

ACADÊMICA: Débora Jerônimo de Borba
ORIENTADOR: Pedro Luiz Kesting Medeiros

Ensaio Urbano em Sombrio-SC

Centralidades que Conectam

Caderno do trabalho final de graduação I, solicitado
pela comissão examinadora do curso de Arquitetura
e Urbanismo do Extremo Sul Catarinense.

COMISSÃO EXAMINADORA:

Prof.: Gláucia Marchesan
Prof.: Jorge Luiz Vieira

CRICIÚMA,
2019/01



Imagem 00: Igreja Matriz de Sombrio-SC
Fonte: Autoral.

*“Preparando hoje estão
Os caminhos que no futuro
Resolutos prosseguirão
No compasso do gigante
Construindo a nação”*

(Trecho Hino de Sombrio-SC)

SUMÁRIO

01 APRESENTAÇÃO

- 1.1 INTRODUÇÃO - 8
- 1.2 PROBLEMÁTICA/JUSTIFICATIVA - 11
- 1.3 OBJETIVOS - 13
- 1.4 METODOLOGIA - 13

02 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

- 2.1 HISTÓRICO E CONCEITO DE CIDADE - 16
- 2.2 COMO AS CIDADES VEM CRESCENDO E O QUE AS
MOTIVA CRESCER - 18
- 2.3 CRESCIMENTO X DESENVOLVIMENTO URBANO - 21
- 2.4 METODOLOGIA PROJECT FOR PUBLIC SPACES
PARA TOMADA DE DECISÃO DE PROJETO - 24

03 CONTEXTUALIZAÇÃO

- 3.1 APRESENTAÇÃO DE SOMBRIO-SC - 30
- 3.2 HISTÓRICO E TRANSFORMAÇÕES URBANAS
EM SOMBRIO-SC - 32
- 3.3 CARACTERIZAÇÃO URBANA - 35
- 3.4 RECORTE DE ESTUDO - 42

04

REFERENCIAIS

4.1 PRIMEIRO LUGAR NO CONCURSO
PRAIA FERROVIÁRIA DE PALERMO - 46

4.2 INTEGRAÇÃO À PAISAGEM URBANA

DE SOMBRIO - SC: NOVAS FORMAS DE PENSAR O
ESPAÇO URBANO A PARTIR DO EFEITO BARREIRA - 48

05

PARTIDO URBANÍSTICO

5.1 DIRETRIZES E AÇÕES PROJETUAIS - 52

5.2 PROPOSTA - 54

06

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS - 69

01

APRESENTAÇÃO

1.1 INTRODUÇÃO

Este caderno trata-se da primeira parte do trabalho final de graduação de Arquitetura e Urbanismo, aborda-se aqui um ensaio urbanístico propositivo, que tem como temática Cidade Compacta e Bi central.

Sendo que a abordagem de uma análise e proposta urbana requer o entendimento dos conceitos que circundam a temática apresentada, compreendendo assim a estruturação do espaço urbano considerando as suas escalas temporais. Sendo assim este trabalho estrutura-se em cinco capítulos. No primeiro encontra-se a problematização e justificativa que mostrará a estruturação de uma cidade seccionada pela BR-101, o porquê de estudá-la, quais os objetivos que se pretende a metodologia seguida.

O segundo é sobre a fundamentação teórica, que é o embasamento deste trabalho e auxiliam na compreensão da temática e conceituação, principalmente quando se trata da metodologia *Project for Public Spaces (PPS)* por ser a principal ferramenta utilizada para a construção do partido.

O terceiro trás o reconhecimento do objeto de estudo que é a cidade de Sombrio-SC, aborda-se neste capítulo análises gráficas e históricas do município, com finalidade de compreendê-lo para poder propor uma intervenção urbana coerente.

No quarto capítulo, abordam-se dois estudos de caso e referenciais de projetos urbanísticos que possuem características e ideais semelhantes ou que se pretende.

A quinta e última parte deste trabalho é o partido urbanístico, onde apresentará as ideias de projeto de intervenção urbana que pretende-se chegar na segunda etapa do trabalho final de graduação no segundo semestre deste ano, onde a ideia não criar um design/ordenamento de território final para a cidade de Sombrio-SC, mas sim um veículo para viabilizar questionamentos para as transformações urbanas das cidades.





Imagem 01: Vista aérea de Sombrio-SC
Fonte: Acervo Prefeitura Municipal.



▲
Imagem 02: Trecho da BR-101 em Sombrio-SC.
Fonte: Autoral.

1.2 PROBLEMÁTICA/JUSTIFICATIVA

No Brasil, assim como em muitos países, segundo Pereira (2014), o processo da urbanização acelerada ocasionado pela Revolução Industrial, foi a transformação urbana e territorial que trouxe maiores impactos nas cidades, gerando diversos conflitos urbanos solucionados de forma momentânea e superficial resultando no que antes era visto como solução, atualmente são os problemas. O automóvel como suporte estruturador, influenciou na acessibilidade, na mobilidade e na segregação, qualificando espaços urbanos para uso e participando da produção de centralidades e polarizações. (Silveira et al, 2007).

O crescimento territorial é um fenômeno que está fortemente relacionado com a migração campo-cidade, denominado como êxodo rural no século XX. Conforme Evers et al. (2018), o crescimento territorial da cidade contemporânea não está mais ligado com os mesmos fatores do século XX, atualmente, a dispersão urbana é caracterizada como fenômeno da pós-industrialização, sendo consequência de forças diversas, entre elas as do mercado imobiliário sedento por novas (e mais baratas) áreas de ocupação, aliado ao aumento da violência urbana, que leva as classes médias e altas a procurarem uma segregação planejada.

A expansão territorial aliada a falta de gerenciamento adequado, não apenas aumentam as desigualdades urbanas, mas também contribuem para maiores riscos econômicos e ambientais para a cidade como um todo. Segundo Evers (2018), o modelo de cidade compacta objetiva conter a dispersão, focando a retração e a contenção do processo dispersivo por meio de planos, estratégias e inúmeros instrumentos urbanísticos com diretrizes de projeto.

A abordagem de uma análise e proposta urbana requer o entendimento dos conceitos que circundam a temática apresentada,

compreendendo assim a estruturação do espaço urbano considerando as suas escalas temporais.

Na cidade de Sombrio-SC, considerada uma cidade de pequeno porte, entretanto, com grande potencial econômico, nota-se 02 questões a serem evidenciadas, ocasionadas por rápidas e constantes transformações no seu espaço urbanizado.

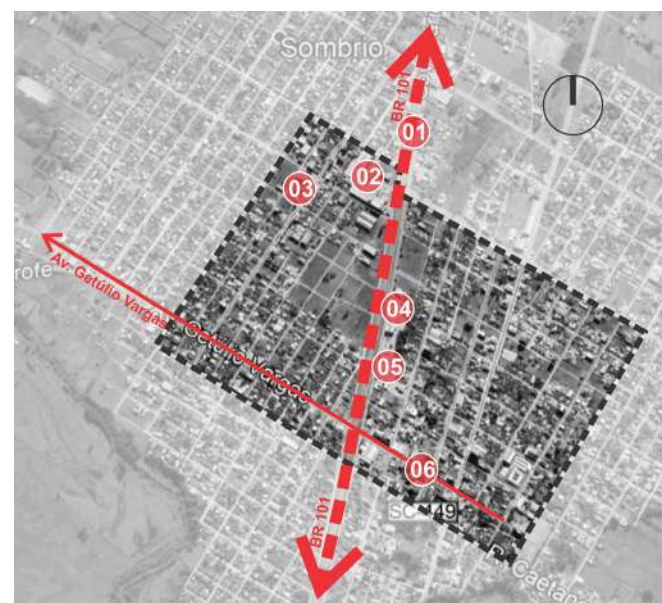


Imagem 03: Transformações do espaço urbano. 01- BR 101; 02- Shopping varejista Outlet; 03- Instituto Federal Catarinense ; 04- Shopping varejista Sombrio Moda Shopping; 05- Supermercado; 06- modificação da Av. Getúlio Vargas e Calçadão.
Fonte: Google Earth, editado pela autora.

O mapa da figura 01 representa uma análise geral das transformações que Sombrio vêm passando na última década, onde destacam-se: a duplicação da BR-101 e suas elevações na malha urbana em (2011), a modificação da Avenida Getúlio Vargas, acesso principal do centro da cidade em (2016), a relocação do museu ao ar livre e calçadão (2016), a saída do shopping atacadista do bairro Januária (2012), e implantação de um shopping varejista no mesmo local (2015), implantação da faculdade IFC em (2008), a implantação de um shopping varejista em uma das

edificações da antiga fábrica Geloko no centro em (2015) e implantação de um supermercado em outra edificação da antiga fábrica em (2018).

A primeira questão a se evidenciar é que estas transformações foram feitas desconexas e sem planejamento, gerando grandes impactos, como o conflito no sistema viário e de mobilidade em geral, a descon sideração de questões históricas e a identidade do centro, o impacto na paisagem gerando barreiras físicas e espaciais, seccionando assim, espaços dentro do contexto urbano, que neste caso fica evidente, a secção que a BR-101 faz na malha urbana de Sombrio-SC, sendo então, uma grande geradora de delimitação do espaço urbano, dividindo a malha entre leste e oeste.

A segunda questão, é que a maior parte das transformações, assim como maior parte dos equipamentos e vias importantes da cidade, estão localizados no lado leste do espaço urbano, gerando assim um desequilíbrio no funcionamento da cidade. Outra questão importante que se nota na cidade de Sombrio-SC, é a tendência para expansão urbana, onde se tem previsão de extensão no espaço intraurbano através de projeções de vias que se conectam com a cidade de Araranguá-SC, prevendo uma conurbação que na tendência de crescimento demográfico e urbano é praticamente utópica além de contribuir para o espraiamento urbano.

Sendo assim, a abordagem da temática de cidades compactas e policêntricas para o projeto de intervenção urbana na cidade de Sombrio-SC, tem o intuito de questionar a tendência de expansão territorial, e o desequilíbrio entre os espaços leste e oeste da cidade, onde o projeto não será um rígido ordenamento do território, um desenho final, mas sim um veículo para viabilizar as transformações, com enfoque no novo embrião de centralidade que se forma no Bairro Januária, destacado na figura 05.



Imagem 04: Forma de expansão territorial em Sombrio-SC.
Fonte: Google Earth, editado pela autora.



Imagem 05: Centro histórico e conformação de nova centralidade no bairro Januária.
Fonte: Google Earth, editado pela autora.

Como potencializar o DESENVOLVIMENTO de Sombrio-SC reforçando o caráter da nova CENTRALIDADE que vem se formando no bairro Januária?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 OBJETIVO GERAL

Desenvolver um projeto de intervenção urbana na cidade de Sombrio-SC, buscando possíveis alternativas para potencializar o desenvolvimento da cidade como um todo a partir da nova centralidade que se forma no bairro Januária.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Investigar a evolução urbana de Sombrio-SC, e quais influências que a implantação da BR-101 traz para cidade;
- Identificar e diagnosticar as problemáticas, potencialidades e condicionantes da malha urbana;
- Definir um recorte para desenvolver o projeto de intervenção urbana a partir dos diagnósticos encontrados;
- Definir os limites de abrangência do projeto (escalas, nível de detalhamento, elementos trabalhados, etc.);
- Desenvolver um partido urbanístico na primeira etapa (TFG-I), e um anteprojeto na escala de desenho urbano (TFG-II).

1.4 METODOLOGIA

Este trabalho foi baseado no seguinte processo:



Para o desenvolvimento deste processo foi utilizado como suporte de tomada de decisões a metodologia *Project for Public Spaces* que será brevemente descrita na página 25 do próximo capítulo. Além destas ações, serão feitas sobreposições de outros trabalhos finais de graduação realizados com propostas na cidade de Sombrio-SC em contextos, datas e perspectivas diferentes sobre o mesmo recorte.

02

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 HISTÓRICO E CONCEITO DE CIDADE

Do ponto de vista de Dieter Hassenpflug (2007), existem três definições básicas de “cidade”. Uma delas é precisamente sobre a centralidade urbana. A primeira definição é uma criação da filosofia da história. Ela categoriza a cidade e a sua história ambas como um produto e produtor da civilização. Deste ponto de vista, a cidade é considerada como uma força espacial que impulsiona o avanço da sociedade e a liberação dos seus vínculos com a tradição (comunidade), assim transformando sociedade em sociedade civil. A segunda definição é sociológica e conceitua a cidade como “presença da diversidade e diferença”. A terceira definição se refere à cidade como lugar de centralidade cultural. As cidades são cidades porque – e quando – elas têm um centro ou mais.

A ideia de cidade como espaço, existe desde os tempos mais remotos, observando-se em uma perspectiva geográfica, conforme Barreto (2010), destaca que a análise da cidade não pode confinar-se às suas características físicas, considerando as suas formas. O espaço físico da cidade deve ser entendido, simultaneamente, como suporte e resultado da ação humana, na qual, a ocupa, a cria, utiliza e transforma.

Com o nascimento da cidade moderna, que surge na sequência da explosão da Revolução Industrial e das transformações econômicas, sociais, tecnológicas e políticas ocorridas desde meados do século XVIII até meados do seguinte. A melhoria das vias de comunicação, com o aparecimento da ferrovia e a abertura de novas estradas, contribuiu não só para a expansão industrial, mas também para a transformação do território e da paisagem urbana. Os agentes geradores da nova cidade foram a mina, a fábrica e a ferrovia (Mumford, 1998).

Esta cidade, transformada pela emergência de uma nova ordem econômica, segundo Mumford (1998), torna-se progressivamente

multicêntrica. O centro tradicional passa a competir com outros centros emergentes, de menor dimensão, cessando a população da sua área de influência, configurando um processo de fragmentação e de hierarquização de partes da cidade. Neste novo modelo e forma urbana, os centros secundários (e alternativos) afirmam-se como espaços objetivamente terceirizados e de acesso fácil, provendo a população de bens e serviços e reduzindo os deslocamentos ao centro principal.

2.1.1 HISTÓRICO E CONCEITO DE CENTRO

As ideias da “cidade” e do “centro” estão sempre ligadas. As primeiras e as mais antigas “cidades” da história eram híbridas de casas de imperadores divinos: templos e palácios, assim como aquelas derivadas de lugares sagrados centrais. O mais primitivo destes centros enigmáticos poderia ter raízes naslareiras das tribos da Idade da Pedra, (Hassenpflug, 2007).

As cidades antigas foram durante muito tempo monocêntricas (Alonso, 1964). A estrutura interna da cidade estava organizada em torno de um centro orgânico, fundado por razões religiosas, culturais (Merlin, 1998), ou defensivas (Mumford, 1998).

Os centros têm grande importância no provimento da forma urbana e de sua coerência. Eles tornam as cidades distintas e legíveis. Como preconizado pela Escola de Chicago, a saber, por E. Burgess e R. Park, o centro urbano é em princípio, o lugar com o maior significado simbólico, o solo mais escasso e a melhor acessibilidade.

O centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, de uma forma geral, segundo Barreto (2010), a área central era vista como a parte

da cidade que é mais acessível, sobretudo na utilização de transportes públicos, não só para os residentes mas também para os visitantes ocasionais. Esta área representa também para os cidadãos a memória da cidade, o coração da urbe.

Entretanto, a visão da cidade conformada por apenas um centro, ou seja, monocêntrica, começa a ser distorcida, pois, identificam-se espaços urbanos policêntricos. Ao pensar em acessibilidade como foco Bird (1977), estabeleceu três categorias de áreas centrais: centros orgânicos, que se desenvolvem em função da facilidade de movimentos, sobretudo para deslocamentos a pé ou de automóvel, gerando áreas de alta acessibilidade; centros lineares, que apresentam acessibilidade linear canalizada pelas vias de circulação de veículos de passageiros; e centros especiais, que apresentam características que os diferenciam do centro principal.

As áreas centrais das cidades, podendo ser mais de uma, como citado anteriormente, enquanto referente simbólico da urbanidade, constituem-se como fator de coesão e de integração das comunidades, dos grupos e dos espaços, estabelecendo uma relação espacialmente hierarquizada com os diferentes "territórios" do espaço urbano – sejam econômicos, políticos, culturais ou sociais.

Cidade tradicional monocêntrica (Mumford, 1998):

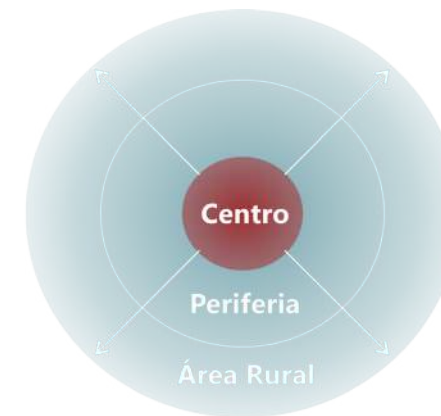


Imagem 06: Esquema cidade monocêntrica.

Fonte: Autoral, criado com base no texto.

Cidade pós-industrial multicêntrica (Mumford, 1998):

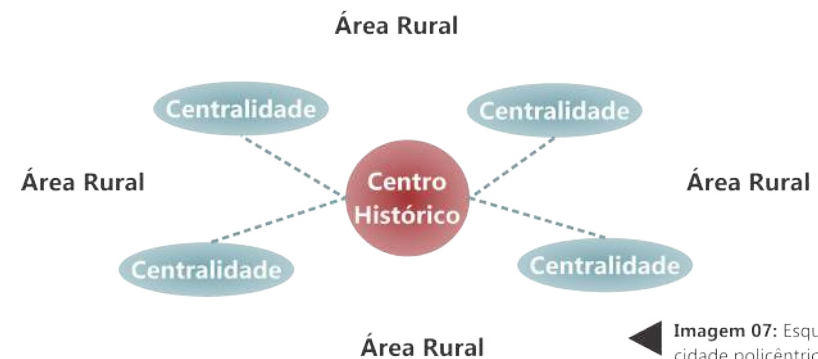


Imagem 07: Esquema cidade policêntrica.

Fonte: Autoral, desenvolvida com base no texto.

2.2 COMO AS CIDADES VEM CRESCENDO E O QUE AS MOTIVA CRESCER

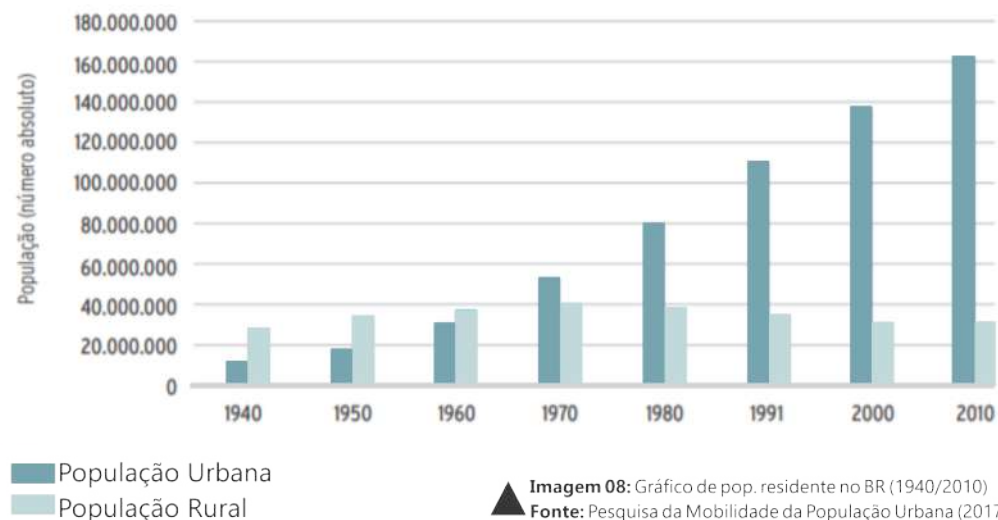
O crescimento das cidades, segundo Barreto (2010), desde a civilização helenística e da romanização, é um fenômeno que perdura até aos nossos dias, tornando-se mais intenso com o processo de industrialização que marca o início da época moderna.

Barreto (2010), ainda afirma que é, sobretudo, uma revolução demográfica aquela que marca o extraordinário crescimento das cidades, sustentada por uma quebra nas taxas de mortalidade e uma progressiva melhoria das condições de vida das populações, em particular no domínio alimentar e higiene-sanitário, associadas a alterações na distribuição da população sobre o território.

Os termos “urbanização” e “urbanismo”, com o sentido de planejamento urbano, segundo Lima (2002), foram usados pela primeira vez em 1870 por Ildefonso Cerdá, e o grande gerador da urbanização no mundo, de acordo com Pereira (2014), foi o processo da Revolução Industrial, neste processo as pessoas começam a migrar do campo para as cidades em busca de novas oportunidades, que ocasionou o êxodo rural. Como consequência, ocorre um processo de urbanização acelerada, gerando o caos urbano, inicialmente nas cidades europeias. No Brasil, este processo ocorre posteriormente, entretanto, com a mesma intensidade e consequências. Segundo a Pesquisa de Mobilidade da População Urbana, feita em 2017 pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), entre 1940 e 1980, a proporção entre a população urbana e a população rural se inverte: a população urbana passa de 30% a 70%, densificando altamente as cidades.

Segundo a Pesquisa de Mobilidade da População Urbana (2017), houve um acréscimo de cerca de 148 milhões de habitantes nas cidades brasileiras, resultando em um grau de urbanização de 31,3%, em 1940,

para 84,4%, em 2010. Percebe-se, ainda, que, a partir da década de 70, em um curto período de tempo, o Brasil torna-se um país efetivamente urbano, como demonstra o gráfico da figura 06.



Com a urbanização acelerada e sem planejamento, de acordo com Corrêa (1995), ocorre o processo de espraiamento das cidades proveniente do aumento dos valores das terras nas áreas urbanas, que causa a segregação socioespacial. Configura-se então uma forma urbana dispersa, horizontalizada e policêntrica, resultando transformações no padrão de deslocamento da população.

A preferência pelo transporte rodoviário, segundo Rubem (2013), ganha força a partir da Constituição de 1934, com o direcionamento dos esforços para construção de rodovias no país. Com a introdução da indústria automobilística, em 1956, acompanhada, desde então, por políticas públicas de apoio aos transportes privados, promove alterações

na operação e gestão do sistema viário, que tem sido adequado ao uso mais eficiente do automóvel, em detrimento dos demais modos.

Nesse contexto, o crescimento do uso do automóvel e o desenvolvimento da rede de transportes contribuem não só como consequência, mas também como causa da dispersão nas cidades, na qual, segundo a Pesquisa de Mobilidade da População Urbana (2017), faz com que a quantidade e a distância dos deslocamentos sejam cada vez mais frequentes e elevadas, configurando-se assim, um desequilíbrio espacial, pois, nem sempre a oferta de emprego, educação, saúde, lazer e serviço está próxima ao local de residência das pessoas.

As respostas aos problemas que antes as cidades não apresentavam, são feitos de maneira em que sua forma e funções são simplificadas, segundo Pereira (2014), esta forma de planejamento leva a respostas superficiais aos problemas urbanos. "Circulai, circulai, circulai", proclamava Le Corbusier, o grande ideário do urbanismo dito funcionalista ou modernista que foi hegemônico por todo o século XX (Pereira, 2014).

O automóvel revolucionou o modo de viver, permitindo um maior deslocamento em menor tempo, passando a ser possível morar longe dos grandes centros urbanos. A distância passou a não ser mais vista como um problema, o zoneamento passou a incentivar as distâncias entre residências, comércios e outras atividades, aumentando a dependência dos automóveis e privilegiando o fluxo de carros ao invés dos pedestres.

No entanto, ainda segundo Pereira (2014), no final do século XX, as cidades e o planejamento funcionalista baseado no automóvel entraram em colapso, ou seja, o que era visto como solução, atualmente é o problema, pois, ao optar pelo uso do transporte motorizado privado, embora resolva um problema particular, agrava a situação coletiva.

Tendo em vista as mudanças ocasionadas pela evolução urbana acelerada e a ampliação de seus limites, conclui-se que o fenômeno do espraiamento das cidades e as políticas públicas priorizando o transporte individual em detrimento aos demais tipos de deslocamento, nota-se, que há uma relação direta entre o crescimento demográfico da população urbana e o uso e a ocupação do solo de forma desordenada. A falta ou ineficácia de planejamentos urbanos juntamente ao fato de o sistema viário ter sido suporte estruturador do espaço urbano por muito tempo, geram-se implicações físico-territoriais, influi na acessibilidade, na mobilidade e na segregação, dividindo o espaço em usos e participa da produção de centralidades polarizadas.

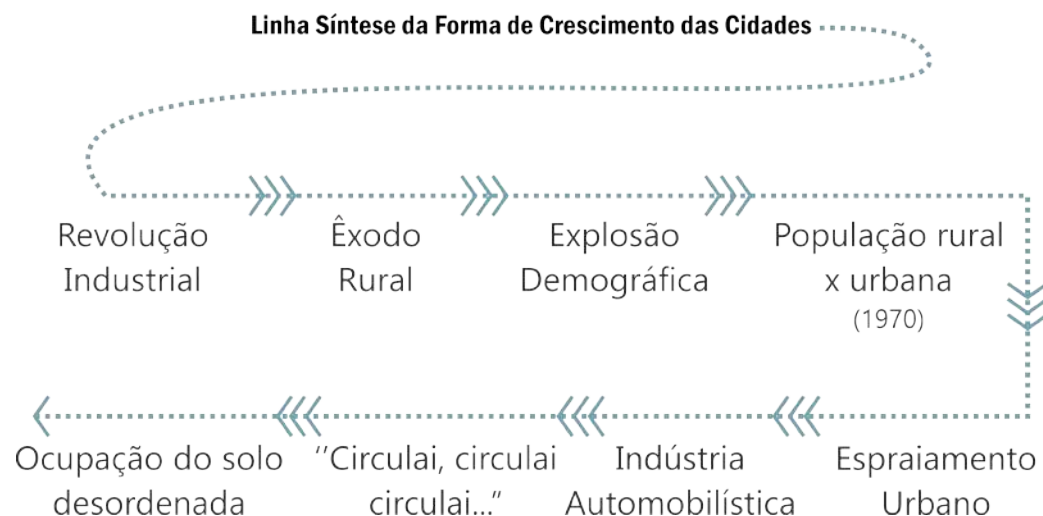




Imagem 09: Favela Paraisópolis e Bairro Morumbi em São Paulo - Brasil.
Fonte: Tuca Vieira, disponível em <https://www.tucavieira.com.br>

2.3 CRESCIMENTO X DESENVOLVIMENTO URBANO

No sentido literal das palavras, crescimento significa multiplicação ou aumento em dimensão, volume, quantidade ou intensidade, e desenvolvimento quer dizer ação ou efeito de desenvolver e progredir. Com isso, tem-se ideia que, embora uma seja sinônimo da outra na língua portuguesa, não quer dizer que isto ocorra na urbanização e conformação das cidades. A figura 07 representa um claro exemplo de que crescimento e desenvolvimento não estão necessariamente relacionados. É muito comum, no Brasil e até mesmo em outros países por exemplo, observar favelas lotadas crescerem em tamanho e densidade ao lado de grandes empreendimentos, ou edificações em espaços urbanos mais abastados e desenvolvidos.



Os termos crescimento e desenvolvimento no âmbito do urbanismo, estão relacionados com os modelos de cidades compactas e cidades dispersas. Uma das características mais marcantes da urbanização dispersa é a expansão e extensão da malha urbana e o modo de produção urbano para além dos limites da cidade consolidada, conforme afirma Pescatori, 2015 (apud, Monte-Mór). Esta expansão territorial, aliada à falta de gerenciamento adequado, não apenas aumentam as desigualdades urbanas, mas também contribuem para maiores riscos econômicos e ambientais para a cidade como um todo.

Atualmente, segundo Evers et al. (2018), são mais de 172 milhões de brasileiros que vivem em áreas urbanas enfrentam longos deslocamentos diários, com pouca infraestrutura para serviços básicos e a falta de espaços públicos de qualidade. Estes longos deslocamentos por parte da população, geram também, grandes custos financeiros ao restante da sociedade, ou seja, quanto maiores distâncias a serem percorridas, maiores as necessidades de infraestruturas, sendo quilômetros de vias, saneamento, iluminação e etc.

Conforme Evers et al. (2018), é importante salientar que o crescimento territorial da cidade contemporânea não está mais ligado à migração campo-cidade, como no século XX, atualmente, este fator ocorre por meio da acomodação de uma população já urbana, isto é, que tem o modo de vida urbano assimilado.

Outro aspecto significativo da dispersão urbana, é a fragmentação da ocupação do território, que deixa extensos espaços menos adensados entre núcleos ocupados.

Segundo Coelho (2016), a urbanização dispersa entende-se como processo e não como uma condição estática, ou seja, é a criação de descontinuidades das partes edificadas no território, geralmente com baixas densidades construtivas, em áreas originalmente rurais ou naturais. Já a fragmentação tem a ver com as características morfológicas e sociais semelhantes ou contrastantes, e que não necessariamente estabelecem articulações entre si.

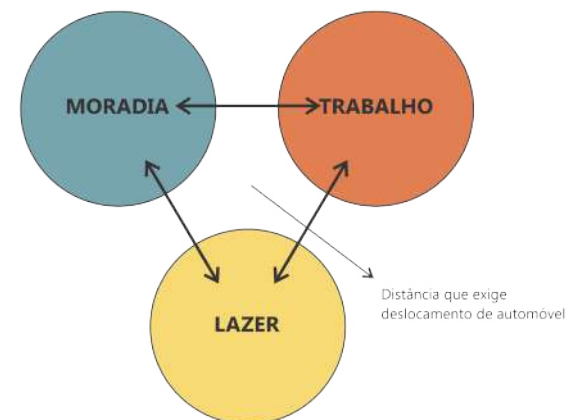
A dispersão urbana e o grande distanciamento entre núcleos urbanos ocupados são caracterizados, ainda, como fenômenos contemporâneos, da pós-industrialização, sendo consequência de forças diversas, entre elas as do mercado imobiliário sedento por novas (e mais baratas) áreas de

ocupação, aliado ao recrudescimento da violência urbana, que leva as classes médias e altas a procurarem uma segregação planejada.

Reis Filho (2006, apud Evers et al. 2018), designa algumas das principais características da dispersão urbana: descentralização da população, do emprego e dos serviços; produção de “novas periferias”; extensão das áreas urbanizadas por um vasto território – separadas fisicamente, mas fortemente interdependentes, formando um sistema urbano único; desenvolvimento de novos modos de vida, viabilizados pela maior mobilidade (especialmente a individual), “organizando o cotidiano em escala metropolitana e intermetropolitana, envolvendo diversos municípios”; novas formas de organização urbanística, como condomínios e loteamentos fechados, empreendimentos de usos múltiplos isolados, shoppings centers – alteração das relações público-privado.

Em contrapartida, segundo Evers (2018), o modelo de cidade compacta objetiva conter a dispersão, focando a retração e a contenção do processo dispersivo por meio de planos, estratégias e inúmeros instrumentos urbanísticos e diretrizes de projeto. Este termo não constitui um conceito em si; em vez disso, reúne um conjunto de diretrizes urbanísticas, que procuram: promover unidades territoriais autônomas em termos de oferta de equipamentos, serviços, empregos e moradia, como forma de diminuir a demanda por transporte e as distâncias a serem percorridas; fortalecer subcentros e criar novas centralidades para diminuir a convergência de deslocamentos para os centros das cidades; ocupar o solo de forma compacta (maiores densidades populacionais e construtivas) para diminuir as distâncias intra-municipais e viabilizar o transporte coletivo e os modos não motorizados; ocupar vazios urbanos para otimizar os deslocamentos via transporte público; limitar áreas de expansão urbana.

O zoneamento e dispersão das atividades induz à utilização e dependência de automóvel particular.



Núcleos compactos reduzem distâncias e aproximam as atividades urbanas, permitindo deslocamento a pé ou de bicicleta

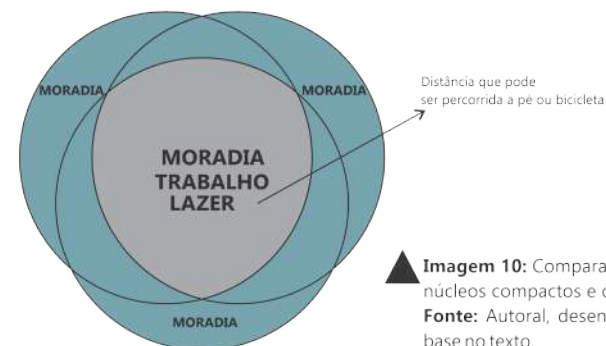


Imagem 10: Comparação entre núcleos compactos e dispersos.
Fonte: Autoral, desenvolvida com base no texto.

Segundo Tanscheit (2016), a questão-chave, nas cidades pode estar em se certificar de que elas não sejam tão verticais, lá nas alturas, e nem tão horizontais, que se esticam e espalhem em extensão.

O adensamento planejado no conceito de cidade compacta, segundo Farkasvölgyi (2014), otimiza a infraestrutura existente, onde a mesma rede de energia elétrica ou de água, por exemplo, atende um

número muito maior de pessoas do que na cidade mais extensa. O mesmo raciocínio vale para os serviços de educação e saúde, por exemplo. A verticalização reduz a necessidade de ampliação da rede para regiões cada vez mais distantes e do consumo do solo natural e rural. Em centros urbanos adensados, mais pessoas têm acesso aos mesmos postos de saúde e às mesmas escolas. Ou seja, áreas mais adensadas, com boa infraestrutura e incentivo ao uso misto (onde as pessoas moram, trabalham e se divertem sem a necessidade de grandes deslocamentos), representam melhorias na qualidade de vida, da mobilidade urbana, bem como melhorias no uso dos serviços e recursos públicos, que ali empregados, podem atender a mais pessoas e de forma mais racional, possibilitando que o espaço progrida, evolua e se desenvolva de maneira mais sustentável.

Os fatores vistos anteriormente, relacionados ao urbanismo acelerado e suas consequências, desencadearam já a partir da década de 1950, preocupações humanísticas no planejamento urbano, contextualizando uma nova forma de tratar a relação das pessoas com as cidades.

No censo de 2010 do IBGE, levanta-se que desde os anos 1960 que a taxa de crescimento da população brasileira vem experimentando paulatinos declínios, intensificando-se juntamente com as quedas mais pronunciadas da fecundidade. No período 1950-1960, a taxa de crescimento da população recuou de 3,04% ao ano para 1,05% em 2008. Mas, em 2050, a taxa de crescimento cairá para -0,291%, que representa uma população de 215,3 milhões de habitantes. Segundo as projeções, o país apresentará um potencial de crescimento populacional até 2039, quando se espera que a população atinja o chamado "crescimento zero". A partir desse ano serão registradas taxas de crescimento negativas, que

correspondem a queda no número da população. Vale ressaltar que se o ritmo de crescimento populacional se mantivesse no mesmo nível observado na década de 1950 (aproximadamente 3% ao ano), a população brasileira chegaria, em 2008, a 295 milhões de pessoas e não nos 189,6 milhões divulgados pelo IBGE.

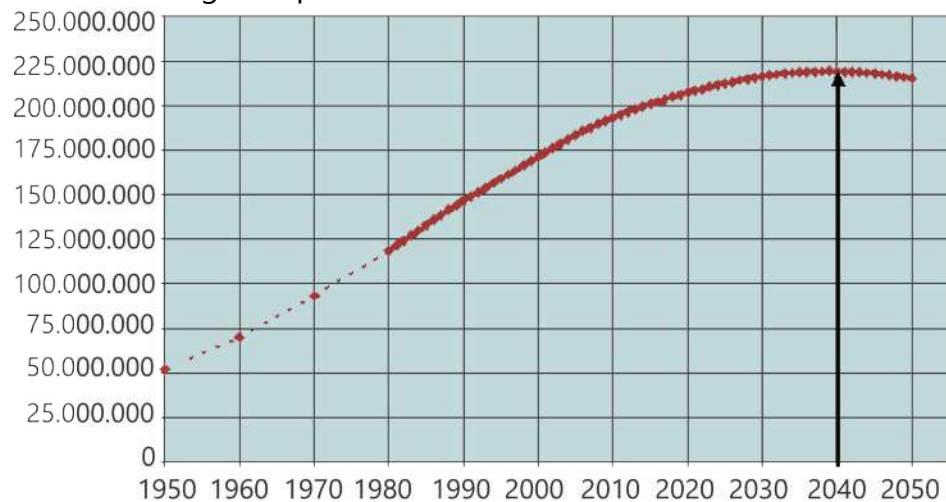


Imagem 11: Gráfico do crescimento da população total segundo os censos demográficos e projeções (1950-2050)
Fonte: Censo IBGE (2010)

Os dados deste censo explicitam o caráter eminentemente urbano da população brasileira e alterações significativas no sistema de cidades nacional, que até então a preocupação era em criar espaços urbanos para abrigar a população que crescia rapidamente, atualmente busca-se conter este crescimento desnecessário, adensar os espaços urbanos para aproveitar infraestrutura existente para gerar maior vitalidade e evitar a segregação sócio-espacial. Sendo assim, a conformação das cidades contemporâneas devem considerar o modelo de cidades compactas para evitar uma produção de espaço maior que a capacidade de ocupá-los.

2.4 METODOLOGIA PROJECT FOR PUBLIC SPACES PARA TOMADA DE DECISÃO DE PROJETO

Pode-se dizer que as cidades são resultados de dinâmicas espaciais diversas, e seu espaço é produzido por diferentes agentes, com diferentes ideologias. O espaço público pode assumir papel transformador nas dinâmicas da cidade, podendo ser compreendido como um espaço integrador. (GOMES, 2002. apud. DARODA, 2012.)

Segundo Pessoa (2016), Jane Jacobs foi uma das pessoas pioneiras na crítica de como as cidades vinham sendo construídas e idealizadas. Segundo Salvador e Barone (2018), ela começa a investigar condições favoráveis para que uma cidade tenha qualidade e diversidade urbana, e também sobre o que torna um lugar agradável, muito frequentado pelas pessoas, reforçando o senso de pertencimento. A partir de seus estudos, traça alguns parâmetros para o bom desenvolvimento do desenho das cidades, tais como: usos combinados (residencial, comercial, institucional etc.), quadras curtas, mescla de edifícios novos e antigos e adensamento populacional.

Em relação a usos combinados, Jacobs critica a cidade monofuncional e recomenda a mistura, não só de usos, mas também defende a ideia de uma população não homogênea. No que se refere a quadras curtas, Jacobs observa que quanto mais possibilidades de caminhos, melhor. Quadras muito grandes, sem opções de trajetos variados, configuram espaços urbanos monótonos, pouco interessantes e aumentam a sensação de insegurança.

Com base nesse pensamento, na década de 1960, o arquiteto dinamarquês Jan Gehl começa a aprofundar seus estudos sobre cidades e pessoas, de forma a aplicar os conceitos e ideais de Jacobs aos projetos de intervenções urbanas. E mais atualmente, a organização norte americana sem fins lucrativos *Project for Public Spaces* (PPS) vem, desde

2012, desenvolvendo trabalhos que buscam ajudar na compreensão dos fatores que proporcionam o sucesso ou o fracasso de espaços públicos a partir da pergunta: **“O que atrai as pessoas?”**

Esta organização desenvolveu uma metodologia de avaliação do espaço público que vem sendo testada, tanto na formulação de diagnósticos de espaços existentes, quanto na definição de parâmetros de proposição para novos espaços.

Semelhante ao que Jacobs defende, a PPS diz que espaço público é inerentemente multidimensional. Espaços públicos bem-sucedidos e autênticos são usados por pessoas diferentes, com propósitos e muitas vezes em momentos diferentes do dia e do ano. Porque os espaços públicos abrigam tantos usos como usuários, eles também são para negociar a conexão entre nossas casas, nossos negócios, nossas instituições e o mundo mais amplo.

Em suma, o espaço público é onde tantas adversidades e êxitos da comunidade se desenrolam. E é por isso que a PPS salienta que acertar é importante. E por isso seguem um processo chamado *Placemaking*, que é tanto uma filosofia quanto um processo prático para transformar espaços públicos.



Imagem 12: Síntese do processo placemaking.

Fonte: Autoral, desenvolvida com base na metodologia PPS.

Centra-se em observar, escutar e fazer perguntas às pessoas que vivem, trabalham e brincam em um espaço particular, a fim de compreender suas necessidades e aspirações para esse espaço e para sua comunidade como um todo. O processo de placemaking pode ser usado na adaptação de um espaço existente ou no planejamento de um novo espaço.

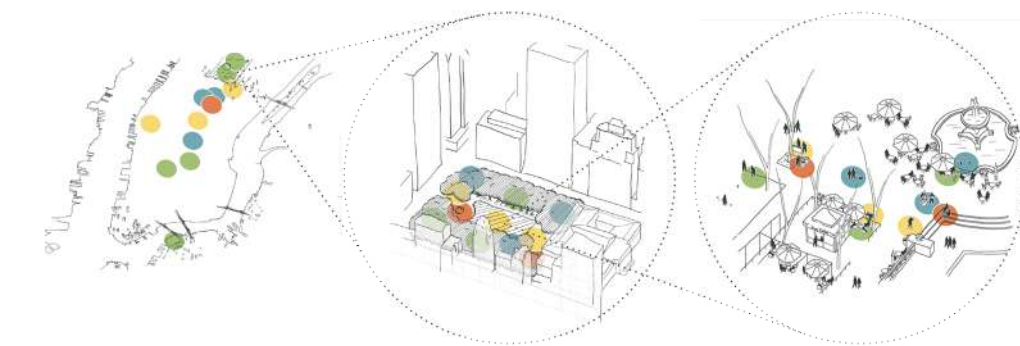
Existe uma série de ferramentas e ideias que a PPS aplica em seus projetos, o "Poder dos 10+" é uma das ideias da metodologia. Esta ideia defende que para ter sucesso, uma cidade precisa de destinos que gerem identidade e imagem às comunidades, ajudando a atrair novos moradores, empresas e investimentos. Estes destinos precisam estar em conjuntos para poder atrair as pessoas. Um destino pode ser uma praça, uma rua principal, uma orla, um parque ou um museu. Para se ter sucesso então, a cidade precisa de pelo menos 10 destinos em que as pessoas queiram estar, e cada destino, deve ter vários espaços/lugares nele, pelo menos 10.

Para ter sucesso, os lugares geralmente compartilham as quatro



Imagem 14: Melbourne, Austrália. A estratificação das atividades geradas pelo modelo "Power of 10+" garante que nenhum tipo de uso ou usuário específico domine o espaço.

Fonte: <https://www.pps.org>



Toda cidade precisa de
pelo menos 10 destinos.

Todo destino precisa de pelo menos 10
funções/atividades

Imagem 13: Síntese do processo dos 10+.
Fonte: Autoral, desenvolvida com base na metodologia PPS.

qualidades a seguir:

- **são acessíveis;**
- **as pessoas estão envolvidas em atividades lá;**
- **o espaço é confortável e tem uma boa imagem;**
- **é um lugar social (onde as pessoas se encontram e levam as pessoas quando elas vêm visitar).**

A PPS desenvolveu o *The Place Diagram*, através dele é possível realizar uma avaliação qualitativa do espaço através de seus quatro atributos e questionamentos chave referentes a cada um deles, podendo-se ter uma compreensão real do espaço.

Imagina-se que o círculo central no diagrama seja um lugar específico que você conhece: uma esquina, um playground, uma praça do lado de fora de um prédio. Você pode avaliar esse local de acordo com quatro critérios no anel roxo. No anel azul, fora desses critérios principais, há vários aspectos intuitivos ou qualitativos pelos quais julgar um lugar; o próximo anel externo (amarelo) mostra os aspectos quantitativos que podem ser medidos por estatística ou pesquisa.

Entre 2016 e 2018 no grupo de pesquisa “Sistemas de Espaços Livres na Região Carbonífera de Santa Catarina” foi realizado um trabalho de análise e aplicação, onde a análise se refere à praça da igreja Matriz de Sombrio-SC, e aplicação refere-se a metodologia PPS na praça. Este trabalho foi iniciado por Raquel Peres Ferreira em 2016 e finalizado em 2018 por Débora Jerônimo de Borba, com orientação de Pedro Luiz Kesting Medeiros.

Com os diagnósticos deste trabalho chega-se à conclusão de que o principal espaço público da cidade de Sombrio-SC não é um lugar de sucesso, com isto, pega-se então a forma de aplicação da metodologia

neste espaço de Sombrio-SC, para base da proposta projetual de uma nova centralidade para a cidade, utilizando os conceitos, ferramentas e ideais da metodologia PPS.



Imagem 15: The Place Diagram.
Fonte: <https://www.pps.org> (2019)

2.4.1 COMO A METODOLOGIA PPS SERÁ APLICADA NO PROJETO?

Através das ferramentas da metodologia PPS, pode-se avaliar a qualidade de espaços existentes ou projetar espaços públicos ou coletivos de forma qualitativa.

Em 2018, o trabalho realizado no Programa de Iniciação Científica citado anteriormente, teve como objetivo, desenvolver um diagnóstico de avaliação qualitativa de um espaço livre público de um recorte da cidade de Sombrio - SC, a Igreja Matriz, parte importante do processo foi a observação no local, sendo assim, ressalta-se que foi um trabalho avaliativo, já aqui neste trabalho, a metodologia será aplicada de forma propositiva, onde as ferramentas serão utilizadas de forma contrária do trabalho citado anteriormente. O enfoque será principalmente na ferramenta do *The Place Diagram*, que é a ferramenta que responde o questionamento "O que faz um lugar para se obter sucesso?". Será através desta ferramenta que as decisões de projeto serão tomadas e então irá ser realizado o ensaio de como corresponder a todos os quatro atributos na proposta de um projeto urbanístico.



Imagem 16: Vista do morro da Slesse Sombrio-SC.
Fonte: Prefeitura municipal.

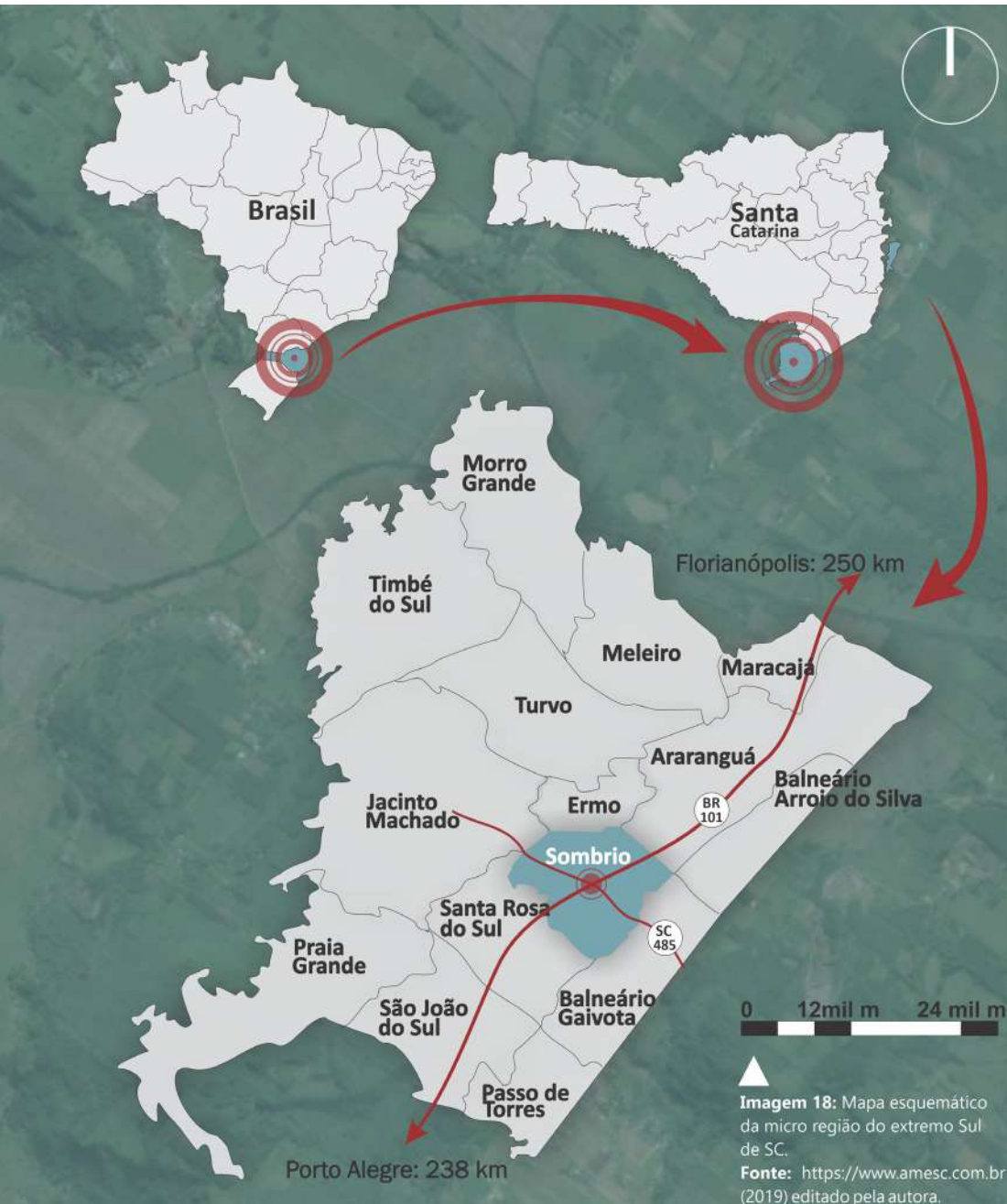


Imagem 17: Igreja Matriz de Sombrio-SC.
Fonte: Autoral.

03

CONTEXTUALIZAÇÃO

3.1 APRESENTAÇÃO DE SOMBRIO-SC



Sombrio-SC trata-se de um dos 15 municípios que compõem a Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense - AMESC, sendo de pequeno porte, com aproximadamente 24.424 habitantes (IBGE, 2007). Compreende uma área de 142 KM2, distando 224 Km da capital, Florianópolis e 35 Km do município de Torres-RS que faz divida com Santa Catarina. Sombrio-SC é cortado pela BR 101 na direção norte e sul, seccionando a cidade em leste e oeste, dando o principal acesso ao município.

A rodovia BR-101, em Sombrio-SC, além de ser a principal via de conexão com as capitais Porto Alegre-RS e Florianópolis-SC, marca os principais acessos da cidade. Localizado na Av. Getúlio Vargas, marco zero da cidade, o trevo sul é o principal acesso a cidade. Com forte característica comercial, e o início da consolidação do centro (década de 40), esta avenida atrai pessoas de cidades vizinhas menores, em busca principalmente de comércio de vestuário.

As principais atividades econômicas estão no setor da agropecuária (produção de arroz, fumo e banana), na indústria (confeções, cerâmica, móveis e calçados) e no comércio (lojas de confeções, e shoppings varejistas).

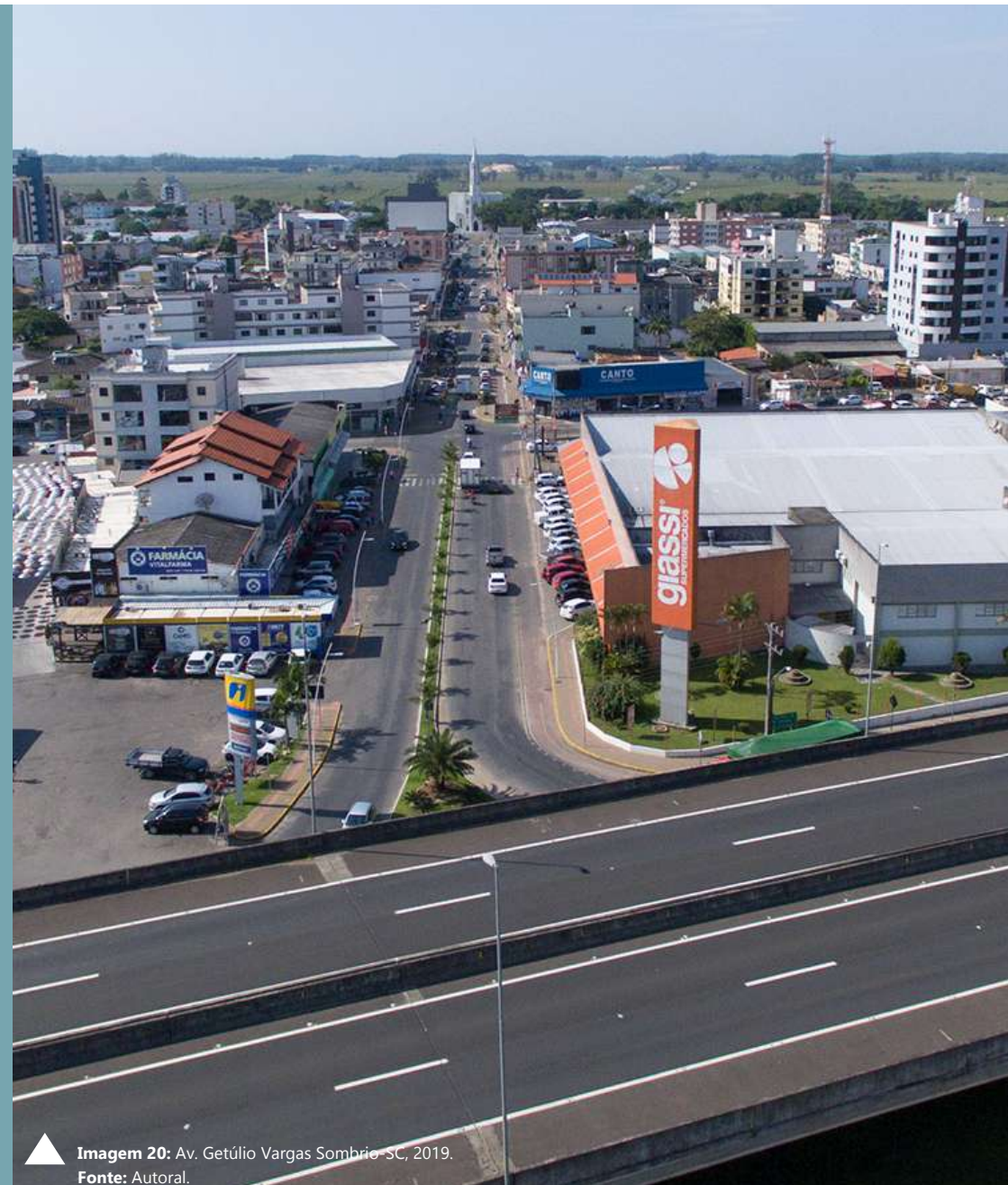


Imagem 20: Av. Getúlio Vargas Sombrio-SC, 2019.

Fonte: Autoral.

3.2 HISTÓRICO E TRANSFORMAÇÃO URBANA DE SOMBRIO-SC

A ocupação espacial catarinense iniciou-se na área de planalto ao longo da rota São Paulo-Viamão, na qual cruzavam tropeiros por mais de um século. Sobre a margem desta rota, surge a primeira ocupação de Sombrio, que segundo Scheibe (1997), servia de repouso para estes tropeiros por quase cem anos. A formação social de Sombrio é marcada pela chegada de colonizadores açorianos ao litoral, onde hoje se localiza o município de Balneário Gaivota, expulsando os índios carijós para áreas interiores do continente, onde havia uma vasta mata verde. As primeiras ocupações no estado ocorreram com a imigração de açorianos para a província com a finalidade de ocupar o litoral sul, fortalecendo a região contra invasões espanholas.

Neste período, o Brasil tornou-se independente de Portugal. Sombrio recebe a figura importante do português João José Guimarães, instalando-se no Sertão de Sombrio com sua família e escravos. Sua importância se dá ao fato de instalar nessa área, engenho, alambique, bois e carroças, além do plantio diverso para subsistência desta unidade produtiva, iniciando assim uma ligação comercial entre Sombrio e Porto Alegre - RS, através da Lagoa de Sombrio e Rio Mampituba.

DADOS DO MUNICÍPIO (IBGE, 2010)

ÁREA URBANA

12,972 km²

ÁREA RURAL

129,773 km²

POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO

30.010 mil

ÁREA TOTAL: **142,745 km²** DENSIDADE BRUTA: **186,53 hab./km²**

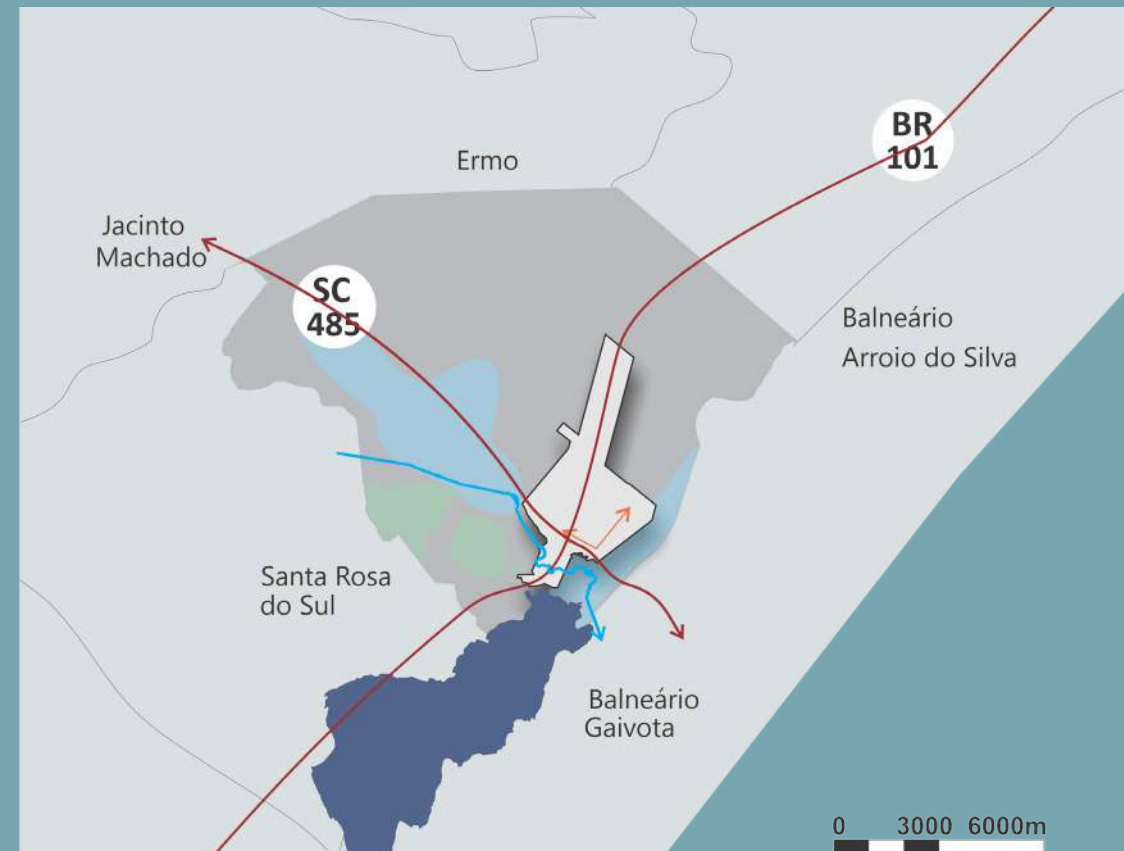


Imagem 21: Mapa esquemático de Sombrio-SC e entorno mostrando condicionantes influenciadores na expansão urbana.

Fonte: <https://www.amesc.com.br> (2019), editado pela autora.

- Morros e colinas
- Áreas alagadiças
- Lagoa de Sombrio
- Perímetro urbano
- Rio da Laje

DÉCADA 1940

Havia uma linha férrea que ligava a cidade de Araranguá e Criciúma ao porto de Laguna. As demais conexões da região eram feitas por estradas de terra que passavam de comunidade em comunidade. O início da configuração urbana de Sombrio aconteceu nesta época com a ocupação ao leste da estrada regional entre Santa Rosa do Sul e Turvo.

Por volta da década de 40, Sombrio já possuía um pequeno centro consolidado, com residências e pequenos comércios, concentrados praticamente na Av. Getúlio Vargas e Av. Nereu Ramos. Logo em seguida a malha urbana de Sombrio se expandiu em direção ao Rio da Laje, o qual se tornou um limitador do crescimento da cidade para esta direção, e em direção norte, encontrando ao leste mais um limitante físico de crescimento, uma área baixa alagadiça.

DÉCADA 1970

Foi implantada a rodovia BR-101, que ligaria o sul ao nordeste brasileiro pelo litoral. Neste período é construída também, a primeira estrada de acesso a veículos para o litoral do município, que deu início às ocupações de onde atualmente situa-se o município de Balneario Gaivota - SC.

Aproximadamente nesta década, chega em Sombrio-SC, mais precisamente no atual bairro Januária, a família do senhor Hideki Kouketzul, o qual instalou um restaurante de apoio turístico, onde era um dos únicos pontos de parada para ônibus de viagem entre o norte de SC até o estado do RS. Nessa

época esta região era uma área rural, sem infra estrutura e com poucos habitantes. Com a instalação do restaurante e do terminal rodoviário, passou a surgir empregos e a vila começou a se desenvolver se chamando assim Vila Japonês (denominada por muitos até nos dias atuais), em alusão à origem da família de Hideki, que era japonesa. Em 1975 a vila passou a se chamar Vila Januária, em homenagem à primeira moradora do local.

DÉCADA 1980

Assim como na maioria das cidades do país, Sombrio - SC também passa pelo processo do êxodo rural, e esta década, a indústria de Sombrio - SC se desenvolve plenamente, neste período predominava a produção de calçados, voltadas para exportação. Além dos migrantes dos campos do município atraindo também migrantes do estado do Rio Grande do Sul. Foi neste período que Sombrio deixou de possuir maior parte de sua população no meio rural para se tornar um município predominantemente urbano.

Acidadepassaporumcrescimentoterritorialdescontrolado nesta década, a cidade de Sombrio - SC apresentava uma ocupação espalhada com diversos vazios urbanos tanto nas áreas centrais quanto nas periferias. A maior tendência de adensamento encontra-se na Av. Getúlio Vargas, onde está localizada no fim da avenida, a igreja matriz da cidade, funciona como um eixo atrator, tornando essa avenida o polo comercial da cidade, onde em 1988 foi implantada a rodoviária juntamente com um camelódromo.

DÉCADA 1990

Neste período houve uma intensa desaceleração econômica e industrial. Com isso a expansão territorial também foi contida. A rodovia SC-485, que conecta Sombrio à Jacinto machado foi pavimentada, concomitantemente com a expansão da Av. Getúlio Vargas para o lado oeste da BR-101, que também se caracterizou como um eixo atrator.

Neste período a região oeste da cidade de Sombrio-SC ainda apresentava infraestrutura precária, com muitas residências sem saneamento básico e sem cadastro sendo também, que a maioria dos loteamentos eram clandestinos. Ao lado leste da rodovia, a área central da cidade já contava com infraestrutura consolidada, comércio mais vigoroso, edificações com até 6 pavimentos começavam a surgir e uma maior valorização econômica neste lado da cidade.

Foi implantado em anexo ao restaurante Japonês, neste período o shopping Super Center Japonês, com foco em vendas de vestuário, produzidos na própria cidade.

DÉCADA 2000

Após balança comercial estabilizada e a economia municipal voltando a crescer, diversas indústrias de vestuário se instalaram no município. É instalada uma Escola de Ensino Médio Estadual na Av. Prefeito Francisco Lumertz Júnior, junto com sua pavimentação. Com instalação de equipamento públicos, a construção do shopping Super Center Japonês na década passada e infraestrutura melhorada, a região oeste da cidade de Sombrio-SC começa a apresentar um maior adensamento e

desenvolvimento, criando uma sub centralidade, com comércios de apoio ao bairro.

DÉCADA DE 2010

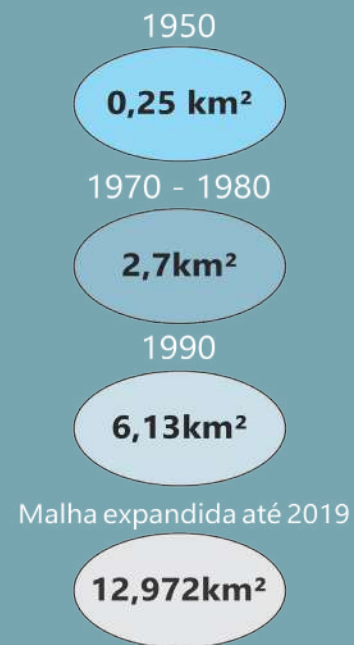
Nos últimos anos, ocorreram constantes e rápidas transformações em Sombrio-SC, são destacadas algumas com maior influência na página 11 deste caderno.



Imagem 22: Av. Getúlio Vargas em décadas.

Fonte: 01- <https://www.mapio.net>; 02- <https://www.sombrio.sc.gov.br>; 03- <https://www.mapio.net>; 04- <https://www.guiadesombrio.com>; 05- <https://www.guiadesombrio.com>; 06- autoral.

ÁREA URBANIZADA



- Sentido da Expansão
- Rio da Laje
- Br-101
- Rodovia Estadual

Imagem 23: Mapa esquemático das transformações urbanas em Sombrio-SC.

Fonte: Prefeitura municipal, editado pela autora com base no livro: SCHEIBE, PELLERIN. Qualidade ambiental de municípios de Santa Catarina: o município de Sombrio. Florianópolis: FEPEMA, 1997.

Florianópolis



Guarita

Januária

Parque das
avenidas

São
José

São Luiz

Rio Grande
do Sul

BALNEÁRIO
GAIVOTA

0 750 1500m

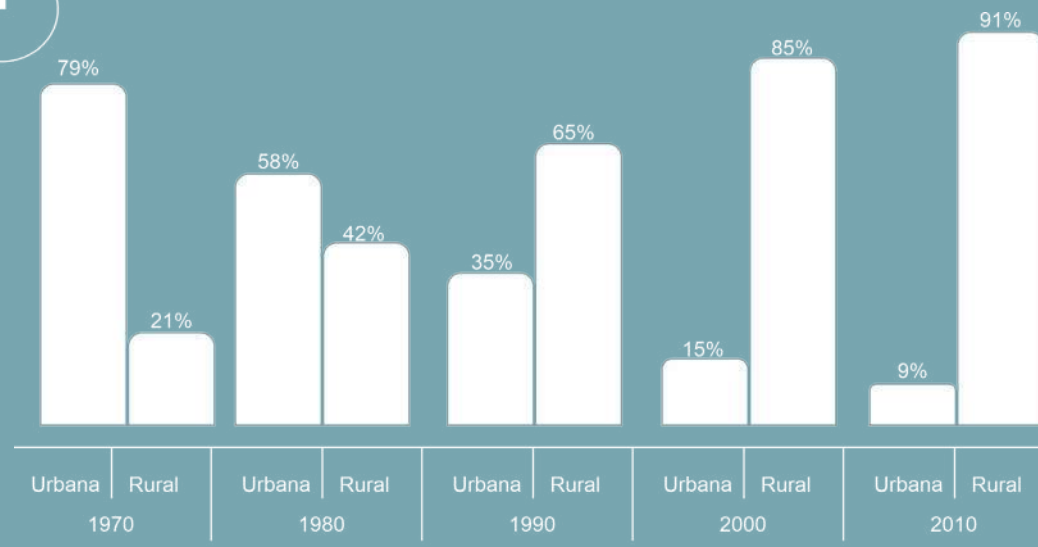


Imagem 24: População total de Sombrio no período 1970/2010

Fonte: IBGE, Diretoria de Estatística, Geografia e Cartografia, modificado pela autora (2019)

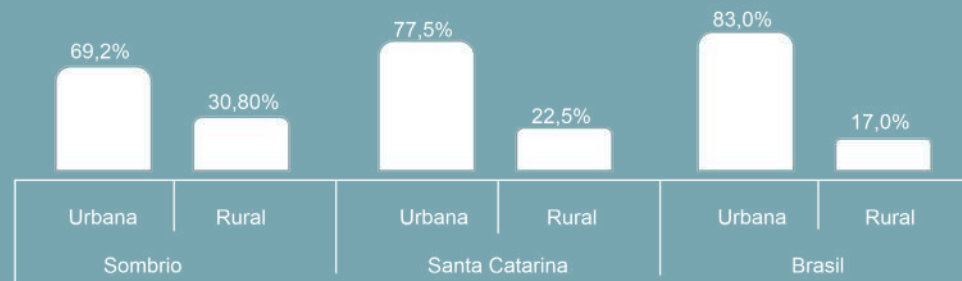


Imagem 25: Participação relativa da população por situação do domicílio, segundo Brasil, Santa Catarina e Sombrio - 2007

Fonte: IBGE, Diretoria de Estatística, Geografia e Cartografia, modificado pela autora (2019)

3.3 CARACTERIZAÇÃO URBANA

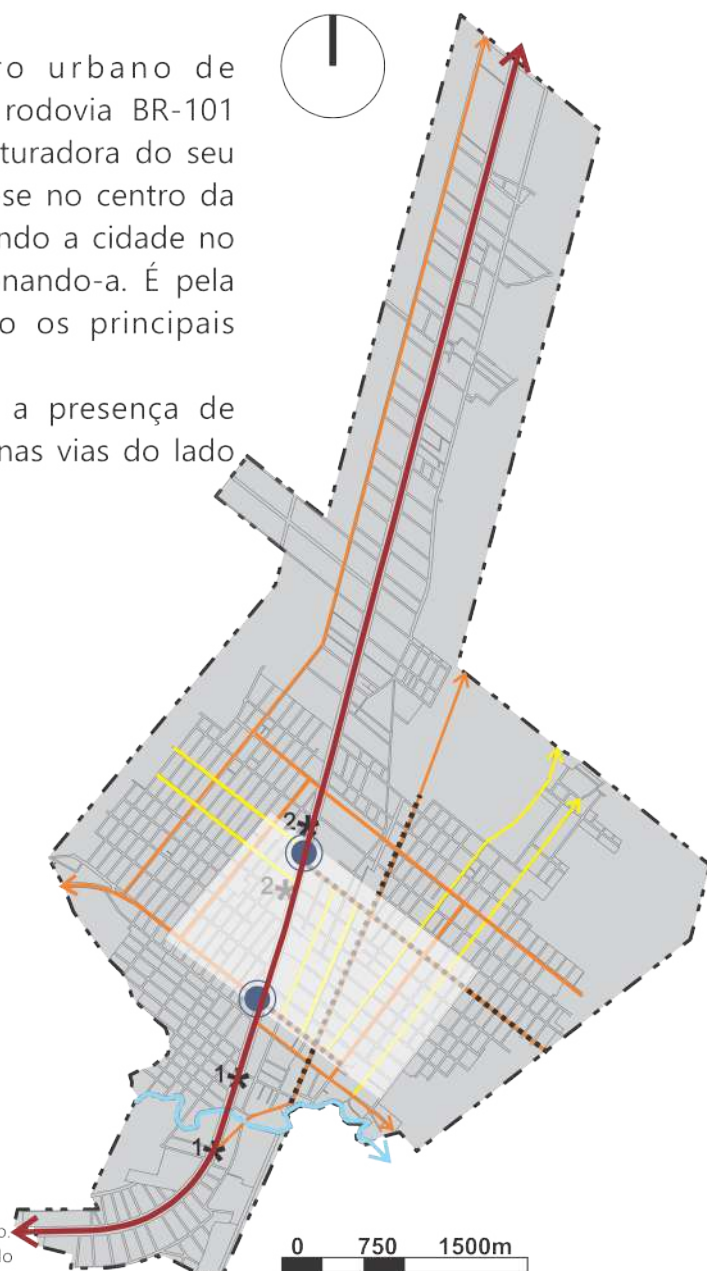
SISTEMA VIÁRIO:

O perímetro urbano de Sombrio-SC tem a rodovia BR-101 como uma via estruturadora do seu sistema viário, situa-se no centro da malha urbana, cortando a cidade no eixo norte/sul, seccionando-a. É pela BR-101 que se dão os principais acessos da cidade.

Nota-se que a presença de ciclovia são apenas nas vias do lado leste da BR-101.

- Limite urbano
- BR-101 Rodovia
- Via arterial
- Via coletora
- Via local
- Rio da Lage
- Ciclovia
- Elevação BR-101
- * 1-Acesso Sul
- * 2- Acesso Norte

Imagem 26: Mapa esquemático hierarquia viária do perímetro urbano.
Fonte: Prefeitura municipal, editado pela autora.



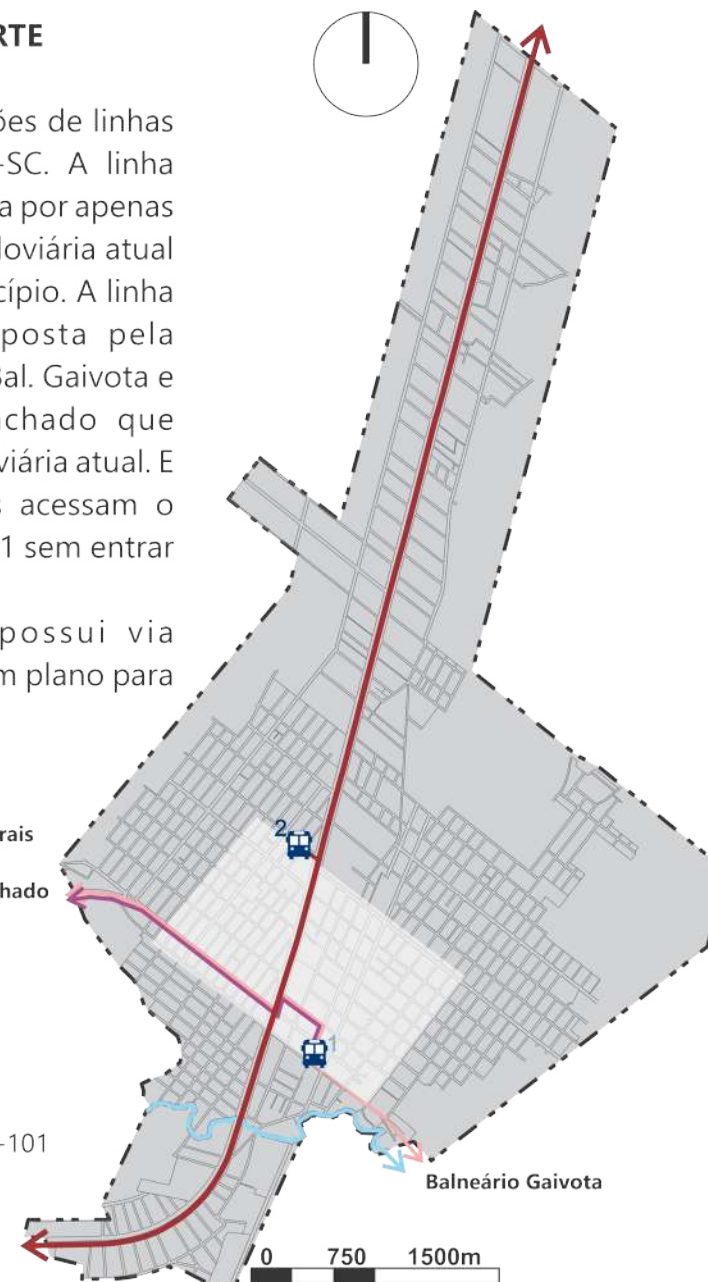
SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO:

Há três classificações de linhas de ônibus em Sombrio-SC. A linha intramunicipal é composta por apenas um ônibus que vai da rodoviária atual até a zona rural do município. A linha intermunicipal é composta pela ligação entre Sombrio x Bal. Gaivota e Sombrio x Jacinto Machado que recebe os ônibus na rodoviária atual. E os ônibus interestaduais acessam o atual terminal pela BR-101 sem entrar na malha urbana.

A cidade não possui via exclusiva para ônibus, nem plano para criá-la.

- 1- Rodoviária atual
- 2- Rodoviária em construção e atual terminal
- Linha Intramunicipal
- Linha Intermunicipal
- Linha Interestadual - BR-101

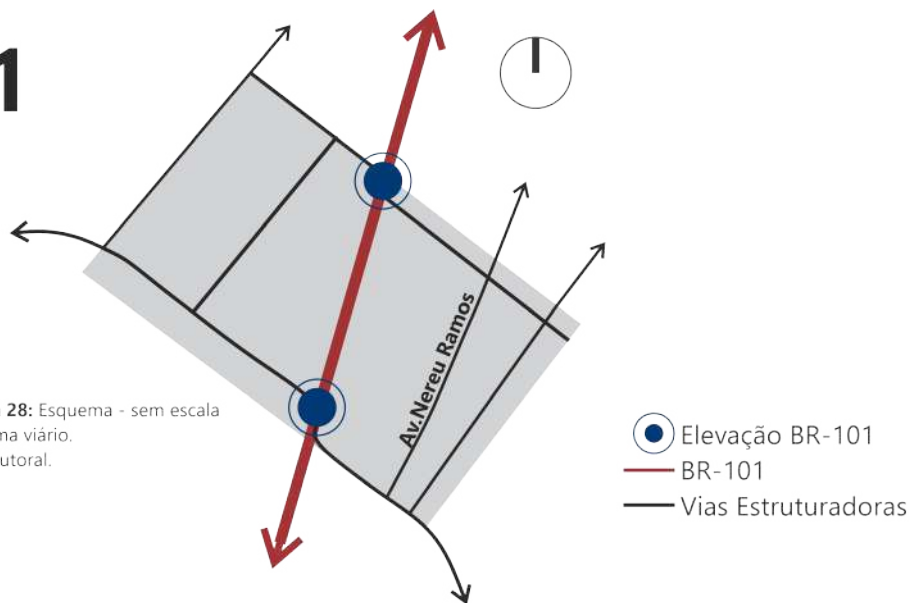
Imagem 27: Mapa esquemático sistema de transportes públicos.
Fonte: Prefeitura municipal, editado pela autora.



01



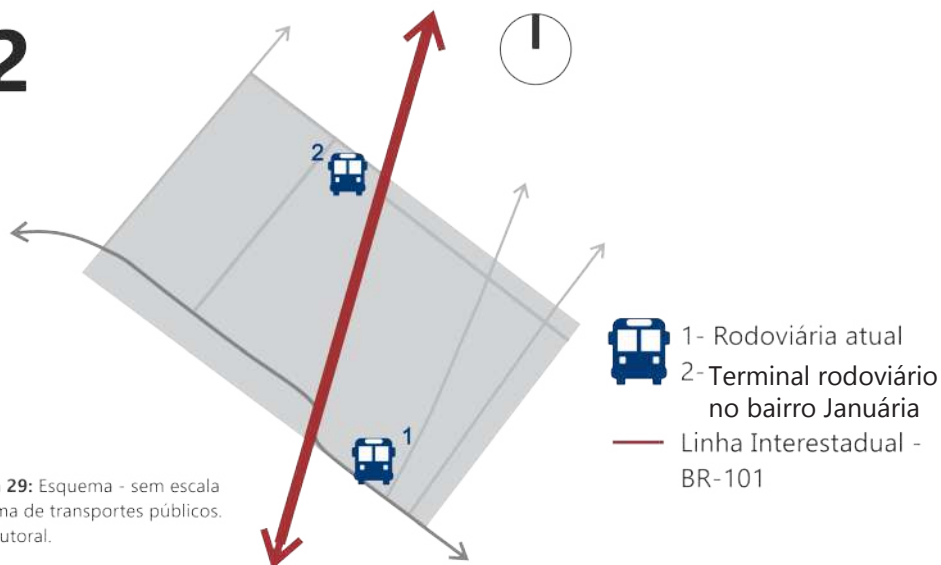
Imagem 28: Esquema - sem escala do sistema viário.
Fonte: Autoral.



02



Imagem 29: Esquema - sem escala do sistema de transportes públicos.
Fonte: Autoral.



3.3.1 DIAGNÓSTICO SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTE COLETIVOS:

Com a análise dos mapas e do histórico das transformações urbanas, nota-se como se dá a morfologia da cidade de Sombrio-SC.

No esquema 01, nota-se que algumas vias estruturadoras possuem semelhança entre os dois lados da BR-101 (leste e oeste), e que se tem uma tendência a expansão urbana em ambos, pois existem vias que passam por vazios urbanos extensos e levam a lugares pouco adensados, sem usos e ociosos, e há intenção através do poder público de estender a Avenida Nereu Ramos até o município de Araranguá prevendo uma conurbação, na qual, além de contribuir com o fenômeno de espraiamento, de acordo com a tendência do crescimento da população visto anteriormente (imagem 11, pg 23), é uma projeção ilusória.

No esquema 02 nota-se que a rodoviária da cidade que recebe os ônibus intramunicipais e intermunicipais está localizada no centro histórico, localização na qual, possui conflitos de acessibilidade e fluxos, pois os ônibus precisam passar pela Av. Getúlio Vargas, onde está localizado o calçadão que possui grande fluxo de pedestres por ser o local com maior concentração de atividades comerciais. Já o terminal que recebe os ônibus interestaduais, e terreno da nova rodoviária estão localizadas no bairro Januária, onde o acesso é diretamente pelas margens da BR-101, fator importante a ser considerado pois com uma possível rodoviária neste bairro a sua importância é elevada.

DIVISÃO DOS BAIRROS:

Sombrio-SC é composto por 11 bairros que compõem o perímetro urbano de Sombrio - nota-se que a maioria dos bairros adjacentes a BR-101 possuem a sua divisa junto a ela.

- Bairro Guarita
- Bairro São Pedro
- Bairro São Francisco
- Bairro São Luiz
- Bairro Parque das Avenidas
- Bairro Januária
- Bairro Nova Basília
- Bairro São José
- Bairro Centro
- Bairro Raizera
- Bairro FURNAS

Imagem 30: Mapa esquemático disposição dos bairros dentro do perímetro urbano.

Fonte: Prefeitura municipal, editado pela autora.

0 750 1500m

ZONEAMENTO - PLANO DIRETOR:

O zoneamento do atual plano diretor prevê maior densidade para os bairros próximos ao centro histórico e os usos comerciais estão distribuídos nas zonas de maior densidade prevista. (Consultar anexo 01)

- ZC - zona central
- ZMD - zona de média densidade 1
- ZMD - zona de média densidade 2
- ZBD - zona de baixa densidade 1
- ZBD - zona de baixa densidade 2
- ZBD - zona de baixa densidade 3
- ZBSD - zona de baixíssima densidade
- ZEIS - zona especial de interesse social
- ZI - zona institucional
- ZUC - zona de uso controlado
- ZPA - zona de proteção ambiental
- ZCS - zona de comércio e serviços
- SECS I - setor especial de comércio e serviços da br-101

Imagem 31: Mapa esquemático zoneamento pelo plano diretor.

Fonte: Prefeitura municipal, editado pela autora.

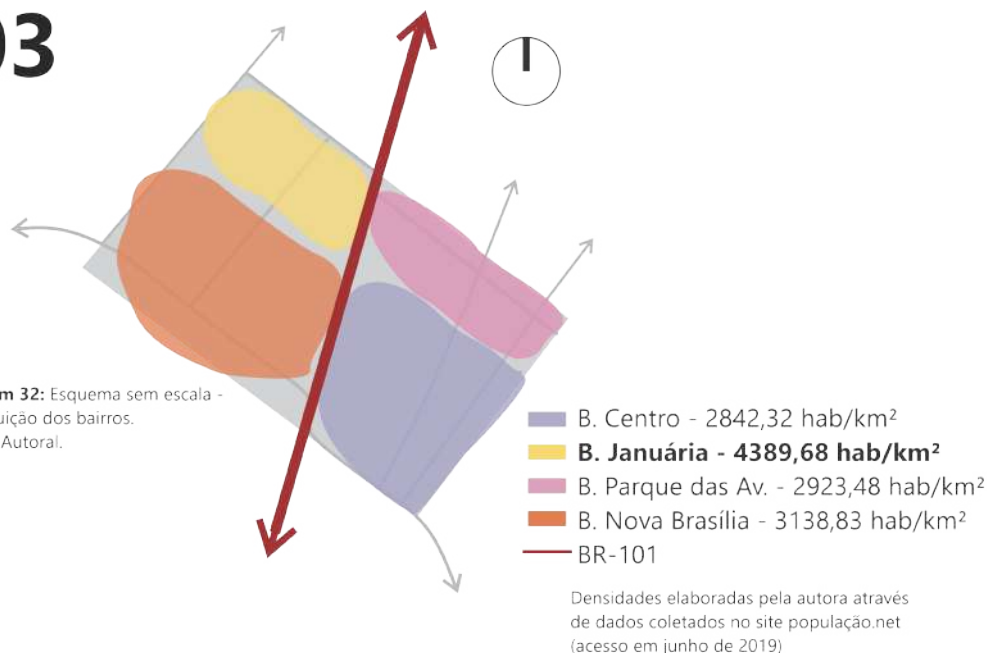
0 750 1500m

03



Imagem 32: Esquema sem escala - distribuição dos bairros.

Fonte: Autoral.

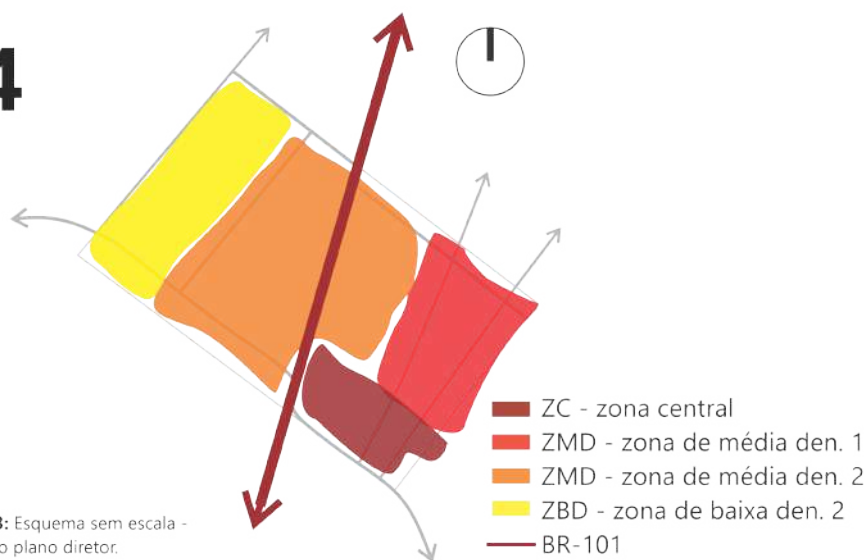


04



Imagem 33: Esquema sem escala - zoneamento plano diretor.

Fonte: Autoral.



3.3.2 DIAGNÓSTICO DOS BAIRROS E ZONEAMENTO PELO ATUAL PLANO DIRETOR:

No atual plano diretor do município de Sombrio-SC o zoneamento do plano refere-se as zonas como níveis de densidade, entretanto, não apresentam os parâmetros quantitativos urbanísticos destas áreas. (Conferir anexo 01).

Ao comparar o esquema 03 com o 04, nota-se que a divisão dos bairros está disposta de forma que reforça a separação da cidade ocasionada pela passagem da BR-101. Além disso, o plano diretor está prevendo uma densidade maior (não consta quantos seria esta densidade no plano) para o lado leste, e enfatizando o desequilíbrio entre os dois lados, assim percebe-se que não está se prevendo as potencialidades que emergem no bairro Januária, como as instituições educacionais de grande importância para o município, a densidade que atualmente é a maior entre os bairros do município e que vêm aumentando desde a instalação do shopping e terminal rodoviário, o fácil acesso, sendo este o primeiro bairro a se ter contato ao acessar a cidade pela BR-101 no sentido norte-sul.

Outro ponto importante a se destacar, é que o plano diretor prevê a separação das atividades no espaço urbano (anexo 01), remetendo ao estilo modernista de se pensar na cidade, o que vai de oposição ao estilo de cidade compacta, na qual uma de suas diretrizes é a mistura de usos para gerar diversidade e vitalidade nos espaços urbanos.

CHEIOS E VAZIOS:

Nota-se, através da relação entre cheios e vazios na malha urbana da cidade que no centro histórico estão o maior adensamento de edificações, e que historicamente, estas são as mais consolidadas. Nota-se também que os vazios estão mais presentes de acordo com que se aproxima tanto da BR-101 quanto das franjas urbanas.

■ Cheios
□ Vazios

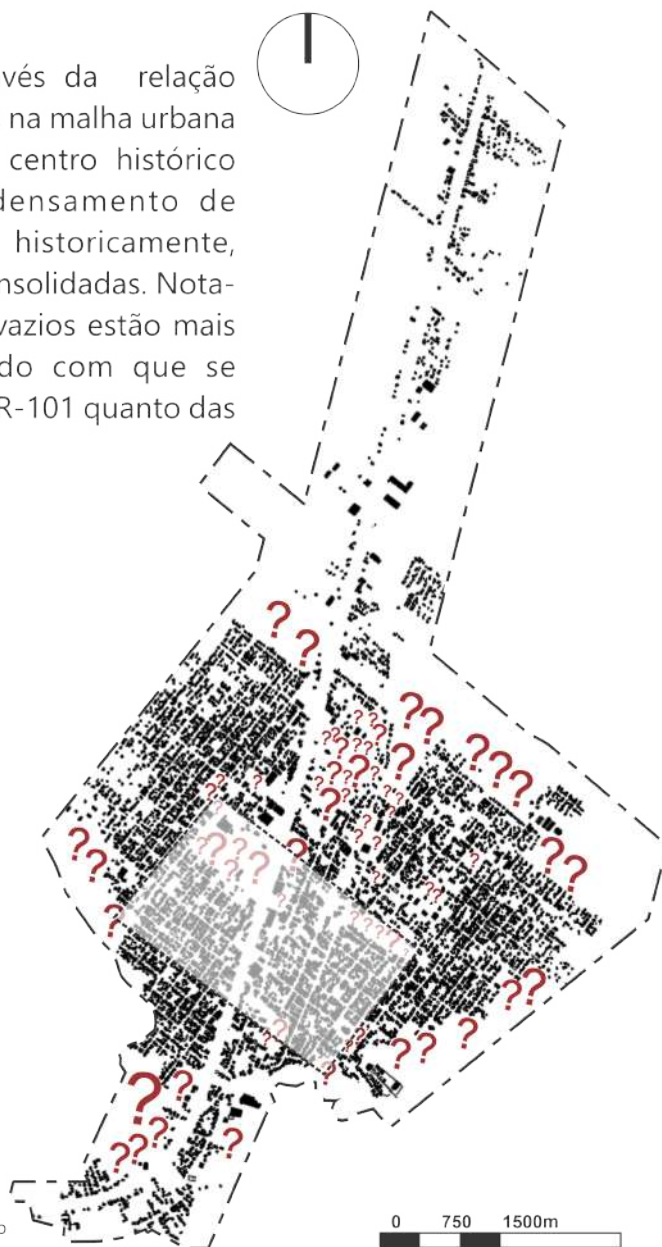


Imagem 34: Mapa esquemático relação cheios e vazios.
Fonte: Prefeitura municipal, editado pela autora.

MALHA URBANA:

O parcelamento do solo são feitos na maioria de forma ortogonal. Nota-se que a forma da malha é na sua maior parte regular, deixando de possuir estas características na medida em que se aproxima da BR-101, onde pode-se observar que há maiores variações de tamanhos e formas.

■ Parcelamento
□ Vias



Imagem 35: Mapa esquemático da malha urbana.
Fonte: Prefeitura municipal, editado pela autora.



Imagem 36: 01-Vazios urbanos ao lado oeste da BR-101; 02- Vazios urbanos ao lado oeste da BR-101
Fonte: Autoral.

3.3.3 DIAGNÓSTICO DOS CHEIOS E VAZIOS E MALHA URBANA

É principalmente através dos cheios e vazios e da malha urbana que se nota o contraste na morfologia da cidade, que na maior parte de sua extensão é regular e ortogonal, entretanto, ao se aproximar das bordas da BR-101 ou das franjas urbanas, o espaço urbano vai se descaracterizando, pode-se observar tanto através da conformação da malha quanto da presença dos grandes vazios presentes.



Estes imensos vazios nas margens da BR-101 geram espaços ociosos e desagradáveis para se passar a pé ou de bicicleta, pois além da infraestrutura ser preparada apenas para os automóveis, também não se tem vitalidade ou alternativa de percurso.

Nas imagens ao lado (imagem 36) podem ser observados os imensos vazios presentes nas margens da BR-101 dentro do espaço urbano. E na imagem abaixo (imagem 37) há uma análise da conformação da malha, onde a sua estruturação regular do espaço urbano influencia nos novos parcelamentos destacados na área rural.



Imagem 37: Análise do parcelamento dos lotes em Sombrio-SC.

Fonte: Google Earth, editado pela autora.


 Morros
 Espaços alagadiços











3.4 RECORTE DE ESTUDO



Imagem 38: Mapa esquemático com os principais equipamentos e vias
Fonte: Google Earth, editado pela autora.

- 
- 01- BR-101
 - 02- Faculdade Federal - Instituto Federal Catarinense
 - 03 - Shopping Outlet Japones (varejo) e nova rodoviária em construção (atualmente terminal rodoviário de ônibus interestadual)
 - 04 - Escola de ensino médio
 - 05 - Complexo esportivo Sant Helena
 - 06 - Sombrio Moda Shopping (varejo)
 - 07 - Supermercado (varejo e atacado)
 - 08 - Casa da Cultura
 - 09 - Fórum Municipal
 - 10 - Camelódromo - Via compartilhada
 - 11 - Supermercado (varejo)
 - 12 - Prefeitura Municipal
 - 13 - Praça da Igreja Matriz
 - 14 - Hospital Dom Joaquim
 - 15 - Rio da Laje

-  Instituições de ensino
-  Elevação da BR-101
-  Rodovia Federal BR-101
-  Rodovia Estadual SC-449
-  Av. Getúlio Vargas e Caladão
-  Av. Nereu Ramos
-  Av. Prefeito Francisco Lumertz Junior
-  Recorte de estudo

3.4.1 DEFINIÇÃO DA ÁREA

A escolha do recorte de estudo se dá após a identificação da localização da potencial centralidade que se forma, na cidade de Sombrio-SC, que é o bairro Januária.

A área do recorte possui aproximadamente 1,60km² e a densidade atual é de 3.09,91 hab/km² o recorte abrange os bairros: Centro, Nova Brasília, Januária, Parque das Avenidas.

As características do recorte que são relevantes para uma leitura do recorte, e ao longo do desenvolvimento desse trabalho são:

- **A BR-101 que passa no centro do recorte;**
- **A Rodovia SC-449 e sua desconexão entre leste x oeste;**
- **Shopping do bairro Januária que refoça a barreira com o lado leste da BR-101;**
- **Os vazios urbanos presentes.**

04

REFERENCIAIS

4.1 PRIMEIRO LUGAR NO CONCURSO PRAIA FERROVIÁRIA DE PALERMO

Como referencial e estudo de caso que se aproxima em alguns aspectos da proposta, apresenta-se aqui o projeto que levou o primeiro lugar no concurso Praia Ferroviária de Palermo, na Argentina, da equipe liderada por Mario Boscoboinik e Jorge Iribarne, com a colaboração de Julian Santarsiero, Paul Vrecic, e Javier Herrera.

O projeto consiste em uma intervenção urbana, onde passa a antiga ferrovia da cidade, a intervenção é feita de maneira que integra os dois lados da ferrovia, onde o espaço urbano é seccionado em leste e oeste.

As formas de intervenção se dão: No setor Leste que é conformado por um grande espaço verde com 1 km de comprimento é proposto a implantação da Praça da Ciência, no setor oeste, é proposto a expansão de vias para gerar um espaço aberto intermediário que se termina em uma praça triangular, também são feitas propostas arquitetônicas com blocos aceitarão torres de até 50 metros de altura, sobre uma base contínua de 15,50 metros, como estabelecido para os blocos adjacentes, chamados de E3. No corredor ferroviário, a proposta é de manter os cruzamentos existentes a transformação de dois deles, em passagens subterrâneas, aproveitando a elevação da ferrovia.

A semelhança entre este projeto e Sombrio-SC é que ambos possuem um elemento imponente que divide estes espaços e secciona a cidade em dois, neste, nota-se a abordagem de intervenções arquitetônicas, paisagísticas e urbanísticas para a criação de relação do entorno com a ferrovia, na proposta cria-se relações tanto de conexões do lado leste e oeste, bem como o tratamento da ferrovia como elemento marcante na paisagem, qualificando-o com espaços públicos e barrando o som do trem com massas verdes.





▲ **Imagem 39:** Imagem do projeto Ferrovia do Palermo.
Fonte: <https://www.archdaily.com.br>

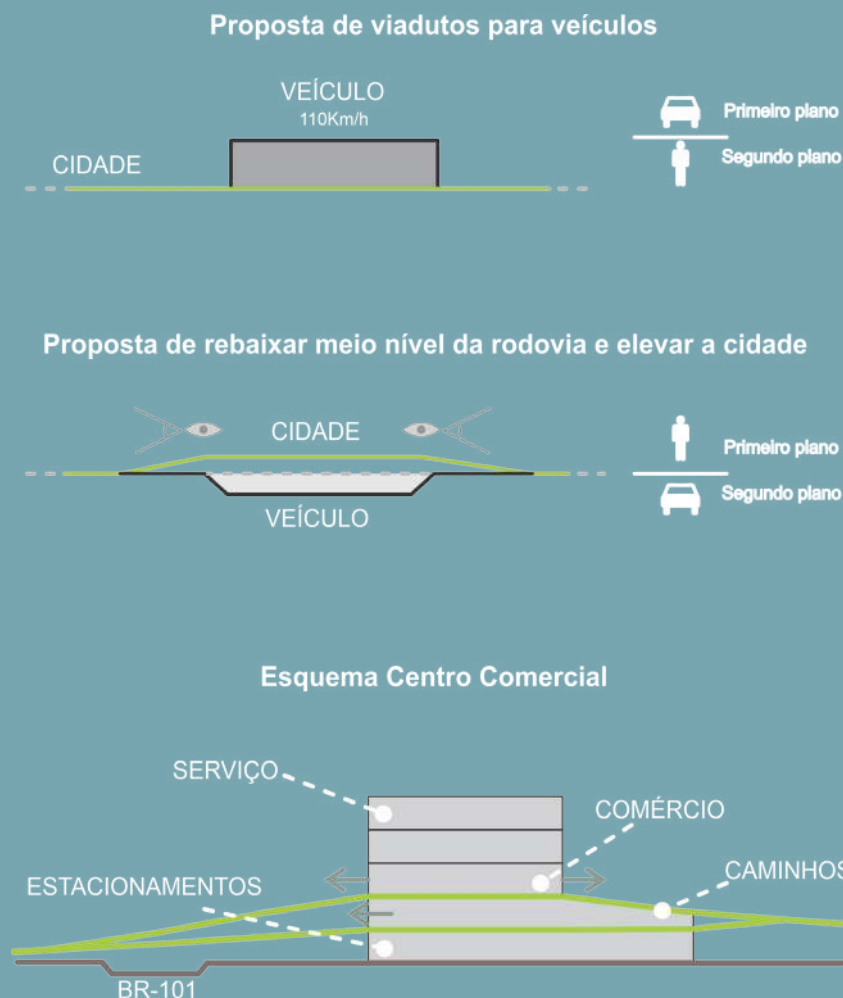
4.2 INTEGRAÇÃO À PAISAGEM URBANA DE SOMBRIO - SC: NOVAS FORMAS DE PENSAR O ESPAÇO URBANO A PARTIR DO EFEITO BARREIRA

Este referencial trata-se de um Trabalho Final de Graduação realizado pelo Felipe Isoppo em 2014 no mesmo recorte de estudo e intervenção. Na proposta ele aborda também a BR-101 como um elemento gerador de secção entre os lados leste e oeste de Sombrio-SC.

A solução apresentada por ele, é a proposição da união dos dois lados (leste e oeste) através da arquitetura, que é feita com a proposição de rebaixar a BR-101 em meio nível e conectar a cidade sobre a rodovia.

Ao tomar esta decisão, ele busca além de eliminar o visual negativo que o excesso de veículos provoca, colocando os usuários em uma topografia gerada pela arquitetura, direciona os olhares às paisagens urbanas e naturais ao longo da topografia plana da cidade. A intenção de elevar a cidade sobre a rodovia busca propor espaços abertos e caminhos verdes, gerando uma nova paisagem dentro da malha construída da cidade. A forma orgânica abordada evidencia a intervenção, contrastando com a malha regular e ortogonal já consolidada.

A partir da concentração das sobreposições das conexões entre os bairros, configura-se na proposta um centro de compras e serviços. Estes comércios pelo contrário das galerias comerciais, são voltados para o exterior da edificação, relacionando-se com a cidade, resgatando a característica dos circuitos de compras propiciados pela relação calçada-comércio. Desta maneira, este centro comercial dará vida aos caminhos propostos neste trabalho, literalmente criando uma cidade sobre esta área antes degradada.



▲ Imagem 40: Esquema do referencial.
Fonte: Tcc Felipe Isoppo - Acervo UNESC,
editado pela autora

- 1 A integração entre o centro de compras, hotéis e o Centro de Ensino Integrado garantem uma relação de apoio mútuo.
- 2 Propõe-se um parque infantil ao lado da escola de ensino fundamental existente dentro do recorte.
- 3 A via marginal, de acesso à cidade se conecta a Av. Getúlio Vargas em seu elevado. Reduzindo a velocidade do veículo ao entrar no recorte.
- 4 Propõe-se uma área de lazer e gastronomia próximo a Av. Getúlio Vargas, onde já há intensa atividade do gênero.
- 5 Na área onde se encontra o grande vazio urbano da ala leste da rodovia, propõe-se um espaço público para a acomodação da feira de produtos agrícolas e artesanato local. Além de um espaço para exposição artísticas e culturais.



Imagem 41: Esquema do referencial.
 Fonte: Tcc Felipe Isoppo – Acervo UNESC,
 editado pela autora

05

PARTIDO URBANÍSTICO

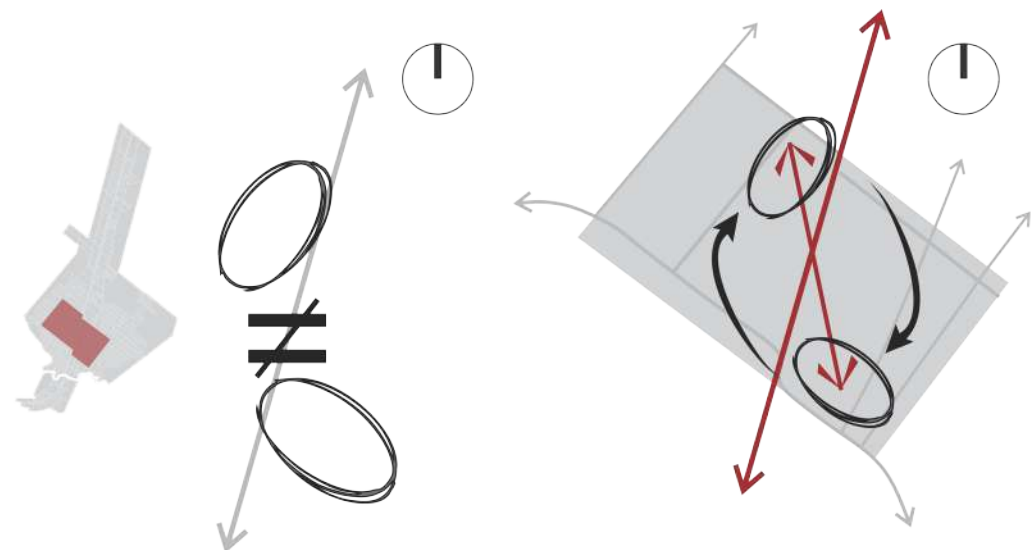
5.1 DIRETRIZES E AÇÕES PROJETUAIS

01 REFORÇAR NOVO EMBRIÃO DE CENTRALIDADE

Propor intervenções urbanas com embasamento na metodologia Project For Public Spaces entre as duas centralidades identificadas reforçando a identidade do novo embrião de centralidade do bairro Januária de forma que se torne um centro especial diferindo-se do centro histórico, reforçando assim a comunicação entre os espaços adjacentes e a centralidade já conformada.

02 CIDADE BICENTRAL - DIRECIONAR DESENVOLVIMENTO URBANO EM VEZ DE CRESCIMENTO

Através do conceito de cidade compacta ocupar espaços urbanos de modo a otimizar infra-estruturas existentes, aumentar a densidade populacional e construtiva com diversidade de usos, e proporcionar a redução de grandes deslocamentos diários.



ATUALMENTE: TENDÊNCIA A EXPANSÃO

PROPOSTA: CONTER EXPANSÃO

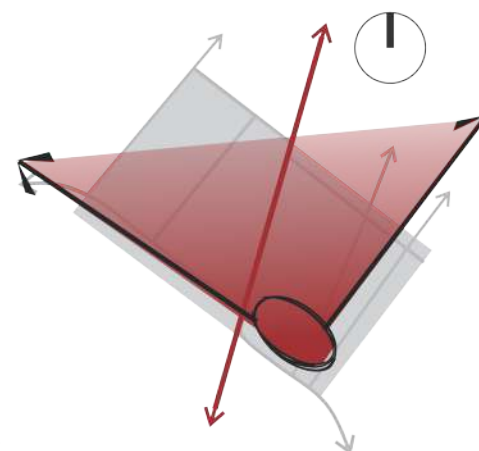
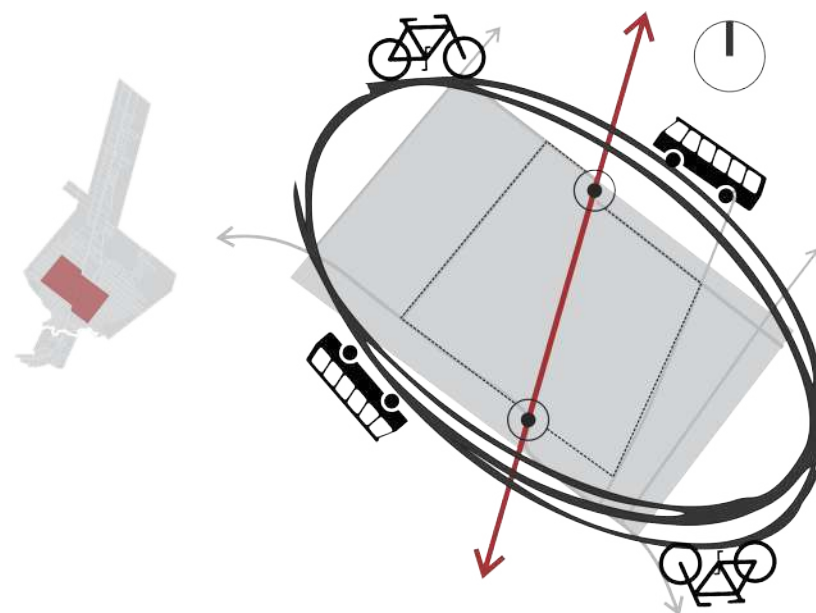


Imagem 42: Esquemas conceituais sem escala.

Fonte: Produzido pela autora.

03 REFORÇAR ACESSIBILIDADE/MOBILIDADE URBANA

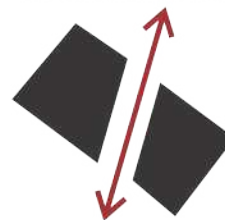
Implantar ciclovias que levem a pontos importantes das centralidades, otimizar passeios públicos com alargamentos, implantação de mobiliários e arborização, criar corredores de transporte coletivo intramunicipal e qualificar as duas principais conexões entre o lado leste e oeste seccionados pela BR-101.



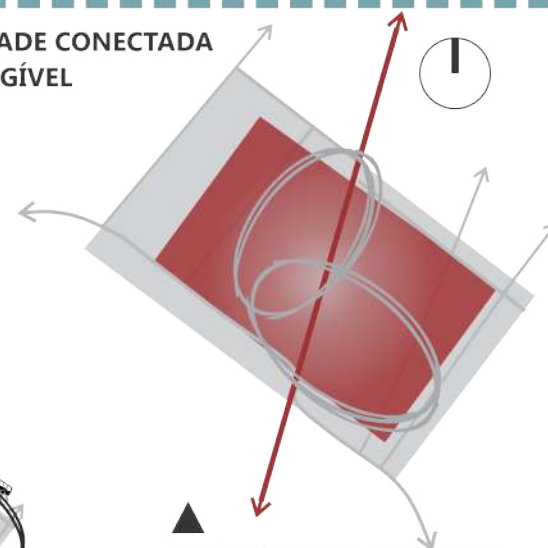
04 PROPICIAR LEGIBILIDADE DE CIDADE

Através da junção das três ações projetuais, com o reforço na proposta de que se tem o centro histórico mais o centro especial, e que de forma conjunta, eles criam legibilidade ao espaço urbano de Sombrio-SC.

CIDADE SECCIONADA



CIDADE CONECTADA E LEGÍVEL



AÇÕES PROJETUAIS

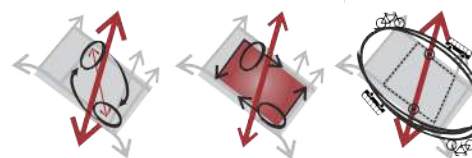


Imagem 43: Esquemas conceituais sem escala

Fonte: Produzido pela autora.

5.2 PROPOSTA

5.2.1 CONCEITUAÇÃO GERAL

Uma cidade é um lugar. Neste lugar, existem espaços. Estes espaços podem ser privados, públicos ou coletivos. Os espaços de uso público ou coletivo podem ser um sucesso ou um fracasso. A metodologia Project for Public Spaces ensina que para ter sucesso, os lugares devem compartilhar quatro valores: **ACESSOS E CONEXÕES, CONFORTO E IMAGEM, USOS E ATIVIDADES E SOCIABILIDADE.**

Acessos e Conexões: Pode-se julgar a acessibilidade de um lugar por suas conexões com o ambiente, tanto visual quanto físico. Um espaço público de sucesso é fácil de chegar e passar, é visível tanto à distância quanto de perto. Neste aspecto, são propostos em Sombrio-SC transformações na mobilidade urbana, como a criação de sistemas modais e diversificar os meios de locomoção com finalidade de criar um espaço de fácil acesso, conexão e circulação.

Conforto e Imagem: Se um espaço é confortável e se apresenta bem - tem uma boa imagem - é a chave para o seu sucesso. O conforto de um lugar inclui percepções sobre segurança, limpeza e disponibilidade de lugares para se sentar.

Usos e Atividades: Ao construir um local, antes, pensa-se nas atividades que serão realizadas lá. Quando não há nada para fazer, um espaço estará vazio e isso geralmente significa que algo está errado. Ter algo para fazer dá às pessoas uma razão para chegar a um lugar - e retornar.

Sociabilidade: Esta é uma qualidade difícil de se alcançar em um lugar, mas uma vez atingida, torna-se uma característica inconfundível. Quando

as pessoas veem amigos, conhecem e cumprimentam seus vizinhos e se sentem à vontade para interagir com estranhos, eles tendem a sentir um forte senso de lugar ou apego à sua comunidade - e ao lugar que promove esses tipos de atividades sociais.

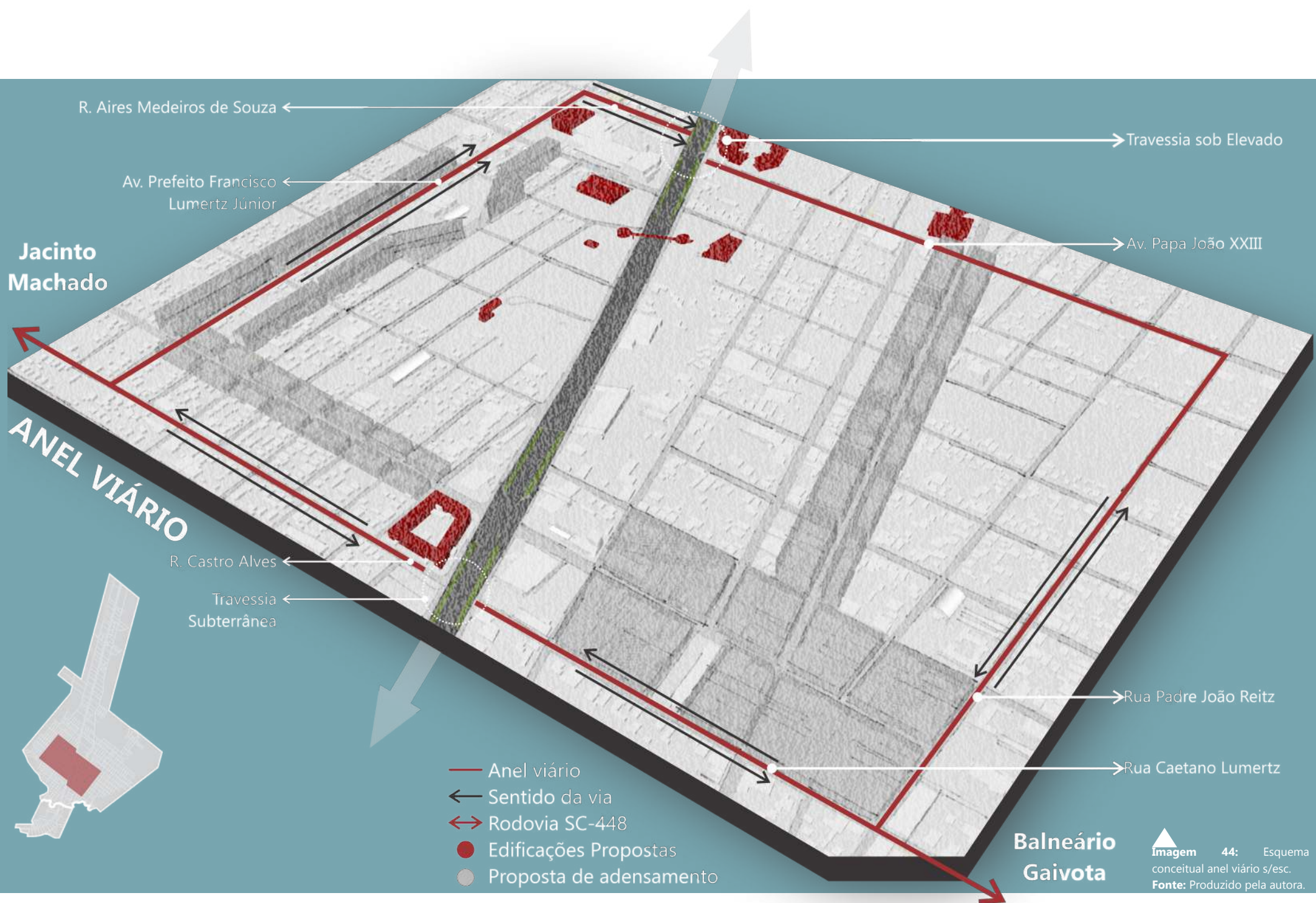
Estes quatro valores fazem parte do The Place Diagram (imagem 15 da pág. 26) e serão utilizados nas tomadas de decisão detalhadas a seguir.

Além da aplicação da metodologia PPS, também foram realizadas sobreposições de trabalhos finais de graduação feitos anteriores em Sombrio-SC, que foram utilizadas as idealizações destes trabalhos para o espaço urbano em Sombrio-SC e não o trabalho como um todo, estas idealizações realizadas por pessoas e épocas diferentes, ou seja é uma junção de várias perspectivas sob Sombrio-SC, que servirão, neste ensaio como peças urbanas, a fim de promover e desencadear o processo de desenvolvimento deste local.

5.2.2 ANEL VIÁRIO

Cria-se um anel viário com perímetro de 4,5Km utilizando vias nas proximidades das principais áreas do espaço urbano, o anel não irá limitar o acesso de carros ao seu interior, mas terá finalidade de organizar o fluxo mais intenso de veículos para fora da área de domínio de pedestres e ciclistas.

Atualmente, a rodovia SC-448 que liga Jacinto Machado—SC a Sombrio-SC acaba na Av. Getúlio Vargas, onde localiza-se o centro histórico e comercial da cidade, que é uma zona de grande fluxo de pedestres. Juntamente ao anel viário cria-se uma via de ligação direta entre Jacinto Machado e Balneário Gaivota, onde seu cruzamento pela BR-101 será através de uma passagem subterrânea.



5.2.3 SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO INTRAMUNICIPAL E RELOCAÇÃO RODOVIÁRIA MUNICIPAL

Atualmente, os moradores do município de Sombrio-SC se locomovem praticamente através do transporte particular, não possuem opção e nem incentivo ao uso de transportes coletivo. A única linha de transporte coletivo no município acontece apenas com um micro-ônibus que leva os passageiros do centro até a área rural, e há os ônibus escolares que circulam pelos bairros em rotas sem infraestrutura apropriada.

Na proposta, cria-se uma linha circular no espaço intraurbano com uma faixa exclusiva para transporte coletivos de aproximadamente 6,5km, ao longo da rota, no espaço urbano são distribuídas paradas de forma em que o passageiro caminhe no máximo um raio de 500m.

Atualmente a rodoviária de Sombrio-SC recebe os ônibus intermunicipais e o ônibus intramunicipal, após a implantação do calçadão na Av. Getúlio Vargas o acesso dos ônibus até a rodoviária ficou complexo, pois a mesma está localizada adjacente ao calçadão, no qual, sua estrutura é preparada para priorizar os pedestres, não recebendo os ônibus fazendo com que eles utilizem vias que embora o ônibus consiga acessá-las ainda são inapropriadas pois confluem com o grande fluxo de carros. Além disso, a estrutura da atual rodoviária é deteriorada e mal cuidada, causando má impressão a quem passa ou chega na cidade por ali.

A proposta é relocar a rodoviária para um terreno que fica nas margens da BR-101 localizado próximo ao elevado norte. E no local da atual rodoviária implantar uma praça como extensão do calçadão.

Com a criação da linha intramunicipal de ônibus são criadas propostas de paradas ao decorrer do percurso, que estão situadas em pontos onde os usuários caminhem no máximo em um raio de 500m até seu destino. Em todos os pontos de parada serão criados abrigos em concreto para os passageiros com painéis fotovoltaicos para serem autossustentáveis, floreiras, e aproveitando a estrutura do abrigo, de um lado serão criados paraciclos e do outro lado será curvado podendo ser utilizado como rampa por skatistas, desta forma os pontos das paradas serão mais dinâmicos e atrativos do que apenas um local de espera monótono.

ATUAL RODOVIÁRIA:



Imagem 45: Atual Rodoviária municipal.
Fonte: Acervo Talis Machado.

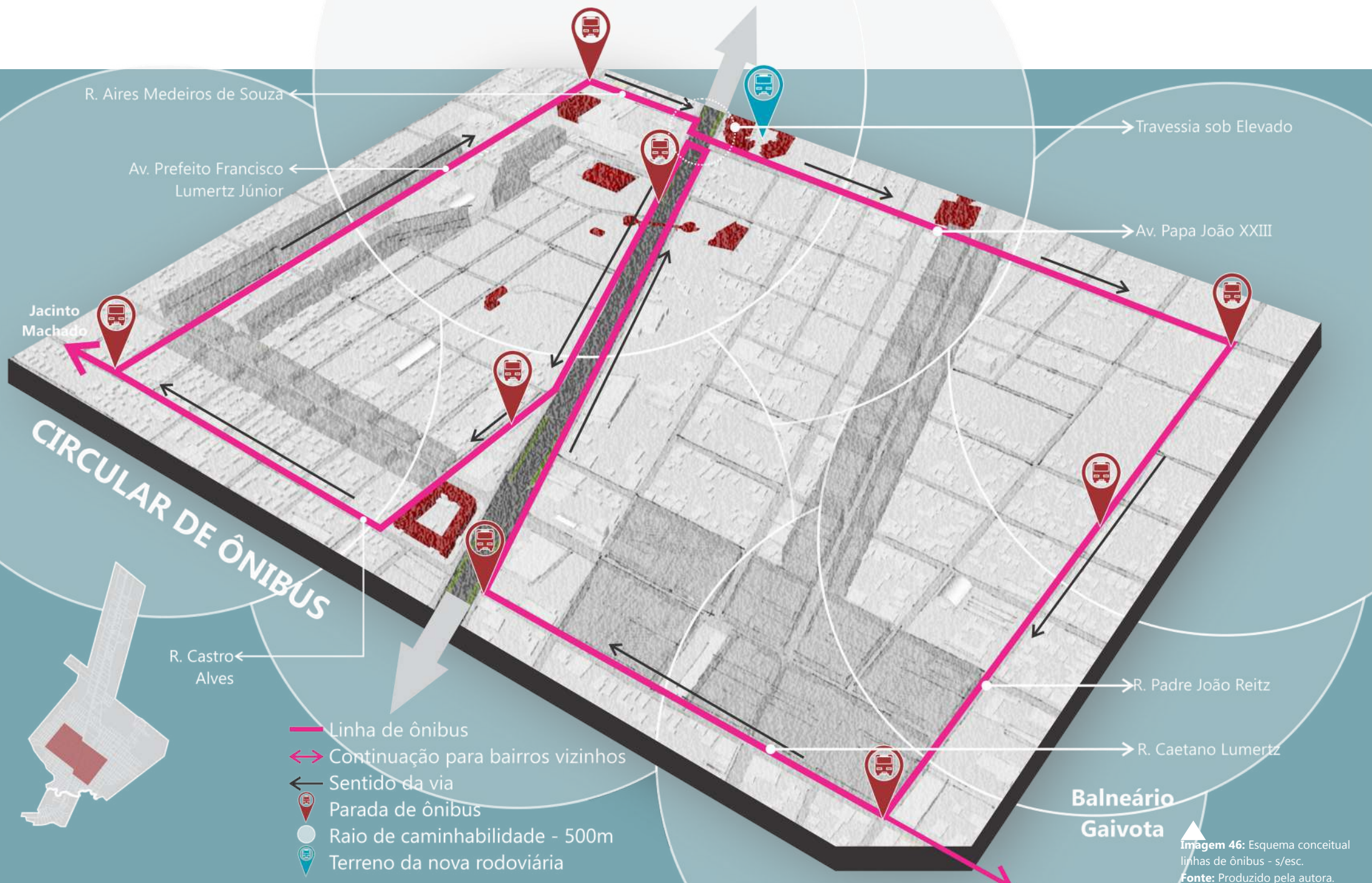


Imagem 46: Esquema conceitual linhas de ônibus - s/esc.
Fonte: Produzido pela autora.

5.2.4 SISTEMA BINÁRIO

Para os acessos e fluxos confusos do bairro Januária em sua situação atual é criado um sistema binário que tem finalidade de organizar este setor, além disso, por serem vias com maior hierarquia no bairro, as alturas das edificações são maiores (nove pavimentos permitidos) voltadas para estas vias, sendo que a quadra entre as vias é permitida apenas 3 pavimentos, desta forma, estas vias serão reconhecíveis e diferenciadas das outras.

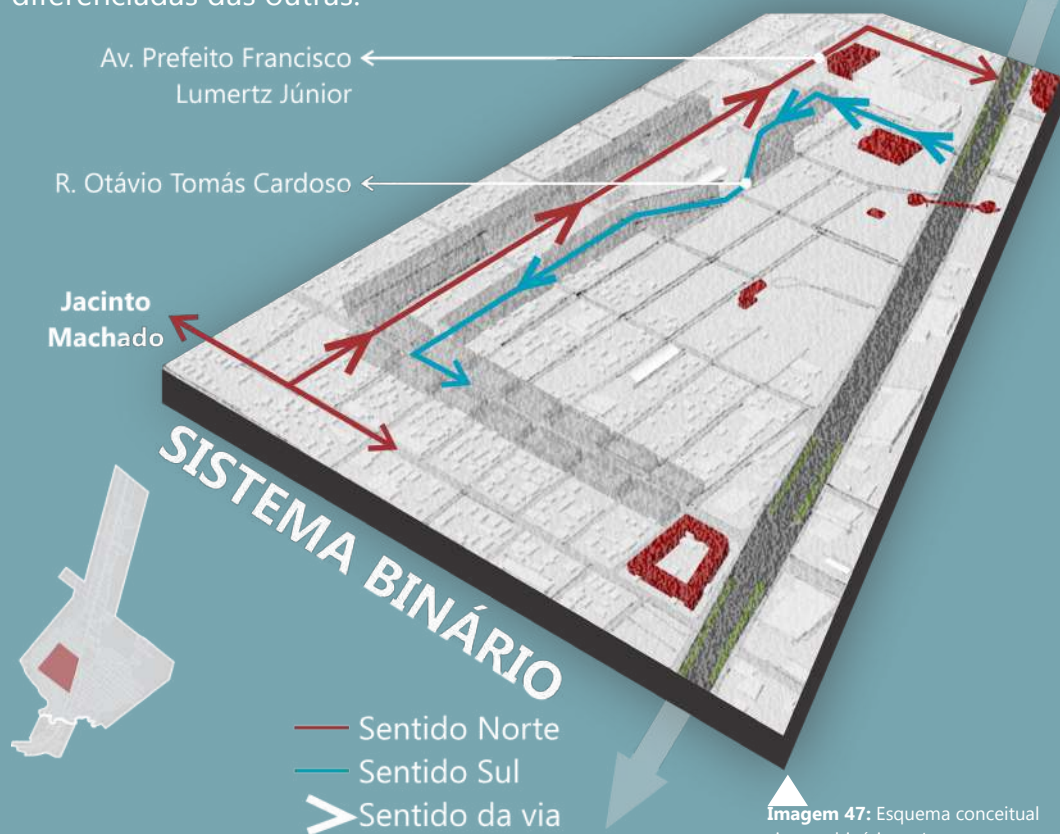


Imagem 47: Esquema conceitual sistema binário - s/esc.
Fonte: Produzido pela autora.



Imagem 48: Esquema edificações sistema binário - s/esc.
Fonte: Produzido pela autora.

5.2.5 CICLOVIAS

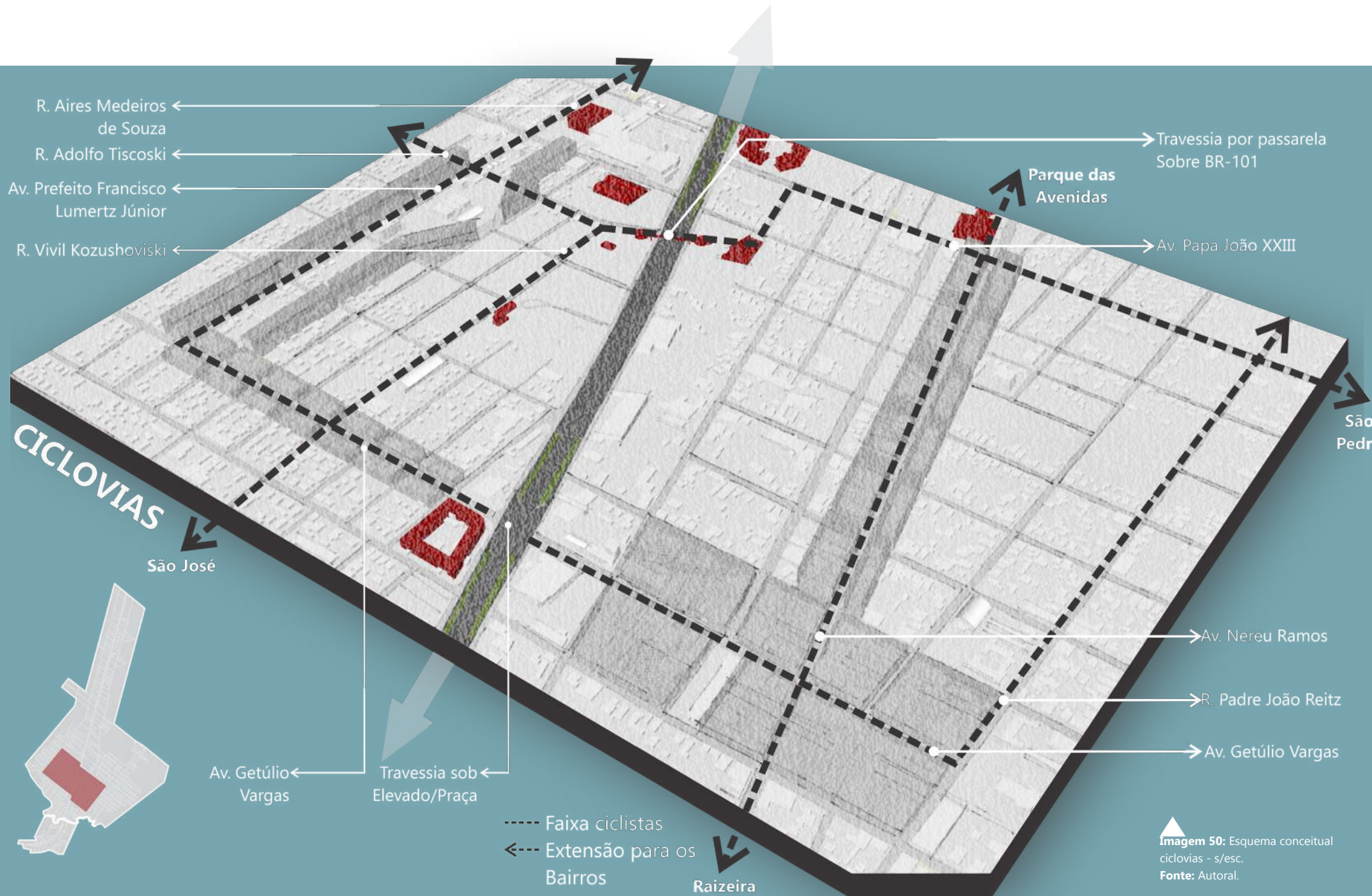
São 03 faixas para ciclistas em Sombrio-SC atualmente, que estão dispostas desconexas e estão presentes apenas ao lado Leste da cidade, 02 delas acabam no cruzamento entre o lado leste e oeste confluindo o fluxo de ciclistas com o fluxo de carros. Na proposta serão criadas novas faixas exclusivas para ciclistas dispostas em vias de conexão dentro do espaço urbano, que leva a pontos importantes das centralidades e serão contínuas aos bairros adjacentes.



Imagem 49: Ciclovia Av. Papa João XXIII.
Fonte: Autoral.



Imagem 50: Ciclovia Av. Getúlio Vargas.
Fonte: Autoral.



5.2.6 PRAÇAS, CORREDOR VERDE E EDIFÍCIOS PÚBLICOS

“Manter a segurança da cidade é tarefa principal das ruas e das calçadas” (JACOBS, 1961). As calçadas genéricas existentes em Sombrio-SC e na maioria das cidades brasileiras, possuem espaços de circulação inadequados, barreiras físicas desrespeitando as leis vigentes, são na maioria deterioradas e com acessibilidade precária impossibilitando que os passeios públicos sejam um espaço de convívio e interação dos usuários, e muitas vezes até mesmo o simples fato de caminhar sobre elas.

Para ressaltar a importância da calçada como espaço público neste trabalho, são propostos alargamentos nos passeios públicos nas áreas de maior adensamento, em alguns pontos, serão criados espaços de lazer e de estar, assim, cria-se um ensaio de passeios com vitalidade, que possibilitam maior conforto e segurança gerando uma boa imagem para a cidade.

Na proposta será criado um passeio “especial”, denominado de corredor verde, seu percurso será ao longo de pontos com maior fluxo de pessoas, este passeio será diferido dos outros através de paginação, mobiliários e arborizações, na maior parte do percurso, terá adjacente a ele ciclofaixa, enfatizando a diversidade de meios de locomoção e criando a legibilidade da cidade.

5.2.7 PRAÇAS E PARQUES

Na proposta, serão criadas praças com finalidades principalmente de lazer, mas em todas elas, serão complementos de edificações públicas adjacentes e multiplicidade de atividades tanto no entorno como nas próprias praças que estão especificadas a seguir. As edificações públicas propostas são todas inspiradas em outros trabalhos finais de graduação

realizados em Sombrio-SC, especificados a seguir:

- 01- Faculdade de artes, inspirado no TFG de Matheus Cechinel (2012);
- 02- Centro de Capacitação, qualificação e profissionalização da indústria do vestuário, inspirado no TFG de Luriane Teixeira (2011);
- 03- Centro de informações turísticas e passarela de conexão;
- 04- Biblioteca Pública e museu cultural no parque municipal;
- 05- Mercado Público e feira da agricultura;
- 06- Nova rodoviária, inspirado no TFG de Murilo Valim (2019);
- 07- Casa da cultura e centro comunitário;
- 08- Complexo esportivo San't Helena, inspirado no TFG de Bruna Eufrásio (2018).

Praça universitária: Será proposta na faculdade de artes, com espaços para eventos culturais e apresentações da própria faculdade, este espaço está localizado em frente ao Instituto Federal Catarinense, e próximo à escola Macário Borba de ensino médio, sendo que estas escolas poderão utilizar o espaço para apresentações culturais. nas laterais do terreno da faculdade de artes a proposta é de implantar edifícios de uso comercial, como restaurantes por exemplo, pois é um local que possui presença de estudantes até a noite durante a semana, a ideia é que estes edifícios tenham suas faces abertas para a faculdade permitindo permeabilidade entre a comunidade, a instituição e praça.

Parque municipal: Este parque será locado juntamente à biblioteca pública, onde atualmente possui um vazio extenso nas margens da BR-101, e possui um lago protegido pelo IBAMA, no qual pretende-se aumentá-lo e adensar este parque com espécies nativas e caminhos com possibilidades de caminhadas e corridas ao ar livre, também serão permitidas o uso de tendas móveis para vendas e gastronomia no local,



Imagem 51: Esquema conceitual praças corredor verde e edifícios públicos - s/esc.
Fonte: Autoral.

a fim de promover vitalidade e interesse pelos usuários, além disso, localiza-se próximo ao binário, sendo assim a praça será um atrator para os moradores dos edifícios e residências do entorno.

Praça do Elevado Sul: Será uma praça com finalidade comercial de produtos locais, onde terão tendas com vendas de artesanatos, produtos agrícolas, vestuários, sapatos e outras especiarias da região. Será uma praça com pouca arborização, sua vegetação será na maioria com pequenos jardins e canteiros de vegetação de porte pequeno por se tratar de um local localizado abaixo da BR-101. Esta praça será também uma grande passagem peatonal, que ligará a rua das Sombrinhas (existente) e o centro histórico (existente) localizados ao lado leste ao mercado público (proposta) ao oeste.

Praça Central: Será implantada no terreno da atual rodoviária municipal, é uma área comercial e de grande fluxo de pedestres, a proposta é revitalizar esta área com a criação de uma praça e camelódromos, fazendo uma extensão do calçadão, com possibilidade de usos como exposições de comerciantes, evento comum nos fins de semana nos próprios passeios públicos, espaços para descanso, playground, foodtrucks e apropriações dos próprios usuários do centro.

Praça da Igreja Matriz: No trabalho de observação realizado na praça da Igreja Matriz (pág. 26), com as análises realizadas neste espaço baseadas no *"The Place Diagram"* e nos questionamentos que a PPS cria dentro do próprio diagrama, conclui-se que os itens usos e atividades e sociabilidade são os que mais se distanciam da metodologia, por isso propõe-se pequenas intervenções nesta praça para que ela seja efetivamente utilizada e seja um espaço público de qualidade. Propõe-se

o incentivo para usos de tendas móveis/*foodtrucks*, resgatar atividades, como o "rock na praça" que aconeceu algumas vezes em 2017 e incentivar que sejam atividades semanais. Será implantado uma parada de ônibus na esquina desta praça, esta parada tem uma proposta de ser incorporada com outros elementos que chamam atenção para os usuários e geram vitalidade e sociabilidade, além disso propõe-se a revitalização do campo de futebol e pista de caminhada, com plantio de árvores e implantação de elementos com água neste local, para que se torne vivo e atrativo.

Complexo Esportivo San't Helena: A proposta para este espaço consiste em resgatar as ideias de projeto realizadas no trabalho final de graduação da Bruna Batista Eufrásio, realizado em 2012, na qual, é feita uma proposta de revitalização do local e tem como enfoque propor um espaço interativo com a comunidade sombriense além dos visitantes frequentes devido aos eventos esportivos, une-se a escola ao lado (Nair Alves Bratti), cria-se pistas de corrida ao ar livre, juntamente com equipamentos, como playgrounds e espaços para ginástica além de reinventar toda a estrutura arquitetônica do local gerando um ponto imponente e marcante na paisagem urbana.

Praça Cultural: Esta praça é proposta juntamente à casa da cultura e centro comunitário, é a praça que abriga a passarela para pedestres que conecta o lado leste com oeste, e leva ao centro de capacitação, qualificação e profissionalização da indústria do vestuário sendo um ponto nodal que será utilizado tanto como passagem como permanência dos usuários.

5.2.8 CONEXÕES LESTE X OESTE

As conexões entre os dois lados da BR-101 são de prioridade aos transportes automotivos atualmente, a conexão exclusiva para pedestres é através de uma única passarela localizada em um ponto de pouca

movimentação de pessoas, por ser retirada da parte movimentada da cidade é um local ocioso e pouco utilizado. As outras duas conexões acontecem por baixo dos dois elevados da BR-101, é utilizada por pedestres e carros, entretanto, não possui nenhum ponto priorizando o pedestre ou ciclista, apenas pequenos passeios adjacentes ao fluxo intenso de carros. No elevado sul, há três faixas para carros com o sistema de fluxos confuso e um grande vazio com vegetação malcuidada e no elevado norte, a passagem é menor, com duas pistas duplas de sentido duplo, também com passeios pequenos e desconfortáveis por estarem próximos ao fluxo intenso dos carros.

A proposta para as conexões leste e oeste da cidade é uma revitalização da passagem por baixo do elevado sul, que nele deixa-se apenas uma passagem com duas pistas de sentido único (anti-horário oeste para leste) para automóveis, cria-se uma praça com feira municipal com passagem exclusiva para pedestres e ciclistas e junto ao anel viário é criada uma passagem subterrânea com sentido duplo para veículos.

Na passagem sob o elevado norte, as pistas existentes serão modificadas para que atenda as quatro faixas para carros do anel viário e 02 faixas de ônibus (vias de sentido duplo) e uma ciclofaixa.

Para a passagem de pedestres de um lado para o outro da BR-101 neste local será criada uma conexão entre edifícios de uso público por uma passarela exclusiva para pedestres.

5.2.9 MOBILIÁRIO URBANO

Os mobiliários urbanos propostos nos espaços públicos serão padronizados e distribuídos de forma em que sejam reconhecidos em todo o perímetro urbano reforçando a ideia de legibilidade deste local. Bancos e assentos por exemplo, serão distribuídos pontualmente em

locais com diversidade de atividades e usuários, com disposição tanto abaixo de árvores quanto expostos ao sol, possibilitando opções aos usuários.

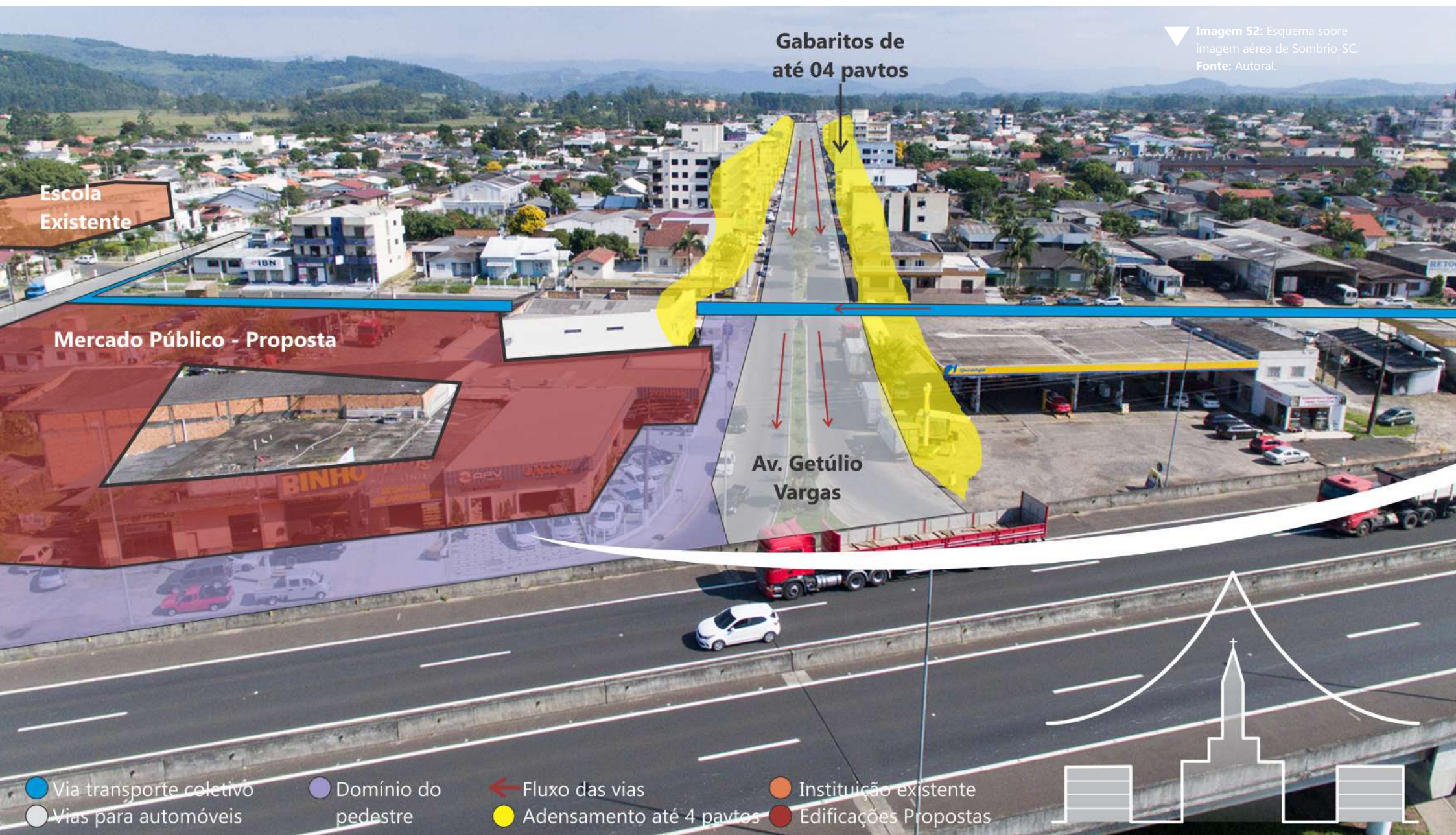
Nos passeios públicos e nestes pontos com usos e atividades múltiplas, com potencialidade de maior circulação e presença de pessoas, serão dispostas lixeiras, incentivando aos usuários manter o local limpo e agradável.

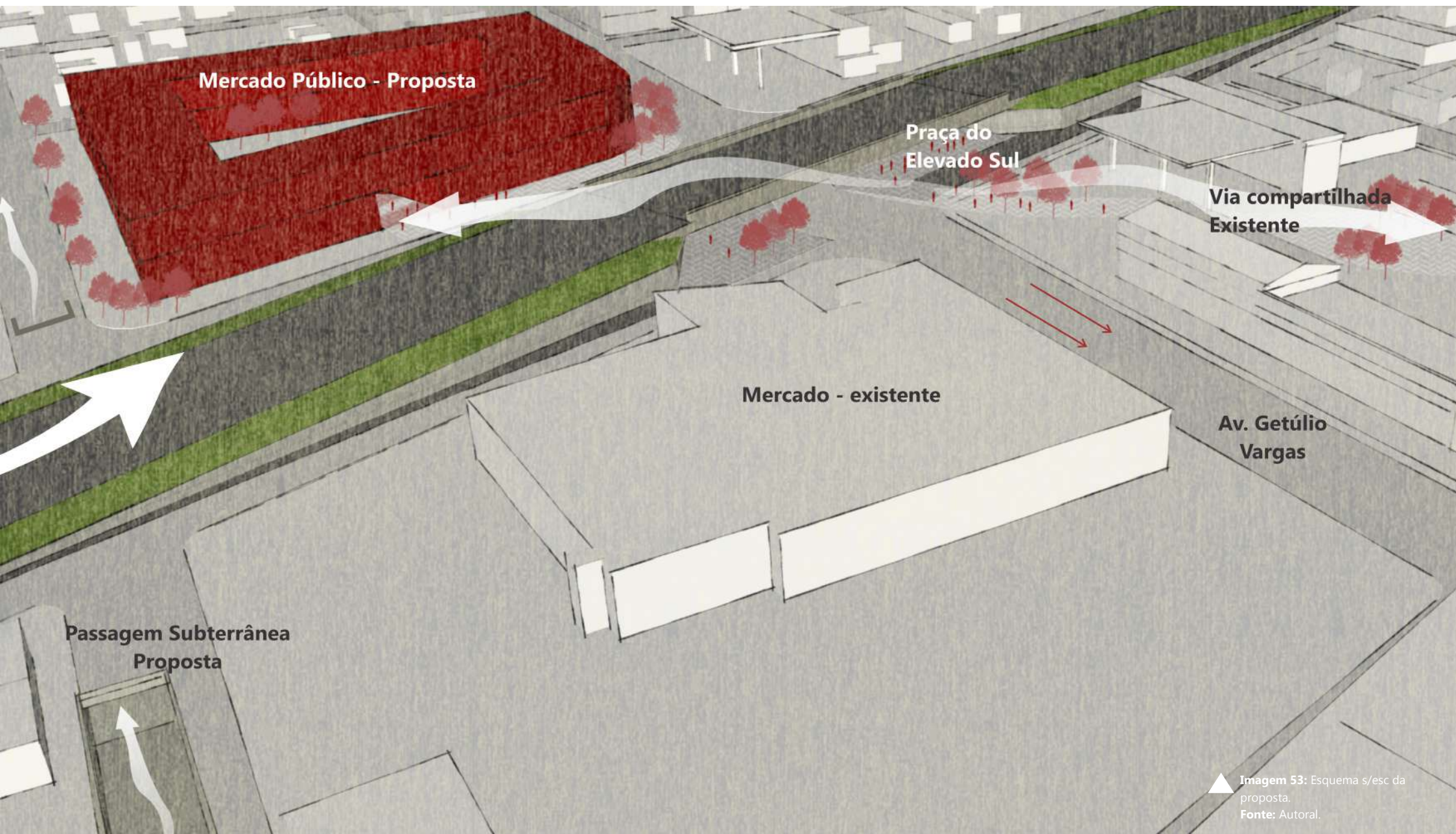
Os postes de iluminação são elementos que auxiliam não só na locomoção noturna como na segurança de quem utiliza locais bem iluminados, na proposta serão implantados postes voltados para os passeios públicos e ciclovias, e no corredor verde, a fim de diferenciá-lo dos outros passeios públicos a iluminação será realizada de modo diferente, como cores e alturas.

Além dos paraciclos nos pontos de paradas de ônibus, também serão distribuídos em pontos estratégicos no percurso das ciclovias.

5.2.10 IGREJA MATRIZ NA PAISAGEM URBANA

A Igreja Matriz localizada no centro de Sombrio-SC, é um marco visual e reforça a história do município, sendo que seu crescimento se dá no entrono dela. Para preservar a paisagem original, propõe-se que as edificações da Av. Getúlio Vargas tenham a limitação de verticalização de no máximo quatro pavimentos e que não ultrapassem a altura da igreja, com finalidade de ressaltar ainda mais este marco, é modificado a Av. Getúlio Vargas desde seu início para sentido de mão única em direção a igreja, e na parte do centro histórico e comercial a via torna-se compartilhada, reduzindo assim o fluxo de carros deste local.





▲ Imagem 53: Esquema s/esc da proposta.
Fonte: Autoral.



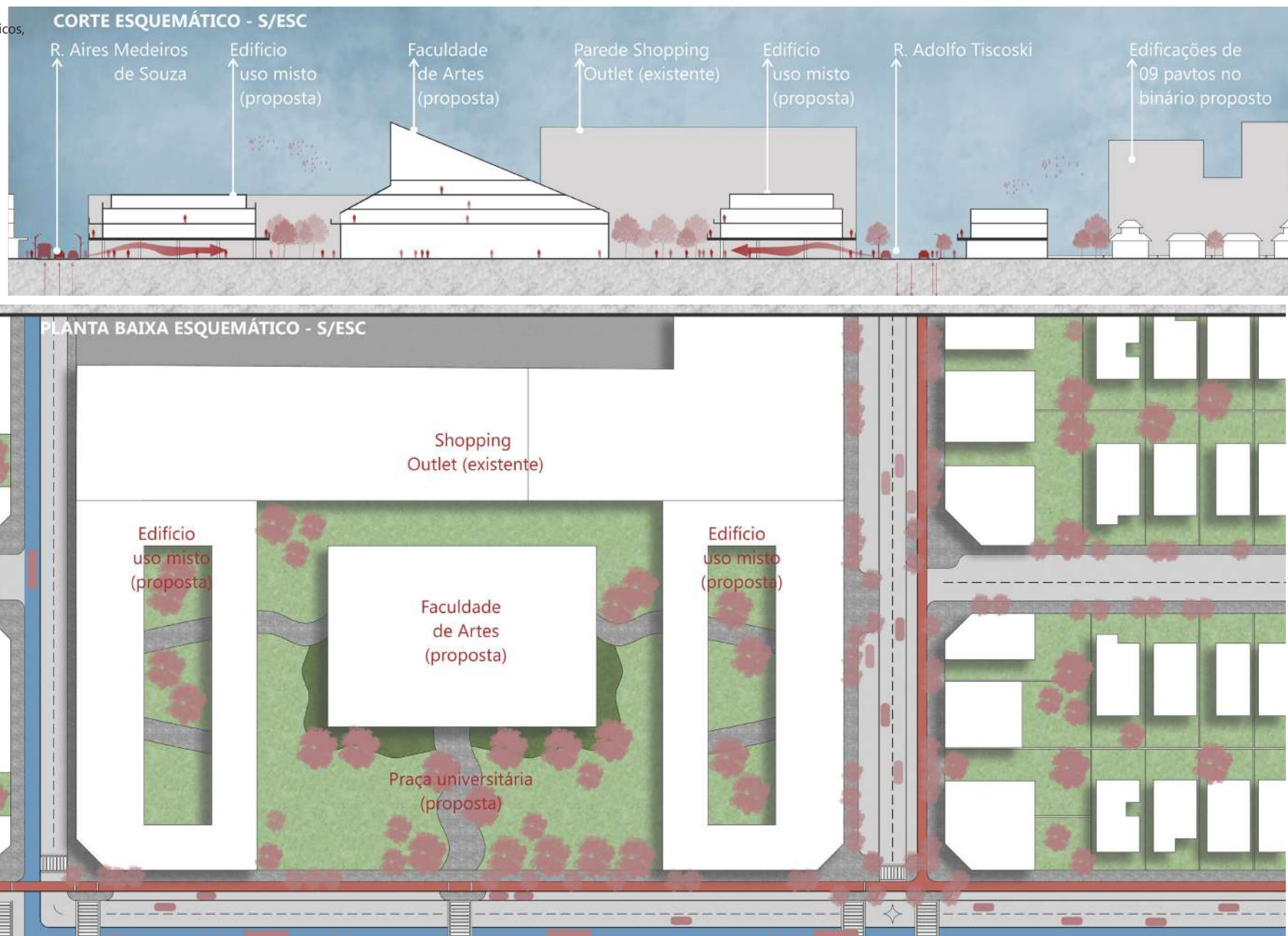
Imagem 55: Esquema sobre imagem aérea de Sombrio-SC.
Fonte: Autoral.



Imagem 56: Esquema sobre
imagem aérea de Sombrio-SC.
Fonte: Autoral.



Imagem 57: Corte e planta baixa da proposta esquemáticos, s/esc.
Fonte: Autoral.



5.2.11 DENSIDADE E USO MISTO

Atualmente a população total de Sombrio-SC é de 30.010 mil habitantes, o recorte de intervenção possui 131,00ha e na proposta realiza-se um ensaio de uma densidade projetada de forma a respeitar a expectativa de crescimento da população (figura 11, pág 23). Propõe-se que a densidade do recorte seja de 191 hab/ha, esta densidade proposta representa o número atual de habitantes do município, ou seja, o ensaio estima que Sombrio-SC possa chegar a dobrar o número de habitantes e que estes tenham a possibilidade de utilizar apenas a área do recorte.

Propõe-se que as vias do binário (representada na imagem 58) e a Av. Nereu Ramos sejam mais adensadas, dessa forma distribuí-se os habitantes de forma equilibrada entre o lado leste e oeste. Nestas vias serão permitidos edifícios de uso misto com gabarito de 9 pavimentos, considerando-se os térreos para uso comercial ou de serviço e que suas fachadas estejam voltadas para as vias citadas, com ideia de movimentar estes locais com pessoas que possuem finalidades diferentes em horários diferentes, gerando urbanidade e vitalidade a estes pontos adensados.

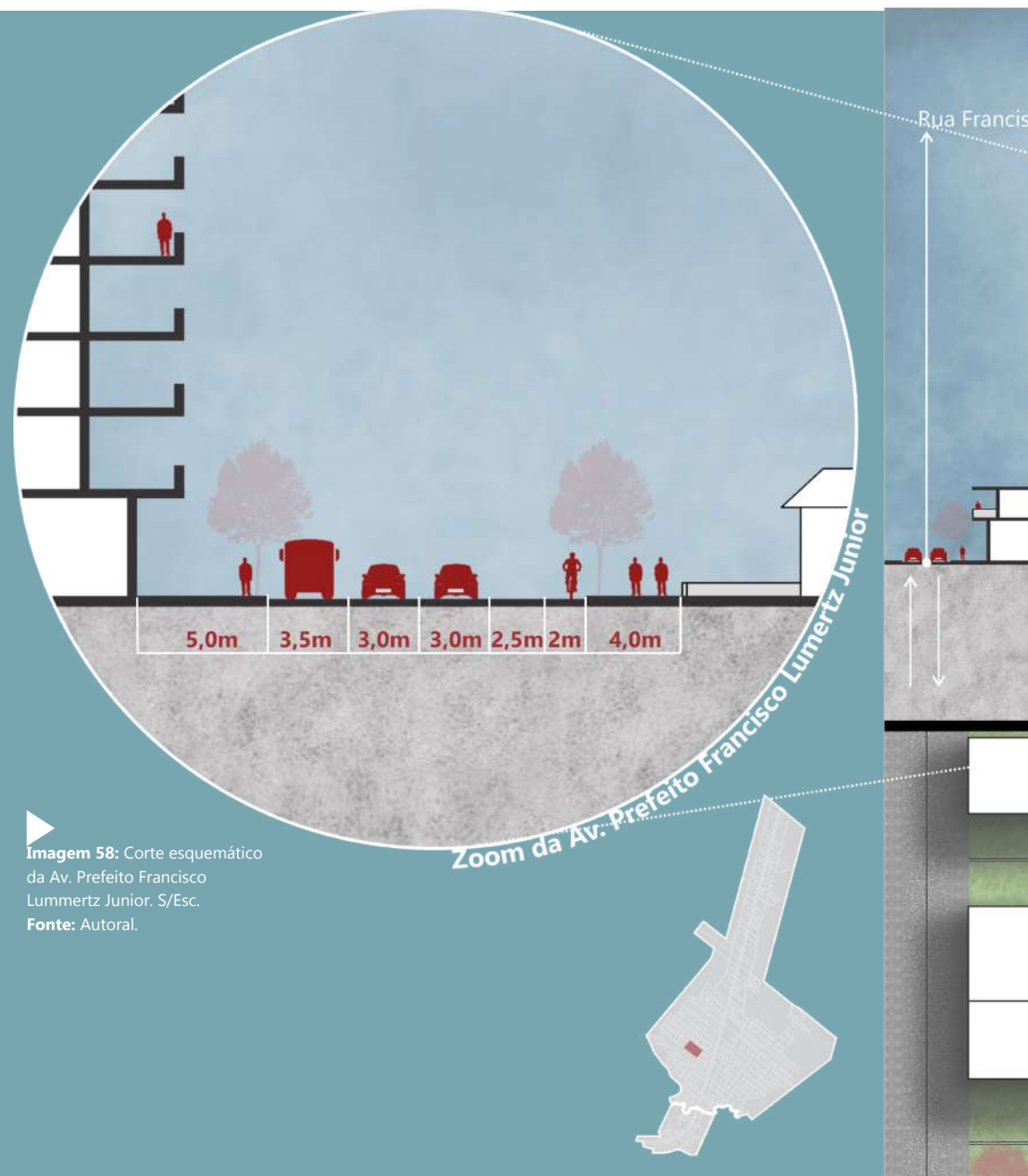
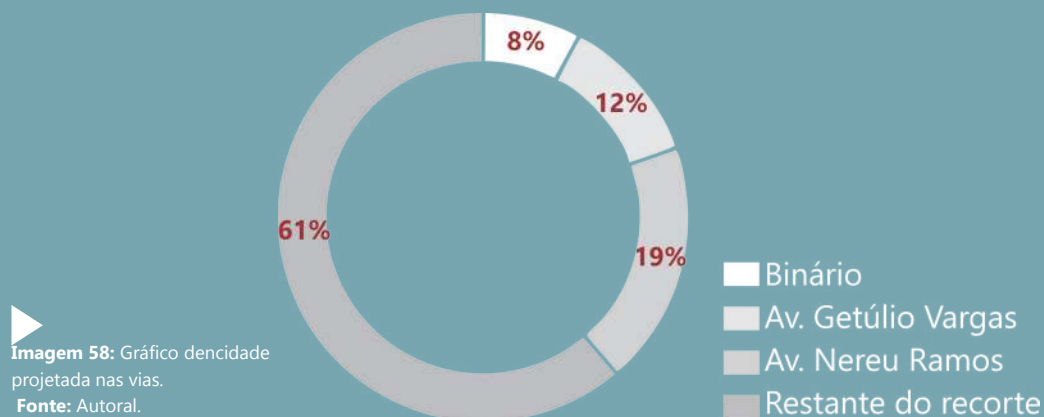
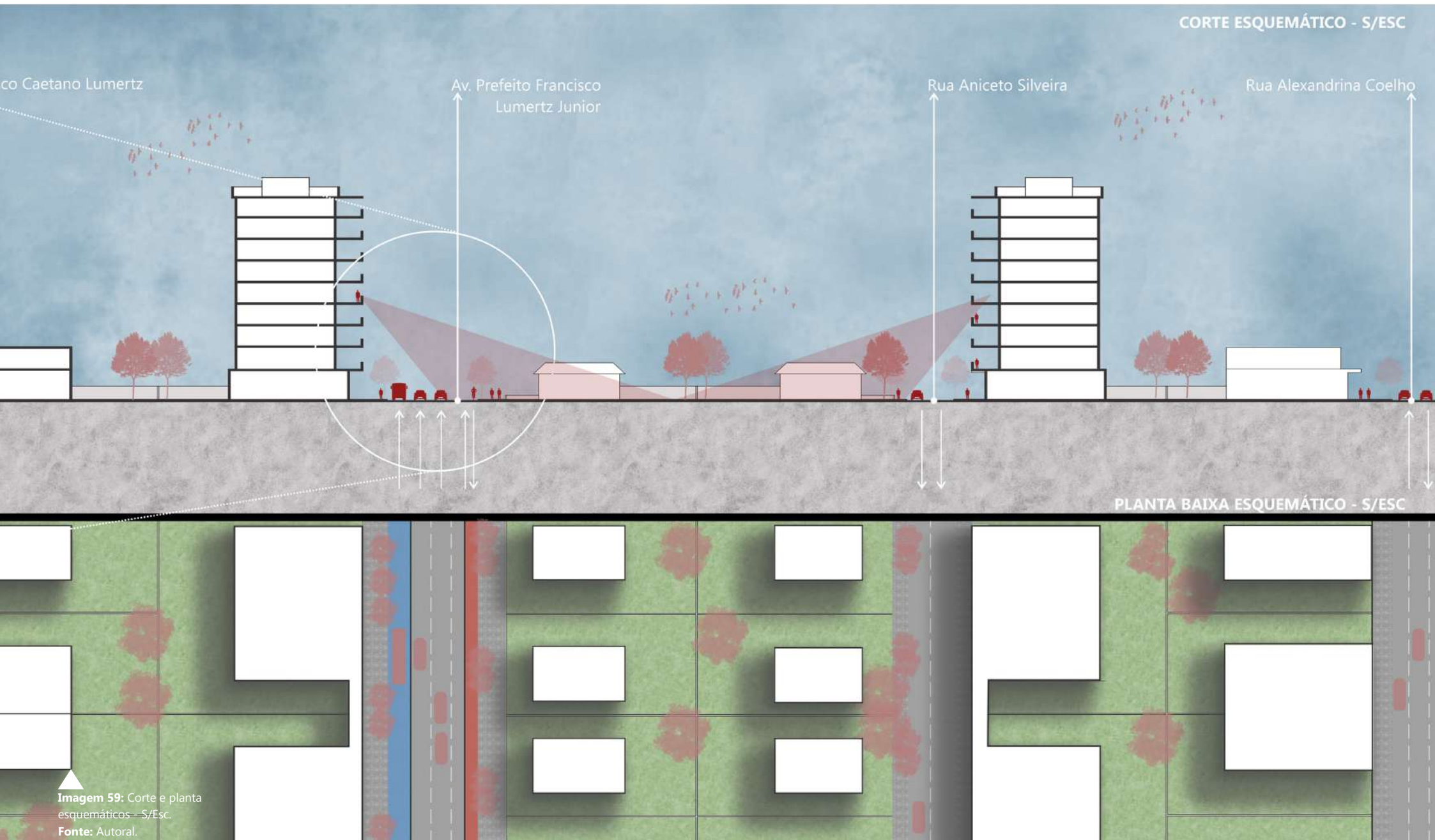


Imagem 58: Corte esquemático da Av. Prefeito Francisco Lummertz Junior. S/ Esc.
Fonte: Autoral.



5.2.12 SÍNTESE DOS VALORES ABRANGIDOS NA PROPOSTA

A proposta geral tem como enfoque atribuir os valores da ferramenta do *The Place Diagram* da metodologia *PPS* como embasamento para cada proposta de intervenção de forma individual.

Se forem analisadas de forma unitária, nem todas abrangem os quatro valores do diagrama, entretanto, quando unidas em uma visão do recorte como todo, nota-se que se complementam e pode-se identificar todos os valores presentes no recorte.

Na tabela ao lado (imagem 60), é sintetizado quais os principais valores do diagrama cada proposta apresentadas anteriormente atribuem.

Sendo assim, com este ensaio, as duas centralidades possuem os valores para serem lugares de sucesso, e com as características que as diferem e as complementam simultaneamente torna-se um lugar único, e não mais os “dois lados”

PROPOSTA	SOCIABILIDADE	USOS E ATIVIDADES	CONFORTO E IMAGEM	ACESSOS E CONEXÕES
Anel Viário				
Linha de Ônibus				
Ciclovias				
Corredor Verde				
Passeios Públicos				
Praças e Parques				
Biblioteca				
Complexo Esportivo				
Faculdade de Artes				
Mercado Público				
Centro de Profissionalização da Indústria do Vestuário				
Densidades				

Imagem 60: Tabela Síntese dos valores do The Place Diagram.
Fonte: Autoral.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADEMAR DE ANDRADE LIMA, João. **Urbanismo como ciência, técnica e arte: sua política e sua proteção legal**. Arquitectos, São Paulo, 2002. <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/03.027/760>>.

ALONSO, W. **Location and land use: toward a general theory of land rent**. Harvard University Press, 1964.

BARRETO, Rogério. **O centro e a centralidade urbana, aproximações teóricas a um espaço em mutação**. Cadernos de doutoramento geografia. FLUP, 2010. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8280.pdf>.

BIRD, J. **Centrality and Cities**. London, Routledge Direct Editions, 1977.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana**. São Paulo: Aliança das Cidades, 2010.

CASTRO, Fernanda. **Primeiro Lugar no Concurso Praia Ferroviária de Palermo**. ArchDaily Brasil: <<https://www.archdaily.com.br/122061/primeiro-lugar-no-concurso-praia-ferroviaria-de-palermo>>

COELHO, Leonardo Loyolla. **Os Conceitos de Dispersão e Fragmentação Urbana Sob a Abordagem da Paisagem**. Porto Alegre, 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

DARODA, R. F. **As novas tecnologias e o espaço público da cidade contemporânea**. Dissertação. (Mestrado em Arquitetura) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

EVERS, H. et al. DOTS nos Planos Diretores: Guia para inclusão do **Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável no Planejamento Urbano**. Porto Alegre: World Resource Institute, 2018.

FARKASVOLGYI, Bernardo. **Cidades Compactas**. 2014. <<https://www.bloglogistica.com.br/opiniaocidades-compactas/>>.

GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOITIA, Fernando Chueca. **Breve história do urbanismo**. 4. ed. Lisboa: Presença, 1996. 226 p

HASSENPFUG, Dieter. **Sobre centralidade urbana**. Arquitectos, São Paulo, 2007. <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/08.085/235>>.

ISOPPO, Felipe. **Integração a paisagem urbana de Sombrio-SC: Novas formas e o espaço urbano a partir do efeito barreira**. 2014. Disponível no acervo do curso de arquitetura e urbanismo da UNESC.

MERLIN, P. **L'urbanisme(Que sais je?)**. 4ed, Paris: PUF, 1998

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História: suas origens, transformações**

e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

PEREIRA, Elson Manoel. **Cidade, urbanismo e mobilidade urbana**. Geosul, Florianópolis, 2014.

Pesquisa mobilidade da população urbana 2017 / Confederação Nacional do Transporte, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. - Brasília: CNT: NTU, 2017.

PESCATORI, C. **Cidade Compacta e Cidade Dispersa: Ponderações sobre o projeto do Alphaville.** Brasília. Universidade Federal de Brasília. Brasília, Brasil. R.B. Estudos Urbanos E Regionais, 2015

SALVADOR, Laís Margiota; BARONE, Gabriela Pereira. **Jan Gehl e o desenho urbano das cidades contemporâneas.** De Copenhague a São Paulo. Arqtextos, São Paulo, ano 19, n. 217.04, Vitruvius, jun. 2018 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/19.217/7020>>.

SCHEIBE. L. F. **Sombrio: Desenvolvimento Sustentável e Cidadania. In: Qualidade ambiental de municípios de Santa Catarina: o município de Sombrio.** Florianópolis/SC, FEPEMA, 1997

SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da; LAPA, Tomás de Albuquerque; LEITE RIBEIRO, Edson. **Percursos e processo de evolução urbana: uma análise dos deslocamentos e da segregação na cidade.** Arqtextos, São Paulo, 2008, <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/08.090/191>>.

TANSCHKEIT, Paula. **Cidades compactas e o difícil equilíbrio entre densidade e verticalização.** Porto Alegre: World Resource Institute, 2016.

ANEXO 01

(PARTE DA LEI DO PLANO DIRETOR

III. A localização das áreas com restrição ao uso e ocupação em razão da legislação federal, estadual ou municipal;

IV. As faixas não edificáveis;

V. Os usos admissíveis na gleba ou lote, com as respectivas localizações;

VI. Os requisitos a serem cumpridos para o licenciamento ambiental, se for o caso.

Art. 17. „As diretrizes expedidas vigoram pelo prazo máximo de 02 (dois) anos.

Art. 18. A autoridade licenciadora deve dar ampla publicidade às solicitações de diretrizes e das diretrizes formuladas, especialmente para a Câmara de Vereadores e para o Conselho de Desenvolvimento Municipal.

Art. 19. Fica dispensada a fase de fixação de diretrizes para loteamentos e desmembramentos que não resultem em mais de 05 (cinco) unidades.

Seção II

Do Projeto de Parcelamento

Art. 20. O projeto de parcelamento deve ser elaborado em conformidade com Lei Federal nº. 6.766/ 79 e suas alterações, e com as diretrizes formuladas pelo Município, considerando:

I - A valorização do patrimônio paisagístico, ecológico, turístico, artístico, histórico, cultural, religioso, arqueológico, etnográfico ou espeleológico;

II - A previsão da execução das obras necessárias em sequência que impeça a instauração de processo erosivo e seu desenvolvimento;

III - A reposição da camada superficial do solo nas áreas que forem terraplenadas, com plantio de vegetação apropriada.

Art. 21. Desde o registro do seu contrato, os adquirentes de lotes ou unidades autônomas podem apresentar projetos de construção à autoridade municipal competente, ficando, porém, condicionada a expedição de "habite-se" ou ato equivalente ao termo de vistoria e recebimento de obras do parcelamento.

Seção III

Da Documentação

Art. 22. O interessado apresentará projeto de loteamento, que será analisado para efeito de liberação do alvará de licença para início das obras.

Art. 23. O pedido de autorização para aprovação de projeto de loteamento e início das obras será instruído com os seguintes documentos:

I. Requerimento solicitando autorização, assinado pelo proprietário ou pelo empreendedor, com firma reconhecida;

II. Proposta de instrumento de garantia de execução das obras a cargo do empreendedor; mencionado nos arts. 81 a 90 da presente Lei que tratam da Responsabilidade do Empreendedor;

- III. Certidão atualizada da matrícula da gleba, expedida pelo Cartório de Registro de Imóveis competente;
- IV. Instrumento de alteração de uso do solo pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), quando for o caso;
- V. Certidões negativas de tributos municipais;
- VI. Declaração de possibilidade de abastecimento d'água potável fornecida pelo órgão competente;
- VII. Declaração da possibilidade de fornecimento de energia elétrica fornecida pelo órgão competente;
- VIII. 03 (três) vias impressas dos projetos urbanísticos e complementares e 01 (uma) via digital na versão/plataforma solicitada pela Prefeitura, conforme estabelecido pelos arts. 24 e 25 da presente Lei. Em casos de loteamento de parte do terreno, as plantas do projeto urbanístico deverão abranger a totalidade do imóvel;
- IX. Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) dos responsáveis técnicos pelo projeto e pela execução;
- X. Laudo geológico-geotécnico do loteamento;
- XI. Autorização para corte da cobertura vegetal do terreno, expedida pelo órgão competente, quando for o caso.

Art. 24. O pedido de autorização para aprovação de projeto de desmembramento será instruído com os seguintes documentos:

- I. Requerimento solicitando autorização, assinado pelo proprietário e/ ou empreendedor, com firma reconhecida;
- II. Certidão atualizada da matrícula da gleba, expedida pelo Cartório de Registro de Imóveis competente;
- III. Certidões negativas de tributos municipais, expedidos pelos órgãos competentes;
- IV. 03 (três) vias impressas do projeto urbanístico preferencialmente nas escalas 1:200 e 1:500 (conforme normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas) e 01 (uma) via digital na versão/plataforma solicitada pela Prefeitura, contemplando no mínimo:
 - a) Rumos e distâncias das divisas;
 - b) Área resultante;
 - c) Indicação precisa dos lotes e vias confrontantes;
 - d) Indicação precisa de edificações existentes;
 - e) Indicação precisa da localização em relação às vias mais próximas.
- V. Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) dos responsáveis técnicos pelo projeto e pela execução;
- VI. Comprovação da existência de rede de abastecimento d'água e de energia elétrica no local;
- VII. Memorial descritivo, especificando a destinação dos esgotos domésticos e a descrição das áreas públicas, se houver.

Seção IV

Do Conteúdo do Projeto de Loteamento

Art. 25. O projeto urbanístico de loteamento deverá ser apresentado em 03 (três) vias impressas (conforme normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas) e 01 (uma) via digital na versão/plataforma solicitada pela Prefeitura, contemplando no mínimo:

- I. Planta geral de localização, que compreenda a região onde o terreno estiver localizado, os logradouros vizinhos e o zoneamento previsto na respectiva lei;
- II. Planta planialtimétrica, na escala mínima de 1:500, indicando:
 - a) Norte magnético e verdadeiro;
 - b) Pontos de amarração ou de referência da obra;
 - c) Cursos d'água, áreas alagadiças e mangues, se houver;
 - d) Alinhamento das vias públicas existentes e respectivo gabarito;
 - e) Edificações existentes;
 - f) Subdivisão das quadras em lotes com as respectivas dimensões e numeração;
 - g) Sistema de vias com a respectiva hierarquia e denominação provisória (rua a, b);
 - h) Dimensões lineares e angulares do projeto, com raios, cordas, arcos, pontos de tangência e ângulos centrais das vias;
 - i) Perfis longitudinais e transversais de todas as vias de circulação e praças;
 - j) Marcos de alinhamento e nivelamento localizados nos ângulos das curvas e linhas projetadas;
 - k) Todas as linhas de escoamento das águas pluviais e respectivas bocas de lobo, em planta e perfis;
 - l) Praças e demais áreas públicas estabelecidas pela legislação vigente, observados os critérios mínimos previstos em lei;
 - m) Áreas de preservação permanente, faixas sanitárias e faixas não edificáveis estabelecidas pela legislação vigente;
 - n) Linhas de transmissão de energia e suas faixas de domínio se houver;
 - o) Áreas destinadas à instalação de bombas de recalque e reservatório de água, se houver;
 - p) Quadro resumo das diversas áreas indicadas no projeto, inclusive o número de lotes e quadras, áreas das vias públicas, dos espaços livres, dos espaços destinados a edifícios públicos e remanescentes loteáveis, e respectivos percentuais em relação à área total.

III. Memorial descritivo, especificando a destinação dos esgotos domésticos e a descrição das áreas públicas, se houver.

Art. 26. Os projetos complementares deverão constar de:

- I. Projeto detalhado de arruamento;
- II. Projeto de rede de abastecimento d'água aprovada pelo órgão competente;
- III. Projeto de rede elétrica e de iluminação pública aprovado pelo órgão competente;
- IV. Projeto de rede de esgotos e, quando necessário, de sistema de tratamento de efluentes aprovado pelo órgão competente;
- V. Projeto de rede de escoamento das águas pluviais, dimensionadas conforme cálculo de vazão do trecho ou bacia contribuinte, obedecendo aos critérios estabelecidos pela FATMA e projeto municipal, quando existente;

VI. Projeto de arborização e praças, quando exigido a critério da Prefeitura Municipal, conforme Plano de Paisagismo e Arborização Urbana, com a recomendação do uso de espécies nativas da região.

Art. 27. Será necessária a apresentação de parecer do órgão público municipal competente ou sugerindo restrições a que a gleba seja parcelada, para os casos de empreendimentos que poderão gerar grandes impactos, tais como em terrenos:

- I. Com área superior a 2.500,0 m² (dois mil e quinhentos metros quadrados);
- II. Com presença de nascentes, cursos d'água, represas, qualquer recurso hídrico e vegetação arbórea significativa;
- III. Localizados em sítios arqueológicos;
- IV. Que constituam áreas alagáveis, aterradas com material nocivo à saúde pública, geo-morfologicamente degradadas ou com declividade superior a 30% (trinta por cento).

Art. 28. Todas as pranchas dos projetos deverão conter assinatura do proprietário e responsável técnico, anexada à respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART).

Seção V Da Aprovação dos Projetos de Loteamentos

e

Desmembramentos

Art. 29. Considera-se aprovado o projeto de parcelamento que possua licença urbanística e licença ambiental.

Art. 30. A implantação de parcelamento do solo para fins urbanos no Município de Sombrio depende de análise e aprovação do projeto, com a emissão da respectiva licença urbanística pela autoridade licenciadora, observando-se:

- I. A exigência de licenciamento ambiental do parcelamento do solo para fins urbanos, pelo órgão ambiental competente;
- II. Admite-se a exigência de renovação periódica da licença ambiental, a critério do órgão licenciador ambiental;
- III. A licença ambiental do parcelamento não pressupõe a licença ambiental das obras e atividades a serem implantadas nos lotes ou unidades autônomas produzidos, a qual deve ser feita na forma da legislação ambiental, pelo órgão ambiental competente;

Art. 31. Recebido o projeto de loteamento, com todos os elementos e de acordo com as exigências desta Lei, a Prefeitura Municipal procederá ao exame das plantas e do memorial descritivo, podendo recusar a indicação das áreas a serem doadas ou dos lotes a serem caucionados e escolher outros, bem como exigir modificações que se façam necessárias.

§1º. A Prefeitura Municipal disporá de 90 (noventa) dias para pronunciar-se, ouvidas as autoridades competentes, para a aprovação, ou não, do projeto de loteamento, e 60 (sessenta) dias para a aceitação ou recusa fundamentada das obras de urbanização.

APRESENTAÇÃO - BANCA FINAL



UNIVERSIDADE DO EXTMO SUL CATARINENSE – UNESC

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO - TFG.1

Ensaio Urbano em Sombrio-SC

centralidades que conectam

ACADÊMICA: DÉBORA JERÔNIMO DE BORBA

ORIENTADOR: PEDRO LUIZ KESTERING MEDEIROS

TEMA:

CIDADE COMPACTA E BI CENTRAL

PALAVRAS CHAVE:

URBANISMO - DESENVOLVIMENTO URBANO - CENTRALIDADES - CIDADE COMPACTA

PROBLEMATICA/JUSTIFICATIVA

Como potencializar o **desenvolvimento** de Sombrio-SC reforçando o caráter da nova **centralidade** que vem se formando no bairro Januária?



▲ Imagem 01: Imagem aérea de Sombrio-SC.
Fonte: Autoral.

OBJETIVO GERAL:

Desenvolver um projeto de intervenção urbana na cidade de Sombrio-SC, buscando possíveis alternativas para potencializar o desenvolvimento da cidade como um todo a partir da nova centralidade que se forma.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Investigar a evolução urbana de Sombrio-SC, e quais influências que a implantação da BR-101 traz para cidade;
- Identificar e diagnosticar as problemáticas, potencialidades e condicionantes da malha urbana;
- Definir um recorte para desenvolver o projeto de intervenção urbana a partir dos diagnósticos encontrados;
- Definir os limites de abrangência do projeto (escalas, nível de detalhamento, elementos trabalhados, etc.);
- Desenvolver um partido urbanístico na primeira etapa (TFG-I), e um anteprojeto na escala de desenho urbano (TFG-II).

TEMAS ABORDADOS

HISTÓRICO E
CONCEITO DE CIDADE

HISTÓRICO E
CONCEITO DE CENTRO

COMO AS CIDADES
VEM CRESCENDO E
O QUE AS MOTIVA
CRESCER

CRESCIMENTO
X DESENVOLVIMENTO
URBANO

METODOLOGIA
PPS PARA TOMADA
DE DECISÃO DE PROJETO

TEMAS ABORDADOS

HISTÓRICO E
CONCEITO DE CIDADE

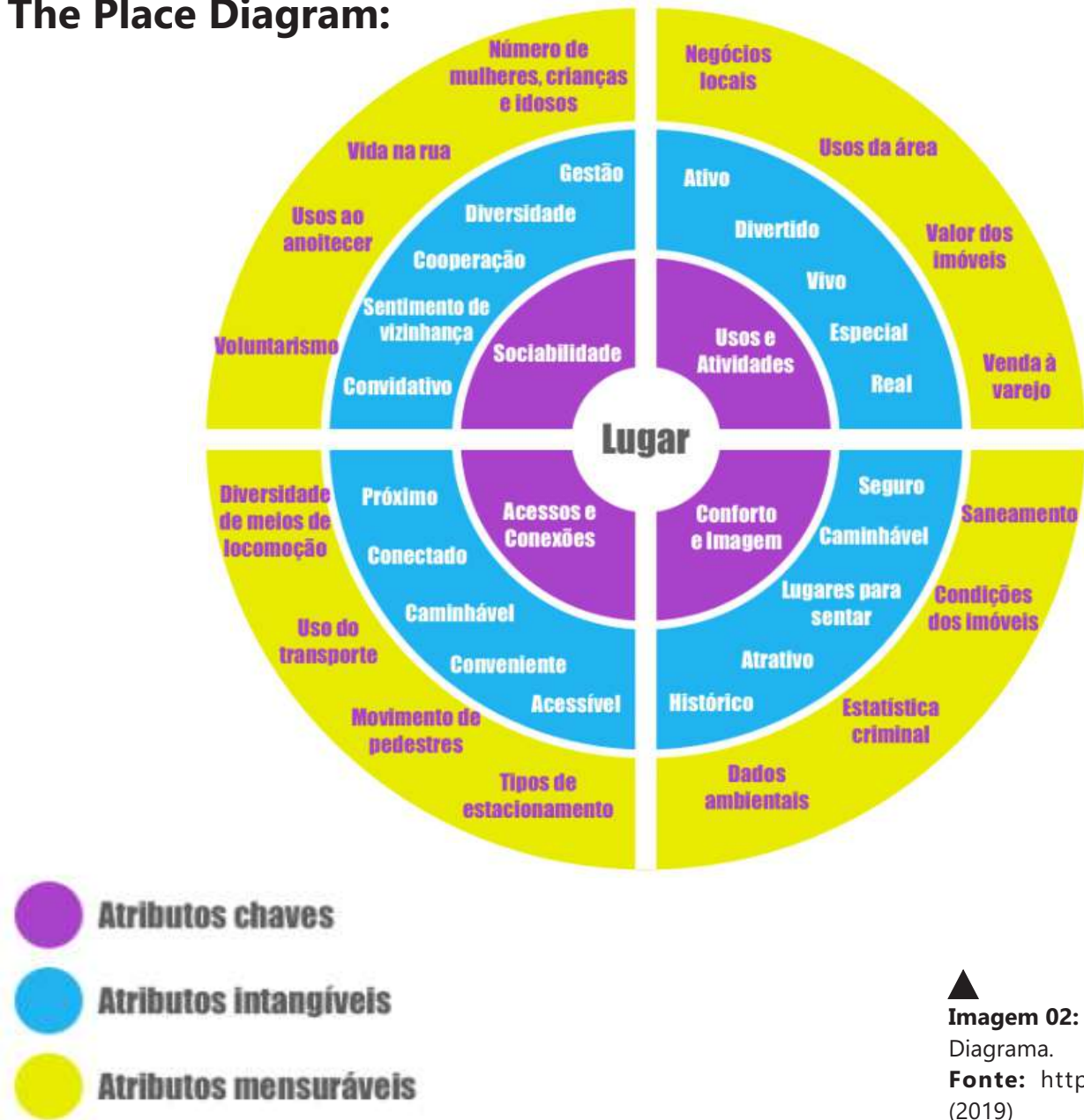
HISTÓRICO E
CONCEITO DE CENTRO

COMO AS CIDADES
VEM CRESCENDO E
O QUE AS MOTIVA
CRESCER

CRESCIMENTO
X DESENVOLVIMENTO
URBANO

METODOLOGIA
PPS PARA TOMADA
DE DECISÃO DE PROJETO

The Place Diagram:



▲ **Imagem 02:** The Place Diagrama.

Fonte: <https://www.pps.org> (2019)

TEMAS ABORDADOS

HISTÓRICO E
CONCEITO DE CIDADE

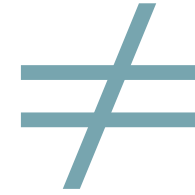
HISTÓRICO E
CONCEITO DE CENTRO

COMO AS CIDADES
VEM CRESCENDO E
O QUE AS MOTIVA
CRESCER

CRESCIMENTO
X DESENVOLVIMENTO
URBANO

METODOLOGIA
PPS PARA TOMADA
DE DECISÃO DE PROJETO

USO DA PPS NA
IGREJA MATRIZ



USO DA PPS NO
RECORTE DESTE ENSAIO



OBSERVAÇÃO NO LOCAL E
DIAGNÓSTICO

ANÁLISE GERAL DO RECORTE
E PROPOSIÇÃO

CONTEXTUALIZAÇÃO

APRESENTAÇÃO DE SOMBRIO-SC

HISTÓRICO E TRANSFORMAÇÃO DE SOMBRIO-SC

CARACTERIZAÇÃO DE SOMBRIO-SC

DIAGNÓSTICO DAS ANÁLISES

RECORTE DE INTERVENÇÃO



▲
Imagem 04: Mapa esquemático da micro região do extremo Sul de SC.

Fonte: <https://www.amesc.com.br> (2019) editado pela autora.

CONTEXTUALIZAÇÃO

APRESENTAÇÃO DE SOMBRIO-SC

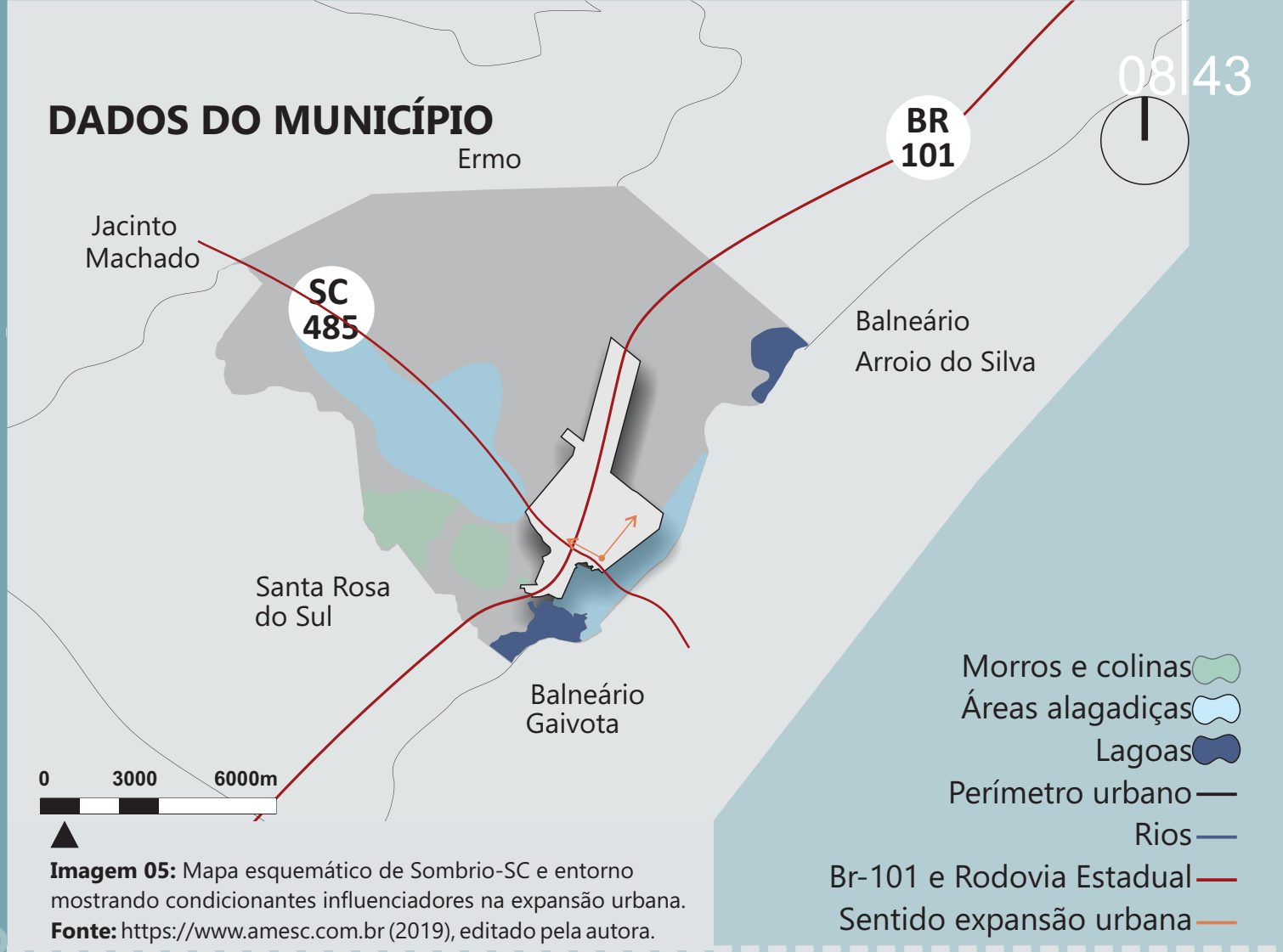
HISTÓRICO E TRANSFORMAÇÃO DE SOMBRIO-SC

CARACTERIZAÇÃO DE SOMBRIO-SC

DIAGNÓSTICO DAS ANÁLISES

RECORTE DE INTERVENÇÃO

DADOS DO MUNICÍPIO



ÁREA URBANA
12,972 km²

ÁREA RURAL
129,773 km²

POPULAÇÃO 2018 (estimativa censo IBGE 2010)
30.010 mil

ÁREA TOTAL: **142,745 km²**

DENSIDADE BRUTA: **186,53 hab./km²**

CONTEXTUALIZAÇÃO

APRESENTAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

HISTÓRICO E
TRANSFORMAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

CARACTERIZAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

DIAGNÓSTICO DAS
ANÁLISES

RECORTE DE INTERVENÇÃO

ÁREA URBANIZADA

1950

0,25 km²

1970 - 1980

2,7km²

1990

6,13km²

Malha expandida até 2019

12,972km²



Imagem 06: Mapa esquemático das transformações urbanas em Sombrio-SC.

Fonte: Prefeitura municipal, editado pela autora com base no livro: SCHEIBE, PELLERIN.

Florianópolis

09|43

JACINTO
MACHADO

Rio Grande
do Sul

Guarita

Januária

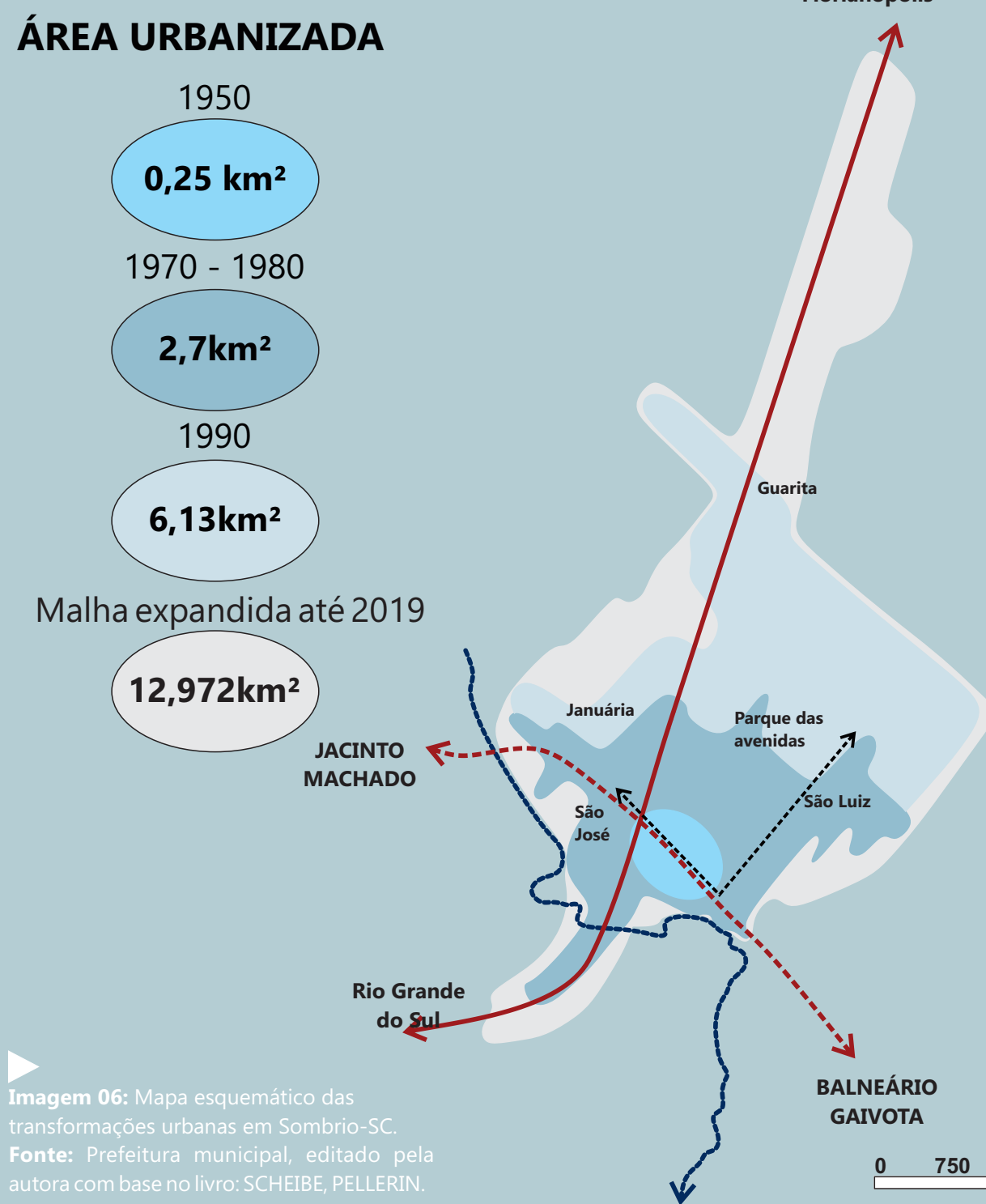
São
José

Parque das
avenidas

São Luiz

BALNEÁRIO
GAIVOTA

0 750 1500m



CONTEXTUALIZAÇÃO

APRESENTAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

HISTÓRICO E
TRANSFORMAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

CARACTERIZAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

DIAGNÓSTICO DAS
ANÁLISES

RECORTE DE INTERVENÇÃO

SISTEMA VIÁRIO

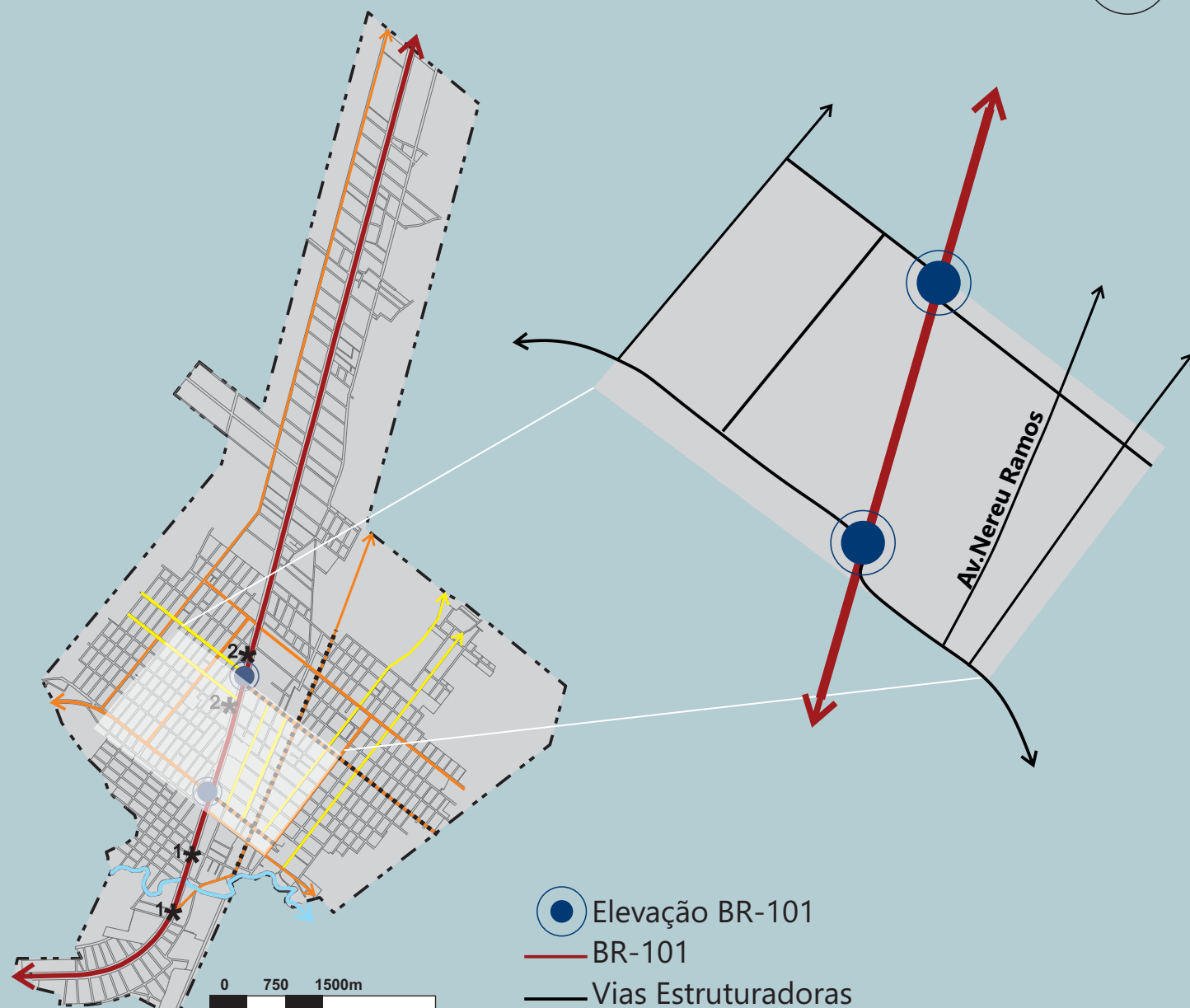


Imagem 07: Mapas esquemáticos sistema viário.

Fonte: Prefeitura municipal, editado pela autora.

CONTEXTUALIZAÇÃO

APRESENTAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

HISTÓRICO E
TRANSFORMAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

CARACTERIZAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

DIAGNÓSTICO DAS
ANÁLISES

RECORTE DE INTERVENÇÃO

SISTEMA DE TRANSPORTES COLETIVOS

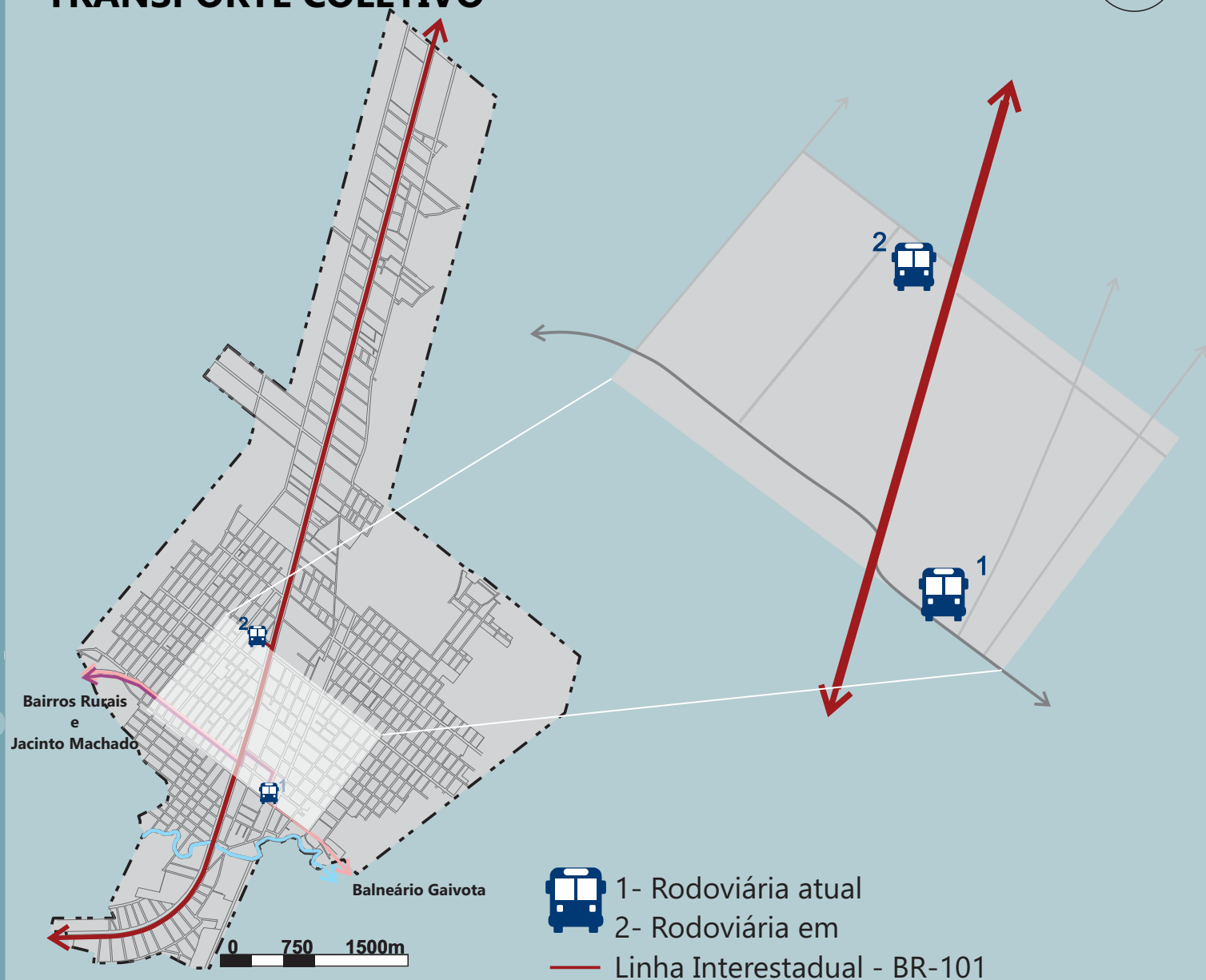


Imagem 08: Mapas esquemáticos sistema de transportes coletivos.

Fonte: Prefeitura municipal, editado pela autora.

CONTEXTUALIZAÇÃO

APRESENTAÇÃO DE
SOMBRIÓ-SC

HISTÓRICO E
TRANSFORMAÇÃO DE
SOMBRIÓ-SC

CARACTERIZAÇÃO DE
SOMBRIÓ-SC

DIAGNÓSTICO DAS
ANÁLISES

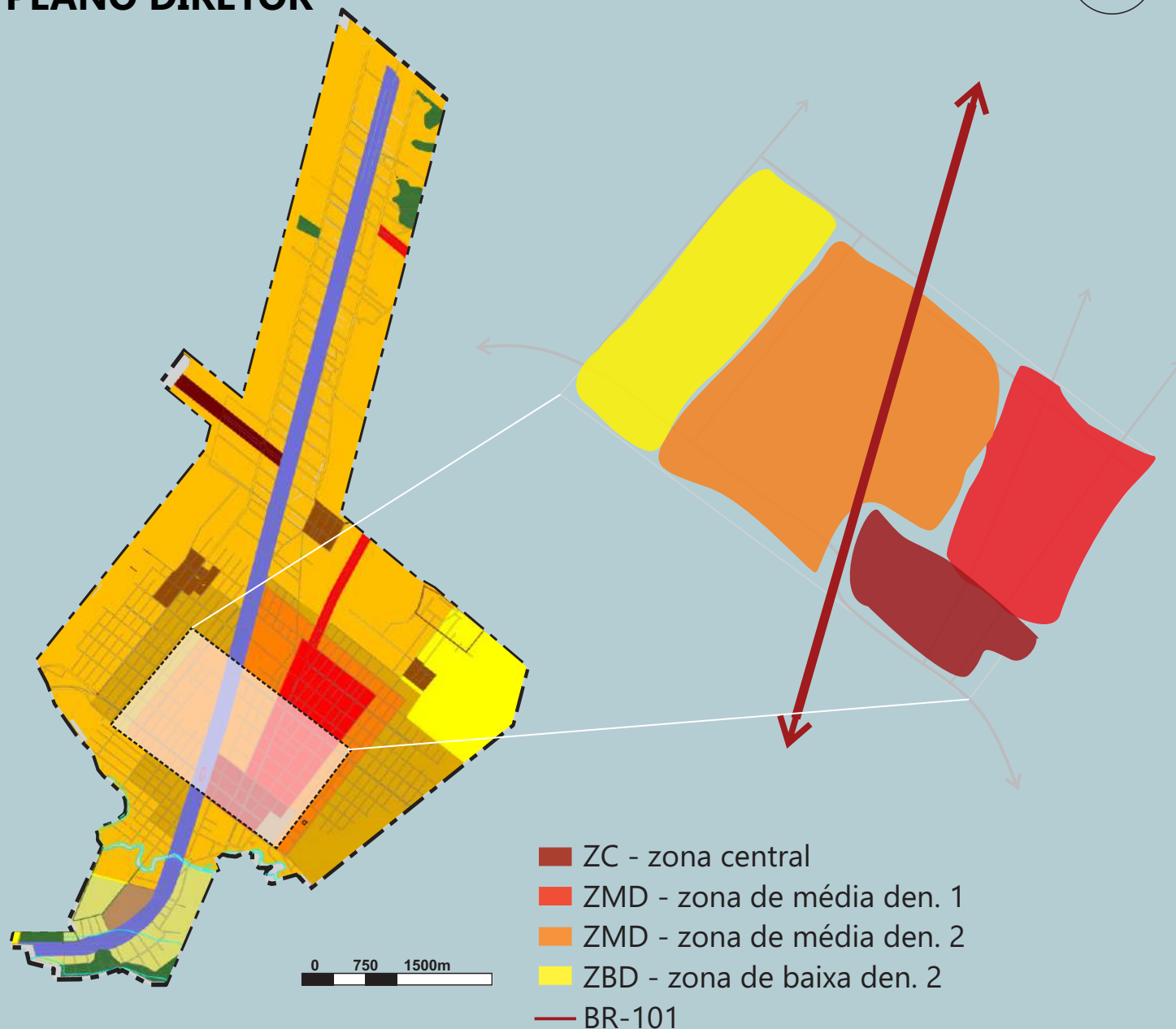
RECORTE DE INTERVENÇÃO



Imagem 09: Mapas
esquemáticos zoneamento.

Fonte: Prefeitura municipal,
editado pela autora.

ZONEAMENTO PLANO DIRETOR



CONTEXTUALIZAÇÃO

APRESENTAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

HISTÓRICO E
TRANSFORMAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

CARACTERIZAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

DIAGNÓSTICO DAS
ANÁLISES

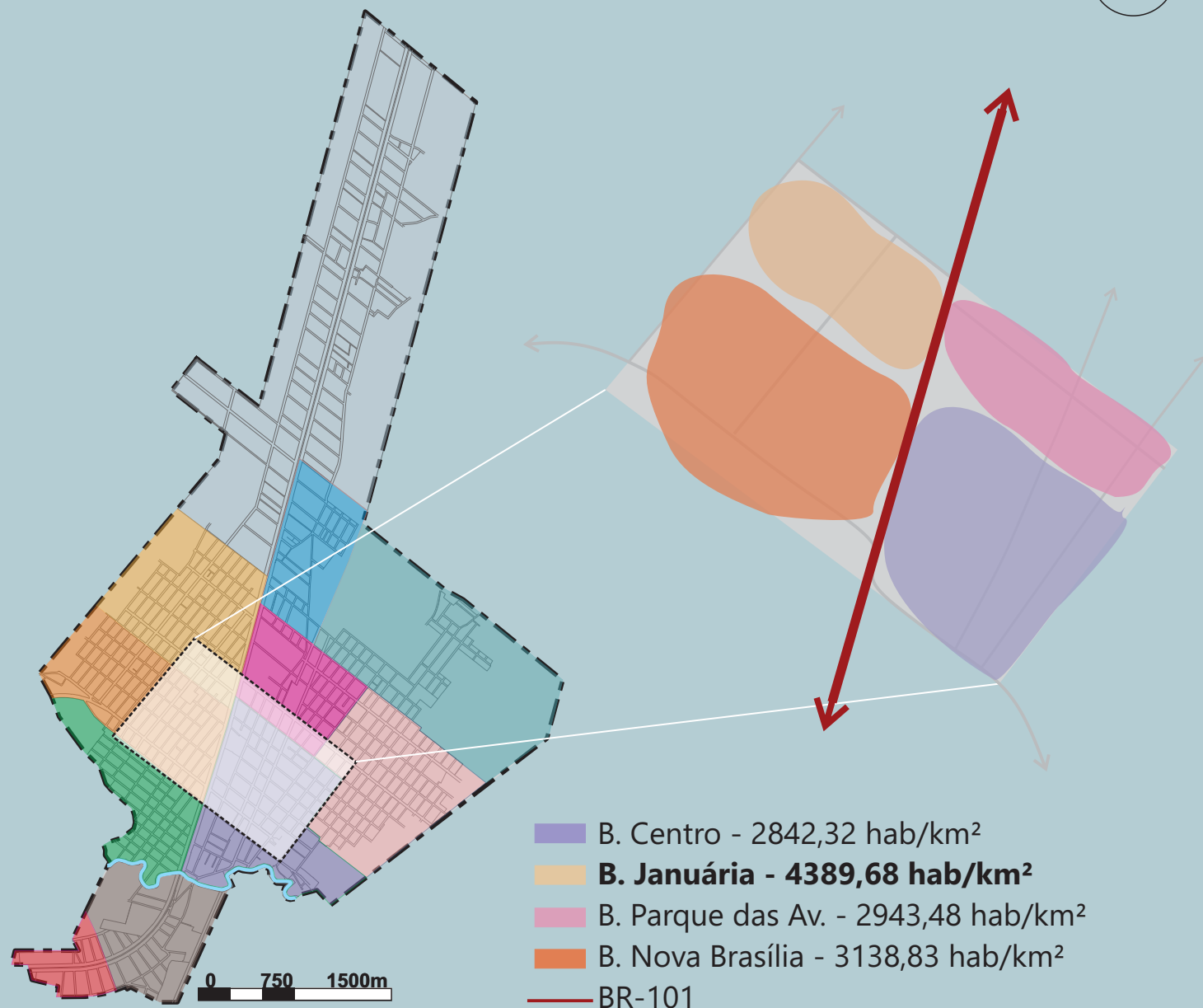
RECORTE DE INTERVENÇÃO



Imagem 10: Mapas
esquemáticos divisão dos
bairros.

Fonte: Prefeitura municipal,
editado pela autora.

DIVISÃO DOS BAIRROS



CONTEXTUALIZAÇÃO

APRESENTAÇÃO DE
SOMBRIÓ-SC

HISTÓRICO E
TRANSFORMAÇÃO DE
SOMBRIÓ-SC

CARACTERIZAÇÃO DE
SOMBRIÓ-SC

DIAGNÓSTICO DAS
ANÁLISES

RECORTE DE INTERVENÇÃO

CHEIOS E VAZIOS

14|43



■ Cheios
□ Vazios



Imagem 11: Mapa esquemático
relação cheios e vazios.

Fonte: Prefeitura municipal,
editado pela autora.

CONTEXTUALIZAÇÃO

APRESENTAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

HISTÓRICO E
TRANSFORMAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

CARACTERIZAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

DIAGNÓSTICO DAS
ANÁLISES

RECORTE DE INTERVENÇÃO

15/43



Imagem 12: Imagem aérea
Sombrio-SC.
Fonte: Autoral.



Imagem 13: Imagem aérea
Sombrio-SC.
Fonte: Autoral.

CONTEXTUALIZAÇÃO

APRESENTAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

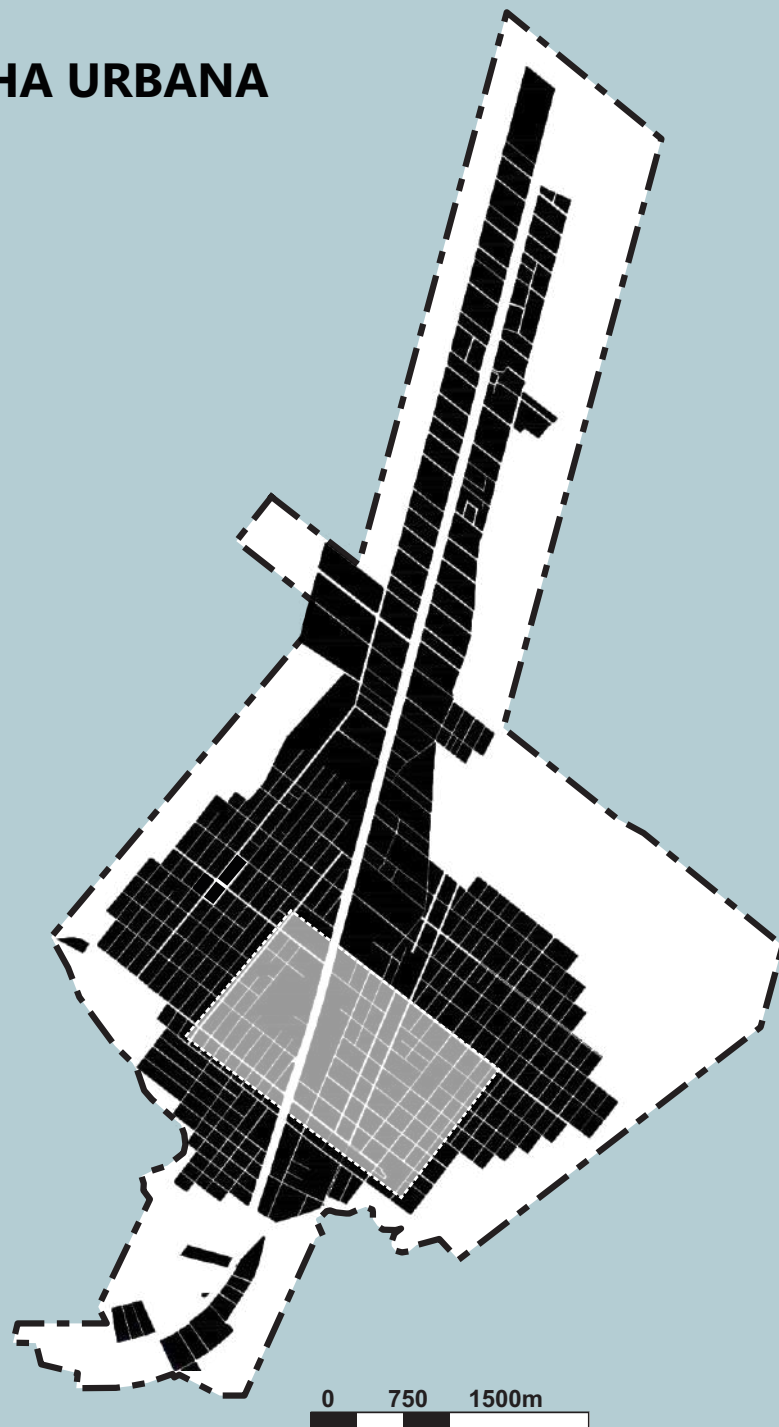
HISTÓRICO E
TRANSFORMAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

CARACTERIZAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

DIAGNÓSTICO DAS
ANÁLISES

RECORTE DE INTERVENÇÃO

MALHA URBANA



■ Parcelamento
□ Vias



Imagem 14: Mapa esquemático da malha urbana

Fonte: Prefeitura municipal, editado pela autora.

CONTEXTUALIZAÇÃO

APRESENTAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

HISTÓRICO E
TRANSFORMAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

CARACTERIZAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

DIAGNÓSTICO DAS
ANÁLISES

RECORTE DE INTERVENÇÃO



■ Morros
■ Espaços alagadiços

▲
Imagem 15: Mapa esquemático da malha urbana.
Fonte: Prefeitura municipal, editado pela autora.

CONTEXTUALIZAÇÃO

APRESENTAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

HISTÓRICO E
TRANSFORMAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

CARACTERIZAÇÃO DE
SOMBRIO-SC

DIAGNÓSTICO DAS
ANÁLISES

RECORTE DE INTERVENÇÃO



Imagem 16: Mapa esquemático com os principais equipamentos e vias
Fonte: Google Earth, editado pela autora.



Instituições de ensino



Elevação da BR-101

----- Rodovia Federal BR-101

----- Rodovia Estadual SC-449

----- Av. Getúlio Vargas e Caladão

----- Av. Nereu Ramos

----- Av. Prefeito Francisco Lumertz Junior

----- Recorte de estudo

CONTEXTUALIZAÇÃO

APRESENTAÇÃO DE
SOMBRIÓ-SC

HISTÓRICO E
TRANSFORMAÇÃO DE
SOMBRIÓ-SC

CARACTERIZAÇÃO DE
SOMBRIÓ-SC

DIAGNÓSTICO DAS
ANÁLISES

RECORTE DE INTERVENÇÃO

Dados do Recorte:

Área: 1,60km²

Densidade: 3.09,91 hab/km²

Abrange os bairros: Centro, Nova Brasília, Januária, Parque das Avenidas.

Características com maior relevância:

- A BR-101 que passa no centro do recorte;
- A Rodovia SC-449 e sua desconexão entre leste x oeste;
- Shopping do bairro Januária que reforça a barreira com o lado leste da BR-101;
- Os vazios urbanos presentes.

REFERENCIAIS

CONCURSO PRAIA FERROVIÁRIA DE PALERMO

TFG SOBRE INTERVENÇÃO
NA PAISAGEM URBANA EM
SOMBRIÓ-SC

O QUE É? Primeiro lugar no concurso Praia Ferroviária de Palermo, na Argentina.

ARQUITETOS: Mario Boscoboinik e Jorge Iribarne

ANO: 2013

QUAIS ASPECTOS REFERENCIADOS?

- Elemento barreira - Ferrovia = BR-101;
- Proposta de adensamento nas bordas da ferrovia;
- Proposta de um parque linear;
- Conexões Leste x Oeste.

REFERENCIAIS

CONCURSO PRAIA FERROVIÁRIA DE PALERMO

TFG SOBRE INTERVENÇÃO
NA PAISAGEM URBANA EM
SOMBRIÓ-SC



▲ **Imagem 17:** Imagem 3D
concurso Ferrovia do Palermo.
Fonte:
<https://www.archdaily.com.br>

REFERENCIAIS

CONCURSO PRAIA
FERROVIÁRIA DE PALERMO

TFG SOBRE INTERVENÇÃO
NA PAISAGEM URBANA EM
SOMBRIIO-SC

O QUE É? TFG de arquitetura e urbanismo - intervenção urbana em Sombrio-SC

TÍTULO E ANO: Integração à Paisagem Urbana de Sombrio-SC: Novas Formas de Pensar o Espaço Urbano a Partir do Efeito Barreira - 2014

AUTOR: Felipe Isoppo

QUAIS ASPECTOS REFERENCIADOS?

- Mesmo recorte de intervenção;
- BR-101 como barreira e secção da cidade;
- Intenção de conexão entre os dois lados;
- Estudo e intervenção com enfoque nas centralidades.

REFERENCIAIS

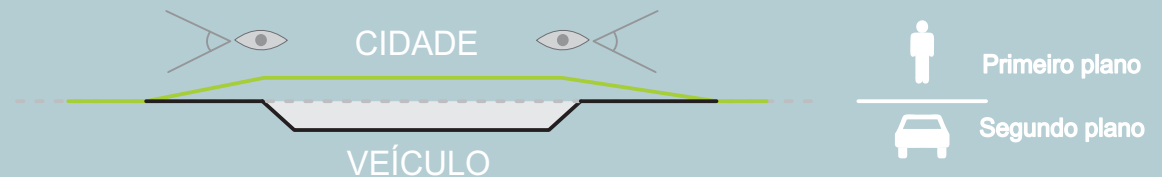
CONCURSO PRAIA
FERROVIÁRIA DE PALERMO

TFG SOBRE INTERVENÇÃO
NA PAISAGEM URBANA EM
SOMBRIÓ-SC

Proposta de viadutos para veículos



Proposta de rebaixar meio nível da rodovia e elevar a cidade



Esquema Centro Comercial

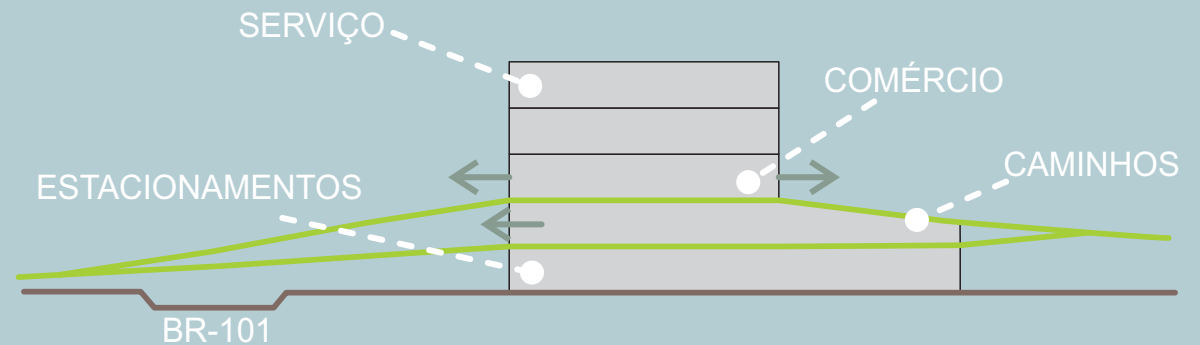


Imagem 18: Esquemas TFG Felipe Isoppo.

Fonte: Acervo curso de arquitetura e urbanismo UNESC.

REFERENCIAIS

CONCURSO PRAIA
FERROVIÁRIA DE PALERMO

TFG SOBRE INTERVENÇÃO
NA PAISAGEM URBANA EM
SOMBRIÓ-SC



◀ **Imagem 19:** Esquemas TFG Felipe Isoppo.
Fonte: Acervo curso de arquitetura e urbanismo UNESC.

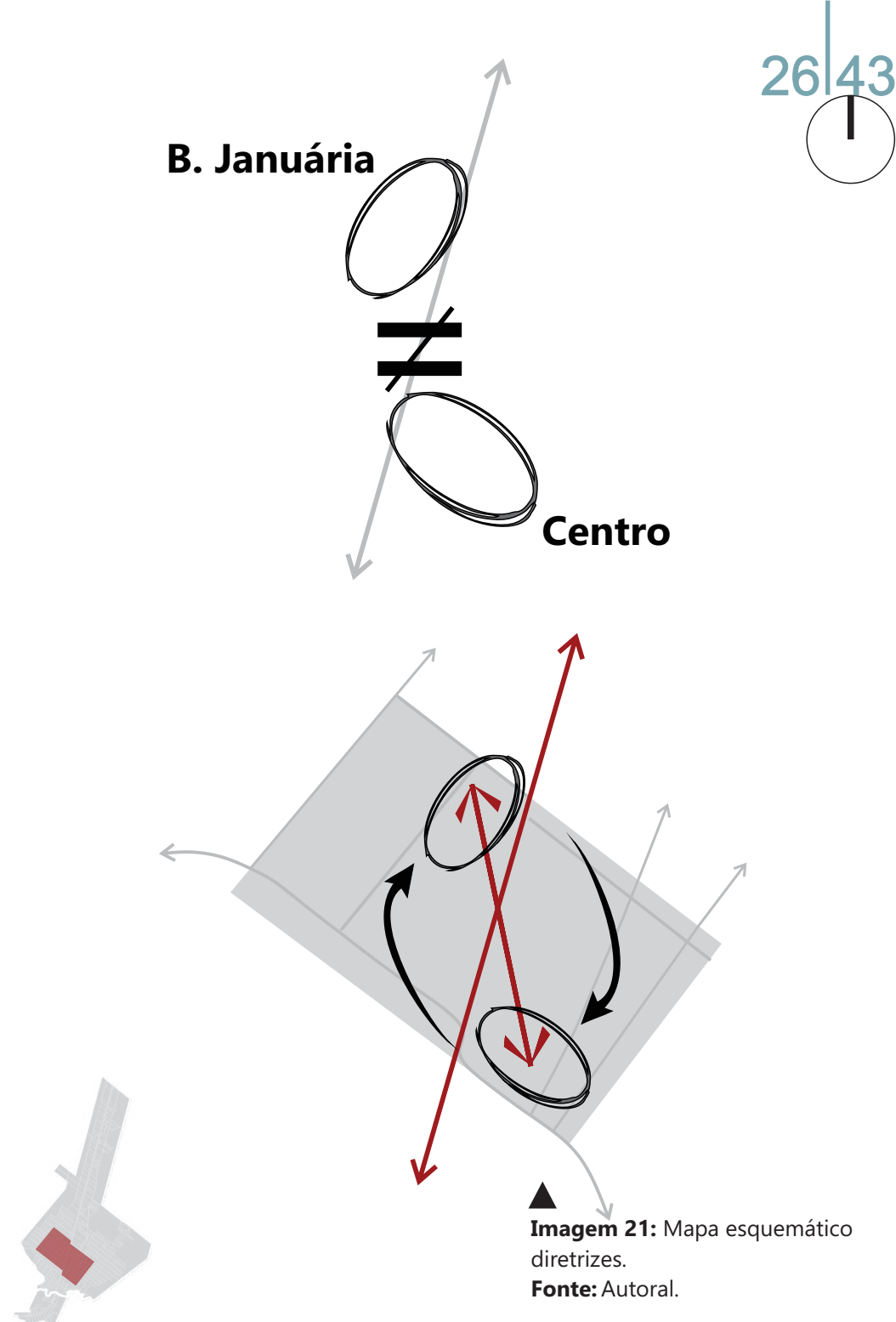


Imagem 20: Esquemas TFG Felipe Isoppo.
Fonte: Acervo curso de arquitetura e urbanismo UNESC.

DIRETRIZES/AÇÕES PROJETOAIS

01 REFORÇAR NOVO EMBRIÃO DE CENTRALIDADE

Propor intervenções urbanas com embasamento na metodologia Project For Public Spaces entre as duas centralidades identificadas reforçando a identidade do novo embrião de centralidade do bairro Januária de forma que se torne um centro especial diferindo-se do centro histórico, reforçando assim a comunicação entre os espaços adjacentes e a centralidade já conformada.

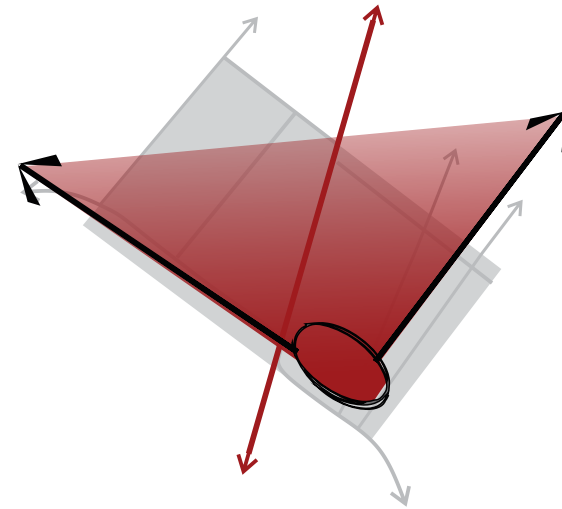


DIRETRIZES/AÇÕES PROJETOAIS

02 CIDADE BICENTRAL - DIRECIONAR DESENVOLVIMENTO URBANO EM VEZ DE CRESCIMENTO

Através do conceito de cidade compacta ocupar espaços urbanos de modo a otimizar infra-estruturas existentes, aumentar a densidade populacional e construtiva com diversidade de usos, e proporcionar a redução de grandes deslocamentos diários.

**ATUALMENTE: TENDÊNCIA
A EXPANSÃO**



**PROPOSTA: CONTER
EXPANSÃO E UNIR**

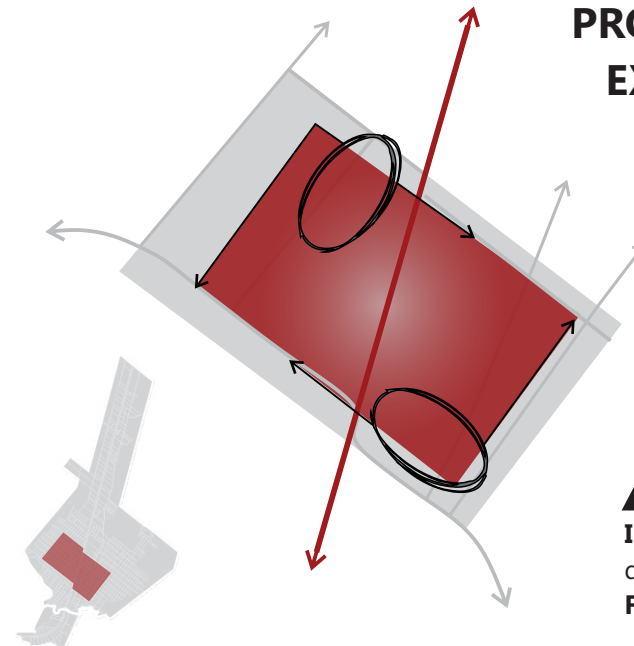


Imagem 22: Mapa esquemático
diretrizes.

Fonte: Autoral.

03 REFORÇAR ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA

Implantar ciclovias que levam a pontos importantes das centralidades, otimizar passeios públicos com alargamentos, implantação de mobiliários e arborização, criar corredores de transporte coletivo intramunicipal e qualificar as duas principais conexões entre o lado leste e oeste seccionados pela BR-101.

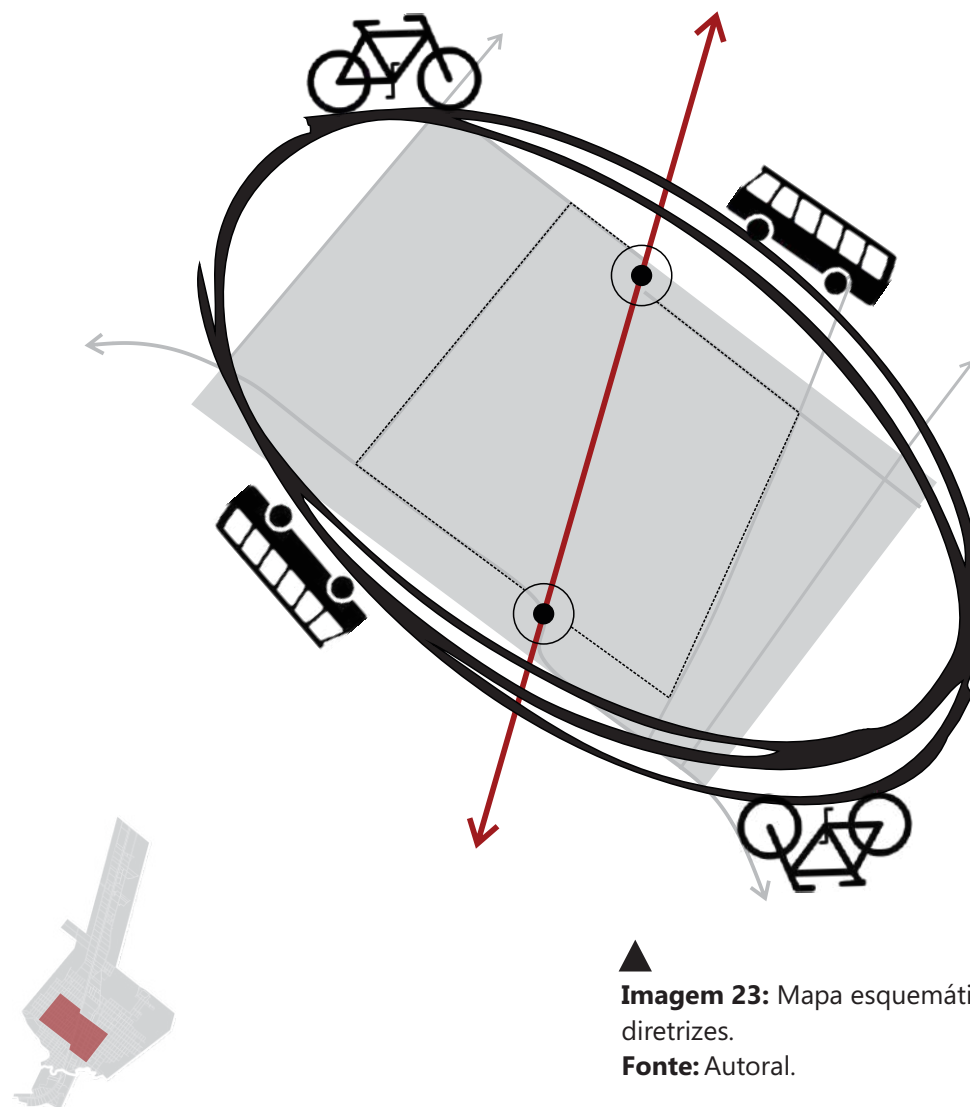
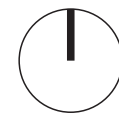


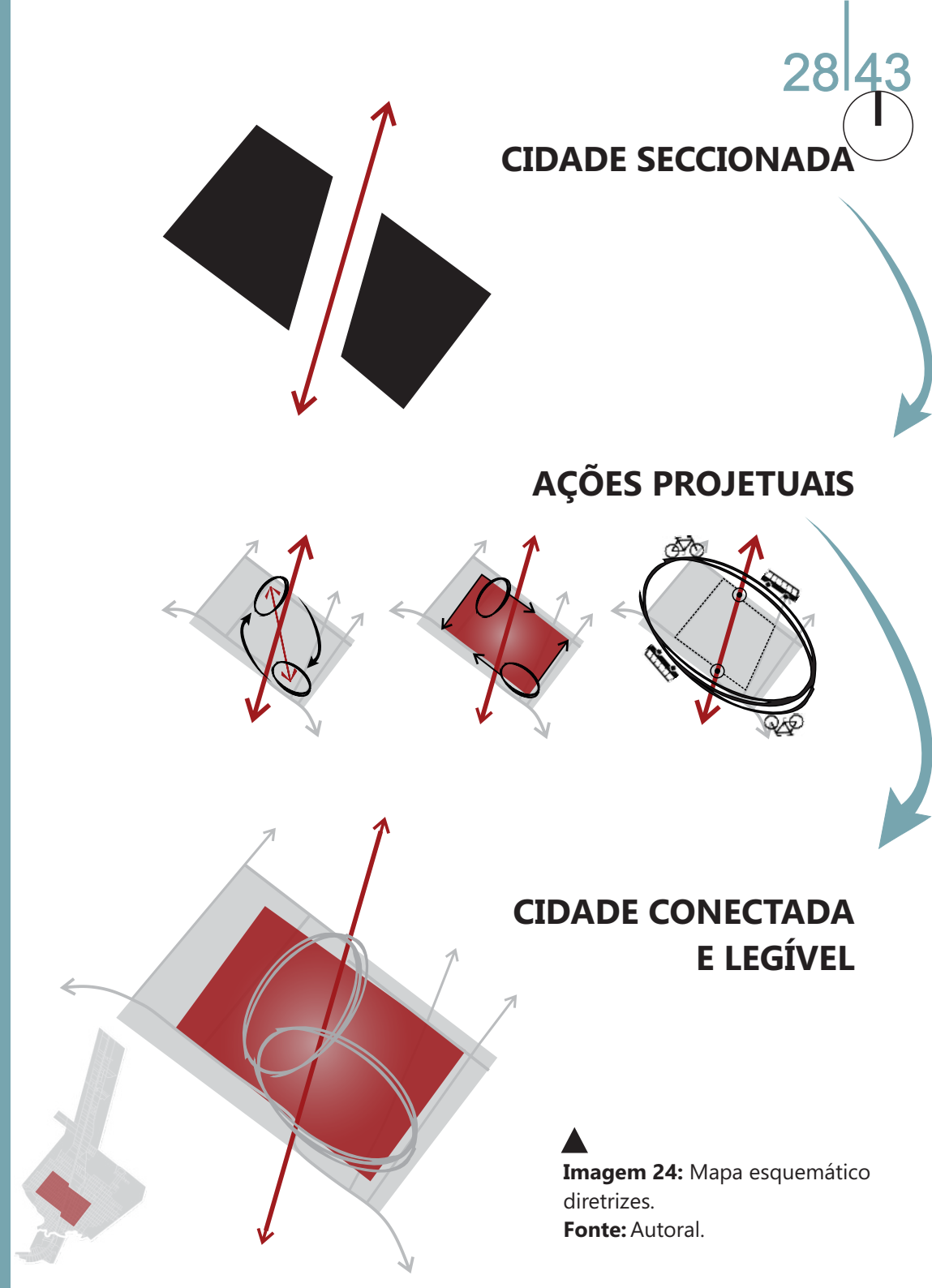
Imagem 23: Mapa esquemático diretrizes.
Fonte: Autoral.



DIRETRIZES/AÇÕES PROJETUAIS

04 PROPICIAR LEGIBILIDADE DE CIDADE

Através da junção das três ações projetuais, com o reforço na proposta de que se tem o centro histórico mais o centro especial, e que de forma conjunta, eles criam legibilidade ao espaço urbano de Sombrio-SC.



PROPOSTA - CONCEITUAÇÃO GERAL

- Os lugares da cidade;
- Sucesso ou fracasso;
- A metodologia PPS ensina que para ter sucesso, os lugares devem compartilhar quatro valores:

ACESSOS E CONEXÕES;

CONFORTO E IMAGEM;

USOS E ATIVIDADES;

SOCIABILIDADE.

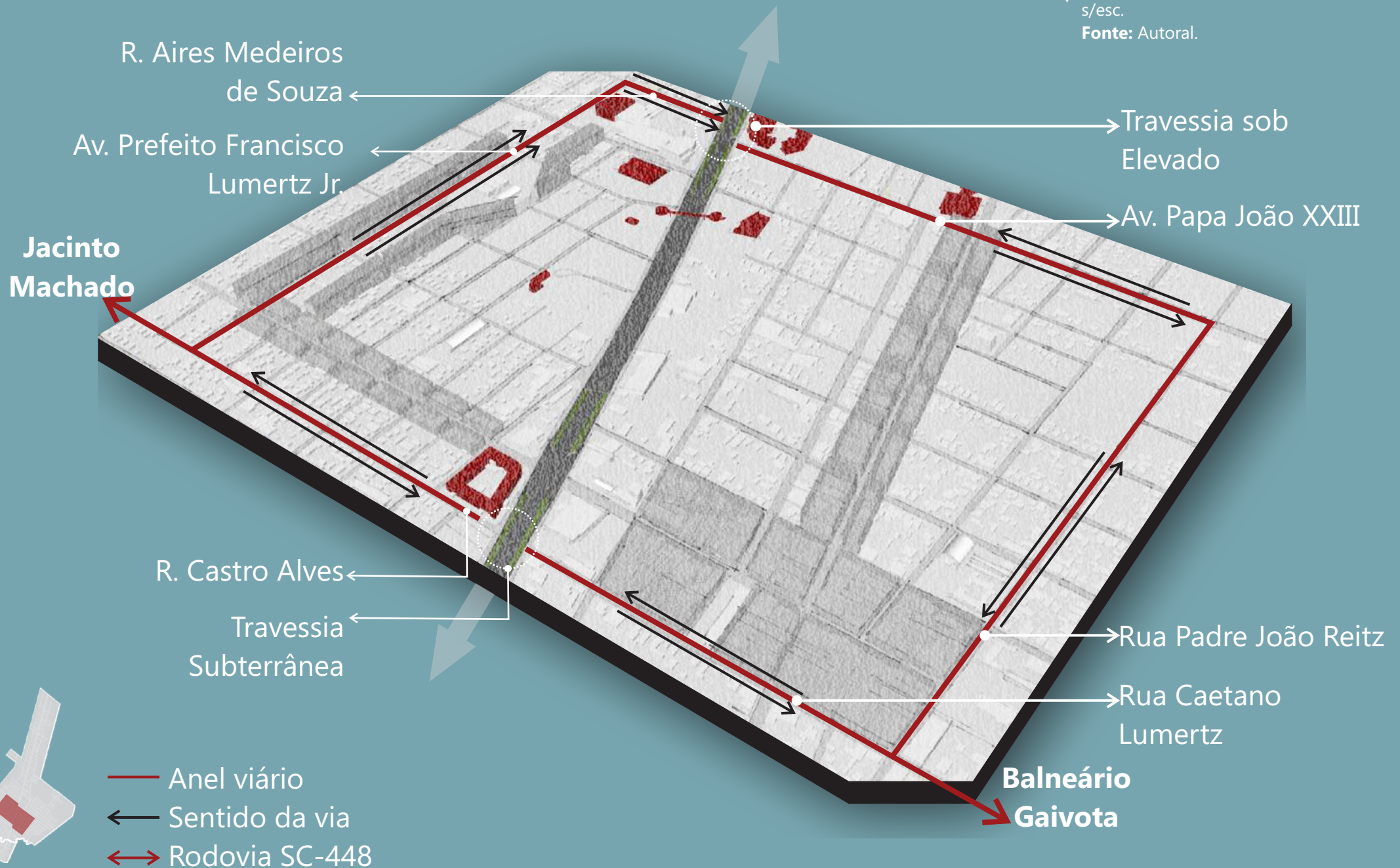
- Sobreposições de TFG's anteriores em Sombrio-SC;
- Uso da idealização destes trabalhos;
- As peças urbanas que desencadearão o processo de desenvolvimento.



Imagem 25: Mapa esquemático recorte.
Fonte: Autoral.

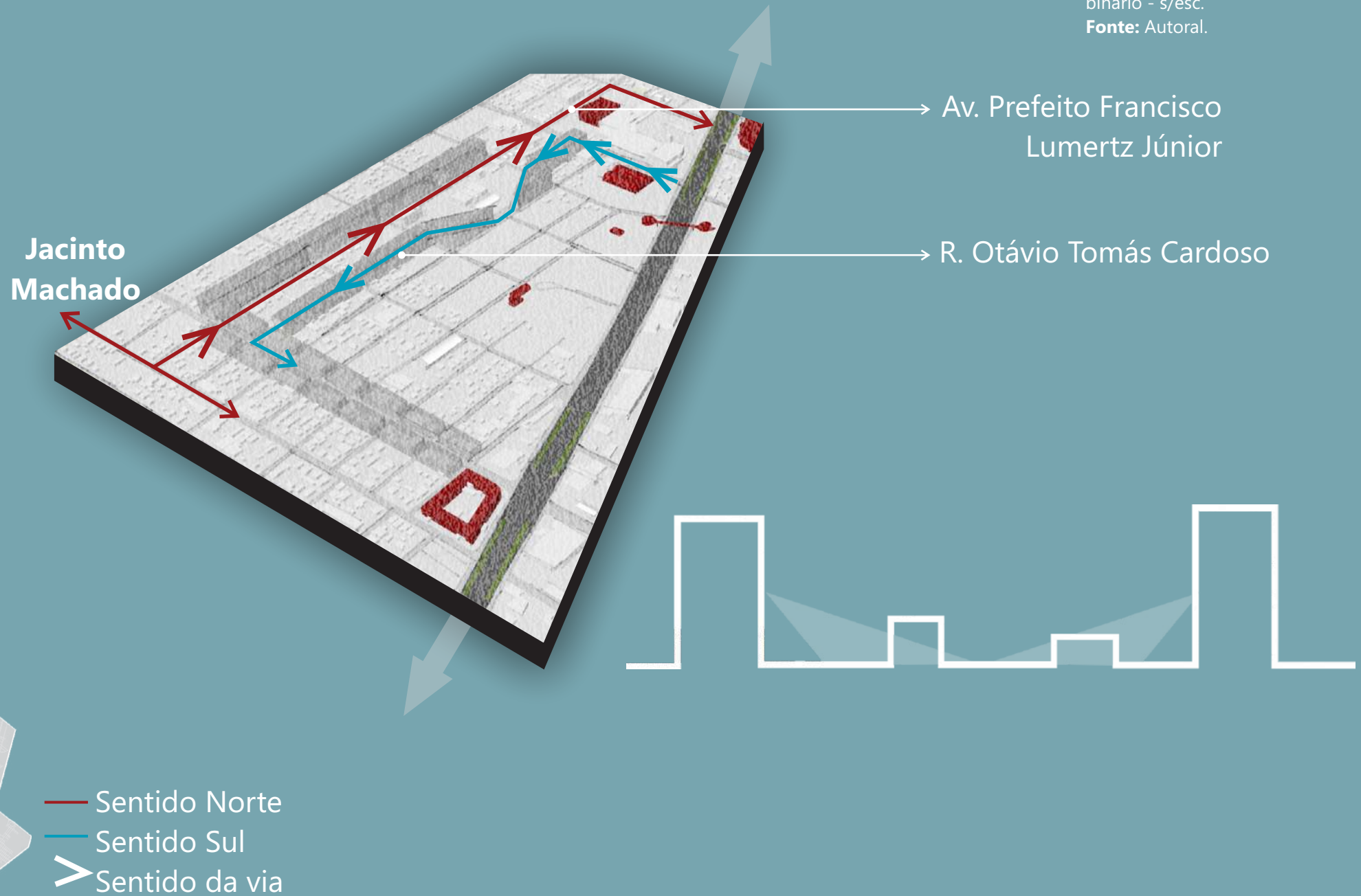
PROPOSTAS - ANEL VIÁRIO

▼ **Imagem 26:** Esquema conceitual anel viário - s/esc.
Fonte: Autoral.



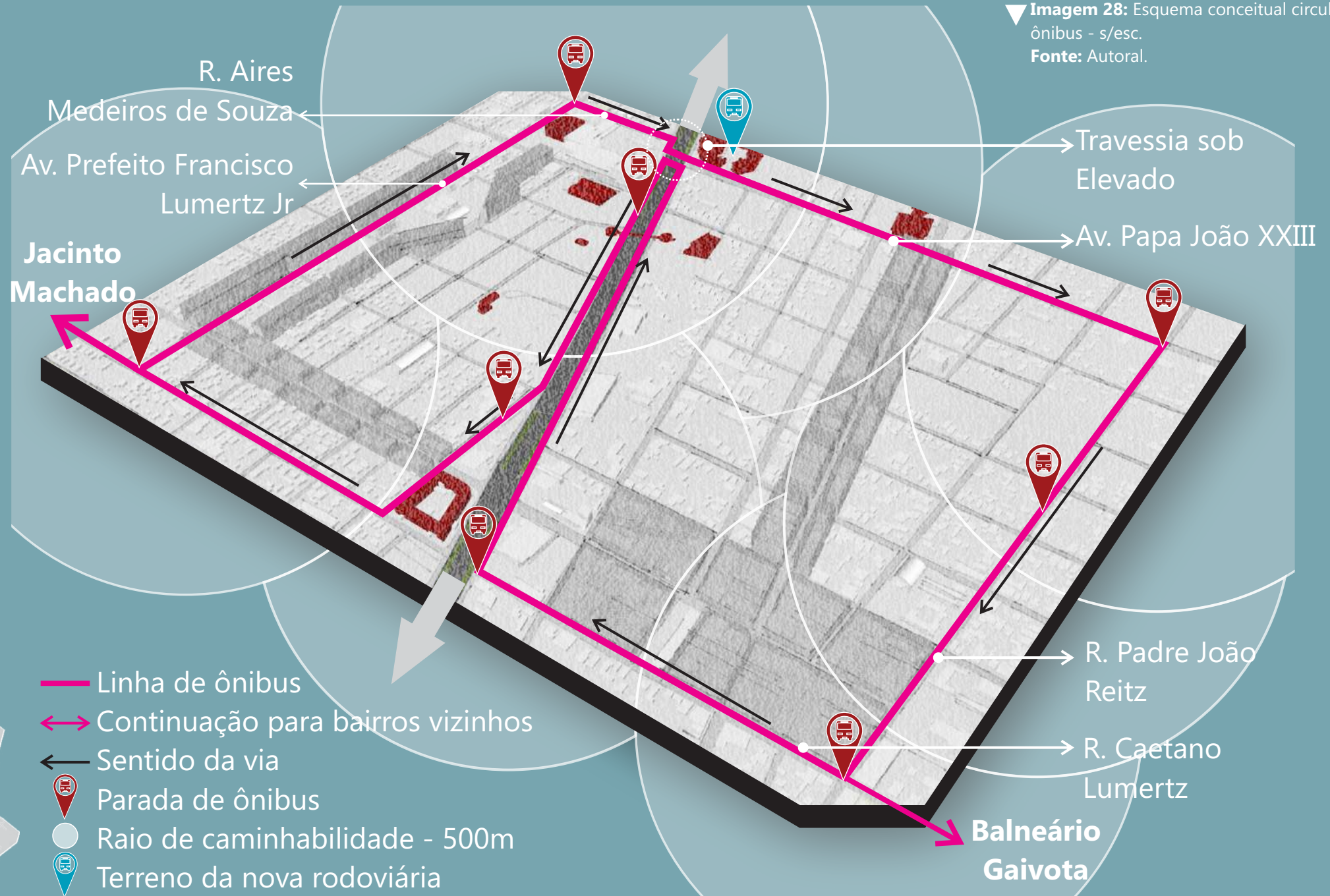
PROPOSTAS - SISTEMA BINÁRIO

▼ **Imagem 27:** Esquema conceitual sistema binário - s/esc.
Fonte: Autoral.



PROPOSTAS - CIRCULAR DE ÔNIBUS

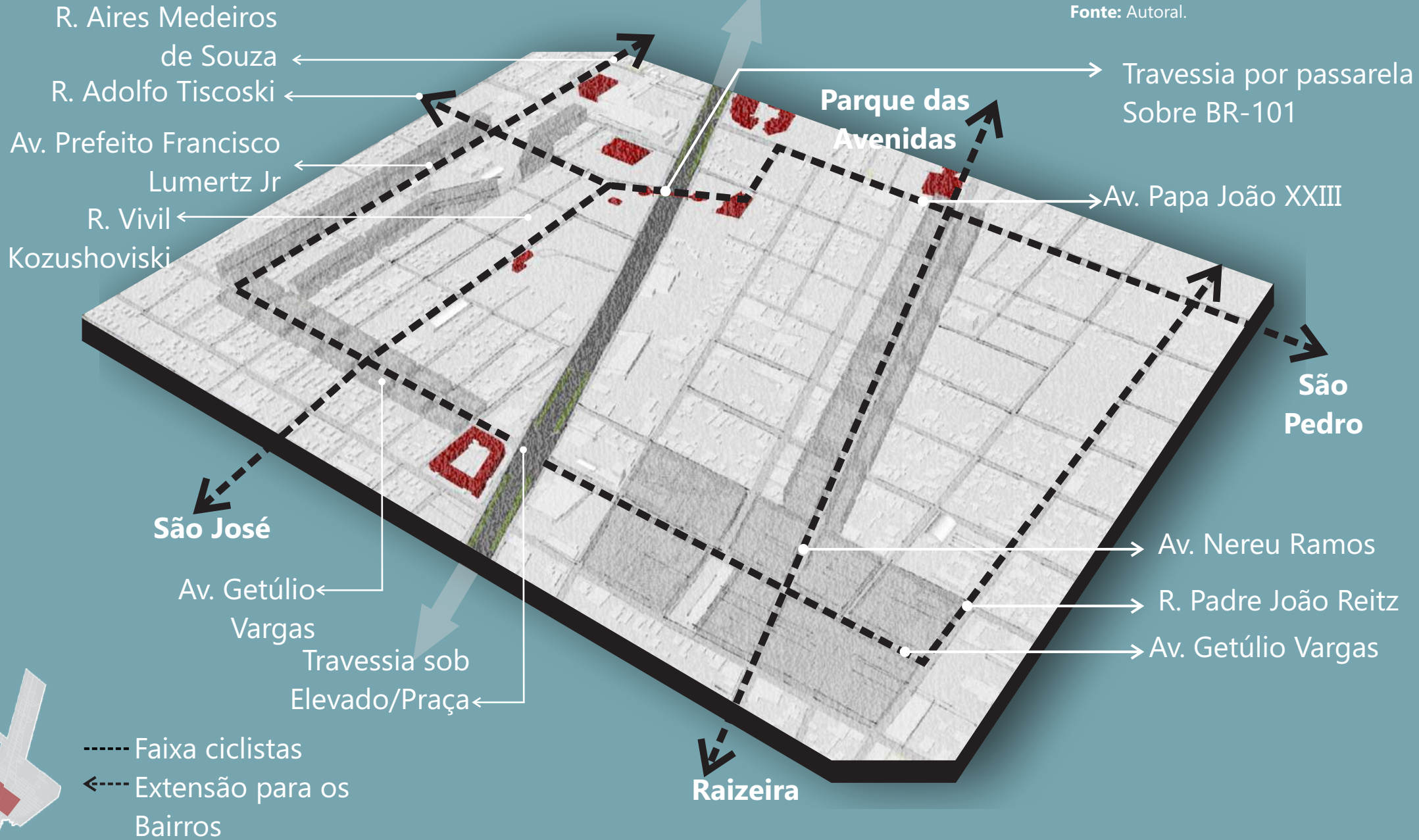
▼ **Imagem 28:** Esquema conceitual circular de ônibus - s/esc.
Fonte: Autoral.



PROPOSTAS - CICLOVIAS

▼ **Imagem 29:** Esquema conceitual ciclovias - s/esc.

Fonte: Autoral.



PROPOSTAS - PRAÇAS, CORREDOR VERDE E EDIFÍCIOS PÚBLICOS

▼ **Imagem 30:** Esquema conceitual praças, corredor verde e edifícios públicos - s/esc.
Fonte: Autoral.

Praça
Universitária

Parque
municipal

Praça
San't Helena

Praça Cultural

Praça do Elevado
Sul

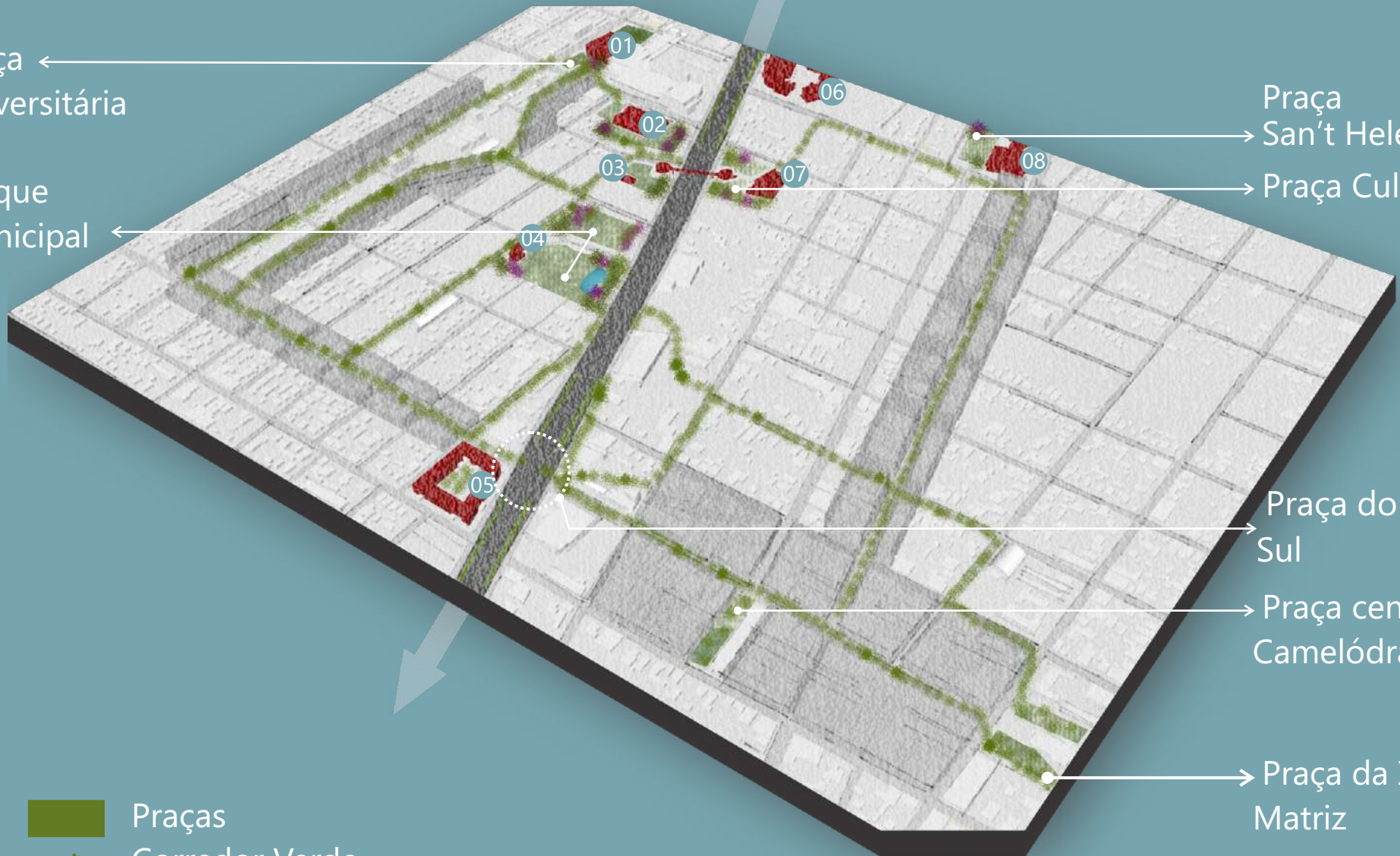
Praça central -
Camelódramo

Praça da Igreja
Matriz

Praças

Corredor Verde

Edifícios Públicos propostos



PROPOSTAS - PRAÇAS, CORREDOR VERDE E EDIFÍCIOS PÚBLICOS

01- Faculdade de artes, inspirado no TFG de Matheus Cechinel (2012);

02- Centro de Capacitação, qualificação e profissionalização da indústria do vestuário, inspirado no TFG de Luriane Teixeira (2011);

03- Centro de informações turísticas e passarela de conexão;

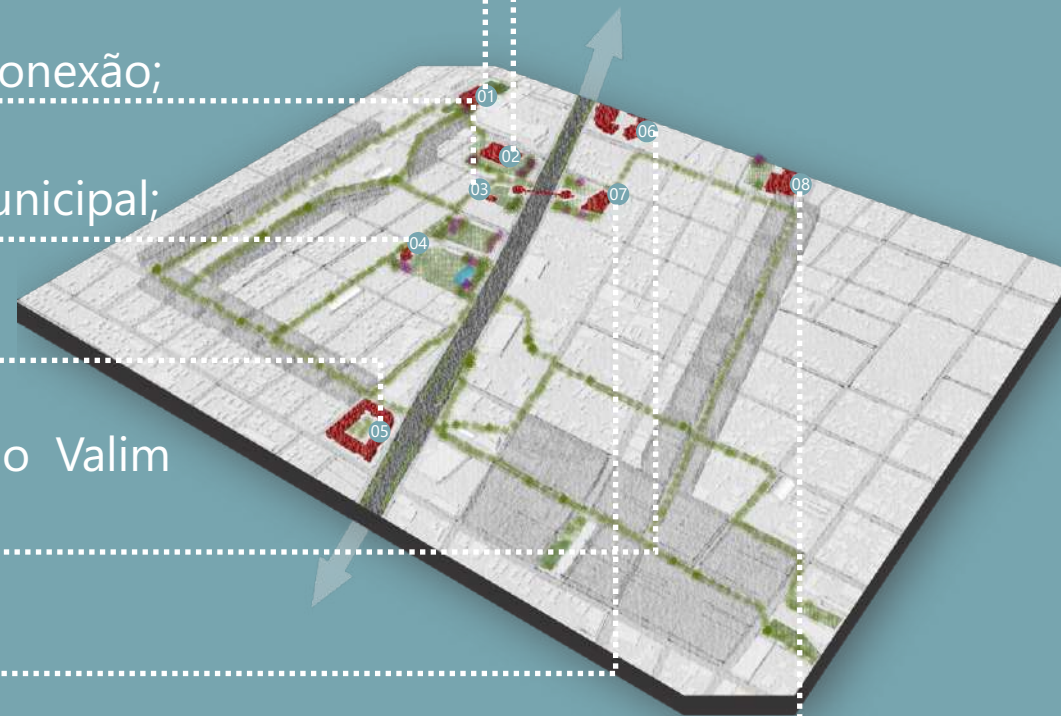
04- Biblioteca Pública e museu cultural no parque municipal;

05- Mercado Público e feira da agricultura;

06- Nova rodoviária, inspirado no TFG de Murilo Valim (2019);

07- Casa da cultura e centro comunitário;

08- Complexo esportivo San't Helena, inspirado no TFG de Bruna Eufrásio (2018).



PROPOSTAS - PRAÇAS, CORREDOR VERDE E EDIFÍCIOS PÚBLICOS



Imagem 31: Esquema sobre imagem aérea de Sombrio-SC.
Fonte: Autoral.

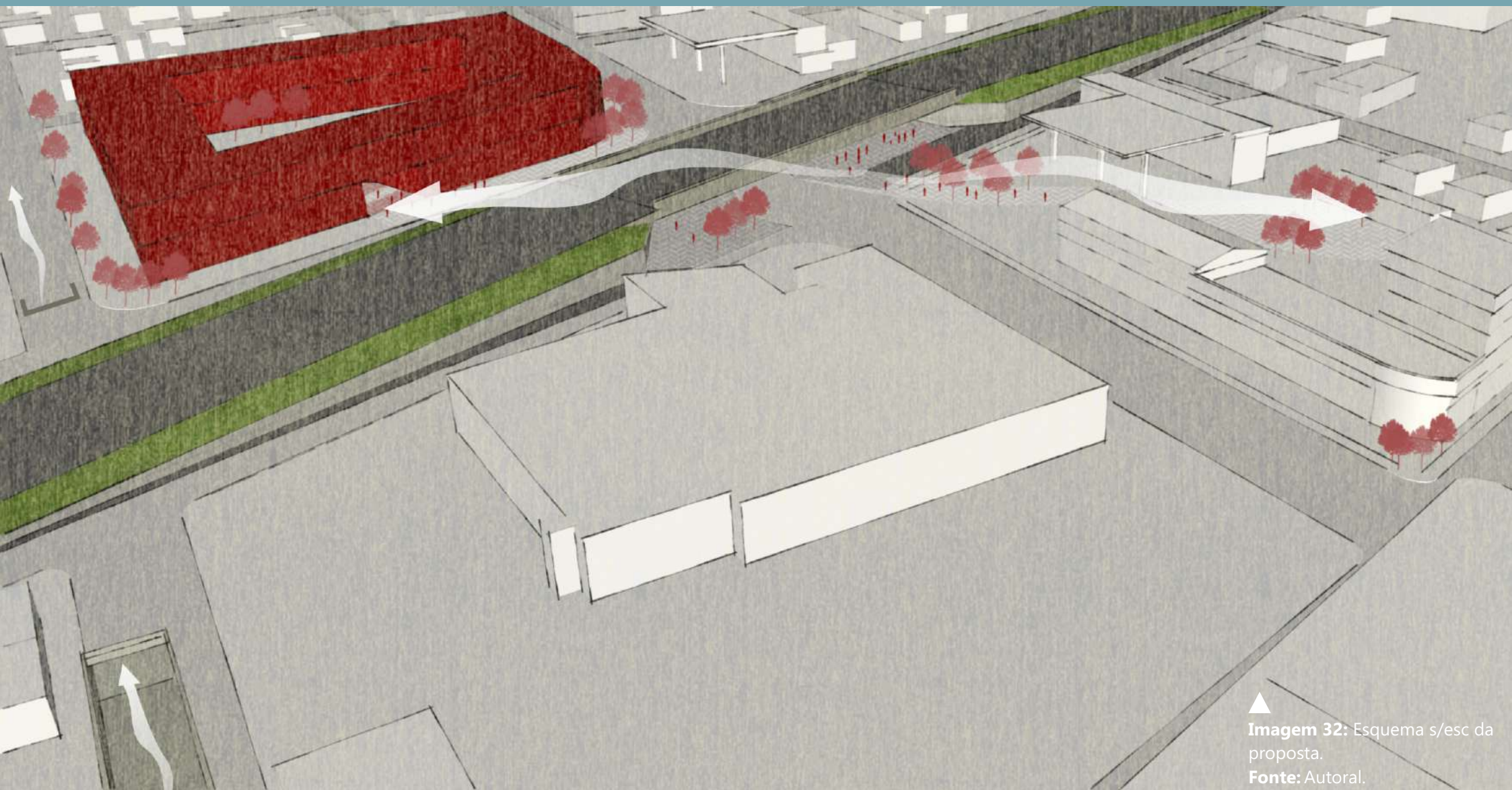
● Via transporte coletivo
● Vias para automóveis

● Domínio do pedestre

← Fluxo das vias
● Adensamento até 4 pavtos

● Instituição existente
● Edificações Propostas

PROPOSTAS - PRAÇAS, CORREDOR VERDE E EDIFÍCIOS PÚBLICOS



▲
Imagem 32: Esquema s/esc da proposta.
Fonte: Autorial.

PROPOSTAS - PRAÇAS, CORREDOR VERDE E EDIFÍCIOS PÚBLICOS



Imagem 33: Esquema sobre imagem aérea de Sombrio-SC.
Fonte: Autoral.

● Via transporte coletivo
● Vias para automóveis

● Domínio do pedestre

← Fluxo das vias
● Edifícios de até 9 pavtos

● Instituição existente
● Edificações Propostas

PROPOSTAS - PRAÇAS, CORREDOR VERDE E EDIFÍCIOS PÚBLICOS



● Via transporte coletivo ← Fluxo das vias
● Vias para automóveis ● Parque municipal

● Instituições existentes
● Edificações Propostas

● Lago existente mantido

PROPOSTAS - PRAÇAS, CORREDOR VERDE E EDIFÍCIOS PÚBLICOS

planta/corte faculdade

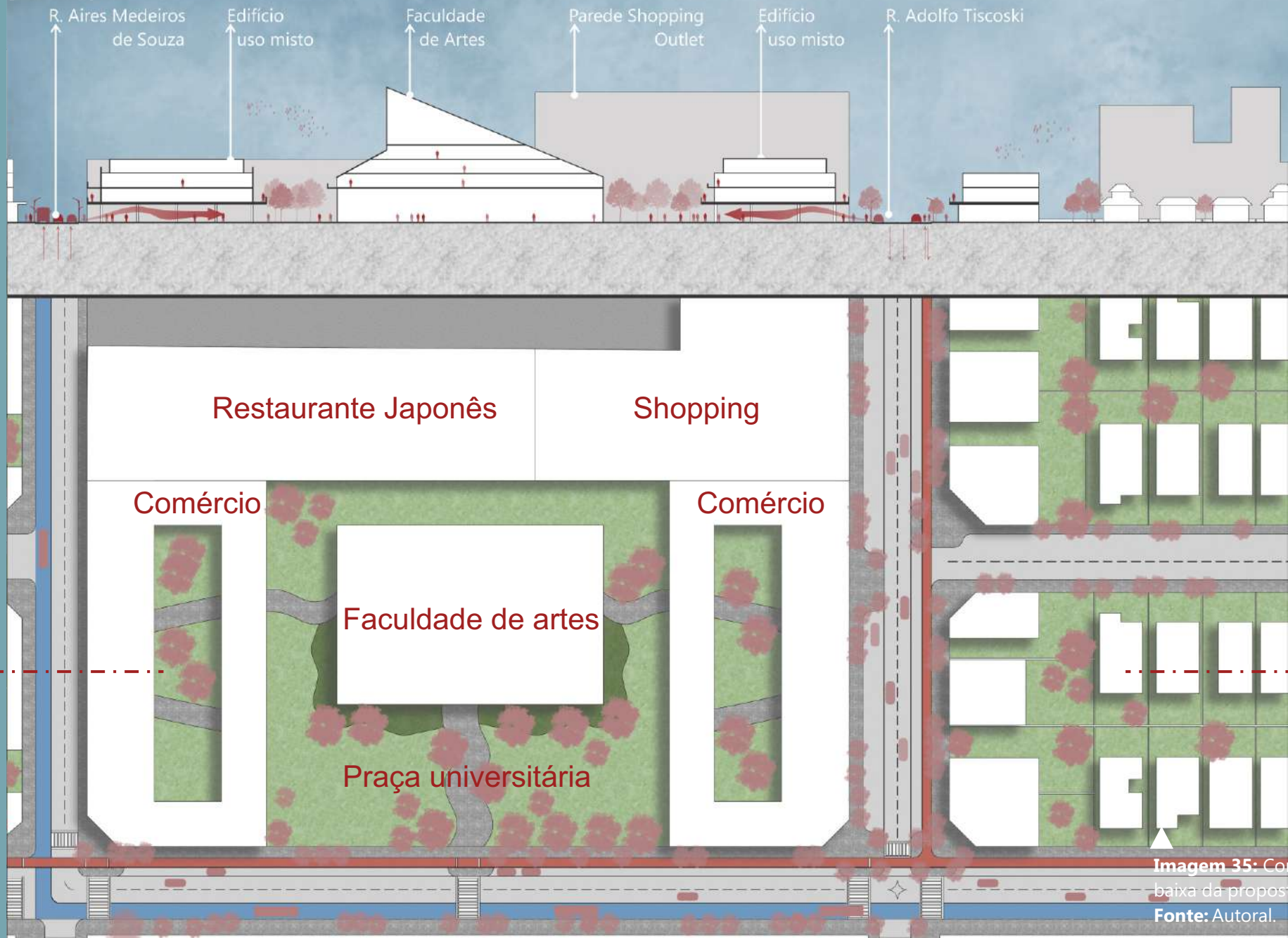


Imagem 35: Corte e planta baixa da proposta.

Fonte: Autoral.

PROPOSTAS - PRAÇAS, CORREDOR VERDE E EDIFÍCIOS PÚBLICOS



● Via transporte coletivo
● Vias para automóveis

● Domínio do pedestre

← Fluxo das vias
● Edifícios de até 9 pavtos

● Instituição existente
● Edificações Propostas

PROPOSTAS - DE ADENSAMENTO

- População atual de Sombrio-SC é de 30.010 mil habitantes;
- Densidade projetada de forma a respeitar a expectativa de crescimento da população;
- Proposta de 191 hab/hac;
- Este ensaio estima que Sombrio-SC possa chegar a dobrar o número de habitantes e que estes tenham a possibilidade de utilizar apenas a área do recorte.

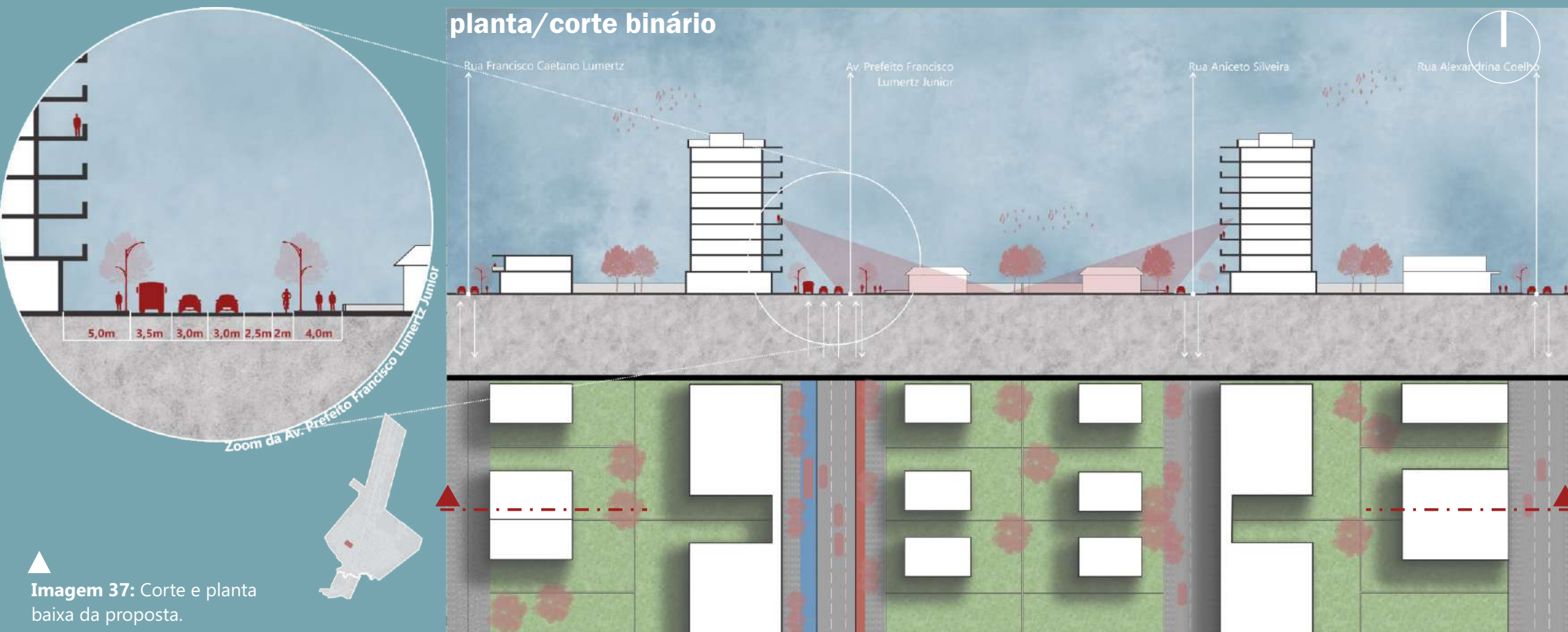
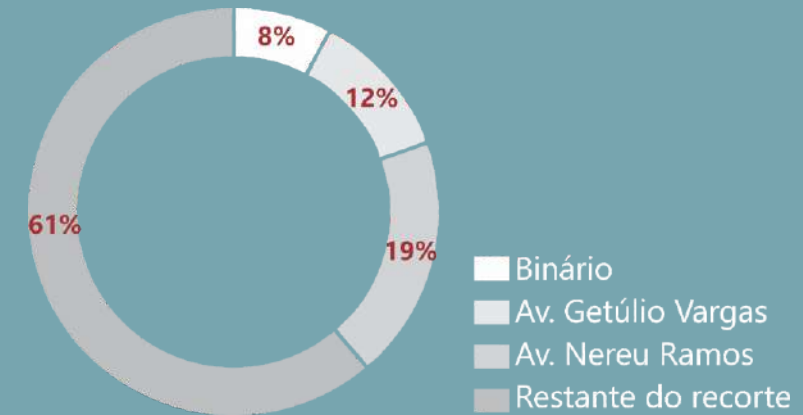


Imagem 37: Corte e planta baixa da proposta.

Fonte: Autoral.

SÍNTESE DOS VALORES ATRIBUÍDOS

Com este ensaio, as duas centralidades possuem os valores para serem lugares de sucesso, e com as características que as diferem e as complementam simultaneamente torna-se um lugar único, e não mais os "dois lados"

PROPOSTA	SOCIABILIDADE	USOS E ATIVIDADES	CONFORTO E IMAGEM	ACESSOS E CONEXÕES
Anel Viário				
Linha de Ônibus				
Ciclovias				
Corredor Verde				
Passeios Públicos				
Praças e Parques				
Biblioteca				
Complexo Esportivo				
Faculdade de Artes				
Mercado Público				
Centro de profissionalização da Indústria do Vestuário				
Densidades				



Imagem 38: Imagem Igreja matriz de Sombrio-SC.

Fonte: Autoral.

*"Preparando hoje estão
Os caminhos que no futuro
Resolutos prosseguirão
No compasso do gigante
Construindo a nação"*

(Trecho do Hino de Sombrio-SC.)



UNIVERSIDADE DO EXTAMO SUL CATARINENSE – UNESC

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO - TFG.1

Ensaio Urbano em Sombrio-SC

centralidades que conectam

ACADÊMICA: DÉBORA JERÔNIMO DE BORBA

ORIENTADOR: PEDRO LUIZ KESTERING MEDEIROS

PRANCHA SÍNTESE

