

UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE CONSTRUÇÃO CIVIL
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

PAULA REGGIORI FERES ALVES

REQUALIFICAÇÃO URBANA NA ORLA DO RIO ITAJAÍ-AÇÚ EM ITAJAÍ (SC)

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

CURITIBA

2015

PAULA REGGIORI FERES ALVES

REQUALIFICAÇÃO URBANA NA ORLA DO RIO ITAJAÍ-AÇÚ EM ITAJAÍ (SC)

Trabalho de conclusão de curso, apresentado a disciplina de Trabalho de conclusão de curso 2, do Curso de Arquitetura e Urbanismo, do Departamento de Construção Civil, da Universidade Tecnológica Federal do Paraná como requisito parcial para obtenção do título de bacharel.

Orientador: MSc. Armando Luis
Yoshio Ito

**CURITIBA
2015**



Ministério da Educação
UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
Campus Curitiba - Sede Ecoville
Departamento Acadêmico de Construção Civil

Curso de Arquitetura e Urbanismo

TERMO DE APROVAÇÃO

REQUALIFICAÇÃO URBANA NA ORLA DO RIO ITAJAÍ-AÇÚ EM ITAJAÍ (SC)

Por

PAULA REGGIORI FERES ALVES

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi apresentado em 11 de dezembro de 2015 como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

A candidata foi arguida pela Banca Examinadora composta pelos professores abaixo assinados. Após deliberação, a Banca Examinadora considerou o trabalho aprovado.

Prof. Rivail Vanin de Andrade, Dr.
UP

Prof. Isuru Yamamoto
UTFPR

Prof^a. Simone Aparecida Polli, Dr^a.
UTFPR

Prof. Armando Luis Yoshio Ito, MSc. (Orientador)
UTFPR

"In a fragment of a second you can understand: Things you know, things you don't know, things you don't know that you don't know, conscious, unconscious, things which in a fragment of a second you can react to: we can all imagine why this capacity was given to us as human beings - I guess to survive. Architecture to me has the same kind of capacity. It takes longer to capture, but the essence to me is the same. I call this atmosphere. When you experience a building and it gets to you. It sticks in your memory and your feelings. I guess that's what I am trying to do."(ZUMTHOR, Peter, 2013.)

Resumo

ALVES, Paula Reggiori Feres. REQUALIFICAÇÃO URBANA NA ORLA DO RIO ITAJAÍ-AÇU EM ITAJAÍ (SC). 2015. 132 f. Monografia (Arquitetura e Urbanismo) - Trabalho de Conclusão de Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Curitiba, 2015.

Esta pesquisa se refere a um projeto de requalificação urbana na orla do município de Itajaí – SC. Essa requalificação busca aumentar o fluxo de turistas na região, incentivar a economia local, oferecer espaços de lazer e aumentar a valorização da orla pela comunidade. Vários conceitos importantes são tratados como o que é uma requalificação urbana, como ela surgiu, quais os seus modelos; e como o turismo urbano se relaciona com as requalificações urbanas. O município de Itajaí também foi amplamente analisado, nos seus aspectos urbanos, socioeconômicos e históricos. A pesquisa foi complementada por estudos de caso, onde foram identificadas atitudes projetuais que são importantes para uma requalificação de sucesso. O resultado é a elaboração de diretrizes projetuais para a área de intervenção escolhida e qual o modelo de requalificação que será seguido.

Palavras-chave: Requalificação Urbana. Itajaí (SC). Requalificação na Orla do Rio Itajaí-Açu.

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Tipologias da orla.	54
Tabela 2 - Classificação de sensibilidade adotada pela NOAA comparada à proposta adotada para o Brasil.	57
Tabela 3 - Movimento Estimado de Turistas.	84
Tabela 4 - Meios de Hospedagem Utilizados.	84
Tabela 5 - Veículo de Propaganda que Influenciou a Viagem.	85
Tabela 6 - Meios de Transporte Utilizados.	85
Tabela 7 - Principais Atrativos Turísticos.	85
Tabela 8 - Matriz SWOT - Trecho 01.	96
Tabela 9 - Matriz SWOT - Trecho 02.	97
Tabela 10 - Matriz SWOT - Trecho 03.	97
Tabela 11 - Matriz Resposta - Trecho 01.	101
Tabela 12 - Trecho 01: Programa de necessidades	102
Tabela 13 - Matriz Resposta - Trecho 02.	103
Tabela 14 - Trecho 02: Programa de necessidades	103
Tabela 15 - Matriz Resposta - Trecho 03.	104
Tabela 16 - Trecho 03: Programa de necessidades	105
Tabela 17 – Equipamento icônico: Programa de necessidades	105
Tabela 18 - Vegetação	112

Lista de Figuras

Figura 1 - Abandoibarra.	38
Figura 2 - Museu Guggenheim.	38
Figura 3 - Abandoibarra.	39
Figura 4 - Abandoibarra.	39
Figura 5 - Setorização Puerto Madero.	43
Figura 6 - Puerto Madero.	43
Figura 7 - Puerto Madero.	43
Figura 8 – Gateshead Quayside.	45
Figura 9 - Gateshead Millennium Bridge.	45
Figura 10 - Masterplan.	46
Figura 11- Usos no piso térreo.	47
Figura 12 - Hard Landscape.	48
Figura 13 - Soft Landscape.	48
Figura 14 - Soft Landscape Areas.	49
Figura 15 - Esquema dos tipos de orla.	53
Figura 16 - Esquema Unidades de Paisagem.	56
Figura 17 - Localização de Itajaí.	61
Figura 18 - Municípios limítrofes a Itajaí.	62
Figura 19 - Planta de localização do centro de Itajaí no final do século 19.	63
Figura 20 - Vista aérea de Itajaí no início do século XX.	64
Figura 21 - Expansão urbana em Itajaí.	66
Figura 22 - Centro de Itajaí.	67
Figura 23 - Igreja Imaculada Conceição.	67
Figura 24 - Imóveis tombados em Itajaí.	68
Figura 25 - Conurbação urbana em Itajaí.	70
Figura 26 - Evolução Populacional de Itajaí.	71
Figura 27 - Evolução Populacional de Santa Catarina.	71
Figura 28 - Pirâmide etária de Itajaí.	72
Figura 29 - Números de escolas por nível.	72
Figura 30 - Matrículas por nível.	72
Figura 31 - Bairros em Itajaí.	75
Figura 32 - Acessos à Itajaí.	77

Figura 33 - Sistema Viário de Itajaí.	78
Figura 34 - Zoneamento de Itajaí.	79
Figura 35 - Coeficiente de Aproveitamento.	82
Figura 36 - Taxa de Ocupação.	83
Figura 37 - Equipamentos de Turismo em Itajaí.	86
Figura 38 - Áreas de Abrangência do Projeto Orla.	89
Figura 39 - Píer Turístico de Itajaí.	90
Figura 40 - Praça Vidal Ramos.	90
Figura 41 – Trecho 01: Usos.	90
Figura 42 - Trecho 01: Altura.	90
Figura 43 - Trecho 01: Fluxos.	90
Figura 44 - Centro de Cultura Popular Mercado Velho.	91
Figura 45 - Centro de Cultura Popular Mercado Velho.	91
Figura 46 – Trecho 02: Usos.	92
Figura 47 - Trecho 02: Altura.	92
Figura 48 - Trecho 02: Fluxos.	92
Figura 49 - Centro de Cultura Popular Mercado Velho, rua dos fundos.	92
Figura 50 - Centro de Cultura Popular Mercado Velho, rua dos fundos.	92
Figura 51 - Via Gastronômica em Itajaí.	93
Figura 52 - Via Gastronômica em Itajaí.	93
Figura 53 - Vista para o Rio Itajaí-Açu.	93
Figura 54 - Vista para o Rio Itajaí-Açu.	93
Figura 55 – Trecho 02: Usos.	94
Figura 56 - Trecho 02: Altura.	94
Figura 57 - Trecho 03: Fluxos.	94
Figura 58 - Área de Intervenção.	100
Figura 59 - Trecho 01: Praça em frente ao Píer Turístico.	107
Figura 60 - Trecho 01: Cortes esquemáticos da rua.	107
Figura 61 - Trecho 02: Praça do Mercado do Peixe.	108
Figura 62 - Trecho 02: Praça em frente ao Centeventos Itajaí.	109
Figura 63 - Trecho 02: Praça do Aquário.	110
Figura 64 - Trecho 03: Detalhe trapiche para barcos.	111
Figura 65 - Trecho 03: Praça Genésio Miranda Lins.	112

Lista de Siglas

AMFRI	Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí
CAPM	Corporación Antigo Puerto Madero S\A
DDC	Diretoria de Desenvolvimento das Cidades
FAMAI	Fundação do Meio Ambiente de Itajaí
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MMA	Ministério do Meio Ambiente
NOAA	National Oceanic & Atmospheric Administration
OMT	Organização Mundial do Turismo
PBDEE	Plano Básico de Desenvolvimento Ecológico-Econômico
PDI	Plano Diretor de Itajaí
PDIL	Plano de Desenvolvimento Integrado do Lazer de Santa Catarina
PDRTES	Plano de Desenvolvimento Regional de Turismo do Estado de Santa Catarina 2010/2020
PMI	Prefeitura Municipal de Itajaí
RMFRI	Região Metropolitana da Foz do Rio Itajaí
SANTUR	Santa Catarina Turismo S/A
SEP	Secretaria de Estado do Planejamento
SPDU	Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats
UNIVALE	Universidade Vale do Rio Doce

Sumário

Resumo	4
Lista de Tabelas	5
Lista de Figuras	6
Lista de Siglas	8
Sumário	9
1. Introdução	12
1.1. Problema da Pesquisa	13
1.2. Delimitação do Tema	13
1.3. Objetivo Geral	13
1.4. Objetivos Específicos	13
1.5. Justificativas	13
1.6. Metodologia de Pesquisa	16
1.7. Estrutura do Trabalho	17
2. Requalificação Urbana	19
2.1. Histórico da Requalificação Urbana	19
2.2. Cidades Contemporâneas	22
2.3. Citymarketing	23
2.4. Características da Requalificação Urbana	27
2.4.1. O Ede Barcelona	29
2.4.2. O EEuropeu e Estadunidense	31
2.4.3. Os Focos das Requalificações	32
3. Turismo Urbano e a Requalificação Urbana	34
4. Estudos de Caso	36
4.1. Bilbao - Espanha	36
4.1.1. Contexto	36
4.1.2. Descrição do Complexo	37
4.1.3. Setorização	38

4.1.4.	Análise do Partido	39
4.1.5.	Análise dos Aspectos Funcionais.....	39
4.1.6.	Análise dos Aspectos Plásticos.....	40
4.1.7.	Conclusões.....	40
4.2.	Buenos Aires - Argentina	41
4.2.1.	Contexto	41
4.2.2.	Setorização	42
4.2.3.	Análise do Partido	43
4.2.4.	Análise dos Aspectos Funcionais.....	44
4.2.5.	Conclusões.....	44
4.3.	Newcastle upon Tyne e Gateshead – Reino Unido.....	44
4.3.1.	Contexto	44
4.3.2.	Descrição do Complexo	45
4.3.3.	Análise do Partido	46
4.3.4.	Análise dos Aspectos Funcionais.....	46
4.3.5.	Análise dos Aspectos Plásticos.....	47
4.3.6.	Conclusões.....	49
5.	A Ocupação da Orla no Brasil.....	50
5.1.	Análise da Metodologia.....	52
5.1.1.	Classificação quanto as tipologias de orlas.....	52
5.1.2.	Diagnóstico paisagístico da orla.....	55
6.	Interpretação da realidade	61
6.1.	Aspectos Históricos.....	62
6.2.	Aspectos Socioeconômicos	70
6.3.	Aspectos Urbanos.....	74
6.3.1.	Sistema Viário	76
6.3.2.	Zoneamento e Lei de Uso e Ocupação do Solo.....	79

6.3.3. O Turismo em Itajaí	84
6.3.4. Diretrizes do Plano Diretor de 2006	87
6.3.5. O Projeto Orla em Itajaí	88
6.4. Diagnóstico da área de intervenção	89
6.5. Análise SWOT.....	96
7. Diretrizes Gerais de Projeto	99
7.1. Definição da Área de Intervenção	99
7.2. Diretrizes Projetuais	101
8. O Projeto	107
9. Considerações Finais.....	114
10. Referências Bibliográficas	116
Anexos	122

1. Introdução

O município de Itajaí está localizado no estado de Santa Catarina e é considerado uma cidade de médio porte com 201.557 mil habitantes (IBGE, 2015). O município apresenta conurbação ao sul com a cidade de Balneário Camboriú, devido ao crescimento de ambas. A principal economia de Itajaí é advinda da pesca e da atividade portuária, sendo ambas muito presentes na identidade popular.

Itajaí é um polo da Região Metropolitana da Foz do Itajaí, procurada pela população de seus municípios limítrofes em busca de atividades comerciais e de serviços por ali existir uma maior diversidade, porém essas atividades, apesar de fundamentais para o desenvolvimento de qualquer território, não são o foco das políticas econômicas e de desenvolvimento.

O litoral de Santa Catarina, com suas riquezas naturais e os mais de 561 quilômetros de litoral, vem apresentando um grande crescimento turístico, com previsão de 4,5% ao ano entre 2009 a 2019 (PDRTES 2010). No entanto grande parte de seu potencial turístico ainda não é explorado. O município de Itajaí se localiza na 17ª Secretaria de Desenvolvimento Regional de Itajaí e é composta pelos municípios de Balneário Camboriú, Balneário Piçarras, Bombinhas, Camboriú, Ihota, Itajaí, Itapema, Luiz Alves, Navegantes, Penha e Porto Belo e o conjunto desses municípios também compõe a Região Turística Costa Verde & Mar.

Balneário Camboriú é considerado o destino indutor da região pois é o núcleo receptor e indutor de fluxos turísticos, porém o que se nota é a saturação de toda a infraestrutura e serviços do município durante a época de alta temporada turística (dezembro-fevereiro), fazendo com que qualquer cidade que dispor de uma boa estrutura para recepcionar esse público se torne um opção viável de lazer e o município de Itajaí apresenta grande potencial apesar de possuir uma orla relativamente pequena, pois é limítrofe a Balneário Camboriú.

A presente monografia se propõe a analisar estudos de caso de referência, analisar os condicionantes do município e desenvolver um masterplan para a região da orla de Itajaí, mais especificamente, a orla voltada para o Rio Itajaí, de maneira a requalificar a região para desenvolver o grande potencial turístico do município e fomentar a diversificação da sua economia.

1.1. Problema da Pesquisa

Como resolver o problema da falta de equipamentos turísticos potencializ e de lazer na região da orla do Rio Itajaí-Açu no município de Itajaí-SC?

1.2. Delimitação do Tema

Requalificação urbana se restringirá à área próxima ao porto e na orla do Rio Itajaí-Açu no município de Itajaí-SC, incluindo um equipamento icônico na intervenção.

1.3. Objetivo Geral

Desenvolver o projeto de requalificação urbana no trecho entre as Praças Vidal Ramos e Genésio Miranda Lins, ao longo da Orla, com inclusão de um equipamento icônico para potencializar o turismo, lazer e cultura de Itajaí.

1.4. Objetivos Específicos

- Aumentar o fluxo de turistas na região;
- Oferecer espaços de lazer para o todos os públicos;
- Aumentar a valorização da orla pela comunidade.

1.5. Justificativas

O litoral brasileiro tem se destacado no cenário internacional como um dos principais destinos dos turistas, os atrativos propiciam uma grande variedade de atividades e a prática do veraneio é um fenômeno mundial, que acaba gerando nos mais diversos lugares do mundo a existência de segundas residências e devido ao grande incremento do turismo e do veraneio o litoral vem sofrendo uma rápida ocupação e um grande adensamento de lugares antes isolados e preservados. Para que a sustentabilidade em seus três pilares, econômica, ecológica e sociocultural, seja alçada é necessário que ações de planejamento e gestão sejam tomadas, de maneira a reduzir os conflitos de usos e eliminar antagonismos (Projeto Orla, Fundamentos para Gestão Integrada, 2006).

Hoje o litoral é um ponto estratégico e a sua apropriação deve ser feita com cuidados especiais por parte dos governos e em relação a isso, internacionalmente, existe a Agenda 21, um documento que expressa a preocupação com o gerenciamento integrado das zonas costeiras em seu capítulo 17.

Para que o projeto possa ser desenvolvido é preciso definir uma área de intervenção, que no caso é a orla e para se definir o que é a orla do município é preciso entender os diferentes regimes de propriedade presentes nos espaços litorâneos.

Na faixa litorânea existem uma série de bens que, como disposto na Constituição Federal de 1988, são de propriedade da União. Existem três espécies de bens, o primeiro são os bens de uso comum do povo, que devem ser utilizados igualmente por todos como ruas, calçadas, praias, rios, lagoas, mar territorial e recursos naturais da zona econômica exclusiva e da plataforma continental. O segundo são os bens de uso especial que são imóveis ou estabelecimentos a serviço de algum uso público. O terceiro são os bens dominiais ou dominicais, que correspondem ao patrimônio da União estados e municípios, como objeto de direito pessoal ou real, podendo ser terrenos ou edificações, sem uso pelo serviço público, que podem ser usados para gerar renda de outros entes, sendo assim, é um bem disponível a ser usado.

Nesse contexto A região litorânea do estado de Santa Catarina apresenta grande potencial turístico, mas é pouco explorado, enquanto cidades como Balneário Camboriú e Florianópolis já estão saturadas. Logo oferecer novas alternativas aos turistas com equipamentos de lazer e cultura para a população flutuante e local é interessante.

A cidade de Itajaí possui duas bases econômicas muito fortes: a atividade portuária e a indústria pesqueira que existem na cidade desde o início de sua ocupação e agiram, como fator chave, para a urbanização de certas áreas (SPDU, 2004). O porto de Itajaí, atualmente sob a administração do município, é considerado um dos maiores e mais eficientes portos do Brasil transportando vários tipos de carga, em especial pescados, frangos e grãos (LT PDI, 2006).

A atividade pesqueira compõe 30% da economia municipal e possui uma ampla rede de indústrias que dão suporte a ela como: produção de gelo, produção de conservas, despachantes aduaneiros, entre outros. Apesar de contribuir com as

exportações brasileiras, o setor pesqueiro vem decaindo devido à queda na captura de alguns espécimes de pescado, falta de investimentos no setor e da falta de uma política ambiental que proteja melhor este recurso natural.

Nesse contexto é importante que o município tome iniciativas para propor a população uma fonte alternativa de renda, impulsionando o setor terciário através do turismo e da diversificação. A Região Metropolitana da Foz do Itajaí, é composta por 5 cidades: Balneário Camboriú, Camboriú, Itajaí, Navegantes e Penha, sendo um referencial de comércio diversificado.

Essa característica de polo pode ainda ser muito desenvolvida e consolidada, principalmente no que diz respeito a se tornar uma opção de turismo não só para os municípios vizinhos, mas também para o público nacional e internacional.

A Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte de Santa Catarina desenvolveu, a partir das diretrizes traçadas pelo Plano de Desenvolvimento Integrado do Lazer de Santa Catarina (PDIL, 2004) o Plano de Desenvolvimento Regional de Turismo do Estado de Santa Catarina 2010/2020 (PDRTES) onde a cidade de Itajaí incluída na macrorregião Costa Verde & Mar juntamente com outros 10. O estado já experimentando um crescimento grande no setor e também planeja investir de maneira a crescer ainda mais, por isso são feitos esses planos.

Na região Costa Verde & Mar, a cidade de Balneário Camboriú é a responsável pelo maior destino turístico dentre as cidades, saturando o município, confirmando a ótima oportunidade para Itajaí desenvolver mais a sua economia se voltando à atração de mais turistas.

O município apresenta um guia on-line mantido pela Secretaria de Turismo chamado Visite Itajaí, onde estão reunidas informações sobre como chegar ao município, onde se hospedar, opções de lazer e de entretenimento, entre outros. As opções de lazer urbano em Itajaí são reduzidas a bares e casas noturnas e quanto às atrações naturais e esportivas existem passeios como voos de parapente no Parque Natural Municipal da Atalaia, escalada no Canto do Morcego, surf nas praias da Atalaia e praia Brava e um circuito de cicloturismo na Costa Verde & Mar, que passa por 10 municípios e tem 270km de extensão.

Algumas festas típicas fazem parte do calendário municipal, tais como: a Festa Nacional do Colono com atrações artísticas, culturais e esportivas; e o Festival

de Música de Itajaí, realizado desde 1998 que promove discussões e oficinas para músicos, professores e estudantes de todo o país.

Outro fator que incentiva a vocação turística em Itajaí é que no ano 2000 a Superintendência do Porto e a Prefeitura, em parceria, construíram o Píer Turístico de Itajaí, um terminal de passageiros de transatlânticos.

O Plano Diretor de Itajaí (PDI) incentiva implantação de equipamentos de lazer, cultura e esporte, bem como também praças.O

Sendo assim um projeto de requalificação urbana, onde as demandas da comunidade local sejam respondidas e também incentivando a economia com a atração de um fluxo maior de turistas, que permaneçam mais no município, se faz justificado e até mesmo necessário nesse contexto urbano municipal e regional.

1.6. Metodologia de Pesquisa

Para conhecer os conceitos e histórico relativos à requalificação urbana, a área de intervenção e seu contexto, dados da cidade de Itajaí e região, foi utilizada uma abordagem de pesquisa qualitativa.

Quanto aos objetivos, foi adotada a pesquisa exploratória, caracterizada por ser menos rígida em termos de planejamento e por utilizar o levantamento bibliográfico e documental como principais formas de levantar dados (GIL, 1999). Esse tipo de pesquisa proporcionou maior familiaridade com assuntos relativos à requalificação urbana.

Como procedimentos técnicos, foram utilizadas a pesquisa bibliográfica para entendimento de conceitos importantes e a pesquisa documental. Ela foi feita para analisar a legislação de Itajaí e região e também os dados econômicos fornecidos pelo Porto de Itajaí, para compreender a tendência econômica e os projetos de governo para o município.

E por fim, foram feitos 3 estudos de casos de projetos de requalificação urbana em cidades com um perfil semelhante a Itajaí: cidades orla, cidades porto ou cidades voltadas a corpos d'água no geral. Esses estudos de caso ajudaram a entender melhor como projetos de requalificação podem transformar uma cidade e a observação direta foi um dos instrumentos para coleta dos dados na área de intervenção. Foram feitas 3 visitas ao município compondo 3 observações simples, ou seja, não planejadas e não participativas. Foi adotado o método do Projeto Orla,

do Ministério do Meio Ambiente e do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, que estabelece etapas para analisar, caracterizar e propor estratégias de intervenção na paisagem das áreas de orla do Brasil. Para análise de todos os dados coletados, foi utilizada a matriz SWOT.

1.7. Estrutura do Trabalho

O texto deste trabalho se estrutura da seguinte forma:

- Primeira seção – Introdução: Nesse item são dados o problema da pesquisa, a delimitação do tema, o objetivo geral e os objetivos específicos, as justificativas e por fim a metodologia da pesquisa;
- Segunda seção – Requalificação Urbana: Trata um pouco do histórico das requalificações e como elas surgiram, fala sobre o city marketing, sobre as cidades globais e sobre as características da requalificação urbana, expondo os seus tipos;
- Terceira seção – Turismo Urbano e a Requalificação Urbana: Este item conceitua o turismo e trata da sua relação com requalificações urbanas;
- Quarta seção – Estudos de Caso: Aqui são apresentados três estudos de caso de projetos de requalificação urbana: Bilbao (Espanha), Buenos Aires (Argentina) e Newcastle upon Tyne e Gateshead (Reino Unido);
- Quinta seção – A Ocupação da Orla no Brasil: Este item aborda o material do programa do governo federal, o Projeto Orla. Ele analisa a sua metodologia;
- Sexta seção – Interpretação da realidade: Trata sobre a análise da realidade, falando dos aspectos históricos, socioeconômicos e urbanos, e caracterização de cada trecho da Área de Intervenção;
- Sétima seção – Diretrizes Gerais de Projeto: É autoexplicativo. Apresenta a definição exata da Área de Intervenção e intervenções para cada trecho;
- Oitava seção – O Projeto: Trata sobre o projeto desenvolvido como solução dos problemas apresentados;
- Nona seção – Considerações Finais: Esse item apresenta as conclusões que podem ser tiradas, falando das dificuldades encontradas e dos objetivos que foram atingidos;
- Décima seção – Referências Bibliográficas: Apresenta a lista com toda a bibliografia consultada;

- Décima primeira seção – Anexos: Apresenta as pranchas desenvolvidas para o projeto em tamanho reduzido (A3).

2. Requalificação Urbana

Este trabalho se propõe a analisar os condicionantes do município e desenvolver um projeto de requalificação abrangendo a região da orla do Rio Itajaí-Açu, localizado no município de Itajaí de maneira a desenvolver o grande potencial turístico existente e como consequência desse desenvolvimento a diversificação da economia local.

A seguir serão tratados todos expostos alguns a requalificação urbana eexemplares e

Para poder entender o que é uma requalificação urbana, quais são tipos existentes, quais são suas premissas, seus objetivos e até mesmo seus perigos é preciso analisar em qual contexto histórico esse tipo de intervenção no meio urbano surgiu e por atualmente ela se faz necessária em alguns casos.

2.1. Histórico da Requalificação Urbana

A evolução da cidade moderna conta com a atuação do planejamento moderno, sendo ele caracterizado por uma teoria racionalista e funcionalista. Esse planejamento instituiu a necessidade do redesenho espacial em função das forças improdutivas fordistas em série que orientavam, na época, toda a produção industrial (SOTRATTI, 2005).

O planejamento urbano durante o período de pós segunda guerra mundial e muitos anos antes, desde o Renascimento, é um planejamento feito principalmente por engenheiros e arquitetos, que o consideravam um planejamento físico, tendo o design como centro do processo e produzindo planos de ordenamento espacial e de uso do solo com um nível de precisão semelhante a edifícios (TAYLOR, 1998).

As condições extremas das cidades do século XIX levaram diversos estudiosos a desenvolverem novas formas de entender e administrar o espaço urbano. As cidades-jardins de Ebenezer Howard mostram uma das novas formas de pensar da época, nesse caso mais utópica, que privilegiavam uma política sanitaria e mostravam certo avanço na forma de ver a natureza. Essa época também foi marcada por um tipo de pensamento em que o planejamento físico

adotado para certa região determinaria o tipo de dinâmica econômica e social que se criaria ali (TAYLOR, 1998).

A cidade ideal vista por esse modelo como a cidade funcional propõe uma lógica industrial a que busca um espaço urbano idealizado através da imposição de diversas regras de uso e ocupação do solo, de traçado urbano, de controle da expansão, centralizando o controle físico-territorial (SOUZA, 2002). Esse modelo criou no Brasil uma cidade segmentada e fragmentada, fazendo com que as cidades graças às imposições dos Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado e das consequentes Leis de Zoneamento, sofressem com uma alta especulação imobiliária, nas áreas onde obras de modernização eram implantadas e ampliava os limites da área urbana em direção à periferia e às áreas de interesse ambiental graças à expulsão da população mais pobre das áreas especuladas auto sabotando assim a sua própria organização (ROLNIK, 1999).

A partir da década de 60 com o desenvolvimento tecnológico dos meios de transporte e também com as alterações nos processos industriais as cidades sofreram uma descentralização dos polos industriais, criando formas e estruturas urbanas diferenciadas vinculadas a uma nova fase do capitalismo (SOTRATTI, 2005).

Essa nova fase também trouxe novos modos de planejar o meio urbano, agora vendo o planejamento como uma forma de analisar e controlar um sistema. Esse complexo sistema seria a cidade, vista agora como um conjunto de partes divididas por seu tipo de ocupação que funcionam de maneira interdependente e são interconectadas, sendo que nenhuma parte do sistema funciona sem a outra e mudar uma parte também, consequentemente, alteraria o funcionamento das outras (TAYLOR, 1998).

Agora o planejamento não era mais um plano sedimentado, mas um processo em constante desenvolvimento, mais dinâmico e fluído. As preocupações também aumentaram para os aspectos econômicos e sociais da cidade, porém esse tipo de teoria por ser mais complexa e se basear em modelos matemáticos acabou por ampliar a distância entre planejamento e prática, pois o planejamento não conseguiu acompanhar a realidade municipal (TAYLOR, 1998).

Outra corrente de planejamento dos anos 60 é o uso do pensamento racional, onde se procura identificar um problema a ser resolvido pelo plano. O

processo é dividido em três etapas: a pesquisa, onde se analisa tudo o que é relevante para esse problema; a análise, onde esses dados serão compreendidos pela equipe e por fim o planejamento em si, onde as decisões serão tomadas e o plano tomará uma forma mais palpável dando um fim a todo o processo (TAYLOR, 1998).

A cidade contemporânea, marcada por uma agravada crise urbana resultante da inoperância do Estado na solução dos problemas urbanos e da falta de modernização, levou profissionais da área de planejamento a repensarem suas estratégias de planejamento e de desenvolvimento econômico, sendo assim, a estruturação da cidade passa a depender de projetos urbanos estratégicos (MEYER, 2000).

O planejamento contemporâneo busca agregar o território metropolitano disperso e organizar os fluxos evitando a dispersão espacial e funcional. Considerando agora a cidade como um sistema organizacional, que deve atuar de forma coerente e racional e ao mesmo tempo competir com uma rede de cidades a fim de atrair investimentos e oportunidades. Nesse momento a lógica de mercado global influencia a dinâmica das cidades exigindo planos e projetos mais estratégicos que se adequem a uma cultura global e ao mesmo tempo ordenem as forças sociais locais (SOTRATTI, 2005).

O city-marketing ganha muita importância pois com a promoção externa da cidade, criando uma imagem positiva, atrai investimentos de capital privado, caracterizando o empreendedorismo urbano, muito forte nesse tipo de planejamento. Essas ações de promoção também estimulam o patriotismo local, o sentimento de pertencimento e a confiança no futuro da cidade (SOTRATTI, 2005). Os projetos locais devem favorecer a identidades e culturas locais, contribuindo para diminuir a desigualdade e melhorar a qualidade de vida da população.

A elaboração de planos diretores participativos e o desenvolvimento de projetos de requalificação de áreas centrais marcam a visão estratégica de cidades contemporâneas.

A requalificação urbana, nesse contexto, propõe a recuperação e valorização das origens e das verdadeiras representações sociais, reinventando identidades baseadas em produções socioculturais locais e tentando humanizar a exclusão já existente nas cidades. Para Almeida (2000 I, p. 09):

“A requalificação das áreas centrais inclui-se hoje nos projetos de desenvolvimento das nações e muitas cidades já vem recuperando e modernizando os seus centros como instrumento de inserção na ordem mundial. Os princípios, conceitos, avaliações estratégicas e perspectivas que então se percebiam, estão hoje confirmados. Daí a importância de divulgar cada vez mais essas ideias, de retomar os fundamentos do debate, reexaminá-los à luz dos desenvolvimentos mais recentes e submetê-los à prova de observação empírica e do confronto de ideias.”

Normalmente implantada em áreas centrais e mais tradicionais e já degradadas, a requalificação urbana, deve analisar a importância da região em termos simbólicos e arquitetônicos, a fim de definir uma política urbana ideal de intervenções. Os valores que devem ser analisados mais a fundo são a apreciação da história, o valor da memória e a qualidade estético-arquitetônica e também, não sendo menos importante, o potencial econômico e a infraestrutura das áreas devem ser considerados de maneira a contribuírem para as estratégias a serem empregadas na requalificação. O fator mais decisivo de análise das estratégias deve ser a dinâmica territorial da região, pois uma análise equivocada dessa dinâmica pode resultar no estrangulamento, na substituição de atividades existentes e no esvaziamento do centro, contrário a intenção inicial de promover a integração com outras áreas da cidade (SOTRATTI, 2005).

A requalificação urbana é uma prática que vem de encontro com os interesses e necessidades das cidades globais, metrópoles contemporâneas, mas que também se preocupam com a manutenção da arquitetura tradicional presente, preservando o caráter histórico das áreas onde é aplicada. A requalificação assim deve acentuar a modernização da infraestrutura e garantir a mobilidade dos usuários, mantendo formas tradicionais. O projeto deve ser harmônico e global de todo o conjunto, preocupado com a geração de riquezas, com a atração de investimentos e ainda deve manter a beleza dos edifícios tradicionais (BORJA, 2001).

A seguir será tratado um pouco mais a fundo o tema das cidades contemporâneas, quais são as suas características e como os projetos de requalificação são um instrumento próprio delas.

2.2. Cidades Contemporâneas

A metrópole moderna sintetizada por Mumford com seus complexos problemas urbanos devido a sua grande expansão sendo eles, principalmente, a

falta de moradia para trabalhadores, a falta de água, disposição do lixo, congestionamentos; porém essa metrópole é um reflexo do modo de produção capitalista, sendo ela um agente de transformações que responde a problemas das mais diversas ordens: econômicos, funcionais, simbólicos. Essa metrópole possui um forte instinto inovador que procura sempre substituir, de forma inadequada, as estruturas urbanas tradicionais (MEYER, 2000).

Meyer (2000) resume a metrópole contemporânea como um equipamento científico do desenvolvimento econômico, uma estrutura econômico-financeira, um mercado, um centro global de poder político e um centro de irradiação de conhecimento e cultura. Essas cidades fazem uso de um planejamento urbano estratégico, que se baseia em premissas neoliberais de planejamento econômico de empresas, sendo assim essa forma de planejar vê a cidade como um sistema organizacional complexo que deve ser competitiva e atrair investimentos e oportunidades para se desenvolver. Essa lógica empresarial na gestão da cidade, principalmente devido a sua alta inserção global, faz com que cada vez mais planos e projetos estratégicos devam ser executados, se preocupando com o city marketing e em atrair investimentos do setor privado no âmbito público (SOTRATTI, 2005).

Nesse contexto os projetos de requalificação são um exemplo de projetos estratégicos, que buscam atrair investimentos do setor privado em uma certa área do município e também exaltar a cultura local, atraindo não só investimentos, mas também fluxo de visitantes e de consumidores de bens e serviços. A seguir será discutido as formas de city marketing e a sua importância para a cidade global contemporânea.

2.3. Citymarketing

Os debates em relação a questão urbana durante muito tempo se focaram majoritariamente em discussões sobre os problemas que surgiam devido ao crescimento desordenado, a reprodução da força de trabalho, aos equipamentos de consumo coletivo, aos movimentos sociais, entre outros. A nova questão urbana agora se foca nos problemas advindos da competitividade urbana (VAINER, 2013).

Para Vainer (2013) a ideia mais popular entre neo-planejadores urbanos é a de que a cidade é uma mercadoria a ser vendida e o mercado em que ela está inserida é extremamente competitivo em relação a outras cidades, que também

estão à venda, está cada vez mais popular e essa noção explica a existência do marketing urbano, sendo ele cada vez mais determinante e importante no processo de planejamento e gestão das cidades.

O marketing urbano, segundo Kotler, Haider, Rein (1994), enfatiza que se deve diagnosticar as características de cada cidade e de seus inúmeros mercados em que é possível vendê-la, também se deve examinar o tipo de consumidor que é suscetível aos que a cidade pode oferecer em termos de atributos locacionais ou até

mesmo os que ela pode vir a um dia oferecer. Em contrapartida, para Vainer (2000 apud BORJA e FORN, 1996¹) vender a cidade é vender os atributos básicos que fazem parte de insumos valorizados pelo mercado transnacional, ou seja: espaços de convenções e feiras, parques industriais e tecnológicos, serviços de assistência em inglês, hotéis de luxo, oficinas de informação, torres de comunicação, entre outros. Sendo assim, para Vainer (2013), todos devem vender a cidade para os mesmos compradores com os mesmos interesses.

Harvey (1996) define quatro estratégias alternativas para os administradores das cidades lidarem com a competição interurbana e atraírem mais investimentos privados para si:

- a. Exploração de vantagens específicas do município, sejam elas vindas de recursos básicos como petróleo, localização geográfica ou de recursos criados através de investimentos como infraestrutura, subsídios para empresas, entre outros; essas vantagens buscam aumentar a competitividade no quadro global de produção de bens de consumo e de serviços;
- b. Exploração do consumo do espaço, podendo fazer uso de atrativos turísticos naturais, a valorização do espaço urbano por meio da arquitetura, atrativos de consumo como teatros, estádios esportivos, shopping centers e até por meio do entretenimento com espetáculos e eventos culturais no meio urbano;
- c. Investimentos para assumir o controle de altas operações financeiras, de governo ou de centralização e processamento, porém essas funções necessitam uma infraestrutura específicas e muito cara;
- d. Usufruir de recursos advindos da redistribuição dos excedentes dos governos centrais (Estado), aplicando esses recursos para melhorias diversas como saúde, educação, transporte.

O city marketing tem por papel nesse caso divulgar as vantagens existentes no município, por exemplo no caso do item 3, os atrativos turísticos característicos especificamente de um lugar podem ser divulgados como um novo produtor a ser consumido e as políticas de marketing urbano podem intervir no sentido de melhorar os serviços, os equipamentos e a infraestrutura, valorizando o lugar (VARGAS, 1998).

Nesse contexto a utilização de políticas de city marketing em conjunto a projetos estratégicos é de extrema importância para o planejamento e

¹Borja, Jordi; FORN, Manuel de. **Políticas da Europa e dos Estados para as cidades**. In Espaço e Debates, ano XVI, n. 39, 1996.

gerenciamento das cidades contemporâneas de maneira a mantê-las competitivas
em relação a

outras cidades, aumentando assim os investimentos do setor privado no âmbito público gerando mais empregos e renda.

A seguir será tratado mais a fundo sobre a conceituação de projetos de requalificação urbana, quais são seus objetivos, onde devem ser implantados e também apresentando alguns modelos com focos e intensidades diferentes a fim de definir melhor as diretrizes projetuais da presente monografia.

2.4. Características da Requalificação Urbana

Como falado anteriormente, a requalificação urbana surge da necessidade de agregar o território disperso das cidades e de organizar seus fluxos, ao mesmo tempo que ajuda a atrair investimentos privados no meio urbano tornando o município mais competitivo a nível global.

Para Sotratti (2005) a requalificação urbana ao mesmo tempo que reinventa as identidades locais socioculturais, ela humaniza e controla o sistema de exclusão existente nas cidades, com propostas que buscam recuperar áreas e valorizar origens e representações sociais.

Geralmente os projetos de requalificação se focam em áreas mais centrais e tradicionais que já apresentam alguma degradação. Para Solá-Morales (2001) as análises feitas sobre o centro em muitas cidades europeias se focam na importância simbólica e arquitetônicas dessas áreas, levando em conta a história, o valor da memória e qualidade estética. Também é considerado importante analisar os potenciais econômicos e de infraestrutura, que podem ser uma das estratégias. A dinâmica territorial, contudo, é citada pelo autor como o fator mais decisivo na estratégia projetual a ser utilizada, pois se a análise não for assertiva pode ocorrer o estrangulamento, na substituição de atividades existentes e no esvaziamento do centro que é contrária a sua premissa de integrar o centro a outras áreas da cidade.

O projeto de requalificação também deve buscar reforçar a centralidade perdida pela área de intervenção e, ao mesmo tempo, respeitar a diversidade de funções tão apreciada na sociedade contemporânea. Exemplos positivos de funções que podem contribuir para essa direção são atividades ligadas ao setor terciário e quaternário da economia, que estão diretamente associadas ao consumo e aos serviços especializados em lazer e cultura, sendo consideradas atividades mais sofisticadas. Essas atividades extremamente conectadas à lógica consumista da

globalização, tendo o refinamento tecnológico e de informação propiciadores da transformação ideal dessas áreas (PORTAS, 2001).

O lazer e o turismo acabam por ser as atividades mais apreciadas e incentivadas pelos urbanistas responsáveis por essas requalificações. A indústria do entretenimento, de parque temáticos e de produtos culturais das mais diversas linguagens são atividades altamente globalizadas e crescentes na rede de metrópoles mundiais e acabam por movimentar significativas somas de capital financeiro e de gerar inúmeros empregos (SOTRATTI, 2005 apud MIRANDA, 2000²).

A tradição e a cultura local fazem com que a escolha de áreas centrais seja mais frequente nas propostas de requalificação. Esse processo deve embelezar e recuperar essas áreas, muitas vezes bem degradadas, e estimular a convivência e o respeito a diversidade cultural em seus espaços seja nos múltiplos tipos de usuários ou nos múltiplos tipos de serviços e equipamentos. O acesso democrático do cidadão a atividades desenvolvidas nesses espaços é fundamental e deve também promover a irradiação desses tipos de comportamentos culturais por toda a área urbana. As atividades devem ser pensadas de maneira a efetivamente promover esse tipo de fenômeno, a programação cultural proposta deve ser pensada com esse intuito e não apenas atender a demanda da indústria cultural e fazer dessas atividades mais um produto a ser adquirido e consumido apenas pelas classes mais favorecidas (SOTRATTI, 2005 apud MIRANDA, 2000²).

O mercado internacional de mídia e a indústria da cultural e do entretenimento vem crescendo significativamente devido as inovações tecnológicas e a um menor controle do Estado sob a economia. A indústria cultural, apoiada em estratégias globais de marketing, incentivou um comportamento consumista da população mundial criando elementos culturais simbólicos da localidade ou do mundo, as mais diversas linguagens culturais como o cinema, a arte, o teatro, a música, a televisão e até mesmo a internet formam uma espécie de sinergia e tomam parte do círculo de consumo (SOTRATTI, 2005 apud SASSEN e ROOST, 2001³).

Nas mais diversas localidades do mundo, a indústria cultural e do entretenimento assumiu o papel de protagonista nas intervenções de requalificação, pois para a mesma suprir suas necessidades de produção e de marketing, o espaço

²MIRANDA, Danilo Santos de. **Reflexões sobre o Papel da Cultura na Cidade de São Paulo**. São Paulo em Perspectiva São Paulo, volume 14, n. 04, p.105-110, 2000.

³SASSEN, Saskia e ROOST, Frank. **A Cidade: Local Estratégico para a Indústria Global do Entretenimento**. Espaço e Debates. São Paulo, ano XVII, n. 41, p. 67-75, 2001.

urbano emblemático teria de ser apropriado, sendo assim, a presença de edifícios ligados à história e a cultura da localidade onde a intervenção está inserida é uma oportunidade ideal para promover a dinamização idealizada e o consumo desejado pelos planejadores (SOTRATTI, 2005).

Sotratti (2005) ao analisar diversos autores que tratam sobre o tema, conclui que existe uma tendência idealista quanto a preocupação de sempre submeter o patrimônio requalificado a atividades com fins educativos, culturais e de turismo como forma de justificar as profundas transformações sócioespaciais impostas ao patrimônio. A maioria das propostas de requalificação devem promover a diversidade de funções, mas sempre centradas nas atividades de consumo ligadas a cultura, ao turismo e ao lazer.

Ao analisar os exemplos das transformações causadas por processos de requalificação urbana na Itália, em antigas áreas de fábricas, percebe-se que existe ali a necessidade de intervenções ligadas a infraestrutura e acessibilidade que o processo de refuncionalização do patrimônio acabou por criar, sendo assim, tais processos muitas vezes requerem mudanças drásticas em toda a estrutura urbana das áreas a serem requalificadas. Porém essas intervenções são contraditórias com as premissas da requalificação, pois por serem mudanças drásticas, alteram significativamente a composição e o interior do conjunto arquitetônico (GUIRARDO, 2002).

Uma das dificuldades que podem ser enfrentadas é a existência de regras muito rígidas de manutenção e apropriação de edifícios históricos e de seus entornos, dificultando a sua refuncionalização (PORTAS, 2001).

A seguir será abordado o modelo de requalificação urbana desenvolvido por Barcelona e o modelo desenvolvido na Europa e nos Estados Unidos, de maneira a identificar os métodos e potencialidades de cada caso.

2.4.1. O Modelo Ede Barcelona

A cidade de Barcelona, que foi a principal sede portuária da península Ibérica durante a Idade Média, é resultante de diversas transformações históricas que afetaram as suas características socioespaciais e são atualmente um marco de sua importância cultural e tecnológica ao longo de sua existência. Sempre com

diversas intervenções de vanguardas, com marcos arquitetônicos e apoio massivo da sua população na gestão pública, a cidade sempre buscou a autoafirmação da cultura catalã dentro da Espanha e da Europa (SOTRATTI, 2005).

A história de expansão urbana de Barcelona é sempre marcada pelo forte caráter regional e também pela grande preocupação da cidade em manter sua arquitetura original. Mesmo as intervenções de Cerda no século XIX valorizaram a arte catalã nas fachadas dos edifícios ao mesmo tempo que abria avenidas diagonais e ruas ortogonais inspirado em Haussmann em Paris. Nesse período o arquiteto Gaudí ganhou notoriedade por sua obra que está altamente associada a Barcelona e cultura catalã (SOTRATTI, 2005).

Porém toda a exuberância da cidade a sua posição como capital catalã e centro econômico e cultural espanhol enfraqueceu devido ao regime ditatorial de Franco e a volta do domínio da capital do país, Madrid. Somente na década de setenta no século XX, com a volta do regime democrático, Barcelona se fortalece através da participação popular nas novas políticas urbanas que promoveriam o redesenvolvimento da cidade. O desenvolvimento do Plano Geral Metropolitano em 1979, que traçava diretrizes para toda a região metropolitana de Barcelona, tomou ações de aquisição de área industriais desativadas com intuito de suprir as demandas sociais por habitação e para implementação de equipamentos urbanos e espaços públicos. Graças a sua candidatura para sediar os Jogos Olímpicos de 1992, a cidade pode fazer uso da oportunidade para atrair investimentos estrangeiros e se consolidar como destino cultural e turístico da Europa, reorientando assim todos seus projetos para essa finalidade.

O modelo de Barcelona é um processo que toma por orientação as diretrizes utilizadas pela equipe de urbanistas catalães, coordenados por Oriol Bohigas, que propôs os equipamentos esportivos necessários para os jogos dentro da malha urbana existente, descentralizados, e prevendo o seu reaproveitamento após os jogos. Essas intervenções não centralizadas e o poder de transformação de seus entornos reforça o processo de requalificação desenvolvido por Barcelona (SOTRATTI, 2005).

Além de todas as intervenções urbanas, Barcelona também desenvolveu, baseado na cooperação entre cidade, uma política de marketing. Foi criado o movimento EUROCIDADES, que é uma rede de cidades que trocam experiências

em projeto estratégicos, de maneira a buscar um nível adequado, segundo padrões internacionais, de qualidade urbana e infraestrutura. Esse movimento usa fortemente o referencial de Barcelona como modelo de desenvolvimento a ser seguido.

2.4.2. O Modelo Europeu e Estadunidense

Mesmo antes da difusão do modelo de Barcelona, algumas cidades europeias e americanas já faziam uso da prática de requalificação, pois já existia a preocupação em reverter a degradação, principalmente de áreas centrais importantes, de maneira a proteger e a desenvolver ali atividades mais adequadas ao capitalismo tardio. As soluções projetuais das mais diversas cidades apresentam características parecidas, a requalificação se torna uma linha projetual fechada onde são feitas intervenções em alguns espaços da cidade e torna o patrimônio restaurado um cenário perfeito para múltiplas atividades de consumo, lazer e cultura, porém muitas vezes expulsando ou até atraindo a população local para essa área.

No caso de Lisboa foi utilizado um pouco da lógica desenvolvida em Barcelona, criando uma nova centralidade multifuncional principalmente com a criação do Parque das Nações para sediar a Exposição Mundial de 1998. O projeto do parque buscava também requalificar a área portuária com atividades para a exposição e depois seriam utilizadas pela população. Porém o ponto de partida de Lisboa começou com iniciativas de melhoria na infraestrutura de transportes, seja público ou privado, e na requalificação de bairros históricos da cidade com a sua restauração e refuncionalização (SOTRATTI, 2005).

A retomada da vitalidade nas áreas centrais em Lisboa se dá principalmente pela valorização do patrimônio histórico local, sendo essa a principal estratégia utilizada e os resultados são observados: o turismo e o lazer se tornam cada vez mais evidentes (SOTRATTI, 2005).

No caso americano de Baltimore, a revitalização do seu porte se deu com uma estratégia de marketing agressiva iniciada pela câmara de comércio baseada na representação simbólica que aquele espaço público urbano e o patrimônio ali localizado representavam para a cidade. As áreas portuárias nessa época passavam por período de degradação paisagística, não tanto econômica pois ali ainda existia

um certo dinamismo, porém essa dinâmica econômica era associada a violência e a prostituição, excluindo tais áreas da maior parte da população.

David Wallace é o arquiteto responsável pelo projeto de Inner Harbour e ele opta por utilizar a estrutura portuária antiga já existente refuncionalizando algumas delas, dando uma nova dinâmica mais consumista, com atividades voltadas ao lazer e turismo como espaços para shows, eventos, gastronomia e lojas de varejo diversas. Logo a região se tornou um polo e a proposta foi ampliada para as áreas de entorno do porto com torres de escritórios, lofts e hotéis, aumentando ainda mais a escala do empreendimento (DEL RIO, 1994).

A lógica do caso de Baltimore, que se tornou um modelo a ser seguido entre as cidades americanas, faz uso de estratégias de refuncionalização do patrimônio existente, de concentração de atividades de consumo e tem um grande marketing público envolvido (DEL RIO, 1994).

Todos esses casos citados mostram estratégias diferentes empregadas com o objetivo de requalificar áreas urbanas degradadas em algum nível ou com o objetivo de recentralizá-las. É possível dizer que todas as estratégias deram os resultados desejados e todas mostram que cada cidade é um caso diferente e possui necessidades diferentes, sendo assim, é preciso adotar estratégias diferentes ou até mesmo misturar um pouco de um caso e de outro, a medida que a realidade específica analisada pede. Agora vai ser tratado de maneira sucinta os possíveis focos que as requalificações urbanas podem tomar e as suas consequências.

2.4.3. Os Focos das Requalificações

Um dos possíveis focos de uma requalificação urbana é a cultura. Usar investimentos culturais como forma de criar um futuro alternativo para certas áreas desindustrializadas é um risco que cidades como Bilbao, Londres, Nova York e Baltimore correram.

Esses investimentos culturais muitas vezes geram projetos icônicos e as consequências desses projetos se encaixam com as expectativas criadas pelos gestores e pelas pessoas envolvidas em tais projetos. Novas instituições culturais como o Tate Modern em Londres e o Guggenheim em Bilbao são facilitadores em mostrar o lado cultural da cidade e são fundamentais para isso, porém esse tipo de

empreendimento acaba por gerar ao invés da democratização da cultura, a gentrificação de uma área urbana. Isso não é necessariamente ruim, se a população que ali habitava for protegida desse fenômeno e mais, se essas pessoas conseguirem estabelecer uma conexão com o novo espaço cultural e com a acumulação de riqueza da região, pode até ser benéfico para a cidade (MILES, 2005).

Mesmo com todos os possíveis benefícios advindos da requalificação urbana voltada para a cultura, ainda existem pontos negativos que muitas vezes não podem ser previstos. Os investimentos culturais dessa escala ainda são novos e seus impactos sociais, em um sentido mais amplo, ainda são intangíveis e novas lições são constantemente aprendidas (MILES, 2005).

No caso de Quayside em Newcastle a combinação de projeto icônicos distribuídos ao longo do rio acabou oferecendo para a população algo que fosse acolhido para a sua identidade local. Tais projetos se tornaram símbolos de um futuro sedimentado no passado, eles são importantes para ajudar a moral da comunidade local e representam um caso onde o potencial previsto pode sim de fato ser alcançado (MILES, 2005).

Levando em consideração todas essas análises e todas as possibilidades, os modelos e as estratégias que podem ser seguidas em um projeto de requalificação urbana, é possível concluir que ela é um processo que se enquadra muito bem na atual conjuntura de ações tomadas pelo Estado em relação as áreas urbanas e ela, quando usada de forma adequada a realidade local, pode sim atuar em prol de todas as suas premissas: dinamização da área afetada, o aumento da diversidade cultural, recentralização, desenvolvimento econômico região e qualquer outra premissa estipulada especificamente pelo projeto.

O próximo item se preocupará em falar um pouco do turismo no contexto contemporâneo, especificamente o turismo urbano e sua relação com projetos de requalificação urbana.

3. Turismo Urbano e a Requalificação Urbana

O turismo é um dos fenômenos da sociedade moderna, pois somente a sociedade moderna foi capaz de prover as ferramentas necessárias para as locomoções das viagens e também para a criação ou caracterização de destinos turísticos (CRAGGS, 2011 apud SHARPLEY, 2003⁴). A Organização Mundial do Turismo (OMT) define Turismo como uma atividade exercida por pessoas que viajam e permanecem em locais que não pertencem ao seu ambiente natural, por um período não superior a um ano consecutivos, por motivos de lazer, negócios e outros fins. O setor do turismo é muito amplo e influencia muitas atividades econômicas, possuindo diversos subsetores (OMT, 1994 apud IGNARRA, 2003).

Devido ao avanço tecnológico e o desenvolvimento de meios de transporte em massa, a existência de tempo para atividades de lazer e também do fato de alguns salários serem excedentes ao necessário a sobrevivência, as pessoas agora podem se dedicar a explorar e visitar lugares diferentes e distantes por um dia inteiro ou mais tempo. Sendo assim a demanda por turismo vem aumentando, especialmente devido a mudança dos hábitos de consumo fazendo do turismo mais um de seus itens; e também já sendo possível analisar a existência de diversas formas como o turismo urbano e o ecoturismo, e conseqüentemente novos locais se tornam destinos turísticos como centros históricos e destinos a beira de corpos d'água (CRAGGS, 2008).

Para Craggs (2011 apud SHARPLEY, 2003⁴) a pós-modernização do lugar turístico é primordial para o desenvolvimento o turismo urbano. Ele afirma que o ambiente urbano mudou de um local onde se trabalha, caracterizado por constrangimento e normalidade, para um ambiente de trabalho e férias. Assim novos destinos turísticos e atrações surgiram indicando que o local de turismo, onde as pessoas efetivamente participam do turismo, vem se tornando um lugar “desdiferenciado”. Como por exemplo:

“Se os moradores de Bradford no início dos anos 1900 fossem capazes de, de alguma forma, ver o futuro, sem dúvidas eles estariam espantados em descobrir que, nos anos 1990, cerca de seis milhões de pessoas por ano escolheram visitar a sua cidade como turistas!” (Tradução livre. CRAGGS, 2011 apud SHARPLEY, 2003⁴).

⁴ SHARPLEY, Richard. **Tourism, Tourists and Society**. Third Edition, Cambridgeshire: ELM Publications, 2003.

A requalificação urbana busca reinventar as identidades socioculturais locais, refuncionalizar e dinamizar a área de intervenção, sendo as funções mais priorizadas são o turismo, o lazer e a cultura, pois são atividades altamente globalizadas. A tradição e a cultura locais são muitas vezes pontos de referência para as requalificações, sendo justamente esses pontos que muitas vezes atraem mais turistas para a região.

No caso de Itajaí esse tipo de projeto, sendo ele voltado para o turismo urbano, também seguiria essa lógica, utilizando os potenciais locais e regionais, os símbolos e eventos culturais já existentes como o mercado público, hoje centro de cultura popular de Itajaí. Também seria lógico para esse caso específico propor novos equipamentos de maneira a suprir a demanda por equipamentos de lazer e de cultura com um projeto de requalificação, toda a área de intervenção receberia a infraestrutura necessária para os equipamentos, assim a requalificação atrairia investimentos do setor privado na área, trazendo mais formas de comércio e serviços, promovendo uma maior ocupação nas áreas lindeiras a intervenção, dinamizando mais a economia local e também atraindo mais fluxos de turistas. O projeto aliado a uma boa estratégia de city marketing colocaria Itajaí no topo dos destinos do estado de Santa Catarina, podendo até trazer visibilidade a nível internacional.

Agora é importante trazer a pesquisa para o contexto brasileiro, já que é o contexto no qual a área de intervenção está inserida. Sendo assim o próximo item analisa as iniciativas governamentais em relação as orlas do país, explicando a metodologia recomendada pelo governo.

4. Estudos de Caso

4.1. Bilbao - Espanha

4.1.1. Contexto

Bilbao está localizada nas margens do Rio Nervión, a sua estrutura física inicial era de sete ruas paralelas envoltas por um muro que até hoje é possível perceber. Ao longo dos séculos a cidade foi crescendo em direção aos seus arredores e apenas no século XIX a cidade passou a ocupar a margem oposta do rio, devido ao crescimento industrial e da falta de condições de higiene. Após a Guerra Civil Espanhola (1936/1939), a ocupação passou a ser dar ao longo do rio, principalmente no sentido do Mar do Norte, assim o centro antigo passou por um esvaziamento e as áreas da periferia eram ocupadas desordenadamente. Com o declínio da atividade industrial, a decadência começa a ser um problema de Bilbao, que só começa a ser tratado a partir da redemocratização espanhola (1977) e graças a uma enchente em 1983, que colocou em risco o patrimônio do centro antigo, que as ações em prol da revitalização começaram a ocorrer (FALCÃO, 2003).

A cidade, por causa de seu desenvolvimento ao longo do rio, acabou se tornando uma cidade linear dividida pelo rio e é justamente esse que rio que durante muitos anos envolveu grande parte das atividades econômicas da região, fazendo com que qualquer atividade dependente dele se localizasse em suas margens, formando assim uma barreira entre o rio e a cidade. Com uma crise econômica entre os anos de 1970 e 1980, várias dessas atividades acabaram fechando, marcando um período de decadência e fazendo com que vários vazios urbanos surjam. O Plano de Revitalização BILBAO RIA 2000 é criado como uma forma de reverter esse quadro e tem como objetivos: recuperar a estrutura urbana, incorporar as áreas abandonadas pelas indústrias nas regiões centrais e na beira do rio, reorganizar o sistema viário, reincorporar o rio a vida da cidade, recuperar ambientalmente o rio e transformar a economia municipal para uma metrópole terciária contemporânea (FALCÃO, 2003).

O trabalho é iniciado com o Plano Estratégico de revitalização de Bilbao (1989) que objetiva melhorar a infraestrutura e recuperar o meio urbano a partir do

centro e se ampliando em direção aos bairros, aliando-se a implantação de equipamentos voltados a cultura e ao setor de serviços. Em relação as obras de infraestrutura, é possível citar a reforma do sistema de transporte público, com a inauguração de um sistema de metrô e que possui estações projetadas pelo arquiteto Norman Foster, a construção de um novo aeroporto projetado pelo Santiago Calatrava e a ampliação e modernização do porto. Também foi executado um plano integral de saneamento básico e a recuperação ambiental do rio com o término das obras em 1997 (FALCÃO, 2003).

O que é muito marcante no processo de requalificação de Bilbao é o uso da cultura com forma de incentivo, não só a esse processo, mas também de maneira a desenvolver o setor de serviços. O uso da cultura está diretamente ligado a imagem da cidade, mais precisamente, na desconstrução da imagem de cidade industrial devastada e na promoção (city marketing) de uma cidade “pós-industrial”. Nesse contexto o projeto icônico do museu Guggenheim tem um alto caráter simbólico (KEATING e FRANTZ, 2003).

4.1.2. Descrição do Complexo

A fundação Guggenheim, por possuir um denso e amplo acervo, após sofrer os impactos positivos da abertura da sua nova sede em Nova York, decide se instalar na Europa de maneira a participar ativamente do mercado de arte europeu e também a dominar uma grande parte do capital de turismo cultural. De maneira a não ser um rival de grandes e consolidados museus já existentes, a preferência é por cidades periféricas. Esse interesse mútuo da fundação e do município, a fim de impulsionar o seu Plano de Revitalização que vinha encontrando dificuldades de implantação, culmina com a associação de ambos onde o município passaria a arcar com os custos da construção do museu (FALCÃO, 2003).

O local inicial do projeto era reciclar um antigo armazém, localizado dentro da área do Abandoibarra (Figura 1), porém por sugestão do arquiteto Frank Gehry o museu acabou sendo implantado onde ele é hoje, mais próximo ao centro e com acesso facilitado por duas grandes vias (Figura 2) (FALCÃO, 2003). Além do museu o complexo conta com um Palácio de Congresso e um Palácio da Música e outros edifícios multifuncionais.



Figura 1 - Abandoibarra.
Fonte: Pelli Clarke Pelli Architects, 2015.



Figura 2 - Museu Guggenheim.
Fonte: Guggenheim Bilbao, 2015.

4.1.3. Setorização

Como já foi mencionado anteriormente, o projeto de revitalização foi pensado em etapas, iniciando-se pelo centro em direção aos bairros. São três os primeiros bairros atingidos pelo projeto foram: Abandoibarra, Amenzola e a construção da Variante Sur.

A Abandoibarra foi a intervenção com maior repercussão midiática e corresponde a uma área com estaleiros, beirando o Rio Nervión. O projeto urbano é de César Pelli e seu programa de ocupação previa um conjunto de edifícios de escritórios, um centro comercial, habitações e a ampliação da Universidade de Deusto, sendo o campus um espaço urbano na água, com espaços públicos sobre o rio e com usos comercial e de lazer (BORJA, 2001). É a área que se concentra os equipamentos voltados a cultura, como o Museu Guggenheim, o Palácio de Congressos e da Música e ainda uma ponte que faz a conexão entre ambas as margens do rio projetada por Calatrava (FALCÃO, 2003).

Amezola foi uma intervenção que propôs a integrar três bairros ao sul da cidade (Casco Antigo, Ensache e Rekalde) com a construção de duas novas estações de trem subterrâneas que liberaram espaço térreo, eliminando barreiras físicas existentes, e transformando essa área em espaço residencial, um novo centro comercial e um parque urbano de 32.000 m² (FALCÃO, 2003).

A Variante Sur corresponde a intervenções no sistema viário sendo elas: o deslocamento da linha do trem da margem do rio para um ponto mais interno,

eliminando essa barreira física e o rebaixamento da ferrovia em alguns pontos, liberando o uso do solo no térreo e outras ações.

O foco da análise será no projeto para o Abandoibarra, por ser uma área central e seu projeto se focar em equipamentos icônicos voltados a cultura.

4.1.4. Análise do Partido

O projeto de revitalização faz uso da metodologia do planejamento estratégico e claramente busca fazer intervenções pontuais, como as estações de trem subterrâneas e os complexos no nível térreo. Tais intervenções prezam pela multiplicidade de funções (habitação, comércio, escritórios, cultura, etc.) de maneira a atrair um público mais variado e ainda fazem uso de projeto icônicos, para chamar a atenção internacional. No caso específico de Abandoibarra (Figura 3 e Figura 4), o foco do projeto era a reinvenção do distrito como um centro cultural e destino turístico.



Figura 3 - Abandoibarra.
Fonte: Pelli Clarke Pelli Architects, 2015.



Figura 4 - Abandoibarra.
Fonte: Pelli Clarke Pelli Architects, 2015.

4.1.5. Análise dos Aspectos Funcionais

Como a diferença de nível entre o rio e a avenida de ligação era de 6 metros, o acesso de veículos se tornou restrito e se optou por aumentar o fluxo de pedestre incentivando a caminhada e o uso de transporte público. Para diminuir a velocidade dos veículos que passavam pela avenida adjacente, ela foi transformada em um boulevard com amplas faixas de pedestre, ela tem 10m de largura e ajuda a segregar os espaços de lazer e recreação do fluxo da estrada (BORJA, 2001).

Também foram feitas ligações entre o Museu Guggenheim, o Palácio de Congressos, o Palácio da Música e o resto da cidade por meio de transporte coletivo.

4.1.6. Análise dos Aspectos Plásticos

O projeto traz uma grande área verde para o tecido urbano, onde dois terços da área total é destinado a parques e espaços ao ar livre. Ele consegue conectar a cidade ao rio com toda essa permeabilidade, com espaços que privilegiam o pedestre. O conjunto (parque e equipamentos) formam um percurso que começa no parque antigo e termina no novos e modernos equipamentos de cultura. Ao longo do rio ainda são criados dois caminhos, um no nível da água e outro paralelo, porém mais alto, que faz uma ligação mais formal. Os postes de luz altos fazem alusão aos guindastes antes muito comuns na região.

A volumetria do museu, um dos equipamentos culturais, é bem inusitada e foge ao convencional. Falcão (2003) cita que algumas pessoas enxergam um barco, o que talvez faça alusão ao passado industrial de Bilbao que está diretamente ligado a construção de navios e o terreno onde está implantado é um antigo estaleiro, outros veem uma flor metálica. Em uma análise mais formal pode-se notar vários volumes metálicos retorcidos e curvos, que se penetram e não possuem um ritmo característico. Devido ao uso das placas de titânio e das curvaturas, a luz acaba refletindo de maneira bem peculiar no conjunto, causando diversos efeitos únicos a obra de Gehry.

O conjunto final é um projeto que faz alusão ao passado, porém o design busca refletir os valores da sua própria época, sem imitar o patrimônio existente ali e trazendo uma nova estética para a cidade.

4.1.7. Conclusões

Com o projeto de Gehry ajudou a dar um caráter simbólico a intervenção e trouxe uma grande visibilidade para o empreendimento, ele ajudou a dar a cidade uma imagem mais moderna e hoje pode ser identificada como um polo cultural. O plano como um todo é um sucesso no sentido de que cumpre o seu propósito de integrar o rio e a cidade, melhorar a infraestrutura urbana e dar mais visibilidade ao

município e ainda pode ser considerado um ótimo exemplo de requalificação urbana segundo o modelo de Barcelona, que teve seu início um pouco antes de Bilbao (em 1979) e apresenta as mesmas estratégias (valorizar o patrimônio, melhorar a infraestrutura urbana e as conexões entre pontos importantes e dar visibilidade internacional ao município).

4.2. Buenos Aires - Argentina

4.2.1. Contexto

Buenos Aires teve sua ocupação inicial devido a sua localização estratégica de entrada para a América Latina pelo Rio de la Plata, sendo assim a cidade acaba nascendo a partir de seu porto (Puerto Madero) e ele que estrutura toda a economia do município e ele possuía uma estreita relação com a Europa. Com a expansão da cidade no século XIX e o aumento da demanda e também dos navios mercantes, o porto acabou se tornando muito pequeno e um novo porto é construído, o Puerto Nuevo, que se consolida como uma barreira intransponível entre o rio e a cidade. Esse novo porto ajuda o crescimento comercial e industrial da cidade (VIEIRA, 2011).

Com o passar do tempo o Puerto Nuevo se consolida e as atividades no porto antigo acabam por diminuir e já na metade do século XX havia um plano de fechar esse porto e transformar em área de lazer, cultura e esporte para a cidade, mas que não foi realizado devido a Ditadura Militar (1978). Em 1969 o Esquema Director del año 2000 prevê a área de Puerto Madero como de valor patrimonial, porém a degradação na área só aumenta, por fim o governa da ditadura aterra uma parte do rio, onde se construiria uma cidade administrativa, porém o projeto é deixado de lado. Apenas no ano de 1989 que foi dado início efetivamente a um projeto de requalificação do porto antigo (VIEIRA, 2011).

Para a realização dessa requalificação, primeiro foi criada a Corporación Antiguo Puerto Madero S/A (CAPM) e em seguida foi realizado um Concurso Nacional de Ideias, de maneira a valorizar arquitetos argentinos e as normas do concurso foram provenientes do Plano Estratégico, desenvolvido pela prefeitura de Buenos Aires em parceria com arquitetos espanhóis. Seriam escolhidos 3 projetos vencedores, e as equipes comporiam a equipe final que realizaria o Plan Maestro

para a região juntamente com 2 membros da CAPM (VIEIRA, 2011). É importante mencionar que antes de ter sido feito o concurso, já havia um grupo de arquitetos espanhóis auxiliando o município na elaboração de um pré-projeto para o porto, a ideia do concurso nacional veio depois, ou seja, desde o início Buenos Aires já buscava seguir o modelo de Barcelona na sua requalificação.

Os objetivos do plano eram de reverter a situação de degradação da área; reordenar e recompor o tecido urbano; promover o setor terciário na região com escritórios públicos e privados, serviços comerciais e culturais, habitações, etc.; e reaproximar o rio a cidade incorporando áreas de lazer e recreação (VIEIRA, 2011).

4.2.2. Setorização

O projeto foi organizado em 4 setores (Figura 5), dentro deles delimitados pelos diques remanescentes do porto antigo e apresentavam um intervalo de aproximadamente 650 metros. Independentemente qual é o setor, nas áreas mais a oeste não houve nenhuma alteração no traçado existente, apenas ações em prol da requalificação dos edifícios históricos ali presentes (armazéns, depósitos). Já no extremo leste, a preocupação maior foi de ordenar o uso e ocupação do solo, criando quarteirões e estabelecendo as escalas a serem construídas, onde foi adotada a diversidade tipológica e a diversidade de usos (GIACOMET, 2008).

O dique 1 apresenta edificações pensadas de maneira a funcionarem independentes do conjunto, ali implantaram-se atividades habitacionais e serviços relacionados a esse uso. No dique 2, os edifícios são multifuncionais, com comércio no térreo e habitacional nos últimos pavimentos, também foram projetados edifícios voltados para escritórios e é nesse setor que se localiza o edifício El Aleph de Norman Foster. O dique 3 apresenta uma proximidade com o centro cívico de Buenos Aires, nesse contexto a Ponta da Mulher, de Santiago Calatrava, está inserida de maneira a salientar esse eixo e reforçar a ligação Leste-Oeste sobre o rio. Por fim, o dique 4, por ser o menor setor é o que apresenta uma maior ligação com seu entorno, em sua margem oeste se concentram edifícios de escritórios, com térreo comercial. É ali que se localiza a Torre Telecom, que foi o primeiro edifício em altura de Puerto Madero (GIACOMET, 2008).

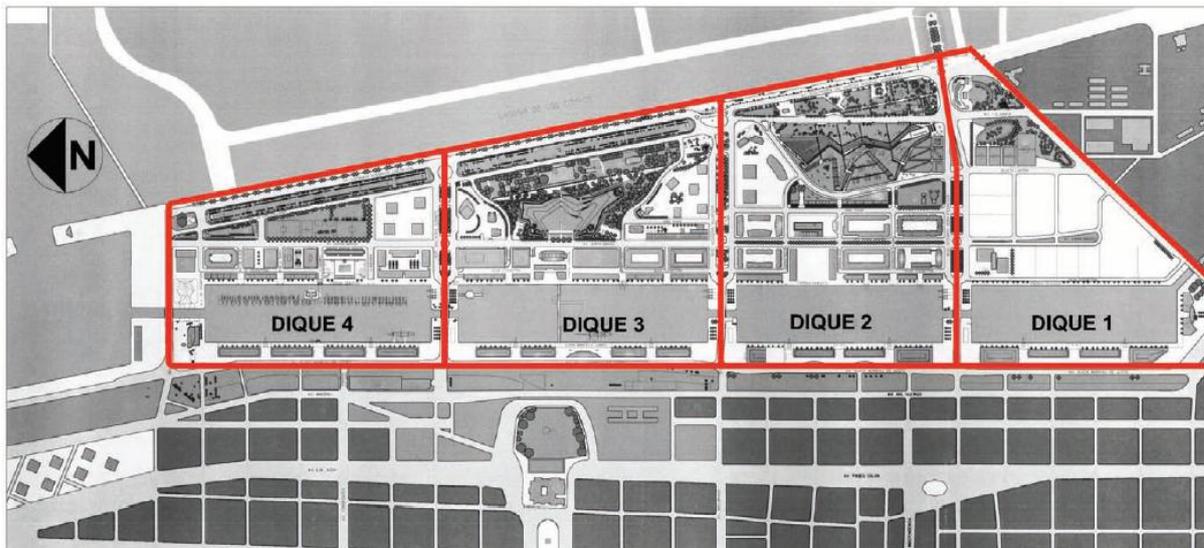


Figura 5 - Setorização Puerto Madero.
Fonte: Giacomet, 2008.

4.2.3. Análise do Partido

O Plan Maestro criou novos bulevares transversais (Figura 6) alinhados com as pontes (Figura 7) delimitadas pelos antigos diques do porto, constituindo quase que uma continuação da cidade já existente. O pedestre foi privilegiado devido aos grandes espaços de circulação e de dois grandes parques. As novas edificações buscaram a integração com a paisagem já existente, porém sem perder o caráter portuário contando também com a revitalização de 19 edifícios históricos (VIEIRA, 2011).



Figura 6 - Puerto Madero.
Fonte: Puerto Madero, 2015.



Figura 7 - Puerto Madero.
Fonte: Guia de Puerto Madero, 2015.

4.2.4. Análise dos Aspectos Funcionais

O projeto estava muito mais preocupado em delimitar regras do que em propriamente construir, então acabou por se limitar a criar um zoneamento funcional e a traçar os quarteirões. Como se trata de um projeto fruto do planejamento estratégico, a preocupação com a multiplicidade de funções foi muito presente, permitindo a construção de edifícios de escritórios, comércio, habitacionais e culturais, porém levando em consideração os usos já consolidados na região. No caso dos diques 3 e 4, já existia uma relação estreita com o setor terciário da economia, assim se propôs intensificar a ocupação com escritórios. Já nos diques 1 e 2 estão mais próximos a áreas residenciais, logo ali a proposta foi de intensificação desse uso. Nas áreas destinadas a novos edifícios optou-se por morfologias diversas, sendo que para o uso residencial a tipologia deveria ter um pátio interno aberto para a utilização coletiva do espaço (GIACOMET, 2008).

Já no caso das vias, elas foram criadas de acordo com os diques existentes e conectam o projeto a cidade, de maneira a torna-lo mais acessível e permeável, além de fazerem a ligação com o outro lado do rio (GIACOMET, 2008).

4.2.5. Conclusões

O projeto para Puerto Madero se caracteriza pelos contrastes entre a preservação do patrimônio existente e a transformação, é essa região que marca a transição norte-sul de Buenos Aires, entre a parte desenvolvida e a parte com falta de investimentos (GIACOMET, 2008). Mesmo com esses contrastes é possível dizer que o projeto é um sucesso no sentido de que requalificou o espaço portuário abandonado, integrou o antigo porto novamente à cidade e a área central, atraiu um fluxo muito grande de turistas devido aos seus atrativos e atraiu muitos investimentos do setor privado (VIEIRA, 2011).

4.3. Newcastle upon Tyne e Gateshead – Reino Unido

4.3.1. Contexto

Newcastle upon Tyne e Gateshead são duas cidades que margeiam o Rio Tyne ao norte do Reino Unido. Ambas as cidades passaram por um processo de

desindustrialização nas últimas décadas e em conjunto o fechamento de diversas minas de carvão que empregavam a população, um processo de crise econômica e degradação se iniciou. Muitas pessoas optaram por abandonar a região e os que decidiram ficar sofreram diversos problemas sociais (GRAAF, 2009).

A requalificação do município se deu início com do projeto Cultural Investments and Strategic Impact Research - CISIR (Investimentos Culturais e Pesquisa de Impacto Estratégico em tradução livre), que foi financiado por diversos agentes governamentais e institucionais e foi uma iniciativa em conjunto de ambos os municípios de maneira a trazer a população de volta ao seu centro e minimizar as mazelas sociais (MILES, 2005 e GRAAF, 2009).

4.3.2. Descrição do Complexo

Três projetos icônicos são os pontos focais da requalificação de Gateshead Quays: Baltic Centre for Contemporary Arts (Centro Báltico de Arte Contemporânea), a ponte Gateshead Millennium e o Sage Gateshead. O centro de arte fez uso de um antigo armazém de cereais para a suas instalações, aberto em 2002, é uma das maiores galerias de arte contemporânea, sem exposições permanentes. O Sage Gateshead é um espaço de concertos, porém também abriga uma orquestra sinfônica e é um centro de educação musical. Além destes equipamentos culturais, o projeto incluiu espaços residenciais e de hotelaria, que se localizam no lado do rio Tyne onde fica Newcastle e é conectado pela ponte Gateshead Millennium (Figura 8 e Figura 9) (BAILEY, MILES, STARK, 2004).



Figura 8 – Gateshead Quayside.
Fonte: Gateshead Quays: Masterplan Report, 2010.



Figura 9 - Gateshead Millennium Bridge.
Fonte: Gateshead Quays: Masterplan Report, 2010.

4.3.3. Análise do Partido

O masterplan para a área de Gateshead quayside (Figura 10) se preocupa em gerar áreas de pontos focais, de maneira a criar uma noção de comunidade e deixar o espaço mais permeável e conectado por infraestruturas urbanas, no caso a ponte que conecta ambos os lados do rio.

Também existe a preocupação com o patrimônio existente na região, já que é um centro histórico, e propõe espaços chave como a Praça Báltica, a Praça Performática, uma antiga área em frente à Igreja St Mary's, algumas ruas e caminhos de pedestres. Ele ainda propõe diversos visuais para o rio, para a ponte e para seus pontos focais e uma série de espaços verdes, com espaços públicos voltados para os pedestres e diversas áreas dedicadas a usos mistos.



Figura 10 - Masterplan.
Fonte: Gateshead Quays: Masterplan Report, 2010.

4.3.4. Análise dos Aspectos Funcionais

Por existirem diversas barreiras topográficas, de infraestrutura e de algumas construções em relação a permeabilidade que o masterplan gostaria de criar. Assim, se procurou diminuir os espaços usados por automóveis, incentivando os

estacionamentos subterrâneos, priorizou que os pavimentos térreos fossem focados em serviços e comércio.

Ele também propõe uma hierarquia viária com caminhos prioritários para pedestres (lanes), praças, ruas e escadas (que são bem características daquela região).

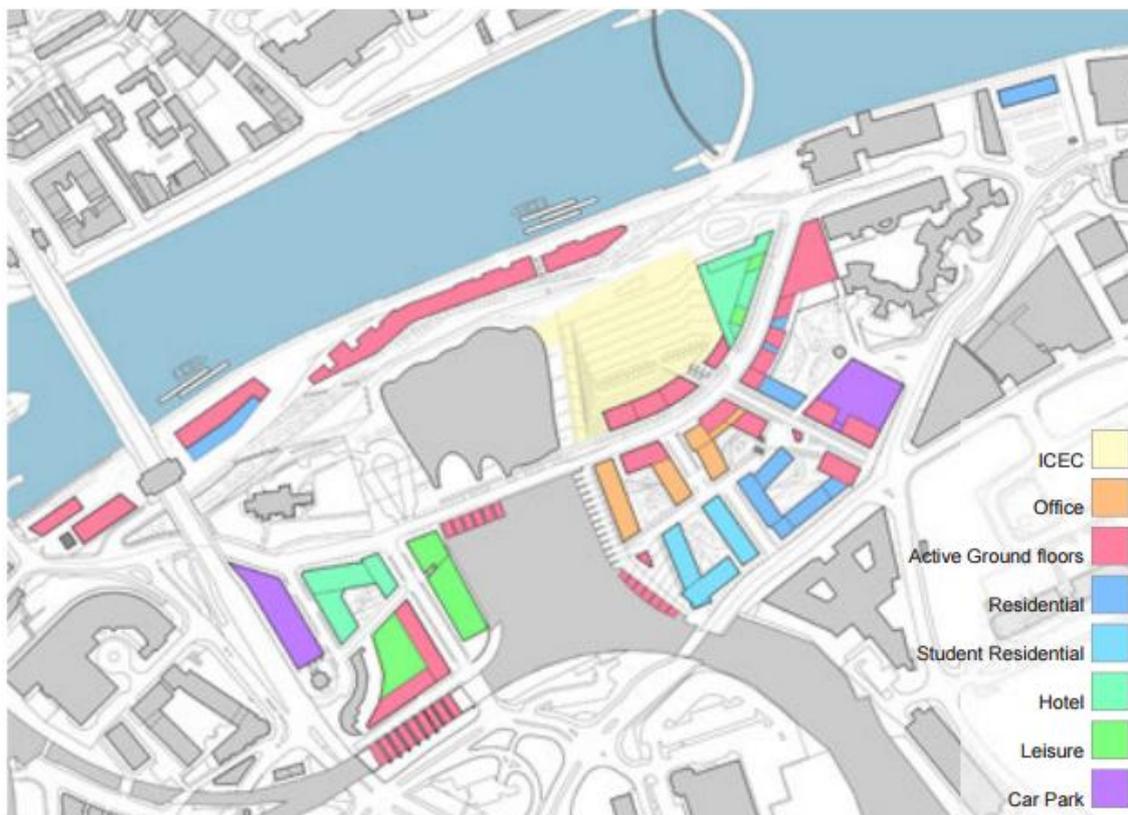


Figura 11- Usos no piso térreo.
Fonte: Gateshead Quays: Masterplan Report, 2010.

4.3.5. Análise dos Aspectos Plásticos

Em termos plásticos o masterplan focou no que ele chamou de “paisagem dura” (Figura 12) e “paisagem suave” (Figura 13), no primeiro caso ele faz o uso de materiais de alta qualidade variando entre pedra e materiais artificiais. Nos espaços cívicos, de uso público, são usadas pedras naturais e no resto das áreas é usado concreto pré-moldado, ajudando a reforçar também a hierarquia das ruas

O mobiliário é caracterizado como contemporâneo e o projeto buscou em aliar os desníveis existentes na paisagem com novas formas de o usuário poder se sentar, deixando a paisagem mais interativa. A vegetação é de um porte maior de maneira a ser uma escala intermediária entre o usuário e os edifícios, também servindo como abrigo e espaços de sombra. Em diversos espaços também há a

possibilidade de instalações de arte, sejam temporárias ou permanentes, no espaço público.

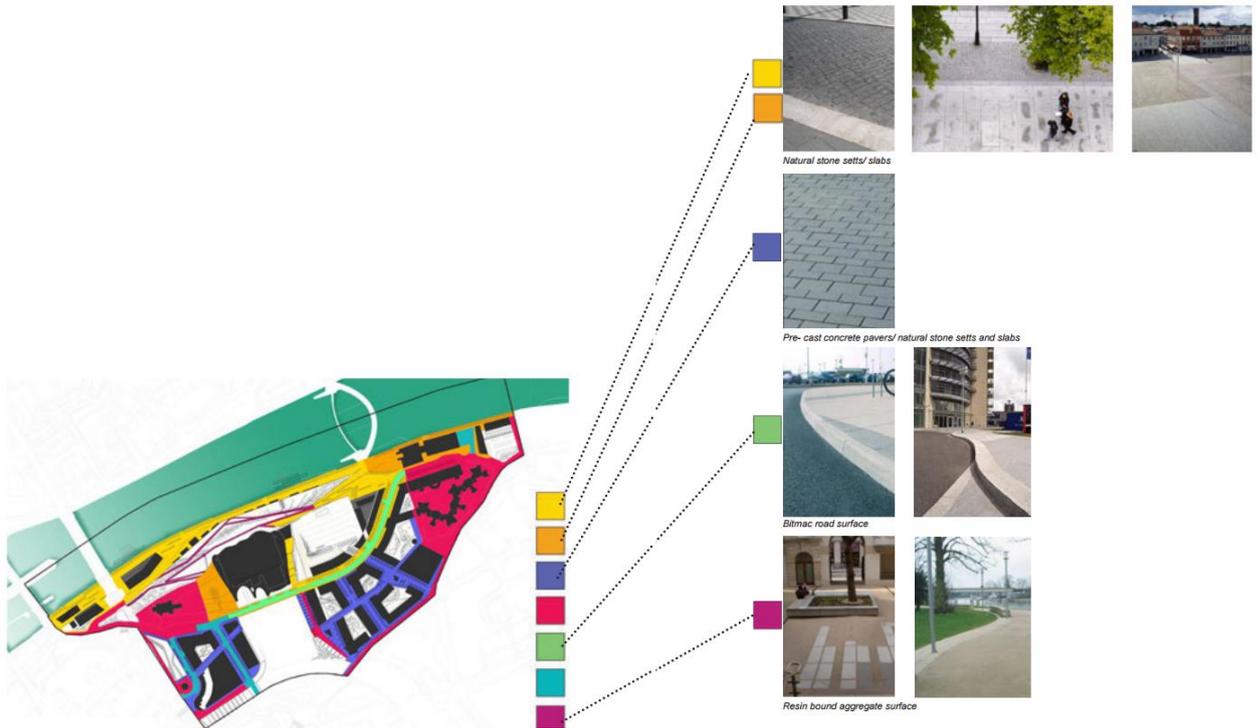


Figura 12 - Hard Landscape.
Fonte: Gateshead Quays: Masterplan Report, 2010.

No caso da “paisagem suave”, ela engloba as áreas de parques e de conservação ambiental. Existe uma hierarquia em relação ao plantio das árvores, variando de uma escala grande de vegetação para uma escala menor, que agrega cores e perfumes a paisagem. O mobiliário nessas áreas é integrado a topografia.

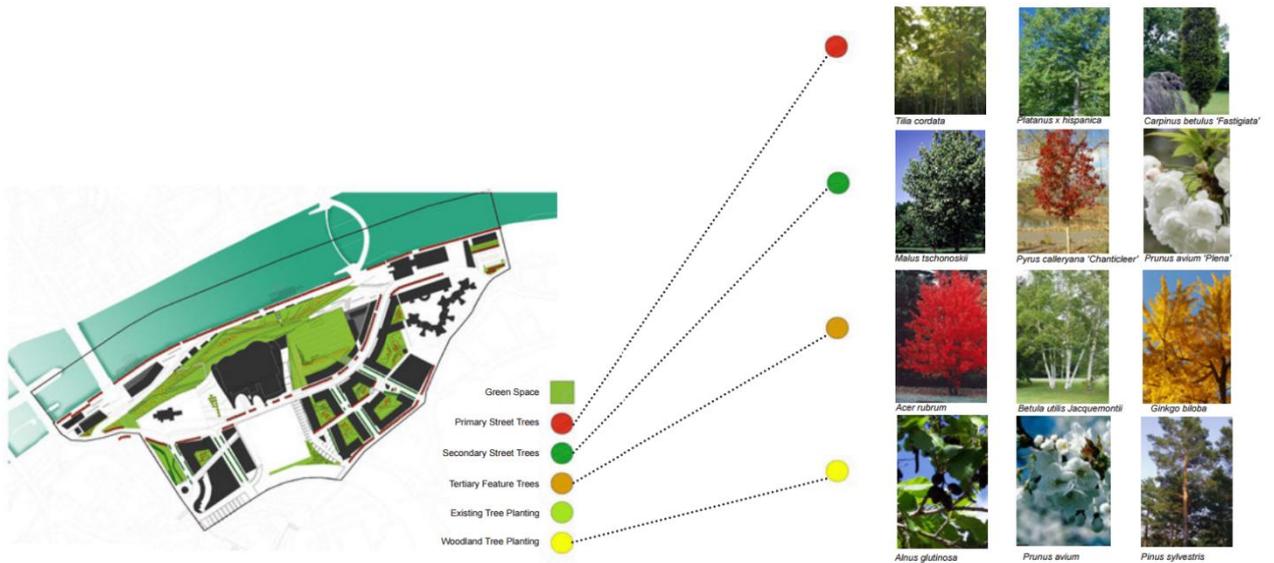


Figura 13 - Soft Landscape.
Fonte: Gateshead Quays: Masterplan Report, 2010.



Figura 14 - Soft Landscape Areas.
Fonte: Gateshead Quays: Masterplan Report, 2010.

4.3.6. Conclusões

A experiência de Newcastle upon Tyne e Gateshead pode ser considerada de sucesso devido ao uso de projetos icônicos, da arte como forma de integração social e do resgate do patrimônio histórico da região, fazendo com que a população desenvolva uma forte identidade com o centro urbano requalificado. Além disso, esse projeto fez com que a área ganhasse visibilidade internacional, atraindo investimentos privados e muitos visitantes, tornando esse projeto um bom exemplo de requalificação urbana.

5. A Ocupação da Orla no Brasil

O governo federal através do Ministério do Meio Ambiente, por meio de sua Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos, e da Secretaria do Patrimônio da União, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão criou uma série de procedimentos técnicos que geraram dois documentos, que constituem o Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima - Projeto Orla.

Esses documentos buscam contribuir, em uma escala nacional, com a aplicação de diretrizes gerais de disciplinamento de uso e ocupação de um espaço que constitui a sustentação natural e econômica da zona costeira, a Orla Marítima.

O primeiro documento é chamado Fundamentos para gestão integrada e apresenta conceitos e possibilidade de iniciativas político-institucionais, com objetivo de orientar e avançar na descentralização da gestão da orla, trazendo essa questão para a esfera municipal. O Projeto é colocado como uma importante estratégia de resgate da atratividade desse espaço, que deve ser democrático e de lazer, além de várias características inerentes da gestão patrimonial que influenciam nas possibilidades de ações de intervenção a serem propostas pelos municípios envolvidos, por meio do incremento de receitas.

O segundo documento é o Manual de gestão que objetiva orientar, através de uma linguagem mais técnica, o diagnóstico, a classificação e a caracterização da situação atual, a composição de cenários de usos desejados e respectivas ações de intervenção para alcançá-los. Todas essas ações devem gerar um Plano de Intervenção, que se torna efetivo quando as parcerias entre o governo e a sociedade são formadas e se monta um Comitê Gestor.

Ambos os documentos desenvolvidos pelo Ministério do Meio Ambiente formam assim um instrumento que enriquece o processo de gestão integrada aliando a visão estratégica do planejamento urbano e a busca de uma identidade local de cada região solucionando conflitos, mantendo as riquezas naturais, culturais e sociais presentes no litoral.

“O Projeto Orla introduz uma ação sistemática de planejamento da ação local visando repassar atribuições da gestão deste espaço, atualmente alocadas no governo federal, para a esfera do município, incorporando normas ambientais na política de regulamentação dos usos dos terrenos e acrescidos de marinha, buscando aumentar a dinâmica de mobilização social neste processo.

Trata-se, portanto, de uma estratégia de descentralização de políticas públicas, enfocando um espaço de alta peculiaridade natural e jurídica: a Orla Marítima. ” (MMA, 2006).

O Projeto Orla tem como objetivos estratégicos: fortalecer a capacidade de atuação e a articulação de diferentes atores do setor público e privado na gestão integrada da orla, aperfeiçoando o arcabouço normativo para o ordenamento de uso e ocupação desse espaço; desenvolver melhor a gestão integrada com mecanismos institucionais de mobilização social; e escolher atividades socioeconômicas compatíveis com o desenvolvimento sustentável da orla.

A fundamentação legal para o projeto se dá por meio da Lei 7.661 de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, da Lei 9.636 de 1998, que fala sobre o “Patrimônio da União”, e no Plano de Ação Federal para a Zona Costeira. Esses textos estabelecem atribuições e competências em prol da defesa do patrimônio natural e cultural do país e também reafirmam o caráter público das praias e a propriedade estatal dos terrenos e acrescidos de marinha.

Os benefícios que o Projeto Orla busca estão distribuídos nos três níveis federais. No âmbito nacional se busca valorizar o conceito de patrimônio coletivo da orla, garantindo o acesso a ela, pois é um bem público, solucionando os conflitos de uso e evitando a sua degradação. No âmbito regional se busca potencializar o ativo natural que é a orla, para desenvolvimento do turismo, para a manutenção de recursos estratégicos e para implantação de infraestrutura que seja interessante para o desenvolvimento econômico da região. Por fim, no âmbito local, se busca a valorização da paisagem, dos atrativos turísticos e a proteção física, esses são elementos fundamentais para o convívio social da orla, e eles permitem a geração de comércios pequenos e compatíveis com a conservação e utilização sustentável da biodiversidade local.

Apesar do texto do projeto citar especificamente a orla marítima em diversos momentos, a metodologia desenvolvida pode ser aplicada para outros tipos de orla, como orla de rios, lagos e lagoas. A seguir serão analisados ambos os documentos a fundo a fim de estabelecer o que o governo federal estabelece em termos de diretrizes e modelos de trabalho a serem seguidos pelos seus municípios.

5.1. Análise da Metodologia

Os fundamentos apresentados pelo Projeto Orla compõem nada mais que uma metodologia de trabalho que deve ser aplicada a fim de produzir estratégias de intervenção na orla de um certo município e esse conjunto de estratégias constituem o produto final dessa metodologia, chamado Plano de Intervenções.

5.1.1. Classificação quanto as tipologias de orlas

O projeto se preocupa com a contextualização dos espaços litorâneos no Brasil, pois as regiões próximas as zonas costeiras são constantemente foco de ocupações voltadas a instalações portuárias e esses portos dão suporte e ajudam a desenvolver parques industriais voltados à exportação e também fazem com que próximo à costa surjam grandes conglomerados, que influenciam grande parte da população ali presente.

Segundo o Projeto Orla, as orlas são classificadas por dois critérios básicos: as características fisiográficas que indicam o nível de vulnerabilidade da orla em relação a processos naturais e antrópicos e a análise da intensidade de ocupação humana, os níveis de povoamento e os usos de cada localidade.

Sendo assim, foram traçadas duas tipologias de caracterização uma que foca na forma da orla, sua posição e características físicas; e outra nos níveis de adensamento e ocupação populacional da orla. A primeira tipologia foca nas condições gerais de qualidade da água litorânea, avaliando o potencial de dispersão de poluentes. Assim se pode definir a sensibilidade natural de cada trecho da orla; existem 3 situações genéricas, em função do grau de exposição de cada caso, sendo eles a orla abrigada, a orla exposta e a orla semi-abrigada (Figura 15).

A orla abrigada são os golfos, baías, enseadas, estuários ou praias protegidas da incidência direta de ondas, com taxa de circulação restrita e assim possuem baixa taxa de renovação da água e o formato das praias é predominantemente côncavo. A orla exposta são os costões rochosos ou praias oceânicas e possuem elevada taxa de circulação e renovação de água. As praias são pouco côncavas, mais retilíneas e estão voltadas para a área de maior incidência de ventos. A orla semi-abrigada é uma situação intermediária entre as

duas anteriores, ela possui formato semelhante a praias protegidas, mas a sua orientação e seu tamanho lhe permite uma ação hidronômica periódica.

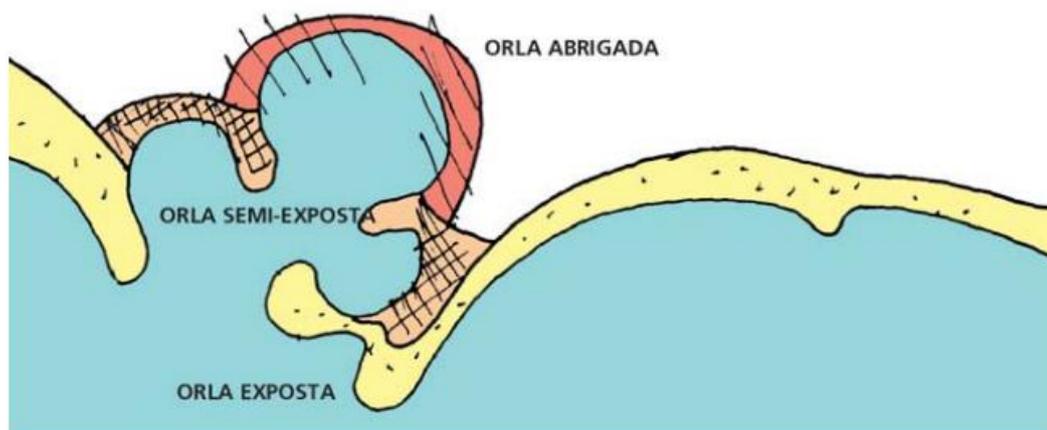


Figura 15 - Esquema dos tipos de orla.
Fonte: Projeto Orla, 2006.

A segunda tipologia, como já foi mencionado, foca mais em níveis de ocupação e adensamento populacional existentes na orla. Mesmo dentro de toda a diversidade de usos e povoamento do litoral, é possível estabelecer quatro tipos genéricos, sendo eles: orla não urbanizada, orla em processo de urbanização, orla com urbanização consolidada e orla de interesse social.

A orla não urbanizada são aquelas com baixíssima ocupação, as paisagens possuem alto grau de originalidade natural e baixo potencial a poluição sanitária e estética, podendo ser associadas a atividades rurais. São áreas de difícil acesso ou até isoladas.

A orla em processo de urbanização apresenta baixo ou média adensamento de construções e população, a ocupação é mais recente ou está em processo de ocupação. Também se incluem balneários onde predominam segundas residências e alto nível de população flutuante. A paisagem é parcialmente antropizada, em processo de mudança, com médio potencial de poluição sanitária.

As orlas com urbanização consolidada possuem médio a alto adensamento de construções e população, as paisagens são altamente antropizadas, com múltiplos usos e um alto potencial de poluição sanitária e estética. A orla é claramente parte da cidade.

As orlas de interesse social são espaços onde o uso é específico definidos em categorias especiais, podendo ser as seguintes áreas: militares; de tráfego

aquaviário; com equipamentos geradores de energia; de unidades de conservação; tombadas; e de reservas indígenas, comunidades tradicionais ou remanescentes de quilombos.

Essas duas tipologias combinadas resultam em 12 tipos genéricos, porém essa é uma referência geral, cada trecho da orla pode ser detalhado onde cada tipo pode ter subdivisões estabelecidas devido a novos fatores.

Tabela 1 - Tipologias da orla.

Tipologias combinadas
Abrigada não urbanizada (ambiente protegido da ação direta das ondas, com baixíssima ocupação, paisagens com alto grau de originalidade).
Semi-abrigada não urbanizada (ambiente parcialmente protegido da ação direta das ondas, ventos e correntes, com baixíssima ocupação, paisagens com alto grau de originalidade natural e baixo potencial de poluição).
Exposta não urbanizada (ambiente sujeito à alta energia de ondas, ventos e correntes com baixíssima ocupação, paisagens com alto grau de originalidade natural e baixo potencial de poluição).
De interesse especial em áreas não urbanizadas (ambientes com ocorrência de áreas militares, de tráfego aquaviário, com instalações portuárias, geradoras de energia, unidades de conservação, áreas tombadas, reservas indígenas, cercados por áreas de baixa ocupação, com características de orla exposta, semi-abrigada ou abrigada).
Abrigada em processo de urbanização (ambiente protegido da ação direta das ondas, com baixo a médio adensamento de construções e população residente, com indícios de ocupação recente, paisagens parcialmente antropizadas e médio potencial de poluição).
Semi-abrigada em processo de urbanização (ambiente parcialmente protegido da ação direta das ondas, ventos e correntes, com baixo a médio adensamento de construções e população residente, com indícios de ocupação recente, paisagens parcialmente antropizadas e médio potencial de poluição).
Exposta em processo de urbanização (ambiente sujeito à alta energia de ondas, ventos e correntes com baixo a médio adensamento de construções e população residente, com indícios de ocupação recente, paisagens parcialmente antropizadas e médio potencial de poluição).
De interesse especial em áreas em processo de urbanização (ambientes com ocorrência de áreas militares, de tráfego aquaviário, com instalações portuárias, geradoras de energia, unidades de conservação, áreas tombadas, reservas indígenas, cercados por áreas de baixo a médio adensamento de construções e população residente, com características de orla exposta, semi-abrigada ou abrigada).
Abrigada com urbanização consolidada (ambiente protegido da ação direta das ondas, com médio a alto adensamento de construções e população residente, paisagens antropizadas, multiplicidade de usos e alto potencial de poluição - sanitária, estética e visual).
Semi-abrigada com urbanização consolidada (ambiente parcialmente protegido da ação direta das ondas, ventos e correntes, com médio a alto adensamento de construções e população residente, paisagens antropizadas, multiplicidade de usos e alto potencial de poluição - sanitária, estética e visual).
Exposta com urbanização consolidada (ambiente sujeito a alta energia de ondas, ventos e correntes, com médio a alto adensamento de construções e população residente, paisagens antropizadas, multiplicidade de usos e alto potencial de poluição - sanitária, estética e visual).
De interesse especial em áreas urbanizadas (ambientes com ocorrência de áreas militares, de tráfego aquaviário, com instalações portuárias, geradoras de energia, unidades de conservação, áreas tombadas, cercados por áreas de médio a alto adensamento de construções e população residente, com características de orla exposta, semi-abrigada ou abrigada).

Fonte: Projeto Orla, 2006.

5.1.2. Diagnóstico paisagístico da orla

A orla é um espaço limitado, as ações são limitadas e localizadas sendo assim a proposta é que a análise desse espaço deveria ser realizada por meio de uma identificação visual dos processos que ali ocorrem. A morfologia e a fisiologia das paisagens podem revelar muitas informações que ajudam a caracterizar e a classificar cada trecho da orla. O diagnóstico da paisagem é assim, um instrumento que oferece um conjunto de conceitos e elementos que auxiliarão o trabalho de divisão da orla do município em trechos paisagisticamente homogêneos.

Na metodologia proposta a observação é o procedimento básico de investigação, que complementa o trabalho realizado em gabinete. É importante ressaltar que para o Projeto Orla, a paisagem é definida como:

“Paisagem é a estrutura territorial, vista como resultado do processo de transformação do ambiente no decorrer do tempo, compondo uma unidade passível de interpretação e representação gráfica. Pode-se dizer que, a cada momento, os atributos da paisagem assumem uma configuração diversa, já que os processos de transformação (naturais e sociais) são dinâmicos.”

O ambiente está em constante transformação exigindo a requalificação continua desses espaços, sendo assim, da paisagem. Novas formas de ocupação, a criação de lugares de produção ou interação social influenciam na paisagem. Muitos fatos são corriqueiros e não são percebidos ao longo do dia-a-dia, porem são importantes para a análise da paisagem.

A erosão, seja ela devido a processos físicos ou antrópicos, deve ser observada, pois qualquer processo erosivo causa transformações importantes, logo se deve identificar as áreas que sofrem esse fenômeno. Os desmatamentos de vegetação nativa também devem ser identificados; a retirada da cobertura vegetal não nativa também deve ser observada; a deposição de resíduos sólidos; deposição de esgotos “in natura” em corpos d’água; a retirada de terra, seja areia ou pedra, regulares ou irregulares também são importantes fatos a se observar. A ocupação das áreas por loteamentos ou construções clandestinas, independe do seu padrão, também são importantes para análise da paisagem.

A paisagem assim, nesse processo, não é uma mera imagem, mas sim uma estrutura morfológica. Ela deve ser entendida em sua totalidade e em diferentes

escalas de visualização. O conceito de unidade de paisagem (Figura 16) é usado no sentido de definir trechos homogêneos que possuam características semelhantes em relação aos quatro elementos definidores da paisagem, sendo eles: suporte físico, estrutura/padrão de drenagem, cobertura vegetal e mancha urbana. Qualquer paisagem pode ser dividida em subunidades de maneira a aprofundar a análise, observando assim, diferentes escalas.

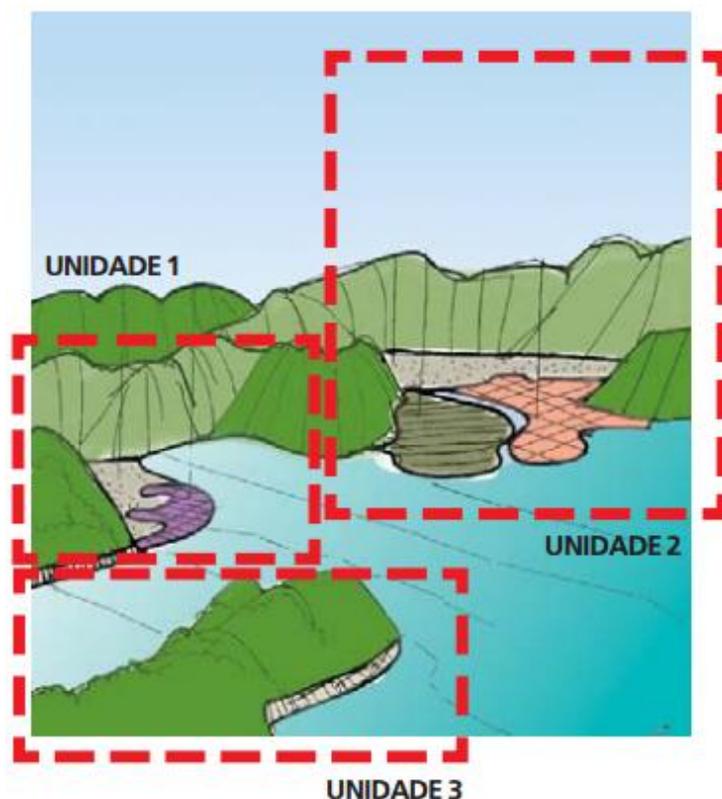


Figura 16 - Esquema Unidades de Paisagem.
Fonte: Projeto Orla, 2006.

Delimitar a paisagem é descrevê-la em seu conjunto, destacando suas nuances e detalhes. Com esse tipo de análise é possível ver mais precisamente os tipos de orla existentes e também as características gerais de ocupação, facilitando assim a sua classificação. A escala recomendada pelo Projeto Orla a ser utilizada na análise é a do pedestre ou a do motorista e a homogeneidade morfológica é um parâmetro de identidade. A análise deve estar sempre limitada ao suporte físico (praia, costão, manguezal, lagoa, dunas, etc.) e pelas coberturas urbanas (tecido urbano) e/ou vegetal existente.

Dentro da parte de diagnóstico, como já foi falado anteriormente, é importante definir a sensibilidade da orla, a tabela abaixo mostra os níveis de sensibilidade quanto a derramamentos de óleo, sendo importante utilizá-la na avaliação.

Tabela 2 - Classificação de sensibilidade adotada pela NOAA comparada à proposta adotada para o Brasil.

Índices	Classificação NOAA¹	Classificação para a costa brasileira
1	Molhes expostos e outras estruturas sólidas feitas de concreto, madeira ou metal, impermeáveis	Costões rochosos lisos, de alta declividade, expostos; Falésias em rochas sedimentares, expostas; Estruturas artificiais lisas (paredões marítimos artificiais), expostas.
2	Escarpas e taludes íngremes de argila (barreiras). Plataformas de argila erodidas pelas ondas	Costões rochosos lisos, de declividade média a baixa, expostos; Terraços ou substratos de declividade média, expostos (terraço ou plataforma de abrasão, terraço arenítico exumado bem consolidado, etc.).
3	Praias de areia fina. Escarpas e taludes íngremes de areia	Praias dissipativas de areia média a fina, expostas Faixas arenosas contíguas à praia, não vegetadas, sujeitas à ação de ressacas (restingas isoladas ou múltiplas, feixes alongados de restingas tipo "long beach"); Escarpas e taludes íngremes (formações do grupo; Barreiras e Tabuleiros Litorâneos), expostos; Campos de dunas expostas.
4	Praias de areia grossa	Praias de areia grossa; Praias intermediárias de areia fina a média, expostas; Praias de areia fina a média, abrigadas.
5	Praias mistas de areia e cascalho (ou conchas)	Praias mistas de areia e cascalho, ou conchas e fragmentos de corais; Terraço ou plataforma de abrasão de superfície irregular ou recoberta de vegetação; Recifes areníticos em franja
6	Praias de cascalho (ou de conchas). Enrocamentos expostos (para proteção da costa)	Praias de cascalho (seixos e calhaus); Costa de detritos calcários; Depósito de tálus; Enrocamentos ("rip-rap", guia corrente, quebramar) expostos; Plataforma ou terraço exumado recoberto por concreções lateríticas (disformes e porosas).
7	Planícies de maré (inundáveis) expostas	Planície de maré arenosa exposta; Terraço de baixa-mar.
8	Estruturas artificiais sólidas abrigadas (piéres, instalações portuárias, molhes). Enrocamentos abrigados Escarpas abrigadas	Escarpa / encosta de rocha lisa, abrigada; Escarpa / encosta de rocha não lisa, abrigada; Escarpas e taludes íngremes de areia, abrigados.
9	Planícies tidais (inundáveis) abrigadas. Margens de rios com gramíneas e árvores	Enrocamentos ("rip-rap" e outras estruturas artificiais não lisas) abrigados; Planície de maré arenosa/ lamosa abrigada e outras áreas úmidas costeiras não vegetadas; Terraço de baixa-mar lamoso abrigado; Recifes areníticos servindo de suporte para colônias de corais.
10	Pântanos salobros e salgados. Pântanos de água doce (vegetação herbácea). Pântanos de água doce (vegetação de mata)	Deltas e barras de rio vegetadas; Terraços alagadiços, banhados, brejos, margens de rios e lagoas; Brejo salobro ou de água salgada, com vegetação adaptada ao meio salobro ou salgado; apicum; Marismas; Manguezal (mangues frontais e mangues de estuários).

Fonte: Projeto Orla, 2006.

Notas:

(1) NOAA –National Oceanic & Atmospheric Administration - Estados Unidos.

Após essa fase de caracterização e diagnóstico deve se proceder o trabalho classificando os trechos da orla. Essa classificação surge do cruzamento das características naturais com as tendências de ocupação. Com isso é possível entender o estado atual de um trecho específico da orla e ainda propõe orientações e estratégias para as intervenções de maneira a alcançar o cenário desejado. Existem três classes genéricas de uso e ocupação que consideram os níveis de preservação ambiental da orla, sendo elas: classe A, classe B e classe C.

Além de classificar a orla, seja ela toda ou seus trechos, de maneira a tomar decisões de planejamento mais adequadas é importante definir e classificar os níveis de qualidade ambiental. A qualidade ambiental é definida como:

“Por qualidade ambiental entende-se um estado ou condição da área em relação à influência exercida sobre a qualidade de vida presente e a desejada pela população. A condição do ambiente é avaliada (não necessariamente em números) por meio de determinadas variáveis ou componentes de maior influência em um dado momento ou situação.” (MMA, 2006).

A qualidade ambiental é dividida em três tipos: Ambientais, Sociais e Econômicos. As ambientais apresentam maior integridade de seus ecossistemas, cobertura vegetal nativo, melhores condições de balneabilidade, presença de construções irregulares, de efluentes, entre outros. As sociais apresentam comunidades tradicionais, domicílios de veraneio, infraestrutura para lazer e turismo, urbanização, água tratada, esgoto, coleta de lixo, energia elétrica e formas de acesso. O último tipo são os Econômicos que são caracterizados pela pressão imobiliária, uso agrícola, extração vegetal, pesca, aquicultura, porto, uso industrial, atividades petrolíferas, entre outros.

Após todas as etapas de levantamento, análise e classificação é importante, ao final dessas fases, definir um cenário desejado para cada trecho da orla e ter como estratégia: contribuir para a recuperação dos ecossistemas, estimular o uso adequado dos ativos ambientais existentes e dinamizar as potencialidades locais quanto a usos sustentáveis.

Essa técnica permite descrever alternativas de futuro para uma situação, isso ajuda com a visualização do futuro de diferentes maneiras. Os cenários não são precisões fixas, mas sim possibilidades, que requerem um certo tipo de ação no

presente de maneira a mantê-las ou mudá-las. Para se traçar cenários é preciso conhecer a situação atual e entender as tendências.

Com um cenário traçado é possível entender qual o grau de transformação desejado para cada local e essa decisão tem que ter influência da sociedade, pois ela impacta não só o ambiente, mas também atividades socioeconômicas. Portanto quanto maior o grau de transformação dos padrões de qualidade ambiental, maior o envolvimento social, mais recursos tecnológicos e administrativos deverão ser usados de maneira a atingir as metas propostas.

O Diagnóstico Socioeconômico aponta a solução de conflitos de uso, que acabam influenciando no alcance do cenário. As ações são das naturezas mais diversas e devem ser detalhadas em um Plano de Intervenção, definido num processo de mobilização e consulta aos atores locais, confluindo para o disciplinamento de usos em seus aspectos preventivos e corretivos.

Construir um cenário significa nada mais é que constatar os usos praticados e, para cada situação indesejável, formular uma situação desejada a se alcançar. Sendo assim um cenário que passa a ser o objetivo do processo de gestão, a ser detalhado e operacionalizado pelas ações de um Plano de Intervenção na Orla.

A última etapa é a elaboração do Plano de Intervenção, que estabelece as estratégias que os municípios adotarão para executar a gestão desse espaço, sendo, portanto, requisito para cessão de áreas sob domínio da União por meio da celebração de termo de convênio junto à SPU. A sua elaboração é feita pelos agentes executivos do Projeto Orla, sendo ele fruto do diagnóstico, classificação e definição dos cenários desejados. Ele detalha e justifica as atividades a serem realizadas para tratar questões relacionadas ao uso e ocupação dos espaços litorâneos, identificadas e discutidas no processo de aplicação técnica e conceitual do Projeto.

O Plano de Intervenção é composto por todas as etapas já concluídas no processo de formulação do diagnóstico e classificação da Orla, retendo de cada uma delas os conceitos e as informações necessárias. Sendo assim ele apresenta no mínimo um capítulo com a caracterização da Zona Costeira, seguido por um com a delimitação da orla do município, depois um capítulo aborda a divisão e a caracterização dos trechos da orla e pode ser complementado com um perfil socioeconômico dos trechos da orla.

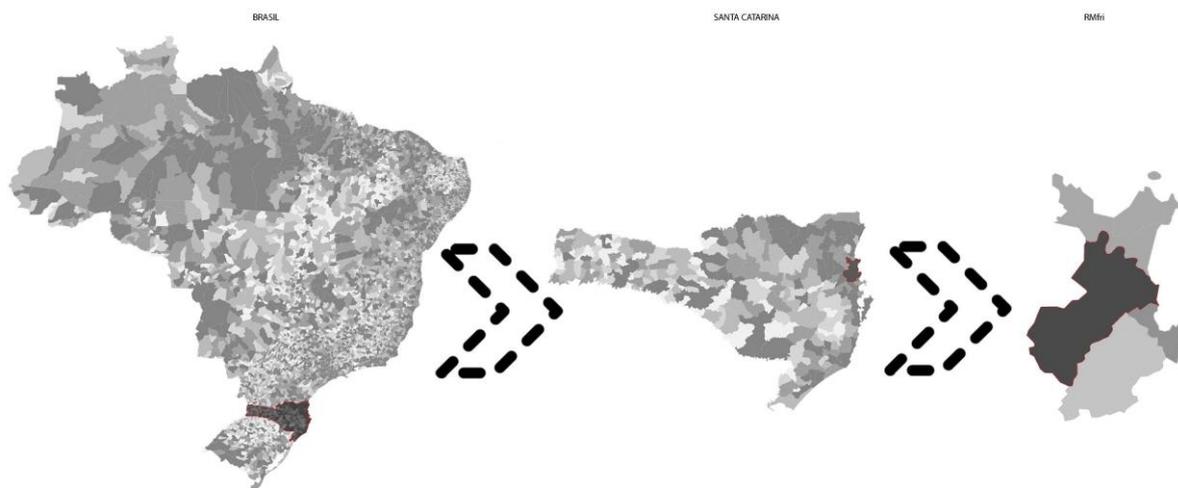
Sendo assim é possível perceber o esforço do governo federal em incentivar a administração a nível municipal em definir estratégias em prol do uso e ocupação sustentáveis das suas orlas. O material disponível se preocupa em definir e detalhar bem as etapas de diagnóstico e caracterização a fim de abranger toda a diversidade da costa brasileira e a ênfase nessas etapas iniciais, que são fundamentais para a construção de cenários e conseqüentemente formulação de estratégias, é importantíssima a fim de se definir atitudes efetivamente compatíveis com a realidade de cada caso. Como a metodologia do Projeto Orla é clara, é possível aplica-la no presente trabalho, sendo um interessante exercício.

Agora é importante tratar da posição do município de Itajaí no contexto econômico, social e urbano atual e de maneira a perceber como e quais as estratégias de requalificação urbana que podem se enquadrar nessa realidade.

6. Interpretação da realidade

O município de Itajaí se localiza no litoral catarinense, ao norte do estado, e fica a 91 km ao norte de Florianópolis e 84 km ao sul de Joinville, a cidade mais populosa do estado e com alta vocação industrial (Figura 17). O município, devido ao seu porto, é uma das cidades mais importantes do país como ressalta o Plano Básico de Desenvolvimento Ecológico-Econômico desenvolvido pela Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí (AMFRI):

“Itajaí é uma das cidades portuárias mais importantes do país, e foi em torno do porto que a cidade cresceu e desenvolveu o seu parque industrial. Junto com o comércio; (...). A atividade pesqueira, destaque na economia, emprega mão-de-obra não só na pesca como também na construção naval e indústria alimentícia, a partir do processamento do pescado.” (PBDEE, 1999).



Fonte: CEM/Cebrap (2008) e IBGE (2015)

Figura 17 - Localização de Itajaí.
Fonte: CEM/Cebrap (2008) e IBGE (2015).

A cidade conta com três acessos conectados a BR-101 e está localizada próxima a um dos mais importantes eixos rodoviários do sul do Brasil, onde a BR-101 se conecta com a BR-470, fazendo a ligação com o oeste catarinense, e com as rodovias SC-486 e SC-470. É possível chegar a cidade também por meio do aeroporto de Navegantes que está a 7 km ou a 20 minutos de ferry-boat atravessando o rio Itajaí-Açu (LT PDI, 2006).

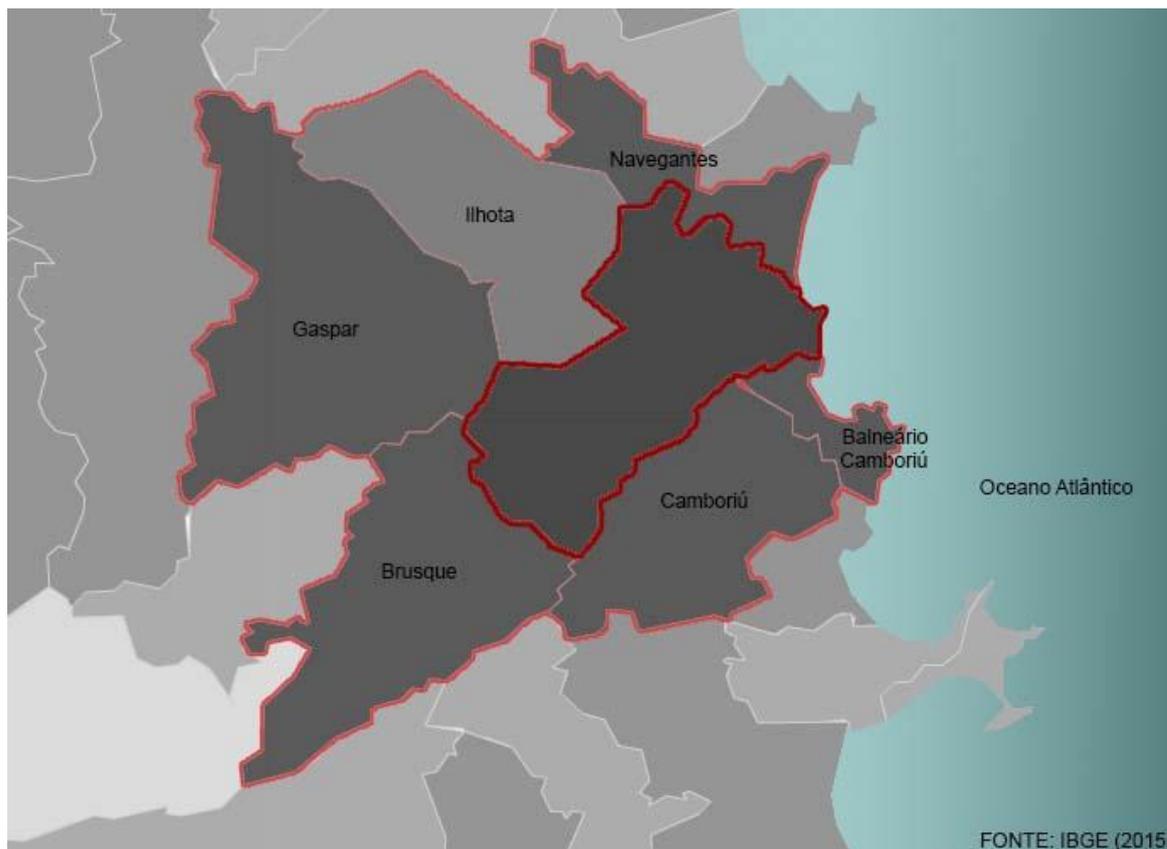


Figura 18 - Municípios limítrofes a Itajaí.
Fonte: IBGE (2015).

De maneira a entender melhor o contexto no qual o município de Itajaí está inserido e interpretar a realidade se faz necessário agora analisar um pouco dos aspectos físicos, socioeconômicos, urbanos e históricos.

6.1. Aspectos Históricos

A sua ocupação se iniciou em 1777 por agricultores que fugiam de Florianópolis, seguidos mais tarde por colonos da região de São Francisco do Sul. Os sesmeiros Matias Dias de Arzão, José Coelho da Rocha, Alexandre José de Azeredo Leão Coutinho e José Corrêa de Negreiros foram os primeiros donos das terras que formam a zona urbana do município. Agostinho Alves Ramos comprou um terreno de José Coelho da Rocha e construiu sua residência e casa de comércio e recebeu como doação um pedaço de terra no lugar chamado “estaleiro” para a construção da primeira capela, atualmente Igreja da Imaculada Conceição, e do cemitério, que hoje formam o espaço urbano da Praça Vidal Ramos, no centro de Itajaí (D’Ávila, 1981).

Essa casa comercial, o cemitério e a capela foram os elementos que atraíram a população para a região e ainda acabaram por delimitar o núcleo central da malha urbana da cidade e por consequência os estabelecimentos destinados ao comércio e a prestação de serviços também se localizaram nessa área. A expansão urbana então passou a se dar a partir da Praça da Matriz em direção ao norte e para o sul, sempre acompanhando as margens do rio e os combros da Praia da Fazenda (D'Ávila, 1981).

Na década de 1840 (Figura 19) existiam já catorze casas alinhadas nessas direções, todas de taipa, com exceção da casa Agostinho Alves Ramos, feita de pedra e cal. Existiam também outras 30 casas espalhadas pela planície fronteira, sem nenhum tipo de alinhamento. O município foi criado oficialmente apenas em 1859 pela resolução Providencial nº464. A expansão urbana inicial, como já foi falado, se deu no sentido norte/sul e ao norte acabou por encontrar um núcleo colonial já existente chamado Barra do rio (D'Ávila, 1981).

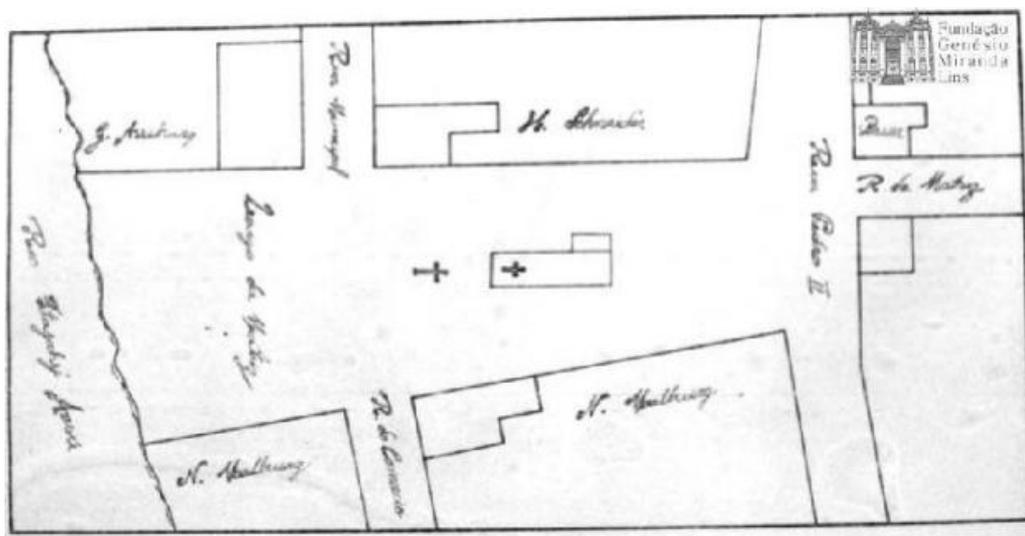


Figura 19 - Planta de localização do centro de Itajaí no final do século 19.
Fonte: FGML- Fundação Genésio Miranda Lins.

No início do século XX perímetro urbano de Itajaí já abrangia um raio de 2km a partir da Igreja Matriz (Figura 20), com exceção do lado do Rio Itajaí-Açu e novas vias foram abertas, sentido oeste, como a Rua Silva e a retificação da Rua Brusque. A malha urbana só se expandiu no sentido oeste em 1924 com o bairro da Vila Operária (D'Ávila, 1981).



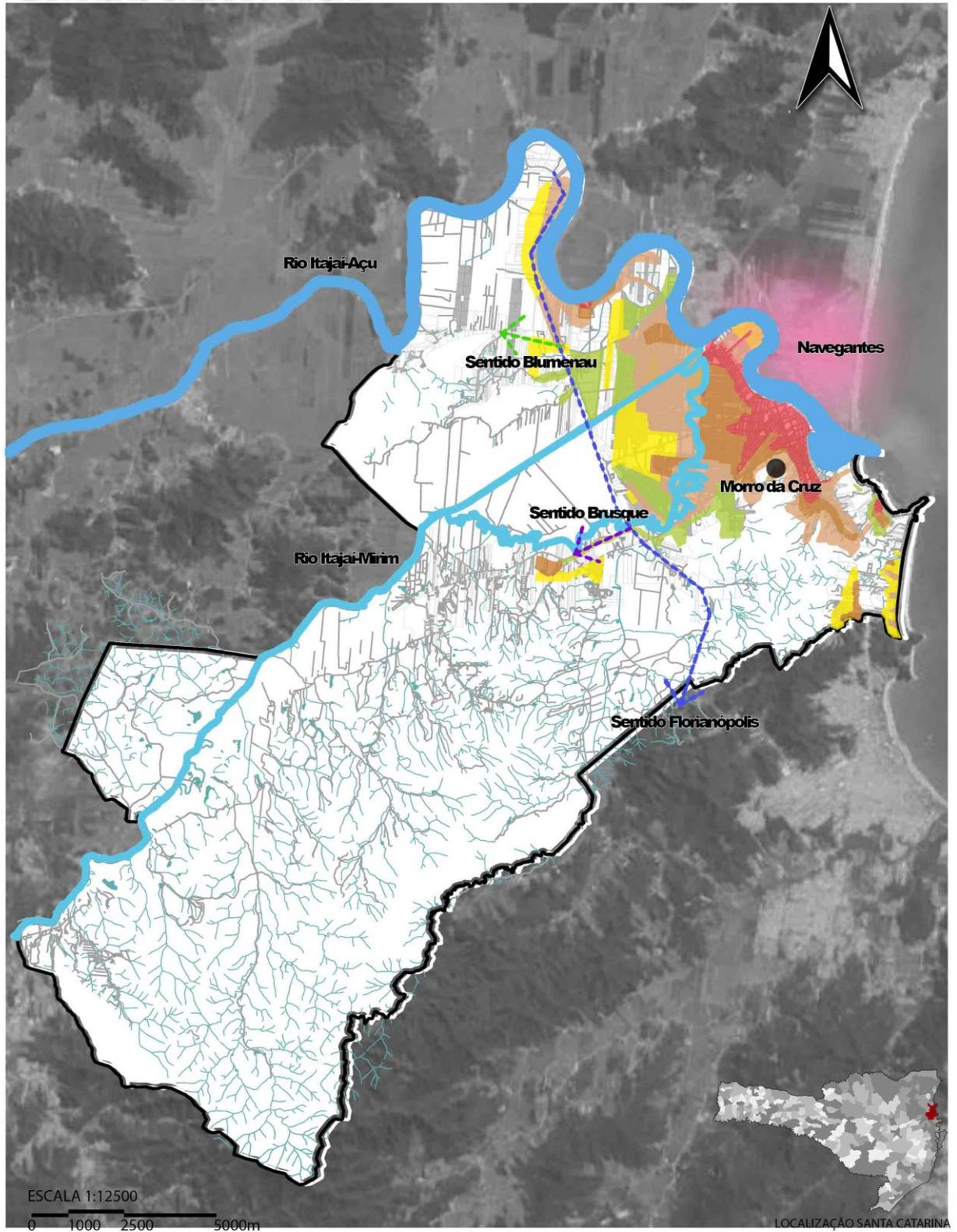
**Figura 20 - Vista aérea de Itajaí no início do século XX.
Fonte: FGML- Fundação Genésio Miranda Lins.**

Entre as décadas de 1920 a 1950, o rio Itajaí-Mirim passou a ser a delimitação do perímetro urbano ao norte, o morro da Cruz ao sul, o bairro Navegantes a leste e o Bairro Carvalho a oeste. A dinâmica da ocupação inicial pode ser generalizada, pois ela acabou seguindo os eixos rodoviários Itajaí/Florianópolis e Itajaí/Brusque, depois, em uma segunda etapa, a ocupação seguiu sentido oeste até encontrar o rio Itajaí-Mirim e seguindo o eixo rodoviário Itajaí/Blumenau. A terceira etapa compreende a ocupação que se estende transversal aos eixos rodoviários e ao longo do rio Itajaí-Mirim, pela margem esquerda (LT PDI, 2006) (Figura 21).

O traçado urbano da cidade de Itajaí é baseado num sistema de ortogonal com radial-concêntrico, favorecendo à tendência do crescimento horizontal da cidade. Quanto a ocupação do solo, percebe-se que ele é altamente ocupado pelo comércio, com maior concentração nos eixos rodoviários e na área central. A indústria se concentra em duas áreas distintas dentro do perímetro urbano, a primeira às margens do rio Itajaí-Açú, com atividades pesqueiras e portuária e a

segunda área no limite oeste do perímetro urbano, às margens da BR-101 (LT PDI, 2006).

EXPANSÃO URBANA - ITAJAÍ



LEGENDA:

- Perímetro Itajaí
- Expansão até 1940
- Expansão até 1955
- Expansão até 1970
- Expansão até 1984
- Expansão até 1995

Fonte: PML (2015) e
Leitura Técnica PDI (2006).

Figura 21 - Expansão urbana em Itajaí.
Fonte: PMI, 2015 e LT PDI, 2006.

Em relação ao patrimônio arquitetônico de Itajaí, é possível perceber os detalhes existentes nos prédios antigos, no centro da cidade (Figura 24), e conseqüentemente a cultura trazida pelos colonizadores, sendo eles portugueses, italianos e alemães. Esses colonizadores montaram as primeiras casas de negócios e ajudaram a projetar os templos religiosos. O patrimônio cultural, histórico e arqueológico do município é muito diverso e apresenta potencial ambiental, cultural, educativo econômico-turístico que podem ser abertos à visitação pública, mediante a conscientização, junto à comunidade, do valor e importância das suas referências culturais (Figura 22 e Figura 23) (LT PDI, 2006).

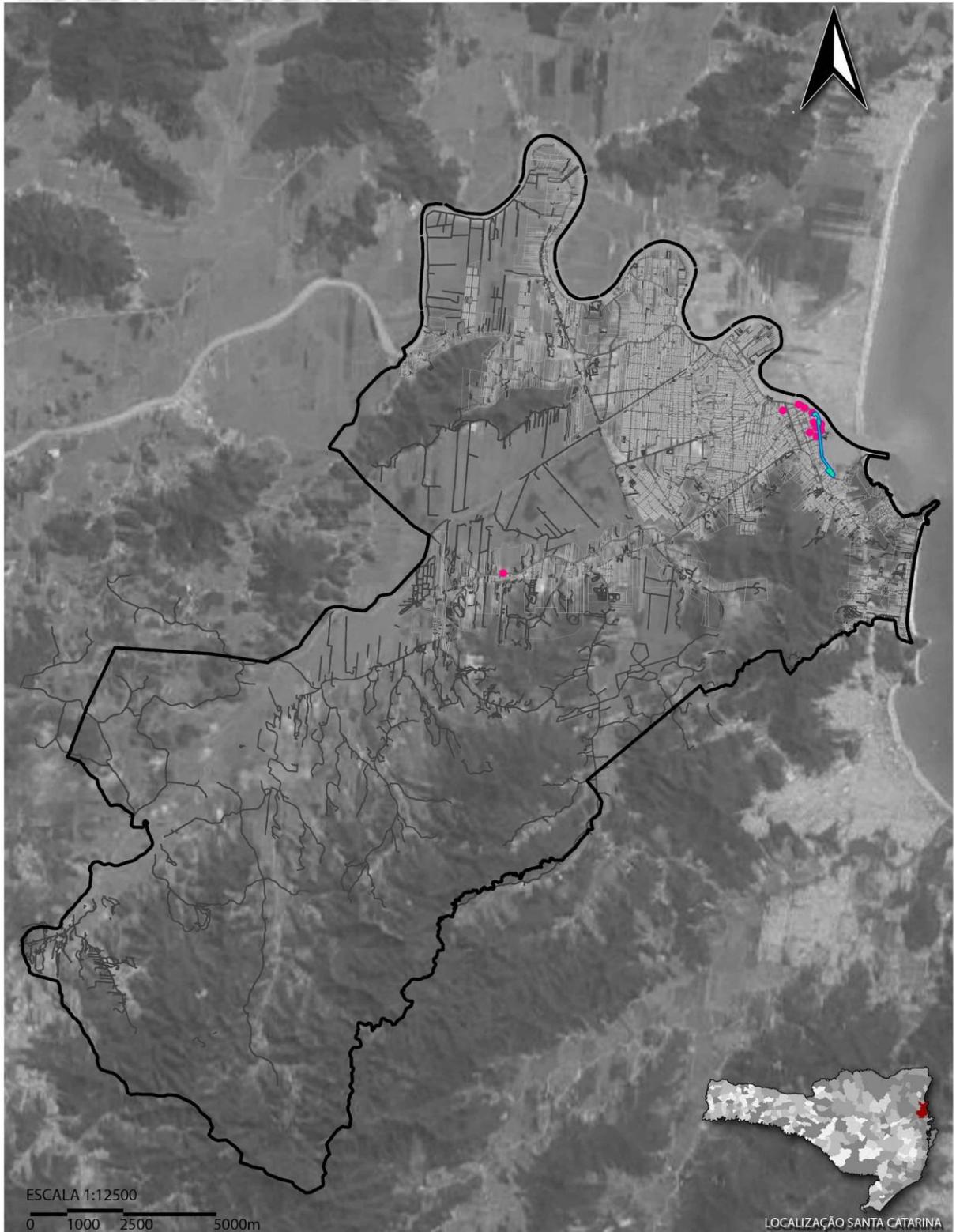


Figura 22 - Centro de Itajaí.
Fonte: FGML- Fundação Genésio Miranda Lins.



Figura 23 - Igreja Imaculada Conceição.
Fonte: FGML- Fundação Genésio Miranda Lins.

IMÓVEIS TOMBADOS EM ITAJAÍ



LEGENDA:

- Perímetro Itajaí
- Imóveis Tombados
- Área de Intervenção Proposta

Fonte: FGML (2005) e
Google Earth (2015).

**Figura 24 - Imóveis tombados em Itajaí.
Fonte: FGML (2005) e Google Earth (2015).**

A evolução urbana de Itajaí passou por diversas transformações nas últimas décadas, especialmente associadas com a globalização da economia aliada a prática de políticas inadequadas de desenvolvimento acabou por gerar grandes desequilíbrios em diversos municípios da região do Vale do Itajaí. O primeiro efeito desse desequilíbrio que marcou a região foi o demográfico, devido a intensificação do êxodo rural, fazendo com que o meio rural sofresse um alto esvaziamento populacional e as áreas urbanas, principalmente do litoral (Itajaí, Balneário Camboriú, Camboriú e Navegantes) sofressem com uma forte pressão social com mais de 90% da população agora vivendo concentrada em áreas urbanas. Essa pressão populacional gerou grandes problemas para os municípios, principalmente nas periferias, especialmente pela falta de um plano de expansão e no caso mais específico de Itajaí, o Porto foi o principal responsável pela atração de pessoas à região e o Rio Itajaí-Açu se transformou em um gerador urbano (LT PDI, 2006).

As relações dentro do município mudaram muito devido a essas transformações, a nova periferia da cidade, marcada pela falta de infraestrutura, alterou a relação com o seu centro. A infraestrutura era caracterizada por intervenções isoladas e sempre estava associada as condicionantes de relevo e hidrografia, bem como também aos eixos econômicos mais fortes. Em decorrência dessas transformações Itajaí sofreu também o processo de conurbação urbana, sendo ele basicamente o encontro de duas ou mais cidades limítrofes em razão de seu demasiado crescimento conforme se pode observar na Figura 25 (LT PDI, 2006).



Figura 25 - Conurbação urbana em Itajaí.
Fonte: Google Earth, 2015.

Diversos fatores são as possíveis causas para esse fenômeno: a consolidação do Porto de Itajaí, gerando mais empregos e mais demanda por moradias; a proximidade da área urbana do município com outras áreas urbanas, como a de Balneário Camboriú; a existência de uma grande universidade a UNIVALE, que atrai estudantes de diversas regiões do estado inteiro; a existência de um aeroporto próximo, em Navegantes; a vocação turística e os atrativos naturais que fazem com que pessoas não residentes se interessem por ter um imóvel na cidade para veraneio; o relevo; entre outros (LT PDI, 2006).

6.2. Aspectos Socioeconômicos

No contexto regional, o município de Itajaí já pode ser visto como uma metrópole pois além da significativa conurbação urbana, a sua densidade populacional, de 636,11 hab/km², é superior à média do Estado, de 65,27 hab/km²

(IBGE, 2015). As suas taxas de crescimento também excedem as médias do Estado inteiro (Figura 26 e Figura 27) e Itajaí está altamente integrada socioeconomicamente com os municípios da sua região. Em 2010 apresentou um IDHM de 0,795 também maior que a média do estado de 0,794.

Nas figuras abaixo fica claro que a diagonal de crescimento populacional de Itajaí é mais inclinada para cima do que a do estado de Santa Catarina.

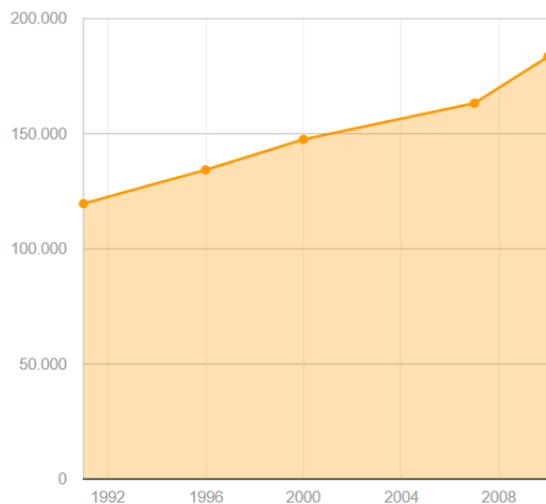


Figura 26 - Evolução Populacional de Itajaí.
Fonte: IBGE, 2015.

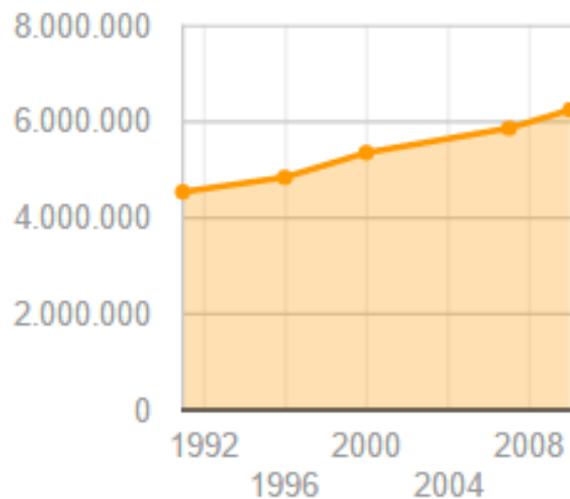


Figura 27 - Evolução Populacional de Santa Catarina.
Fonte: IBGE, 2015.

Em 2010, segundo o IBGE, o município contava com um total de 183.373 habitantes, sendo 68,7% entre a idade de 15 e 59 anos (Figura 28). É possível analisar na Figura 28 que as mulheres apresentam maior longevidade e que a tendência é a população diminuir devido a base ser menor, porém a pirâmide etária não leva em consideração os fluxos migratórios, que influenciam muito a dinâmica populacional.

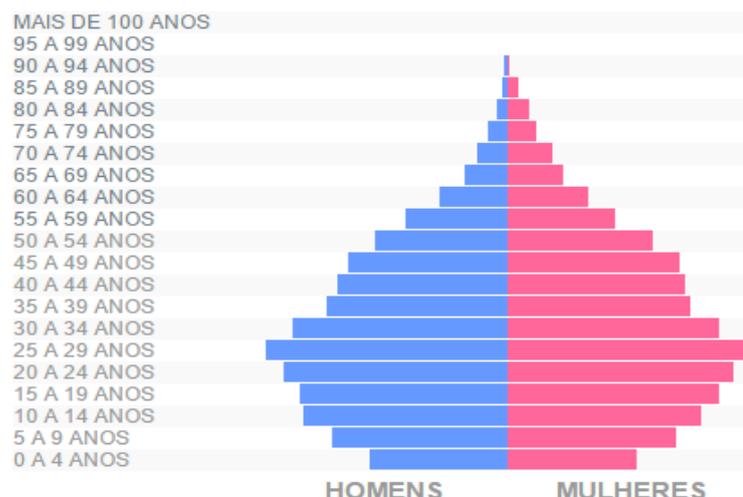


Figura 28 - Pirâmide etária de Itajaí.
Fonte: IBGE, 2015.

Em 2010 existiam 74.421 endereços registrados, sendo que 94,5% deles estão no perímetro urbano. A densidade populacional em 2000 era de 485 habitantes por quilômetro quadrado, sendo que em 2010 aumentou para 636 hab/km². Nas últimas décadas a densidade demográfica vem aumentando especialmente pelo fato de que o município está cada vez mais consolidado na posição de polo econômico (LT PDI, 2006 e IBGE, 2015).

Em relação a educação existem 175 escolas no total, sendo 93 para educação pré-escolar e 62 para educação fundamental (Figura 29) e 21,7% da população está matriculada em algum nível de ensino (Figura 30). A taxa de alfabetização subiu de 95,4% para 97% de 2001 para 2010 (LT PDI, 2006 e IBGE, 2015).

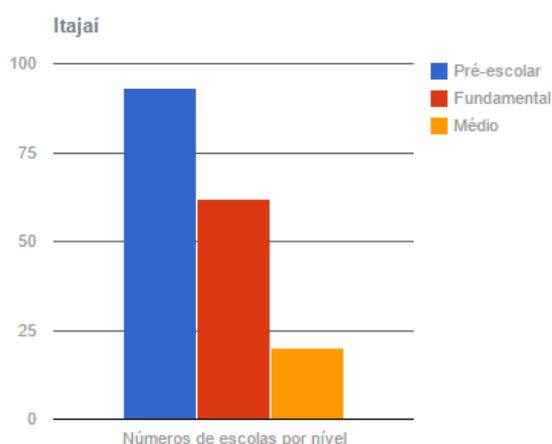


Figura 29 - Números de escolas por nível.
Fonte: IBGE, 2015.

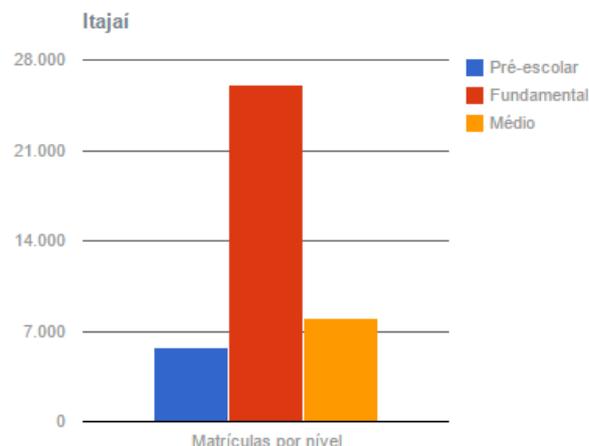


Figura 30 - Matrículas por nível.
Fonte: IBGE, 2015.

A renda per capita da população de Itajaí é de R\$ 104.635, dividindo-se o Produto Interno Bruto de Itajaí que soma 19,754 bilhões de reais do ano de 2012 (Prefeitura Municipal de Itajaí, 2014) pela população absoluta do município, sendo o maior PIB do estado de Santa Catarina e o 29º do país.

A economia itajaiense é fortemente consolidada em dois pilares principais: a atividade portuária e a indústria pesqueira que estão fortemente integrados um ao outro pois o Porto de Itajaí é o maior porto de desembarque de pescados do Brasil e um dos mais eficientes portos mercantes, é o principal porto do Estado fazendo o escoamento da produção especialmente para exportação. Aproximadamente 90% da produção de frangos congelados do Brasil para exportação é embarcada em Itajaí, fazendo da economia do município importante a nível global. Dentre os produtos movimentados estão: máquinas, motores e equipamentos diversos (Porto Itajaí, 2015).

Atualmente a sua administração é feita pelo município através da Superintendência do Porto de Itajaí. A principal característica e foco do porto atualmente é a carga containerizadas, sendo o segundo maior porto brasileiro em relação a movimentação de contêineres e lidera o ranking entre os exportadores de congelados. Na década passada a exportação chegou a ser o principal tipo de operação chegando até a 90%. Hoje as operações são 50% exportações e 50% atividades de importação (Porto Itajaí, 2015). Tudo isso reforça a importância do município e do estado no contexto global pois a produção agroindustrial estadual é altamente aceita nos mais diversos mercados consumidores internacionais.

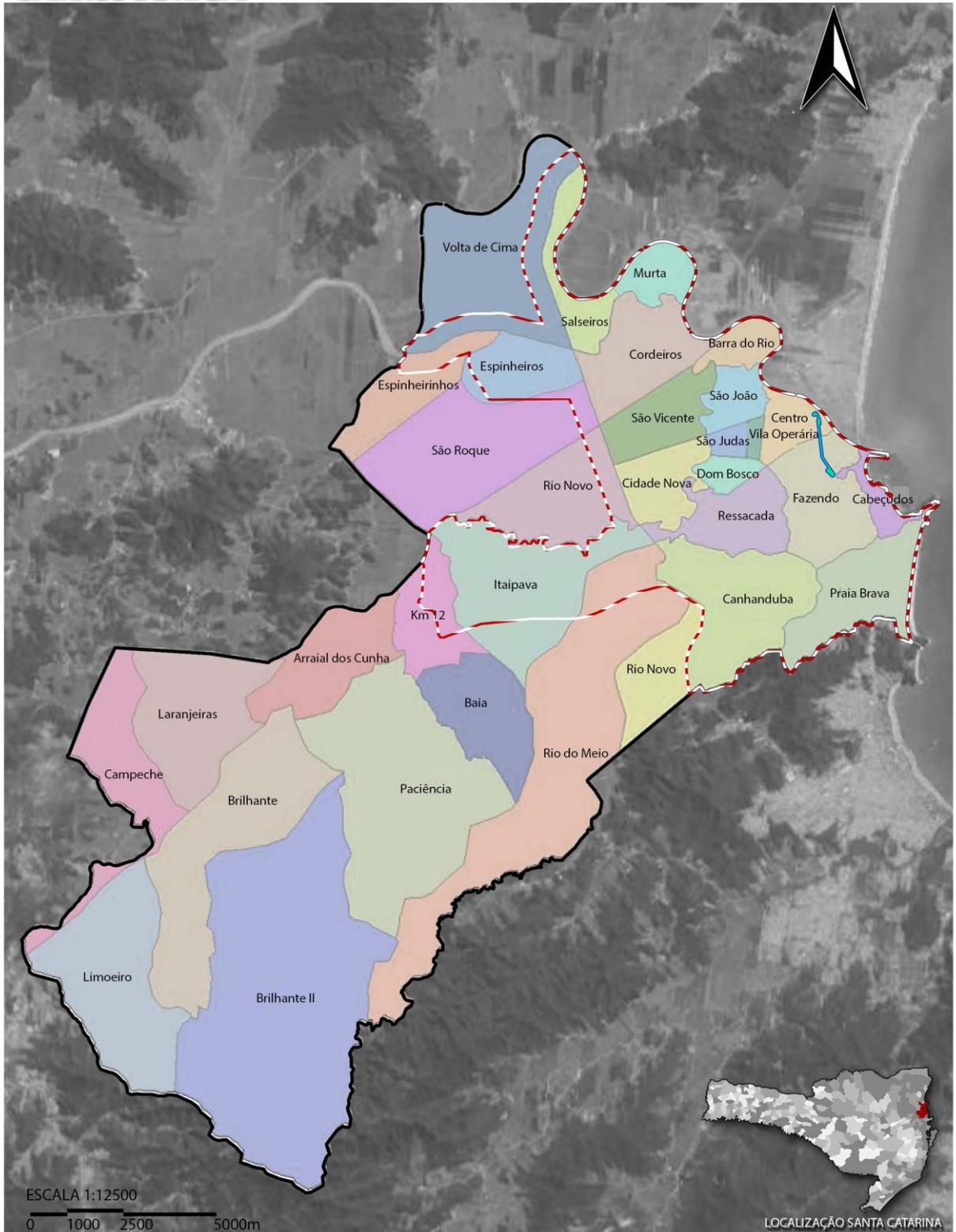
A indústria da pesca conta com uma complexa rede de infraestrutura e de suporte, contando com uma frota de 300 embarcações que além de abastecer o mercado nacional, também exporta grande parte da mercadoria. Só o setor pesqueiro emprega 7600 pessoas diretamente, compondo 30% da economia municipal. A localização geográfica do município facilita muito o desenvolvimento dessa atividade pois lidam com correntes marinhas frias do Sul do continente americano (Corrente das Malvinas) e também com correntes marítimas quentes, oriundas do equador (Corrente do Brasil), fazendo com que a captura de uma diversidade muito grande de pescado como tainhas, anchovas, lulas, camarões, atuns, entre outros (LT PDI, 2006).

Ainda no tocante as condições ambientais, o rio Itajaí-Açu é navegável por uma grande extensão acima da sua foz, o que gera um abrigo seguro para embarcações em épocas de condições de mar desfavoráveis e também resguarda melhor o casco dos navios, dando maior vida útil a eles, pois os organismos marinhos que tanto danificam essas estruturas não se adaptam a água doce do rio. O rio também é favorável a construção de trapiches para atracar os barcos sem a necessidade de fazer muitas adaptações nas suas margens. Apesar de toda a facilidade natural da construção do porto e da atividade pesqueira, o setor vem decaindo devido a grande oscilação quanto a captura de certas variedades de pescado e também a falta de investimentos na área e de uma política ambiental que resguardasse melhor estes recursos naturais tão importantes para a região.

6.3. Aspectos Urbanos

A maior parte da população de Itajaí se concentra dentro do perímetro urbano, que por sua vez é formado por um maior número de bairros, porém de menor tamanho cada. É possível observar a divisão do município em bairro na e a delimitação do perímetro urbano atual na Figura 31.

BAIRROS DE ITAJAÍ



- LEGENDA:
- Perímetro Itajaí
 - - - Perímetro Urbano
 - Área de Intervenção Proposta

Fonte: PMI e FAMAI (2007) e Google Earth (2015).

Figura 31 - Bairros em Itajaí.
Fonte: PMI e FAMAI, 2007 e Google Earth, 2015.

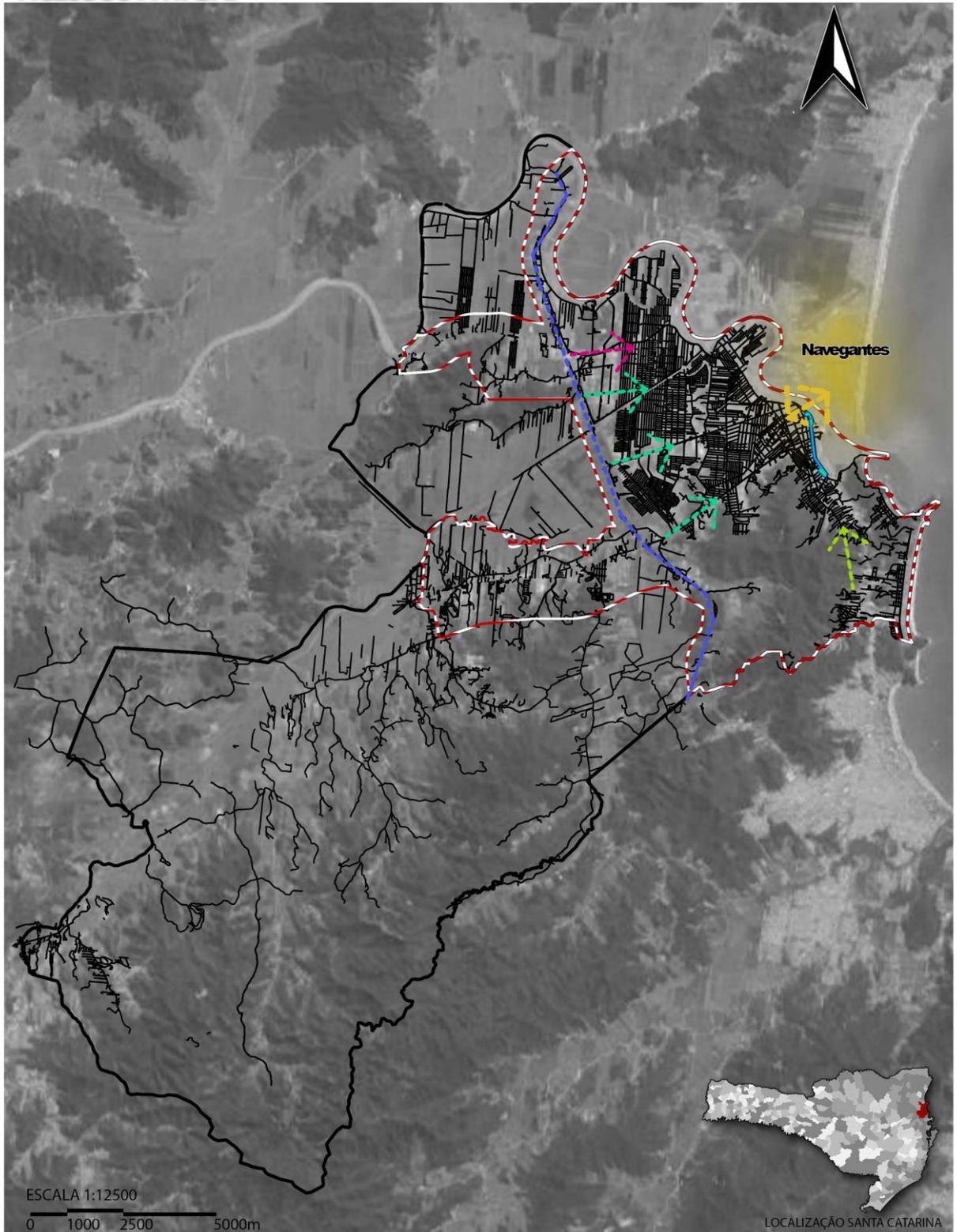
6.3.1. Sistema Viário

O sistema viário do município (Figura 33) é altamente dependente da BR 101, pois ela é o principal eixo indutor de desenvolvimento da região e tem importância regional porque faz a ligação norte/sul entre os municípios mais economicamente e populacionalmente expressivos da região, além de ser a principal via de acesso a Itajaí. A rodovia ainda é a principal forma de escoar a produção da região sul do país em direção a São Paulo e Rio de Janeiro.

O único sentido que o município não possui ligação viária é a noroeste, em direção a Navegantes, onde as cidades são divididas pelo Rio Itajaí-Açu. Existe uma ligação via ferryboat na área central. O principal problema que era enfrentado pelo município no âmbito viário era a grande quantidade de caminhões circulando dentro do município devido a atividade portuária, porém uma via especial de ligação entre a BR 101 e o porto já foi criada, é a Rua Dr. Reinaldo Schmithausen, que faz a ligação entre o porto e a BR 101, passando pelo Terminal Rodoviário Internacional de Itajaí.

Na Figura 32 é possível visualizar os atuais acessos ao município, sendo 4 deles feitos pelas vias Av. Vereador Abrãao João Francisco, Av. Governador Adolfo Konder, Av. Mario Uriarte e Rua Dr. Reinaldo Schmithausen que se ligam à BR 101. Existe também um acesso a cidade via Av. Osvaldo Reis, sendo ele muito importante pois conecta Balneário Camboriú a Itajaí.

ACESSOS À ITAJAÍ



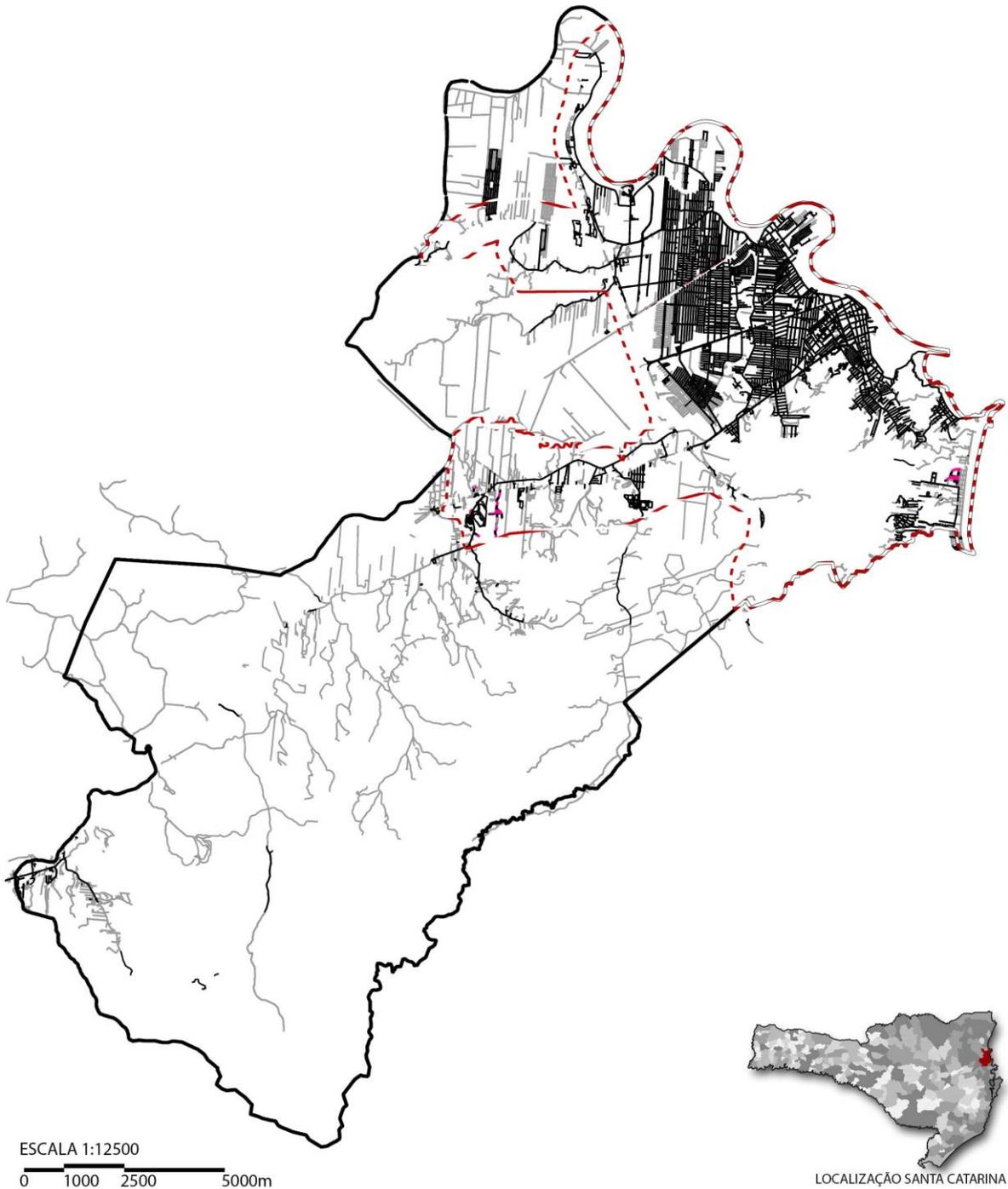
LEGENDA:

- Perímetro Itajaí
- Acessos via BR 101
- Acessos via Ferry Boat
- Perímetro Urbano
- Acesso via BR 101 - direto ao porto e Terminal Rodoviário
- Acesso via Balneário Camboriú
- BR 101
- Área de Intervenção Proposta

Fonte: PMI (2015) e Google Earth (2015).

Figura 32 - Acessos à Itajaí.
Fonte: PMI, 2015 e Google Earth, 2015.

SISTEMA VIÁRIO DE ITAJAÍ



- LEGENDA:
- Perímetro Itajaí
 - Vias Pavimentadas
 - Perímetro Urbano
 - Vias Não Pavimentadas
 - Vias Projetadas

Fonte: PMI (2015) e Google Earth (2015).

Figura 33 - Sistema Viário de Itajaí.
Fonte: PMI, 2015 e Google Earth, 2015.

6.3.2. Zoneamento e Lei de Uso e Ocupação do Solo

A área do território de Itajaí é dividida em 6 macrozonas, sendo elas: a Macrozona Agrícola, a Macrozona de Uso Especial, a Macrozona Urbana, a Macrozona de Proteção Ambiental, a Macrozona de Transição Rural - Ambiental e a Macrozona de Transição Rural - Urbana (Figura 34).

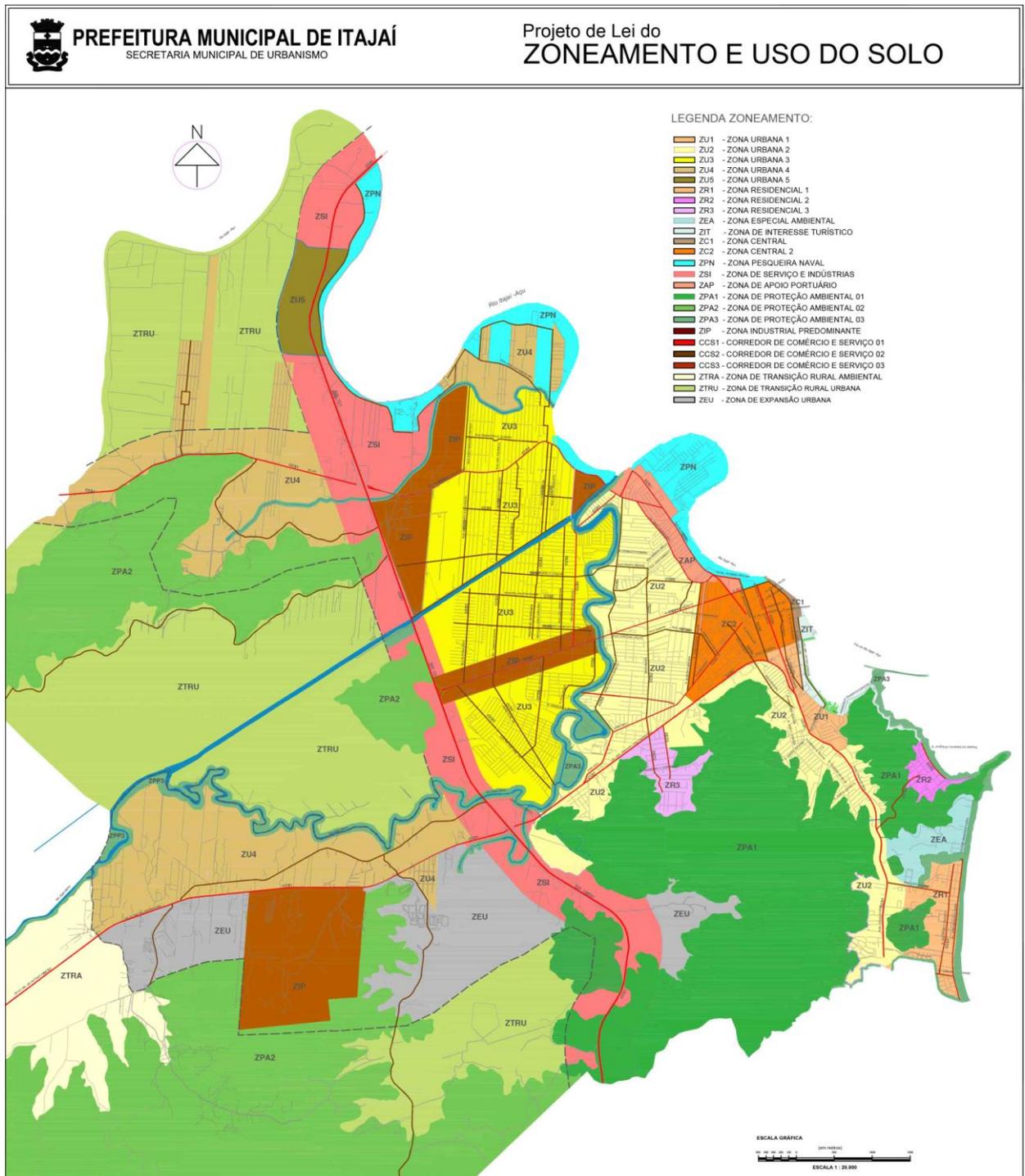


Figura 34 - Zoneamento de Itajaí.
Fonte: PMI, 2012.

A Macrozona de Uso Especial é destinada à atividade agrícola, porém com tolerância para a atividade residencial e outros usos urbanos associados. Ela é composta pelas zonas:

- ZSI - Zona de Serviço e Indústria;
- ZPN - Zona Pesqueira e Naval;
- ZAP - Zona de Apoio ao Porto;
- ZIP- Zona Industrial Predominante;
- ZEIS - Zonas Especiais de Interesse Social.

A Macrozona Urbana é destinada prioritariamente aos diversos usos urbanos. Ela é composta pelas zonas:

- ZU1 - Zona Urbana 01;
- ZU2 - Zona Urbana 02;
- ZU3 - Zona Urbana 03;
- ZU4 - Zona Urbana 04;
- ZU5 - Zona Urbana 05;
- ZRE - Zona Especial Ambiental;
- ZR1 - Zona Residencial 01;
- ZR2 - Zona Residencial 02;
- ZR3 - Zona Residencial 03;
- ZIT - Zona de Interesse Turístico;
- ZEU - Zona de Expansão Urbana;
- ZC1 - Zona Central 1;
- ZC2 - Zona Central 2.

A Zona Urbana 01 é a área de maior adensamento e infraestrutura do município e as zonas urbanas subsequentes se localizam em seu entorno e são menos adensadas e também representam áreas em processo de crescimento destinadas a diversos usos. As zonas centrais são as áreas em região central com infraestrutura consolidada, destinada aos usos habitacional, comercial, comércio e serviço, institucional. As zonas residências são áreas, já consolidadas, em região litorânea ou não, destinadas apenas a uso residencial. A Zona de Expansão Urbana e a Zona de Interesse Turístico são autoexplicativas.

A Macrozona de Proteção Ambiental é destinada aos usos de baixo impacto que não conflitem com a preservação ambiental permanente e com a preservação do patrimônio cultural. Ela está composta pelas zonas:

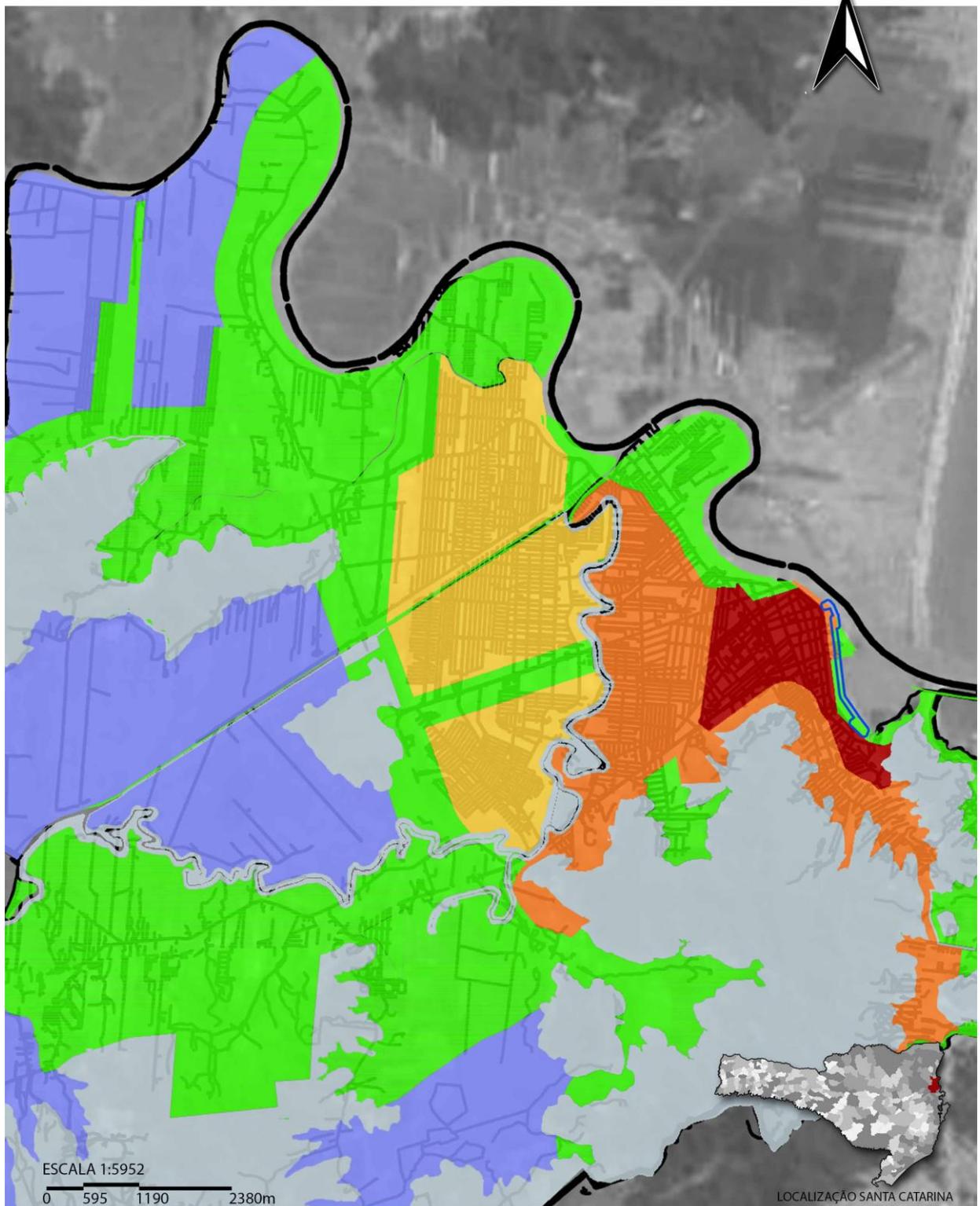
- ZPA1 - Zona de Proteção Ambiental 01;
- ZPA2 - Zona de Proteção Ambiental 02;
- ZPA3 - Zona de Proteção Ambiental 03.

A Macrozona Agrícola é destinada prioritariamente às atividades agropecuárias. Ela é composta apenas pela ZR - Zona Rural. A Macrozona de Transição Rural - Ambiental é destinada à atividade agrícola de baixo impacto ambiental e cultural, respeitando a fragilidade de seus terrenos. Ela é composta apenas pela ZTRUA - Zona de Transição Rural Ambiental. A Macrozona de Transição Rural - Urbana é destinada à atividade agrícola, mas com tolerância para a atividade residencial e outros usos urbanos associados.

Ao analisar alguns dos parâmetros da lei de uso e ocupação do solo vigente é possível perceber que no município é incentivado o adensamento das áreas centrais, próximas a orla e que historicamente foram as primeiras a serem ocupadas. O coeficiente de aproveitamento (Figura 35) nessas áreas chega até 4,5, ou seja, ali se pode construir até 4,5 vezes o tamanho do lote. A taxa de ocupação (Figura 36) do embasamento nessas áreas também é grande, podendo ser de até 80% em quase metade do perímetro urbano. Um fator crítico no município é a taxa de permeabilidade, que é baixíssima em toda a sua extensão, sendo de 10% em quase metade do município e em áreas próximas a orla marítima e no restante, inclusive nas áreas de mananciais e de preservação é de 20%.

A área a ser intervinda apresenta dois zoneamentos vigentes, um trecho corresponde a Zona de Interesse Turístico (ZIT) e outro trecho corresponde a Zona Central (ZC1). Ambas as zonas possuem quase os mesmos parâmetros, apenas se diferenciando na altura e na densidade da ocupação, sendo a ZC1 a que permite mais adensamento com até 80% de taxa de ocupação, altura de até 5 pavimentos e coeficiente de aproveitamento de 3,5. A ZIT é um pouco mais restritiva, provavelmente para manter o caráter que já existe na área, com altura máxima de dois pavimentos, coeficiente de aproveitamento de 2 e taxa de ocupação de 60%.

COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO - ZONEAMENTO DE ITAJAÍ



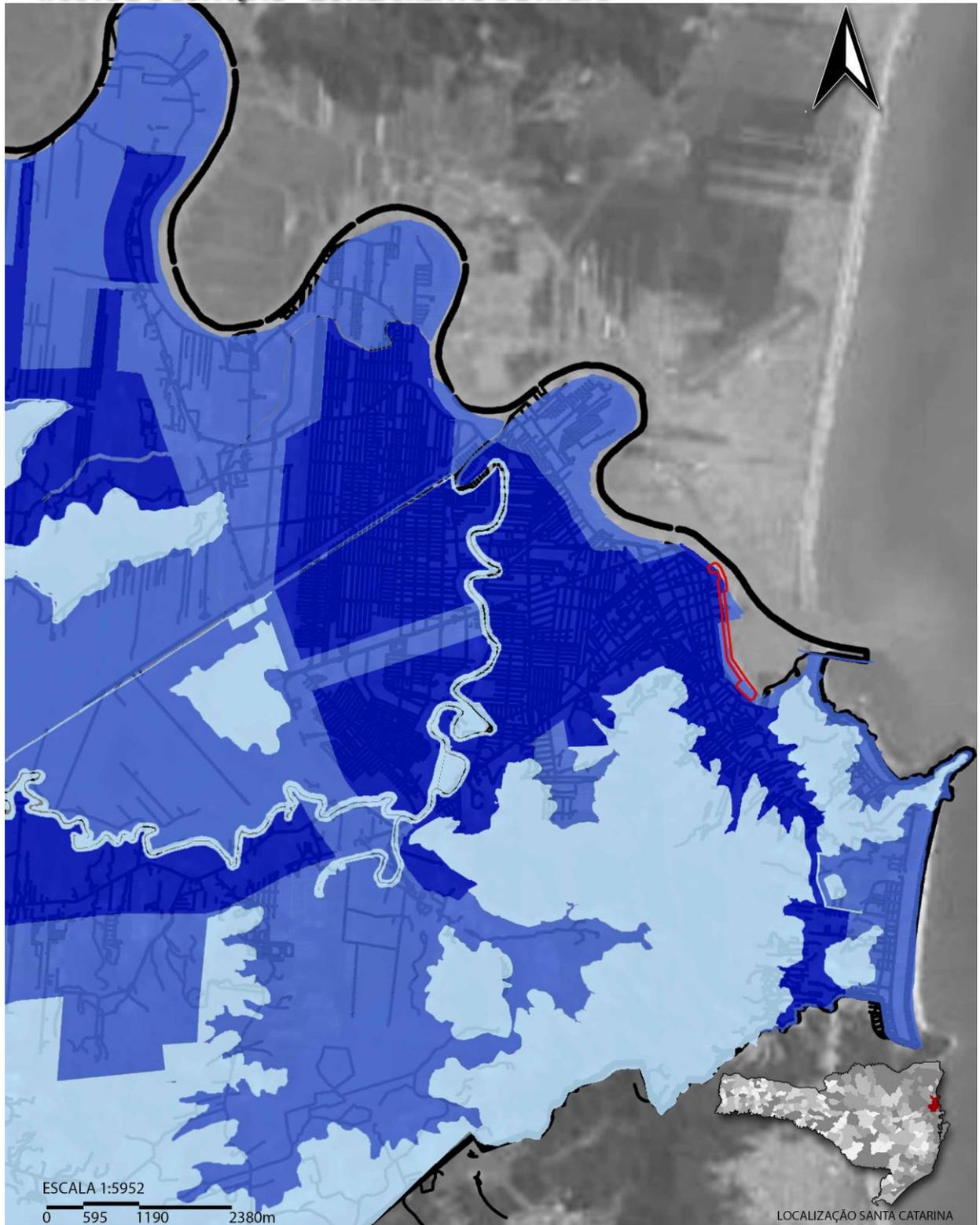
LEGENDA:



Fonte: PMI (2015) e Google Earth (2015).

Figura 35 - Coeficiente de Aproveitamento.
Fonte: PMI, 2012 e Google Earth, 2015.

TAXA DE OCUPAÇÃO - ZONEAMENTO DE ITAJAÍ



LEGENDA:

- Perímetro Itajaí
- 20%
- 60%
- 80%

Fonte: PMI (2015) e Google Earth (2015).

Figura 36 - Taxa de Ocupação.
Fonte: PMI, 2012 e Google Earth, 2015.

6.3.3. O Turismo em Itajaí

O estado de Santa Catarina, especialmente na sua região costeira, possui grande destaque no tocante ao turismo, especialmente o turismo de Sol e Praia, que faz com que a população aumente significativamente durante o período do verão (alta temporada) (SEP e DDC, 2010).

No caso de Itajaí é possível perceber que em 2009, segundo dados da SANTUR, Itajaí recebeu 87.501 visitantes com uma permanência média de 7,61 dias entre os meses de janeiro e fevereiro. Já no ano de 2014, o município contou com 190.111 visitantes entre fevereiro e março conforme tabela abaixo:

Tabela 3 - Movimento Estimado de Turistas.

Origem	Fevereiro	Março
Nacional	102.045	85.796
Internacional	1.367	903
Total	103.412	86.699

Fonte: SANTUR, 2014.

Também em 2014, a rede hoteleira apresentou em fevereiro 61,05% de ocupação e em março, 47,58% e a permanência média foi de 7,20 e 9,79 dias, para os respectivos meses. Isso demonstra que o turismo vem crescendo no município e o seu incentivo é um importante ponto para a sua economia, a receita total gerada em ambos os meses no mesmo ano foi de R\$ 86.115.662,95.

No tocante ao perfil do turista que visita Itajaí, a grande maioria prefere se hospedar em casa de parentes e amigos, a segunda preferência são os hotéis, sendo que 80,30% acabam visitando o município por causa da propaganda de amigos e parentes. O meio de transporte mais utilizado varia entre o ônibus, em fevereiro, e o carro em março.

Tabela 4 - Meios de Hospedagem Utilizados.

Meio de hospedagem	Fevereiro	Março
Casa de amigos/parentes	59,47%	53,13%
Hotel	28,63%	23,96%
Hospedaria/Pensão/Dormitório	4,41%	1,04%
Casa ou Apto. Alugado	3,52%	11,46%
Albergue/Alojamento	1,76%	2,08%
Casa própria	1,32%	1,04%
Camping	0,88%	7,29%
Pousada	-	-
Total	100,00%	100,00%

Fonte: SANTUR, 2014.

Tabela 5 - Veículo de Propaganda que Influenciou a Viagem.

Veículo	Fevereiro	Março
Amigos/parentes	80,30%	86,89%
Internet	7,58%	8,20%
Jornal	6,82%	-
Televisão	3,79%	3,28%
Folhetos/Folders	1,52%	-
Revista	-	1,64%
Filme	-	-
Rádio	-	-
Total	100,00%	100,00%

Fonte: SANTUR, 2014.

Tabela 6 - Meios de Transporte Utilizados.

Veículo	Fevereiro	Março
Ônibus	55,07%	38,54%
Automóvel	37,00%	51,04%
Avião	5,29%	7,29%
Outros	2,64%	3,13%
Total	100,00%	100,00%

Fonte: SANTUR, 2014.

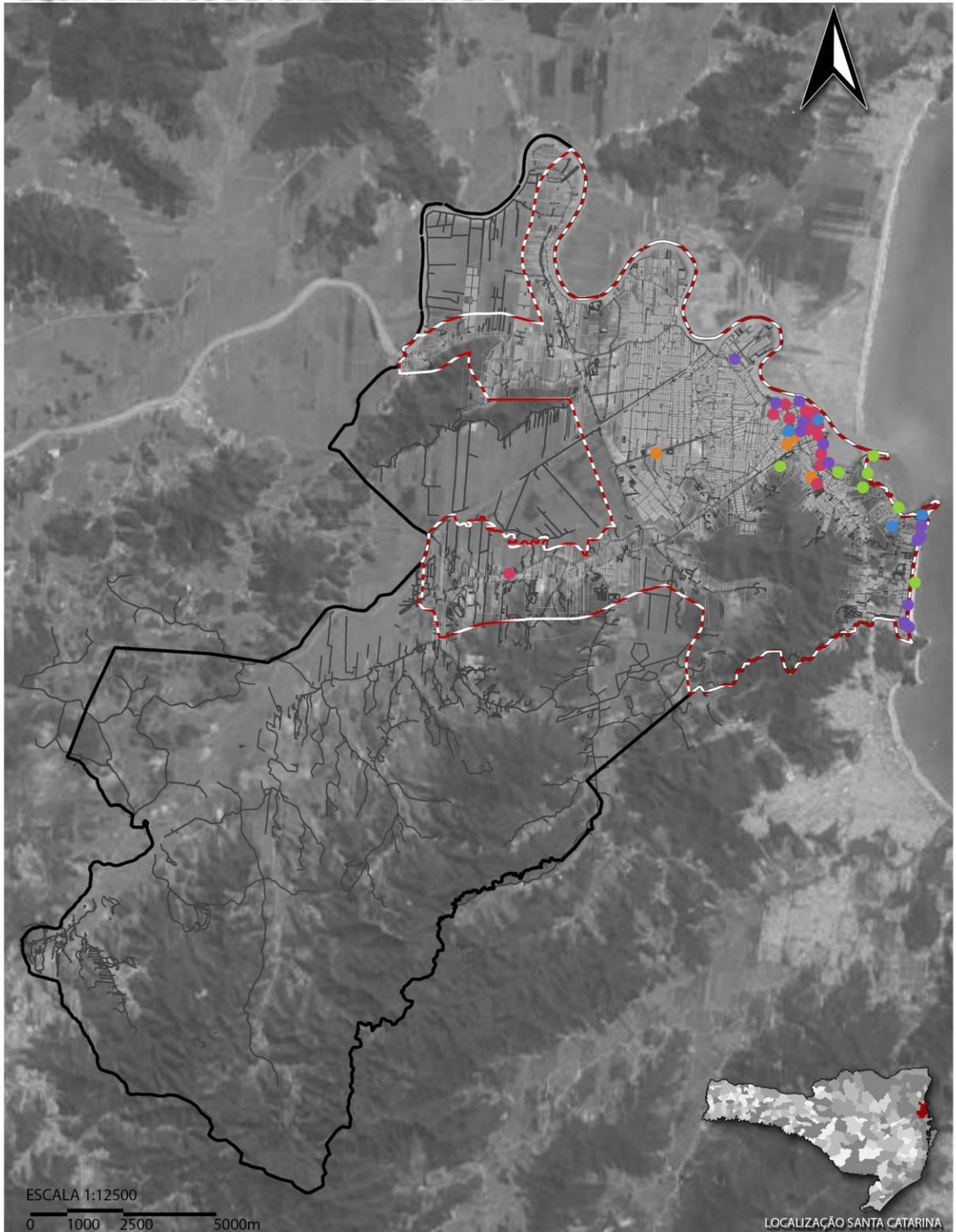
O município, além dos atrativos naturais, vem investindo em outros tipos de atividades, voltada a cultura, ao lazer e ao consumo. Um dos exemplos é a via gastronômica. Ela até desenvolveu uma rota do pedestre, que passa pelos pontos históricos e culturais mais relevantes. A grande maioria dos atrativos turísticos se localizam próximos a orla e na área de maior densidade. Não foi identificado nenhum equipamento turístico fora do perímetro urbano (Figura 37).

Tabela 7 - Principais Atrativos Turísticos.

Atrativo	Fevereiro	Março
Visita a amigos/parentes	70,47%	57,47%
Atrativos Naturais	14,77%	25,29%
Eventos	7,38%	5,75%
Atrativos Históricos e Culturais	6,04%	3,45%
Compras	0,67%	1,15%
Entretenimento	0,67%	4,60%
Tratamento de Saúde	-	1,15%
Manifestações Populares	-	-
Religião/Peregrinação	-	1,15%
Total	100,00%	100,00%

Fonte: SANTUR, 2014.

EQUIPAMENTOS DE TURISMO EM ITAJAÍ



LEGENDA:

- Perímetro Itajaí
- História e Cultura
- Bares e Restaurantes
- Perímetro Urbano
- Igrejas e Monumentos
- Ciênia e Educação
- Praias e Atrativos Naturais

Fonte: PMI (2015), Visite Itajaí (2015) e Google Earth (2015).

Figura 37 - Equipamentos de Turismo em Itajaí.
Fonte: PMI, 2015, Visite Itajaí, 2015 e Google Earth, 2015.

6.3.4. Diretrizes do Plano Diretor de 2006

O Plano Diretor de Itajaí apresenta uma extensa e ambiciosa lista de objetivos, que são por vezes muito genéricos como o objetivo de buscar a Inclusão Social e redução das desigualdades: elevar a qualidade de vida da população, particularmente no que se refere à saúde, à educação, à cultura, às condições habitacionais, à infraestrutura e aos serviços públicos. Outras vezes o objeto é bem direto como o de promover o equilíbrio entre a proteção e ocupação das áreas de mananciais, assegurando sua função de produtora de água para consumo público. Resumidamente, os objetivos focam bastante nas questões sociais, de diminuir a desigualdade social, evitar a especulação imobiliária e garantir que a terra cumpra a sua função social.

O plano também definiu nove princípios norteadores para a gestão da cidade sendo eles:

- Cidade com gestão democrática;
- Cidade descentralizada;
- Cidade que combate às desigualdades e a exclusão social;
- Cidade que promove a qualidade de vida e do ambiente;
- Cidade culturalmente rica e diversificada;
- Cidade atrativa e competitiva;
- Cidade que articula as parcerias público-privada;
- Cidade com estratégia para se financiar; e
- Cidade articulada à Região Metropolitana.

No tocante a orla do município, pouco se fala, mas é citado o Projeto Orla, que na época já estava em andamento no município. O turismo é citado no plano como uma das formas de tornar a economia do município mais dinâmica, pois o potencial turístico é muito grande, e o fato da economia itajaiense estar centrada na atividade portuária pode gerar alguns problemas macroeconômicos caso aconteça alguma fragilidade no setor. O turismo também é citado como um dos objetivos prioritários a serem alcançados.

6.3.5. O Projeto Orla em Itajaí

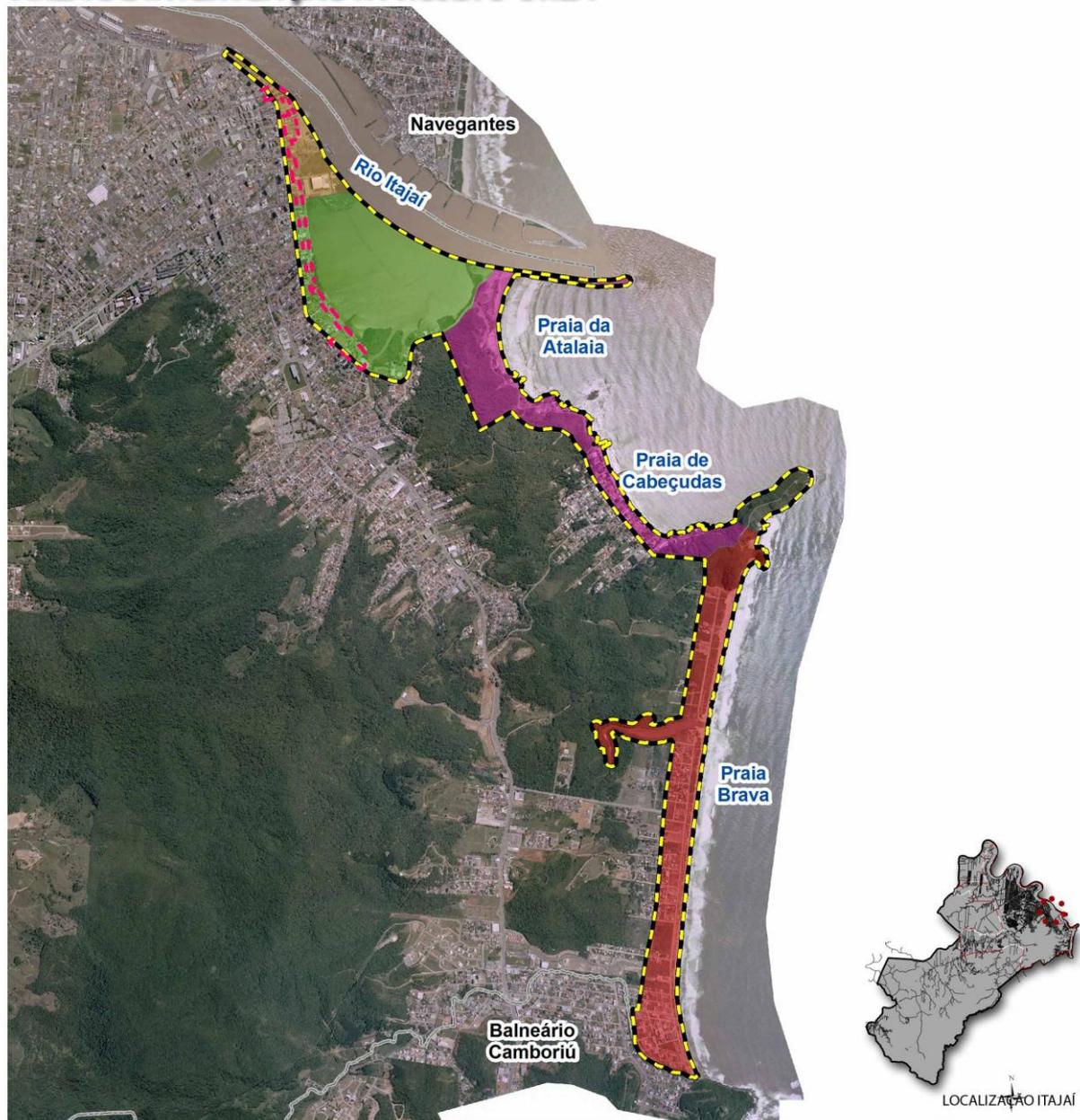
Em 2012 foi criado pela Prefeitura Municipal o Comitê Municipal Gestor do Projeto Orla, que conta com a participação de representantes do Poder Público e de associações não governamentais. Um dos programas que já estão sendo implantadas suas ações é o Programa Projeto Orla Ordenada, que tem como objetivo administrar o conflito entre a vegetação fixadora de dunas, muito presente nas praias do município, e os usuários das praias, que não conseguem acessar a faixa de areia e mar devido ao bloqueio.

O programa visa garantir a proteção das áreas de restinga e espaços naturais adjacentes e viabilizar o uso, a segurança e a satisfação dos usuários da praia. São algumas das ações previstas:

- Implantação de passarelas e decks;
- Reforma e instalação de cercas;
- Plantio e Recuperação de Vegetação Fixadora de Dunas;
- Instalação de placas informativas;
- Instalação de Chuveiros Ecológicos;
- Central de Segurança e Informações Turísticas;
- Coleta Diferenciada de Casca de Coco Verde para Compostagem;
- Revitalização do calçadão da praia de Cabeçudas e do caminho das praias Geremias, Atalaia e Molhe; e
- Revitalização do Caminho de Sodegaura.

Ainda em relação ao Projeto Orla, existe um mapa com a área de abrangência no município e seus setores (Figura 38).

ÁREA DE INTERVENÇÃO x PROJETO ORLA



LEGENDA:

••• Perímetro Área de Intervenção

Fonte: PMI (2015) e
Google Earth (2015).

Figura 38 - Áreas de Abrangência do Projeto Orla.
Fonte: PMI e FAMAI, 2007.

6.4. Diagnóstico da área de intervenção

A área de intervenção foi dividida em 3 trechos de acordo com análises feitas em visitas ao local. O trecho 01 corresponde à Praça Vidal Ramos (Figura 40), em frente ao Píer Turístico (Figura 39). É nessa praça que está localizado o marco zero do município e logo mais a oeste está a primeira igreja construída em Itajaí e tombada como patrimônio histórico. Ao redor da praça também há um outro edifício

tombado, na R. Hercílio Luz, número 681. A altura dos edifícios no entorno imediato da praça não passa de 2 pavimentos (Figura 42), com exceção a um edifício onde se localiza a delegacia da Receita Federal, que possui 4 pavimentos.

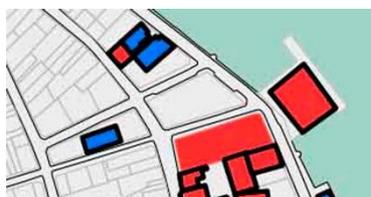


Figura 39 - Píer Turístico de Itajaí.
Fonte: Acervo pessoal, 2015.



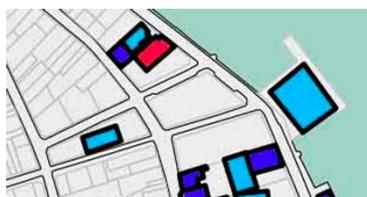
Figura 40 - Praça Vidal Ramos.
Fonte: Acervo pessoal, 2015.

A pavimentação nessa região parece em boas condições e as vias apresentam caixas menores e são mais calmas (Figura 43), porém não é uma área com muita permanência de pessoas. A praça não parece ser atrativa aos usuários e a Igreja Matriz acaba contribuindo para a falta de vivacidade pois atualmente está em processo de restauro, logo, está fechada para o público.



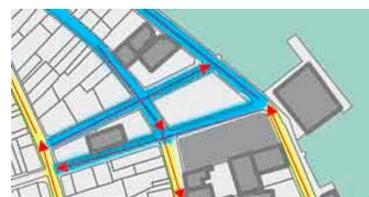
■ Intitucional
 ■ Residencial
 ■ Comercial

Figura 41 – Trecho 01: Usos.
Fonte: Acervo pessoal, 2015.



■ Térreo
 ■ 2 pavimentos
 ■ 3 pavimentos
 ■ 4 pavimentos ou mais

Figura 42 - Trecho 01: Altura.
Fonte: Acervo pessoal, 2015.



■ Intenso
 ■ Moderado
 ■ Baixo

Figura 43 - Trecho 01: Fluxos.
Fonte: Acervo pessoal, 2015.

O trecho 02 vai da Av. Prefeito Paulo Bauer, esquina com a R. Hercílio Luz até a Av. Min. Vitor Konder, esquina com a R. Laguna. Ao início do trecho está o mercado municipal com o Centro de Cultura Popular Mercado Velho (Figura 44 e Figura 45), em um edifício histórico, e um edifício novo que acomoda o Mercado do Peixe, ambos na mesma quadra. A avenida segue com pontos de comércio, restaurantes e bares, depois chega a um grande centro de exposições, o

Centreventos Itajaí, uma marina, o Cepsul (Centro Nacional de Pesquisa e Conservação da Biodiversidade Marinha do Sudeste e Sul), todos esses grandes equipamentos bloqueando a vista para o rio.



Figura 44 - Centro de Cultura Popular Mercado Velho.
Fonte: Acervo pessoal, 2015.



Figura 45 - Centro de Cultura Popular Mercado Velho.
Fonte: Acervo pessoal, 2015.

O trecho 02 apresenta problemas devido a grande concentração de automóveis, como o Mercado do Peixe e o Centro de Cultura Popular Mercado Velho ficam lado a lado e são muito procurados pelo público é muito difícil achar uma vaga de estacionamento nas redondezas, apesar de existirem várias e como a caixa das vias é pequena e existem vagas para estacionar em ambos os lados, é comum ver filas de carros nas quadras ao redor desses equipamentos (Figura 49 e Figura 50). Devido ao espaço todo destinado ao estacionamento dos carros, o pedestre acaba ficando em segundo plano nesse trecho.



■ Intitucional
■ Residencial
■ Comercial

Figura 46 – Trecho 02: Usos.
 Fonte: Acervo pessoal, 2015.



■ Térreo
■ 2 pavimentos
■ 3 pavimentos
■ 4 pavimentos ou mais

Figura 47 - Trecho 02: Altura.
 Fonte: Acervo pessoal, 2015.



■ Intenso
■ Moderado
■ Baixo

Figura 48 - Trecho 02: Fluxos.
 Fonte: Acervo pessoal, 2015.



Figura 49 - Centro de Cultura Popular Mercado Velho, rua dos fundos.
 Fonte: Acervo pessoal, 2015.



Figura 50 - Centro de Cultura Popular Mercado Velho, rua dos fundos.
 Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Nos trechos 01 e 02 a orla é considerada, de acordo com a metodologia do Projeto Orla, Orla Exposta com urbanização consolidada (ambiente sujeito a alta energia de ondas, ventos e correntes, com médio a alto adensamento de construções e população residente, paisagens antropizadas, multiplicidade de usos e alto potencial de poluição - sanitária, estética e visual).

O último trecho, o 03, segue sentido Sul pela Av. Min. Vitor Konder até a Praça Genésio Miranda Lins e a avenida passa a ter vista para o rio. Esse trecho apresenta como principais características a presença de muitos bares e restaurantes, compondo a Via Gastronômica (Figura 51 e Figura 52), um amplo calçadão a beira do rio, com vagas para estacionamento de automóveis e com vários barcos pequenos parados no rio (Figura 53 e Figura 54). A densidade construída nesse trecho é relativamente baixa, com poucos lotes vazios e construções de no máximo 2 pavimentos, existem alguns edifícios residências mais altos, porém são exceção. O uso residencial também é bem mínimo.



Figura 51 - Via Gastronômica em Itajaí.
Fonte: Acervo pessoal, 2015.

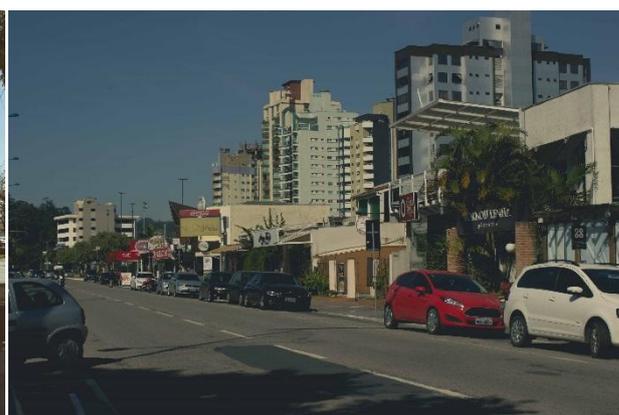


Figura 52 - Via Gastronômica em Itajaí.
Fonte: Acervo pessoal, 2015.



Figura 53 - Vista para o Rio Itajaí-Açu.
Fonte: Acervo pessoal, 2015.



Figura 54 - Vista para o Rio Itajaí-Açu.
Fonte: Acervo pessoal, 2015.



■ Intitucional
■ Residencial
■ Comercial

Figura 55 – Trecho 02: Usos.
 Fonte: Acervo pessoal, 2015.



■ Térreo
■ 2 pavimentos
■ 3 pavimentos
■ 4 pavimentos ou mais

Figura 56 - Trecho 02: Altura.
 Fonte: Acervo pessoal, 2015.



■ Intenso
■ Moderado
■ Baixo

Figura 57 - Trecho 03: Fluxos.
 Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Nesse trecho é importante notar que as calçadas são amplas e o fluxo de veículos não é muito intenso e nem muito rápido, caracterizando uma região agradável para passeios e turismo. Obras de calçamento estão sendo executadas, porém não há muitas informações sobre o projeto. A orla nesse trecho, de acordo com a metodologia do Projeto Orla, é considerada abrigada, devido ao seu formato côncavo e também se classifica como uma orla com urbanização consolidada, pois há pouca existência de vazios urbanos e o uso não é caracterizado por segundas residências. Resumidamente nesse trecho a orla é: abrigada com urbanização consolidada (ambiente protegido da ação direta das ondas, com médio a alto adensamento de construções e população residente, paisagens antropizadas, multiplicidade de usos e alto potencial de poluição - sanitária, estética e visual).

Em relação ao Projeto Orla, os três trechos se enquadram na Classe C, possuindo uma paisagem tipicamente urbana com mais de 50% da sua área

urbanizada, onde a mancha urbana é contínua e os seus usos não são apenas focados no turismo.

6.5. Análise SWOT

A análise SWOT é um método que avalia aspectos internos e externos que afetam uma empresa, sendo muito comum a sua aplicação na gestão empresarial porém também pode ser aplicada na resolução de projetos mais diversos. A sigla se refere aos termos em inglês Strengths (Forças), Weaknesses (Fraquezas), Opportunities (Oportunidades) e Threats (Ameaças) e no Brasil é conhecida como análise FOFA. É um tipo de análise comumente utilizada no planejamento estratégico, seus itens são divididos em fatores internos (Oportunidades e Ameaças) e a fatores externos (Forças e Fraquezas), Ela sendo assim é possível identificar o que é de responsabilidade da empresa, se esse for o caso, e quais são as possibilidades para o futuro, o que o contexto econômico atual pode causar, etc. Ela é um método de análise muito valioso se aplicado com um objeto em mente, que no caso deste trabalho é um projeto de requalificação.

Na presente monografia a análise será empregada de maneira a apontar claramente as Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças existentes em cada trecho da área de intervenção, de maneira a facilitar a etapa seguinte de projeto. Uma das qualidades dessa análise é a possibilidade de combinar as forças de um trecho com suas oportunidades e tentar converter as fraquezas em forças de maneira a minimizá-las.

Tabela 8 - Matriz SWOT - Trecho 01.

	Fatores Positivos	Fatores Negativos
Fatores Internos	Forças: <ul style="list-style-type: none">• Praça Vidal Ramos;• Píer Turístico;• Igreja da Imaculada Conceição (atualmente em restauração);• Marco zero da cidade;• Boa acessibilidade.	Fraquezas: <ul style="list-style-type: none">• Poucos atrativos e áreas de permanência;• Falta ciclovias;• Pouca dinâmica;• Descarga de efluentes não tratados para no rio;• Déficit de equipamentos de apoio ao recreio, lazer e turismo.
Fatores Externos	Oportunidades: <ul style="list-style-type: none">• Crescimento do turismo de praia e sol;• Projeto Orla;• Valorização da imagem do município.	Ameaças: <ul style="list-style-type: none">• Crise econômica;• Diminuição do fluxo de turistas;• Aumento das atividades no porto, causando maiores congestionamentos nos acessos;• Especulação imobiliária.

Fonte: Autoria própria, 2015.

Tabela 9 - Matriz SWOT - Trecho 02.

	Fatores Positivos	Fatores Negativos
Fatores Internos	<p>Forças:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centro de Cultura Popular Mercado Velho; • Mercado do Peixe; • Centreventos Itajaí; • Marina; • Boa acessibilidade. 	<p>Fraquezas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poucos atrativos e áreas de permanência; • Falta ciclovia; • Sem vista para o rio; • Presença grande do automóvel; • Descarga de efluentes não tratados para no rio; • Défice de equipamentos de apoio ao recreio, lazer e turismo.
Fatores Externos	<p>Oportunidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centro de Cultura Popular Mercado Velho; • Mercado do Peixe; • Crescimento do turismo de praia e sol; • Projeto Orla; • Valorização da imagem do município. 	<p>Ameaças:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crise econômica; • Diminuição do fluxo de turistas; • Aumento das atividades no porto, causando maiores congestionamentos nos acessos; • Especulação imobiliária.

Fonte: Autoria própria, 2015.

Tabela 10 - Matriz SWOT - Trecho 03.

	Fatores Positivos	Fatores Negativos
Fatores Internos	<p>Forças:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Via gastronômica; • Baixa densidade; • Calçadão; • O ambiente natural do município, com montanhas, rios e aias, atrai turistas de áreas próximas e é mais longínquas, em outros Estados países; • Boa acessibilidade. 	<p>Fraquezas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poucos atrativos e áreas de permanência; • Falta ciclovia; • Rio poluído (odor ruim); • Descarga de efluentes não tratados para no rio; • Défice de equipamentos de apoio ao recreio, lazer e turismo.
Fatores Externos	<p>Oportunidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rio; • Paisagem natural (morros, rio); • Crescimento do turismo de praia e sol; • Projeto Orla; • Existência de áreas de APAs e parques naturais e Unidades de Conservação que podem ser utilizadas para turismo ecológico; 	<p>Ameaças:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crise econômica; • Diminuição do fluxo de turistas; • Aumento das atividades no porto, causando maiores congestionamentos nos acessos; • Especulação imobiliária.

-
- Valorização da imagem do município.
-

Fonte: Autoria própria, 2015.

Traçadas as matrizes, agora é possível determinar melhor as diretrizes de projeto. A seguir serão tratados alguns estudos de caso a fim de analisar mais profundamente as estratégias já adotadas para as requalificações urbanas no mundo, melhorando assim o entendimento geral acerca do tema e também fornecendo embasamento teórico para as diretrizes a serem adotadas no projeto proposto por essa monografia.

7. Diretrizes Gerais de Projeto

Neste capítulo será definida a área exata a ser intervinda, explicando um pouco das suas características e também traçando as diretrizes projetuais a serem seguidas.

7.1. Definição da Área de Intervenção

Como já foi mencionado anteriormente, o município de Itajaí já apresenta um plano de desenvolvimento para a sua orla, baseado nas diretrizes governamentais do Projeto Orla. Segundo esse plano, eles dividiram o litoral em 4 grandes setores: Setor Rio Itajaí, Setor Saco da Fazenda, Setor Cabeçudas-Atalaia e Setor Praia Brava, conforme a Figura 38. Já existem diversas obras concluídas, especialmente nos setores Praia Brava e Cabeçudas-Atalaia, e obras em andamento no setor Saco da Fazenda.

A área de intervenção escolhida para este trabalho abrange parte de dois setores que ainda não sofreram muitas ações: o Setor Rio Itajaí e o Setor Saco da Fazenda, porém não em sua totalidade. A área de intervenção será entre as praças Vidal Ramos e a Praça Genésio Miranda Lins conforme o mapa abaixo.

ÁREA DE INTERVENÇÃO



LEGENDA:

- Perímetro Área de Intervenção
- Trecho 01
- Trecho 02
- Trecho 03

Fonte: PMI (2015) e Google Earth (2015).

Figura 58 - Área de Intervenção.
Fonte: PMI, 2015 e Google Earth, 2015.

7.2. Diretrizes Projetuais

Após todo o aprofundamento teórico sobre o tema das requalificações urbanas, foi possível identificar alguns dos modelos aplicados no mundo e o que mais parece se encaixar com a situação do município de Itajaí, devido a suas condições naturais, mas também por suas diretrizes traçadas no plano diretor de 2006. O modelo de Barcelona, amplamente utilizado no mundo e também por alguns dos estudos de casos aqui estudados, especialmente o caso de Bilbao na Espanha, marca um tipo de requalificação que encarrega de levar a infraestrutura necessária para a região em questão, além de promover a diversificação dos usos presentes na área e propõe a implantação de um equipamento arquitetônico, um marco icônico na paisagem local e também no contexto de toda cidade, tornando a região mais atrativa e frequentada por uma maior diversidade de usuários (locais e estrangeiros).

Em todos os trechos será trabalhado fortemente as questões paisagísticas usando alguns dos aspectos presentes no estudo de caso de Newcastle upon Tyne e Gateshead. Para todos os trechos a fim de facilitar a visualização da proposta foram desenvolvidas “matrizes resposta” às questões apresentadas na análise SWOT do capítulo anterior.

Para o trecho 01 (Tabela 11) será priorizado atividades mais dinâmicas e voltadas aos turistas, especialmente aos que chegam pelo Píer Turístico, com espaços de permanência, de brincadeira e informações turísticas já aproveitando a tranquilidade e segurança oferecida pelas vias de pouco tráfego de veículos, tornando o espaço mais dominado por pedestres. É importante frisar que apesar do caráter turístico que se quer dar para essas áreas, os equipamentos visão beneficiar toda a população do município, tornando o espaço mais frequentado por diversos públicos, criando a dinâmica desejada.

Tabela 11 - Matriz Resposta - Trecho 01.

Análise da Realidade	Propostas
Fatores Positivos	Potencializar
Forças: Praça Vidal Ramos; Píer Turístico; Igreja da Imaculada Conceição (atualmente em restauração); Marco zero da cidade; Boa acessibilidade.	Estender a praça Vidal Ramos para o terreno em frente ao Píer Turístico de maneira a recepcionar melhor os turistas e possibilitar um maior programa de atividades.
Oportunidades: Crescimento do turismo de praia e sol;	Alinhamento com as diretrizes do Projeto Orla ¹ .

Projeto Orla; Valorização da imagem do município.	
Fatores Negativos	Amenizar
Fraquezas:	
Poucos atrativos e áreas de permanência; Falta ciclovia; Pouca dinâmica; Descarga de efluentes não tratados para no rio; Défice de equipamentos de apoio ao recreio, lazer e turismo.	Criar ciclovia, posto de informações turísticas, playground para crianças, áreas de permanência com bancos e mesas para jogos, criar áreas de descanso e banheiros públicos.

Fonte: Aatoria própria, 2015.

¹ Alinhamento com as diretrizes do Projeto Orla, mais precisamente 9 delas relacionadas com as áreas de Infraestrutura, Turismo e Urbanização.

Tabela 12 - Trecho 01: Programa de necessidades

Equipamento	Área (m²)	Detalhes
Parquinho (0-6 anos)	75m ² (para 160 crianças)	Prever caixa de areia e bancos para observação por parte dos pais;
Parquinho (6-12 anos)	75m ² (para 200 crianças)	Prever bancos para observação por parte dos pais;
Centro de informação para turistas	15m ²	
Mesas para jogos	75m ² (50 mesas e circulação)	
Área de convivência	1810m ²	Dividir em dois ou mais pontos com mesas e bancos
Área com vegetação	310m ²	Espalhadas ao longo das praças
Redário	313m ²	
Quiosques	45m ²	Espalhados; para vender comida, coisas, etc
Área com esguichos d'água	50m ²	Esguichos verticais, saindo do pavimento
Concha acústica	200m ² (área dentro da concha + arquibancadas)	Com previsão de uso noturno como cinema ao ar livre
Marco Zero do município	700m ²	Já existente, manter
Rosa dos ventos	1667m ²	Já existente, manter
Total	5335m²	

Fonte: Aatoria própria, 2015.

O programa de necessidades para este trecho (Tabela 12) prevê equipamentos voltados aos turistas (centro de informações, quiosques, marco zero da cidade, etc) e equipamentos voltados a população local (ciclovia, áreas de convivência, parquinho para crianças, redários, concha acústica, etc). A escala da vegetação nesse trecho aborda desde a escala pequena até a grande, para incentivar o dinamismo e também criar áreas de sombra para os bancos e os parquinhos. O desenho de piso leva o público ao centro da praça onde existe um

ponto focal, a concha acústica, que pode ser usada de dia e de noite (como cinema com projeção nos prédios vizinhos).

No segundo trecho (Tabela 13) será proposto amplas calçadas e a priorização do pedestre, serão criadas alternativas de maneira a diminuir a concentração de carros estacionados e será priorizado áreas de permanência no entorno do Centro de Cultura Popular Mercado Velho. O tratamento paisagístico do piso marcará os acessos do patrimônio e do atual Mercado do Peixe. O mobiliário possuirá um aspecto moderno e que não seja agressivo em relação ao patrimônio local. Também será criada uma grande praça de acumulação em frente do Centreventos Itajaí.

Tabela 13 - Matriz Resposta - Trecho 02.

Análise da Realidade	Propostas
Fatores Positivos	Potencializar
Forças: Centro de Cultura Popular Mercado Velho (CCPMV); Mercado do Peixe; Centreventos Itajaí; Marina; Boa acessibilidade.	No trecho da Av. Prefeito Paulo Bauer que fica em frente ao Mercado do Peixe e ao CCPMV será pedestrializado; Mudar o fluxo de carros em um trecho da R. Joinville para acesso as docas do Mercado do Peixe.
Oportunidades: Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Mercado do Peixe; Crescimento do turismo de praia e sol; Projeto Orla; Valorização da imagem do município.	Alinhamento com as diretrizes do Projeto Orla ¹ .
Fatores Negativos	Amenizar
Fraquezas: Poucos atrativos e áreas de permanência; Falta ciclovia; Sem vista para o rio; Presença grande do automóvel; Descarga de efluentes não tratados para no rio; Défice de equipamentos de apoio ao recreio, lazer e turismo.	Criar ciclovia; Transformar o trecho da Av. Prefeito Paulo Bauer que fica em frente ao Mercado do Peixe e ao CCPMV em exclusivo para pedestres;

Fonte: Autoria própria, 2015.

¹ Alinhamento com as diretrizes do Projeto Orla, mais precisamente 9 delas relacionadas com as áreas de Infraestrutura, Turismo e Urbanização.

Tabela 14 - Trecho 02: Programa de necessidades

Equipamento	Área (m²)	Detalhes
Área de convivência + circulação	2065m ²	Mesas para consumo/ bancos
Área com vegetação	240m ²	
Quiosques	30m ²	Espalhados; para vender comida, coisas, etc
Deck de madeira	600m ²	Sobre a água, conecta o Píer

Total	2935m²
--------------	--------------------------

Fonte: Autoria própria, 2015.

O programa de necessidades para este trecho (Tabela 14 Tabela 12) prioriza áreas de convivência e mesas para consumo de alimentos no entorno do Mercado do Peixe, deixando o espaço da rua para os pedestres e separando a área para fluxo de carros e estacionamento. A vegetação nesse trecho será de médio e grande porte, visando emoldurar o patrimônio histórico e também criar áreas de sombra para os bancos.

No último trecho (Tabela 15) terá o enfoque em áreas de observação e apreciação da paisagem natural, áreas permanência de sol e de sombra, ciclovia para conectar todos os trechos e amplas calçadas priorizando os pedestres. Também existiram áreas onde as pessoas podem consumir bebidas e alimentos vindos dos bares e restaurantes. Na praça Genésio Miranda Lins, devido ao seu forte caráter atual, será criado mais espaços para prática de esportes e também será organizado os existentes.

Tabela 15 - Matriz Resposta - Trecho 03.

Análise da Realidade	Propostas
Fatores Positivos	Potencializar
<p>Forças: Via gastronômica; Baixa densidade; Calçadão; O ambiente natural do município, com montanhas, rios e praias, atrai turistas de áreas próximas e até mais longínquas, em outros Estados e países; Boa acessibilidade.</p>	<p>Criar áreas de permanência e apreciação da paisagem natural; Aproveitar a área do calçadão para integrar com os serviços oferecidos pelos restaurantes com mesas para o público/clientes; Implantação de um trapiche para pescadores artesanais; Criação e melhoria de estruturas (fixas e moveis) de apoio a pratica de esportes, eventos esportivos e eventos culturais.</p>
<p>Oportunidades: Rio; Paisagem natural (morros, rio); Crescimento do turismo de praia e sol; Projeto Orla; Existência de áreas de APAs e parques naturais e Unidades de Conservação que podem ser utilizadas para turismo ecológico; Valorização da imagem do município.</p>	<p>Alinhamento com as diretrizes do Projeto Orla¹.</p>
Fatores Negativos	Amenizar
<p>Fraquezas: Poucos atrativos e áreas de permanência; Falta ciclovia; Rio poluído (odor ruim); Descarga de efluentes não tratados para no rio;</p>	<p>Criar ciclovia; Reorganização dos espaços públicos (praças e calçadão da Av. Min. Victor Konder).</p>

Défice de equipamentos de apoio ao recreio, lazer e turismo.

Fonte: Autoria própria, 2015.

¹ Alinhamento com as diretrizes do Projeto Orla, mais precisamente 9 delas relacionadas com as áreas de Infraestrutura, Turismo e Urbanização.

Tabela 16 - Trecho 03: Programa de necessidades

Equipamento	Área (m²)	Detalhes
Mesas para consumo	150m ²	Dividir em 3 ou mais ao longo da Via Gastronômica
Área com vegetação	1000+m ²	Dividir em dois ou mais pontos
Decks	300m ²	Espalhados; para observação, sentar, etc
Decks para pesca artesanal	400m ²	
Trapiches	1400m ² (34 barcos)	Com a área do deck
Praça Genésio Miranda Lins	-	-
Aumentar parquinho	620m ²	
Área para observação perto das quadras	350m ²	-
Quadras de bocha	300m ²	-
Quadra de areia	130m ²	-
Total	4650m²	

Fonte: Autoria própria, 2015.

O programa de necessidades do trecho 03 (Tabela 16) visa criar as áreas para consumo de alimentos ao longo da via gastronômica e também criar áreas para pesca artesanal e trapiche para pequenos barcos, que já são atividades que a população local pratica, mas sem uma estrutura apropriada. A escala das árvores e arbustos será maior, se relacionando com as alturas dos edifícios, de maneira a criar os espaços de luz e sombra como desejado, tomando o devido cuidado para não bloquear a vista. A paginação do piso faz alusões as curvas do Rio Itajaí-Açu, que dá nome ao município.

Uma das diretrizes mais importantes para Itajaí é a implantação de uma obra ícone ao longo de orla, que sirva como símbolo do projeto e que chame a atenção do público local e regional. Essa obra seria um Centro de Cultura do Mar e da Pesca, onde o programa inclui um pequeno aquário, salas de exposição, salas multiuso, entre outros. Esse equipamento será implantado no trecho 02 por ser o local mais favorável, pela disponibilidade de terrenos livres nas margens do Rio Itajaí-Açu e na tabela abaixo está o seu programa de necessidades (Tabela 17).

Tabela 17 – Equipamento icônico: Programa de necessidades

Ambiente	Área (m²)	Detalhes
Aquário – tanques	700m ²	Peixes de água doce e salgada
Aquário – parte técnica	800m ²	Filtros e depósitos
Apoio para funcionários	60m ²	Vestiários, copa, etc.

Administração Geral	250m ²	
Auditório (100 pessoas)	250m ²	
Hall	500m ²	Compra de tickets, espera, etc
Salas multiuso (2x)	250m ²	Para fins educacionais e uso da comunidade em geral
Sala de exposição	180m ²	Artigos da marinha relacionados com o mar e a pesca, também pode possuir uma coleção mostrando a fauna e flora submarina, entre outros.
Terraços para observação (público e privado)	1800m ²	Para apreciação da paisagem natural
Área para restaurante, loja, convivência, etc	870m ²	
Circulação	2830m ²	
Praça no térreo	12280	
Total	8240m²	

Fonte: Autoria própria, 2015.

O capítulo a seguir irá tratar do projeto desenvolvido a partir de todas essas diretrizes.

8. O Projeto

O projeto paisagístico desenvolvido como meio de atingir os objetivos gerais e específicos do trabalho e também como maneira de potencializar os fatores positivos e amenizar os fatores negativos identificados na matriz SWOT.

Para o trecho 01 foi detalhado a vegetação e o tratamento da praça criada no terreno do antigo estacionamento em frente do Píer Turístico (Figura 59). Foi mudado também a caixa da rua (Figura 60), de maneira a criar uma ciclovia e aumentar as calçadas.



Figura 59 - Trecho 01: Praça em frente ao Píer Turístico.
Fonte: Autoria própria, 2015.

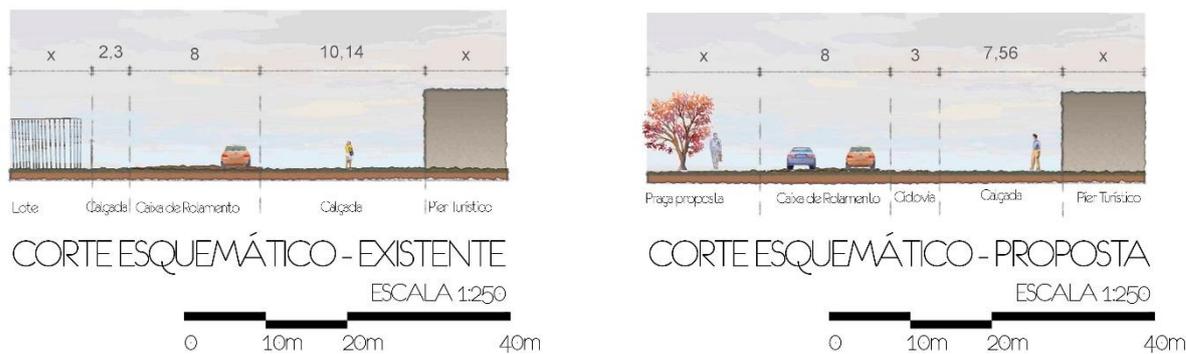


Figura 60 - Trecho 01: Cortes esquemáticos da rua.
Fonte: Autoria própria, 2015.

No trecho 02, os detalhes foram em relação as praças do Mercado do Peixe (Figura 61), do Centreventos Itajaí (Figura 62) e também do equipamento icônico, o Aquário de Itajaí (Figura 63). Para cada região fio adotada um novo desenho de rua com a implementação de ciclovia e calçadas mais amplas.

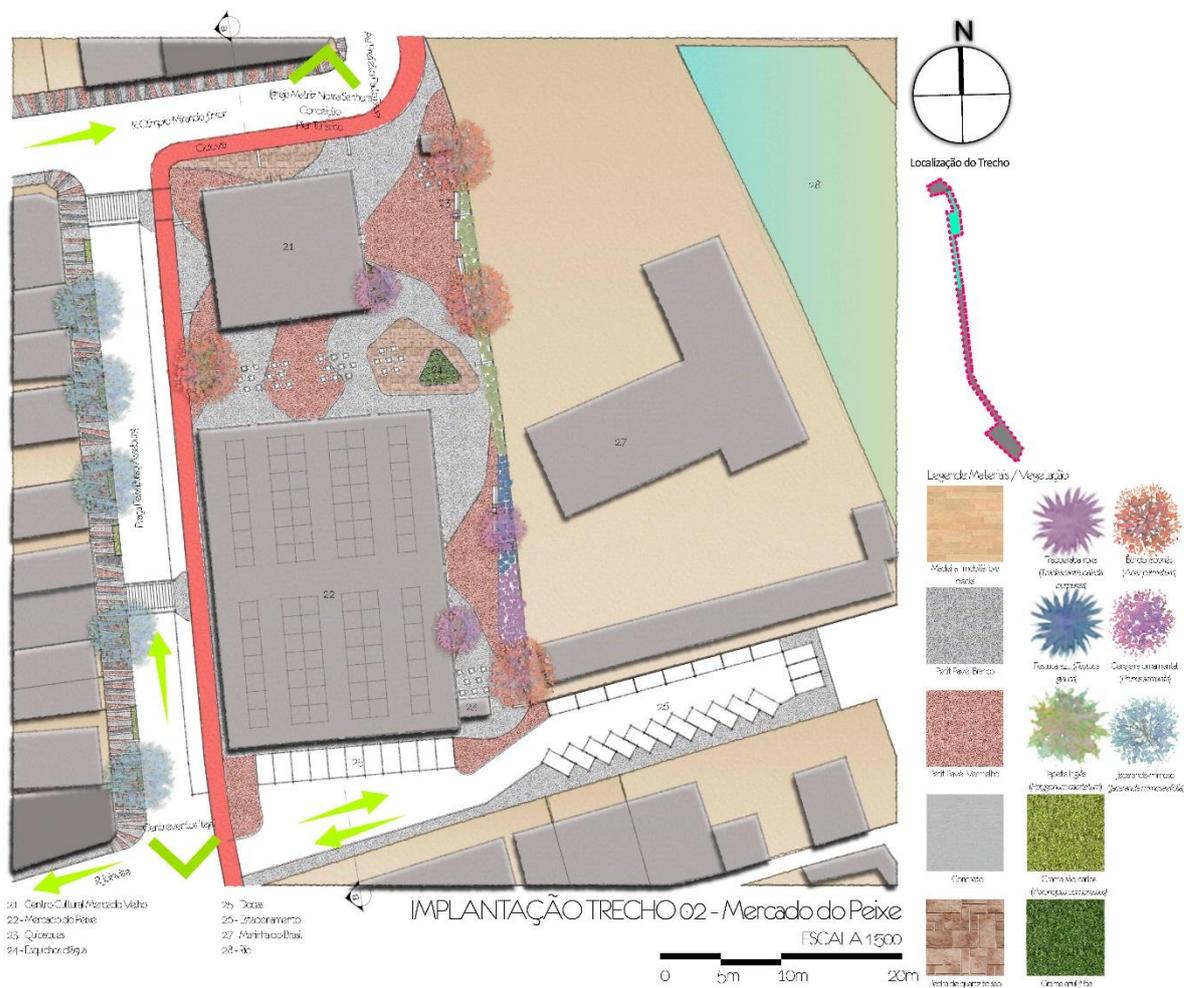


Figura 61 - Trecho 02: Praça do Mercado do Peixe.
Fonte: Autoria própria, 2015.

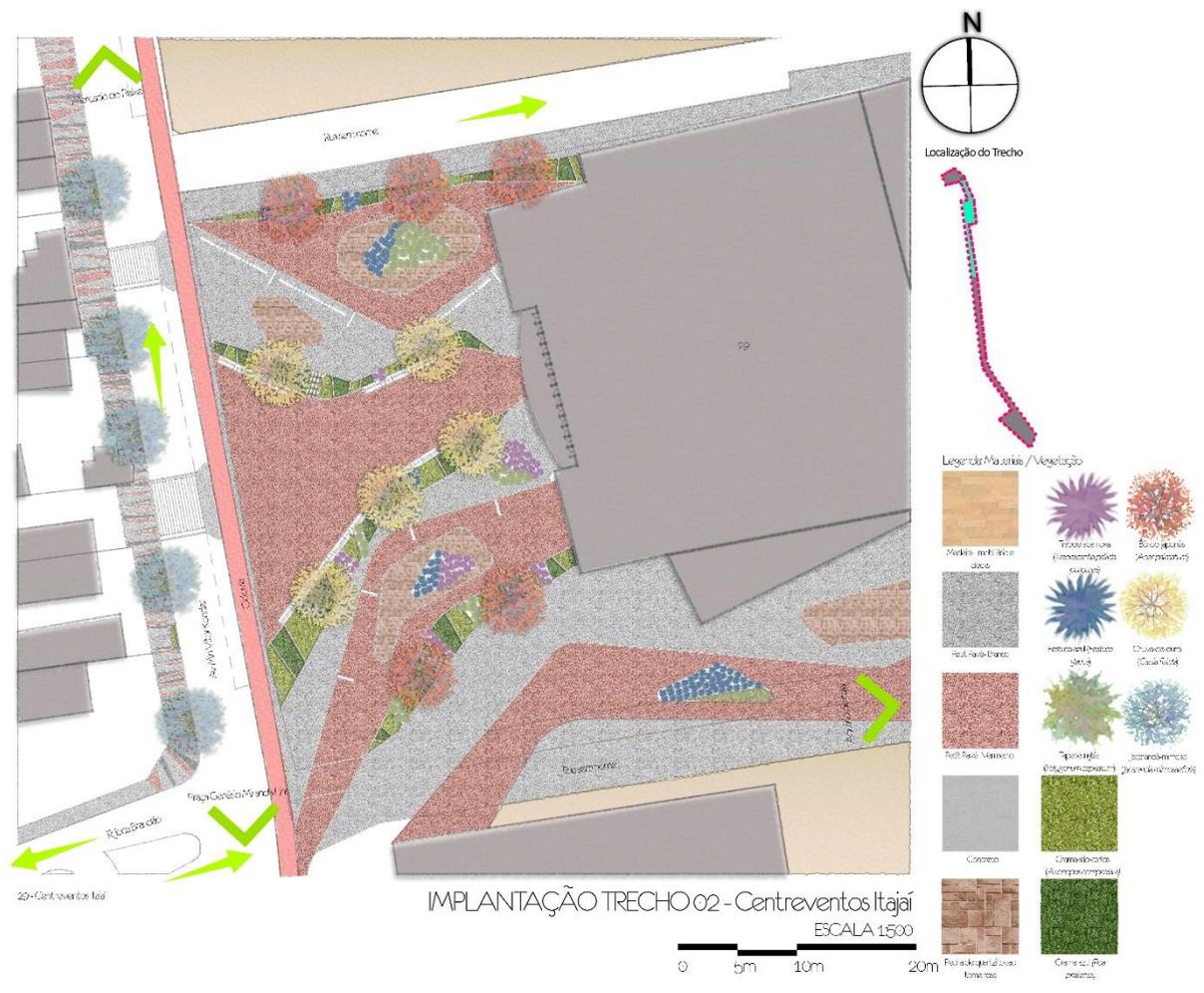


Figura 62 - Trecho 02: Praça em frente ao Centreventos Itajaí.
 Fonte: Autoria própria, 2015.

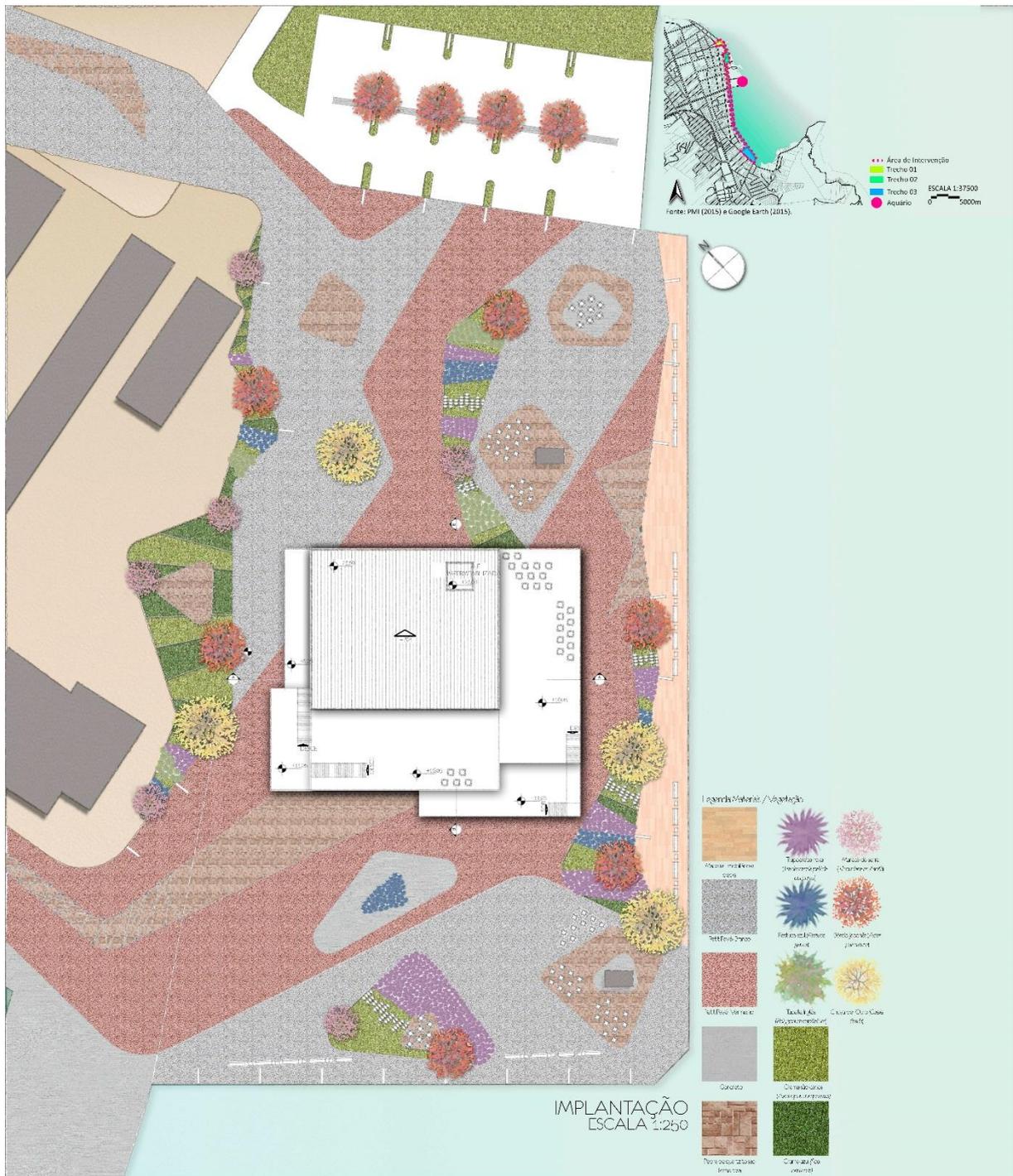
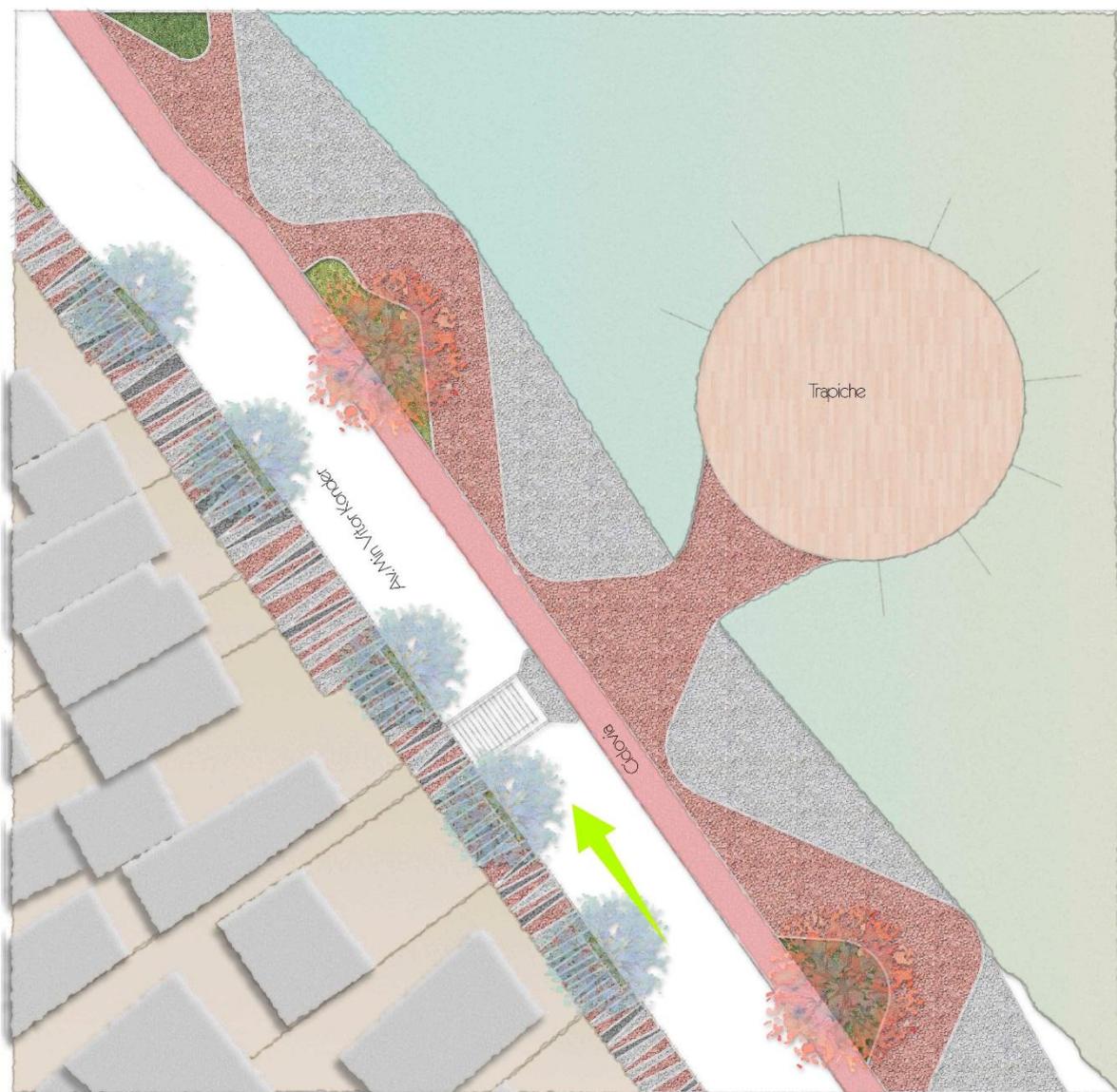


Figura 63 - Trecho 02: Praça do Aquário.
Fonte: Autoria própria, 2015.

Para o trecho 03, a praça Genésio Miranda Lins (Figura 65) foi detalhada e também todos os equipamentos ao longo da orla do rio (Figura 64). Para todos os trechos nas calçadas opostas as praças e a orla foi desenvolvido um desenho diferenciado, para marcar o início da intervenção paisagística na cidade. O desenho

de piso das calçadas voltadas para o rio e também das praças faz alusão as curvas do Rio Itajaí-Açu.



DETALHE 07 TRECHO 03 - Trapiche
ESCALA 1:500

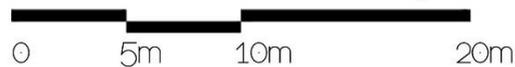


Figura 64 - Trecho 03: Detalhe trapiche para barcos.
Fonte: Autoria própria, 2015.



Figura 65 - Trecho 03: Praça Genésio Miranda Lins.
Fonte: Autoria própria, 2015.

A vegetação escolhida para o projeto varia em escala, cor e textura e estão ilustradas na tabela abaixo (Tabela 18).

Tabela 18 - Vegetação

Nome Científico	Nome Popular	Ciclo de Vida	Altura (m)	Porte	Luminosidade	Flores	Frutos
Morus nigra	Amoreira negra, Amora	Perene	3,6 a 12	Médio	Sol Pleno	x	x

Tibouchina mutabilis	Manacá-da-serra	Perene	2,4 a 4,7	Pequeno	Sol Pleno	x	x
Cornus florida	Corniso-florido	Perene	4,7 a 9	Médio	Meia Sombra/ Sol Pleno	x	x
Prunus serrulata	Cerejeira-ornamental	Perene	4 a 10	Médio	Sol Pleno	x	x
Jacaranda mimosaeifolia	Jacarandá-mimoso	Perene	< 12	Grande	Sol Pleno	x	x
Acer palmatum	Bôrdô-japonês	Perene	3,6 a 9	Médio	Sol Pleno	x	x
Cassia fistula	Chuva-de-ouro	Perene	4,7 a 12	Médio	Sol Pleno	x	x
Tradescantia pallida purpurea	Trapoeira-rosa	Perene	0,3 a 0,4	Pequeno	Meia Sombra/ Sol Pleno	x	
Polygonum capitatum	Tapete-inglês	Perene	< 0,15	Pequeno	Meia Sombra/ Sol Pleno	x	
Festuca glauca	Festuca-azul	Perene	0,1 a 0,3	Pequeno	Meia Sombra/ Sol Pleno	x	
Axonopus compressus	Gramma-são-carlos	Perene	< 0,15	Pequeno	Meia Sombra/ Sol Pleno		
Poa pratensis	Gramma-azul	Perene	< 0,15	Pequeno	Sol Pleno		

Fonte: Autoria própria, O Jardineiro, 2015.

9. Considerações Finais

O tema das requalificações urbanas apresenta uma extensa bibliografia, apesar de ser relativamente novo, especialmente no Brasil, onde poucos projetos desse tipo já foram ou estão em fase de implantação. Quando um projeto de requalificação é feito de forma adequada, ela consegue alcançar todos os seus objetivos propostos, sendo eles geralmente: dinamização da área afetada, o aumento da diversidade cultural, recentralização, desenvolvimento econômico região e valorização da área de intervenção, entre outros. É importante que esses objetivos estejam traçados e todas as medidas sejam pensadas em prol deles.

No caso de Itajaí, o município já vem passando por um processo de requalificação da sua orla, dentro da metodologia do Projeto Orla, e a presente monografia propôs atuar em uma área já dentro da delimitação da área de intervenção do município, o que mostra que essa pesquisa está em concordância com a realidade de Itajaí.

A área de intervenção selecionada não abrange toda a área proposta pelo Projeto Orla, pois ela seria muito extensa para se trabalhar no período de tempo indicado para a realização da pesquisa. O material fornecido pela prefeitura referente as propostas do município para a sua orla é extenso e ainda está em fase de correções, sendo que várias das diretrizes propostas pela municipalidade estão em coerência com as propostas dessa pesquisa, mostrando a importância de tais diretrizes.

A presente monografia se propôs a buscar formas de incrementar o turismo e o lazer na região da orla do Rio Itajaí-Açu, dinamizar a região com a multifuncionalidade e aumentar a valorização da orla pela comunidade. É possível concluir que esses objetivos foram alcançados pois graças as análises sobre as requalificações urbanas e sobre os estudos de caso, uma das grandes consequências desses projetos, especialmente quando há a existência de uma obra icônica, é o grande incremento do turismo local e o aumento do fluxo de pessoas na região. Ao mesmo tempo, o programa de necessidades atende às demandas também do público local e exalta pontos da cultura que são fortes e muito presentes na comunidade, visto que a população de Itajaí está ligada ao rio desde o início da sua ocupação, seja pelo comércio, pela pesca ou mesmo pela paisagem.

O caso de Bilbao é muito parecido com o que a pesquisa busca para Itajaí, ambas são áreas de orla voltadas para um rio, ambas são cidades portuárias e ambas buscam a valorização da paisagem e a integração do rio no cotidiano urbano. Sendo assim Itajaí seguiu o em parte o modelo de requalificação adotado em Bilbao, com um projeto paisagístico que optou diversidade de usos na área de intervenção, para incentivar a economia local e atrair todos os tipos de público, e que inclui obrigatoriamente a implantação de um equipamento arquitetônico icônico, que chame a atenção da comunidade local e regional e faça com que o município se transforme em um polo turístico, além de ajudar a população local a valorizar mais a sua orla e o seu centro histórico.

O equipamento icônico proposto na área de intervenção é um aquário, que pode aproximar os visitantes ainda mais daquilo que os permeia (o rio e o mar). Ele ressalta a importância da cultura e a história de Itajaí no cenário nacional, ao mesmo tempo que atrai fluxos de quem frequenta a orla ou de quem chega na cidade por carro ou por navio.

Finalmente é importante mencionar que o tema de requalificações urbanas ainda é relativamente novo e que não existe um modelo fixo a ser seguido. Existem várias diretrizes que foram adotadas em vários lugares diferentes e que ali funcionaram, porém, a parte mais importante de uma requalificação é a análise da realidade local e da comunidade local. Quando essa análise é bem executada e bem aprofundada, as chances das medidas adotadas darem certo é muito maior, porém quando se trata do meio urbano, não existe métodos perfeitos para prever resultados, a experimentação é constante.

Por fim também é válido mencionar que este trabalho não conseguiu abordar toda a extensão da orla de Itajaí e seria muito interessante ver análises e projetos para o resto da orla do Rio Itajaí-Açu e também para a orla marítima, pois ambas apresentam muitos desafios interessantes para o planejamento urbano justamente pela sua falta de planejamento e da sua situação de risco.

10. Referências Bibliográficas

99 passagens. "**Balneário Camboriú: destino badalado!**". Disponível em: <<http://www.99passagens.com/home/balneario-camboriu-destino-badalado/>>. Acesso em: 13 de Abril de 2015.

ALMEIDA, Marco Antônio Ramos de. Apresentação. In: ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. **Os Centros das Metrôpoles: Reflexões e Propostas para a Cidade Democrática do séc. XXI**. São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí (AMFRI). **Plano Básico de Desenvolvimento Ecológico-Econômico**. Itajaí, 1999.

BAILEY, Christopher; MILES, Steven; STARK, Peter. **Culture-Led Urban Regeneration and the Revitalisation of Identities in Newcastle, Gateshead and the North East of England**. International Journal of Cultural Policy, 10:1, 47-65. Ano 2004. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/1028663042000212328>>. Acesso em: 31 de Maio de 2015.

BORJA, Jordi. **Grandes Projetos Metropolitanos: Mobilidade e Centralidade**. In: ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. Os Centros das Metrôpoles: Reflexões e Propostas para a Cidade Democrática do séc. XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

BORJA, Jordi; FORN, Manuel de. **Políticas da Europa e dos Estados para as cidades**. In Espaço e Debates, ano XVI, n. 39, 1996.

BORJA, Jordi; MUXI, Zaida. **Espai Public urba 2 L'espai Public: Ciutat I Ciutadania**. Editora Diputació de Barcelona. Barcelona, 2001.

CRAGGS, Routh. **Tourism and Urban Regeneration: An Analysis of Visitor Perception, Behaviour and Experience at the Quays in Salford**. 22 de Julho de 2011. Tese de Doutorado. 414 p. Salford, Manchester, Reino Unido. Disponível em: <<http://usir.salford.ac.uk/14889/>>. Acesso em: 13 de Abril de 2015.

DARODA, Raquel Ferreira. **As Novas Tecnologias e o Espaço Público da Cidade Contemporânea**. Dissertação de Mestrado. 122 p. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/propur/teses_dissertacoes/Raquel_daroda.pdf>. Acesso em: 29 de Abril de 2015.

D'ÁVILA, Edison. **Pequena História de Itajaí**. Itajaí: Fundação Genésio Miranda Lins: Prefeitura Municipal de Itajaí/Secretaria de Desenvolvimento Social/Comissão Municipal de Cultura, 1982.

DEL RIO, Vicente. **Voltando às Origens. A Revitalização de Áreas Portuárias nos centros Urbanos.** Arquitextos. Texto n.091. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>>. Acesso em 30 de Maio de 2015.

FALCÃO, Fernando Antônio Ribeiro. **Uma reflexão sobre a utilização de museus como vetores de transformações urbanas: Os casos dos Museus Iberê Camargo e Guggenheim Bilbao.** Setembro de 2003. Tese de Mestrado. 124 p. Porto Alegre, RS. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/5511>>. Acesso em: 29 de Maio de 2015.

Fundação do Meio Ambiente de Itajaí (FAMAI). **Análise Espacial e Geoprocessamento, 2007.** Disponível em: <<http://famai.itajai.sc.gov.br/c/analise-espacial-geoprocessamento#.VWe8Jc9Vjkk>>. Acesso em: 28 de Maio de 2015.

Fundação Genésio Miranda Lins (FGML). Disponível em: <<http://www.itajai.sc.gov.br/e/fundacao-genésio-miranda-lins>>. Acesso em: 13 de Abril de 2015.

GIACOMET, Luciane. **Revitalização Portuária: O caso de Puerto Madero.** 2008. Tese de mestrado. 191 p. Porto Alegre, RS. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/14975?locale=pt_BR>. Acesso em: 29 de Maio de 2015.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social.** 5ª edição. São Paula. Editora Atlas S.A., 1999. 203 páginas.

Guia de Buenos Aires. **Puerto Madero.** Disponível em: <<http://www.guiadebuenosaires.info/2014/11/puerto-madero.html>>. Acesso em: 29 de Maio de 2015.

GUIRARDO, Diane. **Arquitetura Contemporânea: Uma História Concisa.** São Paulo: Martins Fontes, 2002.

Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>. Acesso em: 13 de Abril de 2015.

HARVEY, David. **Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio;** in Espaço e Debates, ano XVI, n. 39, 1996, pp. 48-64.

IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do turismo.** 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Thomson Learning, 2003.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Cidades | Santa Catarina | Itajaí.** Disponível em:

<<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=420820>>. Acesso em: 13 de Abril de 2015.

KEATING, Michael; FRANTZ, Monika de. **Culture-led strategies for urban regeneration: a comparative perspective on Bilbao**. International Journal of Iberian Studies, 2003, 187-194 p. Disponível em: <<http://cadmus.eui.eu/handle/1814/6131>>. Acesso em: 28 de Maio de 2015.

KOTLER, Philip; HAIDER, D. H.; REIN, Irving. Marketing público. São Paulo, Makron Books, 1994.

MEYER, Regina Maria Proserpi. **Atributos da Metrópole Moderna**. São Paulo em Perspectiva São Paulo, volume 14, n. 04, p.105-110, 2000.

Ministério do Meio Ambiente, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Fundamentos para Gestão Integrada. Projeto Orla**. Brasília: MMA, 2006.

MILES, S. **'Our Tyne': iconic regeneration and the revitalisation of identity in Newcastle Gateshead**. Ano 2005. Urban Studies 42, 913–26.

MIRANDA, Danilo Santos de. Reflexões sobre o Papel da Cultura na Cidade de São Paulo. São Paulo em Perspectiva São Paulo, volume 14, n. 04, p.105-110, 2000.

Pedra da Ilha Pousada. Itajaí. Disponível em: <<http://pedradailha.com.br/old/es/region/itajai.php>>. Acesso em: 13 de Abril de 2015.

Pelli Clarke Pelli Architects. **Abandoibarra Master Plan**. Disponível em: <<http://pcparch.com/project/abandoibarra-master-plan>>. Acesso em: 29 de Maio de 2015.

PORTAS, Nuno. **As Políticas de Reforço das Centralidades**. In: ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. Os Centros das Metrópoles: Reflexões e Propostas para a Cidade Democrática do séc. XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

Porto de Itajaí. **Informações Operacionais**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/l/informacoes-operacionais>>. Acesso em: 13 de Abril de 2015.

Porto de Itajaí. **Movimentação no Cais**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/foto/6/Movimenta%C3%A7%C3%A3o%20no%20Cais#5>>. Acesso em: 13 de Abril de 2015.

Prefeitura Municipal de Itajaí (PMI). **Lei Complementar nº 214, de 31 de dezembro de 2012.** Institui o instrumento jurídico da outorga onerosa do direito de construir no município de Itajaí, e dá outras providências. Jornal do Município. Itajaí, 29 de Maio de 2015.

Prefeitura Municipal de Itajaí (PMI). **Leitura Técnica. Plano Diretor de Itajaí.** Disponível em: <http://plano.itajai.sc.gov.br/downloads_1st.php>. Acesso em: 13 de Abril de 2015.

Prefeitura Municipal de Itajaí (PMI). **Município de Itajaí.** Disponível em: <<http://www.itajai.sc.gov.br/>>. Acesso em: 28 de Maio de 2015.

Puerto Madero. Disponível em: <<http://www.puertomadero.com/>>. Acesso em: 29 de Maio de 2015.

Queensland Government . **Uses of SWOT analysis.** Disponível em <<http://www.business.qld.gov.au/business/starting/market-customer-research/swot-analysis/uses-swot-analysis>>. Acesso em 11 de Junho de 2015.

RILEY, Jim. **SWOT analysis.** Disponível em <http://www.tutor2u.net/business/strategy/SWOT_analysis.htm>. Acesso em 11 de Junho de 2015.

RMJM; NG1; Gateshead Council. **Gateshead Quays: Masterplan Report.** Ano 2012. Disponível em: <https://www.newcastle.gov.uk/sites/drupalncc.newcastle.gov.uk/files/wwwfileroot/planning-and-buildings/planning/03.08_gateshead_quays_masterplan_-_compressed.pdf>. Acesso em: 31 de Maio de 2015.

ROLNIK, Raquel. **A Cidade e a Lei: Legislação, Política Urbana e Territórios na Cidade de São Paulo.** São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 1999.

SHARPLEY, Richard. *Tourism, Tourists and Society.* Third Edition, Cambridgeshire: ELM Publications, 2003.

Santa Catarina Turismo S/A (SANTUR). **Pesquisa Mercadológica Estudo da Demanda Turística de 2009.** Disponível em: <<http://turismo.sc.gov.br/institucional/index.php/pt-br/informacoes/estatisticas-e-indicadores-turisticos>>. Acesso em: 29 de Maio de 2015.

Santa Catarina Turismo S/A (SANTUR). **Programa de Promoção do Turismo Catarinense Ação: Estudos e Pesquisas de Turismo - Estudo da Demanda Turística - Alta Estação 2014.** Disponível em: <<http://turismo.sc.gov.br/institucional/index.php/pt-br/informacoes/estatisticas-e-indicadores-turisticos>>. Acesso em: 29 de Maio de 2015.

Santa Catarina Turismo S/A (SANTUR). **Turismo de compras**. Disponível em: <<http://www.santacatarinaturismo.com.br/segmentos.php?id=43>>. Acesso em: 13 de Abril de 2015.

Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte (SOL). **Plano Diretor de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina 2010/2020 (PDRTES)**. Disponível em: <http://sol.sc.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2786>. Acesso em: 13 de Abril de 2015.

Secretaria Municipal de Aquicultura e Pesca (SMAP). **Informações gerais**. Itajaí, 2005.

Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (SPDU). **Itajaí uma estratégia de Futuro**. Itajaí, 2004.

Secretaria de Estado do Planejamento (SEP) e Diretoria de Desenvolvimento das Cidades (DDC). **Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro: Diagnóstico do Setor 2 - Litoral Centro-Norte**. Ano 2010. Disponível em: <<http://www.spg.sc.gov.br/index.php/acoes/20-gerco>>. Acesso em: 29 de Maio de 2015.

SHARPLEY, Richard. *Tourism, Tourists and Society*. Third Edition, Cambridgeshire: ELM Publications, 2003.

SOLÁ-MORALES, Manuel de. **Ações Estratégicas de Reforço do Centro**. In: ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. *Os Centros das Metrôpoles: Reflexões e Propostas para a Cidade Democrática do séc. XXI*. São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

SOTRATTI, Marcelo Antonio. **Pelas Ladeiras do Pelô: A Requalificação Urbana Como Afirmação de Um Produto Turístico**. 24 de Agosto de 2005. Tese de Mestrado. 308 p. Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000384839>>. Acesso em: 13 de Abril de 2015.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

SOUZA SANTOS, Boaventura de. **Os Processos de Globalização**. In: SOUZA SANTOS, Boaventura de (org.). *A Globalização e as Ciências Sociais*. São Paulo: Cortez, 2002.

Skyscraper City. **Retail Memories: from times past in Newcastle and the North East**. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1212285&page=6>>. Acesso em: 13 de Abril de 2015.

TAYLOR, Nigel. *Urban planning theory since 1945*. Sage, 1998.

VAINER, Carlos B. (2000). **Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano**. in Otilia Arantes; Carlos Vainer & Erminia Maricato, A cidade do pensamento único, Petrópolis, Vozes.

GRAAF, Peter F. van der. *Out of Place? Emotional Ties to the Neighbourhood in Urban Renewal in the Netherlands and the United Kingdom*. Ano 2009. Amsterdam UP. Disponível em: <<http://dare.uva.nl/record/1/325582>>. Acesso em: 31 de Maio de 2015.

VARGAS, Heliana Comin. **Turismo e valorização do lugar**. *Turismo em Análise*, V. 9, n. 1, maio/1998. ISSN 0103-5541. p. 7-19.

VIEIRA, Otávio Augusto Diniz. **As revitalizações dos espaços portuários de Puerto Madero - Buenos Aires - e do Cais Mauá - Porto Alegre - e suas relações com o entorno**. Outubro de 2011. Tese de mestrado. 312 p. Porto Alegre, RS. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/55621>>. Acesso em: 29 de Maio de 2015.

Visite Itajaí. **Guia On-line**. Disponível em: <<http://www.visiteitajai.com.br/index.php>>. Acesso em: 29 de Maio de 2015.

Anexos

TEMA | JUSTIFICATIVAS | OBJETIVOS

O tema se trata de uma requalificação urbana que está localizada na área próxima ao porto e na orla do Rio Itajaí-Açu no município de Itajaí-SC.

O objetivo geral é desenvolver um projeto de requalificação urbana no trecho entre a Praça Vidal Ramos e a Praça Genésio Miranda Lins, ao longo da Orla, com inclusão de um equipamento icônico para potencializar o turismo, lazer e cultura de Itajaí.

Objetivos Específicos

- Aumentar o fluxo de turistas na região;
- Incentivar a economia local por meio da diversificação de atividades;
- Oferecer espaços de lazer para o público geral;
- Aumentar a valorização da orla pela comunidade.

Justificativas

A região litorânea do estado de Santa Catarina apresenta grande potencial turístico, que é pouco explorado e Balneário Camboriú e Florianópolis já estão saturadas;

É importante oferecer novas alternativas aos turistas oferecendo equipamentos de lazer e cultura para a população flutuante e local.

A economia de Itajaí em duas bases: porto e pesca, sendo que o setor pesqueiro vem decaindo a sua atividade;

O setor terciário através do turismo pode ser uma nova fonte de renda;

As opções de lazer urbano em Itajaí são reduzidas a bares e casas noturnas e algumas atrações naturais e esportivas;

O Plano Diretor de Itajaí (PDI) incentiva implantação de equipamentos de lazer, cultura e esporte, bem como também praças;

Projeto Orla do Governo Federal incentiva a recuperação de áreas de orla.

ESTUDOS DE CASO



Bilbao-Espanha
Equipamentos de cultura e do setor terciário da economia;

Construção de uma nova imagem da cidade;



Museu Guggenheim, Bilbau, 2015. Autor: Frank Gehry

Multifuncionalidade;



Abandobarru, 2015. Fonte: Autor: Pelli Clarke Pelli Architects

Equipamentos ícones;



Aspectos Socioeconômicos

Possui 183.373 habitantes em 2010 (AMIFRI possui 555.564); Economia baseada no porto e na pesca com PIB de 11.437.899R\$ (6,51% do PIB do estado - 2º maior do estado); IDHM - 0,795, maior que a média do estado de 0,794. A figura ao lado mostra o fenômeno da conurbação urbana, que ocorre entre Itajaí e Balneário Camboriú.



Aspectos Urbanos – Turismo em Itajaí

Entre fevereiro e março de 2014 o município recebeu mais de 190.111 turistas; Balneário Camboriú recebeu 224.718 pessoas só em fevereiro. A maioria se hospedou em casa de amigos ou parentes e utilizou carro ou ônibus para chegar. O mapa ao lado mostra a localização dos principais atrativos turísticos da cidade.



Newcastle Upon Tyne e Gateshead – UK

Resgate do patrimônio histórico;



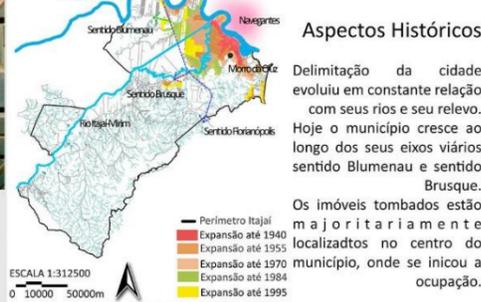
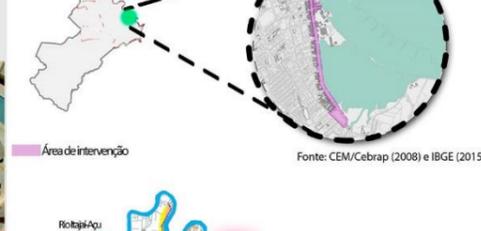
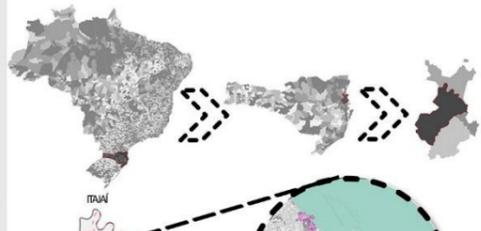
Equipamentos ícones;



Gateshead Quayside, 2010. Fonte: Gateshead Quays; Masterplan Report, 2010. Autor: SING com a municipalidade

Gateshead Quayside, 2010. Fonte: Gateshead Quays; Masterplan Report, 2010. Autor: SING com a municipalidade

A CIDADE DE ITAJAÍ



Fonte: CEM/Cebrap (2008) e IBGE (2015)

ÁREA DE INTERVENÇÃO



Trecho 01

Fatores Internos	Fatores Positivos	Fatores Negativos
Fatores Internos	<ul style="list-style-type: none"> Praça Vidal Ramos; Pier Turístico; Igreja da Imaculada Conceição (atualmente em restauração); Marco zero da cidade; Boa acessibilidade. 	<ul style="list-style-type: none"> Poucos atrativos e áreas de permanência; Falta ciclovia; Pouca dinâmica; Descarga de efluentes não tratados para o rio; Deficiência de equipamentos de apoio ao recreio, lazer e turismo.
Fatores Externos	<ul style="list-style-type: none"> Oportunidades: Crescimento do turismo de praia e sol; Projeto Orla; Valorização da imagem do município. 	<ul style="list-style-type: none"> Ameaças: Crise econômica; Diminuição do fluxo de turistas; Aumento das atividades no porto, causando maiores congestionamentos nos acessos; Especulação imobiliária.

Trecho 02

Fatores Internos	Fatores Positivos	Fatores Negativos
Fatores Internos	<ul style="list-style-type: none"> Via gastronômica; Baixa densidade; Calçadão; O ambiente natural que atrai turistas cidades próximas ou de outros Estados e países; Boa acessibilidade. 	<ul style="list-style-type: none"> Freqüências: Poucos atrativos e áreas de permanência; Falta ciclovia; Deficiência de equipamentos de apoio ao recreio, lazer e turismo.
Fatores Externos	<ul style="list-style-type: none"> Oportunidades: Rio; Paisagem natural; Crescimento do turismo de praia e sol; Projeto Orla; Existência de áreas de APAs e parques naturais e UCs que podem ser utilizadas para turismo e ecológico; Valorização da imagem do município. 	<ul style="list-style-type: none"> Ameaças: Crise econômica; Diminuição do fluxo de turistas; Aumento das atividades no porto, causando maiores congestionamentos nos acessos; Especulação imobiliária.

Trecho 03

Fatores Internos	Fatores Positivos	Fatores Negativos
Fatores Internos	<ul style="list-style-type: none"> Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Projeto Orla; Valorização da imagem do município. 	<ul style="list-style-type: none"> Freqüências: Poucos atrativos e áreas de permanência; Falta ciclovia; Sem vista para o rio; Presença grande de carros; Deficiência de equipamentos de apoio ao recreio, lazer e turismo.
Fatores Externos	<ul style="list-style-type: none"> Oportunidades: Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Projeto Orla; Valorização da imagem do município. 	<ul style="list-style-type: none"> Ameaças: Crise econômica; Diminuição do fluxo de turistas; Aumento das atividades no porto, causando maiores congestionamentos nos acessos; Especulação imobiliária.

Fatores Internos	Fatores Positivos	Fatores Negativos
Fatores Internos	<ul style="list-style-type: none"> Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Projeto Orla; Valorização da imagem do município. 	<ul style="list-style-type: none"> Freqüências: Poucos atrativos e áreas de permanência; Falta ciclovia; Sem vista para o rio; Presença grande de carros; Deficiência de equipamentos de apoio ao recreio, lazer e turismo.
Fatores Externos	<ul style="list-style-type: none"> Oportunidades: Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Projeto Orla; Valorização da imagem do município. 	<ul style="list-style-type: none"> Ameaças: Crise econômica; Diminuição do fluxo de turistas; Aumento das atividades no porto, causando maiores congestionamentos nos acessos; Especulação imobiliária.

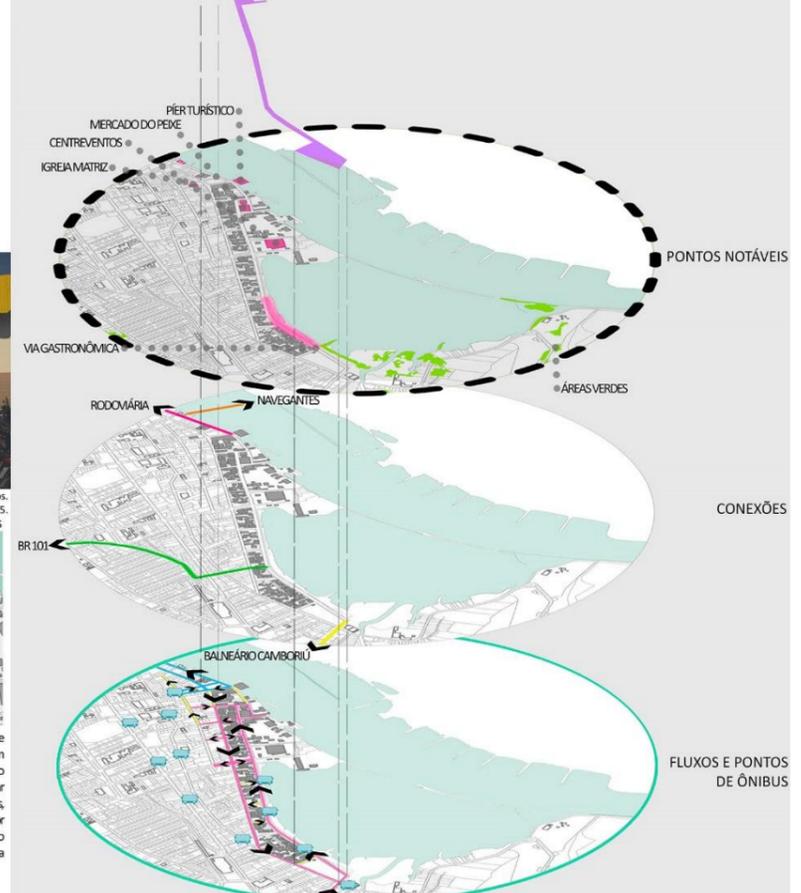
ANÁLISE SWOT

Fatores Internos	Fatores Positivos	Fatores Negativos
Fatores Internos	<ul style="list-style-type: none"> Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Projeto Orla; Valorização da imagem do município. 	<ul style="list-style-type: none"> Freqüências: Poucos atrativos e áreas de permanência; Falta ciclovia; Sem vista para o rio; Presença grande de carros; Deficiência de equipamentos de apoio ao recreio, lazer e turismo.
Fatores Externos	<ul style="list-style-type: none"> Oportunidades: Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Projeto Orla; Valorização da imagem do município. 	<ul style="list-style-type: none"> Ameaças: Crise econômica; Diminuição do fluxo de turistas; Aumento das atividades no porto, causando maiores congestionamentos nos acessos; Especulação imobiliária.

ANÁLISE SWOT

Fatores Internos	Fatores Positivos	Fatores Negativos
Fatores Internos	<ul style="list-style-type: none"> Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Projeto Orla; Valorização da imagem do município. 	<ul style="list-style-type: none"> Freqüências: Poucos atrativos e áreas de permanência; Falta ciclovia; Sem vista para o rio; Presença grande de carros; Deficiência de equipamentos de apoio ao recreio, lazer e turismo.
Fatores Externos	<ul style="list-style-type: none"> Oportunidades: Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Centro de Cultura Popular Mercado Velho; Projeto Orla; Valorização da imagem do município. 	<ul style="list-style-type: none"> Ameaças: Crise econômica; Diminuição do fluxo de turistas; Aumento das atividades no porto, causando maiores congestionamentos nos acessos; Especulação imobiliária.

DIRETRIZES PROJETUAIS



Trecho 01

- Estender a praça Vidal Ramos para o terreno em frente ao Pier Turístico de maneira a receber melhor os turistas e possibilitar um maior programa de atividades.
- Criar ciclovia, posto de informações turísticas, playground para crianças, áreas de permanência com bancos e mesas para jogos, criar áreas de descanso e banheiros públicos.
- Aumentar o dinamismo da região e ser a porta de entrada para os turistas que vem do pier.

Trecho 02

- O trecho da Av. Prefeito Paulo Bauer que fica em frente ao Mercado do Peixe e ao CCPMV será pedestrializado.
- Mudar o fluxo de carros em um trecho da R. Joinville para acesso as docas do Mercado do Peixe.
- Criar ciclovia.
- Chamar a atenção do público para o Mercado do Peixe e para o CCPMV e melhorar a infraestrutura para os pedestres.

Trecho 03

- Criar áreas de permanência e apreciação da paisagem natural.
- Aproveitar a área do calçadão para integrar com os serviços oferecidos pelos restaurantes com mesas para o público/clientes.
- Implantação de um trapiche para pescadores artesanais.
- Criação e melhoria de estruturas (fixas e móveis) de apoio a pratica de esportes, eventos esportivos e eventos culturais.
- Criar ciclovia.
- Reorganização dos espaços públicos (praças e calçadão da Av. Min. Victor Konder).

Equipamento icônico - Aquário de Itajaí

- O aquário vai contar com mais de 800m² de tanques em exposição, restaurante e café aberto ao público, salas de exposição permanente e variável e também com salas multiuso para uso da comunidade.
- O espaço no último pavimento (3o pavimento) poderá ser acessado por todas as pessoas através de uma série de terraços que proporcionam vistas maravilhosas para a orla e para os morros.
- No térreo existirá uma grande praça que também é pública e possui ótimas vistas.

Materialização



Turismo

Vegetação



Gastronomia



Esporte



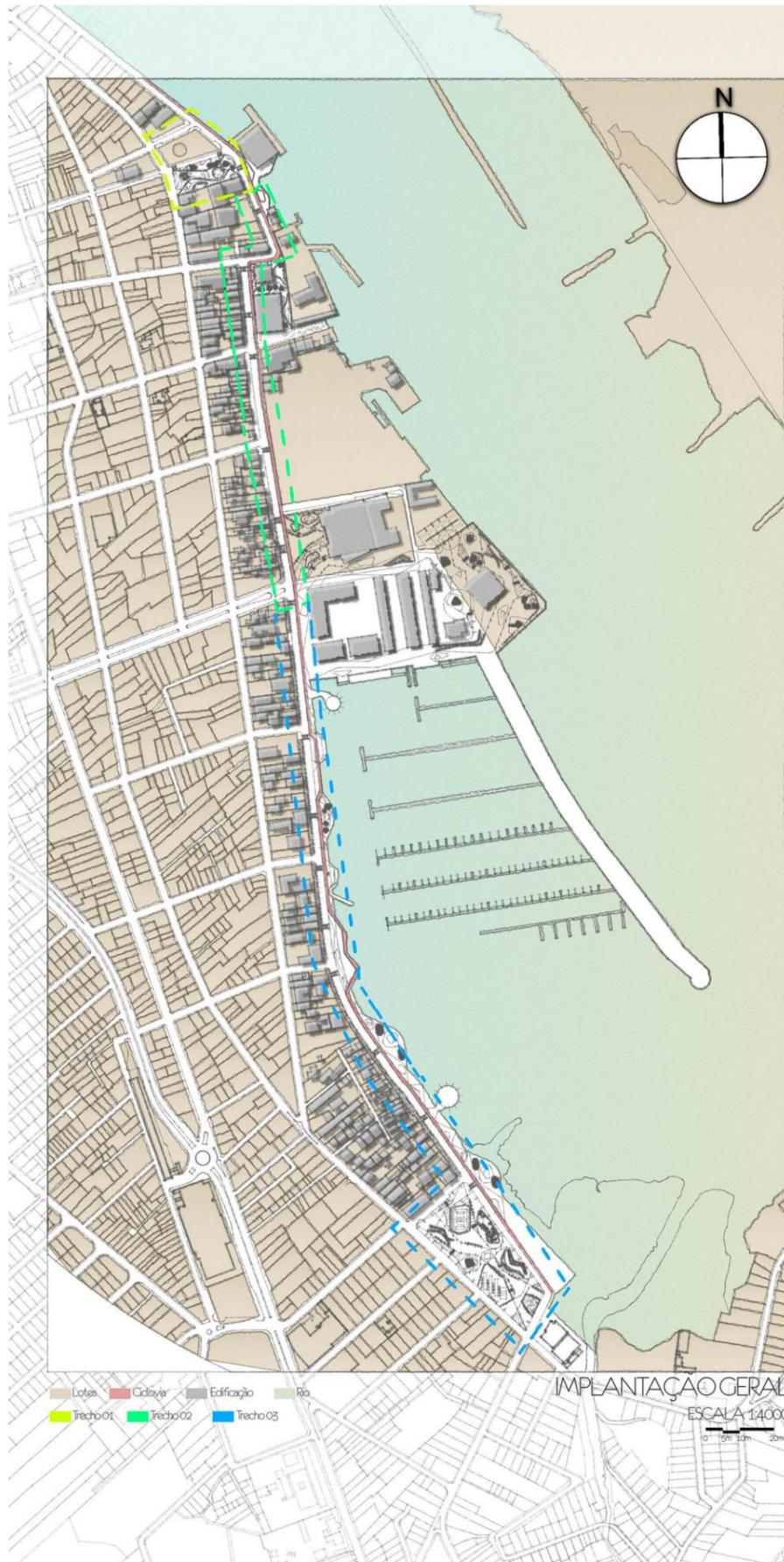


TABELA DA VEGETAÇÃO

Nome Científico	Nome Popular	Ceço de Vida	Altura (m)	Porte	Luminosidade	Floração	Frutificação
<i>Morus nigra</i>	Ameirolha negra / Ameira	Perene	3,6 a 12	Médio	Sol Pleno	x	x
<i>Tibouchina mutabilis</i>	Manacá-da-serra	Perene	2,4 a 4,7	Pequeno	Sol Pleno	x	x
<i>Cornus florida</i>	Cornio-florada	Perene	4,7 a 9	Médio	Mala Sombra / Sol Pleno	x	x
<i>Pinus serotina</i>	Carapineira	Perene	4 a 10	Médio	Sol Pleno	x	x
<i>Jacaranda mimosaefolia</i>	Jacarandá-mimoso	Perene	< 12	Grande	Sol Pleno	x	x
<i>Acer palmatum</i>	Borão-japonês	Perene	3,6 a 9	Médio	Sol Pleno	x	x
<i>Cassia fistula</i>	Chuveleiro	Perene	4,7 a 12	Médio	Sol Pleno	x	x
<i>Tradescantia pallida purpurea</i>	Trapaesbarra	Perene	0,3 a 0,4	Pequeno	Mala Sombra / Sol Pleno	x	
<i>Polygonum captabum</i>	Trapaesbarra	Perene	< 0,15	Pequeno	Mala Sombra / Sol Pleno	x	
<i>Festuca glauca</i>	Festuca-azul	Perene	0,1 a 0,3	Pequeno	Mala Sombra / Sol Pleno	x	
<i>Axonopus compressus</i>	Crime-lencinho	Perene	< 0,15	Pequeno	Mala Sombra / Sol Pleno		
<i>Poa pratensis</i>	Crime-azul	Perene	< 0,15	Pequeno	Sol Pleno		

Atorax-negra
 Primavera Verão Outono Inverno

Manacá-da-serra
 Primavera Verão Outono Inverno

Cornio-florada
 Primavera Verão Outono Inverno

Carapineira
 Primavera Verão Outono Inverno

Jacarandá-mimoso
 Primavera Verão Outono Inverno

Borão-japonês
 Primavera Verão Outono Inverno

Chuveleiro
 Primavera Verão Outono Inverno

Trapaesbarra
 Primavera Verão Outono Inverno

Trapaesbarra
 Primavera Verão Outono Inverno

Crime-São-Carlos
 Primavera Verão Outono Inverno

Crime-Azul
 Primavera Verão Outono Inverno

SITUAÇÃO ATUAL



Trecho 01 - Foto de satélite
Fonte: Google Earth, 2015



Trecho 01 - Foto da esquina do lote em frente ao Pier Turístico
Fonte: Autoria própria, 2015

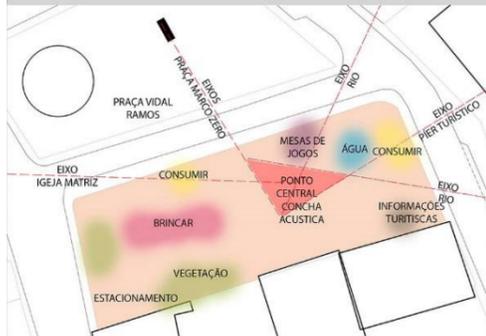


Trecho 01 - Foto do lote em frente ao Pier Turístico
Fonte: Autoria própria, 2015



Trecho 01 - Foto da lateral do Pier Turístico
Fonte: Autoria própria, 2015

CONCEITO



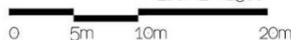
Croqui mostrando os eixos determinantes e o plano de ocupação do trecho 01
Fonte: Autoria própria



- 11 - Informações turísticas
- 12 - Quiosques
- 13 - Banheiro
- 14 - Redilho
- 15 - Concha acústica
- 16 - Perquinho
- 17 - Mesas de tabuleiro
- 18 - Esguicho d'água
- 19 - Deck de madeira
- 110 - Pier Turístico
- 111 - Praça Genésio Miranda Lins
- 112 - Rio Itajaí-Açu

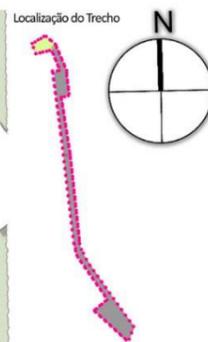
IMPLANTAÇÃO TRECHO 01

ESCALA 1:500



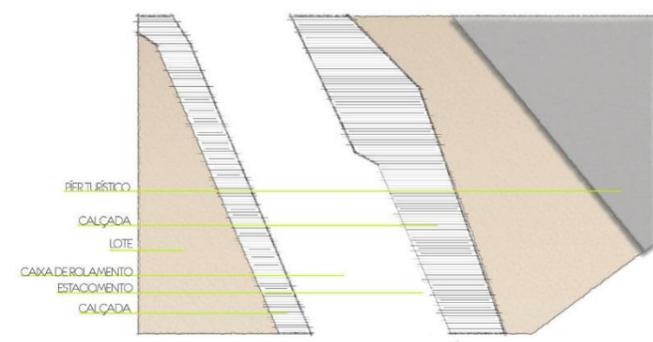
CORTE TRECHO 01

ESCALA 1:250



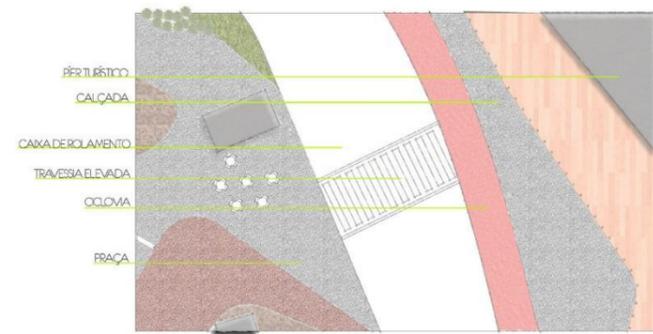
Legenda Materiais / Vegetação

- Madeira: mobiliário e decks
- Pedra Pavê Branco
- Pedra Pavê Vermelho
- Concreto
- Pedra de quartzo ao tom rosa
- Tapioca roxa (Tradescantia spathulifera)
- Festuca azul (Festuca glauca)
- Tipete higris (Polygonum capitatum)
- Ormeiro carlos (Acoropus compressus)
- Ormeiro (Ficus pratensis)
- Mandi-de-sens (Toucania mutabilis)
- Amoreira Negra (Viburnum negri)
- Jacarandá Mineiro (Jacaranda mimosifolia)



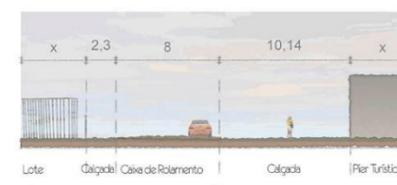
PLANTA ESQUEMÁTICA - EXISTENTE

ESCALA 1:250



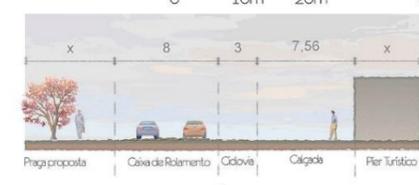
PLANTA ESQUEMÁTICA - PROPOSTA

ESCALA 1:250



CORTE ESQUEMÁTICO - EXISTENTE

ESCALA 1:250



CORTE ESQUEMÁTICO - PROPOSTA

ESCALA 1:250



Proposta Trecho 01 - Praça Vidal Ramos
Vista da esquina do terreno em frente ao Pier Turístico

Proposta Trecho 01 - Praça Vidal Ramos
Vista da frente do terreno em frente ao Pier Turístico

Proposta Trecho 01 - Praça Vidal Ramos
Vista dos fundos do terreno em frente ao Pier Turístico

SITUAÇÃO ATUAL



Trecho 02 - Foto de satélite
Fonte: Google Earth, 2015



Trecho 02 - Foto de satélite da área de entorno do Mercado do Peixe
Fonte: Google Earth, 2015

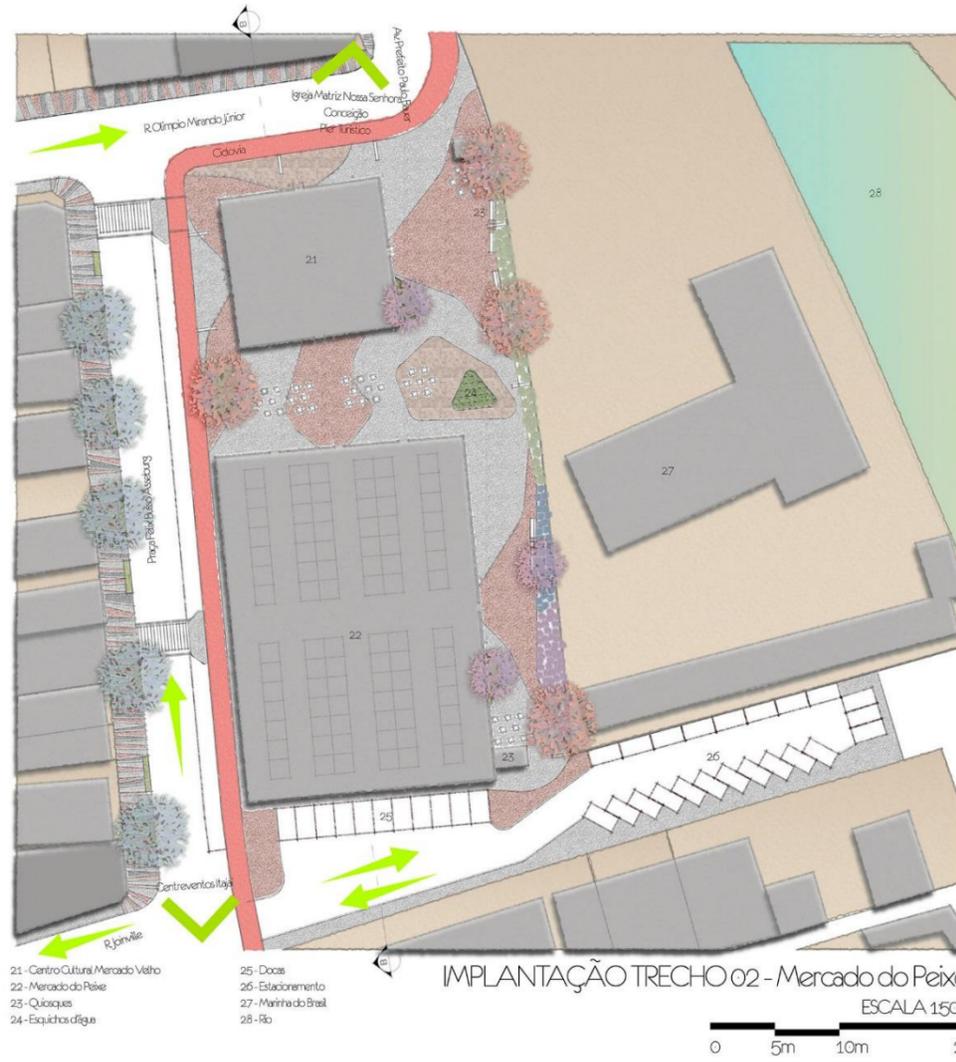


Trecho 02 - Foto da esquina do Mercado do Peixe
Fonte: Autoria Própria, 2015

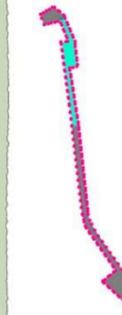


Trecho 02 - Foto da esquina do Mercado do Peixe
Fonte: Autoria Própria, 2015

CONCEITO

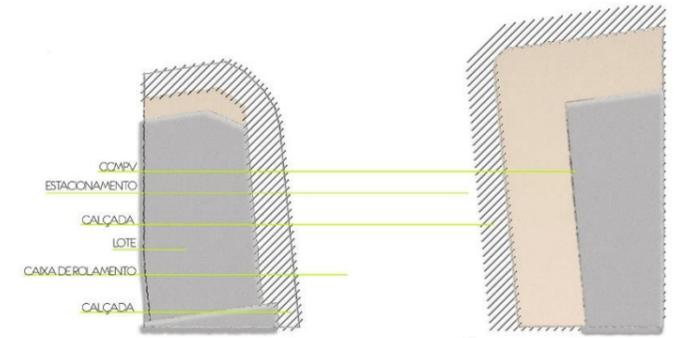


Localização do Trecho

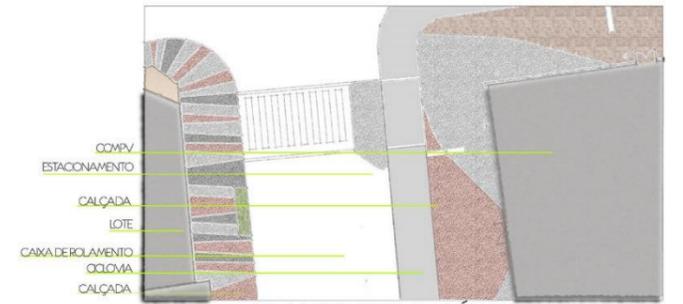


Legenda Materiais / Vegetação

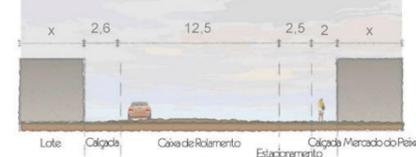
Madeira mobiliária de madeira	Tiliacantha rosea (Tiliacantha pallida purpurea)	Eúrodipentis (Acaz palmeteris)
Petli Pavê Branco	Festuca azul (Festuca glauca)	Cerejeira ornamental (Prunus serrulata)
Petli Pavê Vermelho	Tipetele inglês (Polygonum capitatum)	Jicarándia mimosa (Jicarándia mimosaefolia)
Concreto	Crimêlo-carlis (Avenopus compressa)	
Pedra de quartzito ao tom terra	Crimêlo-carlis (Poa pratensis)	



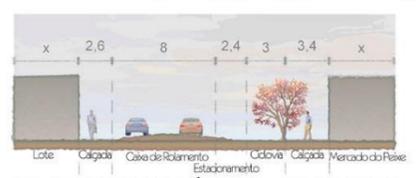
PLANTA ESQUEMÁTICA - EXISTENTE
Mercado do Peixe
ESCALA 1:250



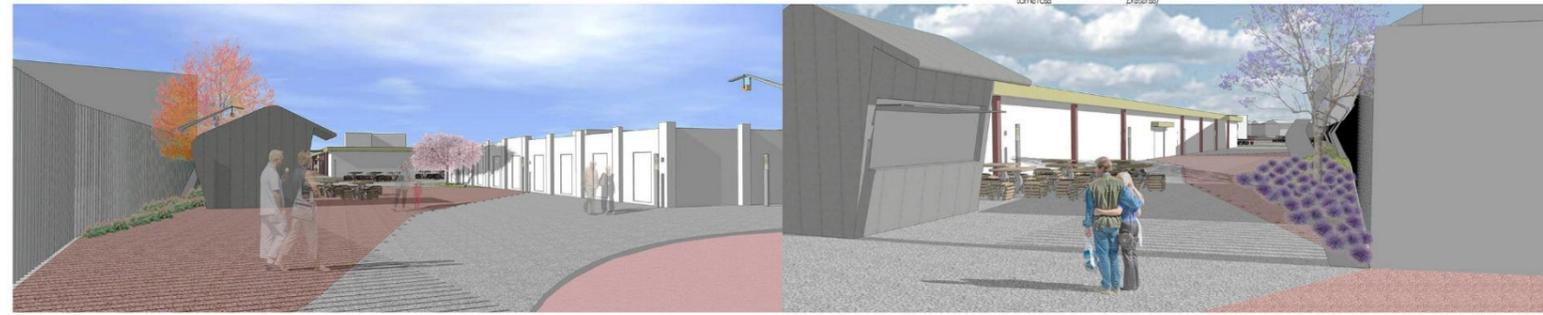
PLANTA ESQUEMÁTICA - PROPOSTA
Mercado do Peixe
ESCALA 1:250



CORTE ESQUEMÁTICO - EXISTENTE
Mercado do Peixe
ESCALA 1:250

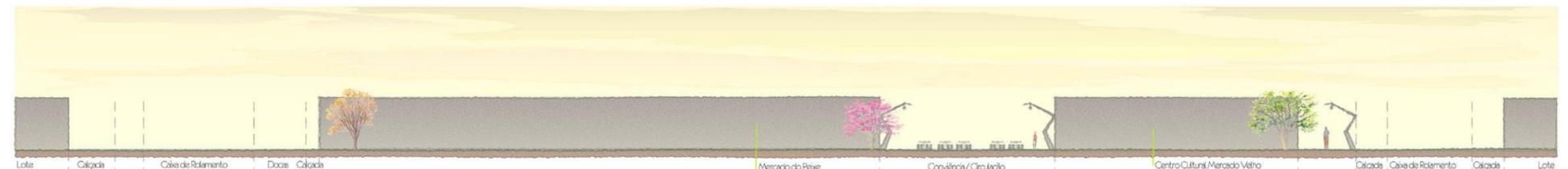


CORTE ESQUEMÁTICO - PROPOSTA
Mercado do Peixe
ESCALA 1:250



Proposta Trecho 02 - Mercado do Peixe
Vista da esquina do Mercado do Peixe

Proposta Trecho 02 - Mercado do Peixe
Vista dos fundos do Mercado do Peixe



CORTE B TRECHO 02 - Mercado do Peixe
ESCALA 1:250



SITUAÇÃO ATUAL



Trecho 02 - Foto de satélite
Fonte: Google Earth, 2015

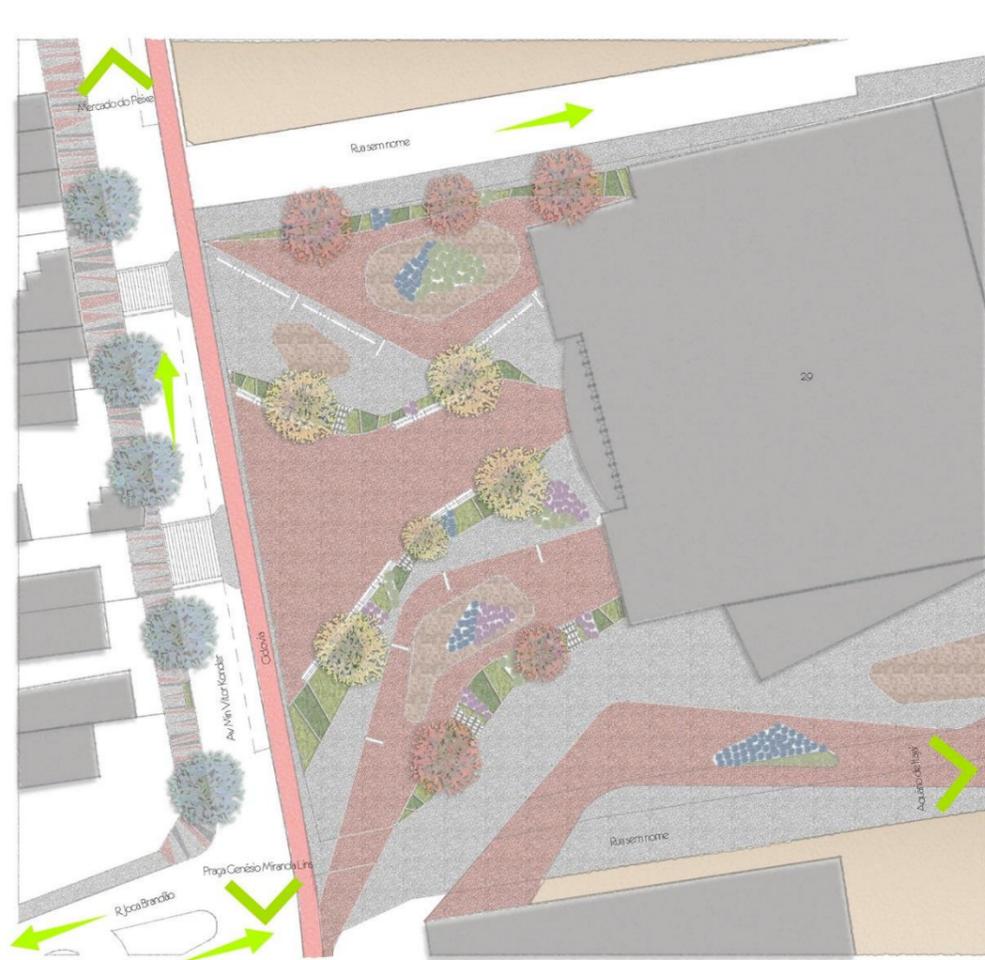
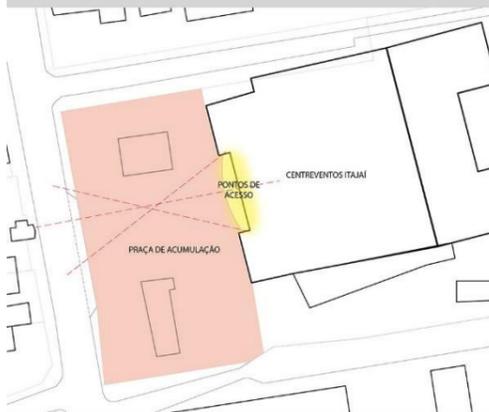


Trecho 02 - Foto de satélite da área de entorno do Centreventos Itajaí
Fonte: Google Earth, 2015



Trecho 02 - Foto da frente do Centreventos Itajaí
Fonte: Google Earth, 2015

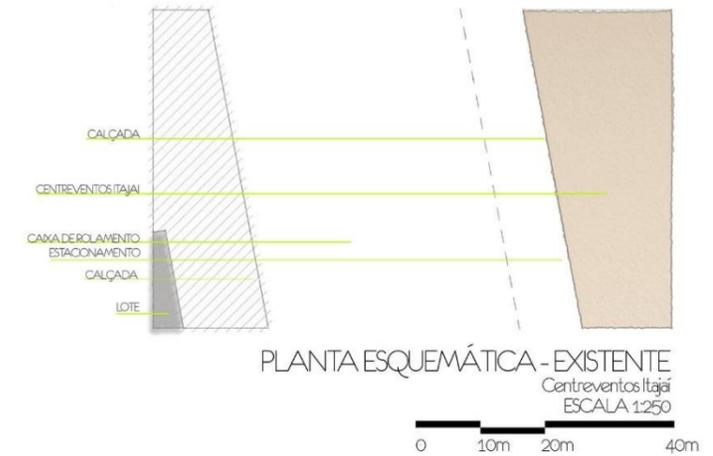
CONCEITO



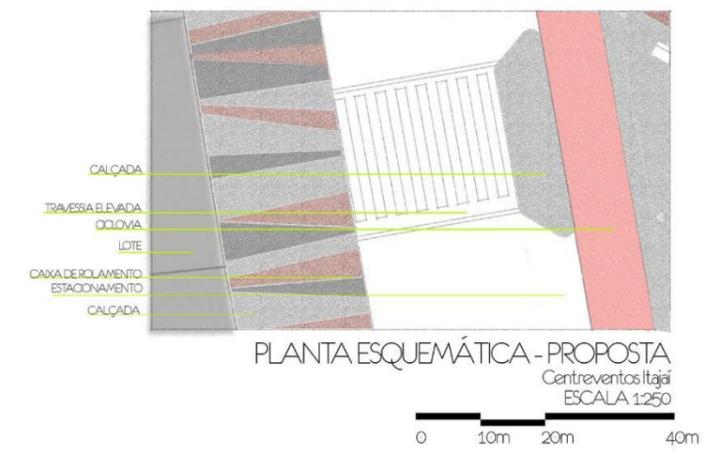
IMPLANTAÇÃO TRECHO 02 - Centreventos Itajaí
ESCALA 1:500

Legenda Materiais / Vegetação

Madeira - mobiliário de deck	Tipuana roxa (Fraxilacantopatia purpurea)	Soro-jerônis (Acarpeumatum)
Petli Pavé Branco	Ficus azul (Ficus sp.)	Chuva de ouro (Casearia)
Petli Pavé Vermelho	Tapete inglês (Poligonum capitatum)	Jacarandá mimosa (Jacaranda mimosaefolia)
Concreto	Gramíneo carca (Acanopus compressus)	
Pedra de quartzito ou tonalissas	Gramíneo (Poa pratensis)	



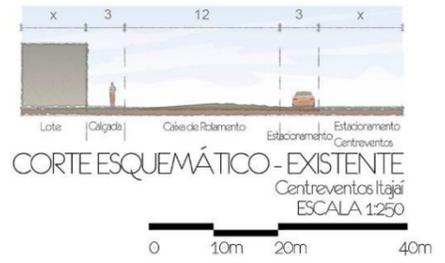
PLANTA ESQUEMÁTICA - EXISTENTE
Centreventos Itajaí
ESCALA 1:250



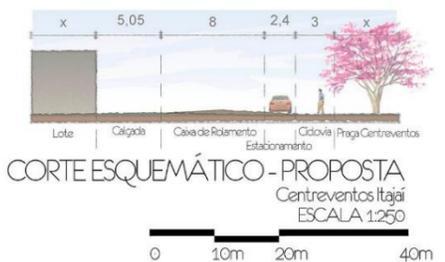
PLANTA ESQUEMÁTICA - PROPOSTA
Centreventos Itajaí
ESCALA 1:250



Proposta Trecho 02 - Centreventos Itajaí
Vista da frente do Centreventos



CORTE ESQUEMÁTICO - EXISTENTE
Centreventos Itajaí
ESCALA 1:250

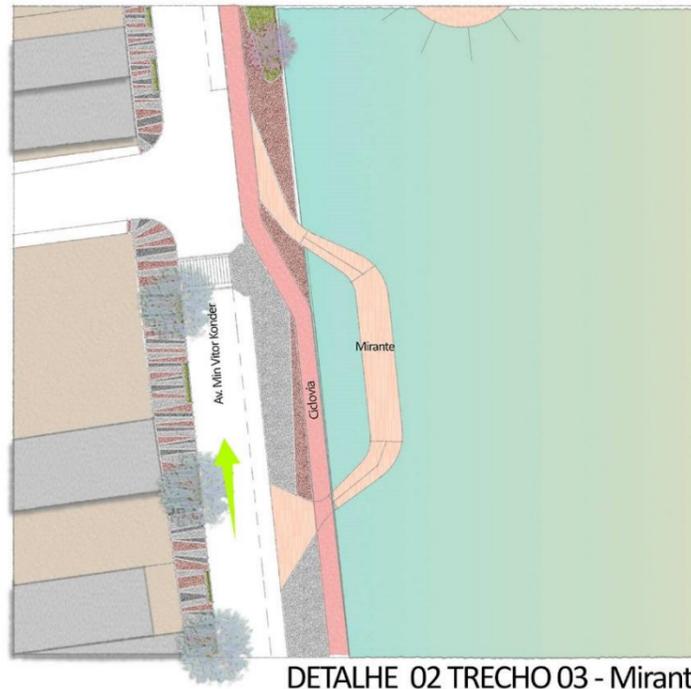


CORTE ESQUEMÁTICO - PROPOSTA
Centreventos Itajaí
ESCALA 1:250



DETALHE 01 TRECHO 03 - Trapiche

ESCALA 1:500
0 5m 10m 20m



DETALHE 02 TRECHO 03 - Mirante

ESCALA 1:500
0 5m 10m 20m



DETALHE 03 TRECHO 03 - Mesas

ESCALA 1:500
0 5m 10m 20m



DETALHE 04 TRECHO 03 - Área para pesca

ESCALA 1:500
0 5m 10m 20m



DETALHE 05 TRECHO 03 - Ciclovía

ESCALA 1:500
0 5m 10m 20m



DETALHE 06 TRECHO 03 - Mesas

ESCALA 1:500
0 5m 10m 20m

SITUAÇÃO ATUAL



Trecho 03 - Foto de satélite
Fonte: Google Earth, 2015



Trecho 03 - Foto de satélite da área de entorno da Praça Genésio Miranda Lins
Fonte: Google Earth, 2015



Trecho 03 - Foto da esquina da Praça Genésio Miranda Lins
Fonte: Google Earth, 2015



Trecho 03 - Foto de satélite da Via Castronova
Fonte: Google Earth, 2015

CONCEITO



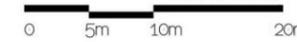
Legenda Materiais / Vegetação

Madeira (mobiliário e decks)	Pett Pavê Branco	Pett Pavê Vermelho	Concreto	Pedra: 30x30x50mm
Trapaçosa roxa (Tradescantia pallida purpurea)	Festuca azul (Festuca glauca)	Tapete verde (Polypogon monspeliensis)	Grama do carnis (Alopecurus compressus)	Grama azul (Poa cristata)
Miranda de sem (Alibouchea multibar)	Chuva de ouro (Calla fistulosa)	Cornio florido (Cornus florida)		

- 31 - Quadra poliesportiva
- 32 - Parquinho
- 33 - Esquedas d'água
- 34 - Quadra de bocha
- 35 - Quadra de areia
- 36 - Estrutura com cobertura
- 37 - Deck com mesas de piquê
- 38 - Rio

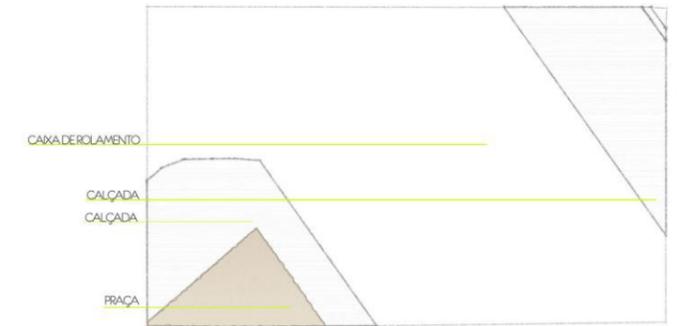
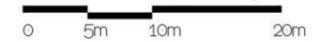
IMPLANTAÇÃO TRECHO 03 - Praça Genésio Miranda Lins

ESCALA 1:500



DETALHE 07 TRECHO 03 - Trapiche

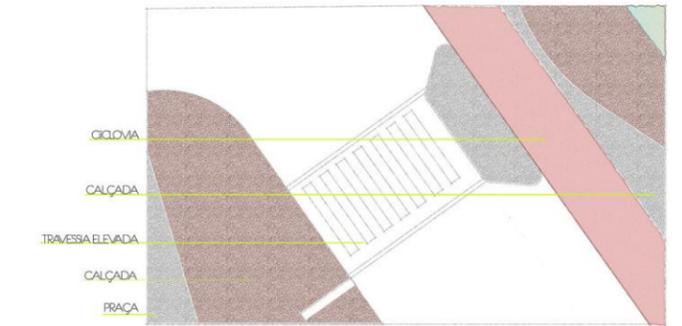
ESCALA 1:500



PLANTA ESQUEMÁTICA - EXISTENTE

Praca Genésio Miranda Lins

ESCALA 1:250



PLANTA ESQUEMÁTICA - PROPOSTA

Praca Genésio Miranda Lins

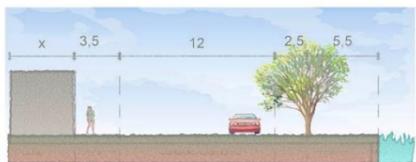
ESCALA 1:250





CORTE C TRECHO 03 - Praça Genésio Miranda Lins

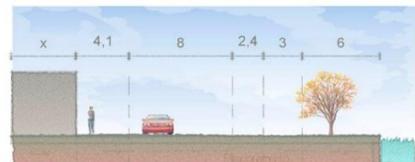
ESCALA 1:250



CORTE ESQUEMÁTICO - EXISTENTE

Praça Genésio Miranda Lins

ESCALA 1:250



CORTE ESQUEMÁTICO - PROPOSTA

Praça Genésio Miranda Lins

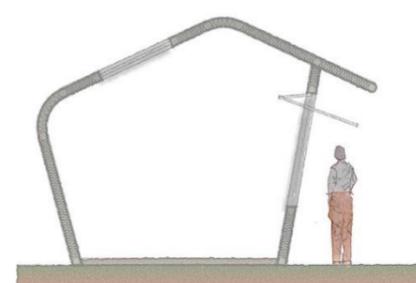
ESCALA 1:250



Proposta Trecho 03 - Praça Genésio Miranda Lins

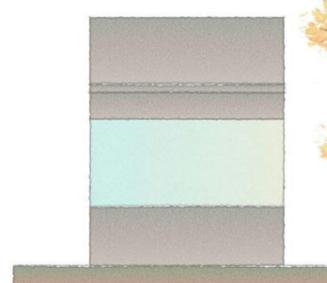


Quiosques



CORTE ESQUEMÁTICO

ESCALA 1:50



ELEVAÇÃO

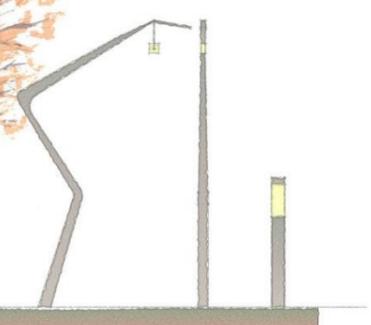
ESCALA 1:50



CORTE ESQUEMÁTICO

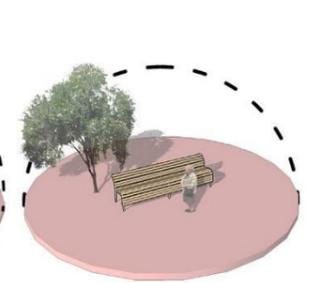
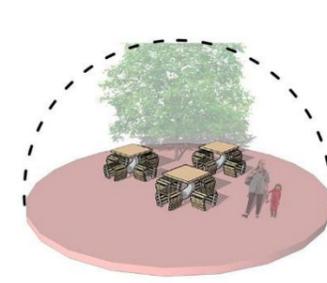
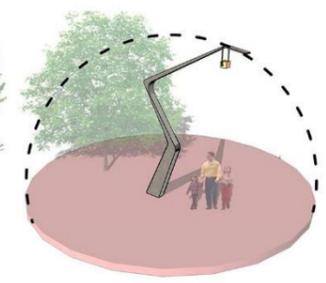
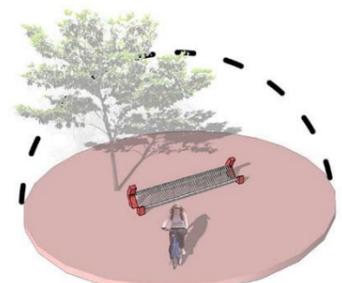
ESCALA 1:50

Poste de Luz



ELEVAÇÃO

ESCALA 1:50



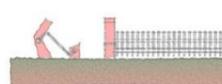
Poste de Luz Alto



ELEVAÇÃO

ESCALA 1:100

Paracido



ELEVAÇÃO

ESCALA 1:50



Lixeira

ELEVAÇÃO

ESCALA 1:50

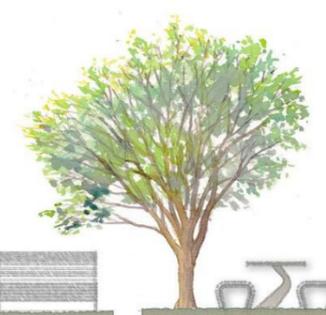
Bancos



ELEVAÇÃO

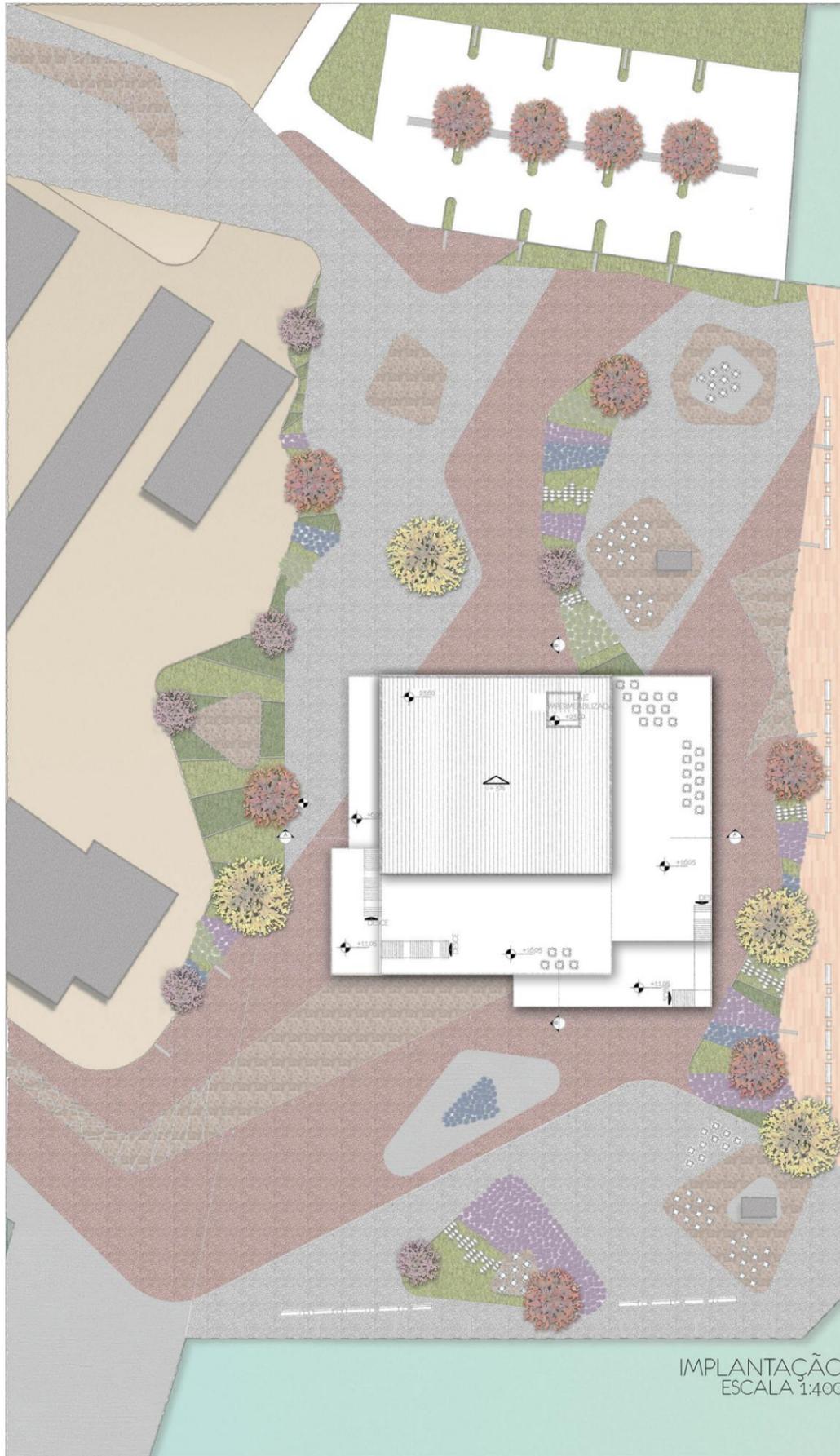
ESCALA 1:50

Mesas



ELEVAÇÃO

ESCALA 1:50



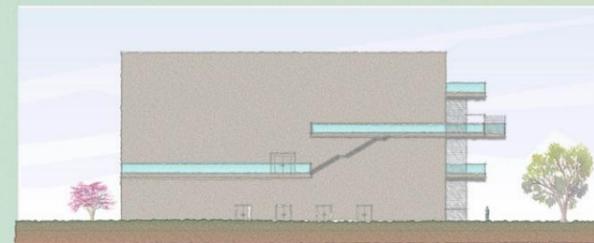
IMPLANTAÇÃO
ESCALA 1:400

Legenda Materiais / Vegetação

- | | | |
|------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|
| | | |
| Madeira: mobiliário e decks | Tipu-tipu rosa (Triplaris discolor) | Marrubium (Touchia rubicollis) |
| | | |
| Petit Pavé: Branco | Festuca azul (Festuca glauca) | Borbu japonês (Acor palmatum) |
| | | |
| Petit Pavé: Vermelho | Tapete Inglês (Rajacarpus capitatum) | Chuva-de-Ouro (Casearia fistula) |
| | | |
| Concreto | Cremeão carles (Aucoups compressa) | Cremeão carles (Aucoups compressa) |
| | | |
| Pedra de quartzo no tom rose | Cremeão carles (Aucoups compressa) | Cremeão carles (Aucoups compressa) |
| | | |
| | Cremeão carles (Aucoups compressa) | Cremeão carles (Aucoups compressa) |

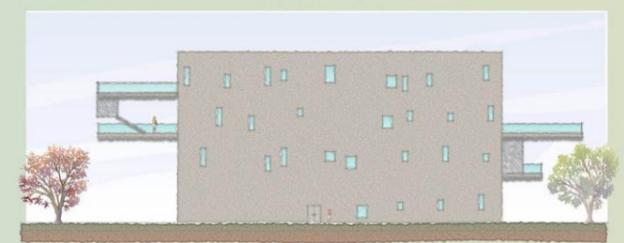


Proposta Aquário de Itajaí



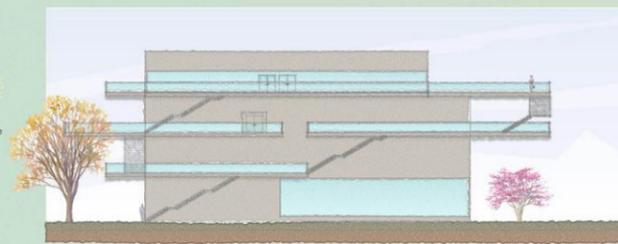
ELEVAÇÃO OESTE
Aquário
ESCALA 1:250

0 10m 20m 40m



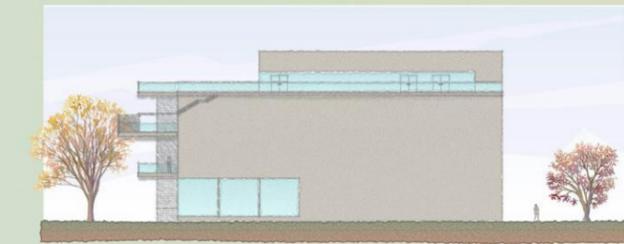
ELEVAÇÃO NORTE
Aquário
ESCALA 1:250

0 10m 20m 40m



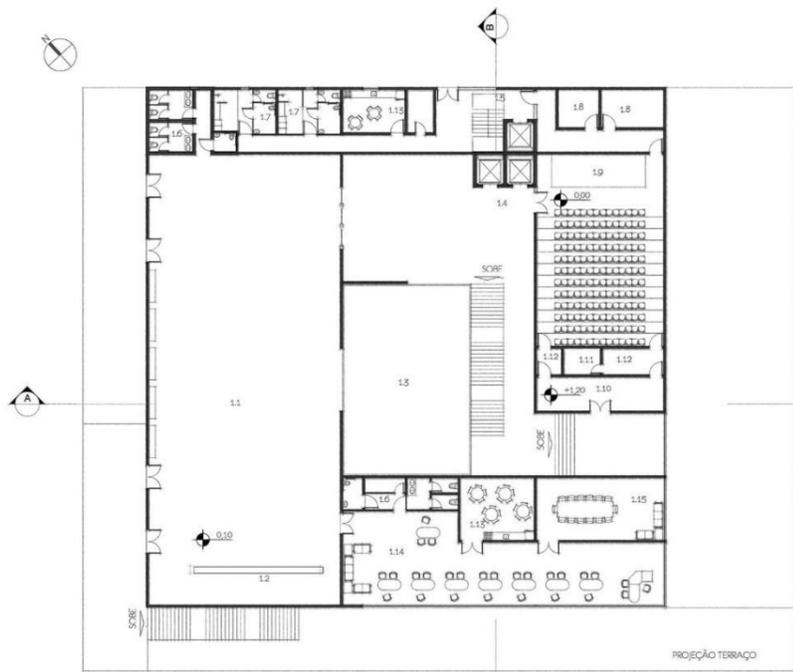
ELEVAÇÃO SUL
Aquário
ESCALA 1:250

0 10m 20m 40m



ELEVAÇÃO LESTE
Aquário
ESCALA 1:250

0 10m 20m 40m



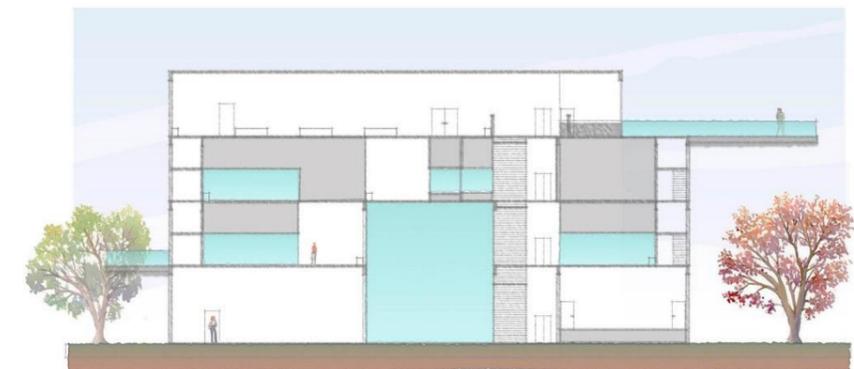
PLANTA TÉRREO
ESCALA 1:250

- 11 - HALL DE ENTRADA
- 12 - INGRESSOS
- 13 - AQUÁRIO
- 14 - CIRCULAÇÃO PÚBLICA
- 15 - CIRCULAÇÃO SERVIÇO
- 16 - BANHEIRO
- 17 - VESTIÁRIOS SERVIÇO
- 18 - CAMARINS
- 19 - PALCO
- 1.10 - ANTECÂMARA
- 1.11 - SALA DE PROJEÇÃO
- 1.12 - FOYER
- 1.13 - COPA
- 1.14 - ADMINISTRAÇÃO
- 1.15 - SALA DE REUNIÕES



PLANTA 1º PAVIMENTO
ESCALA 1:250

- 1.16 - AQUÁRIO
- 1.17 - SALA DE PROJEÇÃO
- 1.18 - CORREDOR DE SERVIÇO
- 1.19 - TERRAÇO PRIVADO
- 1.20 - TERRAÇO PÚBLICO
- 1.14 - CIRCULAÇÃO PÚBLICA
- 1.15 - CIRCULAÇÃO SERVIÇO
- 1.16 - BANHEIRO
- 1.15 - AQUÁRIO QUARENTENA



CORTE A
ESCALA 1:250

0 10m 20m 40m

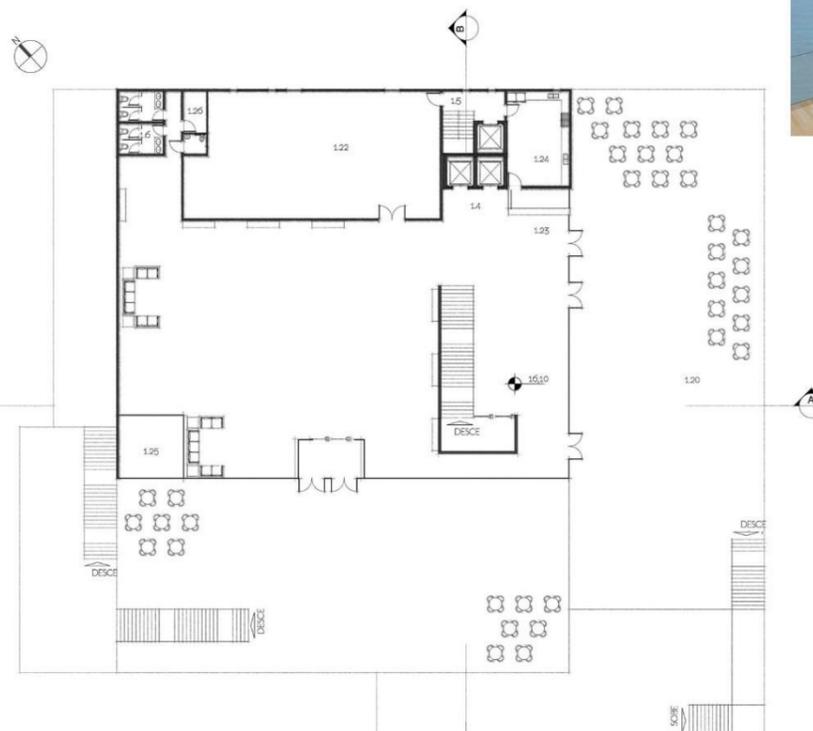


Proposta Praça Aquário



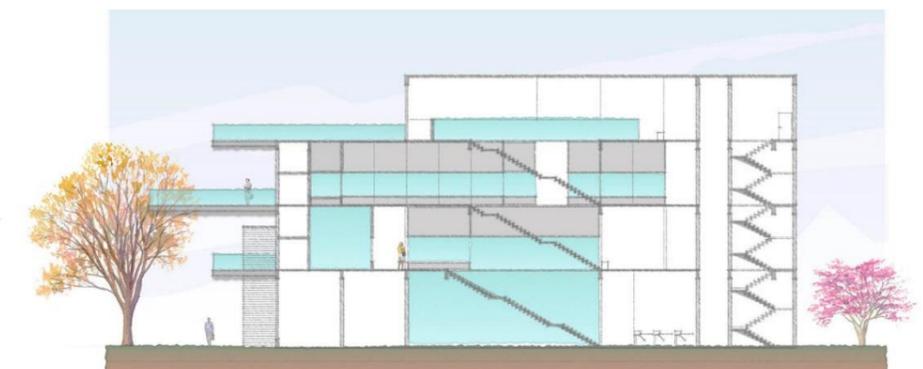
PLANTA 2º PAVIMENTO
ESCALA 1:250

- 1.18 - AQUÁRIO
- 1.19 - CIRCULAÇÃO PÚBLICA
- 1.20 - BANHEIRO
- 1.21 - AQUÁRIO QUARENTENA
- 1.18 - CORREDOR DE SERVIÇO
- 1.19 - TERRAÇO PRIVADO
- 1.20 - TERRAÇO PÚBLICO
- 1.21 - SALA MULTUSO



PLANTA 3º PAVIMENTO
ESCALA 1:250

- 1.23 - CIRCULAÇÃO PÚBLICA
- 1.24 - BANHEIRO
- 1.25 - TERRAÇO PRIVADO
- 1.26 - TERRAÇO PÚBLICO
- 1.23 - SALA DE EXPOSIÇÃO
- 1.24 - RESTAURANTE/CAFÉ
- 1.25 - COZINHA
- 1.26 - LOJA
- 1.26 - DMU



CORTE B
ESCALA 1:250

0 10m 20m 40m