

# PEDREIRA

UM PROJETO ALTERNATIVO PARA  
O CENTRO HISTÓRICO

---

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO  
CENTRO TECNOLÓGICO

---

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

---

PEDREIRA - UM PROJETO ALTERNATIVO PARA O CENTRO  
HISTÓRICO

---

ACADÊMICA MARIA LUIZA BRATTI

---

PROF. ORIENTADOR SAMUEL STEINER  
DOS SANTOS

---

## RESUMO

A dinâmica imobiliária que se observa em boa parte das cidades brasileiras tem provocado o esvaziamento das áreas centrais e a degradação do seu tecido histórico. Diversas ações urbanísticas têm sido associadas à intervenção em centros degradados no mundo inteiro, enfatizando a “revitalização” ou “renovação” dos mesmos. Esses processos possuem semelhanças no modo como se operam e vêm acompanhados por problemas como exclusão social, especulação imobiliária e apropriação do espaço público para atender a interesses privados. Diante desse quadro, a prefeitura de Florianópolis busca realizar a revitalização da área Leste do Centro Histórico da cidade, transformando a região em um polo de inovação e empreendedorismo, voltado para a economia criativa. Contudo, o Centro Sapiens, como é chamado o projeto, recebe críticas por negligenciar a pluralidade e o caráter popular e democrático da região, além de desvalorizar o uso habitacional. Subtrair a habitação de áreas históricas acaba criando núcleos artificiais sem vida cotidiana, sem comércio e serviços de caráter local, o que tende a gerar espaços e desprovidos de identidade e que permanecem desertos durante boa parte do dia. Sem seus ocupantes tradicionais, as relações fundamentais entre o espaço físico e o processo sociocultural que lhe deu e continua a lhe dar vida são destruídas. Levando isso em conta, esse trabalho busca analisar as transformações em andamento no Centro Histórico de Florianópolis, a fim de propor alternativas evitar o processo de gentrificação nessa área, buscando conciliar usos que agreguem à sustentabilidade econômica, social e cultural da área.



# SUMÁRIO

PARTE 1- Conceituação Teórica.....	7
1. INTRODUÇÃO.....	8
CONTEXTUALIZAÇÃO.....	8
LUGAR.....	9
HISTÓRICO.....	11
2. OBJETIVOS.....	16
APRESENTAÇÃO DA PROBLEMÁTICA.....	16
OBJETIVOS GERAIS.....	17
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	17
3. CONCEITOS.....	18
DIREITO À CIDADANIA.....	18
PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO.....	20
4. FLORIANÓPOLIS NO CONTEXTO DO MERCADO GLOBAL.....	22
FLORIANÓPOLIS INTELIGENTE.....	22
CENTRO SAPIENS.....	24
Cronograma Centro Sapiens – projetos a serem implementados.....	25
5. CARACTERÍSTICAS ATUAIS E DIAGNÓSTICO.....	26
USOS.....	26
EDIFICAÇÕES E LOTES SOCIOSOS.....	28
CHEIOSE VAZIOS.....	30
ÁREAS VERDES.....	31
VIAS.....	32
GABARITOS.....	33
PATRIMÔNIO.....	34
PLANO DIRRETOR.....	35
PERMEABILIDADE.....	36
FLUXOS.....	37
PARTE 2- PROPOSTAS.....	39
6. REDE DE USOS INTEGRADA.....	40
7. REFERÊNCIAS.....	50



---

# **PARTE 1 - Conceituação**

# 1

## INTRODUÇÃO

### CONTEXTUALIZAÇÃO

---

Em decorrência do seu natural envelhecimento construtivo, da dificuldade de adequação funcional das edificações para os usos modernos e a criação de novas centralidades mais atraentes ao mercado imobiliário, os centros tradicionais e o tecido histórico vem sofrendo um forte processo esvaziamento e a deterioração física. Simultaneamente, essas áreas sofreram a redução do número de habitantes e a transferência das atividades ditas “mais nobres”, como escritórios, órgãos públicos e sede empresariais, para novas regiões. Estas começam a competir com o antigo centro, que passa a ser visto com desinteresse para investimentos (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008; BONDUKI, 2010; VARGAS e CASTILHO, 2016).

Embora, em tese, o valor patrimonial e simbólico dos edifícios do núcleo histórico possa ser considerado um elemento de atratividade para a região, até recentemente ele tem sido visto como um fator que gera desvalorização, seja em decorrência das restrições à renovação do parque edificado, seja em função do alto custo de reformas e restaurações. “O setor imobiliário privado, tem se afastado dessas áreas, preferindo criar novas centralidades onde a valorização fundiária pode ser mais acelerada e onde é mais fácil promover os produtos adotados pelo mercado” (BONDUKI, 2010, p. 282). Os centros históricos passam, então, a serem abandonados e/ou a concentrar uma população com menor poder aquisitivo, sem ter recursos econômicos para conservar, reformar e reabilitar suas residências e pontos comerciais. O resultado tem sido a ociosidade ou subutilização dos imóveis e a deterioração do patrimônio construído.

A degradação das áreas centrais conjuga-se com o processo de expansão da mancha urbana. Durante o século XX, as áreas urbanas apresentaram um intenso processo de expansão que se deu de forma espontânea ou, em alguns casos, de forma plane-

jada. Em diversas cidades, um padrão de desenvolvimento inspirado pela ideia de progresso e modernidade incentivou um planejamento urbano inspirado no modelo funcionalista, no qual se dividia a cidade de acordo com as suas funções. Desse modo, determinaram-se áreas distintas para habitação, comércio, indústrias e lazer. As funções desenvolvidas no dia-a-dia passaram a se localizar a uma certa distância, exigindo ampliação de vias, aumento de veículos, de investimentos e de infraestrutura, restringindo o acesso a oportunidades a uma pequena parcela da população. Nesse contexto, o conceito de boa localização não se restringe apenas às distâncias, mas também a facilidade de acesso e o de deslocamento. A prática da “construção nova” em detrimento da recuperação do estoque construído como única forma de provisão habitacional, voltada tanto para o assentamento da população de baixa renda em loteamentos periféricos e carentes de infraestrutura como para o estabelecimento das classes de maior poder aquisitivo em condomínios fechados, contribuiu para essa urbanização dispersa (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008; BONDUKI, 2010).

O esvaziamento dos centros urbanos e a expansão especulativa do perímetro urbano resultaram na subutilização da infraestrutura e denso estoque imobiliário disponível na área central que traz, em consequência, o binômio saturação/ociosidade dos sistemas urbanos. Além de ocasionar o desperdício de serviços já existentes, onerar os gastos públicos com urbanização, rede de circulação e de abastecimento de água e esgoto em áreas antes não ocupadas, o processo prejudica a sociedade como um todo, agravando as condições ambientais, através da poluição, do aumento do consumo energético, entre outros. Por último, esse sistema reforça a segregação socioterritorial presente em nossas cidades. Apesar das alterações funcionais, concentra-se nas áreas centrais, distantes dos locais de moradia da maior parcela da população, grande quantidade de empregos e de oportunidades de geração de renda. Nesse contexto, a luta pelo acesso e moradia nas áreas centrais é também uma luta por uma sociedade menos desigual (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008; BONDUKI, 2010).

## O LUGAR

Florianópolis é a capital do estado de Santa Catarina, localizada na região sul do Brasil. O município é composto pela ilha principal, a ilha de Santa Catarina, a parte continental e algumas pequenas ilhas circundantes. Segundo o último censo realizado em 2010, sua população contava com 421.240 mil habitantes (IBGE, 2010). O Centro Histórico da cidade localiza-se na porção centro-oeste da Ilha de Santa Catarina, sendo o ponto mais próximo entre esta e o Continente. O Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Município (SEPHAN) define o centro histórico de Florianópolis como sendo a região onde historicamente se presume que a cidade nasceu, ou seja, o seu núcleo de fundação. Essa região corresponde atualmente às quadras adjacentes a Praça XV de Novembro e a toda extensão da Rua Conselheiro Mafra até o limite pela rua Pedro Ivo. As quadras a leste da praça formavam o bairro conhecido como Bairro da Pedreira, uma das primeiras regiões a ser urbanizada.

No caso de Florianópolis, o Centro Histórico abrigou, desde o início de sua fundação, um misto de prédios administrativos, comércios e moradias. A descentralização da estrutura administrativa e o surgimento de novos núcleos habitacionais ao longo da Ilha provocaram o súbito esvaziamento da função residencial. Em reflexo, outros bairros foram ganhando importância, formando então novas centralidades.

Além disso, sua paisagem original também sofreu drásticas modificações. Na década de 1970, a visão era a metropolização em detrimento da preservação do patrimônio histórico. Isto se refletiu no Plano Diretor de 1976, que não considerou os conjuntos históricos existentes e nas diversas obras de infraestrutura e aterros que promoveram uma ruptura entre a cidade e o mar. Nessa mesma época, o bairro vivenciou uma forte verticalização, tendo seus logradouros históricos descaracterizados.

Por outro lado, as áreas urbanas centrais ainda são referência para a população, seja por abrigarem importantes equipamentos públicos ou pela oferta de serviços e empregos. O bairro da Pedreira tem uma localização privilegiada na malha urbana de

Florianópolis. Em seu entorno encontramos importantes pontos referenciais para a cidade, como a Praça XV de Novembro e a Catedral Metropolitana, assim como vias estruturais de grande fluxo, como as Avenidas Mauro Ramos, Hercílio Luz e Paulo Fontes. Além disso, o bairro é próximo a ao principal terminal urbano da ilha, o TICEN, e ao Terminal Cidade que ligas as linhas intermunicipais da Grande Florianópolis. Portanto, é um lugar de fácil acesso aos demais bairros da cidade e municípios vizinhos.

Hoje, a Pedreira possui um comércio variado, principalmente de caráter popular, relacionado a lojas de usados, sebos e livrarias que, juntamente com seus edifícios institucionais, a torna um lugar movimentado durante o dia. Contudo, existe uma carência de usos que mantenham uma grande extensão de suas ruas vivas fora do horário comercial, ficando essas áreas desocupadas durante a noite e finais de semana.

Apesar de estar inserido em uma porção densa e com infraestrutura estabelecida, tendo ligação direta com as principais vias da cidade, atualmente é possível encontrar diversas edificações em estado de abandono ou sendo subutilizada, situação que vem piorando ao longo dos anos. Esse processo, muitas vezes visto como natural e decorrente de seu envelhecimento, é resultado das diversas mudanças no planejamento e políticas urbanas, que valorizam a concentração de investimentos em novas áreas da cidade. No últimos anos, porém, novos empreendimentos de caráter especulativo têm visado a região da Pedreira, o que vem sido apontado como um processo de gentrificação da área.

#### Santa Catarina | Florianópolis destacada



#### Florianópolis | Distrito Sede destacado



#### Distrito Sede | Pedreira destacada



#### Pedreira



## HISTÓRICO

O Centro Histórico da cidade de Florianópolis, onde foi fundada a antiga Vila do Desterro, é fruto de uma série de processos e colagens, acumulados ao longo tempo, que nos faz indagar sobre sua própria transformação. Para a compreensão e aproximação com a área de estudo, foi importante entender, através de fatos históricos e imagens, os acontecimentos que contribuíram na sua formação urbana e organização espacial, desde as primeiras ocupações da ilha no século XVII até os dias atuais.

Nossa Senhora do Desterro, situada na Ilha de Santa Catarina, constituiu um importante núcleo de apoio ao processo de ocupação promovido pela Coroa Portuguesa na região sul do Brasil. Localizada no trajeto dos navios que seguiam para o Mar del Plata, seu porto era destaque e possibilitou a sua característica de base militar. Tal localização gerou disputas entre as coroas portuguesas e espanholas pelo domínio estratégico da região. As terras do litoral meridional do país, até então a mercê da ocupação de náufragos, passou a receber maior atenção da coroa portuguesa. O plano português para defesa das terras do sul do Brasil se compunha da construção de fortalezas, estratégias militares e incentivos ao povoamento (CABRAL, 1979; FARIAS, 1998).

O povoado foi fundado pelo bandeirante vicentista Francisco Dias Velho em 1662. Em 1678, Dias Velho dá início à construção de uma capela localizada em uma pequena colina no ponto central da Ilha. Ali instaurou sua pequena comunidade por já haver um pequeno desmatamento, de mais ou menos 150 metros até a praia, além de abrigar fontes de água proveniente dos rios e riachos, destacando-se a Fonte Grande (CABRAL, 1979). O local também era de grande relevância quanto à sua geografia, pela proximidade com o continente – local de outros assentamentos – e pelas suas bahias que permitiam o ataque de embarcações. Além disso, a presença de morros que protegem a retaguarda da cidade fez-se propícia para a instalação do porto (CABRAL, 1979; VEIGA, 1993).

Com a criação da Capitania de Santa Catarina, tendo o objetivo de garantir cobertura estratégi-

co-militar à recém-criada Colônia de Sacramento, a póvoa de Desterro é elevada à categoria de Vila em 1738. A Capitania ficou sob o comando do Brigadeiro José da Silva Paes, que expandiu o processo a colonização do território, solicitando a construção da Igreja Matriz (no mesmo local da capela construída por Dias Velho), da Casa do Governo, e quatro fortalezas (CABRAL, 1979).

Para a manutenção dessa nova estrutura política-administrativa, era necessária a estabelecer de uma estrutura social e econômica. Foi neste sentido que a Coroa promoveu a vinda de casais açorianos que se fixaram ao longo do litoral catarinense, a partir de 1748, ocupando o vazio territorial existente (VEIGA, 1993; FARIAS, 1998). Na Ilha, os açorianos foram assentados a princípio em torno da Vila do Desterro, para posteriormente ocupar os extremos Norte e Sul (CABRAL, 1989).

Logo, em 1747, o Governo lançou uma Provisão Real que regia de forma genérica como seria a ocupação dos novos moradores da Vila, prevendo sua expansão para o futuro, onde fica evidente a importância da Praça da Igreja Matriz como elemento gerador do traçado urbano:

*“No sítio destinado para o lugar se assinalará um quadrado para praça de quinhentos palmos de face, e em um dos lados se porá a igreja, a rua ou as ruas se demarcarão a cordel com larguras ao menos de quarenta palmos, e por elas, e nos lados, se porão as moradas em boa ordem, deixando entre umas e outras e para trás lugar suficiente, e repartido para quintais, atendendo assim ao cômodo presente como a poderem ampliar-se as casas para o futuro.” (CABRAL, 1951, p.92).*

O Largo da Matriz era circundado por edifícios de caráter oficial, religioso e moradia de famílias mais abastadas. O tecido urbano, de tipologia quadrangular, estendeu-se primeiramente para o leste da praça. Foram essas as ruas mais antigas e mais adensadas devido à proximidade às fontes de água, à facilidade de despejos e da ligação com

1662



Pintura de Aldo Beck sobre a primeira igreja construída por Dias Velho. Fonte: Veiga, 1993.

1748



Vista da Vila do Desterro. La Pérouse, 1785 (CABRAL, 1979)

1785



Plano da Villa de N. S. do Desterro da Ilha de Santa Catarina. José Custódio de Sá e Faria, 1754.

1830



Casas do caminho da Fonte Grande. Fonte: Acervo Instituto Histórico e Geográfico.

o forte de Santa Bárbara, do quartel e do hospital (VEIGA, 1993). Por ali ainda existia uma “respeitável pedreira” (CABRAL, 1979), que daria o nome pelo qual ficou conhecido o bairro a leste do Largo da Matriz.

Com o aumento da população, ao longo do século XIX, o traçado ortogonal original foi sendo esquecido e Desterro foi se expandindo, vencendo os morros e encostas. Nesse período, distinguiram-se dois tipos de traçado a leste da Praça da Matriz: um com ruas perpendiculares e paralelas a ela, que preservaram uma estrutura fundiária original; e as vias próximas ao rio da Bulha e ao sopé do morro, implantadas de forma orgânica, seguindo a topografia acidentada (bairros da Toca, Tronqueira e Beco Sujo) (VEIGA, 1993).

É essencial destacar aqui a participação efetiva do negro no processo de construção da cidade. A cidade apresentava um número considerável de afrodescendentes, principalmente nas áreas compreendidas no que hoje é o centro, antiga Vila de Desterro. Conforme questões trazidas por Fernando Henrique Cardoso, em relação aos quantitativos populacionais, em 1872, havia 5.884 brancos, 1.910 pretos e 1.296 pardos. Tais números permitem considerar que a população de origem africana chegava a 35,27%. A aristocracia de Desterro dependia de seus escravos para a manutenção do modelo econômico vigente e dos seus modos de vida, para o funcionamento da cidade e de suas moradias.

Começa a crescer também a população mais pobre, que se instala principalmente nas proximidades da Fonte Grande e ao longo da linha da praia, de onde essas pessoas tiravam seu sustento. Os bairros a leste da Praça passaram a ser ocupados majoritariamente escravos fugidos ou libertos, lavadeiras, marinheiros, soldados, “mulheres de má vida e gente de má fama” (CABRAL, 1971, P.194). Essas pessoas, em geral, sobreviviam de serviços esporádicos, da pesca, do comércio ambulante, da prostituição e da mendicância e moravam em casebres ou cortiços precários. Com aumento de habitantes nesta área da cidade, começam a aparecer os primeiros casos de epidemias. A Pedreira fica então conhecida como um dos bairros mais sujos da cidade e seu rio, poluído de lixo e dejetos, passa a ser chamado de Rio da Bulha.

Diante das críticas das classes abastadas com a situação, a Câmara propõe as primeiras leis para estabelecer parâmetros arquitetônicos, estéticos, morais e de comportamento para a cidade e seus habitantes. A criação dos Códigos de Posturas Municipais buscou estabelecer padrões mais exigentes de construção. Com o advento da República, em 1889, a cidade vivenciou um processo de modernização urbana, conduzido pelas novas elites republicanas (ARAÚJO, 1989). As reformas propostas refletiam o desejo das elites em transformar, modernizar, embelezar, higienizar, derubar os bairros pobres e construir uma nova arquitetura que simbolizasse os novos tempos. Além das reformas, Desterro vivenciou neste período a modificação do seu nome para Florianópolis, em 1984.

A cidade presenciou processos de reconstruções, saneamento, calçamentos, intensificação dos serviços de iluminação pública, canalização de rios e a demolição dos casebres que se situavam no núcleo central, expulsando dali seus moradores. A construção da Avenida Hercílio Luz, a princípio chamada de “Avenida do Saneamento”, sobre o Rio da Bulha é o grande marco desse momento. As medidas sanitaristas atingiam principalmente os mais pobres, impedindo a sua permanência no centro da cidade. Nesse contexto, o bairro da pedreira teve a maioria de suas casas demolidas entre 1918 e 1922 (SANTOS, 2009). As casas simples de porta e janelas do povo pobre da cidade foram aos poucos substituídas por sobrados mais elaborados e grande parte dessa população foi morar no Maciço do Morro da Cruz.

A ideia de extinguir os males crônicos, classificados pelas práticas higienistas como conceito de atraso, pobreza, doença e sujeira, implicavam na retirada da população das habitações julgadas como insalubres e esteticamente inferiores aos padrões desejados (ARAÚJO, 1989). Deste modo, a intencional retirada destas populações de seus recintos impulsiona as populações “não desejáveis” para outros espaços. As obras de modernização empurraram afrodescendentes, pobres e desvalidos para as periferias da cidade, delimitando a segregação espacial e provocando o início da ocupação dos morros adjacentes ao centro urbano (SANTOS 2009).

1889



Rua João Pinto - 1906. Fonte: Acervo do Arquivo Público do Estado de Santa Catarina.

1919-1922



Canalização do Arroio do Bulha - 1919. Fonte: Acervo do Arquivo Público do Estado de Santa Catarina

1926



Ponte Hercílio Luz, primeira torre - 1923. Fonte: Acervo Instituto Histórico e Geográfico  
1946-1947



Aterro do Largo Treze de Maio - 1947

1950



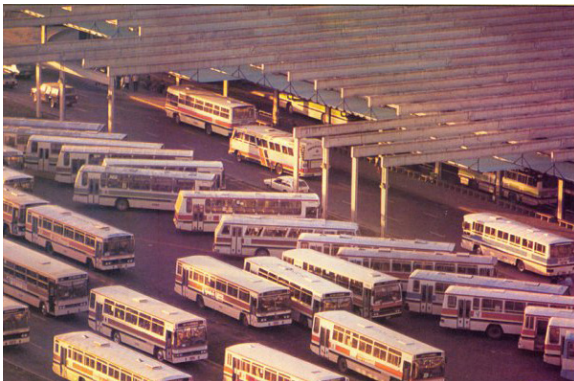
Hotel Royal, 1958 (dir). Construção da sede do Banco Nacional do Comércio, de 1959 (esq.). .

1970



Construção Ponte Colombo Salles, 1975

1988



Terminal Cidade de Florianópolis. Fonte: Acervo Instituto

2003



Novo Terminal Urbano - TICEN

Já no século XIX, o eixo de desenvolvimento da área central vinha se direcionando para o oeste da praça, estimulado pela movimentação do Porto de Desterro (na altura do prédio da Alfândega). Posteriormente, a construção da Ponte Hercílio Luz, em 1926 somada à tardia adaptação do setor leste às novos padrões construtivos, acaba por contribuir com a urbanização do centro para o lado oeste da cidade (VEIGA, 1993).

No final da década de 40 foi construído um grandioso aterro para a construção de edifícios públicos, como a Assembleia Legislativa, prolongando um aterro existente anteriormente. O seu grande volume de terra modifica de forma substancial a linha do antigo desenho da orla, porém ele ainda permitia a conexão com o mar.

O primeiro Plano Diretor de Florianópolis, de 1952, foi proposto em um momento onde ideais de mudança e superação do atraso econômico ganhavam força. Com a redução das atividades portuárias e a dificuldade de instalação de indústrias na cidade, a economia se apoiava na função administrativa de capital do estado. O planejamento urbano de Florianópolis seguiu o modelo funcionalista e rodoviarista adotado no Brasil a partir da década de 50, tendo a solução para os diversos problemas da cidade na setorização de suas funções e na construção de vias estruturantes. Desse modo, determinaram-se áreas distintas para moradia e comércio. Ocorre então uma mudança nos usos no bairro da Pedreira, que perde o caráter misto e passa a ser ocupada principalmente por edifícios de caráter institucional e prédios do governo. Com isso se inicia um processo esvaziamento do centro. O foco do desenvolvimento no sistema viário é o que viria a gerar as políticas de aterros nos planos diretores posteriores.

A partir das décadas de 60 e 70 que o centro da cidade começa a passar por profundas transformações urbanas, demandadas pelo novo ciclo de desenvolvimento de Florianópolis causando rupturas com a cultura local e a descaracterização da paisagem histórica. A construção do aterro na baía sul de Florianópolis, feito para suportar a Ponte Colombo Salles, inaugurada em 1975, começou a distanciar a cidade do mar. Extinguiu-se o uso

do porto, e construiu-se uma nova ponte. São dessa época as primeiras construções modernas e edifícios em altura. As obras de infraestrutura realizadas nos aterros, juntamente com a verticalização do Centro Histórico promoveram a descaracterização da área, destoando da harmonia de escala entre os edifícios e a paisagem natural.

Em 1988 é construído o Terminal Urbano Cidade de Florianópolis, junto ao forte Santa Barbara. O fluxo de pessoas que chegavam pelo terminal de ônibus gerava uma maior integração entre o setor leste e o oeste do centro. O então novo terminal fez com que na região houvesse o desenvolvimento de um variado comércio vicinal, restaurantes, lanchonetes, lojas populares, minimercados, prestação de serviços, instituições de ensino. Porém, seu uso foi drasticamente reduzido em 2003, com a implementação do Terminal Integrado do Centro (TICEN), localizado no setor oeste.

Com o esvaziamento da função residencial e a desativação do terminal na área leste, a circulação de pessoas foi diminuindo cada vez mais. O bairro da Pedreira passou por um processo de decadência e diversos estabelecimentos fecharam. O local de trabalho deixou de ser o local de moradia, uma mudança nas características sociais que impactou nas relações espaciais da área. Edifícios em estado de abandono, espaços públicos deteriorados e insegurança são alguns dos problemas enfrentados atualmente.

Nos últimos anos, a região começou a ganhar nova atenção e recebido propostas de revitalização. Como exemplo, é possível destacar a Feira Viva a Cidade, promovida pela Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) desde 2013 e, mais recentemente, o projeto do Centro Sapiens, que pretende transformar a região em um polo de Economia Criativa. Apesar de proporem atrair mais movimento, essas intervenções promovidas pelo setor privado vem recebido críticas por não terem sido debatidas com a população e eximirem o poder público de seu papel no planejamento da cidade. Percebe-se que ao longo de sua existência, a paisagem e as relações de apropriação do Centro Histórico foram drasticamente modificadas, e seus ocupantes têm sido sucessivamente negligenciados.

2013



Feira Viva a Cidade.

2015



Centro Sapiens

2017



Rua Tiradentes. Fonte: Acervo próprio

# 2

## OBJETIVOS

### APRESENTAÇÃO DA PROBLEMÁTICA

---

Ao longo da sua constituição, o Centro Histórico de Florianópolis passou por processos de transformação que resultaram em uma situação de declínio, mudança na dinâmica econômica, esvaziamento de usos e funções, abandono e degradação dos imóveis históricos, além da precariedade dos espaços públicos. Contudo, essa área ainda polariza fluxos e funções que foram e são determinantes para a definição de significados culturais e simbólicos, assim como na consolidação da dinâmica espacial da cidade. Além disso, o Centro sempre abrigou e continua a abrigar uma diversidade sociocultural que o caracteriza como um lugar essencialmente democrático. As políticas de planejamento têm revelado uma seletividade na apropriação e participação na construção desse espaço que não contempla todas as camadas populacionais, restringindo usos fundamentais para a pluralidade e dinamismo urbanos, contribuindo, dessa forma, com a descaracterização da área.

### OBJETIVOS GERAIS

---

Este trabalho tem como objetivo fazer um estudo investigativo sobre o bairro da Pedreira, analisando suas questões sociais, morfológicas e arquitetônicas de forma a permitir fazer uma reflexão sobre o processo de esvaziamento e conseqüente requalificação urbana que vem acontecendo nessa área, além das transformações sociais, culturais e econômicas que acarretam. A partir dessa análise, pretende-se propor uma forma de ocupação que possibilite a apropriação democrática do espaço urbano na área central, buscando abranger usos e grupos geralmente não contempladas pelo mercado formal, identificando a possibilidade de uma intervenção integrada com as propostas já existentes para o bairro.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS

---

- Apresentar os projetos e reformas urbanas planejados e em andamento no Centro Histórico de Florianópolis e avaliar como afetam os cidadãos que moram, trabalham e frequentam essa área hoje, em um contexto de gentrificação, espetacularização urbana e mercantilização do espaço público;
- Propor ações integradas para a recuperação e reutilização do patrimônio edificado, compreendendo os espaços e edificações ociosas, subutilizadas ou abandonadas em decorrência da perda de sua função original;
- Propor novos usos dinâmicos, capazes de impulsionar de maneira continuada a reabilitação de edifícios e espaços urbanos;
- Incorporar o patrimônio histórico à vida urbana, de forma a garantir a sustentabilidade do processo de preservação.
- Realizar intervenções na perspectiva de qualificar os espaços públicos dentro da área de estudo, de forma a respaldar a utilização econômica, social e cultural dos imóveis.
- Apresentar diretrizes de ocupação, de forma a guiar futuros empreendimentos e intervenções, respeitando as singularidades históricas, tipológicas e a pluralidade existente na área.

# 3

## CONCEITOS

### DIREITO À CIDADE

---

A cidade é palco de disputas e conflitos de interesses. Nela se encontram diferentes classes sociais, que expressam as mais variadas reivindicações. “Ao mesmo tempo que lugar de encontros, convergência das comunicações e das informações, o urbano se toma aquilo que ele sempre foi: lugar do desejo, desequilíbrio permanente, sede da dissolução das normalidades e coações, momento do lúdico e do imprevisível” (LEFÈBVRE, 2011, pág. 82). Do ponto de vista funcional, as cidades são uma concentração de funções e atividades diversificadas que atraem pessoas.

O centro pode ser considerado o lugar mais dinâmico da vida urbana. No modelo de cidade pré-industrial, o centro estava associado ao núcleo original de povoamento, lugar onde se encontram os templos mais importantes e prédios administrativos. Marcado pelo intenso fluxo de pessoas, de veículos e de mercadorias, transformou-se no referencial simbólico das cidades. A presença dos órgãos de poder, a segurança, a comodidade da localização, fazem do centro a zona mais disputada da malha urbana, muitas vezes confundido com o próprio conceito de cidade (BARATA-SALGUEIRO, 2013; VARGAS e CASTILHO, 2006).

Na contemporaneidade, o conceito de centro tem mudado. Em algumas cidades, a definição de centro urbano perpassa a questão espacial. Numa sociedade de mobilidades constantes e cada vez mais tecnizada, a acessibilidade é mais significativa do que a pura distância a um ponto. A centralidade torna-se cada vez mais dependente da conectividade, da existência de ligações, do tempo de deslocamento. (BARATA-SALGUEIRO, 2013 p.15).

*“A centralidade funcional está associada com a organização e o controle da produção, portanto com a produção do espaço para a realização do capital, mas também com a apropriação e o uso*

*da reprodução da vida. [...] As funções necessárias para a reprodução da vida quotidiana, para além do alojamento, requerem abastecimento, troca de ideias, convívio propiciado pela reunião de gente relativamente diversificada” (BARATA-SALGUEIRO, 2013.,p.15).*

Dessa forma, a qualidade de vida urbana acabou tornando-se um produto de troca, assim como a própria cidade (HARVEY, 2012). A propriedade da terra central passou a ser um monopólio sobre uma mercadoria escassa, cujas qualidades não são facilmente reproduzíveis, num quadro de concorrência que leva a marginalização da camada social mais vulnerável. Devido à desigualdade relativa às condições de acesso aos serviços básicos por parte da população, a distância ao centro caracteriza-se também como uma questão social. A malha urbana apresenta, por isso, claros sinais de segregações espaciais. Enquanto as classes de mais alta renda têm acesso aos melhores territórios da cidade, à melhor infraestrutura e investimentos públicos, as populações de menor renda se instalam nos lugares mais afastados ou de infraestrutura mais precária.

Flávio Villaça defende que a segregação espacial é uma poderosa força usada pelas classes dominantes no processo de produção da cidade, e que ela se constitui uma “condição necessária para o exercício da dominação através do espaço urbano” (VILLAÇA, 1998, p. 45, apud SUGAI, 2015). Haveria, portanto, como também observa Lefèbvre, a construção de uma estrutura espacial de poder, que é essencial sobrevivência da estrutura capitalista e das relações de dominação (LEFÈBVRE, 2011).

Na produção dessa estrutura atuam diversos agentes, mas em especial o Estado, através de investimentos públicos, legislações e outros instrumentos, os quais visam criar condições para viabilizar o processo de acumulação, especulação e a manutenção das classes sociais (SUGAI, 2015). Em outras palavras, as políticas urbanas renunciaram ao papel de distribuição de riqueza para se tornarem um mecanismo de extração de renda, de ganho financeiro e de acumulação de riqueza. Quando se pensa ou se reivindica o direito à ci-

dade, certamente se faz referência a alguns aspectos que são extremamente necessários à vida urbana: um ambiente que facilite as relações sociais; sentimento de pertencimento, a fim de tornar possível a apropriação do espaço público; condições dignas de vida; valorização das pessoas e dos espaços de convivência; novas formas de participação social na administração pública local; igualdade de direitos.

Para Harvey (2012), o direito à cidade é muito mais que a liberdade individual de ter acesso aos recursos urbanos:

*“É o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual, já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização. A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é, como procuro argumentar, um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos”. (HARVEY, 2012, p. 74).*

O direito à cidade como direito humano é uma pauta que passou a ter repercussão nacional no final do século XX. Esse período foi marcado pela efervescência de debates e manifestações políticas de diferentes segmentos da sociedade civil que reivindicavam melhorias na cidade e na democratização do processo político. Destaca-se, o Movimento Nacional pela Reforma Urbana, criado em 1985, que consolidou no Brasil a luta pelo direito à cidade. Este foi reivindicado na Assembleia Constituinte de 1988 mediante uma emenda popular que, além de reconhecê-lo como direito fundamental, define os seguintes objetivos:

- Condicionar as atividades econômicas e de desenvolvimento e o direito à propriedade urbana a uma política urbana que promova as funções sociais da cidade e da propriedade;
- Fortalecer a gestão democrática da cidade para a promoção de políticas públicas que assegurem os direitos dos habitantes das cidades, com a participação popular dos segmentos em situação de desigualdade econômica e social.

Como resultado, foram criados os capítulos 182 e 183 sobre política urbana na Constituição Federal, que pela primeira vez trata sobre a função social da cidade e da propriedade privada. É preciso ressaltar que a regulamentação desses capítulos foi somente aprovada no Congresso Nacional depois de 13 anos, sob o Estatuto da Cidade, de 2001 (MARICATO, 1999).

As conquistas e parâmetros legais estabelecidos são fundamentais para legitimar possibilidades de transformação dos territórios. Entretanto, a cidade ainda é um espaço gerador de exploração e desigualdade, que permite a acumulação de excedentes para uns em detrimento da pobreza de outros. Ainda existe uma dificuldade na aplicação desses instrumentos, pois interferem em um direito considerado fundamental em nossa sociedade: o direito à propriedade privada. Trata-se, pois, de uma reflexão e luta permanente sobre nosso estilo de vida e nossas práticas no espaço urbano, bem como de uma nova concepção de gestão pública, com novas formas de participação social.

### PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

As modificações sofridas na sociedade ao longo da história sempre influenciaram processo construtivo das cidades. O surgimento da globalização aumenta a velocidade com que ocorrem essas mudanças, cujas inovações tecnológicas acarretaram em alterações econômicas, geopolíticas e socio-culturais que trazem implicações socioespaciais. As cidades passam a ser centros articuladores de economias não apenas regionais e nacionais, mas também internacionais. O espaço urbano globalizado ganha novas funções que refletem em modificações no seu planejamento (SILVA, 2008). Para Borja, “as cidades se conscientizam da mundialização da economia e da comunicação” e, por consequência, “se produz crescente competição entre territórios e especialmente entre seus pontos nodais ou centros, isto é, as cidades” (Borja, 1995, apud VAINER, 2000, P.76).

Borja e Castells (1997, p. 14) defendem “que a nova fronteira da gestão urbana consiste em se ter cada cidade pronta para encarar a competição global, uma vez que o bem-estar de seus cidadãos

depende disso.” Para se manterem competitiva nesse novo mercado global, as cidades deveriam adotar uma política urbana de negociações com o objetivo de atrair investimentos para possibilitar a geração de empregos e qualidade de vida. Consolidada-se, então, a nova concepção de gestão urbana, inspirada em conceitos e técnicas oriundos do planejamento empresarial. O Planejamento Estratégico, segundo seus defensores, deve ser adotado pelos governos locais em razão de estarem as cidades submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas. Nesse sentido, as cidades necessitam:

“Competir pelo investimento de capital, tecnologia e competência gerencial; competir na atração de novas indústrias e negócios; ser competitivas no preço e na qualidade dos serviços; competir na atração de força de trabalho adequadamente qualificada” (World Economic Development Congress & The World Bank, 1998, apud VAINER, 2000). A postulação da competitividade urbana é acompanhada da ideia de uma redução do papel do Estado no controle do mercado, com a emergência das cidades como negociadoras das fixações de capitais, cujos governos locais deveriam assumir o novo papel de promotores de venda da imagem da cidade, esta em permanente reconstrução para um mercado mundial (RIZZO, 2013). Para atingir estes fins promovem-se obras de infraestrutura, embelezamento e ações de marketing e promoção, de mudança da imagem da cidade que contribui simultaneamente para atrair atenção internacional e investimentos.

“O governo local deve promover a cidade para o exterior, desenvolvendo uma imagem forte e positiva apoiada numa oferta de infraestruturas e de serviços (comunicações, serviços econômicos, oferta cultural, segurança etc.) que exerçam a atração de investidores, visitantes e usuários solventes à cidade e que facilitem suas ‘exportações’ (de bens e serviços, de seus profissionais etc.)” (Castells & Barja, 1996 apud VAINER, 2000).

A cidade passa a ser vista como empreendimento que passa e as políticas urbanas são então conformadas com o propósito de expandir a economia local e aumentar riquezas. O espaço urbano torna-se uma mercadoria, tendo um valor-de-uso para

seus habitantes e valor de troca para os interessados em extrair dele um benefício econômico, sobretudo na forma de uma renda exclusiva (SILVA, 2008). De fato, “as políticas liberais aplicadas desde a década de 80, atribuem ao setor público basicamente uma função de atração de investimentos privados e de facilitador desse investimento, com prejuízo do planejamento” (BARATA-SALGUEIRO, s.d., p.24). Se por um lado, estas políticas podem promover uma melhoria na medida em que promovem o crescimento econômico, por outro, muitas dessas intervenções, embora dinamizadas pelo setor público, e por vezes fruto de parcerias entre público e investidores privados, são visadas pelo setor imobiliário especulativo. Assim, marginalizam os setores mais vulneráveis do processo de transformação urbana, porque tende a subordinar os interesses gerais da comunidade aos interesses da acumulação de capital.

Para as cidades brasileiras, o modelo não resolve o problema central que as caracteriza, isto é, disparidade entre camadas sociais que se reflete espacialmente em duas cidades dentro da mesma: uma, estruturada tecnicamente, dotada de infraestrutura e amenidades e outra, carente dos recursos técnicos e de infraestrutura. Mesmo assim, as ideias do modelo têm sido assimiladas pelas municipalidades e por elas interpretadas e adaptadas aos seus ambientes políticos locais, ainda que de forma fragmentada (RIZZO, 2013).

## 4

# FLORIANÓPOLIS NO CONTEXTO DO MERCADO GLOBAL

## FLORIANÓPOLIS INTELIGENTE

---

Dentro da nova realidade das economias globais, as cidades buscam seu reconhecimento em nível mundial através de especializações urbanas, tendo como instrumento de planejamento ações estratégicas definidas dentro da lógica do mercado. Em alguns casos, a busca por especializações tem sido tratada por busca de vocações – é o caso de Florianópolis.

A pretensão de transformar a cidade em uma referência mundial iniciou a partir do final da década de 1980. Defendia-se que a vocação de Florianópolis estaria na indústria do turismo e de alta tecnologia, entendidas como indústrias não poluentes e adequadas ao rico ambiente natural da cidade (RIZZO, 2013). Além disso, na década anterior, a cidade contava com a sediar importantes empresas estatais, fator de atração que contribuiu para mudar a fisionomia da cidade, que entrou em fase de urbanização acentuada

Na década de oitenta foram criadas entidades que desempenham importantes funções no crescimento do setor de tecnologia: a Fundação Centros de Referência em Tecnologias Inovadoras (CERTI), criada em 1984, uma fundação de direito privado, instalada no campus da UFSC e responsável por gerenciar ligações entre a Universidade e empresas privadas e por criar a primeira incubadora tecnológica do país; e a Associação Catarinense de Empresas de Tecnologia (ACATE), de 1986, que constitui uma das principais interlocutoras das empresas catarinenses de tecnologia junto aos poderes públicos municipais, estaduais e federais. Também nessa época, o governo do Estado e a Prefeitura de Florianópolis passam a dar incentivos fiscais para a criação de firmas tecnológicas na cidade (Lei 2994/88).

Em 1991, foi criado o Polo Tecnológico de Florianópolis – Tecnópolis, planejado para ser desenvolvido em duas etapas em parceria entre instituições estatais e empresas privadas. A primeira seria o desenvolvimento de dois parques tecnológicos na Ilha de Santa Catarina, o Parque Alfa, no Saco Grande e o parque Beta (nunca construído), no Campeche. Segundo Rizzo (2013), o planejamento urbano passa a organizar a expansão urbana levando em conta os parques tecnológicos, com áreas que poderiam concentrar empregos e suportar uma comunidade autossuficiente. Contudo, as atividades voltadas à tecnologia tiveram um impacto efetivo mínimo para a expansão urbana, sendo o turismo apontado como o grande fator contribuinte nesse sentido. Após o lançamento do Mercosul, em 1991, Florianópolis foi nomeada com o título de Capital Turística do Mercosul (SILVA, 2008). Em, 1994, as áreas de veraneio representavam 30,8%, de toda a área urbanizada de Florianópolis.

Nas últimas duas décadas, a prefeitura de Florianópolis e o governo do estado intensificaram a elaboração de iniciativas para sua consolidação como uma cidade inovadora. Em 2001, foi anunciado o projeto do Sapiens Park, um parque de inovação de empresas de ciência e tecnologia, que ocupa uma área de 4,3 milhões de metros quadrados no norte da Ilha. A ideia começou a se concretizar em 2006, quando foi inaugurado o marco zero. Em 2007, Florianópolis esteve presente no evento “Fórum Internacional” que aconteceu em Goyang, na Coreia do Sul. O grupo reunia as “10 cidades mais dinâmicas do mundo”, que consistem as regiões econômicas mais promissoras do mundo, pesquisa realizada e publicada pela revista internacional Newsweek em julho de 2006. Florianópolis foi a única cidade da América Latina a ser classificada no ranking. A notícia chega a referir-se à capital como o futuro “Vale do Silício” no Brasil, em uma comparação ao maior centro tecnológico americano, na Califórnia (SILVA, 2008).

Em 2013, começa a ser construída a Rota de Inovação, com o intuito de valorizar e criar uma visão comum do caráter inovador de Florianópolis. A partir de um projeto de branding territorial foram refletidos e estudados os diversos pontos de

inovação da cidade, para a aplicação de estratégias de comunicação e promoção de uma rota urbanística específica, permeada por ações sociais, turísticas e de captação de investimentos (Centro Sapiens, 2017).

Em 2015, a cidade ficou em segundo lugar - atrás de São Paulo - no índice Cidades Empreendedor (ICE) da Endeavor. O índice, baseado em 32 cidades brasileiras, é calculado a partir de sete determinantes: ambiente regulatório, infraestrutura, mercado, acesso a capital, inovação, capital humano e cultura empreendedora. De acordo com o ICE 2015, a cidade apresenta a 2ª maior proporção de empresas de tecnologia em relação ao total, com 2,5%, enquanto a média das 32 cidades fica em torno de 1,7%. No mesmo ano, a cidade de Florianópolis foi considerada uma das cidades mais inteligentes do país pelo Ranking Smart Cities (CONNECTED SMART CITIES, 2016).

Os autores Kanter e Litow (2009, *apud* GASPARGASPAR, 2016) conceituam cidades inteligentes como aquelas capazes de conectar de forma inovadora as infraestruturas físicas e de tecnologias da informação e da comunicação (TIC), de forma eficiente e eficaz a fim de melhorar as condições de sustentabilidade e de qualidade vida da população. Hollands (2008) lembra que o fator crítico para o sucesso de qualquer iniciativa de cidades inteligentes são as pessoas e suas interações, e que é falaciosa a crença de que a tecnologia, por si só, seja capaz de transformar ou melhorar as cidades. O mesmo autor critica também o enfoque econômico-centrado de muitos projetos de regiões inteligentes.

Uma das iniciativas mais recentes para fomentar o setor de Inovação na cidade afeta diretamente a região de estudo deste trabalho, a área Leste do Centro Histórico de Florianópolis. No dia 14 de setembro de 2015, o Sapiens Parque, a prefeitura municipal e outras instituições parceiras assinaram um termo de compromisso e lançaram o projeto Centro Sapiens, um projeto que visa incentivar a instalação de empresas ligadas à Economia Criativa (Tecnologia, design, artes, moda, gastronomia, turismo) na região. Essa proposta será detalhada em outro capítulo.

## CENTRO SAPIENS

O chamado Centro Sapiens é um projeto de revitalização da área leste do Centro que visa o desenvolvimento tecnológico territorial por meio de incentivos à indústria criativa, transformando a região em um polo de inovação e empreendedorismo, numa parceria entre diversas entidades privadas e governamentais. A proposta foi criada em 2015 pela Prefeitura de Florianópolis em conjunto com o Sapiens Parque, instituição que atua na promoção de iniciativas relacionadas à tecnologia, inovação e ciência (PMF, 2015).

O projeto pretende criar um cenário que propicie o desenvolvimento de diversos empreendimentos. Para tanto, tem como primeira medida dar isenção do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) a start-ups de design, turismo, moda, gastronomia, games, tecnologia e arte que se instalarem no local. Também se pretende a realização de Circuitos de Economia Criativa, destinados a toda comunidade de ciência, tecnologia e inovação (CT&I), com o objetivo de reunir palestrantes e especialistas internacionais e nacionais para debater temas relevantes para a cidade (CENTRO SAPIENS, 2016).

A iniciativa também prevê obras de requalificação urbana, cabeamento elétrico subterrâneo na região, melhoria nos calçamentos e planejamento urbanístico. Também faz parte do projeto a revitalização de prédios como o Museu Vitor Meireles e a implementação do Museu da Cidade na antiga Casa Câmara e Cadeia. (PMG, 2015; CENTRO SAPIENS, 2016). Por fim, a prefeitura defende que o projeto pretende, por meio de suas parcerias, à revitalização do centro histórico de Florianópolis, gerando um ambiente propício para o desenvolvimento do patrimônio cultural e da economia criativa na região (PMF, 2015).

Estão envolvidos no desenvolvimento do Centro Sapiens: As Secretarias Municipais de Turismo, de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico Sustentável, de Desenvolvimento Urbano e de Obras, além do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF);

O Governo do Estado de Santa Catarina, por meio da Companhia de Desenvolvimento do Estado de

Santa Catarina (CODESC), das Centrais Elétricas de Santa Catarina S.A. (CELESC), da Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (CASAN); da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico e Sustentável;

A Fundação Centros de Referência em Tecnologias Inovadoras (CERTI), a CDL Florianópolis, o Sebrae-SC, a Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC), o Santa Catarina Moda e Cultura (SCMC), a Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (Fecomércio) de Santa Catarina, a Associação Floripa Amanhã, a Associação Catarinense de Empresas de Tecnologia (ACATE), o Sindicato da Indústria Audiovisual de Santa Catarina (Santacine) e o Fórum de Turismo de Florianópolis (FORTUR).

Segundo o site do projeto, as ações integrantes e previstas envolvem:

- Definição de Conceito e Estratégia do Projeto “Centro Sapiens”
- Plano urbanístico e viário macro do espaço a ser desenvolvido;
- Infraestrutura do Centro Sapiens – urbanização e sistema viário;
- Estratégia e plano de turismo do Centro Sapiens;
- Estratégia e plano de C&T&I do Centro Sapiens;
- Feira Permanente Viva a Cidade;
- Centro de Inovação & Design;
- Coworking de Economia Criativa;
- Polo Gastronômico: Cidade Criativa UNESCO;
- Renovação do Museu Vitor Meireles;
- Implantação do Museu da Cidade;
- Valorização do Espaço do Miramar;
- Incubadora de Economia Criativa no Centro Sapiens;
- Projeto IPTU Zero para Startups;
- Estudo do potencial Imobiliário da região;
- Estudo do Mix Comercial da região.

*Cronograma Centro Sapiens – projetos a serem implementados:*

**Fase 1:** Implementação do Cocreation Lab - O primeiro espaço criado pelo Centro Sapiens um espaço de trabalho colaborativo gratuito localizado no Museu da Escola Catarinense (MESCC), está em funcionamento desde o primeiro semestre de 2016. O local abriga dez projetos de economia criativa selecionados por edital, aberto anualmente. O espaço funciona como uma “pré-incubadora de ideias”, que oferece cursos, palestras e estrutura para possibilitar que os projetos cresçam a partir dali. (CENTRO SAPIENS, 2016).

**Fase 2:** Implantação da Incubadora - A Incubadora deverá apoiar empresas e startups, garantindo acesso a serviços que dificilmente seriam obtidos em modelos tradicionais de negócio. Sua instalação estava prevista para o primeiro semestre de 2017. A incubadora pretende ir além, não só oferecendo suporte de infraestrutura, mas também capacitação e orientação sobre diversos aspectos fundamentais ao desenvolvimento de uma empresa. (CENTRO SAPIENS, 2016).

**Fase 3:** Implantação da Aceleradora – Após concretização do Cocreation Lab e da Incubadora, a Aceleradora pretende potencializar e aperfeiçoar o modelo de negócio das empresas com forte potencial de mercado visando a obtenção de ótimos resultados garantindo continuidade de ideias inovadoras. Além disso, o espaço deve contar com um centro de inovação com laboratórios e bibliotecas. (CENTRO SAPIENS, 2016).

## 5

## CARACTERÍSTICAS ATUAIS E DIAGNÓSTICO

### USOS

---

Através do mapa de usos do bairro, nota-se que essa área tem o uso predominantemente comercial. Desde sua formação, o bairro da Pedreira já era conhecido pelo seu comércio específico, com casas dedicadas ao comércio de ferragens, de artigos náuticos e de gêneros de importação. Atualmente, o bairro também apresenta um comércio diferenciado, contando com diversos sebos, brechós, lojas de usados, entre outros artigos encontrados somente nesta área do centro.

Contudo, ainda é possível localizar uma certa diversidade de usos. O bairro conta com quatro equipamentos culturais: o Museu Victor Meirelles, o Instituto Geográfico e Histórico de Santa Catarina, o Museu da Escola Catarinense e o Centro Cultural de Florianópolis. Além desses, a antiga Casa de Câmara e Cadeia está sendo reformada para abrigar o futuro Museu da Cidade. Há ainda uma concentração relevante de edifícios institucionais, com destaque aos prédios da Secretaria Estadual de Educação, Ministério da Fazenda, IBGE e dos Correios. Também existem diversos cursinhos e colégios particulares, alguns com horário de funcionamento prolongado, geralmente até as 22h. No setor da educação pública, há apenas o Instituto Estadual de Educação nas proximidades e o Instituto Arco íris, pertencente à UFSC, que exerce atividades de extensão educativas e ações junto ao CAPS. A única escola pública dentro do perímetro, a Escola Estadual Antonieta de Barros, permanece fechada há nove anos.

Percebe-se a carência de residências na área, sendo as poucas existentes associadas ao uso misto, contando com térreos destinados a comércios e serviços. Durante sua formação, o bairro apresentava um número maior de moradias, normalmente associadas ao comércio. Entretanto, com a expansão da cidade, as residências deslocaram-se para novas áreas. A falta de moradias resulta em m que a área apresente poucas atividades durante os horários da noite e finais de semana.

Observando o mapa, o que chama atenção é o número de edificações levantadas que se encontram sem uso, seja em estado de abandono ou para aluguel. Comparando a levantamentos anteriores, é possível concluir que a quantidade de imóveis vazios vem aumentando nos últimos anos, com diversas lojas e serviços fechando as portas. Essa

realidade nos revela o processo de esvaziamento que o bairro vem sofrendo. Além disso, as poucas habitações e a falta áreas de estar dificultam a presença e permanência de pessoas nas ruas e comércios. O resultado tem sido a ociosidade e insegurança em certos horários.



EDIFICAÇÕES E LOTES OCIOSOS



01



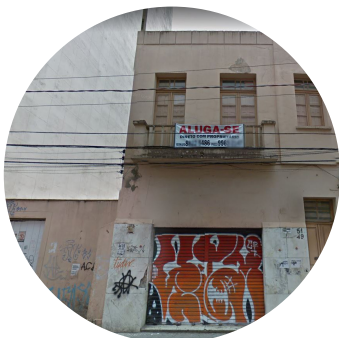
03



05



02



04



06



07



11



15



08



12



16



09



13



17



10



14



18



## CHEIOS E VAZIOS

No mapa de cheios e vazios é possível ver claramente que o bairro preserva o seu traçado urbano original de malha ortogonal, herança portuguesa. Contudo, em relação ao seu entorno, o traçado foge da regularidade e do paralelismo tradicional. Segundo Eliane Veras da Veiga (1993), esse formato se deu principalmente em função da curvatura da orla em frente à Praça Matriz. Logo, na tentativa de serem ortogonais à linha da praia, as ruas que circundam a praça seguem a angulação da baía.

Outro ponto interessante é forma que as edificações se apropriam dos lotes. Estas, em sua maioria não apresentam afastamentos, tendo sua testada na dimensão máxima do lote sem a presença de recuos frontais. Os grãos seguem um padrão de encaixe formando grandes volumes edificados e evidenciando as suas vias. Inicialmente,

as ruas eram definidas espacialmente apenas pelo conjunto das edificações, inexistindo a ideia de passeio. Essa relação se refletiu em vias de caixa estreita, que geralmente não ultrapassam 6 metros de largura. As edificações que fogem essas regras são, em geral, posteriores ao século XIX, quando surgiram as Posturas Municipais, que visavam normatizar alguns parâmetros urbanísticos e arquitetônicos para atender as necessidade de luz solar e ventilação dentro dos edifícios.

A malha urbana é densamente ocupada, porém é possível observar dois lotes vazios ao leste, onde existem terrenos não edificados. Atualmente, esses terrenos funcionam como estacionamos privados de carros. Outro vazio evidente é onde se inicia a linha de aterro, aos arredores do o antigo Terminal de ônibus da cidade e do Forte de Santa Bárbara.



## ÁREAS VERDES

Desde sua formação, essa região é marcada pela ausência de áreas verdes e vegetação, característica que traz até hoje. Porém, em seu entorno encontramos áreas de estar e lazer relevantes para a cidade, a Praça XV de Novembro e a Av. Hercílio Luz.

A proximidade com a Praça XV, principal ponto de encontro do centro Florianópolis e um importante cartão postal, faz do bairro da Pedreira um lugar com potencial para o lazer. Contudo, devido a pouca diversidade de usos que funcionem fora do horário comercial, sobretudo a falta de uso residencial, essa relação só é aproveitada em eventos esporádicos, como feiras e eventos culturais. Durante os horários noturnos e finais de semana esse setor do centro fica vazio, com a exceção de alguns bares que ali se encontram.

Após a conclusão das obras de revitalização da laje que cobre o rio da Bulha na Av. Hercílio Luz, em 2008, a via se tornou um passeio muito utilizado por moradores e pessoas que ali passam para chegar a outras regiões do Centro. Hoje a avenida comporta uma ciclovia, áreas de estar, se encontra arborizada e passou a receber alunos das escolas próximas, como o IEE e o IFSC. Muito dessas áreas são usadas principalmente por alunos do Colégio Instituto e funcionários dos edifícios institucionais presentes no entorno.

É interessante notar, portanto, que a ausência de áreas verdes de lazer dentro dos limites do bairro torna a Pedreira um lugar pouco convidativo para permanência e apropriação dos seus espaços públicos, seja pelos seus poucos moradores, as pessoas que trabalham na região ou por visitantes.



## VIAS

A área de estudo é circundada por importantes vias estruturantes de Florianópolis. A Av. Paulo Fontes se caracteriza por uma via arterial responsável por fazer a ligação entre o Centro da cidade e o Sul da Ilha, assim como com o continente. Ao mesmo tempo que a avenida tem um papel importante na mobilidade da cidade, ela representa a ruptura entre a cidade e o mar, se colocando como barreira física e psicológica. A Av. Hercílio Luz, por sua vez, é uma via coletora, responsável pela costura de diversas áreas da região central. A avenida possui uma ciclovia central, porém essa é mais usada para fins recreativos devido a sua falta de continuidade.

As vias locais possibilitam a circulação dentro da região. Em algumas ruas é permitido o trânsito de automóveis, outras foram fechadas para o fluxo

exclusivo de pedestres. De maneira geral, existe um conflito entre pedestres e automóveis ao longo de todo o Centro Histórico, uma vez que seu uso comercial e de serviços intenso gera grandes fluxos durante o período diurno. Mesmo a velocidade dos veículos se mantendo baixa devido às caixas estreitas e a configuração da malha viária, nas vias mistas, as calçadas apertadas e irregulares dificultam a caminhabilidade.

No cotidiano do local, é possível perceber que a maior movimentação de veículos se dá na rua Tiradentes, cruzando o bairro no sentido Leste Oeste. As outras vias se caracterizam principalmente como locais de estacionamento do sistema Zona Azul, portanto não apresentam um caráter tão forte passagem dentro da área.

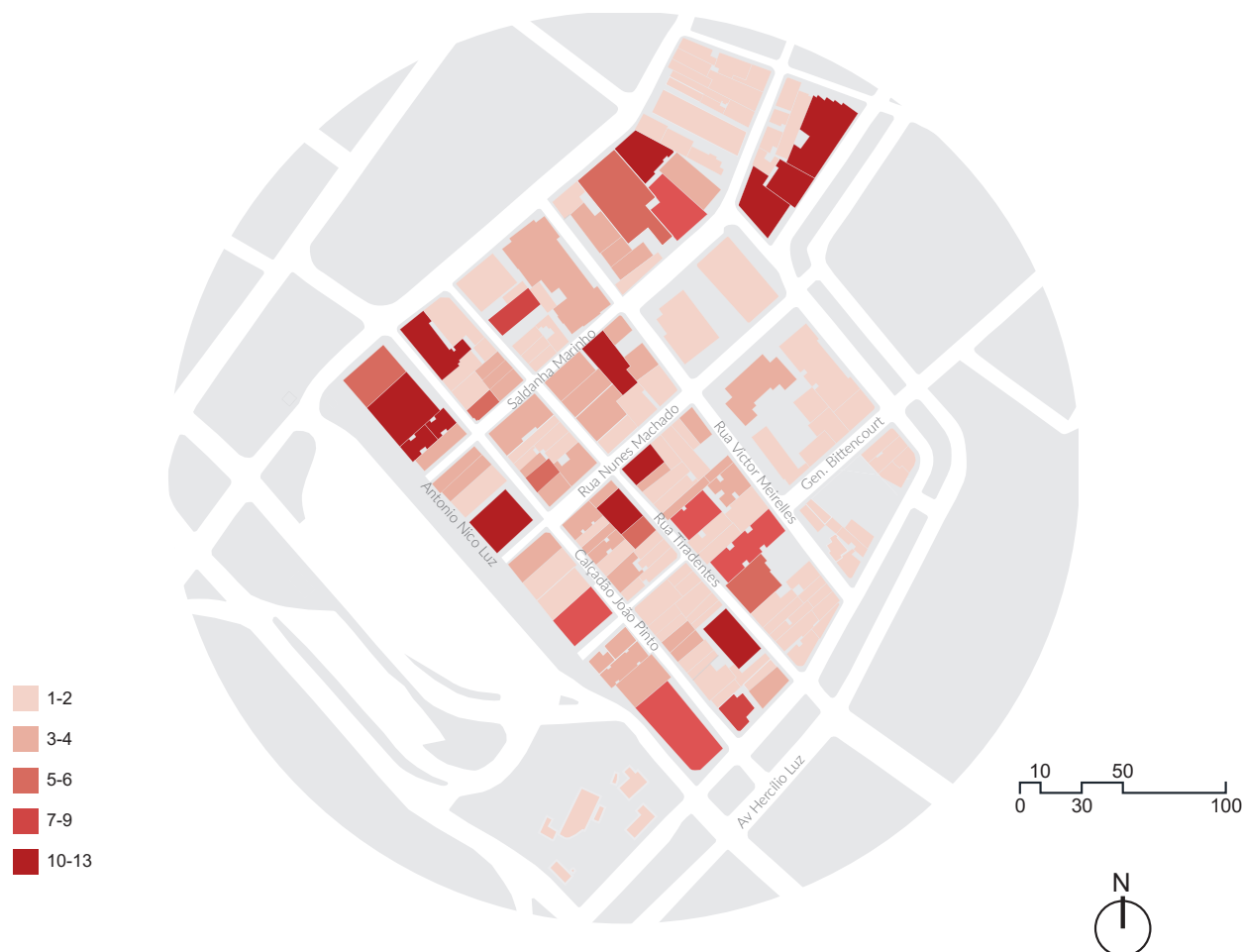


## GABARITOS

Analisando o mapa de gabarito das edificações, é possível observar um grande contraste entre o patrimônio construído do bairro. Florianópolis presenciou um boom imobiliário nos anos 70, atraindo novos empreendimentos, num tempo em que as leis de planejamento urbano eram frouxas e não raro desrespeitadas. Nessa época, o centro da cidade passou por um processo de verticalização, inclusive no seu setor histórico. Nesse contexto, é possível encontrar edificações tombadas e com valor histórico vizinhas a edifícios de até 15 pavimentos.

Esse crescimento vertical se deu principalmente nos terrenos voltados para aterro da Baía Sul, que possuem maiores dimensões. Por outro lado, no interior da malha do bairro, edificações de difer-

entes gabaritos e escalas começaram a aparecer, algumas juntando diversos lotes para dar lugar a construções de grande porte. Foram muitas as modificações ocorridas e o núcleo histórico sofreu uma grande descaracterização de sua paisagem.





## PLANO DIRRETOR

**Categoria P-1** - imóvel de excepcional valor arquitetônico, artístico ou histórico a ser totalmente preservado, tanto interna como externamente;

**Categoria P-2** - imóvel partícipe de conjunto arquitetônico, a ter seu exterior totalmente preservado, possibilitando remanejamento interno, desde que sua volumetria e acabamento externos não sejam afetados e sejam mantidos aqueles elementos internos de excepcional valor histórico e/ou arquitetônico;

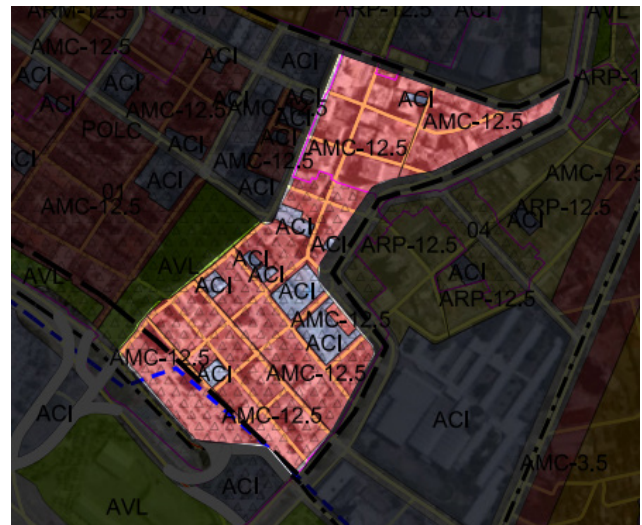
**Categoria P-3** - imóvel no entorno de edificações de interesse histórico, podendo ser demolido ou readequado, desde que o resultado preserve as relações espaciais e visuais ali envolvidas;

**Categoria P-4** - imóvel cujo valor cultural reside em suas características arquitetônicas vernaculares, ou na peculiaridade de sua atividade produtiva, ou em suas manifestações culturais de caráter singelo e popular, ali ocorrentes, desde que significativo no contexto urbano ou rural, sujeito às diretrizes definidas no ato de sua classificação pelo SEPHAN; e

**Categoria P-5** - imóvel localizado no entorno de áreas protegidas, caracterizadas como áreas de transição e de preservação da paisagem, podendo ser demolido ou readequado, em conformidade com as diretrizes definidas no ato de sua classificação pelo SEPHAN.

Embora tenha grande importância histórica e preservar vários edifícios com valor histórico e arquitetônico reconhecidos, muitas dessas edificações acabam ficando ofuscadas na paisagem, seja pela escala desproporcional das edificações mais recentes em seu entorno, ou pelo seu mau estado de conservação. Como foi observado em capítulos anteriores, são poucos os investimentos em manutenção e conservação do patrimônio da região, seja por falta de recursos dos proprietários ou descaso do poder público, o que tem facilitado a atuação por parte do mercado especulativo.

No zoneamento do atual Plano Diretor de Florianópolis, aprovado em 2014, a área onde e localiza o bairro da Pedreira está demarcada em sua maior parte como AMC 12.5, Área Mista Central. As áreas destacadas como ACI demarcam edifícios históricos tombados e de uso público. Essa legislação se mostra contraditória, uma vez que permite a construção de um número máximo de 10 pavimentos ao lado de edifícios históricos, podendo ter ainda um acréscimo de 2 pavimentos através de troca de índices, totalizando 12 pavimentos. Dessa forma, o plano prioriza a densificação do centro, sem levar em conta as características específicas de seu tecido urbano. Mesmo o bairro estando inserido em uma Área de Preservação Cultural (APC-1), o planejamento que vemos em prática na cidade não tem sido eficiente em conter a descaracterização da malha histórica do Centro.



Mapa de zoneamento atual no bairro da Pedreira, plano diretor de 2014. Fonte: Site da PMF

## PERMEABILIDADE

O mapa de permeabilidade do bairro demonstra que existe uma distinção clara entre espaço público e privado, que coincide com o mapa de cheios e vazios. As vias demarcam os espaços permeáveis ao público, enquanto as edificações demarcam os espaços não acessíveis. Algumas exceções são destacadas, como pontos onde alguns edifícios conformam galerias comerciais, ou em que os térreos sobre pilotis conformam ampliações cobertas das calçadas. Também se encontram marcados os espaços que formam vazios, porém não são permeáveis, pois seus acessos são barrados por grades

ou muros. Tais barreiras físicas impossibilitam a criação de percursos mais fluidos e variados. Esses vazios se caracterizam como miolos de quadra, passagens fechadas ou lotes não edificadas. É possível notar que as vias próximas ao Terminal Cidade, onde existem passagens permeáveis pontuais, coincidem com os trechos com maior movimentação de pedestres, enquanto os trechos murados, mais próximos à Av. Hercílio Luz, são os menos frequentados e que passam uma maior sensação de insegurança.



## FLUXOS

Foram assinalados o tipo de fluxo mais intenso observado e a direção tomada pelas pessoas. É possível elencar alguns fatores para a escolha dos pedestres por uma via em detrimento de outra: facilidade de caminhar, acessibilidade, variedade comercial, sensação de segurança e conectividade com outros pontos de interesse. Também foram destacados alguns usos com potencial de estimular a permanência prolongada, que atendem uma demanda cotidiana ou que são bem específicos dessa região.

Foi possível observar que as vias mais próximas ao Terminal Cidade são preferidas pelos transeuntes. Essas vias possuem uma topografia mais plana, facilitando a caminhabilidade, além de diversos comércios que lhes conferem dinamismo. Já as vias mais próximas à Hercílio Luz, além de terem uma declividade mais acentuada, não possuem muitos comércios ou serviços que sirvam de atrativos. Essas vias também possuem poucas fachadas ativas, que ajudem a passar uma sensação de segu-

rança. É possível notar que em algumas vias existe um conflito entre pedestre e carros. Nas vias onde os fluxos se misturam, as calçadas muito estreitas não permitem uma apropriação de seu espaço para áreas de estar e descanso. Esse conflito fica evidente na Rua Tiradentes, onde foi observado um fluxo intenso de pedestres durante o horário comercial. A rua é bastante procurada pelo seu comércio diversificado e diversos restaurantes, porém possui um fluxo constante de veículos, que a usam como travessia para chegar à Praça XV. Outro conflito encontrado foi a presença de vagas de estacionamento. Os carros estacionados por vezes se tornam um empecilho tanto para o pedestre quanto para o tráfego, como é o caso da Rua Saldanha Marinho, que possui uma caixa bastante estreita. Em outras vias, como nas Ruas Nunes machado e General Bittencourt, os estacionamentos se tornam uma barreira física e visual, que contribui para uma sensação de desconforto e insegurança.





---

## **PARTE 2 - PROPOSTAS**

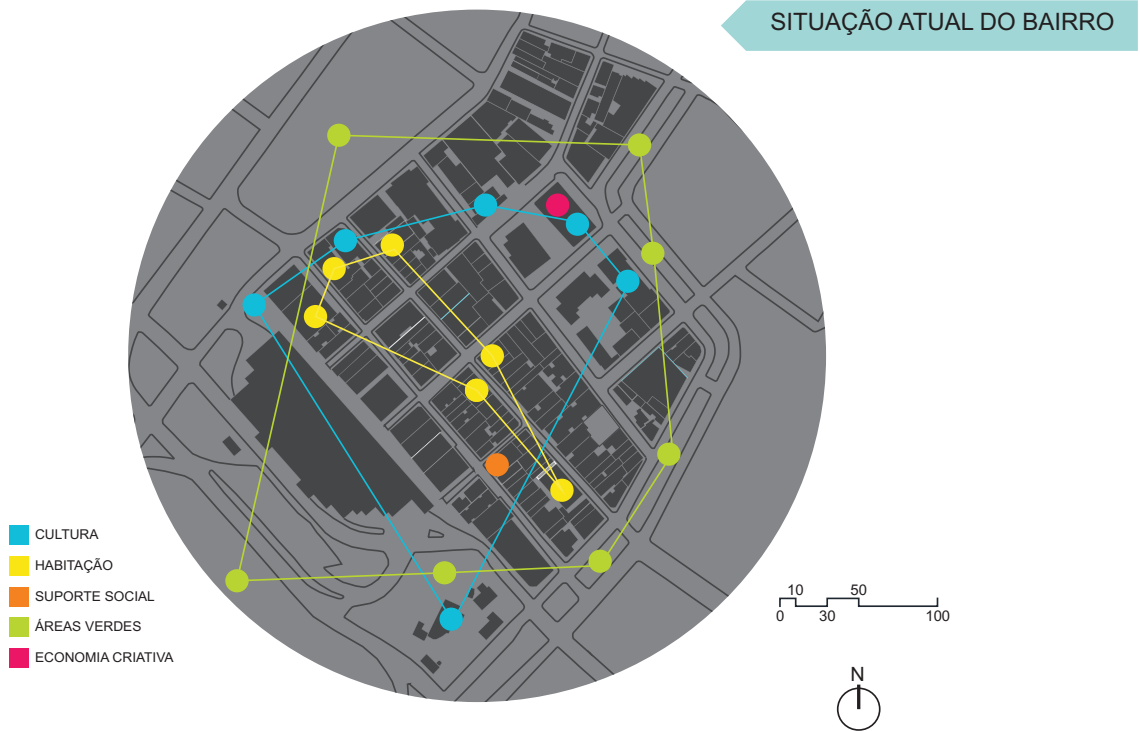
## 6

## REDE DE USOS INTEGRADA

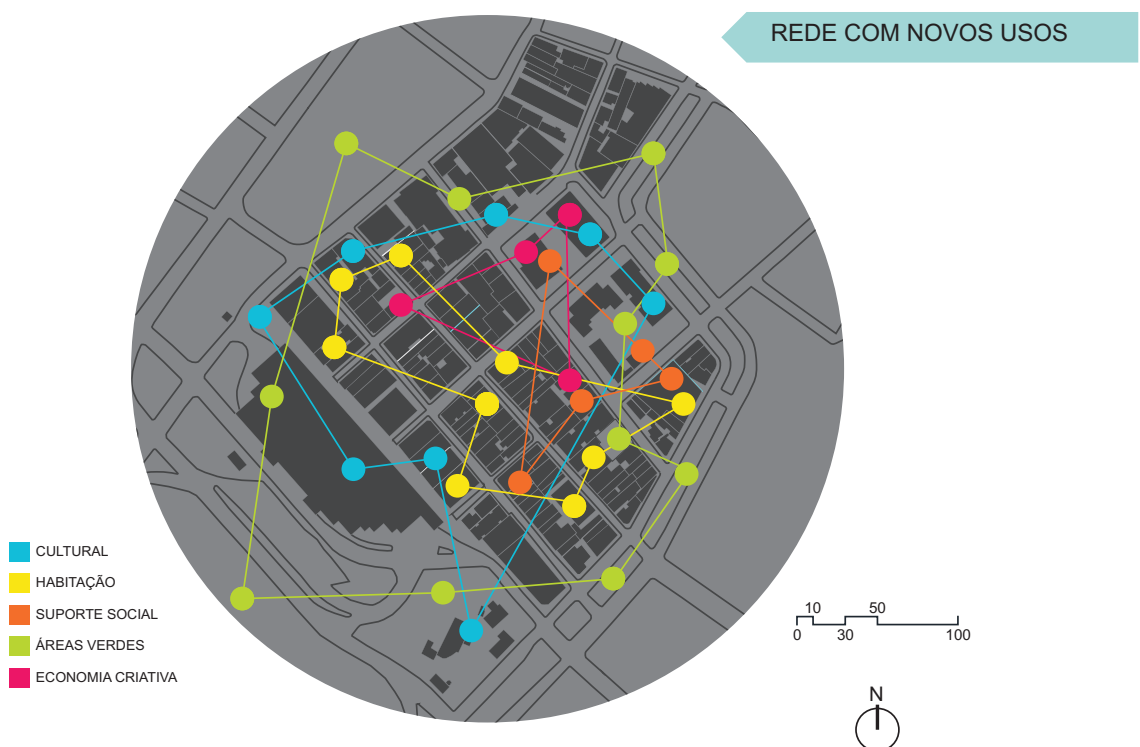
As análises demonstram que a região da Pedreira pede por mudanças de usos do solo, que incentivem a presença continuada de pessoas e apropriação dos espaços públicos em diferentes horários do dia. Dessa forma, propõe-se a ocupação dos imóveis e lotes ociosos, a fim atender as demandas da população de forma pluralista e democrática. A proposta se apoia numa rede de usos seguindo 4 eixos principais: cultura; habitação; economia criativa; suporte social. Os novos usos foram propostos com a intenção de complementar os usos já existentes e os usos intencionados pelos projetos de revitalização em andamento na área, garantindo condições de acesso a diferentes classes sociais. Dentre os perfis de usuários contemplados pela intervenção estão: jovens buscando inserção no mercado de trabalho, profissionais da indústria criativa, pessoas em situação de vulnerabilidade social, estudantes e famílias de baixa renda.



Atualmente, é possível observar os usos em qual a proposta se baseia estão localizados mais periféricamente na área de intervenção, como no caso dos usos culturais e áreas verdes, ou concentrados em um eixo central, como no caso dos usos de habitação. A região possui apenas um equipamento de suporte social (Centro Arco-Íris) e apenas uma fase do Centro Sapiens foi implementada, no Museu da Escola Catarinense.

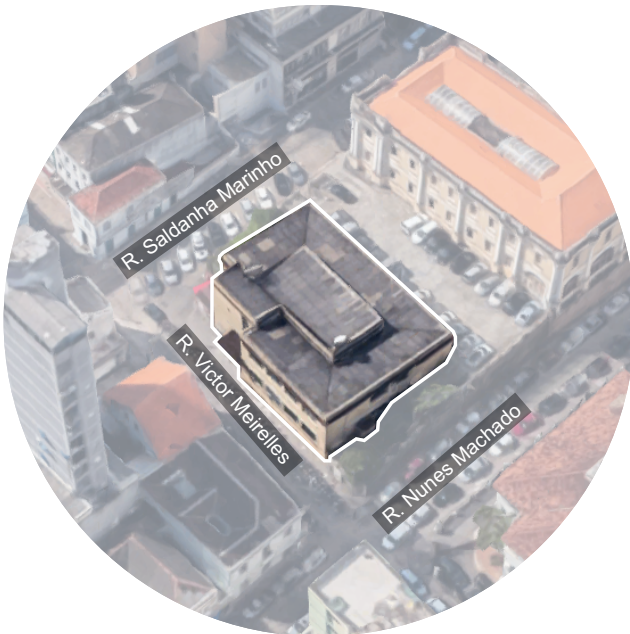


A proposta busca complementar os usos existentes, criando novos pontos ao longo da área de intervenção, tentando criar uma maior conectividade entre as diferentes camadas de apropriação.





## 1 - ANTONIETA DE BARROS



**Uso anterior:** Antiga escola Antonieta de Barros  
**Uso atual:** Abandonado  
**Características:** Patrimônio público; tombamento tipo P2.

**Uso sugerido:** Escola de Ensino Infantil (diurno), Escola de Capacitação Profissional (noturno).  
**Justificativa:** Volta ao uso educacional; Oferecer oportunidade de inserção no mercado criativo para pessoas de menor renda; Uso continuado em diferentes horários.

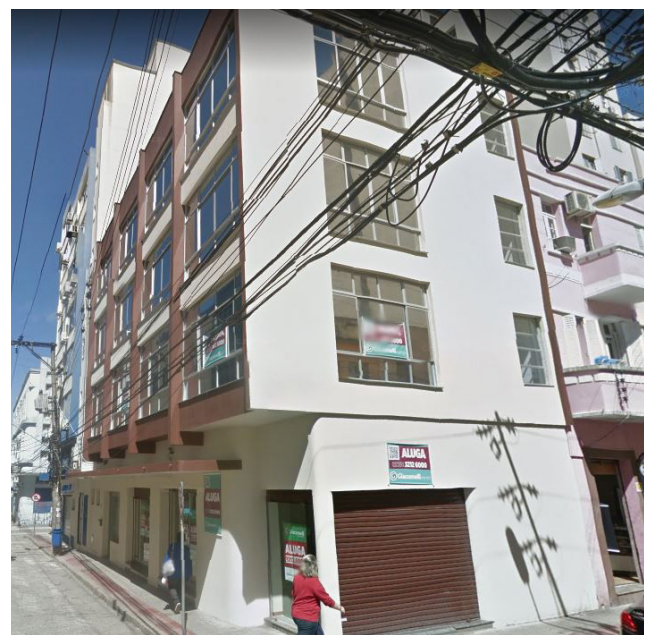


## 2 - INCUBADORA



**Uso anterior:** Colégio pré-vestibular  
**Uso atual:** Desocupado  
**Características:** Lote particular; Edifício Comercial

**Uso sugerido:** Incubadora Sapiens  
**Justificativa:** Propriedade particular e tipologia de salas comerciais.



## 3 - ACELERADORA



**Uso anterior:** Edifício comercial - Escola de Idiomas

**Uso atual:** Desocupado

**Características:** Imóvel particular; Edifício de Salas Comerciais

**Uso sugerido:** Aceleradora Sapiens

**Justificativa:** Salas individuais para as empresas; proximidade com os demais edifícios do sapiens.



## 4 - HOSTEL E BAR



**Uso anterior:** -

**Uso atual:** Abandonado

**Características:** Imóvel particular; Vazio há mais de 10 anos

**Uso sugerido:** Hostel e bar

**Justificativa:** Suporte a visitantes de menor poder aquisitivo; atração de público jovem; apropriação noturna; proximidade com outros bares.



## 5 - PRAÇA



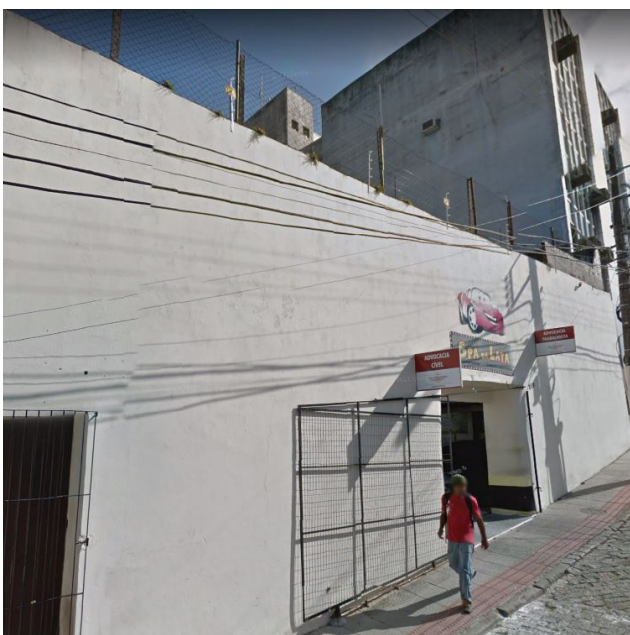
**Uso anterior:** -

**Uso atual:** Estacionamento

**Características:** Lote Particular

**Uso sugerido:** Espaço gastronômico ao ar livre anexo ao hostel;

**Justificativa:** Fechamento da rua para carros; apropriação dos vazios urbanos pela população; Uso continuado em diferentes horários.



## 6 - HIS



**Uso anterior:** -

**Uso atual:** Estacionamento

**Características:** lote particular; vem se expandindo ao longo dos anos através da compra dos lotes vizinhos.

**Uso sugerido:** HIS

**Justificativa:** Permitir diversidade de rendas habitando o centro; tendência de ser apropriado pelo capital imobiliário



## 7 - RESTAURANTE POPULAR



**Uso anterior:** Antiga cadeia

**Uso atual:** Arquivo Público e salas de aula

**Características:** Construção antiga que foi des-caracterizada pela adição de anexos.

**Uso sugerido:** Restaurante popular e salas de aula

**Justificativa:** Aproveitamento da estrutura existente; proximidade com habitação social; permitir uma nova relação com o espaço urbano.



## 8 - STUDIO



**Uso anterior:** Hotel

**Uso atual:** Desocupado

**Características:** Lote particular; pequenas unidades habitacionais.

**Uso sugerido:** Studios e comércio vicinal

**Justificativa:** Permitir diversidade de rendas habitando o centro; atender a demanda de moradia de estudantes e jovens profissionais da indústria criativa.



## 9 - Fab Lab



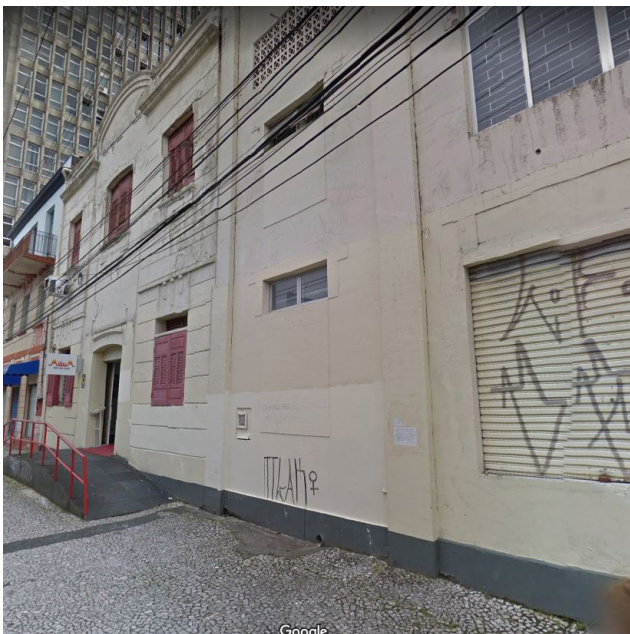
**Uso anterior:** Antigo cinema Imperial; loja de ferramentas.

**Uso atual:** Desocupado

**Características:** Lote particular; planta livre

**Uso sugerido:** Escola de ofícios da ilha e Fab Lab (volume do galpão)/Cinema de bairro (volume do antigo cinema).

**Justificativa:** Integração entre tecnologias tradicionais e modernas; resgate do fazer manual; relação com o histórico da área.



## 10 - ASSISTÊNCIA SOCIAL



**Uso anterior:** Farmácia

**Uso atual:** Desocupado

**Características:** Tombamento tipo P2

**Uso sugerido:** Posto de assistência social

**Justificativa:** Fornecer atendimento à população vulnerável que se encontra no bairro; proximidade com o Instituto Arco-Íris.



## 11 - TERMINAL CULTURAL



**Uso original:** Terminal Urbano

**Uso atual:** Terminal de ônibus executivos

**Características:** Ampla cobertura sobre espaço livre.

**Uso sugerido:** Equipamento de suporte para eventos e feiras.

**Justificativa:** Novo terminal de BRT; Desobstrução da paisagem do bairro; Espaço apropriável coberto.





## 7

## BIBLIOGRAFIA

BARATA-SALGUEIRO, Teresa. Do centro às centralidades múltiplas. In: FERNANDES, José Alberto V. Rio; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). A nova vida do velho centro A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras. Portugal: Universidade do Porto - Cegot, 1013. p. 13-31.

BONDUKI, Nabil. Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos. Brasília, DF : Iphan / Programa Monumenta, 2010. 376 p. ISBN : 978-85-7334-180-5

BORJA, Jordi & CASTELLS, Manuel. Local y global. Lagestión de las ciudades en la erade la información. Madrid, United Nationsfor Human Sttlements/Taurus/ Pensamiento, 1997.

BORJA, Jordi (ed.). Barcelona. Un modelo de transformaciórurbana. Quito, Programade Gestión Urbana/Oficina Regional para América Latina y Caribe, 1995.

CHOAY, Françoise. A alegoria do patrimônio. São Paulo: Estação Liberdade; UNESP, 2001.

CONNECTED SMART CITIES (2016). Ranking Connected Smart Cities, 2016. Recuperado de: . Acesso em: 1 de junho de 2017.

GASPAR, J. V.; Menegazzo, C.; Fiates, J. E.; Teixeira, C. S., & Gomes, L. S. R. A (2016). Revitalização de Espaços Urbanos: O Case do Centro Sapiens em Florianópolis. Anais. 26 Conferencia Anprotec. Recuperado de: . Acesso em: 09 abr 2017.

HARVEY, D. O direito à cidade. Lutas Sociais, n. 29, São Paulo, jul./dez. 2012, p. 73-89.

HOLLANDS, R.G. (2008). Will the real smart city please stand up? Intelligent, progressive or entrepreneurial? City, 12 (3), pp. 303-320, 2008

KANTER, R. M.; LITOW, S. S. Informed and interconnected: A manifesto for smarter cities. Harvard Business School General Management Unit Working Paper, p. 09-141, 2009.Disponível em: <[http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1420236](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1420236)>. Acesso em: 06 de Abril de 2016.

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade . Tradução Rubens Eduardo Frias São Paulo : Centauro, 2001.

MARICATO, Ermínia. A Terra é um nó na sociedade brasileira...Também nas cidades. Petrópolis. Cultura Vozes. 1999

MASCARO, J. Desenho urbano e custos de urbanização. Porto Alegre: D. C. Luzzi, 1989.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Manual de Reabilitação de Áreas Centrais 2 e.d. ed. Brasília: [s.n.], 2008.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. História, memória e centralidade urbana. 2007. Disponível em:<<http://nuevomundo.revues.org/3212>>. Acesso em: 10 de julho de 2017.

RIZZO, Paulo Marcos Borges. O Planejamento Urbano no Contexto da Globalização: Caso do Plano Diretor da Planície do Campeche em Florianópolis, Santa Catarina. Tese (doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Florianópolis, SC, 2013. 327 p.

SANTA CATARINA. (2008) Lei nº 14.328, de 15 de janeiro de 2008. Dispõe sobre incentivos à pesquisa científica e tecnológica e à inovação no ambiente produtivo no Estado de Santa Catarina e adota outras providências. Disponível em: . Acesso em: 14 de jun 2017.

SANTOS, André Luiz. Do Mar ao Morro: A geografia histórica da pobreza urbana em Florianópolis. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC. Florianópolis, 2009

SANTOS, Milton. Espaço e método. São Paulo: Liv. Nobel, 1985. 88p.  
VAINER, Carlos. Pátria, Empresa e Mercadoria. ARANTES Otilia;

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

VARGAS, Heliana; CASTILLO, Ana Luisa Howard de (orgs.). Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados. Barueri: Manole Ltda, 2006. Pg. 1-52.

VEIGA, Eliane. Florianópolis: Memória Urbana. Florianópolis:UFSC/FFC, 1993 e 2ª ed 2009.

WORLD ECONOMIC DEVELOPMENT CONGRESS & THE WORLD BANK. World Competitive Cities Congress Executive Summary. Washington, DC, mimeo., 1998.



