

MAURÍCIO ANDRIANI

**ATERROS NA ORLA DE FLORIANÓPOLIS: LEVANTANDO
ALTERNATIVAS DE QUALIFICAÇÃO URBANA DA BEIRA-
MAR CONTINENTAL**

Dissertação de mestrado submetida ao programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade – PGAU Cidade – da Universidade Federal de Santa Catarina, para a obtenção do grau de mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Linha de pesquisa: Arquitetura da Cidade.

Orientador: Prof. Dr. Almir Francisco Reis

**Florianópolis
2015**

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Andriani, Mauricio

ATERROS NA ORLA DE FLORIANÓPOLIS : LEVANTANDO
ALTERNATIVAS DE QUALIFICAÇÃO URBANA DA BEIRA-MAR
CONTINENTAL / Mauricio Andriani ; orientador, Almir
Francisco Reis, 2015.
114 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de
Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós
Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da
Cidade, Florianópolis, 2015.

Inclui referências.

1. Arquitetura. 2. espaço público. 3. vida
urbana. 4. sintaxe espacial. I. Reis, Almir
Francisco. II. Universidade Federal de Santa
Catarina. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo,
História e Arquitetura da Cidade. III. Título.

MAURÍCIO ANDRIANI

**ATERROS NA ORLA DE FLORIANÓPOLIS: LEVANTANDO
ALTERNATIVAS DE QUALIFICAÇÃO URBANA DA BEIRA-
MAR CONTINENTAL**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de Mestre e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade

Florianópolis, 31 de março de 2015.

Prof.^a Adriana Marques Rossetto, Dr.^a
Coordenadora do Curso

Banca Examinadora:

Prof.^a Almir Francisco Reis, Dr.
Orientador

Prof.^a Soraya Nórr, Dr.^a
UFSC

Prof.^a Adriana Marques Rossetto, Dr.^a
UFSC

Prof. José Waldemar Tabacow, Dr.
Membro Externo

Agradeço ao meu orientador, Prof. Almir Reis e toda a equipe do PGAU, aos colegas de trajetória e aos verdadeiros amigos, que sempre me apoiaram. Agradeço em especial a minha esposa e filhos, pelo carinho e apoio incondicional em todas as horas.

Resumo

Este trabalho tem por objetivo verificar possibilidades e limitações de qualificação urbana para o Aterro da Beira-Mar Continental. Faz uma abordagem sobre os aterros na orla de Florianópolis contextualizando-os no tecido urbano da cidade. Dos cinco grandes aterros existentes na cidade, aprofunda o estudo dos Aterros da Beira Mar Norte (porção insular) e da Beira Mar Continental, sendo este o objeto da pesquisa. Sobre os demais aterros apresenta leituras expeditas, objetivando tão somente a compreensão geral de cada um dentro do contexto urbano. Para verificar o quadro atual do Aterro da Beira Mar Continental, no tocante à sua vitalidade urbana e suas potencialidades como espaço público no futuro, adota como referência os princípios da teoria da Sintaxe Espacial, apresentando as principais ideias de autores importantes sobre o tema e desenvolvendo um método de avaliação adaptado do método de Gabriela Tenório (2012) para a análise dos espaços públicos. Apresenta um quadro comparativo entre os Aterros da Beira Mar Continental e a Beira Mar Norte. Os estudos aqui desenvolvidos foram direcionados de maneira a relacionar os atributos configuracionais com os modos de apropriação pública que ocorrem nos aterros estudados. A pesquisa voltou o olhar para a arquitetura da cidade sob a ótica de esta ser um importante elemento gerador de espaços públicos urbanos capazes de induzir as pessoas a utilizá-lo. Aborda o espaço público como elemento socioespacial da cidade através de leituras empíricas de observação do seu cotidiano, levantando as características morfológicas, relacionando-as com o comportamento das pessoas. Finaliza apresentando alternativas de qualificação para o Aterro da Beira-Mar Continental.

Palavras chave: espaço público, vida urbana, sintaxe espacial

Abstract

This work aims to verify possibilities and limitations of urban qualification for the landfill of the Beira-Mar Continental. It makes an approach on the waterfronts of Florianópolis, contextualizing the landfills in the city's urban fabric. From the five large landfills present in the city, the work makes a deeper investigation in the insular portion of the Beira-Mar Norte and in the Beira-Mar Continental. It presents brief readings on the remaining landfills, aiming a general understanding of them in the urban context. In order to verify the current picture of the landfill of the Continental Beira-Mar regarding its urban vitality and potential as a future public space, the work adopts the principles of Space Syntax theory as a reference. This way, it presents the main ideas of important authors on this subject and develops an evaluation method for public spaces adapted from the approach by Gabriela Tenório (2012). It also develops a comparative table between the landfills of the Beira-Mar Continental and the Beira-Mar Norte. This study made the relationship between the configurational attributes with the public way of appropriation for the studied landfills. The research looked at the architecture of the city as an important generator of inviting urban public spaces. It addresses the public space as a socio-spatial element of the city through empirical readings of its daily life, gathering the characteristic morphologies and relating them to the people's behavior. It finishes presenting qualification alternatives for the landfill of the Beira-Mar Continental.

Keywords: public space, urban life, spatial syntax

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Centro de Florianópolis na década de 1960.....	3
Figura 2 – Identificação dos aterros de Florianópolis no tecido urbano da cidade.....	6
Figura 3 – Diagrama das escalas de abordagem do Aterro da Beira-Mar Continental.....	13
Figura 4 – Foto da Rua Vidal Ramos, Centro de Florianópolis.....	20
Figura 5 – Palácio Gustavo Capanema – Rio de Janeiro. Projeto de 1936.....	32
Figura 6 – Palácio Gustavo Capanema – Rio de Janeiro. Projeto de 1936. Proposta de Corbusier.....	34
Figura 7 – Palácio Gustavo Capanema – Rio de Janeiro. Projeto de 1936. Proposta de Niemeyer.....	34
Figura 8 – Imagem contextualizando a localização da pracinha da Av. Pref. Osmar Cunha esquina com a Rua Jerônimo Coelho.....	35
Figura 9 – Foto da pracinha da esquina da Av. Prefeito Osmar Cunha com a Rua Jerônimo Coelho.....	36
Figura 10 – Foto da pracinha da esquina da Av. Prefeito Osmar Cunha com a Rua Jerônimo Coelho, Centro de Florianópolis.....	37
Figura 11 – Mapa com a identificação dos aterros de Florianópolis no tecido urbano da cidade.....	42
Figura 12 – Foto do 1º aterro (1ª etapa) executado na década de 1880.....	43
Figura 13 – Foto do 1º aterro (2ª etapa) executado na década de 1940.....	43
Figura 14 – Foto do 1º aterro (3ª etapa) executado na década de 1960.....	44
Figura 15 – Imagem panorâmica aérea do Aterro da Baía Sul.....	45
Figura 16 – Plano geral do projeto de Roberto Burle Marx.....	47
Figura 17 – Perspectiva do plano geral do projeto de Roberto Burle Marx.....	48
Figura 18 – Imagem panorâmica aérea do Aterro da Via Expressa Sul.....	52
Figura 19 – Imagem panorâmica aérea do Aterro de Coqueiros.....	53

Figura 20 – Foto do Parque de Coqueiros	54
Figura 21 – Mapa de integração das regiões do entorno dos aterros de Florianópolis – Raio 3.....	56
Figura 22 – Foto aérea do Aterro da Beira-Mar Norte em Execução – 1ª parte – Final da década de 1960.....	59
Figura 23 – Imagem panorâmica aérea do Aterro da Beira-Mar Norte atualmente.....	59
Figura 24 – Imagem panorâmica aérea do Aterro da Beira-Mar Norte atualmente.....	60
Figura 25 – Foto demonstrando a situação atual da paisagem edificada.....	61
Figura 26 – Foto do canteiro central maior - entre as pistas principais.....	61
Figura 27 – Configuração das pistas de veículos.....	62
Figura 28 – Foto do canteiro central maior - entre as pistas principais.....	63
Figura 29 – Foto do canteiro central maior - entre as pistas principais.....	63
Figura 30 – Foto da calçada da orla do Aterro da Beira-Mar Norte, com a ciclovia paralela a esta.....	65
Figura 31 – Foto dos deques com pergolado colocados ao longo da orla são importantes elementos de socialização.....	68
Figura 32 – Foto mostrando a configuração da maioria das portas e janelas.....	69
Figura 33 – Mapa de uso do solo.....	71
Figura 34 – Mapa de barreiras e cheios e vazios.....	72
Figura 35 – Foto de vendedor ambulante na calçada.....	73
Figura 36 – Mapa parcial do bairro Estreito.....	83
Figura 37 – Localização do Aterro da Beira-Mar Continental.....	84
Figura 38 – Foto demonstrando o desnível entre o terreno do aterro e o tecido urbano pré-existente.....	86
Figura 39 – Foto da Comunidade da Ponta do Leal.....	87
Figura 40 – Imagem panorâmica do Aterro da Beira-Mar Continental e seu entorno.....	88
Figura 41 – Foto da vista da borda seca do aterro com fundos de lotes....	89

Figura 42 – Foto do passeio do aterro da Beira-Mar do Estreito.....	91
Figura 43 – Foto do passeio e ciclovia do Aterro da Beira-Mar do Estreito.....	91
Figura 44 – Mapa de uso do solo.....	96
Figura 45 – Mapa de barreiras e cheios e vazios.....	97
Figura 46 – Foto do Aterro da Beira-Mar do Estreito demonstrando o desnível entre o terreno do aterro e o tecido urbano existente.....	98

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – exemplo genérico da avaliação dos atributos, segundo o método de Tenório.....	40
Tabela 2 – avaliação da vida pública.....	74
Tabela 3 – avaliação do espaço público.....	75
Tabela 3a – avaliação do espaço público (continuação).....	76
Tabela 3b – avaliação do espaço público (continuação).....	77
Tabela 3c – avaliação do espaço público (continuação).....	78
Tabela 4 – avaliação da vida pública.....	99
Tabela 5 – avaliação do espaço público.....	100
Tabela 5a – avaliação do espaço público (continuação).....	101
Tabela 5b – avaliação do espaço público (continuação).....	102
Tabela 5c – avaliação do espaço público (continuação).....	103
Tabela 6 – Comparativo entre as variáveis dos atributos dos aterros da Beira-Mar-Norte e Beira-Mar Continental.....	105

3. SUMÁRIO

Introdução.....	1
Justificativa.....	7
Objetivos.....	10
Objetivo geral.....	10
Objetivos específicos.....	10
Procedimentos metodológicos.....	11
Estrutura da dissertação.....	14
Capítulo 1. Fundamentação teórica.....	15
1.1 Espaços públicos e vida urbana.....	16
1.2 Espaço público, arquitetura e vida urbana.....	20
1.3 Arquitetura como qualificadora do espaço público e indutora da vitalidade urbana: o caso do Palácio Gustavo Capanema no Rio de Janeiro.....	31
1.4 Uma ilustração da importância dos espaços públicos na cidade: a praça da esquina da Av. Prefeito Osmar Cunha com Rua Jerônimo Coelho.....	35
1.5 Detalhando o método de análise.....	38
Capítulo 2. Aterros em Florianópolis.....	42
2.1 Visão panorâmica dos aterros em Florianópolis.....	43
2.2 Características morfológicas e de apropriação dos aterros.....	45
2.2.1 Aterro da Baía Sul.....	45
2.2.2 Aterro da Via Expressa Sul.....	51
2.2.3 Aterro de Coqueiros.....	53
2.2.4 Integração dos aterros com o tecido urbano.....	54
2.3 O Aterro da Beira-Mar Norte.....	57
2.3.1 Conhecimento do objeto estudado.....	58
2.3.2 Levantamento da vida pública.....	62
2.3.3 Avaliação da vida pública.....	63

2.3.4 Avaliação do espaço público.....	66
2.3.5 Tabelas com o resumo das avaliações do Aterro da Beira-Mar Norte.....	73
2.3.6 Considerações sobre a análise do Aterro da Beira-Mar Norte.....	79
CAPÍTULO 3. O aterro da beira-mar continental: reconhecendo e avaliando atributos, potencialidades e limitações.....	82
3.1. Conhecimento do objeto estudado.....	82
3.2. Levantamento da vida pública.....	88
3.3. Avaliação da vida pública.....	89
3.4. Avaliação do espaço público.....	93
3.5. Tabelas com o resumo das avaliações do Aterro da Beira Mar Continental.....	99
3.6. Análise comparativa entre o Aterro da Beira-Mar Norte e o Aterro da Beira-Mar do Continental.....	103
Considerações finais.....	109
Referências.....	112

INTRODUÇÃO

O município de Florianópolis, capital do Estado de Santa Catarina, situa-se na região sul do Brasil. A maior parte do seu território situa-se na Ilha de Santa Catarina e uma parcela menor no continente fronteiriço a esta. Estas duas parcelas do território são separadas pelo mar, formando duas baías, denominadas Baía Norte e Baía Sul, as quais possuem como elemento divisor um estreito de mar de aproximadamente 500 metros de largura. Esta cidade litorânea possui características naturais peculiares, com paisagens naturais belíssimas.

Segundo o último dado disponível pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, em julho de 2013, o município contava com uma população de 453.285 habitantes. Possui um território relativamente pequeno, totalizando 675,409 Km², dos quais 97,23% são insulares – 656,7 Km² (IBGE, 2014). Na área insular, a característica geomorfológica é de superfície bastante acidentada, contendo morros com grande altura e poucas áreas planas. Foi nesta porção insular onde se deu a primeira ocupação através da fundação do povoado de Nossa Senhora do Desterro, por Francisco Dias Velho, em meados do século XVII. Elevada à condição de Vila em 1726 e à condição de cidade em 1826, esta teve seu nome alterado para Florianópolis em 1894, em homenagem ao então presidente da recém-criada república, o Marechal Floriano Peixoto (VEIGA, 2010).

Na região do sítio da primeira ocupação até os dias atuais se encontra a principal centralidade da cidade, localizada na orla da Baía Sul. Esta área ocupa uma planície relativamente pequena, tendo como limite grandes maciços e o mar.

Desde sua fundação, a vida da população da cidade sempre teve estreita relação com o mar. Inicialmente, o local era ponto estratégico para a defesa das terras da Coroa portuguesa ao sul da América do Sul, devido à configuração do sítio formar um porto natural pela característica das águas abrigadas pelas duas baías. Era o último ponto de parada das embarcações que se dirigiam à região da Baía do Prata, onde as tripulações abasteciam-se de víveres, descansavam e também efetuavam reparos nas embarcações.

Por todo o período da colonização, até a inauguração da Ponte Hercílio Luz em 1926, primeira ligação para veículos terrestres entre ilha e continente, a população de Florianópolis dependia do mar como ponto de ligação com o mundo exterior, para o transporte de mercadorias, os deslocamentos para as regiões vizinhas e também como uma das principais fontes de subsistência, através da pesca. Não se pode deixar de registrar que o mar também era utilizado para despejo de lixo e esgoto.

Mesmo após a inauguração da Ponte Hercílio Luz, seu porto manteve-se ativo, através da exportação e importação de mercadorias e transporte de passageiros para outras regiões do país. Desde o início do Século XX, a cidade foi a sede da Companhia Nacional de Navegação Carl Hoepcke, uma das principais empresas de navegação do sul do país. Porém, a construção da ponte foi fator decisivo para a diminuição das atividades comerciais marítimas.

A partir da década de 1960, foi implantada a BR 101, rodovia asfaltada que ligou a capital com as cidades litorâneas do Estado e com as capitais dos estados vizinhos. Isto proporcionou que os transportes rodoviários de carga e de passageiros se tornassem mais atrativos economicamente, se comparados com as atividades das empresas de transporte marítimo da região, destacando-se que as atividades marítimas no porto da cidade possuem limitações de calado (profundidade) para receber embarcações de grande porte. Portanto, estes fatores conjugados foram decisivos para o término das atividades no Porto de Florianópolis, entrando estas definitivamente em declínio (PELUSO, 2013).

Mesmo com a diminuição das atividades comerciais marítimas, a orla central da cidade continuava em estreita relação com o mar. Alguns dos principais edifícios da cidade ficavam à beira-mar, como o da Alfândega, apesar de a atividade aduaneira já não ser mais necessária. Hoje é uma edificação tombada como patrimônio da cidade. Outro edifício importante é o Mercado Público Municipal, também tombado, era o local onde as embarcações chegavam quase que às suas portas, trazendo



Figura 1 – Centro de Florianópolis na década de 1960, antes dos Aterro da Baía Sul. Fonte: Casa da Memória

diversas mercadorias, principalmente as “louças de barro”¹ e as cestarias², construídas artesanalmente no continente e interior da ilha. Também ali chegavam diariamente os pescadores com suas canoas, trazendo o pescado fresco. Havia o antigo Trapiche Municipal, depois transformado em bar e restaurante sobre o mar, conhecido pelo nome de Miramar, ponto de encontro de diversos seguimentos da sociedade da época. Este edifício, que se localizava de frente às Praças Fernando Machado e XV de Novembro, foi demolido quando da execução do Aterro da Baía Sul, no início da década de 1970. Outra edificação simbólica na orla da área central da cidade, construída numa pequena ponta de pedras a Leste da Praça XV de Novembro, é a do antigo Forte Santa Bárbara, a qual, infelizmente, foi descaracterizada quando passou a abrigar a sede da

¹ Assim são denominadas pela população local as louças de cerâmica rústica fabricadas artesanalmente na região.

² Este artesanato também era muito produzido na região. Hoje é uma tradição que se está perdendo.

Capitania dos Portos de Santa Catarina. Na orla entre o Miramar e a Capitania dos Portos ficavam as garagens náuticas dos três tradicionais clubes de remo da cidade. Quando havia regatas de remo, esporte que projetou Florianópolis nos cenários nacional e internacional nas décadas de 1950 e 1960, toda a orla central era tomada pela população para assistir às competições, pois estas aconteciam a poucos metros da costa junto ao tecido urbano da cidade.

Como descrito acima, a orla do Centro de Florianópolis era um ambiente de intensa vida urbana, tendo o mar como parte importante no processo, como base física para algumas atividades, sendo este também um dos importantes elementos na composição da paisagem natural e urbana do Centro. Tinha um significado forte nesta região, mesmo após o declínio do porto. A paisagem natural que é vista hoje de quem está na orla central, a qual tem como pano de fundo os morros do continente e da ilha, tinha a água como elemento em primeiro plano no cenário, o que não mais acontece, devido à implantação do Aterro da Baía Sul.

A orla insular, onde se encontra o Centro da cidade, até o final do Século XIX recebeu pequenos aterros para a criação de muradas que serviam de cais e contenção das marés, não se configurando estes como acréscimos expressivos ao território urbano. Portanto, ainda não se caracterizavam como uma necessidade de ganho de território sobre o mar para aumento da superfície de terras secas e ampliação do tecido urbano.

O final da década de 1960 e início dos anos 1970 foram marcados pelo início de uma forte mentalidade desenvolvimentista no país, impulsionada pela implantação do Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) do Governo Militar, acompanhado no Estado de Santa Catarina pelo Plano Catarinense de Desenvolvimento. Esta foi a época do chamado “milagre econômico” no país, período de grande pujança econômica, época em que se firma uma forte ideologia desenvolvimentista. Entre outras ideias, esta defendia a necessidade de aplicação de grandes investimentos em infraestrutura urbana. A partir desse período, o território urbano, a paisagem e o sistema viário de Florianópolis começaram a sofrer grandes transformações. Nessa época, o Centro de Florianópolis, com suas ruas estreitas e território pequeno, começava a ter problemas com o trânsito de automóveis, pois este começava a aumentar de forma mais acelerada.

Desde o final do Século XIX já havia a intensão de ampliar a área central de Florianópolis e, já naquela época, com o objetivo principal de ampliação do sistema viário. Tanto, que segundo Veiga (2010), na década de 1880 aterrou-se mecanicamente uma parte das águas do bairro Prainha, com a intensão principal de ligar a Rua Tiradentes à Rua Menino Deus. Porém, foi a partir do final da década de 1960 que a cidade começou a receber grandes aterros. Primeiramente, o da Beira-Mar Norte, seguido do aterro da Baía Sul, em meados dos anos 1970, concomitantemente com o aterro da cabeceira continental da Ponte Colombo Salles e também ao de Coqueiros. No início da década de 1990, foi implantado o Aterro da Via Expressa Sul e por último, na década de 2000, o Aterro da Beira-Mar Continental.

Observa-se que estes aterros provocaram impactos na população de Florianópolis ao afastar o mar do tecido urbano, variando o grau conforme o local onde cada um foi implantado, pois alteraram a paisagem urbana e a relação da população da cidade com o mar. Uma cidade onde antes dos aterros a vida urbana na orla tinha uma dinâmica diferente da atual.

Esta pesquisa avaliou como os aterros influíram na vida da população de Florianópolis e sua importância em termos de vida urbana, com ênfase nos aterros da Beira mar Norte e da Beira-Mar Continental.

Holanda e Kohlsdorf (1992), no texto “Sobre Conceito de Arquitetura” apresentam três enfoques sobre as possibilidades de organização do fenômeno arquitetônico, sendo eles a extensão física, a questão analítica e o recorte histórico.

Quanto à extensão física, esta está relacionada às diversas escalas em que ela pode ser trabalhada, seja em nível do edifício, da paisagem, do urbanismo, entre outros. No nível do edifício, este trabalho analisa como a disposição das edificações no sítio configuram os espaços livres públicos e conformam a paisagem urbana, contribuindo com esta ou não. Ao nível do urbanismo, como os espaços livres dos aterros podem influir na dinâmica urbana, numa tentativa de entender o quanto estas áreas incorporadas ao tecido urbano de Florianópolis podem contribuir na qualificação de sua vida urbana.



Figura 2 – Identificação dos aterros de Florianópolis no tecido urbano da cidade. Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor.

JUSTIFICATIVA

O que nos motivou a realizar este trabalho foi o fato de a principal finalidade da execução dos cinco grandes aterros de Florianópolis ter sido para a implantação de vias arteriais, ampliando-se, assim, o sistema viário, um fator que, com o passar do tempo, sempre se apresenta insuficiente para atender à crescente demanda do tráfego de veículos na cidade. Não houve, por parte da administração municipal, uma verdadeira preocupação com a qualificação dos espaços livres destas áreas, além do planejamento para o escoamento do trânsito. À exceção do Aterro da Baía Sul, para o qual foi contratado projeto de Roberto Burle Marx, porém não executado totalmente, nunca houve qualquer planejamento para além do sistema viário. No sentido da apropriação pelas pessoas, destacamos os aterros da Beira-Mar Norte e o de Coqueiros. Este, além de ter sido implantado para possibilitar a construção da alça de contorno viário que passa por baixo das pontes Colombo Machado Salles³ e Pedro Ivo Campos⁴, também possui um parque municipal. O Aterro da Beira-Mar Norte também possui uma boa apropriação pelas pessoas, apesar do seu mobiliário urbano ser singelo. Entre os poucos equipamentos públicos que todos os aterros possuem, estes são os mais utilizados pela população.

Os dois grandes aterros insulares na Baía Sul, além das vias de trânsito, também apresentam grandes áreas vazias, com potencial para a implantação de parques, praças, equipamentos e mobiliários urbanos, incrementando a vida urbana destes locais. O grande fator negativo da implantação desses aterros foi terem afastado o mar do tecido urbano pré-existente, enquanto que o fator positivo é a possibilidade de implementação de tais qualificações, o que não seria possível na malha urbana consolidada do Centro de Florianópolis, por esta estar densamente ocupada em sua quase totalidade.

A escolha do Aterro da Beira-Mar do Estreito como objeto principal do estudo se deu devido à sua similaridade com o Aterro da Beira-Mar Norte. Ambos possuem suas dimensões transversais bem menores do que as dos

3 Segunda ponte de ligação entre ilha e continente, foi inaugurada em março de 1975 (ND ON LINE, 2015).

4 Terceira e última ponte a ser construída, foi inaugurada em 1991, para fazer a ligação entre ilha e continente (DC ON LINE, 2011).

outros, pelo fato destas orlas terem recebidos “engordamentos” mais estreitos. A largura média do aterro continental é de 70 metros, com extensão de aproximada de 1.880 metros e o aterro insular possui largura média de 100 metros e extensão de aproximadamente de 4.800 metros, sendo que o recorte do estudo aqui realizado possui 1930 metros de extensão. Eles não possuem vazios tão generosos quanto os demais, porém, suficientes para a implantação de equipamentos e mobiliários urbanos para qualifica-los, de modo a incentivar suas ocupações pelas pessoas. Os tecidos urbanos adjacentes a estes aterros possuem características de uso misto, porém a borda interior do aterro da Beira-Mar Norte, com ocupação já bem consolidada, apresenta uso predominantemente residencial. Nas adjacências do aterro da Beira-Mar Continental, o uso encontrado em sua borda interior é predominantemente uso residencial misto, com ocupações antigas e voltadas para as ruas internas do bairro. No capítulo 2 deste trabalho detalharemos estes aterros, onde constam mapas de uso do solo e de cheios e vazios.

O aterro da Beira-Mar Continental, ainda está em fase de implantação, localiza-se no Bairro do Estreito, um bairro que na porção em que está o aterro sempre deu “as costas” para o mar, ou seja, quase a totalidade de suas edificações têm os fundos dos seus terrenos voltados para o mar, com a maioria possuindo muros altos e totalmente vedados. A borda d’água antes da implantação do aterro não era valorizada. Trata-se de um bairro carente de espaços públicos qualificados e com paisagem urbana de pouca qualidade. Analisando o histórico do tipo de ocupação da orla da Beira-Mar Norte com relação a tipologia dos terrenos anteriormente ao aterro, estes também tinham os fundos voltados para o mar. Posteriormente estes terrenos foram ocupados por edifícios de gabarito alto e predominantemente residenciais. Devido a estas similaridades, fomos impelidos a inferir que o ocorrido no aterro da Beira Mar Norte também poderá ocorrer no aterro da Beira-Mar Continental, devido às características deste aterro serem semelhantes às daquele. Esta nova extensão de terra incorporada à orla do Estreito configura-se como área com potencial para qualificar a paisagem e a vida urbana do bairro.

Devido à implantação recente do aterro no continente, a quase totalidade da ocupação das quadras da borda d’água anterior a este ainda não se alterou. Como a maioria das edificações são antigas e com a alta do preço de mercado dos terrenos, devido à implantação do aterro, começam a ser

anunciados pela especulação imobiliária lançamentos de edifícios com as mesmas características dos encontrados na Beira-Mar Norte, reforçando nossa inferência de que o tipo de ocupação desta se repetirá na Beira-Mar Continental.

O direcionamento da mudança de ocupação das quadras da borda do Aterro da Beira-Mar Continental ou Aterro do Estreito e o tipo de uso de suas áreas livres são objeto de estudo deste trabalho, porque esperamos poder contribuir para uma melhor qualificação deste espaço público, através da verificação dos fatores positivos e também das possíveis alternativas aos aspectos que não proporcionam incremento à vida urbana na Av. Beira-mar Norte. Portanto, este estudo aborda o Aterro da Beira Mar Continental, ou do Estreito, como parte de um contexto maior, no qual está incorporada a parte insular.

OBJETIVOS

Objetivo geral

Levantar possibilidades e limitações de qualificação urbana para o Aterro da Beira-Mar Continental, no bairro do Estreito em Florianópolis, através do estudo de estratégias de incremento da vida urbana.

Objetivos específicos

1. Compor um referencial teórico a partir do estudo de trabalhos de morfologia urbana tendo como foco a integração dos espaços públicos com a vida social.
2. Levantar a história das intervenções na orla de Florianópolis estabelecendo suas relações com o cotidiano da população, principalmente as consequências oriundas dos aterros.
3. Realizar análise morfológica comparativa dos aterros da Beira-Mar Norte e da Beira-Mar Continental (Estreito), identificando possibilidades e limitações expressos por sua morfologia no que tange a apropriação social dos espaços livres.
4. Aprofundar o estudo do aterro da Beira-Mar Continental como parte de um contexto mais amplo, verificando como se estabelecem suas relações com o tecido urbano preexistente.
5. Verificar diretrizes de qualificação do aterro da Beira-Mar Continental, tomando por base o estudo dos aterros locais.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para a realização da dissertação foram desenvolvidas atividades de pesquisa bibliográfica e visitas de campo, conforme a descrição a seguir:

1. Para compor o referencial teórico dividimos o estudo em três dimensões de análise: “espaço público”, “arquitetura” e “vida urbana”. Desta forma buscou-se entender como os aterros, suas áreas livres e a arquitetura da cidade influem nas relações sociais.
2. No levantamento do histórico dos aterros de Florianópolis, suas ocupações e situação atual, foi necessário levantar informações em obras de historiadores locais, tendo como fontes principais Victor Antônio Peluso (2013) e Eliane Veras de Veiga (2010). Esta autora, além da abordagem dos aspectos históricos, também apresenta o enfoque sobre a memória urbana de Florianópolis, o que a tornou uma preciosa fonte de informações sobre a identificação de fatos históricos relativos à vida urbana da cidade e suas transformações. Para o levantamento das consequências oriundas destes aterros no cotidiano da cidade atualmente, foram fundamentais também as visitas de campo.
3. Para a adoção de um método de análise das áreas escolhidas, o estudo da tese de Gabriela Tenório (2012) foi fundamental, uma vez que esta autora criou uma metodologia de análise da morfologia dos espaços públicos urbanos com base na Sintaxe Espacial. Esta opção foi devido à proposta metodológica de Tenório propiciar uma análise de ordem qualitativa, sem a necessidade de lançar mão de dados quantitativos para entender as necessidades de qualificação dos espaços públicos. Adaptamos o método de Tenório aos objetivos deste trabalho, uma vez que nos propomos a realizar uma abordagem de caráter qualitativo para as análises morfológicas das áreas estudadas. Sendo assim, nos resultados destas análises não são encontrados valores numéricos. Nestas, os termos “muito”, “médio” e “pouco”, descritos nas análises, expressam comparações entre os aspectos analisados. Por exemplo, a comparação entre a expressiva quantidade de pessoas observadas no aterro da Beira-Mar Norte nos finais de semana (muitas) e sua quase desertificação em determinados horários nos

dias úteis (poucas). Esta adaptação metodológica está detalhada no item 1.5 do Capítulo 1 deste trabalho.

4. Para o aprofundamento do estudo do Aterro da Beira-Mar Continental fez-se necessária a pesquisa sobre a história do Estreito, objetivando o estudo das relações do bairro com a orla. A observação in loco do comportamento dos usuários deste espaço também foi importante instrumento de verificação do tipo de apropriação das pessoas do espaço público, servindo como subsídio para a verificação de alternativas de qualificação para este aterro.
5. A partir do conjunto de informações e análises realizados, foram levantados os principais problemas e potencialidades de qualificação urbana para o Aterro da Beira-Mar Continental. Na realização do trabalho o olhar não se limitou apenas dentro dos espaços estudados, procurando sempre analisar os dados com uma visão da importância do papel das áreas na cidade. A abordagem do Aterro da Beira-Mar Continental, objetivando o levantamento de seus problemas e potencialidades, estruturou-se em três escalas estruturadoras dos espaços públicos, sendo elas:
 - A. **ÁREA DO ATERRO:** levantamento dos atributos atuais e de sua qualificação urbana.
 - B. **CONEXÕES DO ATERRO COM O BAIRRO:** levantamento de possibilidades de reforço da centralidade do Estreito através do aumento da permeabilidade do tecido urbano consolidado com o aterro e com o mar.
 - C. **CONEXÕES DO ATERRO COM O RESTANTE DA CIDADE:** possibilidades de conexão entre os espaços públicos da cidade próximos ao aterro - Beira-Mar Norte, Parque da Luz, e Aterro da Baía Sul, orla de Coqueiro e Ponte Hercílio Luz.

Na Figura 4 apresentamos um esquema diagramático das três escalas estruturadoras da abordagem.

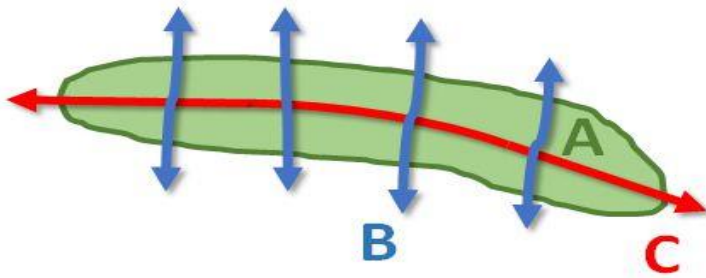


Figura 3 – Diagrama das escalas de abordagem do Aterro da Beira-Mar Continental.

ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Esta dissertação é composta por três capítulos contendo o seguinte conteúdo:

No primeiro capítulo foi realizada uma revisão bibliográfica das obras de autores importantes em estudos de espaços públicos. O objetivo foi buscar subsídios teóricos para a pesquisa e formulação do método analítico utilizado na análise dos aterros estudados.

O segundo capítulo apresenta um panorama dos aterros em Florianópolis, buscando contextualizar estas áreas no tecido urbano da cidade. O principal objetivo foi a busca da compreensão de como estes aterros influíram na dinâmica urbana da cidade e as relações entre espaço público, arquitetura e vida urbana. Nele é realizada uma leitura empírica aprofundando o estudo do Aterro da Beira-Mar Norte. A escolha desta área foi devido à similaridade morfológica deste espaço público com a área da proposta deste trabalho. Esta leitura também serviu como experimentação do método adotado.

O terceiro capítulo foi dedicado exclusivamente a leitura do Aterro da Beira-Mar Continental. Nele foi aplicado o método experimentado no capítulo 2 e realizada uma análise comparativa entre os dois aterros escolhidos para o aprofundamento dos estudados, buscando subsídios para o levantamento de alternativas de qualificação urbana para a área do aterro do continente. Ao final são apresentadas as potencialidades e problemas do Aterro da Beira-Mar Continental e as possibilidades de qualificação urbana desta área.

Nas considerações finais é enfatizada a importância da fundamentação teórica para o entendimento da vida urbana nos espaços públicos, enfatizando a importância da busca do embasamento teórico para realização das análises empíricas apresentadas nos capítulos 2 e 3.

CAPÍTULO 1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo buscamos na bibliografia o estabelecimento das relações entre três aspectos presentes nos espaços abertos urbanos fundamentais na cidade e, conseqüentemente, no cotidiano das pessoas: **espaço público, arquitetura e vida urbana.**

Por serem os espaços públicos nas cidades os ambientes mais favoráveis à interação entre as pessoas, o estudo desses espaços é importante na investigação de como seus atributos podem contribuir ou dificultar a ocorrência destas interações. A qualificação dos espaços públicos pode propiciar a ocorrência da copresença⁵ de maneira a torná-los ambientes com intensa vida urbana. São diversos os atributos que podem qualificar um espaço público.

Segundo Tenório (2012), os atributos de qualificação de um espaço público podem se dar através de vários fatores conjugados, com destaque para os seguintes atributos:

- presença de pessoas;
- pessoas variadas;
- pessoas sempre;
- diversificação de atividades;
- área compatível com a quantidade de pessoas;
- integração com as áreas do entorno;
- presença de diversos tipos de moradia;
- acessibilidade ao pedestre e ciclista;
- ser um lugar de passagem para outro lugar, garantindo assim pessoas passando o tempo todo;
- muitas portas e janelas nos seus limites.

⁵ O termo COPRESENÇA significa presença física de pessoas num mesmo espaço, pessoas compartilhando fisicamente o mesmo lugar, podendo estas estarem interagindo entre si ou não. Também existe o termo COCIÊNCIA, significando ter ciência da presença do outro através da visão, ou seja, estar vendo o outro sem estar no mesmo espaço que ele. Estes termos são utilizados pelos estudiosos da Sintaxe Espacial.

Neste trabalho tomamos como base a ótica dos três aspectos, adaptando a metodologia apresentada em Tenório (2012) para a análise e verificação das possibilidades de qualificação da área de estudo deste trabalho – Beira-Mar Continental. O detalhamento do método encontra-se no item 1.5 deste capítulo.

1.1 Espaços públicos e vida urbana

O ser humano é por natureza um ser gregário e foi através da cidade que a atual civilização se desenvolveu. Ela é por excelência um lugar de convívio e de trocas, através das relações sociais e econômicas.

O sentido da expressão “vida urbana” neste trabalho refere-se à intensidade e qualidade da vida pública nas cidades. Nos interessa entender como ela ocorre nos seus espaços livres.

“O espaço público é o lugar de convívio da coletividade e do diálogo entre os mais diversos segmentos da população de uma cidade. É o lugar de expressão das diferenças sociais” (CALDEIRA, 2014).

Como já mencionado, o interesse deste trabalho é a utilização das áreas acrescidas à orla de Florianópolis através dos aterros, uma vez que estas implicaram em ganho de grandes áreas livres. O interesse principal é o Aterro da Beira-Mar Continental, por este ter sido a mais recente área incorporada ao tecido urbano, não tendo ocorrido ainda intervenções significativas que induzam a sua apropriação pelas pessoas de forma efetiva.

Os espaços públicos nas cidades, entendidos como espaços que as pessoas podem desfrutar livremente, são compostos pelas áreas livres públicas, como ruas, vielas, avenidas, bulevares, largos, praças, jardins, parques, passeios e esplanadas. Também estão incluídos nesta categoria rios, lagoas e mar (REMESAR, 2005).

“Num sentido mais absoluto, podemos dizer que: pública é uma área acessível a todos a qualquer momento; a responsabilidade pela sua manutenção é assumida coletivamente. Privada é uma área cujo acesso é determinado por um pequeno grupo ou por uma pessoa, que tem a responsabilidade de mantê-la”. (HERTZBERGERT, 1999)

O espaço público é o lugar das principais manifestações sociais na cidade. Nele a vida urbana costuma ser intensa, é onde as pessoas circulam, reúnem-se, trocam informações, permutam bens e serviços. A característica de ser um lugar aberto, sem restrições de acesso, facilita a ocorrência destas relações. Os espaços públicos podem também ser espaços de lazer, locais de diversão e descanso.

Nos espaços privados, como por exemplo, nos condomínios residenciais fechados, os encontros entre pessoas são de certa forma previsíveis, pois há controle de acesso e as pessoas autorizadas a entrar são, afora seus empregados, pessoas dentro de um padrão socioeconômico aproximadamente uniforme, ou seja, é previsível o perfil das pessoas que se irá encontrar. Os espaços privados, em regra, são como uma espécie de gueto, onde as trocas se dão entre iguais ou, se não tão iguais, ao menos parecidos social e culturalmente. Nestes espaços há regras bem definidas, há pouca ou nenhuma possibilidade de surpresas, de se deparar com o novo, com o desconhecido, fato que sempre abre possibilidades de crescimento pessoal.

Já nos espaços públicos, onde as possibilidades de trocas pessoais são extremamente grandes devido à variedade de pessoas que o utilizam, por consequência, as experiências vividas podem induzir ao desenvolvimento pessoal de cada um e também ao desenvolvimento sociocultural da população.

Jan Ghel (2006) conceitua o espaço público como sendo um campo de atenuação entre estar solitário e estar acompanhado, porque é possível se estar junto às pessoas, mas sem a obrigação de participar dos fatos cotidianos que se presencia. A interação com o outro é opcional, porém, é o espaço público o ambiente que melhor pode propiciar encontros, que mais possibilidades oferece de se ver e ouvir as outras pessoas.

Ainda segundo Ghel (2006), a vida pública permite estar com os outros sem estar com alguém especificamente, o que contribui para que a pessoa não fique isolada sem a necessidade de estar interagindo diretamente com o outro.

Em Tenório (2012), encontramos a afirmação que o espaço público é favorável a que a pessoa interaja com liberdade de escolher o grau de

anonimato que deseja. Este grau está relacionado à distância entre corpos humanos. Segundo Ghel (2006), há vários níveis de distâncias sociais, classificados como “íntima” – até 45cm, que se dá em situações de sentimentos intensos; “pessoal” – entre 45cm e 1,30m, quando conversamos com amigos e familiares; “social” – entre 1,30m e 3,75m, ao interagirmos com colegas de trabalho, pessoas que conhecemos ou vizinhos, por exemplo; e a distância “pública”, que se dá a partir de 3,75m. É a partir desta distância que nos situamos nos espaços públicos quando queremos ver algum fato ou ouvir alguém com intenção de não nos envolvermos de maneira direta com estes fatos e/ou pessoas.

Ghel e Gemzoe (2001) em sua obra “Novos Espaços Urbanos” classificam as cidades em quatro tipos: a **tradicional**, com os lugares de encontro, circulação e comércio existindo conjuntamente em harmonia; a **cidade invadida**, onde os usos individuais, como o tráfego de automóveis, predominam em detrimento de outras atividades inerentes ao espaço público; a **cidade abandonada**, onde há pouca ou nenhuma vida urbana e a **cidade recuperada**, onde grandes esforços são despendidos na busca de equilíbrio entre encontros, comércio e circulação.

O desenvolvimento das cidades sem o devido planejamento provoca uma série de problemas quanto à qualidade de vida de seus habitantes. A política rodoviária, que historicamente foi e ainda é praticada no Brasil, tem exigido a ampliação constante das faixas de veículo nas vias urbanas. A prática tradicional de utilização da própria faixa de rolamento dos veículos como áreas de estacionamento e o aumento das áreas de bolsões para este fim, têm retirado cada vez mais das cidades os espaços das ruas, praças e parques em detrimento dos pedestres e ciclistas.

Para que o espaço público possa cumprir de maneira adequada a função de indutor do convívio social, é necessário que ele esteja qualificado para tal. Gehl e Gemzoe (2001) defendem a qualificação das vias para o pedestre, afirmam que as “rotas atrativas para caminhar e lugares de parada encorajam o tráfego a pé, que por sua vez, promovem atividades sociais e recreativas”.

Com o surgimento das propostas Modernistas para a cidade no início do Século XX, momento em que se acreditava que a compartimentação da estrutura urbana em zonas funcionais poderia induzir ao bem estar social,

a estrutura da cidade tradicional foi considerada caótica e passou a ser responsabilizada por todos os males urbanos. Hoje, após as inúmeras experiências de implantação do modelo Moderno, sendo Brasília considerada um de seus maiores expoentes, verificou-se que este modelo não resolveu os problemas da cidade, ao contrário, aumentou as distâncias que as pessoas têm que percorrer para o desempenho das suas atividades diárias. O modelo também afastou as pessoas da rua, passando esta a servir exclusivamente como local de passagem de veículos, ou seja, a rua deixou de ser o principal espaço público da cidade onde se davam os encontros. Neste sentido concordamos com a expressão costumeiramente encontrada na literatura onde se lê que “o Modernismo matou a rua”.

Com o atual avanço da tecnologia de informação (TI) vivemos numa época em que muitas pessoas de diversas classes socioeconômicas têm acesso aos benefícios dela, não só através do computador pessoal, mas principalmente do smartphone. Atualmente há muitas possibilidades de participação em diversas comunidades virtuais e com isto alguns afirmam que a localização espacial pode ter ficado em segundo plano, que as pessoas podem satisfazer suas necessidades de interação através das novas tecnologias. Neste sentido, Reis (1993) questiona: “e os que não puderam se ajustar a esta tecnologia? ”. O autor questiona também que esta condição não inclui a totalidade da população e vai além, coloca em cheque os perigos do controle centralizado das informações, o que, através das denúncias recentemente veiculadas na mídia contra o governo norte-americano, soube-se que não se trata de ficção. Ainda há a questão de que nem todas as pessoas têm condições financeiras para ter acesso a estas tecnologias.

Em Florianópolis, experiências de transformação de ruas em prioritárias para pedestres, como ocorrido na Rua Vidal Ramos⁶, demonstram ser esta uma estratégia eficaz para a qualificação da vida urbana. O mesmo conceito de Gehl e Gemzoe (2001) poderia ser aplicado a praças, parques e áreas vazias no meio de quadras desta cidade, por exemplo.

⁶ Demos o exemplo da Rua Vidal Ramos, por ser um dos poucos e mais recentes espaços públicos objeto de qualificação urbana.



Figura 4 – Foto da Rua Vidal Ramos, Centro de Florianópolis. Data: outubro de 2014. Fonte: autor

Um dos elementos importantes para a indução da vida urbana nos espaços públicos é a arquitetura. Sendo do interesse desta pesquisa a qualificação dos espaços através da arquitetura da cidade, a seguir faremos uma abordagem sobre o papel dela na contribuição da qualidade da vida pública no espaço urbano.

1.2 Espaço público, arquitetura e vida urbana

O conceito de arquitetura adotado neste trabalho é o encontrado em Holanda (2006), onde ela é considerada como “lugar”. Holanda aborda a arquitetura dentro de duas variáveis, classificando-as como “dependente” e “independente”. Segundo o autor, a variável dependente é consequência do "ambiente socionatural" em que se realiza. Por exemplo: clima, relevo, geologia, hidrografia, disponibilidade de materiais (ambiente natural), conhecimento científico-tecnológico, interesses econômico-político-ideológicos (ambiente social)", (HOLANDA, 2006). A variável independente se dá quando as pessoas procuram o lugar devido aos

atributos que ele possui, ou seja, quando os arranjos realizados em um determinado espaço induzem as pessoas à sua utilização.

Abordaremos a seguir alguns estudos de autores importantes sobre a vida urbana e como a arquitetura influi para a ocorrência desta nos espaços públicos.

Camilo Sitte (1992) foi um dos primeiros autores a se debruçar sobre o estudo do espaço público, principalmente as praças de cidades europeias, buscando entender aspectos relacionados à estética urbana e a apropriação dos espaços públicos. Sua obra “A Construção da Cidade Segundo Seus Princípios Artísticos”⁷, escrita no final do século XIX, faz uma crítica à nova visão adotada pelos urbanistas da época, que consideravam apenas as questões funcionais, valorizando principalmente o sanitarismo e o tráfego.

Sitte (1992) utilizou-se de exemplos dos períodos clássico, barroco e medieval. Considerava a praça como o principal espaço público da cidade. Isto fica evidenciado no início da obra, onde o autor se reporta à ágora grega e ao foro romano, considerando-os como “salas de espetáculo ao ar livre”. (SITTE, 1992)

Como crítica aos esvaziamentos dos espaços públicos no final do século XIX, período das intervenções de Haussmann em Paris, o autor preocupava-se com o encerramento crescente das atividades em espaços privados, em detrimento dos espaços públicos.

Sitte (1992) pregou com bastante ênfase a arquitetura como definidora dos espaços públicos. Alguns críticos da obra de Sitte consideram que ele valorizou o ambiente urbano antigo e negou os valores estéticos do novo. Somos de opinião que, ao evidenciar grande preocupação com a dimensão estética dos espaços públicos, tomando como referência os exemplos das três épocas, o autor não descartou a possibilidade da aplicação dos princípios artísticos nos novos espaços públicos. O que criticou foi a visão

⁷ Na apresentação da edição em português, consta como título original *Der Städtebau*, traduzida para o português por Ricardo Ferreira Henrique e organizada por Carlos Roberto Monteiro de Andrade. A tradução foi lançada em 1992, baseada na quarta edição alemã, de 1909. A primeira edição da obra foi em 1889.

predominante tecnicista no tratamento que vinha sendo dado à cidade, entendendo que os planejadores deveriam se preocupar também em tratar a cidade como obra de arte.

Segundo Reis (1993), Sitte não analisou como as praças estavam inseridas no contexto urbano, nem como elas, sendo espaços públicos, se conectavam aos demais espaços públicos através do tecido urbano. Delimitou seus estudos na escala local⁸. Sobre o enfoque local de Sitte (1992), Reis (1993) afirma que o autor buscou valorizar a pequena comunidade, onde se reuniam os iguais, fato que gera pouca diversidade. Uma abordagem na escala global da cidade gera mais oportunidades de encontros, sendo este um fator importante para o incremento da vida urbana. Ainda assim a contribuição de Sitte (1992) foi muito valiosa por buscar o sentido de urbanidade⁹ em seus estudos.

Outra autora que abordou a vida urbana com propriedade foi a jornalista americana Janes Jacobs (2009). Sua contribuição é muito importante no estudo sociológico do urbanismo. Em 1961, a autora publicou a obra intitulada “The Death And Life Of Great American Cities”, traduzida para o português como “Morte e Vida de Grandes Cidades”¹⁰. A relação entre a apropriação cotidiana e os espaços públicos constituem o tema fundamental dos estudos dessa autora. Para Jacobs (2009) o espaço público deve possuir uma intensa e diversificada apropriação em diferentes tempos.

A autora fez uma crítica aos fundamentos do planejamento urbano Moderno nas grandes cidades americanas, ao que ela chama de “urbanismo ortodoxo”. Estas críticas, ainda válidas atualmente, abordam

⁸ As expressões “global” e “local” utilizadas neste trabalho têm o mesmo significado dado a elas na Sintaxe Espacial, ou seja, trata-se de escalas de análise. A escala global refere-se a forma como a estrutura urbana se organiza como um todo, podendo esse todo representar uma determinada região da cidade, enquanto que a escala local se refere a atributos de partes do todo estudado. Ver explicação mais detalhada no item 1.5 deste capítulo.

⁹ Neste trabalho não nos detemos nos diversos conceitos de urbanidade encontrados na literatura. Urbanidade aqui tem o mesmo significado que demos para “vida urbana”.

¹⁰ A primeira edição da obra de Jacobs foi em 1961.

os problemas dos bairros monofuncionais nas cidades, isolados do tecido urbano.

Os problemas levantados por Jacobs (2009) continuam presentes não só nas cidades americanas, mas em muitas cidades no mundo e também no Brasil. A autora considerava fundamentais para a vida urbana quatro condições, que juntas seriam ideais para criarem combinações de usos, a vitalização de um bairro ou distrito e também seriam importantes para a o bom funcionamento da economia da cidade. Destaca que estas condições estão diretamente relacionadas à vitalidade urbana, independentemente da vocação do local. Nos deteremos um pouco nos aspectos fundamentais da obra de Jacobs (2009) por entendermos serem importantes na medida que têm demonstrado sua eficácia na prática em várias cidades no mundo. Também tentamos estabelecer uma relação com a área do estudo deste trabalho. Desta forma, faremos a seguir uma exposição sucinta das condições levantadas pela autora.

1. **USOS DIVERSOS COMBINADOS:** Os bairros e distritos devem “atender a mais de uma função principal”, de modo a “garantir a presença de pessoas nas ruas”. Segundo Jacobs (2009), é nas ruas e calçadas que ocorre a diversidade. Defende que as calçadas devem ser largas, que estas podem ser mais importantes para o desenvolvimento das atividades infantis do que os parques, quando escreve que “espaços e equipamentos não cuidam das crianças”. Afirma também que a diversidade de tipos de comércio na rua garante a diversidade de pessoas, de forma que a rua seja sempre movimentada para atrair diversas pessoas com interesses diversos. O comércio diversificado também oportuniza variedade de possibilidades de emprego à população local e também às pessoas de outros bairros, garantindo assim que pessoas diferentes frequentem o bairro diariamente também para trabalhar.

O presente trabalho trata diretamente de uma área de aterro, que não possui tecido urbano denso em seu interior, porém não podemos olhar exclusivamente para os limites territoriais desta área. Estes princípios defendidos por Jane Jacobs servem como parâmetro para a verificação das possibilidades de qualificação do tecido urbano diretamente ligado à área, por ser esta uma extensão do tecido existente. A diversificação de atividades também pode ser importante para a área

do aterro, pois potencializa a presença de maior número de pessoas e também diversidade das mesmas. Como consequência da presença constante de pessoas pode-se afirmar que, mesmo que se considere a área do estudo como um parque, não haverá nele apenas crianças e equipamentos, também haverá pessoas “cuidando” das crianças.

2. **QUADRAS CURTAS:** Jacobs (2009) prega que as quadras devem ser curtas para que haja muitas ruas e esquinas, oportunizando as pessoas a ter maiores possibilidades de encontros.

O conceito de quadras curtas também pode ser aplicado às quadras lindeiras ao Aterro da Beira-Mar Continental, o que, além da oportunidade de ocorrer mais encontro entre as pessoas, possibilita maior fluidez no tecido interno do bairro para a orla. Outra razão para as quadras curtas é que havendo mais ruas, consequentemente haverá mais espaços públicos.

3. **NECESSIDADE DE PRÉDIOS ANTIGOS:** a autora defende a mescla de edifícios antigos com novos, para que a mistura de edifícios de tipos diferentes propicie custos de compra ou aluguel de diversos valores, possibilitando a presença de pessoas com diversos níveis econômicas no mesmo bairro.

Acreditamos que esta proposta de mescla do antigo com o novo se deu devido às características das cidades norte-americanas, objeto de análise na obra de Jacobs. Entendemos que este objetivo pode ser alcançado sem a necessidade de haver edifícios antigos, bastando haver diversidade de tipos entre novos, para assim também haver padrões de custos diversificados.

Estas condições têm aplicabilidade direta na área de estudo deste trabalho no que se refere à ocupação dos lotes que lhe são extremantes. Verifica-se uma tendência de ocorrer no Aterro da Beira-Mar Continental, no Estreito, o que ocorreu no aterro da Beira-Mar Norte, na ilha, devido à similaridade tipológica entre os dois aterros, pois os terrenos vizinhos possuem as mesmas características. Desta forma, a existência do aterro da ilha desde 1969, portanto, há muito tempo consolidada, nos levou a tomá-lo como referência para a verificação das possibilidades de qualificação do aterro no

continente, tomando como base os fatores positivos e negativos que ocorreram e ocorrem naquela orla da ilha e que poderão também ser replicadas ou não na orla do continente, questões estas que serão abordadas no Capítulos 2 e 3 deste trabalho.

4. **NECESSIDADE DE CONCENTRAÇÃO:** neste aspecto Jacobs (2009) toma como exemplo distritos de cidades norte-americanas que possuem vitalidade urbana, onde observou que todos têm concentrações populacionais altas. Na obra são citados os bairros/distritos de São Francisco, Filadélfia e Nova Iorque. A autora faz uma série de comparações de índices, porém afirma que não se trata de uma questão quantitativa. Não se pode estipular um índice genérico, pois este pode variar de acordo com as características físicas do local e da população, porém, de maneira geral, é notório que locais com baixa concentração tendem a não possuir vitalidade urbana e, por outro lado, índices muito elevados tendem ao caos urbano.

Em sua obra Jacobs (2009) deixa clara a importância dos arranjos arquitetônicos como indutores da vitalidade urbana.

Peponis (1989) destaca a “agudeza” da percepção de Jacobs, afirmando que a autora “argumentou essencialmente em defesa do ambiente das ruas ricamente conectadas e continuamente acessíveis, com mistura de funções e altas densidades de uso”. Porém, afirma que, assim como outros autores, não se encontra na obra de Jacobs a análise da morfologia física das cidades bem-sucedidas.

Como já afirmado, o principal interesse deste trabalho está no estudo das características morfológicas do lugar, na investigação de como a forma pode induzir, ou não, à apropriação dos espaços públicos pelas pessoas. Vejamos a seguir como outros autores abordaram o tema.

Os pesquisadores ingleses Bill Hillier e Julienne Hanson, em seu livro *The Social Logic of Space*, lançado em 1984, definiram as bases do estudo da dimensão sociológica da configuração urbana (HILLIER e HANSON, 2003). Estes autores criaram a Teoria da Sintaxe Espacial, na qual são estabelecidos critérios de leitura do espaço urbano. Os fundamentos desta teoria baseiam-se na tese de que há uma lógica social

do espaço e uma lógica espacial na sociedade. A lógica social do espaço diz respeito a um sistema de barreiras e permeabilidades do tecido urbano, que pode ser chamado de conteúdo social do espaço, os quais possibilitam ou restringem a circulação de pessoas. Referente à lógica espacial na sociedade, esta diz respeito em como um sistema de transparências e opacidades pode ser controlado de maneira a permitir ou restringir a visão, estando diretamente relacionado com a facilidade ou dificuldade com que as pessoas podem encontrar-se. Esta estrutura de permeabilidades e opacidades pode ser denominada de “conteúdo espacial da sociedade” (HILLIER e HANSON, 2003).

No Brasil o pesquisador da UNB, arquiteto e professor Frederico de Holanda, colaborador da teoria da Sintaxe Espacial, trouxe importantes contribuições para no avanço deste estudo. Dentre suas importantes contribuições, Holanda foi além do estudo da forma, agregando a este a análise da espacialização das atividades referentes ao uso do solo, constatando que a localização dos tipos de atividades contribui para a ocorrência em maior ou menor grau de copresença.

A motivação maior dos estudos de Holanda sobre a arquitetura são seus aspectos sociológicos. Ainda que utilize quantificações como apoio em algumas de suas pesquisas, afirma que: “muitas variáveis analíticas da Sintaxe Espacial têm-se mostrado refratárias à quantificação” (HOLANDA, 2010).

O autor possui uma vasta obra de estudos sobre Brasília, demonstrando grande preocupação com o desempenho sociológico da cidade e sempre respeitando às características originais da obra de Lucio Costa e das características socioculturais do Distrito Federal.

A metodologia de análise dos aterros de Florianópolis utilizada neste trabalho é baseada na tese de Gabriela Tenório (2012), sendo que esta autora, na elaboração de sua metodologia, baseou-se principalmente nas propostas de Holanda, o que será explicada no final deste capítulo.

Outro importante autor que aborda com propriedade o espaço público é John Peponis (1989). Este autor faz coro com Holanda quando reforça a abordagem dada por Hillier e Hanson à teoria da Sintaxe Espacial, quanto à questão de que qualquer abordagem sobre os espaços públicos da cidade

deve ter abrangência de análise na escala global. Peponis (1989) defende a tese que “a experiência de ambientes genuinamente urbanos refere-se ao encontro, embora não necessariamente a interação, entre pessoas, na maioria das vezes desconhecidas [...]”. Esta afirmação refere-se às possibilidades que o espaço público proporciona em encontros com os diferentes entre si, sejam de “classes sociais, status, raça ou origem étnica”, possibilitando o conhecimento de modos de vida diferentes, mesmo que não participemos deles. É de senso comum que tais possibilidades de presenciar o desconhecido servem para ampliar o universo cultural das pessoas.

Em defesa dos diagramas elaborados pela Sintaxe Espacial e numa crítica aos que lidam mais com a distribuição espacial dos equipamentos e suas modalidades de uso e menos com a morfologia do espaço e, em defesa da superposição de atividades das cidades tradicionais em oposição ao planejamento da cidade modernista/funcional, Peponis afirma que:

É muito mais fácil fazer-se um diagrama das relações entre padrões de atividades do que se oferecer uma descrição formal do tecido físico aparentemente desordenado de cidades não planejadas. Porém, enquanto é claro que planejadores modernos usaram o projeto físico para reforçar suas classificações funcionais por separações espaciais, é menos claro quais são as propriedades precisas de cidades não planejadas que ajudam a manter padrões de superposição (PEPONIS, 1989).

Em se tratando da questão da arquitetura dos edifícios, quando esta assume o papel de intermediadora não só entre espaços externos e internos, mas também entre os diversos espaços externos, esta pode assumir papel importante na qualificação dos espaços públicos, podendo influir positivamente na dinâmica urbana. Neste sentido, mais recentemente encontramos em Gehl (2006) o destaque ao espaço livre resultante entre os edifícios. Este autor também entende o espaço público como resultante do vazio entre os edifícios.

Ainda dentro do entendimento da arquitetura como articuladora dos espaços externos, recentemente Holanda (2011), com boa didática,

apresentou um estudo sobre as obras de Oscar Niemeyer ao longo da carreira deste importante arquiteto brasileiro. Por entendemos ser importante para nosso estudo inserir neste trabalho a análise do Palácio Gustavo Capanema, no Rio de Janeiro, realizada por Holanda, no item 1.3 deste capítulo inserimos este estudo como um exemplo de possibilidade da arquitetura atuar como qualificadora do espaço público.

Outro autor a destacar sobre os estudos dos espaços públicos é o pesquisador americano William Whyte. Na década de 1970 ele e sua equipe pesquisaram exaustivamente durante três anos três parques e outros espaços públicos de Manhathan. Em 1980 publicou *The Social Life of Small Urban Spaces* (A vida social dos pequenos espaços urbanos), obra ainda sem tradução para o português. Tal qual Gehl, o autor estudou a influência dos atributos locais na vida urbana, porém com consciência de que estes fazem parte de um contexto maior da cidade, sendo dependentes dos atributos globais para terem sucesso. Posteriormente o desdobramento das pesquisas de Whyte e seu grupo ampliaram-se (SOUZA, 2015).

A seguir abordaremos um de seus estudos de orlas, por ser o tema deste trabalho.

Whyte fundou, juntamente com sua equipe, uma organização sem fins lucrativos denominada *Project for Public Spaces* - PPS. Esta organização expandiu o trabalho através de ações para disseminar as ideias de Whyte e auxiliar na criação de espaços públicos entre as comunidades interessadas. Também tem atuado em projetos de parques, campi universitários, centralidades, feiras, praças, centros cívicos, transporte e em orlas (tema deste trabalho). Recentemente o PPS elaborou um guia com treze princípios para transformar uma orla em um espaço público qualificado, com intensa vida urbana (SOUZA, 2015). Estes princípios foram objeto do estudo de Tenório (2012) como embasamento na construção de sua metodologia de análise dos espaços públicos, a qual adaptamos como método de análise dos aterros de Florianópolis (ver item 1.5).

Devido à relevância para este trabalho, descreveremos a seguir de forma sucinta os treze princípios para qualificação das orlas elaborados pelo PPS (SOUZA, 2015).

1. **ESTABELECIDAMENTO DE METAS PÚBLICAS:** o poder público ao construir ou remodelar as orlas deve ter por princípio que a satisfação das necessidades públicas está acima dos interesses privados. Isto deve acontecer rapidamente, para que as pessoas se apropriem dos espaços de forma ativa.
2. **PARTICIPAÇÃO DOS CIDADÃOS NAS DECISÕES:** desde a fase de projeto os cidadãos devem participar. Desta forma, ao ser garantido que os desejos dos usuários serão atendidos, se obterá, como consequência, um projeto com credibilidade, aumentando a chance de grande apropriação pelas pessoas.
3. **O PODER DOS DEZ:** trata-se de um plano a longo prazo para qualquer orla costeira. Deve-se criar múltiplos destinos, ou seja, ao longo de toda a orla deve haver pelo menos dez atividades diferentes, garantindo uso constante por diversos tipos de pessoas.
4. **CONEXÃO DOS DESTINOS:** trata-se de tornar toda a orla caminhável, conectando todos os destinos e estes a outros destinos da cidade.
5. **FACILIDADE DE ACESSOS:** deve-se assegurar que haja a maior quantidade possível de acessos ao espaço público. Com isto há maior probabilidade de presença de pessoas. Também deve-se possibilitar o contato das pessoas com a água, podendo ser através de rampas de acesso, trapiches, atracadouros, etc. No caso de águas poluídas, a recomendação é substituir o contato direto com a água do local por piscinas, por exemplo.
6. **RESPEITO À COMUNIDADE LOCAL:** neste aspecto a visão do PPS é que o poder público deve atuar de forma a que não seja a iniciativa privada que determine como deve ser o crescimento da região, de forma que os novos empreendimentos não venham a alterar radicalmente o perfil do habitante local.
7. **LIMITAÇÃO DO USO RESIDENCIAL:** neste aspecto a recomendação é que o poder público limite o desenvolvimento de zonas residenciais no entorno imediato dos passeios da orla, porque nestes locais normalmente são programados eventos que geram

ruídos. Como em geral os moradores não querem atividades ruidosas próximas às suas residências, há a tendência de exigência de limitações de horários para eventos, o que acaba por privilegiar alguns em detrimento de toda uma comunidade, o que de determinado ângulo de interpretação, é uma forma de privatização do espaço público.

8. **CONECTIVIDADE GLOBAL:** os parques costeiros não devem ser projetados desconsiderando o restante do tecido urbano. Eles não devem ser apenas um destino em si, mas devem estar integrados a um sistema de destinos da cidade.
9. **BAIXO GABARITO E DIVERSIDADE DE USOS NOS EDIFÍCIOS COSTEIROS:** os edifícios da orla devem ser baixos para que não sirvam de barreira visual e psicológica para os quarteirões que ficam atrás do alinhamento destes edifícios. Estes devem ter uso misto, com seus pavimentos térreos sendo para comércio, serviços e atividades de uso coletivo e público.
10. **LIMITAÇÃO DE USO DO AUTOMÓVEL:** deve-se incentivar diferentes meios de acesso através de incentivo ao transporte coletivo, bicicleta e a pé, limitando a quantidade de estacionamentos para automóveis.
11. **PROGRAMAÇÃO DE ATIVIDADES EM TODAS AS ÉPOCAS DO ANO:** para que as orlas não fiquem vazias em dias muito quentes ou frios e mesmo em dias de chuva ou muito vento, devido aos ambientes costeiros estarem sujeitos a estas intempéries, é necessário que sejam programadas atividades com grande variedade, contemplando todos os tipos de dia.
12. **EDIFÍCIOS EMBLEMÁTICOS:** a implantação de edifícios emblemáticos é positiva, pois além de normalmente abrigarem atividades multiuso, atraindo variedade de público, também proporcionam um sentido de lugar.
13. **ADMINISTRAÇÃO DO LOCAL:** é através da boa administração que se consegue manter um calendário constante e variado de

eventos, contribuindo para a presença de pessoas o tempo todo, em todas as épocas do ano.

Analisando os treze princípios do PPS observa-se claramente que alguns deles vêm de encontro com alguns dos princípios preconizados por Janes Jacobs (2009), tais como, tecido urbano com muitas conexões, edifícios de uso misto com comércio no térreo, priorização do pedestre, respeito às características da população local e incentivo às atividades que atraíam as pessoas para a rua.

Muitos dos princípios do PPS também são preconizados pelos estudiosos da Sintaxe Espacial e com os atributos levantados por Tenório (2012) em sua metodologia de análise dos espaços públicos, os quais serão abordados no item 1.5 deste capítulo.

Dos treze princípios do PPS, na metodologia adotada para realizar as observações nas áreas dos aterros da Beira-Mar Continental e Beira-Mar Norte não foram incluídos os itens “1” (estabelecimento de metas públicas), “2” (participação dos cidadãos nas decisões), “6” (respeito à comunidade local) e “13” (administração local), devido a estes dependerem de entrevistas com a população local e pesquisas junto ao poder público, o que não está entre os objetivos deste trabalho, pois, como já mencionado, aqui foram realizadas análises da morfologia dos espaços públicos, tomando como base a Sintaxe Espacial.

1.3 Arquitetura como qualificadora do espaço público e indutora da vitalidade urbana: o caso do Palácio Gustavo Capanema no Rio de Janeiro.

Em Holanda (2011) são levantados aspectos da arquitetura pouco encontrados em obras sobre teoria da arquitetura. Nesta obra não são discutidas questões funcionais internas ao edifício ou estéticas, o autor analisa projetos de Oscar Niemeyer abordando os atributos da pele do edifício, podendo esta ir do opaco ao transparente. São apresentadas algumas obras deste renomado arquiteto brasileiro, onde o autor faz comparações entre os projetos de Niemeyer nos anos iniciais de sua carreira com os mais recentes. Anteriormente, Niemeyer dava grande importância ao entorno, o que não ocorreu nas obras mais recentes. Destacamos a seguir um exemplo emblemático, apresentado por Holanda

(2011), da arquitetura como configuradora dos espaços externos, contribuindo para a qualificação do espaço urbano e também com a boa integração do edifício com o paisagismo do terreno, com ambos qualificando o espaço público.

Trata-se do antigo Ministério da Educação e Saúde Pública, hoje denominado Palácio Gustavo Capanema¹¹, no Centro do Rio de Janeiro. Holanda (2011) compara a proposta de Le Corbusier com a de Niemeyer para a implantação do edifício no terreno, analisando os espaços públicos criados pelas duas propostas. Corbusier propôs a torre mais alta ocupando uma testada inteira do terreno, sobre pilotis de quatro metros de altura. Niemeyer, que na época era um jovem arquiteto trabalhando no escritório de Lúcio Costa, durante o desenvolvimento deste projeto, sugere o deslocamento da torre para uma posição mais central no terreno, com

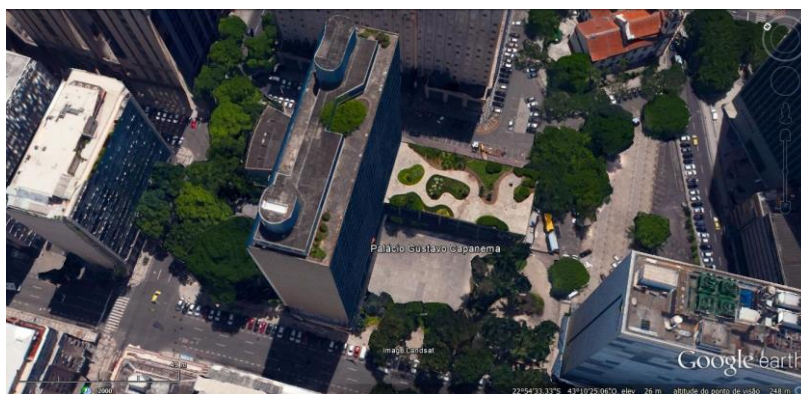


Figura 5 – Palácio Gustavo Capanema – Rio de Janeiro. Projeto de 1936. A torre principal no centro do lote configura duas praças públicas dentro da área do terreno. Fonte: Google Earth, com adaptação do autor.

aumento dos pilotis para dez metros de altura, o que foi aceito pela equipe de Lucio Costa e por Le Corbusier, que estava no Brasil e participava do lançamento do partido desse edifício. Com a proposta de Niemeyer, a posição da torre cria duas praças unidas à rua, ligadas fisicamente por “visuais generosas”. Segundo Holanda (2011), “o máximo de espaço

¹¹ Projeto considerado o marco do Modernismo brasileiro – ano: 1936

público é franqueado aos pedestres que, em grande parte, durante os dias da semana, cruzam-no por sob os pilotis”. O autor ainda observa que “o edifício cria uma grande clareira numa área densamente construída da cidade”, pois trata-se do Centro da cidade.

Este é um bom exemplo de como a arquitetura pode qualificar o espaço público. No caso da área em estudo, não tanto pela transformação de parte do terreno em praça pública, uma vez que estamos tratando de uma grande área livre, mas pela permeabilidade que a arquitetura pode dar ao meio de quadra através dos pilotis, por exemplo. Este aspecto é importante nas quadras junto ao Aterro da Beira-Mar Continental, uma vez que algumas delas são muito longas. Esta permeabilidade das quadras também pode se dar através de galerias comerciais. Portanto, há outras alternativas para obter as quadras curtas preconizadas por Jacobs, sem a necessidade de desapropriações de terrenos para a abertura de ruas. Apesar de as ruas terem o caráter totalmente público, o que poderia não ocorrer nos casos das galerias ou pavimentos pilotis em terrenos particulares. Florianópolis possui diversos espaços públicos livres não utilizados ou subutilizados; é uma cidade carente de equipamentos urbanos. A área em estudo apresenta grandes espaços vazios com grande potencial para serem transformados em espaços para uso e apropriação da população. Isto deve se dar através da implantação de equipamentos urbanos de interesse público e a utilização das estratégias acima citadas. Estas devem ser encaradas como prioritárias para a cidade e podem servir de referência para o levantamento das possibilidades de qualificação do Aterro da Beira-Mar Continental, inclusive podendo ser aplicados aos demais aterros de Florianópolis.

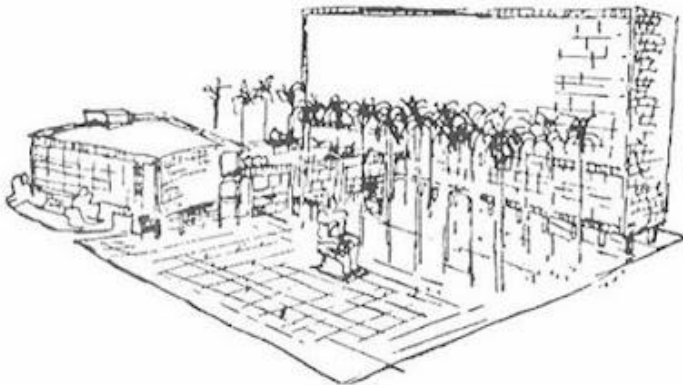
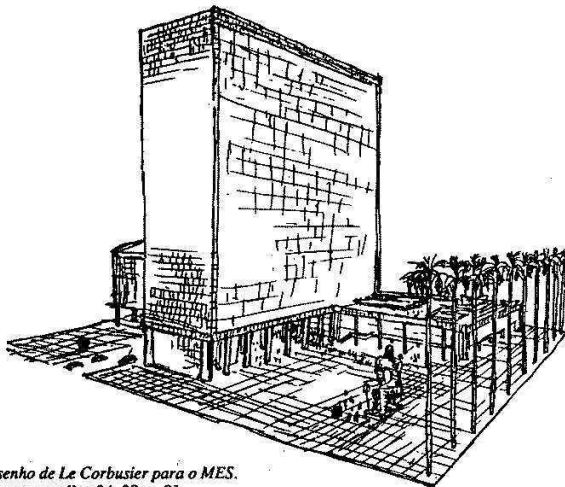


Figura 6 - Palácio Gustavo Capanema – Rio de Janeiro. Projeto de 1936. Proposta de Corbusier.
Fonte: Holanda, 2011



*Desenho de Le Corbusier para o MES.
Oeuvre complète 34-38, p. 81.*

Figura 7 - Palácio Gustavo Capanema – Rio de Janeiro. Projeto de 1936. Proposta de Niemeyer.
Fonte: Holanda, 2011

1.4 Uma ilustração da importância dos espaços públicos na cidade: a pracinha da esquina da Av. Prefeito Osmar Cunha com Rua Jerônimo Coelho.

Aos olhos mais atentos de quem transita diariamente pela esquina da Av. Pref. Osmar Cunha com a Rua Jerônimo Coelho em Florianópolis, não passa despercebida a intensa utilização pelas pessoas de uma pequena praça existente no local. Trata-se de uma área que, suprimidas as superfícies dos passeios que a circundam, sobram aproximadamente 70 m² para uso como praça. Nela há duas mesas de alvenaria com quatro bancos cada uma, também de alvenaria. Além deste mobiliário, há somente mais um banco de jardim, igualmente de alvenaria. Todo este mobiliário encontra-se em condições precárias. No local também há uma revistaria, o que contribui para o afluxo de pessoas ao local. Contribuindo para o conforto térmico, há duas árvores que proporcionam uma grande sombra no local. O piso, revestido com pedra portuguesa, é irregular, com inclinação em direção à rua Jerônimo Coelho.

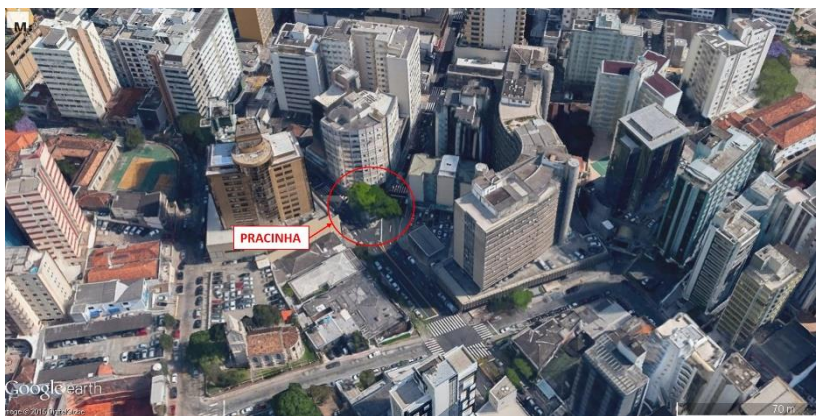


Figura 8 – Imagem contextualizando a localização da pracinha da Av. Pref. Osmar Cunha esquina com a Rua Jerônimo Coelho. Fonte: Google Earth, com adaptação do autor.

É evidente que a sombra proporcionada pelas duas árvores seja um fator que contribui para que as pessoas utilizem o local no verão, porém, em dias frios no inverno, a utilização do espaço também é intensa.

Na região, durante o dia, há intenso movimento de pedestres e veículos. Em todas as épocas do ano e em todas as horas dos dias úteis, sempre há pessoas paradas, além da grande quantidade dos que cruzam o local somente de passagem. Quanto aos usos, as mesas são utilizadas pelas pessoas para jogar, fazer um lanche ou simplesmente como apoio para os braços enquanto conversam. O único banco de jardim existente não é suficiente para a quantidade de pessoas que frequentam o local, sendo comum ver pessoas sentadas nos degraus da revistaria. Também é um espaço de encontros casuais, pois além de ser o ponto onde os dois logradouros se encontram, estando estes entre os mais movimentados do centro da cidade, o local é passagem para as pessoas que frequentam os edifícios próximos.



Figura 9 – Foto da pracinha da esquina da Av. Prefeito Osmar Cunha com a Rua Jerônimo Coelho, Centro de Florianópolis. Data: dezembro de 2014.
Fonte: autor



Figura 10 – Foto da pracinha da esquina da Av. Prefeito Osmar Cunha com a Rua Jerônimo Coelho, Centro de Florianópolis. Data: janeiro de 2015.
Fonte: autor

A singela pracinha da esquina da Av. Prefeito Osmar Cunha com a Rua Jerônimo Coelho é um exemplo de como a observação empírica do cotidiano da cidade nos proporciona oportunidade de constatar como a configuração de um espaço público pode induzir à presença das pessoas. Mesmo contendo diversos atributos negativos, tais como, baixa qualificação do mobiliário, área reduzida, conformação de piso desfavorável à acessibilidade, ainda assim, encontramos nesta área atributos destacados neste capítulo que proporcionam intensa utilização. A área está localizada na principal centralidade da cidade, é um importante local de passagem para quem se dirige aos vários pontos de interesse do entorno, está junto a edifícios de uso exclusivamente comerciais e residenciais, mas também há grande quantidade de edifícios de uso misto, com atividades variadas, muitas portas e janelas nos seus limites, com presença de muitas pessoas, pessoas sempre (dias úteis) e pessoas variadas¹².

¹² As expressões sublinhadas destacam alguns dos atributos valorizados pela Sintaxe Espacial.

1.5 Detalhando o método de análise.

Nesta secção aprofundamos o método utilizado nas análises empíricas realizadas, que tem por base a formulação realizada por Gabriela Tenório (2012). Ajustamos o método da autora extraindo deste as principais variáveis, ou seja, as que possuem significância na análise dos aterros, em atendimento aos objetivos deste trabalho. Tratam-se das variáveis referentes às pessoas, às atividades e aos usos do solo dos aterros da Beira-Mar Norte e Continental (variáveis locais) e a análise formal da inserção destes aterros no contexto do tecido urbano de seus entornos (variáveis globais).

Este método é “para se conhecer, saber observar, avaliar e, conseqüentemente, manipular, os princípios de um espaço público incidentes no seu desempenho sociológico, com vistas à obtenção da vida pública” (TENÓRIO, 2012).

O ponto de partida de Tenório (2012) foi a Teoria da Sintaxe Espacial, propondo pontos de verificação que favoreçam a vitalidade urbana nos espaços livres urbanos. São vinte e sete variáveis para verificação de um espaço público específico, podendo ser uma rua, uma praça ou um parque. A autora reuniu e sintetizou as premissas de qualificação encontradas em obras de diversos autores, porém, dentre eles, por adequarem-se diretamente aos objetivos deste trabalho, destacamos Jane Jacobs, Bill Hillier e Julienne Hanson, Frederico de Holanda, Jan Ghel e os estudos do *Project for Public Spaces* – PPS de Whillian White, os quais também estão citados neste trabalho.

São vinte e sete itens de verificação, denominados de “variáveis”, estando estas divididas em dois grandes grupos: “**variáveis globais**” e “**variáveis locais**”. O método prevê quatro etapas, estando elas na seguinte seqüência: “**conhecimento do objeto de estudo**”, “**levantamento da vida pública**”, “**avaliação da vida pública**” e “**avaliação do espaço público**” (TENÓRIO, 2012).

Para o “**conhecimento do objeto de estudo**”, deve-se fazer o levantamento das características da área no tocante a seus atributos físicos. Para isto é necessário visitar o local em diferentes dias e horários e, se o local já é conhecido, deve-se procurar “**vê-lo com outros olhos**”. É

necessário efetuar levantamentos fotográficos, filmagens, conversar com os usuários, levantar mapas e acessar o local através de seus diversos acessos. Também deve-se conhecer o seu entorno, portanto, na pesquisa levantam-se atributos locais e globais (TENÓRIO, 2012).

Relativo ao “**levantamento da vida pública**”, a autora propõe a observação das pessoas e atividades desenvolvidas no local, “quantos são, quem são, o que estão fazendo, quando e onde estão fazendo; ver se estão realizando suas atividades com facilidade ou dificuldade”. Isto deve ser feito em dias de semana comuns e em dias de fim de semana, durante vários períodos do dia e em várias épocas do ano (TENÓRIO, 2012).


Com relação a quantificações, neste trabalho não adotamos o procedimento de contagens das pessoas uma a uma, uma vez que não houve a pretensão de determinar limites numéricos para verificar se o espaço público possui atributos qualificadores ou não. O que importou aqui foi verificar se as áreas estudadas eram muito ou pouco frequentadas pelas pessoas e o que isto influi na qualificação das mesmas enquanto espaços públicos.

Após levantamento da vida pública, na avaliação desta (**avaliação da vida pública**) é verificado se esta é bem ou mal atendida pelo espaço. A autora denomina estas variáveis por “**itens de verificação**”, instando o pesquisador que “sempre pode haver mais pessoas no lugar, as pessoas sempre podem ser mais variadas, e que elas podem fazer mais atividades, por mais tempo, de melhor maneira” (TENÓRIO, 2012).

Na “**avaliação dos espaços públicos**” são analisados os atributos globais e locais. Na análise dos atributos globais se verifica até que ponto a área da cidade onde o espaço público está inserido exerce influência sobre a urbanidade do local. Também é necessário ter a percepção do papel que a área em estudo desempenha na cidade, porém, não se trata de analisar a cidade em seu todo. “Tendo claros os papéis do espaço público e da área ao qual pertence no contexto maior da cidade, é preciso considerar as características físicas presentes nele e nos elementos que o delimitam” (TENÓRIO, 2012).

As vinte e sete variáveis de Tenório (2012) foram compiladas em tabelas que permitem a “avaliação da vida pública – sujeitos e atividades” e dos “espaços públicos – atributos globais e locais”. As tabelas são montadas de maneira a se obter uma leitura gráfica, facilitando a interpretação dos dados. A leitura é imediata e evita a necessidade de quantificações. É adotada uma gradação de cores do vermelho, que corresponde aos níveis mais indesejáveis/inaceitáveis ao verde escuro, correspondendo aos níveis ideais/desejáveis.

Tabela 1 – exemplo genérico da avaliação dos atributos, segundo o método de Tenório (TENÓRIO, 2012).

VARIÁVEIS	ATRIBUTOS
	Indesejável/inaceitável desejável/aceitável
	

Com base na metodologia de Tenório (2012), detalhamos a seguir o método adotado neste trabalho, com seus procedimentos listados de acordo com a sequência das ações empreendidas.

Para as observações in loco, foram realizadas visitas durante o ano de 2014, alternando entre dias úteis e finais de semana, contemplando os três turnos do dia, através de quatro dimensões de análise:

1) Conhecimento do objeto estudado.

Visitas de reconhecimento, levantamentos fotográficos, conversa com usuários, obtenção e tratamento de mapas e formas de acesso ao local.

2) Levantamento da vida pública.

Observação empírica das cenas e acontecimentos mais comuns, buscando entender seus significados e a correlação entre eles.

3) Avaliação da vida pública.

- a. Pessoas (sujeitos): através de observações visuais, a quantidade (muitas, média ou poucas), variedade de pessoas (gênero, faixa etária e classe social) e distribuição das pessoas no tempo (manhã, tarde e noite).
- b. Atividades: passagem, permanência e encontro de pessoas; quantidade e tipo de atividades.

4) Avaliação do espaço público.

- a. Variáveis globais (estrutura da cidade): quantidade e dimensões dos espaços livres (amplos, médios ou pequenos); integração com o todo; variedade e distribuição das atividades; variedade, distribuição e densidade das habitações.
- b. Variáveis locais: localização; limites e dimensões; tipologia das edificações; quantidade de portas e janelas; acessos e circulação; atividades do lugar.

Reforçamos a informação que o método adotado não tem como objetivo abordagens quantitativas. Os atributos dos locais foram analisados qualitativamente.

CAPÍTULO 2. ATERROS EM FLORIANÓPOLIS

Neste capítulo apresentaremos um panorama de quatro dos cinco aterros de Florianópolis, buscando contextualizar estas áreas no tecido urbano da cidade. O principal objetivo foi a busca de uma compreensão geral dos aterros da Baía Sul, Via Expressa Sul e de Coqueiros sobre a dinâmica destes aterros no contexto urbano, sendo aplicado o método de análise adotado neste trabalho somente no Aterro da Beira Mar Norte, devido às suas semelhanças com o Aterro da Beira Mar Continental, conforme explicado anteriormente. A análise dos outros três aterros se deu através de observações empíricas e expeditas durante o ano de 2014.

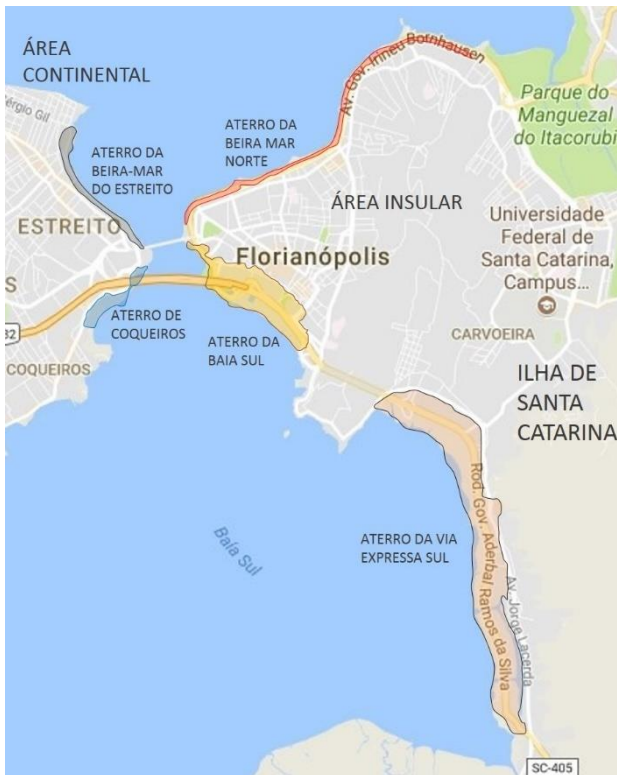


Figura 11 – Mapa com a identificação dos aterros de Florianópolis no tecido urbano da cidade. Fonte: Google Earth

2.1 Visão panorâmica dos aterros em Florianópolis

A intenção de construir aterros para aumentar a superfície seca da cidade já vem desde o Século XIX. No final daquele século, apesar de ainda haver sobra de terras livres no entorno da área central, foi aterrada a primeira área de mar na orla em frente ao antigo Campo do Manejo, hoje Instituto Estadual de Educação (VEIGA, 2010). Na década de 1940 houve um acréscimo daquele aterro.



Figura 12 - Foto do 1º aterro (1ª etapa) executado na década de 1880. Local: Prainha. Data aproximada: início do Século XX.
Fonte: Casa da Memória de Florianópolis.



Figura 13 – Foto do 1º aterro (2ª etapa) executado na década de 1940.
Local: Prainha. Data aproximada: década de 1940.
Fonte: Casa da Memória de Florianópolis.

Na segunda metade da década de 1960 foi executada a primeira parte do aterro na orla norte da cidade para a construção da Av. Beira-Mar Norte.

Este aterro foi ampliado em meados da década de 1970, para duplicação e aumento da extensão da avenida.



Figura 14 – Foto do 1º aterro (3ª etapa) executado na década de 1960. Já com os edifícios do Tribunal de Justiça e Assembleia Legislativa construídos ou em construção. Local: Prainha. Data: final da década de 1960. Fonte: Casa da Memória de Florianópolis.

Entre 1972 e 1975 foi executado o Aterro da Baía Sul e concomitantemente também na orla continental, no trecho entre os galpões sob a cabeceira continental da Ponte Hercílio Luz e o Saco da Lama, o aterro denominado neste trabalho como Aterro de Coqueiros.

Na década de 1990 foi implantado o Aterro da Via Expressa Sul, engordando a orla dos bairros Saco dos Limões e Costeira do Pirajubaé. Este é o maior de todos os aterros de Florianópolis, servindo de base para a principal via de ligação do centro da cidade com o aeroporto e todo o sul da ilha.

Ao final da década de 2010 foi executado o primeiro trecho do aterro que é o objeto principal deste trabalho, o Aterro da Beira-Mar Continental, entre a Ponte Hercílio Luz e a Ponta do Leal.

2.2 Características morfológicas e de apropriação dos aterros

2.2.1 Aterro da Baía Sul

O Aterro da Baía Sul possui características bastante distintas dos demais, principalmente quanto ao uso. Devido a este ser o mais próximo da região central de Florianópolis e se assentarem nele as cabeceiras das duas únicas pontes que atualmente fazem a ligação entre a ilha e o continente (Colombo Machado Salles e Pedro Ivo Campos), este é o aterro com maior movimento de veículos, devido ao grande sistema viário nele implantado. Também é o aterro com maior número de edificações dentro de sua área.



Figura 15 – Imagem panorâmica aérea do Aterro da Baía Sul.

Fonte: Google Earth, adaptada pelo o autor.

Este é o segundo maior aterro de Florianópolis. Sua superfície é de 75,8 ha (756.800 m²)¹³, com extensão longitudinal aproximada de 2.100 m, possuindo largura média de 300 m, com 130 m em sua seção mais estreita e 520 m em sua seção mais larga.

¹³ As medidas dos aterros apresentadas neste trabalho foram extraídas pelo autor da planta cadastral do município de Florianópolis, em formato “DWG” – ano 2012 (Fonte: Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis – IPUF).

Em seguida ao término do aterro foi contratado o escritório do paisagista Roberto Burle Marx para elaborar o projeto paisagístico de toda a área do aterro. Foi idealizado pela equipe de Burle Marx o “Parque Metropolitano Francisco Dias Velho”, nome dado em homenagem ao fundador da cidade (SANTOS, 1999).

O projeto foi configurado em três partes funcionais: Zonas A, B e C. Na zona A está localizada na área central do aterro. Ali o projeto previa a implantação de jogos infantis, sanitários públicos, heliponto e uma grande praça para atividades múltiplas. A zona B é a zona da orla marítima, onde estava previsto um parque esportivo, equipamentos para esportes náuticos, campos de futebol, canchas de tênis, bar, uma escola de educação de trânsito para crianças e um passeio junto à orla, denominado de “Passeio Marítimo”. Apenas estes dois últimos equipamentos foram implantados. Na Zona C foi localizado o terminal de ônibus interurbano – Terminal Rita Maria. (SANTOS, 1999)

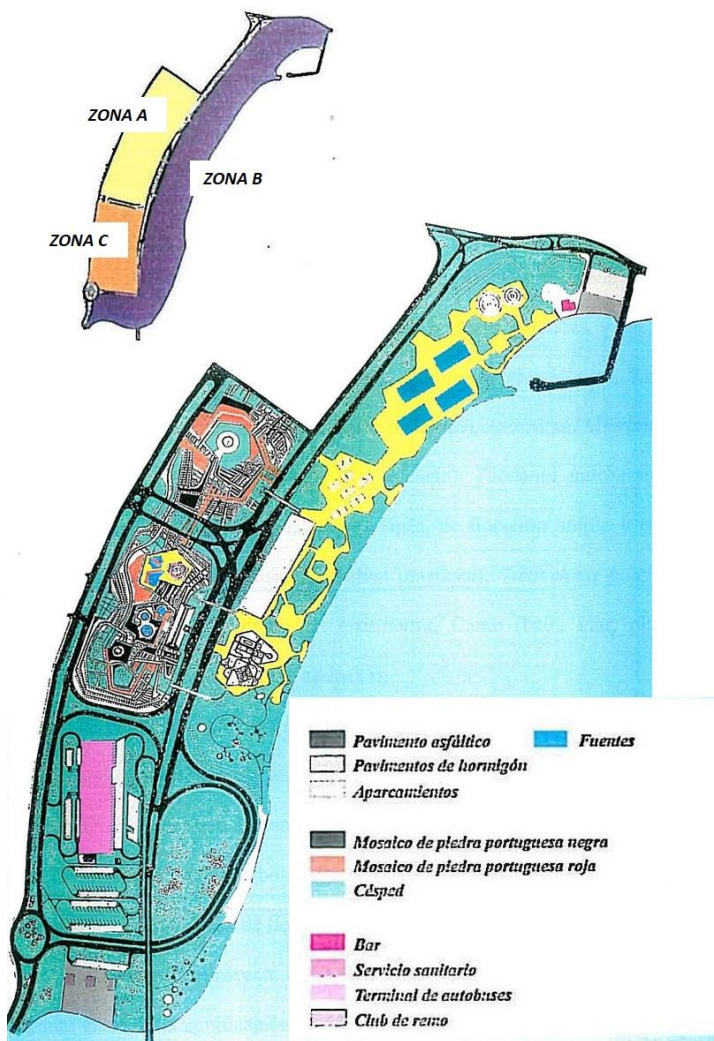


Figura 16 – Plano geral do projeto de Roberto Burle Marx.
 As zonas estão indicadas na figura do canto superior:
 Zona A – amarelo; Zona B – roxo; Zona C – laranja.
 Fonte: SANTOS (1999)



Figura 17 – Perspectiva do plano geral do projeto de Roberto Burle Marx.
As zonas estão indicadas na figura do canto superior:
Zona A – amarelo; Zona B – roxo; Zona C – laranja.
Fonte: SANTOS (1999)

Como o aterro foi pensado pelos administradores públicos primordialmente para atender ao sistema viário, as três zonas são separadas por vias de trânsito rápido. Como solução para a conexão das três zonas, Burle Marx previu três passarelas para pedestres interligando-as. Estas também visavam ao acesso da população ao mar. Dessas passarelas apenas uma foi executada, sendo esta a que está localizada em frente ao CENTROSUL (SANTOS, 1999).

Para a vegetação do parque foram determinantes o solo arenoso e os fortes ventos do Sul que por vezes incidem na região. Também o tipo de ocupação das zonas foi determinante na definição do tipo de vegetação. De maneira geral as árvores previstas no projeto eram de espécies nativas, mas também foram especificadas algumas espécies exógenas, principalmente palmeiras imperiais, para demarcarem perspectivas e os eixos de circulação (SANTOS, 1999).

Cesar Floriano dos Santos (SANTOS, 1999), autor de vasta obra sobre a produção de Roberto Burle Marx, acredita que dos elementos que não foram executados no projeto do parque, a ausência das duas passarelas

contribuiu decisivamente para o fracasso do conjunto da obra. Afirma que falta delas, que completariam a ligação da zona A com a B, “provocou o isolamento tanto do espaço da praça como do passeio marítimo, transformando-as em recintos abandonados” (SANTOS, 1999).

O projeto foi quase todo executado. Primeiro foi executada a Zona A, por ser o ponto focal do parque, em seguida as outras duas zonas, porém o parque esportivo na zona B não foi executado. Durante a execução do projeto não foram feitas alterações significativas, mas o que sucedeu ao longo do tempo, após a obra executada, descaracterizou totalmente o parque.

Aos poucos o aterro foi sendo ocupado de forma aleatória, sem nenhum novo planejamento geral para a área. O grande parque foi tomado por construções de diversos tipos e funções. Em frente à passarela construída foi edificado um centro de eventos, denominado CENTROSUL. O ponto positivo da implantação deste pavilhão foi ter trazido um movimento médio de pessoas diariamente para o local. O CENTROSUL possui intensa programação o ano todo, como shows artísticos, feiras, congressos e assemelhados, o que proporciona além afluxo de muitas pessoas nos dias dos grandes eventos que ali ocorrem. Portanto, este equipamento imprimiu uma vitalidade urbana durante o dia de parte das Zonas A e C do aterro.

A escola de educação de trânsito ocupa uma área em torno de 7.500 m² é um equipamento subutilizado que foi idealizada nos anos 1970, época da supervalorização do rodoviarismo. Segundo Santos (1997) trata-se de “um equipamento de pedagogia rodoviária junto à orla que está de costas para o mar. Sua disposição pedagógica dá uma visão unilateral do trânsito. O estudante do transitar é levado mais a um posicionamento como automobilista, do que a uma visão geral dos fluxos humanos pelo urbano” (SANTOS, 1997). Atualmente, na edificação que fica junto à escola de trânsito está sediado o Serviço Aéreo da Polícia Civil – SAER, encontrando-se toda esta área cercada, o que impede o acesso da população.

Ao lado da escola foi implantado um equipamento absolutamente anti-urbano. Trata-se de uma estação de tratamento de esgoto. Proposta que recebeu diversos protestos da população, mas que a companhia de

saneamento do estado, através de argumentações técnico-financeiras, convenceu as autoridades responsáveis pela cidade na época a construir naquele local. Além da grande área tomada do aterro, tornando-a também inacessível ao público, em certos dias o equipamento exala mal cheiro.

Ao lado do CENTROSUL foi construída a Passarela do Samba Nego Quirido (sic), local onde, além dos desfiles de blocos carnavalescos e escolas de samba nos dias de Carnaval, também é palco de shows artísticos e feiras, propiciando assim, afluxo de muitas pessoas nos dias específicos em que ocorrem estes eventos. Como neste equipamento também são desenvolvidas outras atividades cotidianas ligadas à prefeitura municipal, há a vantagem de trazer um movimento médio diário de pessoas às Zonas A e B do aterro.

Quanto ao setor A, as obras de paisagismo de Burle Marx foram quase todas destruídas. A metade à Noroeste deu lugar a um terminal de ônibus urbanos e a um grande estacionamento de automóveis, que agora, por determinação da Secretaria do Patrimônio da União (SPU) foi removido. A outra metade até pouco tempo deu lugar a um camelódromo, um pavilhão de venda de hortifrutigranjeiros e também a um grande estacionamento de automóveis, igualmente removidos por determinação da SPU. Neste setor da zona A restou ainda um único testemunho da obra original de Burle Marx, que é a alameda com palmeiras imperiais direcionando as pessoas para a passarela que foi construída, servindo aos pedestres que utilizam o CENTROSUL e o órgão da prefeitura municipal.

Devido à presença do CENTROSUL e da Passarela Nego Quirido na Zona B, esta é a parte do aterro em que se verifica maior quantidade de pessoas. Também na parte ao Norte da Zona A, devido à presença do terminal urbano, há a presença de muitas pessoas nos dias úteis durante o dia e poucas durante o período noturno. Porém, no restante das áreas do aterro, se verifica a presença de muito poucas pessoas em qualquer horário do dia e da noite, em qualquer dia da semana.

Com relação à vida pública, devido às características de localização e sistema viário citados acima, o trânsito de veículos é intenso durante o dia todo, em todas as épocas do ano. O movimento dos veículos só reduz nas madrugadas, horário em que as pessoas não utilizam a área, por razões de segurança.

A quantidade de pessoas proporcionalmente à área do aterro é pequena, mesmo nos dias úteis, havendo desertificação de toda a área do aterro à noite, salvo nos dias dos grandes eventos, ficando, porém, restrita ao caminho para o CENTROSUL e/ou à Passarela Nego Quirido na Zona A e na Zona C onde se localizam estes equipamentos nas noites dos grandes eventos que lá ocorrem.

É positiva a predominância da variedade de pessoas, pois tanto no CENTROSUL como na Passarela Nego Quirido há programação de atividades diversificadas, ocorrendo muita variedade de pessoas, tanto em idade quanto em gênero e classe social, com exceções ocorrendo somente nos dias de shows artísticos direcionados ao público jovem.

Quanto à distribuição de pessoas no tempo, como já citado, observa-se que nos finais de semana e nas noites dos dias úteis em que não correm eventos, há desertificação de todas as áreas do aterro.

Observamos que o Aterro da Baía Sul, devido às suas dimensões e localização junto à principal centralidade da cidade, poderia desempenhar papel mais relevante em termos de vida urbana da cidade, pois possui a maior parte de sua área subutilizada. Este poderia ser um espaço público que trouxesse muita vitalidade urbana para a cidade em todas as horas dos dias úteis e finais de semana, caso nele houvesse sido implantados equipamentos e mobiliário urbanos que propiciassem a permanência das pessoas. Os equipamentos lá existentes são promotores de atividades voltadas para seus interiores, com as áreas abertas do aterro que lhes dão acesso servindo somente como local de passagem, portanto, estas áreas livres não são locais de permanência. Cremos que se o projeto de Roberto Burle Marx tivesse sido implantado em sua totalidade, apesar do grande sistema viário, a vida urbana neste aterro teria maior dinâmica, contribuindo, inclusive, para a reaproximação das pessoas com o mar.

2.2.2 Aterro da Via Expressa Sul

O Aterro da Via Expressa Sul, como citado anteriormente, é a maior área aterrada da cidade. Sua superfície é de 179,1 ha (1.791.000 m²), com extensão longitudinal aproximada de 4.460 m, possuindo largura média de 350 m, com 200 m em sua seção mais estreita e 470 m em sua seção mais larga.



Figura 18 – Imagem panorâmica aérea do Aterro da Via Expressa Sul.

Fonte: Google Earth, adaptada pelo o autor.

Com relação à vida pública, devido às características de localização e sistema viário, o qual é a principal ligação com o aeroporto e todo o sul da ilha, o trânsito de veículos é intenso durante o dia todo, em todas as épocas do ano. Após às 22:30 horas há redução do movimento dos veículos, porém à noite, por questões de segurança, também as poucas pessoas que utilizam a área durante o dia, não a utilizam.

A quantidade de pessoas é muito pouca proporcionalmente ao tamanho da área, mesmo nos finais de semana, de tal maneira que observamos uma quase desertificação, tanto nos dias úteis quanto nos finais de semana.

Dentre as poucas pessoas que utilizam este aterro, não há predominância da variedade (faixa etária, gênero e classe social).

Com exceção de um campo de futebol amador, e uma creche municipal e uma escola estadual de ensino fundamental, a área não possui nenhum outro equipamento ou mobiliário urbano. Devido ao seu entorno possuir características de uso misto, conclui-se que se a área possuísse mobiliário e equipamentos urbanos diversificados, provavelmente haveria melhor apropriação deste espaço público.

2.2.3 Aterro de Coqueiros

Este é o menor entre todos os aterros estudados, com superfície de 14,86 ha (146.860 m²), sua extensão longitudinal aproximada é de 4.460 m, possuindo largura média de 145 m, com 39 m em sua seção mais estreita e 225 m em sua seção mais larga.



Figura 19 – Imagem panorâmica aérea do Aterro de Coqueiros.
Fonte: Google Earth, adaptada pelo o autor.

Possui características muito particulares em relação aos demais. A maior parte do entorno urbanizado é composta pelo sistema viário de acesso às pontes Colombo Machado Salles e Pedro Ivo Campos.

Com relação à vida pública, devido a existência de um parque urbano, denominado de “Parque de Coqueiros”, há efetiva apropriação das pessoas durante o período diurno, tanto nos dias úteis quanto nos finais de semana e feriados, em qualquer época do ano. O parque ocupa aproximadamente 40% da superfície do aterro.



Figura 20 – Foto do Parque de Coqueiros.

Fonte: autor.

A quantidade de pessoas é pouca nos dias úteis e muita nos finais de semana e feriados, encontrando-se diversidade de pessoas, porém restrita à área onde se situa o parque.

Além do parque, há um estabelecimento escolar, o qual ocupa aproximadamente 10% da superfície. O restante das áreas livres deste aterro se encontra em situação de abandono, não encontramos pessoas em todos os horários do dia e da noite, em qualquer dia da semana e em qualquer época do ano.

2.2.4 Integração dos aterros com o tecido urbano

A Figura 21 apresenta o mapa de integração com as regiões dos cinco aterros abordados neste trabalho. Este mapa é composto a partir da criação de linhas (eixos) que acompanham o traçado das ruas. Sua utilidade está na possibilidade de visualizar os fluxos de pedestres e veículos. Assim é possível se obter um entendimento da lógica dos fluxos de veículos e,

principalmente, de pessoas, ou seja, dos usos urbanos, podendo isto ser um importante indicativo dos encontros sociais. Na linguagem da Sintaxe Espacial, quanto menos uma linha (rua) tem outras cruzando-a¹⁴, mais “profunda”, ou distante, ela é em relação ao todo. A distância, neste caso, não se refere à medida em metros, mas da distância topológica (SABOYA 2014).

¹⁴ No mapa de integração, o conceito de cruzamento é utilizado quando uma rua encontra outra, sejam elas transpassando-se mutuamente ou apenas quando uma rua encontra outra em um de seus limites longitudinais, ou seja, quando inicia ou termina na outra.

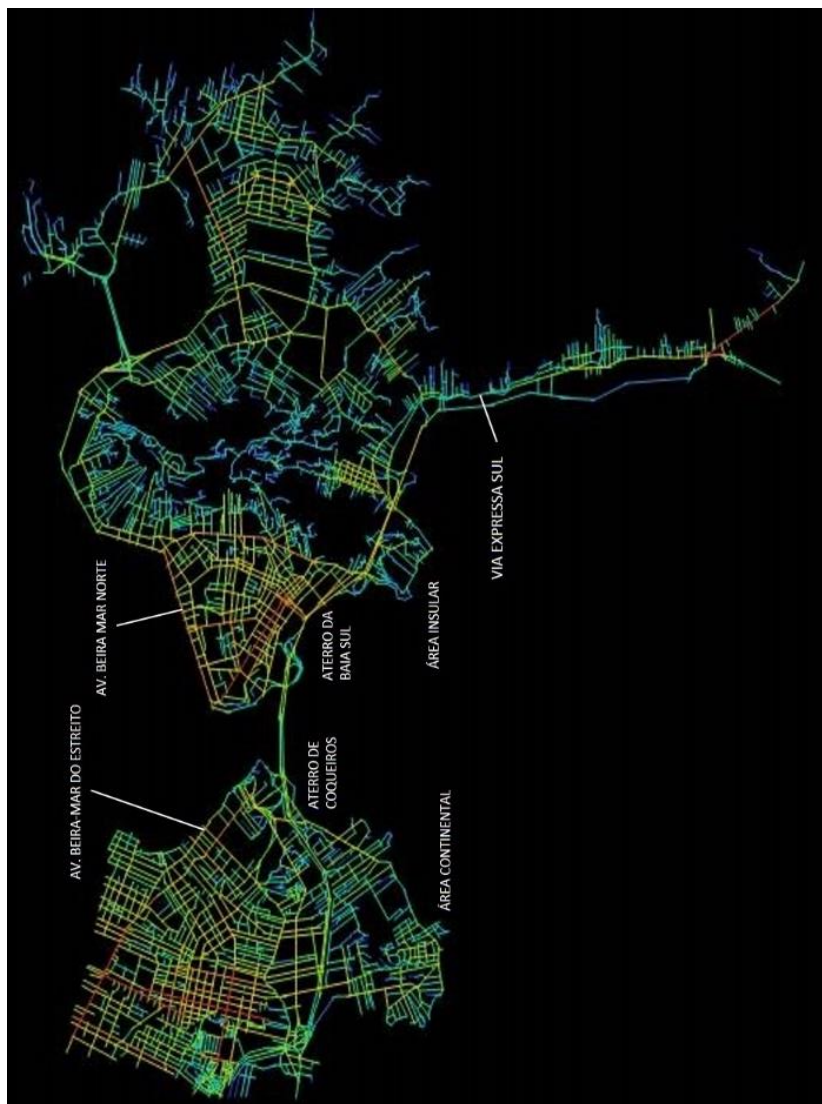


Figura 21 – Mapa de integração das regiões de entorno dos aterros de Florianópolis – Rato 3. Fonte: SABOYA (2014)

Existe o conceito de “passo”, significando que quando temos várias linhas que se conectam a um determinado eixo, se diz que elas estão a um passo deste eixo. Se há outras linhas conectadas às que se conectam ao eixo, então se diz que estas estão à dois passos deste e assim sucessivamente (SABOYA 2014). As linhas, ou eixos, possuem cores, sendo que, quanto mais quente for a cor, mais integrada esta linha está em relação ao todo.

O mapa da Figura 21 foi criado no programa computacional denominado DepthmapX-0.30, no qual é possível determinar quantos passos se deseja analisar. Por se tratar de uma área muito extensa, optamos por limitar ao Passo 3.

Na análise das cores do mapa de integração, observa-se que as vias internas aos aterros da Beira-Mar Continental, Beira-Mar Norte, Aterro da Baía Sul e a via periférica ao Aterro de Coqueiros, variam entre laranja amarelo, demonstrando boa integração com o todo, o que indica potencial para encontros sociais. Na Via Expressa Sul predomina a cor azul, indicando necessidade de possuir maior quantidade de acessos, melhorando assim a conectividade.

2.3 O Aterro da Beira-Mar Norte

Para que pudéssemos estabelecer parâmetros de comparação de maneira a contribuir para o entendimento dos atributos do Aterro da Beira-Mar Continental, dentre os cinco aterros, optamos por aprofundar o estudo do Aterro da Beira-Mar Norte, por este possuir características semelhantes ao Aterro da Beira-Mar Continental. Por esta razão adotamos o método utilizado neste trabalho para a análise deste aterro, além da utilização no Aterro da Beira-Mar Continental. Devido a sua grande extensão, optamos pela análise do trecho compreendido entre a Av. Mauro Ramos e a curva abaixo da Ponte Hercílio Luz, por este trecho abranger todos os atributos mais significativos da área e necessários para a compreensão da vida urbana nesta orla.

2.3.1 Conhecimento do objeto estudado

Moramos em Florianópolis desde 1959. Acompanhamos a implantação, o crescimento e a evolução de sua vida urbana na região. As visitas específicas para a pesquisa ocorreram durante todo o ano de 2014, procurando “vê-lo com outros olhos”, no dizer de Tenório (2012). As observações foram realizadas em diversos dias úteis da semana e nos finais de semana, durante as quatro estações do ano.

Esse aterro foi executado em duas etapas. A primeira foi construída na segunda metade da década de 1960 e a segunda na década de 1970. Devido ao crescimento dos bairros no entorno da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, instituição implantada em 1960 no bairro da Trindade, o movimento do trânsito para este bairro e os demais do entorno cresceu rapidamente. Outro fator foi a intensificação da procura pelas praias do Norte e Leste da Ilha a partir dos anos de 1970. Estas demandas tornaram necessária uma nova ligação do Centro de Florianópolis com estas regiões. Por ser inviável o alargamento das vias existentes, surgiu a necessidade de aterrar a orla para a construção da Av. Beira-Mar Norte. Inicialmente, esta avenida começava na antiga Praia do Müller (final da Rua Felipe Schmidt) e terminava na praça Governador Celso Ramos. Com esta primeira etapa concluída, o trânsito da malha viária a norte da área central ficaria mais livre até que houvesse aporte de recursos para o término do projeto, previsto para chegar até a UFSC.

Em 1975 iniciaram as obras de alargamento do trecho concluído na década de 1960 para duplicação da avenida e a conclusão dos dois trechos faltantes, ou seja, a ligação com o Aterro da Baía Sul, para acessar às pontes, somado à conclusão da outra extremidade para alcançar o bairro da Trindade.

A área de sua superfície total, considerando o trecho em que o aterro beira o mar, ou seja, a extensão compreendida entre a Ponte Hercílio Luz e a Ponta do Lessa, é de 34,75 ha (347.500 m²). A área do recorte estudado é de 17,85 há (178.500 m²), com extensão longitudinal aproximada de 1.930 m, possuindo largura média de 100 m, com 60 m em sua seção mais estreita e 160 m em sua seção mais larga.



Figura 22 – Foto aérea do Aterro da Beira-Mar Norte em Execução – 1ª parte – Final da década de 1960
Fonte: UFSC (2014)



Figura 23 – Imagem panorâmica aérea do Aterro da Beira-Mar Norte atualmente.
Fonte: Google Earth (2015)

A característica tipológica das edificações que ocupam as quadras da borda da Beira-Mar Norte, no trecho do Centro da cidade, sofreu alteração significativa após a implantação deste aterro. As residências unifamiliares que existiam passaram a ser substituídas por edifícios exclusivamente residenciais, com gabarito médio de doze pavimentos. Esta tipologia acabou por configurar uma lâmina edificada quase contínua no trecho analisado, provocando alterações significativas na paisagem urbana, no microclima do entorno e na dinâmica urbana. A massa edificada formou uma barreira visual para o mar e mudou a dinâmica dos ventos nas quadras internas. O tipo de ocupação estabeleceu uma estrutura urbana bem distinta da anterior. Nas quadras lindeiras ao aterro encontram-se alguns bares noturnos, restaurantes, pizzarias, uma confeitaria e quase nenhuma loja comercial ou atividades de serviços.

Há duas calçadas principais em toda a extensão do aterro. As calçadas em frente aos edifícios situados nas quadras que formam a borda do aterro junto à malha urbana e as calçadas junto à orla do mar.



Figura 24 – Imagem panorâmica aérea do Aterro da Beira-Mar Norte atualmente. Fonte: Google Earth, adaptada pelo o autor.

Na borda do mar há poucos equipamentos e com pouca variedade de tipos. Por toda a extensão do aterro há equipamentos de ginástica em apenas três pontos e apenas um play ground.

Extensos passeios calçados, ciclovias, canteiros entre as vias, áreas gramadas e praças também compõem os espaços públicos. Na orla há três áreas que avançam ao mar, formando praças, também denominadas de belvederes.

Para o local nunca foi elaborado um projeto paisagístico. A vegetação é composta pelas grandes áreas gramadas nos canteiros centrais e borda d'água. Há grande quantidade de árvores nos canteiros centrais e nos gramados que dividem as pistas paralelas da principal e os grandes estacionamentos das praças que avançam para o mar (belvederes), porém há poucas árvores entre as calçadas da borda da orla e esta, o que deixa de oportunizar sombra para quem caminha.



Figura 25 – Foto demonstrando a situação atual da paisagem edificada. Visualização dos limites do espaço público. Fonte: autor.



Figura 26 – Foto do canteiro central maior - entre as pistas principais. A imagem mostra o movimento intenso de veículos que ocorre durante o dia todo e em todos os dias da semana.

Fonte: autor.



Figura 27 – Configuração das pistas de veículos

Fonte: Meus Roteiros de Viagem. Disponível em

<<http://www.meusroteirosdeviagem.com>> Acesso em novembro de 2014 – adaptado pelo autor.

2.3.2 Levantamento da vida pública

O trânsito de veículos é intenso em todas as épocas do ano, durante o dia e à noite, agravando-se nos horários de pico, quando há formação de filas nos diversos cruzamentos com semáforos. O principal congestionamento ocorre no trecho próximo ao Aterro da Baía Sul, em direção às pontes de ligação da ilha com o continente.

Nas calçadas junto à borda do mar o uso é predominantemente para caminhadas, o que é facilmente explicável, devido aos atrativos proporcionados pela paisagem da Baía Norte.

Os passeios calçados, ciclovias, canteiros entre as vias e nos belvederes são utilizados pelas pessoas em todas as épocas do ano, tanto durante o dia quanto à noite.

2.3.3 Avaliação da vida pública

a) Pessoas

Neste aterro a presença de veículos predomina sobre a presença de pedestres.

Quantidade de pessoas: a quantidade de pessoas no local tem grande variação devido à conjugação de três fatores: época do ano, dia da semana e horário. Nas calçadas situadas em frente aos edifícios, a presença de pessoas se dá de maneira uniforme em todas as épocas do ano, não



Figuras 28 e 29 – Fotos da calçada da borda interna, junto aos edifícios, onde há presença de poucas pessoas em todos os dias do ano durante o período diurno, havendo um pequeno aumento nas noites dos finais de semana.

havendo variações significativas quanto ao dia da semana no período diurno, período este onde foi observado pouco movimento. Há um pequeno aumento nos horários noturnos, sendo maior a partir de quinta-feira até o domingo, devido à presença de alguns bares, restaurantes e pizzarias que funcionam a partir do final da tarde.

Variedade de pessoas: não há predominância de nenhuma faixa etária ou gênero. Também não há predominância de grupos específicos, como famílias, jovens e outros. Quanto a classes sociais, a percepção é da predominância de pessoas da alta classe média¹⁵. Moradores do entorno e mesmo de outros bairros vizinhos também utilizam os espaços públicos deste aterro, o que possibilita grande variedade de pessoas no tocante à gênero, faixa etária e renda. Um número menor de usuários vem de bairros um pouco mais afastados.

Distribuição das pessoas no tempo: no verão ocorre menor frequência e observa-se maior quantidade de pessoas nos finais de semana. No inverno, em dias ensolarados, a frequência é maior durante o período matutino e nos finais de tarde. No outono e primavera também predominam estas características, porém com aumento da frequência no período noturno. Portanto, nas estações amenas há presença de muitas pessoas em todos os horários, sendo em quantidade média nos dias

¹⁵ Tomou-se como base para a classificação aqui utilizada o novo critério adotado pela Associação Brasileira de Empresas e Pesquisas (ABEP) em novembro de 2014. Devido à esta divergir da classificação governamental, pois esta é definida através de critérios políticos para que, com base nas estatísticas oficiais, seja feita propaganda que as classes abaixo da média tenham melhorado de vida. Segundo a classificação oficial, a renda familiar da denominada alta classe média está entre R\$ 2.564,00 e R\$ 4.076,00, enquanto a ABEP considera a renda desta faixa entre R\$ 4.681,00 e R\$ 9.897,00. Destacamos que, devido ao alto custo de compra, aluguel e manutenção dos imóveis na região, se deduz que há muito poucas famílias dentro desta faixa morando na Beira-Mar Norte, predominando as classes de renda superior.



Figura 30 – Foto da calçada da orla do Aterro da Beira-Mar Norte, com a ciclovia paralela a esta. Fonte: autor

comuns e muitas nos finais de semana. A presença dos ciclistas também é influenciada pelos mesmos fatores.

b) Atividades

As atividades abaixo relacionadas referem-se as que são geradas apenas localmente, sem terem sido geradas por demandas globais, ou seja, de outras regiões da cidade ou da própria cidade como um todo.

Passagem: uso predominante como local de passagem das pessoas para outros locais.

Permanência: as atividades de caráter permanente são caminhadas, descanso e contemplação da paisagem, andar de bicicleta e encontros casuais.

Encontros de pessoas: observou-se que as caminhadas diárias eventualmente proporcionam alguns encontros de socialização. Os poucos equipamentos de ginástica também proporcionam alguns encontros, porém, predominantemente de maneira casual. Os espaços

com pérgolas também contribuem para que ocorram encontros, porém também predomina a casualidade.

Quantidade, origem e tipos de atividades: existem poucos equipamentos públicos e estabelecimentos comerciais proporcionalmente ao tamanho da área, ou seja, são poucos para atender a demanda de um espaço público das dimensões deste. Poucos abrem durante o dia e não apresentam diversificação de atividades. Predomina a presença de bares, restaurantes e pizzarias, os quais funcionam a partir do final da tarde, contribuindo para o aumento de pessoas à noite.

Os lotes dos edifícios têm suas testadas frontais para as vias secundárias (ver figura 32). Estas são utilizadas apenas para trânsito local e servem como estacionamento de veículos também, não havendo nenhuma atividade de rua que atraia as pessoas durante o ano todo.

2.3.4 Avaliação do espaço público

a) Variáveis globais (estrutura da cidade)

Quantidade e dimensões dos espaços livres: há clara separação física entre o público e o privado, porém a maioria das barreiras entre os lotes e a rua é composta por cercas de gradis de ferro ou muros vidro transparente, o que proporciona permeabilidade à visão, amenizando a transição entre o público e o privado no tocante a barreiras visuais.

Por possuir edificações apenas na borda voltada para a terra firme, o aterro não se caracteriza como uma área compacta de edificações, possui grandes áreas livres e em grande quantidade, o que incentiva a dispersão das pessoas por toda a sua extensão, dificultando a oportunidade de encontros pessoais.

Integração com o todo: há cinco praças inseridas na malha urbana pré-existente que estão conectadas ao aterro. Estes são bons elementos de ligação com o tecido urbano adjacente. Conforme mapa de barreiras da figura 21, há uma mescla de quadras curtas e longas, resultando boa permeabilidade em alguns pontos e pouca em outros. No mapa também se destacam a boa permeabilidade proporcionada pela Praça Esteves Júnior, a qual atua como importante elemento de transição entre o aterro

e a rua de mesmo nome. O mesmo ocorre com a Praça Lauro Müller em relação à Av. Mauro Ramos. Todas as pistas da Av. Beira-Mar e as ruas de acesso ao local são utilizadas pela maioria dos habitantes da cidade predominantemente como elementos de passagem.

Em se tratando de localização, este aterro está bem localizado, pois encontra-se próximo à principal centralidade da cidade.

Variedade e distribuição das atividades (usos): devido às grandes dimensões do local as atividades ficam dispersas. Há pouca quantidade de atividades, havendo também pouca variedade e não são conectadas entre si. Há uma feira de artesanato aos domingos em uma das praças da orla (belvederes), a qual atrai muitas pessoas do local e vindas de outros locais da cidade durante todo o ano.

Variedade, distribuição e densidade das habitações: apesar de no entorno haver grande quantidade de edifícios exclusivamente residenciais, a região do entorno do aterro está se caracterizando cada vez mais como de uso misto, notando-se uma tendência de incremento à vida urbana, pois há um crescente movimento de pessoas nas ruas do entorno em todas as horas do dia e em boa parte da noite, como por exemplo, a Rua Bocaiuva. Em oposição ao encontrado nos edifícios da Beira-Mar Norte, esta região possui tipos de habitação variados, com edifícios antigos e novos, com custos variados, porém dentro de faixas que somente a classe média pode adquirir. Considerando as habitações da população de baixa renda encontradas nos morros vizinhos, o entorno resulta em uma densidade habitacional alta, o que, segundo Tenório (2012), tem



Figura 31 – Foto dos deques com pergolado colocados ao longo da orla são importantes elementos de socialização. Também são bons equipamentos para descanso e contemplação. Fonte: autor.

potencial para gerar densidade suficiente nos espaços público e viabilizar o desenvolvimento de atividades diversas.

b) Variáveis locais

Localização: apesar localização privilegiada e possuir muitos edifícios residenciais, o local é predominantemente de passagem para os bairros do sul e leste da ilha, com as pessoas que passam utilizando o automóvel. Ser local de passagem seria atributo positivo se as pessoas passassem a pé.

Limites e dimensões: área caracterizada por sua grande extensão longitudinal. Possui limites claros, com o mar em um dos lados e edifícios do outro.

Tipologia das edificações: não há diversificação de unidades habitacionais no mesmo edifício, havendo alguma diversificação entre edifícios, desta forma a variedade de pessoas quanto aos hábitos e modo de vida restringe-se ao modo de vida das faixas de renda citadas anteriormente.

Atividades do lugar (usos): há predominância do uso residencial, com poucas atividades comerciais. As poucas que atraem os habitantes da cidade são os bares e restaurantes, porém, como já citado, funcionam predominantemente no período noturno. A maioria é monofuncional, predominando o uso habitacional, havendo pouca diversidade de usos dos espaços públicos na maior parte do dia, uma vez que somente em alguns trechos há estabelecimentos comerciais. A cidade possui uma programação de grandes eventos realizados no aterro que atraem grande quantidade de pessoas em datas específicas, destacando-se os festejos de fim de ano (réveillon), o Iron Man e a Parada da Diversidade, com todas acontecendo uma vez por ano.

Além das caminhadas e pedaladas na borda d'água e o uso dos equipamentos de ginástica, não há outras atividades constantes que possam induzir à presença de pessoas, à exceção da feira aos domingos citadas anteriormente no item sobre atividades nas variáveis globais.

Portas e janelas: o número de portas comerciais é pequeno. Dentre estas, a maioria está ao nível da calçada, configurando uma suave transição



Figura 32 – Foto mostrando a configuração da maioria das portas e janelas – não proporcionam a vigilância espontânea da rua (olhos da rua) e transição suave entre público e privado.

Fonte: autor.

entre o público e o privado. Como a maioria das portas voltada para o espaço público é dos edifícios residenciais, o espaço de transição entre o privado e o público nesses edifícios se dá através de jardins, cercados com grade, ou muros de vidro ou de alvenaria, não induzindo movimento de pessoas na rua. As janelas não estão ao nível da rua, pois o tipo predominante de edifícios é com portaria e áreas comuns nos pavimentos térreos, com quase todos a 1,50 metros acima do nível da rua, configurando um afastamento da mesma.



Figura 33 – Mapa de uso do solo
 Destaque para a predominância de edifícios residenciais (em amarelo) na
 Av. Beira-Mar e uso misto (em laranja) e comerciais (em vermelho) no
 entorno.



BAIA NORTE

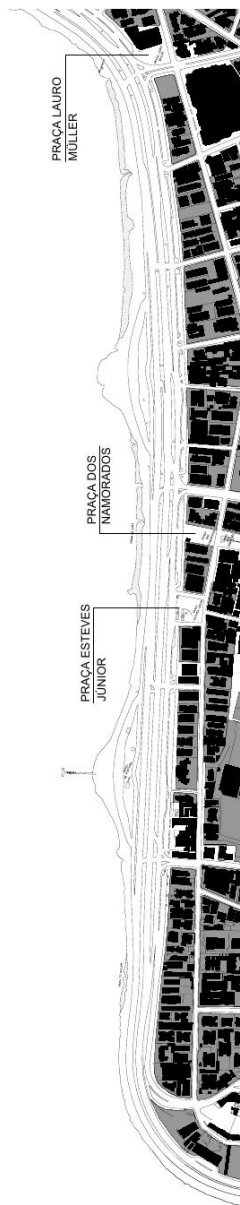


Figura 34 – Mapa de barreiras e cheios e vazios – os edifícios estão representados em preto e os terrenos fechados com muros, gradis e outras barreiras estão em cinza. Observa-se que há uma mescla de quadras curtas e longas, resultando em boa permeabilidade em alguns trechos e pouca em outros. Ao centro observa-se a boa permeabilidade proporcionada pela Praça dos Namorados e Praça Esteves Júnior, sendo este um importante elemento de transição entre o aterro e a rua de mesmo nome. O mesmo ocorre com a Praça Lauro Müller em relação à Av. Mauro Ramos.

Acessos e circulação: os pontos de parada dos ônibus no sentido Trindade-Centro são em pouca quantidade, pois devido à impossibilidade de serem localizados na via principal, encontram-se nos belvederes. No outro sentido, localizam-se nas pistas secundárias. Estes servem como portas de acesso ao local, porém, no sentido Trindade-Centro, existem apenas os três pontos de parada dos belvederes, o que sem dúvida é muito pouco para toda a extensão do aterro. Quanto às conexões, a Av. Beira Mar-Norte, mesmo com os semáforos nas faixas de pedestre, constitui-se em uma barreira importante para o pedestre acessar a orla.



Figura 35 – Foto de vendedor ambulante na calçada.
A simples presença de vendedores ambulantes pode induzir a presença de pessoas e propiciar encontros de socialização.
Fonte: autor.

2.3.5 Tabelas com o resumo das avaliações do Aterro da Beira-Mar Norte

De acordo com o método adotado, a seguir apresentamos as tabelas com a compilação dos dados levantados:

Tabela 2 – avaliação da vida pública.

AVALIAÇÃO DA VIDA PÚBLICA				
VARIÁVEIS		ATRIBUTOS		
Pessoas				
Número de Pessoas		não há ninguém		está cheio de gente
Variedade de Pessoas	equilíbrio de gênero	muito desequilibrado		muito equilibrado
	variedade de faixas etárias	não há variedade		há grande variedade
	variedade de classes sociais	não há variedade		há grande variedade
	Predominância de grupos	há predominância		não há predominância
Distribuição das Pessoas No Tempo		péssima distribuição		ótima distribuição
Atividades				
Passagem		não há gente passando		há muita gente passando
Permanência	Número	não há gente permanecendo		há gente permanecendo
	Duração	as pessoas permanecem por pouco tempo		as pessoas permanecem por muito tempo
Encontros	Ocorrência	não há gente se encontrando		há muita gente se encontrando
	Tipo	[x] a maioria dos encontros são casuais (adaptado pelo autor)		
		[] a maioria dos encontros são programados (adaptado pelo autor)		
Atividades	Número	não há atividades ocorrendo		há muitas atividades

Tabela 3 – avaliação do espaço público.

AVALIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO				
VARIÁVEIS		ATRIBUTOS		
Variáveis globais				
Espaços livres	Quantidade	o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito grande		o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito pequeno
	Dimensões	O tamanho médio dos espaços livres não é consoante com o papel da área no contexto da cidade		O tamanho médio dos espaços livres é consoante com o papel da área no contexto da cidade
Integração com o todo		O lugar é mal irrigado por linhas integradas		O lugar é bem irrigado por
Atividades	Variedade	não há variedade de atividades		há muita variedade de atividades
	Distribuição	atividades estão mal distribuídas		atividades estão bem distribuídas
	Complementaridade	as atividades não se complementam		as atividades se complementam muito bem
	Distribuição temporal	há péssima distribuição das atividades no tempo		há ótima distribuição das atividades no tempo

Tabela 3a– avaliação do espaço público (continuação)

AVALIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO					
VARIÁVEIS		ATRIBUTOS			
Variáveis globais (continuação)					
Habituação	Variedade	há muito pouca variedade de tipos de edifícios	há grande variedade de tipos de edifícios		
	Distribuição	os tipos de edifícios estão muito mal distribuídos	os tipos de edifícios estão muito mal distribuídos		
	Densidade	não há densidade suficiente para assegurar concentração de pessoas	há densidade suficiente para assegurar concentração de pessoas		
Variáveis locais					
Localização	Com relação à integração global	o lugar está distante de uma linha integrada	o lugar está bem ou próximo de uma linha integrada		
	Com relação à integração local	o lugar está distante de uma linha integrada	o lugar está em ou próximo de uma linha integrada		
Limites e dimensões	Clareza e dimensões	os limites do lugar não estão claros	os limites do lugar estão muito claros		
	Contiguidade dos limites	os limites do lugar têm baixa contiguidade	os limites do lugar têm alta contiguidade		
	Separação público/privado	a separação público/privado não é clara	a separação público/privado é clara		
	Dimensões	o tamanho do lugar não é condizente com suas características	o tamanho do lugar é condizente com suas características		

Tabela 3b – avaliação do espaço público (continuação)

AVALIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO				
VARIÁVEIS		ATRIBUTOS		
Variáveis locais (continuação)				
Tipologia dos edifícios		não há variedade de tipos de		há variedade de tipos de edifícios
Portas e janelas	Espaços cegos	a proporção de espaços cegos é muito alta		não há espaços cegos
	Número de portas	não há portas abrindo para o lugar		há muitas portas abrindo para o lugar
	Relação público/privado	todas as relações público/privado são indiretas		todas as relações público/privado são diretas
	Fronteiras suaves	não há presença de fronteiras		há grande presença de fronteiras
	Janelas	não há janelas voltadas para o lugar		há muitas janelas voltadas para o lugar
Acesso e circulação	Acesso por transporte público	o lugar não é acessível por transporte público		o lugar é facilmente acessível por transporte
	Acesso por pedestres e ciclistas	o lugar não é acessível por pedestres e ciclistas		o lugar é facilmente acessível por pedestres e

Tabela 3c – avaliação do espaço público (continuação)

AVALIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO					
VARIÁVEIS		ATRIBUTOS			
Variáveis locais (continuação)					
Acesso e circulação	Conexões	o lugar não se conecta adequadamente com seus limites	o lugar se conecta adequadamente com seus limites		
	Circulação	o lugar tem obstáculos ou barreiras e não atende aos requisitos de acessibilidade	o lugar não tem obstáculos ou barreiras e atende aos requisitos de acessibilidade		
Atividades do lugar	Variedade	não há variada oferta de atividades	há variada oferta de atividades		
	Distribuição espacial	as atividades estão mal distribuídas	as atividades estão bem distribuídas		
	Complementaridade	as atividades não se complementam	as atividades se complementam muito bem		
	Distribuição temporal	há péssima distribuição das atividades no tempo	há ótima distribuição das atividades no tempo		

2.3.6 Considerações sobre a análise do Aterro da Beira-Mar Norte

- Como o objetivo do método aqui aplicado não é de aplicação de equações numéricas para verificação da proporção entre quantidade de pessoas e a área de superfície do sítio pesquisado, mesmo com as grandes dimensões deste sítio, podemos afirmar que em média há muitas pessoas, que há muita variedade de tipos de pessoas quanto à gênero e idade e média distribuição referente à classe social. Portanto, trata-se de um espaço público que na maior parte do tempo possui média vida urbana.
- No que diz respeito ao local ser de passagem para outros locais, devido à importância do seu sistema viário para escoamento do trânsito, trata-se de um local em que muitas pessoas passam, porém dentro de veículos. Mesmo a ciclovia e a calçada na borda d'água são locais de pouca permanência no dia a dia, porém, com muitas pessoas passando fora do horário comercial nos dias úteis, durante o dia todo e nos finais de semana e feriados, sendo este um fator que contribui de alguma forma para as pessoas se encontrarem, porém predominantemente são encontros casuais.
- **Quanto às variáveis globais:**

Há forte predominância dos espaços livres públicos sobre os espaços privados.

Ainda tratando da variável espaços livres referente às dimensões dos atributos globais, constatamos que o tamanho médio destes espaços é adequado ao tamanho da área.

Há uma boa integração com o todo da região em que está inserido, não significando que está em situação ideal, porém a área deste aterro possui bastante conexões com o restante do tecido urbano, ressaltando-se algumas quadras longas encontradas em ambos.

No item atividades, o local deixa a desejar, pois em sua área não há atividades que sejam complementares com as atividades que o circundam, tais como habitação, comércio, emprego, educação, entre outras. Na escala global a calçada da borda da orla e a ciclovia são

como um parque urbano que atraem muitas pessoas moradoras do local e do entorno imediato.

Relativo à habitação, na região do entorno há heterogeneidade quanto ao tipo, conforme descrito na alínea “a” do subitem 2.3.4, favorecendo a diversidade e contribuindo para o desenvolvimento de atividades diversificadas, porém, se fossem melhor distribuídas, haveria mais diversificação.

- **Quanto às variáveis locais:**

Está em ótima situação quanto à sua localização, pois em seu interior há uma linha integrada, conforme demonstrado no mapa de integração da figura 12.

No atributo referente à variável de limites e dimensões, a área tem muitos espaços livres. Possui fortes elementos tridimensionais em seus limites (edifícios), pois os elementos que lhes são contíguos acompanham os desenhos de suas bordas.

A tipologia dos edifícios é pouco variada, não favorecendo a diversidade, o que não contribui para o desenvolvimento de atividades diversificadas.

As portas e janelas constituem-se em elementos importantes para a vida urbana, pois possibilitam a ocorrência dos “olhos da rua” (JACOBS, 2009), proporcionando a vigilância informal do espaço público, passando sensação de segurança às pessoas, suavizam a transição entre o público e o privado. Estas não se abrem de maneira adequada para possibilitar estas ocorrências.

Em termos de acesso e circulação, encontramos uma situação medianamente favorável, pois existe uma linha de ônibus que passa com boa frequência pela Av. Beira-mar e mais três que passam também com muita frequência pela Rua Bocaiúva. A acessibilidade para pedestres e ciclistas para acessar a calçada e ciclovia da orla não é boa, pois se restringe às faixas de pedestres nos locais dos semáforos.

Quanto às atividades do lugar, estas cotidianamente se dão basicamente através de caminhadas propiciadas pela extensa calçada, a prática de ciclismo, na ciclovia paralela à esta e a prática de exercícios em um local equipado com aparelhos de ginástica. Observamos que os quiosques para descanso também são elementos que contribuíram para atividades de leitura, pontos de descanso e contemplação.

CAPÍTULO 3. O ATERRO DA BEIRA-MAR CONTINENTAL: RECONHECENDO E AVALIANDO ATRIBUTOS, POTENCIALIDADES E LIMITAÇÕES.

Por esta área ser o foco principal deste trabalho, dedicamos este capítulo especificamente para o estudo da mesma. Inicialmente apresentamos a análise dos espaços públicos com base no método proposto no Capítulo 1. Após levantados os dados e verificados os atributos existentes na orla, compilamos os dados objetivando levantar quais seriam as alternativas de qualificação de seus espaços livres.

3.1. Conhecimento do objeto estudado

Dos aterros citados neste trabalho este é o mais recente. Localiza-se na orla do bairro do Estreito, região que tradicionalmente esteve voltada de costas para o mar. Todo este bairro ainda é carente de espaços públicos qualificados.

Sua área é de 13,9 ha (139.000 m²), com extensão longitudinal aproximada de 1.880 m, possuindo largura média de 70 m, com 30 m em sua seção mais estreita e 180 m em sua seção mais larga.

a) O Bairro do Estreito

Inicialmente pertencente ao município de São José, o bairro foi anexado a Florianópolis no ano de 1944. Caracterizado como periferia da cidade até os anos 1960, o bairro cresceu até meados da década de 1970 de maneira desordenada. Após 1976, com a aprovação de um novo Plano Diretor para Florianópolis, a lei regulou o ordenamento do crescimento do bairro. A malha urbana próxima à orla mantém-se com a configuração inicial, com poucas ligações com o atual aterro.

Desde o início da ocupação da orla houve muitas invasões da estreita faixa de praia existente antes do aterro. Isto se deu através de pequenos aterros sobre a areia e por vezes sobre o próprio mar. Na orla que hoje está aterrada, culturalmente o mar foi um elemento de menor importância para a população. Junto à extremidade norte do aterro está o bairro Balneário, o qual até pouco tempo fazia parte do Estreito. Na orla do Balneário o

mar foi mais valorizado como elemento de lazer. Isto ocorreu até a década de 1970, época em que sua praia recebia muitos banhistas.

O Estreito é um dos bairros mais populosos de Florianópolis e uma das principais centralidades da cidade, possuindo intensa atividade comercial e forte vitalidade urbana durante o dia. Possui duas vias principais que correm paralelamente à orla, formando um sistema binário de trânsito. É nestas ruas que se concentra a maior parte do dinâmico comércio do bairro. A rua mais próxima à orla serve como entrada do bairro para quem vem da ilha. Apesar de fisicamente ser apenas uma via, recebe duas denominações – Rua Dr. Fúlvio Aducci e Cel. Pedro Demoro. A que lhe é paralela possui mão inversa e também recebeu duas denominações – Rua Gen. Liberato Bittencourt e Rua Gen. Eurico Gaspar Dutra.

O tipo de ocupação destas ruas é predominantemente comercial e nas ruas perpendiculares que ligam uma a outra os edifícios são em maioria de uso misto. Todo este tecido urbano com intensa atividade comercial é vizinho ao Aterro da Beira-Mar Continental.

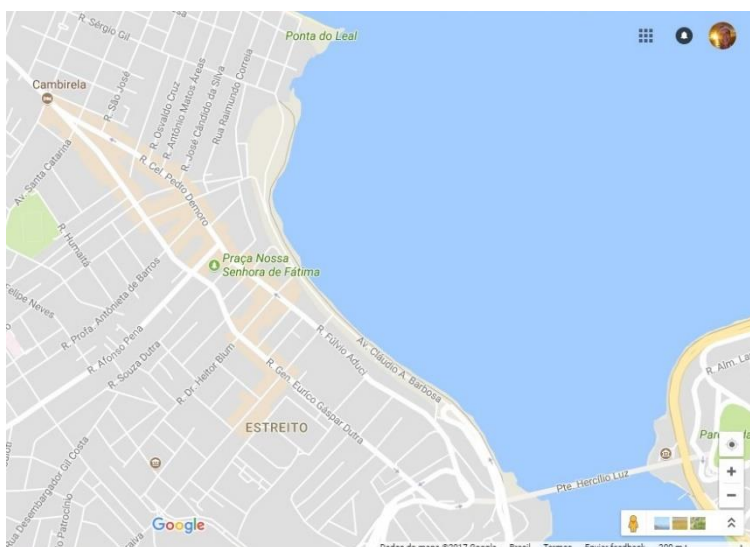


Figura 36 – Mapa parcial do bairro Estreito.
Fonte: Google Maps, adaptado pelo autor.

Na década de 1960 foi elaborado um estudo viário que propunha “Vias Principais Continentais”, denominadas “PCs”. A hoje denominada Beira-Mar Continental é o trecho inicial da denominada “PC-1” no plano de 1960, objetivando ligar as pontes à BR 101. A etapa concluída tem início sob a Ponte Hercílio Luz e termina na Ponta do Leal. Este projeto foi aprovado pelo poder público municipal apenas em 1988. Porém, somente em 1997 ele foi retomado e os recursos obtidos para a execução da obra.



Figura 37 – Localização do Aterro da Beira-Mar Continental.
Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor.

A obra iniciou em 2004, sob grandes polêmicas referentes a questões ambientais, e foi concluída em 2012 (PALMA, 2010).

O aterro

Tal como em todas as propostas para aterrizar as orlas de Florianópolis, o principal objetivo do atual aterro foi a implantação da Av. Beira-Mar Continental, para desafogar o trânsito das Ruas Dr. Fúlvio Aducci e Cel. Pedro Demoro. A avenida possui três faixas de rolamento de sentido único em direção ao norte, sendo este o mesmo sentido das duas ruas, principalmente para amenizar os congestionamentos do trânsito nos horários de pico.

Quase todas as edificações nos terrenos das quadras da borda do aterro, que antes tinham seus fundos para o mar, encontram-se nas mesmas condições anteriores à implantação do aterro. Em sua maioria são edificações antigas, além de com estética discutível, com muitas parecendo não receber manutenção por longo tempo. O gabarito destes edifícios é predominante baixo, variando entre um e quatro pavimentos. A maioria é de edifícios de uso exclusivamente comercial ou misto. Quase 100% encontra-se de frente para a via paralela à orla, com fundos para o aterro.

Os tipos de atividades comerciais predominantes no entorno do aterro não propiciam vitalidade urbana à noite. Quase a totalidade dessas atividades são de comércio e serviço, as quais funcionam predominantemente durante o dia. Há poucos bares e restaurantes, não havendo na região cinemas, teatros, atividades culturais que induzam as atividades urbanas à noite.

Na área do aterro há duas calçadas (passeios) principais em toda a sua extensão. Porém, as calçadas junto a borda interior, próximas aos edifícios são compostas pelo aproveitamento da laje de tamponamento de um canal, sem qualquer tratamento de piso, sendo este o concreto alisado das tampas. As calçadas junto à orla possuem piso adequado, dentro do padrão de acessibilidade. Estão implantadas em toda a extensão do aterro e paralelamente a elas há uma ciclovia.

Quanto aos equipamentos e mobiliário urbanos, há somente dois conjuntos singelos para ginástica e a cada 50 metros um banco de concreto, voltado para o mar, acompanhado de uma lixeira, sem nenhum tipo de proteção para o sol ou a chuva.

Como nos demais aterros de Florianópolis, para este também não houve preocupação em ser elaborado projeto paisagístico, ressalvado o Aterro da Baía Sul, o qual, inicialmente, teve o projeto de Burtle Marx. Em se tratando de vegetação, todos os espaços livres estão por receber cobertura vegetal apropriada. Atualmente há apenas alguns coqueiros plantados de maneira esparsa ao longo da orla. Os pisos que não receberam pavimentação possuem grama, porém, não em toda a superfície, encontrando-se ainda muitas áreas com o solo de terra exposta.

Este aterro conecta-se com o Aterro de Coqueiros através do prolongamento da Av. Beira-Mar Continental por baixo das pontes. A ligação viária entre os dois aterros também foi toda projetada com a preocupação exclusiva de atender o trânsito de veículos, pois, apesar de haver a continuação da calçada da orla do aterro do Estreito até o aterro de Coqueiros, em todo o grande trajeto não há nenhum equipamento, mobiliário urbano ou tratamento paisagístico que seja atrativo ao pedestre. Quanto aos ciclistas, a ciclovia é interrompida antes da Ponte Hercílio Luz, não havendo continuidade até Coqueiros.

Outro fator importante levantado foi a diferença de nível entre o aterro e o terreno do tecido urbano pré-existente. O nível do aterro está aproximadamente a 1,20 m acima do nível das ruas do seu entorno, gerando uma barreira visual da visão do mar para o pedestre das ruas internas.



Figura 38 – Foto demonstrando o desnível entre o terreno do aterro e o tecido urbano pré-existente. Fonte: autor.

Nesta área, em se tratando de grupos sociais, a predominância em todo o entorno é de população de classe média. Junto ao Bairro do Balneário, além dos grupos sociais de renda média, existe “Comunidade da Ponta do Leal”, sendo este um grupo social de baixa renda. A Ponta do Leal é uma pequena ponta de terra que avança sobre as águas da Baía Norte, localizada na extremidade norte da área do aterro. Segundo Palma (2011), estas famílias inicialmente sobreviviam da pesca artesanal. Atualmente encontram-se no local aproximadamente oitenta famílias vivendo em palafitas sobre a areia da praia e sobre o mar, mas poucos ainda sobrevivem da pesca. Porém, a prática desta atividade ainda é vista nas águas em frente à orla, pois atualmente ainda se encontram alguns pescadores artesanais na comunidade, mas parte dos moradores já não mais se dedica à pesca, desenvolvendo outras atividades, como de diarista, empregados domésticos, autônomos ou outros empregos



Figura 39 – Foto da Comunidade da Ponta do Leal.

Fonte: autor.

formais. Em todas as visitas ao local, observamos poucas pessoas desta comunidade frequentando os espaços livres do aterro.



Figura 40 – Imagem panorâmica do Aterro da Beira-Mar Continental e seu entorno. Ao fundo visualiza-se a Ponta do Leal. Abaixo à esquerda a cabeceira continental da Ponte Hercílio Luz
Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor.

3.2. Levantamento da vida pública

O trânsito de veículos nas pistas da via implantada no aterro não é intenso ao ponto de criar grandes filas. Há somente quatro semáforos nos 1.650 metros de pistas, colocados para organizar o trânsito de veículos. Somente nestes pontos é que há faixas para pedestres. Não há nenhum outro meio das pessoas atravessarem a pista de forma segura para acessar a orla.

As calçadas são utilizadas exclusivamente para caminhadas, não sendo verificado nenhuma outra atividade, como por exemplo, prática de pesca esportiva na orla.

No dia a dia, foram observados poucos encontros de pessoas. Estes se dão basicamente durante as caminhadas, ocasião em que pessoas conhecidas se encontram casualmente.

Como descrito anteriormente, a maioria das edificações situada no limite da área ainda se encontra com suas portas voltadas para as ruas paralelas à orla, porém algumas estão começando a se voltar para o aterro, fato que caracteriza o começo de ações positivas para o incremento da vida urbana neste espaço público.

3.3. Avaliação da vida pública

a) Pessoas

Também neste aterro a presença de veículos predomina sobre a presença de pedestres.

Quantidade de pessoas: como em todos os espaços livres em Florianópolis, a quantidade de pessoas encontrada depende da conjugação de três fatores: época do ano, o dia da semana e horário. Nos meses de janeiro e fevereiro há presença de pessoas durante o dia é pouca, devido ao calor e a noite esta presença é pouca também, devido a estes serem os meses de preferência das pessoas estarem em férias e boa quantidade prefere frequentar as praias da região. Durante o inverno a situação se inverte, observamos maior presença de pessoas nas estações amenas.



Figura 41 – Foto da vista da borda seca do aterro com fundos de lotes.

Fonte: autor.

Com exceção do inverno, nas demais estações do ano, nos dias de meio de semana e durante o período diurno, há poucas pessoas. A presença de ciclistas segue a mesma tendência dos pedestres.

Tenório (2012) afirma que “um lugar considerado belo, mas que se mostra sempre vazio, é ineficiente quanto ao suporte à vida pública e não pode ser considerado um espaço público bem sucedido”. Isto se constata no Aterro da Beira-Mar Continental, um local com bela paisagem natural.

Variedade de pessoas: com exceção das noites de quinta-feira, sexta-feira e sábado, onde há predominância dos grupos de jovens nos encontros citados acima, nos demais dias e horários não há predominância de nenhuma faixa etária ou gênero. Também não foi verificado predominância de grupos particularizados, como famílias, jovens ou outros. Quanto ao poder aquisitivo, como já mencionado, observamos a predominância das faixas pertencentes à classe renda média. Durante as visitas encontramos muito poucas pessoas de faixa de renda muito baixa, mesmo a área sendo vizinha da Comunidade da Ponta do Leal.

Distribuição das pessoas no tempo: como mencionado anteriormente, no verão ocorre menor frequência de pessoas, observando-se maior quantidade nos finais de semana, em todas as estações. No inverno, em dias ensolarados, a frequência é média durante o período matutino e nos finais de tarde, sendo pouca no período noturno. No outono e primavera, também predominam estas características, porém já se encontra média quantidade durante a noite. No verão quase não há pessoas durante o dia e poucas à noite. A presença dos ciclistas também é influenciada pelos mesmos fatores.



Figura 42 – Foto do passeio do aterro da Beira-Mar do Estreito – Vista da orla. Fonte: autor.



Figura 43 – Foto do passeio e ciclovia do Aterro da Beira-Mar do Estreito – Vista da orla. Fonte: autor.

b) Atividades

As atividades aqui relacionadas referem-se as que são geradas apenas localmente, sem terem sido geradas por demandas globais, ou seja, de outras regiões da cidade ou da própria cidade como um todo.

Passagem: uso predominante como local de passagem das pessoas para o Estreito e demais bairros à Norte da área continental do município que vêm do bairro Coqueiros, das pontes e da via expressa (BR 282) que liga a BR 101 às pontes.

Permanência: as atividades de caráter permanente são caminhadas, descanso e contemplação da paisagem, andar de bicicleta, ocorrendo apenas encontros casuais.

Encontros de pessoas: Observou-se que as caminhadas diárias, eventualmente, proporcionam alguns encontros de socialização. Os dois equipamentos de ginástica proporcionam poucos encontros. A falta de equipamentos, atividades programadas e espaços com algum tipo de proteção contra intempéries, contribuem fortemente para a falta de oportunização de encontros programados e de maior duração. Recentemente um grupo de aproximadamente 50 pessoas têm praticado treinamento de corrida. Elas se encontram na extremidade norte antes de começar a correr. Também recentemente, jovens começaram a se reunirem nos bolsões de estacionamento de veículos junto ao mar. São reuniões informais das pessoas que possuem carro e param no local para conversar, ouvir música e beber. Afora estes estacionamentos, apenas nas calçadas da orla é onde verificamos pessoas. A exceção destes locais, não há outros onde há mais quantidade delas, ou seja, não há locais específicos escolhidos pelas pessoas para frequentarem mais do que outros, ou seja, não há locais com atributos diferenciados que possam atrair pessoas.

Quantidade, origem e tipos de atividades: há alguns eventos pontuais, ocasiões em que este espaço público recebe muitas pessoas do entorno imediato, dos bairros vizinhos e do restante da cidade. Estes são a festa da virada de ano, na noite de 31 de dezembro, sendo esta a única com calendário fixo tem calendário específico, as demais são apresentações de shows de cantores populares e provas de “arrancadões” de carros, os quais ocorrem em muito poucos dias do ano. Nestas ocasiões, grande

quantidade de pessoas se reúne no local, porém não o suficiente para ocupar toda a área livre. O evento onde mais pessoas ocupam o espaço é na festa de Reveillon, ocasião em que se encontram pessoas por toda a extensão da área, mas não de forma a que se acotovelem. A procura pelo local durante esta festa iniciou de maneira espontânea, para as pessoas pudessem assistir a queima de fogos na virada do ano, devido a superlotação no Aterro da Beira-Mar Norte, uma vez que os fogos são lançados de balsas fundeadas na Baía Norte, em frente aos dois aterros. Devido à procura das pessoas pelo local no final do ano, atualmente a prefeitura municipal organiza essa festa também nesse local.

A insuficiência de equipamentos e mobiliário urbano não estimula as pessoas a programarem atividades no local. Aos poucos alguns bares, lanchonetes e estabelecimentos de serviço nas edificações localizadas na borda do aterro estão voltando suas portas para ele. Estes poucos estabelecimentos ainda não são em quantidade suficiente para atrair pessoas para que haja incremento da vida urbana, tanto durante o dia quanto à noite.

Nos bolsões de estacionamento, tanto no lado da avenida voltado para a orla, quanto no lado voltado para as edificações, além dos encontros dos jovens, não ocorrem outras atividades, como feiras, exposições ao ar livre, dentre outras, que pudessem induzir a presença de pessoas na maioria dos dias e em vários horários.

Destaque-se a iniciativa das reuniões das pessoas adeptas das corridas no período noturno. Este fato pode servir como fator motivador para as demais pessoas para o desenvolvimento de outras atividades, além das caminhadas e passeios de bicicleta.

3.4. Avaliação do espaço público

a) Variáveis globais (estrutura da cidade)

Quantidade e dimensões dos espaços livres: há clara separação entre o público e o privado, sem elementos que suavizem a transição entre um e outro. As separações ocorrem através de muros e paredes cegas. Também não se caracteriza como uma área compacta, possui grandes áreas livres em grande quantidade, provocando dispersão das pessoas.

Integração com o todo: os únicos elementos que ligam fisicamente o aterro com o tecido urbano do entorno são as ruas. Não há praças no limite da malha urbana pré-existente ou outras áreas livres para fazer a conexão física com o restante do bairro. Conforme o mapa de barreiras da figura 21, há uma mescla de quadras curtas e longas, resultando boa permeabilidade em alguns pontos e pouca em outros. Todas as pistas da Av. Beira-Mar Continental e as ruas de acesso ao local são utilizadas pela maioria dos habitantes do entorno predominantemente como elementos de passagem. Sua localização em relação ao bairro é estratégica, por estar junto à sua principal centralidade, o que caracteriza potencial para uma forte ocupação.

Variabilidade e distribuição das atividades (usos): o local possui poucas atividades. Elas não são variadas e também não estão conectadas entre si, não possuindo não têm nenhuma conexão com o restante da cidade.

Variabilidade, distribuição e densidade das habitações: de acordo com a leitura do mapa de usos do solo, quase metade das edificações nas bordas da área são de uso exclusivamente comercial, com aproximadamente 50% de uso exclusivamente residencial, havendo poucas de uso misto. No terço da porção norte, onde se encontra a maioria da habitações, estas são compostas de residências unifamiliares, o que caracteriza baixa densidade habitacional no local. No bairro do Balneário, contíguo à ponta norte do aterro, também predominam as residências unifamiliares. Ultimamente, há a tendência de implantação de edifícios novos, em média de 12 pavimentos, de uso misto no Estreito, fato que também está ocorrendo no entorno do aterro. Esta tendência poderá induzir a uma maior presença de pessoas nas ruas em todas as horas do dia e em parte da noite. A continuar esta tendência, aumentará consideravelmente a possibilidade que este movimento das pessoas chegue aos espaços públicos, pois, segundo Tenório (2012), quando densidade habitacional é alta há potencial para gerar densidade suficiente nos espaços público e viabilizar o desenvolvimento de atividades diversas. Acrescentamos a isto, a importância da ocupação com predominância do uso, o que, segundo Jacobs (2009), induz à vitalidade urbana.

b) Variáveis locais

Localização: apesar da finalidade principal do aterro ser para o atendimento do escoamento do sistema viário, devido à localização da área na orla, esta possui grande potencial para ser um espaço público qualificado. Atualmente é um local basicamente de passagem de pessoas dentro de automóveis, não havendo praticamente pessoas a pé ou de bicicleta indo para ou vindo de outros locais, o que potencializaria os demais usos.

Limites e dimensões: área caracterizada por sua grande extensão longitudinal. Possui limites claros, com o mar em um dos lados e do outro edificações. Esta característica gera uma leitura clara dos seus elementos, apesar da qualidade estéticas da maioria das edificações. Porém estas definem o “desenho” da borda continental. As pessoas que estão no seu interior têm noção clara do espaço em que estão, apesar da grande dimensão longitudinal.

Tipologia das edificações: não há diversificação de unidades habitacionais no mesmo edifício, havendo grande diversificação entre edifícios residenciais e comerciais. Dentre as residenciais há diversidade de tipos, o que os autores estudados consideram como fator indutor da vitalidade urbana.

Portas e janelas: o número de portas voltadas para o aterro ao nível do solo é muito pequeno. O número de portas comerciais abertas diretamente para a área ainda é insignificante, devido ao fato da implantação do aterro ser relativamente recente, prevalecendo ainda a característica anterior, como as aberturas voltadas para as ruas internas. As janelas que estão voltadas para o espaço público não estão no nível da rua, o que dificultando o que Jacobs (2009) denomina de “olhos da rua”, possibilitando maior segurança, devido à vigilância natural que ocorre. As portas voltadas para o espaço público e ao nível da rua, segundo a Sintaxe Espacial, é um fator potencial para o aumento das possibilidades de socialização das pessoas, pois portas abertas para a rua, em edifícios que geram movimento na rua, propiciam a ocorrência da vitalidade urbana.

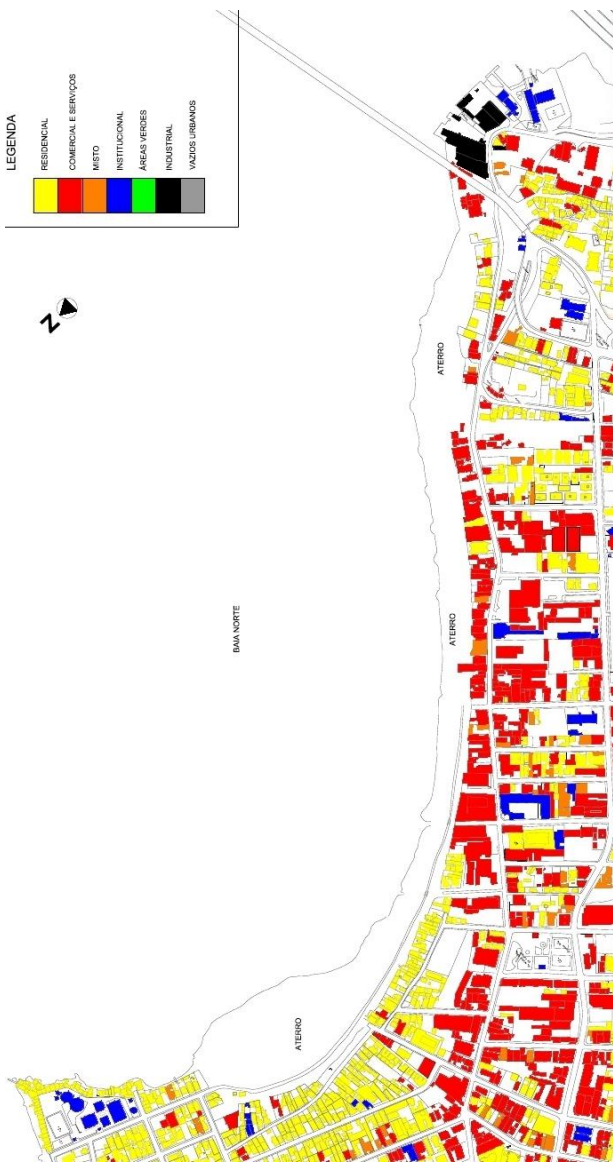


Figura 44 – Mapa de uso do solo
 Destaque para a predominância de edifícios residenciais à esquerda (amarelo) e comerciais ao centro (vermelho), com pouca predominância de uso misto (laranja).



Figura 45 – Mapa de barreiras e cheios e vazios – os edifícios estão representados em preto e os terrenos fechados com muros, gradis e outras barreiras estão em cinza. Observa-se que a maioria das quadras são longas, resultando em má permeabilidade com a orla. Observa-se a boa permeabilidade apenas num ponto próximo à Ponte Hercílio Luz, sendo este vazio um importante elemento de transição entre o aterro e o tecido urbano.

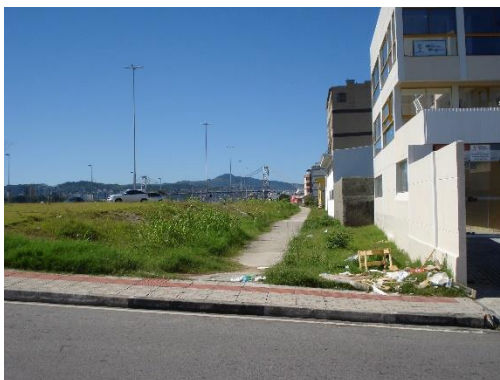


Figura 46 – Foto do Aterro da Beira-Mar do Estreito demonstrando o desnível entre o terreno do aterro e o tecido urbano existente; o canal e portas e janelas. Fonte: autor.

Acessos e circulação: a Av. Beira-Mar Continental não é passagem para nenhuma linha de transporte coletivo da cidade. Há recuos na pista previstos como locais de parada de ônibus, porém estão sem utilização para este fim. Portanto, também não há esta forma de acesso ao local, pois segundo Tenório (2010) os pontos de parada do transporte público servem como portas de acesso ao local. Quanto às conexões, as vias de acesso não priorizam os pedestres e a Av. Beira Mar-Continental, mesmo com os sinais de trânsito nas faixas de pedestre, constitui-se em uma barreira para o pedestre acessar à orla.

Atividades do lugar: nas edificações na linha do limite do aterro há apenas uma lanchonete, um café, uma oficina mecânica, uma escola de idiomas e um imóvel para alugar com a finalidade comercial, com duas portas voltadas para o aterro. No entorno há uma grande quantidade e variedade de atividades comerciais e de serviço, porém estas ainda não chegam a influir na vida urbana dos espaços públicos da área. Portanto, as atividades existentes ainda não são em quantidade suficiente e nem com a variedade necessária para gerar vida urbana intensa.

A seguir apresentamos as tabelas com a compilação dos dados levantados do Aterro da Beira-Mar Continental, conforme o procedimento metodológico adotado.

3.5. Tabelas com o resumo das avaliações do Aterro da Beira Mar Continental

Tabela 4 – avaliação da vida pública.

AVALIAÇÃO DA VIDA PÚBLICA		
VARIÁVEIS	ATRIBUTOS	
Pessoas		
Número de Pessoas	não há ninguém está cheio de gente	
	<div style="display: flex; width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;"> <div style="width: 25%; background-color: yellow;"></div> <div style="width: 50%; background-color: white;"></div> <div style="width: 25%; background-color: white;"></div> </div>	
Variedade de Pessoas	equilíbrio de gênero	muito desequilibrado muito equilibrado
	variedade de faixas etárias	não há variedade há grande variedade
	variedade de classes sociais	não há variedade há grande variedade
	Predominância de grupos	há predominância não há predominância
	<div style="display: flex; width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;"> <div style="width: 25%; background-color: yellow;"></div> <div style="width: 50%; background-color: white;"></div> <div style="width: 25%; background-color: white;"></div> </div>	
Distribuição das Pessoas	péssima distribuição ótima distribuição	
Tempo	<div style="display: flex; width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;"> <div style="width: 25%; background-color: red;"></div> <div style="width: 50%; background-color: white;"></div> <div style="width: 25%; background-color: white;"></div> </div>	
Atividades		
Passagem	não há gente passando há muita gente passando	
	<div style="display: flex; width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;"> <div style="width: 25%; background-color: yellow;"></div> <div style="width: 50%; background-color: white;"></div> <div style="width: 25%; background-color: white;"></div> </div>	
Permanência	Número	não há gente permanecendo há gente permanecendo
	Duração	as pessoas permanecem por pouco as pessoas permanecem por muito tempo
	<div style="display: flex; width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;"> <div style="width: 25%; background-color: yellow;"></div> <div style="width: 50%; background-color: white;"></div> <div style="width: 25%; background-color: white;"></div> </div>	
Encontros	Ocorrência	não há gente se encontrando há muita gente se encontrando
	Tipo	[x] a maioria dos encontros são casuais (adaptado pelo autor) [] a maioria dos encontros são programados (adaptado pelo autor)
Atividades	Número	não há atividades há muitas atividades
	<div style="display: flex; width: 100%; height: 15px; border: 1px solid black;"> <div style="width: 25%; background-color: yellow;"></div> <div style="width: 50%; background-color: white;"></div> <div style="width: 25%; background-color: white;"></div> </div>	

Tabela 5 – avaliação do espaço público

AVALIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO				
VARIÁVEIS		ATRIBUTOS		
Variáveis globais				
Espaços livres	Quantidade	o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito grande	o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito pequeno	
	Dimensões	O tamanho médio dos espaços livres não é consoante com o papel da área no contexto da cidade	O tamanho médio dos espaços livres é consoante com o papel da área no contexto da cidade	
Integração com o todo		O lugar é mal irrigado por linhas integradas	O lugar é bem irrigado por linhas integradas	
Atividades	Variedade	não há variedade de atividades	há muita variedade de atividades	
	Distribuição	as atividades estão mal distribuídas	as atividades estão bem distribuídas	
	Complementaridade	as atividades não se complementam	as atividades se complementam muito bem	
	Distribuição temporal	há péssima distribuição das atividades no tempo	há ótima distribuição das atividades no tempo	
Habitação	Variedade	há muito pouca variedade de tipos de edifícios	há grande variedade de tipos de edifícios	
	Distribuição	os tipos de edifícios estão muito mal distribuídos	os tipos de edifícios estão muito mal distribuídos	

Tabela 5a – avaliação do espaço público (continuação)

AVALIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO					
VARIÁVEIS		ATRIBUTOS			
Variáveis globais (continuação)					
Habitação	Densidade	não há densidade suficiente para assegurar concentração de pessoas	há densidade suficiente para assegurar concentração de pessoas		
Variáveis locais					
Localização	Com relação à integração global	o lugar está distante de uma linha integrada	o lugar está bem ou próximo de uma linha integrada		
	Com relação à integração local	o lugar está distante de uma linha integrada	o lugar está em ou próximo de uma linha integrada		
Limites e dimensões	Clareza e dimensões	os limites do lugar não estão claros	os limites do lugar estão muito claros		
	Contiguidade dos limites	os limites do lugar têm baixa contiguidade	os limites do lugar têm alta contiguidade		
	Separação público/privado	a separação público/privado não é clara	a separação público/privado é clara		
	Dimensões	o tamanho do lugar não é condizente com suas características	o tamanho do lugar é condizente com suas características		
Tipologia dos edifícios		não há variedade de tipos de edifícios	há variedade de tipos de edifícios		
Portas e janelas	Espaços cegos	a proporção de espaços cegos é	não há espaços cegos		

Tabela 5b – avaliação do espaço público (continuação)

AVALIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO					
VARIÁVEIS		ATRIBUTOS			
Variáveis locais (continuação)					
Portas e janelas	Número de portas	não há portas abrindo para o lugar	há muitas portas abrindo para o lugar		
	Relação público/privado	todas as relações público/privado são indiretas	todas as relações público/privado são diretas		
Fronteiras suaves	não há presença de fronteiras suaves	há grande presença de fronteiras suaves			
Janelas	não há janelas voltadas para o lugar	há muitas janelas voltadas para o			
Acesso e circulação	Acesso por transporte público	o lugar não é acessível por transporte público	o lugar é facilmente acessível por transporte público		
	Acesso por pedestres e ciclistas	o lugar não é acessível por pedestres e ciclistas	o lugar é facilmente acessível por pedestres e ciclistas		
Conexões	o lugar não se conecta adequadamente com seus limites	o lugar se conecta adequadamente com seus limites			
Circulação	o lugar tem obstáculos ou barreiras e não atende aos requisitos de acessibilidade	o lugar não tem obstáculos ou barreiras e atende aos requisitos de			

Tabela 5c – avaliação do espaço público (continuação)

AVALIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO					
VARIÁVEIS		ATRIBUTOS			
Variáveis locais (continuação)					
Atividades do lugar	Variedade	não há variada oferta de atividades	há variada oferta de atividades		
	Distribuição espacial	as atividades estão mal distribuídas	as atividades estão bem distribuídas		
	Complementaridade	as atividades não se complementam	as atividades se complementam		
	Distribuição temporal	há péssima distribuição das atividades no tempo	há ótima distribuição das atividades no tempo		

3.6. Análise comparativa entre o Aterro da Beira-Mar Norte e o Aterro da Beira-Mar do Continental

Devido à similaridade morfológica entre os dois aterros, fizemos uma análise comparativa entre eles. Pelo fato do Aterro da Beira-Mar Norte ser um espaço público consolidado, implantação há quase 50 anos e o Aterro da Beira-Mar do Continental ter sido implantado recentemente, entendemos ser relevante esta comparação, uma vez que tal similaridade nos induziu a inferir que há possibilidade de ocorrer no continente o que ocorreu na ilha. Com este procedimento também foi possível consolidar as conclusões das análises de cada aterro quanto aos seus atributos de qualificação urbana.

Como o método de comparação, criamos uma tabela onde constam os atributos de cada aterro colocados lado a lado. De acordo com Tenório (2012), cada cor de um atributo pode ser substituída por um valor numérico, numa escala que varia de zero a quatro, com o zero equivalendo ao vermelho, situação mais desfavorável, e o quatro equivalendo ao verde, situação mais favorável.

Apesar de o método adotado neste trabalho não ser de caráter quantitativo, a adoção dos números para este procedimento comparativo foi bastante útil, devido à maior precisão que os números oferecem em relação às cores.

Com o objetivo de simplificar a leitura dos dados da tabela comparativa, omitidos os valores numéricos dos subitens das variáveis, permanecendo apenas o item principal da mesma. Para a obtenção dos valores numéricos de cada variável constante na tabela criada, antes foi atribuído um valor para cada subitem, de acordo com a cor que lhe corresponde nas tabelas constantes nas análises de cada um dos dois aterros apresentadas anteriormente. Após a transformação das cores em valores numéricos daquelas tabelas (0 a 4 - vermelho ao verde escuro), foi calculada a média aritmética do somatório de cada subitem, alcançando-se assim o valor de cada um dos atributos constantes na tabela a seguir.

Aliadas aos números, mantivemos também as cores, preservando assim o padrão adotado nas análises de cada aterro. Para a aplicação das cores junto a cada uma das médias numéricas obtidas, utilizamos a regra do arredondamento, onde a partir de cinco décimos na casa após a vírgula, arredondamos para o número inteiro superior para efeito da aplicação da cor. Por exemplo: casa decimal até 0,4 = vermelho; casa decimal a partir de 0,5 = laranja.

Tabela 6 – Comparativo entre as variáveis dos atributos dos aterros da Beira-Mar-Norte e Beira-Mar Continental.

VARIÁVEIS	ATRIBUTOS	
	Beira-Mar Norte	Beira-Mar Continental
Avaliação da vida pública		
Pessoas		
Número de Pessoas	3,0	1,0
Variedade de Pessoas	3,0	3,0
Distribuição das Pessoas	2,7	0,0
Média das pessoas	2,7	1,5
Atividades		
Passagem	3,0	1,0
Permanência	1,5	1,5
Encontros	2,0	2,0
Atividades	2,0	1,0
Média das atividades	2,0	1,0
Avaliação do espaço público		
Variáveis globais		
Espaços livres	2,5	2,5
Integração com o todo	3,0	3,0
Atividades	0,5	0,0
Habitação	2,7	2,0
Média das variáveis globais	2,0	2,0
Variáveis locais		
Localização	4,0	4,0
Limites e dimensões	3,5	3,3
Tipologia dos edifícios	1,0	4,0
Portas e janelas	1,0	1,0
Acesso e circulação	2,5	1,8
Atividades do lugar	1,0	0,0
Média das variáveis locais	2,0	2,0
Média geral	3,2	1,5

Da confrontação dos dados acima se verifica que há diferença entre os dois aterros, sobre as quais extraímos as seguintes conclusões:

- A quantidade de pessoas no Aterro da Beira-Mar Norte é maior do que na Beira-Mar Continental, e a variedade de tipos de pessoas nos dois aterros são quase iguais, sendo a distribuição ruim de pessoas no tempo no continente.
- Quanto as atividades, no que diz respeito ao local ser: de passagem para outros locais; ocorrer a permanência das pessoas em termos de presença e tempo em que ficam no local; se sempre há pessoas; se estas são em grande quantidade (ocorrência); quais são os tipos de atividades (casuais ou programadas); a Beira-Mar Norte supera a Beira-Mar Continental nos itens “local de passagem”, pois na Beira-Mar Norte há muitas edificações as quais induzem mais as pessoas a andarem a pé, quando necessitam se deslocarem de uma para outra. Quanto aos “tipos de atividades”, apesar de haver um pouco mais de atividades na Beira-Mar Norte, a classificação dos dois aterros indica que lá também são necessárias ações para melhorar.
- Quanto às variáveis globais:

Há equilíbrio entre as duas áreas quanto ao percentual de espaço livre público sobre a área total, onde ambos os aterros foram classificados em verde claro (2,5), porém ressalvamos que neste item, a tabela apresentada por Tenório (2012), relativo à classificação por cores, diverge da lógica dada por ela para classificar os demais atributos. Neste item, o vermelho significa que “*o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito grande*” e o verde escuro significa que “*o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito pequeno*” (grifos nossos). Portanto, o amarelo representa a situação ideal, pois indica que há equilíbrio entre o espaço público em análise em relação à região da cidade ou da própria cidade. Desta forma, pode-se considerar que o tamanho da área total dos dois aterros analisados neste trabalho é compatível com o todo.

Ainda tratando da variável espaços livres referente às dimensões dos atributos globais, constatamos que o tamanho médio dos espaços

livres dos dois aterros é compatível com o papel das áreas no contexto da cidade.

Também há uma boa integração com o todo da região em que em que ambos estão inseridos, não significando que estão em situação ideal, porém as áreas destes aterros possuem bastante conexões com o tecido urbano, ressaltando-se algumas quadras longas encontradas em ambos.

No item atividades, ambos deixam a desejar, pois em suas áreas não há atividades que sejam complementares com as atividades que circundam os aterros, tais como habitação, comércio, emprego, educação, lazer, entre outras.

Relativo à habitação, na linha periférica do Aterro da Beira-Mar Norte, as habitações da região do entorno imediato são homogêneas quanto ao tipo, não favorecendo a diversidade e não contribuindo para o desenvolvimento de atividades diversificadas. No aterro da Beira-Mar Continental há diversidade de tipos habitacionais, porém com densidade baixa.

- Quanto às variáveis locais:

Ambos estão em ótima situação em relação à localização, pois estão em lugares próximos à uma linha integrada, conforme demonstrado no mapa de integração da figura 21.

No atributo referente à variável de limites e dimensões, o aterro da Beira-Mar Norte possui fortes elementos tridimensionais em seus limites, com as edificações que lhes são contíguas indicando claramente suas fronteiras, acompanhando os desenhos de suas bordas. O aterro da Beira-Mar Continental não possui elementos tridimensionais muito fortes em seu limite junto ao tecido urbano.

No tocante a tipologia das edificações, encontramos os mesmos atributos das variáveis globais.

As portas e janelas constituem-se em elementos importantes para a vida urbana, eles possibilitam a ocorrência dos “olhos da rua”

(Jacobs, 2009), proporcionando a vigilância informal do espaço público, passando sensação de segurança às pessoas, suavizam a transição entre o público e o privado. O Aterro da Beira-Mar Continental possui muito poucas portas se abrindo diretamente para a rua e muitas paredes “cegas”, enquanto o Aterro da Beira-Mar Norte, apesar de possuir mais portas nesta condição, estas ainda são poucas.

Em termos de acesso e circulação, o Aterro da Beira-Mar Norte é mais favorável do que o Aterro da Beira-Mar Continental. Na ilha existem diversas linhas de ônibus que passam pelo local, e há mais acessibilidade aos pedestres e ciclistas, apesar destes também possuírem a barreira da avenida para chegar à orla, porém há mais semáforos para que as pessoas possam atravessá-la pela faixa para pedestres. Nenhuma linha de ônibus do continente tem seu trajeto passando pela Avenida Beira-Mar Continental e há poucas faixas para pedestres. Outro fator a destacar como algo não apropriado é o fato de os passeios de prolongamento aos das ruas ao aterro terem traçado tortuoso, obrigando pedestres e ciclista a desviarem o rumo para acompanhar as sinuosidades.

Quanto às atividades do lugar, apesar de o aterro insular estar em melhor condição do que o aterro continental, ambos necessitam de uma grande mobilização de todos os atores envolvidos, tanto o poder público aos cidadãos, quanto a comunidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo do aterro da Beira-Mar Continental, no sentido de relacionar seus atributos configuracionais com os modos de apropriação pública que ali vêm ocorrendo, tendo como foco principal o papel da morfologia como indutora da vitalidade urbana, foi fundamental para o entendimento do espaço público como importante elemento socioespacial da cidade.

Nos estudos teóricos, encontrados na bibliografia sobre o espaço público e vida urbana, especialmente em Janes Jacobs, Bill Hillier, Frederico de Holanda, John Peponis e Jan Gehl e nos princípios do *Project For Public Spaces*, forneceram uma base consistente para a formulação do método analítico empregado. As análises empíricas realizadas através das leituras locais, relacionando-as com a estrutura urbana do entorno, foram suficientes para o entendimento do papel dos espaços públicos na estrutura global de cidade.

Durante os estudos para a fundamentação teórica, foi possível compreender que todos os elementos estruturadores da cidade formam uma complexa rede, da qual fazem parte os elementos físicos em seus diversos aspectos e também as pessoas, através dos seus diversos modos de ver e viver a cidade. Esta rede deve ser compreendida como um sistema de interações que deve ser equilibrado, para que haja qualidade na vida urbana.

O estudo da Sintaxe Espacial foi importante no aprofundamento da compreensão do papel da arquitetura como geradora dos espaços públicos, através da ampliação do conceito de arquitetura, encontrado em Holanda (2006), foi possível compreender a arquitetura da cidade como geradora de atributos espaciais urbanos, não apenas como objeto escultórico-cenográfico, construído de forma a se bastar por si só dentro do tecido urbano. Igualmente a compreensão morfológica dos espaços públicos, através da Sintaxe Espacial, foi importante para a verificação da importância da configuração espacial como elemento indutor da vitalidade urbana.

Na bibliografia foi verificada, através de autores como Jacobs, Holanda, Gehl, PPS, a importância do papel dos diversos atributos necessários para a vitalidade dos espaços públicos através das pessoas, com a constatação

de que a presença destas em quantidade adequada, com tipos variados, presentes em todas as horas do dia e da noite, se movimentando ou permanecendo no espaço e realizando diversas atividades nos lugares públicos, propiciam a qualificação de vida dentro desses espaços.

Também verificamos ser importante na dinâmica urbana os usos combinados, a presença da habitação e a mistura de funções. Dentre os diversos atributos verificados também se desataram-se como qualificadores da vida urbana nos espaços públicos a diversidade de destinos, a densidade adequada ao tamanho do espaço e a mobilidade para pedestres e ciclistas e a oferta de meios adequados de transporte público.

Com a implantação do aterro da Beira-Mar Continental, a tendência é de valorização dos terrenos da sua borda. Isto nos leva a inferir que em curto prazo haverá uma mudança de uso e tipo de ocupação na faixa litorânea a este.

No entorno do Aterro da Beira-Mar Continental há um tecido urbano com intensa atividade comercial, o que indica a possibilidade disto ser um dos principais fatores indutores da vida urbana para o aterro, juntamente com as estratégias de ocupação da área em si, tais como implantação de equipamentos e mobiliário urbanos adequados, tais como, por exemplo, pequeno palco para apresentações artísticas livres, quiosques cobertos para pesca esportiva, pista de skate, mais aparelhos de ginástica, deques adentrando o mar, quiosques de lanches e ou espaços específicos para veículos tipo “food truck”, dentre as demais possibilidades levantadas neste trabalho.

Este estudo não pretendeu limitar-se somente a ter uma visão local. O Estreito é parte de um contexto maior. Esta região está próxima ao Aterro de Coqueiros (Parque de Coqueiros), fato que nos faz vislumbrar possibilidades de conexões entre estes dois espaços públicos. Também está junto à Ponte Hercílio Luz, que está em processo de recuperação estrutural e quando estiver concluído, oferecendo segurança aos usuários, será um meio importante de ligação para a aproximação do Aterro da Beira-Mar Continental e, conseqüentemente, do Estreito com a parte insular de Florianópolis.

Recomendações para próximos trabalhos: sugerimos para futuras pesquisas, a verificação de estratégias que possam ser indutoras da integração do aterro da Beira-Mar continental com os demais espaços públicos das orlas das Baías Norte e Sul, com as orlas continental e insular, abrangendo o Parque de Coqueiros, no continente e os espaços públicos da ilha, principalmente o Parque da Luz, através da reativação da Ponte Hercílio Luz, principalmente se nela for priorizado o tráfego de pedestres, ciclistas e o transporte público. A integração com a Av. Beira-Mar-Norte e o Aterro da Baía Sul é outra estratégia importante.

Sugerimos também para outros trabalhos que apliquem o método aqui utilizado para estudo do Aterro da Baía Sul, verificando possibilidades de qualificação dos seus espaços públicos, uma vez que, com a breve análise realizada naquela área neste trabalho, verificamos ser uma área com localização estratégica, por estar junto a principal centralidade da cidade, onde há a maior concentração de pessoas, porém no período diurno dos dias úteis, possuindo grandes muitas conexões com o restante do tecido urbano, extensas áreas livres, com potencial para a implantação dos mais diversos tipos de equipamentos e mobiliários urbanos. Portanto, foram observadas muitas possibilidades para que ele venha a ser um elemento fundamental de incremento da vida pública, tornando-se um espaço efetivamente apropriado pela população de Florianópolis em todos os dias da semana e em todas as épocas do ano, principalmente os moradores e demais usuários da área central da cidade.

REFERÊNCIAS

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Espaço público, espaço privado**. Artigo. São Paulo 450 anos – projeto educacional, 2014 Disponível em: <http://www.aprenda450anos.com.br/450anos/projeto_educacional.asp> .Acesso em: 30 mar.2014.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 2010.

GEHL, Jan. **La humanizacion Del espacio urbano: la vida social entre los edificios**. Tradução Maria Teresa Vacarce. Barcelona: Reverte, 2006.

GEHL, Jan; GEMZOE, Lars. **Novos Espaços Urbanos**. Barcelona: Editorial Gustavo Gilli, 2001.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

HILLIER, B.; HANSON, J. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

HOLANDA, Frederico R. B de. **Arquitetura sociológica** (mimeo). Brasília. 2006.

HOLANDA, Frederico R. B. de. **Oscar Niemeyer: de vidro e concreto**. Brasília: FRBH Edições., 2011.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2009.

PELUSO JÚNIOR, Victor A. **O crescimento populacional de Florianópolis e suas repercussões no plano e na estrutura da cidade**. Artigo. Florianópolis: UFSC, 2013. Encontrado em: <http://www.arq.ufsc.br/urbanismoV/artigos/artigos_pj.pdf>. Acesso em: 05 nov. 2013.

PEPONIS, J. **Espaço, cultura e desenho urbano no modernismo tardio e além dele**. Boletim do Instituto de Arquitetura e Urbanismo. Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, 1989.

PALMA, Gisele Bochi. **A colcha de retalhos do espaço urbano: sociabilidades, transformações e revitalização na criação da Beira-Mar Continental Florianópolis (1926-2008)**. Dissertação. Florianópolis: UDESC, 2010.

PEREIRA, Elson M. **A importação de conceitos modernistas no planejamento urbano de Florianópolis**: Artigo. Florianópolis, 2014.

REIS, Almir F. dos. **Formas de apropriação dos lugares públicos: um estudo sintático do centro de Florianópolis**. Dissertação. Brasília: UNB, 1993.

REMESAR, Antoni. **Do projecto ao objeto: manual de boas práticas de mobiliário urbano em centros históricos**. 2. ed. Lisboa: Centro Português de Design, 2005.

SABOYA, Renato T. **Urbanidades**. Disponível em: <<http://urbanidades.arq.br/>>. Acesso em: 22 nov. 2014

SANTOS, César F. dos. **Campo de producción paisagística de Roberto Burle Marx – “el jardín como arte publico”**. Tese de Doutorado. Madri: Universidad Politécnica de Madrid, 1999.

SANTOS, Paulo César. **Espaço e memória: o Aterro da Baía Sul e o desencontro marítimo de Florianópolis**. Dissertação. Florianópolis: UFSC, 1997.

SITTE, Camillo. **A construção da cidade segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Ed. Ática, 1992.

SOUZA, Eduardo. **Dez dicas para melhorar os espaços públicos das cidades**. ARCHDAILY. 2014. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-79108/dez-dicas-para-melhorar-os-espacos-publicos-das-cidades>>. Acesso em: 27 jan. 2015.

TENÓRIO, Gabriela. **Ao desocupado em cima da ponte. Brasília, arquitetura e vida pública.** Tese de Doutorado. Brasília. UNB. 2012.

VÁRZEA, Virgílio dos R. **Santa Catarina: a ilha.** Florianópolis: IOESC, 1984.

VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana.** 3. ed. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 2010.