

E a rua, não é espaço público?

Proposta de requalificação urbana em via do centro histórico de Laguna/SC

SESSÃO TEMÁTICA: DIMENSÃO HISTÓRICA E PATRIMONIAL DO PROJETO, DO PLANEJAMENTO
E DA GESTÃO DA PAISAGEM

CATEGORIA: ARTIGO SOBRE TRABALHOS PRÁTICO/ PROFISSIONAIS¹

Autor: Arq. Lucas Burigo Bilessimo

Coautor: Prof. Dr. Gustavo Pires de Andrade Neto

RESUMO

O projeto de requalificação da rua Gustavo Richard é o objeto deste artigo. Esta rua, antigamente conhecida como “rua da Praia” (a borda d’água chegava até ali) está localizada no centro histórico de Laguna, Santa Catarina. Partindo de um cenário caótico resultante de décadas de pensamento rodoviário, a rua Gustavo Richard e seu entorno carecem de um redesenho que – em conformidade com a preservação do patrimônio - melhore mobilidade, acessibilidade, qualifique a paisagem urbana e crie espaços de convívio e permanência seguros e confortáveis para seus frequentadores. Foi realizada uma revisão teórica da evolução urbana do centro histórico de Laguna e de conceitos relacionados à reabilitação de centros históricos, Sistemas de Espaços Livres, além de diagnóstico da área objeto de estudo, que resultou na elaboração de diretrizes e estratégias para a intervenção, que fundamentam e orientam a proposta de requalificação urbana apresentada. Uma simulação de processo participativo foi conduzida no sentido de refletir e incorporar a participação neste projeto de requalificação urbana. Finalmente, o duplo enfoque projetual, combinando a abordagem de projeto de paisagismo com a lógica de preservação de patrimônio, converteu-se em um grande desafio deste projeto e ao mesmo tempo em um dos seus valores.

PALAVRAS-CHAVES: Paisagem Urbana Histórica; Requalificação Urbana; Desenho Urbano; Espaço Público; Intervenções em Centros Históricos.

ABSTRACT

An urban requalification project for the Gustavo Richard street is the focus of this article. The street, formerly known as “Rua da Praia” (literally "seashore street"), is located in the historic district of the city of Laguna, Santa Catarina (South Brazil). Starting from a chaotic scenario resulting from decades of car-centric planning that partially deprived the original features of this way, the Gustavo Richard Street and its surroundings require a redesign that – in accordance with the preservation of its heritage – meets the needs to improve urban mobility, accessibility, the urban landscape and create safe and adequate spaces for its visitors. A theoretical review was carried out on the evolution of urban fabric and on concepts related to urban renewal in historic centers and Free Space System, in addition to diagnosing the area under study, which resulted in guidelines and strategies for urban requalification which support the elaboration of this proposal. A participatory process simulation was carried out in order to promote participatory contributions in urban requalification projects. Finally, the double focus of the project, combining landscape design and cultural heritage preservation approaches, was challenging but at the same time one of the values of this project.

KEYWORDS: Historic urban landscape; Urban renewal; urban design; public space; urban heritage renewal.

¹ O conteúdo deste artigo corresponde à parte do Trabalho de Conclusão de Curso em Arquitetura e Urbanismo apresentado pelo autor à Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) no ano de 2023.

1 INTRODUÇÃO

Laguna - e mais especialmente o seu centro histórico - foi palco de acontecimentos memoráveis da história catarinense e do Brasil. Habitada por sambaquieiros e carijós ainda antes da chegada dos europeus, está situada sob a linha imaginária do Tratado de Tordesilhas e foi disputada por espanhóis e portugueses durante o período colonial. Já no Império, foi proclamada capital do Estado revolucionário da República Juliana. Pelas praças e ruas da cidade, marchou o farrapo David Canabarro. Também ali Garibaldi conheceu Anita. Em seu importante porto, onde atracaram os lanchões Seival e Farroupilha, também desembarcaram viajantes, comerciantes, pescadores, africanos traficados e escravizados, imigrantes europeus, entre outras tantas pessoas. Como testemunha deste passado, Laguna apresenta um relevante conjunto urbano tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) com cerca de 600 imóveis que, em seus diferentes estilos arquitetônicos, compõem a paisagem e marcam os diversos períodos de apogeu econômico e cultural da cidade.

Diferentemente dos centros históricos esvaziados de outras cidades brasileiras, o centro de Laguna até hoje atrai moradores de diferentes bairros pois concentra empregos, comércio, órgãos públicos e serviços diversos. Para além de seu caráter funcional, o centro antigo de Laguna desempenha uma importante dimensão simbólica pois é o centro fundacional da cidade, agraciado com relevante patrimônio histórico, como sua antiga Casa de Câmara e Cadeia, Igreja Matriz, Mercado Público, museus, casarios, edificações em sua maioria do período luso-brasileiro, eclético e art-déco, e suas praças e ruas de paralelepípedos. Converge para o centro um intenso fluxo de pedestres, ciclistas e veículos, muitas vezes espremendo-se em suas ruas estreitas², o que frequentemente resulta em conflitos pelo uso do espaço. É certo que o centro de Laguna já recebeu algumas intervenções (sobretudo na Praça da República Juliana e na Rua Raulino Horn) que trataram de equacionar a problemática inserção do automóvel nas estreitas vias do centro, reduzindo a quantidade de estacionamentos em área pública e promovendo um discreto aumento na largura das calçadas. Apesar das melhorias já realizadas, a maioria das vias nunca foram requalificadas. Este é o caso de uma das mais emblemáticas ruas do centro, a atual rua Gustavo Richard, antigamente conhecida como "rua da Praia".

Figura 1: Composição volumétrica do conjunto edificado da rua Gustavo Richard.



Fonte: Elaborado pelo autor a partir da fotografia aérea de autoria de Jair Prandi.

² Baseadas nas tradições urbanísticas de Portugal, Laguna e outras cidades brasileiras originadas no período colonial têm como característica a consolidação de uma malha urbana composta por ruas estreitas, as quais eram adaptadas à topografia local e existiam como um traço de união entre conjuntos de prédios, sendo por eles definidas espacialmente (Reis Filho, 2006).



Por sua posição no espaço urbano, a antiga rua da Praia configurava a "fachada urbana" do centro histórico. De frente para a Lagoa Santo Antônio dos Anjos, ao longo dos séculos foi avistada por viajantes e moradores que chegavam ou voltavam à cidade. Ademais, este local também já viu uma linha de trem passar por ali, em áreas acrescidas por sucessivos aterros que redesenharam a borda d'água e a relação do núcleo urbano com a lagoa.

Atualmente, apesar de sua posição privilegiada e destacada importância funcional e de fluxos para a cidade, a rua Gustavo Richard e seu entorno ainda carecem de um projeto que equacione a mobilidade, promova a acessibilidade, proporcione espaços de permanência e convívio de qualidade e ainda contribua para a melhoria da paisagem urbana. Considera-se especialmente relevante valorizar a dimensão histórica e patrimonial do lugar, repleto de referências e significados para Laguna, observando normativas e parâmetros de intervenção no patrimônio, e ao mesmo tempo conciliando-os com questões práticas do projeto do espaço público urbano, incluindo soluções de mobilidade e de acessibilidade, que também apresentam restrições. Questões como estas fundamentam e orientam diretrizes, que logo se expressam no projeto de requalificação urbana apresentado neste artigo. Espera-se contribuir com as dimensões teórica e prática envolvidas na ação projetual, objetivando uma intervenção criteriosa e responsável de projeto do espaço público em centros históricos, que resolva de maneira integrada:

- a criação de espaços qualificados que possibilitem o descanso, a permanência, o convívio e que valorizem a paisagem urbana;
- questões de acessibilidade e de mobilidade funcionalmente complexas, articuladas com o entorno urbano em diferentes escalas;
- o atendimento matizado a diferentes normas e leis que incidem concomitantemente dentro da poligonal tombada, como os parâmetros técnicos normativos de patrimônio;
- uma estratégia ambiental adequada, que garanta a permeabilidade, a melhoria climática do ambiente urbano (com arborização), e o reaproveitamento de material (como a pavimentação em paralelepípedos de granito);
- por fim e sintetizando as abordagens, promover como fio condutor formal da intervenção o resgate de aspectos da memória e da história local, em um projeto viável e criterioso que certamente contribuiria para a qualificação e valorização do espaço público e do patrimônio do centro de Laguna.

Para atingir tais objetivos, foi seguida uma metodologia teórico-prática que em conjunto orientou e fundamentou o projeto desenvolvido: foi realizado um estudo teórico com revisão bibliográfica sobre a evolução morfológica da formação do centro histórico de Laguna e sobre conceitos relacionados a Intervenção Urbana em Centros Históricos, Sistemas de Espaços Livres, Espaço Público e Desenho Urbano; um diagnóstico da situação atual da área objeto de estudo; a análise de projetos correlatos; o estudo das normativas existentes sobre intervenções em conjuntos urbanos tombados; a definição de diretrizes e estratégias para a intervenção; e a elaboração de três "partidos de projeto urbano" alternativos (utilizados para simular uma etapa do processo participativo de elaboração do projeto) que resultaram na proposta projetual de requalificação urbana apresentada neste trabalho.

2 POR QUE É IMPORTANTE REQUALIFICAR AS RUAS DOS CENTROS HISTÓRICOS?

Assim como em muitas cidades históricas, as ruas do centro de Laguna foram pensadas para a circulação de pessoas e carroças. Mas com a introdução dos automóveis no século XX, estas ruas foram sendo adaptadas a fim de que também fosse possível sua utilização por veículos. Quando



a quantidade de automóveis na cidade ainda era pequena, o compartilhamento da via não gerava muitos conflitos. Entretanto, o aumento da população e do perímetro urbano resultaram no aumento cada vez maior dos deslocamentos para acessar emprego, lazer, comércio e serviços com consequente aumento da quantidade de veículos em circulação e estacionados. Ainda pior, o espaço destinado aos pedestres e aos carros não resulta de um desenho urbano bem pensado, quase sempre apresentando um cenário caótico marcado pela sobreposição de problemas relacionados à mobilidade e acessibilidade, não oferecendo conforto e segurança a pedestres e ciclistas.

O cenário descrito se assemelha com o de tantas cidades do Brasil e do mundo após décadas de pensamento rodoviarista, as quais merecem projetos de requalificação urbana que equacionem o espaço viário e privilegiem a mobilidade ativa, a acessibilidade e a qualificação paisagística dos espaços de permanência. No entanto, no caso específico de conjuntos urbanos tombados e de interesse para a preservação como o de Laguna, as intervenções no desenho urbano devem seguir critérios especiais a fim de serem compatíveis com a preservação do patrimônio, sobrepondo-se diferentes e complexas lógicas sobre o espaço da rua.

O tombamento do centro histórico de Laguna é considerado o marco inicial da adoção do conceito de “cidade documento” no Brasil. Este conceito considera valor de patrimônio aquilo que a cidade propicia de conhecimento sobre a história a partir da leitura da morfologia urbana. Além da arquitetura com sua volumetria, tipologias e diferentes características estilísticas, também foi considerado para o tombamento a relação do sítio com o território, o seu traçado e subdivisão de lotes, as diferentes densidades, entre outros aspectos (Motta, 2012).

O conjunto urbano paisagístico tombado de Laguna é composto por edificações, morros, lagoa, ruas, praças e demais espaços livres (Lucena, 1998). Na área abrangida pela poligonal de tombamento, as edificações históricas refletem uma grande diversidade arquitetônica, advinda de diferentes ciclos econômicos e culturais da cidade, que conformam diferentes sequências urbanas³, estando duas delas situadas na rua Gustavo Richard (Jaramillo, 2016).

Desta forma, por considerar o conjunto urbano paisagístico em que se inscreve, o tombamento do centro histórico de Laguna se alinha a postulados da Carta de Veneza (1964) e da Carta de Washington (1986) e ao conceito contemporâneo de “patrimônio ambiental urbano”. Para Castriota (2009), a necessidade de preservação vai além de simplesmente tomar determinadas edificações ou conjuntos, ou seja, deve ser pensada a paisagem urbana em seu conjunto.

A estrutura espacial de uma cidade é composta por espaços edificados e espaços livres de edificação, e a articulação entre estes configura e qualifica a forma urbana, organizando seus diversos tecidos (Macedo et al, 2007). Praças, parques, calçadas, orlas, lagoas, praias e diversos outros locais são elementos do sistema de espaços livres públicos, mas é a rua que representa o principal espaço livre urbano, elemento fundamental de conexão da cidade e onde ocorre grande parte da vida cívica cotidiana da sociedade urbana (Queiroga, 2011).

Para Jacobs (2011), as ruas e suas calçadas são os locais públicos mais vitais de uma cidade pois nesses lugares os diferentes compartilham o mesmo espaço e se relacionam, sendo uma importante ferramenta de combate à segregação e à discriminação racial. “Aparentemente desprezíveis, despropositados e aleatórios, os contatos nas ruas constituem a pequena

³ Jaramillo (2016, p.193) explica que sequências urbanas são “segmentos contínuos de partes da estrutura urbana formando uma ordem ou sucessão de elementos que compõem um conjunto, com características morfológicas e tipológicas definidas que lhe dão uma identidade própria” e são consideradas um elemento a mais na análise da caracterização do centro histórico de Laguna. As expressões linguísticas existentes são: luso-brasileiro, eclética, art déco, modernista e contemporânea.

mudança a partir da qual pode florescer a vida pública exuberante da cidade” (Jacobs, 2011, p.78).

As pessoas utilizam as ruas não apenas para caminhar, mas também para exercer outras diversas atividades, como realizar paradas curtas ou mais longas, ver vitrines, conversar, encontrar pessoas, exercitar-se, dançar, divertir-se, realizar comércio de rua, pedir esmolas, entreter-se. Logo, uma boa rua também deve prever ambientes que possibilitem o descanso, a permanência e o convívio (Gehl, 2013).

A rua enquanto tipologia de espaço livre público nem sempre recebe a devida atenção, mas contemporaneamente algumas iniciativas têm reivindicado a importância do projeto da rua desde perspectivas diversas, como mobilidade, acessibilidade e paisagismo, entre outros. Neste sentido, o conceito de “ruas completas” tem tido certo êxito em converter as ruas em protagonistas do desenho da cidade e ser uma resposta à priorização dos automóveis em detrimento do conforto e segurança de outros modais de transporte, como o de pedestres e ciclistas (Winters, 2009 apud WRI, 2021). As questões sintetizadas neste conceito são da maior relevância, embora nem sempre seja simples a sua aplicação direta no redesenho da seção de ruas muito estreitas que costumam caracterizar os centros históricos.

3 DIAGNÓSTICO: COMO ESTÁ A ANTIGA RUA DA PRAIA?

Para efeitos deste trabalho, foi considerado como âmbito de intervenção os 350 metros de extensão da rua Gustavo Richard delimitados pelas ruas 13 de maio e Conselheiro Jerônimo Coelho. Trata-se de uma via local paralela a uma via arterial (avenida Colombo Machado Salles) e a uma via coletora (rua Raulino Horn, que já foi objeto de intervenção anterior). Inicialmente também foram consideradas na área de intervenção quatro vias transversais (rua 13 de maio e trechos das ruas Barão do Rio Branco, Tenente Bessa e XV de Novembro).

Figura 2: Delimitação inicial da área de intervenção.



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de imagem aérea obtida no software Google Earth.

A área de intervenção possui um uso majoritariamente comercial e de serviços, tendo na rua Gustavo Richard sua maior concentração. Nesta via, todo o pavimento térreo é destinado ao comércio e/ou serviços e existem apenas algumas edificações com uso residencial nos pavimentos superiores. Isso faz com que no local haja um intenso fluxo de pedestres, ciclistas e veículos durante o horário comercial, mas ocorra um esvaziamento nos demais períodos. As construções não possuem recuo frontal e lateral, o que forma um conjunto de faces de quadra contínuas ao longo da via. Essas características fazem com que a maioria dos espaços livres



urbanos desta região sejam os públicos e a maior proporção destes seja composto pelo sistema viário.

Entretanto, o local apresenta problemas de mobilidade e de acessibilidade, e não possui espaços de permanência que atendam à demanda existente. Atualmente, a maior parte da antiga rua da Praia é destinada a automóveis estacionados e em circulação. O deslocamento dos pedestres ocorre em estreitos passeios, os quais possuem uma faixa livre de circulação ainda menor devido à presença de postes de concreto, sinalização de trânsito, vasos de planta, publicidade, bicicletas estacionadas, comércio ambulante e até mesmo produtos expostos à venda pelas lojas. Assim, a incapacidade no atendimento da demanda *peatonal* faz com que comumente as pessoas transitem pelo leito carroçável, o que torna a mobilidade desconfortável e insegura. Também não há um espaço apropriado para o deslocamento de ciclistas, os quais transitam em meio aos automóveis. Para Medeiros (2015), outro fator que merece atenção é a drenagem urbana, já que alguns trechos da via apresentam histórico de alagamentos.

Devido à geometria irregular dos quarteirões, a largura da rua Gustavo Richard apresenta medidas variadas. A aplicação do “índice de caminhabilidade” do ITDP nos dois lados do passeio permitiu uma avaliação objetiva das condições locais. Os principais problemas estão na inadequada largura das calçadas, no baixo uso fora do horário comercial, na ausência de travessia de pedestres, na insuficiente iluminação e na poluição sonora. Entretanto, o resultado também apresenta bons índices para limpeza urbana, proximidade do transporte público, dimensão das quadras e fachadas ativas.

A presença de postes de concreto com cabeamento aéreo e a excessiva quantidade de carros estacionados no entorno das edificações prejudicam a leitura do conjunto edificado. Outro aspecto que contribui para a poluição visual é a presença de letreiros, toldos e aparelhos de condicionamento de ar instalados em desacordo com as normas locais do IPHAN. O elemento mais visível é a fixação de toldos retráteis nas bordas das marquises, os quais são estendidos até o meio-fio de granito. Estes equipamentos geram um ocultamento total do pavimento térreo de algumas edificações e dificultam a circulação de pedestres⁴.

Um diagnóstico da rua Gustavo Richard não poderia deixar de mencionar que a "antiga rua da Praia" já não está em sua maior parte na borda d'água. Com a execução de sucessivos aterros, foram construídos quarteirões que obstruem a vista da lagoa em cerca de metade do trecho analisado. Por outro lado, resta ainda a fruição física e visual em um dos trechos mais especiais em que a cidade encontra a lagoa: o antigo cais do porto. Promover e valorizar esta "fachada lacustre" deve ser uma premissa de qualquer requalificação do local.

4 DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA

Além da discussão teórica e do diagnóstico brevemente apresentados, a proposta para a rua Gustavo Richard ainda se baseou no estudo de casos correlatos de requalificação urbana, como uma "rua completa" no centro de Curitiba, a área do Senhor do Bonfim em Salvador, além do estudo aprofundado de intervenção já executada em outra via do centro histórico de Laguna. Com relação à legislação incidente, por tratar-se de conjunto urbano tombado, além das leis e

⁴ Em estudo realizado, Benício et al (2020, p.15) constatam um progressivo descumprimento das normas de instalação de equipamentos de publicidade no Centro Histórico de Laguna, o que para os autores “indica para a necessidade de revisão dessas normas; de sua transformação em legislação, com penalidades legais inclusas, além de benefícios pela obediência às mesmas; e de sua ampla publicização e rigorosa fiscalização, em prol da efetiva preservação da paisagem cultural lagunense.”



normas existentes para projetos urbanos, foram realizadas consultas técnicas ao IPHAN. Tendo em vista a escassez de legislação ou normativa específica para intervenções em conjuntos urbanos tombados, o escritório técnico de Laguna utiliza como referência as diretrizes estabelecidas pelo órgão no Plano de Mobilidade do Centro Histórico de Laguna (IPHAN, 2010). Também foi objeto de consulta uma Instrução Normativa que dispõe sobre acessibilidade aos bens culturais imóveis (IPHAN, 2003) e um caderno técnico sobre mobilidade, acessibilidade e qualificação dos espaços urbanos em conjuntos urbanos tombados e de interesse para a preservação (IPHAN, 2014).

Como resultado, foi definido um programa de necessidades para a intervenção e elencadas diretrizes e estratégias projetuais, como podem ser vistos na tabela a seguir.

Tabela 1: Diretrizes e estratégias projetuais.

Diretrizes	Estratégias
Redesenho da via com foco na segurança e no conforto do pedestre	<ul style="list-style-type: none">a) Redesenhar as vias: ampliar os passeios, reduzir o leito carroçável à largura mínima necessária e reduzir o número de vagas de estacionamento;b) Implantar cruzamentos elevados, com estreitamento das travessias;c) Criar travessias de pedestres nos locais de grande fluxo;d) Transformar em compartilhada as vias que não tem largura suficiente para contemplar passeios e leito carroçável nas suas dimensões mínimas;e) Incluir paisagismo e infraestrutura verde no projeto de espaço público;f) Melhorar a iluminação: implantar luminárias direcionadas ao pedestre nos passeios e nos espaços de permanência;g) Ampliar a quantidade e os locais de implantação dos paraciclos;h) Promover rotas acessíveis e com locais de descanso;i) Delimitar e qualificar espaços reservados ao comércio ambulante;
Preservação do patrimônio⁵	<ul style="list-style-type: none">j) Manter o leito carroçável em paralelepípedo e o meio-fio de granito;k) Pavimentar os passeios com lajota de concreto 20x20cm ou ladrilho hidráulico de concreto com desenho geométrico;l) Implantar travessias de pedestres com placas de granito;m) Afastar as vagas de estacionamento da fachada das edificações;n) Transformar em <i>peatonal</i> o trecho da rua Gustavo Richard entre as ruas Conselheiro Jerônimo Coelho e XV de Novembro;o) Utilizar mobiliário urbano de baixo impacto visual, com linguagem padronizada e contemporânea;p) Implantar rede de cabeamento subterrâneo;q) Utilizar postes de tamanho e material sem interferência visual e em escala apropriada considerando a inserção na paisagem;r) Considerar a normativa vigente para instalação de equipamentos de publicidade, bem como de outros equipamentos que interferem na paisagem;s) Implantar placas orientativas ao longo do percurso sugerido para o centro histórico e placas interpretativas do patrimônio nos locais de interesse;t) Projetar e requalificar os espaços públicos propícios à realização de atividades e experiências que geram um pertencimento do local pelos usuários;
Utilização do espaço público como indutor de novos usos	<ul style="list-style-type: none">u) Qualificar a praça e projetar novos espaços de permanência propícios ao descanso, ao estar, ao encontro e ao convívio;v) Criar espaços que possibilitem a realização de práticas culturais tais como feiras, exposições, apresentações e manifestações políticas.

Fonte: Elaborado pelo autor.

A partir das diretrizes, foram desenvolvidos três partidos urbanísticos, avaliando soluções espaciais diferentes. A elaboração de alternativas distintas para a mesma área é uma relevante

⁵ As estratégias listadas nos itens “j”, “k”, “o”, “p” e “q” são orientações contidas em IPHAN (2010).

ferramenta para a discussão pública de intervenções no espaço público. Neste caso, parte do processo participativo para elaboração do projeto foi simulado com os membros da pré-banca do trabalho de conclusão de curso, que indicaram o acolhimento de partes de cada um dos três partidos, resultando em uma quarta proposta, híbrida, que foi então desenvolvida como projeto preliminar e que resultou na proposta aqui apresentada.

Durante a elaboração do projeto houve uma pequena alteração na delimitação da área inicial de intervenção, acrescentando-se o trecho da avenida onde a borda d'água se relaciona com a rua Gustavo Richard. Este trecho tem início em frente à edificação do Mercado Público e término em frente à edificação do Cine Mussi.

Figura 3: Planta baixa do novo desenho urbano da área de intervenção.



Fonte: Elaborado pelo autor.

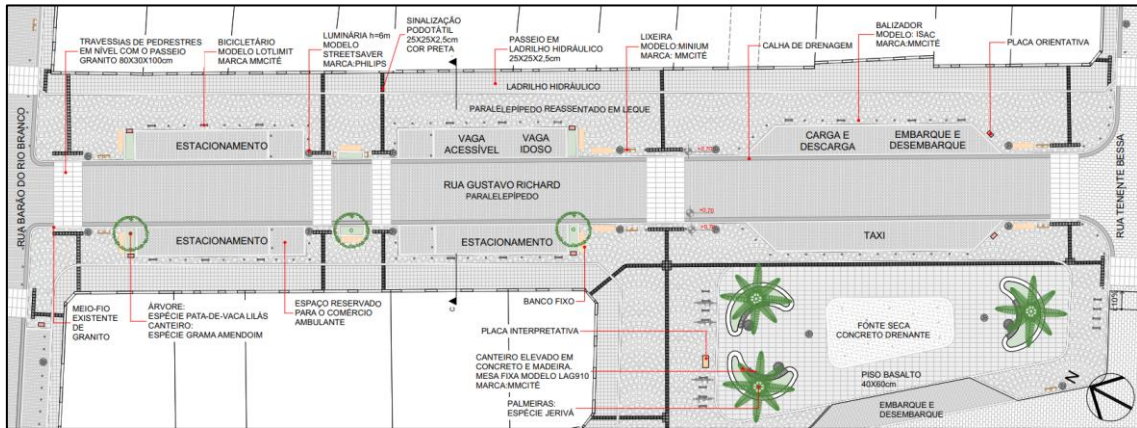
Conforme pode ser visualizado na figura 3, as principais alterações propostas no desenho urbano da área de intervenção são: 1- Trecho da via convertido em *peatonal*; 2- Alargamento dos passeios e criação de espaços de permanência; 3- Redesenho da rua Gustavo Richard, com alargamento dos passeios, vagas de estacionamento em paralelo e arborização apenas em um dos lados da via; 4- Transformação das vias em compartilhadas; 5- Redesenho da praça, com instalação de fonte em linguagem contemporânea como forma de remeter à fonte que existia ao lado da antiga edificação do Mercado Público que ali se encontrava; 6- Inversão no sentido do tráfego para criar um novo acesso à rua Gustavo Richard; 7- Paginação do piso faz a marcação dos quarteirões que existiam no local e remete às ondas da lagoa que antigamente chegavam até ali; 8- Via convertida em *peatonal*; 9- Um trecho da via (dois quarteirões) é transformado em *peatonal* e conforma um largo denominado "largo das docas"; 10- Redesenho do cruzamento existente junto ao Cine Mussi com transformação de um trecho da via em *peatonal*; 11- Redesenho da avenida, com introdução de ciclovia bidirecional e requalificação da orla da Lagoa Santo Antônio dos Anjos junto às Docas. Neste local, bancos foram posicionados de maneira a facilitar a apreciação da paisagem pelos usuários a partir de diversos pontos de vista.

Como solução para a ampliação dos passeios, entende-se que a manutenção do meio-fio de granito em seu local original é a alternativa mais econômica, menos invasiva, que mantém o registro do alinhamento original do passeio e que possibilita a reversibilidade. Com isso, nas vias estreitas que foram transformadas em compartilhadas o leito carroçável é elevado ao nível do passeio e o espaço exclusivo dos pedestres fica delimitado por balizadores. Já na rua Gustavo Richard, a nova delimitação do passeio ocorre pela instalação de outro meio-fio.

Em consonância com diretrizes de patrimônio, a introdução de arborização na antiga rua da praia é proposta apenas para um lado da via (o lado do aterro, onde há quarteirões ocupados por edificações mais recentes), permanecendo livre a visualização da sequência de fachadas nas faces de quadra mais antigas. Propõe-se ainda a substituição da rede de cabeamento aérea por subterrânea e dos postes de concreto por metálicos (ver figuras 4, 5 e 6).

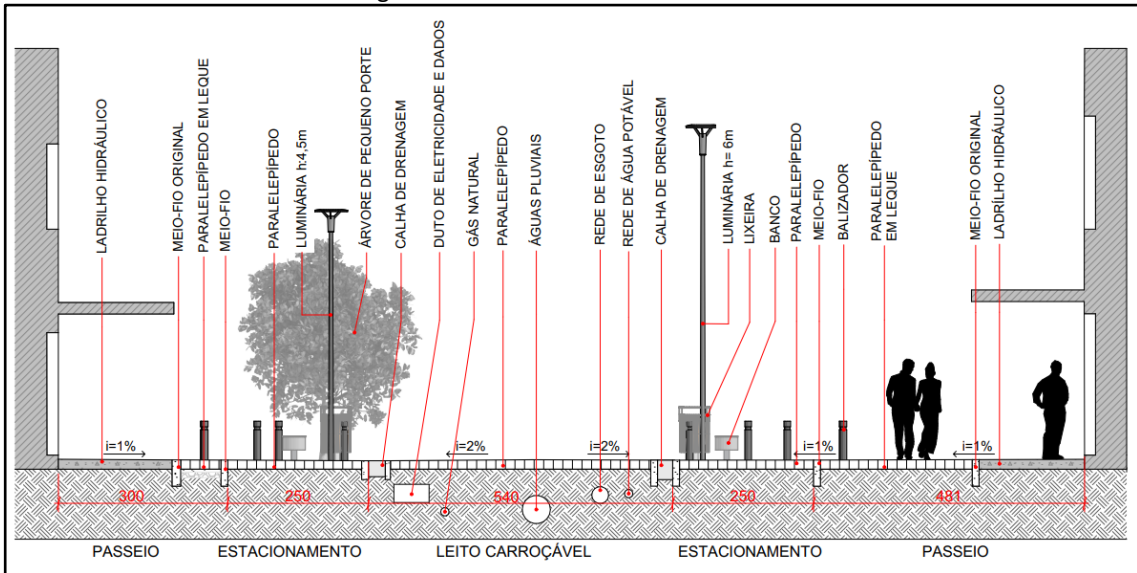


Figura 4: Planta baixa de trecho da rua Gustavo Richard.



Fonte: Elaborado pelo autor.

Figura 5: Corte da rua Gustavo Richard.



Fonte: Elaborado pelo autor.

Figura 6: Perspectiva da rua Gustavo Richard requilificada.



Fonte: elaborado pelo autor.



A transferência do porto e da estação de trem para outro local fez com que a área ficasse em desuso e fosse ocupada por edificações públicas e privadas. Os trilhos da antiga estrada de ferro foram substituídos pela abertura de uma avenida e o local da antiga estação de trem foi transformado em novas quadras onde foram construídas edificações comerciais (Lucena, 1998). Isto resultou em um distanciamento entre a lagoa e a atual rua Gustavo Richard, além de diminuir os espaços livres públicos utilizados para lazer, estar, convívio e prática de atividades culturais. A proposta de criação de um largo no trecho da via que fica em frente às docas visa resgatar o elo desta rua com a lagoa e devolver aos cidadãos um espaço livre público propício à realização de diversas atividades. O “largo das docas” conta com uma ampla área livre projetada de forma a permitir a realização de eventos culturais, tais como feiras, exposições, festas, apresentações, entre outros. Para isso, propõe-se a utilização de mobiliários que possam ser facilmente removidos para a realização de determinados eventos (especialmente a encenação do espetáculo épico “Tomada de Laguna” que ocorre a cada ano e conta com uma grande produção que envolve centenas de participantes) e recolocados ao término dos mesmos. Assim, nos períodos em que não há eventos a área pode ser utilizada como local de lazer, descanso e convívio. Além disso, a ampla área livre do largo contribui para a visualização e a leitura do conjunto edificado, bem como para a apreciação da paisagem natural.

Figura 7: Lazer, descanso e convívio no “largo das docas”.



Fonte: elaborado pelo autor.

Figura 8: Simulação de uso cultural no “largo das docas”.



Fonte: elaborado pelo autor.



Figura 9: Apreciação da paisagem na orla da Lagoa.



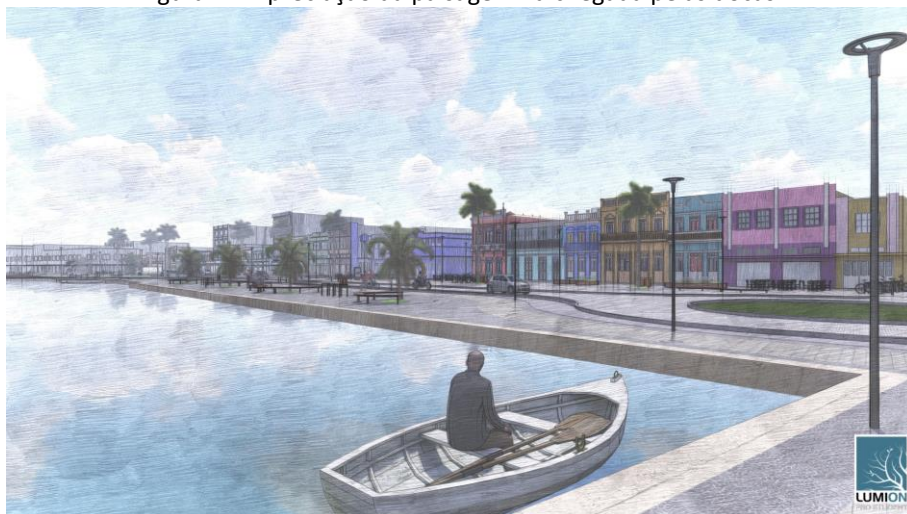
Fonte: elaborado pelo autor.

Figura 10: Avenida e praça requalificadas.



Fonte: elaborado pelo autor.

Figura 11: Apreciação da paisagem na chegada pelas docas.



Fonte: elaborado pelo autor.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A efetiva requalificação de uma rua demanda esforços que vão além do redesenho de seus espaços. A solução para os problemas de mobilidade e uso do espaço público na rua Gustavo Richard e entorno requer ações que extrapolam a área projetada, tais como: um sistema de mobilidade eficiente, que possibilite a redução no uso do automóvel particular como meio de locomoção e estimule o deslocamento a pé, de bicicleta e por meio de transporte público; a realocação dos terminais urbanos de ônibus, que atualmente se encontram improvisadamente ao longo dos passeios das vias da região; a implantação de bolsões de estacionamentos em áreas contíguas aos principais eixos de chegada e saída do centro, permitindo o acesso rápido e facilitado à área de trânsito restrita; a implantação de um sistema de estacionamento rotativo mediante pagamento e com limitação no tempo de permanência; a implantação de uma rede cicloviária que possibilite um deslocamento seguro e confortável ao ciclista; o estímulo ao uso residencial no centro histórico e em bairros do entorno a fim de diminuir a necessidade de grandes deslocamentos no acesso a emprego, comércio e serviços; e melhorias nos passeios em toda a cidade, tornando a caminhada segura e confortável durante todo o percurso.

Para viabilizar o redesenho do espaço das ruas é necessário um processo coordenado entre diferentes setores do governo local em diálogo com a comunidade impactada pelo projeto e muitas vezes passará por fazer escolhas difíceis ao eleger prioridades. Devem ser previstos métodos participativos em todas as fases, como diagnóstico, definição de diretrizes e alternativas de partido de projeto (como foi simulado neste trabalho), implantação e medição dos impactos, independentemente da escala da intervenção.

O perfil atual dos usuários da região é variado. São pessoas de diferentes faixas etárias e econômicas, oriundas de todos os bairros da cidade e que frequentam o local por diversos motivos: trabalhar, fazer compras, passear, passar o tempo, apreciar a paisagem e/ou a movimentação, conversar com amigos etc. Além disso, a região é frequentada por turistas que descobrem as belezas do centro histórico de Laguna, atividade que se espera promover com um projeto que buscou identificar e valorizar o patrimônio urbano paisagístico existente. Assim, a participação da comunidade na elaboração do projeto e a compreensão dos benefícios da mudança são determinantes para que haja um apoio à intervenção.

Por fim, o duplo enfoque projetual, combinando uma abordagem desde a arquitetura da paisagem com uma lógica própria de preservação de patrimônio, converteu-se em um grande desafio deste projeto e ao mesmo tempo em um dos seus valores. As dimensões da memória e da história local serviram como *leitmotiv* formal de intervenções no espaço livre urbano de centros históricos tendo, neste caso, como exemplo, os temas do reaproveitamento da pavimentação em paralelepípedo, a desaparecida linha do trem ou a reinserção (ainda que em linguagem contemporânea) de palmeiras e de uma fonte d'água nos locais onde previamente se localizaram muitas décadas atrás.

O projeto busca demonstrar que é possível melhorar a acessibilidade, a mobilidade e os espaços de permanência ao mesmo tempo em que se preserva elementos que garantem a continuidade histórica, o que certamente contribuiria para a qualificação e valorização do espaço público e do patrimônio urbano e paisagístico do centro de Laguna. Para isso, a intervenção em uma rua tão repleta de história e de significados deve ser criteriosa, refletindo e ponderando (a lacuna de) questões normativas e pautas projetuais - como podem ser a geometria e materiais utilizados - sem esquecer da continuidade histórica garantida pela permanência de artefatos arquitetônicos e urbanos ao longo do tempo.

REFERÊNCIAS

- BENÍCIO, D.; VENSKE, E.; FORT, G.; MORAES, L. C.. **“Libera geral... Então libera”**: os equipamentos de publicidade no centro tombado de Laguna na Contemporaneidade. In: 6 Seminário Ibero-americano Arquitetura e Documentação, 2020, Belo Horizonte. Anais do 6 Seminário Ibero-americano Arquitetura e Documentação. Belo Horizonte: Even3, 2020.
- BILESSIMO, Lucas Burigo. **E a rua, não é espaço público? Proposta de requalificação urbana em via do centro histórico de Laguna/SC**. Trabalho de Conclusão de Curso de Arquitetura e Urbanismo apresentado à Universidade do Estado de Santa Catarina. Laguna, UDESC, 2023.
- CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio Cultural**: conceitos, políticas, instrumentos. São Paulo: Annablume, Belo Horizonte: IEDS, 2009.
- GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- ICOMOS. **Carta de Veneza**. In: IPHAN. Cartas Patrimoniais. Brasília: IPHAN, 1995.
- ICOMOS. **Carta de Whashington**. In: IPHAN. Cartas Patrimoniais. Brasília: IPHAN, 1995.
- IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Instrução Normativa nº 1**, de 25 de novembro de 2003. Brasília: IPHAN, 2003.
- IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Plano Geral de Ordenamento da Acessibilidade e Mobilidade em Sítio Histórico de Laguna** - Diretrizes e Propostas. IPHAN, 2010. (Versão digital)
- IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos**. Cadernos Técnicos. Brasília: IPHAN, 2014.
- ITDP BRASIL. **Índice de Caminhabilidade** (Versão 2.0). 2019. Disponível em http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/05/Caminhabilidade_Volume-3_Ferramenta-ALTA.pdf Acesso em 11 nov. 2022
- JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.
- JARAMILLO, Maria Matilde Villegas. **Entre os Morros e a Lagoa**: Laguna Cidade Documento. Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, IPHAN, 2016.
- LUCENA, Liliane M. F. **Laguna**: de ontem a hoje espaços públicos e vida urbana. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Geografia), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, 1998.
- MACEDO, S. S.; QUEIROGA, E. F.; ROBBA, F.; GALENDER, F.; CUSTODIO, V. **Espaço livre e espacialidades da esfera pública**: uma proposição conceitual para o estudo de sistemas de espaços livres urbanos no país. Paisagem e Ambiente, v. 23, p. 116-123. 2007.
- MEDEIROS, Claudione Fernandes de. **Paisagem e drenagem urbana**: estratégias de infraestrutura verde para a revitalização do centro histórico tombado de Laguna/SC. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, UFSC, 2015.
- MOTTA, Lia. **O patrimônio cultural urbano à luz do diálogo entre história e arquitetura**. In: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, nº 34. Rio de Janeiro: Iphan, p. 249 – 279. 2011.



QUEIROGA, Eugênio Fernandes. **Sistemas de espaços livres e esfera pública em metrópoles brasileiras**. RESGATE - Revista Interdisciplinar de Cultura, v. 19, p.25-35, 2011.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

WRI BRASIL. **Ruas completas no Brasil**: promovendo uma mudança de paradigma. 2021. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/ruas-completas-no-brasil> Acesso em 11 nov. 2022