diferenciados, as riquezas turístico-culturais de cada segmento, nas ligações das principais vias longitudinais (paralelas ao litoral), com os anéis viários transversais, ou junto aos principais equipamentos turísticos (belvederes, parques, etc.).

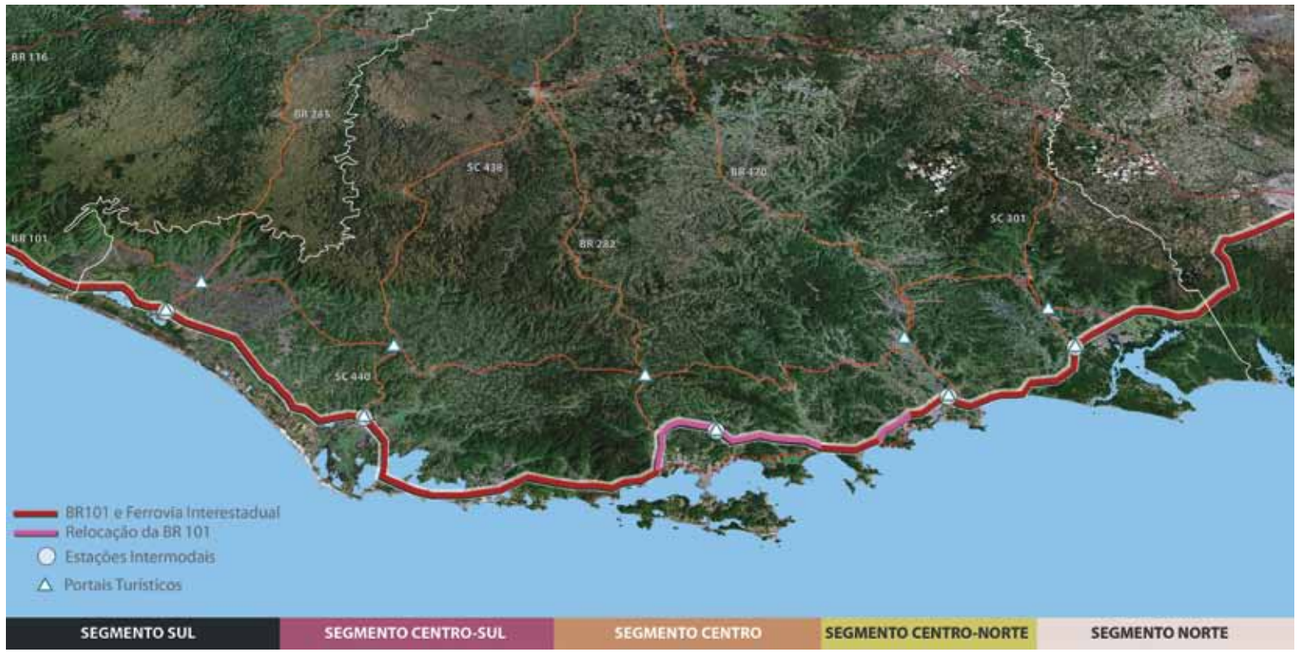
*Nova Veneza*

*Urussanga*

*Rancho Queimado*

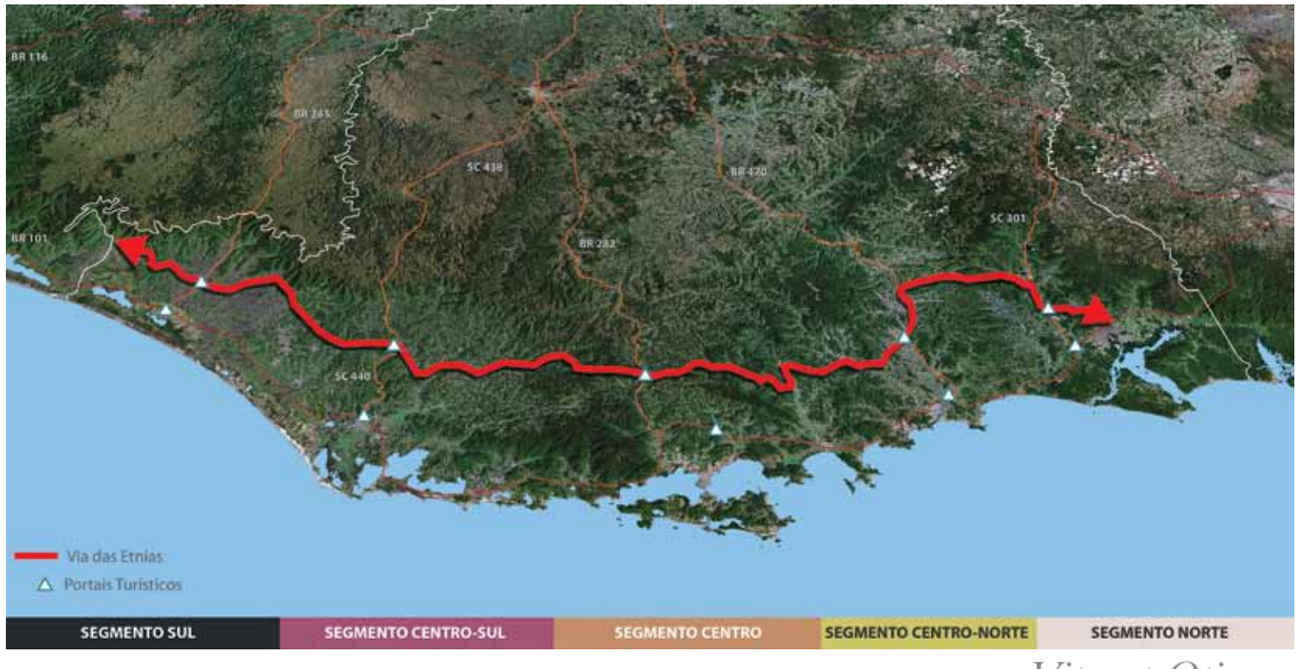
*Pomerode*

*Joinville*




**Via das Etnias**, interiorizada cerca de 50 km e paralela à BR-101, conectando 24 cidades no total, toda asfaltada, integrando paisagens, lugares e culturas, ao turismo de aventura crescente, ou a outros modais, como o ciclismo, associado ao acesso a cachoeiras, serras, pousadas, etc.

*Cidades conectadas pela Via das Etnias, desde o sul até o norte: Praia Grande, Jacinto Machado, Turvo, Meleiro, Forquilhinhas, Nova Veneza, Siderópolis, Urussanga, Orleans, São Ludgero, Braço do Norte, Rio Fortuna, Santa Rosa de Lima, Anitápolis, Rancho Queimado, Angelina, Major Gercino, São João Batista, Brusque, Gaspar, Blumenau, Pomerode, Jaraguá do Sul e Joinville.*



**Anéis Viários transversais de integração mar e serra** a serem Implementados, como o que sobe a Serra do Rio do Rastro, indo a São Joaquim/Urubici, descendo a indescritível Serra do Corvo Branco, e contornando as lagoas, com o seu Parque dos Sambaquis (48 ao todo), centrado no maior, "Sambaqui do Casquero", próximo a Jaguaruna.

**Vias de articulação litoral e interior profundo**,tratadas de modo qualificado (asfaltamento dos trechos faltantes), como a BR-285, que vindo das Missões, desce a Timbé do Sul, descobrindo a vista inusitada do anfiteatro cênico natural, representado pelos Aparados da Serra Geral.

**Vias de articulação do topo dos aparados** gaúchos e catarinenses, reforçadas pelo necessário asfaltamento, articulando desde Gramado a Urubici. Uma rede asfaltada de acessos ao Parque São Joaquim e Urubici, pode despertar a vocação turística de grande porte da região, considerando seus ímpares e exóticos atrativos cênicos como: a Pedra Furada, o Morro da Igreja, onde nasce o Rio Pelotas, a 1800 m de altitude e Campo dos Padres, berço do Rio Canoas, ambos afluentes primários do Rio Uruguai.

**Via Interpraias/SC-100**, próxima ao mar, articulando municípios e balneários de Laguna a Passo de Torres.

**Novas Centralidades** e **Caminhos Náuticos** revalorizando a água como articuladora, adoçadora e qualificadora da conversa entre a paisagem natural e a paisagem construída contemporânea. A doce Baía da Babitonga dispensa o custo das raspagem das cracas dos barcos, afirmando a vocação do lugar como porto preferencial. Nas lagoas do sul, os pescadores contornam o problema mantendo as embarcações elevadas d´água pelo lúdico e plástico sarilho mecânico.

*Mapa síntese das propostas globais*

ESCALA LOCAL

# SEGMENTO SUL

Urussanga

Nova Veneza

Criciúma

*Serra da Rocinha*

Timbé do Sul

*Balneário Rincão*

*Lagoa dos Esteves*

Turvo

Araranguá

*Morro dos Conventos*

*Lagoa Caveirá*

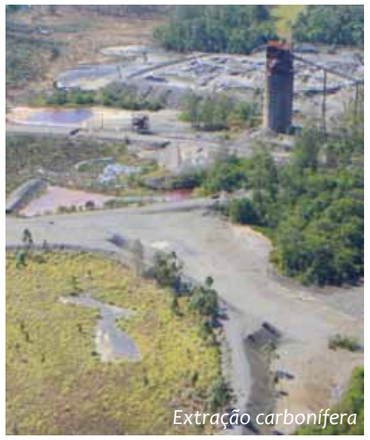
# Descrição

Aparados da Serra

Aparados da Serra

Cultivo de Arroz

Serra da Rocinha


Extração carbonífera

Lagoa dos Esteves

Sintetiza a paisagem natural deste segmento a imensa bacia resultante da dobradura triunfal dos **Aparados da Serra**, como monumental anfiteatro, a 60km do mar, alimentando, por queda natural, a imensa e fértil planície que pela abundancia da água, também dominante, possibilita o cultivo, de alta qualidade do grão de arroz, em que pese o paradoxo ambiental representado pelo uso de agrotóxicos. As lições orientais associando cultivo de arroz com criação de patos, que controlam insetos e plantas invasoras, ainda não chegaram à planície do Segmento Sul.

Com 4.900 km2 (11,5 vezes a área da 424,4 km2 da Ilha de Santa Catarina), abrangendo 24 municípios, centrado em C**riciúma, Araranguá e Sombrio** como cidades litorâneas mais importantes, articulando a beira-mar dos balneários de **Rincão, de Içara; Morro dos Conventos, de Araranguá; Balneário Arroio do Silva; Balneário Gaivota; Bella Torres e Passo de Torres aos Aparados da Serra Geral**.

Os mil e duzentos metros de altura média dos **Aparados da Serra**, inaugurados pelo **Itaimbezinho** (altitude 1050m) junto à **Praia Grande**, como preservado pano de fundo verde litorâneo, determina a importancia do caminho de drenagem das águas representado pelas calhas de seus rios atravessando várzeas baixas, dominadas pela presença da água resultante dos cultivos. O **Araranguá**, principal rio do Segmento Sul, é totalmente poluído pelas contribuições de seus afluentes, de um lado representados pelos rios **Mãe Luzia** e **dos Porcos**, que atravessam a região carbonífera de **Criciúma** e entorno (**Forquilhinha, Nova Veneza, Siderópolis**) drenando uma face do anfiteatro dos **Aparados da Serra**, de outro lado representado pelos rios da **Pedra, Amola-Faca, Itoupava, Manuel Alves**, totalmente poluídos por agrotóxicos, drenando a outra face do anfiteatro dos Aparados. Ao norte, limitando o Segmento Sul, a importância do rio **Urussanga**, também poluído pelo cultivo. Ao sul os rios **Canoas** e **do Sertão**, tributários do rio **Mampituba**, divisa de Santa Catarina com o Rio Grande do Sul, também poluídos pelo arroz.

Marca o desenho da paisagem, do arrozal contínuo, pequenas ilhas elevadas que sediam as residências das propriedades rurais.

A estrutura rur-urbana sui-generes de **Turvo**, com forte presença dos cultivos e o aparato tecnológico dos seus implementos agrícolas, comprova a força dessa economia. Os municípios de **São João, Jacinto Machado, Meleiro,Ermo, Timbé do Sul e Morro Grande** completam com Turvo, a paisagem desenhada pelo arroz.

Depois de **Timbé do Sul** subindo a **Serra da Rocinha** (altitude 1200m), pela BR-285, que leva às Missões e que deve articular por asfalto o topo dos Aparados de **Gramado** a **Urubici**, a visão imperdível das duas faces do anfiteatro verde dos Aparados da Serra, da grande planície e do Oceano Atlântico.

É a força da paisagem natural da grande bacia dos **Aparados da Serra** sustentando a paisagem construída pelo homem e determinando uma economia voltada, dominantemente, ao cultivo de suas generosas planícies.

A água é o elemento predominante na vista aérea do território da planície, correspondente ao Segmento Sul, pois o que não são montanhas e lagoas, nas depressões represadas pelas elevações das dunas frontais ao mar e margeadas pela faixa contínua das áridas restingas dominantes, são áreas alagadas de cultivo.

Destaca-se o paradoxo da abundância de água e de sua excassez para o consumo humano, considerando a poluição generalizada de todos os rios pela lavagem do carvão, pelos cultivos de arroz, pela amônia do beneficiamento da mandioca e pelos esgotos sem tratamento. As lagoas utilizadas como reservatórios de água potável, impedem sua utilização intensa visto a salinização decorrente do rebaixamento do nível das águas. Além da despoluição e da execução de saneamento básico, faz-se urgente a revisão de critérios ambientais que permitam a postura urbana obrigatória de captação das águas da chuva e do tratamento e reutilização das águas servidas.

Mais do que a beira do mar caracterizada por praias retas e monótonas, desde o Farol de Santa Marta em direção sudoeste, destaca-se no Segmento Sul a sucessão de lagoas, com dimensões sempre crescentes, protegidas dos ventos pelas altas dunas frontais ao mar, com rica ambiência paisagística, representada pelo verde luxuriante que as bordeja, como mais convidativa ao viver humano.

Este conjunto de lagoas integrava-se ao **Canal Principe Dom Affonso** de navegação, proposto pelo império em 1879, que ligaria Laguna a Porto Alegre, no entanto sua construção interrompeu-se em Jaguaruna, em 1918. Esta foi a primeira proposta significativa da implantação de um novo modal, integrador da Região Sul, alternativo ao perigoso caminho marítimo mais tarde iluminado, no início da república, pelo **Farol de Santa Marta**. O carvão inventou portos e a **Estrada de Ferro Tereza Cristina**. A integração nacional rodoviarista inventou a **BR-116** nos idos de 1950. O turismo e a economia contemporânea inventaram a **BR-101** e a Interpraias, mantendo a balsa na foz do **Araranguá**.

O Segmento Sul apresenta dois conjuntos expressivos de lagoas:

O primeiro conjunto faz fundos com o **Balneário Rincão** de **Içara** e abrange as lagoas, próximas ao mar, **Urussanga Velha, do Freitas, do Jacaré, do Rincão, dos Esteves, do Faxinal e Mãe Luzia**, entre a foz do rio **Urussanga** e a do rio **Araranguá**, apresentando uma ambiência convidativa aos percursos turísticos, com forte presença do verde a permear as áreas urbanizadas, entre o mar e as lagoas, contrastando a doçura do seu entorno com a mesmice das repetitivas retículas urbanas e tipologias arquitetônicas de baixa densidade do balneário. A área em torno dessas lagoas e dos seus canais são reservas estratégicas aos processos de conectividade visando a qualificação futura da paisagem construída.

Balneário Rincão

Balneário Rincão

Balneário Arroio do Silva

Criciúma

Os balneários mais ocupados, do primeiro conjunto de lagoas, com solução em retícula, de baixíssima densidade, dominantemente horizontal, são constituídos por casas soltas em lotes, que junto às suas centralidades, são substituidas por edificios de quatro andares, com econômicas técnicas de construção que não resistem à forte maresia desses lugares marinheiros do sul, tendo sua ambiência urbana ainda mais empobrecida. Sem conseguir superar a aridez batida de vento da restinga contínua à beira-mar onde se assentam, resultam em desbotadas e espectrais fachadas marítimas vazias de uso quase o ano inteiro, visto a inclemência da sazonalidade, como atesta o estado de conservação das plataformas de pesca de **Balneário Rincão** e **Balneário Arroio do Silva**.

O segundo conjunto de lagoas estende-se do rio **Araranguá** ao rio **Mampituba**, abrangendo as lagoas **Dourada**, **da Serra**, as grandes e alongadas lagoas **do Caverá** (9x4 km) e **do Sombrio** (16,368x5 km) articuladas por canal natural contínuo desde o rio Araranguá até a foz do rio Mampituba.

Os balneários menos ocupados, e vazios, do segundo conjunto de lagoas, resultam em tecidos urbanos fantasmas compostos por ruas pavimentadas margeadas por casuarinas a proteger do vento, plantadas em ordem unida, substituíndo as espécies nativas não consideradas. Com certeza o laisser-faire vai consolidar a continuidade dessas soluções urbanas. Impõe-se evitar que aconteça. Parques eólicos à beira d'água, separando os balneários e garantindo energia baseada no vento abundante, podem ser a solução.

No segundo conjunto, as lagoas estão mais distantes e separadas do mar por uma extensa restinga, árida pela presença do vento incessante, e sem solução de acessibilidade. Aqui não se repete a ambiência convidativa do primeiro conjunto de lagoas, prejudicada pela monotonia da restinga contínua e pela barreira de dunas. A margem das lagoas próximas à BR-101 conforma ambiencia mais convidativa do que aquela mais voltadas ao mar. Por esses lugares, entre as lagoas e o mar, está traçado o percurso da Estrada Interpraias. Os estudos ambientais da Estrada Interpraias, em 1991, através de uso de poços, admitiam população máxima de 525.000 habitantes sem usar a água doce das lagoas a criar condições de ocorrência de cunha salina, constataram, no entanto, loteamentos aprovados perfazendo, aproximadamente, 190.000 lotes de Laguna abaixo, permitindo uma população de 950.000 habitantes.

A introdução de novas propostas urbanas para essas áreas litorâneas impõem a identificação de soluções faltantes para água, saneamento e energia. A persistir a insustentável poluição das águas de superfície restará, também, junto aos parques eólicos, a utilização da força do vento a mover moinhos de extração d'água de poços de profundidade.

Além dos abundantes nomes indígenas como Araranguá, Caverá e Criciúma, a sombra das Figueiras, espécie vegetal dominante em torno às lagoas a proteger o descanso do ir e vir das tropas, no passado distante, deu origem ao nome da cidade de Sombrio. O desnível dos Aparados determinando a velocidade das águas que revolve a lama das planícies criaram o **Turvo**, que dá nome à principal cidade agrícola. O vazio habitacional da região, no passado recente, inventou designar outra pequena cidade de **Ermo**.

É a força da paisagem natural a determinar a toponimia dos lugares.

Quanto às manchas urbanas mais densas do segmento destacam-se o tecido urbano de **Criciúma**, verticalizado pelos interesses da especulação imobiliária, e suas cidades satélites representadas por **Forquilhinha, Nova Veneza, Siderópolis,Treviso, Lauro Müller, Urussanga, Cocal do Sul, Morro da Fumaça e Içara** assentadas em elevações sucessivas em direção à serra do rio **do Rastro**, todas nascendo da exploração do carvão e descobrindo sua atual vocação industrial.

Se de um lado a paisagem natural é violentamente destruída pela extração e lavagem do carvão, por outro a paisagem construida das comunidades é enriquecida pela contribuição da cultura italiana imigrante. Em **Urussanga** além da excelente qualidade espacial da praça principal somada ao seu entorno, temos um pouco distante da cidade em **Rio Maior**, assim como em **Veneza (Itália)**, o relicário da Igreja de **São Gervásio e Protásio**, de 1912, em alvenaria de pedra grês irregular e com tipologia arquitetônica do campanário em separado do corpo da igreja, como na ***Piazza San Marco***.

O leão de ***San Marco***, depois de séculos de ostracismo após a entrega da República a Napoleão, ressurge fronteando a **Igreja de San Marco**, em **Nova Veneza**, aonde também pontifica, como um dos lugares mais visitados, a **Casa de Pedra da Família Bratti,** construída em 1891 e tombada pelo Iphan.

É a força da cultura vêneta a desenhar cidades no interior de Santa Catarina.

Em direção ao mar, como continuidade do tecido urbano de Criciúma, **Içara** e o **Balneário de Rincão**. Destacam-se também, as retículas urbanas, da florescente **Araranguá**, com o seu Balneário **Morro dos Conventos**; do Balneário **Arroio do Silva**; de **Sombrio**; **Balneário Gaivota**; **Bella Torres** e **Passo de Torres** junto ao **Mampituba**.

Separa a continuidade da paisagem a beira-mar do Segmento Sul o **Morro Mãe Luzia**, que fica junto à BR101, do lado do mar, na divisa entre **Maracajá, Criciúma e Araranguá**. Os 292m de altura e acesso já existente à rampa de vôo livre, possibilita sua utilização como estratégico belvedere.

Destaca-se na paisagem marinheira o monumento representado pelas falesias de arenito do **Morro dos Conventos**, que já sinalizou o acesso ao Eldorado jesuítico espanhol na Mesopotamia do Prata, e que hoje, com ênfase paisagística a ser reforçada pelas propostas, sinaliza a foz do rio **Araranguá** como acessibilidade turística a ser reforçada com provável porto náutico protegido do vento Sul pelas falésias.

Concluída a descrição impressionista e concisa do segmento,

*Morro dos Conventos*

buscando identificar sua essencia físico-espacial, resultante da viagem de reconhecimento (8 e 9 de fevereiro de 2001) que aprofundou as escalas territorial, urbana e arquitetônica com a leitura dos elementos configuradores da paisagem natural e da paisagem construída, representada pelos assentamentos humanos urbanos e rurais, fez-se necessário explicitar as propostas físicos-espaciais decorrentes, aprofundadas na Oficina propositiva(10 de fevereiro de 2011).

Vita et Otium © Guilherme Llantada

SAÍDA DE
CAMINHÕES
A 50 M

ANGELO

POUSADA
ATLANTICO

LINO

Vita et Otium © Guilherme Llantada

SAÍDA
Criciúma
Acesso Sul
RETORNO

Vita et Otium © Guilherme Llantada

Unisul
Vita et Otium © Guilherme Llantada

Vita et Otium © Guilherme Llantada

DIVISA ESTADUAL
SANTA CATARINA
RIO GRANDE DO SUL

Restaurante
La Pergola

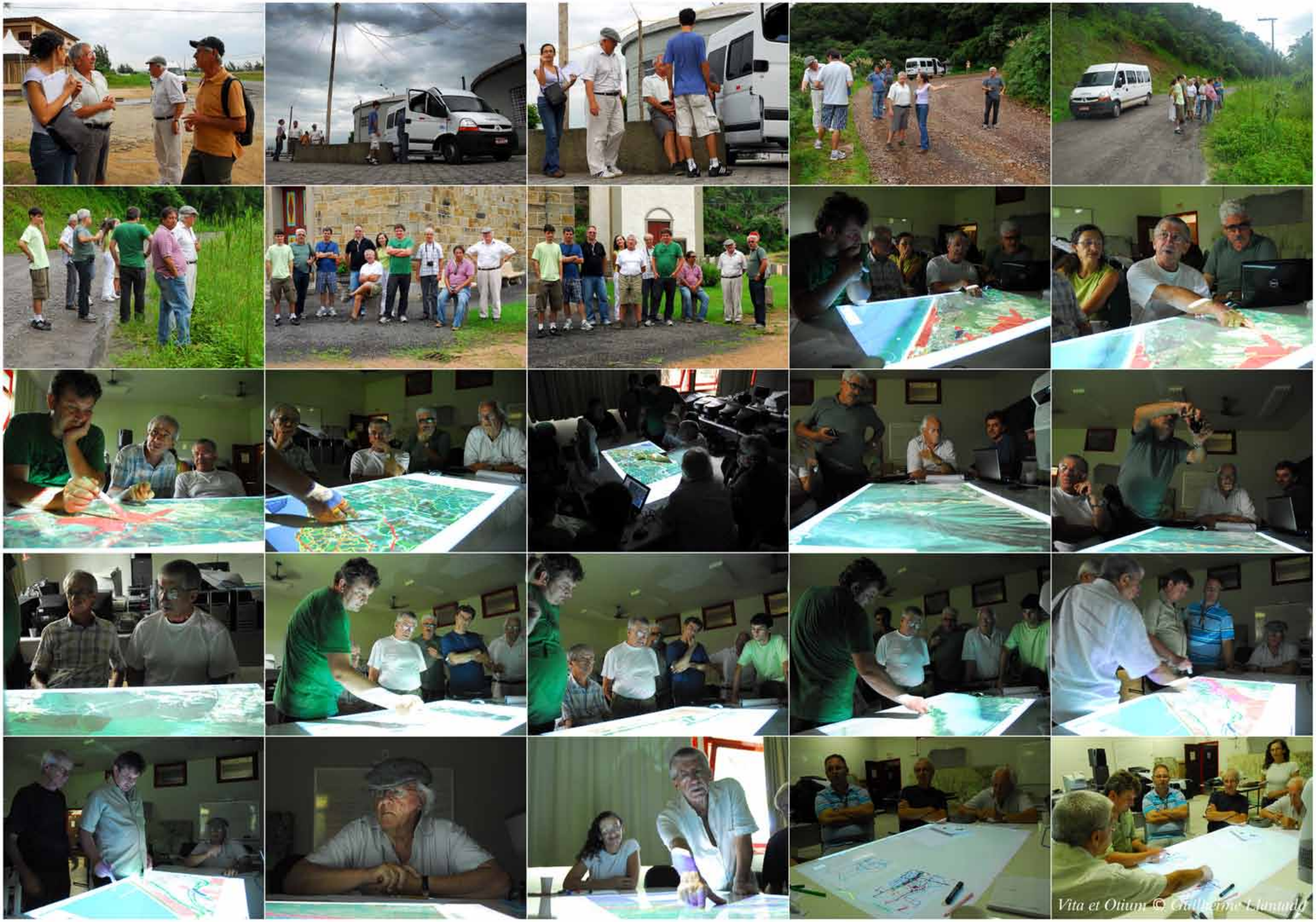
Via Crucis

Matriz
São Marcos

Vita et Otium © Guilherme Llantada

HONDA
Vita et Otium © Guilherme Llantada

Vita et Otium © Guilherme Llantada


Vita et Otium © Guilherme Llantada

# *Propostas*

## Rede de modais

O cerne da proposta é a **qualificação e enriquecimento da rede de modais**, que garante a articulação dos assentamentos humanos rurais e urbanos e dos demais elementos configuradores do segmento, bem como a inserção de **subprojetos territoriais, urbanos e arquitetônicos decorrentes**, esclarecendo seus potenciais.

### Modal Rodoviário:

- **Via litorânea Integradora**, representada pela **BR-101**, próxima e longitudinal ao mar, funciona como a principal rodovia vertebradora histórica de todos os segmentos litorâneos. O projeto polemiza seu papel contemporâneo, diferenciado para cada segmento. No Segmento Sul, caracterizado por baixa densidade de ocupação e descontinuidade da mancha urbana, sua duplicação, junto às principais cidades, obriga compensações urbanas. Em **Araranguá**, um anel de contorno elevado, possibilita a transformação, do leito antigo, em boulevard organizador do transporte coletivo e de uma nova centralidade, como efetiva compensação. A mesma idéia de um anel de contorno associado a um boulevard compensatório deve também ser proposto para **Sombrio**.

- **Via Interpraias, SC-100**, próxima ao mar, articulando municípios e balneários de Laguna a Passo de Torres. Em estudo desde o início dos anos 90, sob a ótica turistico-imobiliária, como estrada panorâmica replicante à Estrada do Mar **RS-389** (Osório, Torres), teve sua construção sempre postergada. A duplicação da **BR-101** Sul, como via preferencial de velocidade, vai influenciar na retomada de conceitos turísticos, que premiando a relação do mar com as serras, orientaram inicialmente o traçado da Via Interpraias, baseado no uso das estradas históricas articuladoras dos povoados e restingas junto às lagoas à beira-mar, gratificando as populações tradicionais, reforçando seu papel voltado ao vagar do passeio turístico, que incorporando **Ciclovias**, sem valorizar a velocidade, evita as retas, serpenteando em busca de lugares mais altos com domínios visuais, e que, frente a sugestão de pontes do projeto oficial, prefere as lúdicas e turísticas travessias em ferry-boat (Lagoa de Santo Antonio) e balsas (Foz do Rio Araranguá).

- **Via das Etnias**, interiorizada cerca de 50 km e paralela à **BR-101**, uma vez toda asfaltada e associada à qualidade da iluminação pública rural existente, facilita o ir e vir dos pedestres, cumprindo papel de **Ciclovia** associada ao acesso a cachoeiras, serras, pousadas, etc., funcionando como alternativa viária mais leve, integrando paisagens, lugares e culturas, ao turismo de aventura crescente. A **Via das Etnias**, no Segmento Sul, é representada pelas SCs que articulam as cidades de Praia Grande, Jacinto Machado, Turvo, Meleiro, Forquilhinha, Nova Veneza, Siderópolis e Urussanga.

- **Vias Principais de articulação litoral e interior profundo**, tratadas de modo qualificado com asfaltamento dos trechos faltantes, são representadas:

  *pela **BR-285**, que vindo das Missões Jesuíticas distantes, desce mil e duzentos metros pela Serra da Rocinha, a **Timbé do Sul**, descobrindo a vista inusitada do anfiteatro cênico natural, representado pelos Aparados da Serra Geral;*

  *pela **SC-447** (Criciúma, Siderópolis, Treviso, Lauro Miller) e SC-446 (Criciúma, Cocal do Sul, Urussanga, Orleans) que articulam o Segmento Sul com os mil e quatrocentos metros de altitude vencidos pela Estrada da Serra do Rio do Rastro SC-438, (Tubarão, Gravatal, Braço do Norte, São Ludgero, Orleans, Lauro Müller, Bom Jardim da Serra, São Joaquim);*

  *pela **SC-450** (São João do Sul, Praia Grande) que permite acesso direto aos mil e cincoenta metros de altitude, do topo dos Aparados que conforma o Itaimbezinho, articulando-se com a RS-427 que leva à vizinha Cambará/RS.*

- **Vias de articulação do topo dos aparados** gaúchos e catarinenses, reforçadas pelo necessário asfaltamento, articulando desde Gramado, São Francisco de Paula, Cambará do Sul (Itaimbezinho), São José dos Ausentes, São Joaquim e Urubici. Assim sendo, o Segmento Sul pode se transformar em Portal da importante relação da serra gaúcha com a serra catarinense.

- **Anéis Viários** transversais, sucessivos, de integração mar e serra a serem implementados articulando a rede de modais reconstituída:

  Como grande e importante rótula litorânea, o anel representado pelas ligações da **BR-101** com a **Via Interpraias SC-100**;

  Subindo a **SC-450** - São João/PraiaGrande/Cambará do Sul (Itaimbezinho) articulando Santa Catarina com o Rio Grande do Sul e descendo novamente ao litoral , desde Tainhas, pela **Estrada do Sol - RS-453**;

  Desde a **BR-101**, entre Araranguá e Sombrio, pela **BR-285**, o acesso a Ermo, Turvo, Timbé do Sul, e a Via de Articulação do topo dos Aparados ligando São José dos Ausentes a Bom Jardim da Serra, e descendo ao litoral pela Serra do Rio do Rastro.

### Modal Ferroviário:

- **Ferrovia Interestadual Litorânea** ligando Porto Alegre a Curitiba, articulada à BR-101, com o mesmo percurso da Estrada de Ferro D. Pedro I, prometida mas não construída pelo império, que transformará o litoral catarinense em trajeto turístico leve entre estas duas metrópoles pesadas. Além de carga entre portos, facilitaria o ingresso de turistas ao litoral, sem carros, definindo novos serviços e modais, a serem criados para o atendimento da nova demanda. A reativação da interconexão ferroviária acordada, há pouco,

*Propostas locais*

entre Brasil-Uruguai reforça a importância da Ferrovia Interestadual passando pelo litoral catarinense.

- **Ferrovia Turística** articuladora da mancha urbana de Criciúma e seus satélites ao porto de Imbituba, representada pelo potencial histórico da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina (1884). Em processo crescente de desativação, vestígios de seus comboios estão presentes atualmente, no Segmento Sul, nas cidades de Criciúma, Urussanga, Içara, Morro da Fumaça, Treviso, Cocal do Sul e Forquilhinha, recomendando um projeto de reversão, com valorização e implementação de seus ramais.

**Modal Hidroviário:**

- **Canal Principe Dom Affonso de navegação de Laguna a Porto Alegre.**

Frente à implantação do projeto da Hidrovia Uruguai-Brasil, interligando as Lagoas Mirim e dos Patos, como parte dos acordos assinados pelos presidentes dos dois países, em Montevideo, em 30 de maio de 2011, faz-se necessário, considerando a relevância e atualidade do tema, uma leitura contemporânea do potencial representado pela reativação, com ênfase ambiental e turística, do canal Principe Dom Affonso, proposto pelo império, em 1879.

É obrigatória a abordagem global do patrimônio hidroviário do litoral sul catarinense face à sua interligação natural como um complexo composto pelos dois soberbos conjuntos de lagoas e de seus canais contínuos, articulados à árvore de penetração do território, representados pelos rios principais e seus afluentes, bem como com a foz desses mesmos rios possibilitando a localização de novos portos marítimos (ex.: foz do Rio Araranguá).

O primeiro conjunto abrange as lagoas, mais próximas ao mar, **Urussanga Velha, do Freitas, do Jacaré, do Rincão, dos Esteves, do Faxinal e Mãe Luzia**, entre a foz do rio **Urussanga** e a do rio **Araranguá**.

O segundo conjunto, mais distante do mar, estende-se do rio **Araranguá** ao rio **Mampituba**, abrangendo as lagoas **Dourada, da Serra**, as grandes e alongadas lagoas **do Caverá** (9x4 km) e **do Sombrio** (16,368x5 km).

- **Caminho Náutico das Figueiras**

Representado pelo segundo conjunto de lagoas, articuladas por canal natural contínuo, desde a foz do rio **Araranguá** até a foz do rio **Mampituba**, distantes 80km, correspondendo ao único trecho, proposto em 1879, que dispensa a construção de canal artificial. Senão a implantação de todo o Canal Principe Dom Affonso, conforme o projeto imperial, pelo menos a valorização e reativação dessa via náutica natural que permitirá o reequilibrio ambiental do nível das lagoas que estão assoreando, salinizando e prejudicando a piscicultura, impondo-se um projeto hidrológico recuperador da qualidade das mesmas, através de eclusas, e articulador do enriquecimento da conversa entre a paisagem natural e a paisagem construída representada pelo desenho qualificado das cidades.

A retomada deste **Caminho Náutico das Figueiras**, com características turísticas e como elemento de estruturação de novas centralidades urbanas, um pouco distantes da aridez da beira-mar, enriquecidas pela ambiência das lagoas, que agregam a parte mais expressiva da vegetação arbórea das restingas, constituídas pelas frondosas figueiras nativas, a serem implementadas como rico oásis, constitui interessante desafio contemporâneo de desenho na escala territorial e urbana.

Entre as margens da lagoa do Caverá e a BR-101, um imenso platô mais elevado na cota 20, sugere a implantação da Ecocidade das Lagoas, associada, através do desenho apropriado de marinas, com cais e piers públicos, a uma nova fachada náutica, vitalizando a vocação marinheira inexplorada do lugar, adoçado pelas margens da lagoa, com implementação da flora nativa.

Recomposta a paisagem, valorizando a água como lagoas e canais articuladores do ir e vir das canoas e barcos, fazendo lembrar o papel desempenhado pelo trecho Laguna/Jaguaruna, em 1920, um novo cenário a ser ocupado pela presença dos esportes baseados na força do vento abundante nestas paragens do sul, seja pelo colorido das velas dos barcos ou pelo multicolorido kitesurf, suprema sofisticação da técnica da vela, permitindo a impressão de voar sobre as águas.

O **Caminho Náutico das Figueiras** está articulado ao mar, pela foz do rio Araranguá, onde é previsto um novo porto turístico e pela foz do rio Mampituba que drena, desequilibradamente, a água de todas as lagoas.

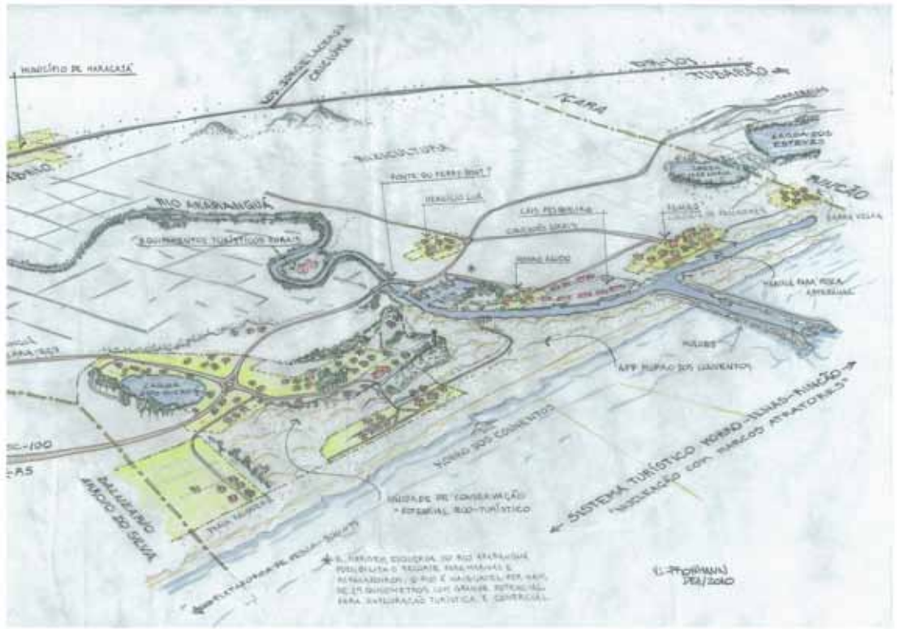
- **Rio Araranguá**

Avaliação da utilização do rio Araranguá, e afluentes, como vias fluviais de articulação litoral-interior imediato. É óbvio o aproveitamento náutico do rio ligando o porto turístico, previsto para sua foz, à ponte sobre a BR-101, como articulador modal marítimo-rodoviário.

**Modal Aeroviário**

- **Aeroportos**

Enquanto a região norte catarinense, com demanda industrial considerável, debate a construção de um complexo intermodal de porte, composto por um novo e imenso parque industrial, baseado em aeroporto de carga, com pistas previstas de 4000m, a região sul é servida pelo Aeroporto Humberto Ghizzo Bortoluzzi, inaugurado em 2010, também denominado Aeroporto Regional Sul de Santa Catarina ou **Aeroporto de Jaguaruna**, o maior do Estado de Santa Catarina, com pista de 2500x30m, no município de Jaguaruna e complementada pelo Aeroporto **Diomício**



*Propostas locais*

**Freitas**, inaugurado em 1979, com 1500x30m de pista, no município de Forquilhinha, servindo Criciúma e seus satélites. Dentro desse quadro, paradoxalmente, o Segmento Sul, é privilegiado quanto a aeroportos, podendo atender, com folga, as demandas aéreas futuras.

- **Helicópteros**

O helicóptero, permitindo o máximo domínio visual e o enquadramento de fotos sensacionais, é o meio de locomoção turística, por excelência, considerando a desmesura da paisagem do Segmento Sul. Somente ele permite o voô controlado, em queda livre , ao longo do paredão de 1200m de altura do verde contínuo, indescritível dos Aparados da Serra Geral catarinense. Assim como em New York, Rio, ou Floripa, o helicóptero será de grande valia nas leituras das belezas naturais serranas, dos percursos turísticos futuros.

- **Vôo Livre**

Assim como o helicóptero é o meio de locomoção por excelência no que se refere a ver a paisagem dos Aparados, o vôo livre é o esporte por excelência no que se refere a sentir essa mesma paisagem. Encravada ao pé da Serra da Rocinha, por onde sobe a BR-285, a pequenina Timbé do Sul, de 5193 habitantes, por sediar o Festival Sul-Brasileiro de Vôo Livre, que em maio de 2011, atraiu 50 pilotos de asa-deltas e parapentes coloridos, transformou-se em "Meca" destes esportes radicais. Estes eventos atraem crescente público jovem a alimentar sua economia, de grande futuro, considerando a riqueza impar dos atrativos locais. As altitudes do lugar, pelo descortino da vista, pela variabilidade da paisagem de inverno e verão, pelo recortado inusitado da muralha dos Aparados, sugerem eco-vilas serranas com facilidades e serviços de hotelaria às novas clientelas.

- **Hidroavião**

Considerando a água como determinante da nova organização físico-espacial do segmento, decorrente dos subprojetos territoriais, arquitetônicos e urbanos propostos, que valorizam rios, canais, lagoas e o mar, é importante enriquecer a mobilidade através da alternativa de hidroaviões.

- **Teleféricos**

Importante contribuição do modal aereoviário possibilitando ver, bem de perto, a riqueza da paisagem dos Aparados da Serra. O sucesso do único teleférico construído em Santa Catarina, em Balneário Camboriú, alimenta planos de construção de outro próximo à Serra do Rio do Rastro. A concretização das propostas feitas pelo Projeto Vita et Otium, para a BR-285, pode viabilizar, em futuro não tão distante, a implantação de um teleférico em posição central ao grande anfiteatro dos Aparados.

## Modal Cicloviário

- **Bicicletas**

Por não poluirem, pelo exercício saudável, físico e mental, que representam e por ser um meio de transporte leve, propondo um modo diverso de fruição da paisagem, as bicicletas terão lugar garantido na montagem de soluções viárias com modais diversos superpostos. A implantação e asfaltamento de novas vias e estruturas urbanas, assim como a duplicação da BR-101, devem incorporar as **Ciclovias**.

Exemplificando, para o Segmento Sul, serão complementares aos circuitos rodoviários mais interiorizados, como proposto para a Via das Etnias e devem ter papel relevante na proposta da estrutura urbana da Ecocidade prevista ao longo do Caminho Náutico das Figueiras, se espraiando pelo platô dominantemente plano, assim como devem estar presentes nas estruturas urbana das Ecovilas propostas para o topo dos Aparados, junto à BR-285.

## Estações Intermodais

Como conclusão da proposta da rede de modais, as **Estações Intermodais**, junto à BR-101, articuladoras das principais centralidades urbanas de todos os segmentos, interligando os sistemas: rodoviário, ferroviário, aeroviário, cicloviário e náutico (marítimo, fluvial e lacustre).

## Subprojetos territoriais, urbanos e arquitetônicos

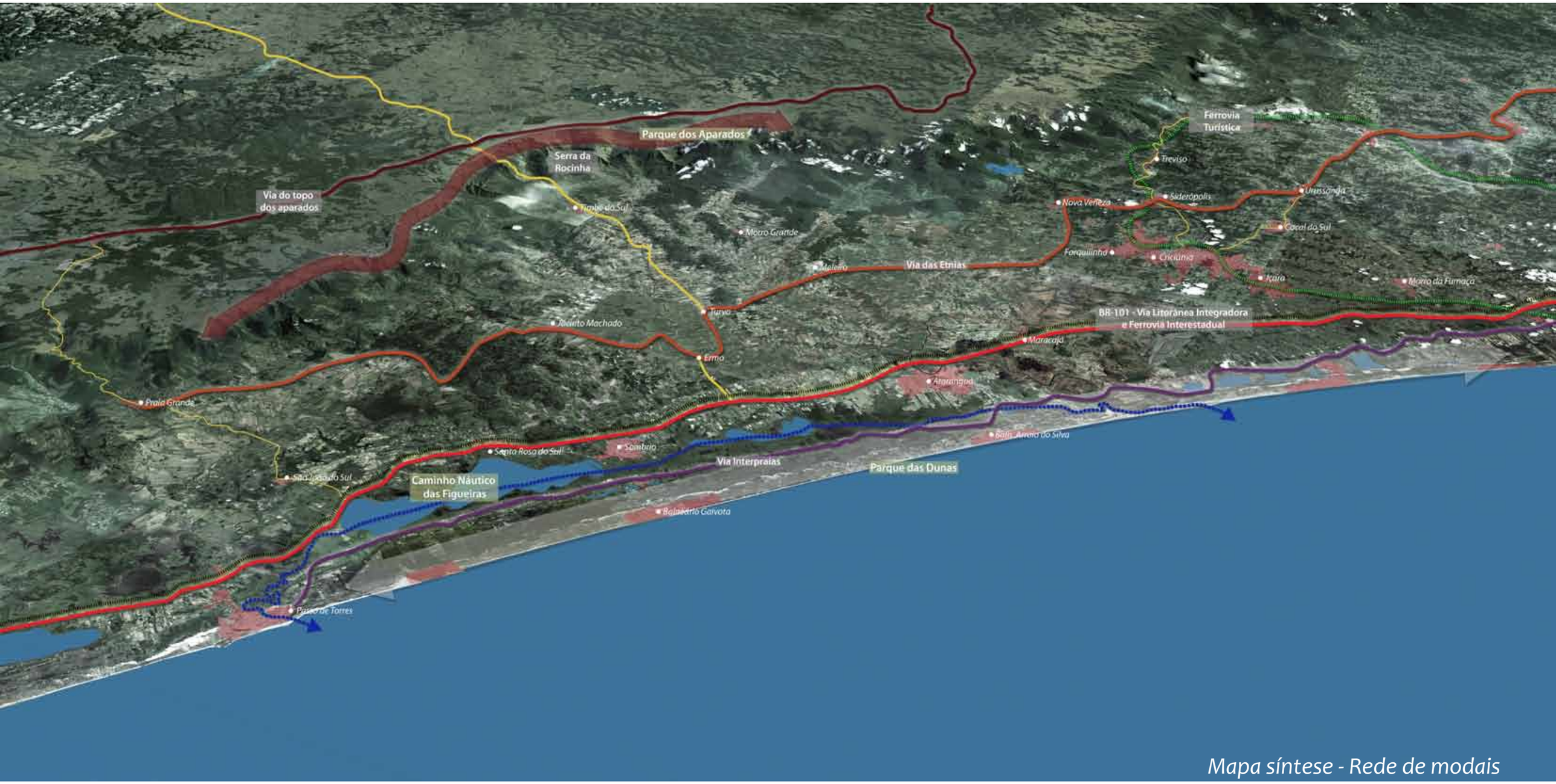
- **Parque dos Aparados** – Arco da Serra

A presença, cada vez mais constante, na mídia de fotos e filmes sobre o verde avassalador a se derramar desde o topo dos Aparados da Serra à planície sul, pelas fortalezas e itaimbés, alerta sobre a importância de sua conservação, bem como de sua atração enquanto irresistível patrimônio turístico ambiental. É necessário demarcar e equipar o parque, criando robusta infra-estrutura de fruição, articulada à rede de modais, compátivel com a excepcionalidade do monumento natural, elevando-o à categoria de um ousado projeto de paisagismo em escala territorial.

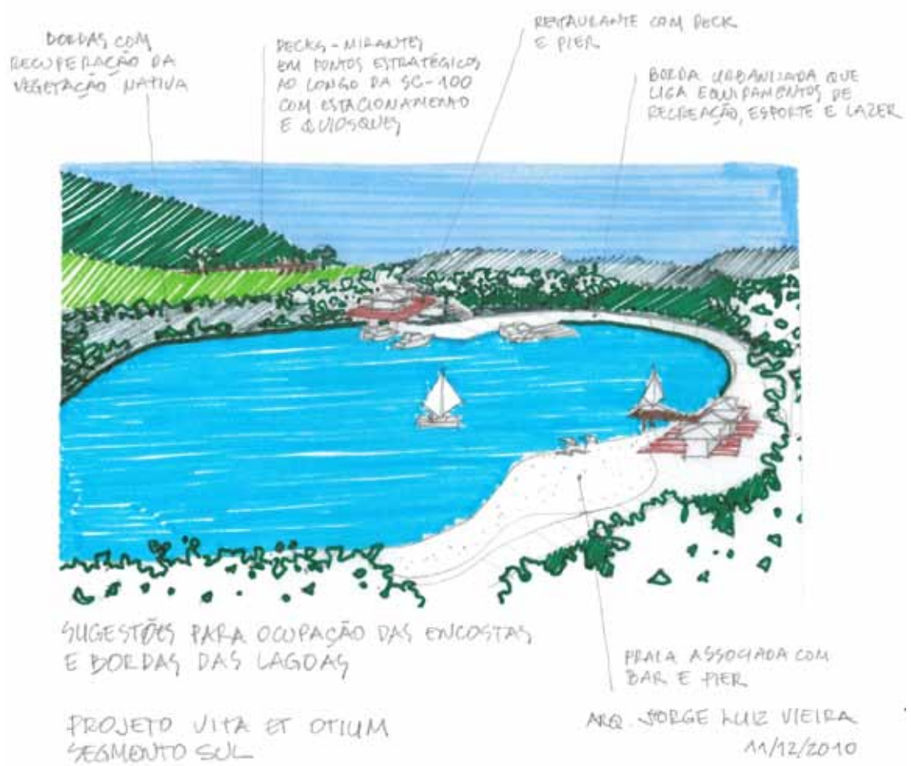
- **Parque das Restingas e Dunas** – Arco Litorâneo

Por sobre a delicadeza da paisagem conformada pela aridez das restingas associadas ao lençol das altas dunas, responsaveis pelo represamento das águas internas da planície, é que se dá o máximo confronto entre a natureza e o processo de ocupação humana, representada pela continuidade da retícula, que embasa a construção dos balneários.

O desenho do Arco Litorâneo, representado pelo Parque das Restingas e Dunas consolida ambicioso projeto, em escala territorial, preservando a paisagem natural e qualificando o desenho urbano da paisagem construida, impondo os seguintes procedimentos :




*Mapa síntese - Rede de modais*




***Propostas locais***

***Propostas locais***

*Delimitar e qualificar os limites as centralidades dos principais balneários;*

*Evitar a continuidade de sua mancha urbana;*

*Demarcar os trechos da paisagem natural marinheira a serem preservados;*

*Definir programa de recuperação da vegetação nativa;*

*Definir novos programas sustentáveis que favoreçam a manutenção ambiental, como a criação de parques eólicos.*

- **Parques eólicos**

A proposta de criar parques eólicos, sobre os vazios existentes por entre as massas dos balneários, que tendem a um contínuo construído, decorre, por um lado, da necessidade de preservar trechos da paisagem natural, de restingas e dunas à beira-mar, por outro, de inserir, sobre esses trechos preservados, novos programas sustentáveis a completar o equilibrio do "lego" ambiental. A abundancia local de ventos quase obriga a criação de parques de cataventos, seja para a produção de energia elétrica, seja como moinhos, para a extração de água potável em poços de profundidade.

- **Criciúma e seus satélites**

Reforço da planificação físico-espacial da principal centralidade urbana do Segmento Sul, representada pela articulação dos tecidos urbanos mais densos de Criciúma, Forquilhinha, Nova Veneza, Siderópolis,Treviso, Lauro Müller, Urussanga, Cocal do Sul, Morro da Fumaça e Içara, tratadas como um todo configurador da incipiente metropolização de Criciúma. Em vez de planos diretores municipais em separado, um vigoroso plano regional reforçando e filtrando a relação mar e serra; as bases econômicas voltadas ao carvão e à indústria em expansão; a Educação e o potencial turístico de programas sugeridos pela paisagem cultural.

- **Balneário Rincão**

A qualificação do tecido urbano, do primeiro conjunto de lagoas, representado pelo Balneário de Rincão, mais ocupado e contínuo, com proposta de parques eólicos visando a descontinuidade urbana; estudo dos cenários de futuro; densidades decorrentes; delimitação de sua centralidade; valorização da fachada marítima; identificação das tipologias arquitetônicas adequadas e articulação à rica paisagem das lagoas, reforçando a conectividade, constitui desafiante subprojeto configurador desse importante estar urbano marinheiro.

- **Porto Turístico do Morro dos Conventos**

Entre Punta Del Este e os principais centros náuticos brasileiros, um novo porto turístico, com a construção de molhes de fixação da foz do rio Araranguá (acesso ao Caminho Náutico das Figueiras), protegido do vento sul pelas altas e belas falésias em arenito rosa, do Morro dos Conventos, o único lugar marcante e diferenciando, da praia contínua, abaixo do Farol de Santa Marta capaz de acrescentar o charme exigido por esse subprojeto turístico. Vizinho à Barra do Araranguá, bucólico vilarejo de pescadores artesanais e próximo à localidade de Hercílio Luz, articulada a Rincão pela Interpraias, este porto poderia atrair novos programas urbanos baseados no ócio. A força do lugar, aliado ao número de atraques náuticos previsto, vai favorecer a consolidação do porto e desses novos programas.

- **Balneários Morro dos Conventos, Arroio do Silva, Gaivota, Bella Torres e Passo de Torres.**

À delimitação da centralidade desses balneários, menos ocupados, menos densos a quase vazios, correspondentes ao segundo conjunto de lagoas, deve ser imposta uma ambiciosa proposta de descontinuidade urbanas dos mesmos, representada pela criação compensatória de parques eólicos visando a sustentabilidade; a valorização de suas fachadas marítimas; as novas soluções de acessibilidade; com a articulação viária dos balneários ao Parque das Restingas e Dunas e à rica paisagem das lagoas, também constitui desafiante subprojeto configurador desses balneários como importantes estares urbanos marinheiros.

- **Ecocidade das Lagoas**

Um imenso platô, mais elevado e bem drenado, na cota 20, com paisagem degradada pela lavra agrícola dominante, sugere a implantação de nova centralidade, entre a BR-101 e as margens da lagoa do Caverá, recuperando e ampliando seu nível anterior aos improvisados canais, que a esvaziaram em direção à lagoa do Sombrio e o rio Mampituba, através de projeto hidrológico, com eclusas.

**A estrutura territorial e urbana da Ecocidade das Lagoas** revela os objetivos do subprojeto:

Aproveitar a ambiência das lagoas, com a rica presença da vegetação arbórea de restinga, a ser implementada como oásis, mais adequado ao viver humano, do que a aridez da beira-mar deste segmento;

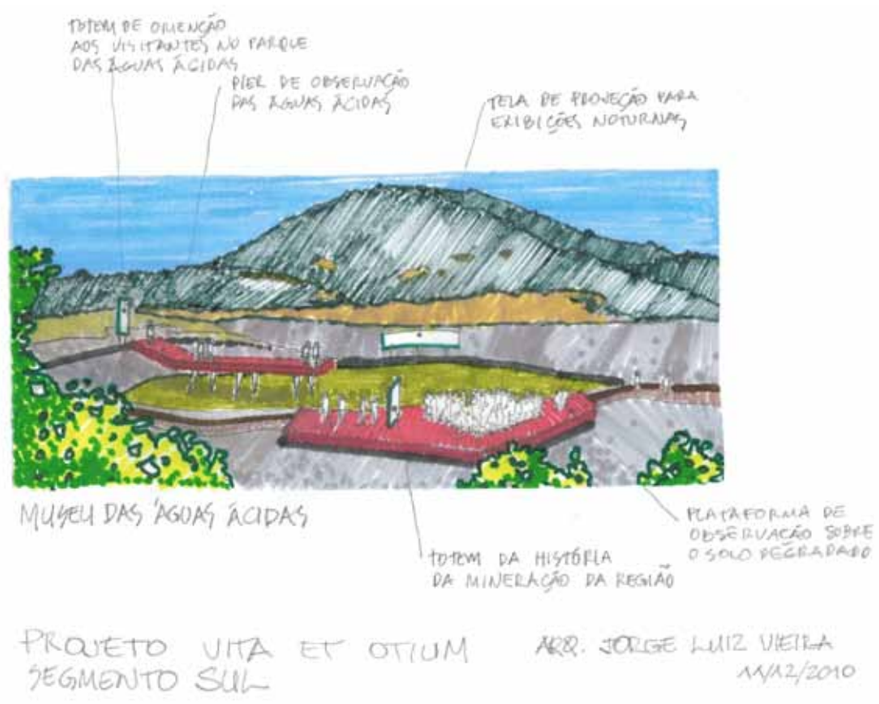
Dar rumo ao crescimento urbano, de Araranguá e Sombrio, em direção a essa nova centralidade, articulada, como início de percurso próximo ao mar, com a BR-101, duplicada, e com a BR-285, levando a Ermo, Turvo, Timbé do Sul e à Ecovila serrana, nas fraldas da Serra da Rocinha, a 1200m de altitude;

Compreender e conversar com as pré-existencias ambientais do platô, representados por sua orientação, topografia, talvegues e massas vegetais;

Aprofundar o estudo sobre as densidades que convem a esses novos lugares litorâneos;

Implementar soluções urbanas voltadas à auto-sustentabilidade como mobilidade, saneamento, energia, produção de alimentos, saúde, educação, trabalho e lazer.

Com fachada náutica voltada às margens da imensa lagoa, organizada por generosos espaços públicos e fartas calça-




*Propostas locais*

das, pontuadas por acolhedores estares sombreados, articulados, através do desenho apropriado de marinas, com cais e piers públicos, multiplicando atraques e vitalizando a vocação marinheira inexplorada do lugar, à semelhança do belíssimo projeto de valorização do cais de São Francisco do Sul, implantado pelo Monumenta.

A variabilidade de acontecimentos da nova centralidade urbana, somados às qualidades dessa fachada náutica, constituem os atrativos de ingresso, desde o novo Porto Turístico proposto para a foz do Araranguá, ou da foz do Rio Mampituba, aos canais articuladores das lagoas, que conformam o Caminho Náutico das Figueiras.

- **Paisagem rural**

A BR-285 liga as principais cidades agrícolas da planície sul, baseadas no cultivo do arroz. Em vista disso, solucionada a questão superável da poluição, é possível uma intervenção paisagística, ao longo da estrada, voltada à ecogenese, que realce o arroz como desenhador dessa paisagem rural antrópica. Exemplificam os imensos desenhos dos painéis figurativos japoneses, de Inakadate, utilizando cores das folhas das variedades de arroz; a paisagem deslumbrante conhecida como a espinha dorsal do dragão, na provincia de Guanxi, no sul da China, em Longcheng, criada pelo cultivo nas montanhas terraceadas, através de engenhosos sistemas de irrigação ou ainda o 'Qinhuangdao Red Ribbon Park', proposto pelo arquiteto paisagista Kongjian Yu, da Turenscape, que se integra e identifica com o ambiente dominado pelo arroz onde está inserida. Para o arquiteto a "arquitetura da paisagem pode contribuir na resolução de três desafios atuais: a crise energética e ambiental; a recuperação da identidade cultural e o restabelecimento da conexão espiritual com a terra".

- **Cidades agrícolas**

Caracterização das identidades das pequenas cidades agrícolas, reforçando a relação e o papel dos rios, na estruturação de suas centralidades.

- **Ecovila serrana**

Proposta para o topo dos Aparados nas fraldas da Serra da Rocinha, junto à rampa de asa delta e parapente, e próxima à BR-285, que leva às Missões. Um novo lugar turístico, expandindo o potencial da pequena Timbé do Sul, ligado à altitude, aos esportes radicais, ao frio e neve.

Como programa urbano decorre habitação individual, hotelaria, serviços e facilidades. Como linguagens arquitetônicas a utilização daquelas baseadas na presença do fogo das lareiras, da massa das paredes protetoras das baixas temperaturas e das soluções que premiam o descortinio das grandes paisagens, a partir das arquiteturas ou dos espaços públicos urbanos organizadores do pequeno lugar, com o reforço ao belvedere natural, representado pela Serra da Rocinha e seus 1200m de altitude.

- **Boulevard da BR-101 junto de Araranguá**

A duplicação da BR-101 em anel elevado, um pouco distante, na área rural, permite a utilização do antigo trecho, em frente à cidade, como um boulevard organizador da centralidade e do sistema de transporte coletivo urbano.

- **Boulevard da BR-101 junto de Sombrio**

Em Sombrio é necessário evitar a duplicação da BR-101 em trincheira elevada, contida por muros de arrimo contínuos, como paredes cegas, que separam as fachadas das avenidas urbanas, por onde passa, como executado em Tubarão, Terra de Areia, etc., propondo um boulevard urbano compensatório, em separado da duplicação.

- **Belvederes**

São previstos dois grandes belvederes para o Segmento Sul, um junto da BR-101 sobre o Morro Mãe Luiza a 292m de altitude e outro junto à BR-285, sobre a Serra da Rocinha a 1200m.

- **Atrativos turísticos do segmento.**

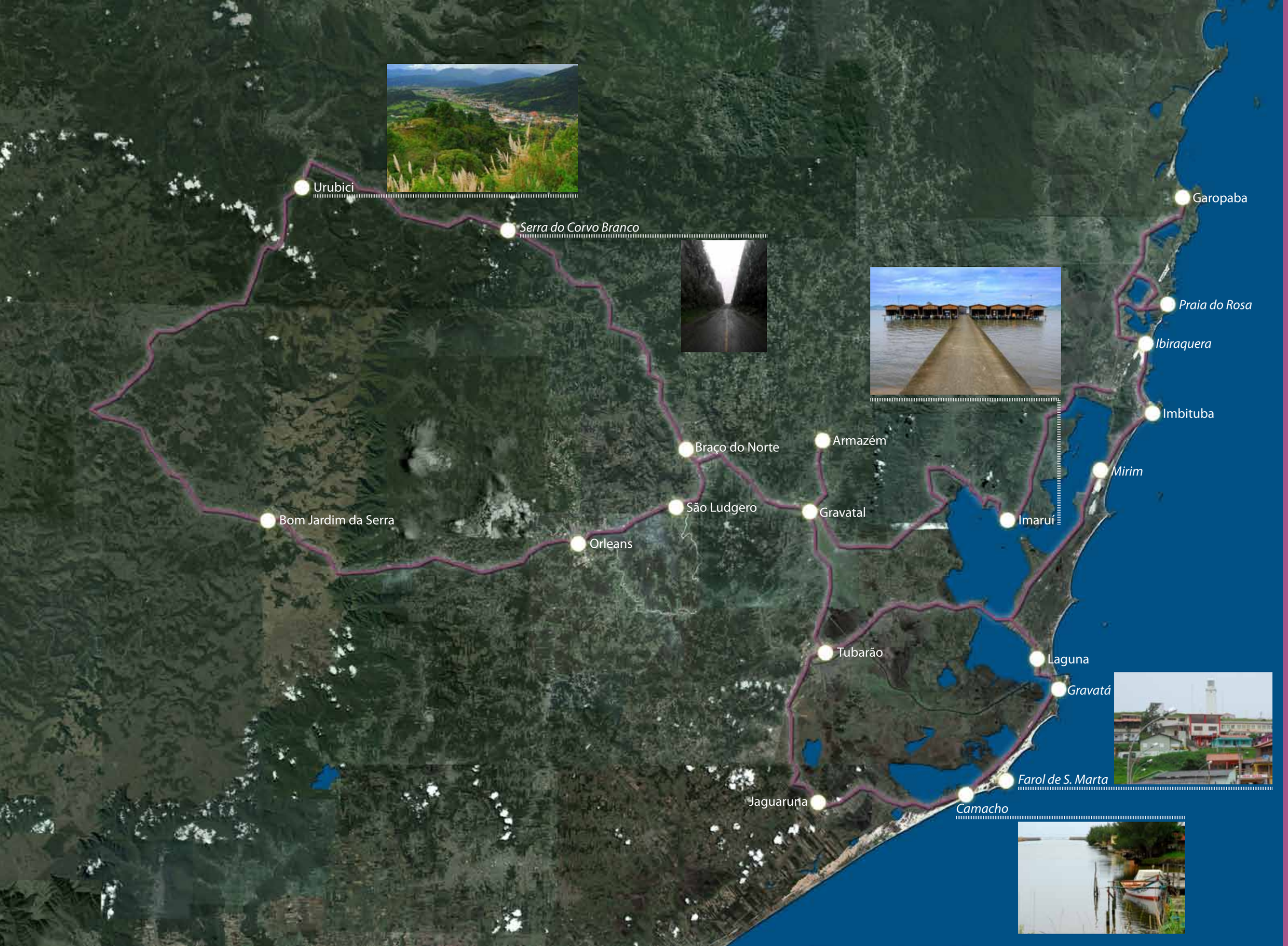
Identificação dos principais atrativos turísticos do segmento, como potencializadores de novas propostas.

- **Portais Turísticos**

Destinados a divulgar, através de marcos visuais diferenciados, as riquezas turístico-culturais do segmento, nas ligações das principais vias longitudinais (paralelas ao litoral), com os anéis viários transversais, ou junto aos principais equipamentos turísticos (belvederes, parques, etc.).

*Mapa síntese - Anel viário litorâneo e propostas*

*Mapa síntese - Anel viário e propostas*




SEGMENTO CENTRO-SUL

# Descrição

Morro da Igreja - Urubici

Laguna

Conjunto de Enseadas

Baleias e filhotes

Usina Jorge Lacerda - Capivari de Baixo

Sintetiza a paisagem natural discursiva do Segmento Centro-Sul, como os elementos desenhadores de sua geografia, a diferença de nível entre o **Morro da Igreja**, no topo dos Aparados (1822m), onde nasce o **rio Tubarão**, em Lauro Müller, correndo para leste, o **Morro da Boa Vista** (o ponto mais alto de Santa Catarina com 1827m)onde nascem os afluentes do rio Braço do Norte, e as **Serras do Leste Catarinense**, podendo ser representadas, metaforicamente, como o punho de mão que se adianta, dos **Aparados**, em direção ao oceano, a partir de Alfredo Wagner e Rancho Queimado, com dedos nodosos, correspondentes aos divisores de água formadores dos vales diferenciados, por onde correm, para o sul, neste segmento, seus principais afluentes: o **Braço do Norte** que conflui na altura de Pedras Grandes e o **Capivari**, na planície de inundação do **Rio Tubarão**, quase em sua foz, junto à Lagoa de Santo Antônio.

No Segmento Centro-Sul esses divisores de água estendem-se quase ao oceano correspondendo aos seus principais promontórios: o Cabo de Santa Marta, Imbituba/Vila Nova, Rosa/Luz, Garopaba e Gamboa.

O Segmento Centro-Sul corresponde, portanto, à mais expressiva bacia hidrográfica da Região Sul, representada pela drenagem do rio Tubarão,e seus afluentes, que alimentam diretamente o maior conjunto de lagoas do litoral catarinense (232,75 km$^2$ de superfície e perímetro de 307,2km) formado pelas imensas lagoas **Santo Antonio dos Anjos, Imaruí e Mirim**, que, articuladas às demais, desempenham papel de imenso reservatório hidríco barrado pelas altas dunas, junto à beira do mar.

A área de drenagem do rio Tubarão abrange 4.728 km$^2$. Complementa o complexo lagunar as águas da Sub-bacia do **rio D'Una**, a correr da Serra do Tabuleiro para a Lagoa Mirim e do **rio Jaguaruna (Rio Sangão)** a correr para a Lagoa Garopaba do Sul, integrada ao complexo lagunar.

A altura desmesurada das serras, aliada à dimensão da área de drenagem e ao caprichoso emaranhado dos rios, que conformam a bacia do rio Tubarão, constituem a armadilha, sempre à espera de um novo cataclismo representado pelas cíclicas enchentes.

A montagem da rede de modais do Segmento Centro-Sul é proposta essencial para atenuar as perversas consequências das enchentes determinadas por sua geografia.

Com aproximadamente 7.000 km$^2$ (16,4 vezes a área de 424,4 km$^2$ da Ilha de Santa Catarina), com 120km de litoral, abrangendo 24 municípios, com população total de 449.355 habitantes (urbana: 345.271 e rural: 104.084), centrado na cidade fundadora de **Laguna** e suas praias, tem início, junto ao mar, na foz do rio Urussanga, salientando-se, desde aí, as praias retas de Jaguaruna: **Esplanada, Campo Bom, Arroio Corrente, Figueirinha, Dunas do Sul, Cigana e Camacho**. Após a praia do **Cardoso**, em Laguna, a esquina atlântica do promontório verde do Cabo de Santa Marta, sacralizado pela presença do farol, inaugural da República, e envolto pela alvura do lençol de dunas, introduz ao primeiro conjunto de enseadas sucessivas, do litoral sul catarinense, desde a praia do **Farol** até a dos **Molhes da Barra** da Lagoa de Santo Antonio, composto pelas praias: **Grande, Galheta, Ypuã, Tereza, Maneloni, Gravatá, Ponta do Tamborete, do Seis, Ilhota e dos Botos**. A partir do canal da Lagoa de Santo Antonio imensa restinga separa o complexo lagunar do oceano, representada pelas praias retas e mais áridas do **Mar Grosso, Iró, Gi, Sol, Itapirubá** até a praia **da Vila**, importante endereço do surfe nacional. Em Imbituba, a partir da praia **do Porto** temos o segundo conjunto de enseadas sucessivas representadas pelas praias: **D'Água, Ribanceira, Ibiraquera, Luz, Rosa**, e aquelas de Garopaba: **Vermelha, Ouvidor, Barra, Ferrugem, Silveira, Preguiça ou Vigia, Garopaba, Siriú e Gamboa.**

Dessas enseadas, as mais procuradas, por sua ambiência quase tropical, são as situadas entre Imbituba e Garopaba que, com sua paisagem urbana presepial, representada pela igreja, casarões e habitação dos pescadores, nos anos 60, deflagrou, com o avançar, desde o Sul, da implantação da BR101, o processo de ocupação turística mais denso, com destaque para a praia do Rosa e Lagoa de Ibiraquera e do cocuruto, desordenadamente ocupado, ilhado por dunas, do Farol de Santa Marta.

Além do fascínio da beleza natural dessas enseadas, atraindo clientela exclusiva com estilos de vida sofisticados, ambientados em linguagens arquitetônicas exóticas, sucedem-se, ano a ano, as novidades dos esportes radicais náuticos: surf, wind-surf, kite-surf, etc., justificando a diversidade de "points" de verão. No entanto, todas essas atividades distribuidas no espaço urbano, do Rosa por exemplo, não configuram lugar urbano qualificado e de leitura clara, considerando a indefinição de centralidade, de principios orientadores do desenho do tecido urbano e do próprio sentido de orientação, gerando a sensação de labirinto. O elemento orientador dominante é a presença do mar.

A bacia hidrográfica do rio Tubarão abrange 18 municípios: **Lauro Müller, Orleans, São Ludgero, Braço do Norte, Grão Pará, Rio Fortuna, Santa Rosa de Lima, Anitápolis, São Bonifácio, São Martinho, Armazém, Gravatal, Capivari de Baixo, Tubarão, Pedras Grandes, Treze de Maio e Sangão**, distribuidos em direção à serra, e associados aos municipios litorâneos, girando todos em torno ao complexo lagunar.

Comprometem as águas da bacia hidrográfica do rio Tubarão as regiões de mineração, com extensas áreas de extração e depósito de rejeitos de beneficiamento do carvão. Como principal ícone, representativo desta economia, a presença das chaminés da Usina Termelétrica Jorge Lacerda, junto ao município de **Capivari de Baixo**. Nas áreas de planície a poluição dos agrotóxicos do arroz, a correr para os rios e lagoas, como nos demais segmentos.

Curiosamente de Imbituba a Jaguaruna, passando por Laguna, a faixa de dunas frontal, entre o mar e as lagoas,

*Porto de Imbituba*

*Centro Histórico de Laguna*

*Rio Tubarão*

em que pesem os testemunhos históricos relevantes da paisagem construída, apresenta ocupação de baixa qualidade, rarefeita e estagnada, revelando o vazio econômico contemporâneo.

Em **Imbituba**, em que pese a grandiloquencia da paisagem; em que pese o charme da linguagem arquitetonica da cidadezinha, a primeira planejada em Santa Catarina nos anos 40; em que pese a ampliação da tonelagem despachada e do calado do porto de 9,5 para 12m, possibilitando entrada de navios de maior porte; em que pese as notícias de instalação de portêineres e transtêineres, ainda assim sente-se o cheiro da estagnação decorrente da crise do carvão.

**Laguna** está presente como ícone, no imaginário cultural catarinense, pela imagem de suas ruas revestidas de tapetes, de serragem colorida e outros materiais, quando da celebração das procissões de Corpus Christi; pela ambiência bucólica em fim de tarde, com missa lotada, na Igreja de Santo Antônio, de porta aberta para a praça; pelo som das apresentações musicais na sede, de ótima acústica, do antigo clube, que hoje sedia o Escritório Técnico do IPHAN, e pela maionese de camarão do Restaurante Nice, de boa memória, na rua principal, que justificava abandonar a BR-101 e adentrar seu urbano pitoresco.

Fundadora do litoral catarinense, juntamente com Desterro e São Francisco do Sul, não foi ainda acometida por surto desenvolvimentista contemporâneo como as demais. Florianópolis, comparada com Olinda, por Martinho de Haro, nos anos 40, transformou-se em importante capital administrativa e terciária. São Francisco do Sul, sediando portos crescentes, importantes empreendimentos multinacionais, Museu do Mar e projetos de restauro significativos consolida-se como importante centro portuário, industrial e turistico.

**Jaguaruna**, de cidade totalmente rural, conclui esse percurso sinalizando, como virtude econômica transformadora, a presença do grande aeroporto. Suas maiores virtudes não estão na cidade mas junto do mar, considerando os atrativos representados pelo contínuo lençól de dunas, desde a praia de Esplanada à praia da Cigana, hospedando o difundido sandboard. A onda da Laje da Jagua é considerada a maior do Brasil, fica a 5,3km da costa, tendo sido descoberta em 2003 já em 2004 registrou o maior swell no Brasil, com mais de 12m de face. Estamos falando de uma das mecas do surfe.

O nó ferroviário, que articulou as minas de carvão à Usina Jorge Lacerda e ao porto de Imbituba, representado pela cidade de **Tubarão**, com estrutura urbana montada sobre as duas margens do rio, articulada por pontes. Parecendo uma ilha, em visão aérea, cercada pela imensa planície constantemente inundada, acrescida de indústrias, serviços, universidade. Como portal intermediador das relações do litoral com a pujança das cidades, interioranas e serranas, consolida-se, no segmento, como principal centralidade urbana da BR-101. Sua presença é marcada pelo Morro do Martinelli, com 540m de altitude, podendo sediar belvedere com total abrangência visual do complexo lagunar.

A ferrovia ligou, em 1880, Tubarão a Laguna e posteriormente a Imbituba. A rodovia BR-101 , em 1970, com traçado paralelo à ferrovia, sobre o canal de Cabeçudas, ligou Tubarão a Florianópolis. Junto ao complexo lagunar tudo que estava fora deste eixo virou fundos. Distanciaram-se a própria Laguna e o Farol de Santa Marta, junto ao mar, assim como as margens internas das lagoas de Santo Antônio, Imaruí e Mirim, antigo caminho para Imbituba e Garopaba.

Diferentemente da perplexidade econômica reinante, junto ao mar e em torno às lagoas, onde encontramos na localidade de Passagem da Barra, junto ao ferry-boat, que leva ao principal monumento litorâneo catarinense, o Farol de Santa Marta, reveladora placa, presa a um poste, anunciando "consertam-se disco-voadores", é evidente o contraste, à medida que se sobe as serras, da pujança e certezas de novos empreendimentos industriais (Braço do Norte, Orleans e São Ludjero), agro-negócio (maçãs) e turismo, ainda incipiente diante das promessas dos monumentos naturais (Termas do Gravatal, pousadas de Urubici) das cidades interiorizadas.

Como correção ao histórico isolamento, desde a construção da BR-101, de **Imaruí**, invadida por Garibaldi, Anita e Canabarro quando da instalação Republica Juliana, está sendo implantado, junto à Ponta do Perrexil, um ferry-boat que contribuirá para a redescoberta destas margens internas estagnadas das lagoas, a serem adoçadas pela implementação da vegetação nativa e sediar importante point gastronômico. Esta nova ligação valorizará o acesso turístico a **Armazém**, onde se destaca a venda de madeira nobre, de velhas casas, recicladas, em direção às Termas de **Gravatal**, e **São Martinho**, onde se destaca a ambiência alemã e a produção industrial de artísticos biscoitos natalinos artesanais, em direção a **São Bonifácio**, e à BR-282, como anel em torno à Serra do Tabuleiro.

Às universidades locais litorâneas caberia o papel especulativo e propositivo de novas vocações econômicas potenciais evidenciadas pela paisagem singular, assim como a participação da UFSC na implantação do projeto de maricultura nas baías de Florianópolis.

A cidade industrial de **Braço do Norte**, em sítio dominantemente plano, e possivelmente por herança cultural étnica, é precursora ambiental da utilização da bicicleta como meio de transporte preferencial. O apito das fábricas resulta engarrafamento ciclistico, a ponto de um prefeito, dos anos 90, cogitar a transformação da principal avenida, a Felipe Schmidt em generosa ciclovia. Observando seu desenho urbano regular, é marcante, quem sabe como cautela, o vazio das margens do rio Braço do Norte, conhecido por suas corredeiras, em função

Imaruí

Imaruí

Sambaqui do Casqueiro

Diversidade de ambiências das praias

Serra do Rio do Rastro

da altura do Morro da Boa Vista, onde nasce.

O Conde D´Eu, em visita a **Orleans**, quando de sua fundação, escolheu o nome da cidade em homenagem à sua nobre família francesa. Destaca-se como notável atração turística, além das esculturas de "Zé Diabo" nos paredões de arenito, o Museu ao ar livre, que conta a história das técnicas construtivas, em madeira, que deu forma à paisagem construida pelas etnias fundadoras. Em função da grande enchente de 1974, foram relocadas arquiteturas exemplares da colonização para um novo sítio, junto ao acesso da Universidade de Orleans: salão comunitário, capela, engenho de farinha de mandioca, estrebaria, casa do colono, cantina de vinho, galpão dos meios de transporte, engenho de açúcar, alambique, olaria, serraria, marcenaria, oficinas artesanais, atafona para moagem de milho, descascador de arroz, moagem de cereais, ferraria, monjolo simples e monjolo de quatro pilões. Todos movidos pela força da água ou por tração animal.

O município de **Lauro Müller** destaca-se, naturalmente, por suas culminâncias representadas pelos belvederes da Serra do Rio do Rastro e sede, no auge da exploração do carvão, quando era ligada ao porto de Imbituba por ferrovia. A cidade de nome alemão foi, no entanto, colonizada por italianos. Como curiosidade o chamado Castelo Henrique Lage, importante empresário do carvão catarinense, que como legado de sua fortuna presenteou o Brasil, e a cantora lírica italiana, com o Parque Lage, o monumental, e verdadeiro, castelo, no bairro Jardim Botânico, no Rio de Janeiro.

Muitas das cidades dos Segmentos Sul e Centro-Sul, ligadas à exploração do carvão, se originaram dos loteamentos coloniais resultantes da grande gleba pertencente à Princesa Isabel e ao Conde d´Eu. **Orleans e Grã-Pará** exemplificam a toponimia imperial. As terras do donatário da capitania de Santana foram compradas pela Corôa, daí resultaram os dotes da Princesa Dona Francisca, irmã de D. Pedro, e o projeto de colonização de Joinville, no litoral norte, e da Princesa Isabel no litoral sul. Com certeza a implantação da exploração do carvão, da Ferrovia Thereza Christina e do canal de navegação Principe Dom Afonso, tem a ver com esse projeto imperial imobiliário precursor.

Neste segmento, o principal elemento articulador, dos lugares marinheiros estagnados às cidades dinâmicas que se interiorizam em direção às serras, deve ser desempenhado pela valorização do anel viário transversal à BR-101, que gira em torno à inédita paisagem das lagoas, subindo a **Serra do Rio do Rastro**, atingindo a culminância do Morro da Igreja, em Urubici, como coroamento da via de integração do topo dos Aparados, descendo a **Serra do Corvo Branco** e configurando a super estrutura do imenso, diferenciado e espacialmente diversificado **Parque** em que o território do Segmento Centro-Sul pode se transformar.

A temática do Segmento entendido como um imenso **Parque** (bem maior do que o Beto Carreiro) fica definida pela invulgar superposição dos atrativos litorâneos oferecidos pela paisagem natural e construída:

- o inigualável cenário histórico do Farol de Santa Marta;
- a diversidade paisagística;
- a diversidade de ambiência das praias;
- a diversidade espacial das cidades e balneários;
- o parque dos quarenta e oito sambaquis centrados no sambaqui do Casqueiro;
- a vocação das lagoas, iluminadas pela pesca do camarão, como point gastronômico;
- as atividades náuticas fortalecendo o porto de Laguna e o uso das lagoas;
- o caleidoscópio multicolorido dos esportes;
- a nova ponte de Cabeçudas, na BR101, como ícone contemporâneo do segmento;

Associados aos atrativos serranos:

- o descortino e variabilidade da paisagem;
- o zigzag das estradas;
- o frison das altitudes;
- a neve, a neblina, o gelo das estradas;
- o fogo, a lenha e as iguarias de inverno;
- o crescente papel das Termas (14 solicitações de licença para instalação de Termas no Parque do Tabuleiro);
- as pousadas;
- os esportes radicais;
- a magnitude dos monumentos naturais;

As propostas associando redes modais, intermodais e terminais turísticos devem favorecer o desabrochar da temática do imenso parque ditado por imperativos da paisagem em que o **Segmento Centro-Sul** pode se transformar.

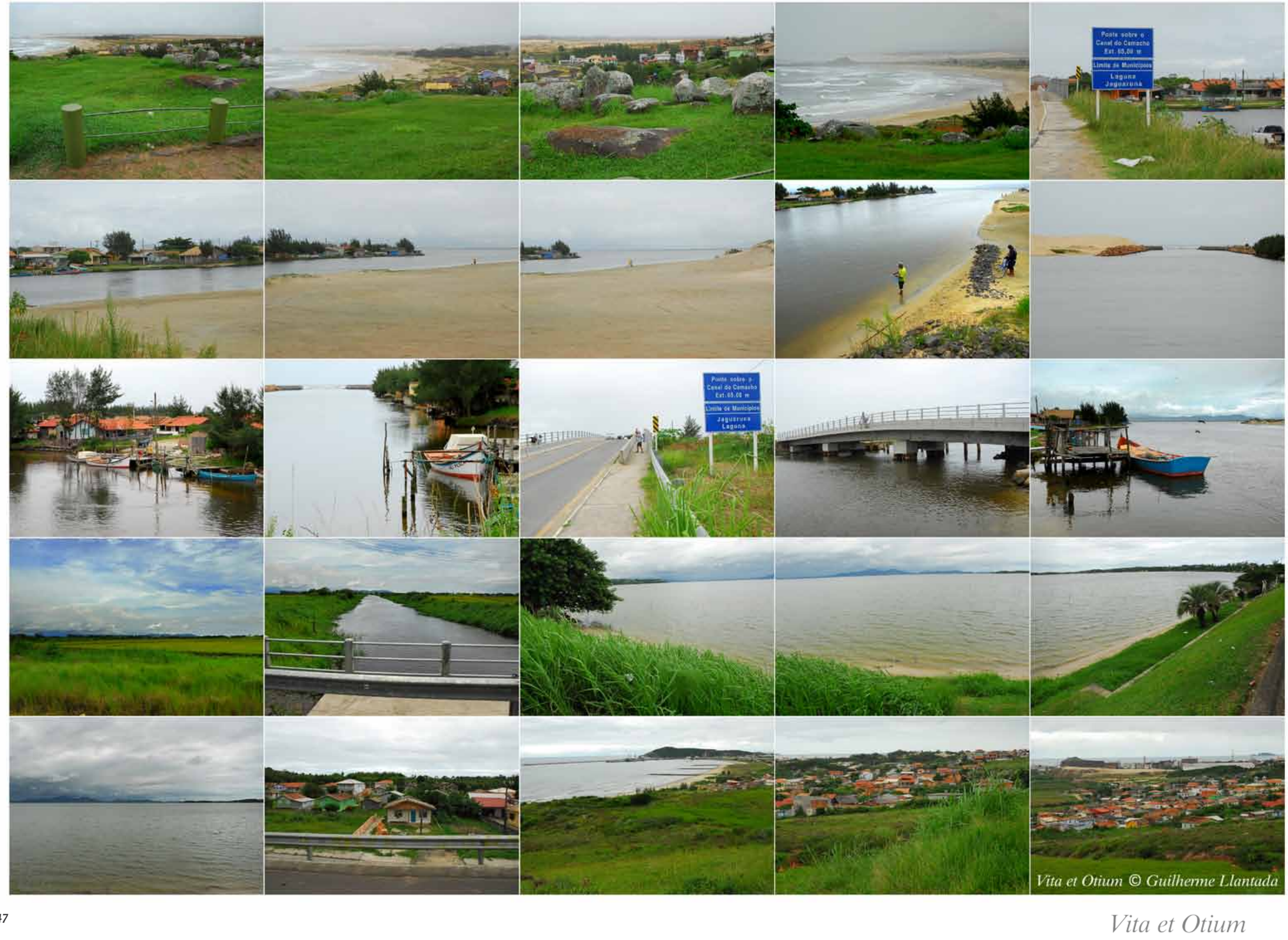
CRCS
Vita et Otium © Guilherme Llarrull

Unifics

Morro da Igreja
Pedra Furada 01 Km

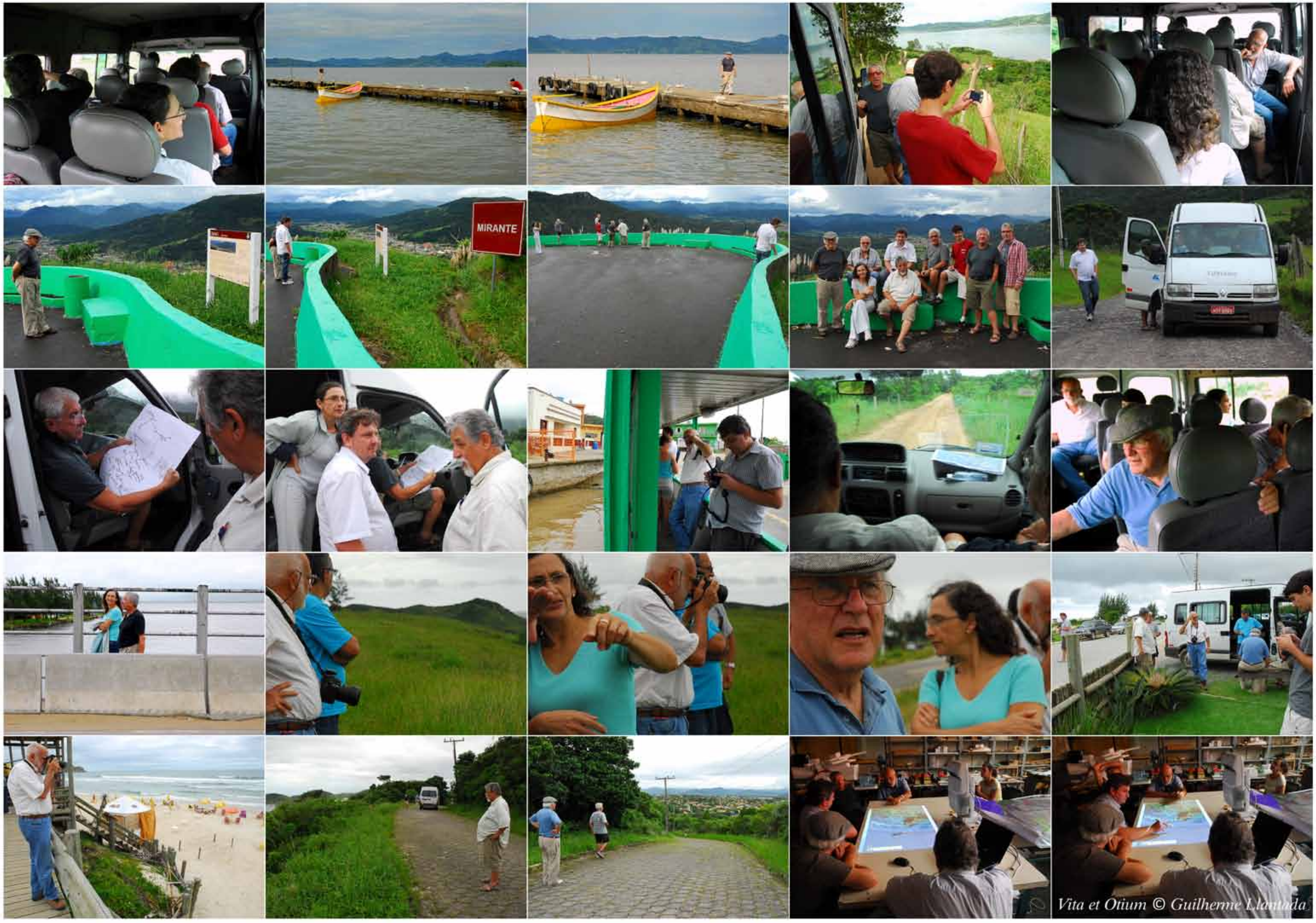
Vita et Otium © Guilherme Llantada

Vita et Otium © Guilherme Dantas


Ponte sobre o
Canal do Camacho
Ext. 65,00 m
Limite de Municípios
Laguna
Jaguaruna
Ponte sobre o
Canal do Camacho
Ext. 65,00 m
Limite de Municípios
Jaguaruna
Laguna
Vita et Otium © Guilherme Llantada

Vita et Otium © Guilherme Llantada

Vita et Otium © Guilherme Llantada


MIRANTE
Vita et Otium © Guilherme Llantada

Vita et Otium © Guilherme Llantada

# *Propostas*

Concretizando o imenso **Parque Turístico Ambiental**, composto pelo **Parque da Orla, das Termas e das Serras**, sugerido pela paisagem natural e construída de todo o território do Segmento Centro-Sul, a articulação da rede de modais é o cerne da proposta, centrado nos princípios contemporâneos de **sustentabilidade** (fundamentada na valorização das qualidades ambientais da ocupação humana) e na variabilidade da **acessibilidade** (abrangendo do caminhar, ao trem, bicicleta, kite-surf e parapente), através de **inter-modais**, em pontos estratégicos da rede, funcionando como **portais turísticos** divulgadores, e dando visibilidade ao levantamento a ser realizado pelo projeto, da diversidade de atrativos possibilitados pela diferença da cota zero, a beira do mar, à cota 1800m, no topo das serras. Uma vez organizada a rede de modais, a inserção de **subprojetos territoriais, urbanos e arquitetônicos decorrentes**, esclarecendo seus potenciais.

## Rede de modais

### Modal Rodoviário:

É imperativo para a articulação da rede de modais o reforço do **Grande Anel Viário Transversal**, de integração mar e serra a ser implementado. Este anel, com elos sucessivos, gira articulando o **Parque da Orla** (beira do mar, restingas, lençóis de dunas, enseadas e lagoas), o **Parque das Termas** (Tubarão, Gravatal, Serra do Tabuleiro) e **Parque das Serras** (Rio do Rastro, Morro da Igreja, Campo dos Padres e Corvo Branco) utilizando o leito das BRs e SCs:

- **Via litorânea Integradora**

No Segmento Centro-Sul, representada pela **BR-101**, articula-se às praias retas de **Jaguaruna** (onde, em seu trevo de acesso, articula-se, também, com a Estrada Inter-Praias), a **Tubarão, Capivari de Baixo, Cabeçudas**, e aos acessos de todas as praias da restinga entre **Laguna** e **Imbituba**, como também aos das praias, de enseada, entre **Imbituba** e **Garopaba**

**O primeiro elo do Grande Anel Viário Transversal** é representado pelo trecho da BR-101, de **Tubarão** ao trevo de acesso ao ferry-boat de **Catupera/Perrexil**, em implantação, articulado à Estrada-Interpraias, aos acessos das praias de **Imbituba** a **Garopaba** e à **SC-437** de contorno das lagoas, conforma o **Parque da Orla**.

Marcará, de modo destacado a presença de Laguna e do Parque da Orla, a grande ponte prevista para Cabeçudas pelo projeto de duplicação da BR-101, em lenta implantação. A imensa área coberta dos elevados, junto ao trevo de Tubarão, sugerem concurso de arquitetura, propondo outras utilizações urbanas, que complementem o nó rodoviarista em montagem. Neste projeto existem pérolas rodoviaristas exemplificada pelo movimentado trevo de acesso a Garopaba onde não foi previsto retorno;

- **Via Interpraias, SC-100**

De Laguna a Passo de Torres, articula-se com a BR101 no trevo de acesso a Jaguaruna. Seu único trecho em implantação, faltando o acesso ao Farol de Santa Marta, corresponde à ligação **Jaguaruna-Laguna**, que dá acesso ao sambaqui do Casqueiro, o mais discursivo dos quarenta e oito, que compõem o **Parque dos Sambaquis**, em torno ao complexo lagunar . O projeto da Inter-Praias para travessia da Lagoa de Santo Antônio previa ponte, que na prática, transformou-se em ferry-boat, mais adequado à fruição turística da inigualável paisagem. Faltaria transformá-lo em mais charmoso por mais confortável;

- **SC- 436**, após o *ferry-boat*, como continuação da Inter-Praias, um pequeno anel viário circundará **Laguna** e **Mar Grosso**, cruzando a BR-101, em direção ao ferry-boat em construção em Caputera /Perrexil, como nova ligação para **Imaruí**, por sobre a sua lagoa;

- **SC-437** contornando as lagoas, destaca-se como um dos trechos mais encantadores do Grande Anel Viário Transversal, liga a **Freguesia de Mirim** a **Imaruí** e a **Pescaria Brava**, passando pela visitada capela de Santa Albertina, articulando-se com a SC-432 que dá acesso a **São Martinho**;

- **SC-431** de **São Martinho**, passando por **Armazém** a **Gravatal**, conforma o **segundo elo do Anel Viário Transversal** organizador da região do **Parque das Termas**, centrado em Gravatal, estendendo-se da Serra do Tabuleiro (14 aproveitamentos termais) a Tubarão configurando, neste segmento, a **Via das Etnias**;

- **SC-370/BR-475** ligando Gravatal a São Ludgero;

- **SC-382** corresponde à deslumbrante **Serra do Rio do Rastro** ligando **São Ludgero, Orleans, Lauro Müller, Bom Jardim da Serra**, que concentra investimentos de porte, como quatro parques eólicos, com potência instalada de 93 MW, e onde a empresa do Parque Unipraias, de Camboriú, pretende construir por sobre um dos caniôns passarela, teleférico e tirolesa, somado a movimentos de institucionalização de parque nas áreas de encosta, justificando a proposta de uma ecovila serrana, e bem depois, seguindo a Serra do Rio do Rastro, a alta e gelada **São Joaquim**;

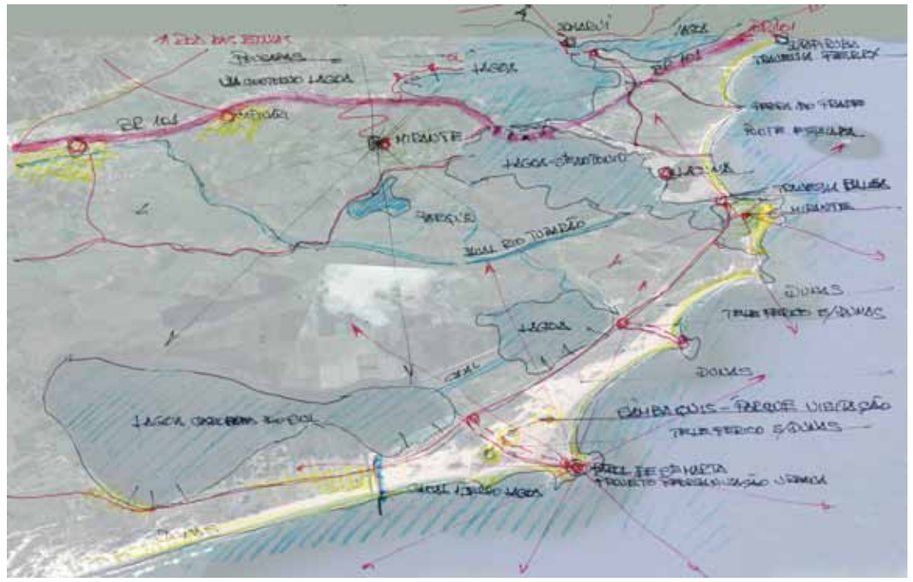
- **SC-114** ligando **São Joaquim, Painel, Lages** e à **Via de Integração do Planalto**, representada pela **BR-116**;

- **SC-341** de **Painel** a **Urupema** e **Rio Rufino**;

- **SC-370/BR-475** liga **Rio Rufino** à **SC-345**;

- **SC-345** articula **Urubici** a **Bom Retiro** junto à **BR-282** e a localidade de **Cruzeiro**, na **SC-382 (Estrada da Serra do Rio do Rastro)**, em **Bom Jardim da Serra**, constituindo o **terceiro elo do Grande Anel Viário Transversal** que fecha o **Polígono da Neve**; representado pelas localidades serranas de **São Joaquim**, **Urupema** e **Urubici**, verdadeiro

*Propostas locais*



*Propostas locais*

coração do **Parque das Serras**;

- **SC-370/BR-475** possibilitando a **proposta do reordenamento urbano de Urubici**, como uma nova Gramado, articulada ao vale do Rio Canoas, ocupado por florescente agricultura, e aos invejáveis atrativos, como a Pedra Furada, do Morro da Igreja a 1822m de altura. O **Morro da Igreja** abriga as nascentes do rio **Pelotas** e próximo, no **Campo dos Padres** às nascentes do rio Canoas. Após o canteiro de obras em que a estrada se transforma, o acesso, em arenito, com corte de 80m de altura em 45°, à supreendente **Serra do Corvo Branco**, onde a BR-475 parece penetrar a alma do deslumbrante monumento natural, que justifica a proposição de uma **ecovila serrana**, e após, cessada a implantação do novo leito da BR-475, pela SC-370, derrapante em barro, o acesso a **Grão-Pará**.

O trecho pavimentado da SC-370/BR-475 que liga **Grão-Pará, Braço do Norte, São Ludgero, Gravatal** conforma o **quarto e último elo do Anel Viário Transversal** como retorno preferencial, visto a estrada da Serra do Corvo Branco, entre Grão-Pará e Urubici, não estar pavimentada, dificultando a subida. Existe a previsão de um novo trecho da BR-475 ligando Gravatal a Capivari de Baixo, alternativo à SC-370 que liga **Gravatal** a **Tubarão**.

## Subprojetos territoriais, urbanos e arquitetônicos

**Parque da Orla**, que compreende os 120km de beira mar somados ao 307km de perímetro do complexo lagunar do Segmento Centro-Sul, pretende evidenciar os atrativos ímpares da mais importante região de grandes lagoas comunicantes do litoral catarinense e o paradoxo de que toda essa superfície de lagoas não tenha, hoje, quase nenhuma utilização prática enquanto mobilidade.

Faz-se necessário um ambicioso projeto de valorização da riqueza turística desse patrimônio, praticamente, inexplorado. Estas lagoas deslumbrantes à luz do sol, com seus 232,75 km² de superfície, alimentadas pelas altas águas do rio Tubarão - só comparáveis à Laguna Veneta, com seus 550 km, alimentada pela águas alpinas do rio Pó - quando iluminadas à noite, pelo lusco-fusco da pesca artesanal, conformam um cenário "felliniano", também inexplorado, que poderia sediar **points gastronômicos**, na ambiência marinheira dos centros históricos de Laguna e de Imaruí, repaginados ao usufruto turistico, como também nas margens das lagoas.

Soma a atratividade da sua diversidade de praias e a presença de grandes monumentos, da paisagem natural e construída, à da rede ferroviária centralizada em Tubarão, articulada à rede de cidades do entorno e aos portos de Laguna, praticamente vazio de usos, inclusive turístico, e o de Imbituba, de excelente calado, conformando outro paradoxo, de que esta riqueza de atrativos superpostos não tenha outra utilidade a não ser assistir o transporte do carvão e cargas.

Impõe-se a reversão da tendência à inoperância da rede ferroviária, com sucessivos ramais desativados ultimamente, gerando decadência do modal, frente à riqueza potencial da invenção de uma nova economia regional que a transforme em articulador de todo esses atrativos turísticos superpostos.

Os atrativos do Parque da Orla, valorizando os encantos da beira mar e lagoas, somam-se aos dos Parques das Termas, da Serra e do, contrastante, Polígono da Neve.

O eixo de circulação mais denso, representado pela BR-101, por onde circula, dominantemente, a mobilidade nacional, articulada à Estrada Inter-Praias, contornam todo o **Parque da Orla**, dando condições de localização a confortáveis estacionamentos como acesso à variabilidade de modais e intermodais, sugeridos pelo parque:

- trilhas valorizando o prazer de andar a pé;
- ciclovias ambientalmente corretas;
- percursos possibilitados pelas lagoas, como caminho náutico preferencial à mobilidade, trabalho e lazer, seja como ferry-boat, a pesca, vela (barcos, kite-surf, wind-surf), motonáutica, hidroaviões, evidenciados pelos labirintos dos meandros dos **canais articuladores das 18 lagoas**, associados à foz do rio Tubarão, que descarrega na Lagoa de Santo Antonio, em frente a Laguna, e as mais de duas mil garagem de sarilhos, do complexo lagunar, a elevar os barcos evitando as cracas;
- resgate do porto de Laguna, como novo point turístico a abrigar o ir e vir náutico;
- valorização de Imbituba, além de porto de carga, como importante sede do surfe internacional na Praia da Vila, como ancoradouro das naus turísticas a desfrutar os atrativos da própria cidade Imbituba revitalizada, do recreio das baleias junto à barra da Lagoa de Ibiraquera e de todo o Parque da Orla e do Grande Anel Viário Transversal do Segmento Centro-Sul;
- resgate do embrião histórico da rede ferroviária do segmento integrado à Ferrovia Litorânea, ligando o Prata e Porto Alegre a Curitiba, cabendo especular o seu papel como articuladora da Serra do Rio do Rastro, considerando que seu percurso, no passado, atingia Lauro Müller;
- o novo aeroporto de Jaguaruna, o maior do estado, dando condições, por exemplo, ao desembarque das pranchas do surfe internacional para curtir o swell da lage da Jagua.
- **teleféricos leves** com terminais junto à praia do Mar Grosso e na Estrada Inter-Praias, entre Laguna e Jaguaruna, facilitando o acesso aos lençóis de dunas e às enseadas próximas ao canal de ligação do complexo lagunar ao mar, animado pelo ir e vir dos golfinhos a evidenciar cardumes às tarrafas dos pescadores, ao principal monumento do

Parque da Orla, representado pelo Farol no Cabo de Santa Marta, a facilitar a visão do bailado das baleias e ao Casqueiro como sede do Parque dos 48 sambaquis, em torno às lagoas.

- **Terminais Turísticos**, associados a confortáveis estacionamentos, que darão visibilidade à variedade de atrativos, do Parque da Orla, das Termas, das Serras e do Polígono da Neve, interligados pelo Grande Anel Viário Transversal do Segmento Centro-Sul, poderiam estar localizados na BR-101:

- Próximo ao acesso de Garopaba, informando os atrativos das praias de enseada de Garopaba e das margens da Lagoa de Ibiraquera, tornadas públicas através de novos caminhos, ponte e equipamentos;

- No trevo de Imbituba indicando seus atrativos e o acesso ao Grande Anel Viário Transversal, a partir de Nova Brasília e Mirim, em torno às lagoas em direção a Imaruí, a São Martinho, às termas e Serra do Corvo Branco;

- No acesso a Laguna, marcado pela nova ponte de Cabeçudas, articulando os intermodais:

  *por rodovia com o centro histórico de Laguna e o Mar Grosso, valorizado pela presença do teleférico sobre o canal da barra do complexo lagunar;*

  *com o ferry-boat sobre a baia de Santo Antonio em direção à Inter-Praias, já implantada e seus monumentos naturais e construídos, articulados pelos terminais dos teleféricos;*

  *pelo ferry-boat de Catupera/Perrexil, como novo acesso a Imaruí;*

  *com a rede ferroviária, como estação intermodal, de acesso renovado a Laguna, Jaguaruna, a Imbituba praia e porto e às praias de enseada de Imbituba e Garopaba.*

- No acesso a Tubarão, como portal das termas, da Serra do Rio do Rastro e do Polígono da Neve (Urubici, Urupema, São Joaquim) e sede da histórica Ferrovia Thereza Christina, unindo o litoral à serra. Retomada a antiga ferrovia como nova ligação turística, os ramais desativados poderiam ser reconstruídos, como o acesso a Laguna, Lauro Müller e Serra do Rio do Rastro e aos lugares litorâneoas de Araranguá, no Segmento Sul;

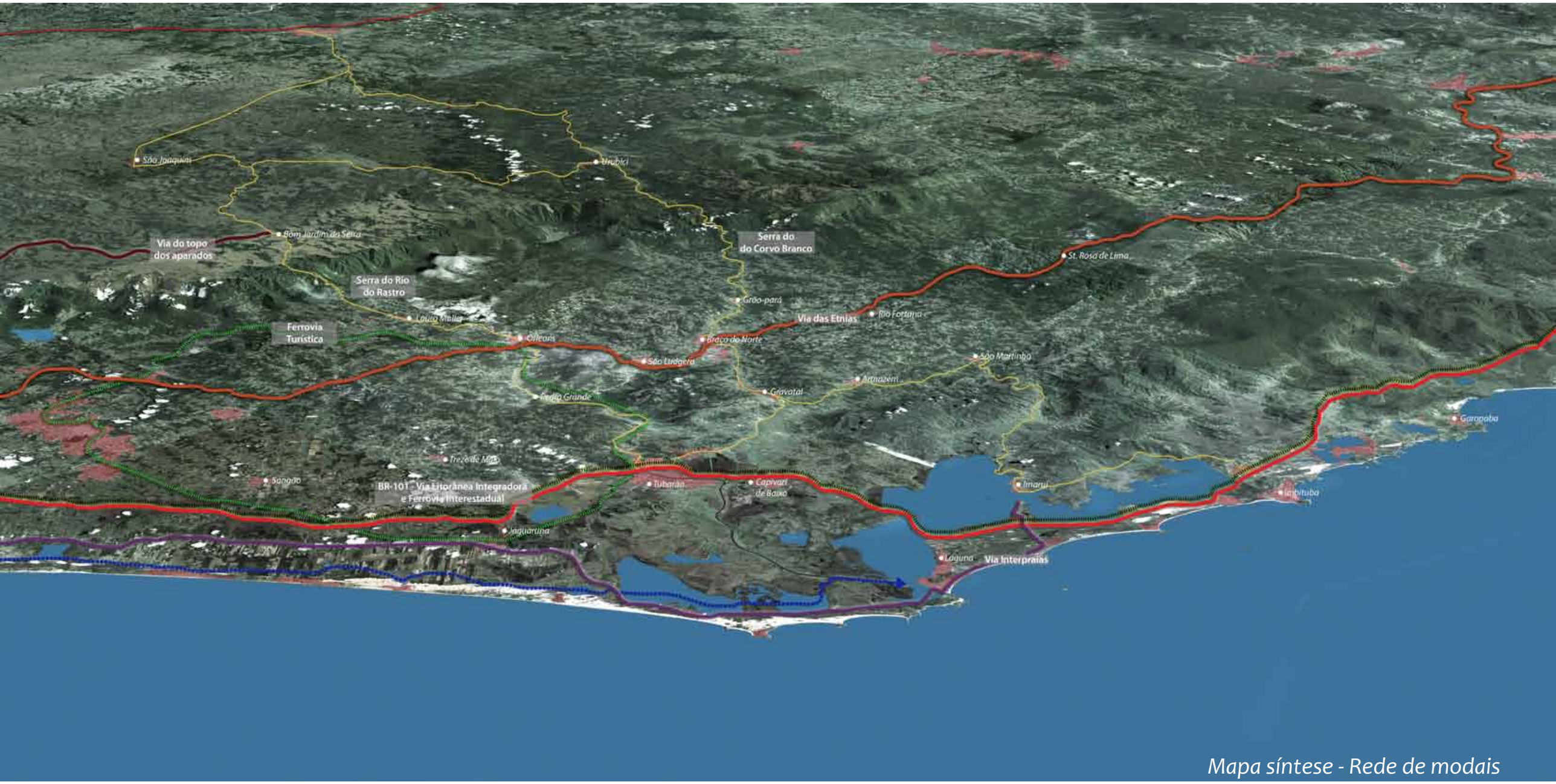
- Na ligação BR-101 com a Estrada Inter-Praias, articulando o novo aeroporto e Jaguaruna e suas praias. Este estacionamento associado a terminal turístico, recepcionará, dominantemente, os movimentos do turismo do Prata.

- Baseado no repertório limitado a um parque de diversões, o Beto Carreiro World, na Penha, se impôs como empreendimento de grande sucesso, fazendo parar em seus imensos estacionamentos, praticamente o Brasil inteiro. A variabilidade de atrativos naturais e construídos, do Segmento Centro-Sul, centrado em Laguna, podem fazer o Brasil inteiro parar, também, nas infraestruturas e intermodais propostos pelo Projeto Vita et Otium para o Parque da Orla, junto ao mar e ao complexo lagunar.

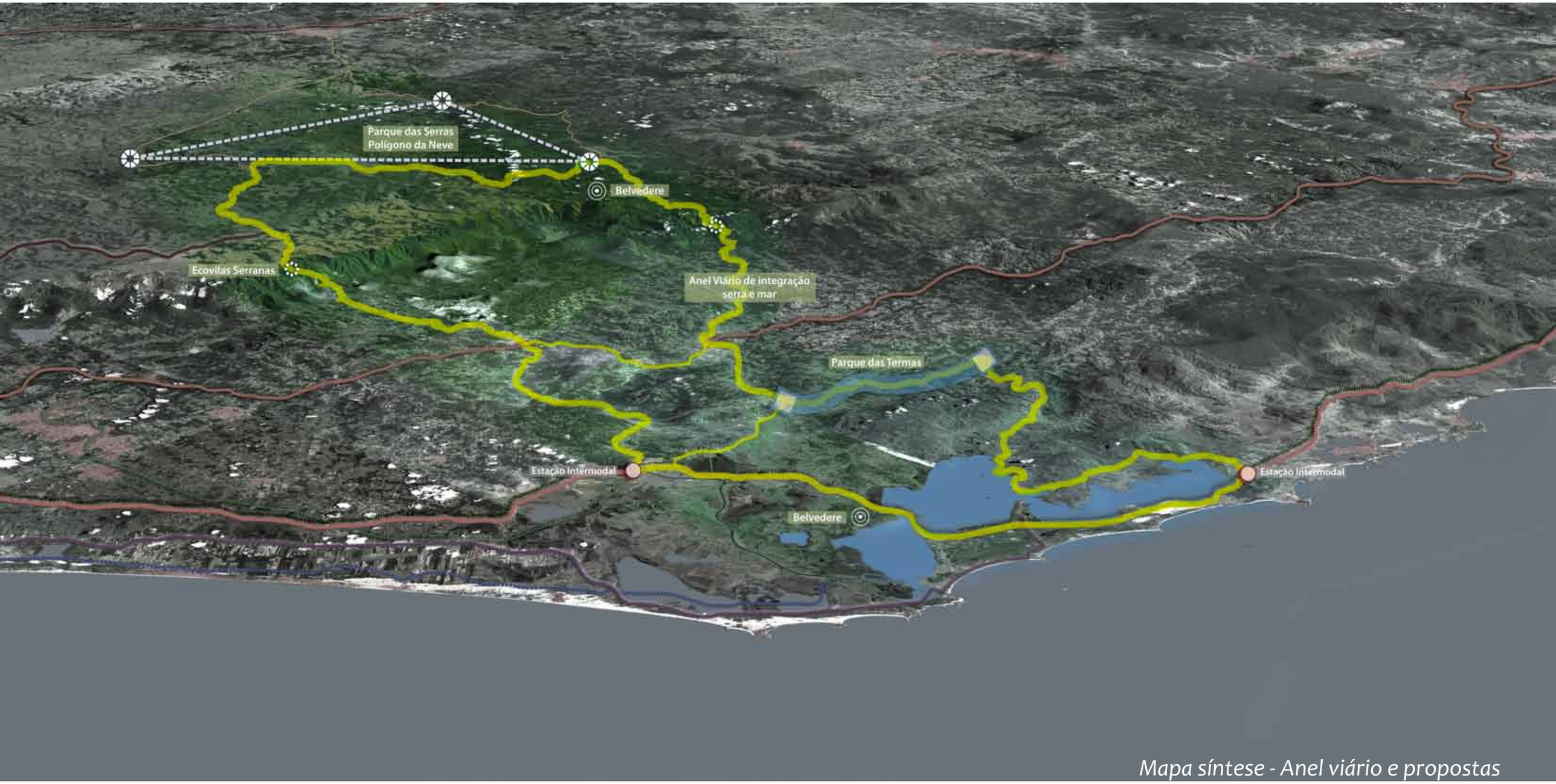
**Parque das Termas** tem como centralidade urbana organizadora Gravatal, que constitui, contemporaneamente, a principal fonte explorada como empreendimento termal. Responsáveis pelo desenvolvimento turístico e econômico da região, suas as águas termais são consideradas as segundas do mundo. Captada e aproveitada por sete hotéis instalados no complexo termal, jorra a uma temperatura média de 37ºC, com vazão de 40 litros por segundo, ativando uma próspera e crescente centralidade comercial articulada ao espaço verde, dominante, possibilitado pela hotelaria.

O Parque das Termas tendo Gravatal, como principal centralidade termal sugere aprofundamento de seu papel, somando-se aos 14 aproveitamentos que solicitaram licença de funcionamento junto ao Parque do Tabuleiro e às termas da Guarda, junto ao rio Tubarão.

**Parque das Serras** possibilitando a proposição de **ecovilas serranas,** junto às Serra do Rio do Rastro e do Corvo Branco, e o aprofundamento urbano do papel de Urubici articulada ao vale do Rio Canoas como importante esquina serrana de acesso a Urupema, Bom Retiro, na BR-282, ao Morro da Igreja, e à Serra do Corvo Branco, como lugar de muito futuro, considerando os atrativos serranos que reune, representativos do Polígono da Neve que coroa o segmento.




*Mapa síntese - Rede de modais*




*Mapa síntese - Anel viário e propostas*

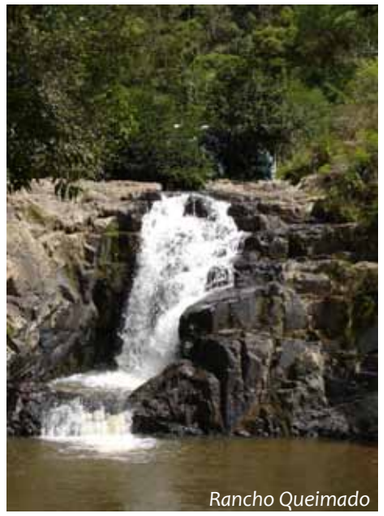
*Mapa síntese - Anel viário litorâneo e propostas*

# SEGMENTO CENTRO

# Descrição

Serra da Boa Vista

Morro do Cambirela


Rancho Queimado

Armação Grande - Gov. Celso Ramos

Lagoinha do Leste

Rio Cubatão

Sintetiza a paisagem natural do Segmento Centro a diferença de nível entre a **Serra da Boa Vista**, correspondente às **Serras do Leste Catarinense**, a partir de Alfredo Wagner e Rancho Queimado, como parte do punho da mão que se adianta em direção ao oceano, conformando dois dedos nodosos, em arco, correspondentes aos divisores de água, formadores dos vales diferenciados, por onde correm, **para o leste**, os rios **Cubatão, Imaruí** e **Biguaçú**.

Desde **Rancho Queimado** os divisores de água, representados pela **Serra do Tabuleiro** somada ao promontório do **Cambirela** e pela **Serra do Pai João** somada ao promontório de **Ganchos**, mergulham no oceano replicando nos maciços das paleoilhas formadoras da **Ilha de Santa Catarina**, articuladas pelas areias carreadas pelo mar, como principal monumento cênico do litoral.

Neste segmento, a **Serra da Boa Vista**, através de seus divisores de água e promontórios decorrentes, corta a continuidade da planície litorânea, aqui ocupada pela água do mar e transformada no fundo das baías norte e sul, que separam a **Ilha de Santa Catarina** do **continente**. O avanço das Serras do Leste Catarinense atesta a principal característica do Segmento Centro, praticamente sem planícies.

O Segmento Centro, com aproximadamente 7.000 km2 (16,4 vezes a área de 424,4 km2 da Ilha de Santa Catarina), 115km de litoral, abrangendo 20 municípios, com população total de 935.021 habitantes (urbana: 861.180 e rural: 73.841), centrado na Grande Florianópolis composta pela conurbação continental articulada à Ilha de Santa Catarina, como lugar, baseado no mar como caminho, lentamente construído ao longo da História. Suas baías, sul e norte, sempre foram estratégicas aos ciclópicos percursos náuticos das caravelas do período dos "descobrimentos" dos oceanos e continentes, como o do Estreito de Magalhães pela nau Victória, em 1522. O adelantado Cabeza de Vaca, quando o litoral catarinense fazia parte das Índias de Castela, partiu do porto espanhol de Vera, na foz do Imaruí, em direção, ao caminho do Peabiru que levava às Cataratas do Iguaçú, a Assunção, capital da Provincia do Prata e a Potosí.

Bem mais tarde, visando a proteção do caminho náutico que levava à Colônia do Sacramento, o Brigadeiro Silva Paes, fundador e precursor da configuração do litoral sul português, transformou a Ilha de Santa Catarina em capitania, como imensa fortaleza, protegida pelas fortes, articulando pela água protegida dos rios e das baías, nomeados de "Mar de Dentro", o conjunto de freguesias açorianas continentais e insulares como o primeiro, e duradouro, plano diretor matriz da ocupação urbana contemporânea.

Dom Pernetty, membro da expedição de Bougainville, que chegou a Santa Catarina em 1763, dizia que o nome português de Nossa Senhora do Desterro, interpretava-se em francês como "Notre Dame de L'Exil" Soubesse Hercílio Luz do charme atual de um tal nome, não o teria mudado em 1894, para o prosaico Florianópolis, felizmente hoje mais associado a flores e jardins do que à esquecida imagem férrea do marechal republicano. Floripa, seu sedutor diminutivo, adoça ainda mais essa interpretação livre, leve, moderna e local.

A Armação Grande de Nossa Senhora da Piedade, em Ganchos e a Armação de Sant'Ana da Lagoinha, na Ilha, marcam a presença das baleias na toponímia do Segmento Centro. A poesia do sargento espanhol cantando a beleza de Floripa marca a invasão da armada espanhola à Ilha em 1777

*"Si yo supiera explicarte*
*De aquel Pays lo frondoso,*
*Lo fertil, y deleytoso,*
*Sé, que havia de admirarte:*
*Pues todo de parte, a parte*
*Es un Jardín, un Hechizo,*
*Un terrestre Parayso, Y un pradio superior,*
*Vien haya el Divino Autor*
*Que tan hermoso lo hizo!"*

O Regente Feijó impediu a compra da Ilha pretendida pela Inglaterra que nos transformaría em protetorado inglês. O Segundo Império também marcou fortemente a toponímia dos lugares: São Pedro de Alcântara (como primeira colônia implantada em 1829), Teresópolis, Santo Amaro da Imperatriz, Imperial Hospital de Caridade. De uma das principais batalhas da Guerra do Paraguai restou o nome do Avaí. Desterro, já havia perdido o "Nossa Senhora" quando da Independência. A República focou seu novo nome na figura de seu algoz em vida. Florianópolis foi uma das "leis" inaugurais, assinadas por Hercílio Luz, primeiro governador republicano, pós-revolução Federalista.

A mudança da tecnologia e das rotas náuticas, pós canal do Panamá inaugurado em 1914, obrigou Hercílio Luz a construir uma ponte pênsil high tech, sonhando linhas férreas de integração de Florianópolis, prometidas desde o império, mas jamais realizadas. Todas as pontes cumpriram, no mínimo, a função de permitir passar, mas somente à Hercílio Luz coube o máximo papel de simbolizar o lugar. Na ilha, praticamente sem estradas, a cidade limitada ao triângulo central do promontório, voltado a oeste, contido pelo maciço do Morro da Cruz, aproveitando o conforto da ponte, vai criar o seu subúrbio em terras continentais. Além do bairro do Estreito, sucedem-se Balneário, Itaguaçú, Coqueiros, Bom Abrigo, transformados depois, nos principais balneários urbanos. Na ilha, além da Praia de Fora, hoje Beira Mar, que abrigou a timidez inicial dos banhos de mar, as demais praias, com acesso dificultado, continuavam sediando a faina da pesca artesanal das isoladas freguesias açorianas.

A Ilha de Santa Catarina que já se havia unido ao continente com a construção da ponte, passado seu auge nos mares, assim como Veneza, tem uma recaída, retira parte do piso de madeira da ponte, desgruda-se da terra firme e resolve se opor a todo o sul que, monoliticamente, apoiava o movimento revolucionário de 1930.

*Amanhecer - Ilha de Santa Catarina*

*Maciço do Morro da Cruz*

*BR 101 o São José*

Estranha compulsão esta das ilhas imaginarem-se independentes dos continentes a que fronteiam. Assim se comportou a imperial Inglaterra, até hoje, acentuando sua discreta e conveniente distância das terras e comportamentos continentais europeus. O mesmo sucedeu a Veneza, enquanto noiva poderosa do Mediterrâneo, só se voltando ao continente com o retorno ao campo representado pelas vilas paladianas, após o fausto de seu império marítimo.

Acossada, a ilha resistiu poucos dias, para render-se após o abandono da cidade por suas lideranças vencidas. Como em 1893, houve resistência, a esquadra bombardeou sistematicamente os revolucionários, houve vencidos, mas felizmente Getúlio não retaliou, como Floriano, evitando à cidade-capital o desconforto de propor nova mudança de nome.

Quando eclodiu a Revolução de 30, o novo governador Fúlvio Aducci , eleito há somente vinte e dois dias, não fazia idéia que sua gestão seria tão fugaz. Vencido e exilado, posteriormente, retorna à ilha e desempregado, mas com recursos, funda o primeiro "balneário", em terras catarinenses, na fachada continental, em frente à ilha, com direito a cassino e demais amenidades comuns a esse tipo de empreendimento que, posteriormente, estabeleceria as bases da ocupação urbana do litoral.

Na Segunda Guerra, quando os imigrantes foram tiranizados com os "não pode" da campanha de nacionalização contra os quistos étnicos. Desde 7 de setembro de 1942, não podia mais falar, escrever, escutar rádios, cantar hinos e ostentar nomes de pessoas, ou lugares em alemão ou italiano. Hamonia vira Ibirama e Hansa, Corupá.Todas as manifestações culturais carinhosamente resguardadas pelos imigrantes foram indiscriminadamente taxadas de exóticas e pró-eixo. Paradoxalmente, a mesma guerra que os oprimiu, propiciou a demanda que impulsionou o surto de muitas de suas indústrias.

Nos governos militares, defrontamo-nos com o verdadeiro "renascimento" de Santa Catarina, como que acordando de seu histórico isolamento e atrelando-se ao desenvolvimentismo que tomava conta do país.

A chave, desse ressurgir, foi a construção e término da BR101, articulando as principais cidades catarinenses, todas situadas próximas à franja litorânea, ao extremo sul e, principalmente, ao centro do país. Assim sendo, aquelas regiões que, paradoxalmente, eram tratadas como fundos distantes, passam desde aí, a desempenhar seu verdadeiro papel de principal fachada atlântica do sul brasileiro.

A partir dos anos sessenta o estado catarinense passa a ter uma atuação econômica mais agressiva através da implementação do modelo catarinense de desenvolvimento, quando passa a agir com incentivos, créditos, investimentos diretos, planejamento, formação profissional, infra-estruturas, viabilizando de um lado uma transformação na economia estadual, e de outro a consolidação de Florianópolis como capital administrativa a intermediar essa cornucópia de benesses.

Contemporâneamente, o isolamento das regiões catarinenses, entre si, agravado pelos 1200 m da Serra Geral a separar o planalto do litoral, foi atenuado pela construção da Estrada do Rio do Rastro e BR 282. Contrariando a equilibrada rede urbana catarinense do passado, baseada em pequenas e médias cidades, separadas por áreas rurais, a abrigarem as etnias fundadoras, o litoral catarinense, junto à BR101, nos trechos norte e centro, sustenta hoje, a implantação de importante centralidade regional, como imensa cidade nova, conurbada, em acelerada construção, resultante do dinamismo local, associado à crescente opção dos que para cá se mudam atraídos pelo canto de sereia da beira do mar, ou por sua decantada qualidade de vida. Persiste grande incógnita sobre o trecho sul, onde se aliam os trabalhos de duplicação da rodovia, a paisagem invulgar pouco ocupada, a economia local baseada desde a crise do carvão e o grande vetor de ocupação, representado pela afluência do nordeste gaúcho.

Diferentemente do litoral norte e centro, a estrada aqui, amenizando a agressividade de sua presença, afasta-se gradativamente do mar. Sua baixa densidade de ocupação, não esconde, no entanto, sua transformação latente, frente às promessas da estrada duplicada, a garantir a articulação com o Prata. Preconizando a vocação contemporânea aglutinadora do litoral catarinense, Seidler, em 1826, dizia sobre a Ilha de Santa Catarina, principal marco cênico desse litoral:

*"outrora esse jardim era lugar de desterro de criminosos portugueses, de onde o nome da capital. Realmente por esse preço era-se tentado a praticar algum crime para também ser desterrado, pois era fácil ceder um instante ao inferno em troca do resto da vida no céu."*

Vita et Otium ©

# *Propostas*

*Boulevard Verde Continental*

*Boulevard Verde sobre o antigo leito da BR-101*

*Nova Centralidade Metropolitana articulando Via Expressa ao Boulevard Verde Continental*

O avanço das Serras do Leste Catarinense até às baías, que separam a Ilha de Santa Catarina do continente, determina uma intensa e concentrada articulação de todos os modais, sobre as baías e as reduzidas planícies continentais e insulares, condicionando, neste segmento, a interação dos modais aos subprojetos propostos.

**Modais/Subprojetos territoriais, urbanos e arquitetônicos**

- **Relocação da BR-101**, deslocando o tráfego internacional, nacional, regional e estadual do seu leito atual, para o anel viário proposto pelo DNIT, ANTT e a Auto Pista Litoral Sul do grupo OHL passando nos municípios de Santo Amaro da Imperatriz, Águas Mornas, São Pedro de Alcântara, Antônio Carlos e Tijucas. Possibilita a criação de um **Boulevard Verde Continental**, articulado ao **Boulevard Verde Insular** sobre a SC-401 e SC-405. Esta proposta reforça a **estrutura urbana metropolitana em "H"**, identificada pelo Plano Diretor Participativo de Florianópolis que deve ser complementada por linhas regulares náuticas de transporte coletivo e *ferry boats*.

- **Via das Etnias** Interliga as cidades de Rancho Queimado, Angelina, Major Gercino, São João Batista e Canelinha, redescobrindo suas vocações e valorizando seus lugares no contexto litorâneo.

- **Novas Centralidades e Caminhos Náuticos**. É evidente o papel das baías Norte e Sul na configuração da cidade continental conurbada, articulada à Ilha de Santa Catarina somente por pontes e sempre a postergar a promessa de utilização das águas, com transporte coletivo náutico, unindo Palhoça ao Aeroporto, Biguaçu a Canasvieiras e ferry-boats, ampliando alternativas de modais, assim como a exemplar Sidney.

- **Estação Rodoferroviária** junto à BR-101 relocada, articulada por transporte coletivo eficiente às centralidades metropolitanas.

- **Teleférico** entre o aterro da Baía Sul, Maciço Central, UFSC, Lagoa, Promontório da Joaquina e Barra da Lagoa, incentivando o não uso do automóvel e facilitando o transporte coletivo limpo e eficiente, da população metropolitana à Costa Leste da ilha, praticamente preservada de ocupação, como parque livre de lazer, contribuindo para a diversificação dos lugares de ócio da costa catarinense;

- **Nova Centralidade Metropolitana** correspondendo ao **Boulevard Verde Continental** unindo Palhoça, São José, Biguaçú e Florianópolis, sobre o antigo leito da BR 101 transformado em eixo, infraestruturado (transporte coletivo eficiente, redes de saneamento, elétrica, fibra ótica,etc.) de sustentação da **densa centralidade metropolitana** e articulado, pela **Via Expressa**, ao **Boulevard Verde Insular** sobre a SC-401 e a SC-405. Estes eixos chamariam para si os adensamentos urbanos futuros, diminuindo a pressão de ocupação junto à beira do mar.

- **Nova Centralidade Verde de São José** como portal de acesso à ilha de Santa Catarina, retirando equipamentos comerciais e industriais de grande porte, permitindo densa verticalização no entorno do parque verde proposto, com superposição de equipamentos, revitalizadores da urbanidade, caracterizando a Via Expressa como principal eixo de conexão urbana continente – ilha.

- **Vias articuladoras e corredores verdes de São José**, amenizando o tecido urbano continental contínuo.

- **Reestruturação da mobilidade urbana** da nova centralidade de **São José**, através da diversificação e sobreposição de novos modais (VLT, corredores de ônibus, ciclovias e pistas de rolamento), como alternativas ao domínio exclusivo do automóvel.

- **Aterro Sul de São José**, integrado aos tecidos preexistentes e estratégias de recuperação ambiental urbana.

- **Aterro Norte de São José**, com moles, marinas, recriação das praias, equipamentos urbanos, parques e vias, com adensamento das arquiteturas.

**Complementam a proposta do Litoral Centro**:

- **Aeroporto Internacional** na planície de Tijucas ampliando o acesso, pela proximidade, à diversidade de lugares da conurbação litorânea centro e norte. O litoral sul será atendido pelo aeroporto de Jaguaruna, recém inaugurado.

- **Estratégias específicas** para as tendências de crescimento urbano/ adensamento nas planícies ao norte (Biguaçú) e ao sul (Palhoça - Rio Tubarão).

- **Porto Turístico Flutuante** no fundeadouro histórico, em frente ao novo aeroporto internacional de Tijucas, equipado com estares e restaurantes, valorizando a centralidade náutica do norte da ilha, Ganchos, Porto Belo e Arvoredo. Um porto na cota perfeita ao atraque das naves turísticas, sem abertura de canais e problemas com os golfinhos, renovaria toda a minguada frota de transporte náutico da região.

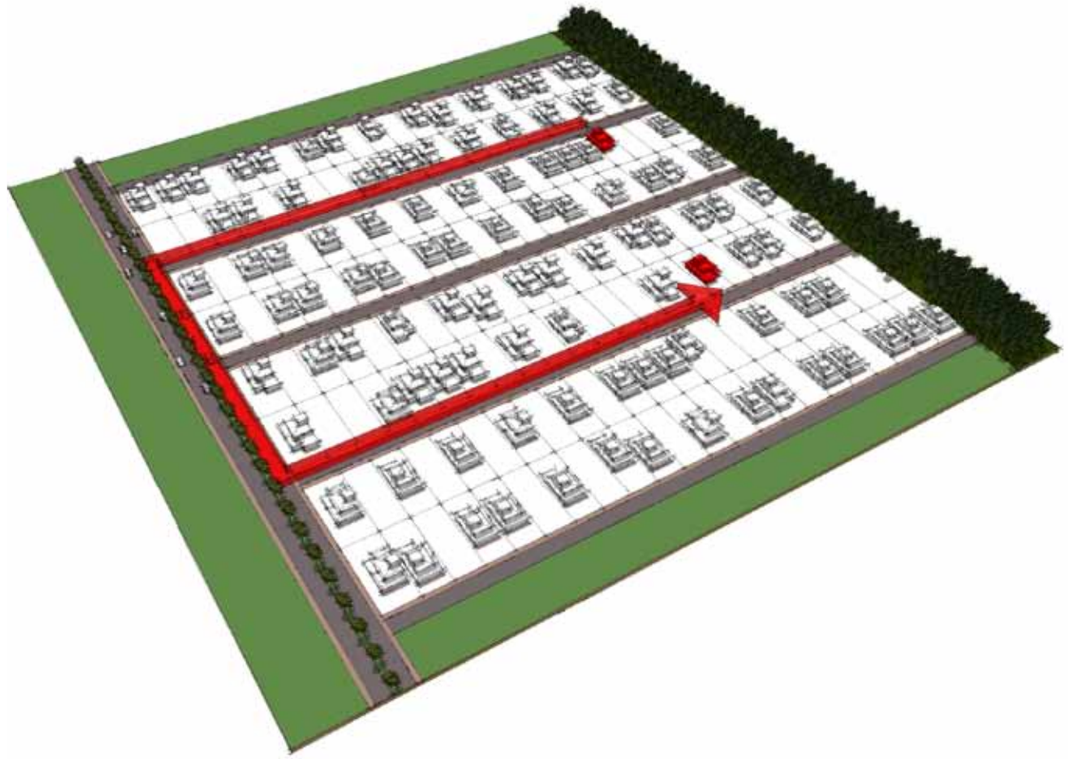
O Projeto Vita et Otium, em época de valorização da paisagem natural, identificou a oportunidade da proposta do porto flutuante e a Dutchdocklands, para convencimento dos céticos, viabilizou sua contrução: http://www.dutchdocklands.com/floating-cruise-terminal.

Navegando do Porto Flutuante, redescobriríamos a **chegada pelo mar** às diversas centralidades e fachadas históricas continentais, como o **velho centro de São José, Enseada do Brito, Armação da Saudade**; insulares, como **Santo Antônio de Lisboa, Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão da Ilha**; fortalezas de **São José da Ponta Grossa, Anhatomirim, Nossa Senhora Conceição de Araçatuba** e o **centro de Florianópolis**, como proposto pelo projeto vencedor do Concurso do Aterro da Baía Sul, em 1997. Assim como o Porto Flutuante, as proposições do Projeto Vita et Otium, se rebaterão necessariamente sobre os programas urbanos dos aterros contemporâneos.

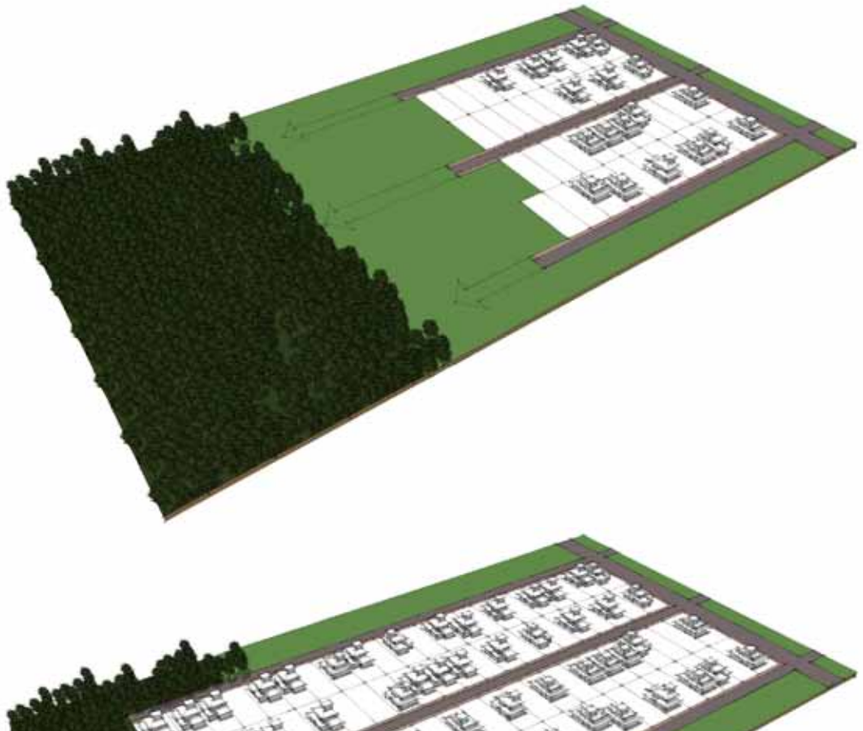
*Mapa síntese - Rede de modais e propostas*

***Porto Turístico Flutuante***

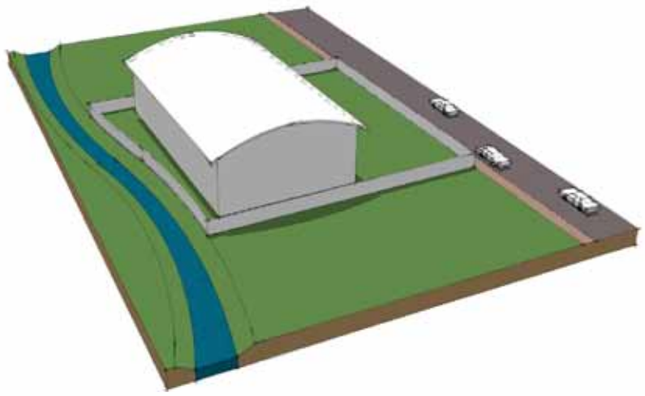
***Necessidade de rever os paradigmas de ocupação sobre o território. Discutindo densidades e a forma das cidades.***

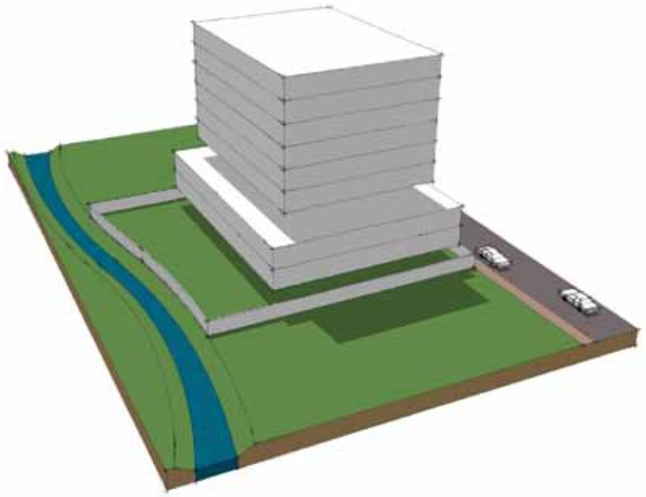


*Recuperação da integração local dos tecidos, oferecendo acessibilidade local e redução de deslocamentos desnecessários.*

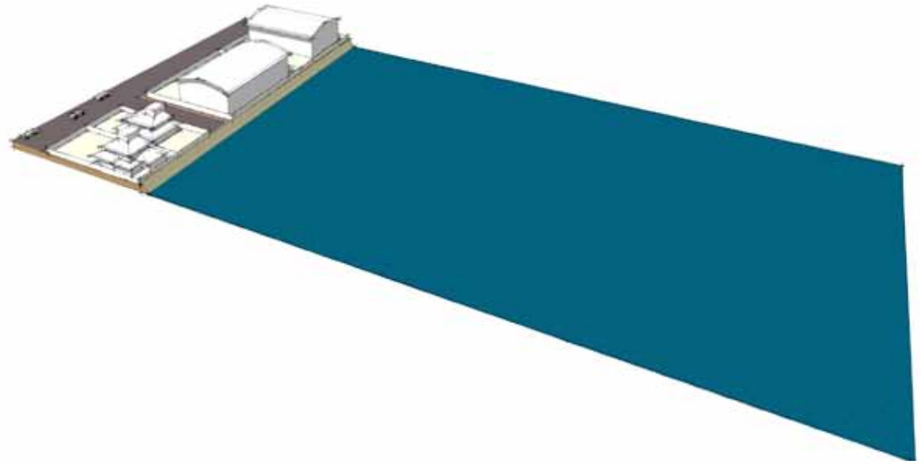


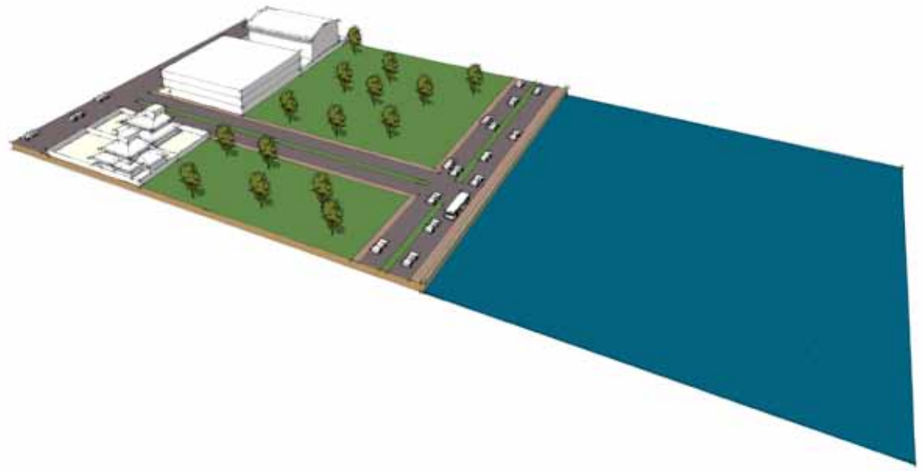
*O espaço público deve ser instrumento de contenção urbana e aliado na preservação dos lugares naturais.*

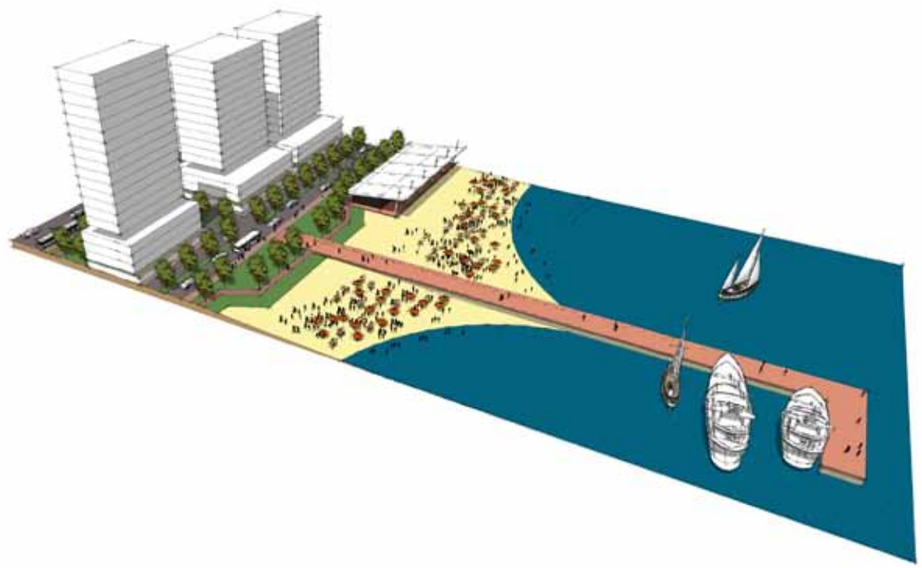




*Mecanismos de recuperação de áreas verdes intraurbanas integradas nos processos de substituição tipológica, oferecendo acessibilidade e visibilidade como meio de preservação.*







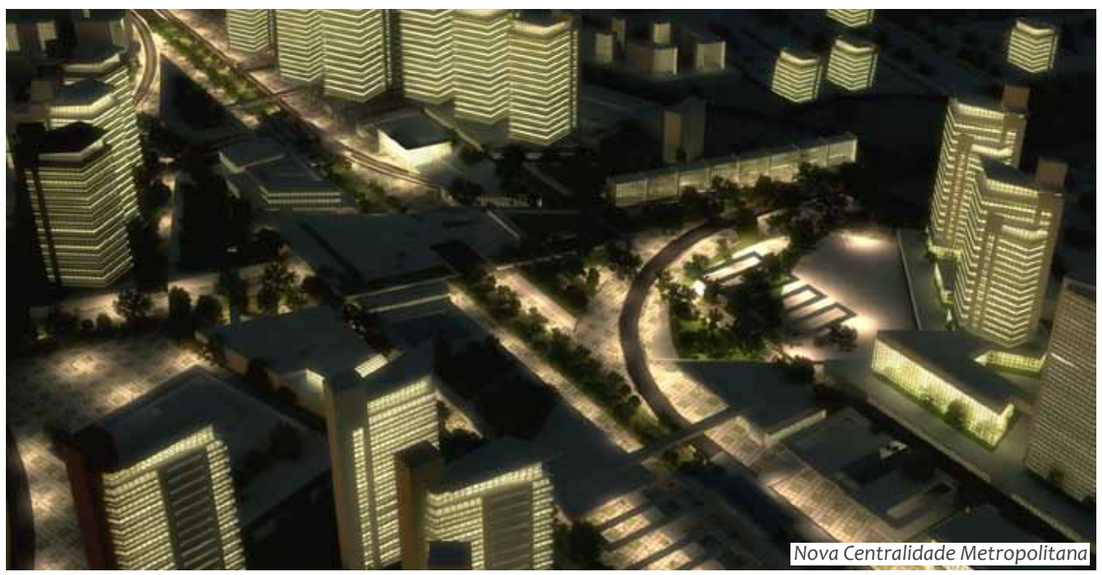
*Os aterros quando necessários devem colaborar na valorização da apropriação social dos lugares e a urbanidade. As vias devem estar integradas ao conjunto urbano pré-existente.*

*Deve-se optar por investir em modais novos que permitam a redução do uso intenso do automóvel como forma de reduzir a ocupação sobre o território e humanizar os lugares.*

*Exemplo de renovação da via expressa continental, recuperando as suas margens como parques verdes, integrados a vida urbana.*

*Exemplo de renovação da BR 101, convertida em Boulevard urbano verde, integrando sistemas eficientes de transporte coletivo.*

*Nova Centralidade Metropolitana*



*Nova Centralidade Metropolitana*

*Boulevard Verde Continental*

*Nova Centralidade Metropolitana*

*Nova Centralidade Metropolitana*

## Desafios ao desenho sustentável contemporâneo do Litoral Centro

Preconizando a vocação contemporânea aglutinadora do litoral catarinense, Seidler, em 1826, profetizava sobre a Ilha de Santa Catarina, principal marco cênico desse litoral: " outrora esse jardim era lugar de desterro de criminosos portugueses, de onde o nome da capital. Realmente por esse preço era-se tentado a praticar algum crime para também ser desterrado, pois era fácil ceder um instante ao inferno em troca do resto da vida no céu." Seidler estava certo, passados 186 anos a Ilha encheu, constituindo desafio que persiste sem solução à tomada de atitudes visando o seu planejamento qualificado. Densidade não significa impossibilidade de qualificação físico-espacial. Dizem os estudiosos que o futuro será das cidades densas e compactas.

Ocupam a mídia as questões relativas ao constrangimento da mobilidade (constutue façanha assustadora adentrar ou sair de Florianópolis nos horários de pico) e o excesso de empreendimentos imobiliários, motor da economia local . Nada se escreve, no entanto, sobre a ocupação física dominante, que se faz por tipologias arquitetônicas horizontais espalhadas por um sem fim de servidões, conhecidas por poucos, algumas com dois mil metros de extensão, distribuídas atrás das dunas contínuas e desocupadas dos Ingleses ao Campeche. Estranhos os caminhos contemporâneos da conurcópia de deleites cantada por Seidler.

**• Valorização do "imenso mar maravilhoso", cantado por Cruz e Sousa, ao norte da Ilha de Santa Catarina**

SONATA – Cruz e Sousa (1893)

I

Do immenso Mar maravilhoso, amargos,
Marulhosos murmurem compungentes
Canticos virgens de emoções latentes,
Do sol nos mórnos, mórbidos lethargos...

Assim como em San Marco, na Laguna Veneta a paisagem do litoral centro representada pelo promontório de Ganchos, Baía de Tijucas, Promontório de Portobelo, Ilha do Arvoredo, norte da Ilha de Santa Catarina e entrada da Baía Norte, gira em torno a inigualável espaço áqueo, conformando deslumbrante bacino. Em seu centro está ancorado o Porto Turístico Flutuante proposto.

**• A praia como espaço de celebração**

Fronteia o bacino a fachada norte da Ilha de Santa Catarina representada pelas praias de Canasvieiras, Cachoeira do Bom Jesus, Ponta das Canas e Lagoinha do Norte. O Sapiens Parque, empreendimento de porte, que objetiva a criatividade e invenção humana, sediado em Canasvieiras, justifica, como contrapartida, a organização físico-espacial qualificada do território, bairros e balneários do norte da Ilha, que se situam na sua área de influência direta. O reingresso do modal naútico proposto por Silva Paes, em 1748, em seu plano inaugural de Florianópolis, sugere a valorização dessa fachada norte da Ilha, com a atualização das soluções infraestruturais (saneamento, mobilidade, fiação subterrânea, etc.) visando engordamento da praia de Canasvieiras e a localização dos equipamentos de apoio à mobilidade náutica: trapiches, piers e atracadouros para barcos, transporte coletivo de passageiros e ferry-boats.

Enriquecida dessa forma poderemos reinventar Canasvieiras como densa centralidade repleta de atividades superpostas geradoras de vida urbana: comércio variegado nos térreos e mezaninos abertos com visão da praia, nos níveis acima serviços, até o quarto andar, sobre esses níveis a recriação verde do térreo, abrigando os lugares dos estares coletivos dos demais níveis de habitação.

O imaginário brasileiro sempre considerou as praias como lugares de celebração, desde a Primeira Missa pintada pelo catarinense Victor Meirelles, passando pelas festas religiosas da Bahia, até a comemoração do Reveillon na praia de Copacabana, consagrada pelo desenho dos tapetes em petit-pavé, de Burle Marx, em um dos principais espaços de celebração do mundo.

O projeto de engordamento das praias de Canasvieiras, Cachoeira do Bom Jesus e Ponta das Canas não pode esquecer esta referência construída pela cultura urbana brasileira. Mais que integrar-se às urgentes soluções funcionais urbanas, incluindo proposta generosa que garanta, em um revigorado calçadão, a presença do ir e vir dos pedestres e das bicicletas, é necessário acentuar o papel dessas praias, voltadas ao bacino, como renovados lugares de celebração e importantes signos urbanos.

**• Proposta paisagística do promontório central leste da Ilha de Santa Catarina**

Envolvido pelas areias das dunas da Joaquina, Lagoa da Conceição ligada ao mar pelo canal da Barra da Lagoa (a sugerir a criação de generosas calçadas e espaços públicos) e a massa verde do Parque Florestal do Rio Vermelho, propõe-se a articulação do notável promontório ao centro da cidade e a estacionamentos/Portal Turístico, junto à BR-101, por teleférico que descortinará a deslumbrante fachada oceânica, quase totalmente preservada, e permitirá o uso de suas praias como lugar preferencial do lazer metropolitano.

O desenvolvimento do modal teleférico em eixo transversal, Continente/Ilha, possibilitará, através de suas estações, o convívio de estratos sociais ilhados: do continente ao aterro da Baía Sul; desta ao topo do Morro da Cruz; desta ao campus da UFSC; desta ao Morro da Lagoa; desta à Ponte da Lagoa; desta à Joaquina e ao Promontório Leste e desta à Barra da Lagoa. A construção de tal empreendimento, em consórcio público-privado, transformaria Florianópolis de polo turístico sazonal a permanente.

Cumpriria, por outro lado, papel exemplar quanto a mobilidade solucionada por transporte coletivo, sem carros. O Parque Unipraias, construído em Balneário Camboriú acena a Florianópolis esta possibilidade mais ambiciosa.

• **Valorização do Boulevard Verde Insular** representado pela SC-401 que estruturará a ocupação urbana mais densa da Ilha. Na Estação Cidade das Abelhas do Jardim Botânico de Florianópolis, a proposta de localização de **belvedere**, em cota alta, no maciço divisor de águas da Ilha, propiciando a fruição do Oceano Atlântico ao leste e a oeste, o Mar de Dentro das baías, somada à visão da articulação da paisagem natural e construída pela conurbação.

• **Planejamento urbano da Praia da Pinheira,** como lugar turístico referencial, remembrando o tecido urbano existente. Integrando e reforçando a presença dos corredores ambientais articuladores da nova cidade com o Parque do Tabuleiro. Aprofundando o estudo de sua nova forma urbana densa, em anfiteatro decrescente em direção ao mar, deve premiar, em altura, o domínio visual da enseada mais que perfeita e com beira mar, livre de construções, possibilitar a visão perspectiva de toda a praia. Os térreos sobre o imenso anfiteatro abrigarão amenidades urbanas, serviços e comércio. Seu desenho deve evoluir para além do superado modelo urbano estruturado em torres sombreando umas às outras. O domínio da vista e do direito ao sol deve orientar as pesquisas da nova forma urbana. O entorno do tecido da Pinheira envolvido pelo parque do Tabuleiro, como limite, define situação urbana sui-generes.

• **Portal Turístico associado a Intermodal, junto ao rio Cubatão, aos pés do Cambirela,** com amplo estacionamento na BR-101. Articulação do **transporte náutico,** que ligará Palhoça ao aeroporto Hercílio Luz, **à estação rodo-ferroviária**, na esquina do boulevard previsto para o leito antigo da BR-101, organizador do transporte coletivo local, com o anel de contorno da BR-101 relocada, associada ao eixo ferroviário proposto (Porto Alegre – Curitiba). Alimentará o point gastronômico previsto para a histórica paisagem urbana da Enseada do Brito, revitalizada pela criação intensiva de frutos do mar, articulada por **teleférico** a ambicioso **belvedere**, no topo do Cambirela, como estação ambiental, que descortina todo o territótio do litoral centro de Santa Catarina

• **Planejamento da planície do Rio Biguaçú** articulando as cidades de Biguaçú e Antônio Carlos ao novo traçado da BR-101.

• **Planejamento do promontório de Ganchos,** valorizando, através de ocupações mais leves e equilibradas, sua invulgar paisagem natural, representada pela sucessão de belíssimas enseadas exemplificadas pelo sítio invulgar da histórica Armação da Piedade, associadas à fortaleza da Ilha do Anhatomirim.

• **Turismo Serrano** aproveitando a sua particular proximidade do mar possibilitando interações verão/inverno corrigindo a sazonalidade turística.

# SEGMENTO CENTRO-NORTE

Pomerode

Timbó

Penha

Navegantes

Itajaí

Balneário Camboriú

*Via Interpraias*

Ibirama

Brusque

Itapema

*Perequê*

*Santa Luzia*

Tijucas

Lontras

Botuverá

Presidente Nereu

# Descrição

Planície de Tijucas

Foz do Rio Itajaí-Açú

Itapema

Promontório de Penha

Promontório de Bombinhas

Balneário Camboriú

Sintetiza a paisagem natural do segmento o nascimento, em vales diferenciados, **voltados para norte**, junto a **Serra da Boa Vista**, dos rios formadores do **Tijucas** que, a partir da cidade de **São João Batista**, corre para sua foz, **ao leste**, junto à cidade homônima, que antes do assoreamento da foz do rio, desempenhou papel de importante porto regional de cabotagem. Dessa época restou o vestígio do bonito teatro em ruínas junto ao rio e ponte.

A **Serra do Tijucas** separa a bacia desse rio daquelas formadoras do rio **Itajaí**, que nascem próximas ao **Morro da Boa Vista** na Serra Geral e na **Serra da Boa Vista** correspondente às Serras do Leste Catarinense, em vales diferenciados, **voltados para noroeste**, onde correm os **rios Itajaí - Mirim** e **Itajaí do Sul**, separados pela **Serra do Itajaí**. Na cidade de **Rio do Sul**, o rio **Itajaí do Sul** junta-se ao **Trombudo** e ao **Itajaí do Oeste** formando o **Itajaí-Açú**, que recebe o rio dos **Índios**, em Ibirama, e a partir de **Blumenau**, corre para leste, recebendo outras contribuições, conformando a principal bacia hidrográfica litorânea de Santa Catarina, que deságua junto à cidade portuária de **Itajaí**, após somar-se ao rio **Itajaí - Mirim**. Os conflitos da paisagem construída representadas pelas cidades assentadas sobre as margens destes rios resultam nas enchentes históricas que obrigam à urgente mudança dos paradigmas urbanos e das tipologias arquitetônicas praticadas até aqui. Paradoxalmente, o vale do rio Itajaí sempre foi o principal leito do avanço da paisagem construída do litoral ao planalto.

É necessário propor a criação de espaços verdes densos, desmontando as barreiras construídas que impedem o livre caminho das águas.

Os divisores de água das Serras do Leste Catarinense, parecem avançar mar adentro, conformando o maior conjunto de promontórios e enseadas representativos e desenhadores da paisagem marinheira, aparentemente tropical, do Segmento Centro-Norte. Sucedem-se, desde **Ganchos** (Governador Celso Ramos), os promontórios de **Porto Belo**, de **Itapema**, da **Ponta das Taquaras**, do **Morro do Careca**, de **Cabeçudas** e de **Penha**, quem sabe resultante de avanço da Serra do Mar.

O Segmento Centro–Norte possui aproximadamente 7.700 km$^2$ (18,1 vezes a área de 424,4 km2 da Ilha de Santa Catarina), 110 km de litoral, abrangendo 35 municípios, com população total de 1.398.575 habitantes (urbana: 1.272.905 e rural: 125.670) centrado em Balneário Camboriú, município emancipado de Camboriú, em 1964, como cidade nova resultante de loteamentos sucessivos, com forma urbana livre inspirada na imagem de Copacabana ou Benidorm, fazendo lembrar um imenso anfiteatro invertido, de costas para a beira mar onde os terrenos mais valorizados não têm limites de altura, que não sejam os relativos à ambição dos empreendedores, resultando em esbeltas torres, quase agulhas, reveladoras da pequena dimensão dos lotes onde estão implantadas. Inicialmente sem tecido urbano de sustentação, seu crescimento, há muito cruzou o eixo da BR-101, transformada, para além de seu papel de via expressa, em via urbana articuladora.

Se o crescimento da cidade cruzou seu antigo limite, representado pela BR-101, o mesmo não aconteceu com os estratos sociais. A elite, acrescida pela chegada de emergentes de toda parte, permanece cada vez mais "empilhada" junto à Avenida Atlântica na beira mar e em direção ao fundo urbano representado pelo município de Camboriú, que perdeu sua fachada marítima para o rico negócio imobiliário de implantação do Balneário. A cidade de baixa altura transformou-se, predominantemente, em cidade-dormitório dos trabalhadores da construção civil do Balneário, que também chegam de toda parte. O skyline urbano do Balneário associado a Camboriú é quase um gráfico da pérfida pirâmide social brasileira.

A mais que perfeita enseada de **Balneário Camboriú**, totalmente protegida do vento sul, separada do sítio da cidade de Itajaí, pelo discursivo promontório, padrasto e protetor do porto, resultante do avanço ao mar do divisor de águas representado pela **Serra de Camboriú** que culmina na **Ponta das Cabeçudas**, em **Itajaí** e no **Morro do Careca**, em **Balneário Camboriú**. Embora separadas pelos marcantes obstáculos, as duas cidades, uma voltada aos contêineres e ao porto e a outra ao turismo e ao ócio, articulam-se urbanamente como irmãs siamesas, junto ao mar, pelo crescente adensamento das praias **Brava** e **dos Amores** e pela conurbação montada sobre a Rodovia Osvaldo Reis, que corre paralela ao mar, na estreita planície que serpenteia entre os morros costeiros.

Pela BR-101 após cruzar o rio **Itajaí-Açú**, no sentido norte, em direção ao aeroporto, envolto por habitações de baixa renda e depósitos de contêineres, a cidade de **Navegantes**, parecendo mais um bairro empobrecido de Itajaí, caracterizado por baixa densidade, com domínio de casas soltas no lote, ao longo da imensa praia. Conectadas, as duas cidades, pelo eficiente modal ferry-boat - mais adequado como ligação entre as duas margens - utilizadas como portos e de baixo custo, comparativamente à impraticável construção de uma ponte, visto o ir e vir dos navios. A solução ferry-boat sugere bons indicativos de superposição de modais à conflitada ligação continente-Ilha de Santa Catarina, que, desde Hercílio Luz, só pratica pontes sucessivas.

Após Navegantes a praia do **Gravatá** junto ao imponente promontório de **Penha**, rodeado de belíssimas enseadas agrestes, coloridas pelos abundantes parapentes, e que sediou a **Armação do Itapocoroy**, no século XVIII, uma das maiores armações baleeiras do sul do Brasil, organizada em torno ao relicário barroco da **Igreja de São João Batista**, de 1759. O discursivo e turístico promontório de Penha, soma à sua carga histórica a presença do grande atrativo representado pelo excelente e bem cuidado parque de diversões Beto Carreiro World, certamente o local mais visitado do litoral catarinense, indiferente à sazonalidade turística, com mega estacionamentos articulados à BR-101, por onde passa o Brasil inteiro. Penha constitue o limite norte do Segmento Centro-Norte.

No extremo sul do paredão de edifícios construídos em tor-

Orla de Balneário Camboriú

Santa Luzia

Casas de Fumo - BR 486

Pomerode

Vale do Itajaí - Gaspar

no à enseada de **Balneário Camboriú**, destaca-se a rede de teleféricos do **Parque Unipraias** levando à praia de **Laranjeiras**, transformada em imenso restaurante contínuo sobre suas areias. Sucedem-se as praias, agrestes e pouco ocupadas por preservadas, de **Taquaras, Taquarinhas, Pinho** e seu naturismo, **Estaleiro e Estaleirinho** que conformam a estrada Interpraias em direção a Itapema, também ligada por túnel a Balneário Camboriú e à replicante **Meia Praia**, articulada a **Perequê**. Todo esse trecho litorêneo suscita perplexidade e ceticismo sobre a reversão da qualidade da paisagem construída à beira mar desses balneários que transformam de lotes privados, inicialmente ocupados por casas de veraneio sem ruas frontais ao mar, em uma muralha de edifícios contínuos sem infraestrutura básica de esgoto, que impede a fruição e conservação da inédita paisagem marinheira. Impõem-se a proposição de subprojetos corretivos desses tecidos urbanos e articuladores dos elementos de conectividade representados por rios e manchas verdes. A partir deste ponto rumo ao Sul, adentramos ao promontório mais que perfeito de **Porto Belo**, regido pelo mesmo modelo urbano de baixíssima qualidade, que aos poucos vai destruindo suas belezas naturais discursivas, como exemplifica a ocupação da enseada do balneário de **Bombinhas**, recomendando proposições físico-espaciais alternativas às formas urbanas praticadas.

O **promontório de Porto Belo** por seu desenho, como mão espalmada, avança ao mar imensa variedade de enseadas como **Porto Belo, Araçá, Estaleiro, Bombas, Bombinhas, Quatro Ilhas, Mariscal** e **Zimbros.** Na vertente sul do promontório, uma estreita trilha leva à sete praias virgens, ainda intocadas pela ganância imobiliária e cujo bucolismo sugere propor um importante parque regional natural.

De Porto Belo passando pela bucólica e colorida localidade de **Santa Luzia**, replicante a uma aldeia de pescadores da Laguna Veneta, em direção a "Tijucas, esse orgulho que não pára de crescer!," como afirma placa de trânsito em despedida. **Tijucas**, com seu rio a despejar na baía de águas escuras a argila responsável pela vocação como fabricante de cerâmicas, com o casarão dos Gallottis restaurado e com a grande ponte sobre a BR-101, representa o limite sul do Segmento Centro-Norte.

O vale do espraiado rio Itajaí-Açú, desde a Serra da Boa Vista até sua foz, facilitou o acesso da colonização do litoral ao planalto, configurando o traçado da BR-470 associada ao transporte fluvial e ferroviário, que em paralelo com o rio, também subiu a serra até Rio do Sul e Ibirama, montando o labirinto étnico em que se transformou a paisagem construída ao longo do vale do colossal e densamente ocupado rio Itajaí-Açú. Destacam-se na paisagem cultural dominantemente germânica (linguagem urbana, arquitetura, festas tradicionais, gastronomia, esportes, lazer), a presença da cidade de **Ilhota** e suas confecções junto ao Parque Botânico Morro do Baú; a têxtil **Gaspar**, com sua singular e monumental Igreja Matriz São Pedro Apóstolo; **Pomerode**, a remeter às paisagens das rotas românticas alemãs, entre Heidelberg e Rothenburg; Rio do Cedro com seu singular artesanato em vime; **Timbó**, que sob este nome indígena, resultante das mudanças toponímicas da Segunda Guerra, esconde um dos mais belos cenários da etnia alemã no Brasil; **Indaial**, com sítios mais altos, transformada depois das enchentes de 1983, em importante pólo industrial. Todas essas cidades giram em torno a **Blumenau**, principal motor urbano inventor desse labirinto, encravada na vertente norte da Serra do Itajaí e derramando-se sobre as margens do rio Itajaí-Açú, com suas enchentes, que obrigou a cidade a inventar a compensação do bem sucedido calendário das famosas festas alemãs. Subindo o vale, **Rodeio, Ascurra, Apiuna, Ibirama, Rio do Sul** e depois em direção à BR-116. De **Lontras**, pela SC-429, o único acesso ao Vale do Itajaí-Mirim em direção a **Presidente Nereu** e **Vidal Ramos**, um dos lugares mais vazios de Santa Catarina, contrastando com o principal adensamento representado pela conurbação litorânea e do **Vale do Itajaí–Açú**, por sediar o **Parque Nacional da Serra do Itajaí** (PNSI). Situado entre os vales do rio Itajaí-Açú e Itajaí-Mirim, abrangendo uma área de 574km² de Mata Atlântica, distribuídos em nove municípios: Blumenau, Indaial, Apiúna, Ascurra, Presidente Nereu, Vidal Ramos, Botuverá, Guabiruba e Gaspar, rodeado por economia baseada na cultura decadente do fumo (com expressivos testemunhos arquitetônicos) e nas cimenteiras em ascensão, em virtude do calcáreo abundante na serra e do baixo preço das desvalorizadas terras rurais. Após **Vidal Ramos**, onde, há pouco, entrou em funcionamento importante cimenteira do grupo Votorantim, pela BR-486, sem pavimentação, o acesso ao Vale do Itajaí-Mirim encaixado em íngremes e deslizantes elevações laterais, em direção às grutas e cascatas de **Botuverá**, povoada por italianos e intitulada "capital catarinense do calcáreo". Daí acessa-se **Brusque** e suas pontes sucessivas, como a cidade mais importante a ligar as margens do rio Itajaí-Mirim, que ruma em direção à **cidade e porto de Itajaí**, onde somando-se ao rio Itajaí-Açú provocam, sobre o sítio urbano em cota zero, as enchentes cíclicas. Os dois rios após seu longo percurso desde a Serra da Boa Vista, pelo interior catarinense, carreando volumosos sedimentos despejados junto à foz, que encardindo o azul do mar, conformam desmesurada mancha cor de barro, visível pelas lentes dos satélites, a contrastar com o multicolorido dos milhares de contêineres em constante movimento junto ao importante modal portuário. Dos jardins do alto e bem solucionado belvedere do Morro da Cruz, construído junto ao porto e próximo aos molhes da foz do rio Itajaí-Açú, e dos mirantes do Parque do Atalaia, descortina-se a paisagem variegada.

BANCO DO BRASIL

Casa do Imigrante
CARL WEEGE

Vita et Otium © Guilherme Llantada

KEROSENE
VENDE-SE AQUI
Vita et Otium © Guilherme Llantada

Vita et Otium © Guilherme Llantada

Vita et Otium © Guilherme Llantada

Vita et Otium © Guilherme Llantada

# *Propostas*

Os indutores propositivos do Segmento Centro-Norte são: a paisagem marinheira baseada na sucessão dos cinco principais promontórios, desde Ganchos a Penha, definidores e protetores da sucessão de enseadas; o papel das praias como elementos fundadores da ocupação; a conurbação que avança por sobre essa paisagem litorânea; o vale do rio Itajaí-Açú e afluentes, como organizador da paisagem construída em direção ao planalto e o vazio de ocupação representado pelo Parque Nacional da Serra do Itajaí.

## Rede de Modais

**Modal Rodoviário:**

- **Via litorânea Integradora**

Relocação da **BR-101**, em vale interiorizado, ligando Tijucas à cidade de Camboriú, transformada em frente, retomando seu eixo original em Itajaí. Sobre o antigo leito da BR-101 proposição de boulevard verde, em alguns trechos urbanos, funcionando como ordenador dos fluxos do segmento. Passados quarenta anos de sua implantação, considerando a conurbação que se organizou em seu entorno e a pesada ocupação, faz-se necessário repensar um novo papel urbano para a velha BR-101.

- **Via das Etnias**

Corresponde à **SC–411**, que articula, São João Batista, Nova Trento e Brusque, ao trecho da velha **BR–470** ligando Gaspar a Blumenau e à **SC–418** articulando-se a Pomerode. A Via das Etnias, neste segmento, percorre as localidades que constituem a alma discursiva da cultura imigrante. Deve cumprir papel de rota (de diferentes modais) articuladora dos atrativos turísticos.

- **Eixo de articulação litoral e interior profundo**

Representado pelo "corredor de transporte" resultante do conjunto viário composto pela **BR-470**, **SC-470** e o trecho navegável do rio **Itajaí-Açú**, ligando o litoral ao planalto.

- **Via de articulação do topo da Serra Geral**

Representada pela **BR-116** na cota 1000m.

- **Anéis Viários**

O primeiro ligando Lontras, na **BR-470** no vale do Itajaí-Açú a Presidente Nereu, Vidal Ramos, Botuverá e Brusque, no vale do Itajaí–Mirim, em torno ao Parque Nacional da Serra do Itajaí, buscando usufruir de seus atrativos naturais como as cascatas e grutas de Botuverá; o segundo em Rio do Sul articulando a **BR-470** à **BR-282** em Alfredo Wagner, no Segmento Central; e o terceiro articulando pela BR-116 a **BR-470** com a **BR-282**, na cota 1000m.

**Modal Ferroviário:**

- **Ferrovia Interestadual Litorânea**

Articulada ao *boulevard* ordenador proposto para o leito atual da BR-101, a ser relocada, restabelecendo as conexões perdidas com a desativação do ramal ferroviário que percorria todo Vale do Itajaí, de Rio do Sul ao porto e novo traçado ligando a conurbação litorânea a Porto Alegre e Curitiba.

**Modal Hidroviário:**

- Os transportes náuticos foram fundamentais no Segmento Centro – Norte visto que as cidades montadas pelas culturas européias imigrantes, às margens dos rios, como Blumenau e Itajaí, eram ligadas por barcos devido à inexistência de estradas. Retomar esses caminhos náuticos fluviais articulando-os com os novos points e caminhos marítimos a serem implementados é condição de sucesso da sobreposição de modais exigidas pela mobilidade contemporânea.

**Modal Aeroviário**

- **Aeroportos**

O segmento é atendido pelo Aeroporto Internacional de Navegantes, com previsão de ampliação de pista. Em Blumenau o Aeroporto Quero-Quero não atende vôos comerciais. Existe previsão de grande aeroporto no Complexo Intermodal previsto em Araquari, no Segmento Norte.

- **Teleférico**

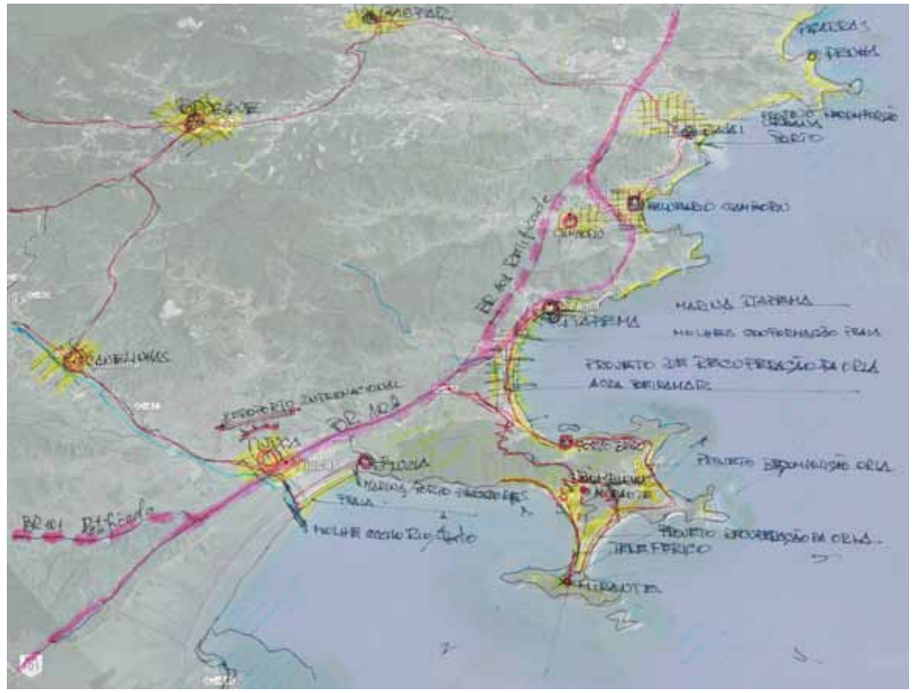
Destaca-se no Segmento Centro–Norte o Parque Unipraias que confirmando a vocação de Balneário Camboriú como imenso parque de diversão de verão do Cone Sul, inaugurou o modal teleférico em Santa Catarina, com 47 bondinhos, deslocando-se, por sobre o rio Camboriú e floresta, voltados à paisagem inusitada do balneário, entre três estações Barra Sul, Mata Atlântica e Laranjeiras, cuja areia foi transformada em imenso restaurante a céu aberto.

**Modal Cicloviário**

- **Bicicletas**

A paisagem e as dimensões das enseadas planas, protegidas do vento, definidoras das marcantes praias, sugerem deslocamento utilizando bicicletas. Seus tecidos urbanos, baseados exclusivamente no automóvel, não cogitaram tal uso. Impõem-se nos subprojetos reordenadores dos espaços urbanos, como o ambicioso engordamento das areias da praia de Balneário Camboriú ou do boulevard organizador da mobilidade urbana proposto para o leito da BR-101 a ser relocada, a inclusão das generosas ciclovias sugeridas pela paisagem plana de suas praias.

Dentro dessa mesma perspectiva, visualiza-se a possibilidade da implementação de rotas cicláveis intermunicipais que tira proveito tanto da extensa planície litorânea que se estende de Penha a Governador Celso Ramos e da planície fluvial que se prolonga de Blumenau a Itajaí, como dos remanescentes de Mata Atlântica desse segmento.



*Propostas locais*

*Propostas locais*

**Estações Intermodais**

Como conclusão da proposta da rede de modais, as **Estações Intermodais**, próximas à BR-101 e junto aos diversos promontórios, facilitando acessibilidade e penetração aos atrativos diferenciados de cada um. O promontório de Porto Belo, a ser proposto como um dos subprojetos exemplares deste segmento, constitui imenso desafio às soluções de mobilidade, hoje exclusivamente rodoviárias.

## Subprojetos territoriais, urbanos e arquitetônicos

- **Itajaí sem enchentes**

A construção da cidade de Itajaí sobre a foz do rio Itajaí – Açú, acrescido pelas águas do Itajaí – Mirim, em planície de cota baixa alagável, desde Blumenau até o mar, constitui um **desafio aparentemente insolúvel**, se não houver **mudança no paradigma cultural**, herdado dos imigrantes, de construir cidades nas margens dos rios e também se não houver mudança no desenho do tecido urbano, baseado na quadrícula contínua, murada no nível do solo pelas arquiteturas, também contínuas, que conformam os quarteirões. No caso de Itajaí é **necessário substituir esse tecido de baixa densidade, por outro concentrador de alta densidade**, possibilitando a abertura, nas cotas mais baixas, de **generosas áreas verdes** facilitadoras da drenagem das cheias periódicas e crescentes. Também é impetrativo a **elevação das arquiteturas em pilotis**, liberando o nivel do solo ao movimento das águas e configurando um **novo paradigma adequado à constância das cheias**. Além das mudanças urbanas e arquitetônicas, no que trata do cais dos portos construídos nas margens, é necessário resguardar **generosa liberação da calha do rio**. A pequena Agrolândia (347m de altitude), junto ao rio Trombudo nas nascentes do Itajaí-Açú, sofre inundações, assim como Rio do Sul (339m), entrocamento dos rios formadores do rio Itajaí-Açú, Blumenau (21m) e Itajaí, ao nível do mar, também são frequentemente inundadas. As soluções urbanas construídas junto aos rios, em todo vale do Itajaí, repetem o mesmo problema obrigando a **revisão do modelo urbano**.

Assim sendo os conflitos da paisagem construída representados pelas cidades assentadas sobre as margens dos rios, resultam nas enchentes históricas que obrigam à urgente mudança dos paradigmas urbanos e das tipologias arquitetônicas praticadas até aqui. Paradoxalmente, o vale do rio Itajaí sempre foi o principal leito do avanço da paisagem construída do litoral ao planalto

- **Repensando a BR-101**

A **BR-101**, próxima e longitudinal ao mar, funciona neste segmento, desde de sua implantação como principal elemento de articulação urbana da potente conurbação em construção permanente. Em função disso, seu leito adquiriu tal importância articuladora que obriga repensá-lo como um *boulevard* verde de sustentação ao transporte urbano coletivo eficiente e como solução das conexões viárias da malha urbana adensada, propondo a relocação do tráfego  não local para novo eixo, em vale interiorizado, ligando desde Tijucas a cidade de Camboriú, transformada em frente, e voltando a seu  leito atual em Itajaí/Navegantes. Essas propostas para a BR-101 devem se associar à nova  Ferrovia Interestadual Litorânea com a ativação do ramal ferroviário que percorria todo vale do Itajaí de Rio do Sul ao porto e ligando a conurbação litorânea a Porto Alegre e Curitiba.

- **A praia como espaço de celebração**

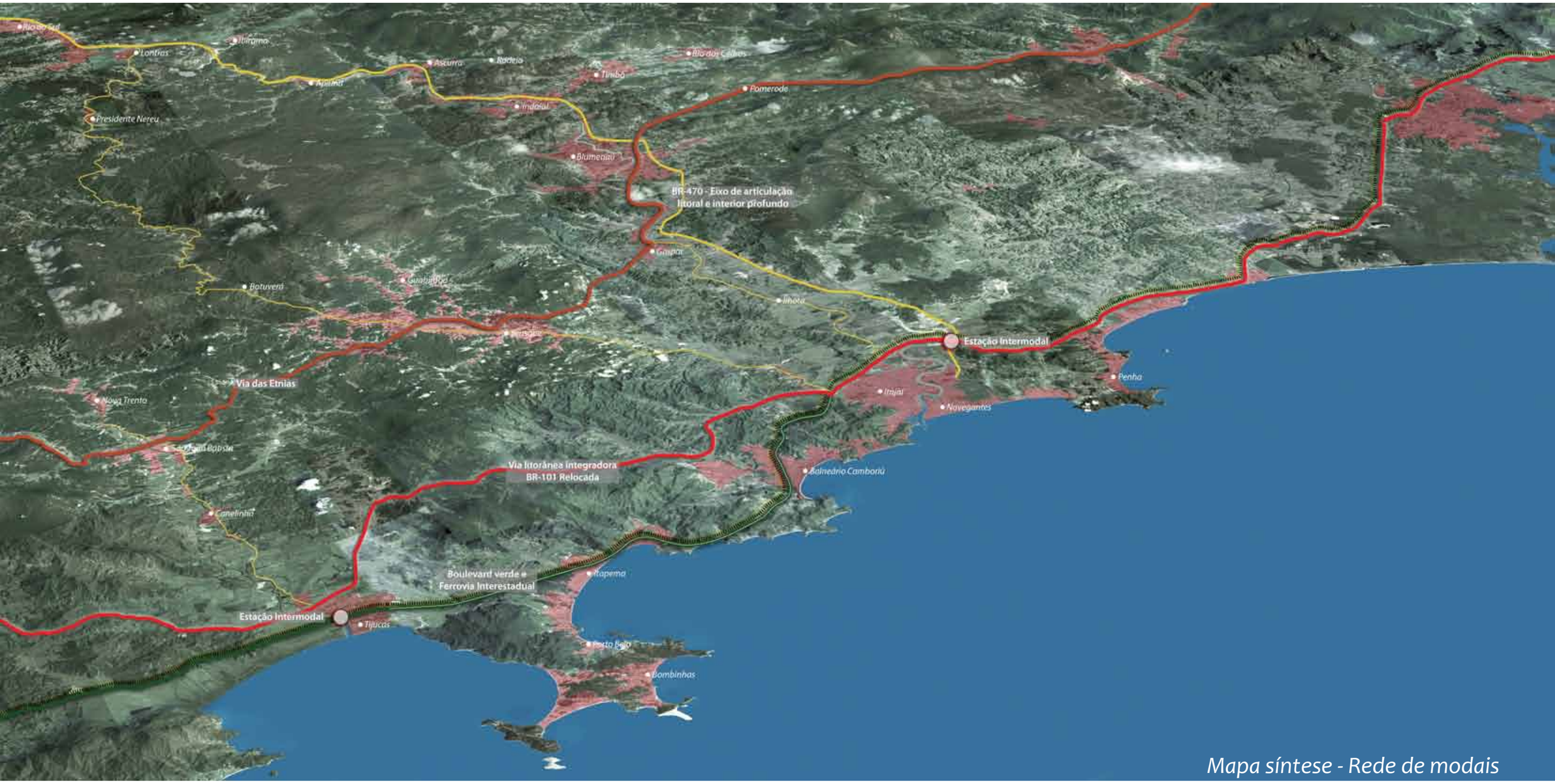
O imaginário brasileiro sempre considerou as praias como lugares de celebração, desde a Primeira Missa pintada pelo catarinense Victor Meirelles, passando pelas festas religiosas da Bahia, até a comemoração do *Reveillon* na praia de Copacabana, consagrada pelo desenho dos tapetes em petit-pavé, de Burle Marx, em um dos principais espaços de celebração do mundo.

O projeto de engordamento da praia de Balneário Camboriú, lugar de ócio preferencial no imaginário dos turistas do sul, não pode esquecer esta referência construída pela cultura urbana brasileira. Mais que integrar-se às urgentes soluções funcionais urbanas, incluindo proposta generosa que garanta, em um revigorado calçadão, a presença do ir e vir dos pedestres e das bicicletas. É necessário acentuar o papel da praia de Balneário Camboriú como renovado lugar de celebração e importante signo urbano.

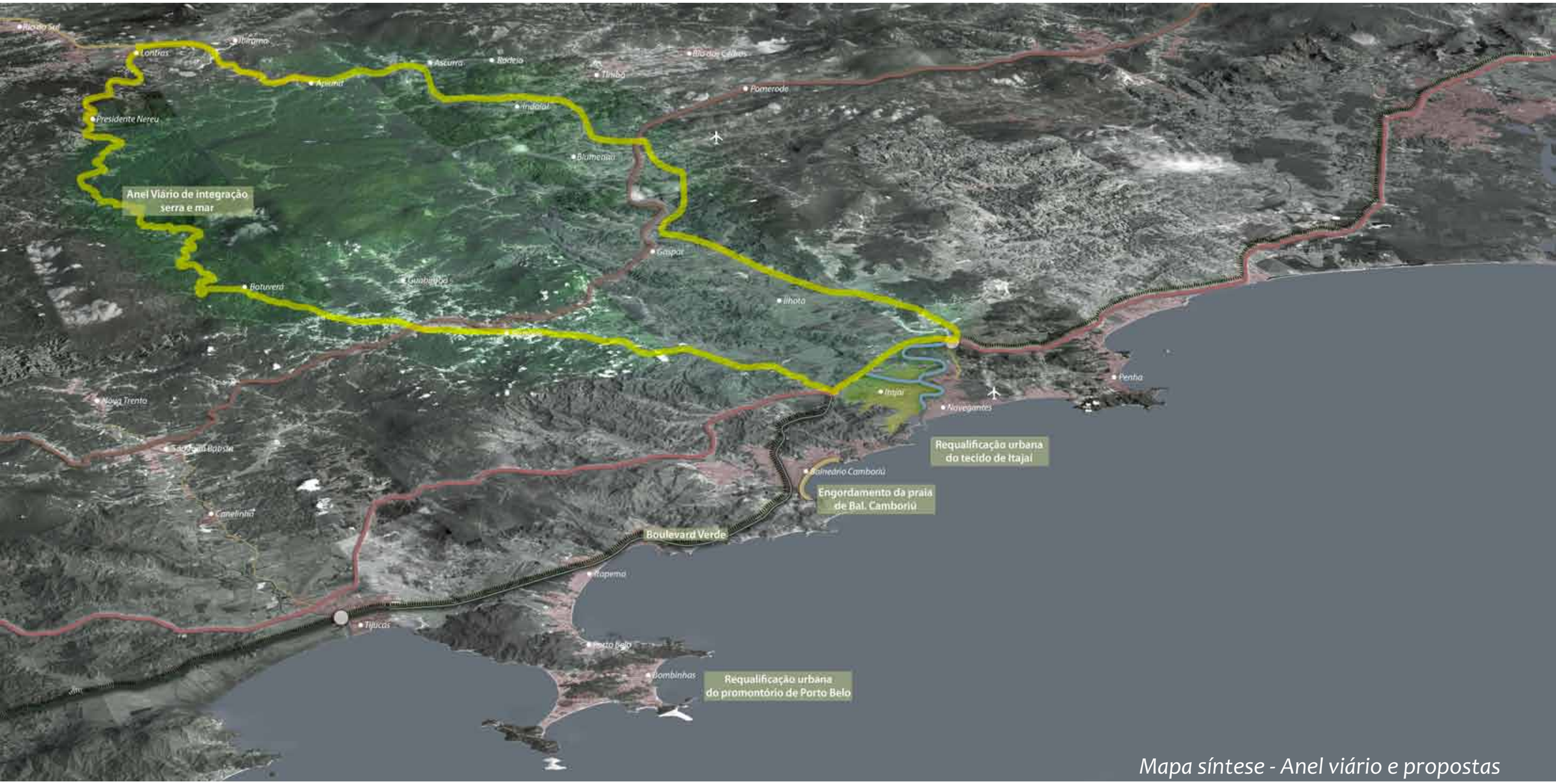
- **O exemplar promontório de Porto Belo**

Configura um dos mais prometedores points náuticos  do litoral catarinense, explorado, até aqui, como atraque de naus de turismo, junto à protegida **Ilha de Porto Belo**, ou como porto, próximo ao tesouro paisagístico do **Caixa D'aço** e seus restaurantes flutuantes. O promontório de Porto Belo acessado por rodovia muito congestionada no verão, constitue imenso desafio às demais soluções de mobilidade a serem propostas, para o promontório, como um dos subprojetos deste segmento.

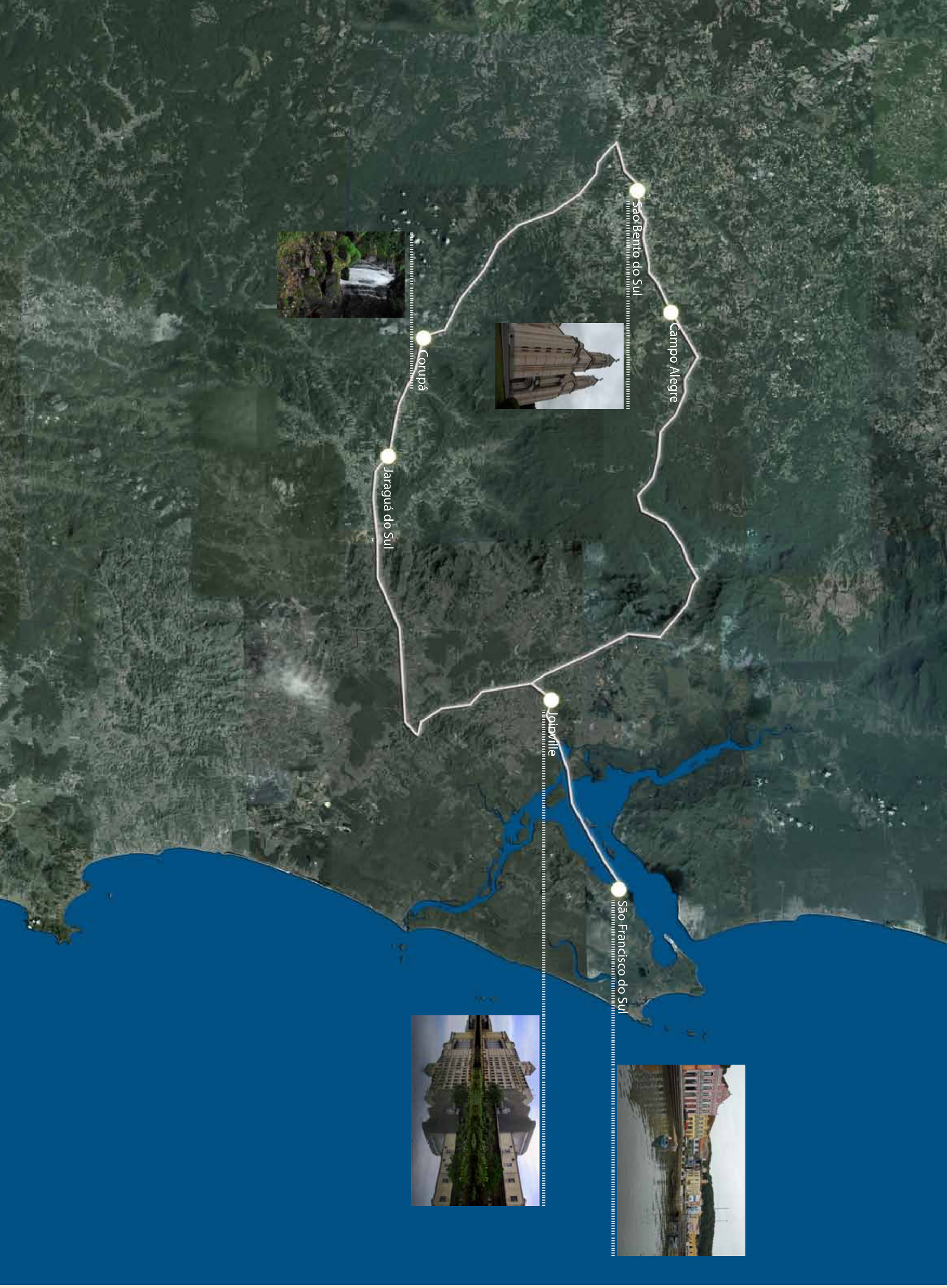
Criação de Portal Turístico  associado a estacionamento, junto à BR-101 e a intermodal  garantindo diversidade de acessibilidade (bicicletas, teleférico, trilhas ecológicas) e visitação dos atrativos representados por praias e baías de ambiências variadas, belvederes das paisagens complementares de Ganchos, Ponta das Taquaras, norte da Ilha de Santa Catarina e Arvoredo, conformando proposta físico-espacial, exemplar, replicável aos demais promontórios deste segmento.




*Mapa síntese - Rede de modais*




*Mapa síntese - Anel viário e propostas*




# SEGMENTO NORTE

# Descrição

Baía da Babitonga

Joinville

Barra Velha

Dona Francisca

São Francisco do Sul

Centro Histórico - S. Fco

Sintetiza a paisagem natural do Segmento Norte o ecossistema da **Baía da Babitonga** replicante às baías paranaenses de ingressão marinha de Guaratuba e Paranaguá. Soma-se à desmesura da planície em torno da baía, encaixada, de um lado, desde o **rio Piçarras** junto ao promontório de Penha, entre a **Serra do Jaraguá**, por onde deságua o **rio Itapocú**, em direção à lagoa de **Barra Velha** e de outro lado, entre a **Serra do Mar**, por onde deságuam, desde o pico do **Morro do Quiriri** (1538m), os rios **Três Barras** e **Palmital**, e da **Serra Dona Francisca**, as nascentes do **rio Cubatão**, todos alimentadores da imensa Baía da Babitonga, separada do mar pela **Ilha de São Francisco do Sul**, com acesso pela **Barra Norte**, junto ao promontório extremo da ilha e pelo **Canal do Linguado** junto ao balneário **Barra do Sul**.

Com aproximadamente 6.600 km$^2$ (15,5 vezes a área de 424,4 km$^2$ da Ilha de Santa Catarina), 100 km de litoral, de Penha, próximo à foz do rio Piçarras, ao rio Saí-Guaçú, limite do estado de Santa Catarina com o Paraná, abrangendo 17 municípios, com população total de 982.595 habitantes (urbana: 907.647 e rural: 74.948) centrado em **Joinville**, como cidade inventada em decorrência de apertos financeiros do príncipe François Ferdinand, filho do rei da França destronado em 1848, marido da princesa Dona Francisca, a mana Chica de D. Pedro II, que vendeu parte de seu dote à Sociedade Colonizadora Hamburguesa responsável pela fundação e montagem da colônia de Joinville, em 1850. Participou dessa fundação um membro do Falanstério do Saí, montado junto à Vila da Glória, em frente da Ilha de São Francisco, em 1842, quando Dom Pedro II recepcionou os viajantes no Paço Imperial, no Rio de Janeiro. Pouco mais tarde, desfeito o falanstério, ironicamente a utopia fourierista contribuiu com sua experiência para o primeiro projeto imobiliário da monarquia aliada aos Orleans de França, em terras catarinenses, sobre o mangue ao fundo da Baía da Babitonga, que rapidamente se transformou de lugar rural em cidade de artífices, e depois, industrial, vocação que persiste até hoje. Enquanto outros lugares marinheiros catarinenses, articulados ao Brasil pela BR-101, fundavam balneários sucessivos, Joinville expandia-se urbanamente, através de grelha crescente associada a casas soltas nos lotes, sempre em baixa densidade, conformando, certamente, a maior mancha urbana construída em Santa Catarina. Em função desta tendência voltada a empreendimentos industriais urbanos, confirmada pelo projeto do Complexo Intermodal pensado para a planície da vizinha Araquari, a beira mar deste segmento constitui, hoje, a porção litorânea catarinense mais vazia, sugerindo ocupações que respondam às bandeiras contemporâneas da sustentabilidade.

Valorizando a cultura, contemporaneamente, transformou, para além das flôres, a dança em sua identidade, abrigando um respeitado festival anual de dança e uma sede brasileira do Balé Bolshoi, abrindo aos jovens impensadas oportunidades de aperfeiçoamento profissional internacional.

As preocupações culturais de Joinville estendem-se à reflexão sobre a qualidade do seu espaço urbano. Em junho de 2010, a Câmara de Vereadores sediou e publicou os resultados, do **1º Fórum de Planejamento Urbano de Joinville** e região, do qual participou o Projeto Vita et Otium como convidado.

O aparente modo bucólico de construir cidades, resultante dos padrões vernaculares alemães, como aqueles ensinados por Pomerode, contrastam com a aposta de Joinville em ocupar, com outro imenso, definitivo e pesado distrito industrial, o único espaço não conurbado da cidade litorânea centro-norte, entre Araquari e Barra Velha nas laterais da BR-101. Essa proposta deve, no mínimo, buscar soluções sustentáveis contemporâneas, evitando carrear esgoto industrial ao rio Itapocú e a sua foz junto à lagoa de Barra Velha, como praticado historicamente com a Baía da Babitonga. Ali, junto à delicadeza da beira mar, substituindo moinhos, pórticos e arquiteturas em enxaimel, que sinalizavam a região, a presença descontextualizada do totem ao consumo rodoviário, representado pela réplica da "Estátua da Liberdade" em tamanho natural.

Os eixos viários, representado pela BR-101 duplicada, que articula **Garuva-Joinville-Barra Velha** e o representado pela SC-280 que liga **Corupá-Jaraguá do Sul-Guaramirim-Araquari-São Francisco do Sul**, associado à ferrovia, conformam a matriz estrutural orientadora da mobilidade urbana da Grande Joinville, percebendo-se sobre os mesmos tendências, mais ou menos intensas, de conurbação. Intermediando relações, próximo ao trevo articulador desses dois eixos, a localização do novo campus da UFSC, junto à BR-101, certamente cumprirá papel fundamental nos cenários urbanos da região metropolitana da Joinville do futuro. Seus enunciados consolidarão importante subprojeto deste segmento.

Pela beira do mar de **Barra Velha** ao promontório de Penha, limite sul desse segmento, sucedem-se os balneários **Itajubá, Ilha do Grant** e **Piçarras**.

Do histórico porto do **rio Cachoeira**, junto ao sítio do antigo Mercado Público de Joinville, repaginado em enxaimel e cumprindo papel de dinâmico point musical, é possível acessar, através de transporte náutico, o píer de passageiros que escorrega pelos decks do mercado, pelo cais e pelo soberbo paramento da velha fachada urbana da **Ilha de São Francisco do Sul**, pontuada pelo Museu do Mar e preservada pelos projetos patrocinados pelo Monumenta, fazendo refletir sobre as frentes históricas marinheiras catarinenses destruídas pela instalação bisonha do chamado progresso, como aconteceu com o aterro frontal de Florianópolis, comparada em passado não tão distante a Olinda. Anima essa chegada junto ao píer a brincadeira de tranqüilas, curiosas e imensas tartarugas.

Pelo lado do mar, desde o **Balneário Barra do Sul**, junto ao bloqueado canal do Linguado, por aterro rodoviário/ferroviário, a visão aérea da fachada densamente arborizada, cortada por lagoas, junto ao mar, do Parque Estadual do Acaraí (6.667ha) que culmina na enseada mais que perfeita da **Praínha**, próxima ao promontório da grande e mais ocupada praia da **Enseada**. A seguir na ponta extrema da Ilha de São Francisco do Sul o **Forte Marechal Luz**, como belvedere com

Corupá

Dona Francisca

São Bento do Sul

visão privilegiada da barra Norte de acesso à baía, em frente às estruturas do novo Porto Santa Catarina, ancorado distante das margens de **Itapoá**, onde seu imenso retroporto, visto a ausência de ferrovias, transformará **Garuva** em rótula principal de depósito e acesso de contêineres à BR-101.

De helicóptero a visão de toda a **Baia da Babitonga** com suas 47 ilhas, do complexo portuário, da cidade de São Francisco do Sul, do imenso perímetro urbano de Joinville com 250km² (mais da metade da superfície da Ilha de Santa Catarina) e as montanhas artificiais dos refugos industriais empilhados por entre a malha urbana.

O potencial representado pelo ecossistema da Baía da Babitonga, que sintetiza a paisagem natural do Segmento Norte, não foi ainda explorado em sua essência. Diferentemente de outras lagoas e baías salinizadas, as águas doces da Babitonga em virtude da força e pureza de seus rios formadores, oriundos da massa representada pela Serra do Quiriri, com 1538m de altitude em falésia abrupta, junto a Garuva, possibilitam abrigo de barcos, livres do alto custo e dos produtos tóxicos utilizados na remoção das cracas presentes nas águas salobras, que obrigam nas lagoas do sul, por exemplo, a construção engenhosa dos sarilhos, que mantêm os cascos dos barcos afastados da superfície da água. Amir Klink guarda seus barcos na Baía da Babitonga. Imaginemos a vantagem econômica de sediar aqui um outro porto turístico náutico internacional de porte, eqüidistante de Punta del Leste e daqueles em torno ao Rio e São Paulo.

A região acalenta um ambicioso plano turístico, articulador de seus atrativos, denominado Costa do Encanto. Girando em torno à Baía da Babitonga e pontificando o potencial diversificado (cultura, educação, habitação, indústria, patrimônio, portos, reserva ambiental, turismo) representado pela Ilha de São Francisco não será difícil a sua concretização. A velha cidade, remoçada pelos qualificados projetos de conservação, em implantação, está prestes a seguir o mesmo destino de Paraty, considerando seu riquíssimo patrimônio e os recursos econômicos crescentes que passa a sediar.

Após visita ao imperdível orquidário Lineu Robert, transferido de Curitiba visto a excelência de **Garuva** ao cultivo das orquídeas, o acesso ao **Monte Crista**, e seus dois quilômetros de escadaria em pedra implantada pelos jesuítas com 12.000 degraus, constando como rota de acesso da famosa viagem do adelantado Cabeza de Vaca, pelo caminho do Peabiru em direção a Assunção e ao eldorado inca, da época espanhola do litoral catarinense, centrada no Porto de Vera na foz do Imaruím.

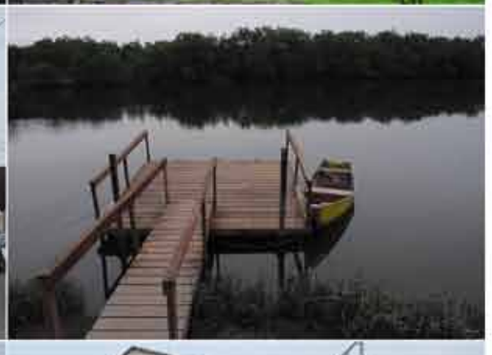
Em **Pirabeiraba**, junto à BR-101, o acesso ao anel representado pela **Estrada Dona Francisca** (SC-301) onde abundam as atrações rurais dos pesque-pague que fascinam a cultura turística alemã. Depois do santuário de cascatas das nascentes do rio Cubatão, junto à Serra do Mar, a chegada em cota alta, em meio a pinhalões contínuos a **Campo Alegre**, certamente vocacionada, pela beleza da paisagem quase alpina, ao ócio serrano. A empreendedora **São Bento do Sul** culmina o anel, conectando Rio Negrinho a Mafra e Rio Negro na BR-116. De São Bento do Sul a descida, quase em tobogã da nova BR-280, há pouco implantada e vazia, a **Corupá**, fazendo pendant ao denso leito paralelo da ferrovia, que conta a história da paisagem construída do lugar. Antes de Corupá, o acesso ao conjunto de cataratas da RPPN E.F.Battistella, como compensação ambiental à implantação do porto privado de Itapoá, a imperdível fachada em tijolo a vista do Seminário Sagrado Coração de Jesus e ao famoso Orquidário Catarinense de Alvin Seidel. Depois **Jaraguá do Sul**, marcada visualmente na paisagem pela presença do Pico do Jaraguá com 925m, como belvedere natural e importante rampa de vôo livre. Colonizada pelas etnias húngara, polonesa, italiana e principalmente alemã, foi a cidade catarinense que mais cresceu economicamente nos últimos três anos, baseada em seu crescente e forte parque industrial, exemplificado pela WEG com fábricas no exterior, e com IDH dos mais altos do Brasil. Seus equipamentos urbanos representados pelo excelente teatro e arena multiuso, recém construídos, refletem essa riqueza. Jaraguá com esse potencial, associada a outras sedes municipais, como **Guaramirim**, vai desempenhar importante papel nos processos de conurbação da Grande Joinville.

DECK
JUNTO AO MERCADO PÚBLICO E ÁREA DE ATERRO
Programa Monumenta

Vita et Otium © Guilherme Llantada

RUA
BABITONGA
Vita et Otium © Guilherme Llantada

Rua:
Babilonga
Centro
Quintino Bocaiúva
89240-000
Centro



Vita et Otium © Guilherme Llantada

Vita et Otium © Guilherme Llantada

VEJA O MAPA DAS TRILHAS QUE VOCÊ
DEVE SEGUIR. É BOA AVENTURA

Vita et Otium © Guilherme Llantada

MARINA BAÍTI
APOIO
Vita et Otium © Guilherme Llantada

# *Propostas*

O indutor propositivo do Segmento Norte fundamenta-se na paisagem marinheira representada pelo invulgar ecossistema da Baía da Babitonga; nos extensos mangues resultantes dos rios alimentadores da baía; na Ilha de São Francisco, separando o baía do mar; a barra Norte e o Canal do Linguado; na imensa planície litorânea, a maior do Estado; na portentosa Serra do Mar e na paisagem em construção pelo homem sobre esse território, articulado por diversificada e superposta **rede de modais**, como sugerido pela água dominante na imensa baía, a separar os assentamentos humanos, buscando afirmar os conceitos de **conectividade** e **sustentabilidade**.

Neste segmento trataremos a rede de modais como estruturadora dos subprojetos.

## Subprojetos territoriais, urbanos e arquitetônicos

**• A Baía da Babitonga transformada em porto turístico**

Amir Klink afirma a vocação da Baía da Babitonga como porto em função das águas doces que dispensam, por inexistentes, a custosa raspagem das cracas. Além de todos os portos de cargas existentes é possível propor ambicioso porto turístico, de muitos atraques, equidistante de Punta del Este e Rio/São Paulo.

As águas da Baía da Babitonga não podem ser esquecidas como um dos importantes caminhos organizadores da Grande Joinville do futuro.

**• Centralidade da Grande Joinville do futuro**

**Esboçada pela BR-101**, hoje com preponderância do verde sobre a paisagem construída, mas evidenciando, por um lado, sua ocupação como eixo industrial entre Barra Velha e o acesso a Joinville, Pirabeiraba e Garuva, **articulada com a SC-280**, que permitindo a oeste acesso a Guaramirim e Jaraguá do Sul e a leste a Araquari e São Francisco do Sul, cumprirão, considerando o domínio do modal rodoviário, **o papel de estruturadoras da conurbação futura**. Atrás das indústrias, historicamente, sucedem-se os tecidos urbanos de suporte à habitação. A generosidade da grande planície norte, costurada pelo rio Itapocú, tratado, por outro lado, como **corredor ecológico**, possibilita esta tendência urbana permitindo especular seu futuro. É importante situar sobre esses eixos estruturadores da Grande Joinville do futuro as pontuações representadas pelas **principais centralidades cumprindo papéis diversos**, desde a adoçada fachada urbana de São Francisco do Sul, o esquecido porto de Araquari renovado, passando por outras pesadas e industriais como Jaraguá do Sul ou pelo novo campus da UFSC, em implantação junto à BR-101, próximo ao trevo da SC-280.

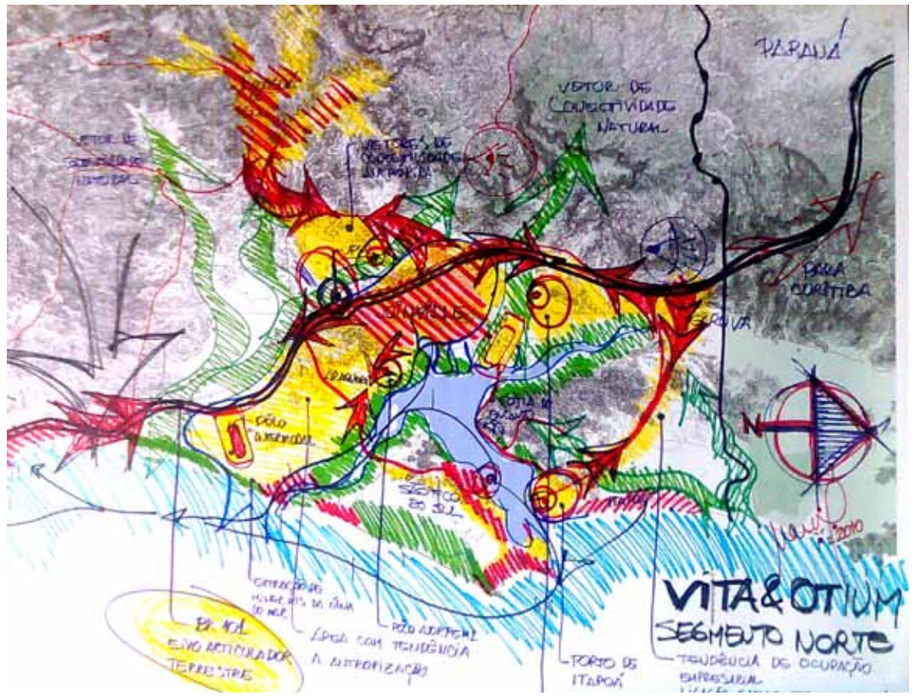
Neste segmento **a BR-101 não sugere relocação**, como em outros, e sim sua articulação com essas estruturas urbanas e com a **multiplicidade de modais**, como a **Ferrovia Norte Sul**, proposta para ligar Porto Alegre a Curitiba. É histórica na região a presença da ferrovia unindo o interior e o planalto ao porto de São Francisco. Fica evidente o papel dos **modais náuticos** e sua articulação, considerando as virtudes das águas doces da grande baía na conservação dos cascos dos barcos atracados e sua posição intermediária em relação a Punta del Este e a São Paulo e Rio. A tradição do uso de bicicletas das culturas imigrantes, acentuado pela desmesura da imensa planície evidencia a importância da inclusão de **generosas ciclovias** atendendo ao trabalho, a vida cotidiana, na gênese da macro estrutura urbana da Joinville do futuro, e nos meandros dos percursos da beira mar, da Baía da Babitonga e da Serra do Mar, ao ócio estimulado pelos atrativos da paisagem.

O adensamento interiorizado das redes de infraestruturas viárias, de transporte, energia, saneamento, cabo óptico, representado pela BR-101, chama para si, positivamente, o adensamento das volumosas arquiteturas fabris, habitacionais e de serviços, liberando a beira do mar para o recrear através de arquiteturas marinheiras mais adoçadas e menos densas. É impossivel pensar o contínuo avanço, sobre a beira mar da Barra Velha, das caixas arquitetônicas fabris como herança à fase pós-industrial que bate à porta.

- **Articulação da Costa do Encanto c/ a Serra do Mar**

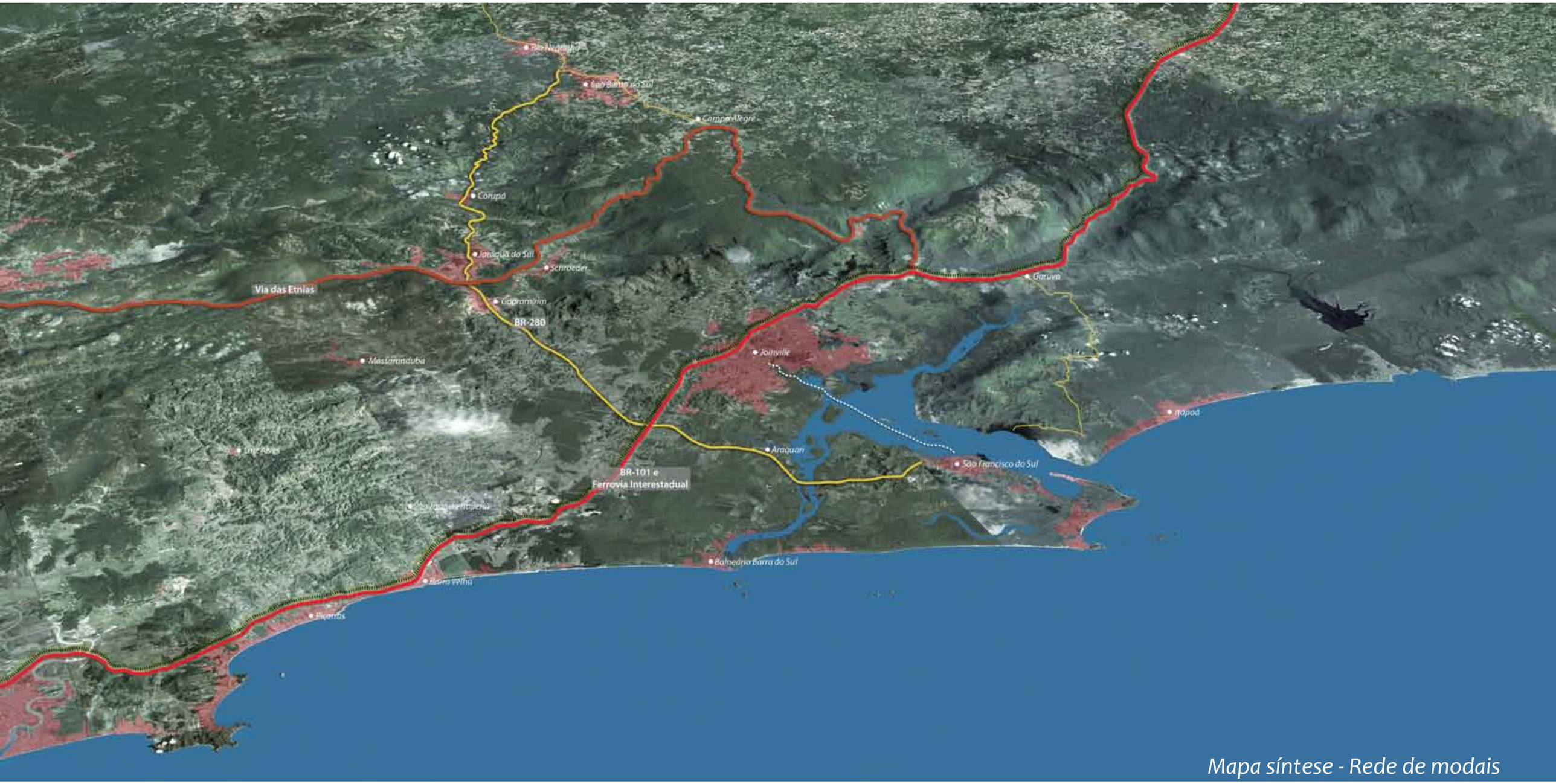
O projeto existente da Costa do Encanto prevê a articulação por rodovia, por transporte náutico e ferrovia, das cidades litorâneas representadas por Araquari, Balneário Barra do Sul, Barra Velha, Garuva, Itapoá, São Francisco do Sul, São João do Itaperiú e Joinville. **O Projeto Vita et Otium propõe somar a sucessão de atrativos litorâneos** da Costa do Encanto que não são poucos: a fachada histórica, os portos, o pier, o caís, as arquiteturas, os museus, as praias, a reserva do Acaraí da Ilha de São Francisco do Sul; os encantos gastronômicos e pousadas da Vila da Glória na Península do Saí, próximo ao porto de Itapoá; o turismo de pesca de robalo, os passeios náuticos nas 47 ilhas e a travessia em ferry-boat da Baía da Babitonga; **aos encantos da serra**, propiciados pelo anel que desde as orquídeas de Garuva, sobe em Pirabeiraba a estrada SC-301 da Serra Dona Francisca, para encontrar a beleza serrana dos pinhalões de Campo Alegre, retornando da industriosa São Bento do Sul pela SC-280, em direção às cataratas e orquídeas junto ao seminário de Corupá e à centralidade principal de Jaraguá do Sul, Guaramirim para atingir a BR-101 em direção a Araquari e São Francisco do Sul, ou então, a Barra Velha.

Contradiz os encantos dos atrativos litorâneos e serranos do percurso turístico, o **inevitável desencanto** que resulta do pesado tráfego rodoviário dos **contêineres desembarcados no porto de Itapoá e depositados** ao longo da estrada que une o porto a Garuva, cidade passagem obrigatória que, como rótula, articula a beira do mar da escon-




dida Itapoá com a BR-101 acima do Canal do Palmital. Se a geração de barcos com 5 mil contêineres os distribui em torno ao porto de Itajaí e Navegantes multicolorindo e sujando a paisagem, imaginemos as consequências, anunciadas por dissertações acadêmicas, dos super barcos de 9 mil, com atraques previstos e possibilitados pela profunda cota do novo porto, distante da margem, sem cidade portuária, tratado como hub de rede privada multinacional offshore, que recolhe os lucros, distribuindo os problemas ambientais decorrentes do depósito e transporte por rodovia da imensa carga. Em frente ao porto de Itapoá, em torno à Ilha de São Francisco do Sul,  a iniciativa privada pretende implantar outros portos no mesmo modelo. Para um problema nesta desafiante escala territorial restam **providências logísticas concernentes às dimensões de tais projetos.**

A natureza pode atenuar os paradoxais problemas resultante do desenvolvimento vividos por Garuva. A formidável falésia representada pela Serra do Quiriri, com 1538m de altitude, permite pensar seu aproveitamento como colossal **belvedere/estação** ambiental com domínio visual de todo o litoral do Segmento Norte e paranaense. O rio Quiriri, que nasce no topo da serra pode alimentar possantes **elevadores sustentáveis**, com contrapesos hidrícos, ligados a **Portal Turístico** com estacionamento, possibilitando aos passantes da BR-101 o vislumbre da deslumbrante paisagem. As compensações aos problemas ambientais criados pelos empreendimentos não precisam restringir-se exclusivamente a "reservas particulares de patrimônio natural" podendo avançar para propostas ambientais mais globalistas, como o belvedere proposto.

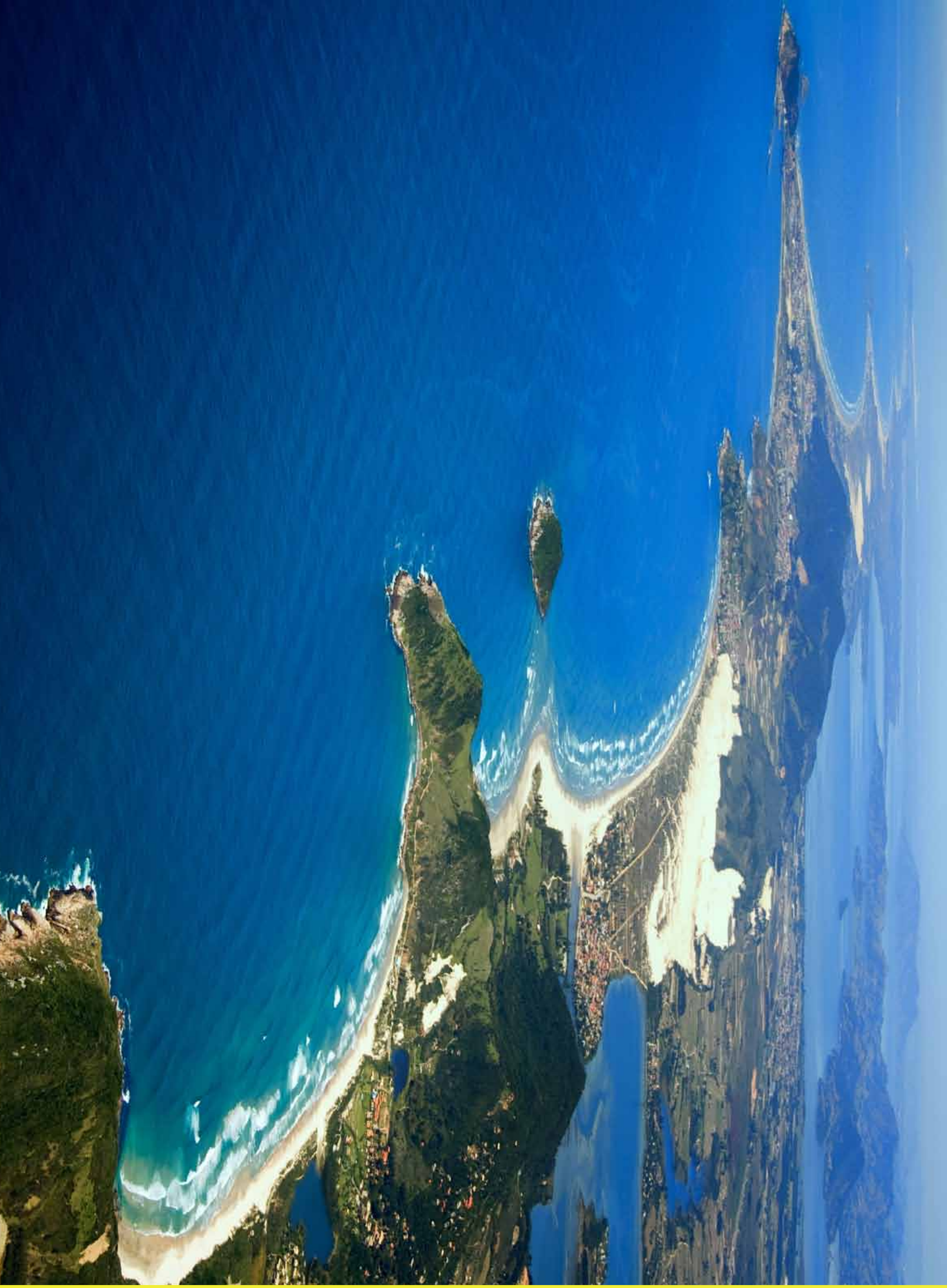



*Mapa síntese - Rede de modais*

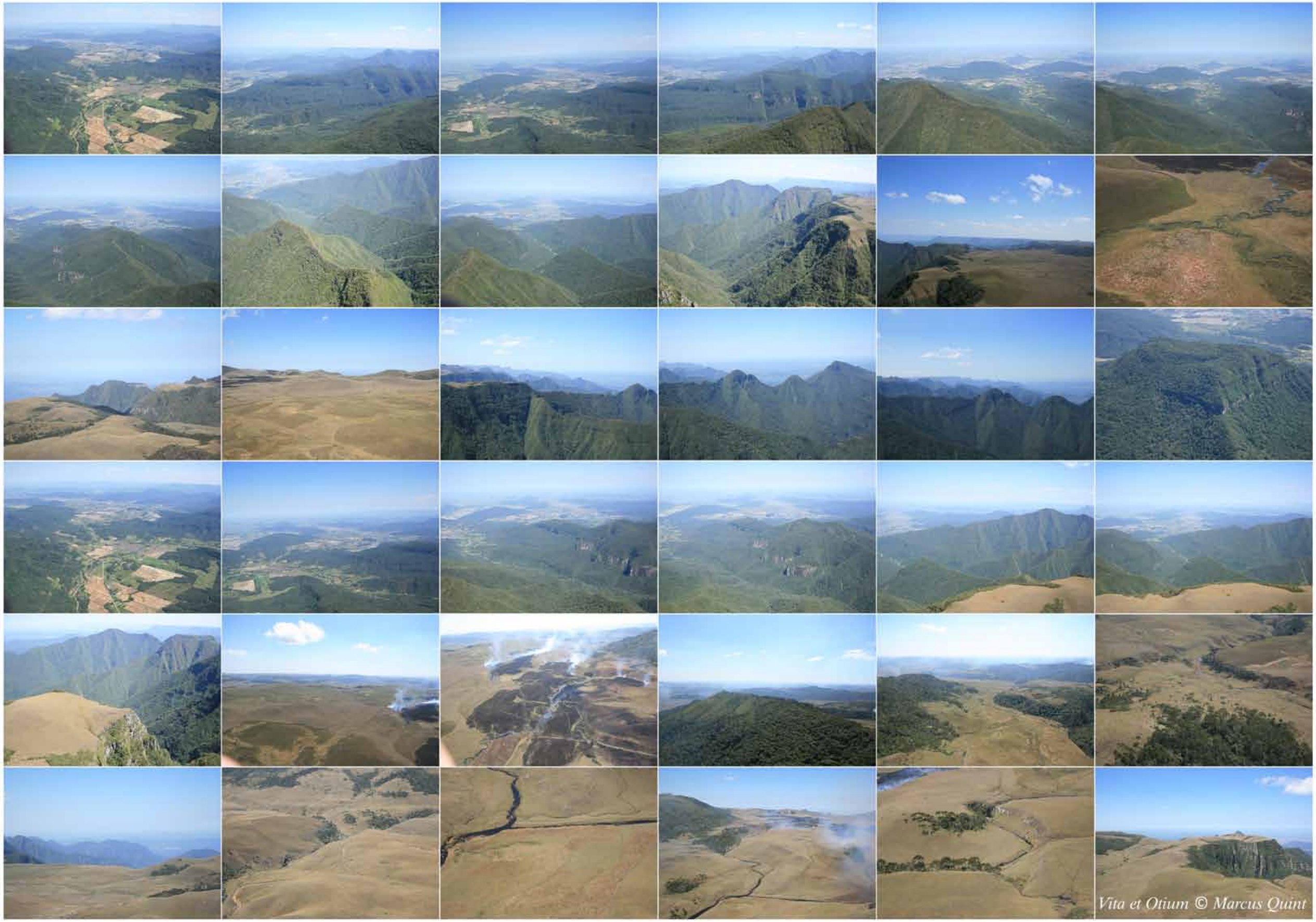
*Mapa síntese - Anel viário e propostas*

# *Registro fotográfico aéreo | Trajetos de helicóptero*

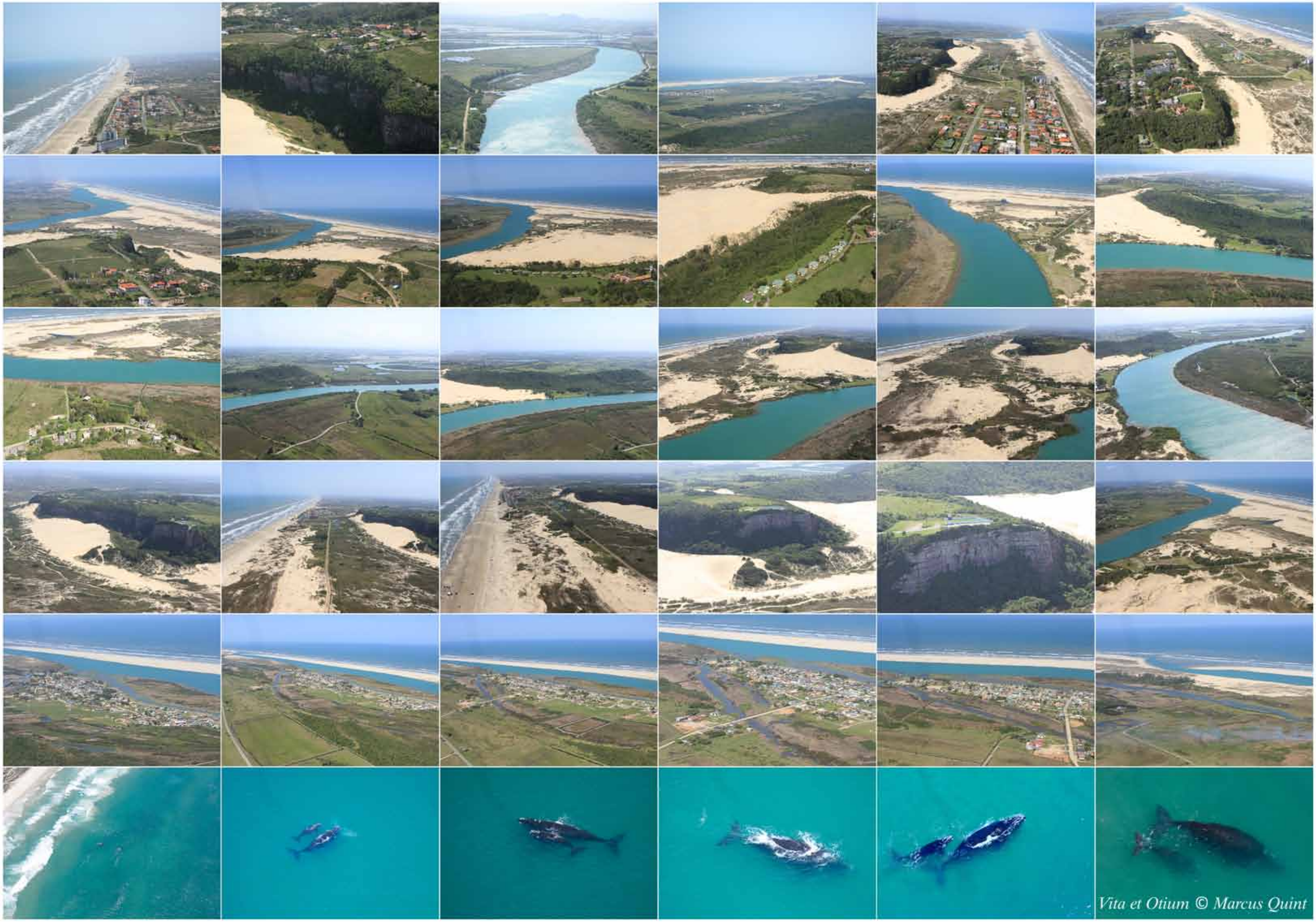
| SEGMENTO SUL | SEGMENTO CENTRO-SUL | SEGMENTO CENTRO | SEGMENTO CENTRO-NORTE | SEGMENTO NORTE |
|---|---|---|---|---|

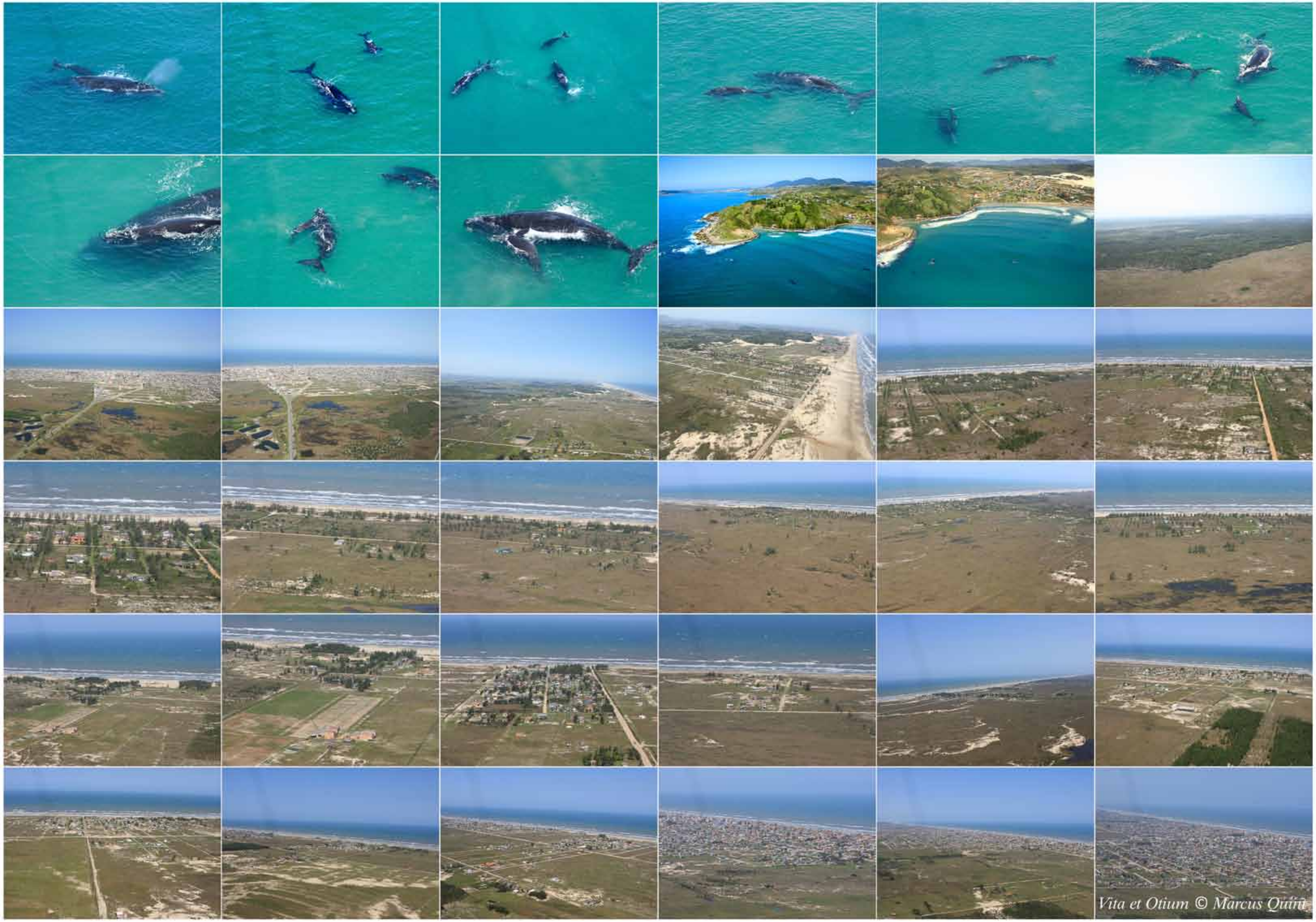


TRAJETO SUL


Vita et Otium © Marcus Quint

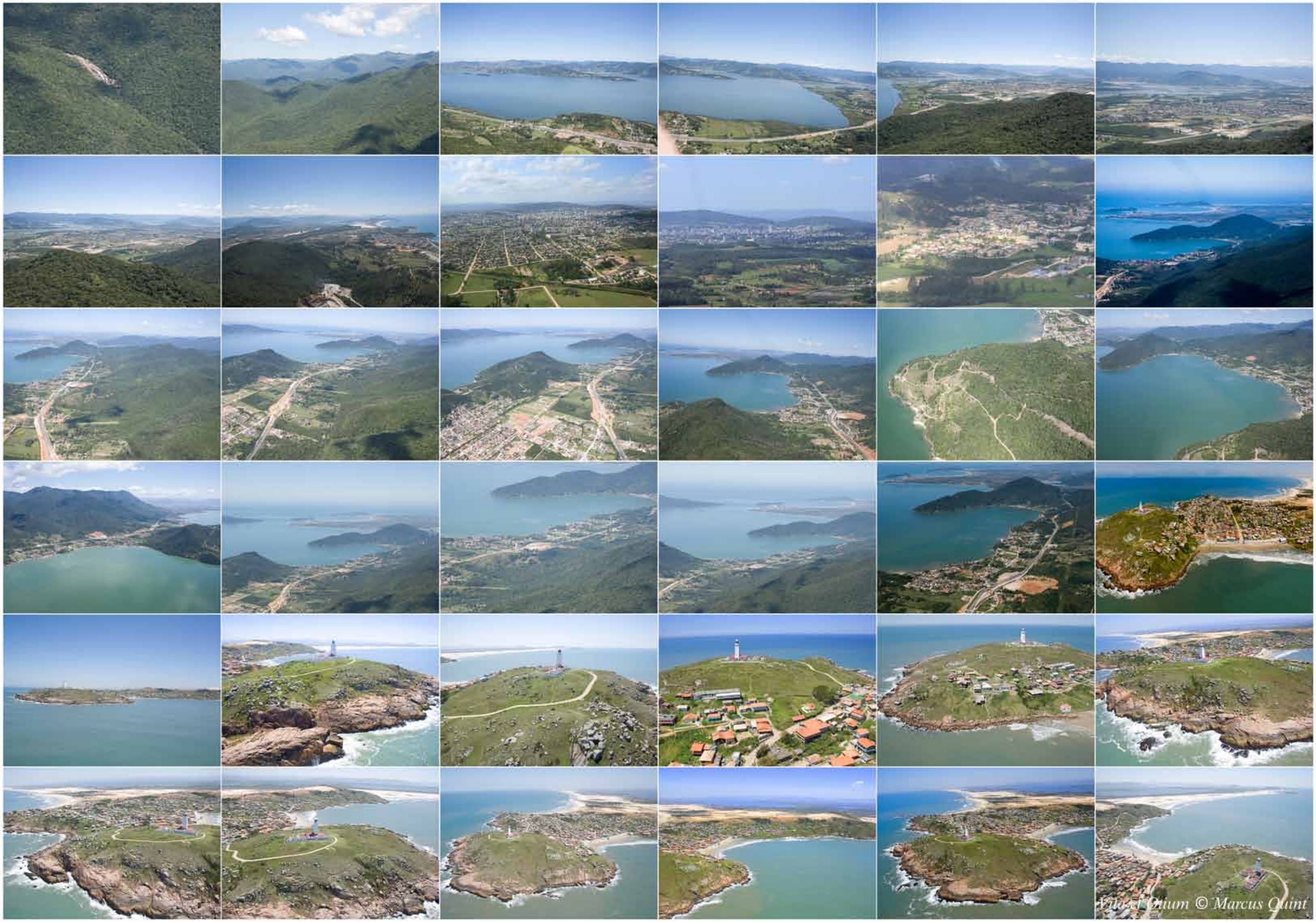
Vita et Otium © Marcus Ouini

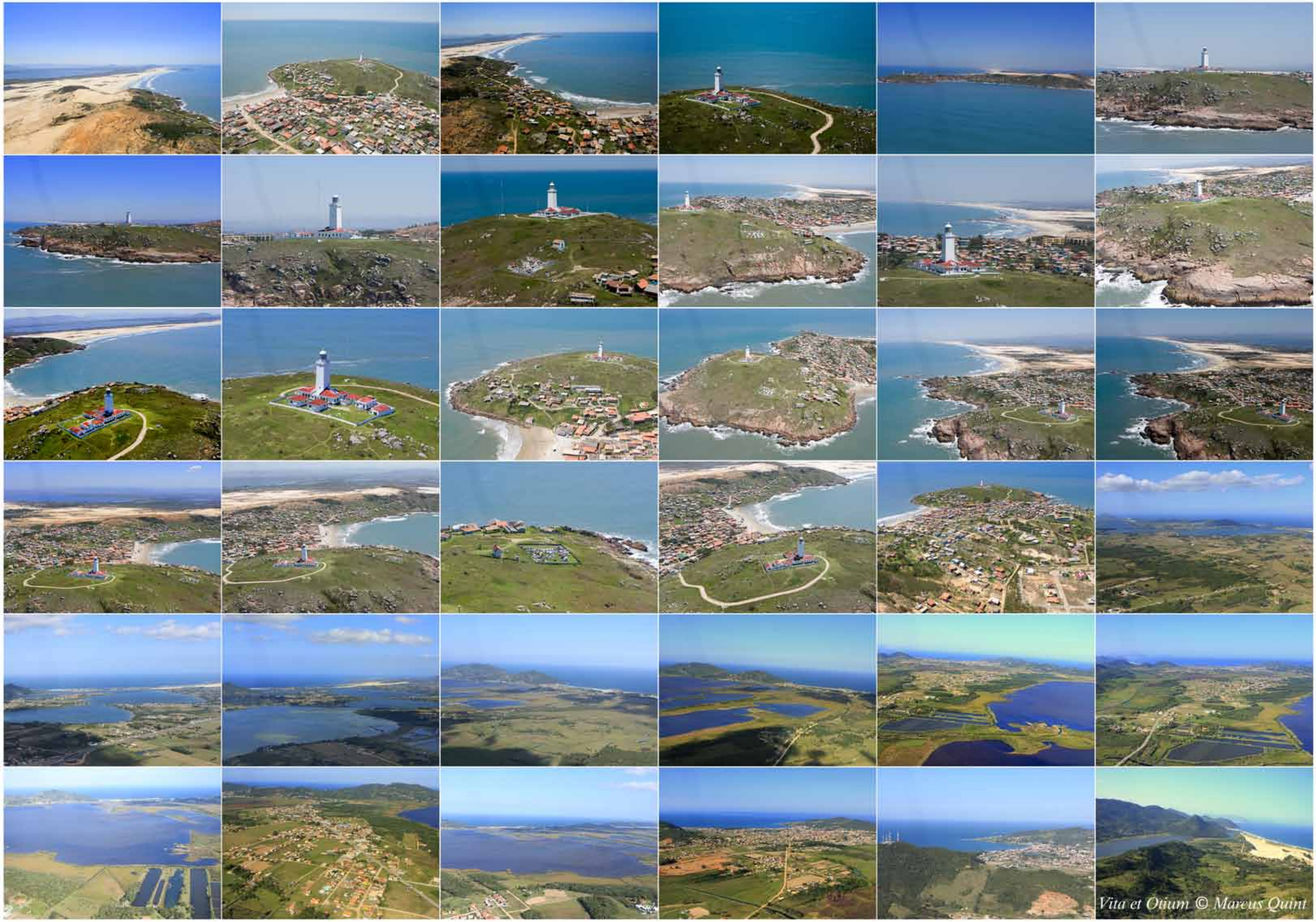

Vita et Otium © Marcus Quint

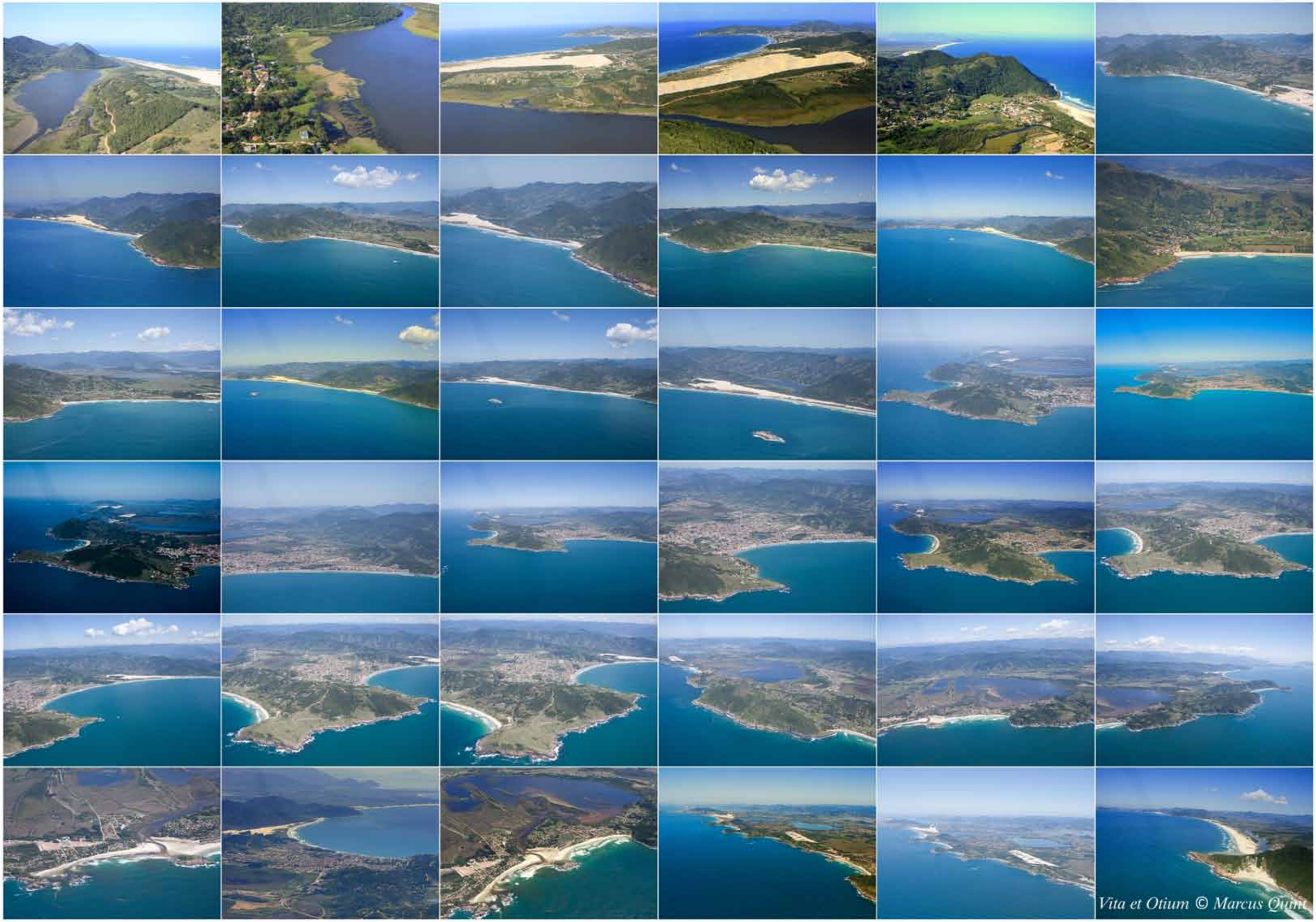

Vita et Otium © Marcus Quinn

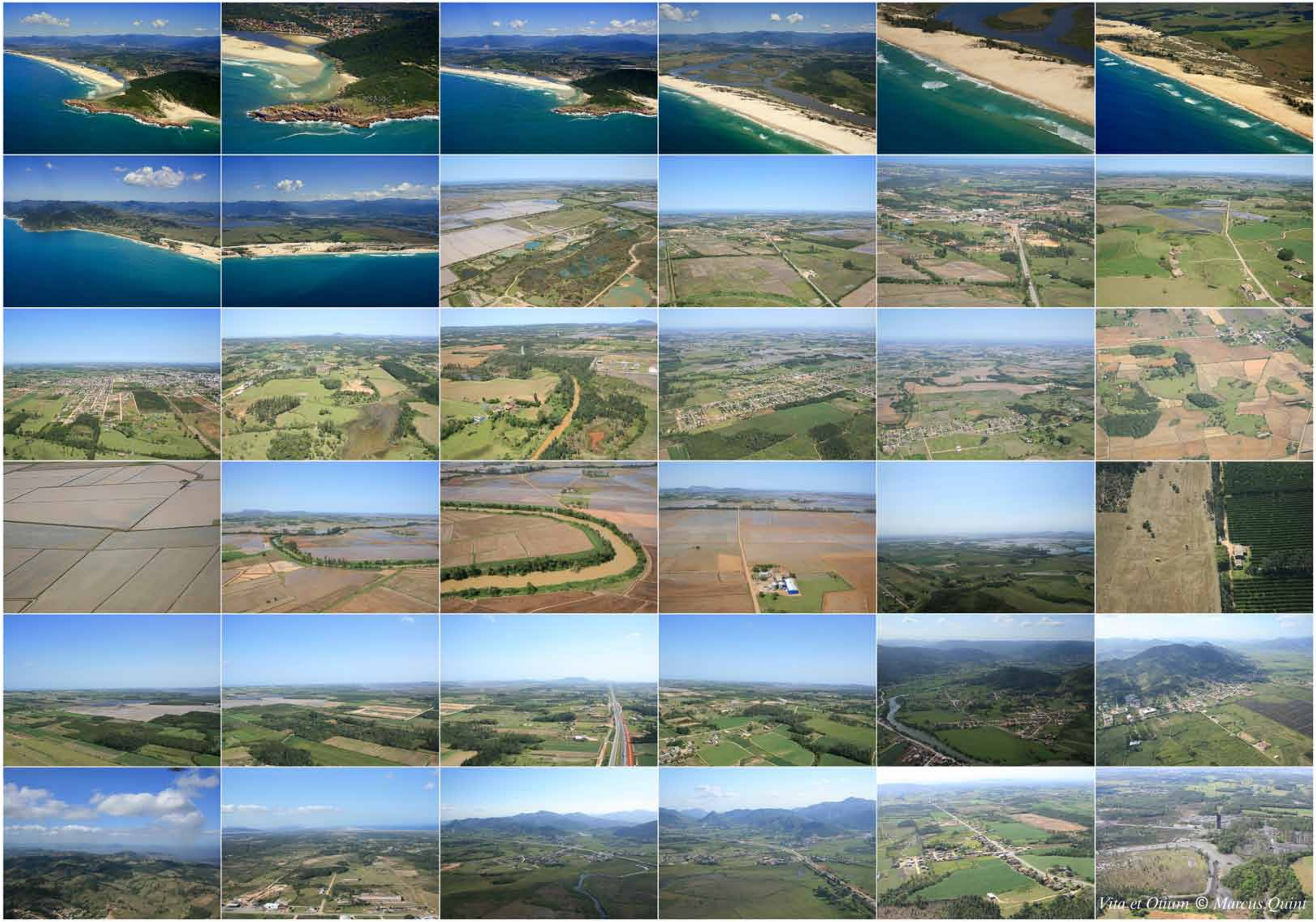
Vita et Otium © Marcus Quint

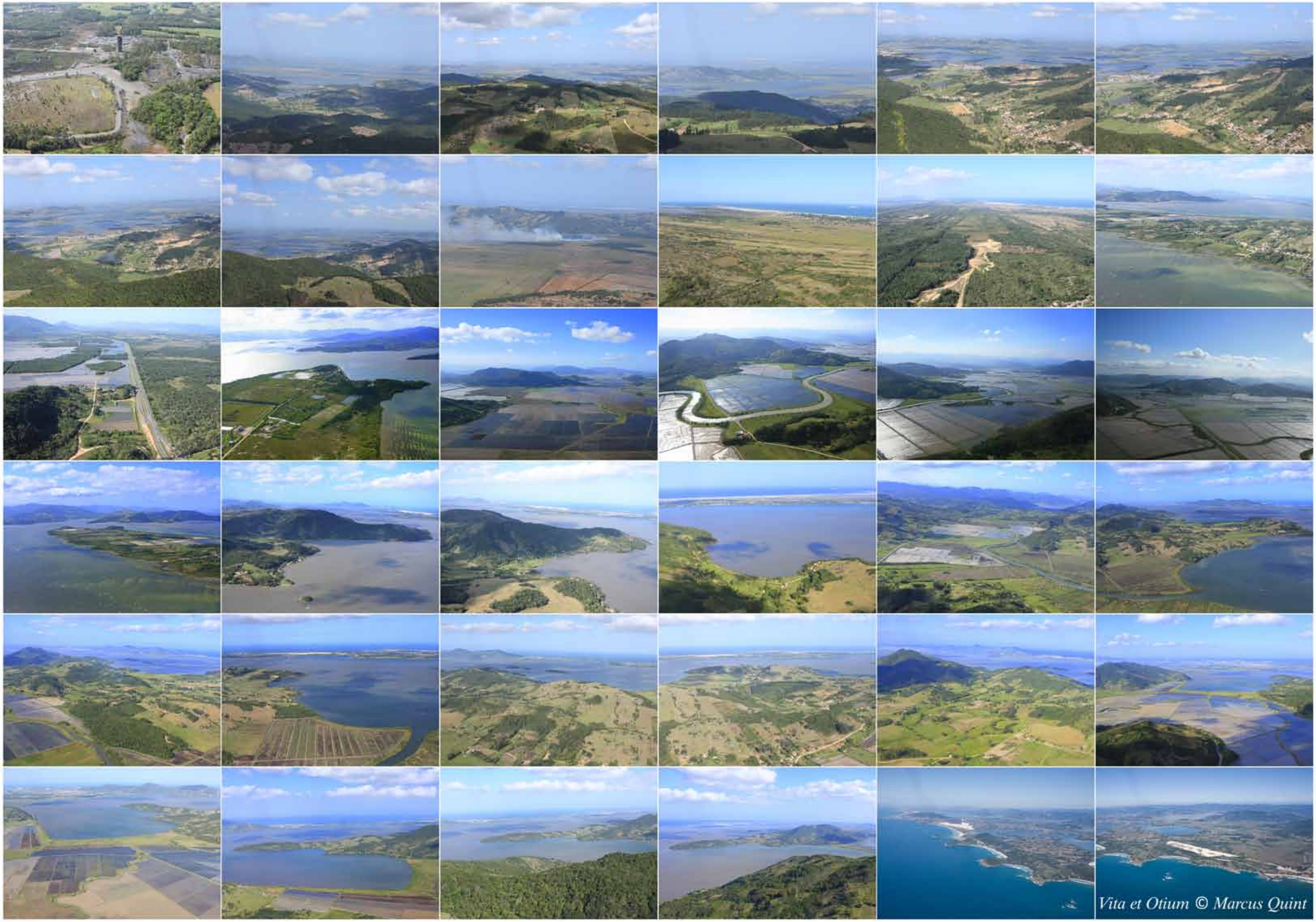
Vita et Otium © Marcus Quint

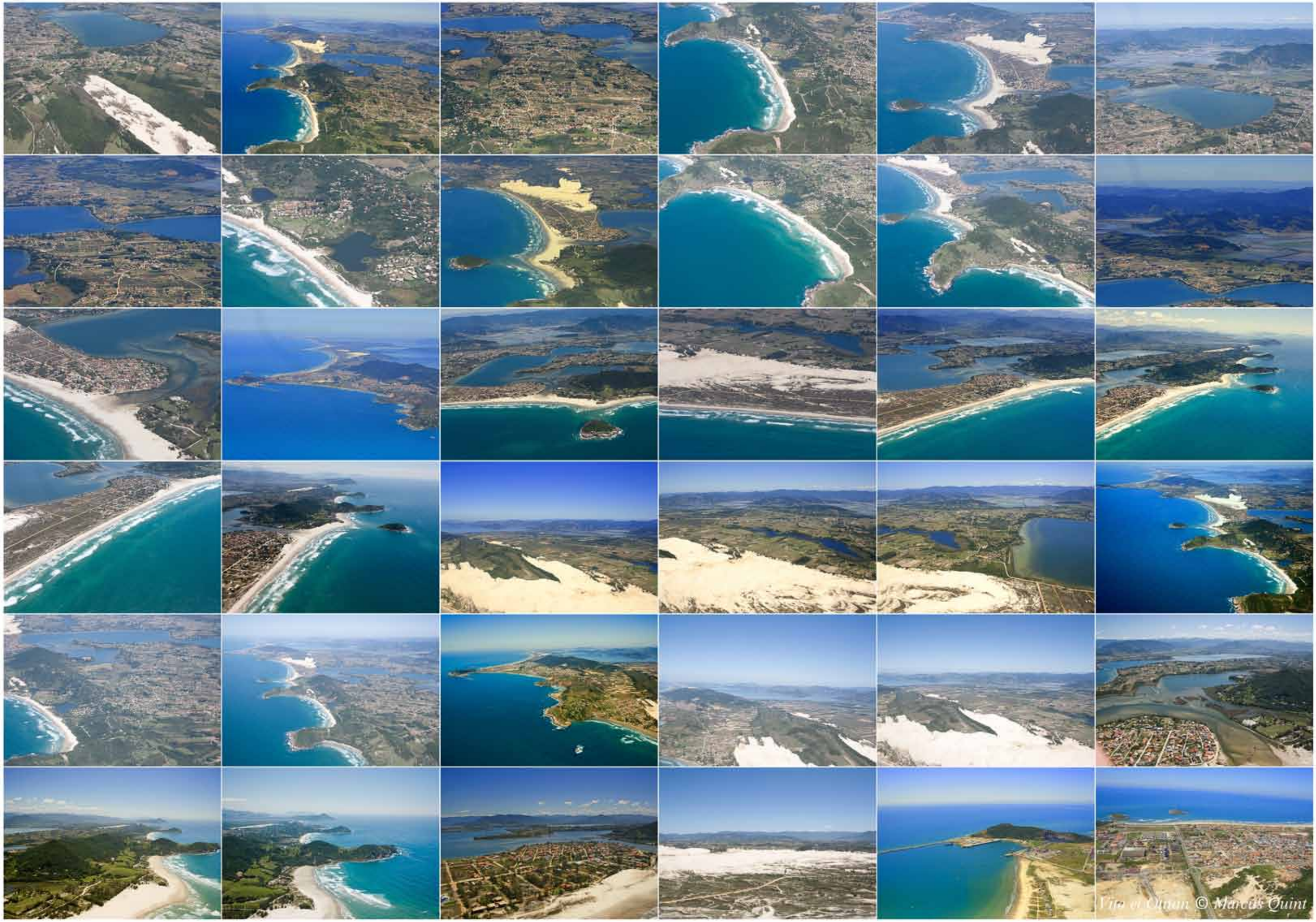

Vila Velha © Marcus Quint


Vita et Otium © Mareus Quint

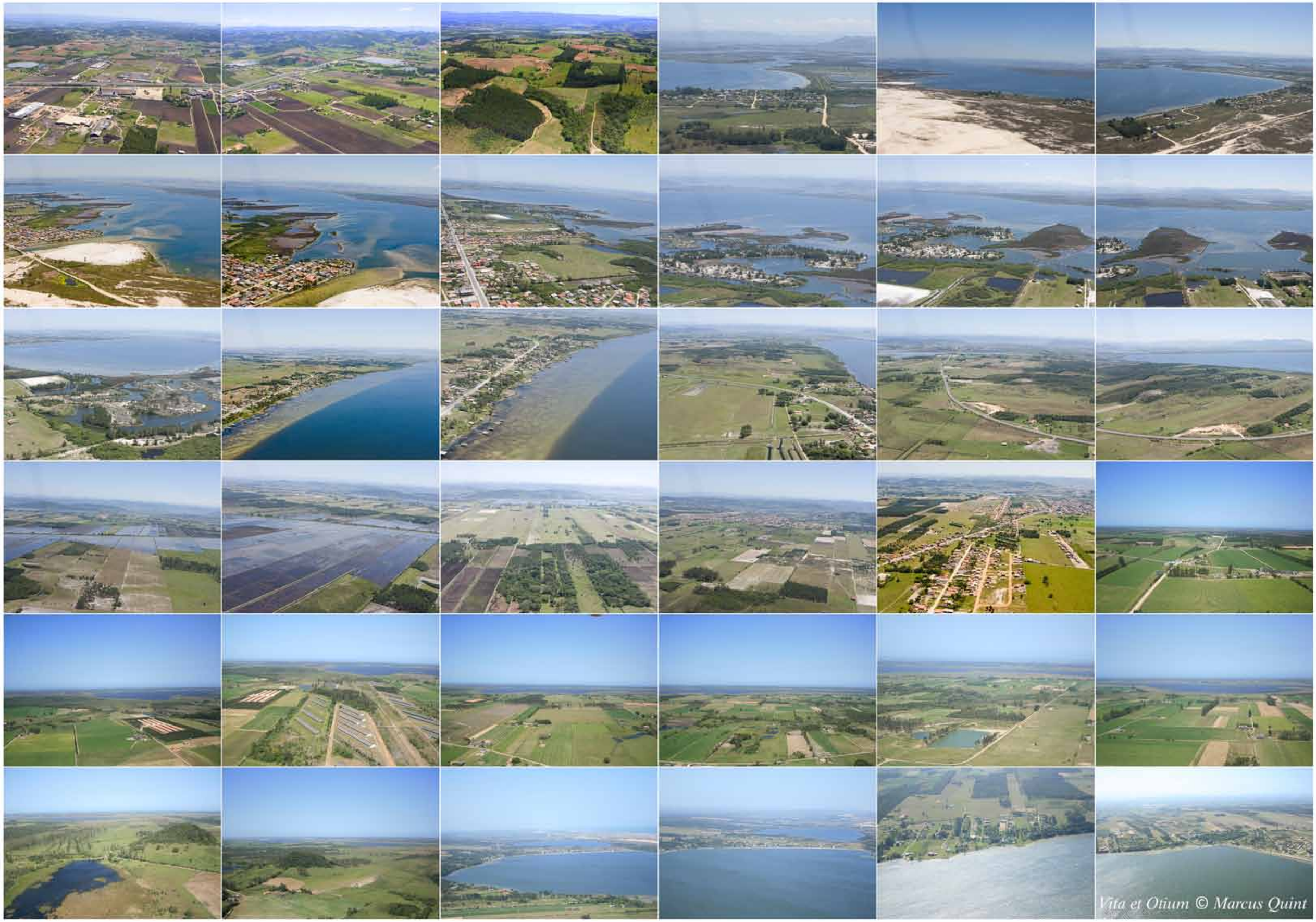

Vita et Otium © Marcus Quint

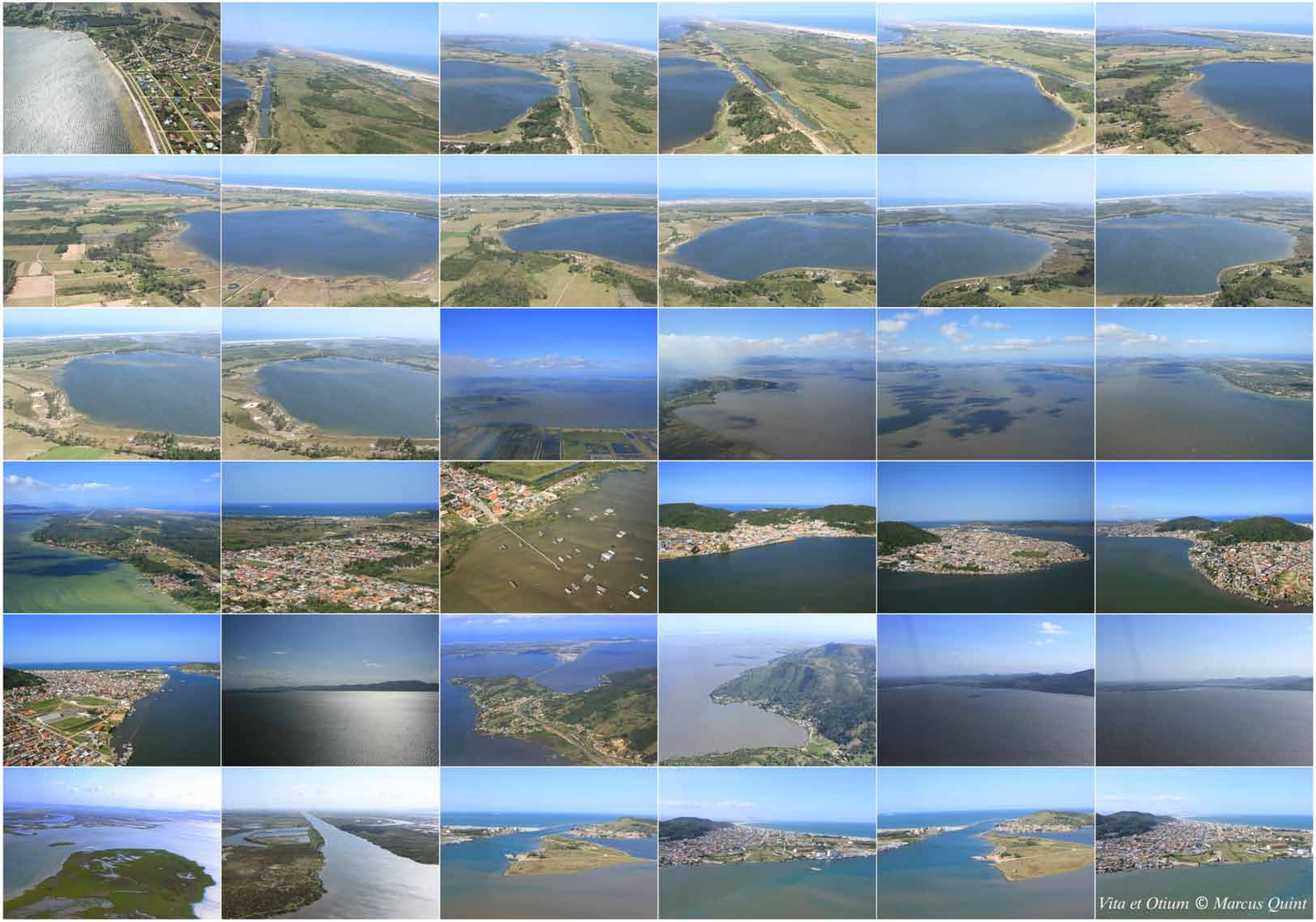

Vita et Otium © Marcus Quint

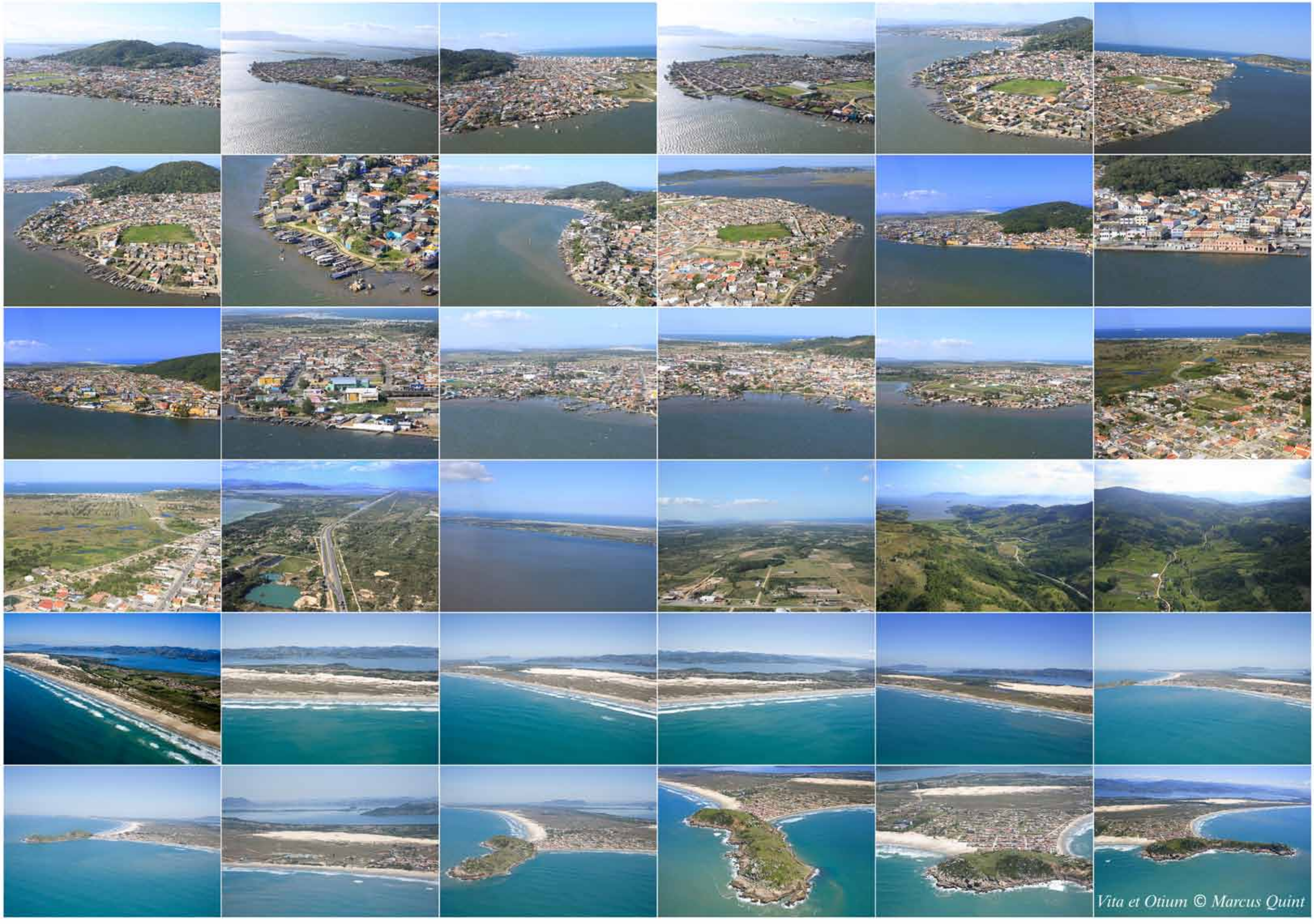

Vita et Otium © Marcus Quint

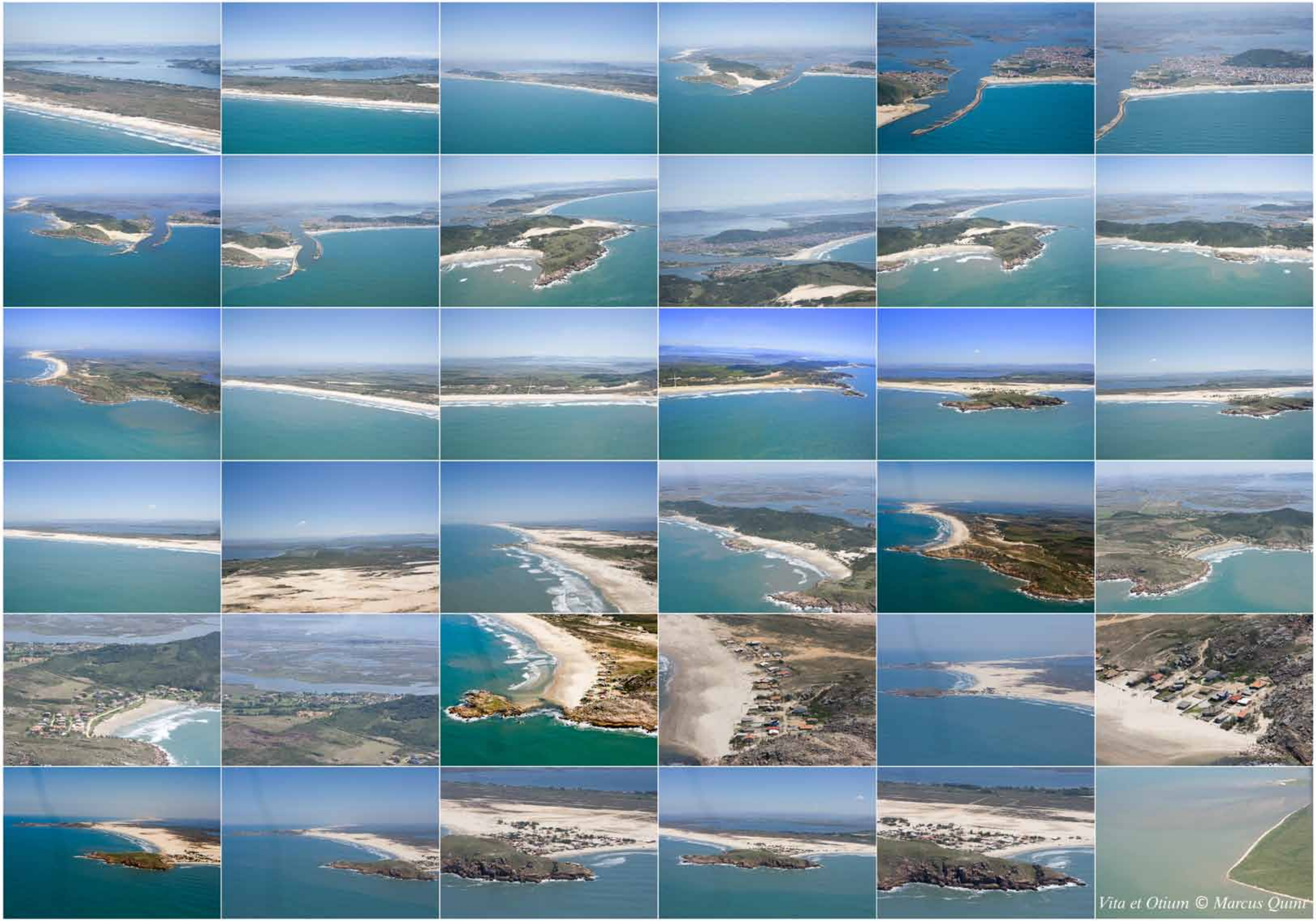

Vita et Otium © Marcus Quint

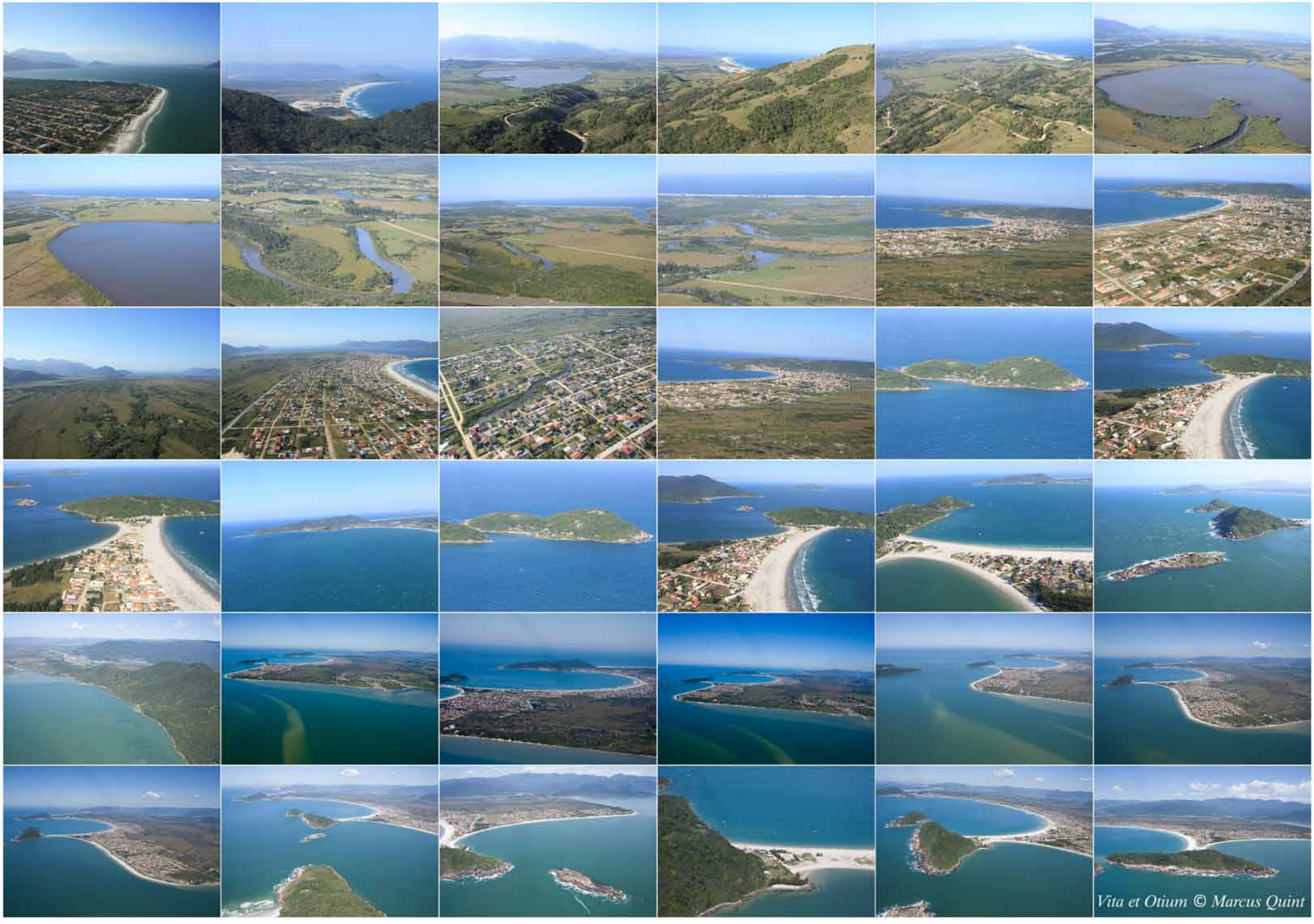
Vita et Otium © Marcus Quint

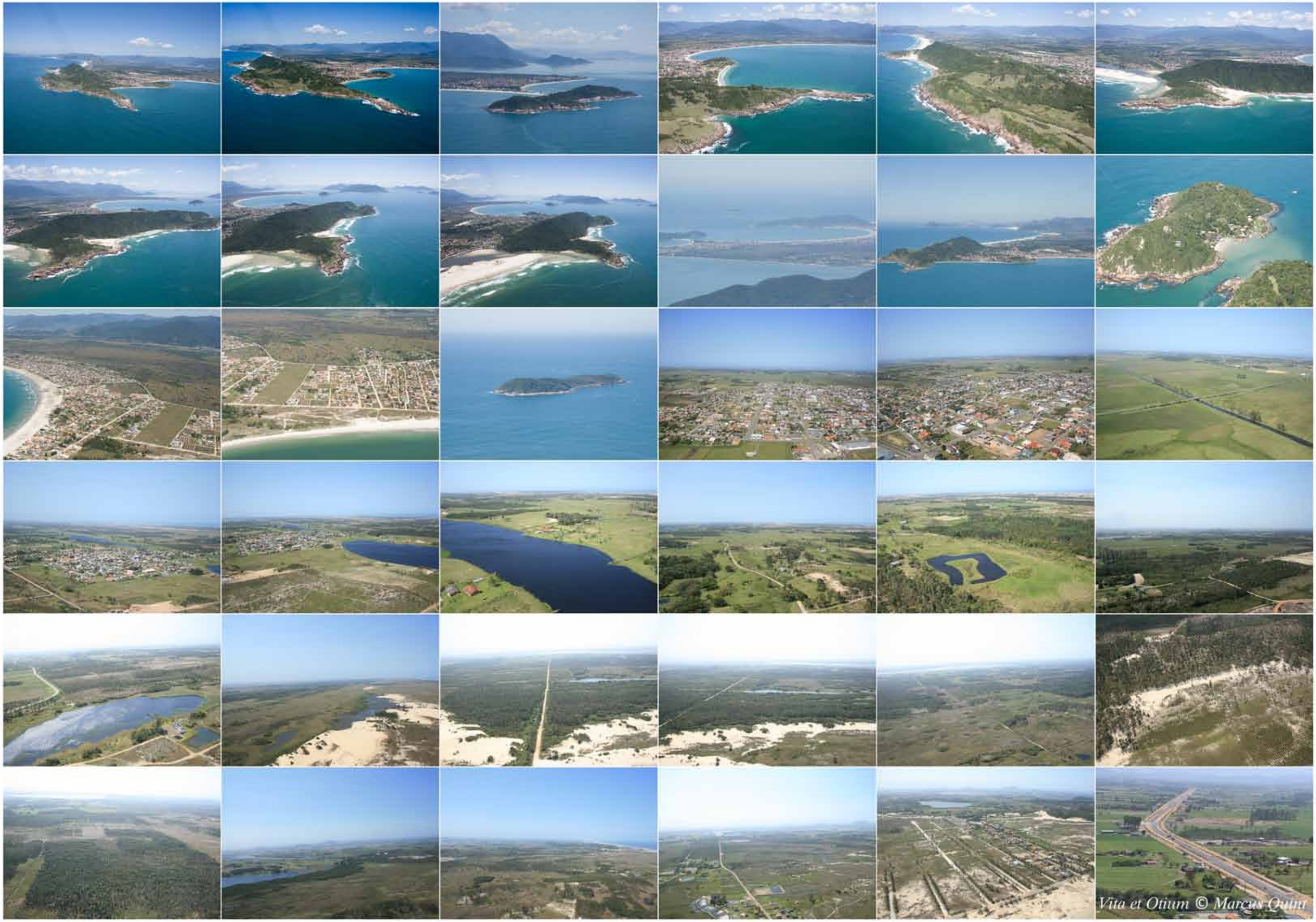

Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Otium © Marcus Quint

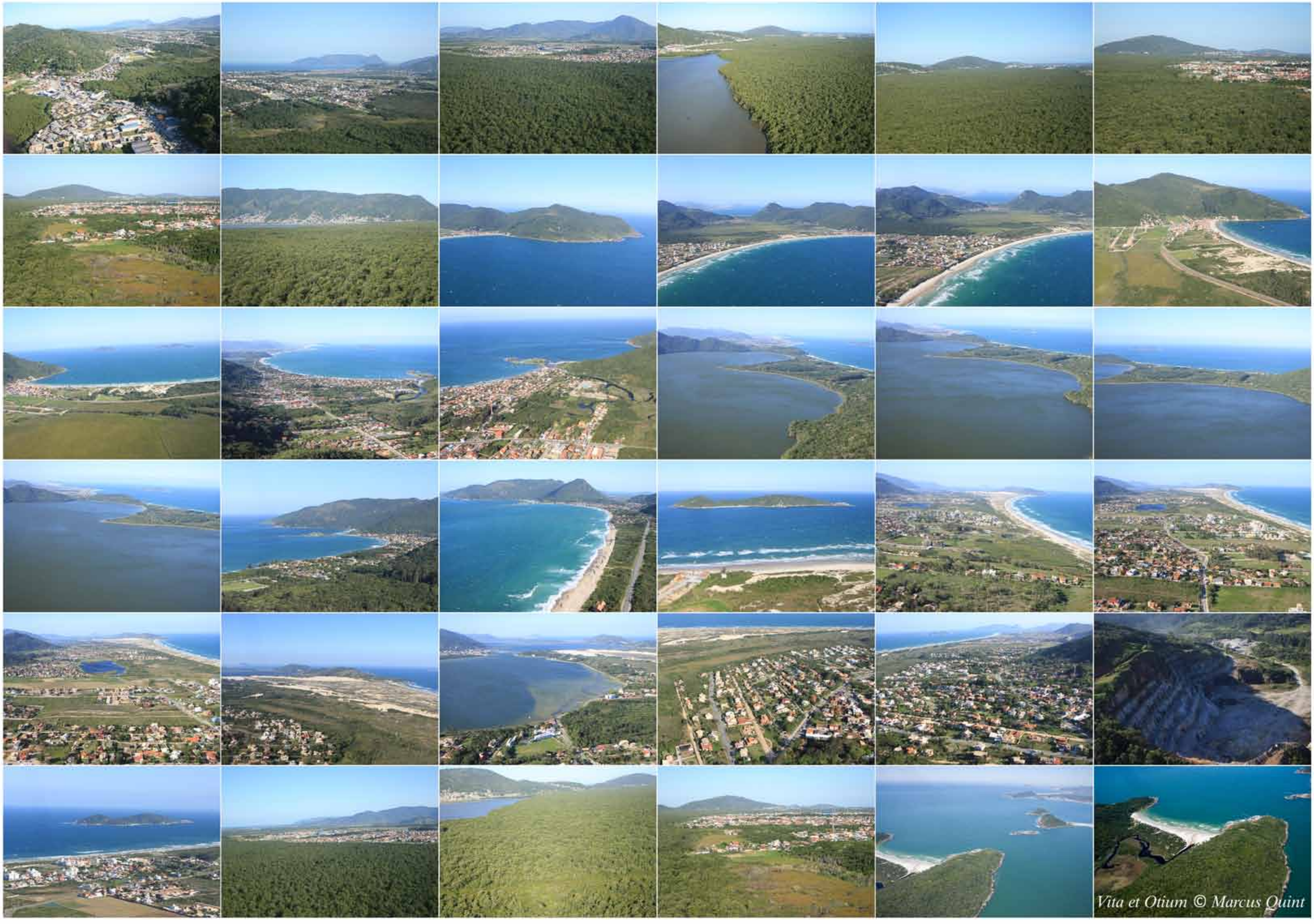
Vita et Otium © Marcus Quint

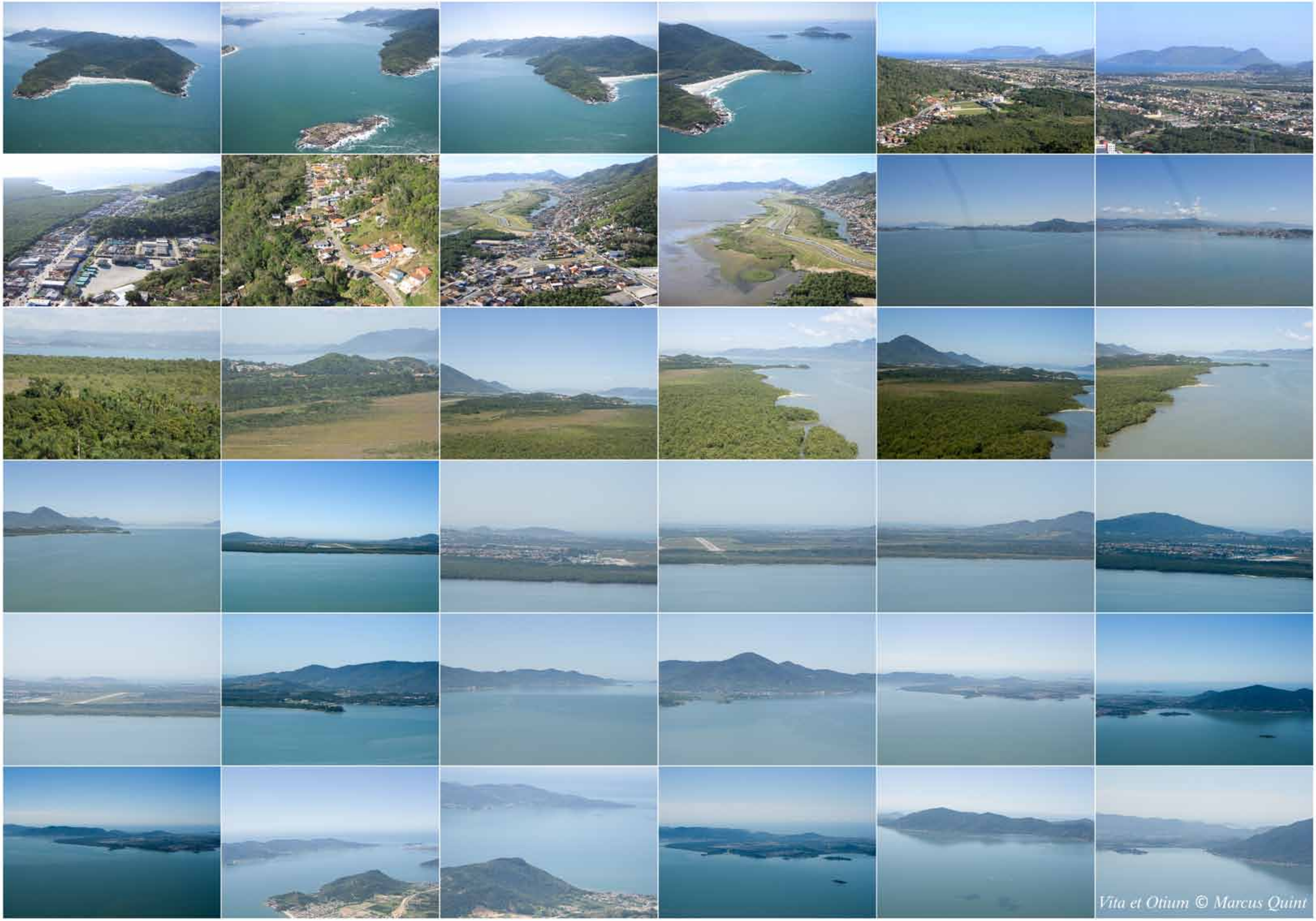
TRAJETO CENTRO

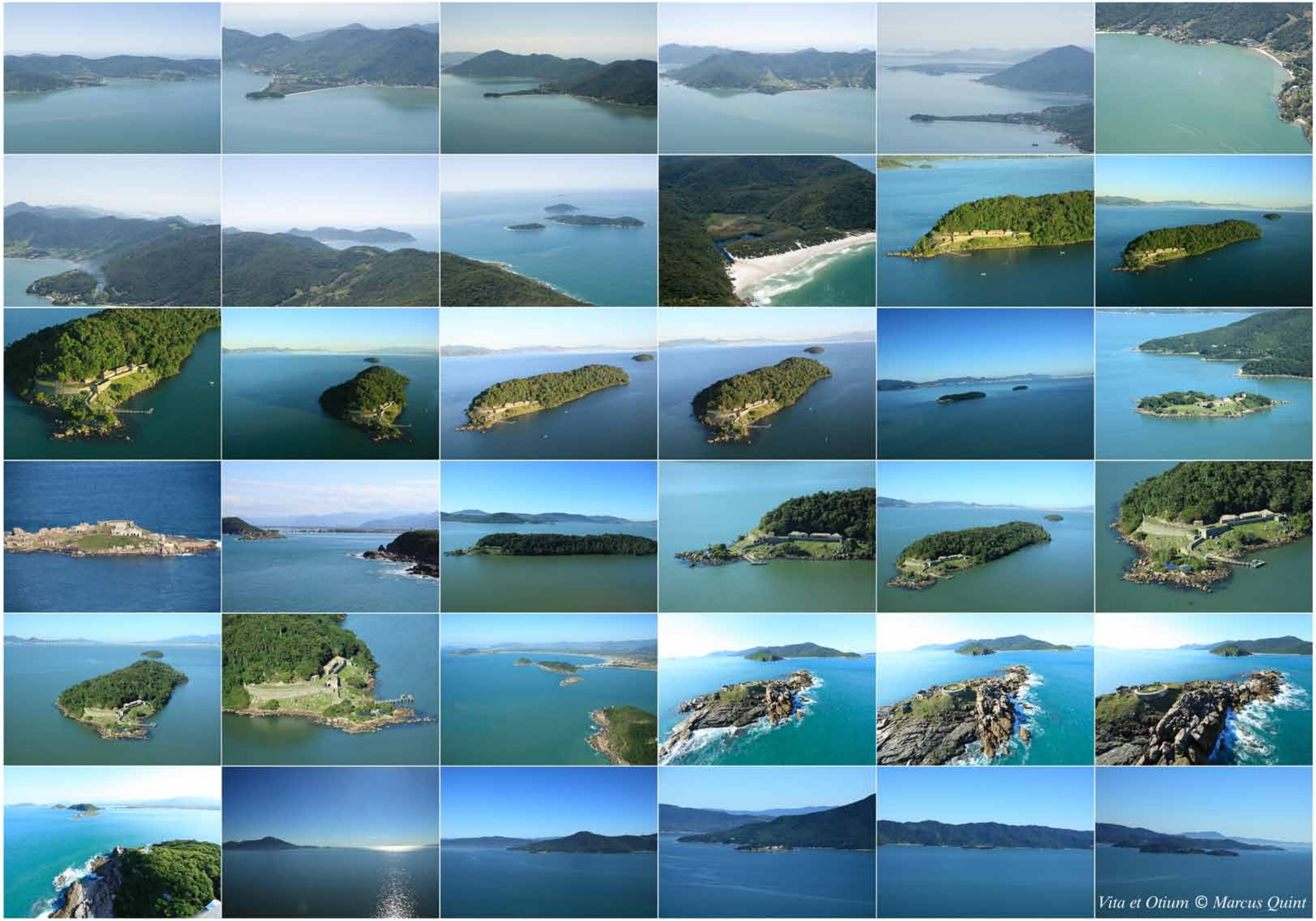
Vita et Otium © Marcus Quint

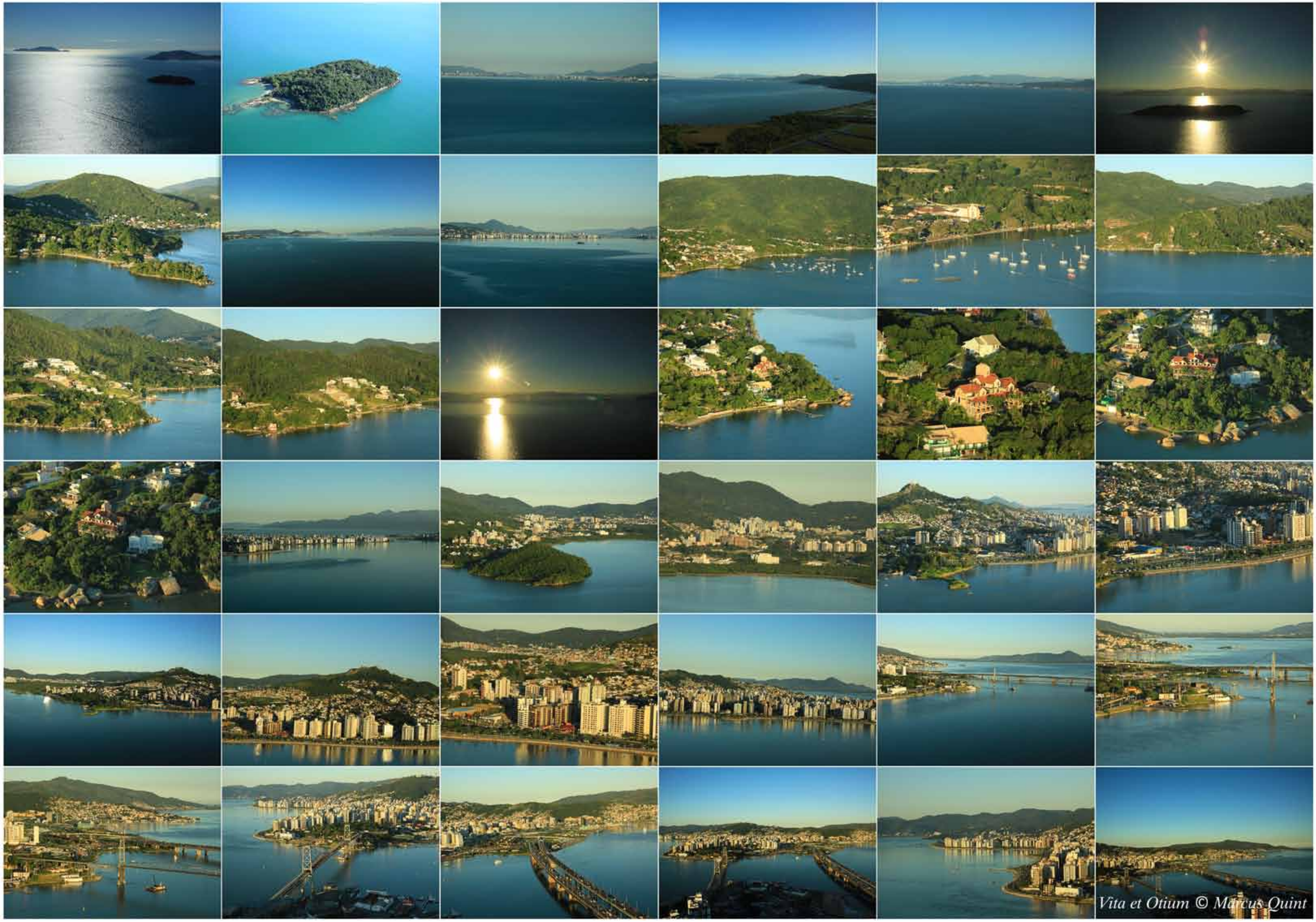
Vita et Otium © Marcus Quint

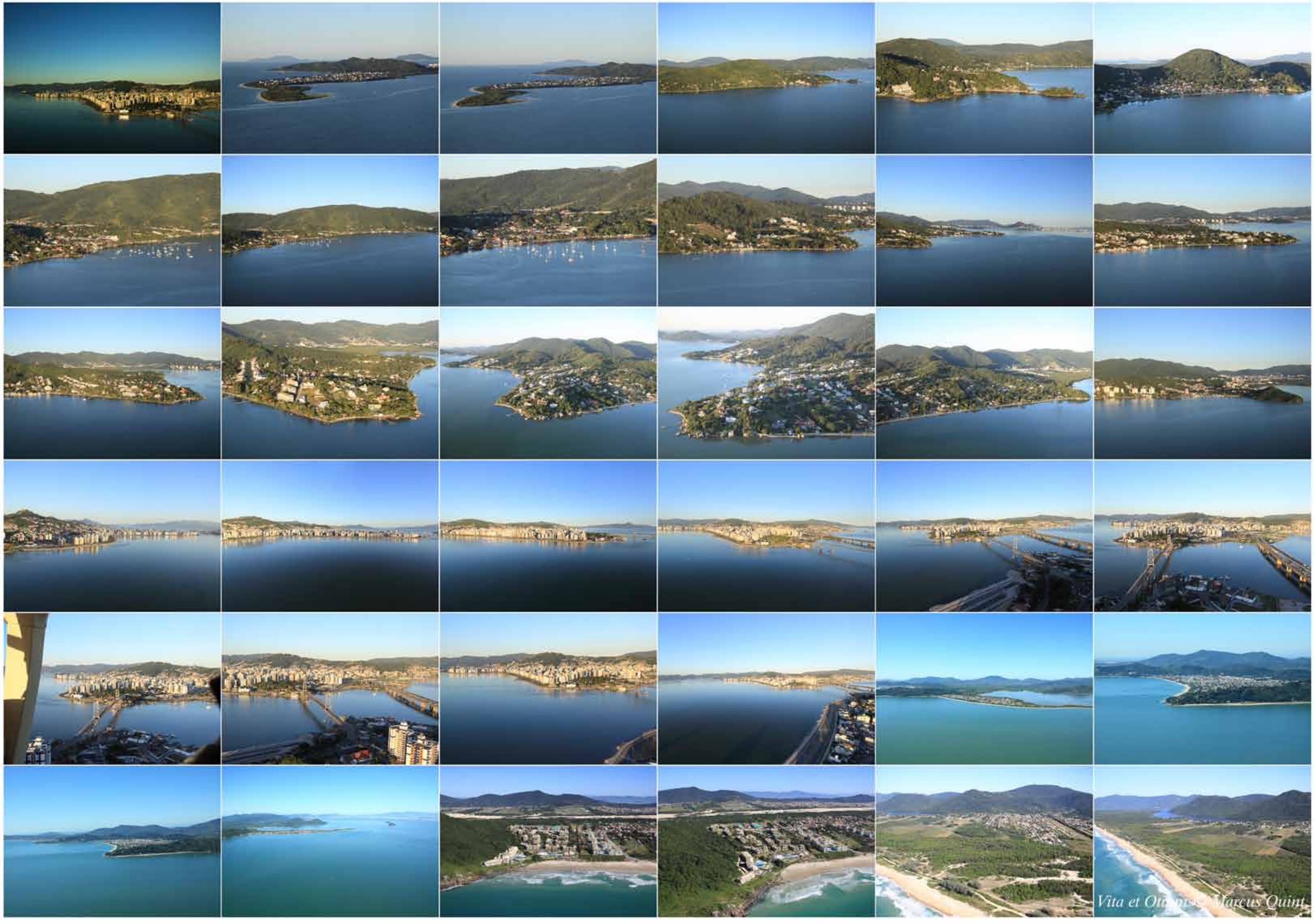
Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Otium © Marcus Quint

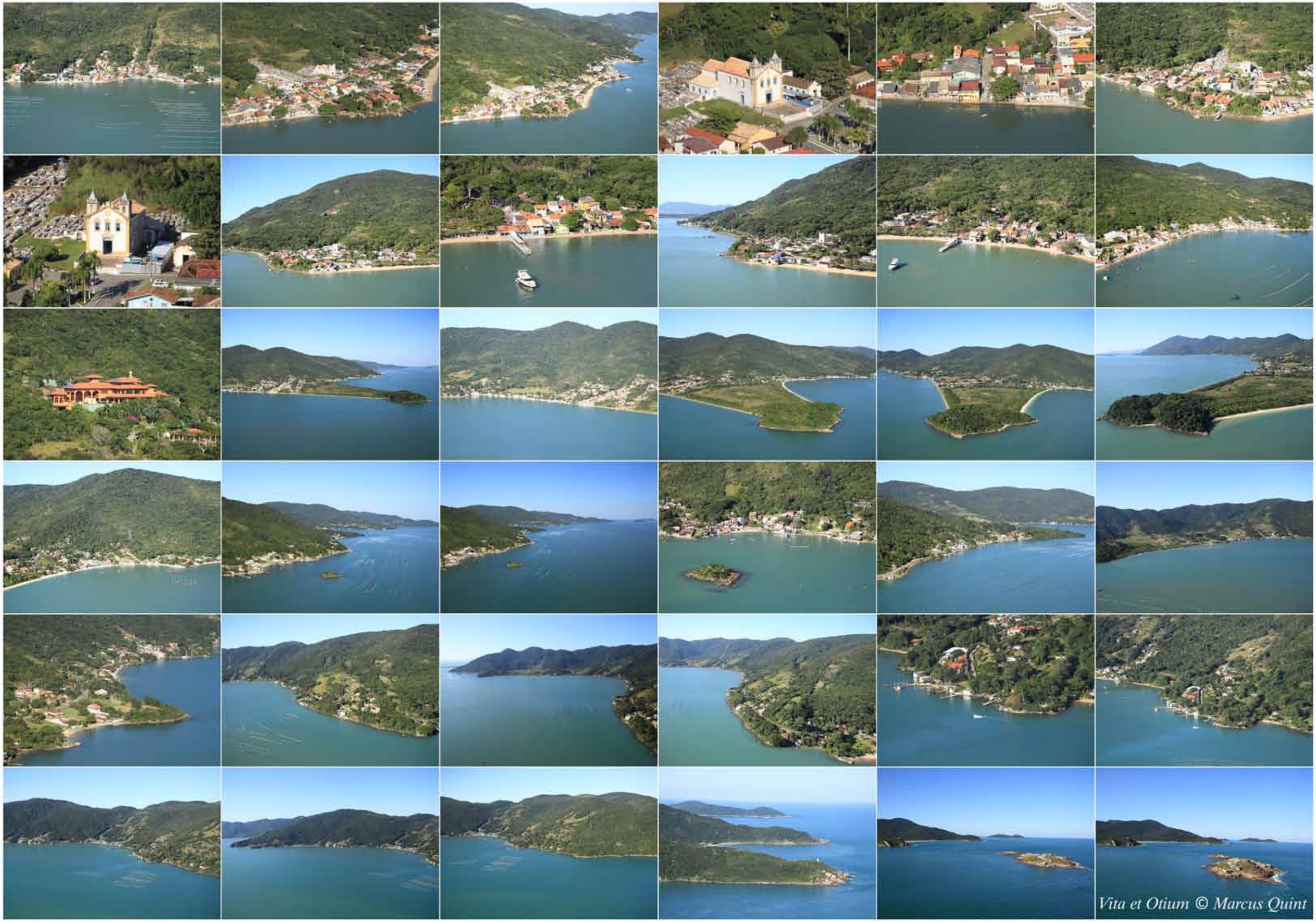

Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Otium per Marcus Quint

Vita et Otium © Marcus Quint

Vita et Otium © Marcus Quint

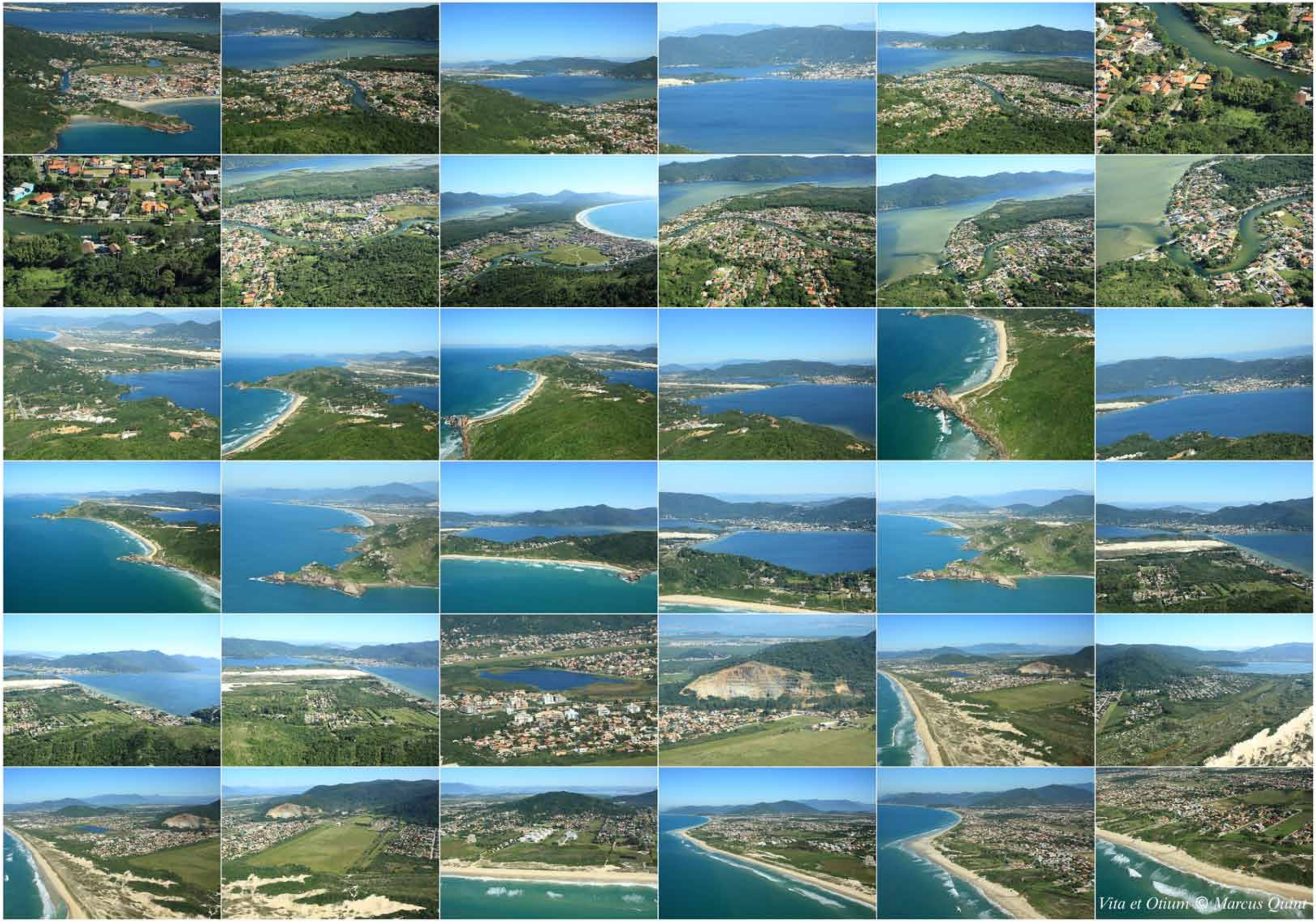

Vita et Otium © Marcus Quint

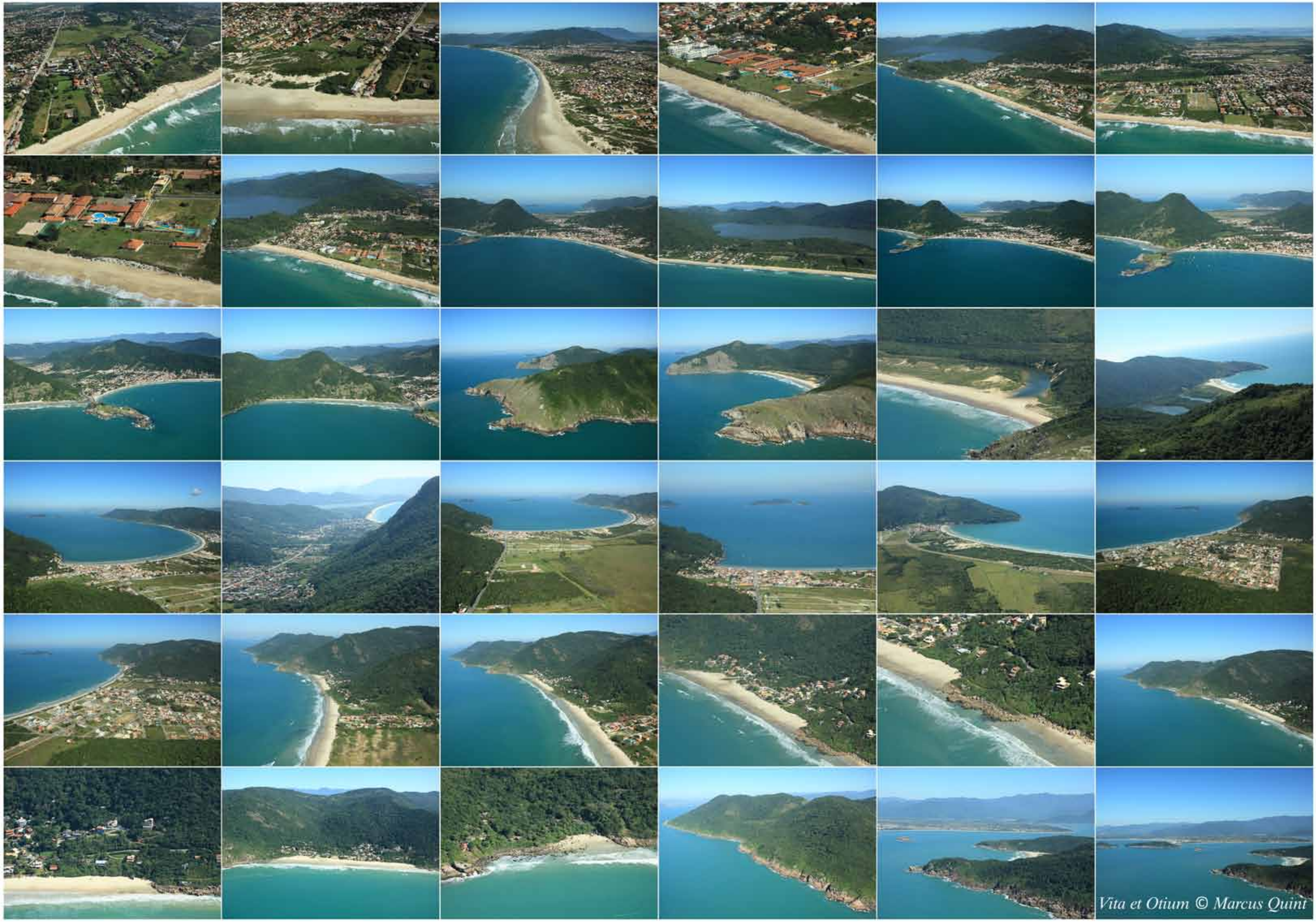
Vita et Otium © Marcus Quint

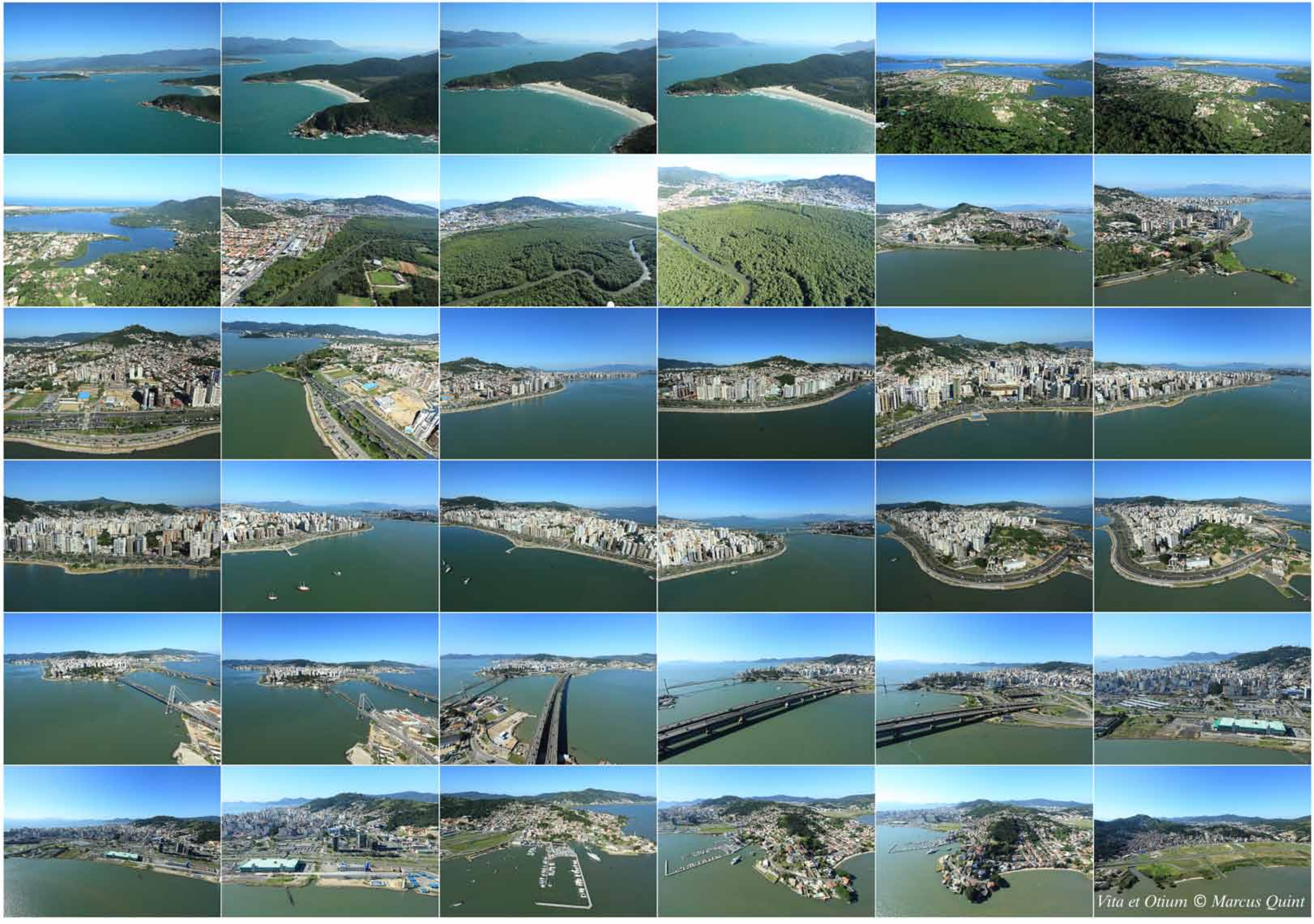
Vita et Otium © Marcus Quint

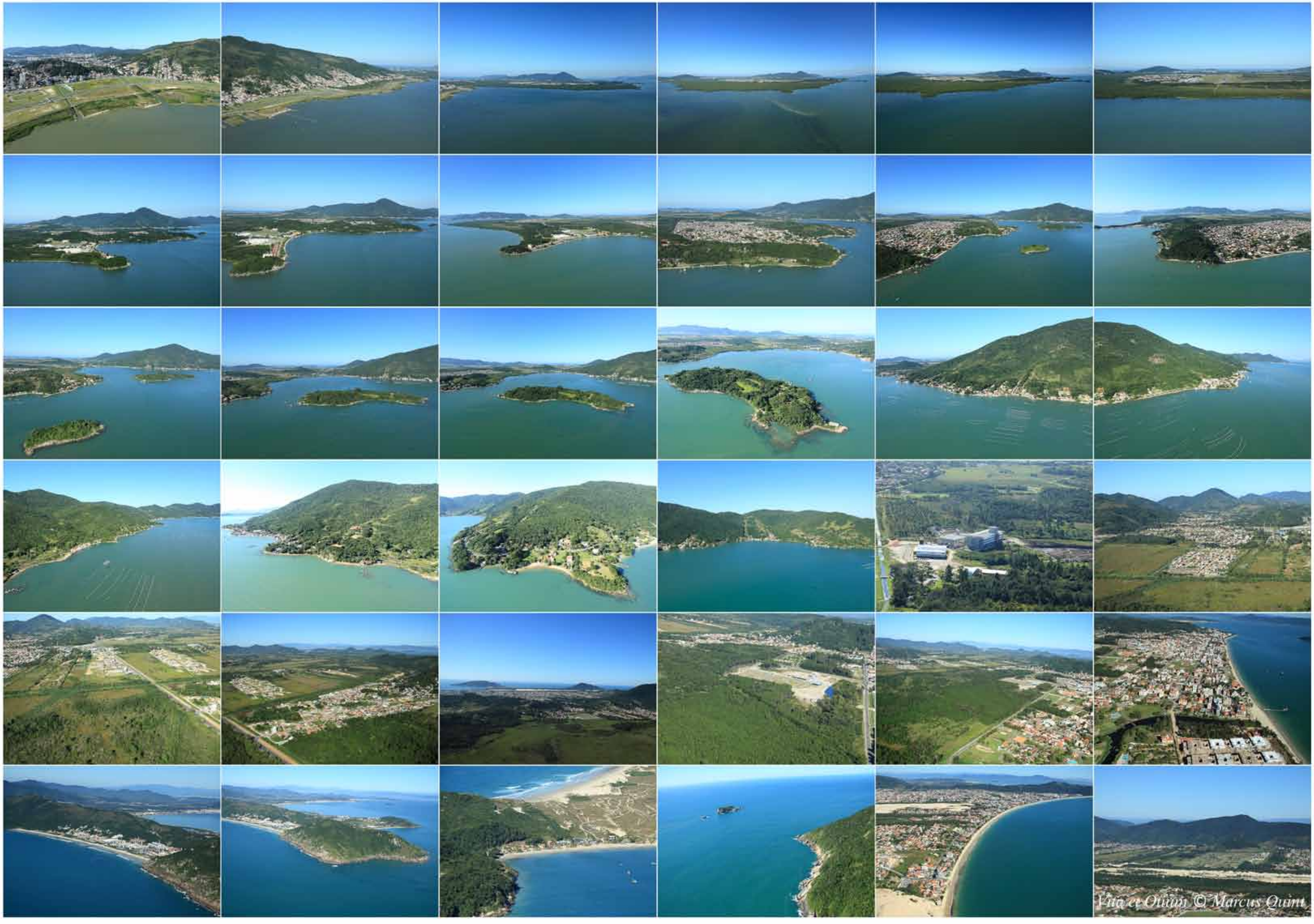
Vita et Otium © Marcus Ouni

Vita et Otium © Marcus Quint

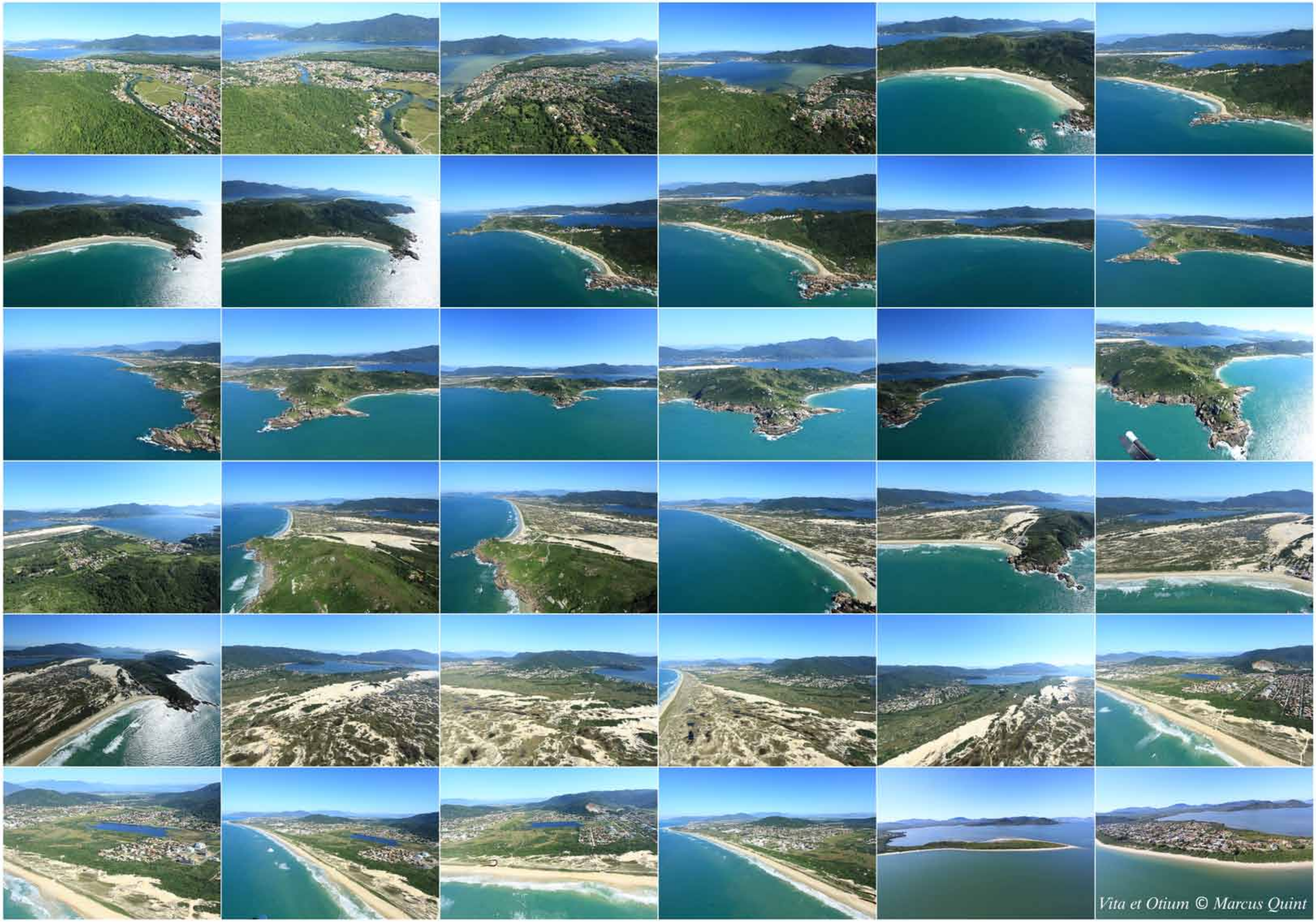

Vita et Otium © Marcus Quint

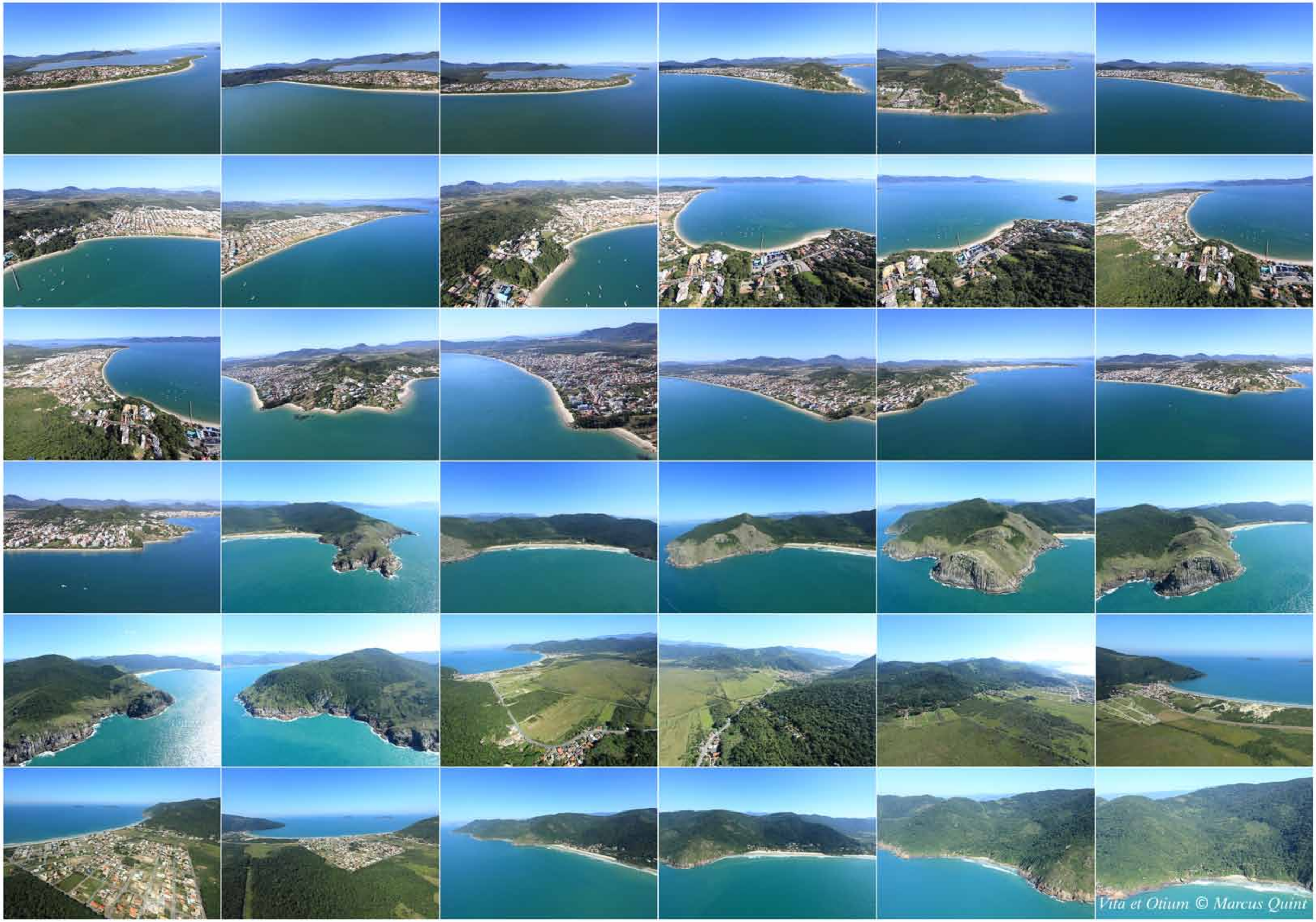

Vita et Otium © Marcus Quint

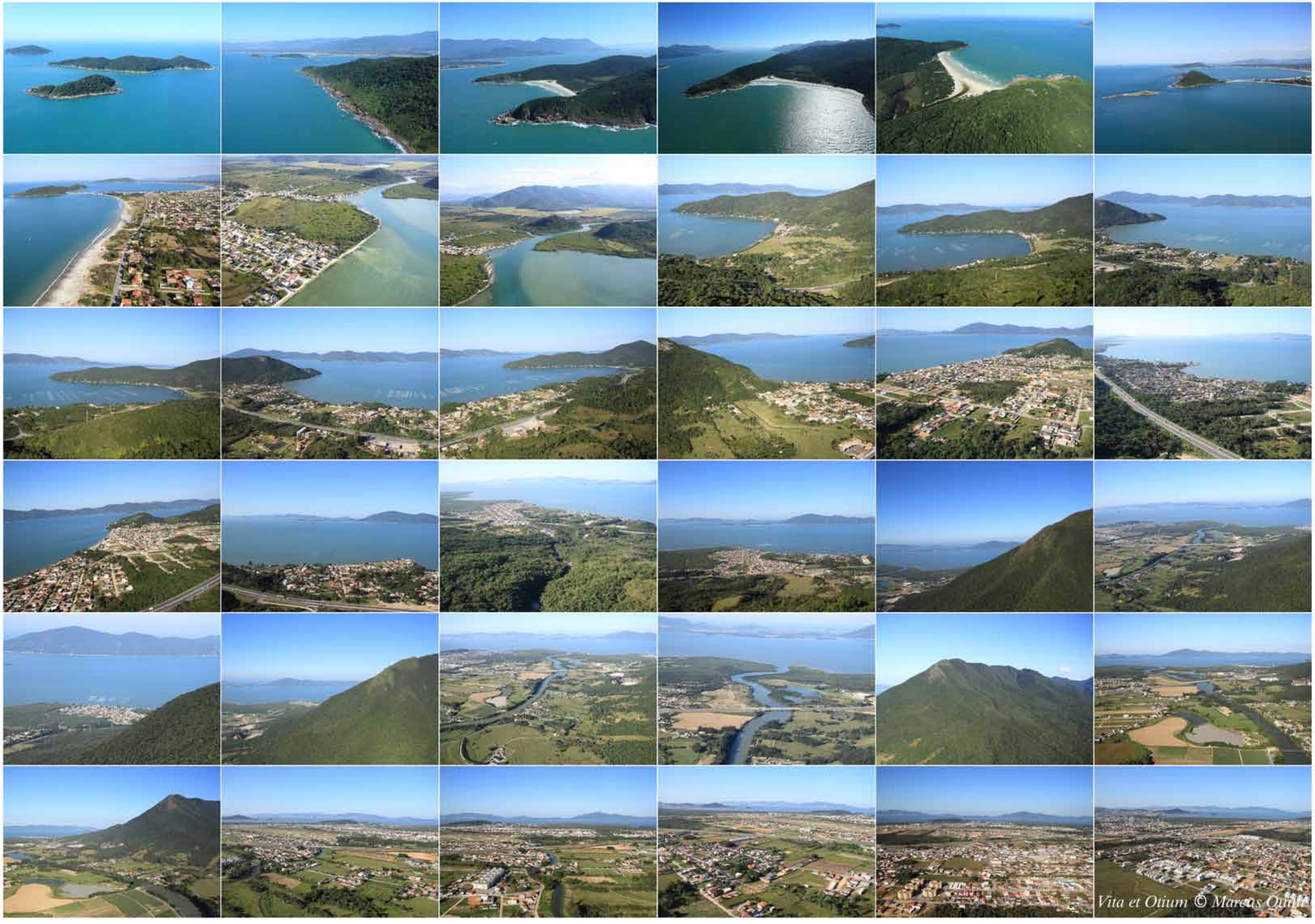

Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Otium © Marcus Quim

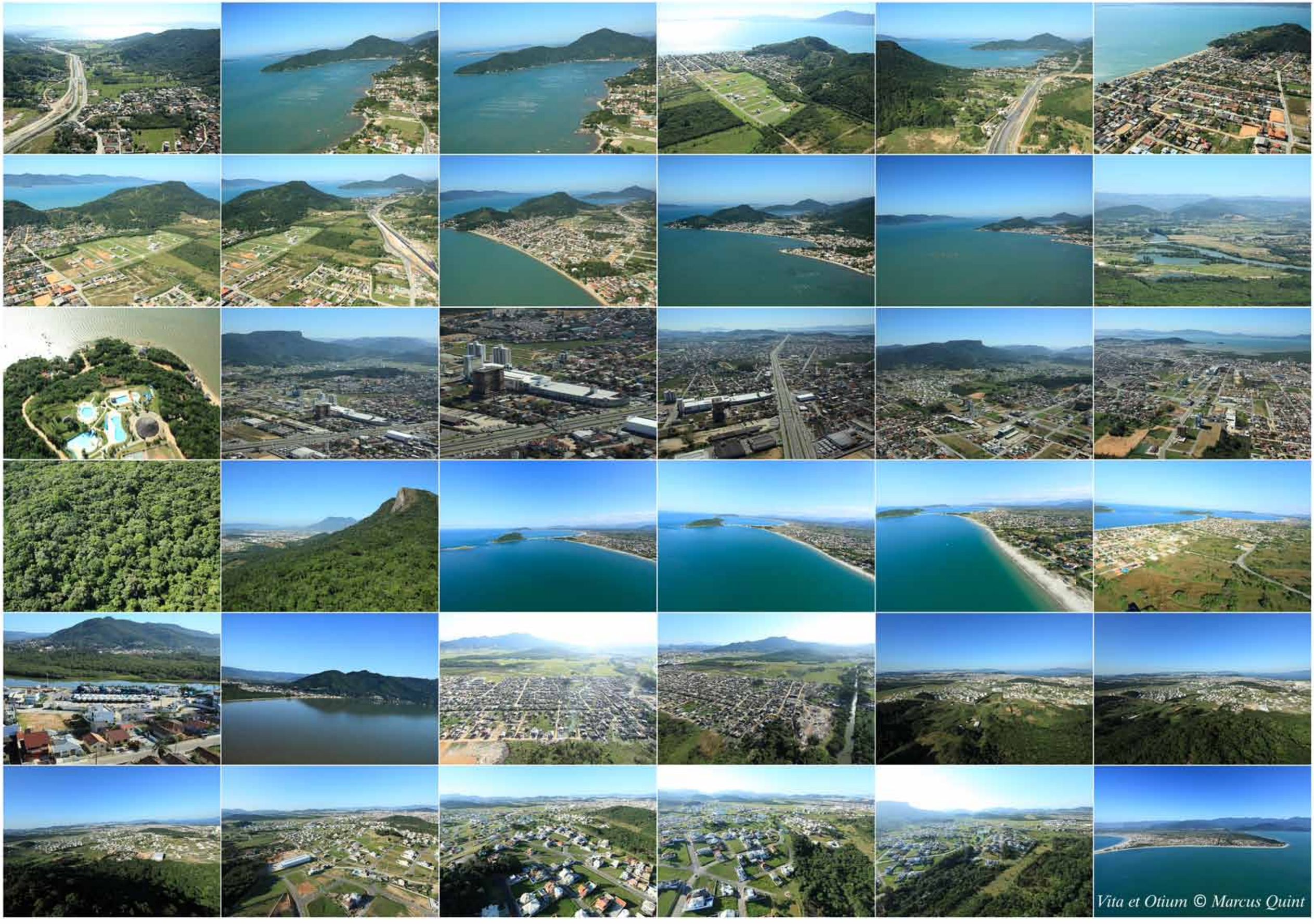
*Vita et Otium © Marcus Quint*


Vita et Otium © Marcus Quint

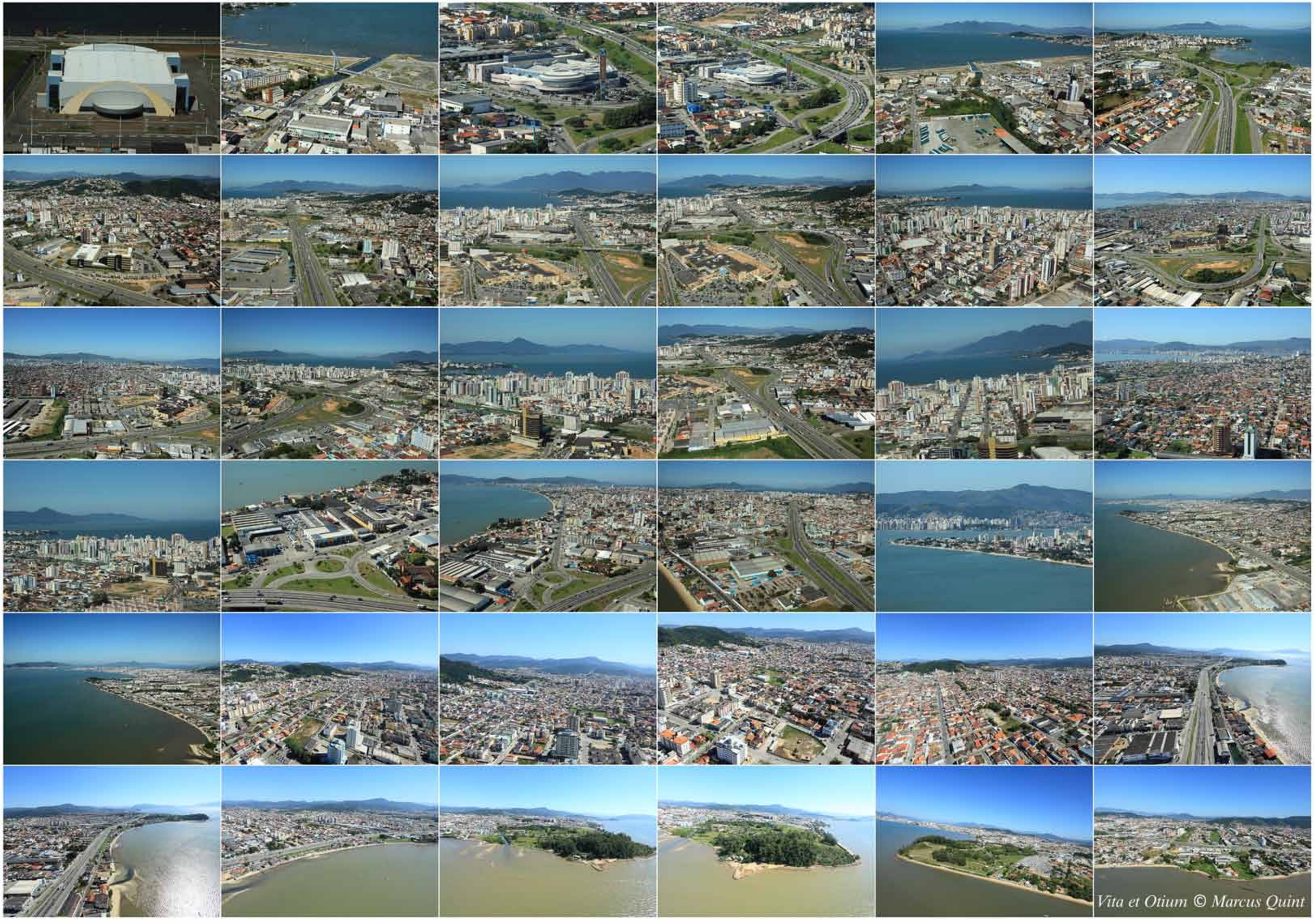

Vita et Otium © Marcus Quint

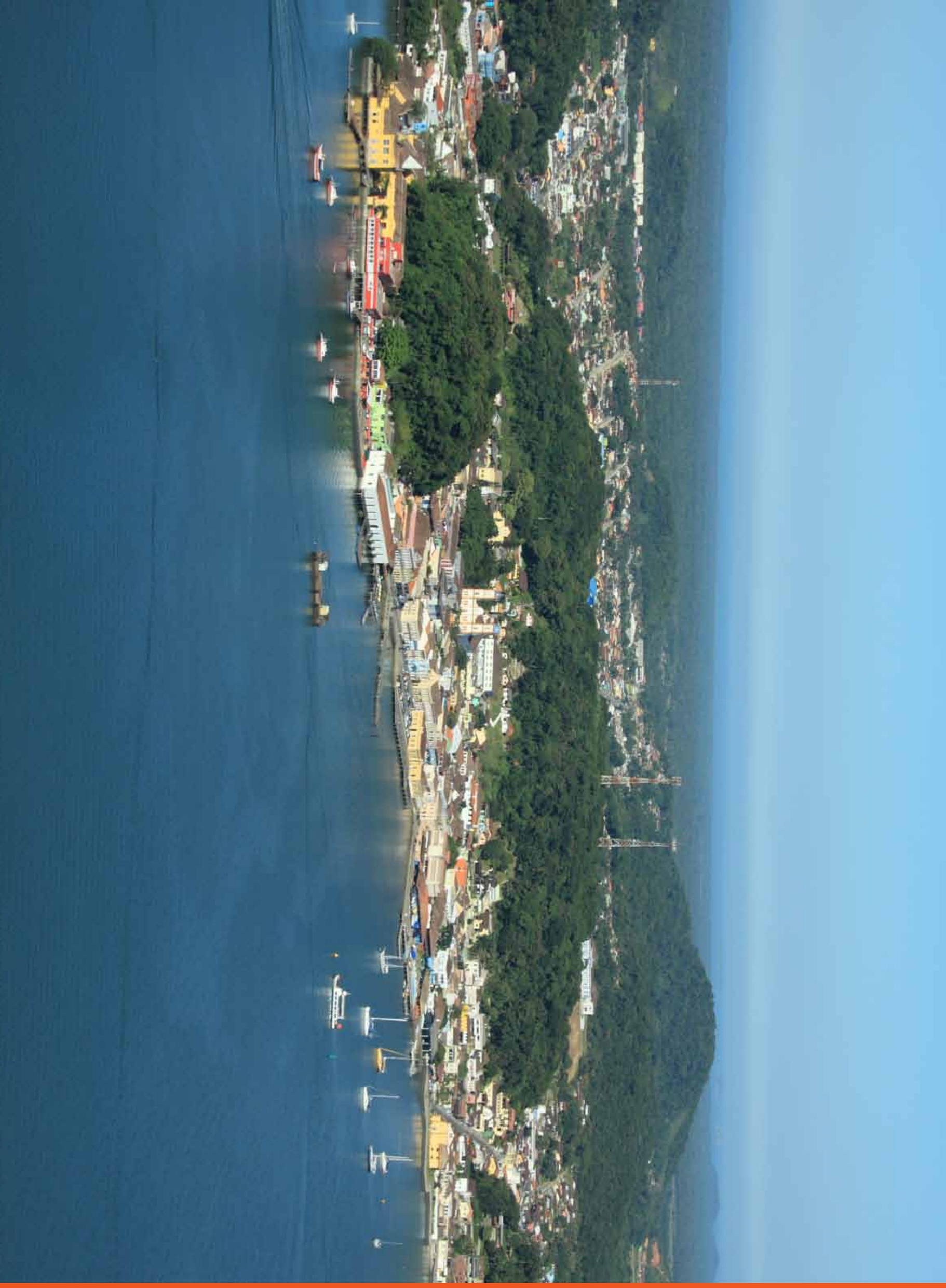

Vita et Otium © Marcus Quilt

Vita et Otium © Marcus Quint

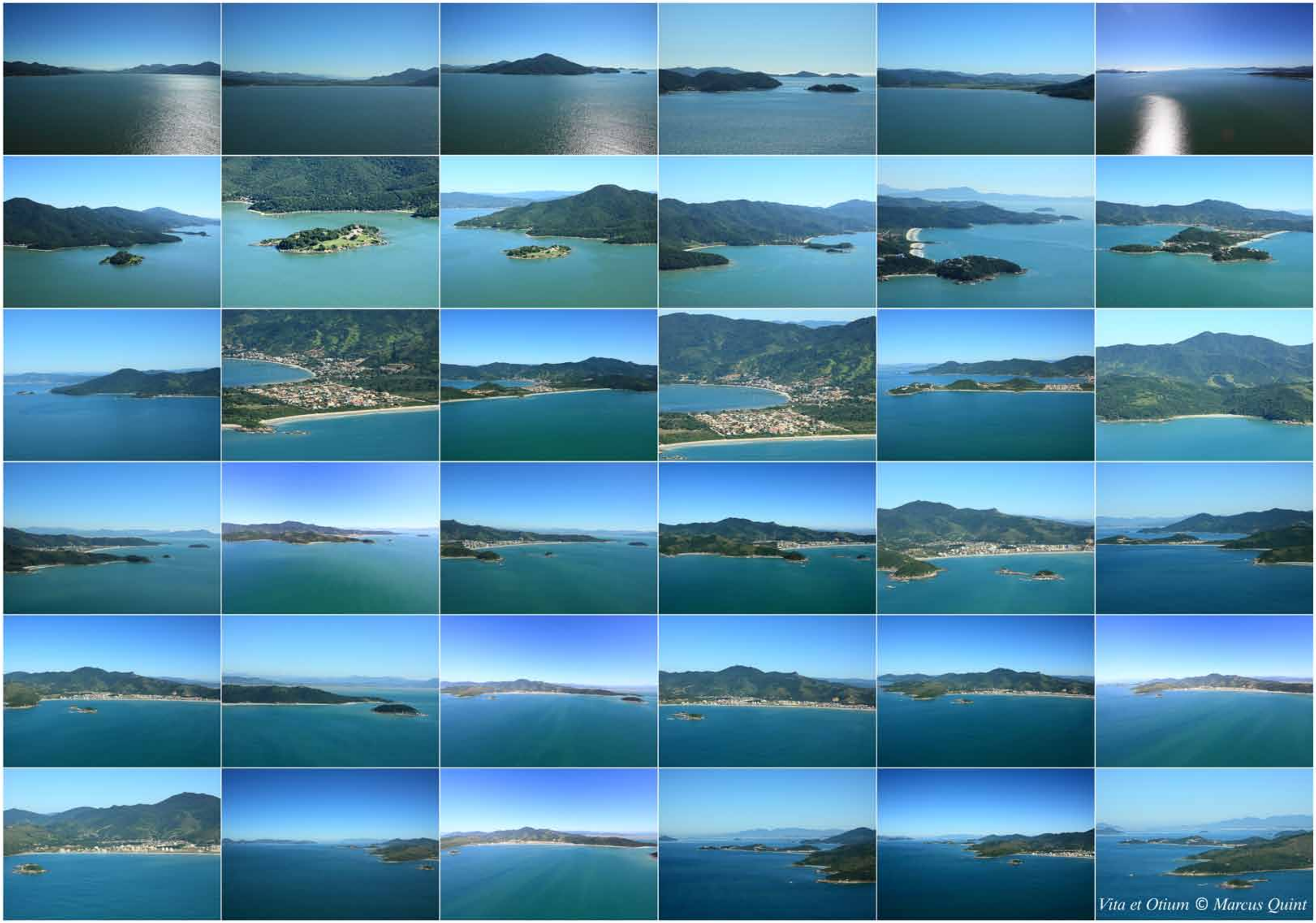

Vita et Otium © Marcus Quint

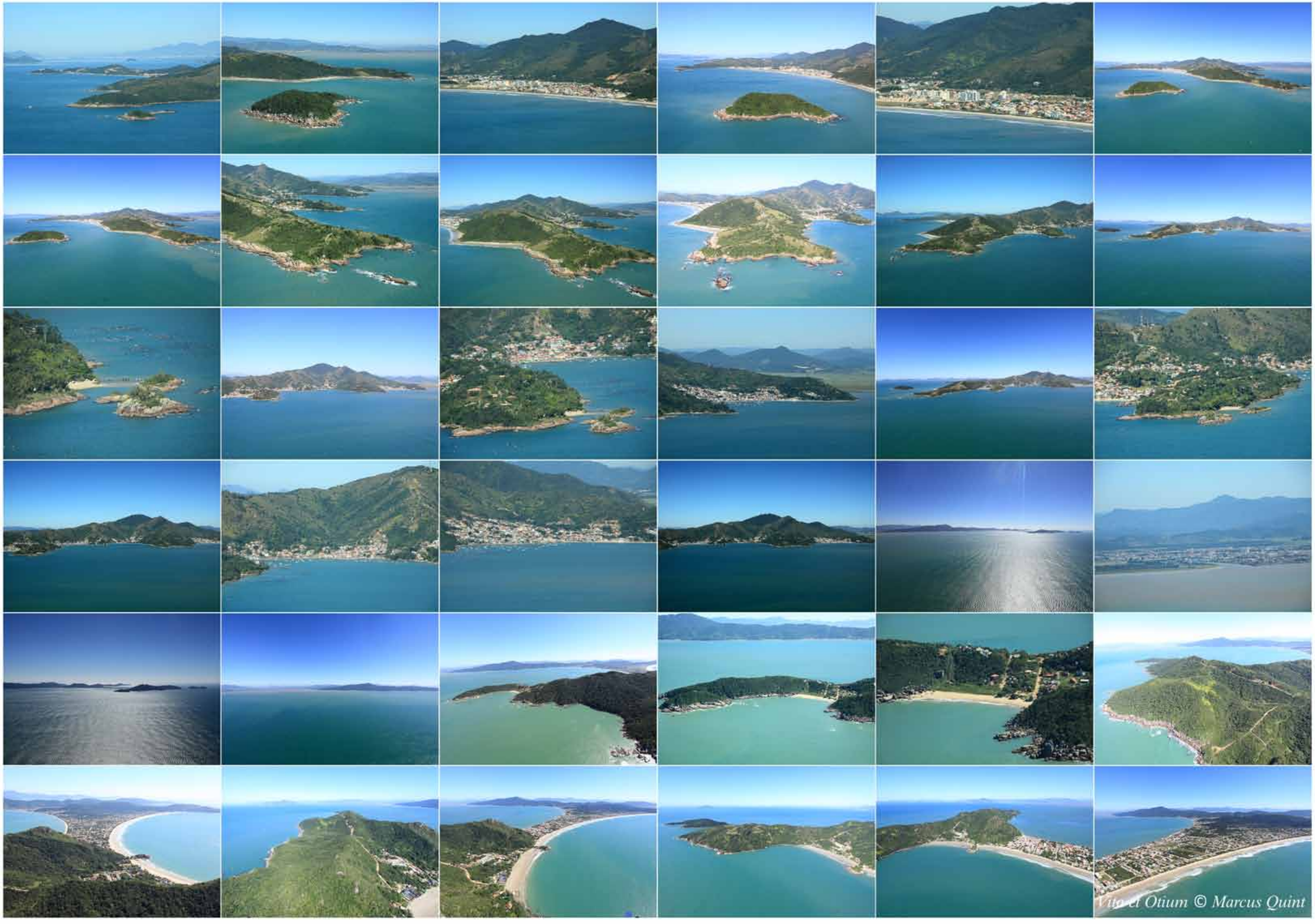
Vita et Otium © Marcus Quint

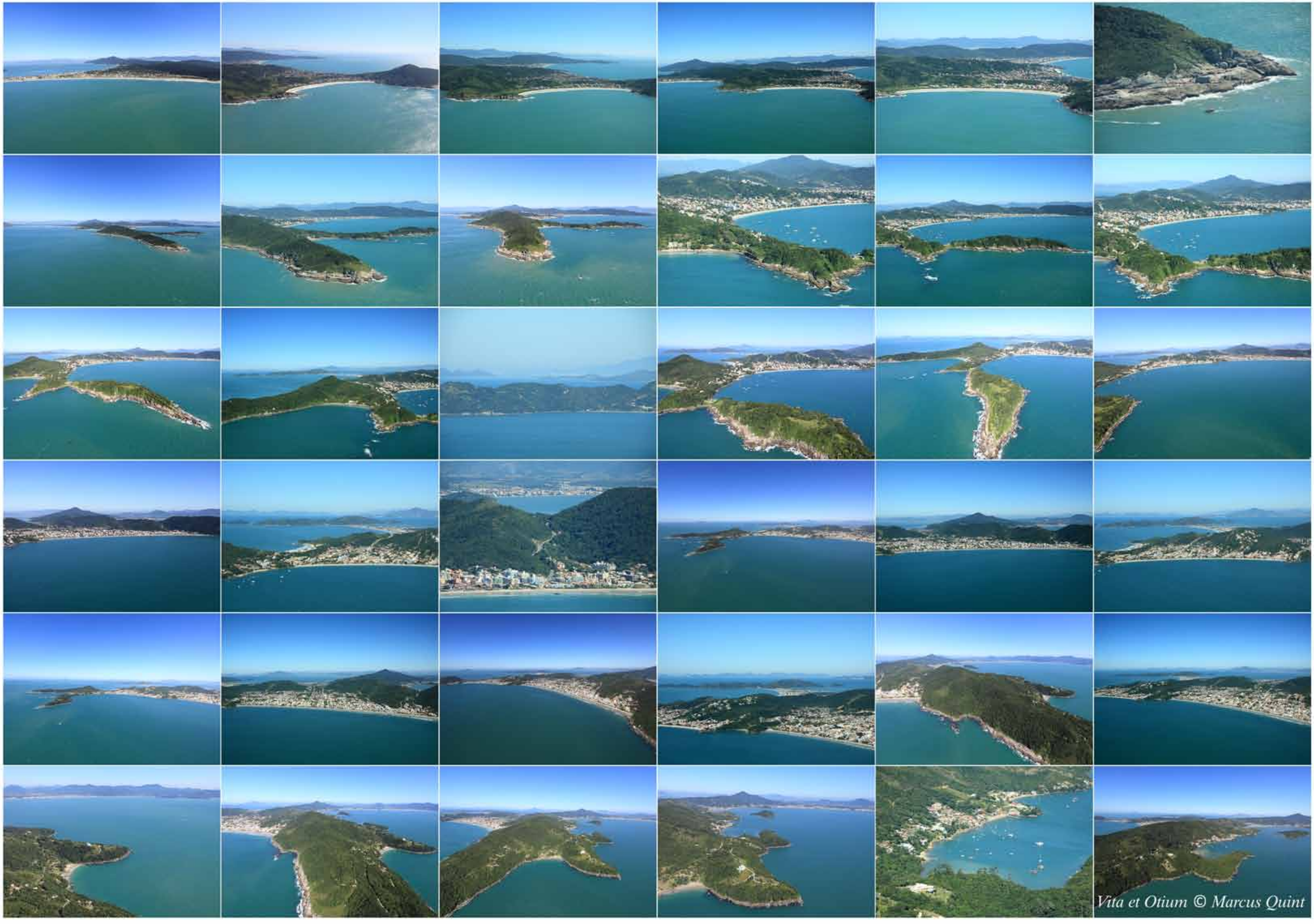

Vita et Otium © Marcus Quint

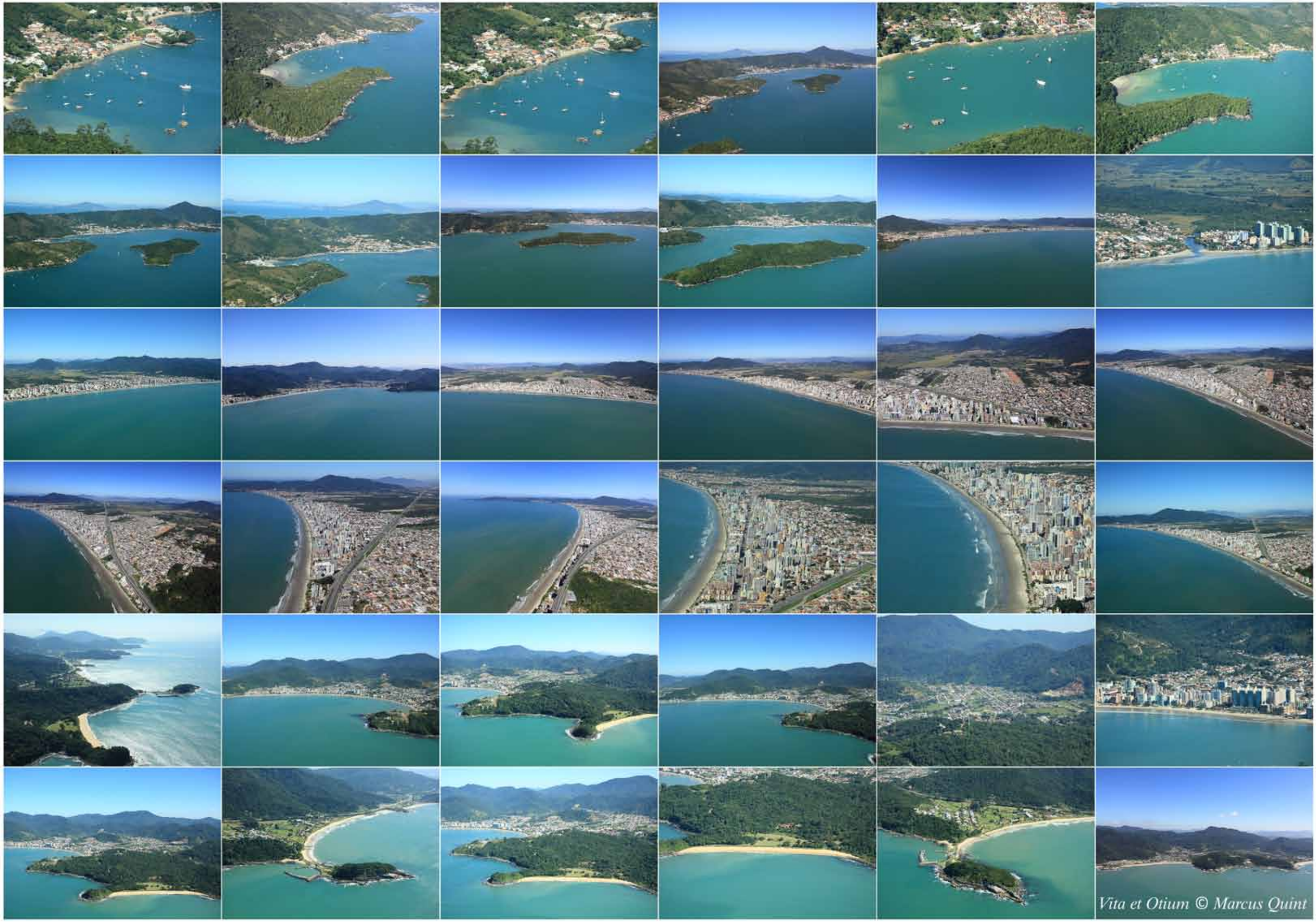


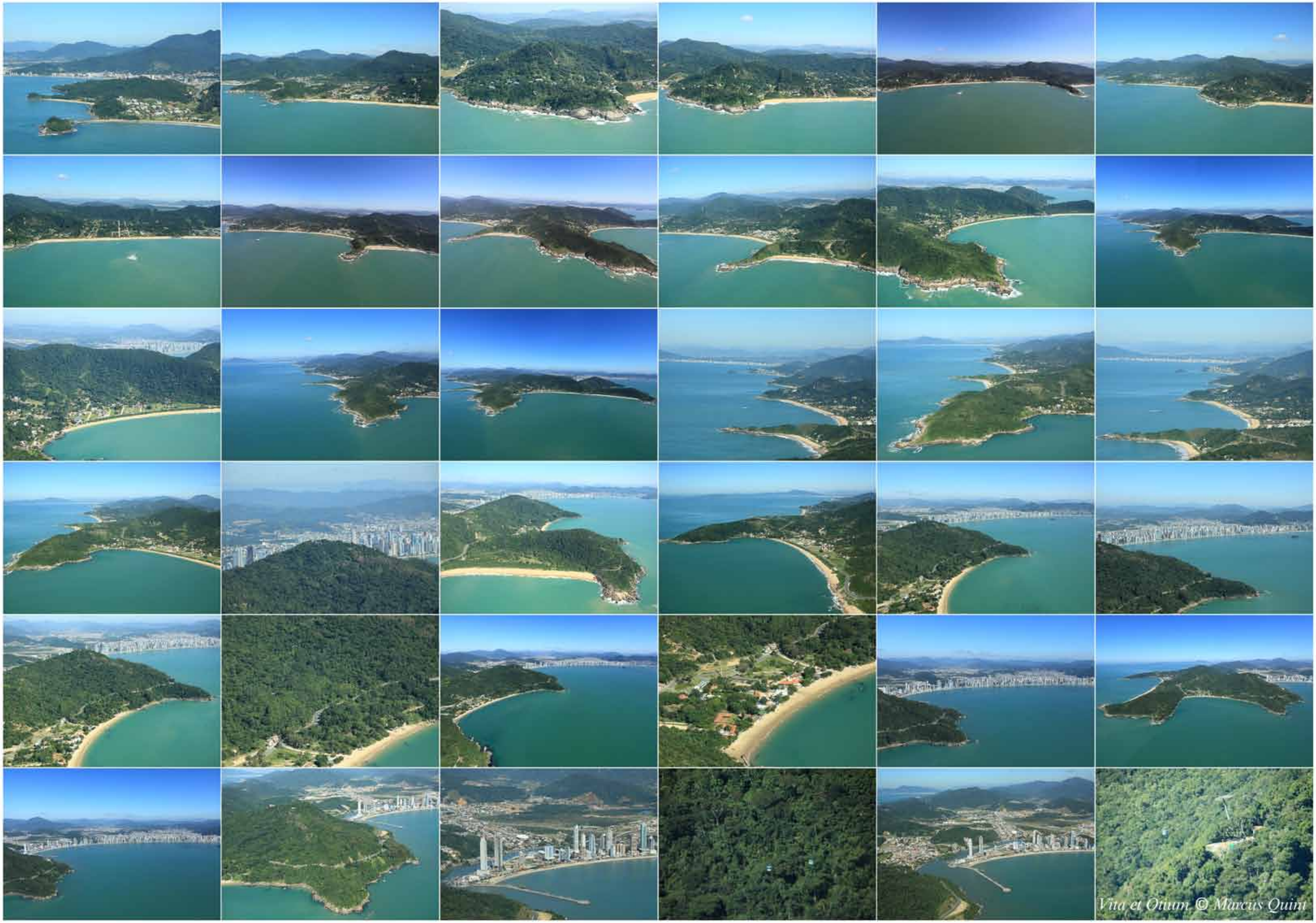
# TRAJETO NORTE

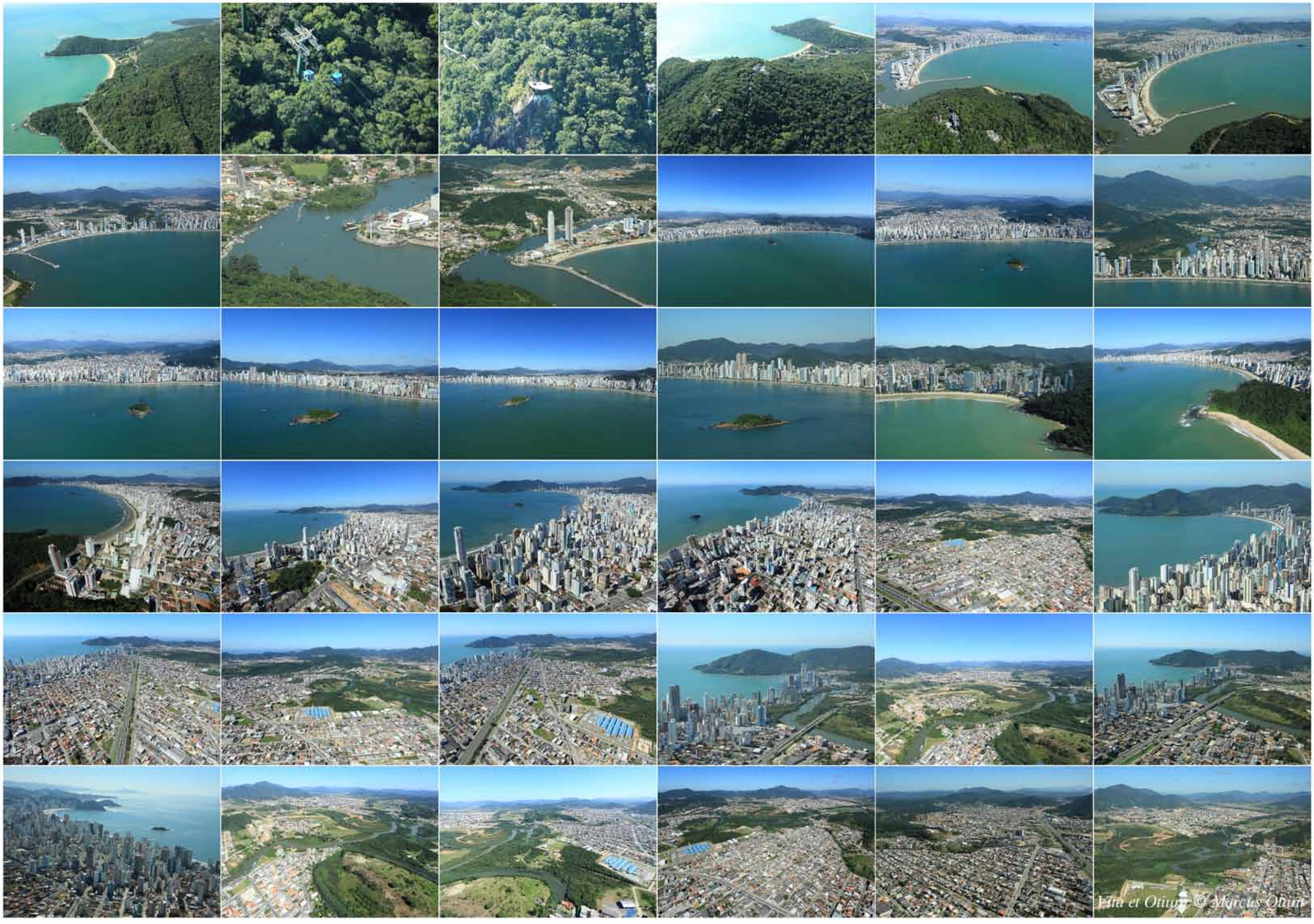

Vita et Otium © Marcus Quint

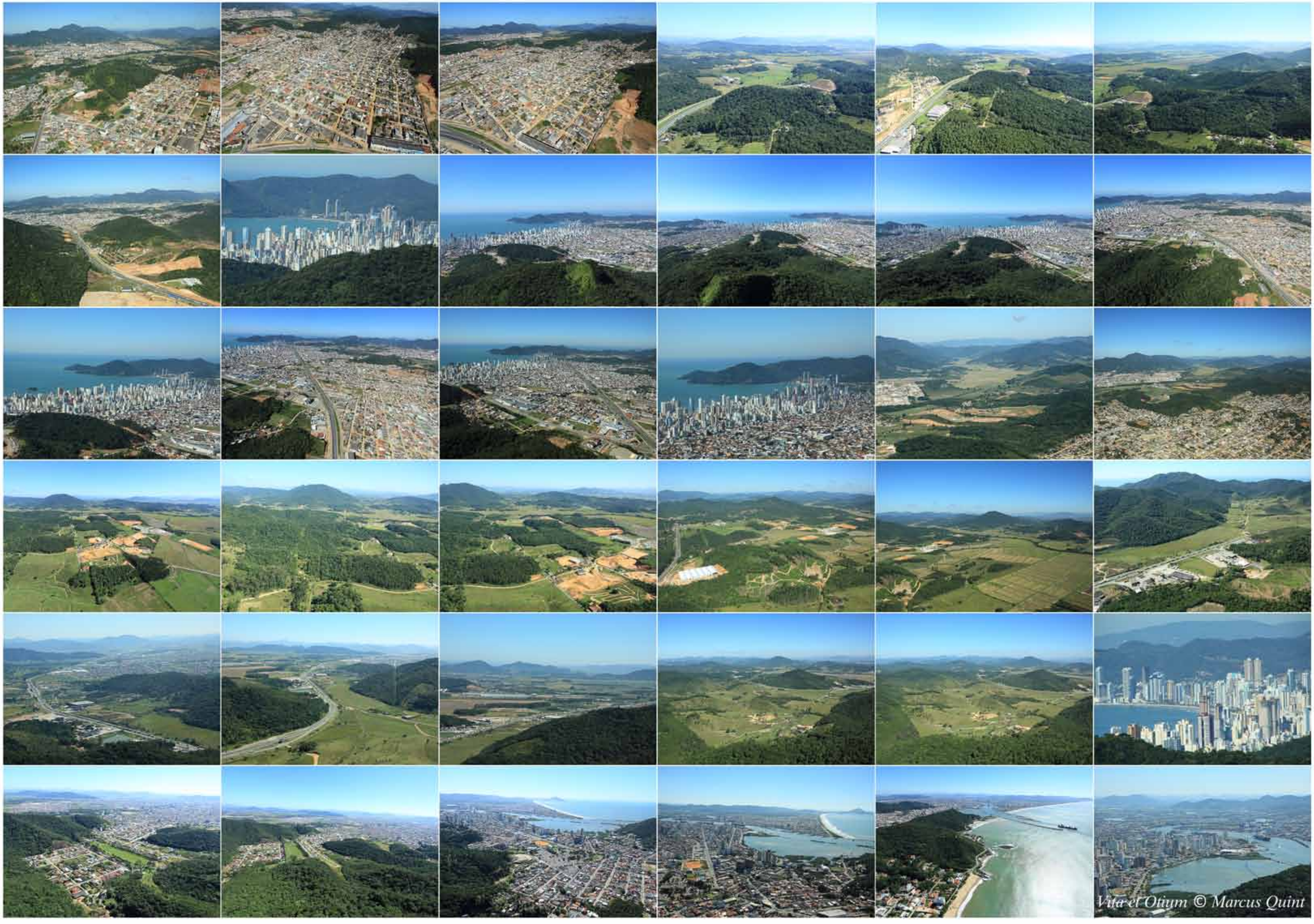

Vito et Otium © Marcus Quint

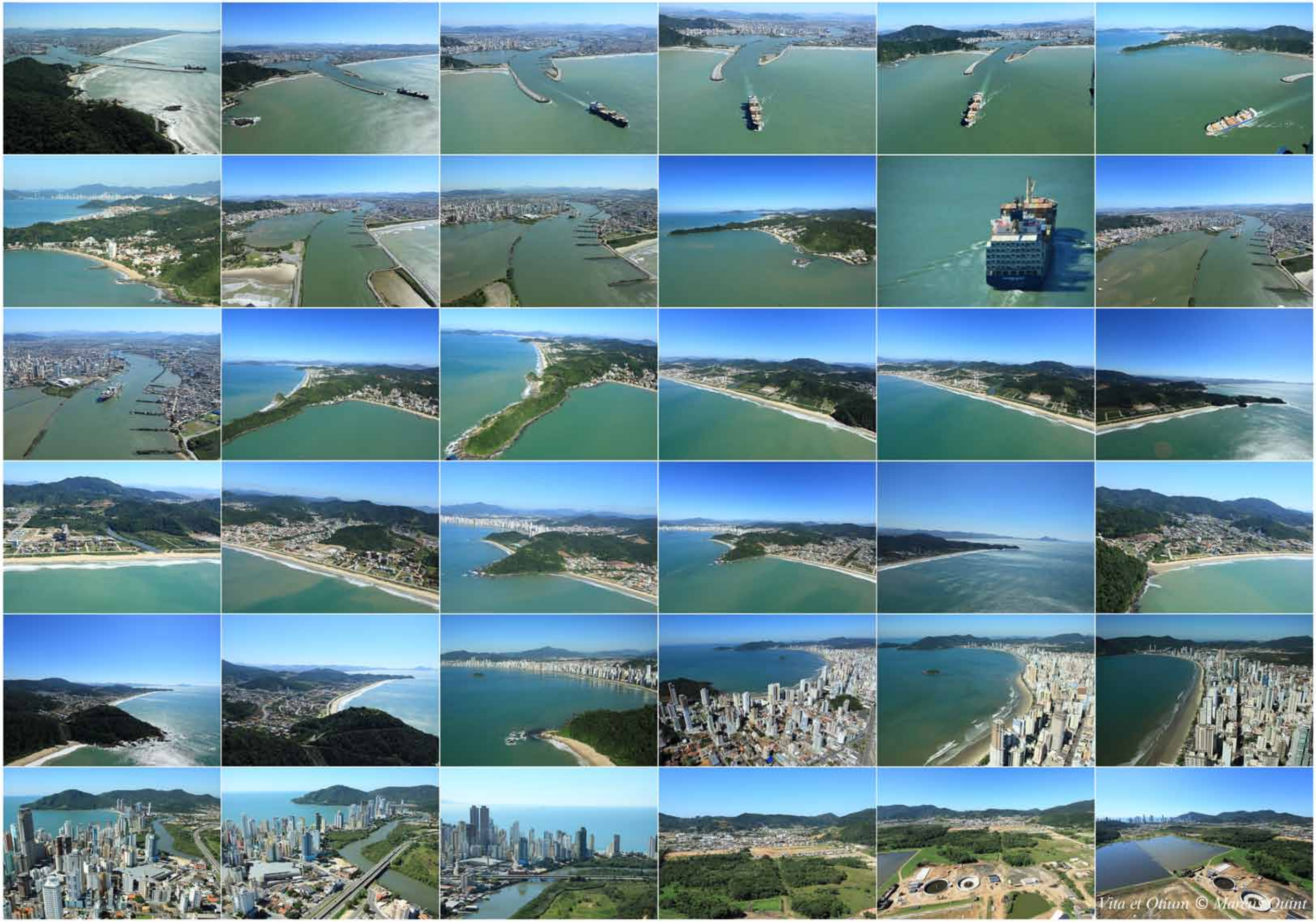

Vita et Otium © Marcus Quint

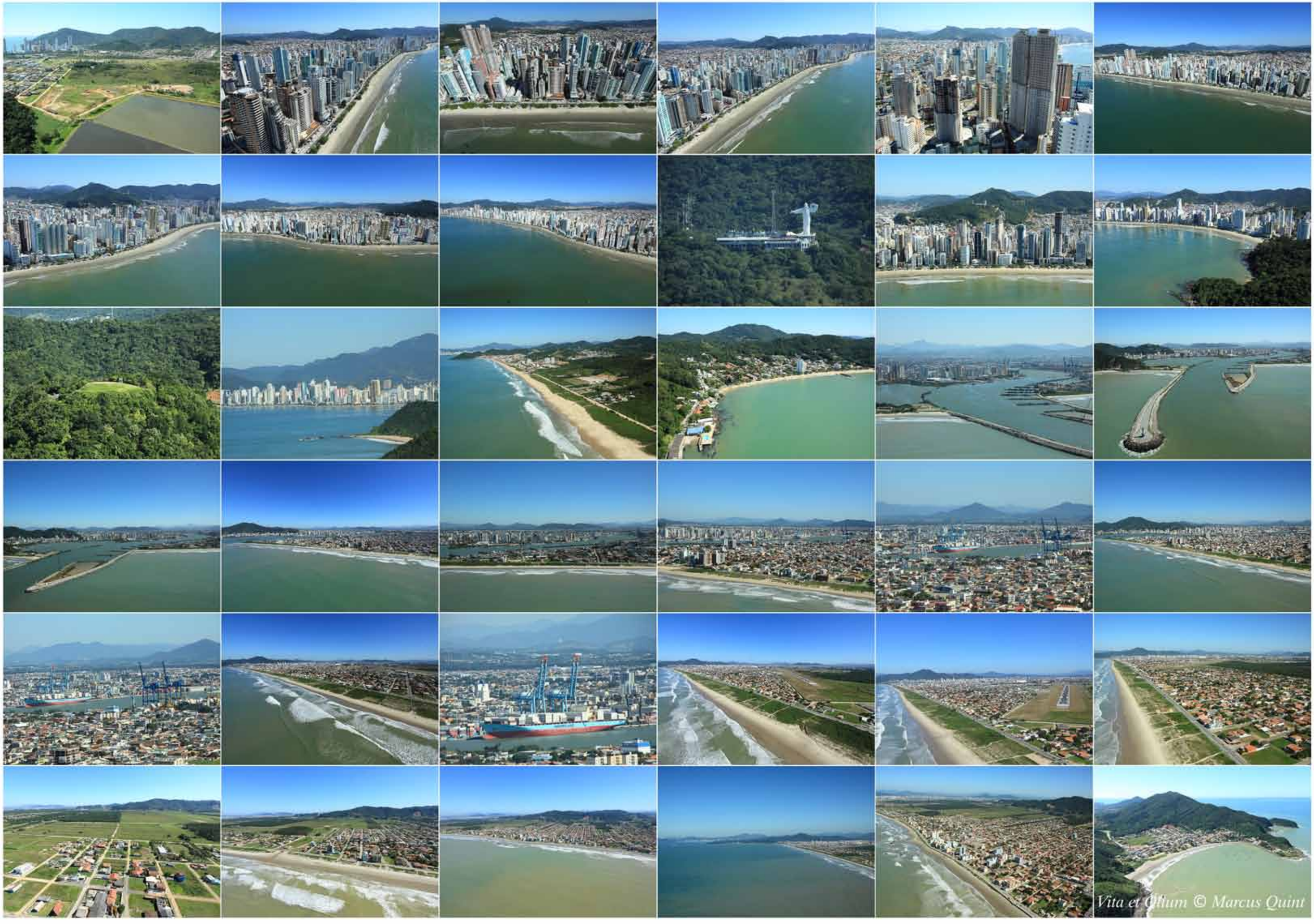

Vita et Otium © Marcus Quint

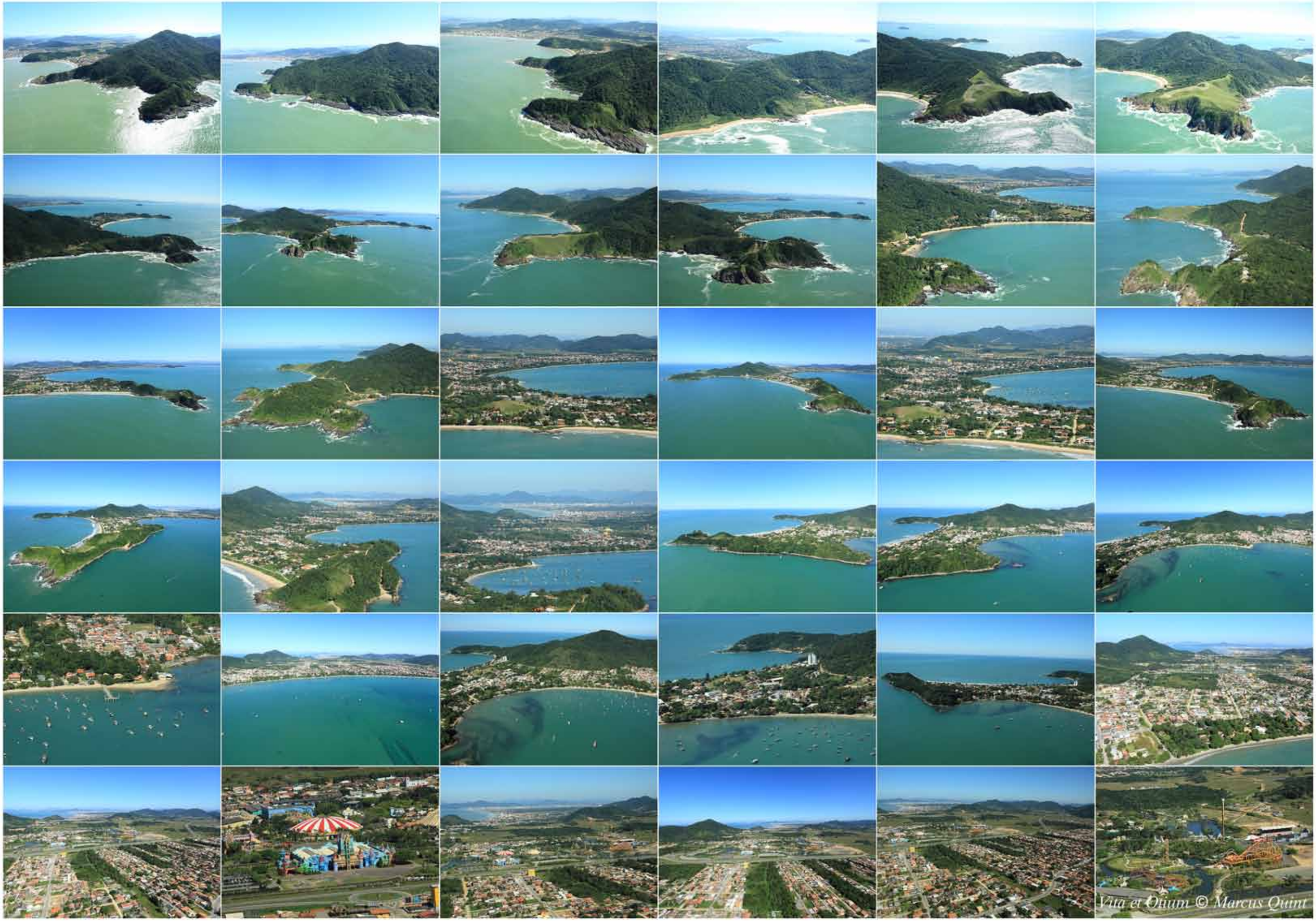

Vita et Otium © Marcus Quint

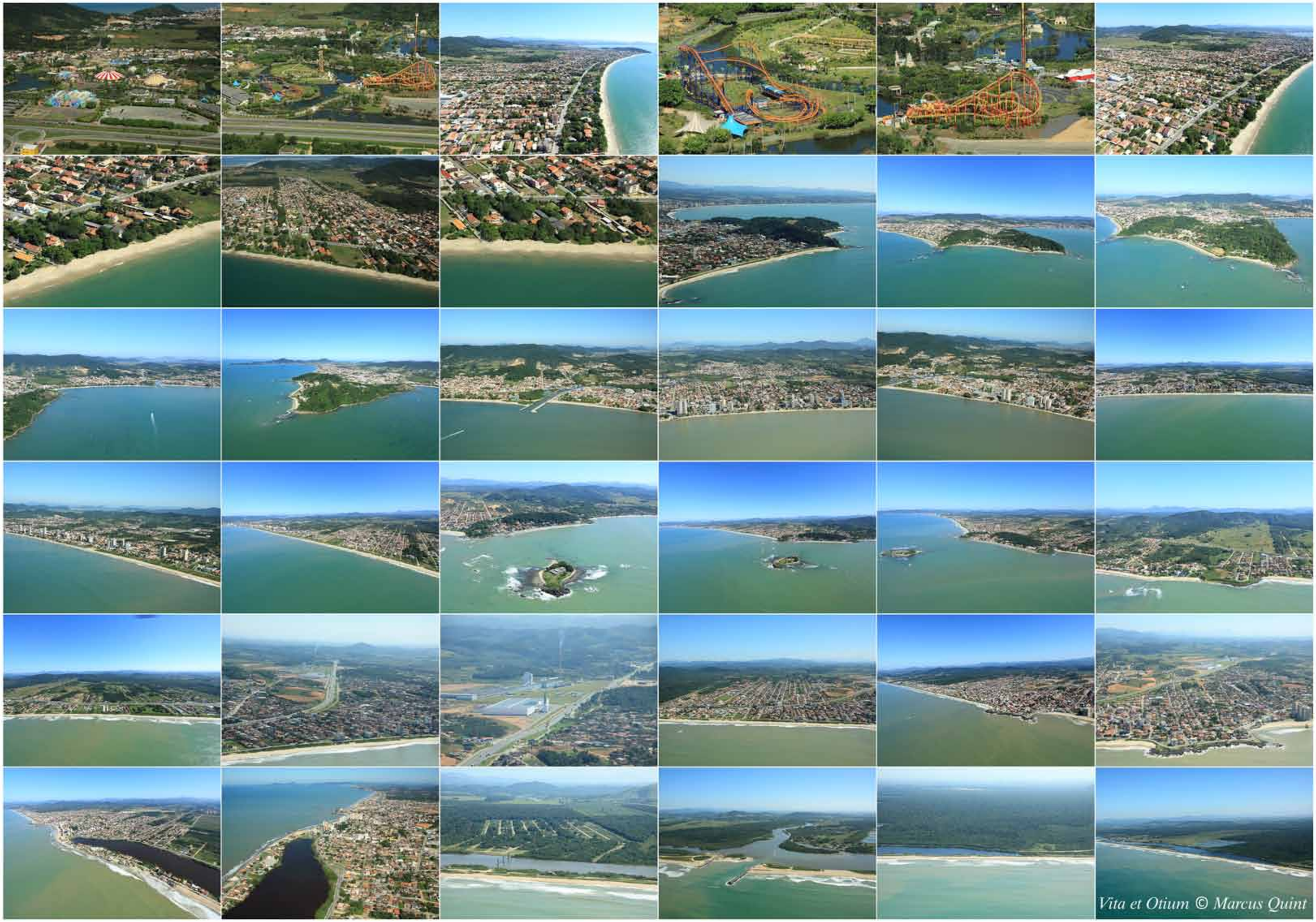

Vita et Otium © Marcus Otium

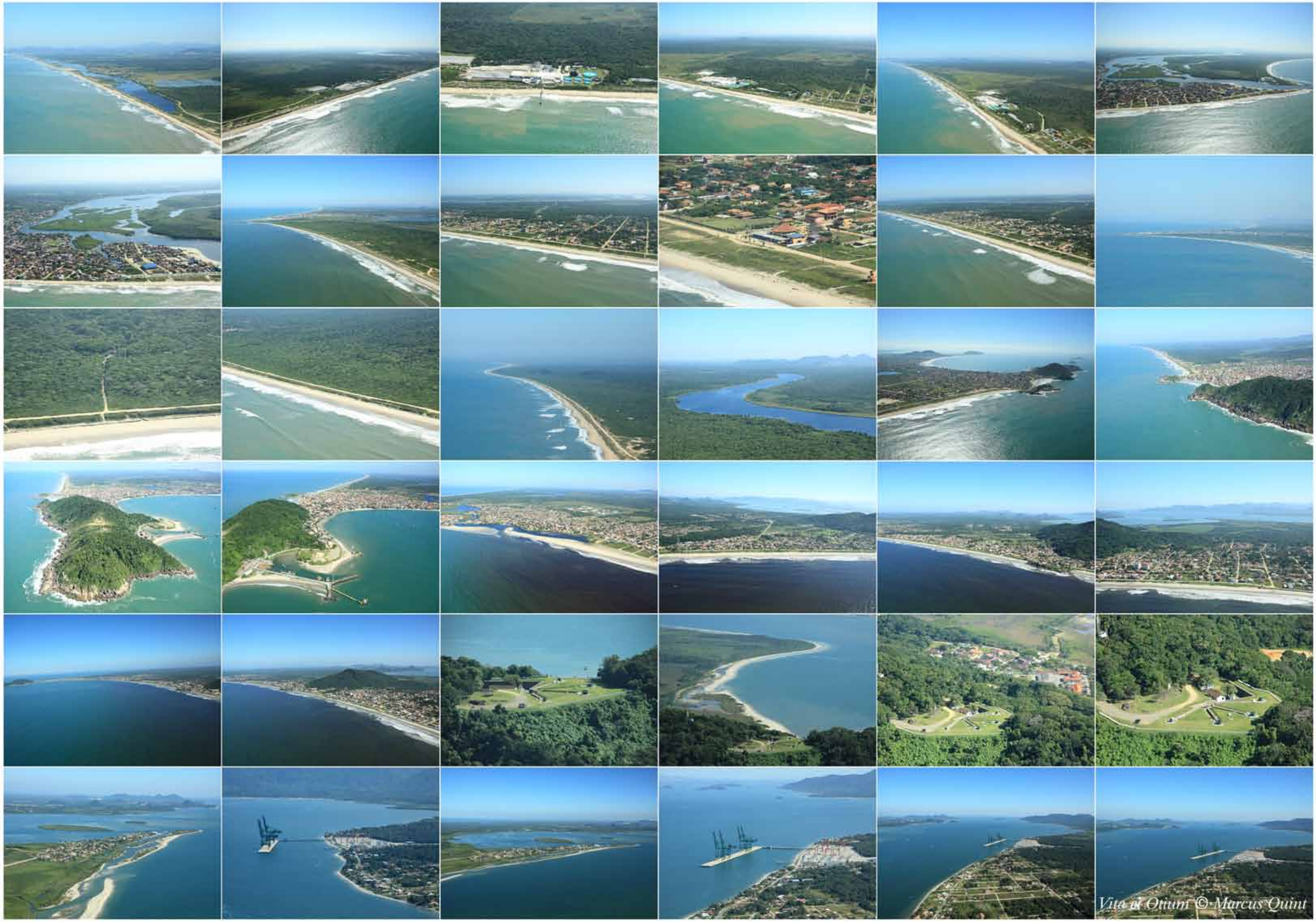

Vita et Otium © Marcus Quint

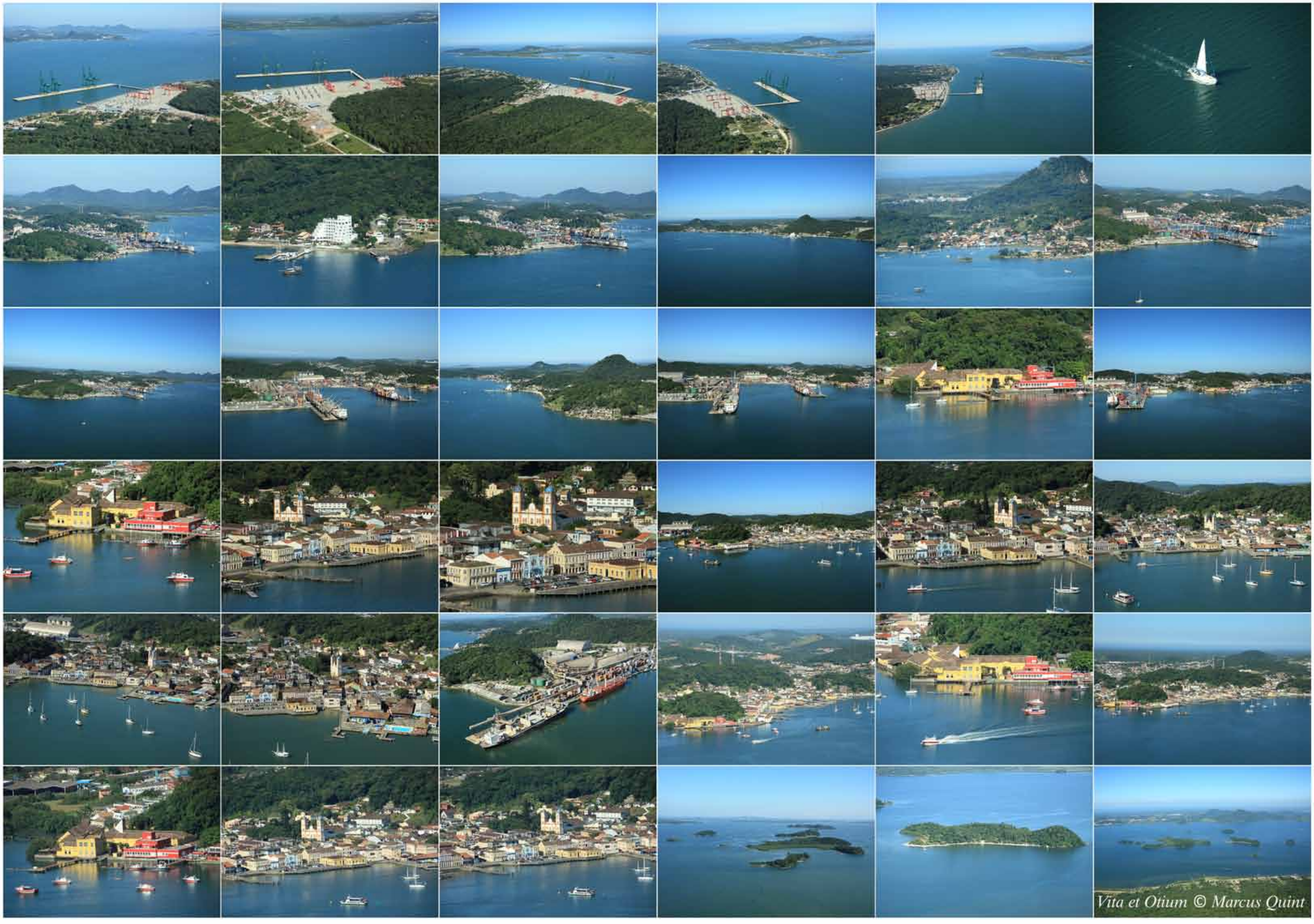

Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Ollium © Marcus Quint


Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Otium © Marcus Quint

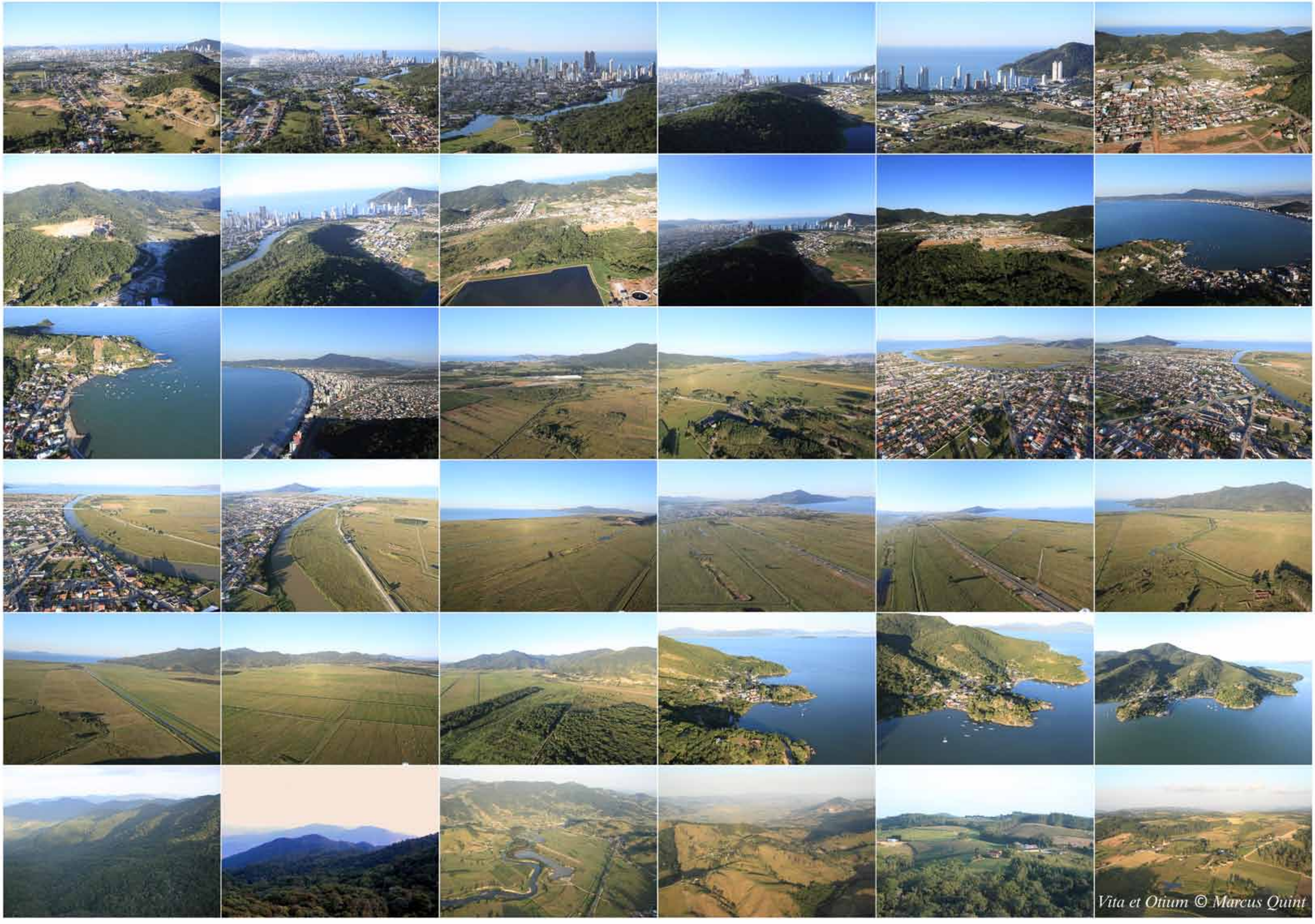

Vita et Otium © Marcus Quint

Vita et Otium © Marcus Quint

Vita et Ottum © Marcus Quint

Vita et Otium © Marcus Quint

Vita et Otium © Marcus Quint


Vita et Otium © Marcus Quint

# REFLEXÕES

*Nelson Saraiva da Silva*
*Michel de Andrado Mittmann*
*Ademir Reis*

# Da paisagem natural à paisagem construída

A tradicional cidade de pedra, praticada no passado como isolada fortaleza defensiva da natureza, abre-se contemporaneamente à paisagem natural instaurando o conceito de conectividade lato sensu.

> A **CONECTIVIDADE**, como visão sistêmica dos componentes da paisagem formando redes e entrelaçamentos geológicos, climáticos, ecológicos e sociais, será dominante no **Projeto Vita et Otium** conduzindo à ampla compreensão do modelado da macroestrutura geomorfológica da paisagem natural, bem como da paisagem construída e da sua interação holistica conformando a paisagem cultural.

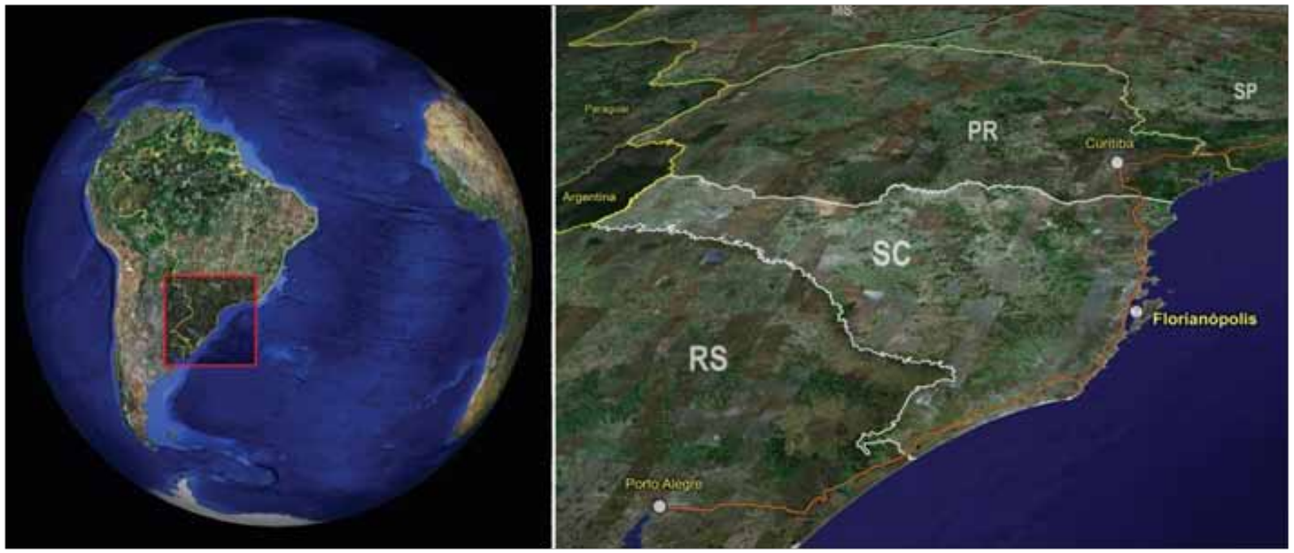
De um lado paisagem natural representada pela cena dos biomas Mata Atlântica e Marinho e seus ecossistemas, de outro, paisagem construída representada basicamente pelos assentamentos humanos rurais e urbanos interligados por diferenciadas redes modais.

Raulino Reitz (*em Vegetação da zona marítima de Santa Catarina.* Sellowia - Anais Botânicos do Herbário Barbosa Rodrigues, n.13, 15/12/1961, ano XIII), buscando decifrar a adaptação das plantas, compreendeu a formação do litoral catarinense a partir da sedimentação e consolidação das planícies, resultantes, quem sabe, das areias carreadas pelo Prata desde o centro do continente que, imemorialmente, são trazidas pelas correntes marinhas, conformando inclusive a Ilha de Santa Catarina resultante da junção de várias paleoilhas.

Depois dos gentios, Silva Paes, fundador e precursor da configuração do litoral sul português, transformou toda a Ilha de Santa Catarina em imensa fortaleza, articulando pela água protegida dos rios e das baías, nomeados de "Mar de Dentro", o conjunto de freguesias continentais e insulares matriz da ocupação urbana contemporânea.

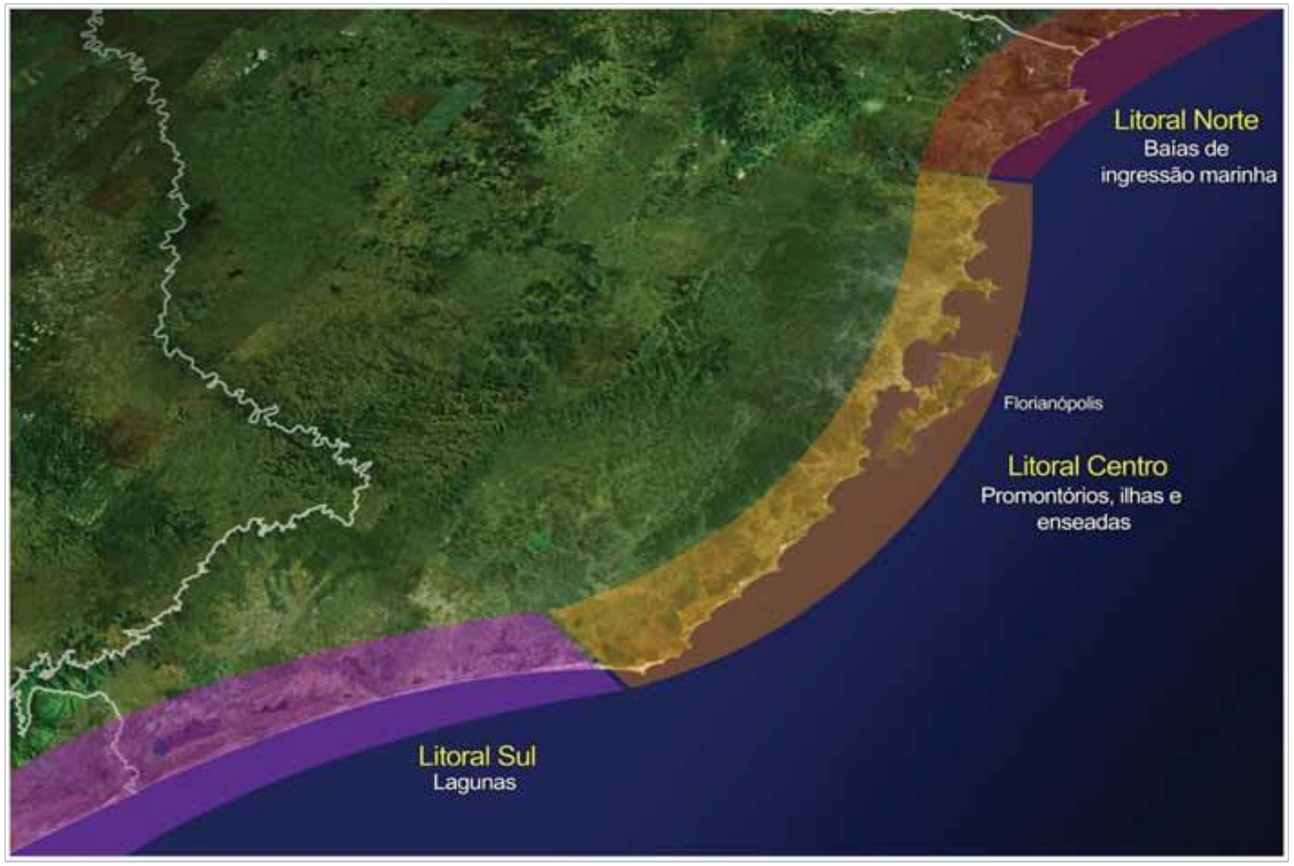
Mais tarde chegam os demais imigrantes construindo o labirinto étnico do litoral Norte, subindo o planalto pelas calhas do Itajaí e afluentes, e do litoral Sul, com a perplexidade de acesso representada pelo barramento dos Aparados da Serra.

Resultado do jogo político na definição dos territórios estaduais da região sul, entre os estados agrários do Rio Grande do Sul e do Paraná em expansão, sobrou ao estado de Santa Catarina um imenso litoral não cobiçado devido à sua baixa produtividade agrícola. Desde lá, a mudança dos ventos e vontades, transformou seus 550 km de areias litorâneas, correspondentes a 36 municípios, na fachada marinheira mais valorizada do Atlântico Sul e em objeto de desejo do ócio contemporâneo do Cone Sul americano.



**Desde o mundo, o estado de Santa Catarina**

A costa catarinense distingue-se, segundo Ab´Saber, como segunda pontuação mais recortada de todo o litoral brasileiro conformada por trechos diferenciados da paisagem natural: no litoral norte a Baía da Babitonga, como continuidade das baías de ingressão marinha do litoral paranaense; no litoral centro, promontórios somados a ilhas e enseadas, onde reina soberana a Ilha de Santa Catarina; no litoral sul "feixes de restingas encarcerando rosários de lagunas" justapostas a arcos praiais mais amplos.




**Costa catarinense**

Em uma visão histórica e sistêmica da paisagem natural litorânea de Santa Catarina são diversos os componentes conectados resultando em sistema complexo. Segundo Morin, quanto mais complexos os sistemas, mais oportunidades e estabilidades, criando uma maior rede de nichos específicos e probabilidades de interações complexas e organísmicas.

Um dos maiores fluxos conectadores desta paisagem é representado pela dualidade de correntes atmosféricas. Vindo do norte, chegam frentes equatoriais quentes que, ao esbarrarem com as frentes frias vindas da corrente das Malvinas, provocam significativas mudanças climáticas. O litoral catarinense é o principal palco destes encontros, resultando uma região que não se caracteriza pela quantidade de chuvas anuais (entre 2500 a 3000 mm), mas pela sua regularidade. Nimmer (data) salienta região como a melhor do globo quanto à distribuição das chuvas, que atinge até 200 dias de chuva/ano sem a ocorrência de déficits hídricos , sem períodos prolongados de seca ou de chuvas.

Associado a um clima de caráter fortemente tropical, mesmo estando bem abaixo da linha do Trópico de Capricórnio (São Paulo), favorece o processo migratório das florestas tropicais em diferentes direções. A principal rota migratória das florestas tropicais brasileiras está situada junto à faixa litorânea. Não há clareza dos verdadeiros centros de dispersão da floresta tropical atlântica. Tudo indica que a região sudeste, principalmente o Sul da Bahia e o Espírito Santo, seja um dos principais centros de biodiversidade do grande bioma Mata Atlântica. Dos centros de dispersão as espécies vão migrando de forma diluitiva, em combinação com outras rotas, formando novos nichos ecológicos distintos, possíbilitando o aparecimento de novas espécies. Assim sendo, encontram-se em SC tanto espécies provenientes do norte, via litoral, como num processo de subida, espécies

do Chaco Boliviano, que migram até a foz da Bacia do Prata e alongam-se pelo litoral, tendo esta segunda rota sua forma mais diluída no litoral paranaense, onde um complexo de montanhas da Serra Geral se caracteriza como um forte divisor fitogeográfico da rota sul/norte.

Ao longo das rotas migratórias destes ecossistemas, formam-se várias barreiras naturais, caracterizando os divisores fitogeográficos, que atuam como grandes filtros, impedindo que algumas espécies os ultrapassem, devido a mudanças climáticas. Isto significa que após cada um destes filtros, novas combinações metereológicas criam novos nichos e isto permite novas combinações de biodiversidade.

Na rota norte sul, os principais divisores geográficos são:

• ao norte a Serra Geral com suas grandes encostas voltadas para o mar, representa uma barreira para as correntes formadas diariamente pelos ventos alisios e contralisios, provocando no alto destas serras um forte acumulo de nuvens. Ou estas nuvens migram levadas por correntes mais fortes para o sul ou norte ou deságuam fortes chuvas regionais. Por isso os municípios de Garuva e Joinville se caracterizam como os mais chuvosos em SC.

• descendo ao sul, o Vale do Itajaí representa um grande dente climático tropical que mais adentra ao Estado. O rio Itajaí, correndo no sentido oeste/leste, representa uma larga porta para os fluxos das correntes e ao mesmo tempo que recebe forte influencia do planalto catarinense, uma vez que muitas de suas nascentes vêm das regiões ecotonais entre a Floresta Atlântica e a de Araucária.

• O terceiro divisor é representado pelo complexo da Serra do Tabuleiro. Esta serra se conecta diretamente com o planalto, trazendo de forma direta as influências serranas, funcionando como um grande anteparo das frentes frias trazidas pelo conhecido "vento sul". KLEIN (data) constata que um terço das espécies vegetais catarinense que apresentam rota migratória no sentido norte/sul, encontra seu limite austral neste complexo montanhoso. O resultado deste enorme promontório é a formação de um grande centro de biodiversidade decorrente do represamento das espécies tanto da rota norte/sul como da rota sul/norte.

• mais ao sul, surge como altaneira a famosa "PORTA DE TORRES". Rambo descreveu este contraforte afirmando, categoricamente, que a Serra Geral se atira mar adentro, como um dos principais reguladores dos fluxos dos ecossistemas do sul do Brasil. É o limite da Floresta Atlântica e o início de um complexo paisagístico com influências mais contingenciadas pela rota norte/sul interiorana com forte influência do Chaco Boliviano.

Estas rotas formam bolsões complexos onde os ritmos, as conectividades recebem fluxos. Estes novos fluxos moldam a paisagem de forma geológica e climática, bem como a forma de ocupação pelo homem.

> Importante premissa é o conceito de **ECOGÊNESE** proposto por Chacel, compreendido como um processo de cicatrização e atenuação da violencia e agressão ao meio ambiente, aliando a vontade do homem ao dinamismo da natureza e trabalhando em busca da melhoria da qualidade ambiental urbana (CURADO:2006).

Contribuído para criar uma nova concepção ambiental urbana, estas idéias evoluem juntamente com o forte apelo conservacionista e com os avanços da ecologia da paisagem, envolvendo os conceitos de urbanidade e de conectividade como instrumento para atingir a sustentabilidade:

• ecossistemas interligando cidade e natureza;

• corredores ecológicos;

• redes de parques como conectores de planícies e ecossistemas;

• espaços livres como articuladores de caminhos ambientais interligados;

• trampolins ecológicos de reciclagem;

• requalificação das margens dos rios como importantes conectores;

• valorização da água;

• tratamento dos esgotos e do lixo.

Outro conceito que também orientará o projeto são as **UNIDADES DE CONSERVAÇÃO** como elemento de análise territorial que utiliza métodos derivados da ecologia da paisagem.

Uma unidade de paisagem corresponde a uma área com características relativamente homogêneas em seu interior. Não tem necessidade de ser igual em toda sua extensão, mas deve ser uma área com um padrão específico que se repete e a diferencia das demais áreas que envolvem a área em questão.

Os fatores determinantes para a especificidade de uma unidade de paisagem não são sempre os mesmos e podem variar dos geomorfológicos (topografia, bacias hídricas, declividades), biofísicos (cobertura do sol), uso do solo, urbanização ou a combinação destes.

A identificação de unidades de paisagem pode ser feita por meio de diferentes métodos, quantitativos e qualitativos, mas sempre com atenção ao caráter da unidade e coerência interna da área.

A cada escala de abordagem territorial, podem ser definidas diferentes áreas homogêneas e, portanto, é sempre aconselhável se utilizar de níveis hierárquicos para sua análise.

Em virtude de sua paisagem natural excepcional e muito atrativa, pessoas de variadas procedências, escolhem as amenidades litorâneas catarinenses para viver ou recrear, desde sua articulação viária, ao resto do país e ao tráfego internacional, com a construção da BR101, em 1970.

Sedia hoje, nova e importante centralidade, constituída por crescente conurbação de cidades industriais, portuárias, terciárias ou, dominantemente, de verão, com também crescentes problemas ambientais, resultantes do embate, frente a frente, entre o invulgar patrimônio natural e a cidade de pedra inventada pelo homem. A supervalorização turística de praias e enseadas forçou alguns municípios dessa fachada urbana atlântica contínua a transformar todas as suas áreas rurais em áreas urbanas, desaparecendo, desse modo, as áreas de amortecimento representadas pela paisagem rural.

Contemporaneamente a paisagem natural é, cada vez mais, vendida viabilizando a lógica do capital. O ouro, as drogas, e principalmente a terra, são transformados pelo homem em mercadoria, para lucro do bem ou do mal. Na desindustrializada e terciária Florianópolis, voltada dominantemente ao ócio, a Ilha de Santa Catarina, com suas áreas rurais transformadas em reserva imobiliária, é negociada em pedaços cada vez menores: chácaras, lotes, e finalmente apartamentos também cada vez menores. Todo esse processo alimenta o paradoxo da idealização do valor da paisagem frente à sua desmontagem crescente pelos negócios, também crescentes.

**Conurbação litorânea**

De acordo com dissertação defendida no PGAU-Cidade/UFSC[1], a partir do século XVIII, a Ilha de Santa Catarina e o litoral catarinense exerceram papel protagonista na história da conquista do Prata. Com o declínio das navegações, este papel se desfez, levando a um gradativo processo de isolamento com as demais regiões do Brasil e até mesmo com o contexto estadual. Uma das conseqüências deste isolamento foi um modelo econômico com baixa industrialização, em especial da capital, o que a torna um caso bastante peculiar entre as capitais brasileiras, especialmente se considerarmos as regiões Sul e Sudeste.

Somente com a construção da BR-101 na década de 70, tem-se o início efetivo de rompimento do isolamento da capital para as demais regiões do estado, e do litoral, com os estados vizinhos. Abrem-se as portas para as atividades econômicas em torno do setor de serviços, com destaque para a forte expansão turística.

Sobre um cenário natural magnífico e lugares de contornos urbanos outrora despretensiosos, deu-se início a intensa ocupação. A expansão imobiliária sobrepôs estruturas naturais existentes e ocupações pretéritas, sem a atenção necessária dos impactos produzidos por tal empreendimento.

Assim, o litoral catarinense, de um nó marítimo, inaugurado pelos europeus no Atlântico Sul como ponta de lança para as riquezas do Prata e do Pacífico, descobriu-se como o novo tesouro: um contínuo de lugares turísticos, mantenedores de riqueza natural ímpar, que atrai novos conquistadores.

Neste litoral, aportamos, ocupamos, exploramos a agricultura, parcelamos propriedades, criamos caminhos, estradas, loteamos, rasgamos avenidas, vias expressas, ruas, casas, prédios, resorts, condomínios e shoppings. Montamos junto à orla um intricado acúmulo de formas construídas, que não fazem juz à cena natural. Esta alteração da paisagem e conformação dos lugares é um processo que não está finalizado. Aqui e ali é mais tímido, seja por reserva imobiliária, pela falta de acessibilidade ou por força preservacionista. Lá e acolá está no auge, com seus metros quadrados a custos restritivos. O mosaico do litoral sustenta assim a vida cotidiana e a recente descoberta do ócio.

O fato é que cada vez mais se discute os destinos urbanos e ambientais do conjunto de cidades que se enredam sobre o litoral. Apesar disto, as ações de planejamento têm passado ao largo de algumas questões fundamentais. Entre outras, verificamos que a questão ambiental na última década gradativamente entra na agenda do planejamento, assumindo importante papel. Isto acontece sem uma clara reflexão sobre as interfaces entre sítio, estrutura urbana e edificação. Planejadores e arquitetos têm se detido nas respostas ambientais do projeto na escala do edifício, enquanto na escala urbana não percebemos resultados tão práticos, sendo um campo de pesquisa com urgência de se desenvolver. O atual status de compreensão da dinâmica ambiental-urbana não correlaciona a solução da arquitetura (espacial, tecnológica, entre outros) nas suas diversas escalas com o ambiente que esta se insere. Comumente, condenam-se determinados modelos de ocupação em detrimento de outros, sem uma avaliação real de seus desempenhos. Exemplifica o tradicional embate entre a cidade compacta e a cidade espalhada no território.

Na escala do planejamento da cidade, ou do desenho urbano, as restrições parecem figurar como únicos mecanismos de condução da forma urbana. As leis de zoneamento, embora atentem para as recomendações legais nas mais diferentes esferas (municipal, estadual e federal), não integram uma efetiva compreensão das dinâmicas existentes entre ambiente natural e o ambiente construído. A legislação e a apologia das restrições não criaram mecanismos que subsidiem alternativas espaciais coerentes nas diversas escalas. No litoral catarinense, a ocupação humana tem imposto sobre o sítio físico natural um contínuo desmonte dos seus sistemas, e estes mecanismos parecem não serem capazes de limitá-lo. O "não pode" dos planos diretores condicionam ações de macro-zoneamentos, políticas, diretrizes econômicas e sociais, onde a ação propositiva espacial acaba por ser relegada a pequenas intervenções ou generalidades discursivas.

Assistiremos ao declínio do desenho global e local da cidade, enquanto zoneamento, distribuição de índices e regulações edilícias, embora necessárias, figurarem como as únicas estratégias de planejamento. Assim promoveremos, de forma sorrateira, sucessivos pequenos impactos ambientais, que caminham por desfigurar o soberbo patrimônio paisagístico e ambiental existente em todo o litoral.

Interessante observar que, em qualquer audiência pública de Planos Diretores, quase sempre a construção da cidade é colocada como antítese da preservação ambiental. Tais manifestações demonstram que não temos ainda clareza de como lidar com tema tão complexo e controverso, nos levando a refletir sobre os métodos de planejamento adotados até o presente. Não existe uma análise mais precisa das diversas variáveis que interagem para a compreensão do fenômeno urbano e o real impacto de diferentes modelos de ocupação sobre o território.

1 MITTMANN, Michel. Uma cidade na areia: Diretrizes Urbano Ambientais para a Planície do Campeche. 2009.

Quando planos diretores afastam-se de riscar ou propor soluções espaciais factíveis e as propostas não explicitam os seus conceitos e critérios formais, fica evidente o abandono da disciplina arquitetônica e da reflexão espacial no processo de planejamento.

Embora o resultado da aplicação das regulações determine as estruturas formais da cidade, via de regra, uma reflexão propositiva sobre a configuração espacial da cidade não comparece, em especial, na organização do espaço público em seus diferentes tipos e escalas. A falta de ciência dos métodos, da atenção aos ecossistemas e às preexistências, da participação comunitária qualitativa, e do desprezo da coisa pública têm conduzido projetos e planos diretores à gaveta e ao fracasso.

Nesta toada, os projetos do conjunto de municípios continuarão a reduzir-se a pequenas praças ou intervenções locais, que por mais que se esforcem em articular o entorno urbano, não contribuem muito no desenho global da cidade, quiçá do conjunto litorâneo. As raras propostas de grande escala serão sempre figuras complementares da estrutura rodoviarista pré-implantada, como viadutos, vias expressas e elevados, que em sua maioria são propostas de engenharia.

Seriam os condomínios a única alternativa urbana viável, eliminado a possibilidade de agregar novos espaços públicos à parca estrutura existente. Ou ainda, a implantação de loteamentos que isolam suas fronteiras através de malhas desarticuladas do entorno, desarticulados do desenho do bairro e da cidade. As leis e o descompromisso de muitos empreendedores não incentivam outras alternativas.

Esta postura tem retirado das mãos da municipalidade a gestão sobre a configuração dos lugares e da cidade, não possibilitando antever, reservar ou propor as estruturas públicas mínimas para a sustentação dos processos de urbanização.

> "(...) a qualidade de um traçado se baseia sobre a pertinência fun¬cional, monumental (hierarquias) e dimensionais (largura, com¬primento e malha). Não sabemos ainda qual poderia ser a pertinência de um traçado destinado a uma cidade contemporânea, mas com certeza ela deverá inserir-se em uma convenção urbana duradoura". (HUET, 1986. p. 86).

De fato, a estrutura pública é a componente mais perene, decretando como a cidade vai atravessar os tempos que seguirão. Porém, não bastaria propor o traçado e garantir esta estrutura pública, se não tivermos ciência da cidade que resultará deste traçado. Importa compreender qual é o resultado das estruturas urbanas públicas e o seu desempenho frente a diferentes variáveis e, fundamentalmente, os impactos sobre o meio ambiente e a vida do homem.

Assim como as areias e as plantas, os homens movimentam-se agregando-se através das migrações, remotas e recentes, à paisagem, contribuindo também na construção e descoberta do ideário conceitual orientador do Projeto Vita et Otium voltado ao aprofundamento das questões que envolvem a vida litorânea permanente, sua decantada vocação ao ócio e a qualificação da paisagem cultural marinheira catarinense.

**O papel do arquiteto**

É da formação e da competência do arquiteto projetar. Este é o papel que se espera deste profissional no planejamento urbano multidisciplinar. Projetar significa propor soluções essencialmente formais, que carregam consigo desempenhos variados, como resposta a diferentes expectativas ou demandas. Ter ciência dos significados das nossas propostas, das nossas soluções e de como isto afeta a sociedade nas suas mais diversas expectativas (econômicas, culturais, sociais, estéticas, ambientais, entre outras) deve ser a busca prioritária. Ao que parece, em um sentido contrário à lógica, os arquitetos têm abandonado este universo da sua competência.

> "A área profissional da Arquitetura e do Urbanismo tem, na maioria das vezes, se limitado a procurar conhecimentos que guiem suas ações em outras disciplinas, abandonando seu método próprio e mesmo a reflexão sobre sua forma de atuação. Acreditamos que a contribuição do profissional arquiteto na formação de um corpo de conhecimento interdisciplinar sobre o meio urbano pressupõe tanto o diálogo com outros campos de conhecimento quanto a reflexão a partir de suas práticas e métodos. Somente desse modo o conhecimento pode efetivar-se como guia da atividade prática, e a prática realizar seu papel de verificação do conhecimento em todas as suas etapas de evolução." (REIS, 2008, p. 5).

Pensar o espaço construído, no âmbito de atuação dos arquitetos, passa por uma reflexão espacial da configuração da cidade. Embora os agentes possam ser econômicos, políticos ou sociais, os impactos sobre o meio ambiente são físicos, formais e espaciais. Não existe modo de pensar a preservação do meio ambiente sem pensar nas estratégias espaciais para a cidade em suas diversas escalas. As críticas e o chamamento para a gestão espacial da cidade deve se estender ao universo de todos os arquitetos. Incluem-se aí os profissionais de planejamento municipal, os ditos "do mercado", os "do mercado institucional", e também os doutos em disciplinas alheias que trocam desenhos propositivos por gráficos sócio-econômicos.

Embora sejam os arquitetos agentes essenciais do processo, profissionais que num universo multidisciplinar seriam capazes de oferecer às cidades, alternativas de desenho negociadas, podendo fazer frente às diferentes expectativas sociais, sabemos dos limites de nossas ações e rejeitamos qualquer visão romantizada neste sentido.

Está nas mãos dos arquitetos parte da resposta para a falta da proposição da estrutura espacial do território e da cidade, em especial daquela de caráter público, buscando a reversão do processo de falência da forma urbana enquanto mantenedora de atributos fundamentais da cidade, especialmente no que tange à forma e apropriação social dos lugares.

A questão ambiental é primordial, mas a necessidade do presente parece estar sobretudo, em uma conciliação da preservação ambiental com a gestão e planejamento do espaço construído.

Embora não seja possível definir com total clareza qual será o modelo de crescimento das diferentes cidades do litoral para as décadas que se seguirão, há sem dúvida a necessidade de reflexão acerca do meio ambiente e das estruturas públicas que sustentarão este crescimento. Daí a importância de ensaiar situações e riscar soluções factíveis para seus diversos lugares. Acreditamos que, se recuperarmos ou valorizarmos a proposição espacial, integrados a questão ambiental um futuro mais promissor para o litoral catarinense parece surgir no seu magnífico e anelado horizonte.

Nesse sentido persiste o desafio aos arquitetos representado pela agenda contemporânea de questões prementes relativas à organização do território bem como a **forma urbana da cidade litorânea**:

- ocupação histórica e formas de apropriação da terra determinando as diversas malhas urbanas;
- cidade horizontal de baixa densidade dominante baseada na quadricula e  servidões;
- conurbação litorânea catarinense consolidada como importante e indecifrável centralidade quanto ao seu crescimento;
- identidades e singularidades urbanas;
- requalificação das malhas urbanas existentes;
- compactação das soluções urbanas;
- aprofundamento do estudo das densidades urbanas;
- densidades versus concentração e dispersão urbana;
- verticalização versus mimetização na paisagem;
- valorização dos espaços públicos;
- evolução das infraestruturas urbanas básicas;
- aprofundamento do zoneamento litorâneo do GERCO e Projeto Orla.
- preservação dos santuários como bem público e grátis da paisagem natural;
- o artefato antrópico cidade como parte dos ecossistemas;
- o modelado da paisagem natural litorânea valorizado pela criação de uma rede de belvederes como estações ambientais ao longo da BR101;
- em paralelo ao desenho da terra (bioma Mata Atlântica), desenhar o mar (bioma Marinho), resgatando as rotas náutica perdidas;
- mobilidade, como segurança de acessibilidade, reforçando as redes modais litorâneas rodoviárias, ferroviárias, aéreas e náuticas (marítima, fluvial e lacustre), ciclovias, calçadas e trilhas de pedestres.

CONSULTORIA

**Dr. Ayrton Portilho Bueno**

*Professor Adjunto do Departamento de Arquitetura e Urbanismo*

*CTC/UFSC*

*ayrtonbueno@hotmail.com*

# A Paisagem como Elemento de Planejamento do Litoral Catarinense

*"Entendo o meio ambiente humano como o resultado das interações das sociedades humanas com o suporte: a base física e biológica que as envolve, contribuindo para este suporte, esta base, de diferentes maneiras para sua subsistência biológica e espiritual. Este suporte, base física e biológica, já tem uma história de interações: desde o aparecimento do homem é objeto da ação do homem, alterando essa base. Dai, poderá se sintetizar a concepção de ambiente como interação da sociedade com o suporte físico, quer tenha aparência comumente denominada 'natural' ou construída. A interação se dá no espaço geográfico pelas adaptações, transformações, readaptações e novas transformações das sucessivas formas encontradas, elaboradas e reelaboradas. A essas conFORMAções, conFIGURAções, carregadas da interação social com o suporte temos denominado PAISAGENS"* (Magnoli, 1986, destaques da autora).

## Introdução

O trabalho aqui apresentado é resultado de consultoria técnica ao Projeto Vita et Otium, via contrato realizado por intermédio da Fundação de Ensino de Engenharia do Estado de Santa Catarina - FEESC, entre o autor, vinculado ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina- UFSC, e o Instituto Silva Paes – ISP que propôs o projeto à Secretaria Estadual de Planejamento.

Conforme o Documento 01 – Proposta Orientadora do Projeto Vita et Otium, ele está "Inserido no contexto do Planejamento Territorial Estadual... voltado ao aprofundamento das questões que envolvem a vida litorânea permanente e a decantada vocação ao ócio", e "...objetiva a proposição de novas diretrizes físico-espaciais orientadoras da relação da macro-estrutura da paisagem natural e construída do Litoral Catarinense, delimitado pelo mar e serras, tendo a BR 101 como artéria vertebradora", considerando a "...interação dos processos históricos da formação estadual, das unidades de paisagem natural, das identidades sócio-culturais e das conexões e relações do sistema de cidades e redes urbanas." (ISP, 2010).

Neste sentido, o presente artigo tratará de enfatizar aspectos conceituais e metodológicos, relacionados a possibilidade de utilização do recurso paisagístico, que poderão subsidiar o projeto do Instituto Silva Paes na sua proposta de ordenação territorial impulsionando o aproveitamento turístico na região costeira (planalto e escarpas serranas e planícies litorâneas), com uma distribuição equilibrada das atividade humanas na paisagem considerando as condicionantes naturais valorizadas pelo conjunto da sociedade.

O território do Estado de Santa Catarina apresenta paisagens deslumbrantes e de grande diversidade. Além do rico mosaico cultural, o meio físico se diferencia drasticamente a partir das escarpas da serra geral, por si só, exemplo destacado de sistemas e biomas em transição. A Oeste, planaltos extensos, cobertos de campos e matas subtropicais e de araucárias, que vão se dobrando quanto mais ao poente se vá, suportando os rios das bacias que formam o estuário do Prata. Ao Leste, a franja costeira com distintas interfaces com o mar, com diversos vales fluviais, canais históricos do acesso ao planalto, entremeados e instáveis sistemas e subsistemas, em compartimentos paisagísticos que tanto agradam os olhos do observador.

Tais paisagens expressam as transformações territoriais em escalas diferentes de tempo e espaço tanto na medida da conformação geológica, como também numa medida de tempo mais curta, a partir da presença de civilizações humanas agindo sobre o substrato biofísico encontrado. As características dos ambientes resultantes destes dois processos, em especial na orla marítima, têm atraído intenso crescimento populacional para o litoral catarinense. Este fenômeno, assim como aconteceu e acontece em diversas partes da costa brasileira e mundial, ocorrendo sobre extensas áreas litorâneas sem a devida consideração do meio natural e sem planejamento da distribuição dos assentamentos que dão suporte às atividades humanas, entre elas o turismo e a setores relacionados a ele. Hoje, a zona costeira e suas vizinhas já apresentam sinais evidentes de perda dos valores paisagísticos que dão caráter a esta região catarinense e encantam moradores e visitantes.

No plano mundial, o século XX assistiu a consolidação da urbanização das sociedades sem a consideração das dinâmicas da natureza, fazendo crescer os espaços construídos sobre diferentes ecossistemas naturais, com conseqüências que vêm se fazendo notar de modo bem evidente nas disfunções e deseconomias sistêmicas nas cidades. No Brasil, a produção insustentável da cidade tem sido mais intensa pela velocidade da produção informal das cidades e os interesses econômicos e financeiros, impostos pela atividade especulativa do capital imobiliário irresponsável, trazendo à tona problemas de diversas dimensões que transcendem a capacidade de gestores urbanos e planejadores territoriais.

Some-se às dificuldades de trato do território, a constatação de que a reflexão e a prática de planejamento territorial nas es-

calas necessárias e pretendidas pelo projeto Vita et Otium não têm sido, no Brasil, atividade comum, especialmente após a Constituição Federal de 1988, quando os municípios passaram a ter maior autonomia de gestão administrativa e territorial. Se, por um lado isto, possibilitou em maior proximidade entre gestores públicos e os problemas locais, por outro, questões supramunicipais, como o planejamento de desenvolvimento sócio-econômico com base territorial e sua resultante paisagística passaram a ser escassas. Esta situação se origina pela essência autonômica do princípio da municipalização estabelecido na Constituição, mas também pela incapacidade dos gestores de suplantar as dificuldades em aproveitar um arcabouço jurídico-institucional, já previsto pela legislação, como os consórcios municipais, os planejamentos regionais e a criação de regiões metropolitanas.

São escassos os exemplos de articulação e integração do planejamento e da gestão territorial que resultem em sinergia entre diferentes municípios e entre os diferentes atores sociais e, mais escassos ainda, aqueles com visão sistêmica dos aspectos físicos ambientais. Algumas experiências, porém, vêm sendo levadas no Estado de Santa Catarina.

O meio rural catarinense vem experimentando (desde os anos 90), com algum sucesso, o planejamento do desenvolvimento sócio-ambiental sustentável através da gestão das micro-bacias hídricas, revelando o acerto na busca da superação dos limites administrativos municipais em prol de uma compreensão sistêmica do território em acordo com as características fisiográficas e biológicas das diferentes ecossistemas estaduais. Entretanto, outras atividades econômicas importantes do estado, como as regiões industriais e, mais recentemente, as zonas litorâneas (especialmente as turísticas), ainda se ressentem de ações de planejamento e gestão integrando diferentes municípios catarinenses com problemas, potencialidades e interesses comuns.

Na região litorânea, o Gerenciamento Costeiro (GERCO) do estado de Santa Catarina vem se desenvolvendo nos últimos anos e é outra tentativa de equilibrar as ocupações humanas e no ambiente de interface entre mar e terra. Apesar dos avanços na aplicação dos instrumentos do Programa Nacional (Ministério do Meio Ambiente (Lei nº 7.661 publicada em 16/05/, 1988) e Estadual de Gerenciamento Costeiro (regulamentado pelos estados e elaborado pelos Órgãos Estaduais de Meio Ambiente, sendo que aqui em SC, ainda se encontra em desenvolvimento), o foco na questão ambiental, ainda que a partir de um Zoneamento Ecológico e Econômico, não contempla algumas possibilidades para equacionar com viés propositivo o aproveitamento do território para atividades turísticas.

O Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto Orla, foi elaborado pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA) e a Secretaria do Patrimônio da União (SPU), e regulamentado pelo decreto presidencial n°5.300/04 Suas ações buscam o ordenamento dos espaços litorâneos sob domínio da União, aproximando as políticas ambiental e patrimonial, com ampla articulação entre as três esferas de governo e a sociedade, mas centra-se em decisões municipalizadas

No que se refere ao planejamento da atividade turística, o Plano Nacional de Turismo – PNT 2007/2010 instituiu o Programa de Regionalização do Turismo, macroprograma que define as regiões turísticas como estratégicas na organização do turismo para fins de planejamento e gestão. Este programa propõe a estruturação, o ordenamento e a diversificação da oferta turística no país e se constitui no referencial da base territorial do Plano Nacional de Turismo. Entretanto, as experiências no estado têm considerado a dimensão regional mais para fins de estabelecer roteiros articulando pontos de atração e menos para a valorização da paisagem pelas suas qualidades intrínsecas e enquanto sistema territorial.

Planejar o ambiente costeiro catarinense a partir de determinantes e condicionantes do sistema territorial e com a intenção de valorizar a paisagem significa ordenar o território de modo distinto dos modelos de assentamento que têm caracterizado os assentamentos turísticos no Brasil: o desenvolvimento urbano e o suburbano turístico massificado que têm dilapidado o ambiente e banalizado a paisagem associada à atividade pela homogeneização e agressividade ao ambiente. Significa, também, atentar para as paisagens indiretas da atividade turística, como os assentamentos de baixa rendas formado por grupos sociais atraídos pelo turismo e pela construção civil, mas nem sempre absorvidos. Tratar desta situação perversa social e ambientalmente significa entender todos os grupos afetados pela atividade turística como segmentos sociais participantes do processo, especialmente pela consideração de suas demandas e opiniões.

Tem-se, então, como primeira premissa conceitual[1], como crítica da realidade sócio-ambiental atual, a necessidade de superar as morfologias de ocupação que caracterizam grandes porções do litoral, baseadas no hiper-adensamento verticalizado ou no espraiamento suburbano-turístico no litoral de baixa densidade, com distintos padrões sócio-econômicos e de abastecimento de infraestrutura urbana. Estes modelos viabilizam o atual processo de construção e gestão do espaço que têm borrado os limites entre o que sejam infraestruturas turísticas (especialmente as de alojamento), construção civil, incorporação e especulação imobiliária, acelerando a perda das qualidades paisagísticas/ambientais do território catarinense, principal atrativo do turismo.

Outra premissa surge do conhecimento de casos de relativo sucesso em regiões que já passaram por diferentes ciclos da ativi-

1 Premissa baseada em diversos pesquisas e estudos desenvolvidos no Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina (ver referências bibliográficas).

dade turística: a de que o turismo pode alavancar experiências de planejamento e ordenação do território costeiro catarinense que valorizem a sua paisagem e tenham base em uma ocupação mais compreensiva do ambiente natural e maior consideração do ambiente sócio-cultural.

Possibilidades desta ordem de abrangência espaço-temporal e de desafio da capacidade de proposição, como a proposta pelo ISP, oportunizam e apontam para uma maneira de visualizar horizontes amplos (médio e longo prazo), para além do âmbito municipal (espaços territoriais interligados), especialmente em sua dimensão sócio-ambiental, e estimulam a imaginação de cenários onde as atividades turísticas e urbanas se distribuam pelo território catarinense, de modo equilibrado e respeitando a paisagem cultural e natural.

Este trabalho estrutura-se, inicialmente, com o entendimento de ambiente, território e da paisagem adotados, realçando a importância de sua consideração nos processos de planejamento. A seguir, reflete sobre questões como o desenvolvimento sustentável, expressão recorrente, entendida diferentemente conforme os diferentes interesses, mas que é de fundamental importância no planejamento e ordenação territorial atuais, e enfatiza uma abordagem morfológica da ordenação territorial. Na continuação, trata de aspectos relacionados ao planejamento do ambiente, do território e da paisagem, da relação desta com o turismo e a cultura, apontando instrumentos de apreensão do mosaico territorial, percebendo o território como uma continuidade espacial. Ao final, apresentam-se diretrizes e princípios gerais para a gestão do espaço territorial com base no aproveitamento de sua paisagem como elemento de planejamento do território litorâneo catarinense, incluindo o turismo como uma das atividades impulsionadoras das transformações.

## Ambiente, Território e Paisagem

O entendimento da paisagem como expressão morfológica do território e do ambiente permite sua inserção como aspecto fundamental nos processos de ordenamento do território, e em especial do espaço turístico com base em um desenvolvimento sustentável.

Independente das concepções que possamos ter dos termos, paisagem, território e ambiente são conceitos distintos, mas que mantêm uma determinada associação. Ambiente, segundo o Dicionário Aurélio, é o meio, conjunto de condições naturais e influências que atuam sobre os organismos vivos ou as coisas, e que os cerca ou envolve por todos os lados. Território, enquanto extensão de terra, é a expressão física do ambiente, mas pode também ser entendido como, o espaço conformado pelos humanos percebido em termos de paisagem. A paisagem, um espaço de terreno que se abrange num lance de vista (segundo o dicionário Aurélio), pode ser compreendida como um atributo do ambiente, na medida em que expressa determinado momento do meio físico e biótico.

Levando em conta o contexto do projeto Vita ET Otium, ambiente, território, e paisagem passam a ser, para nós, palavras, ao fim e ao cabo, relacionadas com a discussão das prioridades utilitárias de exploração dos recursos naturais, da busca do equilíbrio sócio-ecológico, condicionadas por questões de percepção do significado que assumem. Assumi-se aqui o inter-relacionamento dos termos que passam a ter extrema importância no planejamento do desenvolvimento sócio-econômico.

## Sobre o Desenvolvimento e a Sustentabilidade

Atualmente, a discussão da ordenação territorial para o desenvolvimento socioeconômico das sociedades tem se baseado na noção de sustentabilidade. Esta, porém, apresenta imprecisão e, talvez por isso mesmo, certo desgaste. Uma das principais questões se refere às diferentes noções que o termo assume. Como todo discurso, o da sustentabilidade é uma construção social que ampara objetivos e práticas, com óbvias incoerências e contradições, tornando objetivas diferentes representações e idéias. Faremos algumas reflexões de ordem conceitual que irão embasar as posteriores considerações.

O atual equacionamento da questão ambiental, com indicativo de necessária mudança de paradigma, leva a considerar-se que a escassez de recursos naturais conduz à extensão do critério de sustentabilidade do capital produzido para incluir o capital natural. Mas não só, pois o desenvolvimento sustentável busca a integração de preocupações e ações ambientais com políticas socioeconômicas, em concepções abertas e com alternativas flexíveis diante das transformações espaço-temporais.

O conceito de Desenvolvimento Sustentável, termo intensamente utilizado e debatido nos meios acadêmicos, políticos e sociais e que se consolida na segunda metade do século XX, surge em um contexto em que crescimento populacional, diferenças de poder econômico e político e a deterioração ambiental se relacionam de modo interdependente e circular, um fe-

nômeno influindo nos demais, todos espacialmente impactantes e perceptíveis em ambientes urbanos, local de concentração das contradições do processo de produção do espaço e de suas externalidades negativas.

O desenvolvimento sempre esteve associado à idéia de progresso material das sociedades, grupos e indivíduos, de modo geral com o aproveitamento indiscriminado dos recursos disponibilizados pela natureza, e nem sempre com uma noção de justiça social e solidariedade humana, e menos ainda quanto às demais espécies.

A sustentabilidade tem origem no conceito ecológico de comportamento prudente das espécies que se reflete na produção ótima e sustentável das condições de reprodução da própria espécie. Baseia-se em três fundamentos: conservação de sistemas ecológicos sustentadores da vida e biodiversidade; garantia de sustentabilidade dos usos que utilizam recursos renováveis e manutenção das ações humanas dentro da capacidade de carga dos ecossistemas sustentadores (Franco, 2001, p.26). O Desenvolvimento Sustentável, portanto, centrar-se-á na qualidade de vida e tem dimensões ambientais (qualidade e possibilidade de vida dos diferentes seres), ecológicas, tecnológicas, econômicas, culturais e políticas (promoção e inclusão social nas decisões e ações) interdependentes e sem, necessariamente, relação de hierarquia.

A questão central é a qualidade de vida, que pode ser entendida como o grau de prazer, satisfação e realização alcançados por um indivíduo ou grupo em seu processo de vida, tanto como pré-requisito de existência numa escala de hierarquia de necessidades básicas (de sobrevivência física, geralmente medidas por padrões materiais e de consumo por unidade de tempo), mas também as de sustentação psicológicas e culturais (de difícil mensuração) entre as quais a fruição da paisagem se inclui.

Conceitos e esquemas intelectuais, enquanto construções objetivas do mundo social e natural, não são neutras (Acselrad, 1999), e, portanto, a busca pela hegemonia, representada pela adoção de perspectivas determinísticas de viés técnico ou político, tende a negar a diversidade que o próprio termo sustentabilidade propõe. Ainda assim, diante da atual crise de ideologias, a presença do discurso ambiental tem sido uma alternativa aglutinadora de diversas forças sociais, pela nobreza da causa e por seu aparente desinteresse.

Entretanto, nas cidades do terceiro mundo, essa tendência à unificação em torno da perspectiva ecologista/ambientalista não tem aglutinado os diferentes atores sociais nem garantido sua aceitação como paradigma de desenvolvimento, seja por motivos estruturais das sociedades, que assumem compromissos seguindo tendências internacionais não pactuadas pela totalidade da sociedade, seja por incapacidade de gestão técnica e financeira.

Uma superação da desses conflitos e contradições entre as distintas análises é mais do que necessária, pois, segundo Harvey (1996): "... se o pensamento biocêntrico está correto e as fronteiras entre atividades humanas e o ecossistema devem ser destruídas, isto significa não somente que processos ecológicos devam ser incorporados em nossa compreensão da vida social: significa também que fluxos de moeda e mercadoria e as ações transformadoras dos seres humanos (na construção dos sistemas urbanos, por exemplo) têm de ser entendidos como processos fundamentalmente ecológicos" (p.392, apud Costa, 2000), o que tem sido corroborado por Jane Jacobs (2002) em recente publicação.

Dentro deste marco de pensamento, o desenvolvimento sustentável passa a se apoiar tanto em aspectos de territorialidade (localismos, regionalidades), na gestão consorciada do desenvolvimento e, por conseguinte, do território, abrangendo os diferentes níveis administrativos e de representação, na consideração da diversidade sócio-econômica e cultura (democratização do espaço), como no adequado trato dos aspectos de qualificação do espaço, tais quais os estudos paisagísticos do território e da cidade, a consideração das questões demográficas e de capacidade de suporte, com a elaboração de parâmetros e indicadores de sustentabilidade, e a organização dos sistemas de transporte, de abastecimento, de tratamento de dejetos e de conservação e otimização da energia.

Assim, a aposta na questão ambiental como catalisadora de uma possível transformação sócio-ambiental, apóia-se em seu potencial emancipatório. O desenvolvimento é entendido como passível de ser sustentável sempre que o crescimento econômico não seja alheio à dimensão sócio-ambiental e aponte para propostas mais progressivas no que tange à busca da justiça social, maior qualidade de vida, ambientes mais saudáveis e compromissados com o futuro. Isso requer maior democratização do espaço e permanente negociação entre as partes conflitantes.

Porém, o acima exposto não deixará de ser uma idealização se não se assumir que o planejamento do espaço territorial nesta escala, assim como na escala urbana, não pode prescindir da atuação forte da esfera pública, tanto na sua gestão como na viabilização da participação dos diferentes atores, tendo em vista os fortes interesses que têm regido a construção do espaço humanizado. Mas cabe, também, entender de modo mais arejado a relação público-privado, chave para a concretização das ações de planejamento e ordenação do território nas economias de mercado. Este equacionamento torna-se indispensável, a fim de superar a associação simplista do último termo da expressão a ações devastadoras e do primeiro termo à posição de único defensor legítimo da sustentabilidade, reconhecendo-se a capacidade do setor privado de promover desenvolvimento com responsabilidade sócio-ambiental, expressa no compromisso com a sustentabilidade surgida de pactos abrangentes en-

tre os distintos setores da sociedade envolvidos.

## Uma Compreensão Arquitetônica da Ordenação do Território e do Planejamento da Paisagem

Na arquitetura e urbanística, o desenvolvimento disciplinar tem avançado no entendimento do território e de sua paisagem, vem tendendo a associar-se a pressupostos geoecológicos, com base na geografia, na biologia e na ecologia, de modo a embasar os conceitos e terminologia adotados pela arquitetura e urbanismo. Cabe, porém resgatar um importante aspecto do processo de planejamento de paisagens: sua dimensão morfológica, que passa a ser objeto de estudo da urbanística, da arquitetura e de arquitetos da paisagem, que buscam harmonização entre processos e produtos por meio do desenho intencional e preventivo, inserido numa compreensão sócio-econômica e culturalmente crítica da realidade.

O território, por meio da estrutura de sua paisagem, sintetiza como, ao longo do tempo, condicionado pelas influências geográficas e biológicas por um lado e, por outro, pelas forças sociais e econômicas de cada período, o homem organiza a natureza (CCRS, 1993).

Território e paisagem representam figuras, imagens com formas naturalmente condicionadas e culturalmente reconhecíveis (às vezes passíveis de taxonomia), e contêm elementos de comunicação social, com valores cênicos, estéticos, simbólicos, psicossociais, funcionais, ecológicos e éticos. E, muito importante, sua existência é resultado de um processo operativo humano que pode ser consciente, isto é, resultado de uma vontade projetual, ainda que de difícil implantação e controle.

Uma visão arquitetônica e urbanística do planejamento territorial exige que se elejam soluções para os problemas de ordem territorial, propondo configurações e discernindo dentre as alternativas a partir de suas conseqüências na sociedade e no ambiente.

Entretanto, temos sido induzidos, por algumas correntes da teoria social crítica, a pensar que "... a preocupação com aspectos formais (a paisagem também o é) dissimularia o aperfeiçoamento da essência das coisas, essa sim, a única válida" (Yázigi, 1997, p.73), que o não visível prevalece sobre o mundo visível, e que somente estudando dimensões mais abstratas da vida entenderíamos e atingiríamos a emancipação da realidade. Outros sugerem que a valorização dos aspectos formais do espaço só teria interesse estético, como se a morfologia também não estruturasse a práxis social. Dada sua dimensão cultural, o estudo e busca da qualificação da paisagem, entidade visual que apresenta uma morfologia, não implica descuidar dos demais âmbitos de conhecimento e problemas sociais e ambientais, exatamente porque "cultura é justamente o conjunto de respostas que o grupo dá aos desafios do meio" (ibidem, 1997, p.74).

Os fundamentos teóricos específicos da arquitetura e da urbanística e da arquitetura de paisagem relativos à ordenação territorial, mesmo exigindo para si certa autonomia, não se liberam de aportes das demais disciplinas como a geografia, a geomorfologia, a biologia e a ecologia da paisagem, além, é claro, das ciências sociais, reforçando as bases epistemológicas cientificas. O trato do território e da paisagem exige inter, multi e transdisciplinariedade, e tais especificidades se fazem necessárias para levar o conhecimento na direção da visão integrada e sistêmica que caracterizam os métodos de planejamento includentes e compreensivos.

## Planejamento do Ambiente, do Território e da Paisagem

Apesar da diversidade de tradições de planejamento, nos ambientes acadêmicos, sociais e políticos atuais existe certo consenso em considerar que o paradigma de planejamento espacial chamado de convencional vem passando por questionamentos teóricos e práticos, especialmente no trato das questões ambientais. Desde seu surgimento, enquanto prática técno-científica de ordenação territorial, o planejamento esteve atrelado a idéias positivistas e desenvolvimentistas em que os recursos da natureza podiam ser explorados de maneira ilimitada.

Os modos de planejamento territorial derivados do paradigma convencional, pretensamente estáveis, lineares e dedutivos, baseados em informações objetivas e exaustivas, com interpretações do geral para o particular, e persistentes até início dos anos 1980, perderam a confiança por uma série de inadequações em relação à situação atual, reflexo de uma crise que afetou as ciências sociais de maneira geral. Entretanto, a perda de apelo deste tipo de planejamento permitiu, por outro lado e como conseqüência das transformações sociais, o surgimento de acólitos da desregulamentação, da minimização de controles, quando não do desaparecimento da própria atividade, com conseqüências exemplares e desastrosas por todo o Brasil.

Atualmente, o planejamento vem buscando manter sua funcionalidade enquanto instrumento político e técnico de redução das incertezas futuras, a partir da consolidação de parâmetros éticos alternativos aos convencionais que se fizeram notar a partir dos anos 1960 nos EUA e Europa e, no Brasil, de forma mais significativa, dos anos 1980. Dentre as alternativas de desenvolvimento que se apresentam na passagem do século XX para o XXI, as estratégias de planejamento em que se considera o desenvolvimento sustentável com a justa atenção para o ambiente e o território, em especial para as ações de caráter regional, como forma de enfrentamento dos desequilíbrios sócio-econômicos globais, têm sido atraente para os estudiosos do tema. Têm surgido, então, teorias e práticas de planejamento que buscam garantir a possibilidade de vida de gerações futuras considerando: a capacidade de suporte dos ambientes considerados como a inter-relação de ecossistemas (tanto para impactos como para absorção de resíduos); o conceito de economia de longo prazo (com justiça inter-geracional) e a definição do que deve ser preservado e ou sustentado (sem a consideração dos recursos naturais como capital exclusivamente econômico, mas de interesse social, ainda que aproveitado economicamente).

Neste novo paradigma, não existe distinção entre planejamento e gestão do território. Têm-se apostado na definição de metas, processos e cenários alternativos mais do que a antecipação de formas e vetores definitivos; evitam-se as intervenções abrangentes em ação única e de curto prazo, dando-se preferência pelas intervenções seletivas e de potencial de difusão e transformação progressiva do entorno; não aposta na tecnocracia para elaborar programas de necessidades e dos problemas a serem enfrentados, bem como as prioridades, pois considera os valores de grupos sociais envolvidos e das circunstâncias do momento, promovendo participação e debates, essenciais para resolução de conflitos.

Diante dos desafios da globalização e do paradoxo de desenvolver e conservar aponta-se para a região como base territorial de meios (millieu) inovadores, e com a valorização do lugar e região como base territorial essencial, "... como reações apropriadas da cultura, nos dias atuais, à força desmanteladora da globalização" (Franco, 2001, p.11) que, segundo estudiosos, acentua a segregação entre incluídos e uma maioria de excluídos.

São assumidas, por esta via, intenções da Agenda 21 que afirma que o combate à pobreza urbana só será possível mediante o planejamento e a administração do uso sustentável do solo, o que para isso exige levantamento e classificação de recursos do solo, considerando sua adequação funcional, fragilidade e medidas de proteção (zoneamento que o GERCO/SC vem realizando). A busca da sustentabilidade do ambiente passa também por sua qualificação, o que nos dias de hoje assume conotação relacionada tanto à prevenção e recuperação como ao incremento artificial das condições territoriais.

O ambiente, a territorialidade e a paisagem, enquanto elementos fundamentais para a ordenação territorial com desenvolvimento sustentável, locais ou regionais, requerem adequada conceituação e instrumentação para a definição correta de seu papel na implantação e gestão do planejamento. Na discussão sobre a ordenação do território e do planejamento da paisagem não devemos nos ater tão somente na reprodução de paisagens, nem descrevê-las em detalhes, nem a catalogação simples, nem submetê-las a uma cosmética ao gosto de grupos sociais específicos, senão que devemos considerar a capacidade de gestionar o território adequadamente.

Um planejamento do ambiente conseqüente deve ser entendido como um entrelaçamento inter, multi e trans-escalar com uma visão ecossistêmica em três instâncias: ecossistemas urbanos, agro-ecossistemas e ecossistemas naturais. Desse modo, seus limites de intervenção transcendem à delimitação territorial política, pois assume a noção dos inter-relacionamentos de fluxos de energia, matéria e informações que se estabelecem entre aquelas instâncias.

O desenho e o planejamento da paisagem, do território e de ambientes, enquanto escolhas intencionais e conscientes, passam a exigir ser mais uma medida de controle do que de dominação da natureza. Ao se evitar os impactos antrópicos casuísticos sobre a natureza e seus ecossistemas, poderemos planejar sobre princípios com os quais eles trabalham (quando conhecidos) para transformar os ecossistemas humanos em ecossistemas sustentáveis (Lyle, 1985).

Gestionar adequadamente um território e sua paisagem, portanto, passa por reconhecer sua condição de sistema, ou inclusive, sistema de sistemas (já que cada elemento ou unidade de território é também um sistema), em que interagem múltiplas variáveis de todo os tipos: físicas, biológicas e culturais, em que a matriz espacial, entendida em sua estrutura morfológica, é fundamental.

Estruturar o território respeitando o patrimônio paisagístico significa, entre outras coisas, a manutenção do tamanho mínimo de funcionalidade das unidades de território constituintes do todo espacial. A boa gestão inclina-se para a mescla de ocupações urbanas compactas e densas, entremeadas por espaços livres, complexos e consolidados, sistemas naturais intercalados e interconectados, compondo um mosaico paisagístico diversificado, compondo, quando, possível uma polivalência paisagística em contraposição ao rururbano banalizado e anódino. Mesmo que se considere que a realidade é o que se percebe, não são as percepções que se deve gestionar de um modo ou de outro, mas sim os fatos em que se sustentam (Folch, 2003), porque "gestionar uma paisagem não é desenhar um cenário, senão, reorganizar, em função de umas constrições naturais e

uns objetivos, um sistema de tal modo que siga funcionando" (Terradas, 2003, p.66).

Portanto, se tivermos em conta que a configuração de paisagens é um produto social e representa pactos e mediações, conscientes ou não, entre os agentes produtores e usuários do território, torna-se importantíssimo a ampliação dos grupos e agentes sociais na concertação de interesses que configuram a paisagem, pois resulta ser mais significativo e consistente do que a participação de poucos (e recorrentes) atores.

## Turismo e Paisagem

O turismo é uma das atividades sócio-econômicas atuais que representam com mais fidelidade o que entendemos por globalização, em seus aspectos positivos e negativos. Surgido, dois séculos atrás, como pioneiro dos atuais movimentos de integração mundial, vem se desenvolvendo com intensa capacidade de mobilização de fluxos de pessoas e capital, e na maioria das vezes, tendo o meio-ambiente como matéria prima. O contato com a natureza, ou "... a vivência de espaços urbanos diferenciados das aglomerações metropolitanas, com condições de vida qualificadas pela proximidade a regiões com belezas naturais" (Ruschmann, 2002), vem sendo uma das maiores motivações das viagens de lazer.

A paisagem é um de seus principias motores, senão o principal, além de que "... é um bem livre e público, porque foi produzida pela natureza e pela coletividade, incorporando nesta acepção a paisagem construída" (Joan Cals, apud: Sabaté,1996, p. 146), e, portanto, seu tratamento enquanto elemento de ordenação das relações sociais, econômicas e culturais que se estabelecem, merece especial atenção e "se regiões e localidades decidem investir no turismo, elas devem considerar também a qualidade do meio ambiente e cabe-lhes a decisão de estipular um custo de manutenção da natureza" (Ruschmann, 2002, p. 25).

Na busca de estabelecer este custo, a consideração de valores subjetivos e simbólicos dos recursos ambientais, tais como as paisagens e cenários panorâmicos socialmente reconhecidos, ainda que sabidamente de difícil mensuração rigorosa, deve se basear em inventários que levem em conta as distintas percepções e representações materiais das distintas práticas sociais em distintas épocas, inclusive as associadas ao desenvolvimento turístico.

Os principais interessados na manutenção das qualidades ambientais atrativas do turismo, tais como a administração pública, o capital financeiro, imobiliário e de serviços, assim como os próprios turistas deverão compartilhar os custos desta ação[2]. Se levarmos em conta experiências internacionais e nacionais (principalmente) e as conseqüências da falta de controle da exploração da indústria turística, pensa-se que a qualificação das localidades por meio da ordenação territorial e paisagística deve receber especial atenção do Estado, como mediador dos interesses mercadológicos e do interesse público.

Joan Cals, economista catalão que teoriza sobre economia do turismo, entende a atividade como consumidora da paisagem, considerada como produto escasso ou em vias de extinção em grande parte dos centros de atração turística, especialmente na costa mediterrânea, onde concentrou seus estudos. A paisagem associada ao turismo é entendida como bem econômico de aproveitamento coletivo, com caráter não exclusivo, isto é, tem uso público, e não excludente, ou seja, deve ser fruída por todos e de modo gratuito, nem seu gozo diminui a sua disponibilização por outros indivíduos (exceto em casos de congestão turística).

Ainda segundo Cals, enquanto indústria, o turismo, ao aproveitar a paisagem, especialmente por sua dimensão cultural, poderia ser visto como mais próximo da indústria dos meios de comunicação do que da indústria imobiliária, a qual é, comumente, associado pelos meios empresariais e mesmo pela administração pública brasileira. Esta distorcida concepção do turismo é baseada em princípios urbanísticos convencionais e recriam imagens e paisagens das cidades e lugares habitualmente não turísticos, negando a possibilidade de transferir ao território princípios e regras de comunicação social, tais como a mitificação, a ritualização e a inversão.

Considerada enquanto resultante de um processo de produção comunicativa, a paisagem é um produto da natureza e da sociedade, e quando, ao longo do tempo, se degrada, perde as qualidades requeridas por moradores e visitantes. A exploração da paisagem por parte da atividade turística, quando produz externalidades negativas, decorrentes do esgotamento do ambiente refletido na imagem da localidade, passa a cobrar altos custos sociais e econômicos, afetando outros segmentos da economia, diminuindo a possibilidade de inserção com competitividade no mercado mundial. A paisagem precisa ser entendida, então, como expressão de cultura e o território como elemento de identidade cultural.

2 Os custos serão resultado do cruzamento, semelhante ao que se aplica a qualquer indústria, do "orçamento das receitas e despesas provenientes dos fluxos turísticos, assim como dos investimentos e de seu funcionamento" (Ruschmann, 2002, p. 25) .

## Paisagem e Cultura

As possibilidades de utilização do recurso patrimonial paisagístico podem alavancar uma série de alternativas de ordenação territorial especialmente se considerada sua dimensão cultural para além da fruição estética e dos preceitos ecológicos. A paisagem passa a ser entendida como um elemento de construção de identidade e mesmo como um modo de promoção de cidadania, "... já que a afirmação dos mais diferentes grupos, num contexto de participação no planejamento, passaria por sua inclusão no sistema, como meio de eliminar a miséria da paisagem" (Yázigi, 1997, p.74).

A paisagem como expressão de cultura que pode e merece ser conservada é importante pelo reconhecimento do passado, mas também como resultado de práticas culturais do presente. As relações que o ser humano estabelece com os demais e com a natureza se plasmam na paisagem e irão refletir as concepções e decisões da sociedade: sua consideração ao meio-ambiente e de como se negociam as ações nele inscritas.

Insiste-se na compreensão de paisagem em seu sentido mais amplo: a paisagem enquanto recursos naturais, mas também a paisagem agrícola construída durante séculos, a paisagem urbana e mesmo as mais recentes expansões urbanas por sobre o território. A significação e a consistência da paisagem como representação material de uma sociedade são elementos importantes para a afirmação cultural. As paisagens, carregadas de cultura e testemunhas das transformações no processo de construção do território, podem resgatar a memória da região, narrando uma história que dê significância ao passado no presente, reforçando a identidade do grupo social local.

Apostar na paisagem pode gerar princípios urbanos e arquitetônicos e inclusive de paisagismo privado que contribuam na construção de identidades neste momento histórico globalizante de sociedades e culturas, em que a modernização e flexibilização das relações econômicas, com maior eficiência na exploração de recursos, o incremento de acessibilidades e comunicações se somam para facilitar os lucros industriais (inclusive da indústria do turismo), têm levado a homogeneização e perda de qualidades distintivas das regiões. Essa aposta na preponderância da paisagem no projeto territorial, gerando diretrizes e políticas públicas (respaldadas pelo devido aparato jurídico-institucional) acredita em sua capacidade de ser "... fonte de reinterpretação de culturas" (Pellegrini Filho, 2001, p. 97).

## A Paisagem como Instrumento de Abordagem Morfológica do Território

Ainda que, como já foi dito, as paisagens não sejam estáticas e sua estrutura muda ao longo do tempo, constituindo sua dinâmica, a matriz da paisagem tende a ser o elemento mais visível nos estudos do território. É o que se chama de estrutura da paisagem, que descreve e representa um determinado momento da superfície terrestre. A leitura estrutural ou morfológica do território e de suas paisagens, no contexto da zona costeira catarinense, de expressivo patrimônio paisagístico, torna-se adequada. Esta leitura busca identificar e descrever estruturas espaciais, as UNIDADES de PAISAGEM, os conjuntos de manchas, sua distribuição, sua forma, seu tamanho e a sua associação ao relevo.

Para um aprofundamento da compreensão da anatomia territorial paisagística é necessária a consideração do âmbito escalar, ou seja, das relações entra as medidas das coisas e o caráter dos fenômenos. Quando se muda a escala de um mapa significa trocar a legenda, não só sua dimensão. As coisas existentes no mapa mudam seu significado, não só seu tamanho. Se nos estudos de paisagem a heterogeneidade é importante para a distinção entre diferentes territorialidades, deve-se levar em conta que numa escala abrangente qualquer recorte espacial pode ser homogêneo sob alguns aspectos, mas que pode vir a ser heterogêneo se visto mais de perto. A importância dada à escala para cada estudo disciplinar do território busca evitar os erros perceptivos, ao se escolher a escala adequada ao fenômeno analisado. Um exemplar arbóreo individual e isolado só tem destaque em escala biológica (1:50) e pouco considerado ao nível territorial (1:25.000). De acordo com alguns modelos descritivos de paisagens e territórios, seus limites e configurações já não podem ser dados pela vista, já que se faz necessária utilização de mapas e fotografias.

Já a escala temporal nos faz considerar que os fenômenos territoriais não são instantâneos. Mapas congelam como sincrônicos fenômenos que são, na realidade, diacrônicos e com diversos ritmos. Ao se considerar a temporalidade, se relativiza o conceito de irreversibilidade e de adequação temporal das ações de ordenação territorial (prazos de recuperação de áreas degradadas e de consolidação de áreas verdes criadas, por exemplo).

A escala espaço-temporal nos remete a uma leitura de caráter misto. Aos ritmos temporais diferentes há que se incorporar os espaços medidos em tempo, como os espaços de deslocamento feitos em distintos meio de transporte, e as transformações

territoriais atreladas a momentos históricos.

Em um primeiro momento de classificação de um território, a descrição das paisagens (pautas) é fundamental. Num segundo momento estabelece os nexos ecossistêmicos e sociais intra e entre as unidades de paisagem, buscando compreender o processo e seus ritmos, os padrões mais e menos adequados a expectativas sociais definidas.

Na dimensão territorial que o Projeto Vita et Otium aborda (a costa catarinense), é adequado analisar aspectos de natureza geomorfológica, aspectos relativos aos recursos e regimes hídricos, à cobertura do solo (tipos e tipologias de flora), aos ecossistemas presentes (quantidade e processos), os assentamentos e transformações humanas (e seus processo de produção), os sistemas de conexão e de fluxos energéticos (biológicos e fisiográficos) e de materiais (nas áreas humanizadas, com a devida importância ao sistema viário). Nesta dimensão espacial, geralmente, trabalha-se com escalas entre 1:10.000 e 1:100.000, dependendo do foco de análise e disponibilidade de cartografia.

Objetiva-se identificar o caráter das unidades de paisagem (matriz) e sua dinâmica (para entendimento da velocidade e dos vetores dos processos de transformação), na busca de montar o mosaico paisagístico em sua dimensão morfológica correlacionada com a dimensão socioeconômica e cultural. As áreas de interesse paisagístico surgirão em função da valoração do sistema de espaços abertos e sua possibilidade de permitir o funcionamento dos ecossistemas estruturantes do território, da definição das áreas representativas das paisagens costeiras em sua dimensão natural e cultural (áreas abertas e utilizadas – agro-sistemas - mas não ocupadas) e das áreas com alto valor cênico. As áreas para o desenvolvimento de atividades humanas ( que também podem assumir interesse paisagístico cênico e cultural), em diferentes gradientes de adensamento e ocupação de solo e considerando o assentamento turístico diferentemente do assentamento urbano, eles deverão surgir em compatibilidade com as áreas de interesse paisagístico.

A percepção da paisagem pela imersão dos especialistas e projetistas no ambiente estudado é extremamente importante. A possibilidade de apreensão da paisagem por meios cognitivos subjetivos e objetivos, através da decodificação de estímulos sensitivos e o estabelecimento de relações racionalizadas, fornecem os dados primários, que associado à sistematização dos dados secundários (cartográficos e informacionais), permite uma visão integrada do fenômeno de transformação territorial e paisagístico que se processa na costa catarinense.

## A Continuidade do Território

Para uma maior compreensão dos processos socioambientais que ocorrem no território, o equacionamento da relação campo-cidade é fundamental. Hoje mais do que antes, ambiente e território se articulam a partir da cidade, em um mundo essencialmente urbano. O estudo das tensões entre os dois domínios, o território ocupado e o território livre (ainda que trabalhado por agricultura ou simplesmente usufruído contemplativamente, relativamente mais livre do que o intensamente urbanizado) é fundamental para a compreensão do território. Ainda que em determinados recortes analíticos se considere o território a partir de dualidades como urbano-rural, campo-cidade, cheio-vazio, ocupado-desocupado, compacto-difuso e centro-periferia, na realidade ele é um espaço contínuo, conformando um sistema em que a alteração de um dos elementos pode modificar o conjunto todo.

Mas, ao se admitir a continuidade territorial, ela nos remete a questão da gradação da ocupação do território, pois a cidade se dilui no território e apresenta zonas de transição entre o espaço cheio e o vazio, com diferentes tipos de adensamento demográfico e construtivo, geralmente induzidos pela heterotrofia da cidade mesma[3].

Esta passa ser uma questão que remete à consideração dos processos naturais e a da construção da cidade calcada em um paradigma diferente do até então adotado, onde desenvolvimento tem que estar associado a conservação das aspectos processuais e configuracionais dos ecossistemas naturais, inclusive o urbano.

## Apontamentos para o Planejamento do Litoral Catarinense com Base na Paisagem

"... o que move tanto a ciência como a transformação social é a perseverança da utopia" (Costa, 2000).

3 Folch (2003, pp.31-32) distingue três tipologias paraurbanas, aqui resumidos: espaço periurbano, de pouca urbanização, justo na periferia da cidade; espaço rururbano, que se distingue pela presença de elementos de origem ou tipologia urbana em pleno ambiente rural; espaço vorurbano, que se trata de um âmbito marginal, misto de periurbano e rururbano.

Ao se utilizar a paisagem como um instrumento de compreensão dos processos de apropriação e transformação territoriais, é possível entender seu papel no contexto do litoral catarinense. Para pensar uma alternativa ao modelo de desenvolvimento urbano-turístico que caracteriza[4], atualmente, quase que totalmente a costa de Santa Catarina, é necessário compreender a paisagem como vetor de inclusão, nos mais diversos níveis e como fator de contribuição para a estruturação do espaço, além de que, algumas importantes questões devem ser consideradas. As idéias gerais, abaixo apresentadas decorrem da evolução disciplinar e vêm sendo irradiadas por diversos estudiosos[5] preocupados com a necessidade de adequar o impacto do crescimento urbano e do turismo com os recursos paisagísticos e seguramente, se adéquam ao contexto costeiro de Santa Catarina, podendo embasar uma alternativa de desenvolvimento da atividade turística diferente do até hoje adotado.

Como "a indicação de diretrizes mesmo que gerais são também específicas desde que ao serem determinadas no todo incidem nas partes e vice-versa, uma retroalimentando a outra" (Santos, 2002, p. 27), o encadeamento das idéias aqui apresentado não aborda todas as dimensões do planejamento, mas busca coerência e articulação propositiva em relação à valorização da paisagem, em suas dimensões ecológica, cultural e cênica e visa uma possível conciliação entre turismo e ambiente, com proposto por Santiago (1995).

A) A atividade turística é alternativa real e possível para o desenvolvimento sócio-econômico do estado. Torna-se importante reafirmar que a atividade turística é alternativa real e possível para o desenvolvimento sócio-econômico do estado, mas também importa enfatizar que devem ser reforçadas as políticas públicas e ações no sentido do controle da urbanização legalizada e a coibição da ocupação clandestina, oferecendo alternativa inclusiva aos que dela dependem e/ou tem sido atraídos, mas não incorporados.

Além do mais, ao aceitar o turismo como um dos indutores do desenvolvimento sócio-ambiental, devemos estar conscientes de que esta é uma atividade em que interagem diversos atores sociais, com perspectivas de diferentes formas de espacialização, sendo muito difícil a generalização de afirmações e decisões, e por isso cabe a particularização das sugestões aqui apresentadas, contextualizando-as às distintas alternativas reais de desenvolvimento sócio-econômico de cada região turística do estado.

B) A paisagem como centro das preocupações de ordenação do território e fazer dela o elemento principal da ordenação do território. Em um território rico e diversificado como a costa de Santa Catarina, a premissa da paisagem como elemento fundamental na ordenação das atividades humanas requer a inversão da prioridade. Em vez de pensar primeiramente em onde e como se ocupa e com quais atividades, é necessário priorizar o que e como deve ser conservado. Esta posição decorre da compreensão de que o patrimônio paisagístico é um recurso, que além de necessário para a qualidade de vida dos residentes, pode ser aproveitada como recurso na atratividade turística, diversificando e ampliando o rol de alternativas econômicas da região. Isto se torna importante quando se percebe o impacto de alguns vetores da economia, como as culturas agrícolas que fazem uso intenso de defensivos tóxicos e da atividade de extração carbonífera, ambas causando prejuízos ambientais (e econômicos) em vastas áreas e rios no sul do estado de Santa Catarina.

A utilização racional do solo das localidades turísticas, busca evitar a ocupação desordenada, com critérios para a alocação atividades e empreendimentos, devendo atentar para a conservação de áreas livres e o controle de edificações e, principalmente, preservando os recursos naturais que necessitam cuidados especiais por sua beleza e fragilidade, como morros, planícies, florestas, águas superficiais e subterrâneas, assim com manter e recuperar algumas das atividades originais das localidades, tais como agricultura e pesca, que tenham ainda possam ter resgatadas as motivações econômicas e sociais, preservando a cultura e possibilitando interações salutares entre e visitantes.

Alcançar estas metas implica ordenar o turismo e o crescimento urbano respeitando a base territorial em que se apóia o mosaico paisagístico em sua visão integral, ou seja, destacando-se os sistemas naturais de maior importância cênica e valor ecológico, e os elementos sócio-espaciais da herança colonial que se mantiveram como áreas pouco artificializadas nas planícies e morros, estruturando a distribuição dos assentamentos e dos sistemas de circulação. Dentro desse marco e levando-se em conta as diferenciações particulares de cada porção do território, será possível apontar as características das zonas que poderão receber turismo e crescimento urbano, de modo a não dilapidar o patrimônio paisagístico.

C) Desenvolvimento turístico e crescimento urbano. É urgente a necessidade de dissociação o desenvolvimento turístico do crescimento urbano, pois no contexto do litoral catarinense essas expressões passam a representar noções opostas, senão, excludentes. O capital turístico deve evitar e eliminar a influência do capital imobiliário (CCRS Arquitects, 1993) e, se a atração do turismo é a paisagem e o crescimento da atividade não pode prescindir dela, o planejamento do território ocupado por

4 O modelo de crescimento urbano turístico tem sido amplamente descrito em diversas pesquisas acadêmicas em diferentes Instituições de Ensino, áreas de conhecimento e recortes científicos. Somente no Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFSC e em seus dois programas de Pós-graduação, pode-se destacar Santiago (1995), Reis (2003), Saraiva (2004), Bueno (1996 e 2006) e Mitmann (2009).

5 Como Villamil, 1983; Vera, 1996 e1997, e Ruschman, 2002, entre outros.

residentes e turistas deve acontecer de modo a não obliterar o patrimônio paisagístico, natural e cultural. O espaço turístico, resultante dessa dissociação, passa a ser pensado diferentemente das regras que orientam o espaço urbano.

A atividade turística não se desenvolve somente pelo de consumo extensivo de território e nem atua somente como agressor do ambiente, mas pode atuar como vetor de formação do território que considera e depende da paisagem, com intervenções pontuais e em diferentes escalas e adequadas aos lugares. Já a urbanização, que tem um de seus fundamentos na acumulação de capital pelo consumo do solo das cidades, apresenta uma série de inconveniências ao se estabelecer em paisagens valorizadas por moradores e visitantes.

Esta questão fundamental se apresenta quando se pensa num modelo de ordenação territorial, respeitando as qualidades paisagísticas locais, especialmente na porção litorânea do território, por si só atraente aos fluxos migratórios, mas com muitos municípios com poucas alternativas de absorção de mão de obra migrante e, além do mais, sem capacidade técnica e de financiamento para superar os problemas daí advindos. Se a crescente urbanização não pode ser interrompida abruptamente e o turismo, como alternativa econômica real, também não pode ser desconsiderado. Mas se a urbanização turística atual que resultou da associação deles tem levado à deterioração da paisagem, qual deve ser o lugar de um e de outro no território costeiro catarinense?

Certamente, a resposta deve ser dada pelo conjunto da sociedade, mas os estudos a o bom senso apontam para uma separação imediata de lócus dos dois vetores de ocupação do território, cujos impactos são bem diferenciados, é bom que se repita. Na medida em que o crescimento da população não é interrompido, a expansão da mancha urbana sobre áreas de interesse paisagístico irá seguir, de modo legal ou ilegal, a não ser que sejam dados limites e oferecidas alternativas locacionais aos excluídos da legalidade. E parece óbvio, a meu juízo, que estas áreas de incremento urbano não deverão as mais valorizadas paisagisticamente e que as áreas mais habilitadas para isso e as que menos sofreriam impacto paisagístico são aquelas já bastante comprometidas com a urbanização.

Tendo em vista o sacrifício da paisagem imposto pela urbanização, de alta ou baixa intensidade, em contraponto com a possibilidade de absorção de um turismo controlado e de baixo impacto, com estabelecimentos com padrão arquitetônico sensível ao ambiente, a aposta na contenção da urbanização em algumas regiões numa distribuição equilibrada de zonas turísticas pelo litoral ganha coerência e sustentação. Por outro lado, isto não significa a entrega descontrolada da totalidade daquelas áreas de alta valoração paisagística, e econômica, para a atividade turística, e menos ainda ao modelo empresarial com visão de curto prazo e pouco comprometido com o desenvolvimento sustentável. Para as zonas de interesse paisagístico e turístico deverão ser estabelecidas diretrizes gerais, de limitações e possibilidades de uso da cidade, com critérios diferenciados, no que tange aos padrões arquitetônicos dos estabelecimentos, em função das especificidades das Unidades de Paisagem. Entende-se que as paisagens destas áreas, desobrigadas de receber a pressão urbana, deverão permanecer descomprimidas e com baixo impacto ocupacional, em função de um grau de artificialização socialmente pactuado, mantendo-se paisagisticamente atraentes a residentes e visitantes.

O aumento da população no litoral, decorrente do crescimento vegetativo da população residente e da migração, terá de ser solucionado considerando os novos limites e utilizando estratégias de compactação da urbanização em determinadas zonas e regiões que não comprometam as áreas com atributos paisagísticos valorizados pela sociedade. A compactação urbana, ao assumir o adensamento e verticalização controlada em determinadas zonas, com o uso de tipologias urbanas e edificatórias que evitam a dispersão, permite proteção de paisagens socialmente valorizadas e apresenta-se à sociedade como uma opção efetiva à dispersão. A compactação da urbanização, mesmo não sendo comum no Novo Mundo, pela crença na disponibilidade infinita de áreas, no litoral de Santa Catarina assume sentido paisagístico, ecológico e cultural premente, pois permitirá manter a estruturação urbana mais esparsa que tanto diferencia a costa catarinense das demais da região do país e da região sul do continente, e pode reforçar atributos competitivos no mercado do turismo.

Em troca, as áreas definidas como de interesse paisagístico, mormente as áreas naturais e artificializadas que criam os cenários magníficos da costa, poderão se manter sem, ou muito pouca, ocupação. E isso poderá acontecer sem afetar profundamente direitos adquiridos, supostos[6] ou de fato, pela via das negociações e com a adoção de instrumentos que regularizem o incentivo à transferência de índices, para aquelas regiões que foram determinadas como adequadas para a urbanização. A distinção se daria em função das diversas expressões da paisagem, permitindo assim, dissociar a recorrente e ambígua relação entre turismo e expansões urbana e suburbana, que tem caracterizado a mancha expandida e difusa ao longo da costa atlântica brasileira.

É evidente que a implantação e melhoria dos serviços urbanos, de infra-estrutura de saneamento básico e de acessibilidade

6 Os direitos de uso privado da terra e das possibilidades de nela construir são considerados supostos, na medida em que o direito de construir é outorgado pelo município, dentro do marco constitucional da função social da terra. Os direitos são reconhecidos de fato pelo preceito do direito, também constitucional, à moradia.

devem anteceder qualquer ação no sentido de incrementar a ocupação física do território, considerando-se que este é um dos maiores problemas reconhecidos por usuários permanentes ou ocasionais do território catarinense. Além disso, mudanças no sentido de favorecimento ao transporte coletivo e público, também para as localidades turísticas, evitando congestionamentos. Assim, a escolha dessas áreas para adensamento deve acontecer em função da disponibilidade de infra-estruturas de saneamento, de serviços urbanos e de sistema viário capaz de suportar os fluxos veiculares o ano inteiro, inclusive nas temporadas de turismo. O grau de adensamento e os limites de verticalização das edificações deverão ser definidos em função da paisagem e das condições da região em termos de geomorfologia, cobertura vegetal, hidrografia, demografia, usos e serviços urbanos, sistema de circulação veicular e silhueta da região, mas, principalmente, de negociação com as populações locais atingidas, num marco mais abrangente que o localismo das reivindicações comunitárias.

D) Planejamento, regulamentação e normatização. Merece ser reconsiderado o uso de políticas normativas radicais, características de sistemas e decisões rígidas e de acessibilidade muito restrita. A flexibilização de leis restritivas tem tido maior aceitação nos meios estudiosos do fenômeno e pela sociedade. O estímulo à utilização racional dos instrumentos legislativos e de sua regulamentação deve ser prioritário, considerando experiências em que o desequilíbrio entre medidas de incentivo e medidas de dissuasão e a intensidade da aplicação de normas e regulamentos têm levado ao seu descumprimento. São preferíveis políticas preventivas e programas de conscientização dos empreendedores através de exemplos bem sucedidos, evitando posturas tecnocratas e hierárquicas, de viés ecológico ou qualquer outro.

A indução a novos comportamentos em relação ao ambiente e ao desenvolvimento turístico por meio, principalmente da conscientização, poderá levar a restrição voluntária do ímpeto desenvolvimentista de agentes envolvidos no processo. A legitimação das políticas e ações em relação à gestão do território e do turismo deve decorrer de processo de ampliação e do estímulo à participação dos moradores locais nas decisões propostas para o desenvolvimento turístico, tendo em vista a necessidade de equilibrar poderes e presenças nas decisões relativas à ordenação do território e do desenvolvimento do turismo.

E) Turismo e comunicação. Estímulo à disseminação do entendimento do turismo não só como um segmento a mais da economia, mas como um processo de comunicação, com dimensão cultural e que, diferentemente das demais indústrias, tem um produto e um modo de consumo específico: no caso do litoral catarinense, sua paisagem. O desenvolvimento turístico contemporâneo tem valorizado identidades turísticas singulares e paisagens que resultem da adequação do modelo ao território, mas também adequando o território ao novo modelo de turismo, levantando a possibilidade de o turismo ser uma oportunidade de manter a paisagem. A paisagem percebida como recurso comunicativo tem como resultado um produto imagem (CCRS Arquitects, 1993). No litoral catarinense, a riqueza do patrimônio paisagístico, consideradas a diversidade de sistemas geoecológicos e a significância da das distintas heranças coloniais na estruturação territorial, se apresenta com forte possibilidade de dar sustentação às diferentes imagens possíveis na costa catarinense, abrindo portas para as demandas turísticas do século XXI.

Um exemplo objetivo desta estratégia pode ser sugerido para a Ilha de Santa Catarina (porção insular do município de Florianópolis): controle eficaz da ocupação buscando a manutenção da baixa artificialização das planícies de restinga (com exemplos de florestas quaternárias ao longo dos fluxos hídricos) ainda existentes, tendo em vista sua escassez e rapidez com que estas unidades de paisagem vêm perdendo área, e o significado histórico-cultural dos campos comunais que ali se desenvolveram no desenvolvimento da empresa açoriana (pegada cultural diferenciada de outras migrações). Ao conservar estas unidades de paisagem, se conta uma história, a dos primeiros colonizadores, além de diminuir o impacto humano sobre os processos ecossistêmicos nestas planícies. Esta estratégia, ao mesmo tempo em que permite a formação de uma identidade cultural e territorial nos residentes e descendentes dos colonizadores, preserva a função ecológica, como áreas de manutenção do equilíbrio hídrico com a drenagem das águas vertentes das encostas e corredor de conectividade biológica, além de realçar a amplitude cênica da paisagem resultante do contraste entre unidades de paisagem das encostas e as unidades de paisagem das planícies.

F) Gestão ativa do território e da paisagem. Reconhecendo o dinamismo da paisagem, conseqüência do dinamismo dos elementos da natureza, mas também, e no caso do litoral de Santa Catarina, da sociedade, percebe-se que as diretrizes de consentimento ou de restrição das atuações sobre o território são privilegiadas quando do trato de áreas de áreas de interesse ecológico e paisagístico. Esta postura, cujo traço é característico da conservação passiva dos espaços, comum à gestão do território na maioria das cidades brasileiras, que por pressão ambientalista, privilegia as categorizações mais restritivas ao contato humano definidas no Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC, tem limitações quanto a sua capacidade de aliviar tensões urbanas e estimular a interpretação das paisagens de interesse como modo de incrementar o reconhecimento e valorização dessas mesmas áreas.

Neste sentido, a alternativa aqui apresentada aponta para a gestão ativa do território e de áreas de interesse ecológico e paisagístico, onde a conservação é entendida como maneira de superar a cristalização e mitificação dos ambientes, inclusive com a

possibilidade de aproveitamento de seu potencial em atividades não que não a consumam de modo definitivo, com transformações de baixo impacto, controladas e acompanhadas. A compreensão de conservação e preservação, enquanto conceitos sócio-ecológicos, deve superar a simples intangibilidade de espaços naturais, incorporando a idéia de conservação e preservação ativas, numa visão contemporânea do uso social da natureza, conforme a abrangente definição de Pellegrini Filho:

"A conservação de bens naturais e culturais, dando-lhes ao mesmo tempo uma função conveniente, com soluções adequadas ao desejado progresso; portanto implicando o uso adequado de atrativos da natureza e da cultura, porém evitando ou se minimizando prejuízo a eles ou sua perda" (Pellegrini Filho, 2001)

A visão da gestão territorial com caráter ativo reconhece os espaços naturais e abertos como elementos incentivadores da economia local, cujo aproveitamento é "capaz de gerar recursos econômicos em função de suas características e a partir de uma intervenção adequada" (CCRS Arquitects, 1993, p. 51), superando a visão mais passiva e que o planejamento tradicional tem da conservação das áreas de interesse natural, apostando somente no controle e restrição do uso do solo.

G) Sobre a capacidade de carga. Estas estratégias acima requerem, portanto, considerar aspectos relativos à capacidade de carga das diferentes porções do território costeiro catarinense. De maneira geral, a questão da capacidade de carga tem sido apontada como um limitador importante das possibilidades de uso e apropriação dos ambientes, podendo ser definida por uma série de indicadores e buscando proteção e conservação de áreas por meios técnicos, o que solucionaria ou facilitaria pela ausência de discussão do significado da questão.

A superação da capacidade de carga tem sido alegada em diversas situações e por diversas entidades e pessoas. A demonstração quantitativa não tem sido o argumento mais forte dessa evidência, mas o "achismo" com base numa avaliação, supostamente, qualitativa (muitas vezes ideologizada) tem sido forte recurso argumentativo em discussões ambientais, reforçando o discurso alarmista e apocalíptico de determinados grupos ambientalistas. Esta consideração não tem o objetivo de desacreditar as necessárias intenções de conservação e proteção ambiental, mas o de reforçar a certeza de que a clivagem entre as diferentes percepções da capacidade de carga, embora sendo parte do jogo democrático, não contribui, como estratégia política, para o debate e tem que ser superada pela análise conjunta de componentes qualitativos quantitativos, técnicos e sócio-políticos, incluindo a sustentabilidade socioeconômica.

No caso da costa catarinense, a percepção da excessiva urbanização e dos problemas dela decorrentes é fato notório. Os congestionamentos de gente e veículos, as deficiências de infraestruturas, a degradação da paisagem e ambientes necessários para a manutenção do equilíbrio e diversidade ecológicos, sustentando a atratividade turística, refletidas na ocupação de extensas áreas, fragmentação de outras tantas, inundações em planícies, erosões em encostas, entre outros problemas, já permite afirmar que, em determinados aspectos e localidades, a capacidade de carga já foi, ao menos nas temporadas turísticas, superada de modo irreversível, especialmente nas regiões balneárias.

Por outro lado, embora a capacidade de carga dos ambientes possa ser definida a partir de parâmetros técnicos em diferentes campos do conhecimento (geológico, biológico, etc.), as questões sócio-políticas permeiam esta discussão, podendo assumir mais importância do que os aspectos e indicadores técnicos, que geralmente têm sido escolhidos a fim de suportar o discurso que se pretende hegemônico. Portanto, é intrínseco a essa discussão, o fato de que cada grupo social tem uma noção da questão, pois mesmo alguns parâmetros e variáveis são escolhidos e estabelecidos em função das idiossincrasias dos cientistas, fazendo com que o balizamento pela capacidade de carga seja também de ordem moral e ética.

A condição de sociedade inserida numa economia de mercado também passa a interferir na identificação da capacidade de carga, na medida em que prioridades de subsistência, sustentabilidade e instalação da população são metas a serem atingidas, e, portanto, o desenvolvimento sócio-econômico não pode ser retirado da pauta. Neste sentido a aceitação de usos de determinadas porções do território além da expectativa da visão ambientalista extremada (eco-tecnocracia) e do viés ideologizado qua a percebe como a mercantilização desnecessária e interesseira da paisagem, merece reconsideração.

Em vez de um parâmetro global externo, definido somente por critérios técnicos e quantitativos, sem referência com o território, a capacidade de carga passa a ser um atributo do modelo de desenvolvimento sócio-ambiental discutido e eleito pelo conjunto da população e demais envolvidos, com a informação democratizada. E, como em todo plano de ordenação do território, o limite tem de ser considerado um indicador de tendência, dinâmico e com prazo de validade, dependendo da escala de valores socialmente pactuada. Nos casos em que a alternativa turística se torna importante para o desenvolvimento da região, a busca de um aproveitamento ótimo do território adequando-o ao modelo e o modelo ao território, considerando as suas especificidades e com controle ativo das forças de mercado, pode ser uma alternativa atraente e sustentável.

H) Sobre os custos da manutenção da paisagem. Torna-se necessária a avaliação dos custos e benefícios econômico, sociais, culturais e ecológicos do desenvolvimento turístico. A qualidade do meio ambiente é diretamente relacionada à qualidade do turismo, mas apresenta custos que a sociedade deve discutir e decidir o compromisso de assumi-los. A consideração do custo

da qualidade deve partir da concepção do produto e estruturar-se nas características de cada região turística.

Mesmo sendo um produto específico, mas inserida numa lógica de oferta e procura, a paisagem como bem econômico, é coletivo e escasso e, portanto, seu uso racional leva a duas alternativas: a restrição do uso ou a elevação de preço.Por essa razão, em determinadas áreas de alto interesse paisagístico, é necessária a consideração da retribuição do produto paisagem, por parte dos empresários do ramo turístico e segmentos associados, financiando medidas para sua recuperação e manutenção, por parte do estado. A restrição de uso, embora de difícil aplicação, poderia ser considerada na medida em que uma das características da paisagem "é ser um bem livre e público, que manifesta externalidades negativas (deseconomias externas), que em longo prazo provoca um custo social. Estas deseconomias externas (degradação da paisagem) afetam a própria indústria turística e reduz sua competitividade" (CCRS Arquitects, 1993, p. 79).

Poder-se-ia, então, pensar na aplicação de taxas de ocupação e uso de recursos turísticos tanto para investidores como para visitantes, mesmo que isto possa implicar certo grau de seleção na utilização dos espaços turísticos, o que pode ser evitado com medidas adequadas para garantir acesso democrático, deve ser incluída no rol de instrumentos aplicáveis, a fim de transformar custos sociais em custos individuais (públicos em privados).

I) Sobre a baixa densidade demográfica e construtiva. A baixa densidade tem, correntemente, sido associada à qualidade do ambiente por diversos defensores da paisagem e grupos ambientalistas, mas sabe-se que esta questão que não pode ser entendida de maneira simplista. A baixa densidade demográfica e construtiva das expansões urbanas, de caráter suburbano de média e alta renda nas ocupações legalizadas e de média e baixa renda nas clandestinas, não deve se confundida como sinônimo de qualidade paisagística, muito menos com padrão urbanístico de baixo custo. Os custos sociais, econômicos e ambientais do urbanismo difuso têm sido evidenciados por estudos e percebidos pelas administrações públicas. A densidade demográfica e construtiva baixa é importante em determinados casos, mas não suficiente para se atingir qualidade nem se pode generalizar a avaliação.

Em boa parte dos casos, o baixo impacto dos assentamentos depende mais da forma, localização e de uma distribuição inteligente e criativa das edificações do que da extensividade e do modelo da casa solta no lote. Além do mais, ela tem de se referenciar à totalidade do território7, considerando as condições individuais das unidades de paisagem, passando a ser uma variável dependente das regras de composição morfológica do território: sua fisiografia, sua estrutura de parcelamento e de propriedade, usos estabelecidos e desejados, demografia, atual e prognosticada, e fluxos sazonais.

J) Sobre tipologias urbano-arquitetônicas turísticas – dentro desta visão compreensiva do planejamento territorial, recomenda-se a adoção de padrões e tipologias urbanas e arquitetônicas que busquem integração arquitetônica dos equipamentos turísticos às paisagens de configuração notável (naturais e culturais). No caso da integração à paisagem a adaptação mimética tende a ser mais aceitável do que a produção de novos elementos paisagísticos. O que não significa a adoção de simulacros e pastiches historicistas como, por exemplo, se fez e ainda se faz em Blumenau.

K) Sobre a pesquisa turística - no sentido de garantir a continuidade da qualidade da atividade e de sua relação com a paisagem, é necessário intensificar a pesquisa turística e estimular a unificação metodológica de obtenção e tratamento dos dados quantitativos e qualitativos para fins de

7 Exemplo paradigmático de destino turístico sazonal, a região de Languidoc Rousillon, no litoral mediterrâneo da França, recebe cerca de cinco milhões de visitantes/ano, utilizando-se de modelo de distribuição espacial concentrando as pessoas em núcleos urbanizados dispersos ao longo de grandes extensões de restingas e lagunas protegidas. A densidade média de 22,5 camas/ha, o que perfaz aproximadamente 500m$^2$/casal, e já considerada alta para os padrões da região. Alguns estudos sugerem para regiões litorâneas entre 70 e 80 m$^2$/casal em hotéis e 300m$^2$/casal comparação, análise e projeções. É importantíssimo considerar os aspectos ambientais como fundamentais na capacidade de desenvolvimento de destinações turísticas, respeitando e protegendo os recursos naturais e culturais, os interesses da população local, suas tradições e cultura, e do monitoramento dos impactos resultantes do planejamento, da implantação de arquiteturas e da operação dos equipamentos turísticos.

## Conclusão

Assume-se, neste trabalho, a possibilidade de formação do território por meio do aproveitamento da paisagem pelo turismo, entendido aqui como não necessariamente agressor do meio ambiente, mas sim como fator de desenvolvimento que pode trazer, em determinadas condições de controle, sustentabilidade a determinadas regiões. Evidentemente, que as sugestões aqui apresentadas, privilegiando a paisagem nos termos do que ela representa para a sustentabilidade sócio-ambiental da

costa, deverá ser confrontada, em algum momento, com estudos demográficos, econômicos e sociais, mas devem servir de referência primordial para um modelo territorial que inclua a paisagem como importante elemento de projetação do desenvolvimento sustentável da atividade turística.

A necessária negociação entre interesses das comunidades afetadas e interesses da região, a fim de valorizar o mosaico paisagístico, portanto, deverá ter em conta que a possibilidade de grande parte dos residentes das cidades, atuais e vindouros, vir a morar em casas isoladas mantendo a paisagem ainda atrativa é nula, e que somente com o entendimento do território de maneira integrada será possível atingir alguma qualidade de vida, seja com a opção do turismo ou não. Ou seja, é necessária a compreensão, por parte de todos os envolvido, especialmente dos segmentos sociais resistentes ao turismo e favoráveis aos padrões urbanos de baixa densidade, de que só será possível manter as qualidades essenciais da paisagem da ilha se houver mudança de atitude em relação ao equilíbrio entre interesses locais e globais da região, independente do fato de que a paisagem poderá vir a ser compartilhada entre residentes e turistas.

Se houver o real interesse em valorizar a paisagem em sua dimensão ecológica, com o equilíbrio e vitalidade dos ecossistemas; em sua dimensão cênica, presente na possibilidade de fruição de visuais abertas e esteticamente agradáveis, característica valorizada por residentes e turistas; e em sua dimensão cultural única, de estrutura territorial diferenciada por assentamentos coloniais atomizados, ainda que atualmente em expansão, mas ainda mantendo estrutura poli-nucleada, articulados pelo sistema de vias em meio a encostas e planícies, deverão ser consideradas alternativas de distribuição espacial dos usos e funções diferentes da atual.

Dentre os cenários possíveis para o desenvolvimento sócio-ambiental da costa catarinense, a possibilidade de ter a paisagem como elemento fundamental no planejamento do território merece ser conhecida pelo conjunto da sociedade, soberana para definir os rumos a tomar.

## Referências


Ab'Saber, Aziz Nacif. Litoral Brasileiro. Metalivros, São Paulo, 2005.

_____. Planejamento: metodologia e estratégia. In: Águas Urbanas: uma contribuição para a regeneração ambiental como campo disciplinar integrado. PROARQ/UFRJ, Rio de Janeiro, 2007.

Acselrad, Henry. Discursos da Sustentabilidade Urbana. Revista Brasileira de Estudos Regionais e Urbanos, n.2. Recife, maio 1999.

Barba, Rosa, Pié, Ricard (orgs). Arquitectura y Turismo Planes y Proyectos. Departamento de Urbanismo e Ordenación Territorial de la Universidade Politécnica da Cataluña,. Barcelona, 1996.

Barreto, Margarita e Tamanini, Elisabeth. Redescobrindo a Ecologia no Turismo. EDUCS, Caxias do Sul, 2002.

BDT – Banco de dados Tropical. Diagnóstico da Situação e Ações Prioritária para a Conservação da Zona Costeira – Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Divulgação BDT, 2003

Boullón, Robert C. Planificación del Espacio Turístico. Trilla, México, 1985.

Bueno, Ayrton Portilho Bueno. Estudos Sintáticos em Assentamentos Costeiros na Ilha de Santa Catarina – Integração e Segregação em Balneários Turísticos. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo, 1996.

_____. Patrimônio Paisagístico e Turismo na Ilha de Santa Catarina: a premência da paisagem no desenvolvimento sustentável da atividade turística. Tese de Doutorado, FAUUSP, São Paulo, 2006.

Cals y Guell, Joan. Els Canvis Turistics. Incidencia en els Municipis Costaners de Barcelona. Diputació de Barcelona, Barcelona, 1991.

CCRS Arquitects. PIOT – Plan Insular de Ordenación de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife, 1993.

COAC – Col-legi Oficial d'Arquitects de Cataluña. Debat Costa Brava - Congress: Un Futur Sustenible. COAC, Comunidad de Cataluña, 2004.

Conferencia das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento e Meio Ambiente. Agenda 21. Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, Brasília, 2000.

Costa, Heloísa Soares de Moura. Desenvolvimento Urbano Sustentável: uma contradição de termos. Revista Brasileira de Estu-

dos Urbanos e Regionais n. 2, Recife, março/2000.

Donaire, Josep Antoni. El Turismo a los Ojos del Pósmodernismo. Una Lectura desde la Dialéctica Socioespacial. Tese de Doutorado. Universidad Autônoma de Barcelona, Barcelona, 1996.

ISP – Instituto Silva Paes. Documento 01 – Proposta Orientadora do Projeto Vita et Otium. Florianópolis, 2010.

Jacobs, Jane. A Natureza das Economias. Becas, São Paulo, 2001.

Folch, Ramon (org.). El Território como Sistema. Conceptos y Herramientas de Ordenación. Diputació de Barcelona, Barcelona, 2003.

27

_____. Conceptos Sociológicos de Partida: princípios ecológicos versus critérios territoriales. In: El Território como Sistema. Conceptos y Herramientas de Ordenación. Diputació de Barcelona, Barcelona, 2003.

_____. Tres Aproximaciones al Proyecto Territorial Sostenibilista. In: El Território como Sistema. Conceptos y Herramientas de Ordenación. Diputació de Barcelona, Barcelona, 2003.

Font, Antonio (org.). Planeamiento urbanístico: de la controvérsia a la renovación. CUIMPB y Diputació de Barcelona. Barcelona, 2003.

Fraguell, Rosa M. Turismo Residencial i Territori. La Segona Residencia a La Régio de Girona. L'Eix. Girona, 1994.

Franco, Maria Assunção Ribeiro. Planejamento Ambiental para a Cidade Sustentável. Annablume e EDIFURB, São Paulo, 2001.

_____. Desenho Ambiental. Uma Introdução à Arquitetura da Paisagem e ao Paradigma Ecológico. Annablume, São Paulo, 1997.

Forman, Richard T. T. Land Mosaics: the ecology of landscapes and regions. Cambridge Press, Cambridge, 1995.

Januário, Sérgio Saturnino. Organização, Ação e Representação do Empresariado do Setor Turístico em Florianópolis. Dissertação de Mestrado em Sociologia Política, CFH/UFSC. Florianópolis, 1997.

Lyle, John Tilman. Design for Human Ecosyistem: landscape, land, use and natural resources. Van Nostrand Reinhold. Nova York, 1985.

Magnoli, Miranda Martinelli Esmeralda. Paisagem: pesquisa sobre o desenho do espaço. In: Paisagem e Ambiente – Ensaios. FAUUSP, São Paulo, 1986.

Mac Harg, Ian. Design with Nature. John Wiley & Sons. Nova York, 1969.

MMA - Ministério do Meio Ambiente. Projeto Nacional de Gerenciamento Costeiro (GERCO). Lei nº 7.661 Publicada em 16/05/, Brasília, 1988

MMA - Ministério do Meio Ambiente. Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima (Projeto Orla).

In: http://www.mma.gov.br/sitio/index.php?ido=conteudo.monta&idEstrutura=11

Martins, Paulo Edi Rivero. Patrones Arquitectónicos y Urbanísticos del Turismo em Florianópolis. Tese de Doutorado, ETSAB/UPC, Barcelona, 2004.

Mittmann Michel de Andrado. Uma Cidade na Areia: Diretrizes Urbano-Ambientais para a Planície do Campeche. Dissertação de Mestrado. PGAUC/UFSC, Florianópolis, 2008.

Moraes, Antonio Carlos Robert. Beira Mar, Lugar Comum? A valorização e a valoração dos espaços litorâneos. In: Contribuições para a Gestão da Zona Costeira Barsileira – elementos para uma geografia do litoral brasileiro. Edusp/Hucitec, São Paulo, 1999.

Muñoz, J. M. B. Ordenación, Planificación y Gestión del Espácio Litoral. Óikos-Tau, Barcelona, 1994.

Pellegrini Filho, Américo. Ecologia, Cultura e Turismo. Papirus, Campinas, 2001.

Reis, Almir Francisco. Permanências e Transformações no Espaço Costeiro: formas e processo de crescimento urbano turístico na Ilha de Santa Catarina. Tese de Doutorado, FAUUSP, São Paulo, 2002.

Rodà, Ferran. La Matriz Ecológica, La Conectividad y Transformación Territorial. In: El Território como Sistema. Conceptos y Herramientas de Ordenación. Diputació de Barcelona, Barcelona, 2003.

Ruschmann, Doris. Turismo e Planejamento Sustentável – a proteção do meio ambiente. Papirus, Campinas, 2002.

Sabaté Bel, Joaquim. 1996

_____. Patrimoni i Project Territorial. Colònies, Sèquia de Manresa i Delta del Llobregat. Diputació de Barcelona, Barcelona, 2004.

Santiago, Alina Gonçalves. Environnement, Tourisme ET Aménagement: l'imperatif d'une conciliation. L'Ile de Santa Catarina (Brésil). Tese de Doutorado, Universidade de Paris I, Paris, 1995.

Santos, Emanuel Antônio dos. As Paisagens do Plano e os Planos da Paisagem. Da Paisagem no Planejamento ao Planejamento com a Paisagem. Tese de Doutorado. FAUUSP, São Paulo, 2002.

SANTUR – Santa Catarina Turismo SA. e Secretaria de Estado da Organização do Lazer de Santa Catarina. Programa de Desenvolvimento do Turismo na Região Sul – PRODETUR/SUL, Florianópolis, 2003.

Silva, Nelson Saraiva. Arquitetura da Maior à Menor Escala: vivências, projetos, e reflexões sobre os lugares marinheiros catarinenses. Tese de Doutorado, FAUUSP, São Paulo, 2006.

Terradas, Jaume. La Concepción Científica y Ecológica del Paisaje. La Historia y los Conceptos en Torno de la Idea de Paisaje. In: El Território como Sistema. Conceptos y Herramientas de Ordenación. Diputació de Barcelona, Barcelona, 2003.

Vera Rebollo, J. Fernando; Lopes Palomeque, Francisco; Marchena, Manuel J. ; Antón, Salvador. Análisis Territorial del Turismo. Ariel, Barcelona, 1997.

# *Dr. Almir Francisco Reis*

***Professor Adjunto do Departamento de Arquitetura e Urbanismo***

***CTC/UFSC***

***almir@arq.ufsc.br***


# Por uma abordagem integrada da transformação urbano-turística do Litoral Catarinense: subsídios para análise e qualificação urbano-ambiental

## Apresentação

A faixa litorânea de Santa Catarina, no sul do Brasil, concentra as maiores densidades populacionais do Estado, onde estão situados, entre outros, os municípios de Florianópolis, Joinville, Itajaí, Balneário Camboriú, São José e Laguna, que têm experimentado intenso crescimento demográfico. O turismo é uma das atividades econômicas mais importantes e, de maneira geral, vem se desenvolvendo sem maiores preocupações com questões ambientais, de conservação de valores paisagísticos e culturais ou de qualificação dos espaços urbanos.

A utilização turística dessa área, iniciada nos anos 40, se intensificou nos anos 70, a partir de sua progressiva integração à rede urbana brasileira. Tal processo consolidou nas planícies litorâneas, de forma praticamente contínua, extensa faixa urbanizada, resultado da exploração imobiliária dos balneários. Neste movimento de transformação da paisagem, núcleos pré-existentes foram adensados e expandidos, comunidades pesqueiras viraram balneários e novos assentamentos foram criados. Num território caracterizado tanto pela riqueza e fragilidade de seus ambientes naturais quanto pelas marcas deixadas pela história, as transformações contemporâneas têm refletido, em maior ou menor escala, a influência de ocupações pretéritas: as formas estabelecidas com o uso rural do território permanecem nos assentamentos urbano-turísticos.

Refletindo sobre este quadro de transformações e permanências sócio-espaciais e visando contribuir com as atividades de planejamento e gestão, o presente trabalho apresenta escopo conceitual e diretrizes metodológicas para entendimento e qualificação urbano-ambiental dessa porção territorial. O trabalho decorre de solicitação do Projeto Vita et Otium, que visa definir diretrizes físico-espaciais para a área litorânea catarinense, orientando ações dos governos estadual e municipais, investimentos e projetos pontuais de qualificação urbana e  preservação ambiental.

Articulado a outras ações de planejamento em desenvolvimento (Gerenciamento Costeiro, Planos Diretores Municipais), o Projeto Vita et Otium objetiva contribuir, de forma integrada, na definição de políticas públicas e projetos que levem a uma relação mais equilibrada entre as estruturas urbano-turísticas e a invulgar paisagem litorânea catarinense. Proposto pela Secretaria Estadual de Planejamento, tem como órgão executor a Fundação Silva Paes que solicitou assessoria no que se refere a metodologias de análise e proposição espacial. A oportunidade de repassar esse conhecimento, bem como conteúdos metodológicos e conceituais, permite a realização de uma das missões fundamentais da Universidade, ou seja, a Extensão Universitária.

Nesta oportunidade, apresentando bases teóricas e metodológicas que consideramos fundamentais para orientar tal trabalho, incorporamos também o resultado de análises empíricas realizadas em nosso trabalho de pesquisa junto à Universidade. A abordagem proposta integra uma série de variáveis que têm sido estudadas, via de regra, de modo isolado: ecossistemas naturais, preexistências decorrentes de ocupações pretéritas, processos de crescimento urbano e formas urbanas resultantes. As leituras urbanísticas realizadas, sugerem a concentração de esforços em duas dimensões urbanísticas fundamentais: a relação entre estruturas urbano-turísticas, a base natural e os ecossistemas costeiros (abordagem paisagístico-ambiental) e o entendimento dos limites e possibilidades que colocam à criação de uma efetiva rede de espaços públicos urbanos, intensa e diversamente apropriados (urbanidade) . O trabalho é concluído com a apresentação de diretrizes no sentido da criação de um processo de ordenamento e qualificação desta invulgar área costeira.

## 1. A Transformação Urbano-Turística do Litoral Catarinense

Inúmeros estudiosos da realidade urbana brasileira, e mais especificamente aqueles que analisaram o sul do país, têm apontado peculiaridades do caso catarinense: a fragmentação do Estado em regiões bastante autônomas, sem uma metrópole estadual, com micro-regiões configuradas por médias e pequenas cidades, expressando identidades extremamente peculiares, a partir da colonização por diferentes etnias. Estas especificidades decorrem de condicionantes geográficas e culturais, bem como do processo histórico de ocupação do território e formação das cidades(1).

O processo de expansão por que vêm passando estas cidades, no presente, tem se expressado em transformações de áreas já urbanizadas e na incorporação de novas áreas ao tecido urbano, através de expansão e adensamento. Sinalizam fortes impactos sobre ecossistemas naturais e preexistências urbanas, assim como alterações significativas no modo em que a cidade é vivida por seus habitantes, em particular em relação ao papel atribuído às práticas desenvolvidas nos espaços abertos de uso coletivo.

Expressiva porção da rede urbana catarinense desenvolve-se junto à faixa litorânea, concentrando algumas de suas maiores cidades: centros industriais como Joinvile e Itajaí, cidades marcadamente terciárias e administrativas como Florianópolis, os portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba. É, porém, o desenvolvimento turístico que tem implicado as maiores alterações sócio-ambientais da área. A procura por suas exuberantes praias tem levado à criação de inúmeros balneários, consolidando, de forma praticamente contínua, extensa faixa urbanizada. Balneário Camboriú, Itapema, Bombinhas, Florianópolis, Garopaba e Laguna exemplificam importantes cidades que têm, hoje, no turismo de sol-e-mar uma de suas atividades econômicas principais. Com diferentes graus de intensidade, toda a faixa costeira tem experimentado intensas transformações a partir do crescimento urbano e da exploração turística, na maioria das vezes comprometendo o meio ambiente, a paisagem e as estruturas urbanas preexistentes.

A utilização turística dessa área iniciou-se nos anos 50, tendo se intensificado nos anos 70, a partir da construção da BR-101 e progressiva integração da área à rede urbana do sul do Brasil. Suas expressivas paisagens naturais, caracterizadas pelo encontro entre e mar, planícies quaternárias e as montanhas da Serra Geral, desempenham importante papel no desenvolvimento turístico. O ambiente natural da região caracteriza-se por diferentes composições vegetais, características das áreas costeiras do sul/sudeste do país.  destacando-se a Floresta Ombrófila Densa (Mata Atlântica), ocupando as áreas das encostas cristalinas, e manguezais, restingas e banhados, por sobre as áreas de formação sedimentar, as planícies quaternárias. A qualidade ambiental desses ecossistemas tem sido afetada pela ocupação antrópica, com redução da biodiversidade, da fauna, da flora e contaminação de recursos hídricos(2).

Desenvolvendo-se por 561 km, da foz do Rio Saí Guaçú, ao norte, na divisa com o Paraná até a foz do Rio Mampituba, na divisa com o Rio Grande do Sul, o litoral catarinense possui grandes variações geomorfológicas que conferem especial identidade a cada uma de suas porções. Ao norte, da fronteira do Paraná à foz do Rio Itajaí-Açu, a paisagem é marcada pela Ilha de São Francisco do Sul, cuja separação do continente forma a Baía da Babitonga.  Ao centro, a linha da costa extremamente é recortada, com baías, numerosas enseadas e inúmeros pontões que quebram a continuidade das praias. A Ilha de Santa Catarina constitui ponto marcante deste trecho, criando duas extensas baías. No sul, a partir de Laguna, até a fronteira com o Rio Grande do Sul, a costa é retilínea, com praias extensas e abertas. Lagoas, separadas do mar por cordões de dunas criam ambientes naturais diversos e grandiosas paisagens.

O crescimento urbano-turístico tem ocorrido por sobre um território que se caracteriza, também, pelas marcas deixadas pela história: a área costeira catarinense teve uma ocupação que remonta ao Brasil colonial, quando se consolidaram suas primeiras cidades e sua paisagem foi significativamente alterada pela ocupação agrícola, fruto dos sucessivos processos de colonização. As primeiras cidades do estado – São Francisco, Florianópolis e Laguna - remontam a este momento. O crescimento turístico tem refletido, em maior ou menor escala, a influência dessa ocupação: os primeiros núcleos urbanos constituíram a base da rede urbana do estado; as formas estabelecidas com o uso rural do território, em especial o parcelamento da terra, permanecem nas ocupações contemporâneas.

## 2. Por uma Abordagem Urbano-Ambiental do Litoral Catarinense

### 2.1. Recorte Analítico

A área profissional da Arquitetura e do Urbanismo tem, na maioria das vezes, se limitado a procurar conhecimentos que guiem suas ações em outras disciplinas, abandonando seu método próprio e mesmo a reflexão sobre sua forma de atuação.  Acreditamos que a contribuição do profissional arquiteto na formação de um corpo de conhecimento interdisciplinar sobre o meio urbano pressupõe tanto o diálogo com outros campos de conhecimento quanto a reflexão a partir de suas práticas e métodos. Somente desse modo o conhecimento pode efetivar-se como guia da atividade prática, e a prática realizar seu papel de verificação do conhecimento em todas as suas etapas de evolução.

Pensar deste modo significa entender a possibilidade e a necessidade de geração do conhecimento no contexto das Ciências Sociais Aplicadas. No campo da Arquitetura e do Urbanismo, esta postura indica a realização de diferentes leituras, cada uma das quais, por sua vez, exigindo técnicas específicas e somando conhecimentos oriundos de múltiplas disciplinas e variados

campos do saber. Neste sentido, temos organizado nosso trabalho a partir da estruturação de diferentes abordagens, cada uma delas captando atributos específicos do espaço urbano (dimensões analíticas), bem como incorporando análises acerca do processo histórico de sua produção (processos de crescimento urbano) e especificidades das distintas escalas de trabalho do arquiteto-urbanista (cidade e suas interfaces com a arquitetura e o território).

## 2.2. Das diferentes dimensões do espaço urbano

O conhecimento das implicações do espaço construído, dado concreto produzido segundo cultura e tecnologias historicamente definidas, sobre a vida dos cidadãos, é fundamental para o profissional arquiteto que trabalha a temática urbana. Este estudo, implicando questões de desempenho espacial, aponta para análises específicas, tendo em vista diferentes expectativas sociais acerca das cidades[1]. Neste trabalho, aprofundamos dois desses recortes: as questões que relacionam cidade e meio ambiente, estudando os aportes que o paradigma ambiental coloca, no presente, ao planejamento urbano e territorial e a relação entre forma urbana, o modo em que são configuradas as redes de espaços públicos e as possibilidades que colocam em termos de apropriação pública.

A primeira abordagem implica a busca da manutenção dos processos ecológicos, dos suportes de vida essenciais, da diversidade genética e da sustentabilidade das espécies e dos ecossistemas costeiros. O estudo do modo em que as diferentes formas de crescimento urbano-turístico estabelece interfaces com o meio natural permitiu destacar a especificidade das lógicas de impacto ambiental, estabelecidas por crescimentos graduais ou instantâneos, planejados ou espontâneos, oficiais ou clandestinos. O caráter costeiro da ocupação urbano-turística, as fragilidades do sítio e os limites de ocupação daí decorrentes constituíram, também, elementos de análise e reflexão. Utilizamos, para este trabalho, entre outros as seguintes referências teórico-metodológicas: Hough, 1998; McHarg, 2000, Spirn, 1995.

O segundo recorte temático vincula-se à idéia de urbanidade e ao entendimento do espaço público enquanto campo de interfaces sociais. Na análise das redes de espaços públicos dos assentamentos urbano-turísticos realizamos, a partir de diversos estudos de caso, procedimentos clássicos de análise morfológica. Os assentamentos foram estudados enquanto sistemas de barreiras e permeabilidades ao movimento pedestre, criadas por sua forma e pelo modo em que estão distribuídas a atividades urbanas. As bases metodológicas e conceituais utilizadas na descrição das redes de espaços públicos dos assentamentos costeiros catarinenses provêm da literatura que relaciona forma e uso do espaço (entre outros, Jacobs, 1961; Hillier & Hanson, 1984; Holanda, 2003).

## 2.3. Dos processos de crescimento urbano

Estudar o processo de construção do espaço urbano implica trabalhar o tempo como variável de análise, incorporando a história aos estudos urbanísticos. Várias são as abordagens existentes sob esta ótica, considerando processos, agentes e sua inter-relação na construção histórica da cidade(4). Em nosso trabalho, visando estudar as diferentes formas de crescimento urbano, temos priorizado as relações que se estabelecem entre estes processos e as estruturas territoriais decorrentes de adaptações ambientais anteriores. Neste sentido, o crescimento urbano tem sido analisado tendo por ponto de partida o parcelamento inicial do solo e a incorporação, ou não, das preexistências territoriais no ambiente urbano em transformação. Esta leitura tem sido complementada com o estudo de outras operações participantes da construção do espaço urbano (edificações, infra-estruturas), permitindo maior precisão nos procedimentos de tipificação realizados.

O entendimento das formas de crescimento urbano como combinação, no tempo e no espaço dos processos de parcelamento do solo, urbanização e edificação, consolidado em diversos trabalhos, tem fornecido base teórico-conceitual e permitido juntar análises do desenvolvimento temporal do espaço urbano aos estudos clássicos de morfologia urbana. Esta análise é fundamental no caso do litoral catarinense, onde o crescimento urbano-turístico acontece por sobre estruturas urbanas e rurais bastante consolidadas. Neste contexto, especial importância tem a leitura do modo como o parcelamento rural da terra tem estabelecido limites e possibilidades às transformações contemporâneas, marcando profundamente as formas urbanas resultantes.

Aos estudos descritos acimas, incorporamos estudos do processo de construção do espaço urbano, o que implica trabalhar o tempo como variável de análise. Com este objetivo, priorizamos as relações que se estabelecem entre estes processos e as estruturas territoriais decorrentes de adaptações ambientais anteriores, utilizando como bases teórico-metodológicas trabalhos que entendem as formas de crescimento urbano como combinação, no tempo e no espaço, dos processos de parcelamento do solo, urbanização e edificação (entre outros, Solá-Morales,1993 e Reis, 2002). As diferentes formas de crescimento urbano-

1 Para uma reflexão acerca da possibilidade da estruturação do conhecimento arquitetônico a partir de diferentes dimensões analíticas ver: Holanda, 2002, cap. 1; Kohlsdorf, 1996, e Turkienicz e outros, 1986.

-turístico foram analisadas tendo por partida o parcelamento inicial do solo e a incorporação, ou não, das preexistências territoriais no traçado resultante. Esta leitura foi complementada com o estudo de outras operações integrantes da construção do espaço urbano (edificações, infraestruturas), permitindo maior precisão nos procedimentos de tipificação realizados.

Essas diversas leituras levantaram características comuns do processo de transformação por que passa toda a costa catarinense, bem como especificidades advindas da localização geográfica. Ressaltando a relevância daqueles elementos mais permanentes da forma urbana, resultantes das interações entre o sítio e o processo histórico de crescimento, muitos do quais subsistem, apesar da intensidade e velocidade das transformações contemporâneas, as análises realizadas apontam fortes indicativos para o planejamento urbano e ambiental, no sentido da construção de um futuro de cidade qualificada no litoral catarinense.

### 2.4. Diferentes escalas de trabalho

Entende-se a Arquitetura como uma determinada abordagem da realidade, que implica em ação e conhecimento sobre o mundo, em especial em sua dimensão físico-ambiental. Neste sentido, consideramos que, reconhecidas suas especificidades, as diferentes escalas de trabalho do arquiteto-urbanista (edificações, cidade, território) têm muitos pontos em comum, devendo ser trabalhadas em sua inter-relação. Os diversos estudos realizados abrangem diferentes escalas: ora a ênfase encontra-se na relação entre cidade e edificação, ora na relação entre cidade e território. A inserção do litoral catarinense junto a rede urbana brasileira e do cone sul, de onde provém boa parte de sua clientela turística, e o estudo das particularidades urbano-ambientais de seus diversos compartimentos paisagísticos constitui base fundamental para contextualizar os estudos localizados, que aprofundam a escala local dos crescimentos urbano-turísticos.

## 3. Crescimento urbano-turístico no litoral catarinense

Duas diretrizes principais têm estruturado nossos estudos dos processos de crescimento urbano-turístico no litoral catarinense:

. a necessidade do espaço urbano-turístico estabelecer uma relação equilibrada com o sítio em que se insere, garantindo a qualidade ambiental de seus ambientes naturais e transformados, fator básico de sua atratividade;

. a importância das preexistências territoriais herdadas da colonização do território costeiro que, colocando possibilidades e limitações aos crescimentos contemporâneos e dirigindo em grande parte as formas de expansão urbano-turística, apontam cenários futuros com certo nível de previsibilidade e também possibilidades efetivas de qualificação dos processos em curso. Nas estruturas territoriais forjadas no tempo encontraremos, talvez, alguns dos indicativos mais expressivos para formular alternativas de futuro.

Partindo dessas premissas principais e entendendo que a cidade turística que se constrói sobre a área litorânea catarinense apresenta inúmeras contradições, não configurando um modelo próprio que coloque uma imagem de futuro qualificada e socialmente pactuada, entende-se que a formulação de alternativas urbanísticas para a qualificação deste processo exige entender as diferentes formas de crescimento em curso, a maneira em que as lógicas territoriais preexistentes vêm pondo limites e possibilidades a esses crescimentos, bem como as formas urbanas resultantes e o modo como se relacionam com o sítio.

Este quadro, de extrema gravidade, aponta a necessidade urgente de um processo efetivo de ordenamento urbano e territorial, no sentido de controlar e limitar a atuação de agentes privados, que exercem altas pressões no mercado imobiliário. Faz-se necessário que o planejamento urbano se integre a processos de ordenamento turístico e ambiental, evoluindo de ações emergenciais e intervenções pontuais para planos conscientes de desenvolvimento urbano global, com preocupações efetivas acerca do futuro da cidade, buscando frear os impactos negativos da atividade turística e adotá-la como frente de desenvolvimento social.

### 3.1.Crescimento urbano-turístico e sua expressão nas diferentes porções territoriais do litoral catarinense

Por sobre os três diferentes compartimentos paisagísticos principais do litoral catarinense (norte, da foz do rio Sai Guaçu à foz do rio Itajaí Açú; central, da foz do rio Itajaí Açú ao Cabo de Santa Marta; sul, do Cabo de Santa Marta à foz do rio Mampituba), crescimento urbano e desenvolvimento urbano-turístico têm configurado a principal rede urbana de Santa Catarina, articulando usos permanentes ao desenvolvimento do turismo de veraneio:

*. no litoral norte, Joinville, maior núcleo urbano e principal centro industrial do estado, estende-se até as margens da baia da Babitonga, impactando fortemente ambientes naturais. Esta baía, configurada pela Ilha de São Francisco do Sul, onde se encontra o município de mesmo nome e importante porto, constitui um dos principais elementos configuradores da paisagem regional. Com grande diversidade natural e urbana, apresenta expressiva ocupação urbano-turística, a exemplo dos demais municípios da região ( Itapoá, Garuva, Joinville, Araquari, Balneário Barra do Sul, Barra Velha, Piçarras, Penha, Navegantes) . Balneários mais consolidados (Enseada, Ubatuba,Piçarras, Penha, Barra Velha) convivem lado a lado com expansões urbanas bastante recentes (Barra do Saí, Itapoá, Praia Grande, Navegantes), que têm na baixa densidade, configurada pela multiplicação de loteamentos ocupados por unidades unifamiliares utilizadas como segunda residência, uma de suas características principais;*

*. na porção central, o litoral mais recortado de todo o Estado, onde as ações antrópicas de consolidação urbana e transformação da paisagem acontecem com maior intensidade, estabelecem-se os principais centros balneários catarinenses. A cidade de Balneário Camboriú e a Ilha de Santa Catarina, onde situa-se a cidade de Florianópolis, representam o ponto máximo de um processo que avança por praticamente todos os demais municípios (Itapema, Porto Belo, Bombinhas, Governador Celso Ramos, Palhoça, Paulo Lopes, Garopaba, Imbituba, Imaruí, Imbituba e Laguna). Tijucas e Biguaçu, na Grande Florianópolis, constituem exceções por não apresentarem ocupação balneária. Apesar de localizar a maior rede hoteleira do estado, a segunda residência continua sendo a tônica principal, consolidando tecidos urbanos que ocupam intensamente planícies quaternárias e avançam por sobre encostas. Loteamentos costeiros, ocupados inicialmente por residências unifamiliares, consolidam processo de verticalização e adensamento (Camboriú, Meia Praia, Bombas, Canasvieiras, Jurerê, Ingleses), em que pese a existência, ainda, de grandes tecidos litorâneos de baixa densidade. Grandes empreendimentos têm se instalado, sinalizando a entrada maciça de capital estrangeiro na ramo turístico-imobiliário da região;*

*. no litoral sul, as grandes praias retilíneas substituem o relevo acidentado e os recortes litorâneos. A restinga costeira e os grandes cordões de dunas sedimentam a base para tecidos urbanos constituídos pela justaposição de grandes loteamentos, muitos deles com baixíssima ocupação. Laguna, no extremo norte do setor, combina pequenas praias, com ocupação que se estende por sobre encostas, e grandes loteamentos por sobre dunas e restingas litorâneas. Os municípios da porção - Jaguaruna, Içara, Arroio do Silva, Sombrio, Santa Rosa do Sul, Balneário Gaivota, Araranguá, São João do Sul e Passo de Torres - alguns com sedes relativamente afastadas da costa, apresentam hoje inúmeros balneários, a maioria deles formada a partir de loteamentos por sobre a grande faixa de dunas. Os adensamentos urbanos (por exemplo, o Balneário do Mar Grosso e o Balneário Rincão), com concentração de comércio, serviços e edificações verticalizadas constituem ainda exceções numa paisagem urbano-turística de baixíssima densidade. A ocupação balneária concentra-se sobre a orla oceânica, pouco atingindo o conjunto de lagoas que caracteriza sua paisagem.*

Em que pesem as diferenças regionais, que se expressam em características ambientais, paisagísticas e de intensidade do processo urbano-turístico, todo o litoral catarinense apresenta uma dinâmica de transformações extremamente forte, com a ocupação balneária se somando ao desenvolvimento urbano tradicional. Em comum, também, estruturas territoriais herdadas do processo de colonização, bem como processos de crescimento, que mesclam loteamentos formais e informais, cuja baixa densidade inicial vai dando lugar, gradativamente, a estruturas urbanas mais densas, ocupadas, em sua plenitude, tão somente nas temporadas de veraneio.

## 3.2. Preexistências – a paisagem configurada pela história

Todo o litoral catarinense apresenta uma mesma matriz histórica, apresentando marcas da estrutura colonial advinda da colonização luso-açoriana. A fundação das cidades de São Francisco do Sul (1658), Desterro, atual Florianópolis (1675) e Laguna (1676) plasmou as bases da ocupação do território sul brasileiro. A configuração espacial dessas cidades, que se repete também em inúmeros outros centros regionais de menor porte, onde a praça central a beira-mar articula malha relativamente regular, constitui ainda hoje um dos principais elementos de identidade espacial da cidade litorânea catarinense[2].

A efetiva ocupação da região, com a colonização açoriana, promovida pela coroa Portuguesa a partir do século XVIII, consolidou as formas de ocupação do território, determinando redes de caminhos, rotas náuticas, acessibilidades e, principalmente, o parcelamento rural da terra. Neste trabalho, essas características assumiram especial importância, em função de sua permanência , apesar das intensas transformações do presente. A "ocupação colonial do litoral catarinense", criou uma economia local baseada na pequena propriedade, cuja formação social manteve-se até bastante recentemente. Esta estrutura hoje vem induzindo e imprimindo traços particulares aos empreendimentos urbano-turísticos iniciados, principalmente, a partir da década de 60[3]. Podemos destacar, nesta estrutura colonial, quatro elementos fundamentais:

2 A "praça litorânea catarinense" é analisada historicamente em Vieira Filho (1992).

3 As características territoriais da ocupação colonial do litoral catarinense foram exaustivamente estudadas, vide por exemplo Mamingonian (1958). Em em nossa tese de doutoramento (Reis, 2002), aprofundamos estudos sobre essa ocupação, relacionando-a ao processo de transformação urbano-turístico da Ilha de Santa Catarina. Posteriormente, outros estudos de caso estenderam esses estudos para outras localidades catarinenses.

*. a rede de núcleos, configurada pelos primitivos centros coloniais e núcleos pesqueiros, que articulou o território e permitiu sua ocupação extensiva;*

*. as vias aquáticas, estradas  e caminhos, que interligaram esta rede, organizando o parcelamento rural da terra;*

*. as áreas agrícolas parceladas, que abrangiam a totalidade do espaço propício ao desenvolvimento da agricultura, caracterizando-se pelos lotes longitudinais, perpendiculares aos caminhos;*

*. as propriedades comunais, constando em praticamente todas as suas localidades, constituintes básicos do modo de vida que se instalou*[4].

Estas marcas permanecem em grande parte das estruturas urbano-turísticas do presente, sejam elas decorrentes de parcelamentos informais da terra ou da consolidação de grandes loteamentos. Em termos ambientais, os impactos da "ocupação colonial do litoral catarinense" sobre seus ecossistemas naturais, caracterizou a generalizada destruição de sua cobertura vegetal, advinda, principalmente, da ocupação agrícola do solo. O processo de desenvolvimento urbano turístico do litoral catarinense vai acontecer, portanto, por sobre um território previamente transformado. Saliente-se, outrossim, que a estagnação e o abandono da agricultura levou à regeneração espontânea da vegetação, que voltou, em muitos casos, a cobrir elevações e restingas, outrora cobertas por diferentes culturas agrícolas.

### 3.3. Os processos de crescimento urbano-turístico

Aprofundando a análise das transformações territoriais do presente, verificamos que as estruturas territoriais preexistentes tiveram um papel importantíssimo, colocando limites e possibilidades aos processos de crescimento urbano-turísticos:

. os núcleos urbanos e  pesqueiros sofreram adensamento construtivo e populacional, assim como expansões territoriais. Neste processo, os assentamentos originais tiveram diferentes graus de transformação em função de sua maior ou menor integração ao desenvolvimento turístico;

. a rede de caminhos passou a estruturar, também, muitos crescimentos urbanos e turísticos;

. o parcelamento rural da terra tem guiado inúmeros crescimentos urbano-turísticos, caracterizando processos de crescimento que se caracterizam pela absoluta espontaneidade através da colocação gradativa das propriedades no mercado;

. as áreas comunais propiciaram as grandes extensões não parceladas necessárias aos processos de crescimento mais globalizados e centralizados. Sofreram, no correr do tempo, fortes processos de apropriação privada, especialmente nas últimas décadas.

Dessa leitura, destacamos diferentes formas de crescimento urbano-turístico, conforme o traçado resulte do parcelamento espontâneo das propriedades agrícolas preexistentes ou expresse uma nova ordem formal sobre o território, caso dos empreendimentos de grande porte:

. crescimentos espontâneos se desenvolveram aproveitando os caminhos coloniais e o parcelamento rural preexistente. Estes crescimentos caracterizam expansões lineares, cuja forma em espinha de peixe denuncia o anterior parcelamento agrícola do solo. Podem ser observados em todo o litoral catarinense, de modo particularmente relevante, na expansão da cidade de Florianópolis por sobre a Ilha de Santa Catarina, assim como em nosso maior balneário, Balneário Camboriú, cujo traçado denota o parcelamento rural preexistente;

. grandes empreendimentos geraram assentamentos caracterizados por uma ordenação formal sem nenhuma relação com estruturas pré-existentes, sendo situados, via de regra, por sobre áreas sem prévio parcelamento da terra, em especial as antigas propriedades comunais. Ao caso de Canasvieiras,  Jurerê e Daniela, na Ilha de Santa Catarina, poderíamos adicionar diversos outros balneários do litoral norte (Itapoá, Barra do Sul,  Navegantes, etc.) ou sul (Praia do Gi, Rincão, Jaguaruna, Passo de Torres).

O desenvolvimento temporal destas formas de crescimento apresenta diferenças que expressam a localização, o caráter balneário ou permanente e o momento em que aconteceu o empreendimento:

. estabelecendo-se sob formas legais (loteamentos, condomínios) ou clandestinas, a dinâmica dos crescimentos ocorridos por sobre áreas previamente parceladas se caracteriza, fundamentalmente, pela progressividade e distribuição alongada no tempo de todas as operações de urbanização: parcelamento, edificação e infra-estruturas. O parcelamento das propriedades agrícolas originais é possibilitado em função da infra-estrutura do caminho preexistente; os primeiros parcelamentos e

4 As peculiaridades das "propriedades comunais" no litoral catarinense, em especial na Ilha de Santa Catarina são estudadas em Campos (1991).

construções levam a gradativos reforços dessa infra-estrutura que, por sua vez, viabiliza novos parcelamentos;

. nas localidades estabelecidas por sobre áreas não previamente parceladas, quase sempre resultantes de loteamentos legalizados, têm acontecido dinâmicas diferenciadas. Canasvieiras, Balneário Camboriú, Meia Praia, e Bombinhas, dentre outras, tiveram crescimento progressivo no que tange ao parcelamento, às construções e à infraestrutura. Outros empreendimentos (Bombas, Mariscal, Jurerê, Daniela, Açores) tiveram parcelamento praticamente unitário da terra. Em todos estes empreendimentos, a progressividade das construções ocorreu com uma primeira ocupação, realizada com segunda residência, a qual, a partir dos anos 70, passou a ser substituída por habitação multifamiliar verticalizada. A construção das infra-estruturas tem transcorrido de forma lenta e gradual. Nos grandes empreendimentos balneários, surgidos a partir dos anos 80 (Jurerê Internacional, Praia Brava, Palmas), o parcelamento e boa parte das infra-estruturas têm sido realizadas conjuntamente, antes da comercialização dos lotes.

A atual cidade costeira catarinense, dispersando-se pelo território e misturando de forma bastante complexa usos permanentes e balneários, coloca-nos um modelo urbano que mescla, em muitos casos, lazer e produção. Hoje, com o traçado praticamente consolidado, o processo de parcelamento da terra tem sua velocidade diminuída: as maiores transformações nas localidades balneárias catarinenses passam a acontecer através do adensamento, verticalização e transformação nas redes de infra-estrutura, por sobre as estruturas urbanas definidas no período anterior.

### 3.4. Litoral Catarinense, Urbanidade e Espaço Turístico

As estruturas urbano-turísticas do litoral catarinense têm se caracterizado tanto pela criação de ambientes urbanos densos de urbanidade, propícios a interações sociais, em especial nas temporadas de veraneio, quanto pela destruição e substituição de ecossistemas litorâneos por paisagens urbanas empobrecidas, que têm ocasionado grandes perdas ambientais e paisagísticas. O somatório dos crescimentos localizados vai transformando a totalidade do território do litoral catarinense. Essas transformações, realizadas sem um planejamento global, em um primeiro momento utilizam os equipamentos e infra-estruturas preexistentes, exigindo, na seqüência, intervenções que articulem o conjunto da ocupação e adaptem o território à realidade urbano-turística.

No estudo das configurações locais dos espaços públicos dos assentamentos, temos estudado as transformações nos assentamentos preexistentes e tipificado os novos espaços públicos criados, tendo em vista seus atributos espaciais e a estreita vinculação observada entre as estruturas formais e os processos de crescimento que lhes deram origem.

No processo de transformações que o presente tem imposto à forma e ao modo de apropriação dos espaços abertos de uso coletivo dos centros urbanos pré-existentes, a manutenção do traçado, apesar das grandes alterações de usos e edificações, tem constituído a base de uma estrutura de espaços públicos extremamente apropriados no cotidiano da cidade. Esses centros urbanos, enquanto elementos articuladores e ambientes urbanos que geram cotidianamente uma pequena multidão reproduzem, na atualidade, seu papel histórico como lugares de sociabilidade. Reinventando, nesses lugares, a possibilidade de mesclar sua diferentes faces, essas cidades criam um ponto de encontro consigo mesmas.

O traçado em espinha de peixe estabelece a característica formal principal das localidades resultantes do parcelamento agrícola da terra. O caminho preexistente transformado (estrada geral) e as vias laterais (ruas ou servidões) constituem estruturas básicas do espaço público dessas localidades. O caminho, concentrando fluxos locais e globais, caracteriza espaços públicos densos, movimentados e socialmente diversos. As vias laterais configuram espaços com o controle local maximizado. O contraste entre estas duas atmosferas urbanas é extremamente radical, gerando problemas a partir da concentração demasiada de fluxos e atividades na primeira e apropriação restrita aos moradores locais na segunda. Além disso, o sub-dimensionamento viário, presente em ambas, coloca dificuldades gerais em termos de mobilidade. Estradas gerais, significando urbanidade, traduzida em serviços, movimento e diversidade de usuários e servidões, caracterizadas pelo absoluto controle local, constituem unidades extremamente recorrentes no tecido urbano que se forma no presente urbano-turístico do litoral catarinense. Com significados sociais que transcendem às aparências, estão a sugerir obras de qualificação que absorvam seu caráter público, seguidamente relegado a um segundo plano, em função da priorização da circulação viária como sua dimensão principal.

A análise das localidades formadas a partir de parcelamentos situados por sobre áreas não utilizadas previamente para agricultura mostra uma transformação gradativa em seus traçados: da grelha regular inicial às grelhas mais descontínuas características dos grandes empreendimentos mais recentes. Esta diferenciação da malha, associada à distribuição de usos e atividades, vai ter implicações bastante fortes sobre a configuração e o uso dos espaços públicos urbanos.

As malhas regulares dos primeiros loteamentos balneários realizados no litoral catarinense consolidaram estruturas urbanas que integram atividades praieiras ao cotidiano dos assentamentos. A regularidade da malha tende a gerar fluxos de passagem por todo o assentamento, incluindo percursos em direção à praia. Neste contexto, algumas vias de maior continuidade,interligando

porções maiores de tecido urbano, têm se destacado no contexto do todo, consolidando centralidades e lugares de grande apropriação social. Nos empreendimentos mais recentes, os traçados, muito mais descontínuos, diferenciam fluxos pedestres de forma bem mais pronunciada. Com a estrutura urbana configurada, muitas vezes, a partir da sobreposição de condomínios fechados, as ruas passam a exercer tão somente a função de acessibilidade: as atividades sociais se restringem à praia ou ao interior dos condomínios, expressando expectativas dos extratos sociais elevados aí locados, bem como a sobrevalorização dos espaços públicos urbanos.

### 3.5. Litoral Catarinense, Paisagem e Preservação Ambiental

O estudo do caráter diferenciado dos impactos ambientais, tendo em vista o caráter gradual ou instantâneo dos crescimentos urbano-turísticos e a existência, ou não, de planejamento, permite estabelecer importante interface entre lógicas urbanas e ambientais. Além disso, permite analisar as limitações que a manutenção da qualidade ambiental costeira fatalmente coloca aos processos de desenvolvimento urbano e turístico.

A ocupação urbano-turística do litoral catarinense ocorre, fundamentalmente, por sobre áreas previamente transformadas pela ocupação agrícola pretérita, nesse momento com cobertura vegetal em processo de regeneração. Mata Atlântica e restingas encontram-se, nessas áreas, em diferentes estágios de recuperação, estabelecendo diferentes formações vegetais que expressam uma gradativa substituição de espécies. As encostas mais íngremes dos maciços cristalinos, cobertas por formações primárias ou secundárias de Mata Atlântica, as dunas fixas e semi fixas, as restingas inundáveis e os manguezais constituíram os ambientes que delimitaram a ocupação humana, tanto na utilização agrícola do passado quanto no uso residencial e turístico do presente. Às dificuldades colocadas por estas áreas a uma efetiva ocupação (incluindo,também, riscos de aceleramento dos processos erosivos nas encostas e de desestabilização de dunas) se soma, no presente, sua valorização em termos paisagísticos, científicos e ecológicos, além do seu potencial como mananciais de água e lugares para lazer e recreação. Daí a existência de diversas leis ambientais que as consolidaram como áreas de preservação ambiental (Áreas de Preservação Permanente, APPs), o que não tem garantido sua efetiva preservação, haja vista a intensidade e, em muitos casos, a ilegalidade do processo.

As distintas lógicas espaço-temporais, verificadas nos processos de crescimento urbano-turístico, apresentam diferenciações notáveis em termos do modo com que impactam os ambientes costeiros catarinenses. A progressividade dos crescimentos urbanos baseados no parcelamento rural da terra produz impacto ambiental diluído no tempo, e a existência de projeto de conjunto, típica dos grandes empreendimentos contemporâneos, coloca a possibilidade de estudos detalhados no sentido de precisar as áreas de ocupação e de preservação, além da forma das ocupações.

Ocupando, via de regra, áreas já impactadas pela agricultura, os crescimentos baseados no parcelamento rural da terra avançam, a partir da estrada geral, em direção às áreas de preservação ambiental. A progressividade leva a situações onde, em uma mesma localidade, podem estar lado a lado faixas já urbanizadas, usos rurais, vegetação em recomposição e floresta primária. O resultado final, resultante do somatório de inúmeras atuações pontuais não planejadas, em sua maioria clandestinas, costuma ser desastroso em termos dos impactos na paisagem e nos ecossistemas costeiros.

Os grandes empreendimentos apresentam, via de regra, níveis de progressividade muito menores. As transformações ambientais costumam ser bastante rápidas, variando desde os primeiros loteamentos, quando a abertura das ruas era gradual e a construção de infra-estruturas e edificações desenvolvia-se em longos períodos de tempo, até os grandes empreendimentos balneários do presente, em que a transformação ambiental acontece de golpe, com a retirada de toda a cobertura vegetal original, retificação de córregos, aterros e movimentos de topografia. Esses crescimentos urbanos ocorreram, em sua maioria, por sobre planícies, impactando as florestas aí situadas, as áreas de restinga seca e úmida e os manguezais. Desrespeitando critérios básicos de preservação ambiental invadiram, muitas vezes, áreas protegidas por legislação federal, estadual ou municipal.

## A título de conclusão: diretrizes para um processo de qualificação urbano-ambiental do litoral catarinense

Concluindo, apresentamos algumas diretrizes no sentido da consolidação de um processo de planejamento urbano e ambiental integrado para a zona costeira catarinense que busque qualificar, em termos ambientais e urbanísticos, a expansão urbano-turística.

Em termos do processo de Planejamento e estratégias de gestão urbana e ambiental:

. articular diferentes esferas de planejamento e gestão, tendo em vista propostas que integram diretrizes gerais, estratégias regionais e os planos diretores municipais;

. estudar formas de planejamento integrado para áreas litorâneas em processo de conurbação, em especial a Grande Florianópolis e o conjunto urbano configurado pelas cidades de Itapema, Balneário Camboriú, Itajaí, Navegantes e Penha;

. incorporar, em todas as etapas de planejamento e gestão, processos participativos, levando ao engajamento e comprometimento no processo dos diferentes atores sociais do processo, em especial as populações e municipalidades envolvidas;

. utilizar os novos instrumentos previstos na legislação urbanística brasileira, em especial aqueles previstos no Estatuto da Cidade (imposto predial e territorial urbano progressivo,desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública, parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública,direito de preempção, tranferência do direito de construir, operações urbanas consorciadas,zonas especiais de interesse social), em vistas à qualificação e à garantia das funções sociais do espaço urbano-turístico em formação.

Na escala do todo:

. delimitar e aprofundar estudos, em diversas escalas, das unidades paisagísticas e geomorfológicas conformadoras da área costeira catarinense, articulando os ecossistemas naturais e as paisagens costeiras e serranas;

. realizar estudos e propostas visando consolidar a rede de cidades consolidada no litoral catarinense, explicitando o papel e vocações de cada um dos seus componentes;

. estudar e propor conectividades no contexto dos ecossistemas naturais e das estruturas urbanas, bem como da necessária articulação entre estes dois sistemas, definindo áreas destinadas à preservação ambiental e à expansão urbana, no sentido da elaboração de estratégias de indução ou cerceamento de processos de crescimento;

. redefinir o papel dos canais estruturadores da paisagem construída do litoral catarinense. No sentido norte-sul, repensar o papel da BR-101, em especial quando da passagem por entre tecidos urbanos já consolidados. No sentido leste-oeste, entender as diversas conexões do litoral com o interior do Estado, explicitando a hierarquia e papel desses canais no contexto na estrutura territorial catarinense.

Em termos de processos de crescimento urbano:

. delimitar com clareza, a partir de critérios urbano-ambientais, no contexto das localidades, as áreas destinadas à preservação e ao crescimento urbano, organizando os processos de expansão urbana e preservação ambiental, e definindo critérios de parcelamento do solo em áreas de expansão;

. realizar estudos no sentido da qualificação das diferentes formas de crescimento urbano-turístico em consolidação, considerando as especificidades das diferentes lógicas de expansão, sejam elas resultado de formas de crescimento espontâneo ou de empreendimentos de grande escala;

. realizar propostas de estruturação urbana, definição de centralidades, usos do solo, densidades construtivas e tipologias construtivas, ordenando o crescimento das localidades em processo de consolidação;

. no caso dos crescimentos resultantes do parcelamento das glebas agrícolas, estudar possibilidades de articulação do tecido urbano a partir da criação de canais integradores do todo, evitando a consolidação do tecido urbano como simples sobreposição de loteamentos desarticulados;

. no caso dos grandes empreendimentos, sujeitar propostas de empreendedores às diretrizes municipais de desenvolvimento urbano;

. realizar levantamento atualizado da situação fundiária das áreas costeiras, no sentido da proposição de alternativas e estudo de novas formas de agenciamento urbano condizentes com critérios contemporâneos de sustentabilidade ambiental.

Em termos da relação entre formas urbano-turísticas e ecossistemas naturais:

. integrar critérios ambientais no planejamento e no desenho urbano, considerando a cidade como parte da natureza, que deve ser pensada em harmonia com o quadro natural na busca de critérios de sustentabilidade sócio-ambiental.

. desenvolver e aplicar métodos de apreensão e avaliação de capacidades ambientais, avaliando potencialidades e limi-

tações territoriais, no sentido de subsidiar possibilidades de consolidação, crescimento e expansão de localidades costeiras;

. delimitar Áreas de Proteção Permanente no contexto dos territórios municipais, consolidando instrumentos de planejamento, gestão e manejo dessas áreas;

. estudar propostas de desenho urbano no sentido de garantir uma articulação positiva entre áreas de preservação e áreas urbanas, garantindo sua visibilidade e integração ao contexto do espaço urbano;

. estudar particularizadamente propostas de utilização não intensiva de áreas de proteção ambiental, principalmente aquelas situadas próximas a contextos urbanos consolidados, com atividades educativas, recreativas e de lazer.

Em termos das morfologias urbano-turísticas resultantes (urbanidade):

. integrar propostas de planejamento e desenho urbano no sentido da garantia de padrões de urbanidade às localidades costeiras;

. estudar particularizadamente a inserção dos empreendimentos turísticos junto aos contextos urbanos preexistentes e em consolidação, no sentido da garantia de uma apropriação densa e diferenciada nas redes de espaços públicos urbanos;

. evitar a criação de guetos turísticos inserindo, nas legislações municipais, critérios de articulação e estruturação urbana;

. reforçar a estruturação das localidades costeiras, através de ações pontuais de desenho urbano, qualificando centralidades urbanas, criando passeios marítimos e fluviais e integrando as áreas de proteção ambiental no contexto dos assentamentos urbano-turísticos.

## Notas

1. Especificidades da rede urbana catarinense são discutidas em Peluso, 1991 e Silva, 1978, entre outros.

2. O processo de desenvolvimento urbano-turístico do litoral catarinense possui farta bibliografia, desenvolvida em diferentes disciplinas. Destacamos os seguintes trabalhos, que fornecem uma visão de conjunto do processo: GERCO, 1997; Silva, 1997; Silva, 2005.

3. Para uma reflexão acerca da possibilidade da estruturação do conhecimento arquitetônico a partir de diferentes dimensões analíticas ver: Holanda, 2002, cap. 1; Kohlsdorf, 1996, cap. 1 e Turkienicz e outros, 1986.

4. Destacamos os seguintes trabalhos: Santos, 1981; Solá Morales, 1993; Lobato, 1999

5. Dentre os trabalhos de extensão desenvolvidos, destacamos a 1ª. Oficina de Desenho Urbano de Florianópolis, realizada em 1994, que propiciou o desenvolvimento de diretrizes de ordenação territorial para a totalidade do território da Ilha de Santa Catarina . Trabalhos posteriores, com a municipalidade de Florianópolis e outros municípios catarinenses permitiram o avanço de nossa inter-relação com a prática do Planejamento Urbano e Ambiental.

## Bibliografia


CORRÊA, Roberto Lobato. O Espaço Urbano. São Paulo, Ática, 1989.

GERCO-PROJETO GERENCIAMENTO COSTEIRO SC - SECRETARIA DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E INTEGRAÇÃO AO MERCOSUL / INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Diagnóstico Ambiental do Litoral de Santa Catarina - Caracterização Sócio-Econômica da Zona Costeira de Santa Catarina. Florianópolis:

HILLIER, Bill & Hanson, Julienne (1984). The Social Logic of Space. Cambridge University Press.

HOLANDA, Frederico (org.) Arquitetura & Urbanidade. São Paulo: Pro-editores, 2003.

HOUGH, Michael. Naturaleza y ciudad: planificacion urbana y processos ecologicos. Barcelona, G. Gili, 1998.

LOBATO, Roberto Correa. O Espaço Urbano. São Paulo, Atica, 1999.

McHARG, Ian L. Proyectar con la naturaleza. Barcelona, Gustavo Gili, 2000.

MITTMANN, Michel de Andrade. Uma Cidade na Areia. Diretrizes Urbano-Ambientais para a Planície do Campeche. Florianópolis, 2008 (Dissertação de Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, UFSC.

PELUSO Jr., Victor A. Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina. Florianópolis, Editora da UFSC, Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991.

REIS, Almir Francisco. Permanências e Transformações no Espaço Costeiro: Formas e Processos de Crescimento Urbano-Turístico na Ilha de Santa Catarina. São Paulo, 2002. Tese de Doutorado (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo.

SILVA, Eunice Assini. Turismo no Litoral de Santa Catarina – Atratividade e Tendências. São Paulo, 1997. (Dissertação de Mestrado), Curso de Pós-Graduação em Ciências, Propaganda e Turismo – USP.

SILVA, Nelson Saraiva da. Arquitetura da maior à menor escala. Vivências, projetos e reflexões sobre os lugares marinheiros catarinenses. São Paulo, 2005. (Tese de Doutorado), Curso de Pós-Graduação em Estruturas Ambientais Urbanas, FAU-USP.

SOLA-MORALES, Manoael de. Las Formas de Crecimiento Urbano. Barcelona, Edicions UPC, 1993.

SPIRN, Anne Whiston. O Jardim de granito: a natureza no desenho da cidade. São Paulo: EDUSP, 1995.

SILVA, Etienne Luiz. O Desenvolvimento Econômico Periférico e a Formação da Rede Urbana de Santa Catarina. (Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional), Porto Alegre, PROPUR-UFRGS, 1978.

TURKIENICZ, Benamy e MALTA, Maurício (orgs.). Desenho Urbano - Anais do II Sedur. São Paulo, Pini; Brasília, CNPQ; Rio, FINEP, 1986.

TURKIENICZ, Benamy e outros. As Dimensões Morfológicas do Processo de Urbanização: uma possível e necessária metodologia de pesquisa. In: Turkienicz e Malta, 1986.

VERA, J. Fernando e outros. Análisis territorial del turismo. Barcelona: Ariel, 1997.

**Dr. Ademir Reis**

*Professor Titular do Departamento de Botânica*

*CCB/UFSC*

*ademir.reis.ufsc@gmail.com*

# Vegetação de Santa Catarina

## Santa Catarina é um estado coberto por 5 tipologias vegetacionais

1. Vegetaçao pioneira de influencia flúvio-marinha e marinha (restingas e manguezais)- Devido a influencias direta da ação do mar, os solos diretamente formados devido a ação do oceano, a vegetação é caracterizada por forte influencia edáfica(o solo interfere mais do que o clima). Dependendo da influencia marinha, estes solos podem ser vasosos (mangues), arenosos (restingas), rochosos (Costões) e lagunares (banhados e águas rasas)

1.1. Os mangues – Esta tipologia migra deste a Amazônia e tem o seu limite austral na Cidade de Laguna, onde as espécies arbóreas não conseguem migrar mais ao sul. Os ambientes que se formam mais ao sul, são, normalmente chamados de marismas, ou seja, tem uma formação de solo semelhante aos mangues, mas apenas espécies herbáceas se desenvolvem.

1.2. As restingas – Caracterizada por solos muito arenosos, uma vegetação muito uniforme cobre esta formação vegetacional desde o norte do Brasil até o RS. Se destaca, nesta vegetação, os imensos butiazais que vem desde o Uruguai e tem seu limite boreal na altura da Ilha de santa Catarina. Devido aos processos de colonização açoriana, esta vegetação já inicialmente foi impactada para a sua transformação em plantações de mandioca, e mais tarde ocupação das cidades balneárias

1.3. Os costões rochosos – Uma vegetação herbáceo-arbustiva domina estes ambientes rochosos em todo o litoral catarinense. Estes costões, em geral sofreram poucos impactos durante o processo de colonização, mas atualmente são cobiçados para casas de veraneio, uma vez que sempre se localizam em promontórios de rara beleza em todo o litoral catarinense.

1.4. Lagunas e Banhados – As grandes baias do litoral catarinense, devido ao expressivo processo de sedimentação, foram se assoreando e neste processo formaram-se lagunas em toda a sua extensão. Algumas destas lagunas já foram assoreadas ao ponto de desaparecerem as lagunas e ficarem somente grandes banhados. Estes foram em geral destruídos por um grande programa do Departamento Nacional de Obras e Saneamento, que os drenou de forma a tornarem os banhados, áreas produtivas no setor agrícola. Restam atualmente pouquíssimos banhados na costa catarinenses. As lagunas representam ainda um forte componente da paisagem catarinense e tendem a ficarem cada vez mais ocupadas por uma urbanização envolvendo casas de praias e potenciais para grandes marinas.

2. Floresta Ombrófila Densa – Vegetação de forte caráter tropical, com caráter essencial florestal e com árvores perenefoliadas, caracterizando que não ocorrem déficits hídricos e nem baixas temperaturas em toda a sua distribuição. Esta vegetaçao cobre todo o litoral brasileiro, de norte ao sul do Brasil. As variações desta vegetação se devem ao fato de ocorrer uma grande heterogeneidade entre as altitudes ao longo do litoral. Entre 5 a 30 metros acima do nível do mar – Floresta das terras baixas; de 30 a 400 metros a Floresta submontana; de 400 a 1000 a Floresta Montana; acima de 1000 metros, a floresta alto Montana.

2.1. Floresta de terras Baixas – (5 a 30 metros) – formam as grandes planícies, anteriormente contidas em baias e agora sedimentadas. A vegetaçao florestal é caracterizada por poucas espécies de árvores, dominada principalmente pelo guanandi (Calophyllum brasiliense) que ocorre desde a Amazônia e tem seu limite austral na Serra do Tabuleiro. Mais ao sul, esta floresta passa a ficar caracterizada pelas belíssimas figueiras (Ficus organensis). Restam pouquíssimos remanescentes desta floresta nos municípios de Garuva, Barra do sul, Itapoá, Barra Velha e um único remanescente em Governador Celso Ramos. A agricultura e a urbanização se instalaram sobre estas terras férteis e planas.

2.2. Floresta submontana –(30 – 400 metros) Talvez se possa dizer que não restam mais florestas remanescentes primárias nesta faixa de altitude, pois a riqueza dos solos as transformou em agricultura e pastagens.Eram florestas ricas em biodiversidade e formadas por grandes árvores produtoras de madeira.

2.3. Floresta Montana (400 a 1000m) – Devido a fortes declividades esta faixa foi mais preservada e os atuais remanescentes ainda guardam uma boa diversidade. Nesta faixa se destacavam as grandes populações de canela-preta (Ocotea catharinensis), uma das principais madeiras do litoral catarinense.

2.4. Floresta alto Montana (acima de 1000) – Esta tipologia está representada em pontos isolados no litoral catarinense.

Destacam-se os altos picos da Serra do Mar na região norte do estado e mais ao Sul, os contrafortes da Serra Geral, onde serras locais se destacam:  a serra do tabuleiro, Aparados da serra (Serra do Rio do Rastro, Serra da Boa Vista e , principalmente na altura de Urubici, os campos dos padres).

A Serra Geral separa Santa Catarina em 3 patamares distintos: abaixo da serra(Floresta Ombrofila Densa), os altiplanos da serra(Floresta Ombrofila Mista)  e o vale do Rio Uruguai(Floresta Estacional Decidual).

3. Floresta Ombrófila Mista e 4. Campos naturais – (FLORESTA DE ARAUCARIA) – O pinheiro brasileiro é o elemento que marca uma floresta de altitude (entre 900 e 1800 metros acima do nível do mar), ou seja, seu caráter de floresta temperada. Uma paisagem entremeada por floresta em campos de altitude teve sua colonização voltada ora para a produção de madeira(florestas), ora para a produção de carne(campos naturais). Toda uma cultura peculiar se formou em função desta paisagem tão distinta do litoral catarinense.

5. Floresta Estacional Decidual – (Altitudes entre 300 e 600 metros acima do mar) Marcada pelo sua territorialidade com fortes correntes frias no inverno esta floresta perde, em sua camada superior, as folhas no inverno, marcando uma floresta que muda na estação de inverno. Localizada sobre os derramamentos de basalto que formaram um dos solos mais ricos, o nitossolo( derivados do intemperismo de rochas básicas e ultrabásicas, ricas em minerais ferromagnesianos.), esta área destacou-se em SC desenvolvimento  e uma forte agroindústria baseada nas criações de suínos e aves. Por isso as florestas foram totalmente substituídas pela agricultura e esta região representa a mais devastada do território catarinense.

# Equipe

**PROPONENTE/ COORDENAÇÃO GERAL**
*INSTITUTO SILVA PAES - ISP*

**Gestão 2009/2011**

*Arq. Urb. Paulo Roberto Rocha – Presidente*
*Arq. Urb. André Francisco Câmara Schmitt – Vice-presidente*
*Maria Elisabeth Pereira Rego – Secretária*
*Cássia Leal – Diretor Executiva*
*Raul Pargendler – Diretora Financeira*

**Gestão 2011/2013**

*Arq. Urb. João Edmundo Bohn Neto – Presidente*
*Arq. Urb. Lia Rosa Camargo Martins – Vice-presidente*
*Arq. Urb. Enrique Hugo Brena – Secretário*
*Arq. Urb. Guilherme Llantada – Diretor Executivo*
*Arq . Urb. Ms. Gladys Neves – Diretora Financeira*

**EQUIPE CENTRAL**
*Coordenação*
*Arq. Urb. Dr. Nelson Saraiva da Silva – UFSC*
*Arq. Urb. Ms. Michel de Andrado Mittmann – Methafora*
*Arq. Urb. Enrique Hugo Brena*
*Equipe*
*Arq. Urb. André Lima – Methafora*
*Arq. Urb. Ms. Ítalo Marçal Schiochet – Methafora*
*Arq. Urb. Eduardo Momm – Methafora*
*Arq. Urb. Jardell Farias – Methafora*
*Arq. Urb. Mauricio Holler – Methafora*
*Arq. Urb. Guilherme Llantada – UFSC/PGAU*
*Arq. Urb. Lia Rosa Camargo Martins – Plural*
*Acad. Arq. Urb. Arthur Eduardo Becker Lins – Estagiário*
*Designer Daniel Nunes – Design Gráfico*
*Susana Rodrigues Luiz – Secretária*

**CONSULTORES DOS SEGMENTOS LITORÂNEOS**
*Segmento 1 – Joinville*
*Arq. Urb. Norberto Sganzerla*
*Arq. Urb. Marcel Virmond Vieira*
*Segmento 2 – Camboriú*
*Arq. Urb. Dr. Sergio Moraes Torres*
*Arq. Urb. Dr. Janio Vicente Rech*
*Arq. Urb. Ms. Eliane Veras de Veiga*
*Arq. Urb. Enio Faqueti*
*Geog. Dr. Paulo dos Santos Pires*
*Segmento 3 – Florianópolis*
*Arq. Urb. João Edmundo Bohn Neto*
*Arq. Urb. Silvia Ribeiro Lenzi*
*Segmento 4 – Laguna*
*Arq. Urb. Dagoberto Martins*
*Arq. Urb. Dr. José Waldemar Tabacow*
*Arq. Urb. Cezar Augusto Prates Pereira da Silva*
*Segmento 5 – Rincão*
*Arq. Urb. Ms. Jorge Luiz Vieira*
*Arq. Urb. Nelson Prohmann*

**ILUSTRAÇÕES/FOTOGRAFIAS**
*Methafora Neoimagem – Ilustrações/Computação gráfica*
*Raul Pargendler – Ilustrações*
*Marcos Quint – Fotografia*
*Vitor Karlson – Fotografia*
*Guilherme Llantada – Fotografia*

**CONSELHO CIENTÍFICO/METODOLÓGICO**
*Biol. Dr. Ademir Reis – UFSC*
*Arq. Urb. Dr. Almir Francisco Reis – UFSC*
*Arq. Urb. Dr. Ayrton Portilho Bueno – UFSC*
*Adm. Luiz Henrique Gevaerd – Biosphera*

**NELSON SARAIVA DA SILVA -** *Arquiteto coordenador geral do projeto*

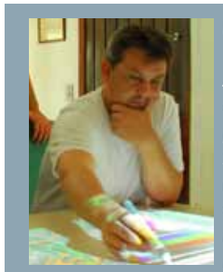
*Graduado pela FAU/UFRGS, em 1968. Estágio no Instituto Universitário de Arquitetura de Veneza, Itália (1972 -1973). Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela FAU/USP, com a tese: "Arquitetura da Maior a Menor Escala: Vivências, projetos e reflexões sobre os lugares marinheiros catarinenses", (2006).Atuou junto à equipe de arquitetos da Eletrosul, projetando vilas residenciais, de construção e operação de usinas hidrelétricas. Cubo de Prata, Prêmio da Bienal de Arquitetura de Buenos Aires (1989), pelo Projeto de Relocação da cidade de Itá-SC, implantado junto ao rio Uruguai (Rio de Janeiro/Florianópolis, 1974-1991). Coordenador de equipe finalista da 1ª etapa do Concurso Nacional de Propostas para núcleo urbano, Campinas-SP (1.600 ha e 300.000 hab) em 1990. Participante junto a Ambiental Engenharia no projeto inicial da Estrada Inter-praias de Laguna a Passo de Torres. Organizador, em equipe, da 1ª Oficina de Desenho Urbano de Florianópolis (1994). Vencedor, em equipe, das duas etapas do Concurso de Idéias para o Redesenho Urbano do Aterro da Baía Sul de Florianópolis (1996-1997). Medalha do Mérito do sistema CONFEA-CREAS em Salvador (2000). Professor de prática de Projetos Urbanos e Arquitetônicos, do ICAFAU/UNB (1970-1972) e do ARQ/UFSC desde 1979. Atualmente desenvolve em conjunto com outros escritórios o Plano de Organização Físico Espacial do Jardim Botânico de Florianópolis (para a OSX/Fapesc).*

**ENRIQUE HUGO BRENA -** *Arquiteto coordenador do projeto*

*Formado na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo do Uruguai no ano 1965, tendo a convalidação do titulo de arquiteto e urbanista no Brasil na Universidade federal de Rio Grande do Sul, UFRGS, no ano 1978. Professor de Planejamento Arquitetônico na Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC, no período 1986 a 2006. Principais projetos e obras realizadas: No Uruguai, de 1965 a 1974 trabalha na área pública em diversos projetos de Habitação popular e Planejamento Turístico regional. De 1974 a 1976, no Brasil, trabalhou na obra do Centro Empresarial de São Paulo na Marginal do rio Pinheiros na cidade de São Paulo (190.000 m2) para a firma Lubeca S.A. Em Florianópolis estabelece escritório próprio, trabalhando em projetos de grande porte nas áreas pública e privada, assim como, em Concursos Públicos Nacionais de Arquitetura e Urbanismo: Edifício da Escola de Arquitetura da UFSC no Campus da Universidade Federal de Santa Catarina (1º. premio), Centro Poliesportivo da Universidade Unisinos/RS, em co-autoria com o Studio Methafora Arquitetura, Reurbanização da área do Mercado Público de Florianópolis SC (2º. prêmio) em co-autoria com os arquitetos Miguel Pousadela e Ricardo Monti.*

**LIA ROSA CAMARGO MARTINS -** *Equipe Central*

*Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina (1982). Atuou por 19 anos em empresa de economia mista, predominantemente em questões ligadas à reorganização física-territorial, relocações de cidades e vilas, negociações com comunidades atingidas por barragens, edificações públicas e projetos arquitetônicos em geral. Atualmente é consultora independente na área de meio ambiente e de preservação de patrimônio histórico, cultural e paisagístico. Tem experiência em análises de impacto ambiental, Planos Básicos Ambientais, Planos Diretors Municipais, Planos de Uso no entorno de reservatórios artificiais e montagem de Casas de Memória.*



**MICHEL DE ANDRADO MITTMANN -** *Arquiteto coordenador executivo do projeto*

*Arquiteto pelo ARQ/UFSC (1996). Mestrado em Arquitetura e Urbanismo pelo PGAU-Cidade – UFSC com a dissertação "Uma cidade na areia: Diretrizes Urbano Ambientais para a Planície do Campeche" (2009). Professor de Arquitetura no ARQ/UFSC (2004 e 2006). Premiado em equipe no Salão Design Movelsul (1994). Premiado com Honra ao mérito no Prêmio Paviflex – FADEMAC/ABEA (1997). Finalista e premiado em equipe no Concurso Nacional de Arquitetura e Urbanismo para o Complexo de Desporto e Lazer da Unisinos, São Leopoldo, RS (2004). Primeiro Prêmio, em equipe, no Concurso Nacional de Arquitetura e Urbanismo - Shopping Center e Ampliação do Centro Administrativo da Unisinos (2005). Fundador, em 2000, da empresa Studio Methafora Arquitetos que atua em projetos de diversas escalas em arquitetura e urbanismo com destaque para os projetos (em equipe): Centro de Eventos de Balneário Camboriú (p/ Engevix e Governo de SC), com área de 48.700,00 m²; Urbanização do Loteamento Recanto da Natureza – JCP Empreendimentos, em São José/SC, com área de 268.000,00 m² (2009); Projeto Urbano/Master Plan dos condomínios Costa da Serra em Rancho Queimado, SC com área de 1.500.000,00 m²; Projeto Urbano/Master Plan Loteamento Parque das Palmeiras em Tubarão, SC com área de 306.000,00 m²; Edifício InPetro da Petrobrás e UFSC no Sapiens Park em Florianópolis/SC com área de 9.780,00 m²; Projeto Urbano/Master Plan da Reserva Porto Belo em Porto Belo, SC com área de 945.000,00m² (2006); em conjunto com outros escritórios o Plano de Organização Físico Espacial do Jardim Botânico de Florianópolis (para a OSX/Fapesc, 2010).*

**GUILHERME LLANTADA -** *Equipe Central*

*Mestrando em Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, no programa de Pós-Graduação PGAU-CIDADE (2009), possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade do Sul de Santa Catarina - UNISUL (2008). Estágio junto ao Escritório Modelo da UNISUL em 2007. Desde 1993 trabalha paralelamente com fotografia e arquitetura, tendo participado de diversas publicações nacionais e estrangeiras sobre o assunto. Premiado em concursos nacionais de fotografia: Fumproarte/PMPA/SMC1997 com o "Projeto Anônimos", vencedor das Maratonas Fotográficas de Florianópolis nos anos de 2005 e 2008. Atualmente, realiza em escritório próprio e parcerias com outros arquitetos projetos urbanos e arquitetônicos em diversas escalas.*

**ADEMIR REIS** - *Biólogo Consultor*

*Possui graduação em Licenciatura Em Ciências Biológicas pela Fundação Universidade Regional de Blumenau (1977), graduação em Licenciatura em Filosofia pela Universidade de Passo Fundo (1976), mestrado em Botânica pela Universidade Federal do Paraná (1983) e doutorado em Biologia Vegetal pela Universidade Estadual de Campinas (1995). Atualmente é professor voluntário da UFSC, onde se aposentou como prof. titular na área de botânica aplicada. Exerce os cargos de Curador e Diretor cientifico do Herbário Barbosa Rodrigues, ONG locada em ITAJAÍ. Tem experiência nas áreas: conservação de recursos naturais, ecologia da restauração, demografia e botânica sistemática.*

*Prêmios e títulos*

*1996 - Personagens Catarinenses, Diário Cararinense.*

*2002 - Prêmio Raulino Reitz de Conservação da Natureza, FATMA - Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, SC.*

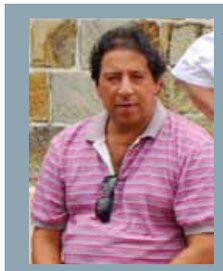
*2009 - Personalidade em Meio Ambiente (Premio FRITZ MULLER).*

**ALMIR REIS** - *Arquiteto Consultor*

*Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina (1984), mestrado em Planejamento Urbano pela UNB (1993) e doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela USP (2002), com estágio-sanduíche junto à Universidade Politécnica da Catalunha, Barcelona. Trabalhou no período de 1984 a 1995 junto a empresas públicas e à iniciativa privada, tendo desenvolvido projetos arquitetônicos, urbanos e ambientais diversos, entre os quais destacam-se estudos de recomposição do território atingido por empreendimentos hidrelétricos, planos diretores e projetos de edificações habitacionais e comerciais. Premiação em concursos nacionais de Arquitetura e Urbanismo: Núcleo Urbano Campinas - SP (1990), Parque Ecológico Norte - Brasília - DF (1991). Desde 1994 é professor adjunto da UFSC, dedicando-se ao ensino de Arquitetura e Urbanismo na graduação e na pós-graduação. Exerceu a Chefia do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFSC nos anos de 2005 e 2006 e Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade nos anos de 2008 a 2010. É consultor ad hoc da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Santa Catarina, do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico e da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Tem realizado inúmeros trabalhos de pesquisa, que têm como preocupações fundamentais o estudo de conceitos, métodos e instrumentos para o entendimento, a qualificação e a proposição do espaço urbano, seus processos de transformação e suas implicações sociais e ambientais, em especial no território catarinense.*

**LUIZ HENRIQUE GEVAERD** - *Ambientalista Consultor*

*Ambientalista, Cursou a Escola Superior de Administração e Gerencia – ESAG ( 1979/1980). Atualmente é Diretor da Biosphera Empreendimentos Ambientais, que desenvolve trabalhos e projetos na área ambiental tais como: Estudos de Impacto Ambiental (EIA-RIMA), Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV), Estudos Ambientais Simplificados (EAS), Relatórios Ambientais Preliminares (RAP), Estudos de Viabilidade Ambiental (EVA), Implantação de Unidades de Conservação, Parques Ambientais e Espaços Verdes. Sua empresa possui em seus quadros técnicos especialistas nas áreas de Engenharia Ambiental, Química, Arquitetura e Biologia. Foi criada em 1994 e tem sua sede em Balneário Camboriú.Foi Diretor de Ecodesenvolvimento da Secretaria de Meio Ambiente de Balneário Camboriú, Secretário de Turismo e Meio Ambiente de Bombinhas e Gerente de Turismo do Secretaria de Turismo, Esporte e Cultura do Estado de Santa Catarina.*



**AYRTON PORTILHO BUENO** - *Arquiteto Consultor*

*Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (1980), especialização em Projetos Habitacionais pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (1983), mestrado em Planejamento e Desenho Urbano pela Universidade de Brasília (1996) e Doutorado em Arquitetura pela Universidade de São Paulo (2006). Atualmente é professor Adjunto do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina, e é professor permanente no programas de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PósARQ) e colaborador do Programa da Pós-graduação em História, Urbanismo e Arquitetura da Cidade (PGAUc) daquela Instituição. Tem experiência nas áreas de planejamento e desenho urbano, arquitetura da paisagem e ordenação do espaço turístico.*

**NORBERTO SGANZERLA** - *Arquiteto Consultor Segmento Norte*

*Graduou-se em Arquitetura e Urbanismo pela UFPR em 1987. Iniciou sua carreira em Joaçaba com escritório de arquitetura e construção. No ano de 1988 assumiu a Direção do Departamento de Urbanismo da Prefeitura de Joaçaba. Neste período ainda realizou o Plano Diretor Físico-Territorial de Tangará/SC. Retornando a Curitiba em 1993, passou a integrar a equipe do IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, na Assessoria Técnica do Prefeito Rafael Greca, com a missão de elaborar projetos especiais da sua administração. Neste período também atuou em Curitiba como professor concursado do Curso de Arquitetura da UFPR. Em 1997, foi convidado a assumir a presidência do IPPUJ – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Joinville, de 1997 a 2003. No Governo do Estado de Santa Catarina, desenvolveu atividades de coordenação técnica na Secretaria de Desenvolvimento Regional em Joinville, como Secretário Adjunto e Diretor Geral. Atualmente é Diretor da SGA Consulting Ltda., escritório de planejamento, arquitetura e urbanismo.*

**MARCEL VIRMOND VIEIRA** - *Arquiteto Consultor Segmento Norte*

*Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Paraná (1990), Aperfeiçoamento em Pesquisa pelo CNPq (1991), Estágio Profissional pela Câmara de Artes e Ofícos de Munique, Alemanha (1994) e Especialização em Desenvolvimento Urbano e Gerenciamento Ambiental pela Univille (2000). Foi professor das disciplinas de Projeto Arquitetônico VI e História das Artes, da Arquitetura e das Cidades II na UNERJ (2000/2007). Atuou como consultor da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Regional Joinville em projetos como o PNUD e Costa do Encanto (2005). É arquiteto concursado da Prefeitura de Joinville, onde atuou em projetos como o do Sistema Integrado de Transporte, Centreventos Cau Hansen, Expocentro Edmundo Doubrawa, e coordenou programas de Desenvolvimento Urbano como o Viva Cidade – BID e o Linha Verde – FONPLATA, além de Planos de Financiamento da Infraestrutura Urbana através do BNDES, BADESC e Ministério das Cidades, ocupando atualmente o cargo de Gerente de Implantação e Pós-ocupação do IPPUJ (1997/2004, 2008/ ). Dirige o escritório de arquitetura e urbanismo Jass Joinville Arquitetos Associados com atuação diversificada em todo o território Catarinense, com destaque para o projeto do Sistema Integrado de Transporte de Palhoça e Plano de Intervenção Local das àreas Portuária, Retroportuária e Industrial de Itapoá (1990).*

**JANIO VICENTE RECH** - *Arquiteto Consultor Segmento Centro-Norte*

*Possui graduação (1990) em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina, mestrado (1997) e doutorado (2004) em Engenharia Civil na área de Gestão Territorial e Cadastro Técnico Multifinalitário - CTM, ambos pela Universidade Federal de Santa Catarina. Atualmente é professor do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI em Balneário Camboriú-SC. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em análises de acessibilidade em áreas urbanas por meio do uso de SIG e atua principalmente nos seguintes temas: planejamento urbano, planejamento fisico-territorial e plano diretor.*

**SÉRGIO TORRES MORAES** - *Arquiteto Consultor Segmento Centro-Norte*

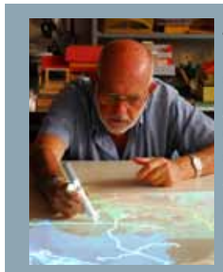
*Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (1983); especialização em Estudo e Restauro de Monumentos pela Universidade La Sapienza, Roma, Itália; mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (1998) e doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (2006), com "sanduiche" de um ano na Universidade da Califórnia em Berkeley. Atualmente é professor adjunto da Universidade Federal de Santa Catarina atuando junto ao curso de graduação Arquitetura e Urbanismo e na Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PGAU Cidade). Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Planejamento e Gestão Urbana, atuando principalmente nos seguintes temas: requalificação urbana e restauração arquitetônica, planejamento urbano e regional e desenho urbano.*

**JOÃO EDMUNDO BOHN NETO** - *Arquiteto Consultor Segmento Centro*

- *Arquiteto - Universidade Federal do Rio Grande do Sul – 1974.*
- *Especialista em Planejamento de Transportes Urbanos e Controle de Tráfego – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT – 1975.*
- *Especialista em Arquitetura Bioclimática – Universidade Católica do Paraná – 1984.*
- *Proprietário - Ofício de Arquitetura e Construção – 1980/2005.*
- *Professor – Universidade Federal de Santa Catarina 1977/1980 e 1983/1985.*
- *Presidente do Instituto de Arquitetos de Santa Catarina 1986/1987 e 2003.*
- *Jurado em diversos Concursos de Arquitetura.*

**SILVIA RIBEIRO LENZI** - *Arquiteta Consultora Segmento Centro*

*Graduada em arquitetura pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (1976), especialização em Metodologia e Projetos de Desenvolvimento Municipal e Urbano pelo Instituto Brasileiro de Administração Municipal -IBAM, Rio de Janeiro (1981),Gestão Ambiental – FLACAM – La Plata Argentina- não concluída (1996) e MBA em Gestão Urbana Habitacional e do Desenvolvimento Social – ÚNICA,Fpolis (2005). Presidiu o Instituto de Arquiteto do Brasil seção de Santa Catarina (1984/85 e 2002) e também o Instituto de Planejamento Urbano do Florianópolis- IPUF (1986-87). Aposentada pelo IPUF, atualmente presta consultoria na área do urbanismo.Tem experiência em captação de recursos, gestão urbana, habitação social e participação comunitária.*



**JOSÉ WALDEMAR TABACOW** - *Arquiteto Consultor Segmento Centro-Sul*

*Graduação em Arquitetura e Urbanismo pelaUniversidade Federal do Rio de Janeiro (1968), especialização emEcologia e Recursos Naturais pela Universidade Federal do EspíritoSanto (1991) e doutorado em Geografia pela Universidade Federal doRio de Janeiro (2002). Coordenador do GEUP - Grupo de Estudos Urbanose da Paisagem / UNISUL. Foi Coordenador do Curso de Pós-graduação(especialização) "Projeto e Planejamento da Paisagem" - UNISUL eprofessor titular da Universidade do Sul de Santa Catarina, Curso deArquitetura e Urbanismo, disciplinas de paisagismo. Como sócio-diretor da Tabacow Chamas Associados Ltda Temexperiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase emProjetos de Espaços Livres Urbanos, atuando como Consultor nosseguintes temas: paisagismo, jardins, estudos ambientais, floraornamental, parques e unidades de conservação.*

**DAGOBERTO DA SILVA MARTINS** - *Arquiteto Consultor Segmento Centro-Sul*

*Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Luterana do Brasil, RS. Pós Graduado em Conservação e Restauração de Monumentos e Conjuntos Históricos CECRE pela Universidade Federal da Bahia/UNESCO, Carga horária de 1.035h, Salvador, BA. Foi secretário de Cultura e Turismo, 1993/1996 e secretário de Planejamento Urbano e Habitação, 2007/2010 na Prefeitura Municipal de Laguna. Atualmente leciona as disciplinas Reabilitação e Restauro, História da Arquitetura e Sistemas Construtivos na Universidade do Sul de Santa Catarina, Unisul, e dirige a construtora Pérgola ltda, empresa especializada em projetos e obras de Conservação e Restauro do Patrimônio Cultural.*

**NELSON RICARDO PROHMANN** - *Arquiteto Consultor Segmento Sul*

*Arquiteto e Urbanista formado pela ULBRA - Universidade Luterana do Brasil - Canoas/RS em 1987 com Especialização em Didática e Metodologia do Ensino Superior pela UNESC - Universidade do Extremo Sul Catarinense - Criciúma/SC em 2004; Atua em Araranguá desde 1989, onde foi Secretário Municipal de Planejamento Urbano de 1993 à 1996; Fundador da AESC - Associação dos Arquitetos e Engenheiros do Extremo Sul Catarinense em 1993, sendo seu Presidente em 1995 e 1996; Inspetor do CREA-SC de 1997 à 1999 em Criciúma e de 2000 à 2003 em Araranguá; Leciona na UNESC desde 2005 no Curso de Arquitetura e Urbanismo; Atualmente exerce o cargo de Assessor Técnico da Prefeitura Municipal de Araranguá para o desenvolvimento do seu Plano Diretor Municipal e de Projetos Urbanos específicos. Tem experiência com projetos de hotelaria e equipamentos de interesse turístico.*

**CEZAR AUGUSTO PRATES PEREIRA DA SILVA** - *Arquiteto Consultor Segmento Centro-Sul*

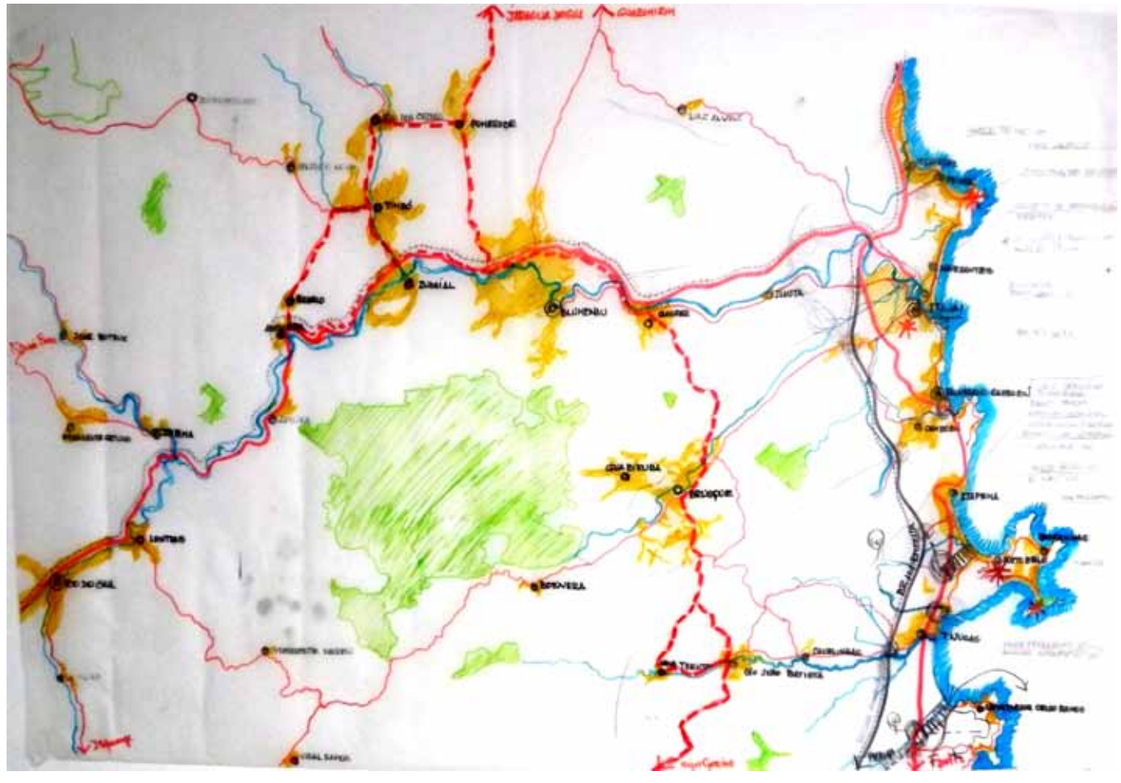
*Curso de Hidrologia pela CEEE-Companhia Estadual de Energia Elétrica do RS - 1969. Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela UNISINOS-Universidade do Vale do Sinos – São Leopoldo, RS(1981), Curso de Alvenaria estrutural pela UNISUL-Universidade do Sul de Santa Catarina (1998). Atualmente é Professor da Unisul , Colégio Dehon/Curso de Arquitetura e Urbanismo de o ano 2000. Participou de um congresso sobre Vegetação Nativa realizado em Porto Alegre no ano de 2009. Tem boa experiência em projetos na área de Saúde; hospitais e clínicas. Tem larga experiência em projetos e construção de edificações residenciais, comerciais,/industriais, hotéis e pousadas. Experiência com projetos de recuperação de areas degradadas.*

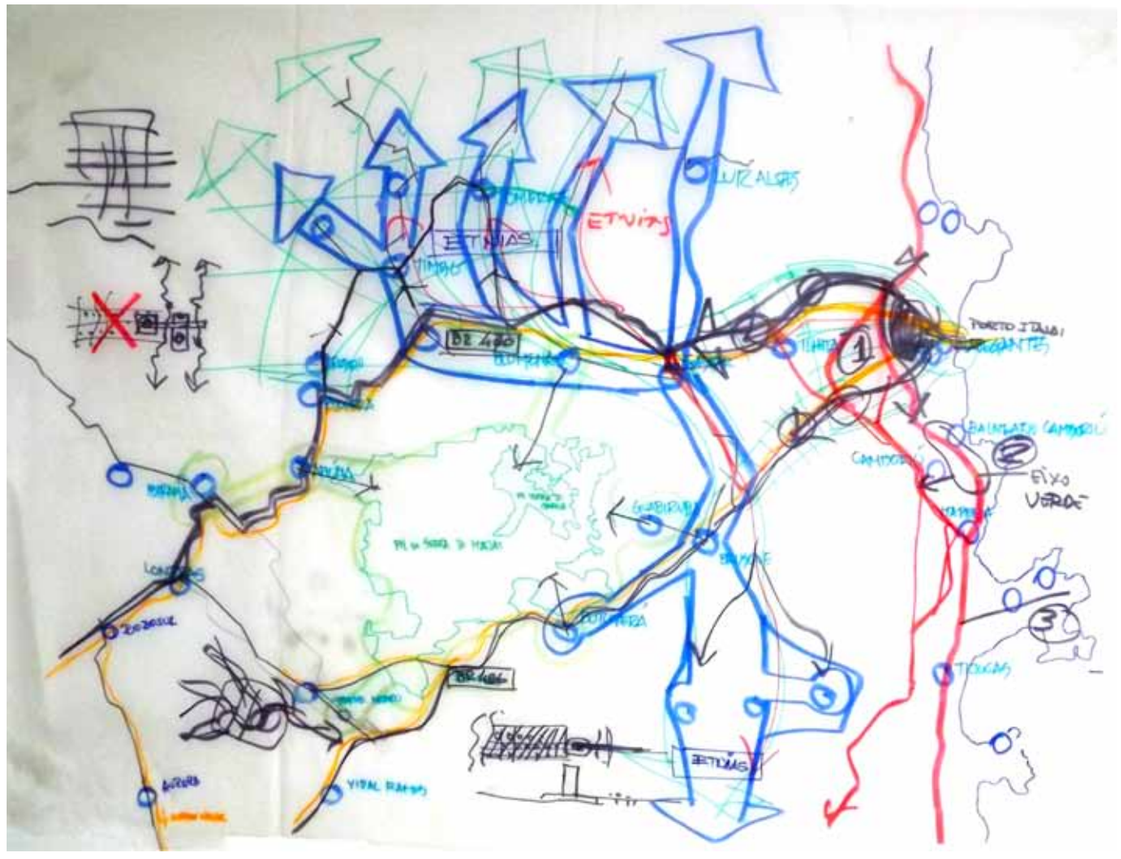
**JORGE LUIZ VIEIRA** - *Arquiteto Consultor Segmento Sul*

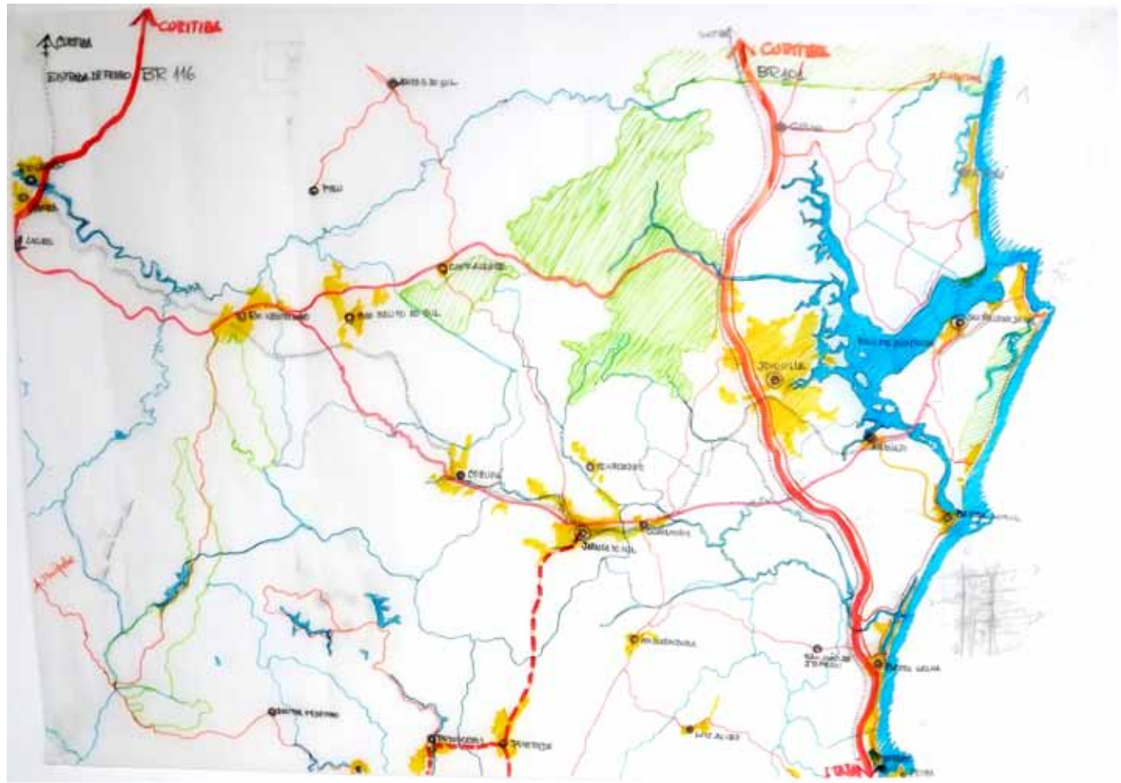
*Possui graduação em Arquitetura, pela Universidade Federal de Santa Catarina (1983). Mestrado em Geografia – área de concentração em desenvolvimento regional e urbano, pela Universidade Federal de Santa Catarina (2001).*
*Atualmente é coordenador e professor tempo integral do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC.*
*Membro do Projeto de Extensão Permanente Habitat Saudável e Sustentável, da UNACET - Unidade Acadêmica de Ciências, Engenharias e Tecnologias da UNESC. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Planejamento e Projeto do Espaço Urbano, atuando principalmente nos seguintes temas: urbanização e habitação de interesse social, desenho urbano, crescimento urbano, análise e ordenação do território e da cidade.*

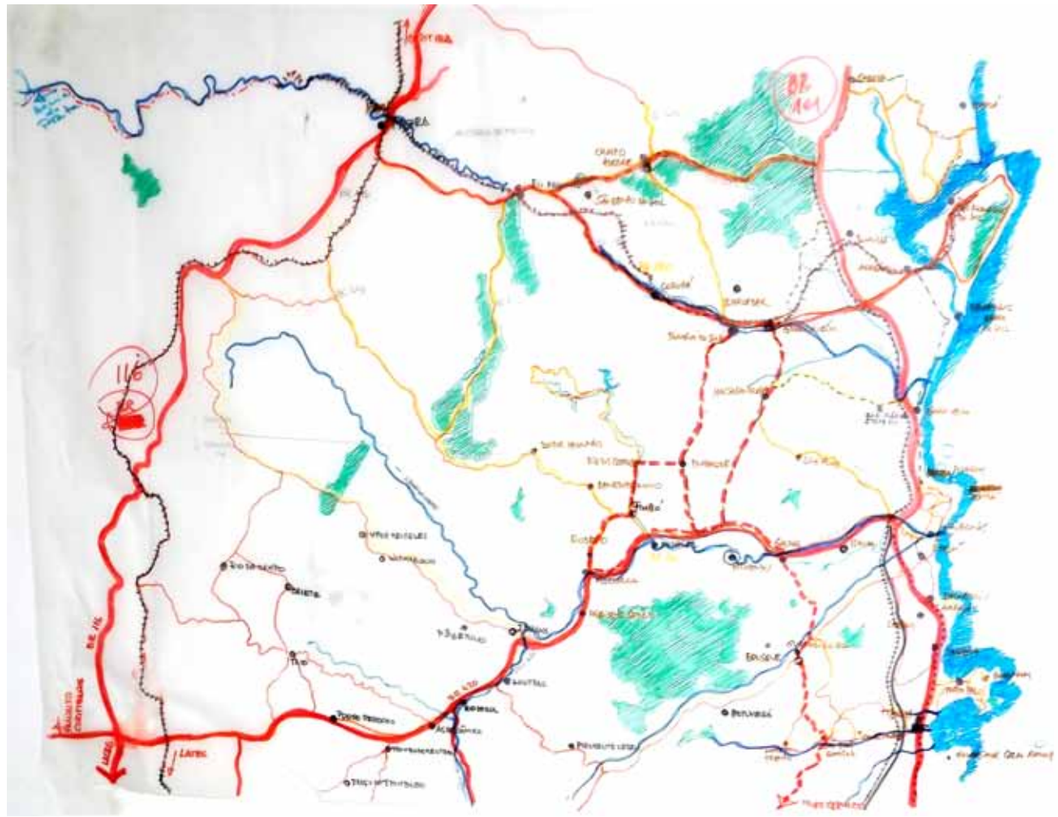
# *ANEXOS*

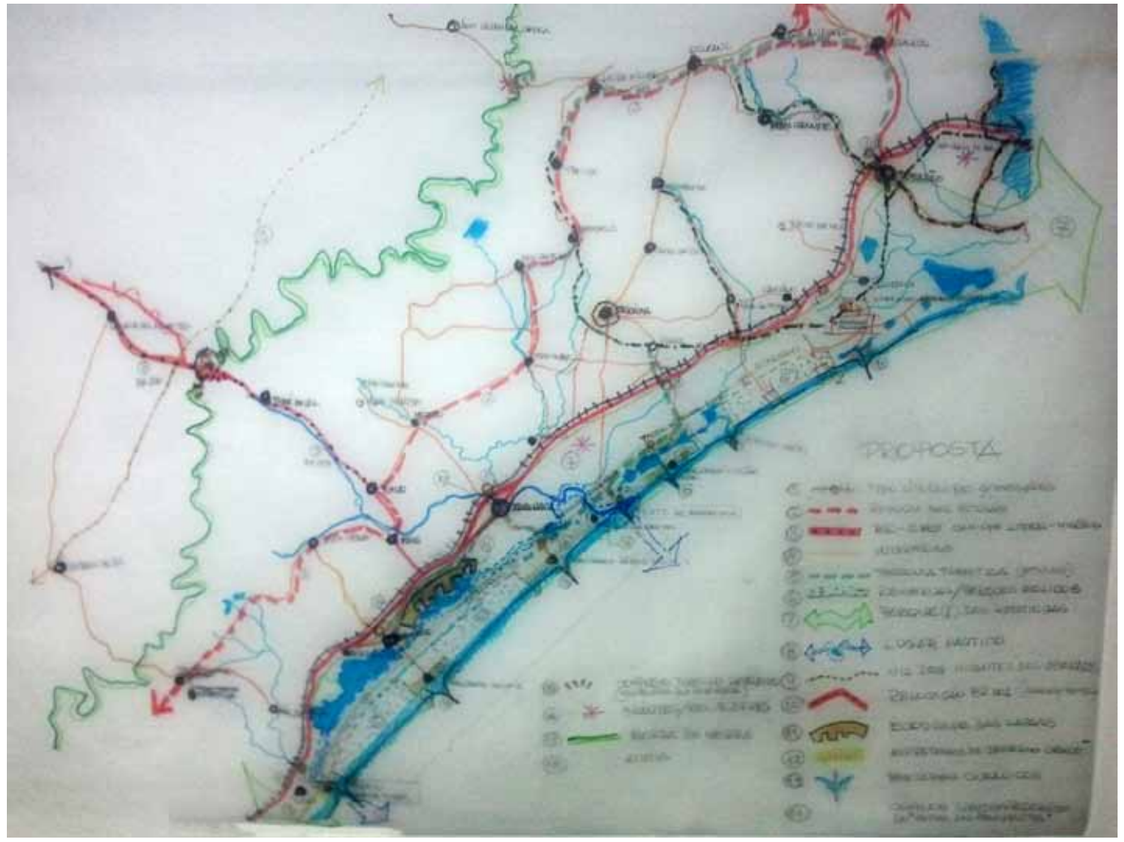
# *Croquis de estudos e proposições*



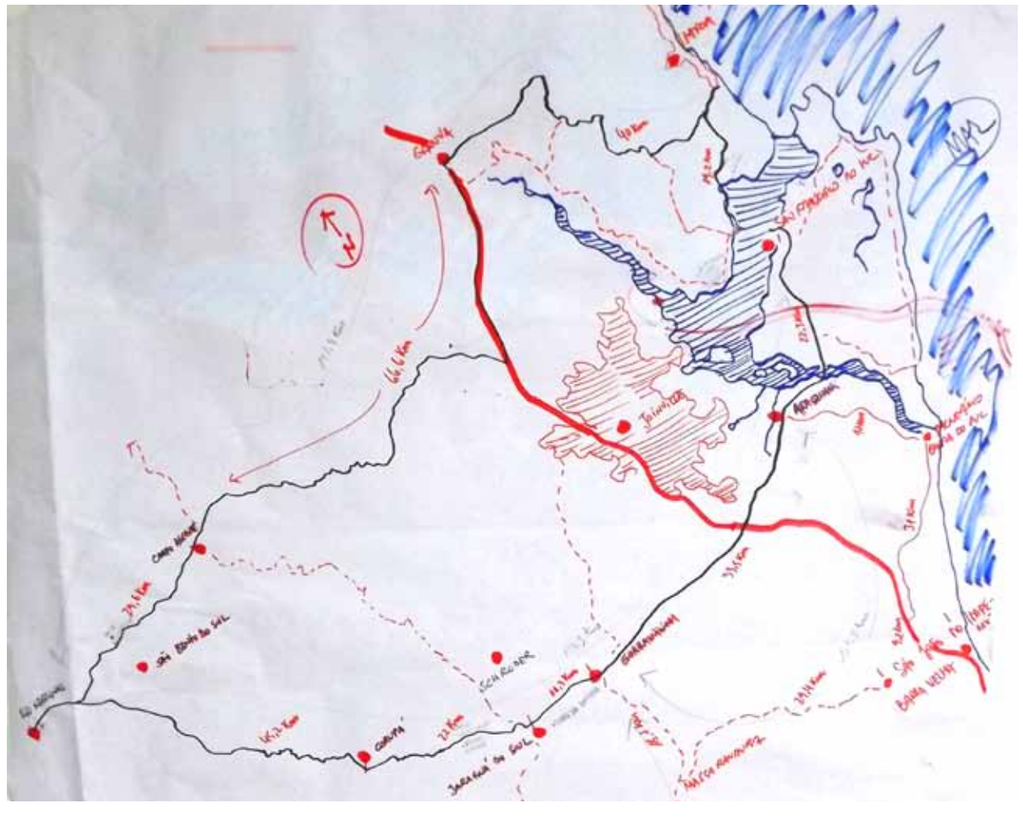


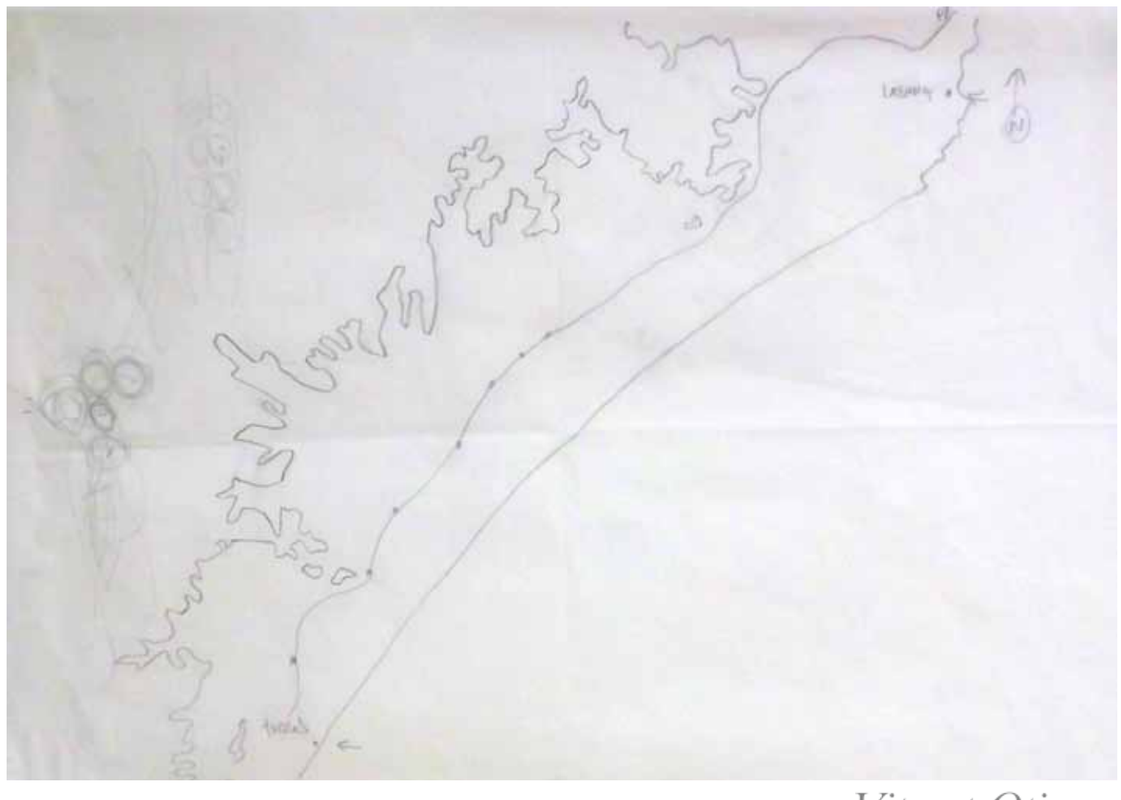

CURITIBA
BR 116
CURITIBA
BR 101

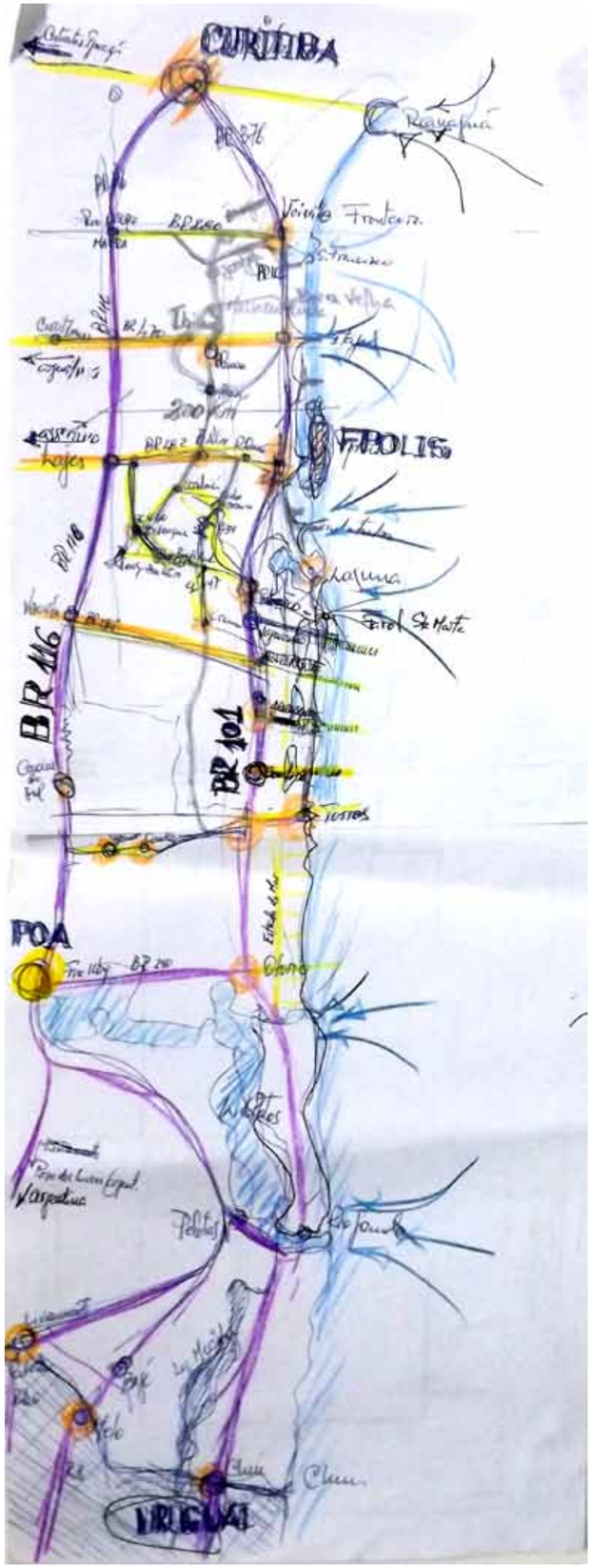



PROPOSTA

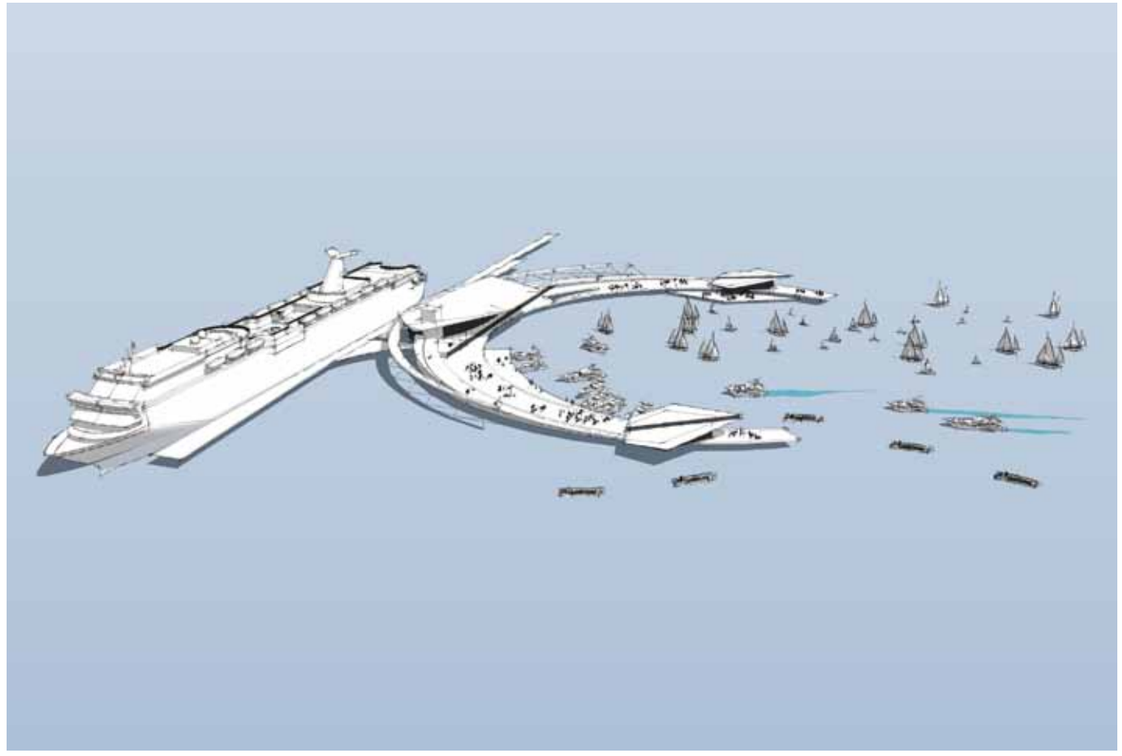
LAGOA DE
OBIDOS

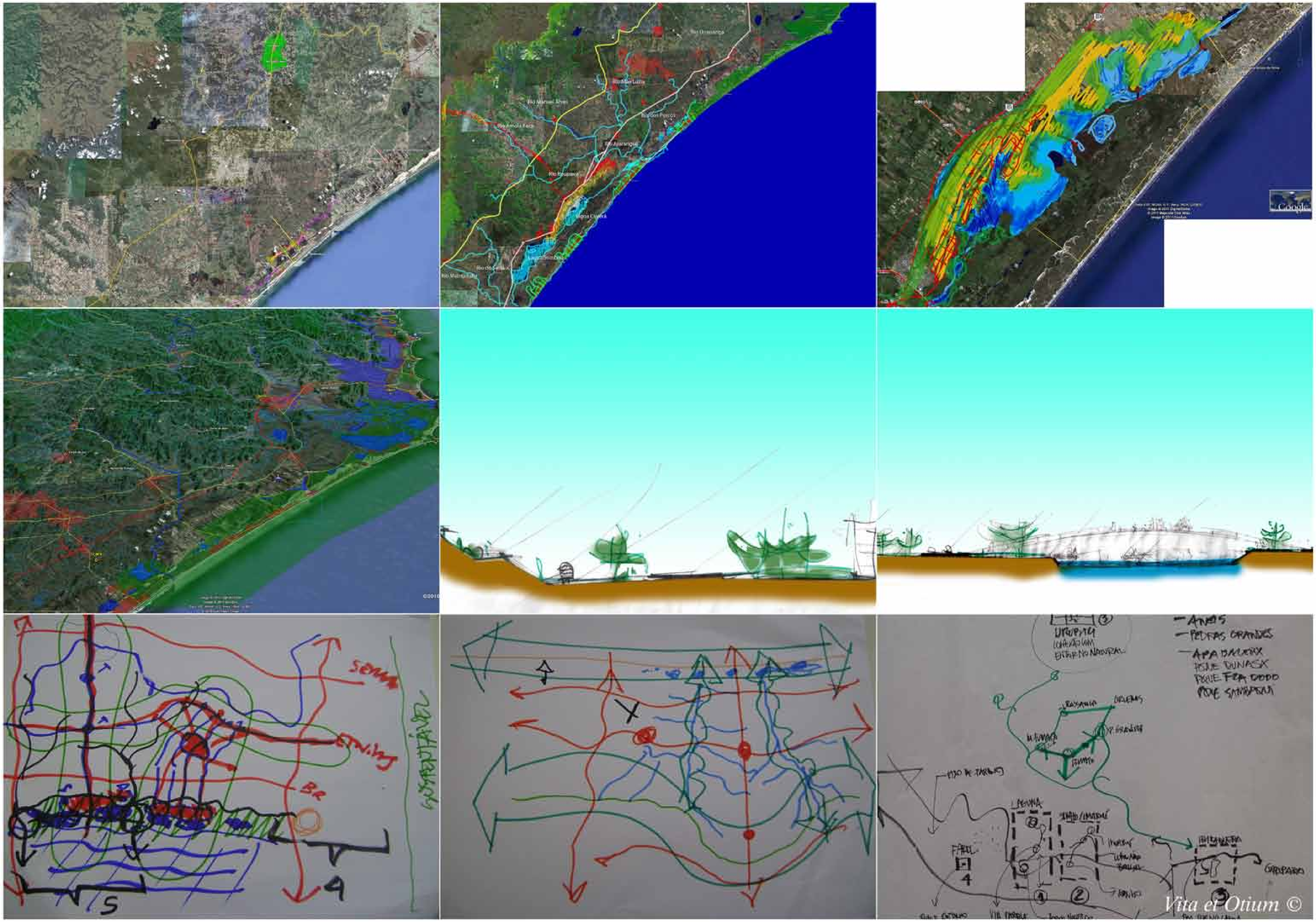





CURITIBA
FLORIS
BR 116
BR 101
POA
LITORAL

ESTRUTURA DE MOBILIDADE
BR 116 RODOVIA INTERESTADUAL
RODOVIA DA SERRA
SERRA
RODOVIA DAS FINAIS
BR 101 RODOVIA LITORÂNEA
FERROVIA DE FERRO
TERMINAIS INTEGRADOS
RODOVIA INTER PRAIAS
INTERLIGAÇÃO LAGOAS
INTERLIGAÇÃO DAS LAGOAS
PRAIAS
BALNEÁRIOS
PORTO




Vita et Otium ©

SERRA
SEGMENTO LAGUNA
VITA ET OTIUM
OCEANO ATLÂNTICO

SUGESTÕES PARA OCUPAÇÃO DAS ENCOSTAS E BORDAS DAS LAGOAS
PROJETO VITA ET OTIUM
SEGMENTO SUL
11/12/2010

MUSEU DAS ÁGUAS ÁCIDAS
PROJETO VITA ET OTIUM
SEGMENTO SUL

TRO-NORTE

PARANÁ
VITA&OTIUM
Vita et Otium ©

# Contrapartidas sociais

***I - Palestra, sobre o projeto, de Nelson Saraiva da Silva,no II Seminário Técnico de Planejamento e Mobilidade Urbana, promovido pelo Conselho Estadual das Cidades, no dia 31 de julho de 2012, no auditório da Secretaria de Estado da Administração, no Centro Administrativo do Governo.***

Processo PTC930/091, sob o n. SOL nº 4902/11, primeira parcela.

Item 13, III Contrapartida Social do Projeto Vita et Otium:

Ofício nº 0022/12/DCID/SPG Florianópolis-SC, 23 de julho de 2012.

Senhor Presidente,

Com meus cordiais cumprimentos, convidamos através deste os senhores Nelson Saraiva Da Silva e Michel Mittmann para apresentarem o projeto Vita e Otium, no II Seminário Técnico de Planejamento e Mobilidade Urbana, do Conselho Estadual das Cidades, a realizar se no dia 31 de julho, no auditório da Secretaria de Estado da Administração situada à Rodovia SC - 401 km 5, nº 4600, - térreo, Centro Administrativo do Governo.

Agradecendo a sua participação, encaminhamos programação em anexo.

Atenciosamente,

CÉLIA FERNANDES

Diretora de Desenvolvimento das Cidades

Ao Senhor
JOAO EDMUNDO BOHN NETO
Presidente do Instituto Silva Paes
Florianópolis – SC

31 DE JULHO DE 2012

II SEMINÁRIO TÉCNICO DE PLANEJAMENTO E MOBILIDADE URBANA
DO CONSELHO ESTADUAL DAS CIDADES, COORDENADO PELAS CÂMARAS TÉCNICAS DE MOBILIDADE URBANA E DE PLANEJAMENTO E GESTÃO TERRITORIAL URBANA.
TEMA: DESENVOLVIMENTO URBANO REGIONAL E MOBILIDADE
Propostas para o desenvolvimento urbano da aglomeração urbana de Florianópolis.
Como atender  à sustentabilidade ambiental, econômica e social. Qual horizonte (anos)
Estratégia para a área continental, ilha de Santa Catarina, centro de Florianópolis.
Centralidades e conexões, no continente e com a Ilha de SC.
9:00 ABERTURA DOS TRABALHOS
FILIPE MELLO – Secretário de Estado do Planejamento e Presidente do Conselho Estadual das Cidades – CONCIDADES/SC
9:30 PRIMEIRA MESA
Contribuições governamentais
SPG - Planejamento territorial regional e urbano JORGE REBOLLO SQUERA
IPUF - Plano AUF 1982 e Plano Diretor de Florianópolis
IVO SOSTIZZO – CIBELE  A. LORENZI
10: 30 - DEBATE
12:00 a 13: 30 - ALMOÇO
14:00 - SEGUNDA MESA
Proposições s urbanas e conexões regionais
INSTUTO SILVA PAES
Projeto Vita e Otium - NELSON SARAIVA – MICHEL MITTMANN
DEINFRA/DNIT: Plano estadual de transportes- Contorno BR 101
Porto internacional - PAULO FRANÇA
15: 00 - DEBATE
16:00 -  CAFÉ
16: 15 - TERCEIRA MESA

DPZ: Cidade Pedra Branca - OLAVO KUCKER ARANTES
FLORIPA AMANHÃ: Desenvolvimento Sustentável  Florianópolis 2030 - ELIZENIA PRADO BECKER
17:15 - DEBATE
18: 15 - ENCERRAMENTO

*II - Palestra, sobre o projeto, de Nelson Saraiva da Silva, representando o CAU/BR na Cúpula dos Povos, Aterro do Flamengo, no evento Rio+20, em 15/06/2012.*
*II - Palestra, sobre o projeto, de Nelson Saraiva da Silva, no Auditório do IAB/RJ, no evento Rio+20, em 12/06/2012.*

CAU/BR Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil

## CONVITE

Os Arquitetos e Urbanistas brasileiros, depois de uma longa luta de afirmação, sedimentaram a existência de uma profissão autônoma, protegida por legislação própria: a Lei nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010, sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que regulamentou o exercício da Arquitetura e Urbanismo no Brasil e criou o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil – CAU/BR – e os Conselhos de Arquitetura e Urbanismo dos Estados e do Distrito Federal – CAU/UFs.

Assim, o CAU/BR, motivado por esta realidade otimista, resolveu participar da RIO+20, Conferência Internacional, a realizar-se no Rio de Janeiro, em junho próximo. Neste sentido, o CAU/BR, através de sua Comissão de Relações Internacionais, resolveu convidar o ilustre arquiteto Nelson Saraiva, para compor a representação brasileira, na mesa redonda que se realizará de 15 a 17 de junho.

Nos sentiremos sumamente honrados, se pudermos contar com a presença e o debate do seu projeto, "Projeto Vita et Otium – traçando novas diretrizes físico-espaciais para o litoral catarinense articulado às serras".

Certos de sua participação nessa importante Conferência, aguardamos sua manifestação.

Miguel Pereira – Coordenador da Comissão de Relações Internacionais do CAU/BR

23 de maio de 2012.



www.caubr.org.br / atendimento@caubr.org.br

---------- Mensagem encaminhada ----------

De: Nelson Saraiva <arqsaraiva@gmail.com>

Data: 21 de maio de 2012 15:12

Assunto: Re: convite

Para: riomaisvinte@iabrj.org.br

Prezado Arquiteto Sérgio Magalhães

Presidente IAB-RJ

Aceito o convite para apresentar o ***Projeto Vita et Otium - Traçando novas diretrizes físico-espaciais para o litoral articulado às serras catarinenses***, no âmbito dos debates da Conferência Internacional Rio + 20, com o apoio do Ministério das Cidades e da Organização das Nações Unidas - ONU-Habitat, dentro do ciclo de eventos "Cidade Sustentável - Expressão do Século XXI", que se realizará do dia 12 de maio de 2012, das 18:45 às 19:15h, na sede do IABRJ, onde o projeto estará exposto.

Atenciosamente,

Nelson Saraiva
Pesquisador Associado do
PGAU-Cidade. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade da Universidade Federal de Santa Catarina

Em 18 de maio de 2012 16:20, <riomaisvinte@iabrj.org.br> escreveu:

Prezado Nelson Saraiva,

O Instituto de Arquitetos do Brasil no âmbito dos debates da Conferência Internacional Rio + 20, com o apoio do Ministério das Cidades e da Organização das Nações Unidas - ONU-Habitat, promove o ciclo de eventos "Cidade Sustentável - Expressão do Século XXI", que se realizará do dia 30 de maio a 22 de junho, na sede do IABRJ.

Vimos convidá-lo para apresentar o Projeto de ocupação urbanístico-ambiental do litoral Catarinense, no dia 12 de junho às 18.30h, conforme programação anexa.

A sua participação em muito contribuirá para a qualidade dos debates e o bom êxito do evento.

Solicitamos a gentileza de responder na maior brevidade possível, ao correio eletrônico riomaisvinte@iabrj.org.br

Atenciosamente,

Sergio Magalhães
Presidente IAB-RJ

CAU/BR
Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil
O Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil – CAUBR, instituição fundada em 31 de dezembro de 2010, após mais de 50 anos de lutas, em parceria com as entidades da categoria, a FNA, o IAB, a ABEA, a ASBEA e a ABAP, propõe aos profissionais, às organizações da sociedade civil e a sociedade em geral a participação ativa nas atividades da Cúpula dos Povos e da Rio+20, contribuindo para o debate das Mesas Redondas e para as conclusões das Assembléias e outras atividades.
Entendemos como uma responsabilidade histórica que a RIO+20 e a Cúpula dos Povos venham a tomar decisões importantes e corajosas no enfrentamento da crescente deterioração dos ambientes naturais e das condições de vida nas cidades.
Manifestamos como nossas as preocupações com as causas estruturais das crises e com falsas soluções que vem sendo anunciadas. Alertamos para as expectativas com relação ao chamado "modelo econômico verde" e com os crescentes índices do consumismo predatório, face às exíguas reservas de recursos naturais e as reais limitações produtivas em escala global, que não se resolverão apenas com as soluções tecnológicas e de mercado.
O estímulo à mobilização e organização dos povos será essencial para que alcancemos novas soluções e paradigmas para o planejamento e a construção de ambientes urbanos e rurais onde o comprometimento ambiental seja promissor de garantias de melhor qualidade de vida a longo prazo, que promovam a consciência ambiental e o bem estar das próximas gerações.
Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil - CAUBR
SCN Quadra 1, Bloco E, Ed. Central Park - Salas 302/303
CEP: 70.711-903 - Brasília/DF
Central de Atendimento: 0800 883 0113
de segunda a sexta-feira, das 09h às 19h
(ligações realizadas a partir de telefones fixos)
emails: rrt@atendimentosiccau.org.br • anuidades@atendimentosiccau.org.br
acesse
para mais informações
www.caubr.org.br
PROGRAMAÇÃO DA FNA - FEDERAÇÃO NACIONAL DE ARQUITETOS E URBANISTAS e SINARQ-MG
IMPLEMENTAÇÃO DO ESTATUTO DA CIDADE E INSTRUMENTOS PARA EFETIVAÇÃO DA REFORMA URBANA
Palestra com a professora arquiteta e urbanista Erminia Maricato
18/6/1012, 9h às 11h
Local: Clube Boqueirão do Passeio
(ao lado do Museu de Arte Moderna) - Aterro do Flamengo
PROGRAMAÇÃO DO IAB - INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL
Local: Rua do Pinheiro 10 - Flamengo
18 de junho, segunda-feira
10:00 - ABERTURA
Inês Magalhães Secretária Nacional de Habitação, MinCidades
Francisco Gaetani Secretário Executivo, MMA
Joan Clos Diretor Executivo ONU-Habitat
Albert Doubler Presidente da União Internacional dos Arquitetos
Jorge R. Monti Presidente da Federação Panamericana de Associações de Arquitetos
Haroldo Pinheiro Presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil
Sérgio Magalhães Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil IAB
10:50 - CIDADES PARA AS PESSOAS
Pedro Claudio Cunca Cunha, N.D.U.S., BRICS Center, PUCRio
Jan Gehl, Prof. Emérito Escola de Arquitetura, Copenhague, Dinamarca
14:30 - CIDADE SUSTENTÁVEL, SANEAMENTO E MEIO AMBIENTE
Leo Heller, Prof. Universidade Federal de Minas Gerais UFMG
Francis Bogossian, Presidente do Clube de Engenharia, Rio de Janeiro
16:00 - QUESTÕES AMBIENTAIS DAS METRÓPOLES
Maria Teresa Serra, Consultora do Banco Mundial BIRD
Felipe Leal, Secretário de Urbanismo, México DF
Marilene Ramos, Presidente do Instituto Estadual do Ambiente INEA
19 de junho, terça-feira
14:30 -CIDADE SUSTENTÁVEL E HABITAÇÃO
Conference - Sustainable City and Housing
Vanderley John, Prof. Universidade de São Paulo/POL
João Whitaker, Prof. Universidade de São Paulo/LABHAB
José Conde Caldas, Presidente da AOERJ – RJ
16:00 - HABITAÇÃO
Claudio Acioly, Coordenador de Política Habitacional Assentamentos Humanos ONU
Inês Magalhães, Secretária Nacional de Habitação, MinCidades
Antônio Augusto Veríssimo, Planejamento e Projetos da SMHabitação RIO
22 de junho, sexta-feira
11:00 - CIDADES SUSTENTÁVEIS: A IMPORTÂNCIA DA FORMA DAS CIDADES
Marcial Echenique, Prof. Universidade de Cambridge, uk
Ephim Shluger, consultor Banco Mundial BIRD
14:30 - CIDADE SUSTENTÁVEL E MOBILIDADE
Rômulo Orrico, Prof. Universidade Federal do Rio de Janeiro – COPPE
Alexandre Sansão, Secretário de Transportes da Prefeitura do Rio de Janeiro
16:00 - MOBILIDADE, ESPAÇO PÚBLICO E AS RUAS
Fabiana Izaga , Prof. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo UFRJ
Andrés Borthagaray, Prof. Universidad General Sarmiento, Argentina
Juan Carlos Dextre, Prof. Pontificia Universidad Católica del Peru, Lima
18:00 - DIREITO À MOBILIDADE NA CIDADE CONTEMPORÂNEA
Sergio Ferraz Magalhães, professor do PROURB-FAU/UFRJ
Manuel Herce Vallejo, Universidade Politécnica da Catalunha-UPC, Espanha
RIO+20
Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável
cúpula dos povos
Arquitetos e Urbanistas na RIO+20 e Cúpula dos Povos
POR JUSTIÇA SÓCIO-AMBIENTAL NAS CIDADES E PELA SUSTENTABILIDADE DAS ESTRUTURAS URBANAS
Na Cúpula dos Povos, o CAUBR terá oportunidade de dialogar com a sociedade civil organizada, com o objetivo de participar do enfrentamento ao desperdício e à degradação ambiental, e de garantir o processo de inovação. Dessa forma, o Conselho atuará em convergência com as articulações locais, regionais e globais.
CAU/BR Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil
15 e 21 de Junho
TENDA 24, NO ATERRO E SEDE IAB-RJ
FNA
ABEA

AS ATIVIDADES DO **CAUBR**
NA RIO + 20 E CÚPULA DOS POVOS

## MESA 1

**Acordos possíveis entre natureza, cultura e sociedade: experiências de concepção e de realização de projetos de preservação do ambiente natural em conjunto com a preservação de espaços culturais e da ocupação comunitária urbana**

Apresentar e debater experiências de concepção e de realização de projetos de espaços urbanos, elaborados ou em elaboração, por equipes coordenadas por arquitetos e urbanistas, que viabilizam a proposta da possibilidade e da necessidade de se conjugar a preservação ambiental, em seus diversos níveis de exigência, o desenvolvimento social, preservação das identidades culturais, com a contribuição das organizações de base comunitárias.

MESA REDONDA COM DEBATE
Três experiências em cidades brasileiras, que serão apresentadas em palestras de 30 minutos. Em seguida, será aberta a inscrição para contribuições do plenário.

## MESA 2

**A iniciativa das Cartas da Paisagem Brasileira e Latino Americana em discussão**

Apresentação:
Miguel Pereira, CAU BR;
Jonathas Magalhães, Presidente da ABAP

Coordenação:
Professora Lucia Costa, PROURB FAUUFRJ

Palestrantes:
•Martha Fajardo, coordenadora do Comitê da Iniciativa da CLAP pela IFLA - A CARTA LATINO AMERICANA DA PAISAGEM
•Saide Kahtouni - A CARTA BRASILEIRA DA PAISAGEM

Debatedor:
Jeferson Salazar, FNA e CEAU-CAUBR

Este evento está relacionado AO OBJETIVO DE APROVAÇÃO DA RESOLUÇÃO DA UNESCO PELA CONVENÇÃO GLOBAL DA PAISAGEM, que tem sido trabalhado desde 2006 pela IFLA-International Federation of Landscape Architects.

## mesa 1 — 15 de junho
sexta-feira, 14 horas, tenda 24,
aterro do flamengo

• PROJETO VITA ET OTIUM
O Instituto Silva Paes visando a qualificação físico-espacial dos assentamentos rurais e urbanos catarinenses, propôs o Projeto Vita et Otium ao governo do Estado de Santa Catarina. O projeto pretende iluminar a paradoxal conversa entre a paisagem natural e a cidade de pedra inventada pelo homem, enfatizando a compreensão da macro-estrutura tanto da paisagem natural como da construída e as sugestões de ocupação, dessas paisagens, bastante diferenciadas, elencando os santuários ambientais, desvendando o testemunho cultural da história dos lugares e percebendo inusitadas sugestões de uso e ocupação no passado distante, no presente e no futuro.

**Nelson Saraiva** • Arquiteto e Urbanista; Conselheiro Suplente do CAU/BR por Santa Catarina, Pesquisador Associado do Programa de Pós Graduação em Urbanismo, PGAU-Cidade, da UFSC.

• RECIFE: UMA ÁRVORE DE ÁGUA
Cooperação desenvolvida entre diversas instituições brasileiras e holandesas, com o intuito de estabelecer reflexões e propostas sobre os temas do patrimônio urbano, águas e mobilidade nas cidades de Amsterdam e Recife. O projeto propõe a utilização da rede fluvial-estuarina do Recife como uma das infraestruturas de mobilidade urbana com interface com o ambiente construído da cidade, o uso e ocupação das margens e dos entornos dos canais, rios e lagoas. Ele entende o sistema aquático do Recife como uma paisagem cultural ímpar e específica que deve ser conservada de modo integrado.

**Roberto Montezuma** • Presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco - CAU/PE ; Arquiteto e Urbanista pela FAU-UFPE onde é professor. Coordenador geral do Projeto de Urbanismo da Cidade e do Complexo Industrial Portuário de Suape, PE.

• URBANIZAÇÃO INTEGRADA EM CAMPO GRANDE, MS: UMA NOVA REALIDADE PARA AS FAMÍLIAS DE CATADORES DE LIXO
Em área com forte degradação ambiental, causada pelo acúmulo de resíduos sólidos, famílias ocupavam área irregular, em habitações precárias , sobreviviam dos resíduos, sofrendo contaminação. O projeto construiu 362 unidades habitacionais, com infra-estrutura adequada e assistência técnico-social. A Prefeitura Municipal uniu o Programa de Coleta Seletiva à implantação da Usina de Triagem de Resíduos, a qual absorverá as famílias de catadores de lixo que serão qualificadas ao novo processo. A proposta envolve ainda um aterro sanitário, uma estação de tratamento de esgoto, uma área de reflorestamento e um pólo industrial local.

**Marta Lúcia da Silva Martinez** • Arquiteta e Urbanista, Pós-graduada em Gestão Regional e Urbana pela UFMS, presidente do Instituto Municipal de Planejamento Urbano – PLANURB/Prefeitura de C. Grande - MS

**Rodrigo Giansante** • Arquiteto e Urbanista, Pós-graduado em Gerencia de Cidades pela FAAP/SP; Assessor Técnico da Presidência da EMHA/PMCG ; Membro da ABC no CNDT da Habitação do MinCidades.

## mesa 2 — 21 de junho
quinta-feira, 18:30 horas, sede IAB RJ
rua do pinheiro 10, no flamengo

Em diversas escalas e especificidades as nações afiliadas tecem as suas Cartas da Paisagem, que têm sido discutidas localmente, regionalmente, no Continente e devem tornar-se importantes instrumentos da gestão territorial e planejamento sustentável das paisagens das nações.

A Convenção Européia da Paisagem já está vigente e tem fomentado políticas, legislações e aplicações em benefício da qualidade ambiental e paisagística nos países europeus, controlando e parametrizando, a partir da conceituação das paisagens, as intervenções humanas sobre o território, seja urbano, agrícola ou natural.

A CARTA BRASILEIRA DA PAISAGEM, publicada e divulgada pela ABAP em 2010 tem sido desenvolvida e aperfeiçoada com o compromisso do debate com a sociedade brasileira, que agora se completa, nessa grande oportunidade, oferecida pela RIO+20 e CAU-BR, com apoio do PROURB FAU UFRJ. Desta forma, as iniciativas pela CARTAS LATINO AMERICANA e BRASILEIRA, ora em discussão na Cúpula dos Povos, se completam nas suas várias dimensões e objetivos, com diversas nações da América em interação com as comunidades.

Convidamos a arquiteta e urbanista colombiana MARTHA FAJARDO a falar deste processo que coordena na América Latina, juntamente com a arquiteta e urbanista SAIDE KAHTOUNI, membro brasileiro do Comitê Latino Americano pela Carta da Paisagem, e que fará a apresentação da Carta da Paisagem Brasileira, trabalho iniciado pela ABAP com seus doze princípios, em 2010, período de sua gestão como presidenta e coordenadora dos trabalhos.

**Lúcia Costa** • Arquiteta paisagista, PhD pela UCL UK, Prof. Titular de Paisagismo do PROURB-FAU e EBA da UFRJ. Pesquisadora CNPq e Cientista do Nosso Estado - FAPERJ. Coordenadora do Mestrado Profissional em Arquitetura Paisagística do PROURB.

**Martha Fajardo** • Colombian landscape architect and urbanist. Master degree, obtaining the Landscape Design Diploma in 1981. Sheffield University Honorary Degree of Doctor of Letters, April 2012. Urban Architect, University Piloto, Bogotá, Colombia in 1977.

**Saide Kahtouni** • Arquiteta e Urbanista FAUUSP, 1986. Arquitetura Paisagística e consultoria ambiental, LPK Arquitetura e Urbanismo desde 1994. Mestre em Paisagem e Ambiente, FAUUSP, 1994; Doutora em 2003; Pós-doutorado PROURB FAUUFRJ 2011.

**Miguel Pereira** • Arquiteto FAU-UFRS 1957. Pós-graduação: Rice 1977/78; Berkeley 1978/80; AA-London 1986/87; PhD Sheffield UK 1987/93; Professor: FAU-UFRS 1961/70;FAU-UnB 1968/76; FAU-USP (desde 1981); Diretor da FAU-UnB 1968/76; ex-Presidente do IAB Nacional; Membro vitalício da Fundação Bienal de SP; Conselheiro da UIA 1987/2002; Professor da IAA; Arquiteto Honorário: C.A. do Perú; C.A do México; União Russa de Arquitetos; S.C.A. da Argentina. Colar de Ouro do IAB em 1993. Escritório Miguel Pereira & Associados desde 1969.

15 e 21 de Junho
TENDA 24, NO ATERRO E SEDE IAB-RJ

CAU/BR — cúpula dos povos — RIO+20

INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL
DEPARTAMENTO DO RIO DE JANEIRO

Rio de Janeiro, 12 de junho de 2012.

Prezado Arquiteto Nelson Saraiva,

O Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB/RJ, com o apoio do Ministério das Cidades e a Organização das Nações Unidas ONU-Habitat, agradece a sua valiosa participação, que em muito contribuiu para a qualidade dos debates e o bom êxito do evento "Cidade Sustentável – Expressão do Século XXI".

Atenciosamente,

Sergio Magalhães
Presidente IAB/RJ

RUA DO PINHEIRO, Nº 10 CEP .: 22220-050 FLAMENGO RIO DE JANEIRO BRASIL TEL. +5521 2557-4480
iabrj@iabrj.org.br

Instituto de Arquitetos do Brasil
Departamento do Rio de Janeiro

O conjunto de atividades programadas sob o título
CIDADE SUSTENTÁVEL – Expressão do Século XXI,
promovido pelo Instituto de Arquitetos do Brasil – Rio de Janeiro,
para realizar-se no âmbito dos debates da RIO+20,
engloba os seguintes eventos:

1. **Módulo 1: PROJETOS**
   dias 30 de maio, 11 e 12 de junho
   Ciclo de apresentação e debates de projetos à escala urbana ou metropolitana.
2. **Módulo 2: CONFERÊNCIAS**
   dias 18, 19 e 22 de junho
   Ciclo de conferências e mesas-redondas sobre temas urbanos e metropolitanos.
   Apoio: Ministério das Cidades e ONU-Habitat

30 a 12 junho 2012
May 30th to 12nd, 2012

Sede do IAB-RJ
IAB-RJ Head Office
Rua do Pinheiro 10,
Flamengo
Rio de Janeiro, RJ, Brasil

Rio+20
CIDADE SUSTENTÁVEL - Expressão do Século XXI
Módulo 1 – PROJETOS
Ciclo de apresentação e debates de projetos à escala urbana, metropolitana e territorial.
Rio +20
SUSTAINABLE CITY - expression of the 21st century
Module 1 – PROJECTS

**12 de junho (terça-feira) / June 12th (Tuesday)**

| | |
|---|---|
| 18:30 – 19:00 | Projetos da paisagem / Landscape Projects |
| 18:30 – 18:45 | Lucia Costa, arquiteta, professora da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-graduação e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. PROURB/FAU/UFRJ - Mediação / Mediation |
| 8:45 – 19:15 | Projeto Vita et Otium – diretrizes físico – espaciais para o litoral catarinense. / Project Vita et Otium – outlining new physical and spatial directives for the coastline and its integrated mountain ranges in Santa Catarina.<br><br>Nelson Saraiva, arquiteto, Professor da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC.<br>Architect and urban planner. Surrogate counseler of Santa Catarina in the Brazilian Council of Architects and urban planners (CAU/BR) – Associate researcher of the postgraduate program in urbanism, history and architecture of the city (PGAU-cidade) at the Federal University of Santa Catarina. |
| 19:15 – 19:45 | Projeto da paisagem cultural do Rio de Janeiro / Cultural Landscape Project for the city of Rio de Janeiro<br><br>Rafael Winter Ribeiro, geógrafo, professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro / Federal University of Rio de Janeiro |
| 20:15 – 20:30 | Perguntas e Debates / Questions and Debates |

atualizado em / *updated on* 6/12/2012



Rua do Pinheiro nº 10, CEP 22220-050, Flamengo, Rio de Janeiro, Brasil
+5521 2557-4480
iabrj@iabrj.org.br

*III - Artigo, sobre o projeto, intitulado "Paisagem natural x paisagem construída" (páginas 169-173) publicado na Revista CasaCor Santa Catarina 2012.*

# Paisagem natural X paisagem construída

*Para que esta relação seja harmônica, é preciso que haja planejamento urbano baseado na harmonia entre meio ambiente, tecnologia e sustentabilidade*

Em uma época em que as estruturas urbanas estão em constante crescimento e que inserir as questões ambientais e de sustentabilidades no cotidiano tornou-se algo inadiável, não é mais possível pensarmos as cidades sem um planejamento que leve em consideração a integração entre paisagem construída e natural. Essas paisagens precisam estar em harmonia, o que significa trazer soluções que integrem e beneficiem todas as partes envolvidas o sistema: geológicas, climáticas, ecológicas e sociais. Nesse contexto, cabe ao arquiteto propor, por meio de projetos sólidos e fundamentados, soluções que atendam a essas demandas.

Um exemplo é o Projeto Vita et Otium – Trançando novas diretrizes físico-espacial-articuladoras do litoral e serras catarinenses, que resultou da Tese de Doutorado do arquiteto Nelson Saraiva da Silva, defendida na FAU-USP, em 2006, somada à contribuição de 40 arquitetos e com apoio do ISP (Instituto Silva Paes). O Instituto propôs o projeto ao governo, em 2008, e os secretários de planejamento e turismo abraçaram a ideia no segundo semestre de 2010, permitindo que o Vita et Otium fosse concebido.

De acordo com Nelson, que é, também, um dos coordenadores do projeto, o Vita et Otium vai além de unir paisagem construída com a natural. Ele faz um desenho do litoral e serras catarinenses sob um novo olhar, pensando a estrutura física do território e em uma forma de articular as regiões, permitindo a criação de espaços para o esporte de aventura e turismo, e trazendo alternativas para a mobilidade urbana. "O projeto leva em consideração não o recorte dos limites políticos estaduais, mas a continuidade física, cultural e histórica do litoral e serra catarinense, valorizando e integrando essas regiões. A paisagem construída e a natural criam uma paisagem cultural", afirma o arquiteto.





*Vita et Otium*

ARTICULAÇÃO E INTEGRAÇÃO ENTRE AS REGIÕES VALORIZANDO A PAISAGEM NATURAL

Nelson explica que a paisagem natural é que deve sugerir as possibilidades para concepção da paisagem construída e não o contrário. Segundo ele, entender as estruturas naturais é o que dá a condição de pensar nas alternativas para articular e qualificar os acessos que, no caso do projeto Vita et Otium, contempla todos os modais: aerovias, ciclovias, rodovias, ferrovias e transporte náutico.

"Propor o planejamento considerando a paisagem natural permite usufruir, de forma sustentável, do que a natureza tem a nos oferecer, qualificando a paisagem construída e atenuando seus problemas".

Nelson dá como exemplo o potencial náutico da fachada marinheira de Santa Catarina (baías de ingressão marinha, promontórios, enseadas, ilhas e lagoas) que além de ser uma alternativa para a solução da mobilidade urbana, pode ser um atrativo para o turismo e para o transporte de pessoas e mercadorias. "Temos as melhores condições para construção de terminais náuticos, que trariam novas perspectivas econômicas, turísticas e sociais. A articulação de diferentes modais com a implantação de eficientes ferry-boats, no Sul, entre Palhoça e Aeroporto, e no Norte, entre Biguaçu e Canasvieiras, poderia reorientar os fluxos rodoviários, descomprimindo o trânsito junto às cabeceiras das pontes", afirma.

## Estrutura do Projeto

DIVISÃO DA ÁREA DO PROJETO EM CINCO SEGMENTOS

Para realizar o projeto em sua área total, que compreende 570 km litorâneos, a área foi separada em cinco segmentos: central (segmento 3), centro-sul (segmento 4), sul (segmento 5), centro-norte (segmento 2) e norte (segmento 1), centrados nas principais cidades costeiras. Cada segmento é coordenado por uma equipe de arquitetos ligados a uma equipe central, composta por três arquitetos: Nelson Saraiva, Michel Mittmann e Enrique Brena. Por meio de estudo físico-espacial, que envolve pesquisas, discussões e constantes visitas aéreas e terrestres às regiões, as equipes detectaram as necessidades e as possibilidades de cada segmento. Desses estudos resultou uma proposta específica para cada região, além de outra global. "Essa divisão foi criada para garantir a leitura minuciosa de todo o território. Mas todas as análises passam também pela equipe central", afirma Nelson.



## Divisão das equipes dos segmentos

| | |
|---|---|
| PROPONENTE/ COORDENAÇÃO GERAL: INSTITUTO SILVA PAES - ISP | |
| Paulo Roberto Rocha | Presidente |
| André F. Câmara Schmitt | Vice-presidente |
| EQUIPE CENTRAL | |
| Nelson Saraiva da Silva | Coordenação |
| Michel de Andrado Mittmann | Coordenação |
| Enrique Hugo Brena | Coordenação |
| CONSULTORES DOS SEGMENTOS LITORÂNEOS | |
| Norberto Sganzerla | Segmento 1 - Joinville |
| Marcel Virmond Vieira | |
| Janio Vicente Rech-ARQ/UNIVALE | Segmento 2 - Camboriú |
| Sergio Moraes Torres-ARQ/UNIVALE | |
| Silvia Ribeiro Lenzi | Segmento 3 - Florianópolis |
| João Edmundo Bohn Neto | |
| Cezar A. Prates-ARQ/UNISUL | |
| Dagoberto Martins-ARQ/UNISUL | Segmento 4 - Laguna |
| José Waldemar Tabacow-ARQ/UNISUL | |
| Jorge Luiz Vieira-ARQ/UNESC | Segmento 5 - Rincão |
| Nelson Prohmann-ARQ/UNESC | |

## Primeira fase do projeto

RELOCAÇÃO DA BR-101

A primeira fase do projeto foi o estudo do Litoral Centro, correspondente ao segmento 3, representado pela relação continente e ilha, bem como suas articulações com a serra. Para esse trabalho, junto com a equipe central participaram como consultores especiais e coautores os arquitetos e urbanistas João Edmundo Bohn e Silvia Ribeiro Lenzi.

Entre as propostas desse segmento está a relocação da BR-101, deslocando o tráfego internacional, nacional, regional e estadual do seu leito atual para o anel viário que passa pelos municípios de Santo Amaro da Imperatriz, Águas Mornas, São Pedro de Alcântara, Antônio Carlos e Tijucas. A relocação da BR-101 possibilita a criação de um Boulevard Verde Continental, unindo Palhoça, São José, Biguaçu e Florianópolis, e de outro, Boulevar Verde Insular sobre a SC-401 e SC-405, ligando Ingleses ao Campeche, com a instalação em ambos de transporte coletivo eficiente, como o Veículo Leve sobre Trilhos. Estes eixos infraestruturados chamariam para si os adensamentos urbanos futuros, diminuindo a pressão de ocupação junto à beira do mar.

Outro destaque da proposta do segmento 3, reforçadas pela relocação da BR-101, é a valorização da estrutura urbana metropolitana em "H", identificada pelo Plano Diretor Participativo de Florianópolis. No Vita et Otium, esta estrutura em "H" é complementada pela articulação entre ilha e continente através de transportes náuticos com linhas regulares ao sul (entre Palhoça, Tapera, Aeroporto e centro) e ao norte (entre Estreito, Biguaçu e Santo Antônio de Lisboa).

ESTRUTURA URBANA EM "H" E BOULEVAR VERDE CONTINENTAL E INSULAR

De acordo com Nelson Saraiva, essa estrutura em "H" permite que a articulação entre o continente e ilha seja realizada por meio de vários modais que facilitam a mobilidade urbana, aproveitam as estruturas naturais, valorizando-as. Além disso, traz uma nova realidade para a estrutura urbana por incluir outras alternativas de deslocamento.

Como um novo modal a ser implantado, Nelson dá como exemplo os teleféricos, que além de serem uma alternativa de transporte, permitem nova fruição e percepção do ambiente, neste caso, por via aérea. "Um modelo local de sucesso é o teleférico do Parque Unipraias. Outro exemplo de sucesso é o teleférico de Medelin, na Colômbia, utilizado como transporte coletivo urbano. Ambos exemplificam o potencial de possibilidades representado por esse modal".

## Proposta Global do Vita et Otium

1 - Uma rede de parques na serra, determinada pela vegetação continua preservada, berço das nascentes dos principais rios.
2 - Uma rede de parques litorâneos; uma via interiorizada com cerca de 50 km e paralela à BR-101, que funcionará como alternativa viária integrando paisagens, lugares e culturas e conectando 24 cidades.
3 - A BR-101 articulada a uma ferrovia interestadual, ligando Porto Alegre a Curitiba, o que transformará o litoral catarinense em percurso leve entre essas duas metrópoles junto à BR-101.
4 - Estações Intermodais articuladoras das principais centralidades urbanas de todos os segmentos, interligando os sistemas rodoviário, ferroviário, aeroviário, cicloviário e náutico (marítimo, fluvial e lacustre).
5 - Definição de novas centralidades e caminhos náuticos, visando à implantação de viagens "charters" pelo mar.
6 - Qualificação das principais vias de articulação litoral e interior profundo, implementação de anéis viários transversais de integração mar e serra, reforço e asfaltamento das vias de articulação do topo dos aparados gaúcho e catarinense.
7 - Criação de portais turísticos destinados a divulgar, por meio de marcos visuais diferenciados, as riquezas turístico-culturais de cada segmento.

## Proposta Litoral Centro

1- A Serra da Boa Vista em Alfredo Wagner, onde nasce o Rio Itajaí, como parte das Vias de articulação do topo dos aparados, funciona como principal acesso de interiorização do Litoral-Centro. É o único lugar que permite a visualização das planícies litorâneas norte e sul.
2- A Via das Etnias no Litoral Centro, representado pelo Segmento 3, interliga as cidades de Rancho Queimado, Angelina, Major Gercino, São João Batista e Canelinha, redescobrindo suas vocações e valorizando seus lugares no contexto litorâneo.
3- A Relocação da BR-101, deslocando o tráfego internacional, nacional, regional e estadual do seu leito atual para o anel viário proposto pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte e Agência Nacional de Transportes Terrestres e a concessionária Auto Pista Litoral Sul, passando nos municípios de Santo Amaro da Imperatriz, Águas Mornas, São Pedro de Alcântara, Antônio Carlos e Tijucas.
4- A criação de uma Estação Rodoferroviária junto à BR-101 relocada, articulada por transporte coletivo eficiente às centralidades metropolitanas.
5- A relocação da BR-101 possibilita a criação de um Boulevard Verde Continental, unindo Palhoça, São José, Biguaçu e Florianópolis, e de outro, Boulevar Verde Insular sobre a SC-401 e SC-405.
6- Essas propostas reforçam a estrutura urbana metropolitana em "H", identificada pelo Plano Diretor Participativo de Florianópolis.
7- Articulação entre ilha e continente por meio de modais náuticos com linhas regulares, ao sul entre Palhoça, Tapera, aeroporto e centro; ao norte entre Estreito, Biguaçu e Santo Antônio de Lisboa complementam, em rede, por água, a estrutura urbana metropolitana em "H".
8- A criação de um teleférico entre o aterro da Baia Sul, Maciço Central, UFSC, Lagoa, Promontório da Joaquina e Barra da Lagoa, incentivando o não uso do automóvel e facilitando o transporte coletivo limpo e eficiente, da população metropolitana à Costa Leste da Ilha, praticamente preservada de ocupação, como parque livre de lazer contribuindo para a diversificação dos lugares de ócio da costa catarinense.
9- Novo Aeroporto Internacional na planície de Tijucas com amplo acesso à diversidade de lugares, integra o segmento 3, relacionando o Litoral Centro aos interesses da conurbação litorânea.
10- Um Porto Turístico Flutuante no fundeadouro histórico, em frente ao novo aeroporto internacional de Tijucas, equipado com estares e restaurantes, valorizando a centralidade náutica do norte da ilha, Ganchos, Porto Belo e Arvoredo. Um porto na cota perfeita ao atraque das naves turísticas, sem abertura de canais e problemas com os golfinhos, renovaria toda a minguada frota de transporte náutico da região.
11- Navegando do Porto Flutuante redescobriríamos a chegada pelo mar às diversas centralidades e localidades históricas continentais e insulares e ao centro de Florianópolis, como proposto pelo projeto vencedor do Concurso do Aterro da Baía Sul, em 1997. Assim como o Porto Flutuante, as proposições do Projeto Vita et Otium se rebaterão necessariamente sobre os programas urbanos dos aterros contemporâneos.

*IV - Exposição, sobre o projeto, na XIII Bienal Internacional de Arquitetura de Buenos Aires, no Centro Cultural Recoleta, de 8 a 30 de outubro de 2011.*

Vita et Otium

Instituto Silva Paes

Propuesta Global

Vita et Otium

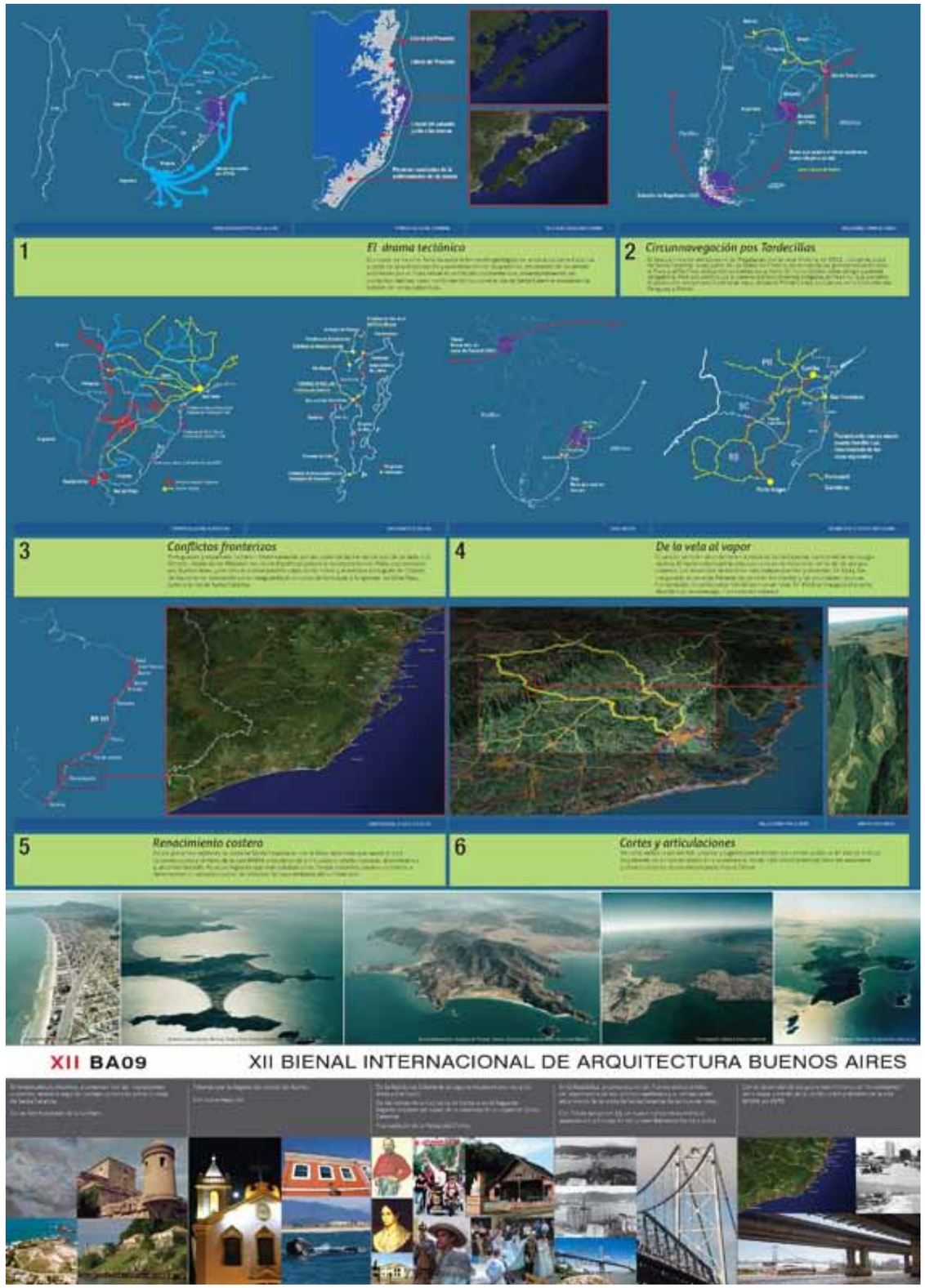
Instituto Silva Paes

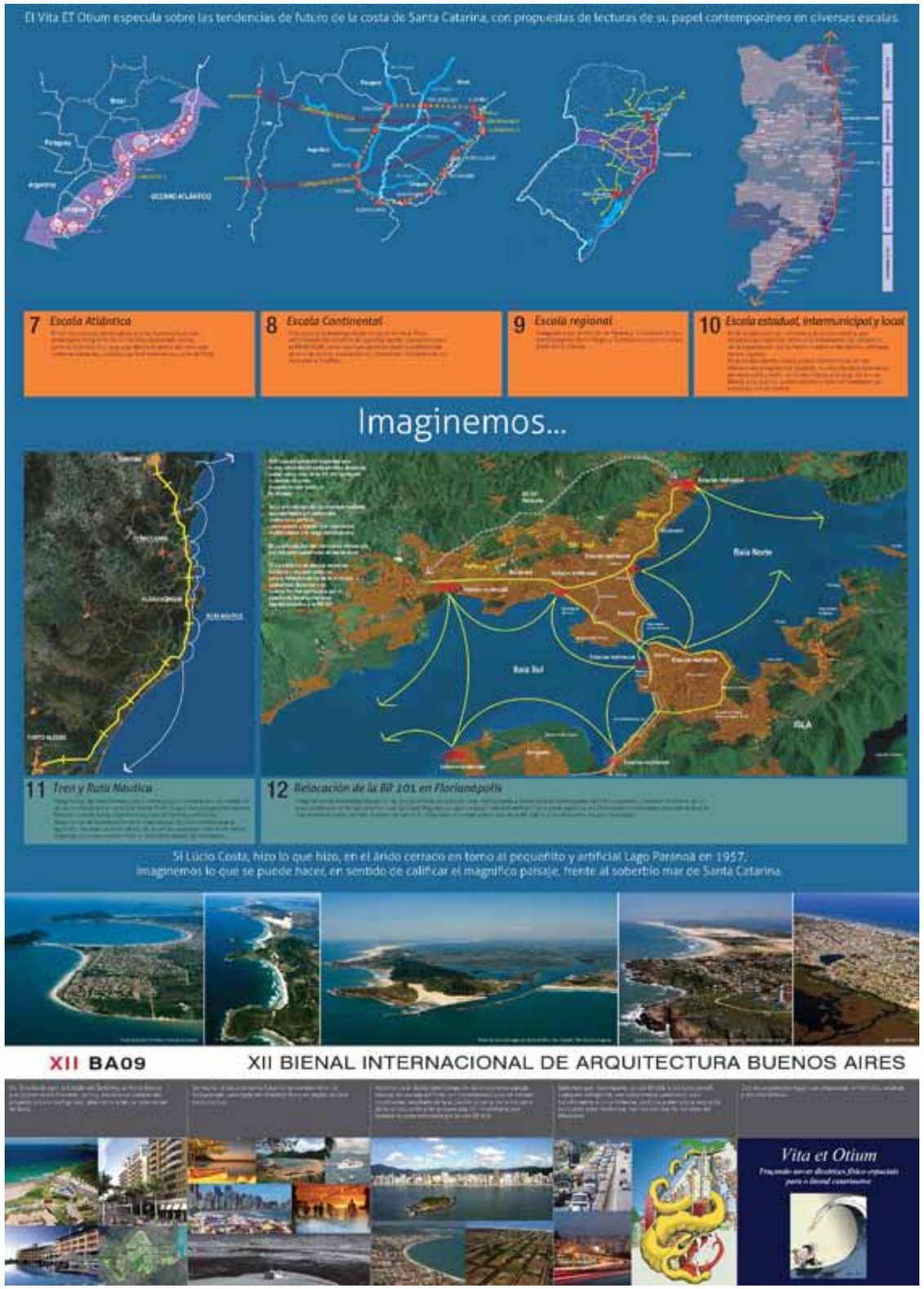
Propuesta Local

Vita et Otium

Instituto Silva Paes

Complementos de la propuesta del Litoral Centro:


1
El drama tectónico
2
Circunnavegación pos Tordecillas
3
Conflictos fronterizos
4
De la vela al vapor
5
Renacimiento costero
6
Cortes y articulaciones
XII BA09
XII BIENAL INTERNACIONAL DE ARQUITECTURA BUENOS AIRES


El Vita Et Otium especula sobre las tendencias de futuro de la costa de Santa Catarina, con propuestas de lecturas de su papel contemporáneo en diversas escalas
7
Escala Atlántica
8
Escala Continental
9
Escala regional
10
Escala estadual, intermunicipal y local
Imaginemos...
11
Tren y Ruta Náutica
12
Relocación de la BR 101 en Florianópolis
Si Lúcio Costa, hizo lo que hizo, en el árido cerrado en torno al pequeñito y artificial Lago Paranoá en 1957,
imaginemos lo que se puede hacer, en sentido de calificar el magnífico paisaje, frente al sobertbio mar de Santa Catarina.
Vita et Otium
XII BA09
XII BIENAL INTERNACIONAL DE ARQUITECTURA BUENOS AIRES

***V - Palestra, sobre o projeto, de Nelson Saraiva da Silva e Michel de Andrado Mittmann, para Renato Hinnig, secretário de Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis. em 29/08/2011, na sede da Secretaria.***

Márcia - FloripAmanhã 23/08/11

Caros Parceiros

Boa Tarde,

Conforme acordado na reunião de 18/ago, agendamos reunião com o Secretário Renato Hinnig da SDR Grande Florianópolis, conforme segue:

Data: 29/agosto (segunda-feira)

Horário: 14h00

Local: SDR Grande Florianópolis

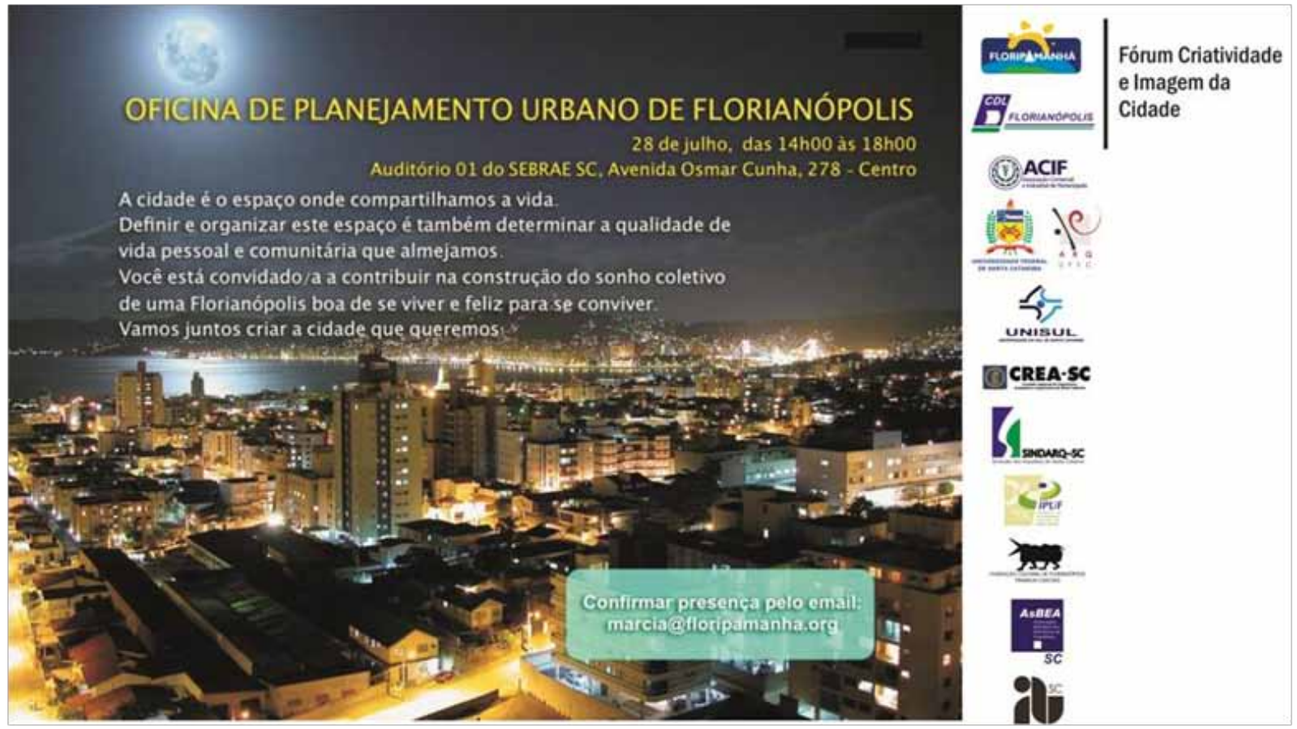
AGENDA DE APRESENTAÇÕES:

- Floripa 2030;
- Vita et Otium;
- Jardim Botânico;
- Centro de Visualização da Florianopolis do Futuro.

Solicito a gentileza de confirmar o recebimento deste, bem como do agendamento em questão retornando este e-mail.

Abs.

*VI - Palestra, sobre o projeto, de Nelson Saraiva da Silva e Arthur Eduardo Becker Lins, na Oficina de Planejamento Urbano de Florianópolis, a convite do Fórum Criatividade e Imagem da Cidade, coordenado pelo FloripAmanhã, na sede do SEBRAE em Florianópolis, no dia 28 de julho de 2011.*



Fórum Criatividade
e Imagem da
Cidade

# CERTIFICADO

Certificamos que **Nelson Saraiva** participou como palestrante do evento **OFICINA DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS**, realizado no dia 28 de julho de 2011, das 14h00 às 18h00 no Auditório do SEBRAE em Florianópolis - Santa Catarina .

Em nome do Grupo Gestor do Fórum de Criatividade e Imagem da Cidade, firmam o presente,

*Osmar Silveira*
Diretor de Assuntos Públicos e Políticos
CDL FLORIANÓPOLIS

*Elizenia Prado Becker*
Presidente
ASSOCIAÇÃO FLORIPAMANHÃ

Fórum Criatividade
e Imagem da
Cidade

# CERTIFICADO

Certificamos que **Arthur Eduardo Becker Lins** participou do evento **OFICINA DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS**, realizado no dia 28 de julho de 2011, das 14h00 às 18h00 no Auditório do SEBRAE em Florianópolis - Santa Catarina .

Em nome do Grupo Gestor do Fórum de Criatividade e Imagem da Cidade, firmam o presente,

*Osmar Silveira*
Diretor de Assuntos Públicos e Políticos
CDL FLORIANÓPOLIS

*Elizenia Prado Becker*
Presidente
ASSOCIAÇÃO FLORIPAMANHÃ

***VII - Palestra, sobre o projeto, de Nelson Saraiva da Silva e Michel de Andrado Mittmann, no evento "Olhares Múltiplos", da Univali, em 09 de junho de 2011.***

O evento "OLHARES MÚLTIPLOS" é de todos os cursos do Centro em Balneário Camboriú e haverá, nestes três dias, exposições e palestras específicas, mini-cursos, workshops, entre outros.

Quando a programação geral estiver concluída, encaminho.

Assim que puder, retorne para confirmar.

Abraços.

Att.

Prof. Jânio Vicente Rech, Dr.

Curso de Arquitetura e Urbanismo

Univali - Balneário Camboriú - SC

***VIII - Palestra, sobre o projeto, de Nelson Saraiva da Silva e Michel de Andrado Mittmann para SC/PARCERIAS - governo do Estado de Santa Catarina, no Centro Administrativo do Estado de Santa Catarina, em oito de abril de 2011.***

Prezado Glauco,

Pretendemos apresentar sexta-feira dia 08 de abril de 2011, conforme combinado, o Projeto Vita et Otium - Traçando novas diretrizes físico espaciais para o litoral articulado as serras catarinenses, à SC Parcerias, ao Secretário de Infra-estrutura, Sr. Valdir Vital Cobalchini, e ao Secretário Regional da Grande Florianópolis, Sr. Renato Hinnig. Aguardando definição do horário e local, nos colocamos à disposição.

Att.

Arq. Urb. Nelson Saraiva

Coordenador do Projeto Vita et Otium

ISP Instituto Silva Paes

Glauco José Côrte Filho glauco@scparcerias.sc.gov.br

06/04/11

Confirmo para sexta feira as 09:00 horas

Att

GJCF

*IX - Palestra, sobre o projeto, no Fórum "Novas centralidades da região metropolitana", realizado pelo IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis) e Instituto Silva Paes, no auditório do CREA-SC, em 28 de fevereiro de 2011.*

## *X – Divulgação do projeto no Diário Catarinense.*

OBRAS DO FUTURO
Propostas para um litoral muito diferente em SC

O governo do Estado investiu R$ 1 milhão do Fundo Estadual de Incentivo ao Turismo para um estudo que reavalia a ocupação do litoral catarinense. O projeto, elaborado por um grupo de 40 arquitetos do Instituto Silva Paes, de Florianópolis, propõe alterações audaciosas, como a mudança do traçado da BR-101, a construção de um aeroporto internacional em Tijucas e um porto náutico flutuante.

A primeira etapa do projeto batizado como Vita et Otium (vida e ócio, em latim) foi apresentada às Secretarias de Estado de Planejamento e de Turismo neste mês. Nela constam as propostas gerais para o litoral catarinense e as detalhadas da Grande Florianópolis. Os das outras regionais serão entregues em março.

A ideia do arquiteto Nelson Saraiva da Silva foi apresentada em sua tese de doutorado, na Universidade de São Paulo (USP), em 2005. Em 2010, ele montou uma equipe para o projeto, que, segundo sua definição, planeja o litoral com base nas vocações turísticas, de locomoção e moradia.

Uma das medidas prevê o recuo da BR-101 entre Palhoça e Biguaçu, construindo um bulevar no ponto onde hoje passa a rodovia, em São José. O engenheiro do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) João José Vieira aprova a sugestão por considerar que o tráfego interno atrapalha a finalidade da via: ligar grandes centros.

A construção de um porto náutico flutuante, perto de Governador Celso Ramos é mais polêmica. O diretor executivo da Brasil Cruiser, associação dos terminais de cruzeiros, Ernesto São Thiago, acredita que o custo seria elevado em comparação a um porto em terra. O orçamento não foi feito. Já as recomendações para criar parques ecológicos abertos à visitação anima o presidente da Federação de Convention e Visitors Bureaux de SC, Ricardo Ziemato:

– É um trabalho importante, mas precisa ter continuidade.

Para concretizar as obras recomendadas no estudo, serão necessárias muitas negociações políticas, recursos, autorizações ambientais, além dos projetos arquitetônicos e estudos de viabilidade.

– Consideramos necessário solucionar, principalmente, os problemas de locomoção para desenvolver o turismo – afirma o secretário de Turismo Valdir Walendowsky.

roberta.kremer@diario.com.br

www.diario.com.br Opine no diario.com.br: farra do boi é tradição que deve ser valorizada ou uma mancha negativa para o Estado de Santa Catarina?

DIÁRIO CATARINENSE

OUTRO CAMAROTE PARA OS FOGOS

Página 25

SANTA CATARINA, QUARTA-FEIRA, 25 DE DEZEMBRO DE 2019 · ANO 25 · Nº 8.512

R$ 2,00

NOTA VERMELHA

**Celesc recebe puxão de orelha do consumidor**

Clientes da estatal acham que o atendimento piorou em 16 dos 17 itens na pesquisa de satisfação da Aneel. Desde 2007, a agência já aplicou 11 multas na empresa. Página 17

**IMAGINE SE...**

Construída na década de 1970, a principal rodovia do Estado atrapalha a vida dos moradores e congestiona muito fácil

BR 101 Traçado proposto

BR 101 Traçado atual

Biguaçu

Baía Norte

...A BR-101 MUDASSE DE LUGAR

Pela proposta, seria uma estação com restaurante e abastecimento para as embarcações. Ferry boat ligaria a cidade de Biguaçu a Florianópolis

...EXISTISSEM PORTOS TURÍSTICOS

**Mas, por enquanto, são só ideias**

Projeto *Vita et Otium*, coordenado por arquitetos contratados pelo governo de SC, defende mudanças radicais para o litoral.

Páginas 6 e 7

Governo

**Os novos nomes da Segurança**

Definidos os titulares da cúpula da Secretaria de Estado. Página 8

Megachance

**Já pensou em ganhar R$ 190 mi?**

É o valor aproximado da Mega da Virada. As apostas vão até sexta. Página 33

Vai para onde?

**Milan não quer, mas não libera**

Futuro de Ronaldinho deve ser definido hoje pelo seu irmão Assis.

**Macuglia com fome de títulos no Tigre**

Técnico do Criciúma só pensa em conquistar o Estadual 2011.

Esportes

Reportagem Especial

OBRAS DO FUTURO

**Propostas para um litoral muito diferente em SC**

Ferry boats Sul e Norte

Renovação da BR-101

Porto náutico flutuante

Gov. Celso Ramos

Biguaçu

Baía Sul

Baía Norte

Palhoça

Aeroporto

Lagoa da Conceição

Oceano Atlântico

Terminais

diario.com.br

*XI - Apresentação do Projeto na RBSTV com jornalista Francis Silvy – programa "Bom dia Santa Catarina" , 21 de março de 2011.*
*XII - Apresentação do Projeto na RBSTV com jornalista Francis Silvy – programa "Estúdio Santa Catarina", 20 de março de 2011.*

*XIII – Apresentação do Projeto na rádio CBN, jornalista Renato Igor, programa "Notícias da Manhã", 8 de janeiro de 2011.*

***XIV - Entrevista sobre o Projeto na TVCOM (RBS), jornalista Renato Igor , no Programa "Conversas Cruzadas", dia 5 de Janeiro de 2011.***

## Revitalizar o litoral

6 de janeiro de 2011 | Comente aqui | Categorias: Sem categoria

O programa hoje discute um projeto elaborado por 40 arquitetos e que prevê mudanças significativas no litoral catarinense. A ideia é não só deixar a paisagem mais bonita, e sim, melhorar a mobilidade urbana – especialmente na Grande Florianópolis. Uma das propostas é mudar a BR 101 de lugar. É um projeto possível? Haveria investimentos? E os impactos ao meio ambiente, seriam entrave? Pontos de partida do Conversas Cruzadas que começa logo mais às 22hs na TVCOM.
Participantes:
- Nelson Saraiva da Silva, arquiteto e urbanista, autor e um dos coordenadores do Projeto Vita et Otium
- Marcel Virmond Vieira - arquiteto, Consultor do Segmento 01 – Norte – Centrado em Joinville do Projeto Vita et Otium
- Almir Francisco Reis, professor e Subcoordenador do Programa de Pós Graduação em Urbanismo da UFSC
- Murilo Flores, presidente da Fatma

http://wp.clicrbs.com.br/conversascruzadas/2011/01/06/revitalizar-o-litoral/?topo=52,2,18,,196,e196

*XV - Palestra, apresentação da primeira etapa do projeto, de Nelson Saraiva da Silva e Michel de Andrado Mittmann, com participação de Paulo Rocha e Ademir Reis, no auditório da Secretaria de Administração, no Centro Administrativo do Estado de Santa Catarina, 21 de dezembro de 2010.*

***XVI - Palestra, sobre o projeto, de Nelson Saraiva da Silva na Semana acadêmica que comemorou os vinte anos do Curso de Arquitetura e Urbanismo da URCAMP-Bagé, em 18 de junho de 2010. (anexo programação)***

PROGRAMAÇÃO

14.06 - Oficinas*

15.06 - Oficinas*

16.06

18:30 - Abertura Oficial

Eng. Civil Lia Maria Quintana, Conselheira da Câmara de Engenharia Civil do CREA RS

Arq. Cristina Wayne Brito, Conselheira da Câmara de Arquitetura do CREA RS

Arq. Marília Pereira de Ardovino Barbosa, Conselheira da Câmara de Arquitetura do CREA RS

20:00 - Palestra de apresentação do projeto Candiota III

Arq. Rachel Morgado

Eng. Civil Benhur Munhoz

Eng Civil Zhang Ji Tao

17.06

18:30 - Arena do Internacional Sport Club

Arq. Mauricio Santos, representante da Hype Studio

20:00 - Arena do Grêmio Futebol Clube

Pedro Afonso Salles, cônsul do Grêmio

18.06

18:30 - Palestra

Arquiteto Nelson Saraiva

20:00 - Palestra

Arq. Maurício Couto Polidori

21:30 - Jantar

*Oficiantes

Andre Mancini Choer UFpel - Oficina de Corel

Samuel Mancini Choer - UCpel - Oficina de Estencil

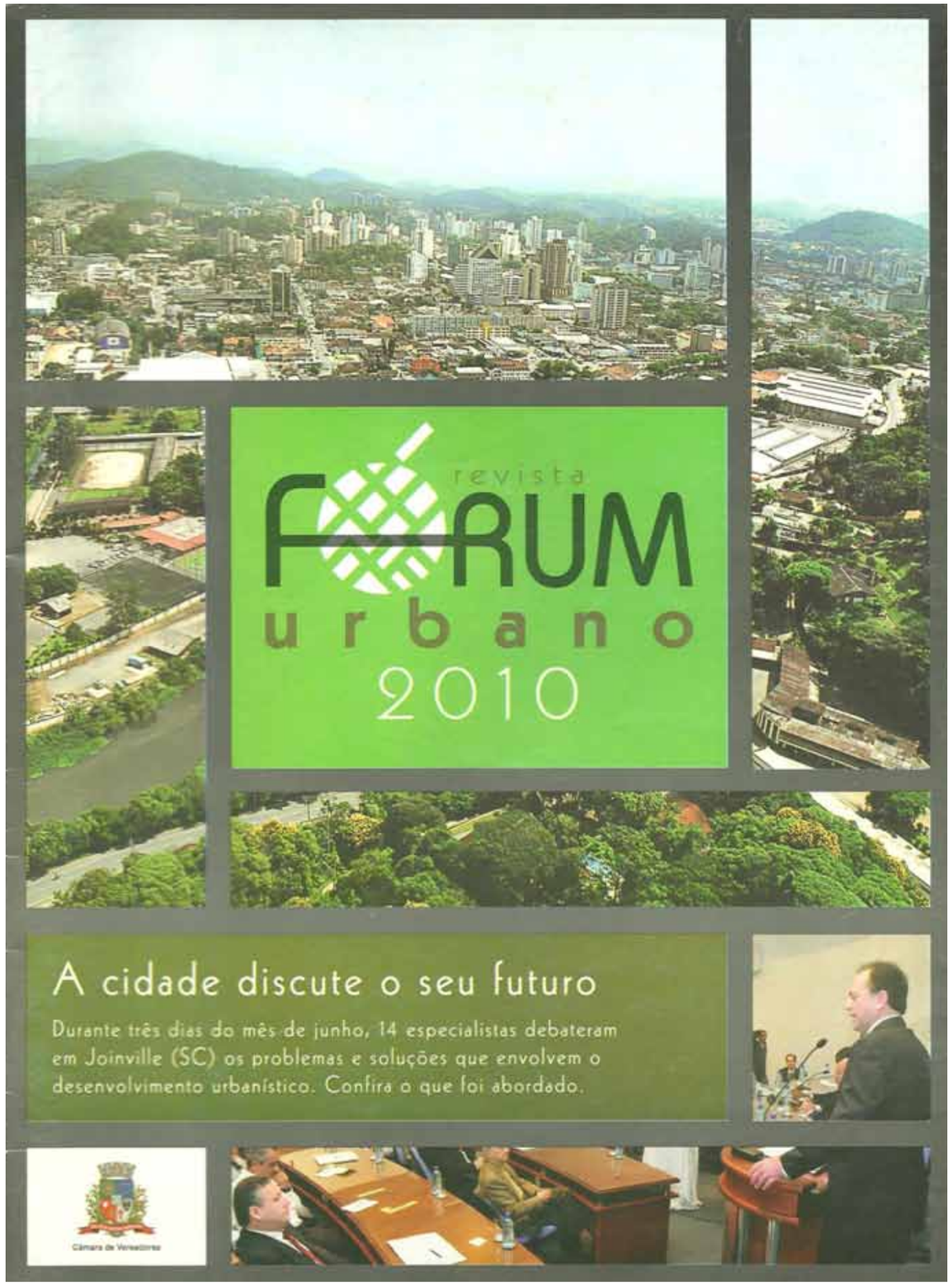
Eduardo Mancini Choer - Ucpel - Oficina de Mosaico

Bruno Silva Gonçalves - URCAMP - Oficina de Mosaico

Felipe Nunes - URCAMP - Oficina de PET

Rubens Andrade - URCAMP - Oficina de PET

*XVII - Palestra, sobre o projeto, de Nelson Saraiva da Silva e Michel de Andrado Mittmann no "1º Fórum de Planejamento Urbano de Joinville e Região", realizado nos dias 7, 8 e 9 de junho/2010 no Plenário da Câmara de Vereadores de Joinville.*



# Sumário


3 Um fórum para discutir a cidade

5 Rumo a uma cidade mais saudável e sustentável
Francisco de Assis Comaru

8 Joinville, planejamento e política
Jorge Wilheim

9 A atuação do Estado na infraestrutura de Joinville e região
Norberto Sganzerla

11 Plano Municipal de Gerenciamento costeiro, o caso de Itapoá
Carlos Henrique Pedriali Nóbrega

15 Joinville: desafios de hoje e de amanhã
Luiz Alberto Souza

17 Mobilidade urbana
Pedro J. O. Lopes

18 Plano Municipal de Saneamento Básico de Joinville
Adriano Stramiglio

21 A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil
João Sette Whitaker Ferreira

34 Caos urbano
Daniela Facchini

35 Hidrovia Joinville São Francisco do Sul
Fernando José Camacho

39 Vita et Ótium
Nelson Saraiva e Michel Mittmann

48 SC Parcerias S/A planeja Complexo Intermodal Catarinense
Ricardo Stodieck

49 A difícil e cara missão de entregar nas grandes cidades
Marco Antônio Oliveira Neves

51 Educação para mobilidade
Acires Dias



**Expediente**
A revista Fórum Urbano é uma publicação da Câmara de Vereadores de Joinville, em novembro de 2010.

**Endereço:** R. Hermann A. Lepper, 1100, Joinville SC, CEP 89205-901

**Telefone:** (47) 21013299 | Fax: (47) 21013303

**Site:** www.cvj.sc.gov.br

**Jornalista responsável:**
Mário Sergio Brum (DRT/SC 796)

**Diagramação e arte final:**
Criacom Comunicação (3028-5860)

**Fotos do Fórum:**
Nilson Bastian e Philipe José

Câmara de Vereadores

1º FÓRUM DE PLANEJAMENTO URBANO JOINVILLE E REGIÃO

# VITA et ÓTIUM
## Traçando novas diretrizes físico-espaciais para o litoral catarinense


**Nelson Saraiva da Silva**
Arquiteto, professor da UFSC desde 1979, coordena a equipe do projeto Vita et Otium que, pela primeira vez em Santa Catarina, irá produzir um olhar integrado das potencialidades costeiras.

**Michel Mittmann**
Arquiteto, professor da UFSC e fundador da empresa Studio Methelos Arquitetos, de Florianópolis.


"Todos os mares, todos os estreitos, tôdas as baías, todos os golfos, queria apertá-los ao peito, senti-los bem e morrer!"

"Ode Marítima"
Fernando Pessoa

O imaginário da era clássica ignorou o encanto das praias de mar. O mar era domínio dos monstros e titãs. Contrariando essa tendência os romanos, hedonistas viscerais, desafiam o sobrenatural inventando a vilegiatura junto

Figura 1

ao Golfo de Nápoles.Para os gregos, marinheiros compulsórios e compulsivos "é sobretudo o mar (...) que desenha a terra e lhe dá sua forma, modelando golfos, o alto mar, estreitos e do mesmo modo istmos, peninsulas e cabos".(CORBIN:1989)

Exemplifica o croquis de Caboto, marido de Catarina, que virou santa e, em 1526, deu nome à ilha. O imaginativo marinheiro demonstra incrível "consciência geográfica" quando desenha toda a costa brasileira, destacando a ilha dos Patos, batizada agora de Santa Catarina.

Figura 2

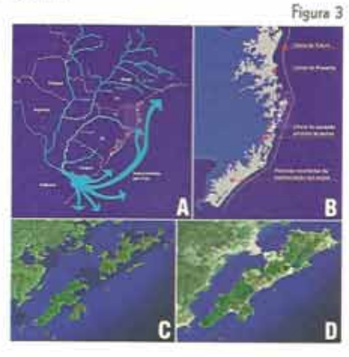
No Renascimento o mar é o grande viabilizador das descobertas e seus feitos notáveis. A audácia dos holandeses, mudando radicalmente o desenho do litoral traçado por mão divina, inaugura o conflito entre paisagem natural e paisagem construída. Ao longo da história essa apropriação do espaço natural se estabelece.

Exemplifica Veneza em que a água da Laguna como defesa, substitui os bastiões, criando uma fortaleza invisível onde, através de aterros complementares às ilhas naturais, é construída a cidade espelhada permanentemente.

Figura 4

Exemplifica, também, esta "consciência geográfica" o croquis de Raulino Reitz, mostrando a formação do litoral catarinense a partir da sedimentação resultante das areias carreadas pelo Prata que, imemorialmente, são trazidas pelas correntes marinhas, conformando inclusive a ilha de Santa Catarina pela junção de várias paleoilhas.

Figura 3




Outro exemplo contemporâneo notável desse conflito é representado pelo delírio aquático de Cape Coral – Flórida ou pelas cidades turísticas criadas em Dubai.

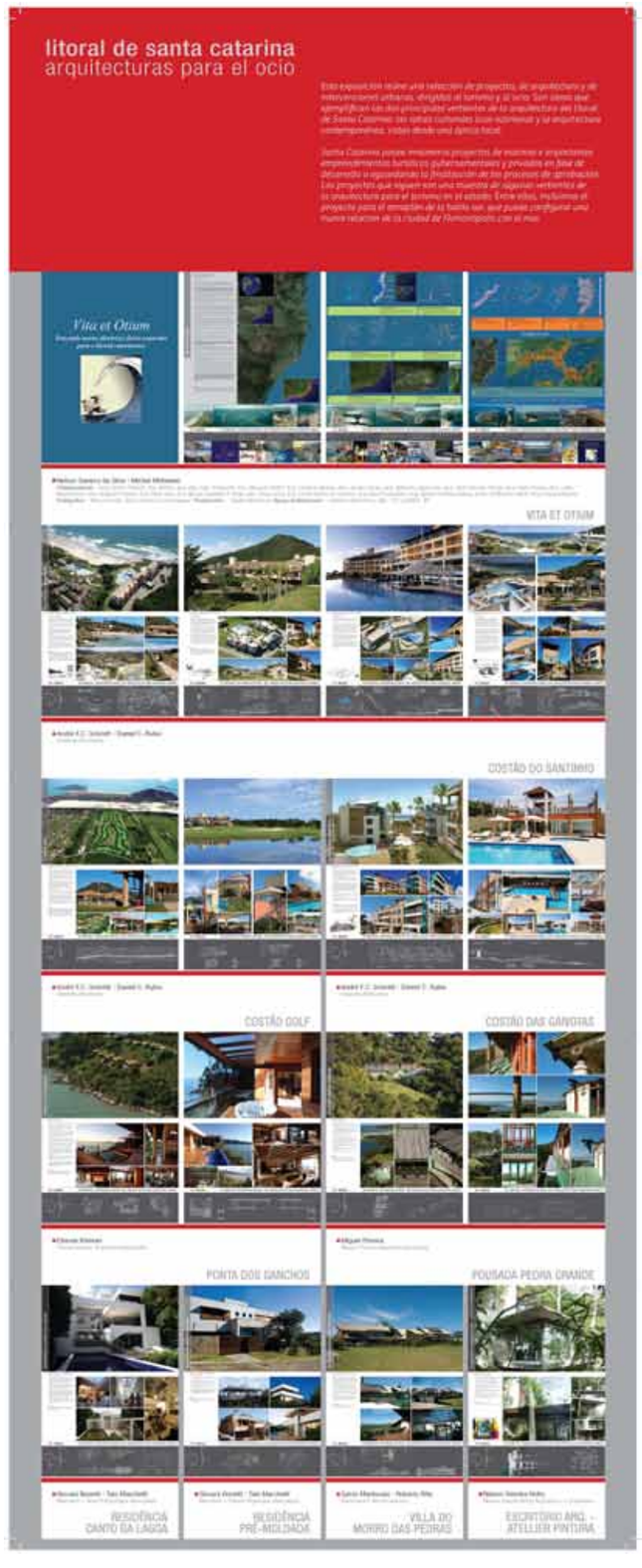
Figura 5

A ilha de Santa Catarina, com os crescentes aterros rodoviaristas insulares e continentais, construídos pelo homem,

*XVIII - Exposição do projeto no evento II Destaques das Bienais de Arquitetura (XII Bienal de Arquitetura de Buenos Aires e 8ª Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo) "Litoral de Santa Catarina – arquiteturas para o turismo e lazer", no Espaço Cultural Lindolf Bell no Centro Integrado de Cultura (CIC), Florianópolis, de 20 de março a 27 de abril de 2010.*

*Vita et Otium*

*XIX - Exposição, sobre o projeto, na XII Bienal Internacional de Arquitetura de Buenos Aires, no Centro Cultural Recoleta, de 3 a 12 de outubro de 2009*



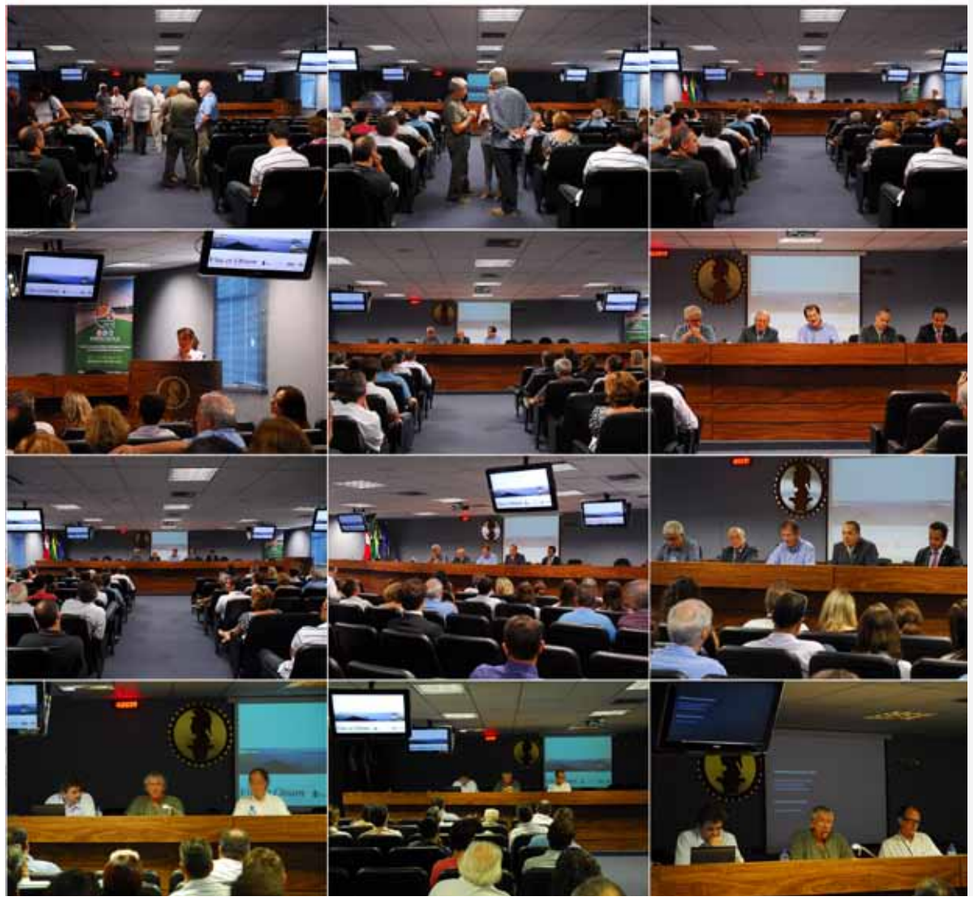
*XX – Palestra, sobre o projeto, no Architectour Florianópolis 2009 no Painel 4*
*Waterfronts: Definindo novas Bordas d'água e Readequando os seus Usos, no Centro de Ecentos da UFSC, em 10 de setembro de 2009.*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 8:30 - 10:30 | Painel 4<br>Waterfronts: Definindo novas Bordas d'água e Readequando os seus Usos. | | | | |
| | ESPECIALISTA | | Arqº Alberto Varas (ARG)<br>www.estudioalbertovaras.com.ar | | |
| | ESPECIALISTA | | Arqº Nelson Saraiva<br>Dr. Professor Universitário | | |
| | MODERADOR | | Adv. Ernesto São Thiago -<br>Porto Turistico de Santa Catarina | | |
| | PRES. MESA | | Cláudio Brasil do Amaral -Instituto Marinas do Brasil<br>www.marinasdobrasil.com.br | | |
| | RELATOR | | Engº Raul Zucatto (BRA) – Presidente<br>CREA/SC | | |

http://www.architectour2009.com.br/index.php

*XXI – Palestra, sobre o projeto, de Nelson Saraiva da Silva e Michel de Andrado Mittmann, no auditório ARQ/UFSC, em 17 de junho de 2009.*

*XXII - Palestra no Fórum "Novas Centralidades da Região Metropolitana", realizado pelo IPUF, PMF e CREA/SC.*



MAPA DO SITE | OUVIDORIA | DENÚNCIA FISCALIZAÇÃO | DUVIDAS FREQUENTES | TELEFONES E CONTATOS

CREA-SC
Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Santa Catarina

CREAN
Profissior

Institucional | Serviços | Convênios | Leis | Licitações | Divulgação

Divulgação » Notícias

BUSCAR: Mês Ano IMPRIMIR ENVIAR POR E-MAIL A A A

[02-03-2011]

## Fórum debate diretrizes físico-espaciais para o litoral catarinense

Fórum debate diretrizes físico-espaciais para o

"Vita et Otium (vida e ócio, em latim) – Traçando novas diretrizes físico-espaciais para o litoral catarinense" é o nome do projeto apresentado nesta segunda-feira (28.02), em Florianópolis, durante o Fórum "Novas Centralidades da Região Metropolitana." O evento foi realizado pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), Instituto Silva Paes, em parceria com a Prefeitura Municipal de Florianópolis e CREA-SC.

Elaborado por um grupo de 40 arquitetos do Instituto Silva Paes, o estudo reavalia a ocupação do litoral catarinense e propõe alterações audaciosas como o aterro da Baia Sul na capital, mudança do traçado da BR-101, construção de um aeroporto internacional em Tijucas e um porto náutico flutuante.

O idéia do projeto foi concebida pelo Arq. Nelson Saraiva da Silva em sua tese de doutorado, na Universidade de São Paulo (USP), em 2005. Em 2010, ele organizou uma equipe para elaborar o projeto focando o planejamento do litoral catarinense com base nas vocações turísticas, de locomoção e moradia.

Uma das medidas prevê o recuo da BR-101 entre Palhoça e Biguaçu, construindo um bulevar no ponto onde hoje passa a rodovia em São José, a construção de um porto náutico flutuante, perto de Governador Celso Ramos e, ainda, a construção de um aeroporto internacional em Tijucas. Na capital, propõe ainda a reaproximação do mar até o Mercado Público, o aterro da Baia Sul, entre outros.

O evento aconteceu no auditório do CREA-SC. A abertura contou com a participação do Secretário de Planejamento de Santa Catarina, Felipe Mello; Átila Rocha dos Santos, o Superintendente do Ipuf; Arq. André Schmidt, o Vice-presidente do Instituto Silva Paes, Paulo Rocha; o Presidente do CREA-SC, Eng. Agr. Raul Zucatto; e o Vereador Ricardo Vieira, representando a Câmara Municipal de Florianópolis.

***XXII – Palestra, sobre o projeto, de Nelson Saraiva da Silva e Michel de Andrado Mittmann na abertura do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UNESC, Criciúma, em 2009.***

***XXIII – Palestra, sobre o projeto, de Nelson Saraiva da Silva e Michel de Andrado Mittmann na reunião do Conselho Estadual de Turismo do Estado de Santa Catarina, em São Joaquim, SC, em 2008.***

***XXIV – Palestra, que deu origem ao projeto, de Nelson Saraiva da Silva e Michel de Andrado Mittmann, para o governador de Santa Catarina e CONSULT (Conselho Consultivo do Governo de Estado de Santa Catarina, na Casa d'Agronômica, Florianópolis, em 15 de agosto de 2008.***

# *Veiculações*

# Projeto Vita et Otium é destaque no site da Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte

Projeto com diretrizes para o litoral catarinense foi apresentado nesta semana
Qua, 22 de Dezembro de 2010 17:49

O litoral catarinense ganhará um planejamento, de norte a sul, com o objetivo de apresentar novas propostas para o desenvolvimento sustentável do local. O projeto, denominado "Vita et Otium", que propõe diretrizes físico-espaciais visando à atividade turística do litoral de Santa Catarina e a vida cotidiana, teve seus resultados preliminares apresentados na manhã desta terça-feira (21/12) no auditório da Secretaria de Estado de Administração.

Quarenta arquitetos estão envolvidos no projeto, que está sendo coordenado pelo Instituto Silva Paes e desenvolvido com recursos do Governo do Estado de Santa Catarina, por meio da Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte (SOL), com o Fundo Estadual de Incentivo ao Turismo (Funturismo). "A Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte quer deixar esse legado como proposta para a qualificação do litoral catarinense", afirma o secretário de Estado de Turismo, Cultura e Esporte, Valdir Walendowsky.

O projeto "Vita et Otium", que terá continuidade no próximo ano, é resultante da tese de doutorado do arquiteto Nelson Saraiva da Silva, um dos coordenadores do projeto. O Comitê Gestor engloba o secretário de Estado de Turismo, Cultura e Esporte, Valdir Walendowsky; o secretário de Estado de Planejamento, Vinícius Lummertz, e profissionais do Instituto Silva Paes. Fazem parte da equipe, também, arquitetos dos cinco segmentos trabalhados pelo projeto: Joinville, Balneário Camboriú, Florianópolis, Laguna, e Rincão, além de profissionais da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN-SC), e dos Estados Unidos e da Espanha.

A partir da construção da BR-101 no Estado, em 1970, houve a supervalorização turística do litoral catarinense, processo que culminou na transformação de áreas rurais em urbanas, gerando grande adensamento populacional com a crescente conurbação de cidades industriais, portuárias, terciárias ou turísticas. Diante dessa perspectiva, o projeto pretende desenvolver soluções para o crescimento ordenado e planejado de novas áreas de ocupação, alternativas de deslocamento para moradores e turistas, e desenvolvimento de projetos que incorporem a paisagem natural, composta por morros, bacias, ilhas, promontórios, enseadas, entre outras feições geográficas.

Entre algumas propostas apresentadas na manhã desta quinta-feira, com o intuito de serem aprofundadas e posteriormente transformadas em projetos, está a construção da Via das Etnias, rodovia paralela à BR-101 ligando o norte ao sul, percorrendo cidades de colonização européia. Foram apresentadas, também, propostas de interligação da rede de Parques da Serra Geral até a Serra do Mar; construção de uma ferrovia turística e de cargas, ao longo do litoral, ligando Porto Alegre à Curitiba, o que diminuiria o fluxo da BR-101; realocação da BR-101 em alguns trechos conurbados; implantação de Portais Turísticos nos encontros viários mais significativos entre serra e mar; construção de um teleférico entre a Baía Sul de Florianópolis e a Lagoa da Conceição; construção de ferry boats entre a Ilha de Santa Catarina e o continente; entre demais propostas, visando cada vez mais o crescimento sustentável nas diversas atividades de Santa Catarina.

# Jornal ANotícia de Joinville destaca Projeto Vita et Otium

29 de dezembro de 2010. | N° 994

http://www.clicrbs.com.br/anoticia/jsp/default2.jsp?uf=2&local=18&source=a3157157.xml&template=4187.dwt&edition=16181&section=2003

10 QUARTA-FEIRA - 29/12/2010 A NOTÍCIA

# O litoral dos sonhos

**Projeto integra meio ambiente, urbanismo, cultura e turismo. Mas, por enquanto, é só um megaplano**

TAÍSA RODRIGUES
taisa.rodrigues@an.com.br

Ainda está tudo no papel, no plano dos sonhos, mas um grupo de especialistas estuda uma maneira de transformar o litoral de Santa Catarina num espaço que une proteção ao meio ambiente, valorização da cultura, urbanismo planejado e turismo, muito turismo.

O governo do Estado investiu R$ 1 milhão do Fundo Estadual de Incentivo ao Turismo para um estudo que reavalia a ocupação do litoral catarinense. O projeto elaborado por um grupo de 40 arquitetos do Instituto Silva Paes (ISP), propõe alterações audaciosas, como a mudança do traçado da BR-101, a criação de uma série de parques e portais turísticos.

O projeto é chamado de "Vita et Otium" (Vida e Ócio, em latim) e foi dividido em módulos. A região de Joinville é um deles. As outras são Balneário Camboriú, Florianópolis, Laguna e Rincão.

A primeira etapa do projeto foi apresentada às secretarias de Estado de Planejamento e de Turismo neste mês. Nela, constam as propostas gerais para o litoral catarinense. As propostas da região de Florianópolis já foram detalhadas. As ideias para as outras regiões devem ser mostradas a partir do mês que vem.

A ideia do arquiteto Nelson Saraiva da Silva foi apresentada em sua tese de doutorado, na Universidade de São Paulo (USP), em 2005. Em 2010, montou sua equipe para o projeto, que segundo ele, planeja o litoral com base nas vocações turísticas, de locomoção e moradia.

As recomendações para criar parques ecológicos abertos à visitações animou o presidente da Federação de Convention e Visitors Bureau de Santa Catarina, Ricardo Ziemato. "É um trabalho muito importante, mas precisa ter continuidade", salienta.

Para concretizar as obras recomendadas serão necessárias muitas negociações políticas, recursos, autorizações ambientais, além dos projetos arquitetônicos e estudos de viabilidade.

"Consideramos necessário solucionar os problemas de locomoção para desenvolver o turismo em Santa Catarina", afirma o secretário de Turismo, Valdir Walendowsky.

Segundo o arquiteto e urbanista Guilherme Llantada, um dos coordenadores da proposta, foi feita uma leitura dos conflitos e vocações de cada região.

"Tem várias coisas a serem avaliadas. Espaço urbano, região ambiental, patrimônio. A ideia é no 1º trimestre de 2011 termos um desenho de planejamento definido", diz o arquiteto.

"O trabalho é muito complexo. Depois que definirmos uma linha para os segmentos, teremos de consultar a população e órgãos ambientais", explica Llantada.

O "Vita et Otium" está sendo desenvolvido desde 1994, mas só agora foi incluído nos planos do governo do Estado. Profissionais de todas as regiões foram chamados para colaborar com a ideia.

## Ideias para o Norte

**O projeto "Vita et Otium", expressão que quer dizer vida e ócio, prevê 11 grandes projetos que se interligam pelo litoral de Santa Catarina – sete deles fazem parte da região**

**1** ANTE VÁRIOS LEQUES AS PRAIAS À SERRA

Criação de equipamentos turísticos nas ligações viárias entre os parques das encostas da serra e os parques litorâneos nos principais acessos, que relacionam os anéis com a BR-101, implantando portais turísticos divulgadores das singularidades locais.

**2** Criação de linha férrea turística e de cargas, de interesse estadual e regional junto à BR-101, ligando Porto Alegre a Curitiba, criando várias estações ao longo do litoral catarinense. A ideia tornaria o percurso menos perigoso, principalmente nas regiões onde há maior fluxo.

**3** Implantação de portais turísticos nos encontros viários mais significativos entre serra e mar. Eles apontariam as singularidades locais, despertando o interesse, divulgando os acessos e funcionando como centros de informação turística, divulgando os hábitos culturais mais significativos.

**4** Centros articuladores da mobilidade, integrando aeroportos, ferrovias, rodovias, centralidades náuticas, estações de metrô de superfície e rede cicloviária, relacionando as principais centralidades urbanas.

**5** Implementação de cinco grandes pontos náuticos, reunindo portos, marinas, paradouros e atracadouros, distribuídos ao longo do litoral, com a intenção de sustentar as atividades náuticas em suas diversas manifestações: como sistema de mobilidade, lazer e apropriação oceânica.




**6** Interligação da rede de parques da serra geral até a serra do mar, caracterizando um parque contínuo de florestas, composto por parques nacionais e estaduais, áreas de preservação, unidades de conservação, reservas biológicas e outras áreas de interesse ambiental, estimulando economicamente o desenvolvimento das cidades próximas aos parques, reforçando o nascente turismo ecológico.

**7** Criação de rede de parques litorâneos, compostos pelo entorno preservados das lagoas do litoral Sul, áreas de proteção da Baleia Franca, na ilha de Santa Catarina, Reserva Biológica do Arvoredo, áreas verdes dos promontórios principais do Litoral e Parque Estadual do Acaraí, na ilha de São Francisco do Sul, somados aos demais santuários marinhos como o rio da Madre, na Guarda do Embaú, na região metropolitana de Florianópolis






# Jornal A Notícia | Joinville

12 de janeiro de 2011. | N° 1008

http://www.clicrbs.com.br/anoticia/jsp/default2.jsp?uf=2&local=18&source=a3172951.xml&template=4187.dwt&edition=16280&section=892

OPINIÃO

## Etnias

Uma das descobertas feitas pela equipe de 40 arquitetos que o Instituto Silva Paes reuniu no Projeto Vita et Otium é que temos, em Santa Catarina, uma estreita relação entre a forma de ocupação de nossa planície costeira e as etnias responsáveis por estas ocupações.

Os portugueses, especialmente os açorianos que vieram para se fixar em nosso território, sempre o fizeram à borda d'água. São Francisco, Penha, Itajaí, Laguna, Florianópolis e tantas outras freguesias tiveram sua existência vinculada à pesca e ao fornecimento de suprimentos para navios de toda sorte que percorriam nosso litoral.

Ainda na planície costeira, mas sempre afastados do mar e levando um modo de vida interiorano, encontramos uma rede de povoações fundadas já nos séculos 19 e 20 pelos imigrantes centro-europeus, com predominância para alemães e italianos. Assim podemos ir da nossa Vila Nova, passando por Massaranduba, São João do Itaperiú, Canelinha, São Pedro de Alcântara, Caldas da Imperatriz, Orleans entre tantas antigas sedes de colônias agrícolas, sempre andando entre dez e vinte quilômetros do oceano. Hoje, é possível estabelecer um roteiro cultural e turístico sem subir a serra, tampouco voltando ao litoral, visitando e saboreando essas cidades de natureza tão distinta das suas vizinhas costeiras.

A fronteira entre essas cidades e as cidades costeiras é quase sempre a BR-101, eixo de ligação que vem transformando nosso litoral em uma grande cidade linear.

Hoje podemos perceber a continuidade da malha urbana a partir da lagoa de Barra Velha se estendendo por Piçarras, Penha e Navegantes, continuando por Camboriú, Itapema e Porto Belo, e depois de uma breve interrupção no Vale do Rio Tijucas, prossegue de São Miguel a Palhoça.

Já é o momento de se propor uma prática de planejamento que integre todos esses municípios, em sua maioria não dotados de estruturas eficazes de planejamento e controle urbanístico, tampouco conscientes de seu papel como elos de uma grande cadeia de desenvolvimento.

O Projeto Vita et Otium apresenta as primeiras propostas, com o tempero de uma certa utopia, mas com fundamentos racionalíssimos. Uma ferrovia ligando todas as cidades costeiras, a 101 com eixo organizador dessas relações, as faixas de conectividade natural entre a serra e as bacias dos principais rios sendo preservada, a urbanização e a industrialização ocorrendo de forma adensada e planejada nas áreas mais propícias, com saneamento básico e transporte coletivo. E a visão de que todo o litoral deve ser pensado com um só corpo.


marcel@jass.com.br

MARCEL VIRMOND VIEIRA, ARQUITETO E URBANISTA

7 | **AEROPORTO HERCÍLIO LUZ:** Voltado para vôos domésticos, transferindo para Aeroporto de Tijucas os vôos internacionais e articulando-se com Estação Intermodal.

8 | **PORTO NÁUTICO FLUTUANTE**: Instalação de Porto Náutico Flutuante junto ao fundeadouro histórico, em frente ao promontório de Ganchos.

9 | **PERCURSOS NÁUTICOS:** Percursos náuticos articulando as baías norte e sul aos promontórios continentais, conectando lugares históricos, turísticos, gastronômicos e de moradia.

10 | **FERRY BOATS SUL E NORTE:** Transporte náutico de velocidade, ligando a Estação Intermodal de Palhoça ao aeroporto Hercílio Luz e entre a Estação Intermodal de Biguaçú a Santo Antônio e Canasvieiras.

11 | **TELEFÉRICO DE ACESSO A COSTA LESTE:** Implantação de teleférico de acesso ao litoral leste, conectando desde o Aterro da Baía Sul, o maciço do Morro da Cruz, Campus da UFSC, Itacorubi, Morro da Lagoa, Centro da Lagoa, Rendeiras, Joaquina, Praia Mole e Praia da Barra, com estações turísticas intermodais.

12 | **RODOFERROVIÁRIA:** Criação de Rodoferroviária, junto à nova BR 101, ligada a nova centralidade de São José.

13 | **PORTAIS INTERMODAIS:** Criação de portais intermodais nos encontros da BR 101 relocada com o Boulevard verde e com as Centralidades náuticas, de Biguaçú, Palhoça e São José.

14 | **ENTORNO DO "BOULEVARD VERDE":** Estudo do entorno do "Boulevard Verde", com a finalidade de densificar suas laterais, integrando-se a parques urbanos e corredores ecológicos, implantando equipamentos culturais nos espaços públicos, relacionando-se a áreas de comércio e serviços e conectados a estações intermodais.

15 | **EXPANSÃO URBANA DAS PLANÍCIES DE BIGUACÚ E PALHOÇA:** Estudo das planícies das cidades de Biguaçú e Palhoça, a fim de adequar o crescimento das cidades com as fragilidades ambientais presentes, criando núcleos urbanos densos, intercalados por parques e corredores ecológicos.

16 | **PRAIA DA PINHEIRA:** Contrastando com a dominância natural da Serra do Tabuleiro, propõem-se nova forma urbana para a praia da Pinheira, através de arquiteturas diferenciadas em altura, alta densidade e desenho que reforça o anfiteatro natural voltado ao mar, intercaladas por corredores ecológicos conectores entre serra e mar.

17 | **NOVA CENTRALIDADE DE GOVERNADOR CELSO RAMOS E PLANÍCIE DE TIJUCAS:** Estudo urbanístico da planície de Tijucas e promontório de Governador Celso Ramos, criando anel viário nas áreas urbanas e turísticas, articulado a redes modais.

18 | **NOVA CENTRALIDADE DE SÃO JOSÉ:** Transferência das indústrias da área central de São José, na ligação do Boulevard Verde com a Via Expressa, definindo um grande parque urbano, rodeado por edificações altas, marcando como pórtico o acesso a Ilha de Santa Catarina. Complementam esta importante centralidade, estação intermodal, equipamentos culturais (teatros, cinemas, shopping pré-existente) e áreas de lazer.

19 | **PROMONTÓRIO DE GANCHOS:** Valorização do promontório de Ganchos como centralidade do Point Náutico organizado pelo norte da Ilha de Santa Catarina, promontório de Ganchos, promontório de Porto Belo e Ilha do Arvoredo, sediando equipamentos turísticos de alto padrão.

20 | **ARCO OCEÂNICO:** Valorização do Leste da Ilha de Santa Catarina com paisagem natural dominantemente preservada, como lugar de recreação e ócio da cidade metropolitana;

21 | **ARCO RURAL:** Manutenção da ambiência rural dos caminhos em direção ao oeste catarinense, reforçando sua vocação agrícola como preferenciais aos cultivos orgânicos de alimentos e bases fitoterápicas.

22 | **CONECTIVIDADE DA ÁREA CONURBADA CONTINETAL COM OS ECOSSISTEMAS:** Restaurar a paisagem natural suprimida pela agressividade das ocupações humanas na área conurbana, através dos conceitos de ecogênese, revitalizando e equilibrando as relações cidade e natureza.

23 | **PROMONTÓRIO DA COSTA LESTE:** Valorização do promontório da Joaquina a Barra da Lagoa como o principal monumento turístico da costa leste, explorado por mobilidade eficiente de energia limpa, e servindo como terminal oceânico da Ilha de Santa Catarina representado pelo canal e porto da Barra da Lagoa.

Fonte: Blog Vita Et Otium

www.saledescombscltb.com
newsletter
seu nome...
seu e-mail...
cadastrar
mais vistos
20/09/2010 00:23:03
Novo Goio-En
09/09/2010 00:05:18
Novo Aeroporto de Floripa
20/09/2010 00:13:10
Shopping: Chapecó já suporta?

Fale Conosco | Mapa do Site | Home | LOCALIZE NO SITE pesquisar... ok Governo do Estado de Santa Catarina

SCParcerias

O Braço Empreendedor do Governo de Santa Catarina

- Home
- Institucional
- Legislação
- Administração
- Notícias
- Publicações Oficiais
- Projetos
- Ouvidoria

ACESSO RESTRITO
Nome de Usuário
Senha
Lembrar de mim
Entrar
Esqueceu sua senha?

Santa Catarina GAMES

PRODEC Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense

PRESTANDO CONTAS

ELEIÇÕES 2012 Manual para os Agentes Públicos

INFLUENZA A (H1N1)

SICOP Clique aqui e acesse o MAPA VIVO DE OBRAS

NOTÍCIAS

## Novas diretrizes para o desenvolvimento

08 de abril de 2011

O Instituto Silva Paes apresentou à Diretoria da SC Parcerias o trabalho"Vita et Otium", traçando novas diretrizes para o litoral Catarinense.O projeto , que envolveu 40 arquitetos em sua elaboração, reavalia a ocupação do litoral catarinense e propõe alterações no traçado da BR 101, um aeroporto internacional, em Tijucas, um porto flutuante no norte da Ilha, além de propostas de mobilidade urbana com a utilização de VLT, teleférico e transporte naval.

O trabalho foi concebido pelo arquiteto Nelson Saraiva da Silva em sua tese de doutorado na USP, em 2005; que, em 2010, reuniu profissionais para realizarem o estudo focando o litoral catarinense, com base na vocação turística, locomoção e moradia.

Além da equipe da SC Parcerias, participaram da palestra de apresentação, representantes do Deinfra e Secretaria de Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis.

O presidente da SC Parcerias Ênio Branco manifestou sua impressão positiva sobre a qualidade e oportunidade do trabalho, dizendo que, apoiará o Secretário César Souza Júnior, responsável pela área do turismo, no que for possível para viabilização de diretrizes, como deseja o Governador Raimundo Colombo, que permitam harmonizar o desenvolvimento com a melhoria da qualidade de vida da população.

Fotos

Mais Fotos

portaldailha.com.br

APRENDA A

INICIO | NOTÍCIAS | TURISMO | CIDADES | PRAIAS | MAPAS | TEMPO | DIVERSÃO | VÍDEOS | RÁDIO | EMPI

Florianópolis, 21 de Fev de 2011

da SC-401

**Esportes** Alejo Muniz é o novo campeão do Hang Loose Pro Contest em

# Notícias

A- | A+

23/12 | Geral

## Projeto com diretrizes para o litoral catarinense foi apresentado nesta semana

O litoral catarinense ganhará um planejamento, de norte a sul, com o objetivo de apresentar novas propostas para o desenvolvimento sustentável do local. O projeto, denominado "Vita et Otium", que propõe diretrizes físico-espaciais visando à atividade turística do litoral de Santa Catarina e a vida cotidiana, teve seus resultados preliminares apresentados na manhã desta terça-feira (21/12) no auditório da Secretaria de Estado de Administração.

Quarenta arquitetos estão envolvidos no projeto, que está sendo coordenado pelo Instituto Silva Paes e desenvolvido com recursos do Governo do Estado de Santa Catarina, por meio da Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte (SOL), com o Fundo Estadual de Incentivo ao Turismo (Funturismo).

"A Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte quer deixar esse legado como proposta para a qualificação do litoral catarinense", afirma o secretário de Estado de Turismo, Cultura e Esporte, Valdir Walendowsky. O projeto "Vita et Otium", que terá continuidade no próximo ano, é resultante da tese de doutorado do arquiteto Nelson Saraiva da Silva, um dos coordenadores do projeto.

O Comitê Gestor engloba o secretário de Estado de Turismo, Cultura e Esporte, Valdir Walendowsky; o secretário de Estado de Planejamento, Vinícius Lummertz, e profissionais do Instituto Silva Paes. Fazem parte da equipe, também, arquitetos dos cinco segmentos trabalhados pelo projeto: Joinville, Balneário Camboriú, Florianópolis, Laguna, e Rincão, além de profissionais da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN-SC), e dos Estados Unidos e da Espanha.

A partir da construção da BR-101 no Estado, em 1970, houve a supervalorização turística do litoral catarinense, processo que culminou na transformação de áreas rurais em urbanas, gerando grande adensamento populacional com a crescente conurbação de cidades industriais, portuárias, terciárias ou turísticas. Diante dessa perspectiva, o projeto pretende desenvolver soluções para o crescimento ordenado e planejado de novas áreas de ocupação, alternativas de deslocamento para moradores e turistas, e desenvolvimento de projetos que incorporem a paisagem natural, composta por morros, bacias, ilhas, promontórios, enseadas, entre outras feições geográficas.

Entre algumas propostas apresentadas na manhã desta quinta-feira, com o intuito de serem aprofundadas e posteriormente transformadas em projetos, está a construção da Via das Etnias, rodovia paralela à BR-101 ligando o norte ao sul, percorrendo cidades de colonização européia. Foram apresentadas, também, propostas de interligação da rede de Parques da Serra Geral até a Serra do Mar; construção de uma ferrovia turística e de cargas, ao longo do litoral, ligando Porto Alegre à Curitiba, o que diminuiria o fluxo da BR-101; realocação da BR-101 em alguns trechos conurbados; implantação de Portais Turísticos nos encontros viários mais significativos entre serra e mar; construção de um teleférico entre a Baía Sul de Florianópolis e a Lagoa da Conceição; construção de ferry boats entre a Ilha de Santa Catarina e o continente; entre demais propostas, visando cada vez mais o crescimento sustentável nas diversas atividades de Santa Catarina.

Quero Participar

Fevere

| D | S | T |
|---|---|---|
| | | 1 |
| 6 | 7 | 8 |
| 13 | 14 | 15 |
| 20 | 21 | 22 |
| 27 | 28 | |

**DIVERSÃO:** 2
Pop Gay 2011: I
abertas a partir
feira

**GERAL:** 21/0
Governador Colo
ordem de serviç
da SC-401

**ESPORTES:** 2
Alejo Muniz é o r
Hang Loose Pro
Fernando de Nor

**ARTIGOS:** 21
Decifra-me ou te

**DIVERSÃO:** 2
Apresentação da
do Carnaval Zé F

**VARIEDADE**
10h14min
Programação do
Continente na B
Continental

**GERAL:** 21/0
Venda de ingres
carnaval de Flori
nesta semana

**CIDADES:** 18
Arlindo Cruz e Ba
estarão em Flori

**GERAL:** 18/0
Ingressos para c
Florianópolis na

O MELHOR PARA QUEM VIVE A CIDADE

# Notícias do Dia

FLORIANÓPOLIS **19 DE JANEIRO DE 2012** | **Quinta-feira** | grupo RIC | NDonline.com.br | ANO 6 Nº 1827 **R$ 1,50**

**Guia circula amanhã.**

Caderno com 16 páginas traz times, técnicos, estádios e torcedores fanáticos.

Esporte

Festa

**Figueira tem novo mascote**

Scarpelli. Furacão fez a festa com os quase 5.000 torcedores. Página 21

# Novo aeroporto na região

**Projeto. Área entre Gov. Celso Ramos e Tijucas é apresentada como alternativa**

Projeto do governo do Estado foi apresentado em Brasília pelos prefeitos do Litoral e do Vale do rio Tijucas. Aeroporto internacional atenderia às necessidades de expansão aeroviária de Santa Catarina. Página 13

# Proposta área de novo aeroporto

**Estudo. Prefeitos defendem um terminal na divisa entre Tijucas e Governador Celso Ramos**

MARCOS HOROSTECKI
marcos.horostecki@noticiasdodia.com.br
@marcosh_ND

**TIJUCAS** — Prefeitos das cidades do Litoral Centro-norte e do Vale do rio Tijucas apresentaram ontem, em Brasília, às ministras do Planejamento e da secretaria das Relações Institucionais, Miriam Belchior e Ideli Salvatti, o pré-projeto para a construção de um aeroporto internacional na área de divisa entre os municípios de Tijucas e Governador Celso Ramos. O projeto faz parte dos planos do governo estadual para a região metropolitana da Capital e foi defendida em estudo com a participação de um grupo com 40 arquitetos. A proposta visa consolidar uma alternativa para o problema da infraestrutura aeroviária do Estado, especialmente para as dificuldades de expansão dos aeroportos de Navegantes e Florianópolis.

As lideranças da região, segundo o prefeito de Itapema, Sabino Bussanello (PT), acreditam que o momento é oportuno para colocar o projeto em discussão no governo federal, tendo em vista a disposição da presidente Dilma Rousseff em investir em infraestrutura e até mesmo a possibilidade de inclusão da proposta nos planos de concessão de aeroportos à iniciativa privada. Entendem que o Estado é carente de estrutura no setor aeroportuário e que não há como pensar em grandes intervenções nos aeroportos de Navegantes e Florianópolis para o atendimento da demanda crescente pelo transporte de cargas e vôos internacionais.

Pelo projeto dos arquitetos do Instituto Silva Paes, de Florianópolis, o aeroporto em Tijucas se integraria ao modal hidroviário, permitindo o transporte marítimo para a Ilha e até a integração com navios de cruzeiros. Os prefeitos são mais modestos, pensam primeiro em abrir espaço político para a proposta.

**LOCAL**
Prefeitos alegam que a mobilidade na região é superior à do Hercílio Luz, no Sul da Capital

Sem desapropriação. Área de pasto distante 50 quilômetros da Capital por via terrestre

## Área livre de edifícios e problemas ambientais

HERCÍLIO LUZ

A construção de um aeroporto em Tijucas, conforme os prefeitos, tem muitas vantagens em comparação com uma ampliação no aeroporto Hercílio Luz, por exemplo. A primeira delas é a mobilidade. A pista ficaria às margens da BR-101, numa área de planície à beira mar, de 10 milhões de metros quadrados, hoje ocupada apenas por fazendas de gado. Estaria distante apenas 50 quilômetros da Capital por via terrestre. Não haveria a necessidade de desapropriação de nenhum edifício, nem problemas de ordem ambiental, já que se trata de uma imensa área de pastagem, ambientalmente degradada.

Os prefeitos também avaliam como positivo o direcionamento do desenvolvimento causado pela obra, que trará impactos para o turismo da Costa Esmeralda e transformará a economia de Tijucas, no tocante à oferta de serviços. O aeroporto concentraria vôos internacionais e cargas, enquanto que o Hercílio Luz passaria a receber os vôos domésticos. "Florianópolis não suporta mais, estamos à beira de um colapso, mesmo com a possibilidade da quarta ponte. Nós, prefeitos, precisamos nos unir e buscar soluções para retirar esses gargalos e permitir o desenvolvimento", disse o prefeito de Itapema.

### Infraero abre envelopes

A abertura das propostas de preços para a execução das obras de infraestrutura do novo terminal do Aeroporto Internacional Hercílio Luz, na Capital, foi iniciada ontem à tarde, em Brasília. A concorrência internacional conta com 28 empresas habilitadas. Esta etapa da licitação está orçada em R$ 190 milhões, e inclui obras de terraplanagem, iluminação, estacionamento e pistas de taxiamento – não inclui as instalações do terminal em si. As obras do acesso viário ao terminal, no entanto, são de responsabilidade do Governo do Estado, e estão estimadas em R$ 80 milhões, com edital previsto ainda para este mês.

pital e foi defendida em estudo com a participação de um grupo com 40 arquitetos. A proposta visa consolidar uma alternativa para o problema da infraestrutura aeroviária do Estado, especialmente para as dificuldades de expansão dos aeroportos de Navegantes e Florianópolis.

Pelo projeto dos arquitetos do Instituto Silva Paes, de Florianópolis, o aeroporto em Tijucas se integraria ao modal hidroviário, permitindo o transporte marítimo para a Ilha e até a integração com navios de cruzeiros. Os prefeitos são mais modestos, pensam primeiro em abrir espaço político para a proposta.

# Contrato

**ESTADO DE SANTA CATARINA**
**SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO, CULTURA E ESPORTE**
**SEITEC**

**CONTRATO DE APOIO FINANCEIRO N° 20143/2010-0**
**VINCULADO AO PROJETO PTEC 930/091 e PSOL 3055/108**
**FUNTURISMO**

**CONTRATO DE APOIO FINANCEIRO DO SISTEMA ESTADUAL DE INCENTIVO À CULTURA, AO TURISMO E AO ESPORTE – SEITEC, QUE ENTRE SI CELEBRAM O ESTADO DE SANTA CATARINA, ATRAVÉS DA SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO, CULTURA E ESPORTE E INSTITUTO SILVA PAES.**

**O ESTADO DE SANTA CATARINA,** através da **SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO, CULTURA E ESPORTE,** inscrita no CNPJ sob nº. 05.521.532/0001-98, com sede à Rua Eduardo Gonçalves D'Avila, nº 303, Itacorubi, CEP 88034-496, Florianópolis - SC, representada pelo seu Secretário Sr. **VALDIR RUBENS WALENDOWSKY**, portador do CPF n° 246.889.329-87, doravante simplesmente designada **CONTRATANTE,** e de outro lado **INSTITUTO SILVA PAES,** CNPJ 10.580.111/0001-78 com endereço à Rod. Baldicero Filomeno, nº 3900, Ribeirão da Ilha, Florianópolis, SC, doravante denominada CONTRATADA, representada pelo **Sr. PAULO ROBERTO ROCHA,** inscrito no CPF nº 022.632.207-63, resolvem firmar o presente instrumento de Contrato, que se regerá pela Lei Estadual nº 13.336, de 08 de março de 2005 e demais legislações vigentes e cabíveis, de acordo com as cláusulas e condições seguintes:

**CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO**
O objeto do presente Contrato de Apoio Financeiro é o repasse de recursos para execução do Projeto denominado **"VITA ET OTIUM: DIRETRIZES FÍSICO-ESPACIAIS VISANDO O DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE TURÍSTICA NO LITORAL".**

**CLÁUSULA SEGUNDA – DOS RECURSOS**
I. A CONTRATANTE transferirá à CONTRATADA, a importância de **R$ 1.000.000,00 (Um milhão de reais)**, desde que devidamente autorizado o repasse financeiro, recursos estes advindos do Fundo Estadual de Incentivo de **TURISMO.**
II. A **CONTRATADA** tem o compromisso de restituir à **CONTRATANTE**, atualizado monetariamente, desde a data do recebimento, na forma da legislação aplicável aos débitos com a Fazenda Estadual, o valor transferido pela **CONTRATANTE** nos casos em que não executado o objeto, e o valor do Contrato de Apoio Financeiro, ou parte, utilizado em finalidade diversa da estabelecida no respectivo Plano de Trabalho.
III. O saldo não utilizado do valor do Contrato deverá ser devolvido pela **CONTRATADA** integralmente à conta bancária.

**CLÁUSULA TERCEIRA – DA LIBERAÇÃO DE RECURSOS**
Os recursos de que trata a Cláusula Segunda serão liberados e transferidos à **CONTRATADA**, em conformidade com o Plano de Trabalho e Cronograma de Desembolso, a partir da publicação deste instrumento no Diário Oficial do Estado.
I. A parcela relativa à participação financeira da **CONTRATANTE** será repassada através de depósito na conta bancária nº 19.929-X, agência 3191 (Banco do Brasil S/A), exclusivamente para movimentação dos recursos recebidos provenientes deste instrumento.

**CLÁUSULA QUARTA - DA CONTRAPARTIDA**
I. Para efeito de contrapartida, o proponente oferecerá contrapartida na forma financeira, de bens e serviços próprios e/ou social, nos termos da legislação vigente, conforme aprovado pelo Comitê Gestor.
II. A prestação de contas da contrapartida deve seguir as mesmas normas dos recursos repassados pela **CONTRATANTE**.

**CLÁUSULA QUINTA - DOS PRAZOS**
O presente Contrato terá o prazo previsto para execução do projeto.
I. Da Execução do Projeto – O prazo para execução do projeto será o definido pelo proponente e aprovado pelo Comitê Gestor do Fundo no respectivo "cronograma físico-financeiro" que representa o Cronograma de Desembolso.
II. A requerimento da **CONTRATADA** e a juízo do Comitê Gestor, poderá ser concedido prorrogação do prazo de execução, através de aditamento contratual.
III. Enquanto o Comitê Gestor não se manifestar, fica a **CONTRATADA** impedida de promover outras ações que dependam do aditamento.
IV – Encerrado o novo prazo de execução e tornando inviável o projeto, os recursos parcialmente destinados à **CONTRATADA** deverão ser recolhidos ao Fundo correspondente, no prazo de quinze dias, contado da notificação pelo setor competente.

**CLÁUSULA SEXTA - DAS RESPONSABILIDADES DA CONTRATANTE**
A **CONTRATANTE** obriga-se a:
I. Efetuar o repasse previsto no inciso I da Cláusula Segunda à CONTRATADA, desde que devidamente autorizado o repasse financeiro, conforme Cronograma Físico-Financeiro e Plano de Trabalho, parte integrante do presente Contrato;
II. Exercer o controle e fiscalização do objeto do presente Contrato podendo delegar a competência da função gerencial fiscalizadora ao Secretário de Desenvolvimento Regional da área de abrangência do projeto;
III.Analisar a prestação de contas dos recursos repassados à CONTRATADA;
IV. Acompanhar os resultados da execução do projeto financiado com recursos do Fundo;
V. Coordenar os trâmites administrativos necessários ao pleno funcionamento do Fundo, inclusive aos relacionados à difusão da Lei nº 13.336, de 08 de março de 2005, e orientação ao proponentes;





Vita et Otium

VI. Não transferir recurso ao proponente se este estiver inadimplente com a Fazenda Pública Estadual;
VII. Fiscalizar o projeto aprovado em todas as suas fases, podendo para tanto, proceder vistorias, avaliações, perícias e demais levantamentos que julgar conveniente ao perfeito cumprimento deste Contrato, recorrendo à assessoria técnica da Secretaria de Estado da Fazenda e à Procuradoria Geral do Estado, quando julgar necessário;

**CLÁUSULA SÉTIMA - DAS RESPONSABILIDADES DA CONTRATADA**

A **CONTRATADA** obriga-se a:
I. Executar o objeto de que trata a Cláusula Primeira;
II. Movimentar os recursos em conta bancária específica e vinculada ao Contrato;
III. Não repassar os recursos recebidos a outrem;

IV. Não utilizar os recursos em finalidade diversa da pactuada ou fora do prazo de vigência;

V. Não utilizar recursos do Fundo Estadual para pagamento de despesas com pessoal e encargos sociais, ou quaisquer outras despesas correntes não vinculadas diretamente aos projetos ou programas financiados pelo Fundo;
VI. Se Pessoa Jurídica de Direito Público, não realizar despesas, inclusive com os recursos da contrapartida, de gratificação, consultoria, assistência técnica, ou qualquer espécie de remuneração a funcionário ou empregado que pertença ao quadro de pessoal da Administração Pública;

VII. Não realizar despesas com taxas bancárias, multas ou juros com os recursos recebidos, exceto com a manutenção de contas ativas, se for o caso;

VIII. Não realizar despesas em data anterior ou posterior à vigência deste Contrato;

IX. Não realizar despesas com serviços de agenciamento ou captação de recursos junto aos contribuintes de ICMS, sob pena de devolução dos recursos recebidos e de sujeição à Tomada de Contas Especial;

X. Devolver o valor repassado pela **CONTRATANTE,** acrescido dos rendimentos auferidos das aplicações, e atualizado monetariamente, desde a data do recebimento, na forma da legislação aplicável aos débitos com a Fazenda Estadual, nos casos em que não for executado o objeto do Contrato, ou se o valor repassado for utilizado em finalidade diversa da estabelecida neste Contrato;
XI. Fornecer todo material publicitário e promocional relacionado ao projeto incentivado, na forma dos normativos de divulgação e marketing previstos, que passará a fazer parte da memória deste;
XII. Utilizar, preferencialmente, recursos humanos, materiais, técnicos e naturais disponíveis no Estado de Santa Catarina;
XIII. Lançar o produto, inauguração, estréia ou abertura do evento relacionado ao projeto em questão, obrigatoriamente, no Estado de Santa Catarina;
XIV. Sujeitar-se às disposições da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, quando da execução de despesas com os recursos transferidos, conforme disposto na legislação vigente;
XV. Se Pessoa Jurídica de Direito Público adquirir bens ou serviços comuns obrigatoriamente através de pregão, preferencialmente na forma eletrônica, conforme disposto na legislação vigente;

XVI. Se Pessoa Jurídica de Direito Privado a aquisição de produtos e a contratação de serviços deverá ser feita com observância aos princípios da impessoalidade, moralidade e economicidade, sendo necessário, no mínimo:

a) apresentação de três orçamentos originais para justificar o preço de aquisição dos produtos ou serviços;
b) comprovação de exclusividade, por meio de atestado fornecido pelo órgão de registro do comércio local, no caso de inviabilidade de competição;

XVII. Aplicar parte dos recursos na mídia para divulgação do projeto e promoção do SEITEC e do Estado de Santa Catarina, conforme definido no plano de trabalho.

**CLÁUSULA OITAVA - DA PRESTAÇÃO DE CONTAS**

I. A prestação de contas dos recursos financeiros advindos do **FUNTURISMO**, de que trata o presente Contrato, será elaborada de acordo com o disposto na Lei nº 13.336/05 e demais legislações e normativos vigentes.

II. O prazo para prestação de contas, a contar do recebimento dos recursos, é de 180 (cento e oitenta) dias em caso de primeira parcela ou de recebimento único, e de 60 (sessenta) dias a partir do recebimento de cada parcela, à exceção da primeira.

III. O não atendimento ao prazo ou a ausência de justificativa devidamente aceita pela Secretaria de Estado da Cultura, Turismo e Esporte, poderá inabilitar o contratado pelo prazo de 3 (três) anos, além de obrigá-lo à devolução dos recursos públicos recebidos, e de sujeitá-lo à Tomada de Contas Especial.

IV. As prestações de contas, compostas de forma individualizada de acordo com a finalidade da despesa e no valor da parcela, deverão conter os documentos comprobatórios no Manual de Prestação de Contas do SEITEC.

V. Se o Contratado for entidade privada ou pessoa física deverá apresentar os documentos comprobatórios de despesas em original.

**CLÁUSULA NONA – DA PROPRIEDADE DOS BENS REMANESCENTES**

Quando for o caso, [Definir o direito de propriedade dos bens remanescentes na data da conclusão do contrato, que, em razão deste, tenham sido adquiridos, produzidos, transformados ou construídos, visando assegurar a continuidade do programa financiado].

**CLÁUSULA DÉCIMA – DA ALTERAÇÃO CONTRATUAL**

I. O presente Contrato somente poderá ser alterado por meio de termos aditivos mediante justificativa, ou de ofício, em casos excepcionais e mediante aprovação do Comitê Gestor, antes de expirado o seu prazo de vigência e desde que aceita pelo ordenador de despesas.

II. É vedado aditar o Contrato com o intuito de modificar o seu objeto, ainda que parcialmente.

**CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DA FISCALIZAÇÃO**
Observado o disposto na Cláusula Sexta, inciso II, deste Contrato, a fiscalização da execução do presente Contrato incumbirá à **CONTRATANTE**, que fará anotações sobre a inobservância de quaisquer prescrições contidas neste ajuste, e conseqüente comunicação ao titular da **CONTRATADA.**

**CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DA RESCISÃO DO CONTRATO**
I. Constitui motivo para a rescisão do Contrato, além dos casos previstos em legislação específica, o inadimplemento de quaisquer das cláusulas pactuadas, especialmente nos casos em que constatada:

a) a utilização dos recursos em desacordo com o objeto do contrato e respectivo Plano de Trabalho;
b) a falta de apresentação injustificada da prestação de contas nos prazos estabelecidos; e,
c) fraude, simulação ou conluio do proponente comprovados na prestação de contas.

II. A rescisão do Instrumento Legal, na forma do disposto no inciso anterior, enseja a instauração do processo de tomada de contas especial na forma do regulamento próprio.

**CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS**
I. A utilização indevida dos benefícios concedidos pela Lei nº 13.336, de 8 de março de 2005, mediante fraude, simulação ou conluio, sujeitará os responsáveis a:

a) multa correspondente a duas vezes o valor que deveria ter sido efetivamente aplicado no projeto, sem prejuízo de outras sanções civis, penais ou tributárias; e
b) pagamento do crédito tributário devido, de que trata o *caput* do art. 8º da referida Lei, acrescido dos encargos previstos em lei própria.

II. No caso de descumprimento da obrigação relativa à divulgação do SEITEC e do Estado de Santa Catarina a CONTRATADA ficará sujeita à multa de 100% (cem por cento) do valor a ser aplicado;
III. No caso de não–aplicação correta dos recursos, a Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte, inabilitará o responsável pelo prazo de (03) três anos;

IV. A não-realização do projeto, sem justa causa, ou a incorreta utilização dos recursos do incentivo, sujeitarão o(s) responsável(s) a sanções civis, penais, administrativas ou tributárias, no alcance da sua proporção;

V. A aplicação das penalidades admite os recursos estabelecidos na Lei;
VI. Eventuais multas cominadas serão deduzidas do crédito da **CONTRATADA,** quando houver, ou mediante cobrança administrativa ou judicial.

**CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA - DO PRAZO E DA VIGÊNCIA**
O presente contrato terá vigência de **12 (doze) meses** a partir da data de sua publicação, em extrato, no Diário Oficial do Estado.



Vita et Otium

**CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – DO PREPOSTO**
O Preposto da **CONTRATANTE** para tratar de assuntos pertinentes à execução do presente Contrato será o Presidente do Comitê Gestor do respectivo Fundo SEITEC.

**CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA – DO FORO**
Fica eleito o Foro da Comarca de Florianópolis, com a renúncia expressa de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para serem dirimidas questões originárias do presente Contrato.

E, por assim estarem justos e contratados, assinam o presente Termo em 3 (três) vias de igual teor e forma, juntamente com as testemunhas abaixo.

Florianópolis/ SC, 08 de outubro de 2010.

VALDIR WALENDOWSKY
SECRETÁRIO DE ESTADO DE TURISMO, CULTURA E ESPORTE
CONTRATANTE

PAULO ROBERTO ROCHA
PRESIDENTE DO INSTITUTO SILVA PAES
CONTRATADO

Testemunhas:
Nome:
CPF:

Nome:
CPF:

Instituto
Silva Paes

Rodovia Baldicero Filomeno, 3900, Ribeirão da Ilha, CEP 88064-001, Florianópolis, Santa Catarina

Ofício nº 025 / 2011

Florianópolis, 03 de outubro de 2011

Ao Sr.
**Cesar Souza Júnior**
M/D Secretário de Turismo, Cultura e Esporte do Estado de Santa Catarina
Rua: Eduardo Gonçalves D'Avila, 303 – Itacorubi
88034-496 - Florianópolis - SC

Ref.: Solicitação da prorrogação de prazo do Contrato – Projeto PTEC 930/091 e PSOL 3055/1080

Prezado Senhor Secretário,

Em referência ao Contrato supracitado, vinculado ao projeto PTEC 930/091 e PSOL 3055/108 FUNTURISMO, firmado em 08 de outubro de 2010 entre a Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte e o Instituto Silva Paes, CNPJ 10.580.111/0001-78, cujo repasse de recursos visa à execução do Projeto "***VITA ET OTIUM: DIRETRIZES FÍSICO-ESPACIAIS VISANDO O DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE TURÍSTICA NO LITORAL***" vimos solicitar a prorrogação de prazo do Contrato em função da não avaliação das prestações de contas apresentadas ao Contratante, de acordo com seu cronograma, e consequentemente a ainda não liberação da 3ª e última parcela, para conclusão e apresentação do trabalho - objeto deste contrato.

Sem mais, subscrevemo-nos.

Atenciosamente,

Arq. Urb. João Edmundo Bohn Neto
Presidente do Instituto Silva Paes