

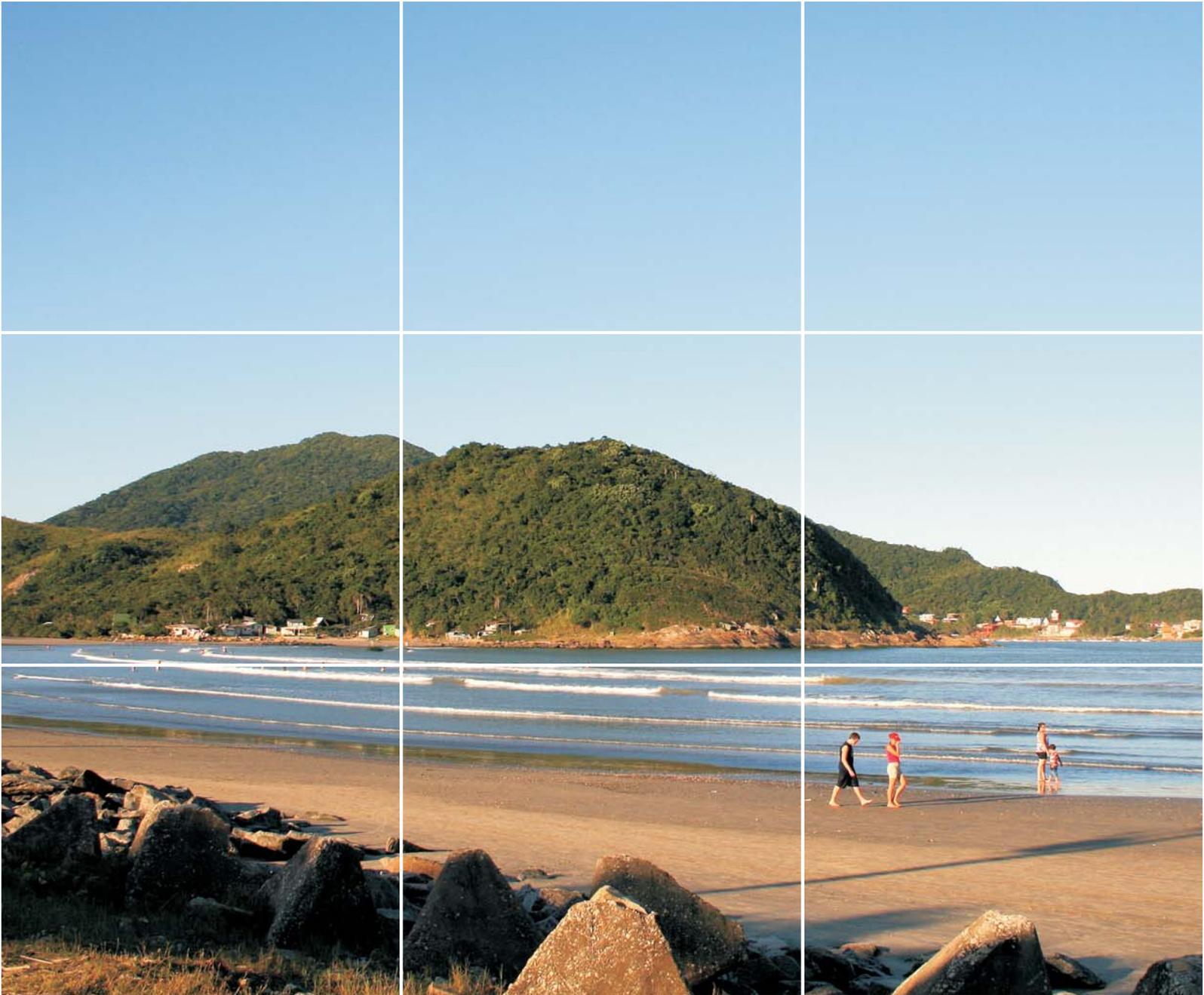
ANGELITA FEITOSA RODRIGUES

**REQUALIFICAÇÃO URBANA
INTERVENÇÃO NA ORLA MARÍTIMA DE NAVEGANTES SC**

Tema Final de Graduação
Curso de Arquitetura e Urbanismo
Universidade Federal do Paraná

Prof.(a) Orientador (a): Dra Cristina de Araújo Lima

CURITIBA
2009



REQUALIFICAÇÃO URBANA
INTERVENÇÃO NA ORLA MARÍTIMA DE
NAVEGANTES SC

ANGELITA FEITOSA RODRIGUES
2009



**Ministério da Educação
Universidade Federal do Paraná
Setor de Tecnologia
Curso de Arquitetura e Urbanismo**



ANGELITA FEITOSA RODRIGUES

REQUALIFICAÇÃO URBANA INTERVENÇÃO NA ORLA MARÍTIMA DE NAVEGANTES SC

CURITIBA

2009

ANGELITA FEITOSA RODRIGUES

REQUALIFICAÇÃO URBANA

INTERVENÇÃO NA ORLA MARÍTIMA DE NAVEGANTES SC

Monografia apresentada à disciplina Orientação de Pesquisa (TA040) como requisito parcial para a conclusão do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, da Universidade Federal do Paraná – UFPR.

ORIENTADOR(A):

Prof(a). Dra Cristina de Araújo Lima

CURITIBA

2009

FOLHA DE APROVAÇÃO

Orientador(a):

Examinador(a):

Examinador(a):

Monografia defendida e aprovada em:

Curitiba, _____ de _____ de 2009.

Dedico este trabalho a minha mãe, Maria Gorete. Por ser um exemplo de pessoa, por acreditar em mim em todos os momentos e por tornar a minha vida mais feliz.

Agradeço, primeiramente, a minha orientadora Cristina, pelo incentivo constante, pela dedicação e apoio neste momento.

Agradeço aos professores do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR, pelo aprendizado, especialmente à professora Carla. À professora Madianita, o meu sincero reconhecimento a todo o seu esforço em transmitir o conhecimento.

Aos meus amigos da faculdade, agradeço por enriquecerem e tornarem mais alegres os meus dias acadêmicos.

E por fim, agradeço à equipe da Ecotécnica, pela possibilidade de aprender um pouco por dia, todos os dias.

“Mas antes de ir ao mar, onde minha fala se perde, vou contar da cidade (...).”

João Cabral de Melo Neto

RESUMO

O presente trabalho busca criar bases para elaboração de um projeto de requalificação urbana, cuja intervenção é realizada na orla marítima do município de Navegantes, em Santa Catarina. O momento inicial consiste numa análise sobre o tema proposto, que abrange inclusive estudos de casos correlatos. Na seqüência é apresentado o levantamento de dados analisados para a compreensão da realidade local. A partir deste contexto e de uma reflexão teórica são elencadas as diretrizes de projeto, as quais estabelecem os parâmetros que serão utilizados na próxima etapa do trabalho.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1–A análise da morfologia urbana de um quarteirão de Versailles.....	15
Figura 2–Plantas figura-fundo, com destaque para malha viária, espaço privado, perfil fundiário e espaço construído na zona portuária do Rio de Janeiro	16
Figura 3–Sobre a qualidade física do ambiente urbano: dificuldade de deficiente visual que só percebe a barreira na hora do acidente.....	18
Figura 4–O impacto da projeção das sombras em Copacabana, Leblon e São Conrado (sentido horário, começando da maior imagem)	19
Figura 5–Áreas Olímpicas.....	26
Figura 6–Esquema geral da ordenação da zona proposta	29
Figura 7–Secção que indica a relação entre o núcleo urbano, a avenida beira-mar e o Porto Olímpico	29
Figura 8–Esquema dos elementos principais na ordenação do Porto Olímpico.....	32
Figura 9–Perspectiva do Porto Olímpico.....	32
Figura 10–Configuração da orla de Santos	37
Figura 11–Configuração da orla de Santos	37
Figura 12–Trechos da orla de Santos.....	39
Figura 13–Canal de drenagem em Santos.....	41
Figura 14–Canal de drenagem em Santos.....	41
Figura 15–Prédios na avenida beira-mar	41
Figura 16–Vista noturna da orla de Santos	41
Figura 17–Zoneamento ambiental urbano-2004	44
Figura 18–Encontro das vias arteriais.....	46
Figura 19–Perspectiva das rótulas.....	46
Figura 20–Configuração do calçadão no balneário de Atami	46
Figura 21–Configuração do calçadão no balneário de Shangri-lá	46
Figura 22–Municípios da AMFRI.....	53
Figura 23–Croqui de ocupação do município	56
Figura 24–População de Navegantes no período de 1970-2006	57
Figura 25–População por faixa etária–2000.....	59
Figura 26–População residente por situação do domicílio no município–1980, 1991 e 2000	59
Figura 27–População residente em Navegantes projetada para o período entre 2000-2025	62
Figura 28–Uso do solo.....	64
Figura 29–Declividade	65

Figura 30–Recursos hídricos	65
Figura 31–Bacias hidrográficas.....	66
Figura 32–Uso do solo.....	67
Figura 33–Farol da barra e molhe (respectivamente).....	68
Figura 34–Área urbana e rural	71
Figura 35–Ocupação Urbana.....	71
Figura 36–Figura-Fundo das quaras de trechos da orla.....	73
Figura 37– Croqui dos elementos de destaque na paisagem.....	73
Figura 38– Croqui das ocupações irregulares.....	74
Figura 39–Vista do <i>ferry-boat</i> do lado de Navegantes	79
Figura 40–Vista do terminal rodoviário.....	80
Figura 41–Zoneamento.....	83
Figura 42–Delimitação da orla marítima.....	85
Figura 43–Esquema das tipologias de orla relacionadas à forma	86
Figura 44–Perfil de uma área em processo de urbanização	87
Figura 45–Vista da foz do rio Gravatá.....	88
Figura 46–Vista da foz do Rio Itajaí-Açú.....	88
Figura 47–Vista aérea do trecho sul da orla.....	88
Figura 48–Eixo da orla e eixo beira-mar	89
Figura 49–Divisão e classificação dos trechos na orla de Navegantes	91
Figura 50–Perfil dos sub-trechos do trecho 1.....	92
Figura 51–Perfil do trecho 2.....	93
Figura 52–Perfil do trecho 3.....	94
Figura 53–Perfil do trecho 4.....	94
Figura 54–Croqui das áreas de influência.....	100
Figura 55–Croqui das diretrizes	100
Figura 56–Croqui das diretrizes	104

LISTA DE MAPAS

Mapa 1-Localização.....	52
Mapa 2-Bairros do município	60
Mapa 3-Equipamentos urbanos	70
Mapa 4-Hierarquia viária e pavimentação.....	78
Mapa 5-Mapa Síntese.....	97

LISTA DE QUADROS

Quadro 1– Usos recomendados, tolerados ou proibidos para as diversas zonas urbanas...	82
Quadro 2–Tipologias de orlas	87
Quadro 3– Circuito de lazer	101
Quadro 4– Combater elementos conflitantes	102
Quadro 5– Reestruturar infra-estrutura viária.....	103
Quadro 6–Infra-estrutura Urbana	103

LISTA DE TABELAS

Tabela 1–Síntese do caso de Barcelona.....	24
Tabela 2–Síntese do caso de Santos.....	35
Tabela 3–Síntese do caso de Pontal do Paraná	42
Tabela 4–Síntese do caso de Buenos Aires – ênfase na metodologia	49
Tabela 5–Estimativa da população–2002.....	58
Tabela 6–População nos bairros da orla–2000	61
Tabela 7–Pessoas não naturais da unidade da federação que tinham menos de 10 anos ininterruptos de residência na unidade da federação–2000	61
Tabela 8–Evolução da densidade demográfica de Navegantes–1970-2000	62
Tabela 9–Percentual de pessoas que vivem em domicílios com acesso aos serviços básicos em Navegantes–1991-2000.....	75
Tabela 10–Índices de uso de solo para o município de navegantes.....	84

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	VI
1 CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA	3
1.1 DEFINIÇÕES	3
1.2 CONSIDERAÇÕES PARA ABORDAGEM	8
1.2.1 Leitura e identidade do lugar	11
1.3 O DESENHO URBANO COMO FERRAMENTA DE INTERVENÇÃO	13
1.3.1 Morfologia urbana	14
1.3.2 Análise visual	16
1.3.3 Percepção do meio ambiente	17
1.3.4 Comportamento ambiental	17
1.4 ELEMENTOS DA CIDADE	19
2 ANÁLISE DE CORRELATOS	22
2.1 BARCELONA.....	23
2.1.1 O porto olímpico	31
2.2 SANTOS.....	33
2.3 PONTAL DO PARANÁ.....	41
2.3.1 Zoneamento Ambiental Urbano.....	43
2.3.2 Sistema Viário	44
2.3.3 Interesse Histórico, cultural e esportivo	47
2.4 SÍNTESE DE BUENOS AIRES (PUERTO MADERO)	48
3 INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE	50
3.1 LOCALIZAÇÃO	50
3.2 ASPECTOS HISTÓRICOS E PRIMEIRAS OCUPAÇÕES	54
3.3 ASPECTOS POPULACIONAIS	56
3.4 ASPECTOS FÍSICO-AMBIENTAIS	63
3.5 ASPECTOS SÓCIO-ESPACIAIS	67
3.5.1 Turismo	67
3.5.2 Eventos Tradicionais	68
3.5.3 Equipamentos Públicos	69
3.5.4 Aspectos da ocupação e da morfologia urbana	71
3.5.5 Ocupações Irregulares	74
3.6 ASPECTOS DE INFRA-ESTRUTURA	75

3.6.1	Energia Elétrica	75
3.6.2	Água.....	75
3.6.3	Esgoto Sanitário e Drenagem.....	76
3.6.4	Resíduos Sólidos	76
3.6.5	Sistema Viário	76
3.6.6	Transporte Aéreo	79
3.6.7	Transporte Aquaviário	79
3.6.8	Transporte Terrestre.....	80
3.6.9	Terminal Portuário.....	80
3.7	ASPECTOS LEGAIS	81
3.8	CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO	84
3.9	CARACTERIZAÇÃO DA ORLA POR TRECHOS.....	89
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	95
5	DIRETRIZES DO PROJETO.....	98
5.1	DIRETRIZ NORTEADORA.....	98
5.2	DIRETRIZES ESPECÍFICAS	99
5.2.1	Implantar circuito de lazer na orla.....	101
5.2.2	Combater elementos conflitantes na orla.....	102
5.2.3	Reestruturar a infra-estrutura viária	102
5.2.4	Suprir o déficit de infra-estrutura urbana.....	103
5.1	POLÍTICAS PÚBLICAS	104
6	REFERÊNCIAS	106

INTRODUÇÃO

A idéia de requalificação urbana na orla marítima de Navegantes, em Santa Catarina, surge a partir da insatisfação em relação às condições atuais do município. A consolidação do meio urbano combinada à falta de infra-estrutura são os principais fatores de degradação do espaço, tanto no caso do município em questão, como em outros da atual realidade brasileira.

O principal problema elencado, o qual dá origem ao trabalho, consiste na busca por respostas projetuais para um cenário degradado. Sendo esse um ambiente público que se encontra aquém das expectativas da população e não cumpre plenamente sua função social. Como forma de resgatar as qualidades perdidas e proporcionar um novo cenário urbano para Navegantes, que promova qualidade de vida e desenvolvimento da mesma, foi elaborado o estudo presente, cujo intuito também consiste na retomada do caráter social contido no espaço público, como área democrática de lazer e convivência.

A questão ambiental também é uma preocupação importante no contexto atual e representa uma parcela significativa no processo da requalificação. As questões ambientais do município estão em grande parte associadas à degradação do meio urbano, por isso a busca por uma relação harmônica entre o meio ambiente e o espaço antropizado.

A problemática de Navegantes não é um fato exclusivo do município em questão. A preocupação por parte do poder público abrange todo o litoral brasileiro, sendo manifestada através da criação do Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima, do ano de 2002, do qual o Governo Federal é o principal incentivador, e que tem como objetivo principal melhorar a qualidade ambiental dos municípios da costa brasileira, inclusive Navegantes.

Navegantes é um município com potencial efetivo para o desenvolvimento econômico, sócio espacial e turístico, passíveis de serem

adquiridos através de um plano estratégico, no qual a requalificação urbana, aliada a políticas públicas, constitui um avanço relativo no processo do planejamento.

A orla marítima do município é um dos atrativos de maior destaque, caracterizada, naturalmente, como um espaço público de lazer e convivência. Para isso, a pesquisa prevê o estudo de meios pelos quais as características físicas e culturais do município sejam preservadas.

Os objetivos específicos desse trabalho consistem, de maneira geral, em:

- construir o cenário atual do município para a compreensão da realidade local;
- buscar o caráter social do espaço público;
- resgatar o potencial turístico e econômico do município;
- e, finalmente, criar parâmetros de abordagem para o projeto.

De acordo com esses objetivos, a pesquisa está estruturada a partir de uma reflexão do conteúdo teórico relacionado ao tema de requalificação. Como contribuição inicial, destaque para a elaboração de um referencial relacionado às definições conceituais de alguns tipos de intervenção urbana. A análise de correlatos configura outra etapa importante no processo de pesquisa, sendo que os casos foram selecionados de acordo com a intenção de projeto, em três escalas diferentes e com focos específicos. O levantamento de dados e estudo da realidade caracteriza a última etapa do processo, com o objetivo de compreender os fatores que, de alguma forma, influenciam no contexto espacial. O momento final consiste na reflexão sobre todas as etapas do processo, retomando desde as preocupações iniciais até os aspectos destacados no decorrer da pesquisa, com o objetivo final de elaborar as diretrizes projetuais.

1 CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA

Este capítulo, que se constitui o referencial teórico relativo à requalificação urbana, está organizado em cinco tópicos principais. Para uma maior compreensão do tema, a primeira parte do capítulo aborda definições distintas sobre requalificação urbana; em posse dessas definições, são feitas considerações gerais sobre o tema; logo após é feita uma abordagem sobre o papel do desenho urbano na intervenção, e por fim, uma pincelada nos elementos conformadores da cidade e sua imagem.

1.1 Definições

Definir as principais possibilidades de intervenção urbana tem como intuito principal direcionar e padronizar uma linguagem e conceitos fundamentais para a presente pesquisa. Como constatado, não há um consenso ou padronização no meio urbano em relação aos termos referentes ao projeto de requalificação. Nesse sentido, a pesquisa será estruturada de acordo com as definições presentes.

No contexto urbano, a prática da requalificação surge a partir da degradação do espaço físico, mudança de usos ou inserção de novos usos no ambiente urbano. A discussão sobre essa faceta do planejamento urbano abre um leque de reflexões sobre como modificar o existente. Requalificação, reurbanização, revitalização, renovação, reestruturação urbana, entre outras nomenclaturas, tão variadas quanto às definições e métodos de abordagem existentes nesse sentido, onde cada autor se utiliza de uma palavra para se referir a um modelo essencialmente semelhante. Nesse trabalho é utilizado o termo requalificação como uma intervenção num meio urbano consolidado, no caso, orla marítima, de modo a melhorar a infra-estrutura existente e equipamentos, preservando a essência do lugar.

Procurando resgatar a prática da requalificação urbana numa linha do tempo, foram resgatados alguns casos de séculos passados. Para Moreira (2004, p. 32), a cidade medieval, anterior a cidade do século XIX, diferenciava-se desta pela “proximidade, pela limitação precisa e pela proteção”. Sendo as principais

intervenções urbanas do século XIX as “obras de Haussmann, em Paris, de Cerdá, em Barcelona e Wagner, em Viena”, onde a postura adotada era de ruptura com o passado.

O plano urbanístico de Barcelona de 1860, de Idelfonso Cerdá, pode ser considerado um marco na história do urbanismo nesse sentido, onde o ordenamento urbano das vias previa uma tendência do crescimento da cidade; uma intenção de organizar o que estava em desenvolvimento.

O plano Haussmann, que, segundo Lefebvre (2001), finalizou o período do ápice – com início de ascensão em 1848 – da vida urbana de Paris foi um dos principais exemplos de reestruturação urbana do final do século XIX. Reformulação executada “à base de destruição e construção de uma nova forma urbana sobre a anterior, de origem medieval, suprimindo parte da Paris medieval e alterando sua urbanidade [...], tornada modelo para a maioria das capitais do mundo” (Moreira, 2004 p. 32). Segundo Lefebvre (2001), tinha como objetivo principal impedir a expansão dos ideais da camada camponesa, cujo rumo quase certo era a democracia urbana e, que ameaçava a classe dominante da época. Por trás do pretexto do embelezamento espacial, a reforma urbanística proposta pelo barão transformou as ruas e os bairros, que apresentavam relação significativa com a comunidade, em grandes avenidas e bairros legitimamente burgueses. O autor ainda destaca que posteriormente, surgem dois fatos intrigantes para a história: mesmo não sendo o objetivo haussmaniano, as novas avenidas contribuíram de maneira decisiva para a circulação de Paris; e ainda segundo o autor, o objetivo da reforma não foi alcançado, pois com a Comuna de Paris, de 1871, os operários retornam ao centro urbano (Lefebvre, 2001).

Assim como na Europa, a Reforma Passos, no Rio de Janeiro, entre 1902 e 1906, foi uma intervenção urbana bastante significativa para história. Num contexto de remodelação e embelezamento da cidade, sobre o tripé econômico, sócio-político e ideológico-simbólico, definido sob os conceitos de Souza (2005). O autor define esse caso como um contra-exemplo de reforma urbana. Para ele, com finalidade de adaptar a cidade para um modelo urbano economicamente capitalista, afastar as camadas pobres do centro e modernizar a imagem da cidade, para alcançar padrões similares à Buenos Aires e Montevideú. Tornando-se desse modo,

o inverso de uma reforma urbana. Podendo ser sintetizada, pelas palavras do autor, numa “reforma urbanística, socialmente conservadora, ainda por cima (Souza, 2005).

Retomando às possíveis definições, a Carta de Veneza, de 1964, relata sobre a conservação e restauração tanto de monumentos como de sítios, como elementos responsáveis por manterem vivas as tradições de um povo e sua cultura. Para a restauração, a Carta atribui significado de operação de caráter excepcional, valorizando os aspectos estéticos e históricos, mantendo a originalidade. Em relação aos sítios monumentais, a carta prevê a salvaguarda desses, e atenta para a conservação, restauração, valorização e saneamento, baseados nos princípios especificados por ela.

Para Castelnuovo (1991) a revitalização ou reabilitação pode ser definida como “reestruturação de um conjunto urbanístico ou obra arquitetônica, isto é, na série de trabalhos que visam revitalizar (dar nova vida) ou reabilitar (dar nova habilidade) determinada obra que se encontra em deterioração e mesmo desuso”. Ainda segundo o autor, no caso de revitalização é permitido não apenas modificar os elementos, mas inserir funções e intenções diferenciadas ao projeto, preservando em parte, ou em todo, as características originais. Ainda no mesmo pensamento, o autor define a reestruturação como reorganização de uma estrutura básica, onde são notórias as analogias com o passado ou ruptura com o mesmo, sempre num contexto coerente. A somar aos exemplos do autor—“a reabilitação de um pátio ferroviário, a revitalização de um centro comercial, a reestruturação de um fundo de vale etc” (Castelnuovo, 1991, p.03) – está o presente caso de requalificação da orla marítima de Navegantes.

Maricato (2001) define o conceito de renovação, como “uma ação cirúrgica destinada a substituir edificações envelhecidas, desvalorizadas, que apresentam problemas de manutenção, por edifícios novos e maiores (...)”. Sendo que, no contexto urbano, pode-se acrescentar às edificações, os elementos urbanos, como mobiliário, equipamentos, entre outros. A autora também lembra que, a renovação é comumente marcada por demolição, necessária para abrigar os novos usos do solo.

Ainda conforme a autora, o sentido de renovação se diferencia do de reabilitação ou requalificação, do ponto de vista que para estas, a preservação do ambiente existente é uma fator relevante, assim como os usos a que são destinados e a população residente no local. A reforma do ambiente construído deve preservar as características do local.

Em ambos os casos [requalificação e renovação] é dada importância de preservação do patrimônio artístico e paisagístico de primeira grandeza, mas apenas no caso da reabilitação o patrimônio comum ou 'banal' é também preservado.

(Maricato, 2001, p. 126)

A definição de patrimônio comum ou 'banal' é apresentado por Coulon *apud* Maricato (2001), como tradução literal como conceito recorrente na legislação francesa, sempre referente à reabilitação de espaços degradados no centro.

Cada tipo de intervenção urbana é dotada de uma série de interesses, no caso da renovação, o setor imobiliário é o grande interessado e responsável pela dinâmica desse mercado. Atualmente, as atividades culturais têm pressionado esse tipo de operação, caracterizando os usos predominantes. Já no caso da requalificação, a porção mais interessada é composta por moradores locais, profissionais da área e militantes preocupados com a preservação da bagagem histórica da cidade. Tendo em vista que as motivações para esse modelo de intervenção estão mais ligadas a valores como solidariedade e participação social (Maricato, 2001), definições pertinentes à questão da moradia, como exposto pela autora, assim como num contexto urbano mais amplo.

A disposição por uma ou outra ação urbanística está diretamente ligada em estratégias que irão pontuar desde o planejamento da ação, passando pelo projeto, até a finalização com a implantação da proposta, que resultará num leque de possibilidades relativas ao modelo final e às maneiras de apropriação pela sociedade.

Segundo Maricato (2001), a exposição antagônica entre reabilitação e renovação é proposta pela autora no sentido de simplificar as definições para torná-las mais eficientes diante de suas finalidades. Lembrando que tanto uma postura como a outra dependem não somente das suas próprias ações. Ou seja,

tanto a renovação urbana é impraticável sem as medidas da requalificação, como a preservação do meio, quanto a requalificação não acontece plenamente sem a substituição ou intervenção no meio urbano existente. Além disso, tanto uma postura quanto a outra devem convergir em estratégias em prol da melhoria das áreas públicas, sendo que, apesar dessa ser uma questão alcançada na maioria dos casos, o aspecto que fica pendente em muitos deles é a permanência das pessoas residentes nos locais antes do processo de intervenção, nas palavras da autora. Questão essa que deve ser revista, por atingir o objetivo central, tanto da requalificação urbana como da renovação, onde o alvo é a população.

Sobre a questão da habitação social, a autora defende uma “intervenção democrática que garanta o direito à cidade para todos” (Maricato, 2001, p.127), assim como na proposta de requalificação urbana de Navegantes, onde o foco é numa intervenção de caráter público, que privilegie o coletivo através do uso comunitário.

O autor Marcelo Lopes de Souza utiliza-se do termo reforma urbana, com uma profundidade ainda maior que uma ordenação física do meio urbano, com objetivos específicos variados. Dentre eles:

- coibir a especulação imobiliária;
- reduzir o nível de disparidade sócio econômico-espacial intra-urbana;
- democratizar o mais possível o planejamento e a gestão do espaço urbano.

(Souza, 2005, p.123)

Ainda segundo o autor, o sentido de reforma urbana está além de uma remodelação do espaço físico, embora atinja um nível espacial através de uma reforma social. Tem como objetivo principal melhorar a qualidade de vida da população, principalmente das classes menos favorecidas, promovendo a justiça social. Para ele, “o objetivo geral da reforma urbana, em seu sentido mais recente, é o de promover um desenvolvimento urbano autêntico [...]” (Souza, 2005, p.112-113)

Mesmo Navegantes não sendo uma cidade histórica, a retomada por esses conceitos está relacionada à intenção de preservar as características ali presentes. Também baseada nas observações sobre requalificação de Ermínia Maricato, a pesquisa presente tem como objetivo o estudo do município, segundo

esses parâmetros, para proposição de um projeto urbanístico para a orla, que preserve as características, tradições, a cultura local, a paisagem e a essência do lugar, chamado outrora por Yázigi (2001) de “a alma do lugar”.

1.2 Considerações para abordagem

Frente ao universo urbano, dois conceitos permeiam as práticas urbanas, segundo Moreira (2004), a *tabula rasa*, o começar da estaca zero ignorando o que se foi feito até então e propondo novas medidas, ou a preservação daquilo que porventura pode desaparecer. A autora refere-se com esse termo, a um estado idealizado, do ponto de vista urbanístico, a busca pelo novo, pela transformação da urbe e o caminho futuro e presente da mesma.

Diante desse questionamento, os vários fatores a serem considerados numa intervenção ou as atitudes necessárias para cada plano urbanístico decorrem, primeiramente, de uma reflexão sobre algo além do objetivo final, relacionando-se com os parâmetros e ferramentas utilizados ao longo do processo. O pensamento radical em relação a uma ou outra posição não garante o sucesso de uma intervenção, o importante são as reflexões e o olhar sobre o objeto, além das considerações sobre o contexto no qual ele está inserido.

Para evitar urbanidades¹ indesejáveis, Moreira (2004) destaca a importância do controle sobre todas as ações, desde as de menor escala, às maiores intervenções. Desse ângulo, a autora expõe a importância, na questão urbana, da observação da materialidade da cidade sobre a cultura urbana, assim como a influência da cultura urbana sobre o espaço da urbe. Lembrando que essas avaliações tornam-se complexas a partir do contexto subjetivo na qual a base de dados para essa avaliação se encontra.

Fundamentada no conceito de eterno retorno², Moreira (2004) propõe uma linha metodológica estruturada em identificar as características que perduram numa proposta urbana, as linhas que persistem no tempo e que

¹ Urbanidade: nesse caso, utilizada no sentido de “qualidade urbana”. Numa escala determinada, uma urbanidade indesejável pode consistir na “eliminação de bancos, mobiliários que impedem certos usos, gradeamento de espaços públicos etc.” (FONTE: Moreira, 2004, p.21)

² Proposta de seleção de acontecimentos passados, de modo a esquecer valores sem importância para o meio e preservar os relevantes. “Conceito onde os desejos de *tabula rasa* e preservação são obrigatoriamente incluídos”. (FONTE: Nietzsche *apud* Moreira, 2004)

comportam uma análise dos diferentes pensamentos urbanos, destacando como cada opção ou proposição retornam na história e qual relação que estas possuem com o contexto geral, submetido às transformações temporais. Embora a origem da idéia central de eterno retorno seja fruto de uma construção histórica, de um período específico do século XIX, onde novas teorias surgiram para se adequar às novas tendências, a linha de pensamento desse conceito é atemporal. Esse conceito pode ser retomado na medida em que o processo de planejamento urbano se desenvolve, com intervalos de reflexão pertinentes ao pensamento urbano, selecionando o que deve permanecer e o que ser suprimido tanto na cidade, quanto no próprio planejamento (Moreira, 2004).

Para a prática da requalificação urbana, especialmente no caso de Navegantes, cabe retomar alguns conceitos de lazer na história e na sociedade. A definição de lazer pode ser contemplada como

[...] um conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode se dar de pleno grado, seja para se abordar, seja para se divertir, seja para desenvolver sua participação social voluntária, ou sua formação desinteressada, depois de estar livre de todas as suas obrigações profissionais, familiares ou sociais.

(Dumazedier *apud* Yurgel, 1972, p.18)

Para Yurgel (1972), o homem primitivo encontrou uma espécie de libertação ao encontrar finalidade para suas horas de lazer, que preservam importante significado na vida urbana, intrínseco nas realizações humanas. Na linha do tempo da história do lazer, permite-se observar essa prática do ponto de vista da variedade de como desfrutá-lo e do aproveitamento como tempo (gasto com determinada atividade). A história revela uma amostragem dos tipos de recreação ao longo do tempo, que servem nos dias de hoje como ferramenta para a sociedade “projetar, no espaço de lazer, o seu futuro cultural e o seu destino histórico” (Yurgel, 1972, p.08).

Ainda conforme a autora, o lazer como programa urbano, nasce a partir da redescoberta da variedade do mesmo. No final do século XIX, a proposta de atividades de lazer definidas por Frank Lloyd Wright e Ebenezer Howard era baseada, quase que totalmente, nas relações entre homem e natureza. Yurgel também afirma que o arquiteto Le Corbusier foi o pioneiro nas soluções urbanas para o déficit de recreação, baseado em dois conceitos da Carta de Atenas

utilizados simultaneamente– habitar e recrear-, e impulsionado também pela idéia de lazer, na qual o homem aproveita deste para renovar suas forças e nutrir-se de novos ideais. A proposta das superquadras de Brasília, por Lúcio Costa, é um exemplo clássico dessa dualidade entre habitar e recrear citada.

De maneira geral, a natureza e o meio ambiente são, por essência, espaços de lazer e recreação pertencentes a toda a humanidade. Dois aspectos são fundamentais sob esse ponto de vista– a relação entre os sistemas de recreação e uma medida sistêmica para os problemas de urbanização, proteção da natureza e organização das atividades recreativas (Yurgel, 1972). Aspectos fundamentais à medida que permitem a apropriação dos espaços de lazer pela comunidade. A autora também destaca que a problemática dos espaços de lazer, deve ser solucionada paralelamente aos problemas habitacionais, acompanhando a distribuição territorial da população. Num contexto homogêneo, no qual a diversidade de habitações, de acordo com as relações espaciais de cada bairro, por exemplo, sejam interligadas por um sistema de áreas verdes.

Diante dessa realidade, Marlene Yurgel define como habilidade dos arquitetos, urbanistas e outros profissionais da área, quando da implantação ou requalificação das cidades, manter o desenvolvimento contínuo das áreas destinadas ao lazer. Outra tarefa seria a atuação desses profissionais como canal até o poder público, para que este promova a atividade humana nessas áreas de recreação. A autora critica a desorganização, no Brasil, em termos de considerações projetuais relativas às áreas de lazer, que ora são classificadas como oposição às áreas de trabalho, ora são classificadas como áreas verdes e ora são áreas destinadas ao ócio. Contra essa desordem, ela sugere um programa específico e homogêneo para o contexto urbano nacional.

Para finalizar esses apontamentos, atentando para a integração entre lazer e meio urbano, dois pontos principais definem a reorganização dos espaços públicos de lazer, segundo Yurgel (1972):

- habitação – recreação
- trabalho – recreação

Nesses casos, os profissionais do planejamento urbano são os responsáveis por incluir na malha urbana, áreas de lazer com a riqueza humanística que esta possa promover em prol da qualidade cultural da população.

Outro fator importante no contexto urbano é o espaço público, caracterizado por Eduardo Yázigi como eixo estruturador do espaço, sendo considerado o principal destaque no sentido turístico. Para os moradores, os espaços públicos também desempenham papel fundamental no sentido de retratar a ordem política, através de conceitos como “liberdade, democracia, respeito recíproco” (Yázigi, 2001, p.203). O autor ainda define o espaço público como reflexo do grau de unidade da comunidade, por se tratar de um local de encontro, onde as pessoas, com algum tipo de semelhança, interagem (Yázigi, 2001).

1.2.1 Leitura e identidade do lugar

O estudo da realidade local requer além de um aprofundamento em questões socioeconômicas e espaciais, o conhecimento da cultura, hábitos e tradições de um determinado lugar para que as propostas de projetos também sejam fruto desse estudo, e carreguem em si, importância tamanha, que a comunidade se identifique com as transformações do ambiente, e se apropriem do espaço urbano.

Efeitos sobre a vida urbana ocorrem, ainda que muitas propostas que dizem respeito à construção da cidade refiram-se, em grande parte, à materialidade da cidade. No entanto, a cidade, em sua dimensão material, é, em nossa hipótese, a corporificação de várias camadas superpostas de forma complexa, o que poderia ser sintetizado pela idéia de cultura urbana, ou seja, dos vários modos de vida reunidos na cidade. Portanto, nesta hipótese, a materialidade urbana seria carregada de imaterialidade...

(Moreira, 2004, p.20)

Essa imaterialidade pode ser definida como a junção entre os elementos materiais do contexto urbano – como edifícios, ruas, praças e calçadas – unidos a uma experiência ou estilo de vida, da qual deriva a urbanidade.

Considerando a problemática urbana onde identidade local e paisagística são negligenciadas, Yázigi (2001), destaca uma questão pertinente ao assunto, que decorre na investigação do fato que muitos lugares do mundo ficam mais parecidos com o passar do tempo, um modismo estético faz com que todos caminhem para um mesmo modelo. Para o autor, a busca pela individualidade

característica de cada ambiente, principalmente em cidades turísticas, é baseada no retorno histórico e na nova dimensão populacional de cada lugar. Essa questão demanda além de mudanças conceituais, estratégias formais que combatam a globalização estética e garantam a legitimidade do lugar. Ele também acrescenta ao contexto urbano, o conceito de alma do lugar, definido pelo próprio como “o que fica de melhor de um lugar e que por isso transcende o tempo— mas não existe sem um corpo” (Yázigi, 2001, p.24). Dentro dessa idéia, destaque para as considerações subjetivas aliadas a uma intervenção concreta, que reflita na alma do lugar. Diferentemente do termo alma do lugar, o autor também agrega o valor de personalidade, que segundo ele, nada mais é do que uma “identidade natural ou construída” (p.24), não sendo formada, necessariamente, por um conjunto de características selecionadas.

O autor também conduz ao raciocínio da paisagem como sendo um elemento de destaque na personalidade do lugar, usado como referencial pelo senso perceptivo. Para a idéia de lugar, o autor define sob duas diferentes visões, a primeira, nas palavras de Milton Santos, como sendo a “extensão do acontecer homogêneo ou do acontecer solidário” (Yázigi, 2001, p.37) e, baseada na idéia de André Frémont, considera o lugar como “a trama banal e elementar do espaço, onde é possível detectar funções que não são idênticas por toda parte” (p.38). Num sentido ainda mais subjetivo, o autor caracteriza lugar, como a união entre o espaço e o tempo, transformados em lugar, quando os aspectos físicos perdem a importância.

Um conceito forte relacionado à paisagem da cidade é a legibilidade, considerada por Kevin Lynch como uma qualidade visual, determinante no cenário urbano. O autor explica que assim como num texto, onde o conjunto de palavras forma um conjunto coerente, a cidade também pode ser conformada e lida como um conjunto de elementos que forma o todo. Para o autor, “uma cidade legível seria aquela cujos bairros, marcos ou vias fossem facilmente reconhecíveis e agrupados num modelo geral” (Lynch, 1997, p.03). Essa qualidade visual da cidade está atrelada à imagem, que mesmo não sendo o único fator contribuinte para a beleza da cidade, adquire importância nos ambientes da escala urbana, no sentido dimensional, temporal e complexidade.

Uma questão interessante abordada sob esse ponto de vista é a da orientação. A legibilidade no sentido da localização espacial fortalece os laços entre o indivíduo e o lugar no qual ele se encontra, garantido uma segurança emocional. O autor ainda lembra a importância de cada indivíduo nessa atividade de percepção, colocando-o como peça fundamental. E para concluir, pincela sobre a diferença entre um ambiente hermeticamente estável de um no qual prevaleça o ordenamento que seja passível de desenvolvimento e mudança (Lynch, 1997).

O autor ainda relata sobre a decomposição da imagem ambiental em três aspectos principais: a identidade, estrutura e significado. Para ele a identidade está relacionada à identificação, unidade. A estrutura é relativa ao diálogo entre objeto e observador e por fim, o significado que o objeto mantém com o observador. Caracterizando dessa forma, uma imagem com uma variedade de qualidades, quantas possíveis para se identificar com o maior número de pessoas, as quais fazem parte dessa paisagem.

1.3 O desenho urbano como ferramenta de intervenção

Para Cutler e Cutler *apud* Del Rio (1990) “o desenho urbano é onde negócios, desenvolvimentos, governo, planejamento e projeto convergem”. O desenho urbano é, segundo Del Rio (1990), “uma área de atuação específica do urbanismo”. Pode ser considerado uma potente ferramenta no processo urbano, através da qual a idéia concebida no planejamento é materializada no tecido urbano. Ainda para o autor, o desenho urbano surge a medida que o planejamento urbano isolado, não atende as especificidades dos espaços, baseado nas grandes escalas, onde os elementos por ele definidos não passam de manchas, com pouca ou nenhuma relação com o entorno. Para exprimir com mais ênfase as atribuições dessa ferramenta, o autor destaca algumas temáticas do desenvolvimento do desenho urbano, sendo elas:

- técnicas e instrumentos de controle do desenvolvimento do meio ambiente construído;
- interpretação de valores e necessidades comportamentais individuais e de grupo;
- identificação de qualidades físico-espaciais;
- desenvolvimento de técnicas operacionais do ambiente urbano;
- resolução de problemas interdisciplinares;

- desenvolvimento de meios de implementação.
(Del Rio, 1990, p. 48)

O autor ainda lembra que, além das práticas teóricas, como fundamento da pesquisa, o desenho urbano necessita de projetos operativos, com objetivos específicos de implantação, a médio e longo prazo.

1.3.1 Morfologia urbana

De acordo com Samuels *apud* Del Rio (1990, p.71), a morfologia urbana pode ser interpretada como 'o estudo analítico da produção e modificação da forma urbana no tempo'. A relação de como o tecido urbano e os elementos nele presentes interage entre si, através das transformações e dos aspectos sociais que neles interfiram. Nesse sentido e como questionamento às práticas modernistas nas cidades históricas, surge a morfologia urbana, com grande representatividade na Itália.

Para Del Rio (1990), no contexto italiano, um caso relevante na prática da morfologia urbana foi o plano de preservação de Bolonha. Com estudo específico das transformações das formas e tipologias para uma futura proposição urbanística, de acordo com cada caso estudado. Outra contribuição significativa, ainda segundo o autor, é o caso mais recente, marcado pelos estudos sobre os elementos e desenvolvimento da estrutura urbana, de Castex e Paneral de 1971, citado por Del Rio (1991).

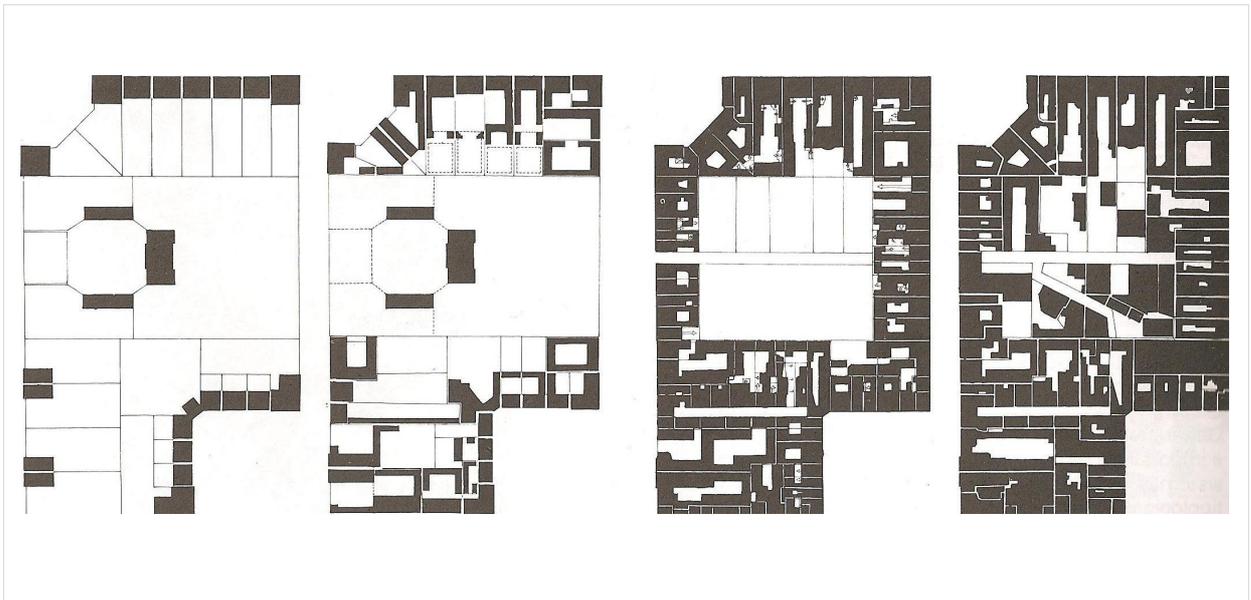


FIGURA 1—A ANÁLISE DA MORFOLOGIA URBANA DE UM QUARTEIRÃO DE VERSAILLES
(FONTE: DEL RIO, 1990,P.76)

Resumidamente, quatro aspectos estruturam a análise da morfologia urbana, segundo metodologia proposta por Del Rio, a partir de um estudo-síntese de outros autores:

- crescimento: tendo em vista a intensidade e direções, além dos elementos que intensificam e regulam o processo e alteram a estrutura;
- traçado e parcelamento: elementos organizadores do espaço, conformação fundiária, circulação, acessibilidade, entre outros;
- tipologia dos elementos urbanos: levantamento da variedade de tipologias de carácter residencial, comercial e outros, e como ocupação no lote, na quadra, espaços públicos, nas esquinas, conforme Figura 2;
- articulações: relação entre o público e o privado, cheios e vazios, hierarquia e inter-relação dos elementos.



1.3.2 Análise visual

A análise visual, assim como a percepção do meio ambiente formam ‘concepções e imagens’, que dão origem ao ‘sentido do lugar’. Baseadas na teoria de Cullen *apud* Del Rio (1990), três maneiras respondem à análise visual.

- Ótica: que visa reações humanas a partir de experiências relacionadas a elementos urbanos. Como o meio físico interfere no sentimento humano através de várias temáticas;
- Lugar: relacionado à posição de um indivíduo em relação a um conjunto de elementos. Importante analisar o ponto focal, espaços e subespaços, interno, externo;
- Conteúdo: todo o conjunto de elementos percebidos pelos indivíduos e a relação entre eles. Nesse aspecto é importante analisar os usos, a complexidade, a escala, entre outras características.

Em síntese, a análise visual é subjetiva, baseada na capacidade de observar e interpretar. Está relacionada com os valores de quem observa e tem

como objetivo principal uma apreensão global das mensagens, da relação entre os elementos do contexto e das emoções transmitidas (Del Rio, 1990).

1.3.3 Percepção do meio ambiente

“A percepção do lugar pode ser científica ou cultural, mas sua configuração física se dá, sobretudo, por meio da arquitetura e do urbanismo, neles se incluindo o sentido paisagístico.” (Yázigi, 2001, p.189).

Para Del Rio (1990), a percepção do meio ambiente é baseada em linhas como a Gestalt, está condicionada à relação do homem com o meio ambiente urbano, na compreensão dos elementos que formam o conjunto da experiência visual. Ela implica em valores sócio-culturais, individuais, diferenciados de acordo com as experiências de cada cidadão.

O autor também se baseia na teoria de Lynch, que como citado e definido anteriormente, está estruturada sobre conceitos de legibilidade; identidade, estrutura e significado e ainda, imageabilidade definida por Lynch *apud* Del Rio (1990, p.93) como ‘aquela qualidade de um objeto físico que lhe dá uma alta probabilidade de evocar uma forte imagem em qualquer observador’. Vários elementos urbanos contribuem para a imageabilidade, identidade e legibilidade, são eles: percurso, limites, setores, nós e marcos. Descritos logo mais, paralelamente a outros elementos da cidade, os quais serão utilizados na requalificação proposta para Navegantes.

1.3.4 Comportamento ambiental

Para Del Rio (1990), o estudo do comportamento ambiental completa a metodologia do desenho urbano, na medida em que coopera para a compreensão da cidade. O autor afirma que as nossas atitudes, em parte, são influenciadas pelo ambiente físico-espacial, este determina, inibe, acentua ou modifica o comportamento humano. O estudo comportamental é fundamental no caso do desenho urbano, tendo em vista que os espaços públicos não têm significado sem a presença de pessoas, por isso a investigação de como o meio interfere no homem.

Outra questão importante, nesse sentido, é o fato de que o comportamento pode ser analisado através de observação direta ou indireta. Quando o fato por si só já explica uma determinada reação, ou quando se faz necessária uma investigação sobre o comportamento, respectivamente. A qualidade espacial também interfere no comportamento ambiental, ou seja, as barreiras físicas podem atrapalhar a percepção de um idoso ou um deficiente visual em relação ao espaço público (Figura 3). Porém o comportamento ambiental deve ser observado a partir de uma lógica metodológica para não perder a sua essência. Três temáticas são apontadas pelo autor para direcionar o estudo do comportamento ambiental: A posição do observador em relação ao observado, podendo ser visível ou discreta; os instrumentos de registro, croquis, textos, fotografias; e por fim, o objeto observado, que pode ser um indivíduo desempenhando determinada função, num lugar específico, onde o foco de estudo se traduz nas relações entre indivíduo, função e lugar (Del Rio, 1990).

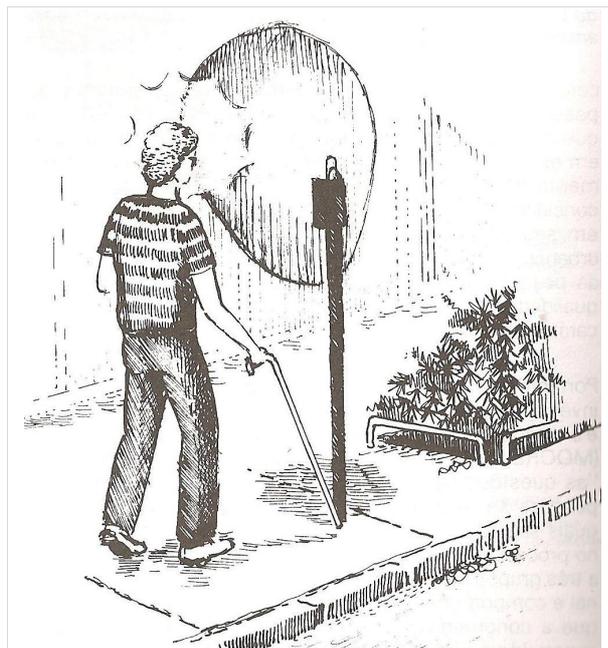


FIGURA 3—SOBRE A QUALIDADE FÍSICA DO AMBIENTE URBANO: DIFICULDADE DE DEFICIENTE VISUAL QUE SÓ PERCEBE A BARREIRA NA HORA DO ACIDENTE (FONTE: DEL RIO, 1990,P.100)

Ainda segundo Del Rio (1990), para uso específico do desenho urbano, são estabelecidas algumas categorias a serem analisadas em relação ao comportamento ambiental: é importante notar se o comportamento é típico ou

padrão; quais são os fatores sociais envolvidos; as características físicas que sejam peculiares ao comportamento e, por fim, a ocorrência, se freqüente ou esporádica. A importância de identificar e compreender os ambientes comportamentais e como eles se relacionam está ligada a compreensão de um todo, de como as pessoas reagem ao ambiente e quais os fatores relevantes nesse processo.

Para finalizar, é importante ressaltar a relação e influência entre o espaço físico construído no reflexo comportamental da população presente nesse meio. O caso é de avenidas beira-mar (Figura 4), nas quais a sombra dos prédios limita o uso em determinada faixa de areia, por um período de tempo (Del Rio, 1990).

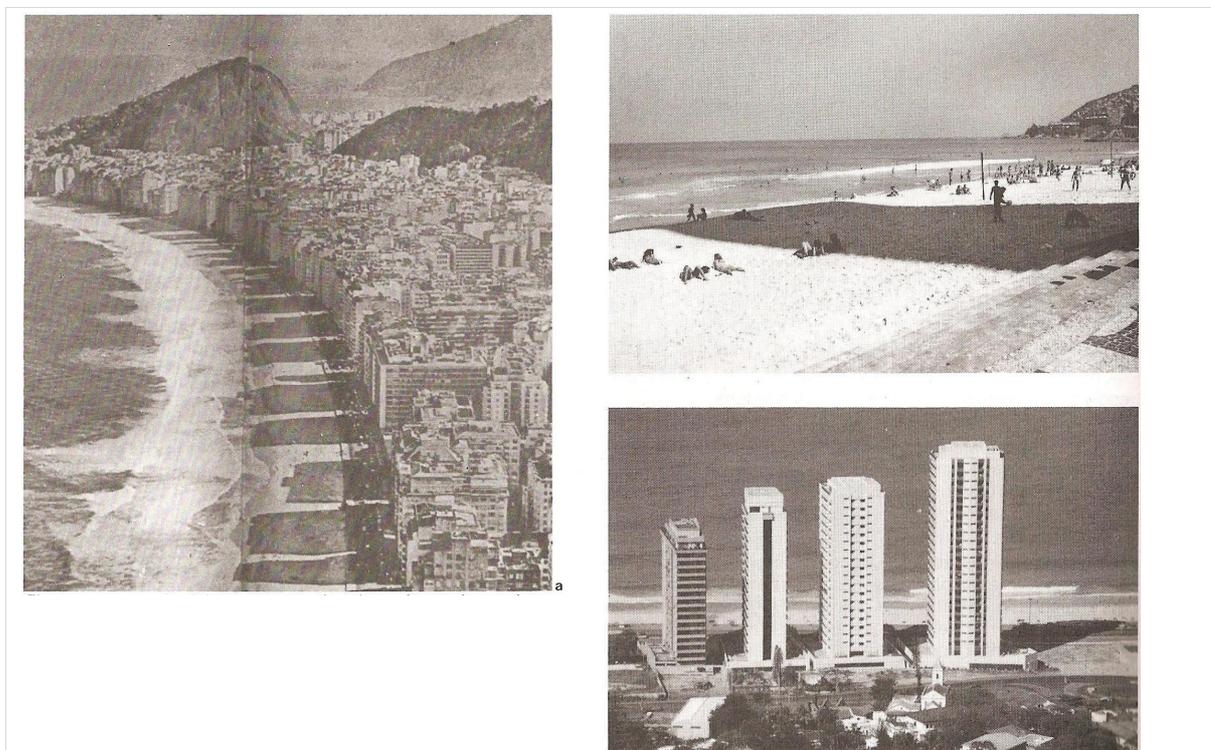


FIGURA 4—O IMPACTO DA PROJEÇÃO DAS SOMBRAS EM COPACABANA, LEBLON E SÃO CONRADO (SENTIDO HORÁRIO, COMEÇANDO DA MAIOR IMAGEM)
(FONTE: DEL RIO, 1990,P.102)

1.4 Elementos da cidade

Caracterizados por Lynch (1997) como elementos compositores da imagem da cidade, que formam sua imagem pública através de imagens individuais. A descrição desses elementos será baseada em fatores físicos, de objetos perceptíveis, embora o autor afirme que a presença de influências de caráter

subjetivo também atue sobre esses elementos. Cinco tipos de elementos compõem a forma física da cidade, sendo eles:

- Vias: são os canais de circulação pelos quais as pessoas se locomovem pela cidade, podendo ser avenidas, ruas, linhas de trânsito, ferrovias, etc. Esses elementos são considerados, para muitas pessoas, os de maior destaque na imagem da cidade. Os habitantes percebem a cidade através do percurso que realizam, e é também ao se locomover pela cidade que as pessoas percebem os outros elementos e a relação entre eles;
- Limites: são elementos lineares, utilizados como referências laterais— praias, margens de rios e lagos, muros, paredes, etc. São divisores que quebram a continuidade linear, esses elementos podem configurar barreiras ou linhas de relação entre duas regiões. Assim como as vias, têm importância significativa no contexto urbano por garantir hegemonia aos locais e organizá-los.
- Bairros: são áreas de médio a grande porte, com características específicas, identificadas pelo observador que possui uma relação mental com cada um deles. A relação com o bairro extrapola a escala do observador, sendo que há uma contribuição muito grande na maneira em como os bairros se organizam no contexto da cidade;
- Pontos nodais: são pontos específicos na cidade, dos quais os observadores divergem ou para os quais eles convergem. Eles podem ser representados de maneiras variadas, como espaços de lazer e convivência – praças, esquinas—, cruzamento, convergência de vias ou espaços que adquiram um uso específico. Em alguns casos, os pontos nodais atuam como núcleos de conexão ou concentração, estruturando um bairro, por exemplo. Em síntese, os pontos nodais podem estar ligados ao conceito de vias, por decorrerem de convergências, ou de bairros, no sentido de núcleos

polarizadores dos bairros. Importante destacá-los como elementos presentes na maioria das imagens da cidade, sendo que podem exercer papel dominante em alguma delas;

- Marcos: no contexto urbano, esses elementos também são considerados referências, porém, ao contrário dos pontos nodais são pontos externos, que não permite a entrada do observador. São objetos físicos como prédios, postes, árvores ou montanhas que se destacam num contexto, desde a escala metropolitana até a escala local, de um bairro, ou área ainda menor. Os marcos estão relacionados, de certa forma com a identidade de um local, sendo capaz de tornar um trajeto mais confortável e confiável através de um elemento familiar (Lynch, 1997).

Esse conjunto de elementos da cidade configura um conjunto flexível, com representatividade variável a cada tipo de observador. O ponto de vista de cada pessoa e a variedade de ângulos constitui uma gama de imagens para cada elemento específico, ou seja, o que é uma via para um observador pode ser um limite para outro. Enfim, o mais importante dessa configuração de elementos é a inter-relação entre eles, ao ponto de que cada um não existe isoladamente. Nesse contexto, a configuração desses elementos e a disposição deles pela cidade além da legibilidade tornam-se um dos objetivos presentes na requalificação urbana, reforçando os já existentes e adicionando outros quando necessário.

2 ANÁLISE DE CORRELATOS

A dimensão da zona costeira brasileira e a importância dela frente a fatores sócio-econômicos fazem com que cresça a necessidade de intervenções urbanísticas em cidades litorâneas, principalmente nas orlas marítimas, caracterizadas como espaços públicos de lazer significantes no contexto urbano. Visando responder a essas necessidades, o capítulo presente tem como objetivo estudar casos, que possuam semelhança e contribuam de alguma forma, com a proposta de projeto para o município de Navegantes.

A análise de correlatos foi organizada da seguinte maneira, numa ordem decrescente de escala, partindo da macro escala:

- O caso de Barcelona é bastante significativo pela importância no contexto mundial. Esse estudo de caso, por si já é um projeto completo, no qual a reestruturação urbana deu-se em várias escalas e a quantidade de material específico sobre esse projeto permitiu um estudo mais aprofundado. A abrangência dele, em relação às várias intervenções que conformaram o conjunto de projetos, permite uma visão sistêmica de um modelo de reestruturação urbana, cuja metodologia e o planejamento estratégico são abordados nos próximos tópicos;
- O calçadão de Santos é um projeto já construído, assim como Barcelona. O foco principal é o desenho urbano da orla, com o conjunto de jardins que formam um parque linear na costa e os equipamentos urbanos que configuram a infra-estrutura juntamente com a via à beira-mar. O conjunto de jardins, como é chamado, realmente configura um parque, cuja escala é bem maior que a área de calçadão existente em Navegantes, porém a iniciativa de áreas verdes na orla, como medida de barreira natural em relação ao mar e recuo dos imóveis nessa área, configuram um sistema interessante de ocupação em áreas costeiras;

- O caso de Pontal do Paraná foi selecionado por ser um trabalho com similaridade notável com o caso de Navegantes, principalmente pela escala do projeto. As preocupações consideradas nesse trabalho permeiam as considerações pertinentes ao caso de Navegantes, onde o meio ambiente, o sistema viário e as áreas de lazer configuram as prioridades de intervenção. Sendo que nesse caso, o item melhor analisado foi o do sistema viário e a configuração das vias em relação ao desenho urbano;
- A síntese de *Puerto Madero* é um breve relato sobre a requalificação numa área portuária de Buenos Aires, o principal objetivo desse caso no presente trabalho consiste na importância dessa intervenção no contexto mundial, além da análise em relação a metodologia aplicada nesse projeto.

2.1 Barcelona

Localizada à margem do mar Mediterrâneo, a 166 quilômetros da fronteira com a França, dotada de uma paisagem diversificada, está limitada ao sul pelo rio Llobregat e ao norte pelo Besòs. Tem área de, aproximadamente, 100 km² e clima típico do mediterrâneo, com verões quentes e úmidos e invernos medianos, com temperatura média anual de 17,6°C (Barcelona, 2009).

TABELA 1–SÍNTESE DO CASO DE BARCELONA

Projeto	Reestruturação Urbana
Período	1986 – 1992
Área	1.999.628 m ² (área construída e solo)
Habitações	1.976 (privadas) 523 (públicas)
Atividades contempladas pelo projeto	-Jogos Olímpicos (1992) -esporte -lazer -cultura -habitação -turismo -mobilidade -comércio
Configuração espacial do projeto	várias intervenções pontuais e sub-projetos
Figuras complementares do projeto	-avenidas -espaços públicos de lazer -equipamentos públicos - ...
Característica de destaque	A requalificação urbana para a sede das olimpíadas de 1992 também tinha por objetivo recuperar as relações da cidade com o mar, que havia se deteriorado, impulsionar o desenvolvimento de Barcelona e fortalecer o segmento turístico.

(FONTE: A AUTORA, 2009)

NOTA: DADOS DE MARTORELL, 1991.

A reestruturação urbana de Barcelona é um caso de extrema relevância no cenário do planejamento urbano mundial, que aliou as mudanças relativas às olimpíadas ao plano de reestruturação já programado, com intuito de potencializar o desenvolvimento socioeconômico do município. A cidade também possui um histórico urbanístico relevante desde o plano de Ildefonso Cerdá, que em 1860 já esboçava o planejamento urbano estratégico. Além da importância no

contexto mundial, possui forte relação com a pesquisa proposta, por se tratar de uma requalificação em orla marítima, com ocupação consolidada, onde a busca pela relação entre o município e o mar é uma questão de peso nesse processo.

Segundo Martorell et al. (1991), a partir de 1980, baseada em uma nova política urbanística, a cidade de Barcelona passou uma série de transformações, com projetos pontuais para espaços urbanos significativos ao contexto. Além desses subprojetos, a intervenção em uma escala mais ampla também fez parte do processo de intervenção, a partir dos mesmos moldes e mesmos critérios, sendo que, todas essas questões projetuais se intensificaram ainda mais com a nomeação de Barcelona para sediar os jogos Olímpicos de 1992.

Um dos principais aspectos sobre a importância desse caso consiste no fato de Barcelona ser reconhecida pelos espaços públicos, por incentivar o uso desses espaços promovendo a diversidade. Outra questão relevante é a acessibilidade democrática, onde a preocupação indiscriminada tornou faz dessa cidade referência mundial nesse quesito.

Ainda segundo o autor, as áreas olímpicas foram distribuídas em quatro pontos estratégicos da cidade (Figura 5), formando uma cruz, representando muito mais um símbolo do que uma forma e apontando quatro direções de expansão no processo de reurbanização e modernização de Barcelona. Áreas nas quais a reestruturação e infra-estrutura implantada tinham também a finalidade de resolver alguns problemas de grande escala, existentes já há algum tempo, sendo elas:

- *Vall d'Hebron*: uma área entre a cidade e a montanha, predominantemente livre, na qual o conjunto de residências e equipamentos esportivos disponibilizados não configuram um espaço urbano;
- *Diagonal*: área que já agrupava uma série de equipamentos esportivos e onde foram adicionados outros mais, configurando a alta densidade de instalações esportivas, característica da área;
- *Montjuïc*: o parque da montanha de *Montjuïc*, localizada entre a cidade e o mar, que estava inacabado desde a exposição Internacional de 1929, com predisposições voltadas ao esporte, lazer e espaços culturais;

- *Nova Icària*: setor industrial conhecido como *Poblenou*, bairro localizado junto ao Mediterrâneo, que estava muito degradado, com potencial para se tornar o canal entre a cidade e o mar, que foi transformado na área residencial dos atletas olímpicos durante os jogos.

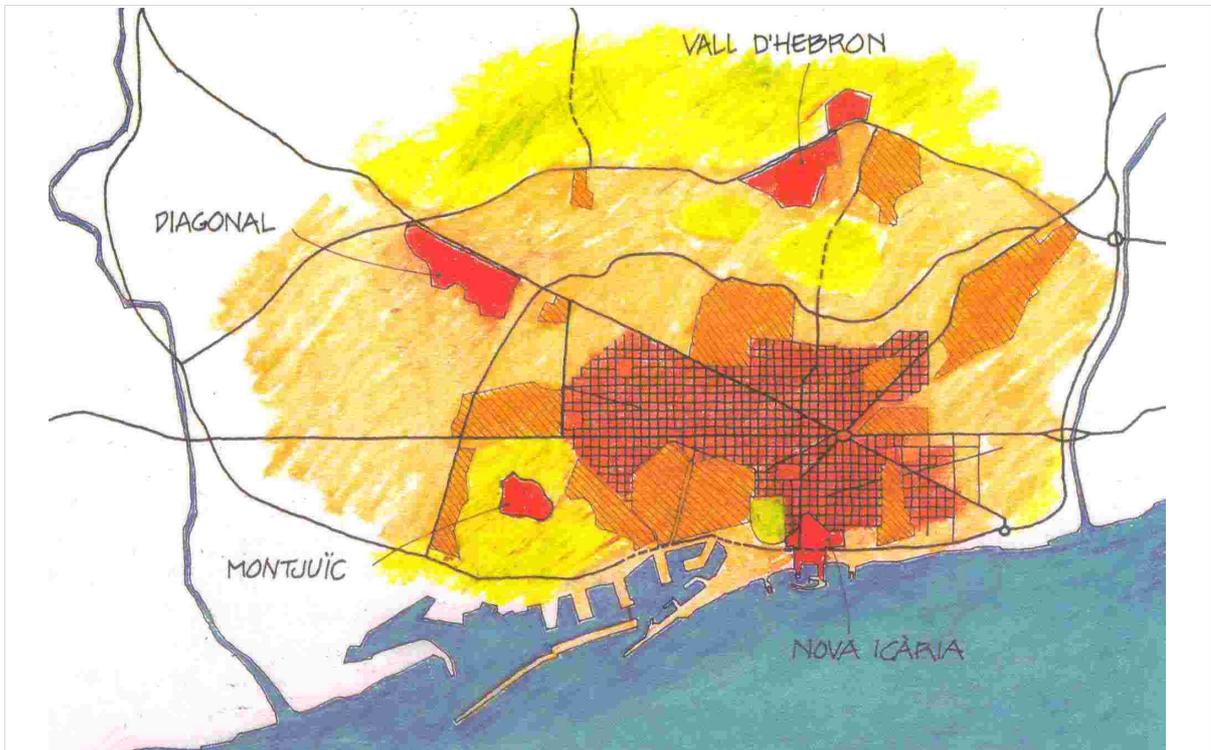


FIGURA 5—ÁREAS OLÍMPICAS
(FONTE: MARTORELL. ET AL., 1991, P.09)

A reestruturação urbana nas áreas da orla marítima de Barcelona pretendia impulsionar diversos setores, entre eles a economia local e as áreas públicas de lazer, as quais mantivessem relação intrínseca com o mar.

Para Martins (2008), um ponto importante no projeto de Barcelona era a redescoberta da importância do mar resgatada pelo conjunto de projetos da reestruturação urbana proposta. A recuperação da via estrutural paralela à costa, na qual o desenho urbano foi a principal ferramenta utilizada, intensificou a relação entre a cidade e o mar. O modelo descentralizador utilizado nesse caso, onde intervenções pontuais atuavam no entorno, de forma a equilibrar todo o conjunto, baseou-se no desenho urbano nos espaços públicos como fator transformador do espaço.

Em 1984, com o início das formulações estratégicas de abordagem dos problemas de Barcelona, a idéia principal de utilizar critérios e métodos usados anteriormente em escalas menores, e que apenas tinham sido discutidas e aprofundadas em níveis acadêmicos, foi adotada sem hesitação. A preocupação maior, nesse momento, era a contemplação de espaços integrados ao tecido urbano, que não se tornassem obsoletos por um lado e nem fantasiosos e cênicos por outro (Martorell et al., 1991).

Sendo estes os critérios e métodos estabelecidos previamente:

- Como primeiro passo, reformar a infra-estrutura existente nos diversos segmentos urbanos, como as praias, a via férrea, a via do eixo beira-mar, as vias coletoras e o sistema de drenagem pluvial. De maneira que, cada um desses aspectos tivesse um tratamento adequado, de acordo com as necessidades de cada um. Para as praias, um projeto de defesa da zona costeira, que permitisse a reabilitação e preservação das mesmas. Suprimir ou soterrar os dois ramais da linha férrea existentes. Diminuir o fluxo de circulação na zona da costa, permitindo a visual entre os bairros e a praia. A rede de drenagem e tratamento de água deveria ser aprimorada para receber a contingência futura, considerando que a área de entorno de *Poblenou* sofria com problemas de inundação.
- Para um ordenamento urbano mais geral foram propostos princípios metodológicos que permitiam uma continuidade espacial com o entorno consolidado, tendo em vista a capacidade de comunicação social entre os espaços públicos da cidade.
- A integração social e formal do bairro com o contexto urbano a partir da diversidade de usos das características arquitetônicas deveria ser pauta dessa reurbanização, para evitar a segregação espacial e, ao mesmo tempo, estabelecer uma metodologia projetual que pudesse ser realizada em etapas e, ao mesmo

tempo, permitisse intervenções individualizadas, no sentido de manter identidade de cada uma delas.

O autor lembra que esses princípios pré-estabelecidos são discutíveis, partindo do pressuposto que existem várias teorias que defendem a fragmentação e dissociação descontínua da cidade moderna.

Com objetivo de estudar a metodologia utilizada, optou-se por se aprofundar em uma intervenção específica, mais abrangente, dentre as várias realizadas em Barcelona, no período antecedente às olimpíadas de 1992.

O estudo sobre o plano projeto de 1986, que foi aprovado pela prefeitura municipal em 26 de junho de 1986, contemplou, desde os primeiros croquis, cinco faixas paralelas ao mar, de atividades distintas, que foram reurbanizadas de acordo com as necessidades pertinentes a cada uma delas, conforme mostra a Figura 6.

Para Martorel et al. (1991), a primeira faixa era composta de um quilometro de praia, cujo principal objetivo era de proteção em relação aos ecossistemas. Os primeiros estudos para essa faixa, com espigões e uma muralha de cais próxima à costa, garantiam sensação de segurança, embora fossem muito agressivos à paisagem e propiciavam ambientes insalubres. Em busca de soluções menos agressivas, os profissionais do Ministério de Obras e Urbanismo, propuseram uma técnica, com praias abertas e côncavas, recuperadas através da inserção de areia, extraída do fundo do mar – como realizado em alguns casos brasileiros. Foram constituídos então, trechos de praias com dimensões previamente estabelecidas, sendo que no setor intermediário, com maior dimensão, estabeleceu-se um dique. Primeiramente, foi projetada para essa área uma espécie de braço sobre o mar, uma península com um pequeno centro de convenções com uma praça central de água. No início esse local priorizava a expansão das praias e, apenas posteriormente instalou-se o porto olímpico no local (Figura 7).

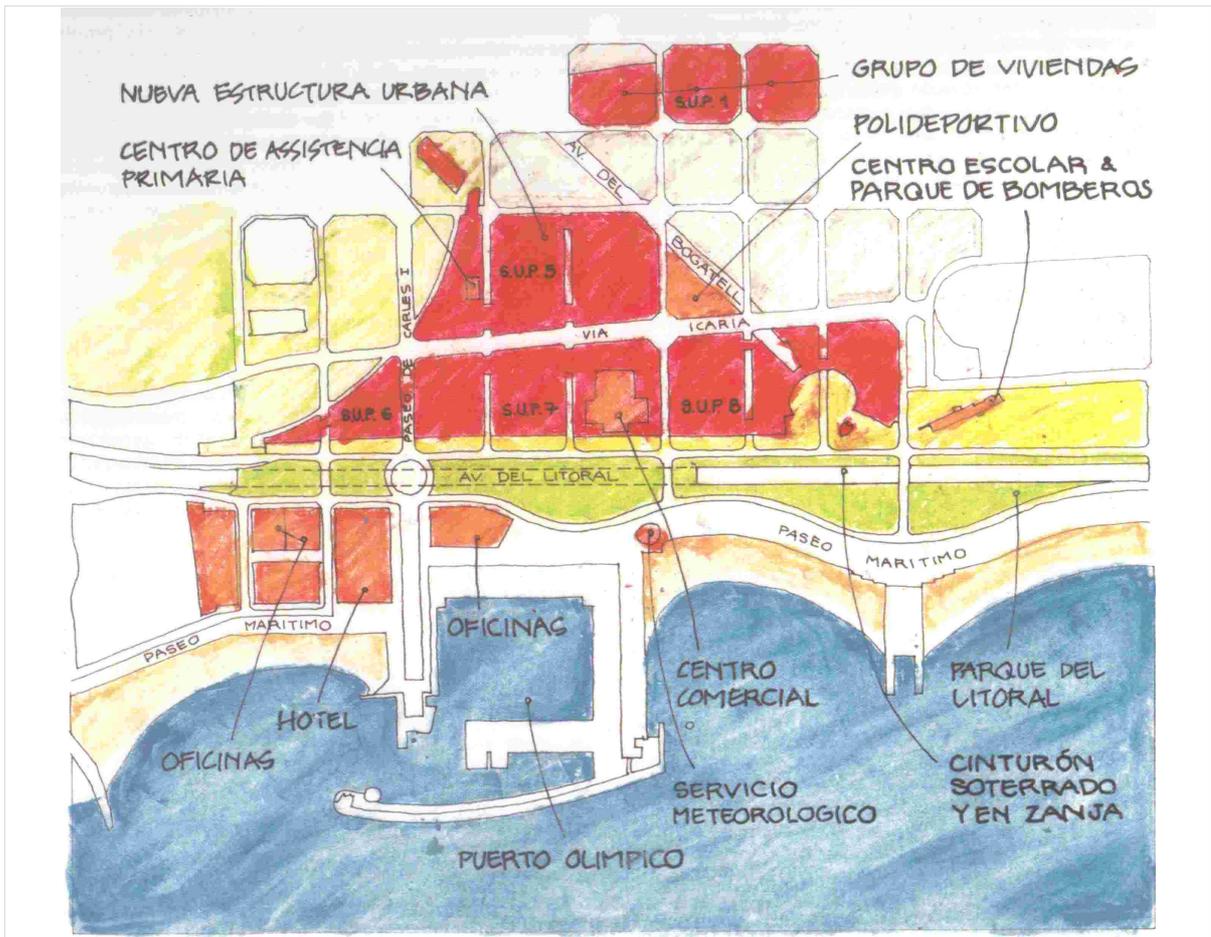


FIGURA 6—ESQUEMA GERAL DA ORDENAÇÃO DA ZONA PROPOSTA
(FONTE: MARTORELL, 1991, P.19)



FIGURA 7—SECÇÃO QUE INDICA A RELAÇÃO ENTRE O NÚCLEO URBANO, A AVENIDA BEIRA-MAR E O PORTO OLÍMPICO
(FONTE: MARTORELL, 1991, P.36)

A segunda faixa é formada por um passeio marítimo com 30 metros de largura, interligando as praias e o dique, cuja prioridade era os pedestres e o início do passeio marítimo de Barceloneta.

Ainda segundo o autor, a terceira faixa do projeto foi destinada às atividades costeiras, com intenção de aumentar a densidade de atividades pelas quais o valor urbano do setor seria potencializado. Ao mesmo tempo, estas edificações não poderiam formar uma barreira física e visual entre a área residencial e as praias. A princípio foi estudada a implantação de várias torres com aproximadamente 100 metros de altura, com 25x25 metros em planta com distâncias entre si de 100 a 150 metros. Que foram reduzidos, após muitas propostas ao número de dois prédios com 100 metros de altura e outros dois mais baixos, no eixo de simetria do passeio marítimo. Esses prédios apresentavam três objetivos principais a serem alcançados simultaneamente: configurar uma fachada em grande escala para a face marítima; abrigar atividades variadas – hotéis, áreas comerciais, de lazer no térreo, etc–, e por fim, manter a vista entre o mar e a área residencial. Para o passeio marítimo, foram propostos estabelecimentos pontuais de menor porte, para serviços e atividades ligadas às praias (Martorell et al., 1991).

Já a quarta faixa, composta pela avenida do litoral, com objetivo de absorver um grande fluxo de veículos, já que inserida no sistema de cinturões circulatórios da cidade. Para evitar um traçado viário com caráter de estrada urbana que pudesse resultar numa barreira esteticamente prejudicial entre o bairro e a costa marítima, foi proposta uma via-parque, de caráter multifuncional. O projeto previu a implantação de um jardim entre os dois sentidos da via, com a possibilidade de diversas atividades e acesso dos pedestres às praias. Para a face marítima, o desenho da via acompanhava o traçado curvilíneo das praias, ao contrario da face antropizada, onde o desenho acompanhava o traçado formal das quadras residenciais retilíneas (Martorell et al., 1991).

E por fim, a quinta faixa, que de acordo com Martorell (1991) deveria compor um núcleo urbano residencial com morfologia tradicional. Nesse trecho, o projeto previu reordenação dos equipamentos urbanos e revitalização dos prédios com algum interesse arquitetônico. Para completar a requalificação da área residencial, foram projetados espaços públicos com intuito de promover unidade ao conjunto. Essa área foi estruturada em oito super unidades, que mantiveram, salvo algumas modificações, os mesmos ideais do plano de Idelfonso Cerdá. De maneira geral, algumas quadras mantiveram as mesmas propostas, com quadras quase

fechadas e ruas semelhantes a corredores. Outras quadras se distanciaram desses pormenores e permitiram novas tipologias e disposições urbanas, como um parque linear em uma super unidade, uma área para pedestre com edifícios baixos em outra e ainda um conjunto de praças em outra super unidade.

Outras intervenções, de suma importância são descritas pelo autor, como o sistema de espaços verdes no interior das quadras. Os centros públicos de atividades funcionavam como eixos estruturadores dos bairros, que fazem parte do traçado da cidade moderna, que é entendida como uma continuidade do verde. O intuito era, segundo o autor, de agregar as imagens tradicionais e legíveis às novas interpretações da paisagem urbana em uma composição menos bloqueada pela arquitetura. Nesse contexto, o sistema proposto era formado por cinco parques, cada um com suas características específicas, interligados entre si através de três articulações principais (Martorell et al., 1991).

2.1.1 O porto olímpico

A área do porto olímpico (Figura 8), como já descrito anteriormente, foi projetada para ser um pequeno centro de atividades, primeiramente, e só depois foi contemplado como porto olímpico. Nele, durante o período das olimpíadas foram realizadas provas de iatismo e logo após se transformou em porto esportivo e centro de atividades urbanas. O porto possui dois diques com capacidade total para 670 atracques, entre eles, existe uma plataforma de serviços com estacionamento, uma zona de reparação de navios, recepção, controle e fornecimento de combustível.

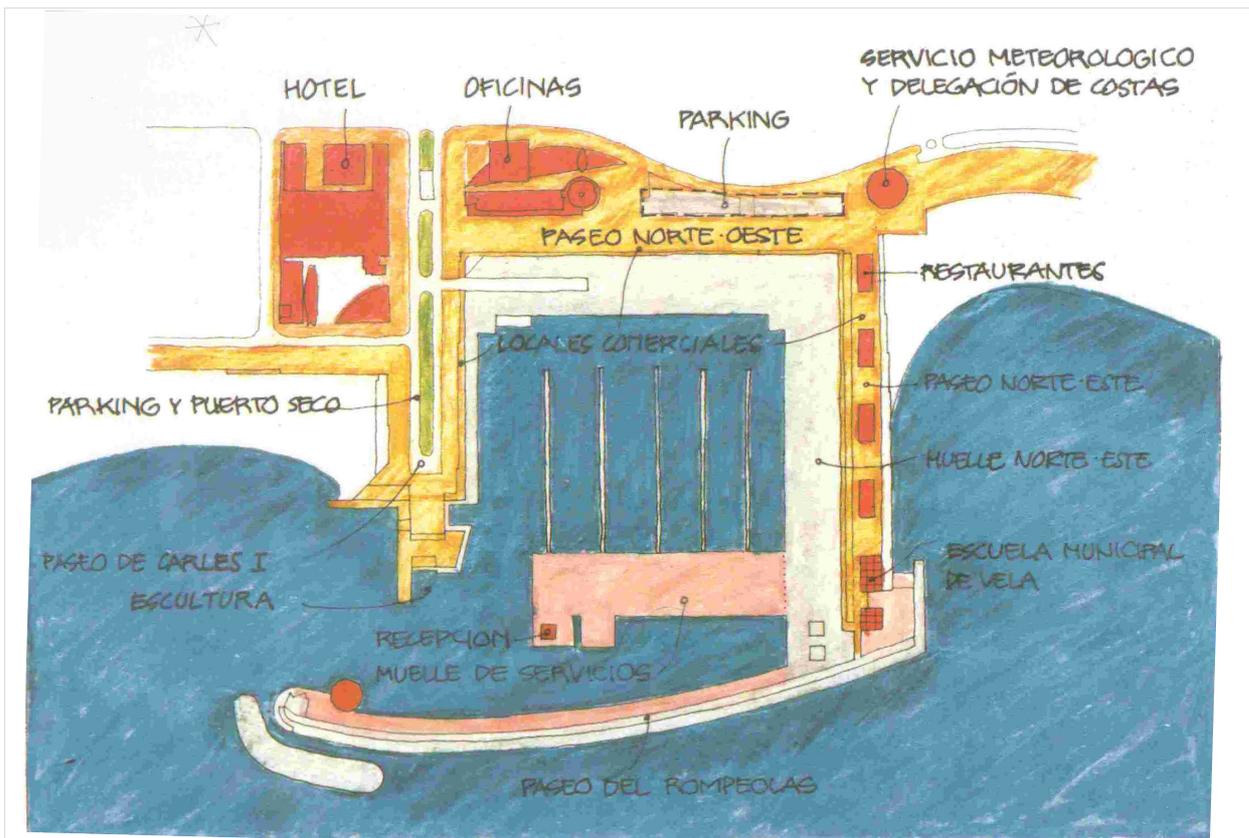


FIGURA 8—ESQUEMA DOS ELEMENTOS PRINCIPAIS NA ORDENAÇÃO DO PORTO OLÍMPICO
(FONTE: MARTORELL, 1991, P.33)



FIGURA 9—PERSPECTIVA DO PORTO OLÍMPICO
(FONTE: MARTORELL, 1991, P.36)

O centro de atividades localiza-se ao redor desses diques, e foi implantado também com a intenção de tornar-se um referencial urbano, distribuído em duas plataformas com cotas no intervalo aproximado entre dois e sete metros. Essas plataformas foram dimensionadas para funcionar como uma praça urbana, com vista para o dique interior, além da conformação espacial, a pavimentação, a distribuição do mobiliário e a ordenação ritmada das palmeiras configuram esse espaço de lazer e convivência. Ainda nesse aspecto, uma fachada longilínea de lojas e passeios elevados com espaços dispostos a receber restaurantes, bares e outros estabelecimentos fortalecem esse caráter.

De acordo com Martorell (1991), o projeto ainda previu uma área, no nível térreo de uma, das duas torres propostas, para escritórios e instalações para atividades ao ar livre. Para ele, o espaço mais interessante do projeto é o passeio elevado da área nordeste, com vista para o porto e a praia de Nova Icária. Para a área dos restaurantes, com pérgula de 300 metros, o projeto previu espaços com mesas, onde ao final, localizam-se pirâmides que cobrem os armazéns de embarcações da escola municipal de iatismo. Além de mirante para o *sky-line* da cidade, locais comerciais, espaço para despensa, porto seco para armazenar embarcações e estacionamento, o projeto buscou um cuidado em relação a funcionalidade do porto, com zonas alternadas de caráter público e, eventualmente, privativo. Acessos diferenciados ao público, com opção de exclusividade parcial para uso esportivo contribuiu, projetualmente, para o uso contínuo do ambiente.

Em síntese, segundo o autor, o porto deveria atingir três objetivos principais: ser uma adequada base esportiva e de lazer marítimo, abrigar as complexas exigências das competições olímpicas e, sobretudo, ser um bom cenário do novo centro de cidadania, um foco ativo que integre alguns dos aspectos vitalizadores de todo o bairro Nova Icária (Martorell et al., 1991).

2.2 Santos

Com área insular de 39,4 km² e continental de 231,6 km², somando um total de 271 km², o município está distante 72 km da capital paulista, pelo sistema Anchieta-SP-150 e Imigrantes-SP-160, e faz limites com os municípios de Santo André, Salesópolis e Mogi das cruces ao norte; ao sul, pelo oceano Atlântico e

Guarujá; ao leste por Bertioga e oeste, por Cubatão e São Vicente. A cidade histórica fundada em 26 de janeiro de 1546 é conhecida pelos balneários e pelo Porto, que é a principal atividade econômica do município. Com população de 418.375 habitantes, encontra-se com um número bem maior entre os meses de dezembro à março, na época de alta temporada, com clima ameno, possui temperatura média anual de 25°C (Santos, 2009).

TABELA 2–SÍNTESE DO CASO DE SANTOS

Projeto	Calçadão da Orla de Santos-SP
Período	Implantação em 1939 (Inauguração do primeiro trecho, entre os canais 2 e 3) Requalificação entre 2004 e 2006
Área	218.200m ²
Extensão	5.335m
Atividades contempladas	-contemplação; - recreação infantil; -esporte; - cultura; -comércio.
Configuração espacial	-relevo plano; -praia; -gramados; -arvoredo; -rede de caminhos; -recantos sinuosos; -edificações.
Figuras complementares	-equipamentos urbanos de lazer e cultura (anfiteatro, centro cultural, aquário municipal, concha acústica, coreto e quiosques); -equipamentos urbanos de contemplação (esculturas e espelho d'água); -infra-estrutura (postos de salvamento, ponte, <i>deck</i> , sanitário, canais de drenagem e ciclovia); -mobiliário urbano (mesa para jogos, mesa para piquenique, bancos e lixeiras).
Característica de destaque	A implantação dos jardins, que conformam um parque linear na orla marítima, garantiu a democratização dessa área, estabelecendo um caráter público à uma zona muito cobiçada pelo mercado imobiliário.

(FONTE: A AUTORA, 2009)

NOTA: DADOS DE MACEDO E SAKATA, 2003, P. 169.

Segundo Macedo e Sakata (2003) a orla de Santos é composta por um conjunto de jardins que formam um parque à beira-mar com extensão de aproximadamente cinco quilômetros de extensão, que englobam os bairros José Menino, Gonzaga, Boqueirão, Embaré e Ponta da Praia. Essa área tem largura de 50 metros e compõe uma barreira natural de proteção tanto da área antropizada como da faixa marítima. De maneira geral, a orla marítima de Santos é configurada por uma faixa de areia, seguida de uma área verde, uma avenida beira-mar e uma porção de ocupação (Figura 10).



FIGURA 10—CONFIGURAÇÃO DA ORLA DE SANTOS
(FONTE: AUTORA, 2009)



FIGURA 11—CONFIGURAÇÃO DA ORLA DE SANTOS
(FONTE: MACEDO E SAKATA, 2003, P.169. ADAPTADO PELA AUTORA)

Ainda de acordo com os autores, com objetivo de contemplação e melhoria visual dessa parte da cidade, esse parque, de desenho eclético³, teve o

³ Eclétismo: Denominado a “miscelânea estilística” que conciliava uma variedade de estilos historicistas. No Brasil, a disseminação se deu a partir de 1875. (Castelnou, 2007, p.64)

início de sua implantação em 1936, e garantiu o uso público dessa área, muito cobiçada pelos interesses privados, principalmente por parte dos investidores imobiliários.

Esse projeto foi realizado por diversos profissionais, em diferentes épocas, porém, foi idealizado pelo arquiteto Carlos Lang e pelo engenheiro Paulo Veiga, em 1930. Tanto os jardins, como as calçadas e os pisos foram complementados aos poucos, com o apoio de diversas administrações municipais. No bairro José Menino em 1993, uma área sobre o aterro do emissário submarino de 42.766m² foi urbanizada de acordo com o mesmo estilo projetual de toda a área da orla santista, onde os carrinhos dos vendedores ambulantes foram substituídos por equipamentos com melhor infra-estrutura, como lanchonetes e sanitários (Macedo e Sakata, 2003).

Outros equipamentos foram disponibilizados na área da orla, como o Aquário Municipal, que é um importante marco turístico da cidade, construído em 1945 e implantado na Ponta da Praia, segundo dados da prefeitura de Santos, esse equipamento é o segundo mais visitado do estado de São Paulo. Passou por uma reforma entre os anos de 2004 e 2006, onde sua infra-estrutura foi ampliada melhorando não apenas o setor administrativo como as áreas reservadas aos animais. Dentre as atividades de turismo existentes no local, destaca-se o setor da educação ambiental, onde os visitantes aprendem sobre os hábitos dos animais e a sua importância para o meio ambiente e a importância desse equipamento também como centro de assistência aos animais cativos e os feridos que aparecem na orla (Santos, 2009).



FIGURA 12—TRECHOS DA ORLA DE SANTOS
(FONTE: MACEDO E SAKATA, 2003, P.169)

Além desse importante marco, a orla de Santos conta com vários outros equipamentos públicos em sua extensão com finalidade esportiva e, principalmente, de lazer. Como o Cine Arte, localizado na Av. Vicente de Carvalho, Praia do Gonzaga, Posto 4, próximo ao Canal 3, um dos poucos lugares do país onde são apresentados, entre outros, filmes que estão fora do circuito comercial e alternativos, com preços acessíveis às várias classes sociais. A Concha Acústica, também localizada na Praia do Gonzaga, na avenida Vicente de Carvalho, é outro equipamento de lazer disponível na orla, além dos quiosques, mesas para piquenique e para jogos.

Essa variedade de equipamentos e mobiliário localizados na orla marítima do município é uma característica bastante particular desse projeto, onde se pode notar um uso democrático dessa área da cidade, com espaços para fins culturais aliados ao lazer onde o espaço público de convivência tem prioridade.

Ao todo, existem 19 canais de drenagem na cidade de Santos (Figura 13 e Figura 14), sendo que desses, sete desembocam na praia e são conhecidos por essa nomenclatura, canal um ao canal sete, servindo também como

ponto de referência para a localização de visitantes. Esses canais têm comprimentos que variam de 50 à 3.450 metros e foram criados de acordo com a estruturação da rede de saneamento criado pelo engenheiro sanitário Saturnino de Brito, na qual a rede de coleta de esgoto é separada da drenagem de águas pluviais que são recolhidas pelos canais de drenagem. A função deles seria no princípio de retificar rios e drenar as áreas sujeitas à inundações, de forma a evitar o acúmulo de água e disseminação de doenças. O primeiro canal foi implantado em 1907, seguido dos outros seis, que deságuam no mar, nos quais foram concluídos em 1968. De todos os canais existentes no município, dois deles possuem trechos subterrâneos, e todos os da praia possuem sistemas mecânicos automáticos de controle por comportas, onde o fluxo pode ser desviado e despejado em alto mar. Outro fator importante nesse projeto, em relação às questões ambientais, é a existência de um laboratório de controle ambiental responsável por fazer análises periódicas em relação a situação da água de acordo com a balneabilidade das praias, sendo que esses resultados são disponibilizados via internet, segundo dados da prefeitura municipal (Santos, 2009).

O calçadão é um elemento marcante no contexto urbano de Santos, incorporado de tal forma que faz parte da identidade da cidade e da população, sendo o único em estilo eclético do país, afirmando sua ligação com a cidade e suas características da época em que foi implantado.

A faixa de lotes da avenida beira-mar conforma um paredão de prédios com cerca de 15 pavimentos, ou seja, uma média de 40 metros de altura, que, assim como em outras avenidas a beira-mar em cidades litorâneas, são responsáveis pelo sombreamento dessa área.



FIGURA 13—CANAL DE DRENAGEM EM SANTOS
(FONTE: SANTOS, 2009.)



FIGURA 14—CANAL DE DRENAGEM EM SANTOS
(FONTE: SANTOS, 2009)



FIGURA 15—PRÉDIOS NA AVENIDA BEIRA-MAR
(FONTE: MACEDO E SAKATA, 2003, P.170)



FIGURA 16—VISTA NOTUNA DA ORLA DE SANTOS
(FONTE: BERNARDES, 2008)

2.3 Pontal do Paraná

Pontal do Paraná é uma cidade litorânea localizada na planície costeira de Paranaguá, distante 94 quilômetros da capital Curitiba interligada pela BR-277 e com área superficial de 207 km². O município é bastante recente, e tem aproximadamente, 15 mil habitantes residentes, sendo que na alta temporada esse número tem um aumento significativo, de veranistas que se distribuem ao longo dos vários balneários locais (Brasil, 2002c).

TABELA 3—SÍNTESE DO CASO DE PONTAL DO PARANÁ

Projeto	Propostas de intervenções para Pontal do Paraná
Período	proposta datada de 2004
Área	não especificada
Extensão	13.000m (aproximadamente)
Atividades contempladas	-lazer -esporte -cultura -mobilidade
Configuração espacial	ênfase do estudo para: -zoneamento ambiental urbano -sistema viário -interesse histórico -equipamentos culturais e esportivos
Figuras complementares	-praças -quadras esportivas -equipamentos culturais
Característica de destaque	prioridade para a conformação de áreas de interesse público, com áreas de lazer e convivência

(FONTE: A AUTORA, 2009)

NOTA: DADOS DE PONTAL DO PARANÁ, 2004A.

O Caderno de Propostas do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) do município de Pontal do Paraná, desenvolvido entre uma parceria do Governo do Estado do Paraná, da Prefeitura Municipal e sob a coordenação do Conselho do Litoral, no ano de 2004, prevê uma série de diretrizes para reestruturação urbana, onde o foco permeia entre o crescimento econômico e a proteção ambiental. O PDDI de Pontal do Paraná contou com a participação popular nas etapas do processo de elaboração do plano, tornando esse um processo mais democrático, tendo o Caderno de Audiência Pública como documento dessa colaboração.

Uma questão importante no caso de Pontal do Paraná é o fato de que, assim como Navegantes, o município também está inserido no Projeto Orla, ou seja, as diretrizes do projeto de reurbanização de ambos os municípios são regidos pelos mesmos princípios, onde o objetivo geral visa a integração dos órgãos

governamentais para promoção conjunta de políticas públicas ambientais, urbanísticas e patrimoniais. Especificamente no caso de Pontal do Paraná, o plano prevê o ordenamento adequado do uso da orla e o incentivo às atividades socioeconômicas sustentáveis em prol da qualidade espacial (Brasil, 2002c). Ainda segundo critérios da mesma obra, percebe-se outra semelhança entre Pontal e o município em estudo, que é a classificação em trechos da orla marítima, onde cada trecho é avaliado de acordo com as características físicas, formando diversas Unidades de Paisagem, valorizando a identidade de cada local específico.

Além desses, outro fator que estreita os laços entre os dois casos é a intenção de propor intervenções “que valorizem a cidade dentro de um contexto regional, em prol de uma unidade local e afirmação de uma identidade” (Pontal do Paraná, 2004).

De acordo com a semelhança entre os temas, apenas alguns aspectos do projeto de Pontal serão abordados, com objetivos voltados para elaboração do capítulo das diretrizes projetuais da pesquisa presente.

2.3.1 Zoneamento Ambiental Urbano

A busca pelo equilíbrio entre áreas localizadas no ecossistema de Floresta Ombrófila Densa com a função tripla de moradia, trabalho e lazer tornaram-se uma preocupação no município, onde sob a premissa de valorização e preservação da Floresta os projetos para o espaço urbano refletem o sítio físico onde estão inseridos. O Zoneamento Ambiental Urbano de Pontal do Paraná é baseado em dois sistemas principais: Proteção à Biodiversidade e Ocupação do Solo Urbano, que regem o modelo de urbanização.

Como método de preservação dos ecossistemas municipais, uma ferramenta proposta no município é a implantação de parques urbanos, geralmente margeando rios e outros cursos d'água, que além dessa função também receberão, posteriormente, equipamentos que promovam o esporte e lazer nessas áreas. Dois desses tipos de parques já existem em Pontal e sete estão propostos segundo a disposição apresentada na Figura 17. O maior existente, o Parque da Restinga, com previsão de ampliação, ocupa a mesma extensão da faixa litorânea do município e, como sugere o nome, serve de proteção para vegetação de restinga existente nessa

área. Com o mesmo intuito, a implantação do Parque Urbano do rio Penedo, às margens do rio de mesmo nome, tem como principal objetivo a proteção do manguezal ali existente. De acordo com os recursos naturais da área de implantação e sua representatividade – 11% da área total dos parques – esse parque ingressará no roteiro de turismo ecológico posteriormente implantado no município (Pontal do Paraná, 2004a).

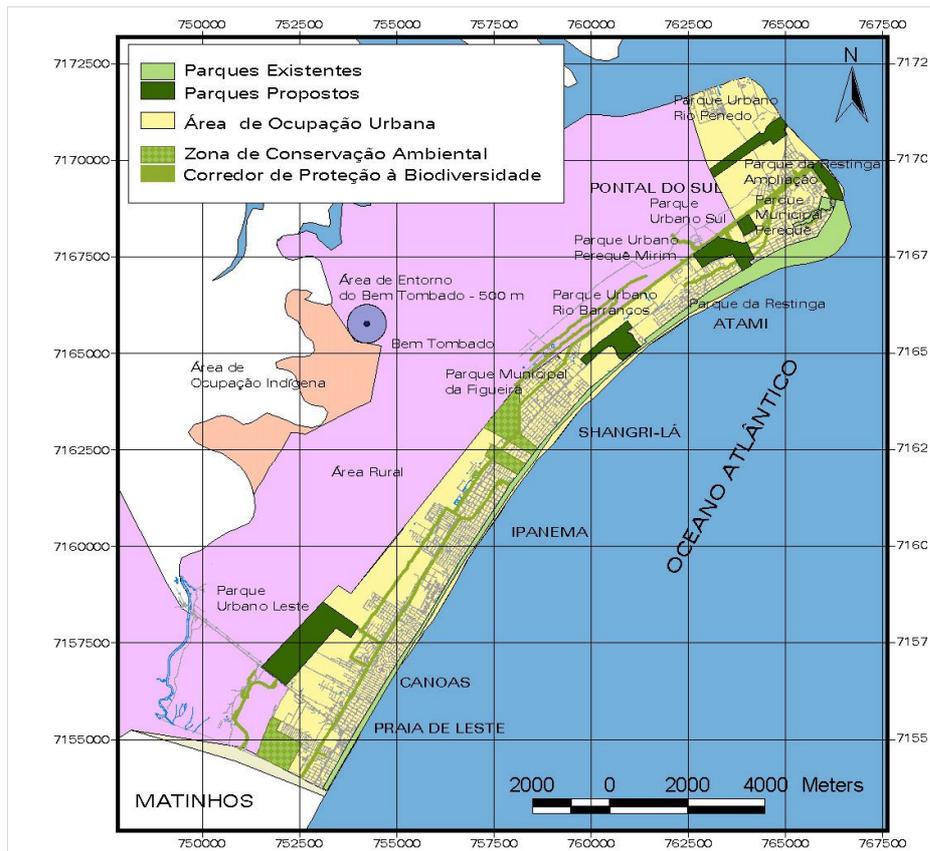


FIGURA 17—ZONEAMENTO AMBIENTAL URBANO-2004
(FONTE: PONTAL DO PARANÁ, 2004A,P.17)

2.3.2 Sistema Viário

O plano considera que o objetivo principal para esse item é estabelecer uma hierarquia viária conforme a circulação urbana, onde o desenho urbano de cada via reflete as características e usos de cada uma delas, definidas pela conformação geométrica e operacional. Além disso, as adequações também

visam maior fluidez no tráfego, inclusive permitir o acesso dos pedestres às várias áreas da cidade. Outro aspecto importante, segundo o PDDI (2004), é incluir elementos representativos da cultura de Pontal, humanizando as vias e legitimando os espaços urbanos, através da compreensão espacial de cada um deles. Além disso, o desenho das vias configura áreas de lazer que proporcionam espaços de convivência, além das funções de escoamento do fluxo e hierarquização do tráfego, funções elementares das ruas.

Ainda segundo o Caderno de Propostas (PDDI, 2004), os trechos das rodovias estaduais que cruzam o interior do município, serão utilizados como vias arteriais, e serão ampliadas de acordo com as necessidades previstas pra cada uma delas. A reestruturação do sistema viário foi elaborada pra ser implantada em duas fases, de modo que um dos condicionantes mais importantes em relação ao sistema viário foi o menor impacto possível das intervenções em relação à área de Floresta Atlântica.

As vias de passeio propostas têm como finalidade promover o lazer e incentivar o turismo local. Nesse caso, as vias propostas são: a Via Parque da Restinga, ao longo da orla marítima, Estrada Velha de Shangri-lá, Linha Férrea Litorina e Caminho do Maciel, onde há a possibilidade de contato com a natureza e ambientes de convivência. Segundo o PDDI (2004), a Via Parque da Restinga será implantada no limite do Parque Municipal da Restinga e com os loteamentos, configurada por um eixo norte-sul, de mão única, na porção costeira no município, onde é previsto o tráfego de baixa velocidade e futura implantação de trem de passeio. A Estrada Velha será composta pela união das, até então, Estrada Ecológica do Guaraguaçu e estrada Velha de Shangri-lá, com previsão de benfeitorias de adaptação e inserção de infra-estrutura, como pontes, corredor para a fauna e acesso a empreendimentos turísticos. Já a Linha Férrea Litorina será composta pela ampliação da via férrea atual, Curitiba-Paranaguá, utilizada como modal de transporte entre os balneários. E, por fim, o Caminho do Maciel, com objetivo de interligar a Estrada Velha e a colônia de pescadores, localizada às margens do rio Maciel, garantindo o turismo sustentável dessa região.

As rótulas de ligação são elementos significativos na configuração hierárquica do sistema viário proposto para Pontal do Paraná. Presentes nos

cruzamentos das vias arteriais e destas com as locais, elas visam à distribuição mais eficaz do trânsito e a minimização da velocidade nesses trechos. Em prol da segurança dos pedestres e ciclistas, a travessia dos mesmos será, no mínimo, distante três metros das rótulas de ligação, conforme Figura 18 e Figura 19. Outro aspecto interessante relacionado às rótulas é o fato de que além dessas funções, elas serão dotadas de monumentos os quais serão responsáveis pela legitimidade de cada espaço, ou seja, a partir deles será feito o reconhecimento de cada balneário.

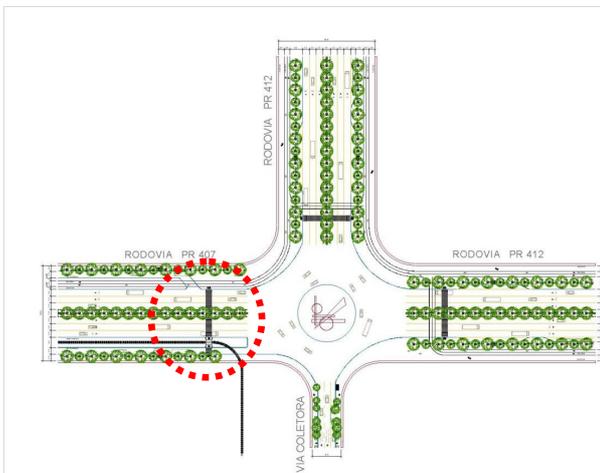


FIGURA 18—ENCONTRO DAS VIAS ARTERIAIS
(FONTE: PONTAL DO PARANÁ, 2004A,P.35)



FIGURA 19—PERSPECTIVA DAS RÓTULAS
(FONTE: PONTAL DO PARANÁ, 2004A,P.40)



FIGURA 20—CONFIGURAÇÃO DO CALÇADÃO NO
BALNEÁRIO DE ATAMI
(FONTE: PONTAL DO PARANÁ, 2004A,P.45)



FIGURA 21—CONFIGURAÇÃO DO CALÇADÃO NO
BALNEÁRIO DE SHANGRI-LÁ
(FONTE: PONTAL DO PARANÁ, 2004A,P.46)

De acordo com o PDDI (Pontal do Paraná, 2004a), os calçadões de Pontal foram propostos como espaços de convivência e fluxo de pedestres, baseado

no autor Vicente del Rio, que defende a rua como lugar no qual o observador percebe o meio e onde a relação entre cheios e vazios caracteriza a paisagem urbana. São intervenções pontuais, compostas de áreas de lazer dotadas de equipamentos, onde a hierarquia viária é completada e a escala do pedestre rege essas áreas do município, afunilando o tráfego de veículos até as faixas das praias e compondo a identidade local de cada balneário, como na Figura 20 e Figura 21.

2.3.3 Interesse Histórico, cultural e esportivo

Visando uma infra-estrutura mais eficiente para o município nesses aspectos, o PDDI de Pontal do Paraná (2004), destacou a importância de alguns equipamentos urbanos, a serem dispostos posteriormente pela prefeitura municipal em áreas estratégicas nos balneários, com raios de abrangências e locais de implantação a definir.

Um deles é o Museu Oceanográfico, previsto para ocupar uma área entre o balneário Atami e a Colônia de Pescadores do rio Barrancos. Com destaque na rota turística municipal, a programação do museu abrange, entre outros, a fauna marinha local e a história dos pescadores da região. Outro equipamento proposto é o Museu Municipal, que abrigará em seu acervo a história de Pontal do Paraná, através de documentação e objetos relevantes no aspecto de resgate da cultura local. Além desses, o Centro Esportivo também comporá esse quadro de equipamentos, com práticas esportivas variadas, dentre elas, remo e vela, visando a democratização do esporte. Com localização prevista pra a faixa da praia, o Centro Esportivo usufruirá da paisagem para promover atividades de contato com a natureza e valorização das áreas verdes para o lazer.

Segundo o PDDI (2004), dois itens do município possuem valor histórico notável ao município – o Cemitério Municipal e a Figueira de Shangri-lá. O Cemitério por se tratar de um sítio cultural relevante para a cidade, onde se encontram enterrados vários personagens importantes da história local, com intuito principal de resgatar a valoração desse equipamento urbano através de uma restauração das características originais. E, a Figueira de Shangri-lá, por sua vez, por ser o símbolo da Floresta Atlântica, um exemplar com 28 metros de copa, 20

metros de altura e carregando consigo 300 anos de história. Para fortalecer a proposta do tombamento, a proposta também inclui a criação de um espaço público de lazer no entorno desse elemento.

2.4 Síntese de Buenos Aires (Puerto Madero)

A síntese do caso de Puerto Madero tem como ênfase pincelar a metodologia utilizada.

Puerto Madero é um bairro localizado na capital Argentina, Buenos Aires, o qual abrigou o porto marítimo da cidade no período de 1897 até 1925. Com a implantação do novo porto nessa última data, a área portuária ficou obsoleta, sendo que dessa situação surgiram variados planos para reinserir o bairro de *Puerto Madero* no contexto urbano (Rodrigues et al, 2008).

Ainda segundo a autora, a área, com 170 hectares, localizada próxima ao centro, era propícia para abrigar atividades comerciais, administrativas e de lazer. Frente a essa realidade, e a partir de uma parceria entre o poder público municipal e federal, foi criada a *Corporación Antiquo Puerto Madero SA* em 1989. A revitalização da área portuária promoveu a integração da mesma ao tecido urbano e, mais que isso, impulsionou o uso dessa área diante da cidade tornando-se conhecida mundialmente.

A base estabelecida para a elaboração do projeto para *Puerto Madero* consistia em:

- recuperar a área degradada;
- reordenar a malha urbana para inserção no contexto urbano e suprimir o déficit da área central;
- promover uma área para o setor terciário em conjunto com áreas residenciais;
- e pro fim, criar um espaço de lazer e contemplação a partir do resgate da relação entre a área portuária e o rio.

A tabela a seguir é uma síntese da metodologia de projeto de intervenção utilizada no caso de *Puerto Madero*.

TABELA 4—SÍNTESE DO CASO DE BUENOS AIRES – ÊNFASE NA METODOLOGIA

Projeto e Sub-projetos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Preservação de edifícios históricos; ▪ Abertura de bulevares e praças; ▪ Construção de edifícios residenciais e comerciais.
Política pública preponderante	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reintegração da área degradada ao centro urbano; ▪ Desenvolvimento econômico.
Critérios de abordagem	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Recuperar o espaço público e a orla do rio, inclusive as áreas verdes; ▪ Garantir a variedade de usos.
Recorte espacial	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Área portuária – bairro de <i>Puerto Madero</i>.
Tratamento do patrimônio existente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proteção dos edifícios históricos; ▪ Revitalização da área degradada; ▪ Usos dos espaços internos e externos.
Participação da comunidade e grau de envolvimento	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Não foi mencionada a participação da comunidade, nem o grau de envolvimento.
Encargos financeiros públicos/privados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Somente encargo público.
Programas de incentivo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Revitalização e uso das edificações históricas; ▪ Desenvolvimento das áreas ociosas.

(FONTE: RODRIGUES ET AL, 2008, SEM PG)

3 INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE

Este capítulo foi elaborado tendo como referências principais o Plano Diretor Integrado do Município de Navegantes, aprovado em 2007– numa parceria entre a prefeitura municipal e a empresa Cidade Planos e Consultoria Ltda – e, o Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima, conhecido como ‘Projeto Orla’, de autoria do Ministério de Meio Ambiente, em vigor desde 2002.

O município de Navegantes está inserido no Projeto Orla, que é resultado de uma parceria entre o Ministério do Meio Ambiente (MMA) e o Ministério do Planejamento (MP) através da Secretaria de Patrimônio da União (SPU). Tem como objetivo principal melhorar a qualidade ambiental dos municípios litorâneos, através de uma integração entre estes e garantir, através da competência das instituições acima citadas, a gestão das áreas de Patrimônio da União, visando disciplinar as atividades e o uso da faixa da orla. Para Navegantes e, através do Projeto Orla

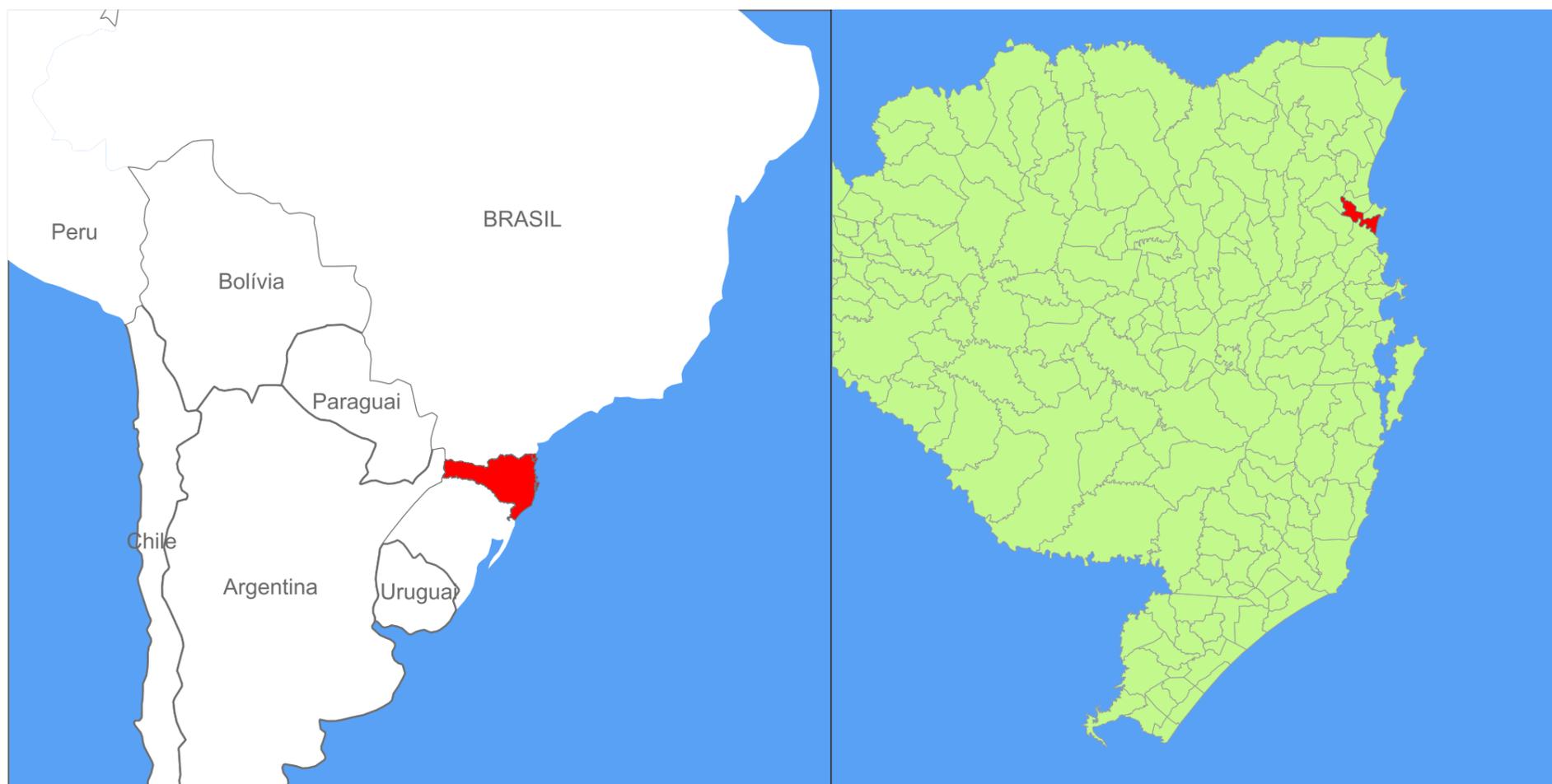
pretende-se dar destaque a valorização da paisagem, dos atrativos turísticos e da proteção física, como elementos fundamentais à manutenção da função social e ambiental da orla, por meio da valorização do convívio e geração de pequenos negócios compatíveis com a conservação e utilização sustentável da biodiversidade local, assim como pelo aumento da arrecadação do município sobre as atividades instaladas nessa faixa do litoral.
(Brasil, 2002b, p.04)

3.1 Localização

A zona costeira brasileira, na qual Navegantes está inserida, é definida segundo a Lei Federal nº 7.661, de 16 de maio de 1988, como “o espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e outra terrestre, que serão definidas pelo Plano [Nacional de Gerenciamento Costeiro]” (Brasil, 1988). A área da zona costeira inclui uma faixa de 8.698 km de extensão, sendo que a largura abrange diferentes ecossistemas adjacentes, com uma área de aproximadamente 390.000 km², com uma faixa terrestre e outra marinha. Essa margem oceânica é uma área que recebe

influências marinhas e terrestres, e como consequência tem-se ambientes com características peculiares que são responsáveis pela identidade do local (Projeto Orla, 2002a).

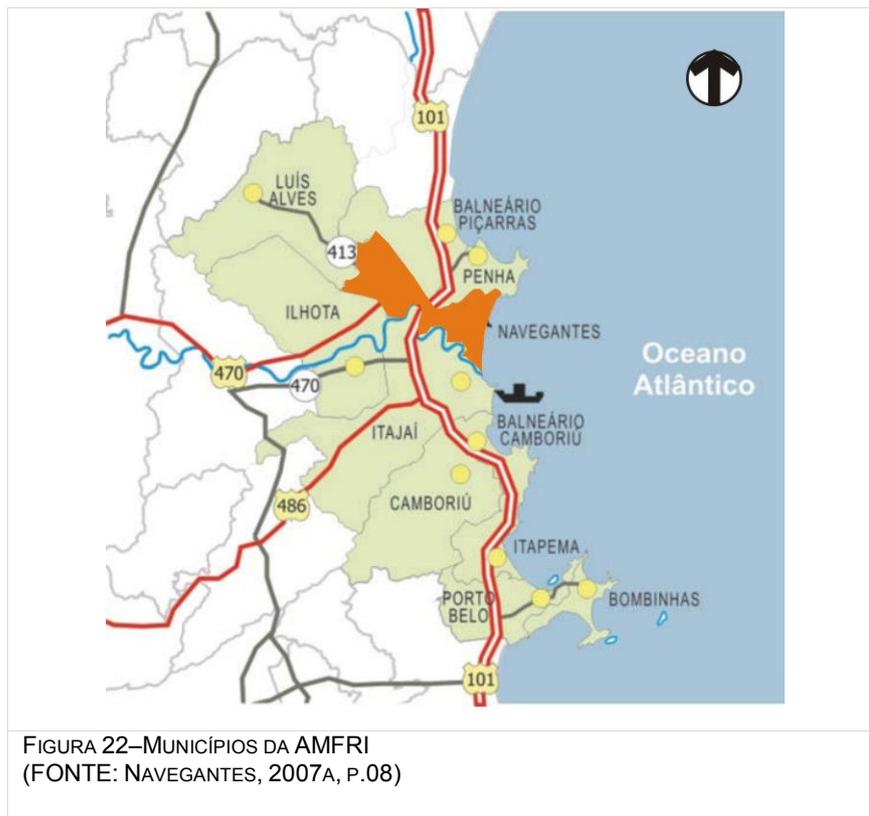
O município em pauta está localizado (Mapa 1) na zona costeira do Brasil, no litoral centro norte do estado de Santa Catarina e é limitado, ao norte, pelos municípios de Penha e Piçarras; ao sul, pelo município de Itajaí; ao leste, pelo Oceano Atlântico e a oeste, pelos municípios de Luiz Alves e de Ilhota. É distante aproximadamente 90 km da capital, Florianópolis, possuindo área de 111,46 km² e população de 52.638 habitantes (IBGE, 2007). Os acessos são efetuados pelas rodovias federais BR 101 e BR 470, assim como pelo aeroporto, pelo *ferry boat* e pelo mar.



(FONTE: Navegantes, 2007a. Adaptado pela autora)

LOCALIZAÇÃO

ANGELITA FEITOSA RODRIGUES
REQUALIFICAÇÃO URBANA: INTERVENÇÃO NA ORLA MARÍTIMA DE NAVEGANTES SC



Navegantes faz parte da Associação dos Municípios da Foz do Rio Itajaí (AMFRI), uma região composta por municípios com importância agrícola, econômica e turística para o estado, destacando-se a relevância do porto de Itajaí e o aeroporto internacional de Navegantes. A BR-101 é o principal eixo de ligação entre esses municípios, assim como a BR-470 e BR 486 (Navegantes, 2007a), como a (Figura 22) representa.

Navegantes possui forte relação socioeconômica com o município vizinho de Itajaí, sendo que grande parte da mão-de-obra deste é navegantina. Contudo, a implantação do porto de Navegantes, à margem direita do rio Itajaí-Açú em 2007, intensificou ainda mais as relações entre os dois municípios, além de aumentar a demanda por meio de transporte, infra-estrutura e recursos naturais no município. A zona portuária está localizada numa área estratégica em relação ao porto de Itajaí, com a qual mantém relações, além disso, tem influência no centro da cidade e no bairro São Domingos. Apesar de dinamizar o contexto econômico do

município, a área portuária não interfere de maneira negativa na malha urbana, ao contrário do aeroporto.

3.2 Aspectos Históricos e primeiras ocupações

Para Mafra (2009) a origem do município de Navegantes é derivada da ocupação de Porto Belo e São Francisco do Sul. Sendo que as terras onde hoje está localizado o município, pertenceu a Itajaí, até sua emancipação em 1962. São Francisco do Sul foi a primeira ocupação expressiva do litoral catarinense, em 1658 com influência dos povos açorianos. Por essa época, o Capitão Mor Manoel Lourenço de Andrade, vindo de São Paulo, distribuiu entre os seus companheiros as terras, desde a Vila de Paranaguá, atualmente Porto Belo, até as terras do vale do Itajaí, inclusive onde hoje Navegantes está inserido.

Ainda segundo a autora, João Dias Arzão foi o responsável pela distribuição das terras às margens do rio Itajaí-Açú, sendo que no ano aproximado de 1790, a foz do rio abrigava cerca de 40 famílias. Para Mafra, a ocupação oficial do litoral catarinense por casais açorianos ocorreu entre 1748 e 1756, embora sabido que antes mesmo já havia habitantes nessa região. Em 1793, a ocupação da área da foz do rio Itajaí-Açú já era tão expressiva que possuía seu próprio cemitério.

Em 1795 na praia de Itajaí, localização atual de Navegantes, foi demarcada a primeira sesmaria, concedida a Manoel da Costa Fraga. As terras de Navegantes eram conhecidas por ser mais alta, arenosa e menos alagadiças que a porção da outra margem do rio Itajaí-Açú, historicamente chamada de Pontal de areia entre o rio e o mar. Por essas terras que chegavam os portugueses oriundos de São Francisco do Sul. Em 1876 Navegantes era caracterizada por um povoado da Paróquia do Santíssimo Sacramento, de Itajaí. Nos bairros atuais – Centro e São Pedro – nessa mesma época se estabeleceram os engenhos de farinha, com famílias de pescadores e lavradores. Em 1895 foi encaminhada a construção da primeira capela no município, inaugurada em 1898 (Mafra (2009)).

De acordo com Mafra (2009) as principais atividades econômicas dessa época eram constituídas pela pesca marítima, e pesca de bagre no rio Itajaí-Açú, além dos engenhos de farinha, mandioca, milho, plantação de banana e cultivo

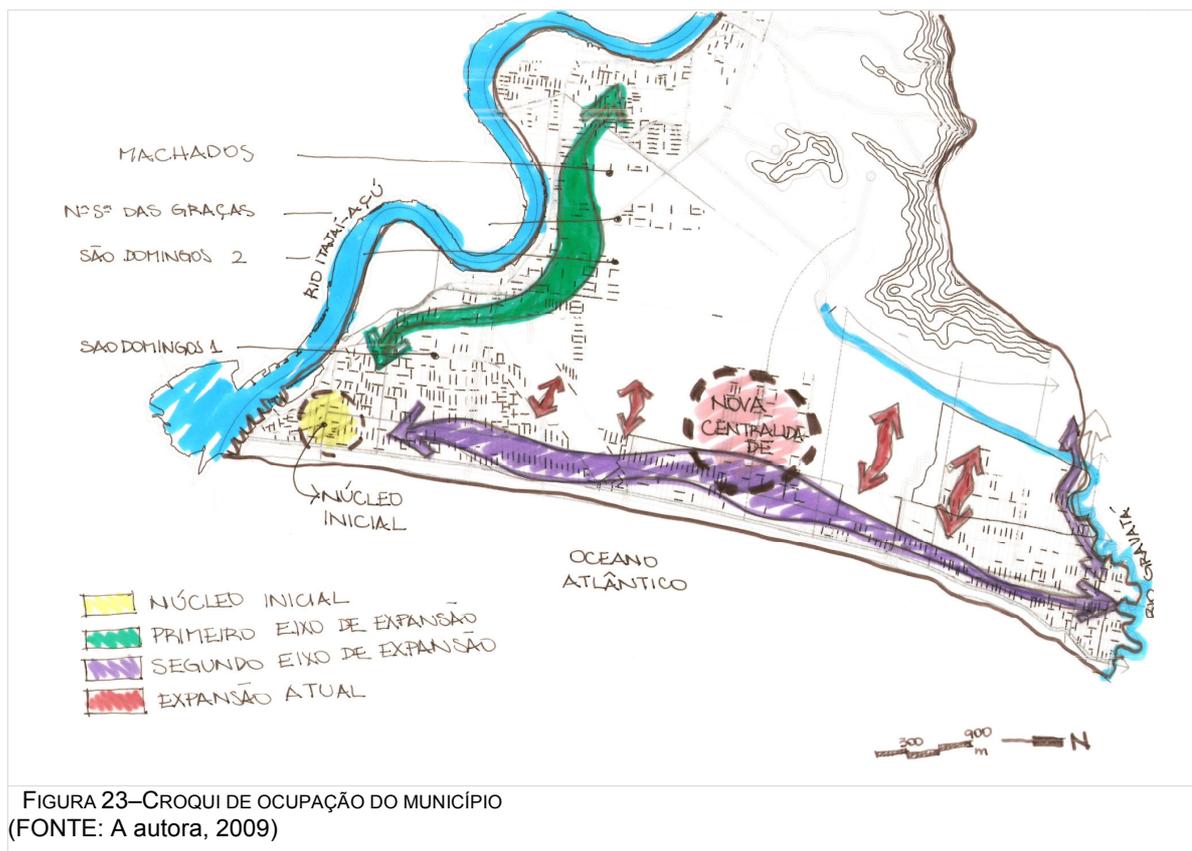
de batata doce, arroz, feijão e cana-de-açúcar. A criação de gados e produção de leite também eram atividades executadas na região. Na região onde atualmente está localizado o bairro São Domingos era conhecida pelo comércio de lenha com destinos variados, de acordo com o uso, residencial ou para fábricas de café e papel, em Itajaí. A autora também destaca, nessa época, a importância dos profissionais da carpintaria e marcenaria.

A autora descreve sobre a travessia do rio Itajaí-Açú, que a princípio era realizada em botes ou barçaça, sendo que em 1911, João Sacavém comprou o direito de transportar os passageiros. Depois de passar por vários proprietários, em 1950 os botes de transporte foram substituídos por uma embarcação motorizada e coberta. Transformada no sistema atual *Ferry-boat* em 1979.

A dependência de Navegantes em relação a Itajaí era intensa, o município, como bairro deste, possuía condições precárias, com desenvolvimento lento. A partir dessa situação, moradores influentes nas terras de Navegantes se reuniram em diversas assembléias até conquistarem, em 1962 a emancipação do município. No mesmo ano, foi implantada a Paróquia de Nossa Senhora dos Navegantes e a primeira Câmara Municipal (Mafra (2009)).

Ainda de acordo com a autora, a partir desse momento, o município se desenvolveu lentamente, com a dinâmica urbana e populacional acentuada pela implantação do aeroporto, atividades turísticas, e atualmente a implantação do Porto de Navegantes.

Resumidamente, segundo o Plano Diretor Participativo (Navegantes, 2007a), o início da ocupação do território deu-se em dois eixos principais (Figura 23), junto a Praça Nossa Senhora dos Navegantes, e ao longo da praia, próximo à foz do rio Gravatá. Hoje a malha urbana está intensificada ao longo da orla do mar e do rio Itajaí-Açú, assim como às margens das rodovias de acesso à Florianópolis e a Luiz Alves, respectivamente a BR-101 e a BR-470.



3.3 Aspectos Populacionais

A população de Navegantes, assim como as de outros municípios litorâneos, possui uma identidade diferenciada, relacionada com o mar e a paisagem local.

Com seus modos de ser, esses habitantes da orla reconhecem melhor que o mar representa forte elo geográfico, social, econômico, cultural e político com o além do horizonte. Eis porque cria-se todo um imaginário *sui generis* com comportamentos, lendas, folclore, criações arquitetônicas ou artísticas.
(Yázigi, 2001, p.157)

O município é considerado um aglomerado metropolitano com forte ligação ao pólo, que é a cidade de Itajaí. Essa relação gera um fluxo constante de pessoas entre os municípios, em função, principalmente, de trabalho, educação e serviços especializados. Navegantes era, em 2000, o município da região que apresentava o maior índice de população que dependia de outros municípios na questão educacional e profissional, cerca de 10,40% da população. Outra questão

relevante para a caracterização do perfil populacional é o contingente de veranistas e turistas visitando o município no verão, distintos da população residente (Navegantes, 2007a).

A população do município manteve um crescimento entre os anos de 1970 e 2006, sendo que no período de 1970 e 1980 esse crescimento foi entorno de 35%, com aumento significativo entre os períodos de 1991-2000 e 2000-2006. Entre os municípios da região, Navegantes é um dos que apresenta maior taxa geométrica de crescimento demográfico nesse mesmo período.



O município tem uma população de 52.638 habitantes, segundo as estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2007a) sobre a população recenseada⁴ e estimada⁵ dos municípios de Santa Catarina em 2007. Esse número varia bastante no verão, nos meses de alta temporada e em feriados, principalmente no *réveillon*. Segundo o Projeto Orla (Brasil, 2002b) não existe uma estatística específica para a variação da população nesse período, dessa forma a maneira encontrada para estimar tal variação é através da quantidade de lixo produzida nessa época. Como mostra a tabela a seguir (Tabela 5), com dados

⁴ Diz-se do indivíduo inscrito num recenseamento, em estatística periódica. (FONTE: Melhoramentos, 1997)

⁵ Inclusive a população estimada nos domicílios fechados. (FONTE: IBGE, Contagem da População 2007a)

referentes à população e a coleta de lixo, que apresenta aumento significativo, proporcional ao aumento da população.

TABELA 5—ESTIMATIVA DA POPULAÇÃO—2002

Período do ano	Quantidade de Lixo	Estimativa de população
Baixa Temporada (9 meses)	25 t/dia*	42 mil
Alta Temporada (3 meses)	70 t/dia*	100 - 120 mil
<i>Reveillon</i> e grandes feriados (alta temporada)	102 t/dia**	120 – 140 mil

(FONTE: BRASIL, 2002B, P.09)

A faixa etária predominante no município é a entre os 30 e 39 anos, com 6393 habitantes. A população entre os 20 e 59 anos, representam mais de 50% do total, sendo que as crianças até 14 anos são pouco mais de 30% da população. Os jovens entre 15 a 19 anos e a população com mais de 60 anos são os que têm menor representatividade nesse cenário, com índices, respectivamente de 10% e 7% (Figura 25).

A população urbana e rural era bastante equilibrada nos anos na década de 1980, sendo que em 1991 houve uma pequena redução da população rural e um aumento significativo na população urbana. Entre 1991 e 2000, quase não houve diferença na população rural, mas a urbana teve um crescimento de aproximadamente 90% (Figura 26).

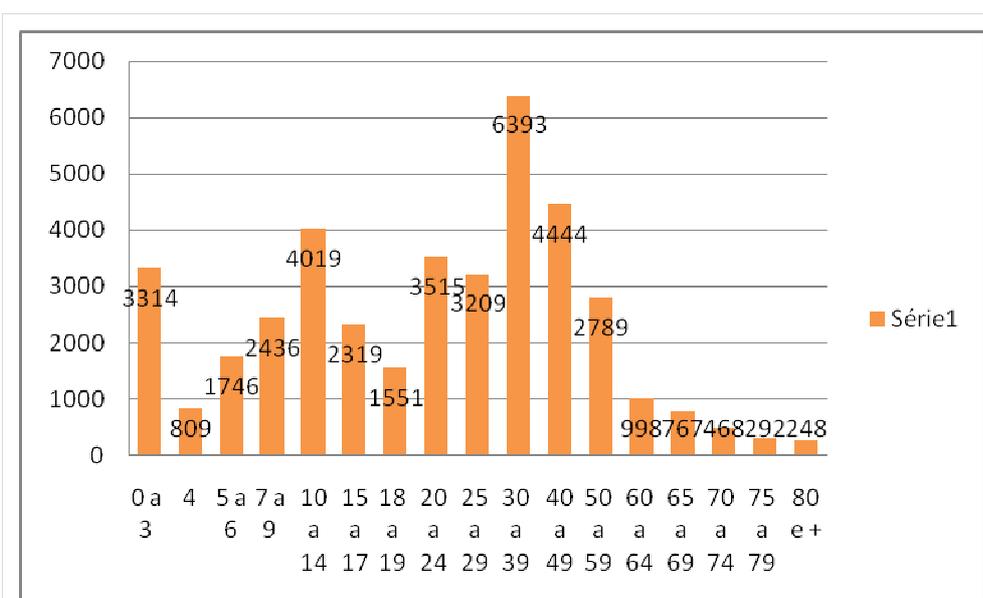


FIGURA 25—POPULAÇÃO POR FAIXA ETÁRIA—2000
(FONTE: A AUTORA, 2009, COM BASE EM NAVEGANTES, 2007A, P.50)

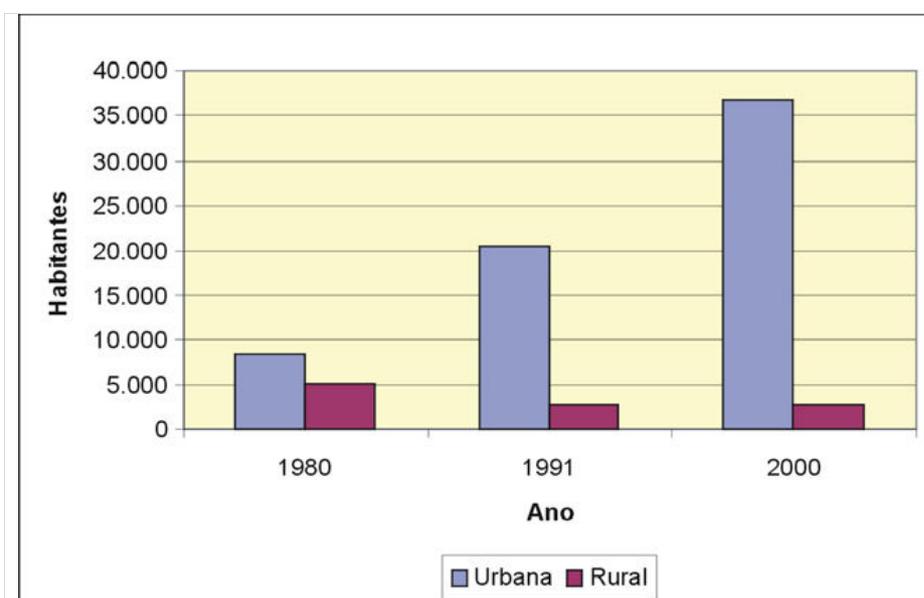


FIGURA 26—POPULAÇÃO RESIDENTE POR SITUAÇÃO DO DOMICÍLIO NO MUNICÍPIO—1980, 1991 E 2000
(FONTE: NAVEGANTES, 2007A, P.52)



(FONTE: Navegantes, 2007a, pg.135)

Nos bairros (Mapa 2) localizados na orla do mar, como em São Pedro, Meia Praia e Gravatá, a população distribui-se quase de maneira equilibrada, apenas o centro apresenta uma diferença numérica bastante significativa, representando mais que o dobro da população dos outros bairros da orla juntos (Tabela 6).

TABELA 6—POPULAÇÃO NOS BAIRROS DA ORLA—2000

	Bairros atendidos			
	São Pedro	Centro	Meia Praia	Gravatá
Habitantes	1.930	11.325	1.233	1.961
Domicílios Permanentes	507	3.339	379	662

(FONTE: BRASIL, 2002B, P.09—BASEADO EM DADOS DO IBGE, 2000)

Em 2000, Navegantes apresentava uma população total de 4.860 habitantes oriundos de outras regiões. Desses, quase 13% residiam na cidade há menos de um ano, e cerca de 30% residiam três a cinco anos. Os moradores que já estavam resididos na cidade entre seis nove anos, representavam aproximadamente 30% desse número, o que comprova que grande parte dos novos moradores do município haviam se mudado há mais de três anos, como mostra a tabela abaixo (Tabela 7).

TABELA 7—PESSOAS NÃO NATURAIS DA UNIDADE DA FEDERAÇÃO QUE TINHAM MENOS DE 10 ANOS ININTERRUPTOS DE RESIDÊNCIA NA UNIDADE DA FEDERAÇÃO—2000

Município	Total	Tempo ininterrupto de residência na unidade da federação			
		Menos de 1 ano	1 a 2 anos	3 a 5 anos	6 a 9 anos
Navegantes	4 860	623	1.255	1.512	1.470

(FONTE: NAVEGANTES, 2007A, P.46, ADAPTADO)

As estimativas relacionadas ao crescimento demográfico (Figura 27) apontam para uma população de 60 000 habitantes em 2010 e, cerca de 100 000 em 2025, ou seja, o dobro da população em 2006, sendo esse crescimento acompanhado por uma taxa anual de cerca de 3,80%. De acordo com o Plano Diretor (Navegantes, 2007a, p.49) nos últimos anos “a densidade demográfica do município tem sido incrementada, especialmente se considerarmos que o município

se torna cada vez mais um pólo de migração, devido ao incremento na diversidade da economia localizada na região da AMFRI”.

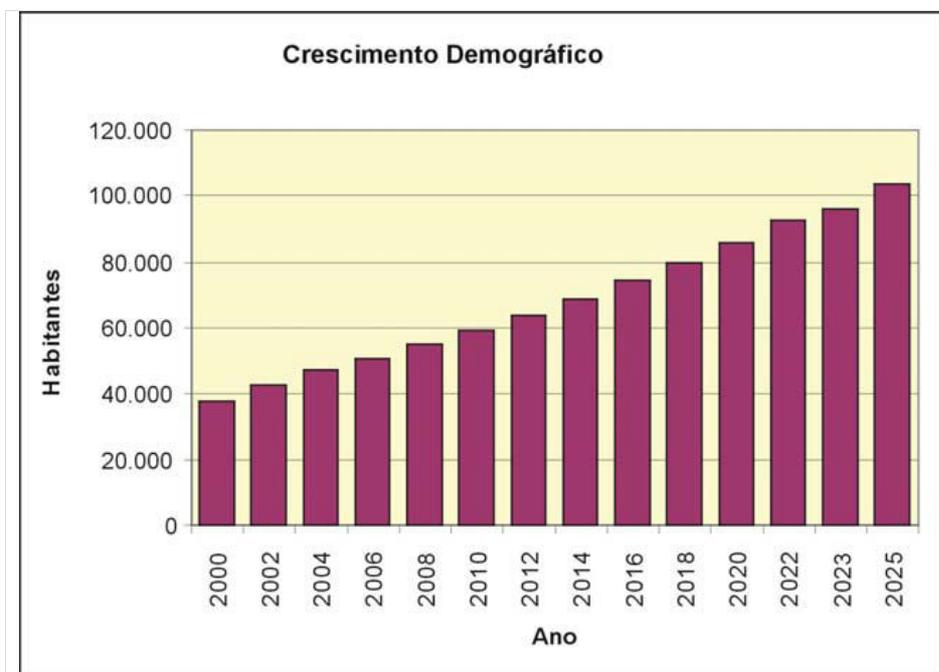


FIGURA 27—POPULAÇÃO RESIDENTE EM NAVEGANTES PROJETADA PARA O PERÍODO ENTRE 2000-2025
(FONTE: NAVEGANTES, 2007A, P.48)

Como mostra a Tabela 8, a densidade demográfica do município aumentou gradualmente no período demonstrado, sendo que no intervalo entre 1991 e 2000 esse crescimento foi mais acentuado.

TABELA 8—EVOLUÇÃO DA DENSIDADE DEMOGRÁFICA DE NAVEGANTES—1970-2000

Ano	Densidade demográfica (hab./km ²)
1970	104
1980	139
1991	198
2000	359

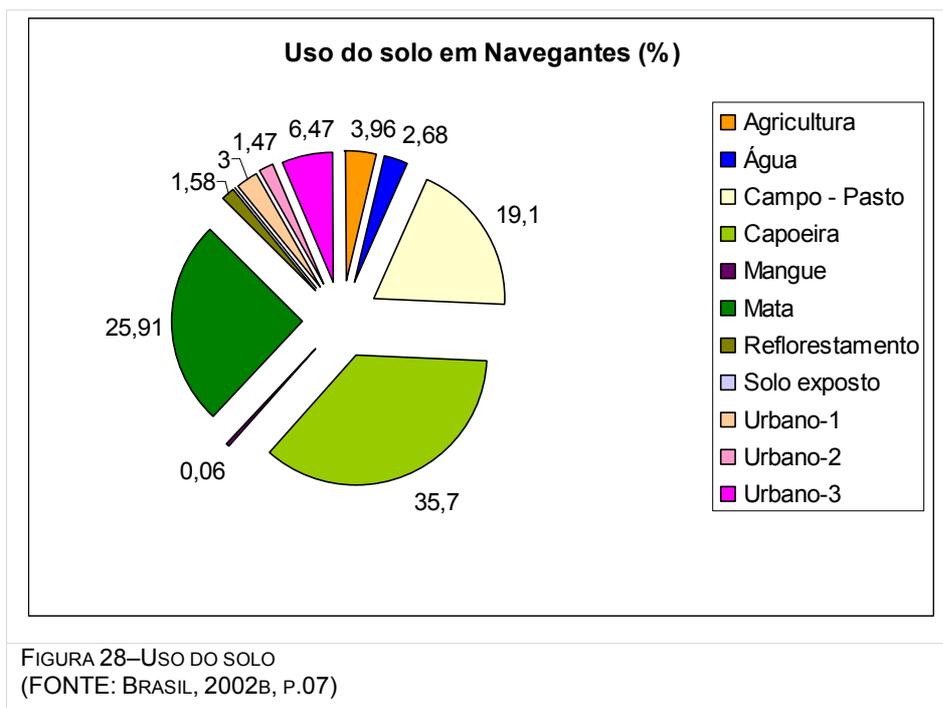
(FONTE: NAVEGANTES, 2007A, P.53)

3.4 Aspectos Físico-Ambientais

O município apresenta clima predominantemente mesotérmico úmido, com verões quentes, ausência de estação seca e temperatura anual média de 20°C. Em janeiro essa temperatura a média de temperatura é de 26°C e em julho é de 16°C. A média da umidade relativa do ar anualmente não chega a 85%.

Em Navegantes é possível encontrar uma diversidade tanto nos aspectos físicos como na ocupação e uso do solo, segundo Brasil (2002b). A porção rural do município é composta por vegetação típica de mata atlântica em estágio médio e avançado de regeneração e um conjunto de morros. A criação de gado, cultivo de arroz e outras culturas são desenvolvidos nas áreas mais planas do município. As áreas antropizadas próximas às margens dos rios Itajaí-Açú e Gravatá alteraram o manguezal existente nas proximidades, sendo que ainda existem alguns trechos que permanecem com as características originais.

A Figura 28 mostra essa diversidade em relação ao uso do solo, tendo o município uma grande porcentagem de Mata, Capoeira e Campo. A área urbanizada do município com maior densidade está localizada no bairro Gravatá e na área central, representando 3% da ocupação do solo e a ocupação em áreas menos densas, como as próximas à rodovia BR-470, representam cerca de 8% do total. A ocupação urbana é diferenciada pela densidade, sendo que a zona Urbano-1 representa a ocupação de densidade mais alta, no centro e no bairro Gravatá. E as zonas Urbano-2 e Urbano-3 representam possuem a ocupação de menor densidade.



Os processos erosivos estão presentes em vários municípios do litoral centro-norte catarinense, inclusive em Navegantes, por conta da ocupação da zona costeira sem um devido planejamento. Os processos erosivos na porção praias no bairro de Gravatá são evidentes e consequência da remoção das dunas para a construção da avenida beira-mar e do calçadão, que encontra deteriorado pelas ressacas do mar. Essa porção do eixo beira-mar, com extensão de cerca de cerca de dois quilômetros foi considerado como trecho suscetível à erosão, apresentando “uma retratação da linha de costa, com taxas médias de 1,5 metros por ano” (Navegantes, 2007a, p.18).

Na Figura 29 pode-se perceber que a declividade na área da orla é a de 0°-17°. Já a Figura 30 apresenta a hidrografia do município com as Áreas de Preservação Permanente (APP), que na região da orla marítima estão localizadas, além das margens dos rios limites do município, como o Gravatá ao norte e o Itajaí-Açú ao sul, em mais três locais, de maneira a dividir a orla em quatro porções quase do mesmo tamanho.

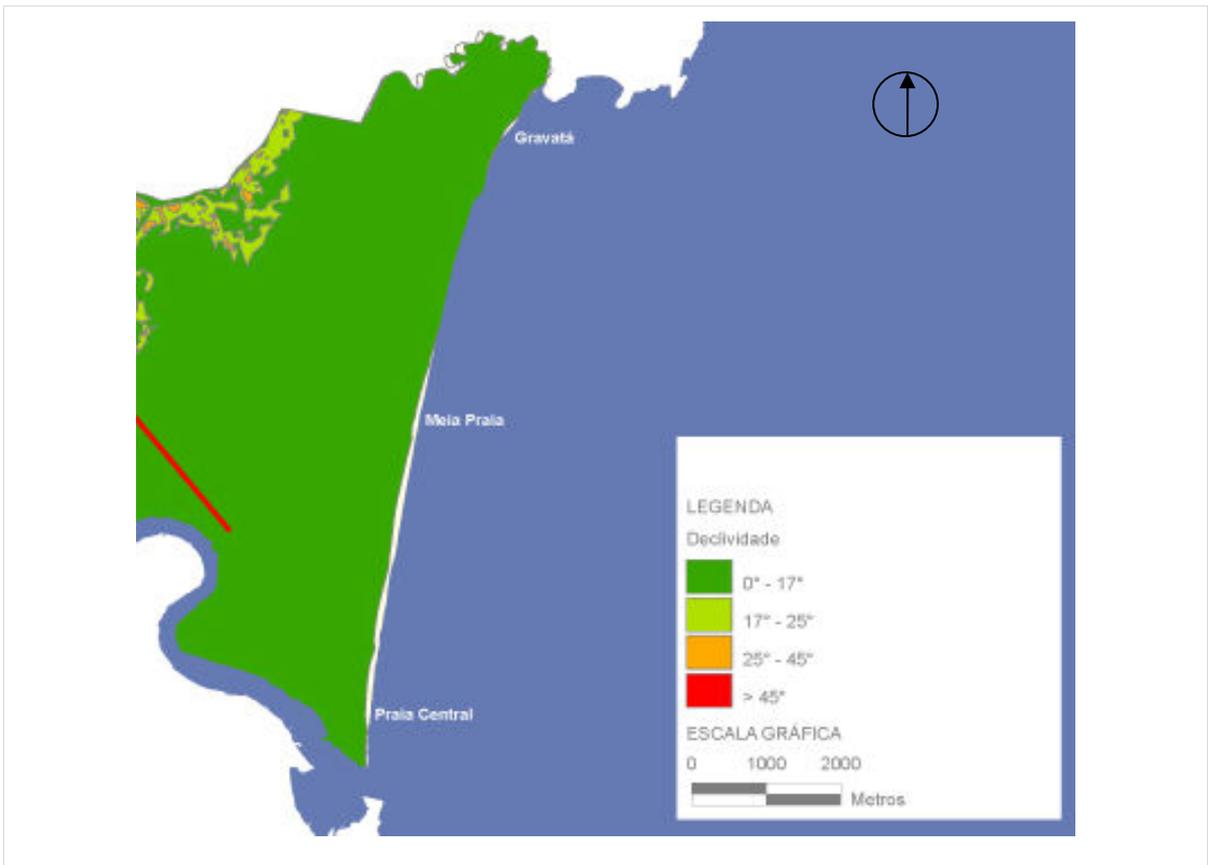


FIGURA 29—DECLIVIDADE
(FONTE: NAVEGANTES, 2007A, P.19, ADAPTADO PELA AUTORA)

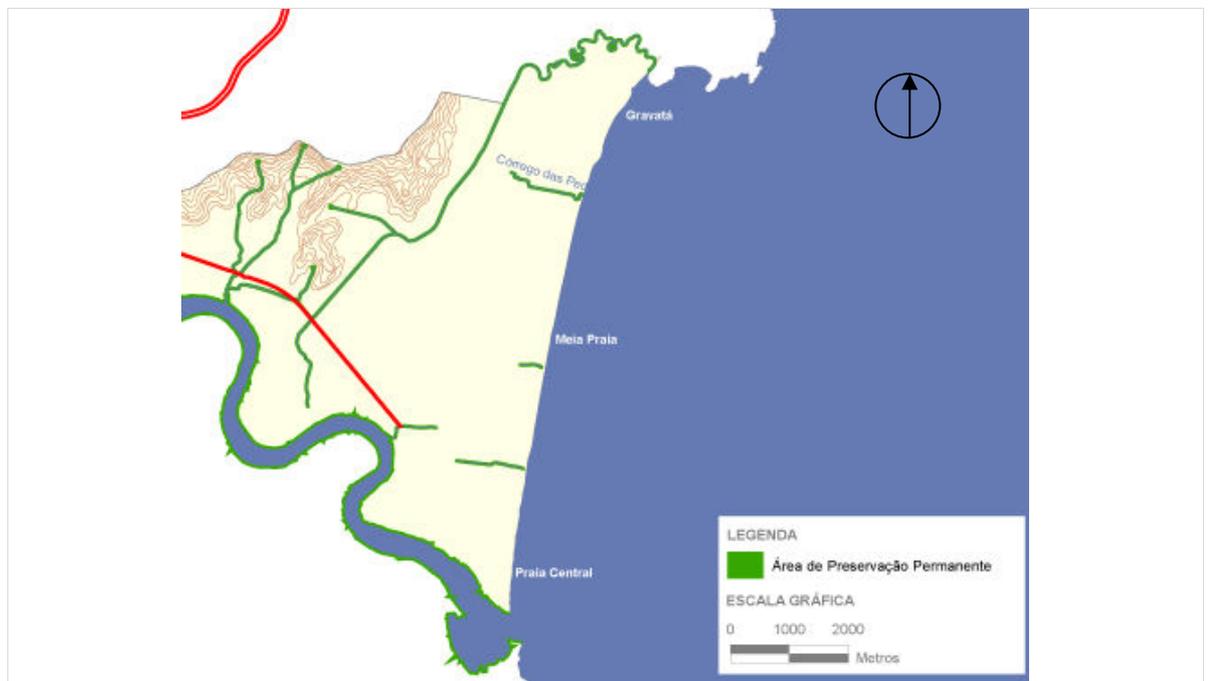


FIGURA 30—RECURSOS HÍDRICOS
(FONTE: NAVEGANTES, 2007A, P.23, ADAPTADO PELA AUTORA)

A porção mais ao norte da orla está localizada na bacia hidrográfica Ribeirão Gravatá e a outra porção, que compreende a maior área da orla, está localizada na bacia Córrego das Pedras (Figura 31).

A maior parte da orla, segundo a Figura 32, é caracterizada como urbanizada, um trecho longilíneo que compreende a faixa beira-mar não foi classificado pelo Plano Diretor (Navegantes, 2007a) e três áreas, uma grande localizada na porção central da orla, outra às margens do rio Gravatá e a terceira na porção centro-sul da orla são classificadas como capoeira. O Projeto Orla classifica a orla marítima do município como:

(...) praia arenosa oceânica, em estágio morfodinâmico dissipativo, tendo uma forma “linear exposta”, em processo de urbanização. É delimitada ao norte pela foz do rio Gravatá, ao sul, pela foz do rio Itajaí-açú, sendo a mesma delineada por molhes, e ao leste pelo Oceano Atlântico. Dentre os elementos encontrados, podemos destacar a presença de manguezais na foz do rio Gravatá e a praia arenosa, seguida por um amplo cordão de dunas cobertas por vegetação de restinga.
(Brasil, 2002b, p.07)

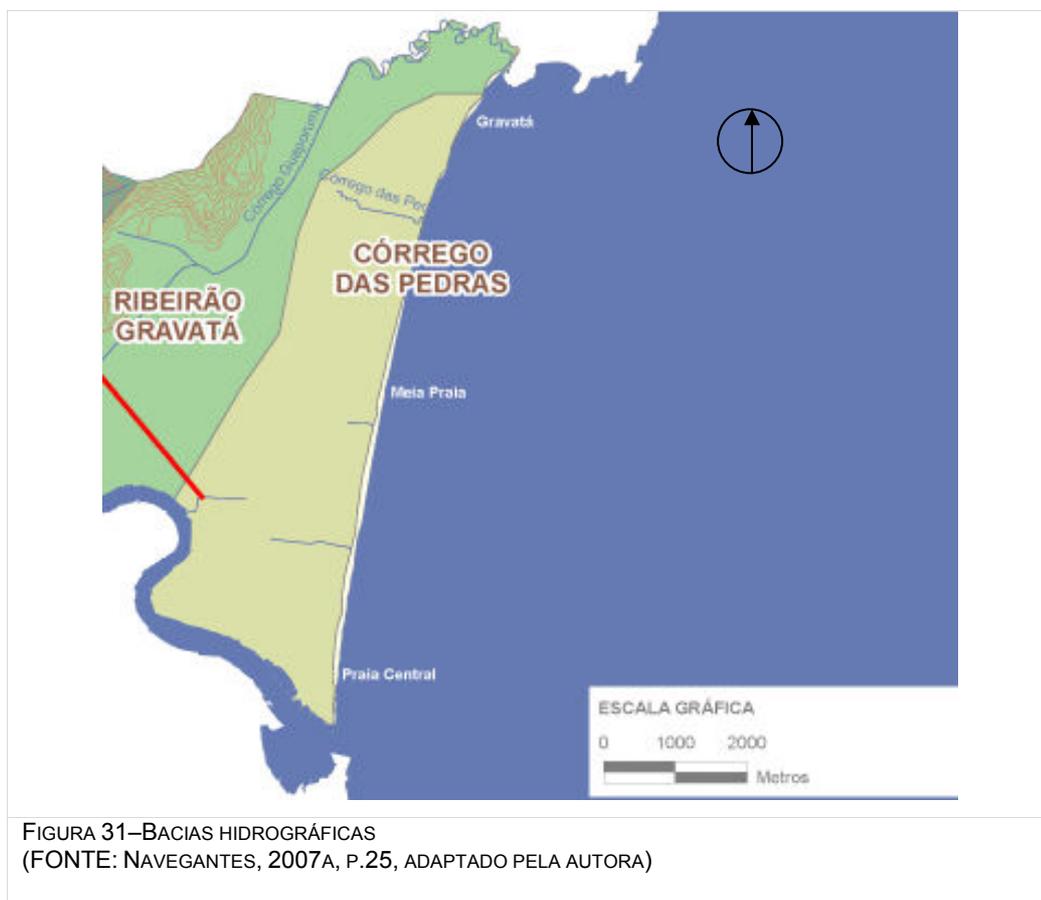




FIGURA 32–USO DO SOLO
(FONTE: NAVEGANTES, 2007A, P.29, ADAPTADO PELA AUTORA)

Em relação ao uso do solo urbano, pode-se classificá-lo como predominantemente residencial, sendo que um dos grandes problemas da cidade nesse aspecto são os assentamentos irregulares às margens do rio Itajaí-Açú e da BR-101 em alguns bairros. Dentre o uso residencial, destaque para as residências de veraneio, como habitual em balneários. Esse tipo de moradia tem influência em vários aspectos do município, que requer uma base de infra-estrutura flexível, que atenda a demanda diferenciada na alta temporada.

3.5 Aspectos Sócio-Espaciais

3.5.1 Turismo

O turismo é um dos setores com maior potencial de desenvolvimento do município. A paisagem natural do município já oferece um número razoável de locais próprios para o turismo e bem-estar da população residente, tendo como

exemplo as praias de Gravatá, Meia Praia e Praia Central que formam uma faixa de aproximadamente 10 km de extensão, com águas próprias para o banho, prática de atividades aquáticas e pesca. A Pedra da Miraguaia é outro ponto turístico bastante conhecido, tendo a pesca como principal atividade. O Farol da Barra, localizado ao sul da faixa litorânea, foi construído na década de 1930, com intuito de retificar o rio Itajaí-Açú no acesso ao Porto de Itajaí, porém a paisagem resultante do molhe construído com pedras trouxe, além da sua finalidade primeira, a possibilidade de um passeio em alto-mar. O Morro da Pedra é outro ponto turístico de relevância, especialmente no setor do turismo ecológico, localizado na porção rural do município, no bairro Escalvados.

O tratamento da orla marítima, com prioridade para as atividades que promovam o lazer aliados a preservação ambiental, valorizando a paisagem local e a qualidade de vida, é o impulso necessário para a dinamização do turismo de Navegantes.



3.5.2 Eventos Tradicionais

O município possui uma diversidade de eventos tradicionais, sendo que os principais do município, segundo o Plano Diretor (Navegantes, 2007a) são:

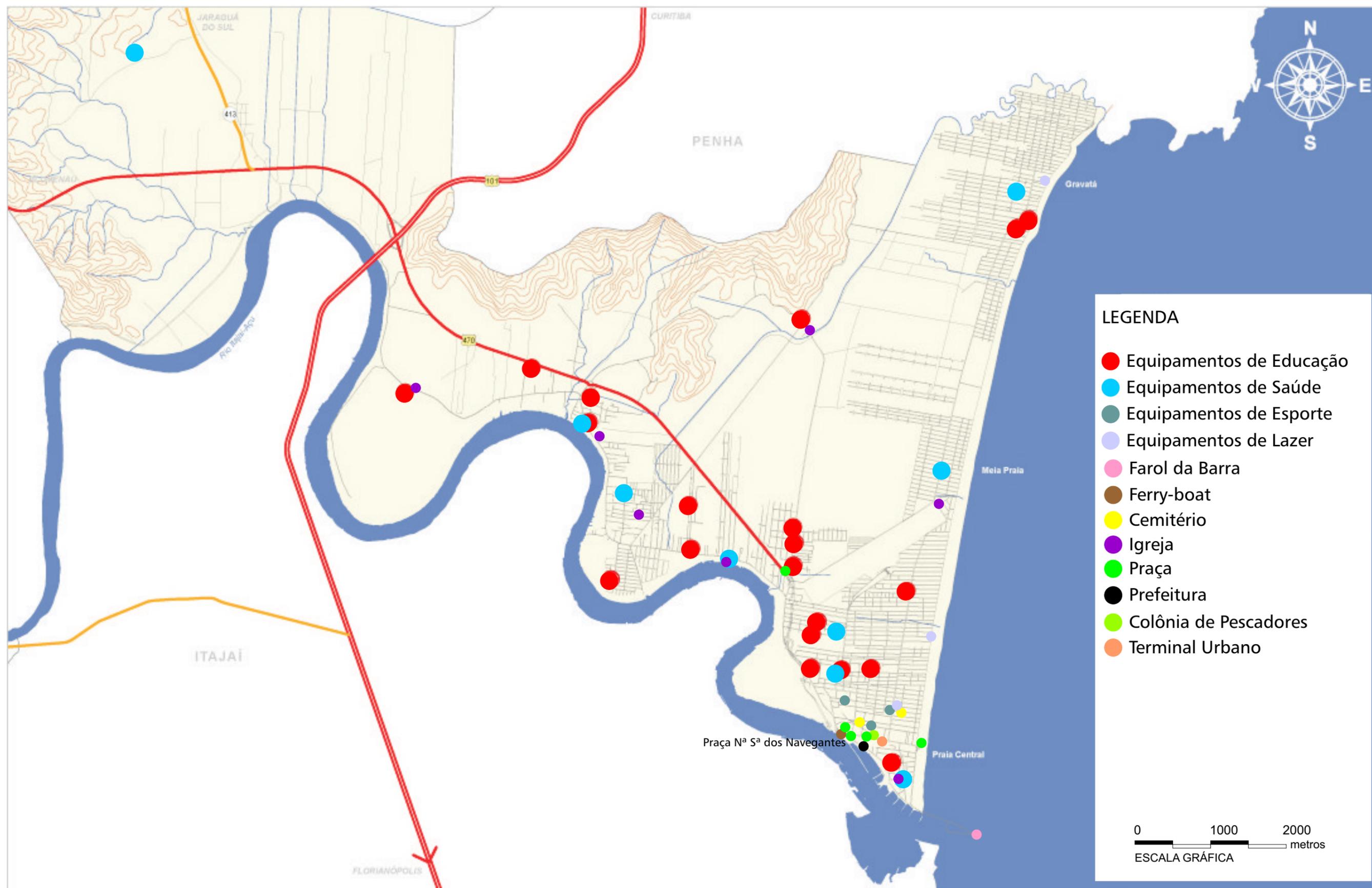
- Festa de Nossa Senhora dos Navegantes, que acontece no segundo domingo de fevereiro e ocorre paralelamente com a procissão fluvial;
- Carnaval, que acontece na avenida beira-mar, com blocos e escolas de samba e tem influência sobre a região, atraindo visitantes de vários locais;
- Gincana de Pesca e Arremesso, que acontece no mês de março e reúne pessoas de toda a região sul do país;
- Fenagro, Festa Navegantina Agropecuária que acontece anualmente em Escalvados, bairro na zona rural do município.

3.5.3 Equipamentos Públicos

Conforme o Plano Diretor vigente (Navegantes, 2007a) o município possui 19 estabelecimentos de saúde, dentre eles, 13 centros ambulatoriais e um hospital municipal, com 22 leitos pertencentes ao Sistema Único de Saúde (SUS), que representa uma média de um leito para cada mil habitantes. Os estabelecimentos de saúde estão localizados nas áreas de maior densidade populacional, ou seja, distribuídos em áreas próximas à orla marítima e às margens do rio Itajaí-Açú. O município depende de estabelecimentos de saúde de maior porte situados em regiões vizinhas quando se trata de procedimentos de maior grau de complexidade.

Em termos quantitativos, os equipamentos de educação são considerados suficientes, sendo que cinco deles estão localizados na área da orla ou próximos a ela. Os equipamentos públicos, como igrejas, terminal rodoviário e espaços de lazer, entre outros, estão demonstrados no (Mapa 3) seguinte, conforme as suas disposições no município.

O município possui um número insignificante de áreas de esporte e lazer, sendo que as poucas existentes não atendem a demanda. A área da orla é o espaço mais utilizado para o desenvolvimento dessas atividades, porém a instalação desses equipamentos na faixa da orla implica em conflitos principalmente ambientais, onde a vegetação de restinga é substituída por equipamentos que impermeabilizam a superfície e deterioram essa proteção natural.



(FONTE: Navegantes, 2007a. Adaptado pela autora)

A infra-estrutura de comunicação do município pode ser considerada em estágio de desenvolvimento, em 2000, 25,13% da população do município tinha acesso a bens de consumo ligados a rede de comunicação, sendo que 6,25% da população tinham computador na residência (Navegantes, 2007a).

3.5.4 Aspectos da ocupação e da morfologia urbana

A ocupação do território é um fator predominante na caracterização do espaço municipal, típico de um município litorâneo, ou seja, a área urbana está localizada próxima ao oceano, na parte leste, e às margens do rio Itajaí-Açú, na parte sul. Como consequência das primeiras ocupações, a área antropizada está intimamente ligada à orla do mar e do rio. O bairro Centro está localizado na parte sul do município, próximo às margens do rio Itajaí-Açú, com fortes vínculos com o centro de Itajaí e com a zona portuária. De acordo com essa ocupação, toda a infra-estrutura disponibilizada na orla marítima alcança grande parte da população do município, e funciona como um eixo estruturador da malha urbana.

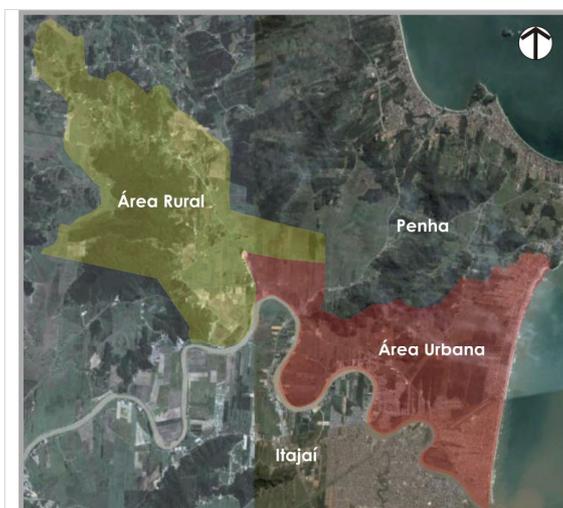


FIGURA 34—ÁREA URBANA E RURAL
(FONTE: AUTORA, 2009)



FIGURA 35—OCUPAÇÃO URBANA
(FONTE: AUTORA, 2009)

A malha viária do município é predominantemente regular, na área da orla marítima dois trechos se distanciam dessa característica, o primeiro ao sul, apresenta malha irregular decorrente das primeiras ocupações e o segundo é

conseqüência da implantação do aeroporto, responsável, nesse sentido, pela quebra da continuidade espacial.

O eixo da orla marítima, de maneira geral, mantém as características físicas do local, podendo ser dividido em quatro trechos de acordo com a tipologia das quadras. A Figura 36 mostra, no sentido horário, trechos do norte ao sul da orla. O primeiro quadrante da figura é de um trecho característico da porção norte do município, no bairro Gravatá, onde as quadras são regulares e têm quase a mesma forma e tamanho, variando apenas nos comprimentos. O segundo quadrante está relacionado com a parte central do município, onde a ocupação do território ainda é escassa e ainda existem poucos loteamentos. O quadrante inferior esquerdo é da área próxima ao aeroporto internacional, que possui uma pequena parte localizada na orla marítima. A implantação do aeroporto é um fator que influencia diretamente na morfologia da malha urbana no trecho onde ele se encontra, por se tratar de uma escala incompatível com o contexto no qual está inserido. E por fim, o quadrante do canto inferior direito, que representa parte do bairro São Pedro, que abrigou alguns dos primeiros habitantes de Navegantes e possui as quadras mais irregulares por esse motivo. Esse bairro possui face direcionada tanto para o oceano quanto para o rio Itajaí-Açú. Os molhes, o Farol da Barra, o *surf* e a pesca são atividades bastante recorrentes nesse bairro, portanto é reconhecido o seu potencial turístico.

Alguns elementos que configuram a paisagem da orla se destacam no contexto, como forma de garantir a identidade e legibilidade dos espaços da orla, eles foram destacados na Figura 37 a seguir.

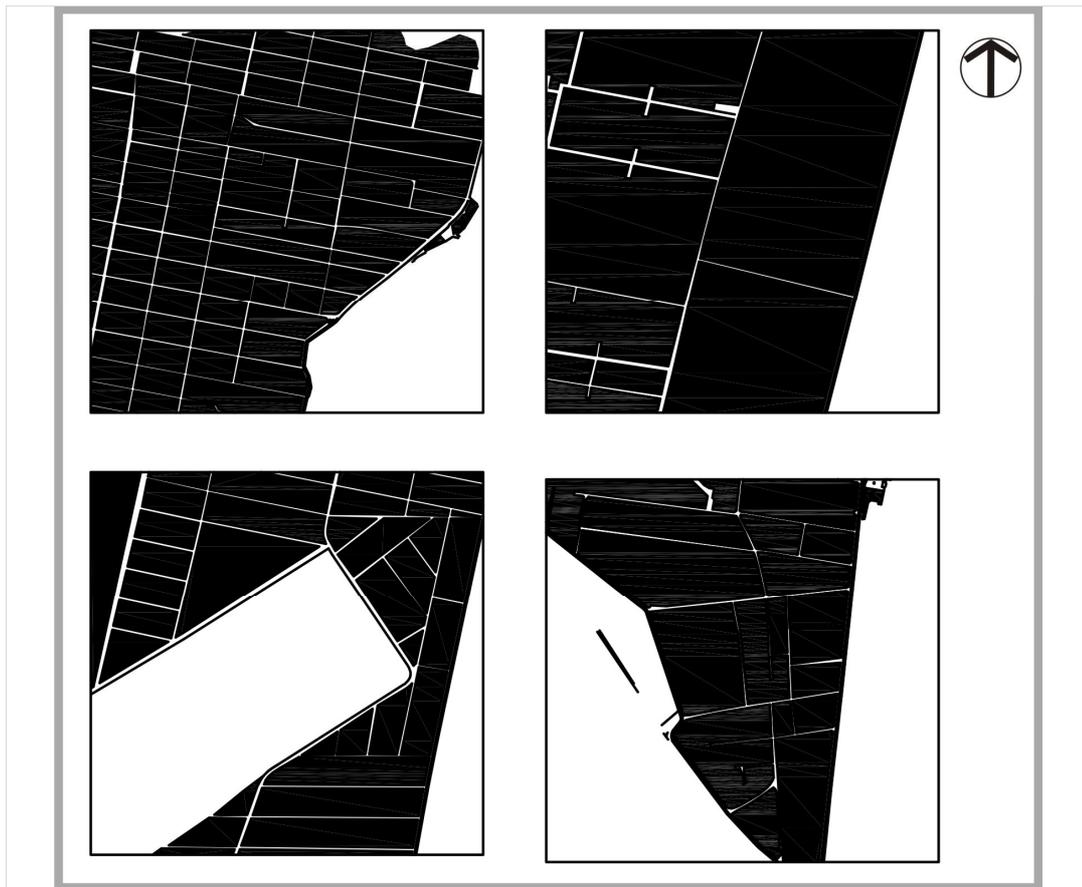


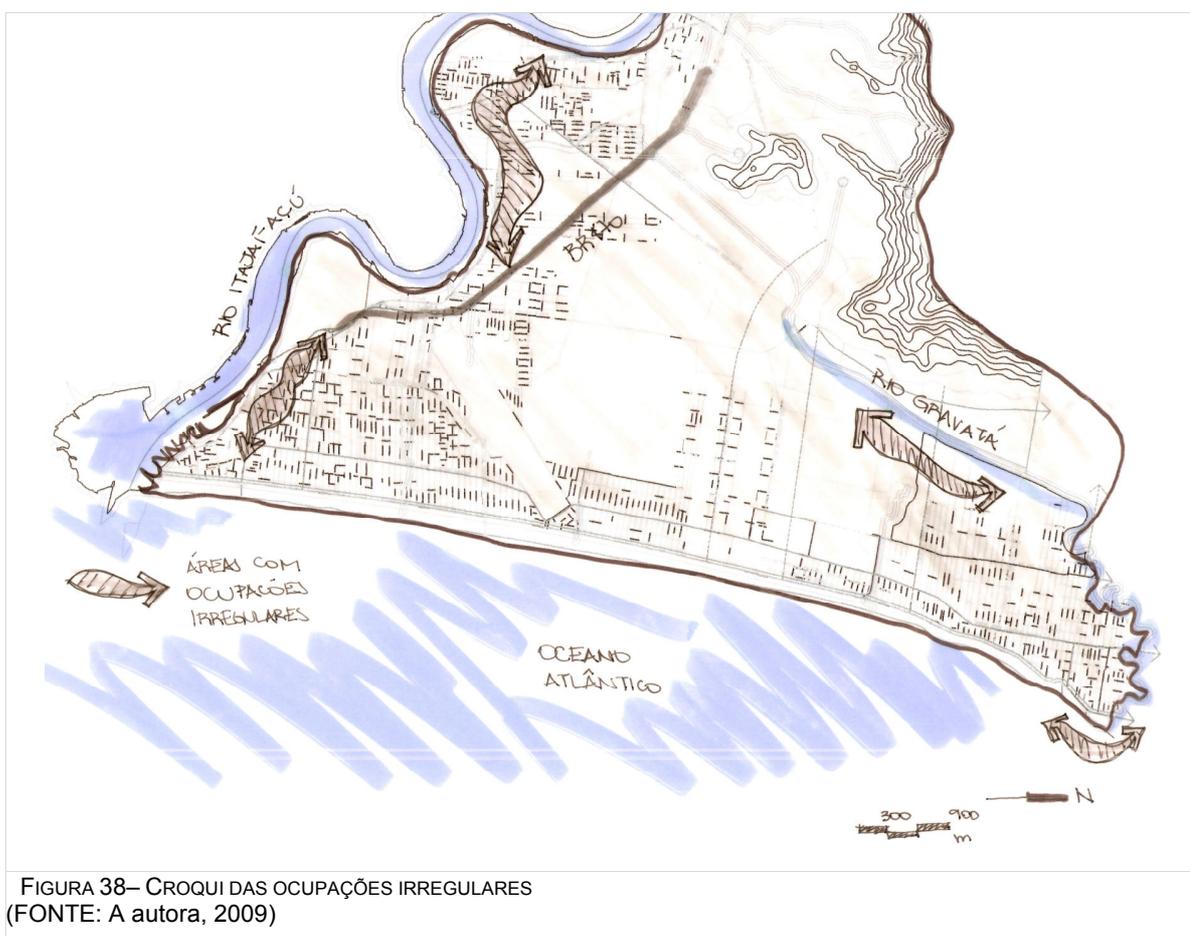
FIGURA 36—FIGURA-FUNDO DAS QUARAS DE TRECHOS DA ORLA
(FONTE: AUTORA, 2009)



FIGURA 37—CROQUI DOS ELEMENTOS DE DESTAQUE NA PAISAGEM
(FONTE: A autora, 2009)

3.5.5 Ocupações Irregulares

O município não possui uma política pública de habitação de interesse social, sendo que o contexto municipal abriga bolsões de pobreza nos bairros São Paulo, Nossa Senhora das Graças e Meia Praia, principalmente (Navegantes 2007a). A questão mais séria do ponto de vista do desenvolvimento social está exatamente relacionada às condições precárias de habitação e habitabilidade, encontradas nas áreas de ocupações irregulares do município, destacadas na figura a seguir.



3.6 Aspectos de Infra-Estrutura

3.6.1 Energia Elétrica

E rede de energia elétrica alcançava cerca 98% da população em 1991 e em 2001 essa porcentagem passou para 99%. Entre 2003 e 2005 a distribuição da energia em relação aos consumidores é representada por uma maioria residencial, cerca de 90% do total, 5% do consumo é direcionado às indústrias, e os outros 5% ficam a cargo do uso comercial, rural e poderes públicos. O consumo no município é considerado de porte médio e, assim como em outros municípios litorâneos, os consumidores são classificados como fixo e veranista (Navegantes 2007a).

3.6.2 Água

De acordo com o Plano Diretor Municipal (Navegantes, 2007a), a captação da água para abastecimento do município é proveniente do rio Itajaí-Mirim juntamente com o município de Itajaí. Duas adutoras são responsáveis por transportar essa água para duas estações de tratamento, localizadas nos bairros São Domingos e Meia Praia. O consumo fora de temporada, ou seja, o abastecimento para os moradores fixos é de 420 000 litros por hora, valor que sobe para 520 000 litros por hora na alta temporada. O bairro que mais sofre com o abastecimento de água no verão é Gravatá e, o bairro de Porto Escalvados é servido através de um poço artesiano com capacidade de 10 000 litros por hora.

A Tabela 9 mostra que a maioria da população do município é servida de água encanada e quase o mesmo percentual de pessoas possui banheiro e água encanada.

TABELA 9—PERCENTUAL DE PESSOAS QUE VIVEM EM DOMICÍLIOS COM ACESSO AOS SERVIÇOS BÁSICOS EM NAVEGANTES—1991-2000

Serviços básicos	1991	2000
Água encanada	95,22	98,38
Banheiro e água encanada	87,92	95,21

(FONTE: NAVEGANTES, 2007A, P.78)

3.6.3 Esgoto Sanitário e Drenagem

Até 1999 Navegantes não possuía sistema de esgoto sanitário adequado (Navegantes, 2007a), por consequência, o Plano Diretor Participativo vigente definiu como prioridade a implantação de um sistema de esgoto sanitário, a partir de um levantamento da infra-estrutura existente. Da mesma forma em relação à drenagem pluvial, que não possui um cadastro adequado e também aparece como prioridade, tanto de mapeamento da infra-estrutura existente, como elaboração de um plano de drenagem.

3.6.4 Resíduos Sólidos

O aumento de domicílios inseridos na área urbana do município, de 91,5% em 1991 para 98,35% em 2000, demonstrou uma melhora na questão de salubridade de Navegantes, onde a coleta de resíduos sólidos corresponde à uma média de 42 toneladas/dia. No período de alta temporada, a empresa responsável pela coleta de lixo modifica o roteiro dos caminhões da coleta para atender a demanda não apenas dos moradores fixos como dos veranistas e turistas.

3.6.5 Sistema Viário

A BR-470 é um dos principais acessos ao município e também faz a conexão entre o aeroporto e a BR-101 e à zona rural. A rodovia federal BR-101 é o principal eixo de ligação norte-sul da região, inclusive da AMFRI, como já citado anteriormente.

A malha viária do município é composta por vias principais, secundárias e locais como revelado no Mapa 4, sendo que a maioria dessas vias, principalmente as principais e secundárias apresentam descontinuidades prejudiciais ao sistema viário. A avenida beira-mar é uma das mais importantes nesse sentido, por ser uma via ininterrupta, sendo o eixo norte-sul da orla marítima, que liga todos os bairros dessa área.

A pavimentação das vias (Mapa 4) não apresenta uma uniformidade em relação ao conjunto do sistema viário. Sendo que as vias locais em sua maioria

são de paralelepípedo ou barro, apresentando várias deficiências. Outro problema observado é a falta de passeios por todo o município, até mesmo nas vias principais, como a Avenida Beira-Mar e a Rua Prefeito José Juvenal Mafra, rua limite da orla marítima no sentido da área urbanizada.



(FONTE: Navegantes, 2007a, pg83. Adaptado pela autora)



Via Principal
(FONTE: A autora, 2009)



Via Principal
(FONTE: A autora, 2009)



Via Local
(FONTE: A autora, 2009)



Via Local
(FONTE: A autora, 2009)



Via Secundária
(FONTE: A autora, 2009)



Via Secundária
(FONTE: A autora, 2009)

3.6.6 Transporte Aéreo

O Aeroporto de Navegantes, Vitor Konder, é o segundo internacional de Santa Catarina, localizado a dois quilômetros de distância do centro do município. Ele é responsável por atender toda a região do Vale do Itajaí, como as cidades de Blumenau, Pomerode, Timbó, Indaial, Gaspar, Rio do Sul, Apiúna e Rio dos Cedros, além das importantes praias de Balneário Camboriú, Balneário Piçarras e Penha. O terminal de passageiros possui área de 5100m² e capacidade para atender cerca de 600 mil passageiros por ano.

3.6.7 Transporte Aquaviário

O transporte aquaviário, através do *ferry-boat*, é o principal eixo de ligação entre Navegantes e Itajaí, pelo rio Itajaí-Açú, sendo um meio de transporte rápido e eficiente. Segundo dados da prefeitura existem dois berços de atracagem em cada município e quatro balsas que operam diariamente. O transporte através de embarcações privadas também ocorre, porém não é muito comum.



FIGURA 39—VISTA DO *FERRY-BOAT* DO LADO DE NAVEGANTES
(FONTE: NAVEGANTES, 2007A, P.89)

3.6.8 Transporte Terrestre

O transporte público terrestre é distribuído através de um terminal rodoviário (Figura 40) urbano sem conexões entre as linhas de ônibus, que são responsáveis pela ligação interurbana e intermunicipais, das quais duas empresas são responsáveis.

A maioria da frota do município é composta por automóveis e motos, que juntos representam mais de 85% do total, sendo que o transporte coletivo rodoviário representa menos de 1% da frota (Navegantes, 2007a).

Embora não haja dados específicos sobre o uso da bicicleta como meio de transporte, sabe-se que ela é bastante utilizada no município, principalmente pelas condições físicas locais, como baixa declividade. Seu uso é bastante intenso, porém existem poucas ciclovias em Navegantes, ausente inclusive na avenida beira-mar, eixo importante de ligação entre alguns bairros do município.



FIGURA 40–VISTA DO TERMINAL RODOVIÁRIO
(FONTE: NAVEGANTES, 2007A, P.90)

3.6.9 Terminal Portuário

Localizado às margens do rio Itajaí-Açú, em Navegantes a implantação do porto teve início em 1998, com a compra do terreno, sendo que o

início da construção foi em 2005 e término em 2007. O terminal possui um cais de 900 metros de extensão, quatro berços de atracação, quatro *gates* de acesso, um estacionamento para caminhões com 150 vagas e uma área administrativa de 8650 m² (Portonave, 2009).

3.7 Aspectos Legais

Para a legislação de parcelamento do solo prevista pelo Plano Diretor vigente a área da orla marítima de Navegantes possui três zonas, em cinco áreas distintas. Dentre elas:

- Zona Turística Comercial (ZTC): compreende um trecho do bairro Gravatá e um trecho do bairro Centro;
- Zona Industrial Comercial (ZIC): compreende a outra porção do bairro Gravatá
- Zona Residencial-1: compreende todo o trecho do bairro Meia Praia contido na orla;
- Zona Turística (ZT): compreende o bairro São Pedro.

Zonas	Recomendados	Tolerados	Proibidos
ZTC	Residencial multifamiliar, comércio vicinal e varejista, escritórios em geral e hotéis.	Residencial unifamiliar, recreações, garagens e estacionamentos.	Todos os demais usos
ZIC	Indústrias em geral, indústrias leves, oficinas mecânicas leve e pesadas, comércio atacadista, transportadoras e postos de abastecimento de veículos	Residencial unifamiliar, motéis e comércio vicinal	Indústria incômoda e Indústria nociva
ZR1	Residencial unifamiliar.	Comércio vicinal e varejista, bares, boates, restaurantes e hotéis.	Todos os demais usos
ZT	Residencial multifamiliar, comércio vicinal e varejista, escritórios em geral e hotéis.	Residencial unifamiliar, recreações, garagens e estacionamentos.	Todos os demais usos

QUADRO 1– USOS RECOMENDADOS, TOLERADOS OU PROIBIDOS PARA AS DIVERSAS ZONAS URBANAS

(FONTE: NAVEGANTES, 2007A, P.131. ADAPTADO PELA AUTORA)

Nota: Como os parâmetros específicos para a Zona Turística, do bairro São Pedro não foram descritos pelo Plano, adotou-se os mesmo parâmetros da Zona Turística comercial.

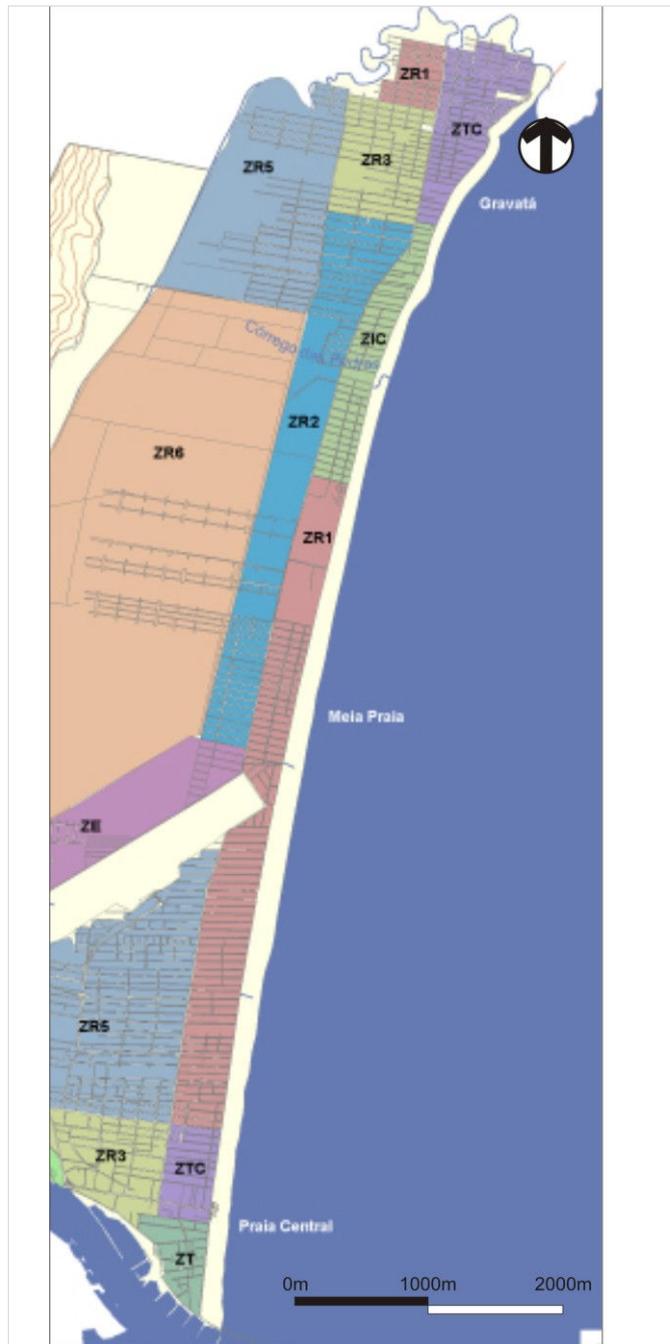


FIGURA 41—ZONEAMENTO
(FONTE: NAVEGANTES, 2007A, P.133. ADAPTADO PELA
AUTORA)

Os índices de uso do solo para as zonas contidas no trecho da orla são descritos na Tabela 10 a seguir.

TABELA 10—ÍNDICES DE USO DE SOLO PARA O MUNICÍPIO DE NAVEGANTES

Zonas	Densidade (hab./ha)	I.A. (1)	Gabarito de Altura	Desmembramento	Loteamento	Área mínima (m ²)
ZTC	200	0,90	Livre	Permitido	Permitido	450
ZIC	10	0,80	2 pavimentos	Permitido	Permitido	2000
ZR1	100	1,00	2 pavimentos	Permitido	Permitido	360
ZT	200	0,90	Livre	Permitido	Permitido	450

(FONTE: NAVEGANTES, 2007A, P. 132. ADAPTADO PELA AUTORA)

NOTA: COMO OS PARÂMETROS ESPECÍFICOS PARA A ZONA TURÍSTICA, DO BAIRRO SÃO PEDRO NÃO FORAM DESCRITOS PELO PLANO, ADOTOU-SE OS MESMO PARÂMETROS DA ZONA TURÍSTICA COMERCIAL.

(1) IA significa índice de aproveitamento, é definido pela relação entre área construída de uma edificação, dividida pela área do terreno.

3.8 Caracterização da Área de Intervenção

O Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) mais conhecido como Gerenciamento Costeiro (GERCO) é o responsável, segundo a Lei Federal nº 7.661, por promover a qualidade de vida da população e preservação dos aspectos naturais, históricos, étnicos e culturais através da orientação em relação à utilização dos recursos na Zona Costeira.

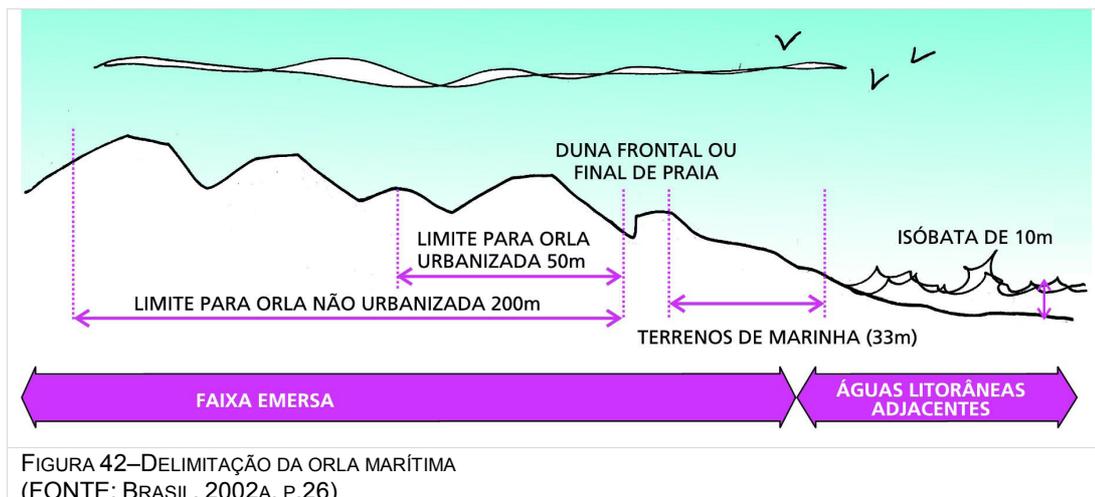
A área da orla é um recorte que varia de acordo com cada trecho litorâneo, onde várias questões contribuem para a designação desse termo no Projeto Orla, além disso, para a caracterização da mesma também são considerados vários condicionantes físicos, podendo-se definir a orla como uma

(...) unidade geográfica inclusa na zona costeira, delimitada pela faixa de interface entre a terra firme e do mar. Esse ambiente caracteriza-se pelo equilíbrio morfodinâmico, no qual interagem fenômenos terrestres e marinhos, sendo os processos geológicos e oceanográficos os elementos básicos de conformação dos principais tipos de orla (...). A esses tipos genéricos associam-se a outros condicionantes geográficos como o clima, a orografia ou a hidrografia

para compor os ambientes naturais litorâneos (estuários⁶, restingas, campos de dunas etc) que servem de suporte para ecossistemas de alta originalidade e de grande importância, principalmente para a vida marinha.

(Brasil, 2002a, p.25)

Um resumo claro desse significado pode ser o fato de o espaço da orla marítima, assim como no caso na zona costeira, ser composta por uma porção aquática e uma porção terrestre separadas entre por uma faixa na qual esses dois meios se sobrepõem, sendo esse um trecho com características variáveis, decorrente basicamente das marés. Sendo que na zona marinha, o limite é a isóbata⁷ de 10 metros e, na área terrestre é a distância de 50 metros em áreas urbanizadas ou 200 metros em áreas não urbanizadas, marcadas a partir do limite final do ecossistema em direção ao continente, como mostra a Figura 42 a seguir, lembrando que esses limites podem variar de acordo com as condições relacionadas à área marinha ou terrestre. (Brasil, 2002a).

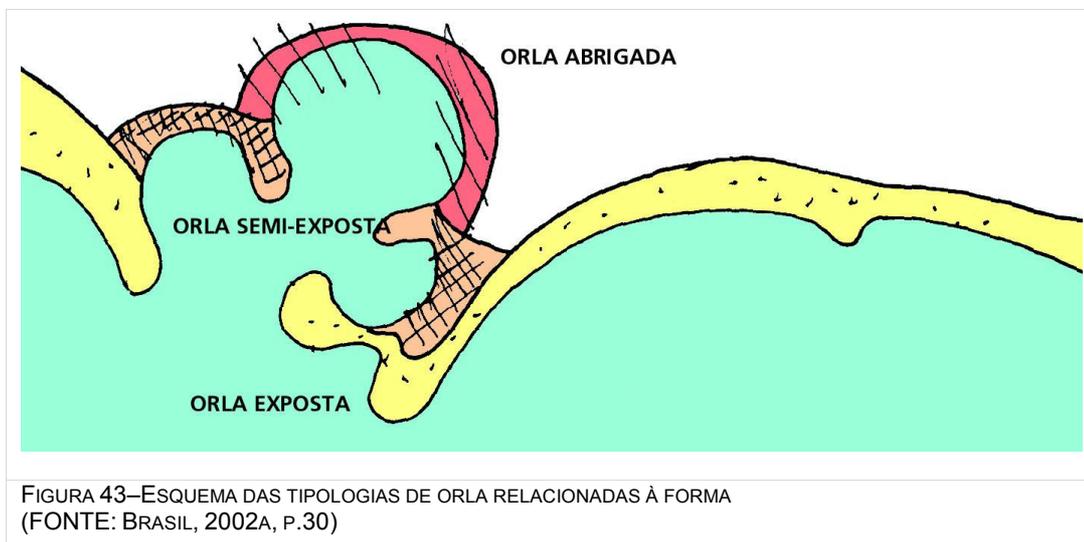


Existem duas tipologias de caracterização das orlas marítimas. Uma relacionada à forma, características físicas e posicionamento e outra relacionada aos níveis de ocupação e adensamento populacional na orla. A primeira tipologia está relacionada às “condições gerais de qualidade da água litorânea, avaliadas pelo potencial de dispersão dos poluentes e de outros aportes terrestres” (Brasil, 2002a, p.29). É a partir dessa característica que são definidos os níveis de sensibilidade

⁶ Braço de mar formado pela desembocadura de um rio. (FONTE: Melhoramentos, 1997)

⁷ profundidade na qual a ação das ondas passa a sofrer influência da variabilidade topográfica do fundo marinho, promovendo o transporte de sedimentos (assinada em todas cartas náuticas).(FONTE: Projeto Orla, 2002a, p.26)

natural de cada trecho da orla e conseqüentemente os níveis de vulnerabilidade. Dessa tipologia variam três tipos de orlas, que decorrem do nível de exposição de cada caso, podendo ser chamada orla abrigada, semi-abrigada e exposta, como mostra a figura seguinte.



A forma da orla de Navegantes é compatível com a definição de orla linear exposta (Brasil, 2002b), onde o significado de orla exposta pode ser determinado como:

ambiente litorâneo constituído por costões rochosos ou praias oceânicas, com elevada taxa de circulação e renovação de água. Geralmente caracterizada por praias abertas, com zona de arrebentação bem desenvolvida e presença freqüente de sistemas de dunas frontais (que podem variar quanto ao nível de desenvolvimento e quanto à presença de vegetação fixadora). As praias apresentam formato de baixa concavidade, sendo mais retilíneas e de orientação normal à direção de maior incidência da ação dominante dos ventos e ondas, com sedimentos geralmente compostos por areia grossa, média e fina.
(Brasil, 2002a, p.30)

Em relação aos níveis de ocupação da orla, foram estabelecidos, pelo Projeto Orla, quatro tipos: orla não urbanizada, orla em processo de urbanização, orla com urbanização consolidada e orla de interesse especial. Dentre essas tipologias, a orla do município em questão foi considerada pelo Projeto Orla (Brasil, 2002b) como orla em processo de urbanização (Figura 44).



Com as definições obtidas anteriormente, o quadro a seguir (Quadro 2) foi elaborado a partir do cruzamento das duas tipologias de orla, em relação à forma e ao nível de ocupação. Segundo essa característica, o quadro foi adaptado para o cruzamento das tipologias referente a esse caso. É importante ressaltar que essas tipologias apresentadas são relativas a um contexto geral, onde não são consideradas as características específicas e sim o conjunto da orla marítima de Navegantes.

Cruzamento das tipologias de orla em Navegantes

Exposta em processo de urbanização (ambiente sujeito à alta energia de ondas, ventos e correntes com baixo a médio adensamento de construções e população residente, com indícios de ocupação recente, paisagens parcialmente antropizadas e médio potencial de poluição);

QUADRO 2—TIPOLOGIAS DE ORLAS
(FONTE: BRASIL, 2002A, P.33, ADAPTADO)

A orla marítima do município de Navegantes é definida, segundo Brasil (2002b, p.06) como a faixa entre a “linha de fundo dos lotes frontais à Av. Prefeito Cirino Adolfo Cabral, em direção a área urbanizada, estendendo-se até a Av. Prefeito José Juvenal Mafra, em direção a área não urbanizada. A porção marinha da orla foi delimitada pela isóbata de 10m”. A área da orla possui aproximadamente 10 km de extensão, apresentando-se como “praia arenosa oceânica em processo de urbanização” sendo limitada ao norte pela foz do rio Gravatá (Figura 45) e ao sul pela foz do rio Itajaí-Açú (Figura 46), onde são encontrados elementos como manguezais e praia arenosa com trechos de dunas cobertos por vegetação de restinga.



FIGURA 45—VISTA DA FOZ DO RIO GRAVATÁ
(FONTE: A AUTORA, 2009)



FIGURA 46—VISTA DA FOZ DO RIO ITAJAÍ-AÇÚ
(FONTE: A AUTORA, 2009)

Esses cenários têm muitas de suas características preservadas, apesar dos vários problemas relacionados à ocupação e uso do solo, que prejudicam principalmente as dunas. Na área sul da orla, encontra-se um molhe⁸ que é estrategicamente visitado por turistas, surfistas e pescadores, como mostra a Figura 47 (Brasil, 2002b, p.07-08).



FIGURA 47—VISTA AÉREA DO TRECHO SUL DA ORLA
(FONTE: BRASIL, 2002B, P.08)

⁸ Paredão que avança pelo mar adentro, à entrada de um porto, para quebrar o ímpeto do mar e servir de abrigo a navios. (FONTE: Melhoramentos, 1997)

Para o Plano Diretor (Navegantes,2007), a área da orla é delimitada por uma mancha urbanizada sucessiva, na qual a única descontinuidade é a presença do aeroporto, e uma faixa pouco ocupada na porção central, onde grande parte dos imóveis são residências unifamiliares, predominando a segunda residência e alguns estabelecimentos comerciais e poucos prédios, localizados no bairro do Gravatá (Brasil, 2002b). Já o eixo beira-mar é caracterizado como um dos principais atrativos da cidade, com características turísticas e de lazer, onde não houve nenhuma ocupação habitacional na faixa entre a praia e a rua à beira-mar.



FIGURA 48—EIXO DA ORLA E EIXO BEIRA-MAR
(FONTE: NAVEGANTES 2007A, P.176)

3.9 Caracterização da Orla por Trechos

O Projeto Orla, específico para o município de Navegantes, dividiu o mesmo em duas unidades de paisagem, sendo que essas foram divididas em sete diferentes trechos, de acordo com as características paisagísticas de cada um deles.

A unidade 1, a qual será destacada por coincidir com a área de estudo da presente pesquisa, é formada pela orla oceânica, desde o rio Itajaí-Açú até a foz do rio Gravatá, ao norte do município. A principal característica dessa área visa à preservação das dunas e da vegetação de restinga existente na extensão da orla. Algumas intervenções pontuais prejudicam e descaracterizam essas áreas, como a implantação recente de passarelas de ardósia sobre as dunas e implantação de quadras esportivas, além do plantio de espécies exóticas sobre a vegetação de restinga (Brasil, 2002b).

A unidade 1 foi dividida pelo Projeto Orla (Brasil, 2002b) em cinco trechos conforme mostrado na Figura 49, dos quais quatro fazem face ao oceano.

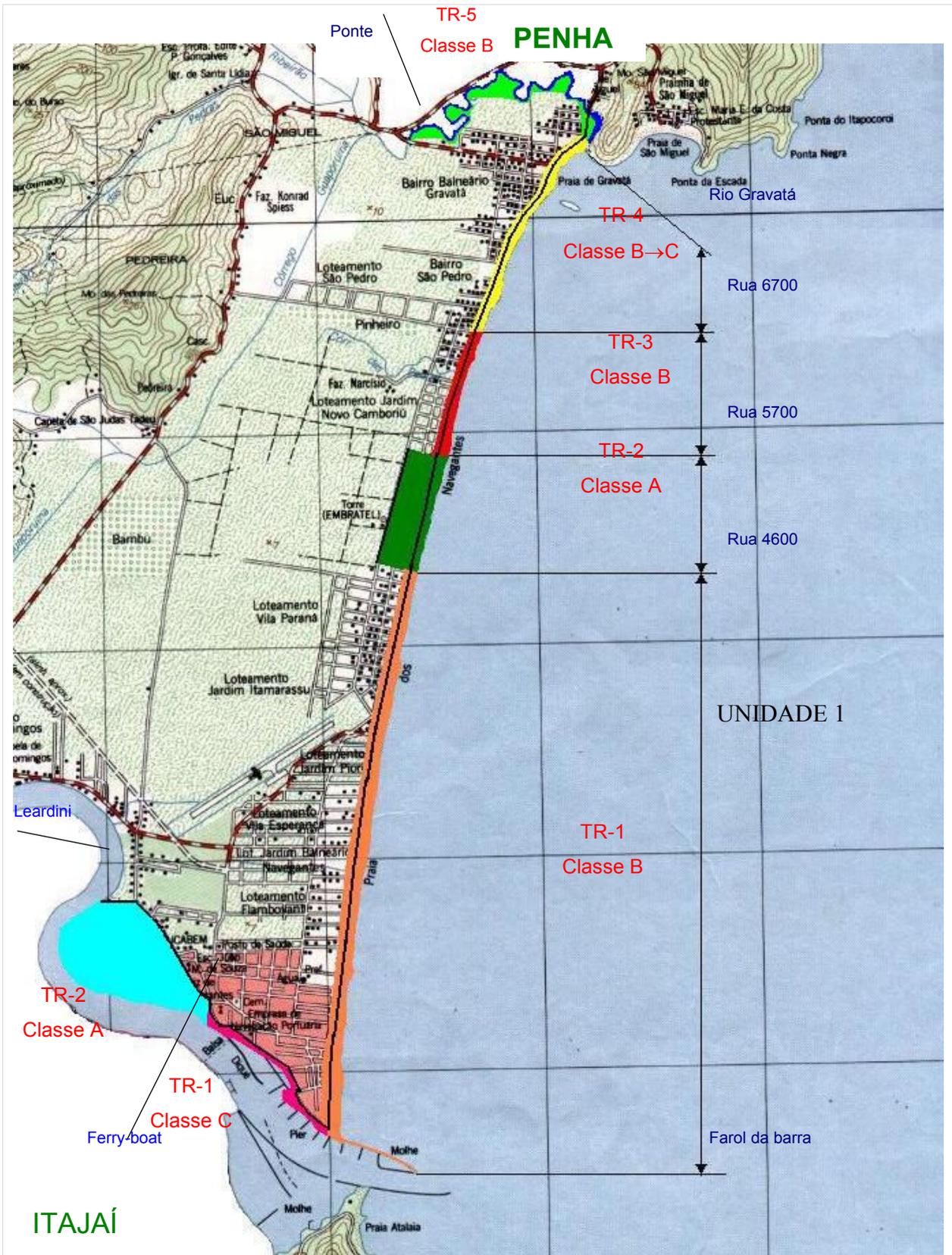


FIGURA 49—DIVISÃO E CLASSIFICAÇÃO DOS TRECHOS NA ORLA DE NAVEGANTES
(FONTE: Navegantes 2007b, p.13)

O trecho 1 abrange ocupações predominantemente horizontais em toda sua extensão, e algumas ocupações na faixa das dunas, esse é o trecho com maior área construída entre a avenida beira mar e a faixa de areia e é também o com maior número de equipamentos urbanos. Ele tem uso predominantemente residencial unifamiliar, e a presença de banhistas e surfistas é bastante significativa. Ele pode ser subdividido em dois trechos, o primeiro mais preservado, com poucas alterações na paisagem, dunas e vegetação em quantidade representativa. Atualmente a construção de prédios de pequeno porte pode ser observada nesse primeiro sub-trecho. O segundo sub-trecho apresenta maiores problemas no sentido de possuir edificações na faixa das dunas e restinga, sendo esse um cenário prejudicial para a paisagem natural e é o possível cenário tendencial, caso nenhuma medida seja tomada (Brasil, 2002b).

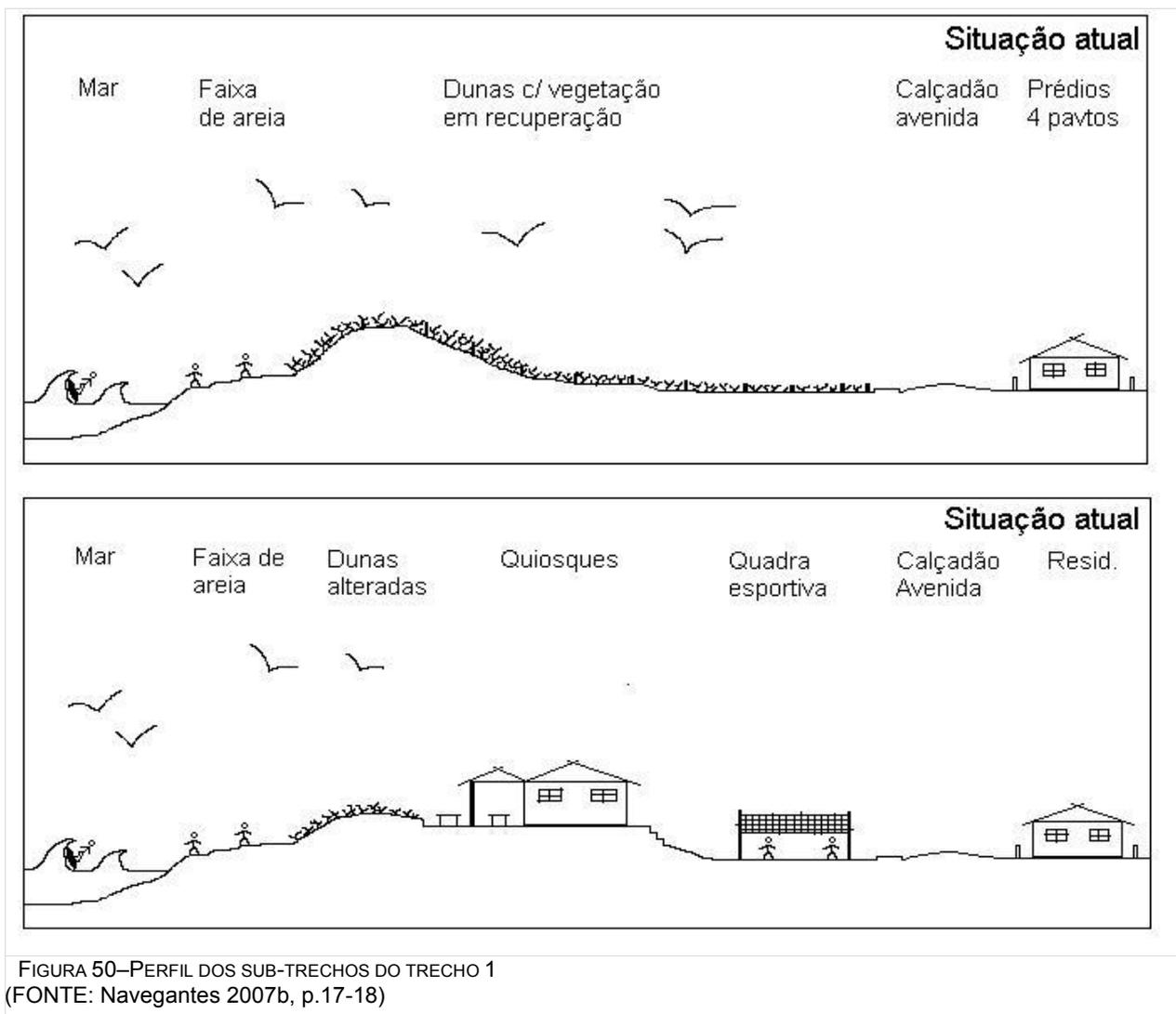
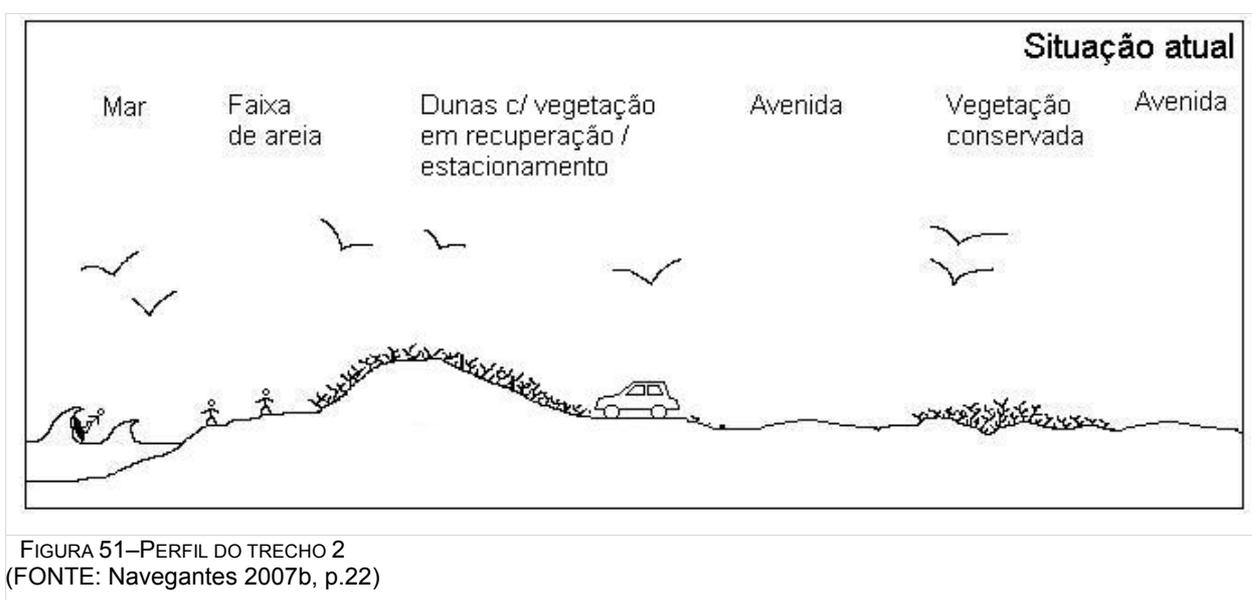
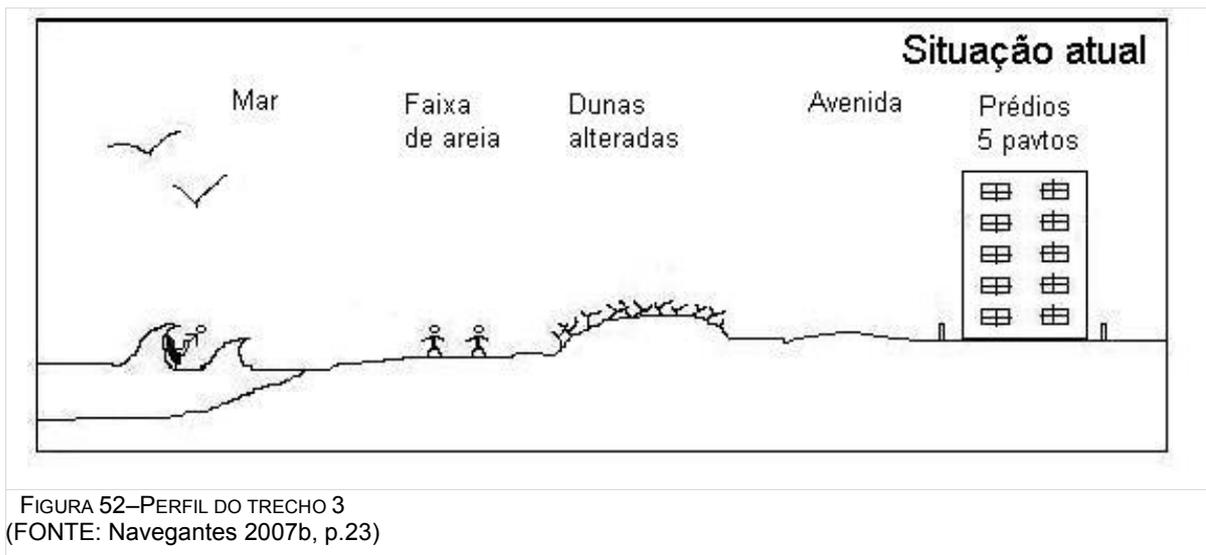


FIGURA 50—PERFIL DOS SUB-TRECHOS DO TRECHO 1
(FONTE: Navegantes 2007b, p.17-18)

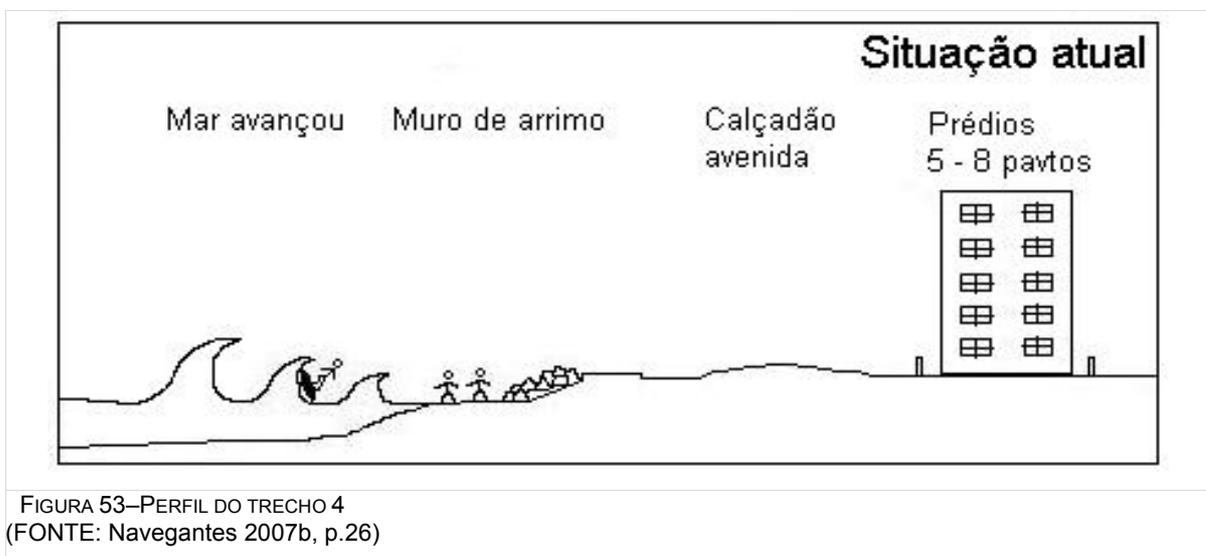
O trecho 2 abrange parte do bairro Meia Praia, onde grande parte do parcelamento do solo ainda não foi efetivado, as dunas encontram-se preservadas assim como grande parte das características originais. Existem poucas habitações nessa área, caracterizando o uso predominante de banhistas. Esse trecho pode ser considerado o mais preservado de toda a orla marítima, no qual a vegetação nativa pode ser encontrada nos dois lados da avenida beira-mar (Brasil, 2002b). Para esse trecho, a atitude mais adequada é instalar a infra-estrutura adequada de modo a manter as características originais.



O trecho 3 possui características semelhantes ao trecho 1, alcançando uma porção do bairro Gravatá, com baixo nível de adensamento e intervenção relativamente baixa nas dunas (Brasil, 2002b). O uso preponderante é residencial, com alguns comércios, práticas de surfe e pesca, o gabarito nesse trecho é um pouco mais elevado e a situação das dunas e vegetação nativa está significativamente alterada.



Totalmente inserido no bairro Gravatá, o trecho 4, também com face para o oceano, possui densidade superior ao trecho 3, com edificações verticais de aproximadamente cinco pavimentos, sendo a área de dunas quase inexistente nessa área, esse trecho pode ser considerado o mais crítico nesse aspecto, com cenário tendencial pouco favorável (Brasil, 2002b). O uso residencial, segunda residência, comércio local e serviços de pequeno porte são os que prevalecem nesse trecho. Essa área pode ser considerada a mais crítica em todos os sentidos, as dunas e vegetação nativa são quase inexistentes, o adensamento populacional aumenta a cada ano e a condição paisagística encontra-se completamente deteriorada. Conseqüentemente a infra-estrutura existente não acompanha o crescimento populacional e coopera para a desvalorização do espaço urbano.



4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como já visto anteriormente, a requalificação urbana é uma intervenção que necessita de uma série de ingerências complementares, como políticas públicas específicas e integradas, utilizadas para implantação das diretrizes projetuais. A segunda etapa do projeto, porém, aplicará essas propostas às diretrizes, cujo resultado se materializará em mudanças físicas.

Essas diretrizes buscam, na sua essência, resgatar e implantar os conceitos de patrimônio 'banal', no caso de Navegantes, conservar e ressaltar as características existentes que possuam relação com os moradores. Um dos casos mais evidentes do município é a Pedra do Miraguaia, que possui relação com a comunidade local, assim como a Figueira, no caso de Pontal do Paraná.

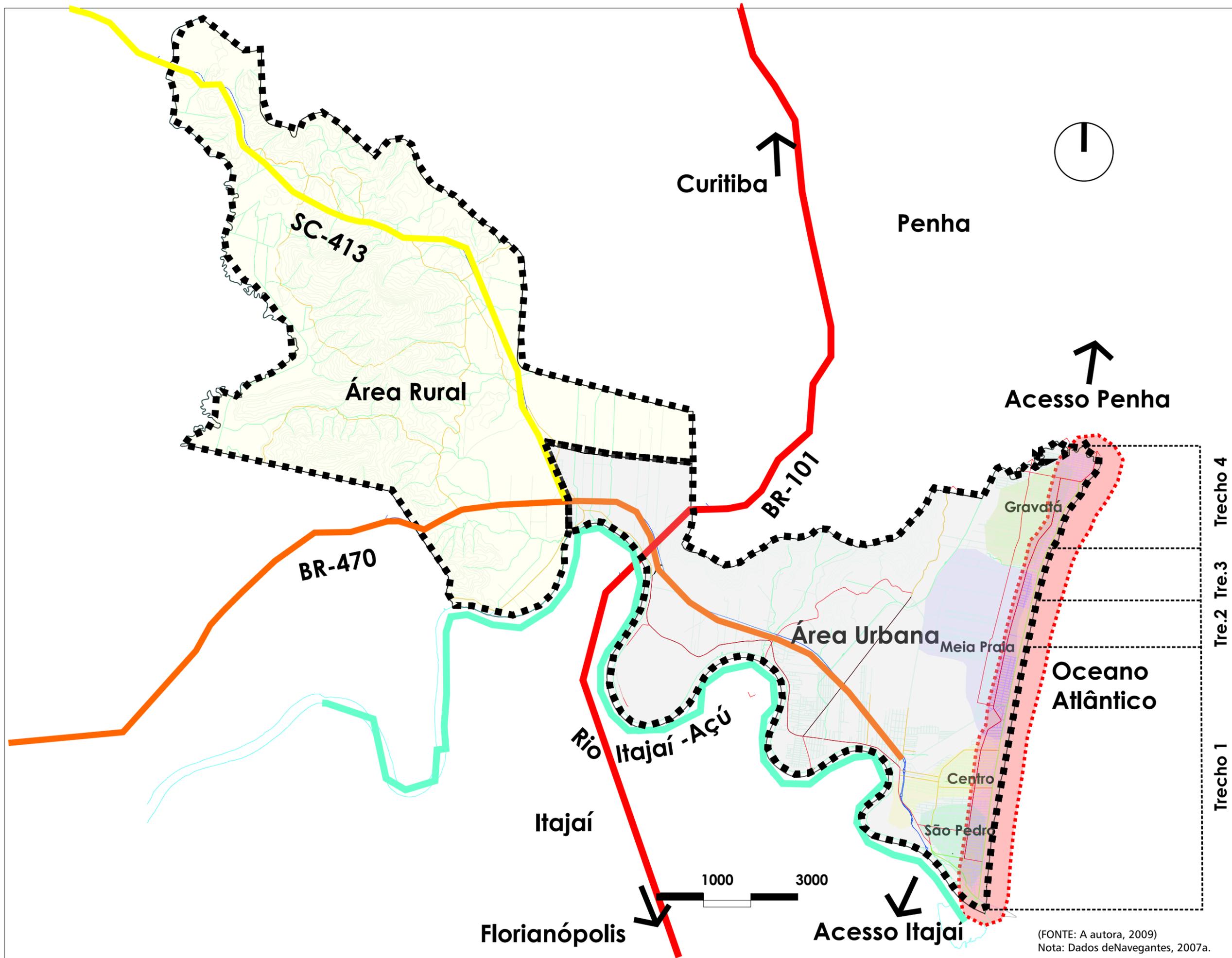
A acentuação da relação do mar com a cidade também é uma intenção semelhante ao objetivo da reestruturação urbana de Barcelona. Além de melhorar a estrutura da cidade para abrigar os jogos olímpicos de 1992, esta intervenção buscou intensificar a relação dos moradores com o mar, através de áreas propícias para o desenvolvimento de atividades ao longo do eixo beira mar. A divisão por faixas de intervenção no caso de Barcelona, é um exemplo de abordagem interessante, principalmente em propostas para cidades litorâneas.

Assim como no caso do calçadão da orla de Santos, outro conceito importante estabelecido para as propostas de Navegantes consiste numa intervenção de caráter democrático, onde o uso comunitário é privilegiado. A implantação de equipamentos de lazer e esportivo na orla são propostas com objetivos simultâneos de suprir o déficit de infra-estrutura e garantir o uso da orla, como espaço público de lazer e convivência.

A orla marítima de Navegantes pode ser caracterizada, de maneira geral, por quatro trechos com semelhanças nas características naturais e de ocupação. Nesse sentido, a proposta para orla pretende enfatizar e proporcionar uma identidade para cada trecho, de forma que cada trecho estabeleça uma continuidade que fortaleça a identidade do conjunto (Mapa 5)

Atualmente, essa área encontra-se degradada e subutilizada por um fator principal, do qual derivam outros dois. A falta de planejamento é o fator principal na situação degradante da orla do município, dela decorre a falta de infraestrutura e os conflitos entre meio ambiente e espaço urbano.

De acordo como estudo abordado até o presente momento, as diretrizes propostas podem ser consideradas como as respostas projetuais necessárias para a eficiência da requalificação da orla marítima do município de Navegantes.



(FONTE: A autora, 2009)
 Nota: Dados de Navegantes, 2007a.

5 DIRETRIZES DO PROJETO

De acordo com a presente pesquisa, a compreensão da realidade do contexto de Navegantes e a problemática urbana existente, foi criado um programa de intervenções para a requalificação urbana da orla. Contemplando vários aspectos do município, a proposta geral consiste numa série de readequações na estruturação urbana.

As diretrizes a seguir foram elaboradas segundo uma ordem hierárquica de prioridades para o município, mas, no entanto, especialmente voltadas para a orla marítima. O intuito é promover o desenvolvimento socioeconômico e espacial, resultante na melhoria de qualidade de vida para a população residente e flutuante.

Tais diretrizes foram ordenadas com base nas deficiências apontadas a partir do levantamento anterior e respeitando os objetivos pré-estabelecidos pelo Projeto Orla para o município de Navegantes. Sendo que o principal deles prevê “implementar o ordenamento da ocupação e a recuperação das características originais do ecossistema de dunas e restinga da praia” (Brasil, 2002b, p.05).

A idéia inicial, que nasceu junto à escolha do tema de pesquisa foi determinada como a diretriz conceitual do projeto, da qual derivou todas as demais diretrizes, sendo ela:

Intensificar a relação do espaço urbano com o mar

5.1 Diretriz Norteadora

A proposta da requalificação urbana, implementada a partir das diretrizes projetuais, busca uma relação harmoniosa entre os usos e a ocupação da orla marítima, minimizando os conflitos atuais, através de um plano estratégico que otimize e complete a infra-estrutura existente, equipamentos e tratamento geral do

contexto espacial e ambiental. O objetivo geral do projeto almeja o resgate e valorização das características do lugar, tornando a orla um espaço democrático de lazer e convivência em sintonia com as ações de desenvolvimento municipais.

5.2 Diretrizes específicas

A partir do capítulo de interpretação da realidade e baseado no conteúdo em estudo, para que a requalificação da orla marítima de Navegantes atinja seu objetivo principal, estabelecido acima, foram elaboradas as diretrizes de projeto listadas abaixo. Para tornar mais clara a abrangência da intervenção, foram estabelecidas as áreas de influência do projeto (Figura 54):

- Área Diretamente Afetada (ADA): que compreende a área específica da intervenção;
- Área de Influência Direta (AID): caracterizada pelo entorno imediato da intervenção;
- Área de Influência Indireta (AII): área de alcance máximo resultante da implantação das diretrizes.

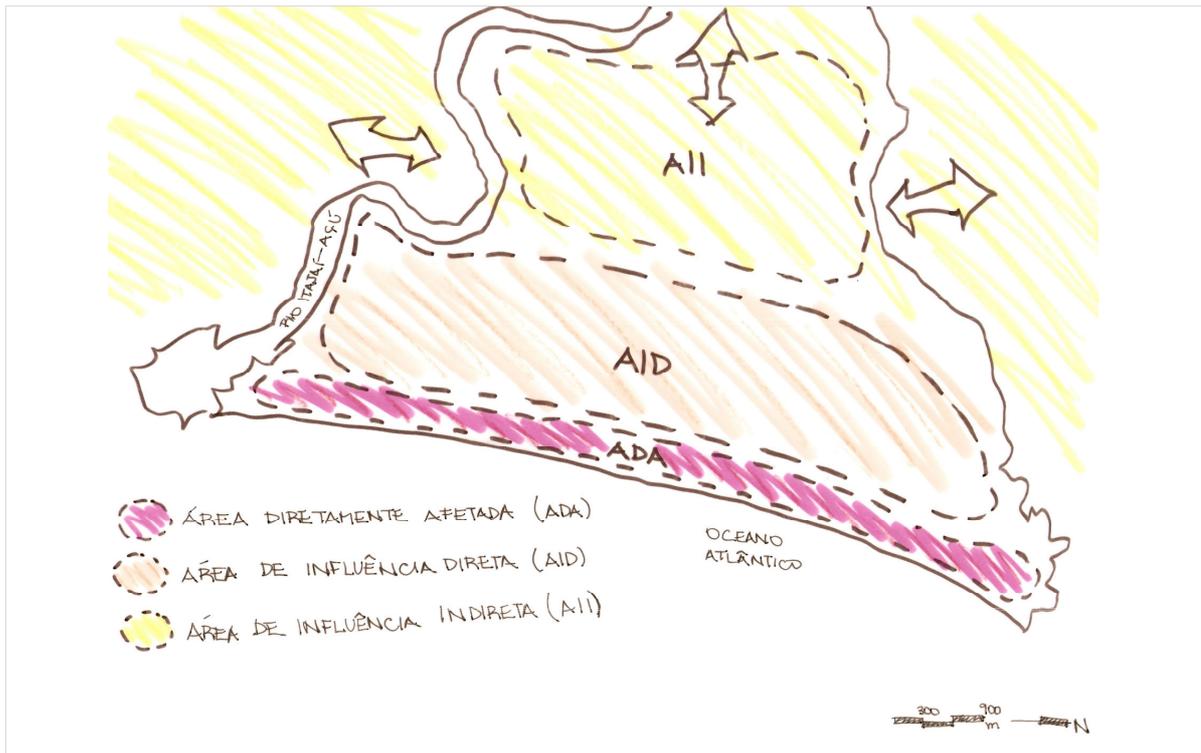


FIGURA 54—CROQUI DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA
(FONTE: A autora, 2009)

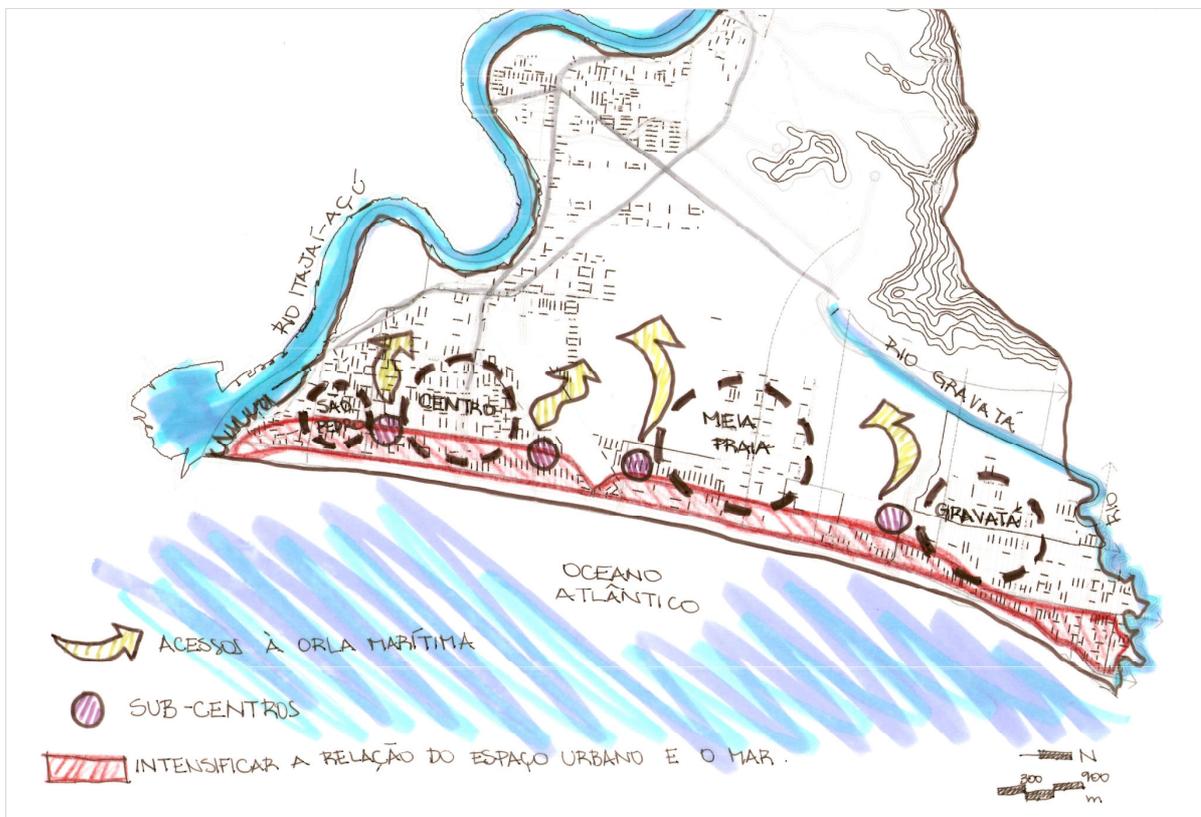
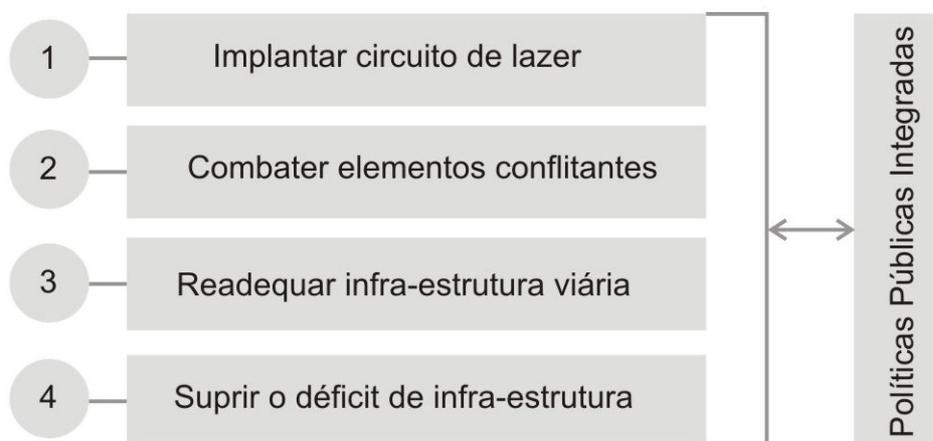


FIGURA 55—CROQUI DAS DIRETRIZES
(FONTE: A autora, 2009)

Foram propostas quatro diretrizes específicas, as quais serão detalhadas logo a seguir, sendo elas as seguintes:



5.2.1 Implantar circuito de lazer na orla

A orla marítima tem importância significativa no contexto do município, inclusive no aspecto de lazer e turístico. O fato da extensão marítima do município alcançar quatro bairros diferentes fortalece o caráter do eixo beira-mar como elemento de transição. Para garantir esse circuito foram organizadas as seguintes propostas:

Diretrizes de proposta	Diretrizes de projeto
<ul style="list-style-type: none"> caracterizar a orla por trechos, de acordo com as características e os marcos de cada local, sendo eles físicos ou não, como a Pedra do Miraguaia, o Farol da Barra, entre outros, permitindo dessa forma, a legibilidade de cada trecho; 	<ul style="list-style-type: none"> implantar áreas de lazer, esporte e cultura, distribuídas ao longo do eixo da orla;
<ul style="list-style-type: none"> articular equipamentos de lazer da orla promovendo a continuidade espacial. 	

QUADRO 3– CIRCUITO DE LAZER
(FONTE: A AUTORA, 2009)

5.2.2 Combater elementos conflitantes na orla

Para otimizar o uso da orla e minimizar os conflitos existentes e evitar futuros foram estipulados os objetivos a seguir:

Diretrizes de proposta	Diretrizes de projeto
<ul style="list-style-type: none">recuperar e criar ferramentas que visem a preservação das dunas e da restinga;	<ul style="list-style-type: none">implantar passarelas de acesso ao mar nas áreas com dunas e vegetação de restinga;
<ul style="list-style-type: none">garantir o acesso à praia que preserve o ecossistema na faixa arenosa;	<ul style="list-style-type: none">estabelecer área específica para comércio de pescados, próximo a colônia de pescadores na divisa entre Navegantes e Penha;
<ul style="list-style-type: none">impedir instalações comerciais desordenadas na orla, no calçadão e faixa de areia;	<ul style="list-style-type: none">criar áreas específicas para estacionamento público;
<ul style="list-style-type: none">impedir o estacionamento nas áreas de dunas e restinga;	
<ul style="list-style-type: none">coibir gabarito alto que prejudique o uso da orla.	

QUADRO 4– COMBATER ELEMENTOS CONFLITANTES
(FONTE: A AUTORA, 2009)

5.2.3 Reestruturar a infra-estrutura viária

A estrutura viária da área em estudo, assim como de todo o município, não apresenta relevante expressividade.

Como descrito anteriormente, o trecho da orla marítima, inclusive a avenida beira-mar, é um elemento espacial relevante no contexto urbano. A avenida Prefeito Cirino Adolfo Cabral, apesar da importância, possui pouca representatividade no cenário urbano., desempenhando apenas seu papel

relacionado a mobilidade e nada mais. Para reverter esse panorama, a requalificação prevê:

Diretrizes de proposta	Diretrizes de projeto
<ul style="list-style-type: none"> reorganizar a hierarquia viária; 	<ul style="list-style-type: none"> implantar calçadas e passeio nas vias;
<ul style="list-style-type: none"> uniformizar a pavimentação de vias de acordo com o nível hierárquico; 	<ul style="list-style-type: none"> implantar rede de ciclovias e ciclofaixas, de acordo com a necessidade e infra-estrutura disponível;
<ul style="list-style-type: none"> estudar a quantidade de pistas de rolagem, sentido das vias e morfologia. 	

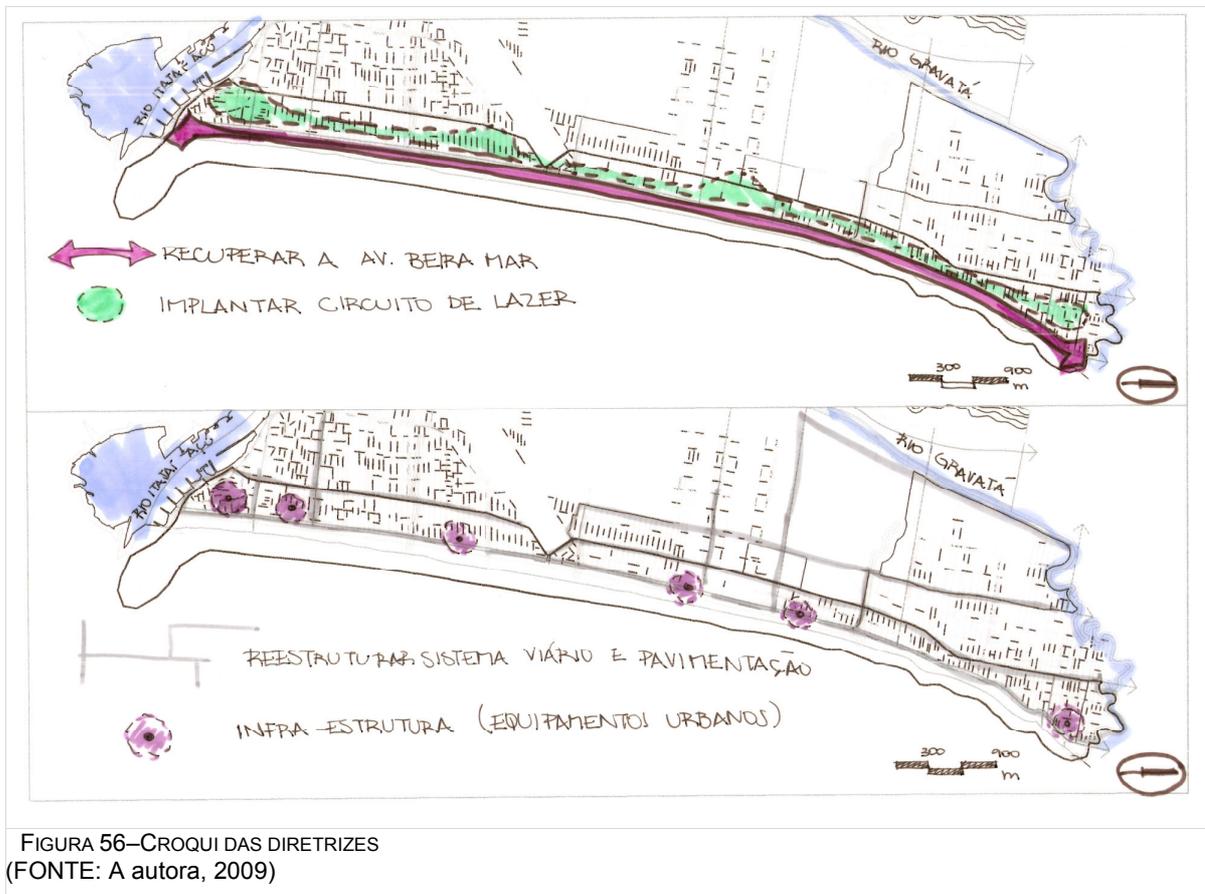
QUADRO 5– REESTRUTURAR INFRA-ESTRUTURA VIÁRIA
(FONTE: A AUTORA, 2009)

5.2.4 Suprir o déficit de infra-estrutura urbana

A infra-estrutura do município em geral apresenta deficiência significativa, que se intensifica na área da orla marítima. De acordo com essa necessidade, alguns objetivos foram estabelecidos:

Diretrizes de proposta	Diretrizes de projeto
<ul style="list-style-type: none"> identificar e selecionar vazios urbanos potenciais para instalação de equipamentos urbanos e espaços públicos; 	<ul style="list-style-type: none"> criar sub-centros na orla para descentralização da infra-estrutura;
<ul style="list-style-type: none"> incentivar a dinâmica na orla marítima; 	<ul style="list-style-type: none"> equipar a orla marítima com mobiliário urbano adequado;
	<ul style="list-style-type: none"> implantar bicicletário nas proximidades do <i>ferry-boat</i> integrado à rede cicloviária;
	<ul style="list-style-type: none"> estabelecer área específica para habitação de interesse social.

QUADRO 6–INFRA-ESTRUTURA URBANA
(FONTE: A AUTORA, 2009)



5.1 Políticas públicas

Como já citado anteriormente, a requalificação urbana necessita de uma série de modificações físico-espaciais, porém a garantia de eficácia da intervenção só ocorre plenamente com a atuação do poder público, seja através do incentivo ou da fiscalização. Sob esse aspecto, algumas políticas públicas integradas são propostas para o presente caso:

- incentivo à dinâmica econômica;
- política habitacional de interesse social;
- incentivo fiscal para o setor de serviço e comércio;
- promoção do turismo sustentável e conscientização ambiental;

- incentivo aos modais de transporte coletivo e uso de bicicleta;
- integração entre transporte coletivo terrestre e *ferry-boat*;
- democratização e promoção de atividades esportivas, culturais e de lazer.

6 REFERÊNCIAS

- BARCELONA. *Ajuntament de Barcelona. Distribución territorial*. Barcelona. Disponível em:
<<http://www.bcn.es/castella/laciutat/barcelona/>> Acesso em: 23.maio.2009.
- **Barcelona: arquitectura y ciudad, 1980-1992**. Barcelona: Gustavo Gilli, 1992.
- BERNARDES, Leonardo. **Desenvolvimento urbano?** Brausen: 2008. Disponível em:
<<http://brausen.blogspot.com/2008/03/desenvolvimento-urbano.html>> Acesso em: 25.maio.2009.
- BRASIL. **Lei Federal nº 7.661, de 16 de maio de 1988**. Disponível em:
< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7661.htm>. Acesso em: 15.abr.2009.
- BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Projeto Orla: Fundamentos para gestão integrada**. Brasília: MMA/SQA; Brasília: MP/SPU, 2002a. Disponível em:
<http://www.mp.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spu/publicacao/081021_PUB_ProjOrla_fundamentos.pdf>. Acesso em: 29.mar.2009.
- _____. **Municípios Atendidos pelo Projeto Orla: Navegantes SC**. Brasília: 2002b. Disponível em:
<<http://www.mma.gov.br/sitio/index.php?ido=conteudo.monta&idEstrutura=11&idConteudo=488&idMenu=273>>. Acesso em: 29.mar.2009.
- _____. **Municípios Atendidos pelo Projeto Orla: Pontal do Paraná PR**. Brasília: 2002c. Disponível em:
<<http://www.mma.gov.br/sitio/index.php?ido=conteudo.monta&idEstrutura=11&idConteudo=488&idMenu=273>>. Acesso em: 21.maio.2009.

- CASTELNOU, Antonio Manoel. **Atitudes arquitetônicas diante do passado histórico.** In: Terra e cultura, Londrina PR. ano VI. nº 14.jan-jun/1991.
- _____. **Teoria do Urbanismo.** Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2007.
- DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento.**
São Paulo: Pini, 1990.
- IBGE. **Contagem da População.** 2007a. Disponível em:
<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/contagem_final/tabela1_1_22.pdf>. Acesso em: 13.abr.2009.
- IPHAN- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Carta de Veneza.** Ministério da Cultura. Disponível em:
<<http://portal.iphan.gov.br/portal/pesquisa.do>> Acesso em: 25.maio.2009.
- LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MACEDO, Silvio Soares; SAKATA, Francine Gramacho. **Parques urbanos no Brasil.** São Paulo: Edusp: Imprensa Oficial, 2003.
- MAFRA, Vilma Rebello. **História.** Navegantes SC: Prefeitura Municipal de Navegantes. Disponível em:
< <http://www.navegantes.sc.gov.br/>> Acesso em: 11. jun.2009.
- MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana.** Petrópolis RJ: Vozes, 2001.

- MARTINS, Mariana Ribeiro. **Reestruturação de entorno portuário: Caso de Antonina PR.** Curitiba: Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Paraná–UFPR, 2008.
- MARTORELL. et al. **La Villa Olímpica. Barcelona 92: Arquitectura, parques, puerto deportivo.** Barcelona: Gustavo Gilli, 1991.
- **Melhoramentos minidicionário da língua portuguesa.** São Paulo: Companhia Melhoramentos, 1997.
- MOREIRA, Clarissa da Costa. **A cidade contemporânea entre a *tabula rasa* e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro.** São Paulo: UNESP, 2004.
- NAVEGANTES. **Plano Diretor Participativo de Navegantes: Volume I.** Navegantes SC: Prefeitura Municipal de Navegantes, 2007a.
- _____. **Plano Diretor Participativo de Navegantes: Volume II.** Navegantes SC: Prefeitura Municipal de Navegantes, 2007b.
- _____. **Turismo.** Navegantes SC: Prefeitura Municipal de Navegantes. Disponível em:
< <http://www.navegantes.sc.gov.br/> > Acesso em: 11. jun.2009.
- NUNES, Jorge Luiz Cardoso. **Histórico.** Disponível em:
<<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>> Acesso em: 21.abr.2009.
- PONTAL DO PARANÁ. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado: Caderno de Propostas.** Pontal do Paraná PR: Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná, 2004.

- PORTONAVE. Porto de Navegantes. Disponível em:
< <http://www.portonave.com.br/index.php>> Acesso em: 11.jun.2009.
- RODRIGUES, Angelita F. et al. **Trabalho de análise da metodologia de intervenção em áreas centrais: Puerto Madero**. Curitiba, 2008.
- SANTOS. **Turismo**. Santos SP: Prefeitura Municipal de Santos. Disponível em:
<<http://www.santos.sp.gov.br/frames.php?pag=/turismo/turismo.php>> Acesso em: 18. maio.2009.
- SOUZA, Marcelo Lopes. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.
- YÁZIGI, Eduardo. **A alma do lugar: turismo, planejamento e cotidiano em litorais e montanhas**. São Paulo: Contexto, 2001.
- YURGEL, Marlene. **Urbanismo e lazer**. São Paulo: Nobel, 1972.

