

SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS DE LAZER NA CIDADE DE CONCÓRDIA.

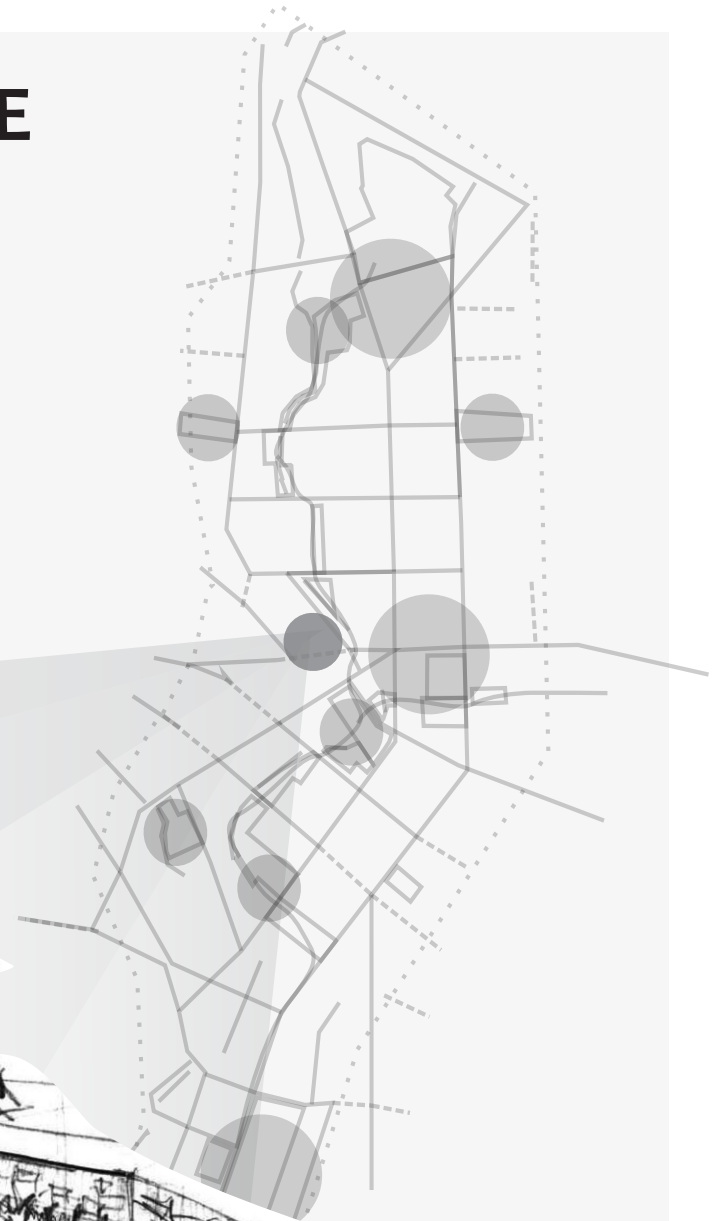
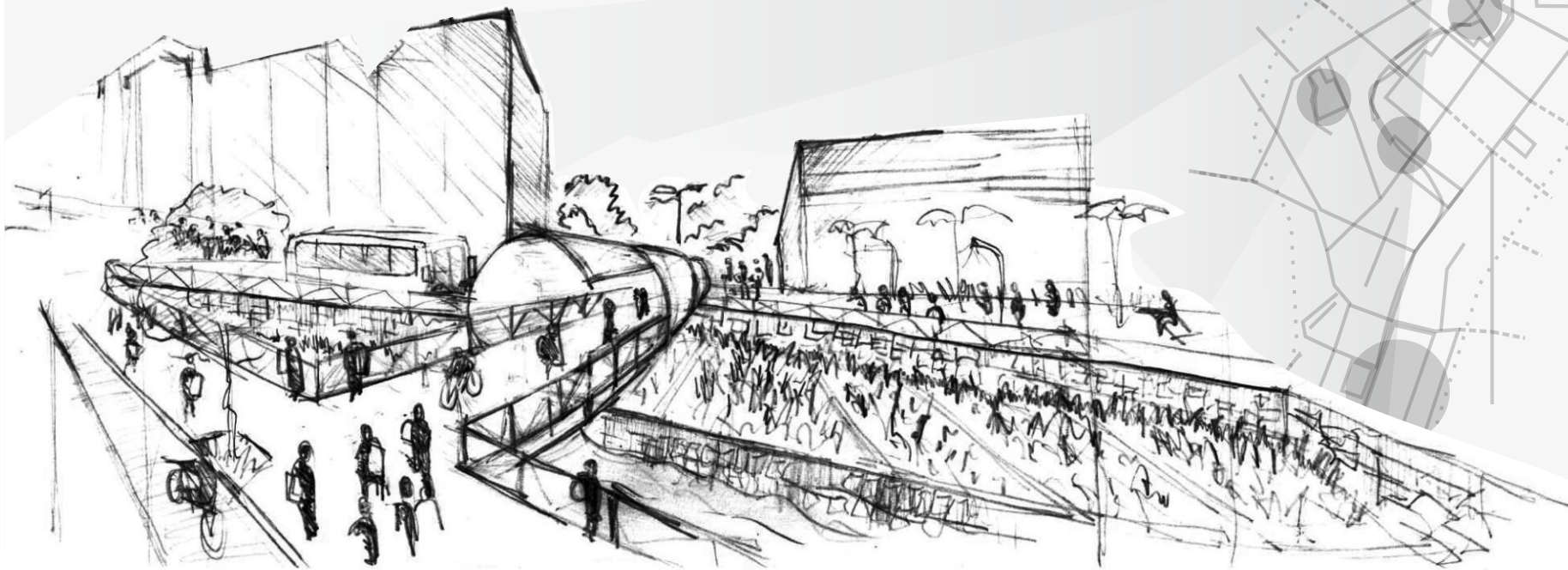
A CIDADE COMO UMA ESPAÇO DE LAZER.

ACADÊMICO:

MAURÍCIO CERUTTI

ORIENTADOR:

Eduardo N. Giovani



MAURICIO CERUTTI

**SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS DE LAZER NA CIDADE DE CONCÓRDIA:
A cidade como um espaço de lazer**

Trabalho de Finalização de Graduação em Arquitetura e
Urbanismo I.

Universidade do Extremo Sul de Santa Catarina – UNESC.

Orientador Prof. Eduardo Nogueira Giovanni

CRICIÚMA/SC - 2013



SUMÁRIO

1 - Introdução	1
2 - Objetivos.....	2
2.1 - Objetivo Geral.....	2
2.2 - Objetivos Específicos.....	2
3 - Problematização.....	3
3.1 - Problema X Concórdia.....	5
4 - Justificativa.....	6
5 - Metodologia.....	7
6 - Base Teórica.....	8
6.1 - Lazer.....	9
6.2 - Tipos e formas de lazer	9
6.3 - Espaços Públicos.....	11
6.4 - Paisagem Urbana.....	11
6.5 - Mobilidade Urbana.....	12
7 - Apresentação da cidade.....	13
7.1 - Escala Municipal.....	14
7.2 - Perímetro Urbano.....	15
7.2.1 - Topografia.....	15
7.2.2 - Mancha Urbana.....	15
7.2.3 - Usos existentes.....	16
7.2.4 - Paisagem urbana de Concórdia.....	17
7.3 - Escala do recorte.....	18
7.3.1 - Escolha do recorte.....	18
7.3.2 - Condicionantes do recorte.....	19
7.3.3 - Evolução Urbana.....	20
7.3.4 - Sistema Viário.....	21
7.3.5 - Plano Diretos atual.....	22
7.3.6 - Bacias Hidrográficas.....	23
7.3.7 - Rio dos Queimados.....	23
7.3.8 - Concórdia 2030.....	24
7.3.9 - Recorte e áreas de interesse.....	25
8 - Partido.....	26
8.1 - Condições para a diversidade urbana.....	27
8.1.1 - Pontos de atração de diversidades.....	28
8.2 - Escala municipal.....	29
8.2.1 - Sistema de transporte coletivo.....	30
8.2.2 - Sistema de transporte cicloviário.....	32
8.3 - Proposta Recorte.....	34
8.4 - Corredores verdes.....	35
8.4.1 - Referencial arquitetônico I (High Line).....	36
8.4.2 - Croqui 02, 03, 04.....	37
8.5 - Praças Públicas.....	38
8.5.1 - Referencial arquitetônico II (Ode Ao Ocio).....	39
8.5.2 - Croqui 06.....	40
8.6 - Praças de lazer + diversidades.....	41

SUMÁRIO

8.6.1 - Referencial arquitetônico III (Parque da infância)....	42
8.6.2 - Croqui 07.....	43
8.6.3 - Croqui 08.....	44
8.6.4 - Croqui 09.....	45
8.6.5 - Croqui 10.....	45
8.7 - Ruas de lazer.....	46
8.7.1 - Croqui 11.....	47
8.7.2 - Croqui 12.....	47
8.7.3 - Croqui 13.....	48
8.7.4 - Croqui 14.....	49
9 - Bibliografia.....	50



1 - INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem a intenção de criar um sistema de espaços públicos de lazer no município de Concórdia através de um plano de mobilidade sustentável.

Essa pesquisa pretende fortalecer a conexão entre os espaços públicos de lazer e os marcos e referências municipais, como a Sociedade Esportiva e Recreativa Sadia (SER SADIA), a Praça Dogelo Goss e a Rodoviária Municipal, que de forma tímida ancoram o eixo viário central da cidade, contribuindo para a requalificação do espaço público e para o incentivo à prática do lazer, melhorando a qualidade de vida na cidade.



2 - OBJETIVOS

2.1 - OBJETIVO GERAL

Criar um sistema de espaços públicos de lazer no eixo central de Concórdia alimentado por um plano de mobilidade sustentável.

2.2 - OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Criar espaços públicos de lazer no eixo central de Concórdia, acessíveis a toda a população proporcionando melhoria na sua qualidade de vida.
- Distribuir os equipamentos de serviço e lazer de acordo com as características específicas de cada quadra, compondo um sistema funcional, dando vida a elas inclusive à noite, feriados e fins de semana.
- Criar praças que valorizem a identidade do local e que permitam a diversidade de atividades, assim como equipamentos específicos para prática do lazer em cada região.
- Compreender a morfologia urbana do município de Concórdia-SC, apontando os corredores de acesso e a relação que os mesmos possuem com os bairros.
- Propor formas de mobilidade sustentável que facilitem o acesso aos espaços de serviço e lazer planejados.



3 - PROBLEMATIZAÇÃO

No fim do século XIX, com o surgimento dos sindicatos e da classe trabalhista, o direito ao lazer começa a fazer parte das grandes massas, porém, com o passar dos anos foi sendo atropelado pelos meios de produção e o enfraquecimento dos órgãos sindicais.

Hoje em dia o tempo de lazer tem feito cada vez menos parte do dia a dia dos trabalhadores, que utilizam o seu tempo livre para consumir o que conquistam na sua produção diária, idéia esta derivada do capitalismo, que trata o lazer como uma atividade opcional (MARCELLINO, 1986).

Muitos fatores são responsáveis pelo abandono do lazer, dentre os principais, tem-se o esgotamento gerado por um dia de trabalho, que exige a fração do dia em atividades julgadas essenciais para se manter inserido na sociedade, nessa divisão o trabalho normalmente é tido como prioridade, enquanto o lazer se torna uma atividade opcional, por não produzir um bem de valor material (MARCELLINO, 1986). Segundo a pesquisa "HAY GROUP INSIGHT'S, 2012" divulgada pela empresa de consultorias e pesquisas Hay Group, atualmente no Brasil 36% da população trabalhista não consegue equilíbrio entre o trabalho e o lazer.

Por outro lado, o acesso a locais com qualidade de informação e atividades de lazer não é incentivado pelo poder público. Caminhar pela cidade, por exemplo, se tornou algo perigoso. Além da violência nos locais escuros e subutilizados, hoje temos que lidar inclusive com a violência do trânsito. A cidade adoeceu e deixou de ser um espaço de lazer, o tapete de asfalto tomou conta de vias locais, atividades

são privilégios particulares localizados somente em alguns pontos específicos e essa distância do lazer e de lugares mais humanos faz com que usufruamos somente da parte estressante e chata da cidade: o barulho, a poluição, o trânsito e as filas.

O caminho que era feito a pé, para a escola, quadra do bairro ou para as praças, foi substituído por vias arteriais, a rapidez acabou tornando a viagem intocável de dentro do carro e fez com que o morador deixasse de viver a cidade, de conhecê-la, fazendo com que a mesma perdesse a sua identidade e deixasse de ser cuidada, até porque ninguém cuida de algo que não conhece (JACOBS, 2001).

Assim a cidade continua a ser construída e estudada a cada dia, surgindo novos problemas, novas soluções, novas ideologias e novas tecnologias tão ou mais capazes de reverter esse processo que adoeceu nossa sociedade. Porém, somente tecnologias ou projetos não são suficientes para construir uma nova cidade. É preciso olhar para ela de uma nova forma, sendo necessário olhar para o lado mais social, começando pelos espaços públicos de qualidade.

Os espaços públicos tem uma importância significativa, portanto, não podem ser tratados como um terreno qualquer, mas sim como um local que carrega valores sociais, de identidade, de qualidade de vida, sendo assim, conseguem interferir diretamente na saúde e no bem estar da população quando são direcionados na forma de lazer.

O projeto de um espaço público de lazer deve compreender além do projeto arquitetônico, projetos de mobilidade, de incentivo ao uso e também de atividades sociais que introduzam o espaço à cidade, ao bairro e a seus moradores. Agregando projetos de

mobilidade urbana, amplia-se o raio de abrangência desses espaços, diversificando e aumentando o número de usuários que compartilham de um mesmo local, que usufruem do seu direito de lazer.

Através do lazer o arquiteto pode minimizar o impacto, redesenhando a cidade para o pedestre, usufruindo da multifuncionalidade atual das cidades para provocar a mistura de culturas e de ideias que através da diversificação e da experiência social influenciam positivamente na construção do espaço, modificando a forma individual de produção imposta subjetivamente pelo sistema, para a produção de valores e desenvolvimento pessoal.



3.1 - PROBLEMA X CONCÓRDIA

Concórdia sempre foi uma cidade rica em peculiaridades que a fizeram única e diferenciada das outras cidades da região. Presenteada com morros e áreas verdes mescladas a paisagem urbana, a cidade se desenvolveu através de inúmeras parcerias privadas, públicas e comunitárias, características de um povo com visão social:

“Nosso diferencial é forte e está em nossas raízes. É rico: a apresenta muitos aspectos diversificados. É empreendedor e talentoso: cria produtos e indústria de reputação internacional. É saudável: tem mentalidade de convivência comunitária.. Capacitados pela qualidade, tem um caminho seguro de sucesso. E é encantador. Pode atrair turismo.” (CMDS, 2013)

Porém com o passar dos anos, o enfraquecimento das raízes culturais e as influências do mundo moderno alcançaram a pacata cidade que começa a apresentar problemas urbanos e sociais tais como as grandes cidades. Silenciosamente, problemas como a cidade para o carro, a canalização do rio e a criação de não lugares levam consigo a identidade da cidade e o seu diferencial contido no povo, pois o contexto urbano também perde sua essência. Juntamente com o crescimento urbano e as imposições do mercado imobiliário a cidade apresenta um momento de transição, principalmente em seu eixo central que perde a vida dos calçadões ao incentivar o uso do carro tornando-se um local de passagem.

A velocidade e a quantidade de carros em ruas centrais começam a exigir mudanças no trânsito, que através de medidas equivocadas, tiram o lugar do pedestre e inibem o acesso a pé. Assim a cidade perde vida, ficando menos humana, pois perde as calçadas, que segundo Marcellino (1983), é o seu maior espaço de lazer, onde a cidade é debatida e os elos sociais são

iniciados. Soma-se a isto a falta de espaços públicos de lazer no centro da cidade, o qual possui movimento em horários específicos pela prestação de serviços e comércio, ou seja, para o consumo ou a produção, deixando de lado o desenvolvimento social e o enriquecimento cultural da população durante o tempo livre.

A falta de opções de lazer público na cidade de Concórdia faz com que a população se volte ao bairro e a outras formas, como a do lazer pago, em clubes ou associações, a busca pelo lazer em outras cidades da região, ou a busca pelo lazer rural, em sítios e CTG's da região. Porém, estas formas de lazer nem sempre são acessíveis a toda a população. Na carência de locais de boa qualidade, atualmente a população apropria-se do Parque de Exposições que possui a infraestrutura mínima para visitação e a prática de outras atividades como caminhadas ou jogos que necessite apenas de um espaço livre.

A necessidade de planejamento para lazer em Concórdia é evidenciada em finais de semana, nos quais o centro da cidade fica deserto, enquanto que o parque de exposições recebe a visita de milhares de usuários que por falta de opção recorrem ao único lugar com possibilidades de lazer da cidade, ainda que de baixa qualidade. Além da população, a cidade também perde com a falta do lazer, pois o tempo livre poderia ser destinado ao enriquecimento cultural, ao desenvolvimento social e até ao consumo em locais acessíveis a toda população como aos calçadões do centro, revitalizando a identidade que vem se perdendo com o passar dos anos.

4 - JUSTIFICATIVA

Desde os princípios da humanidade a importância do lazer é evidenciada em atividades e rituais de celebração nas sociedades.

Expandindo seu leque de atividades, hoje, o lazer exerce um papel muito importante ligado a saúde pública e a valores pessoais de identificação com o espaço urbano, podendo assim afirmar que a prática do lazer é uma necessidade para o desenvolvimento do ser social e pessoal que enriquecem e dinamizam a vida nas cidades modernas (COELHO, 2000).

Tomando partido do tema, é dever do arquiteto e urbanista prever a ampliação das cidades e planejar espaços de lazer paralelamente a expansão urbana e populacional, primando pela celebração da cidade, suas potencialidades e condicionantes naturais e oferecendo qualidades de lazer e condições iguais de acessibilidade a todas a população (CULLEN, 2006).

Conciliando espaços públicos de lazer de qualidade a um sistema de mobilidade que dê acesso a população na área central de Concórdia, será possível revitalizar o eixo comercial que anseia juntamente com a população, áreas de lazer para desfrutar do seu tempo livre, revitalizando também as relações do local com a identidade da população e estabelecendo uma ligação mais sustentável com o sistema proposto para a cidade.

Porém, além da acessibilidade, necessitamos de uma reeducação para o tempo livre, o qual o homem não foi ensinado a administrar. Segundo De Masi, 2000, através da ampliação dos espaços de lazer, o contato e o acesso se tornará mais freqüente e,

através das mais diversas formas de lazer, o tempo livre se confundirá com o trabalho tornando-o também uma forma de lazer.

“O futuro pertence a quem souber libertar-se da ideia tradicional do trabalho como obrigação ou dever e for capaz de apostar numa mistura de atividades, onde o trabalho se confundirá com o tempo livre, com o estudo e com o jogo, enfim com o “ócio criativo”. (DE MASI, 2000, p, 10)

O lazer sempre teve uma influência muito grande na construção das cidades, principalmente quando integrado a espaços públicos, através das funções e atividades exercidas na prática do lazer, o homem trabalha seu lado social e, ao usufruir do lazer urbano, passa a compor e se identificar com o espaço em que se insere (ROLNIK, 2000).

5 - METODOLOGIA

Visando a funcionalidade e a eficiência na elaboração de uma proposta para cidade de Concórdia, é imprescindível a pesquisa e o embasamento teórico, que neste caso será buscado através de livros, arquivos digitais, observações no local, visita de campo, acesso à revistas, análises regionais, documentos e outros meios de informação que contenham os dados necessários para o entendimento da região, dos temas abordados e das características daquela localidade.

Por meio desta pesquisa será evidenciado o problema e os possíveis fatores responsáveis pela falta do lazer na cidade de Concórdia, paralelamente a isso, o lazer será abordado em suas formas e significados para a compreensão da sua importância social ligada ao contexto urbano.

Através das principais formas de lazer encontradas na escala da cidade, serão abordados com mais pertinência temas e atividades agregadas à paisagem urbana, mobilidade urbana e atividade física, julgados como possíveis condicionantes para estruturação da proposta.

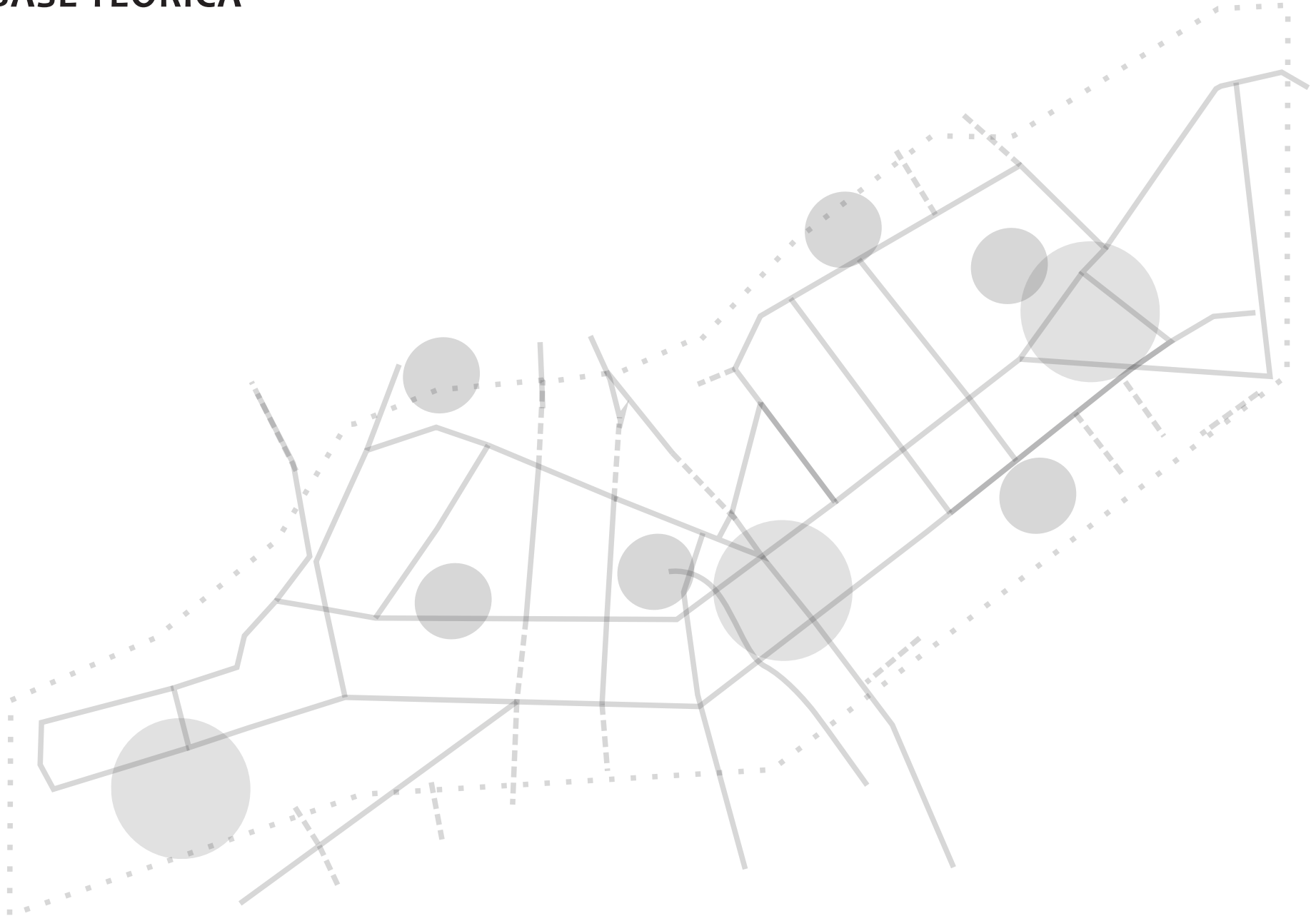
Com essa pesquisa e o entendimento desses temas será possível buscar uma forma de cidade mais social, com maior qualidade de vida e com acessibilidade, esquecida na sociedade atual pela falta do lazer, sempre buscando exemplos e referenciais de como essas atividades podem se integrar ao modelo de vida que é levado atualmente na cidade de Concórdia-SC.

Após a finalização da pesquisa e a organização das ideias os

referenciais teóricos serão sobrepostos aos dados da cidade compatibilizando as ideias à realidade local, gerando condicionantes e evidenciando prováveis potencialidades. Posteriormente essa compatibilização de áreas de lazer conexas integradas a paisagem urbana e a identidade de Concórdia.

Por fim este sistema irá gerar o espaço de lazer e o contexto do local a ser detalhado na etapa de TC II.

6 - BASE TEÓRICA



6.1 - LAZER

Segundo De Masi (2000), o lazer nasceu na transição da sociedade industrial para a pós-industrial, por volta do século XIX a partir de Taylor, na Filadélfia e no século XX a partir de Ford em Detroit. Estes desenvolveram significativamente as ciências organizacionais e se preocuparam em organizar primeiramente o trabalho, depois a escola, a sociedade e por fim o tempo livre. Ressalta-se que o tempo livre ainda hoje não consegue ser bem administrado por não possuir um modelo de vida baseado nele. Pode-se dizer então que:

«Lazer é uma necessidade para o desenvolvimento do bem em si tanto quanto para a implementação das atividades políticas, isto é, das atividades que dizem respeito à convivência humana na polis, na cidade-convivência humana organizada e que busca proporcionar a construção de cada um por si mesmo e a construção da comunidade por todos e cada um.» (Coelho, 2000)

Para Coelho (2000) é importante lembrar que lazer não é o contrário de atividade, mas sim a forma mais elevada dela. Acaba se opondo à ocupação, que é designada como aquela atividade não destinada a si mesmo. O lazer não pode ser só considerado uma pausa para o indivíduo se recompor e voltar a trabalhar, mas sim uma interrupção do ritmo normal que se volta para a própria pessoa, algo prazeroso que acaba sendo o objetivo para o qual toda a ocupação deve conduzir.

Rolnik (2000), relaciona o lazer, cidade e as suas articulações a partir de uma visão urbanista, utilizando um conceito de lazer no sentido exato de tempo de não-trabalho ou até mesmo de aversão ao

trabalho, mesmo que essa concepção de lazer seja contraditória ao nosso estilo de vida atual, em que a busca incessante pelo lazer juntamente com a necessidade de conquistá-lo, requer um esforço quase maior do que o utilizado no trabalho.

Para observar as formas de lazer é importante relacioná-las com os espaços urbanos e então se perguntar se a cidade possibilita ou não o uso do tempo livre para a procura de um divertimento ou relaxamento. Certas vezes, as cidades dificultam tanto o acesso a esses espaços urbanos de lazer que esse não é vivido de forma abrangente, ficando restrito a espaços e tempos determinados.

6.2 - TIPOS E FORMAS DE LAZER

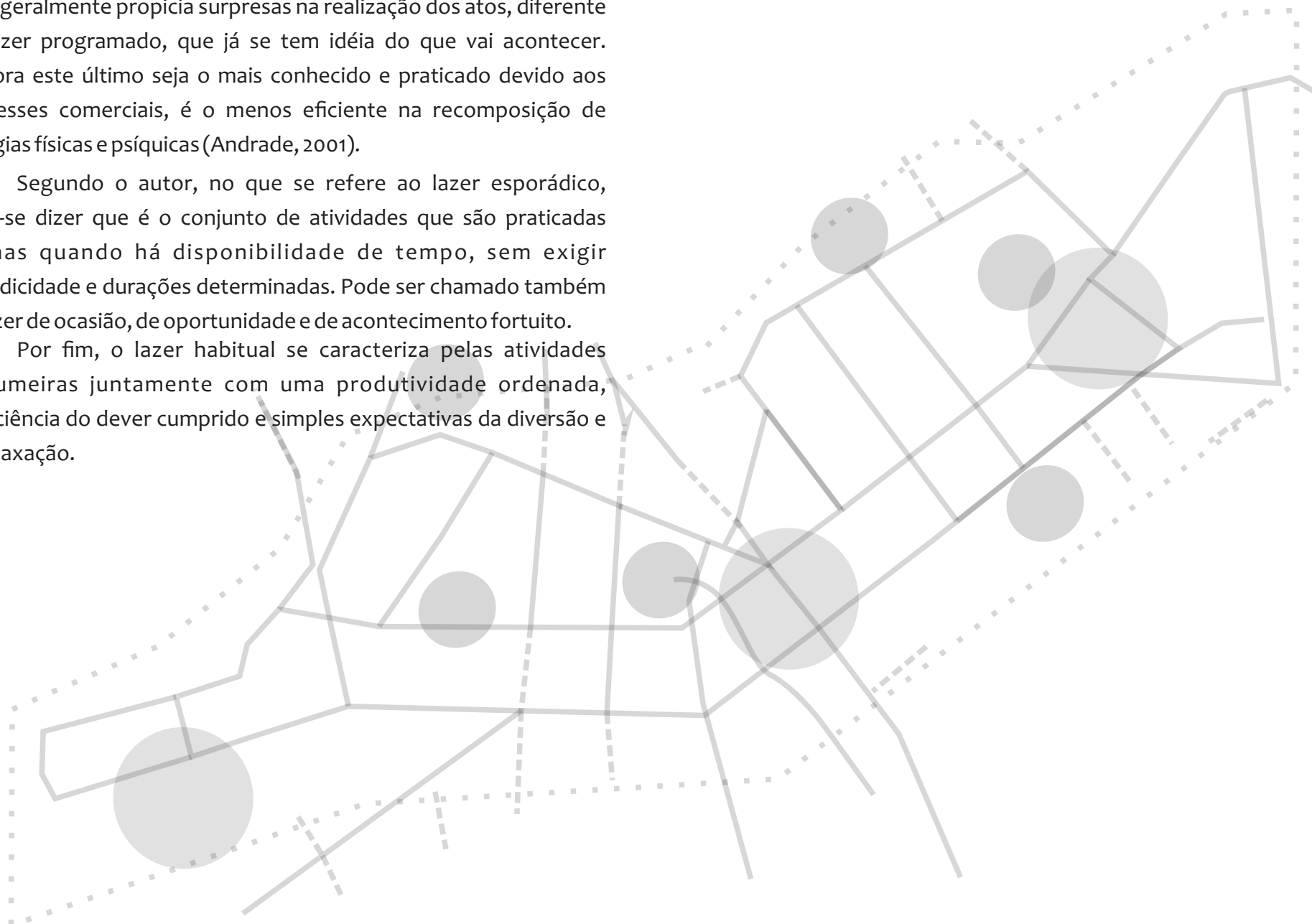
Conforme disposto na literatura de Andrade (2001), o lazer pode ser dividido em diversos tipos e modalidades, porém, para facilitar o entendimento, é importante dividi-lo principalmente em: lazer físico, lazer psíquico, lazer espontâneo, lazer programado, lazer esporádico e lazer habitual.

Para Andrade (2001), lazer físico envolve o corpo humano, juntamente com todos os seus sentidos e paixões. Ocorre naturalmente e a manifestação e a intensidade desse lazer muda de pessoa pra pessoa, o que pode ir desde as ações de maior impacto até as mais delicadas e sutis. Já o prazer psíquico, vem do poder do ser humano de cultivar em seu íntimo sensações de alegrias, tristezas, e outras emoções, geralmente dever cumprido e simples expectativas da diversão e da relaxação. O lazer espontâneo é o resultado de ações com consequências não previstas. É o tipo de

que geralmente propicia surpresas na realização dos atos, diferente do lazer programado, que já se tem idéia do que vai acontecer. Embora este último seja o mais conhecido e praticado devido aos interesses comerciais, é o menos eficiente na recomposição de energias físicas e psíquicas (Andrade, 2001).

Segundo o autor, no que se refere ao lazer esporádico, pode-se dizer que é o conjunto de atividades que são praticadas apenas quando há disponibilidade de tempo, sem exigir periodicidade e durações determinadas. Pode ser chamado também de lazer de ocasião, de oportunidade e de acontecimento fortuito.

Por fim, o lazer habitual se caracteriza pelas atividades costumeiras juntamente com uma produtividade ordenada, consciência do dever cumprido e simples expectativas da diversão e da relaxação.



6.3 - ESPAÇOS PÚBLICOS

Para Serpa (2007), o adjetivo "público" diz respeito a uma acessibilidade generalizada e irrestrita, aonde todos tem o direito de transitar, sendo assim, um espaço acessível a todos, ou seja, significa muito mais do que um simples acesso físico a espaços abertos de uso coletivo.

Da mesma forma que o lazer, o termo espaço público não tem uma única definição. Diversos autores se preocupam em conceituar essa matéria, dentre os mais importantes, temos os chamados "filósofos do espaço público", Hannah Arendt e Jürgen Habermas:

Na obra de Arendt, o espaço público aparece como lugar da ação política e de expressão de modos de subjetivação não identitários, em contraponto aos territórios familiares e de identificação comunitária. Já para Habermas, o espaço público seria o lugar par excellence do agir comunicacional, o domínio historicamente constituído da controvérsia democrática e do uso livre e público da razão. (Arendt, 1972; Habermas, 1984 apud SERPA, 2007, p.16)

Segundo Rolnik (2000) a relação do lazer com a cidade e seus espaços públicos remetem à conceitos contrários do uso do solo urbano, do lazer, dos modos de promoção da qualidade de vida e do modelo de cidade que estamos construindo, isso fez com que surgisse duas concepções diferentes que relacionam lazer e espaços públicos.

A primeira diz que os espaços públicos servem simplesmente de rotas para se chegar aos locais aonde existem o prazer, tanto no espaço doméstico, como no cultural e esportivo, tendo o lazer como um privilégio de consumo real. Já a segunda concepção vê o lazer no

espaço público com funções sociais, pessoais e completamente identificado com a dimensão pública da cidade, o que caracterizaria uma política de anti-exclusão e melhoraria as condições de uso desses espaços diminuindo a segregação, as distâncias sociais e ampliando a comunicação entre os projetos de qualidade de vida

6.4 - PAISAGEM URBANA

Para Cullen (2006), a Paisagem Urbana é um conceito que exprime a arte de tornar coerente e organizado, visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano. Um conjunto de edificações trás consigo um poder visual importante. Fenômenos que ocorrem onde tem um conjunto de edifícios, dificilmente acontecem quando encontramos um edifício isolado.

Existe, sem dúvida alguma, uma arte do relacionamento, tal como existe uma arte arquitetônica. O seu objetivo é a reunião dos elementos que concorrem para a criação de um ambiente, desde os edifícios aos anúncios e ao tráfego, passando pelas árvores, pela água, por toda a natureza, enfim, e entretecendo esses elementos de maneira a despertarem emoção ou interesse. (CULLEN, 2006, p.10)

Nos últimos tempos, a demanda de espaços de lazer no meio urbano vem crescendo significativamente, e os "parques urbanos" estão sendo uma boa opção, visto que são espaços públicos que estabelecem relações sociais entre os indivíduos por meio de atividades esportivas, educativas, culturais, artísticas ou ambientais.

Esses parques tem grande representatividade na paisagem

das cidades por socializar e contemplar alguns fragmentos da natureza diferenciados do universo cotidiano que estamos acostumados e enxergar. Sendo assim, os parques urbanos servem para re-configurar as paisagens das cidades e possibilitar que seus freqüentadores se apropriem desses espaços, tanto pelas práticas de lazer ou pelo turismo (OLIVEIRA, NOBREGA, DIAS, 2012).

6.5 - MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana é caracterizada pelo modo em que pessoas e cargas são deslocados no espaço urbano. De acordo com o especificado na Lei regulamentadora nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, artigo 2º:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (BRASIL, 2012)

O Sistema Nacional de Mobilidade urbana é o conjunto organizado dos modos de transporte, serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

Nesse mesmo contexto, os transportes urbanos são caracterizados como um conjunto dos modos e serviços de transporte tanto público quanto privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades. Podem ser

motorizados e não motorizados, os primeiros são aqueles realizados por veículos automotores, enquanto os últimos se utilizam de esforço humano ou tração animal. Quanto ao serviço de transporte urbano, ele pode ser classificado quanto ao objeto que é transportado, sendo esses passageiros ou cargas; quanto à característica do serviço, coletivo ou individual e por fim quanto à natureza do serviço, público ou privado (Brasil, 2012).

As infraestruturas estudadas na mobilidade urbana são principalmente as vias e demais logradouros públicos, isso inclui: metroferrovias, hidrovias, ciclovias, estacionamentos, terminais, estações, pontos para embarque e desembarque, sinalização viária e de trânsito, equipamentos, instalações e por fim, instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações (CELES, 2009).

Para a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SEMOB (2006), a mobilidade não é só uma questão de deslocamento e do uso dos modos de transporte, mas sim a relação dos indivíduos com o seu local de vida, objetos e meios utilizados para que o deslocamento aconteça. Sendo assim, a idéia de mobilidade se concentra nas pessoas que transitam e requer que todos consigam atingir os seus destinos desejados e os prazeres cotidianos.

7 - APRESENTAÇÃO DA CIDADE CONCÓRDIA -SC

A apresentação da cidade de Concórdia será acompanhada de análises urbanas e históricas que influenciaram no desenvolvimento da cidade, juntamente com o levantamento dos aspectos naturais e agentes determinantes para o desenvolvimento do espaço urbano.

As análises estão divididas em escala municipal, perímetro urbano e recorte, sendo focado em maior parte no recorte por se tratar da área das intervenções.

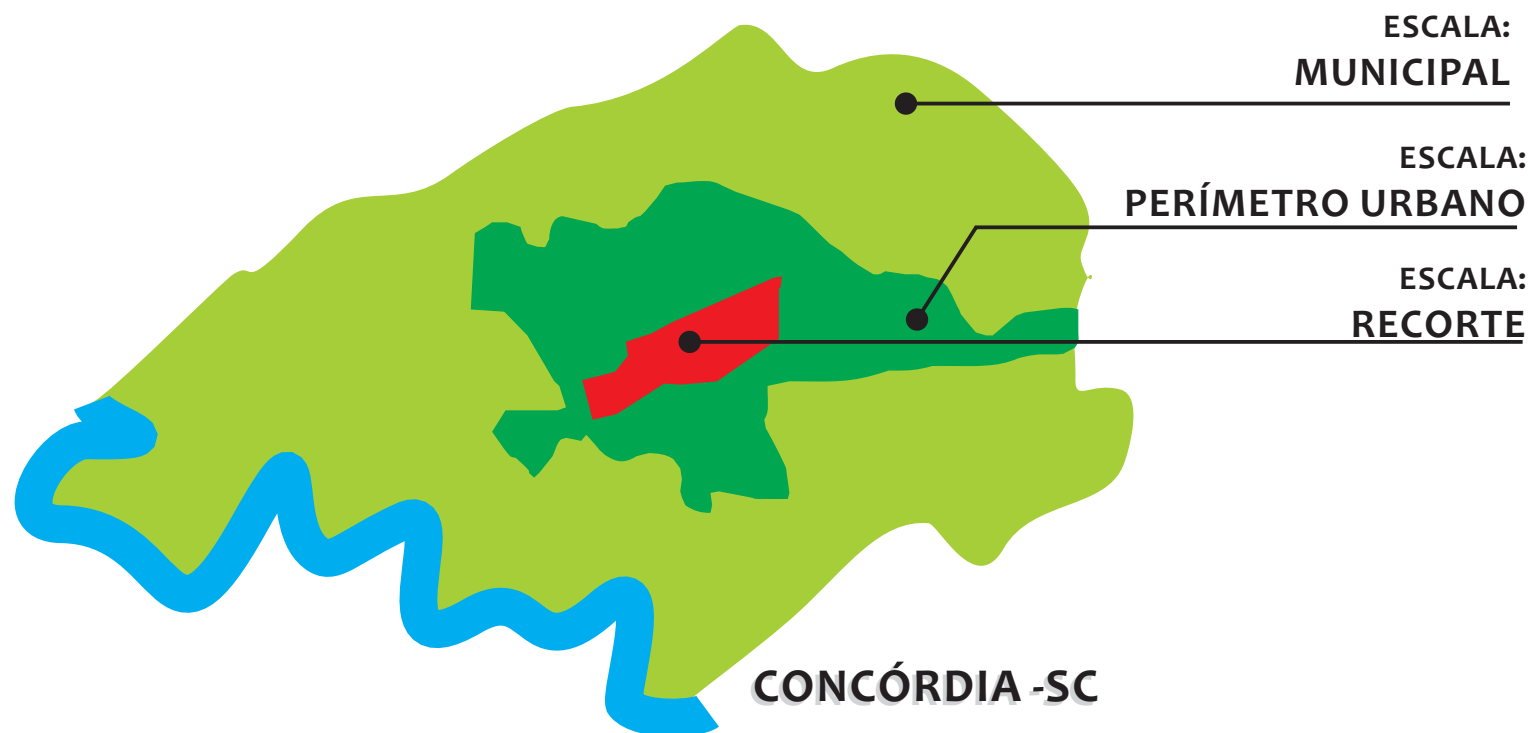


Fig 01. Escalas de trabalho. Fonte: GEOTERRA. Modificado pelo Autor

7.1 - ESCALA MUNICIPAL



Fig 02. Mapa de Santa Catarina. Fonte: GEOTERRA. Modificado pelo Autor

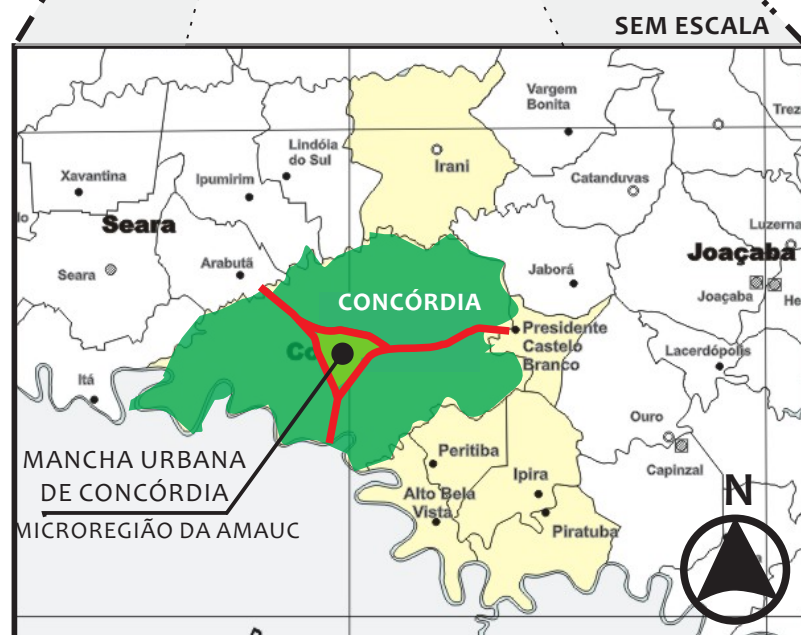


Fig 03. Região da AMAUC. Fonte: GEOTERRA. Modificado pelo Autor

7.1.1 - LOCALIZAÇÃO

O Município está localizado na região oeste do estado de Santa Catarina, Brasil. A uma distância de 493 KM da capital Florianópolis, o acesso terrestre ao Município pode ser feito pelas rodovias BR-153 e SC-283, e SC- 463 (FIG. 1).

7.1.2 - COLONIZAÇÃO

O município de Concórdia foi colonizado por imigrantes italianos e alemães a partir de 1910, vindos na sua grande maioria do Rio Grande do Sul chegando com suas famílias em busca de terras melhores para o plantio e pecuária.

O crescimento foi favorecido após a instalação das estradas de rodagem e da estrada de ferro que serviam para o escoamento agrícola e para o extrativismo da madeira exportada para a Argentina através do rio Uruguai.

7.1.3 - ECONOMIA

A base econômica do Município de Concórdia é a agroindústria, fortemente influenciada por ser berço da multinacional Sadia S.A. que atualmente faz parte do grupo Brasil Foods - BRF. No meio rural predominam as agroindústrias familiares, o pequeno agricultor e o sistema desenvolvido pelas grandes agroindústrias chamado de "integração", o qual se utiliza de granjas para abastecer o setor.

Além disso, Concórdia é líder nacional na produção de suínos e aves e possui a maior bacia leiteira do Estado. Já na economia urbana, o comércio é forte e bem estruturado, podendo-se destacar no setor de serviços, o transporte, a educação técnica e superior e a saúde. Hoje a cidade de Concórdia é considerada a 12ª economia Catarinense.

7.1.4 - CULTURA

A cidade de Concórdia, mantém viva as tradições com inúmeros CTG's e grupos folclóricos italianos e alemães. Ao longo do ano, inúmeros eventos agitam a cidade como a Festa Nacional do Leitão Assado, a Festa do Vizinho e a Expo Concórdia, essa sendo bianual.

POPULAÇÃO (IBGE 2010)	ÁREA DE UNIDADE TERRITORIAL (Km²)	DENSIDADE DEMOGRÁFICA (hab/Km²)
68,621	799,879	86,07

7.2.3 - USOS EXISTENTES

A topografia, assim como em outros aspectos, também pode ser um agente determinante para a diversificação ou segregação de usos na cidade. Em Concórdia o relevo é responsável pela divisão dos bairros e a delimitação da área central, fazendo com que o comércio e a prestação de serviços ocorram somente na área central e nos eixos de ligação dos bairros com o centro. As áreas residenciais dificilmente possuem comércio pelo pouco movimento das vias locais muitas vezes desconexas.

A cidade possui também muitos vazios em sua área central e periférica, muitos deles são Área de Preservação Permanente

(APPS) de encostas de morros ou áreas com inclinação superior a 30%, frutos da especulação imobiliária e também do preciosismo de tradições familiares. Muitos terrenos na área central permanecem ociosos, usados para estacionamentos ou galpões de prestação de serviços e pouco atrativos para a população, deixando de explorar o grande potencial que o centro possui por só ser o único espaço comercial consolidado na cidade.

LEGENDA

- 1) SER SADIA
- 2) PRAÇA DO GELO GOSS
- 3) ESTADIO MUNICIPAL

- DELIMITAÇÃO DO RECORTE
- EIXOS DE COMÉRCIO E SERVIÇO

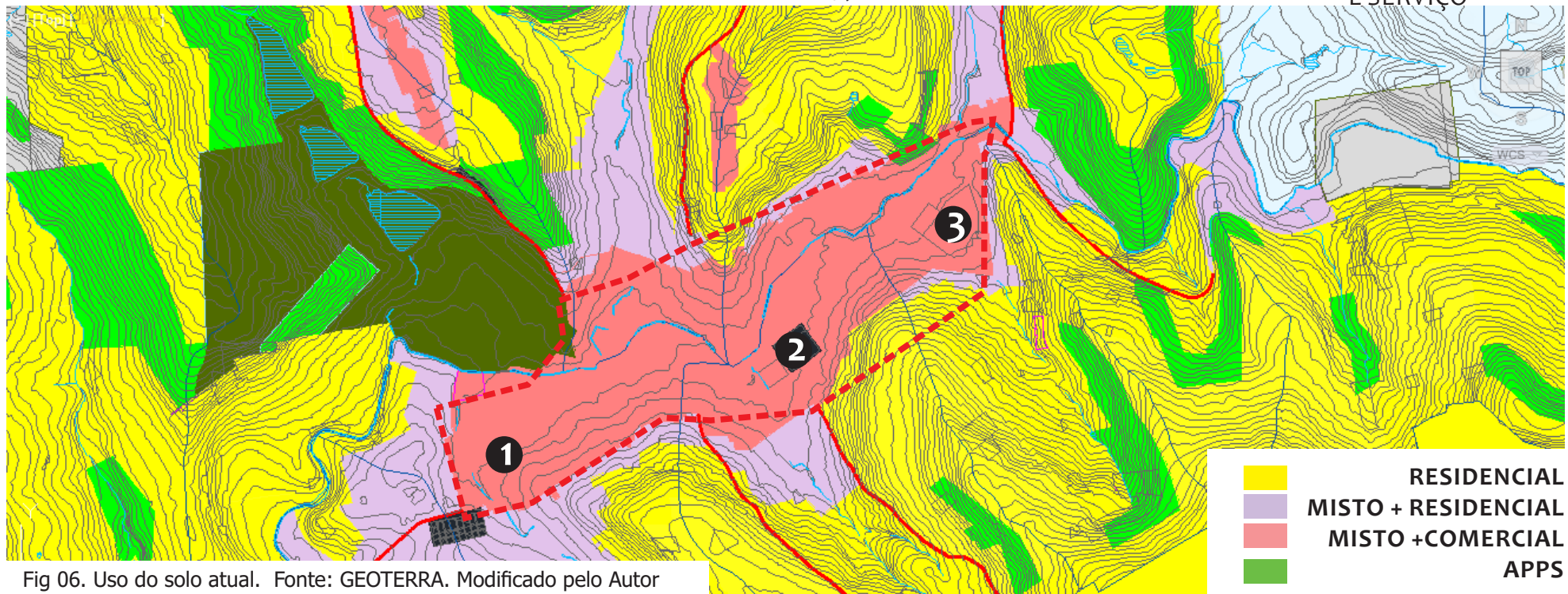


Fig 06. Uso do solo atual. Fonte: GEOTERRA. Modificado pelo Autor

7.2.4 - PAISAGEM URBANA DE CONCÓRDIA



Fig. 06. Rua do comércio, conhecido como calçadão, um marco na paisagem urbana da cidade de Concórdia
Fonte: Google



Fig. 08. Silo da Copédia, marco na paisagem urbana de Concórdia
Fonte: Panorâmio



Fig. 07. Via coletora que liga dois bairros passando pela área central. Fonte: Google

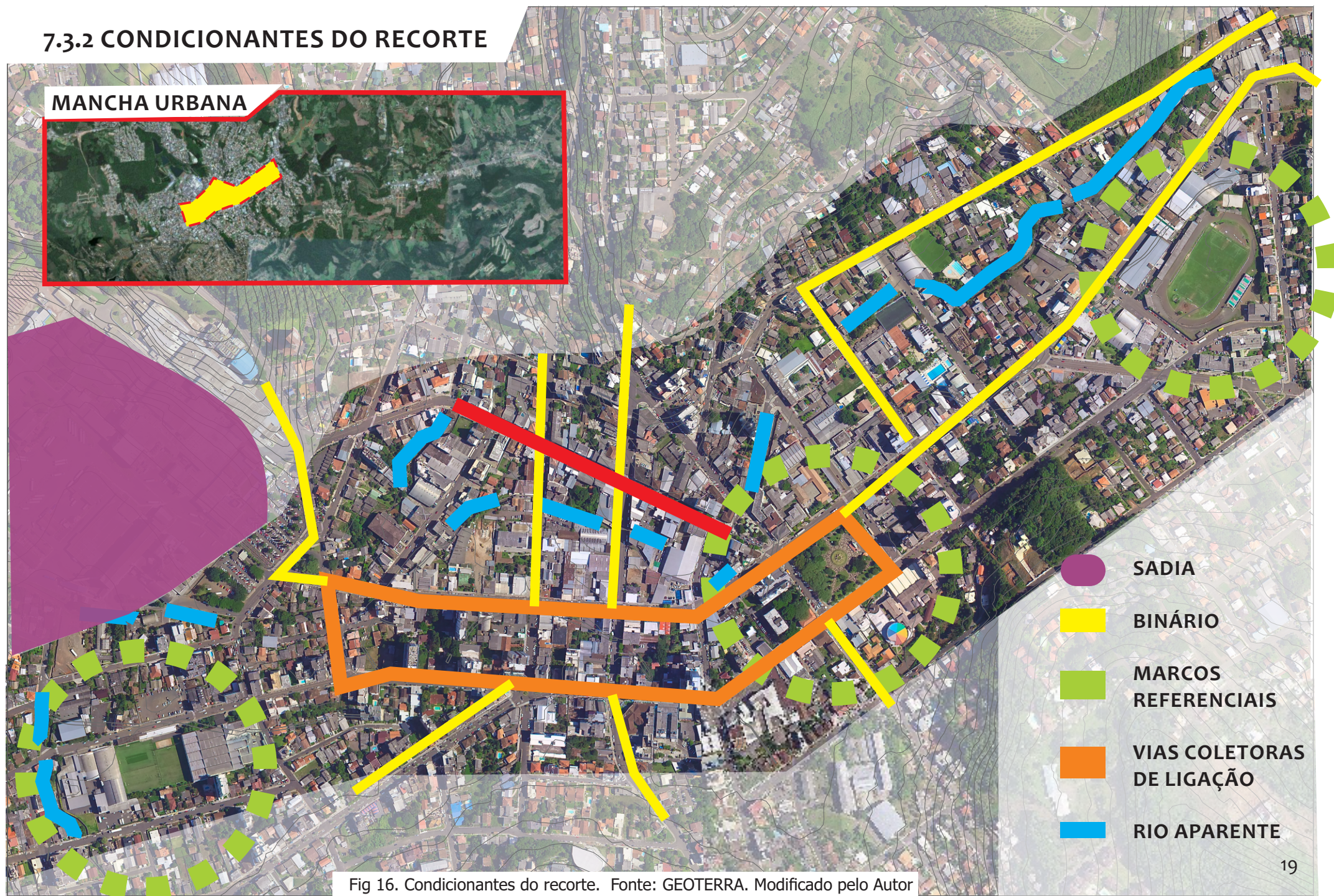


Fig. 09. Concha acústica, na praça DOGELO GOSS
Fonte: Google



Fig. 10. Vista aérea da cidade de Concórdia.
Fonte: Panorâmio

7.3.2 CONDICIONANTES DO RECORTE



7.3.3 EVOLUÇÃO URBANA

A evolução urbana de Concórdia teve muita influência de condicionantes naturais como a topografia acidentada e também fatores socioeconômicos como a instalação da empresa de frigoríficos Sadia S.A, que elevou a cidade. A praça Dogelo Goss localizada no centro da cidade de Concórdia, foi o ponto inicial para a evolução e a construção do espaço urbano. Foi inicialmente chamada de Praça da Bandeira e teve as primeiras casas de madeira da cidade construídas as suas margens.

Em 1928 a expansão da malha urbana direciona-se para leste em áreas menos acidentadas e próximas ao rio dos Queimados, porém com a instalação do frigorífico Concórdia em 1944, a abertura de ruas e a geração de empregos fez com que a população ocupasse o lado oeste da cidade próximo a Sadia S.A. Com o passar dos anos, não havendo mais terrenos disponíveis na pequena área central e plana de Concórdia, surge a ocupação das encostas e os topos de morros, formando bairros residenciais divididos por morros e massas verdes. Essa expansão se caracteriza até hoje na cidade e amplia, a cada ano, seu perímetro urbano para a construção de novos loteamentos e bairros residenciais.

Porém, Concórdia beira um período de transição onde áreas centrais pertencentes a famílias tradicionais da cidade despertam o interesse do mercado imobiliário, os quais possuem capital para investir e alavancar uma requalificação da área central da cidade que vem sendo barrada pela falta de iniciativas públicas e/ou privadas.



Fig 17. Evolução urbana da cidade de Concórdia. Fonte: Autor

LEGENDA

- 1) SER SADIA
- 2) PRAÇA DOGELO GOSS
- 3) ESTADIO MUNICIPAL

--- DELIMITAÇÃO DO RECORTE

VIAS CRIADAS ATÉ:

- 1929
- 1938
- 1956
- 1977

- ANO DE 1929
- ANO DE 1938
- ANO DE 1956
- ANO DE 1977
- SADIA FUNDADA EM 1944

7.3.4 - SISTEMA VIÁRIO

A estrutura viária da cidade de Concórdia se mantém desde a sua criação, suas vias cumprem de maneira prática sua classificação de local, porém as vias coletoras podem ser confundidas com arteriais pelo fato de atravessarem o centro e continuamente ligar a outros bairros, exercendo a função não só de coleta mas também de distribuição, atuando juntamente com o binário no centro da cidade.

Recentemente algumas medidas foram tomadas para a melhoria do trânsito: um binário com 3 pistas para locomoção e uma para estacionamento foi criado para estruturar a circulação da área central. Este binário é alimentado pelas vias coletoras vindas dos bairros que distribuem o tráfego ao chegar no binário. Apesar de ligarem muitos bairros, as vias locais não possuem continuidade, o que as mantém mais calmas mesmo com o asfalto presente em quase 100% delas.

O sistema de transporte coletivo é pouco utilizado pela população urbana. A maioria das linhas municipais partem do terminal urbano localizado no centro do município para os bairros e comunidades, não realizando o caminho inverso em muitas ocasiões. Já a população rural utiliza com maior frequência o transporte coletivo através do terminal rodoviário em linhas intermunicipais que se adaptam a comunidades do interior.

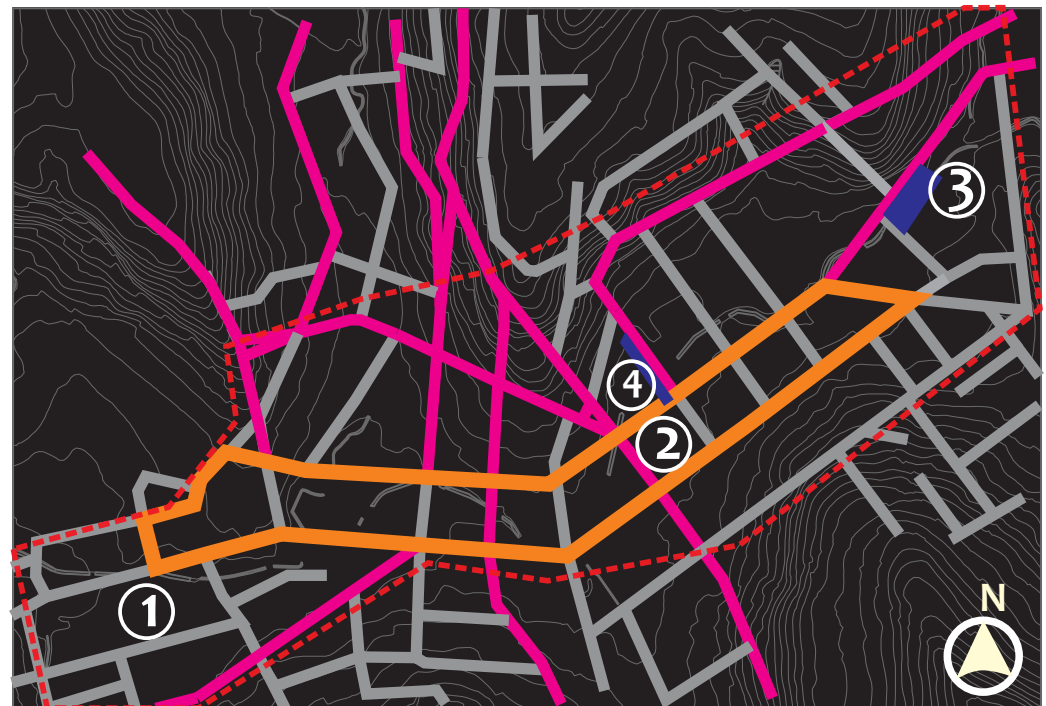


Fig 18. Sistema viário. Fonte: Autor

- 1 - **SER SADIA**
- 2 - **PRAÇA DOGELO GOSS**
- 3 - **RODOVIÁRIA MUNICIPAL**
- 4 - **TERMINAL URBANO**

VIAS:
— **ARTERIAL**
— **COLETORAS**
— **LOCAIS**



Terminal urbano de Concórdia

Fonte: Google



Terminal Rodoviário de Concórdia

Fonte: Google

7.3.5 - PLANO DIRETOR ATUAL

O plano diretor elaborado para cidade de Concórdia, entrou em vigor no ano de 2011, onde ampliou seu perímetro urbano em 70%. Na área de estudo encontram-se quatro Zonas Centrais (ZC) sendo elas, ZC I, ZC II, ZC III e ZC IV. Estas zonas possuem as mesmas características havendo diferenciação somente nas taxas e índices, o que aumenta ou diminui relativamente com a distância do ponto central, sendo aceito maior ocupação em zonas próximas e menores conforme as distâncias. Aparecem de maneira tímida também a Zona de baixas densidades (ZBD) e a Zona Industrial (ZI).

A partir de diretrizes e estratégias o plano diretor recentemente aprovado compartilha dos mesmos interesses do presente estudo em certos aspectos como:

- Planejamento do transporte coletivo local, com o incremento do número de linhas, ampliação da frota e dos itinerários;
- Elaboração de Plano de Arborização Urbana que preveja a implantação de novas áreas verdes, praças e/ou parques e plantio de arborização urbana como meio de auxiliar na permeabilidade do solo;
- Aplicação do instrumento IPTU Progressivo em edificações localizadas em áreas atendidas por toda a infraestrutura urbana, contudo subutilizadas ou não utilizadas.
- Qualificação dos espaços públicos de esporte, lazer e recreação, bem como implantação de novas áreas para esta utilização.

Porém no mesmo plano são encontradas estratégias e diretrizes que divergem da proposta do trabalho como:

- Extinção da progressividade de tributos sobre imóveis não construídos nas zonas mistas centrais, quando estes forem utilizados para áreas de estacionamento;
- Construção de prédios de estacionamentos e/ou de áreas maiores para estacionamento em prédios comerciais e de serviços.

Muitas destas diretrizes foram traçadas pela comunidade juntamente com o poder público que através de reuniões participativas, quantificavam e avaliavam os pontos positivos e negativos de cada localidade para posteriormente a proposição das mesmas. (<http://www.concordia.sc.gov.br>)

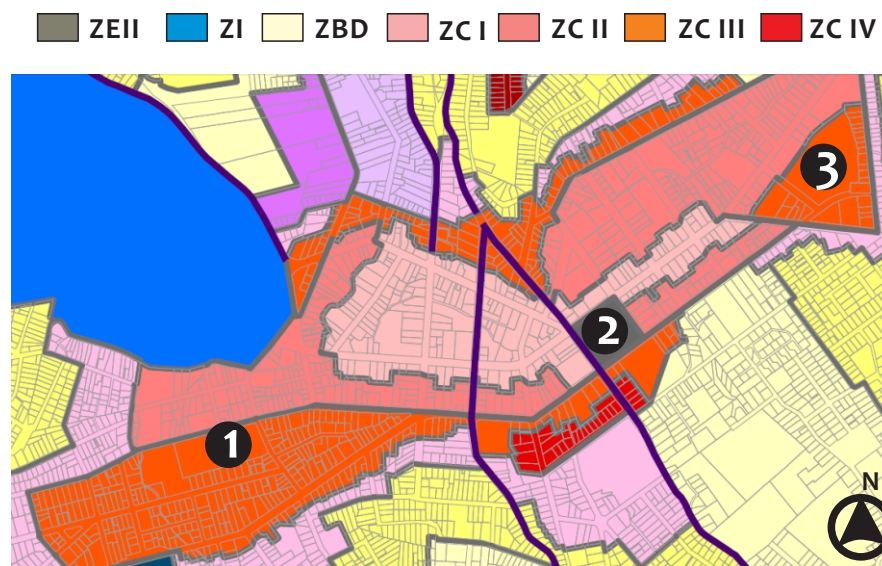


Fig 19. Zoneamento do Plano diretor de 2011 para Concórdia.
Fonte: Prefeitura municipal. Disponível em <www.concordia.gov.br>

7.3.6 - BÁCIAS HIDROGRÁFICAS

O município de Concórdia é banhado por vários rios da bacia hidrográfica do rio Uruguai. Além do próprio Uruguai, destacam-se o Rio Jacutinga, Rancho Grande e o Rio dos Queimados que passa por quase toda a área urbana da cidade. Localizado na divisa com os municípios de Irani, Lindóia do Sul, Ipumirim, Arabutã e Itá, o rio Jacutinga recebe água de uma série de afluentes com sérios riscos de contaminação pelos dejetos suínos. A preocupação é maior porque é dele que Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (CASAN) capta cerca de 80% da água que é distribuída no município. (www.portalconcordia.com.br)

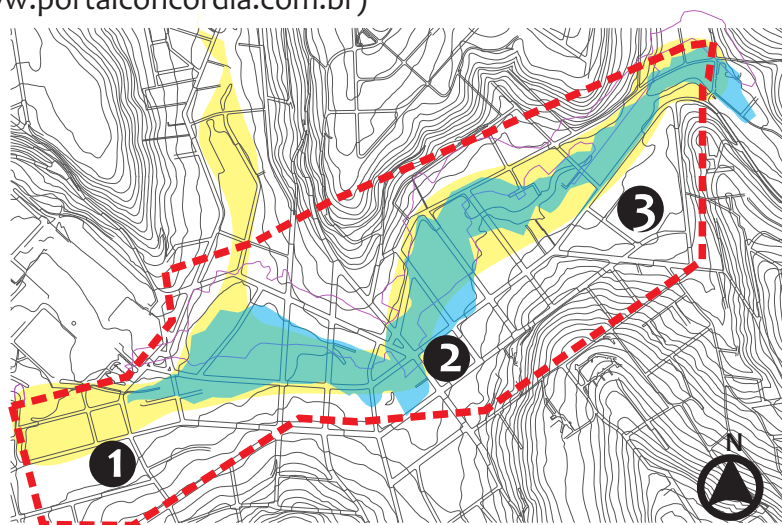


Fig 20. Cheias de 1998 e 2007 na área central de Concórdia.
Fonte: GEOTERRA. Modificado pelo Autor

LEGENDA:

- 1) SER SADIA
- 2) PRAÇA DO GELO GOSS
- 3) ESTADIO MUNICIPAL

- CHEIA DE 2007
- CHEIA DE 1998
- DELIMITAÇÃO DO RECORTE

7.3.7 - RIO DOS QUEIMADOS

Tem sua nascente na localidade de Linha São José, Município de Concórdia, passando pelo perímetro urbano e desaguando no Rio Uruguai, na localidade de Barra dos Queimados, no próprio município. Possui uma extensão de 19,8 km, sendo 7,5 km na área urbana e 12,30 na área rural.

O Rio dos Queimados já possuiu uma boa capacidade de escoamento das águas, dadas as condições geométricas de sua bacia que apresenta uma boa declividade. No entanto, pela ação do homem e com a falta de um plano de ocupação do solo, foram construídas edificações sobre o leito do rio, com obstruções variadas que causaram retenção do escoamento fluvial em diversos pontos da Cidade. Nos anos de 1983, 1987, 1998, 2007, houve o transbordamento do Rio dos Queimados devido a grandes precipitações pluviométricas, causando prejuízos para as diversas camadas da população urbana, apesar disso, a Cidade de Concórdia, continua crescendo às margens do rio. (www.portalconcordia.com.br)



Fig 21. Manifestação pelo Rio dos Queimados.
Fonte: Portal Concórdia. Disponível em www.portalconcordia.com.br.



Fig 22. Rio dos Queimados no centro da cidade de Concórdia.
Fonte: Google earth.

7.3.8 - CONCÓRDIA 2030

É um plano de desenvolvimento, para os próximos 20 anos do Município de Concórdia, na busca por uma cidade planejada, sustentável, inovadora, com qualidade de vida, oportunidades, bonita e educada.

O Conselho Municipal de Desenvolvimento Sustentável - CMDS, formado por entidades de vários setores, identificou e propôs os eixos básicos para o crescimento do Município e sugeriu os projetos estratégicos de cada área. Com base em debates e estudos, o CMDS indica cinco componentes: a Competitividade, a Gestão Pública e Cidadania, a Infra estrutura e Serviços Essenciais, o Trabalho e Renda e a Qualidade de Vida.

O projeto Concórdia 2030 conta com iniciativas e projetos importantes que influenciaram no desenvolvimento da cidade e conseqüentemente na área de estudo do trabalho. Dentro deste planejamento serão considerados os seguintes projetos: centro cultural, cobertura na rua Leonel Mosele, Praça Domingos Machado de Lima e terminal intermodal integrados.



CENTRO CULTURAL

Fonte: Concórdia 2030



**COBERTURA NA RUA LEONEL
MOSELE**

Fonte: Concórdia 2030

PRAÇA DOMINGOS MACHADO DE LIMA, E TERMINAL INTERMODAL INTEGRADOS.



Fonte: Concórdia 2030



Fonte: Concórdia 2030

Fig 23. Fonte: Concórdia 2030. Disponível em: <www.concordia2030.com.br>

7.3.9 - RECORTE E ÁREAS DE INTERESSE



Fig 24. Áreas de interesse no centro da cidade de Concórdia. Fonte: GEOTERRA. Modificado pelo autor

8 - PÁRTIDO

ANÁLISES

- CONDICIONANTES NATURAIS
- POTENCIALIDADES
- ASPECTOS ECONÔMICOS/FÍSICOS/GERAIS
- LEGISLAÇÃO E PROJETOS PARA O MUNICÍPIO
- CARACTERÍSTICAS DO RECORTE

POLOS ATRATORES

DISPOSIÇÃO DE EQUIPAMENTOS

CONCEITO

A criação de um projeto de áreas de lazer para a cidade de Concórdia surgiu inicialmente para suprir a necessidade que havia desses espaços na cidade. Porém após estudos e análises mais aprofundadas sobre a área do recorte foi possível perceber a baixa densidade e a existência de vazios urbanos e terrenos subutilizados que tornaram necessárias a implantação de mais usos para a diversificação da área e a utilização da infra estrutura já disponibilizada no local.

DIAGNÓSTICO

- AMPLIAR FORMAS DE ACESSO PARA ÁREA CENTRAL;
- REDIMENSIONAR AS VIAS CONFORME AS CARACTERÍSTICAS DO MUNICÍPIO;
- ANDESSAMENTO DO CENTRO BUSCANDO A DIVERSIDADE DE HORÁRIOS E GERADORES DE DIVERSIDADE NA REGIÃO;
- CRIAÇÃO DE ÁREAS DE LAZER LIGADAS AOS EQUIPAMENTOS EXISTENTES
- VALORIZAÇÃO DA CULTURA LOCAL E DE CONDICIONANTES NATURAIS DO COMO A PAISAGEM URBANA;
- CRIAR DIVERSIDADES DE HORÁRIOS E SERVIÇOS NO CENTRO DE CONCÓRDIA

INTERVENÇÕES

- CORREDORES VERDES
 - RUAS DE LAZER
- MUSEU + SALA DE CONVENÇÕES + MIRANTE
 - MERCADO PÚBLICO
 - HABITAÇÃO SOCIAL
- EDIFÍCIO INSTITUCIONAL PROFISSIONALIZANTE
 - RUAS DE LAZER OU (TRAFIC CALM)
 - PRAÇAS
- SISTEMA DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

8.1 - CONDIÇÕES PARA A DIVERSIDADE URBANA

Segundo Jacobs (2001), baseado na mistura de usos e diversidades podemos compreender a grande parte das relações que acontecem nas cidades atuais, sendo imprescindível a análise crítica das combinações dos usos, tratando-os como uma organização complexa e desmitificando o termo desorganização adotado pela sociedade modernista. As cidades são grandes geradores de diversidades naturais, independente da espécie, diversidade esta associada às muitas pessoas que se manifestam de formas diferentes, gostos, habilidades entre outros no espaço urbano, utilizando os serviços que a mesma os proporciona.

“[...]é muito fácil descobrir que situações geram a diversidade urbana se observarmos os locais em que a diversidade floresce e pesquisarmos as razões econômicas que permitem seu surgimento nesses locais.” (JACOBS, 2001)

Embora o estudo das diversidades gere um resultado complexo derivado dos mais variados fatores, as diversidades baseiam-se em relações econômicas simples, capazes de promover a atração e a diversidade, o fracasso ou o sucesso de uma região. Quatro condições são consideradas indispensáveis na potencialização de uma localidade através dos geradores de diversidade segundo Jacobs (2001), são eles:

Usos principais combinados: o ambiente deve possuir o maior número de atrações e geradores de diversidades possíveis, tendo no mínimo duas como principais, fazendo com que a população usufrua de boa parte da infraestrutura urbana em diferentes horários do dia.

Quadras curtas: as ruas e oportunidades de virar esquinas devem ser frequentes, quando se utiliza de quadras curtas a diversidade de caminhos se amplia e o inconveniente da distancia desaparece se transformando em surpresa.

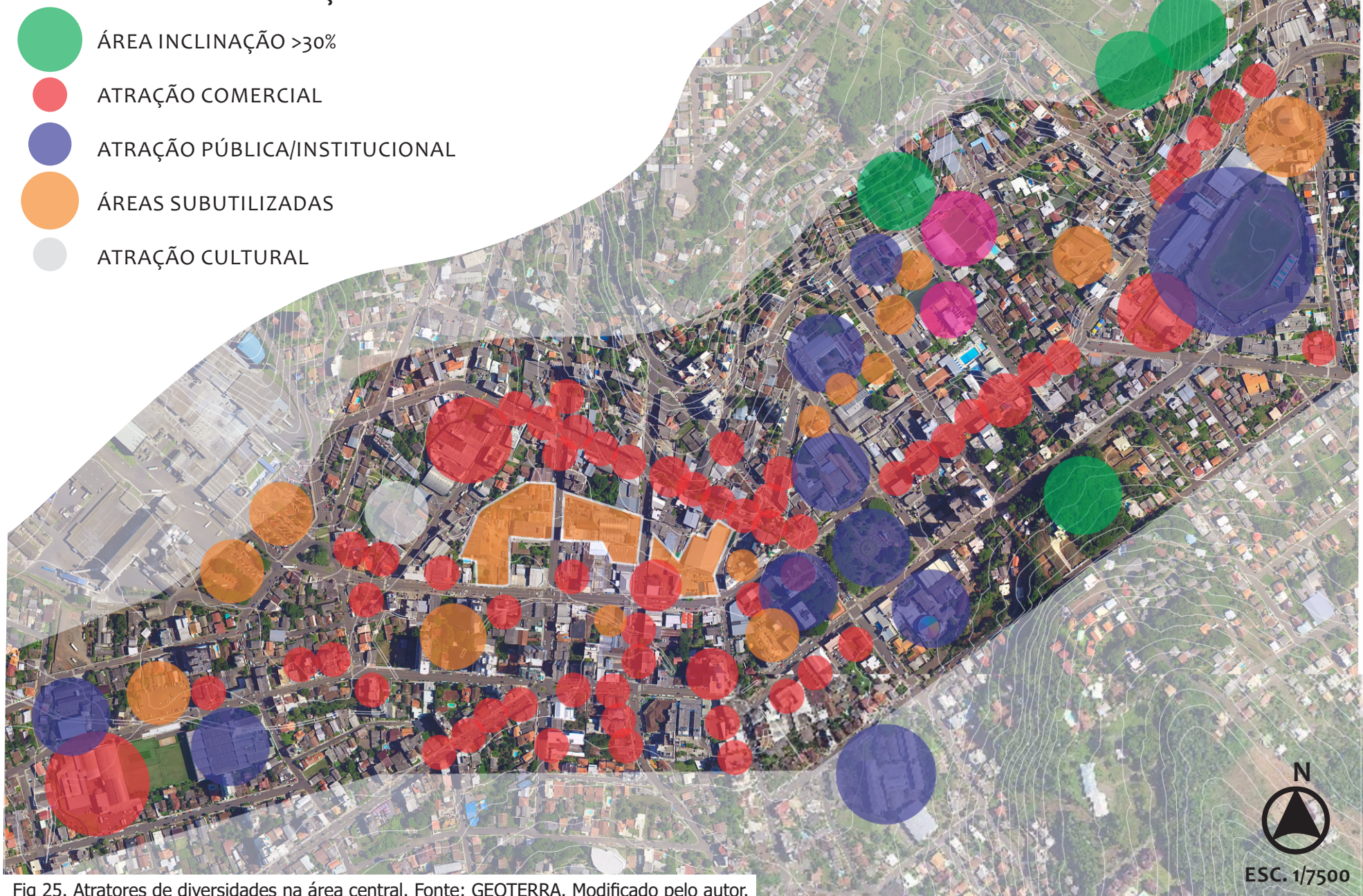
Prédios antigos: estes edifícios de usos mistos com comércios tradicionais, devem ser mantidos tanto pelo fato de terem uma importância funcional, quanto pelo seu valor cultural herdado com o tempo, fator que não é possível ser gerado de uma hora pra outra. Sua preservação também é bem vista de modo a gerar rendimento econômico variado, esta mistura pode incorporar comércios e serviços abastecido indiretamente pela diversidade.

Densidade e concentração: deve haver público para todas as diversidades acima descritas, incluindo moradores às determinadas localidades. O comércio em áreas centrais deve ser complementado por moradias, distribuindo pessoas pelas ruas durante todas as horas do dia, feriados e finais de semanas, os moradores são os olhos da rua, contribuindo também para a sua segurança.

Para planejar a inclusão de novos usos potenciais, primeiramente é preciso ter uma noção do que essa iniciativa vai ajudar na resolução do problema fundamental do distrito. Essa inclusão, certamente objetivaria concentrar um maior número de pessoas nos locais em que o município mais precisa delas para equilibrar os horários de uso (meio da tarde, à noite, aos sábados e aos domingos).

Essas formas de atração de um novo público, devem ser atraentes também para os antigos trabalhadores do distrito, não podendo de forma alguma incomodá-los ou afugentá-los. Sendo assim, pode-se dizer que o novo uso deve ser completamente relacionado com o perfil do distrito, não podendo contrariá-lo.

8.1.1 - PONTOS DE ATRAÇÃO DE DIVERSIDADES



8.2 - ESCALA MUNICIPAL

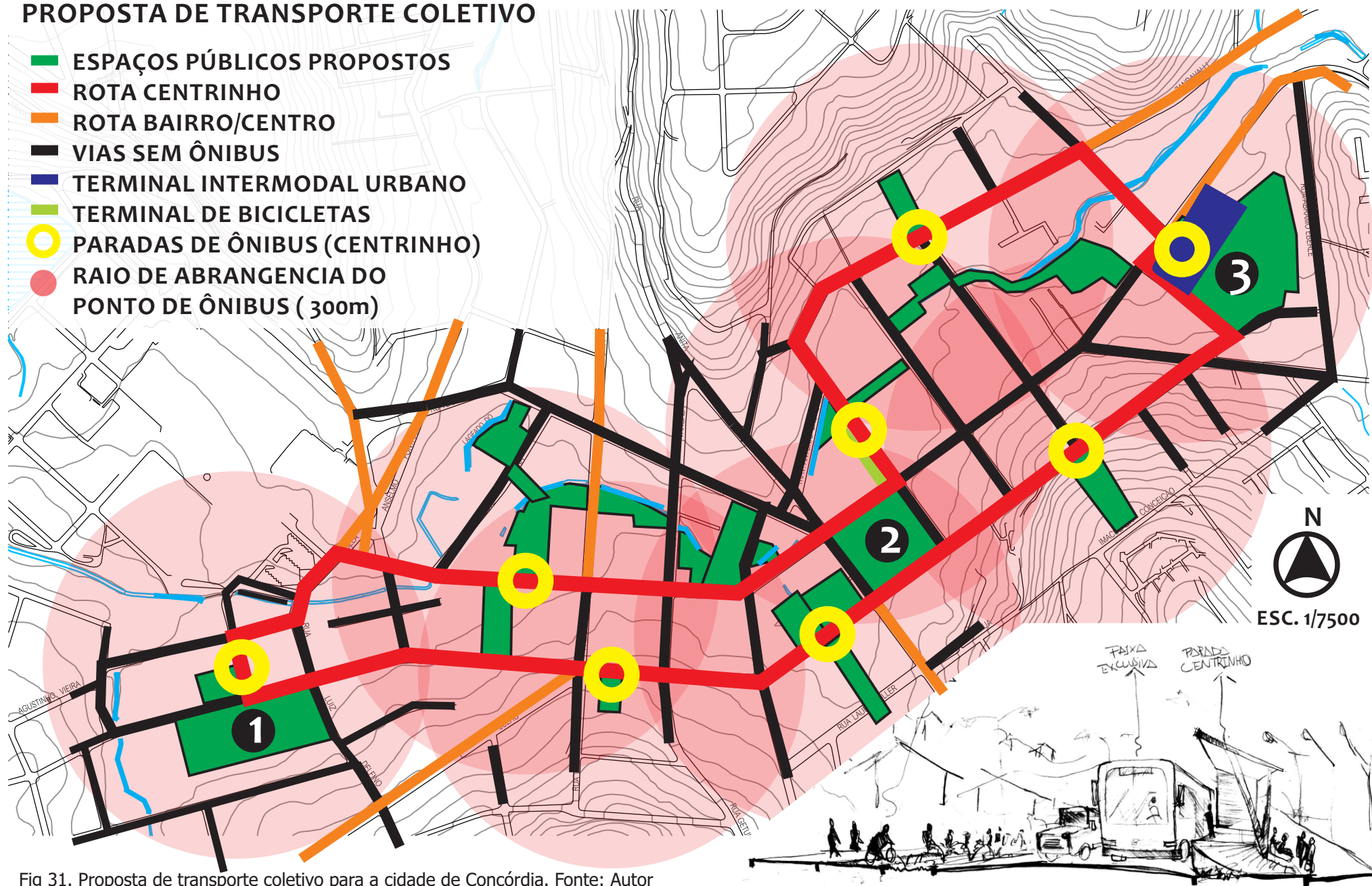
SISTEMA DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

Visando suprir as necessidades de deslocamento dos diferentes grupos socioeconomicos presentes em Concórdia, são propostas alternativas de transportes mais saudáveis para a população e para o meio ambiente como o transporte coletivo e a utilização da bicicleta.



Croqui-01. Proposta de rua com ciclovia, transporte coletivo, pedestre, sinalização, paisagismo e automóvel. Fonte: GEOTERRA. Modificado pelo autor.

PROPOSTA DE TRANSPORTE COLETIVO



8.2.1 - SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

O planejamento do transporte coletivo para Concórdia se baseia no sistemas adotados nas cidades de Curitiba e Criciúma, onde o ônibus percorre um eixo viário, distribuindo seus passageiros em paradas espalhadas na extensão da via. Na cidade de Concórdia porém o eixo viário não se trata de uma avenida e sim de um binário que atravessa o centro da cidade e estrutura o comércio existente.

Buscando construir uma cidade mais humana, com maior qualidade de vida acessível a população, o «centrinho», como será chamado, fará o transporte da população na área central através de vias que fortalecem um sistema de espaços públicos de lazer na área central da cidade, tornando a viagem um convite ao lazer.

As características herdadas do plano de Criciúma é o deslocamento em forma de circuito, onde ele possuirá dois terminas, um em cada extrema que diluam o fluxo para os bairros.

Do plano de Curitiba a intenção é utilizar as paradas onde a população permanece na parada e pode optar por uma outra rota e destino na cidade. Adotando a idéia para o sistema do "centrinho" os ônibus vindo dos bairros e regiões do interior fariam o desembarque em uma de suas paradas, possibilitando o usuário a se locomover por toda a cidade pagando uma tarifa somente.



Fig 26. Tubo na cidade de Curitiba-PR, abrigo para passageiros. Fonte: Google

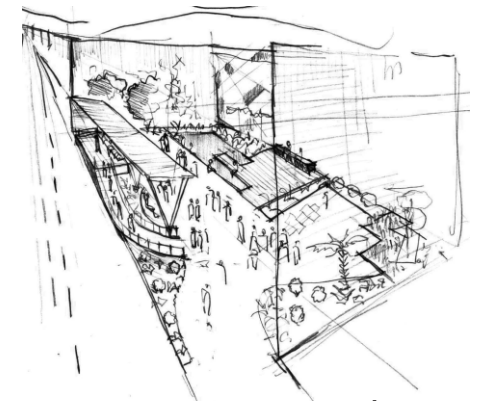


Fig 27. Proposta de Parada de ônibus na cidade de Concórdia. Fonte: Autor

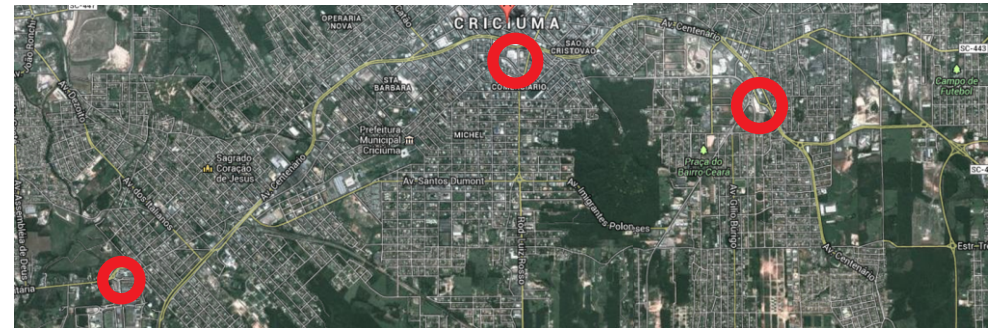


Fig 28. Terminais Urbanos na cidade de Criciúma-SC Fonte: Google



Fig 30. Terminais Urbanos na cidade de Criciúma-SC Fonte: Google

 **FAIXA EXCLUSIVA CENTRINHO**

 **FAIXA DESTINADA A CICLOVIA COM CANTEIRO**

8.2.2 - SISTEMA DE TRANSPORTE CICLOVIÁRIO

Tomando partido dos benefícios da bicicleta, foi proposto um sistema cicloviário destinado ao transporte e também ao lazer. As ciclovias se conectam no espaço público através de áreas de lazer e da malha viária. Visando a segurança do ciclista foram criadas três tipologias de ciclovias conforme as características das vias implantadas, dimensões e sua relação com os espaços públicos.

A utilização da bicicleta na cidade de Concórdia não se torna muito favorável em algumas áreas da cidade pelo relevo acidentado em que a cidade se instalou, ainda assim é possível observar muitos ciclistas na cidade principalmente jovens.

Minimizando os problemas de inclinação existentes na cidade de Concórdia, uma série de mecanismos serão utilizados para a melhor utilização possível do sistema como:

- Transporte coletivo com suporte para bicicletas;
- Vagas para bicicletas em pés de morros;
- Aluguel de bicicletas;



Fig 35. Situação atual da Rua Marechal Deodoro, Fonte: Google. Modificado pelo autor.



Fig 32. Transporte público + suporte para bicicletas. Fonte: Voudebike. Disponível em: <www.voudebike.com.br>



Fig 33. Bicletário em rua com declividade acentuada. Fonte: Voudebike. Disponível em: <www.voudebike.com.br>



Fig 34. Aluguel de bicicletas. Fonte: Voudebike

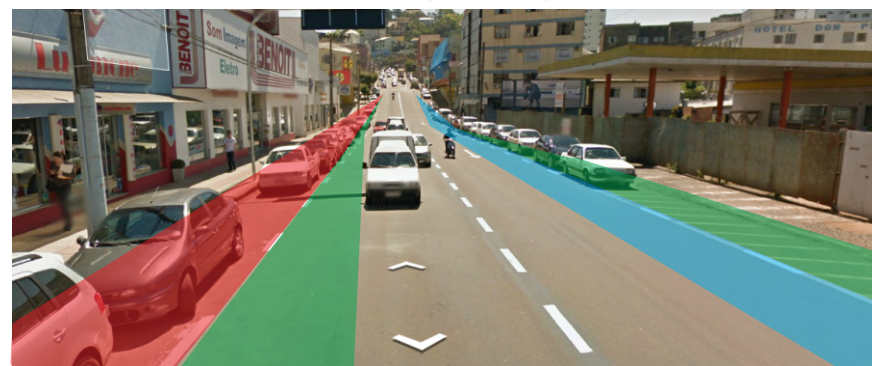


Fig 36. Situação atual da Rua Getúlio Vargas. Fonte: Google. Modificado pelo autor

FAIXA EXCLUSIVA CENTRINHO
FAIXA DESTINADA A CICLOVIA COM CANTEIRO

CICLOVIA
CANTEIRO ARBORIZADO
AMPLIAÇÃO DA CALÇADA

PROPOSTA DE TRANSPORTE CICLOVIÁRIO

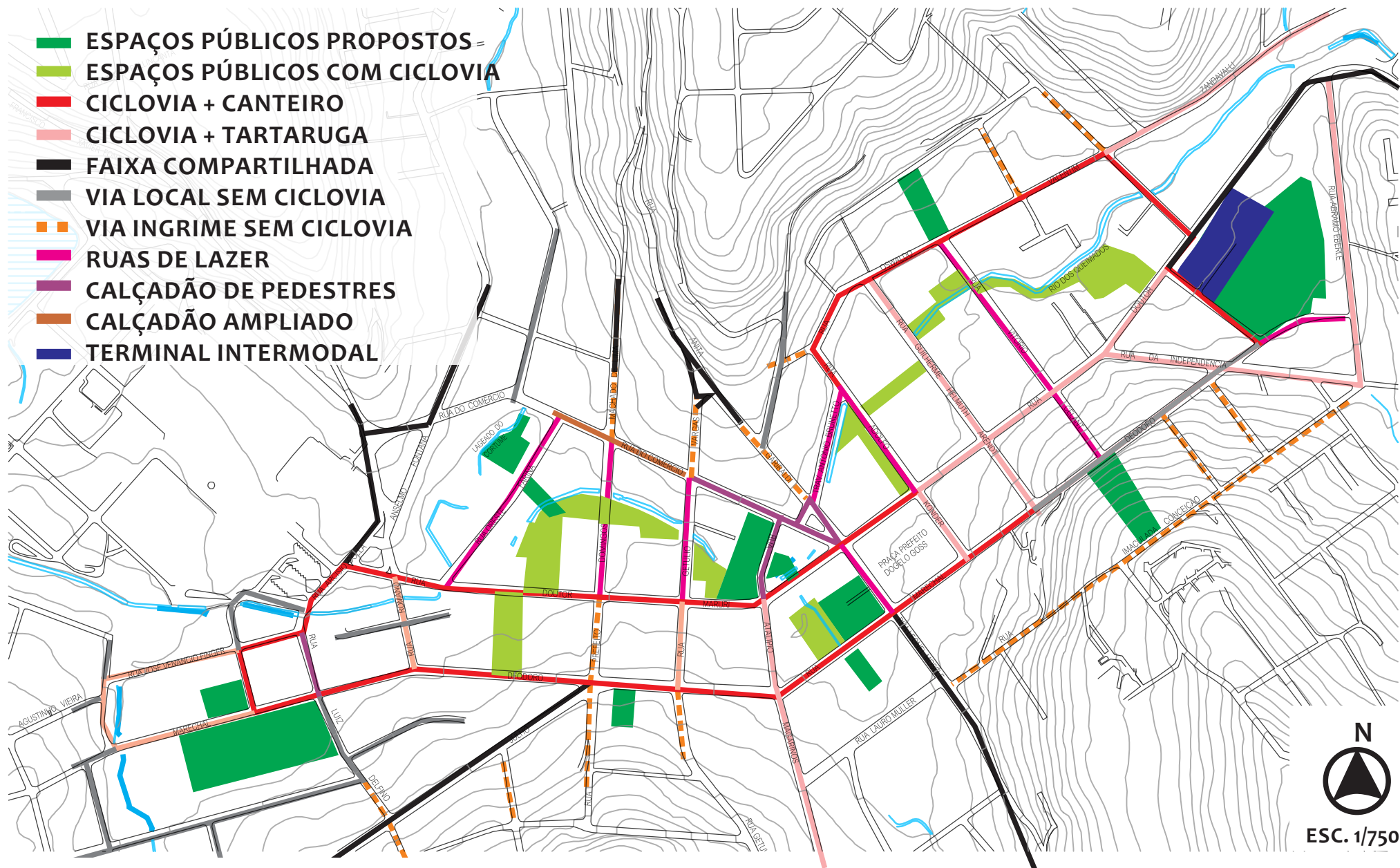


Fig 37. Proposta de transporte cicloviário na área central de Concórdia. Fonte: Autor

8.3 - PROPOSTA RECORTE

PROPOSTA DE INTERVENÇÕES PARA O RECORTE










-  LAZER EXISTENTE MANTIDO
-  CORREDORES VERDES
-  PRAÇAS DE LAZER
-  ÁREAS DE LAZER + INSTITUCIONAL
-  ÁREAS DE LAZER + MERCADO PÚBLICA
-  CALÇADÃO SEM AUTOMÓVEIS
-  EXPANSÃO DO CALÇADÃO
-  RUAS DE LAZER
-  RIO APARENTE



Fig 38. Proposta de intervenções em áreas consideradas subtilizadas na cidade de Concórdia. Fonte: Autor