

transcaeira



recontextualizando o maciço do Morro da Cruz

0

introdução

04

motivação

05

objetivos

06

referências

07

1

contexto

segregação e o Maciço

12

transformações recentes

15

área de trabalho

17

2

aproximação

pesquisa

20

diagramas

21

3

proposição

30

transporte

31

Transcaeira

33



contextualizando a informalidade
brasileira

53

4

referências

56

intro- dução

A rápida urbanização das cidades brasileiras acarretou na formação de centros urbanos que refletem espacialmente a desigualdade econômica de sua população. Na cidade de Florianópolis, a tendência nacional se confirma ao analisarmos a distribuição territorial da renda nas áreas da cidade - ainda que os índices apontem o município como detentor de uma das menores taxas de desigualdade do estado.

A área conurbada da capital possui em seu espaço intraurbano diversas regiões com características periféricas: infraestrutura precária, dificuldade de mobilidade e falta de integração com a cidade. Em tais lugares se concentra grande parte da população de baixa renda.

O espaço urbano de Florianópolis possui a particularidade de concentrar algumas dessas comunidades em um mesmo aglomerado, o Maciço do Morro da Cruz (MMC). Os habitantes informais do Maciço se situam nas adjacências da área central da cidade, representando cerca de 45% da população de baixa renda do município (IPUF, 2000) e, apesar da proximidade física, ainda residem pouco articulados com a cidade formal. As comunidades do Morro da Cruz representaram por muito tempo um “território-fim”, com poucos acessos nas menores cotas do Morro, pelos quais se desenvolvem e ramificam as comunidades morro acima.

Os investimentos do PAC no Maciço na última década transformaram a qualidade de vida das comunidades, promovendo melhor infraestrutura urbana e sanitária. Além de criar novas conexões urbanas, ligando algumas comunidades que não possuíam vínculos rodoviários entre si e abrindo uma nova e importante rota para a cidade, a via Transcaieira. Esse acesso cruza transversalmente o Morro da Cruz, conectando o Centro e a região da Trindade através das comunidades do Maciço.

A transformação recente deste espaço é o ponto de partida deste trabalho, que busca promover uma melhor articulação do Morro da Cruz através de um plano de intervenção local.

motivação

Como um cidadão externo que se inseriu na vivência do município de Florianópolis ao ingressar na faculdade, estranhei ao comparar a realidade local às realidades que até então conhecia. Na cidade, as noções de perto e longe a mim pareciam distorcidas, ainda que fossem bem assentadas para as pessoas locais. Bairros ao norte da Ilha pareciam mais acessíveis do que algumas comunidades centrais ou continentais, visto que a infraestrutura de rodovias e a oferta de transporte público facilitavam um deslocamento em detrimento a outro.

Os devaneios causados pela imersão nesse novo contexto urbano, associados às temáticas discutidas dentro do curso de Arquitetura e Urbanismo me fizeram ver a cidade de Florianópolis como um caso urbano interessante e particular.

Um dos elementos singulares da cidade que chamou atenção foi o espaço do Maciço Central. Durante a graduação o autor desse trabalho residiu em alguns pontos nas encostas do Morro e, mesmo habitando-o, não possuía completo entendimento da dinâmica que ocorria em suas diferentes encostas. A urbanização e alocação de recursos “volta ao morro” me guiaram a ver o Maciço como uma barreira e as comunidades que nele existem como unidades distintas.

Tomo meu trabalho de conclusão de curso como um momento de ensaiar sobre a área do Morro da Cruz e seu contexto urbano, visando uma melhor articulação desse espaço em uma utopia possível de valorização desse espaço potencial dentro da cidade de Florianópolis.

objetivos gerais

Apropriar-se das oportunidades criadas pelos investimentos do PAC na Transcaeira, propondo uma melhor articulação espacial das comunidades do MMC dentro da cidade de Florianópolis, aumentando seu potencial conectivo de encontros e trocas sociais e melhorando a qualidade devida de seus habitantes.

objetivos específicos

- . leituras para compreender a relevância histórica, paisagística e territorial do MMC no contexto urbano de Florianópolis
- . análise da dinâmica urbana atual da área após as alterações causadas pela implementação dos investimentos do PAC
- . elaboração de um plano estratégico de ocupação e mobilidade que relacione as necessidades municipais e locais
- . desenho de uma rede de espaços públicos e edificações que absorvam vivências comunitárias pré-existentes e promovam trocas sociais possibilitadas pelo novo contexto urbanístico criado

referências projetuais

A fim de compreender possíveis estratégias projetuais na escala de trabalho adotada, foram analisados projetos executados no contexto brasileiro e latino-americano que abordam conceitos como intervenções em comunidades informais, valorização de regiões vulneráveis, espaços públicos ou edificados de congregação comunitária e propostas de melhoria de transporte público. Tais projetos refletem a diversidade dos usos propostos e a descentralização dos equipamentos, transformando o espaço público em catalisador de trocas e vivências.

Algumas das principais referências de projeto são apresentadas a seguir, principalmente aquelas cujas escalas se aproximam dos objetivos desse trabalho. Foram analisadas as propostas, como se deram suas implementações, bem como o levantamento das estratégias que podem ser incorporadas ao projeto da Transcaeira. No entanto, também foram estudados grandes projetos, como o plano de Urbanismo Social de Medellín, os projetos do escritório Vigliecca & Associados para o Renova SP, a proposta de Herzog de Meuron para a comunidade Mãe Luzia em Natal, entre outros, que apresentam impactos favoráveis às comunidades nas quais foram implementados.

urbanismo social | Medellín

plano de intervenções na cidade informal

A prefeitura de Medellín, ao buscar proposições para as extensas áreas de ocupação informal, visa promover o que se chama de “desenvolvimento humano integral”. Para isso, propõe-se a trabalhar com problemas específicos dos bolsões de pobreza na cidade - como violência, desigualdade, segregação socioespacial e baixa governabilidade. O conceito de Urbanismo Social trabalha com ações de infraestrutura física e programas sociais, articulando as diferentes ações interinstitucionais - como mobilidade urbana, tratamento do espaço público, habitação, equipamentos comunitários, manutenção ambiental e trabalho das áreas de risco (EDU MEDELLIN, 2015).

Os Projetos Urbanos Integrais (PUI), proposto após realizados diagnósticos ambientais e sociais, definem um plano no qual são identificadas as principais áreas de intervenção onde são trabalhadas estratégias de melhoria das conexões urbanas e reforço das centralidades existentes através da inserção de equipamentos e espaços públicos, como praças ou parques lineares, sendo forte a relação entre os sistemas de planejamento e as respostas projetuais, que são desenvolvidas em diferentes escalas. Além dos investimentos em mobilidade e infraestrutura básica, são criados espaços públicos conectivos, possibilitando o acesso da população a equipamentos de lazer e recreação.



Figura 1. Integração através do teleférico



Figura 2. Parque Linear Quebrada La Herrera

Morro da Boa Vista | Joinville

valorização de equipamentos urbanos + planejamento associado ao transporte

Próximo a região central da cidade de Joinville, em meio a uma grande área de preservação - o Morro do Boa Vista -, encontra-se o Jardim Zoobotânico, parque recreativo e de preservação da fauna e floral local. A apropriação deste espaço na última década encontrava-se em decadência, quando foi proposto pela prefeitura um plano de ação de valorização do Morro da Boa Vista como área de preservação e lazer.

No ano de 2016 foi inaugurado o Mirante do Morro da Boa Vista, localizado em cotas mais altas porém com a mesma via de acesso do Jardim Zoobotânico. O Mirante, apesar de não possuir grandes equipamentos de apoio, passou a atrair a população local devido à vista privilegiada da cidade e seus arredores.

Associado à existência dos equipamentos, foi adicionada uma linha de ônibus que se direciona da área central da cidade ao mirante (com parada em pontos como restaurantes e o próprio Zoobotânico). A linha de ônibus opera gratuitamente no sentido de volta da viagem, incentivando o circuito de caminhada esportiva e recreativa morro acima, visto que o acesso público de veículos passou a ser proibido.

A valorização do Morro da Boa Vista mostra o potencial da associação de equipamentos como uma forte estratégia de atratividade do público local, bem como o uso do potencial paisagístico dos espaços de cotas mais elevadas.

O estudo do projeto implantado no morro demonstra também a relação entre a facilidade de acesso através da rede pública de transporte urbano e equipamentos urbanos de lazer e recreação. A proposta de linhas diretas e/ou gratuitas nos fins de semana, por exemplo, podem fomentar a visita desses espaços.



Figura 3. Mirante do Boa Vista



Figura 4. Parque Zoobotânico de Joinville

Córrego Grande | Florianópolis

rede de espaços públicos e edificação comunitária

As mudanças imobiliárias ocorridas na região da Fazendinha, no Córrego Grande e os entraves legislativos referentes a execução da mesma resultaram na criação de uma rede de espaços como contrapartida pública. A rede é composta por praças existentes reformadas, pela criação do Parque Linear do Córrego Grande e da Associação dos Moradores do Sertão do Córrego Grande.

Os equipamentos criados correspondem a demandas sociais e ambientais locais e o uso dos mesmos foi incorporado à dinâmica dos moradores locais. Os espaços públicos são agregadores da qualidade de vida dos habitantes locais, aumentando seu contato com a natureza e criando opções de lazer e recreação a curta distância de suas residências.

As propostas presentes na rede de espaços públicos são referências de apropriação local e comunitária, no entanto lançam desafios a proposta da Transcaeira como tentativa de articulação dos equipamentos dentro do contexto urbano, atraindo também o público externo ao local.

A partir das referências estudadas, criam-se diretrizes projetuais para a recontextualização da via Transcaeira, como a valorização dos equipamentos que nela já existem - como o Mirante do Morro da Cruz e o Parque Natural do Maciço do Morro da Cruz - e a associação dos mesmos a espaços públicos de escala local, mais acessíveis e cotidianos aos moradores locais. A readaptação de equipamentos, bem como a criação de novos, é positiva, desde que associada a necessidades do contexto local.



Figura 5. Associação de Moradores do Sertão do Córrego Grande



Figura 6. Praça Albatroz

segregação e o maciço

O Maciço Central possui grande importância na definição das linhas de direcionamento da expansão urbana de Florianópolis, representando um obstáculo natural na ligação entre o centro da cidade e o interior insular. Num primeiro momento da urbanização do município, o Morro da Cruz condicionou o limite da mancha urbana, a qual era contida na área central e junto a orla marítima, no sentido das baías norte e sul. Nesse período as famílias de renda mais baixa ocupavam as bordas da ocupação urbana existente, nas cotas de menor altitude do Maciço (SUGAI, 2002).

Foi após a década de 60, com a instalação de grandes empreendimentos como a Universidade Federal e empresas estatais na região da Trindade, que a ocupação na região dos bairros “trás-os-morros” acelerou (PIMENTA e PIMENTA, 2011), o que fomentou o espraiamento da ocupação urbana. Com o aumento da mancha urbanizada insular, o Maciço, até então considerado um limite-, toma uma posição central entre o centro fundacional consolidado, as frentes de urbanização que se alongam lindeiras à implantação da via de contorno Norte (atual Avenida Beira Mar) e a região da recém implantada Universidade.

Após os anos 90, o crescimento das habitações nos morros passou a se estabilizar. Nesse momento o Maciço do Morro da Cruz havia se tornado o local de moradia informal para mais de 22 mil pessoas, cerca de 45% dos habitantes informais de todo o município, que no início do século XX organizavam-se em 23 comunidades distintas (IPUF, 2000). Essas comunidades possuíam pouca articulação entre si, geralmente estabelecendo uma relação com a cidade e o entorno baseada em poucos pontos de conexão da malha urbana, que por sua vez se desenvolvia de maneira independente e desconexa das comunidades vizinhas.

Ortofotos comparativas entre a mancha de urbanização florianopolitana e a local nas encostas do Morro da Cruz



Figura 7. Ortofoto do município de Florianópolis, 1938



Figura 8. Ortofoto do município de Florianópolis, 1957



Figura 9. Ortofoto do município de Florianópolis, 1977



Figura 10. Ortofoto do município de Florianópolis, 1994

centro



trindade

1938

Figura 11 Ortofoto do município de Florianópolis, 1938

centro



trindade

1957

Figura 12. Ortofoto do da região central do Morro da Cruz, 1957

centro



trindade

1977

Figura 13. Ortofoto do da região central do Morro da Cruz, 1977

centro



trindade

1994

Figura 14. Ortofoto do da região central do Morro da Cruz, 1994

transformações recentes

Em 2005, seis anos após a criação do Fórum do Maciço do Morro da Cruz - movimento social que buscava melhores condições de vida no território - teve início junto à Prefeitura Municipal o Projeto do Maciço do Morro da Cruz (PMC). O mesmo tinha o intuito de melhorar a infra-estrutura do espaço e aumentar a inclusão social do Maciço. Entre as ações compreendidas no projeto tem-se o plano de redução de deslizamentos, a definição das áreas como Zoneamento Especial de Interesse Social - bem como a criação do Parque Natural do Maciço do Morro da Cruz e de sistemas de transporte vertical, além da construção de moradias sociais (PMF, 2008).

Com os recursos federais obtidos através do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) em 2008, os anos subsequentes representaram um período de transformação no território, abrangendo a abertura e pavimentação de vias, obras de infraestrutura sanitária e criação de muros de contenção relacionados à prevenção de deslizamentos, além da criação do Parque Natural do Morro da Cruz. Ao fim das obras do PMC no ano de 2012, não houveram avanços definitivos na regularização fundiária local, assim como não foi construída nenhuma unidade do sistema de transporte vertical inicialmente previsto (THOMAS, 2012). Apesar disso, através das melhorias locais de infraestrutura básica e pavimentação, o PAC criou no Morro da Cruz uma nova comunicação viária direta entre as comunidades, conformando também uma nova conexão entre a região do Centro e a Trindade, alterando o contexto urbano das comunidades e do Morro da Cruz como um todo, visto que o que antes era “fim” tornou-se uma nova e importante ligação urbana - neste trabalho chamada como Transcaeira.



Figura 15. Rua Dois, no alto do Morro da Cruz, no início do século



Figura 16. Rua Dois após as obras do PAC



Figura 17. Ação do programa de contenção de deslizamentos e segurança nas vias do Morro



Figura 18. Parque Natural do Morro da Cruz, inaugurado em 2013.

área de trabalho

Popularmente conhecida como Transcaeira, a conexão que passou a existir após as transformações recentes do Morro da Cruz não representa um percurso específico delineado e formalizado. O nome é utilizado por moradores locais e em diversas bibliografias para tratar da transposição do Morro, apesar da mesma poder ser feita através de diferentes combinações de vias existentes.

A área de estudo e projeto desse trabalho é definida como a conexão mais direta entre o Centro e a Trindade, a qual permeia importantes equipamentos de escala local e urbana. A rota de 3 km se dá a partir da região central pelas vias estruturadoras das comunidades Mont Serrat (Rua General Vieira da Rosa), Alto da Serrinha e Serrinha (Rua Marcus Aurélio Homem). Acrescenta-se a essa a área de estudo as saídas diretas do percurso, bem como os entornos imediatos da conexão da Transcaeira com a malha urbana florianopolitana (Rua Desembargador Vitor Lima, na Trindade, e Avenida Mauro Ramos, no Centro).

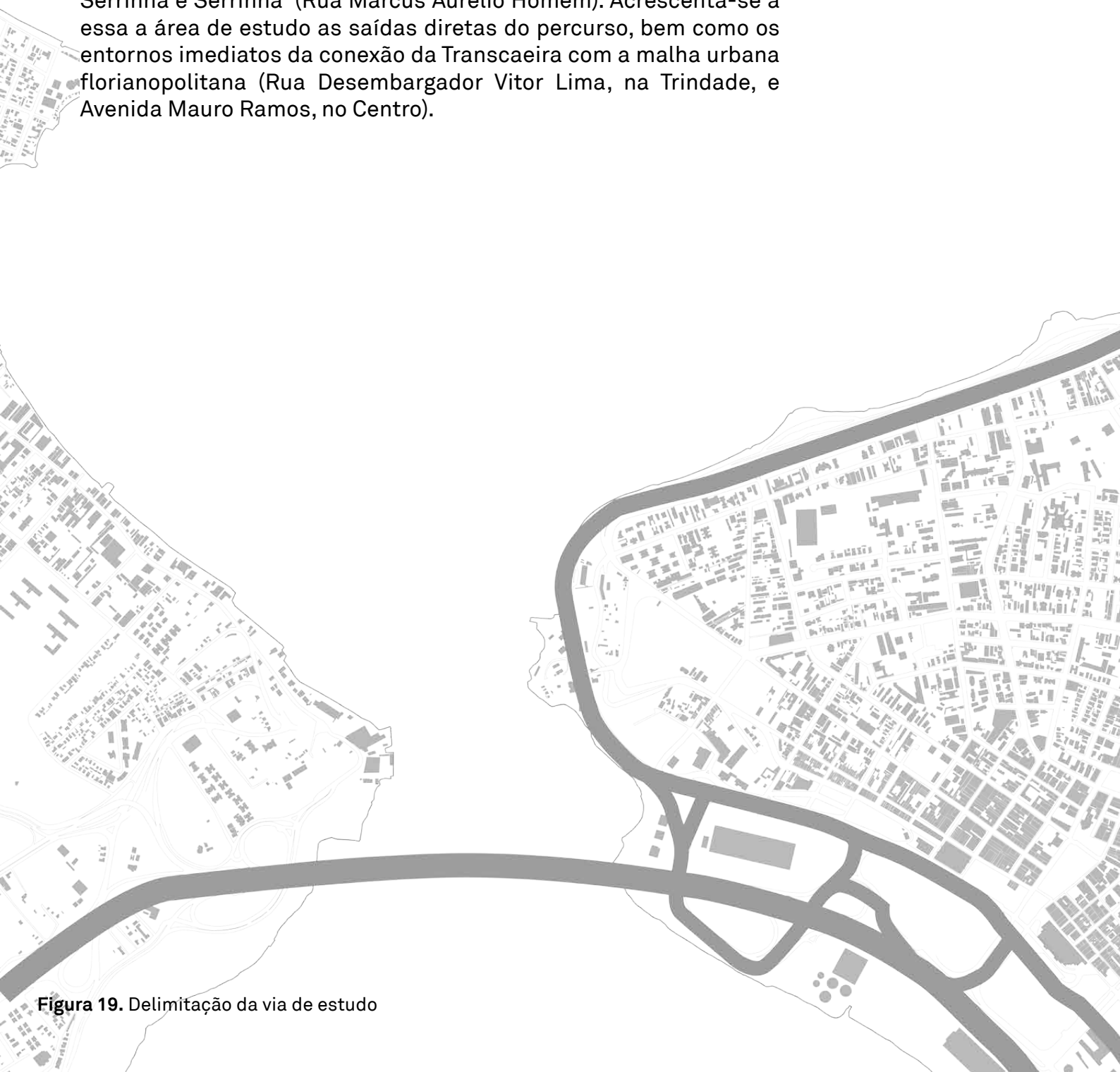
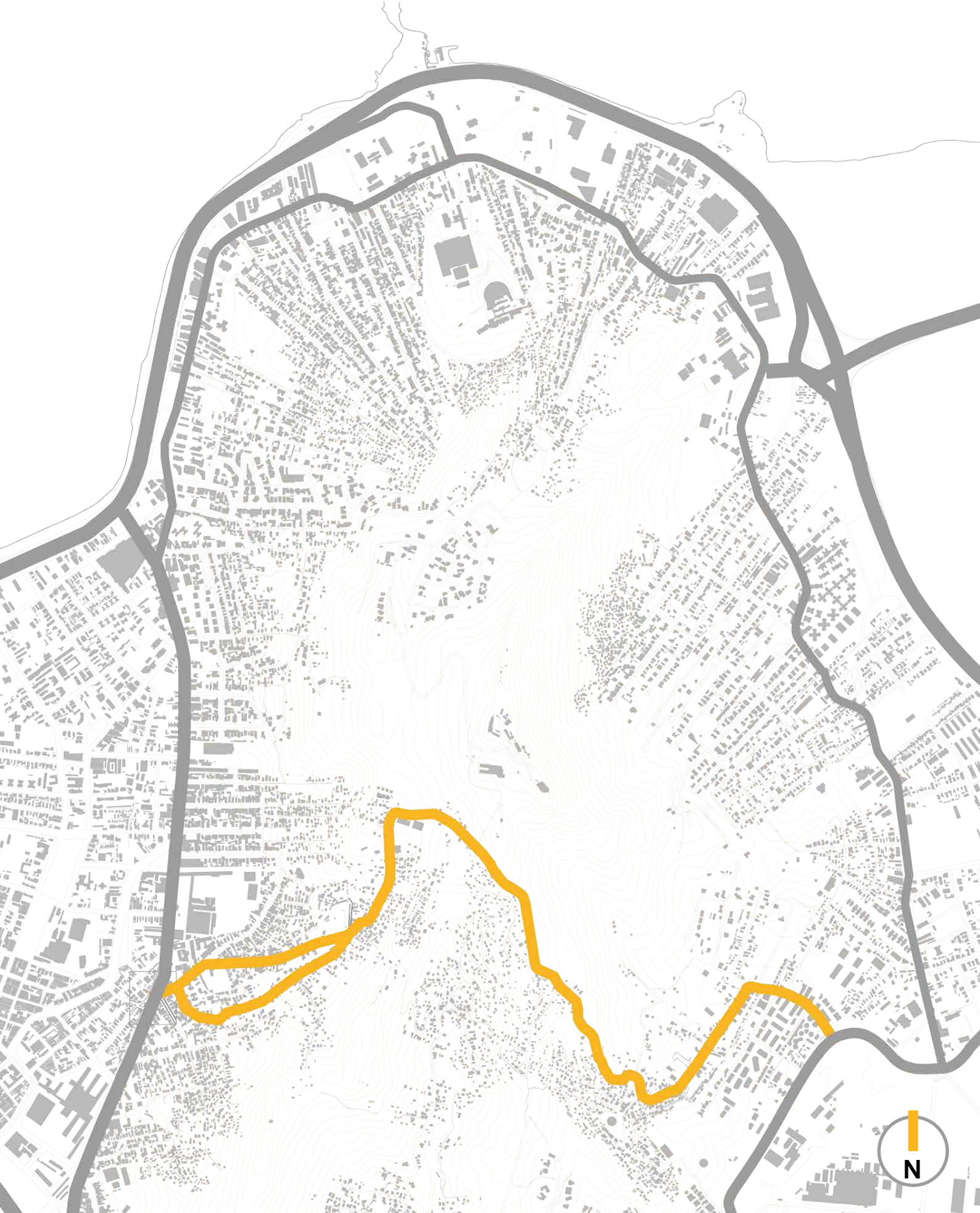


Figura 19. Delimitação da via de estudo



aproxi- mação

pesquisa

A partir da delimitação da área de estudo, buscou-se compreender a relação da mesma com a cidade e as especificidades encontradas dentro da própria rota. Para compreender a importância da via Transcaeira no contexto urbano, foi realizada uma pesquisa virtual, a qual incluía diversas perguntas abertas sobre a relação do cidadão florianopolitano com o Morro da Cruz, o quanto ele conhece e se relaciona com esse espaço.

O questionário da pesquisa foi divulgado através de grupos na rede social Facebook visando atingir três diferentes perfis: moradores da região de estudo, moradores/frequentadores das regiões próximas e residentes que possuem pouco contato com a região. Para isso, foram escolhidos grupos de estudantes da UFSC e do IFSC, além de grupos de classificados de diferentes regiões da cidade - Morro da Cruz, Mont Serrat, Trindade, Ingleses, Centro, Canasvieiras, Campeche. Após cerca de duas semanas de disparos virtuais em diferentes dias e horários foram obtidas 350 respostas completas, as quais foram analisadas a fim de compreender as diferentes possíveis relações com o espaço de estudo.

A partir das respostas concedidas, nota-se o impacto do Morro da Cruz como marco paisagístico de Florianópolis, bem como a relação afetiva que muitos dos entrevistados possuem com o visual deste espaço. Apesar disso, a relação de uso do espaço é pouco citada. Os equipamentos mais conhecidos pelos entrevistados são as emissoras de comunicação e o Mirante. O uso do espaço se dá principalmente como rota de fuga do trânsito como cruzamento entre as diversas áreas da ilha e a região central.

As respostas de moradores dos bairros adjacentes a Transcaeira foram analisadas separadamente. A relação afetiva e comunitária é mais frequentemente citada nestes formulários, os quais citam espaços de encontro como casas de parentes e vizinhos, Igrejas locais, sede da escola de samba Copa Lord, Casa São José, entre outros.

Os moradores avaliam o Morro da Cruz como uma região de grande acessibilidade perante a malha urbana da cidade, apesar da locomoção efetiva - caminhabilidade ou locomoção motorizada - ser dificultada pelas altas declividades das vias.

diagramas

Para a compreensão das dinâmicas diversas do percurso em si, a aproximação de se deu a partir da delimitação da rota de estudo e análise da mesma a partir de diagramas lineares. A partir de uma base representativa do percurso de 3km de extensão e das vias adjacentes. foram analisadas a escala de ocupação, a conectividade urbana das vias adjacentes, os equipamentos coletivos e comerciais existentes e as características físicas e ambientais.

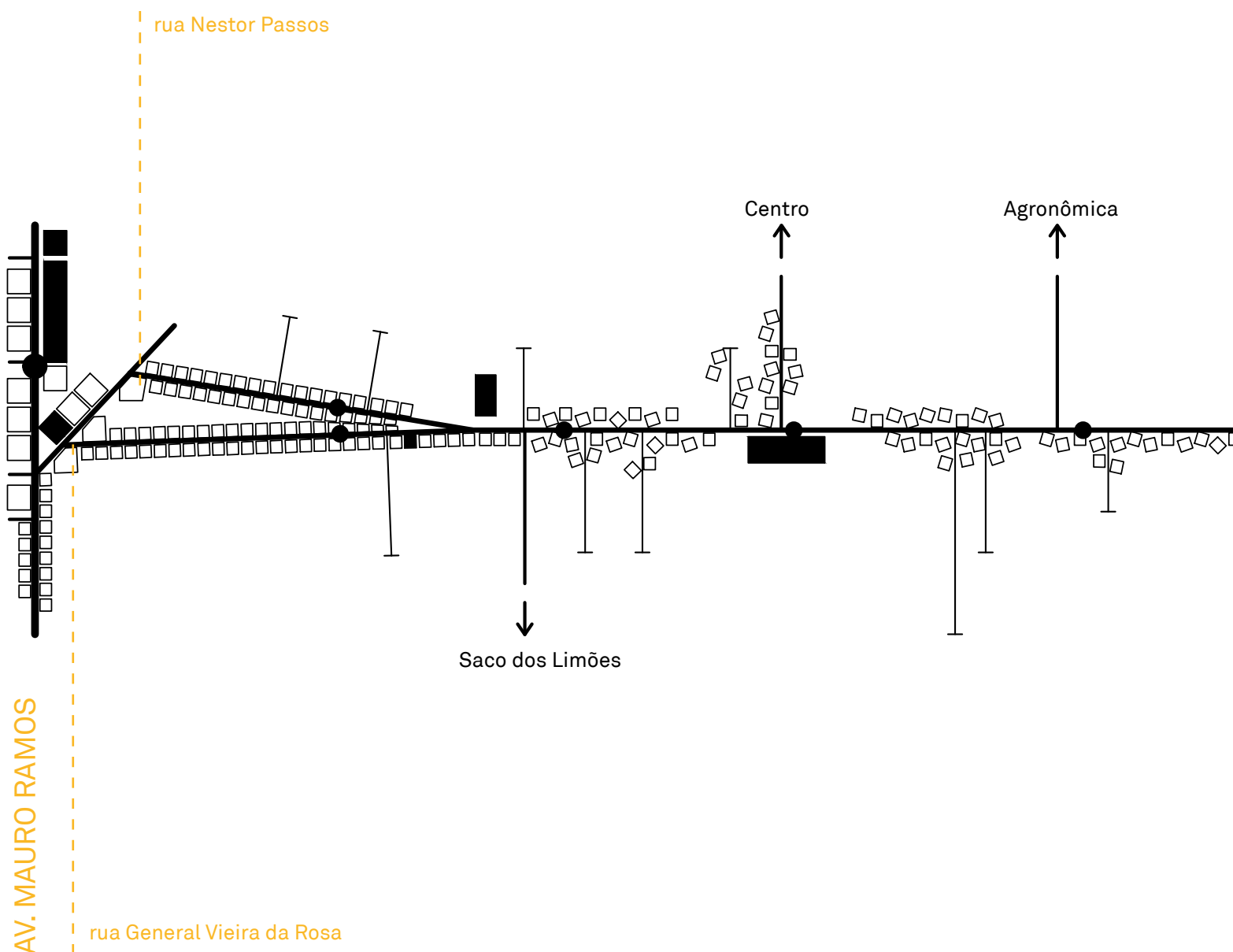


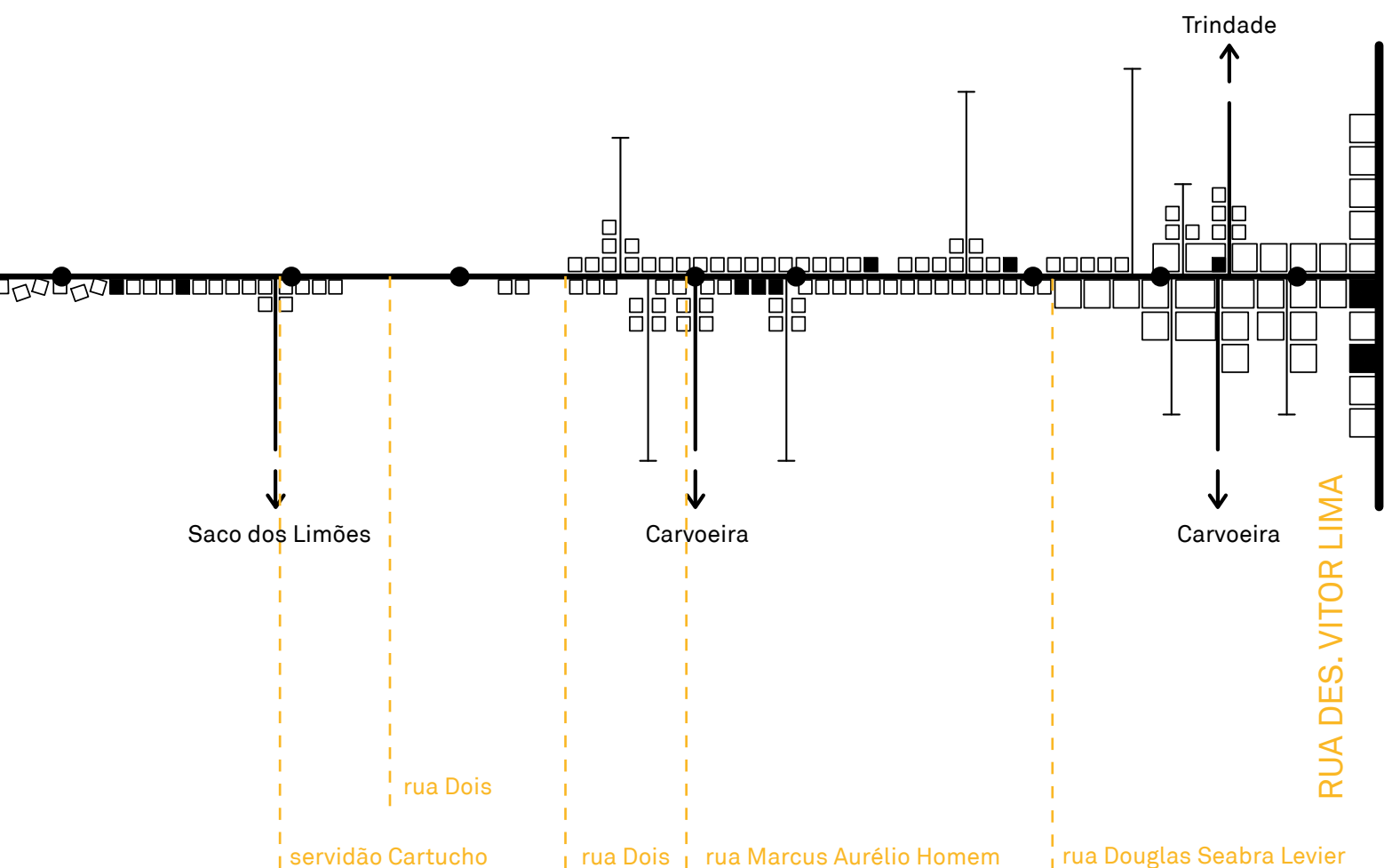
Figura 20. Diagrama analítico | Base

A partir da linha representativa, foram demarcados os pontos de ônibus existentes e adicionadas as vias laterais adjacentes. Tais vias foram divididas em:

.vias-fim, cujo única conexão com a malha urbana municipal se dá através da Transcaeira, representadas com a extremidade em “T”

.vias que possibilitam uma conexão alternativa com a cidade são representadas mais espessas e possuem seu local de destino explicitado.

Ao longo do percurso também foram demarcadas as edificações existentes, separadas por suas características.



diagramas | ocupação

Sobre a linha base, foi representada a ocupação ao longo do trajeto de estudo. Cada unidade edificada é representada através de uma forma quadrada, a qual pode ser de porte médio e multifamiliar - quadrado grande - pequeno porte, formal e consolidada - quadrado pequeno - ou de pequeno porte, com construção recente e com lotes informais - quadrados pequenos rotacionados.

Demarca-se também, sobre as representações das edificações, aquelas que possuem caráter comercial, coletivo ou comunitário - padarias, mercados, igrejas, etc.

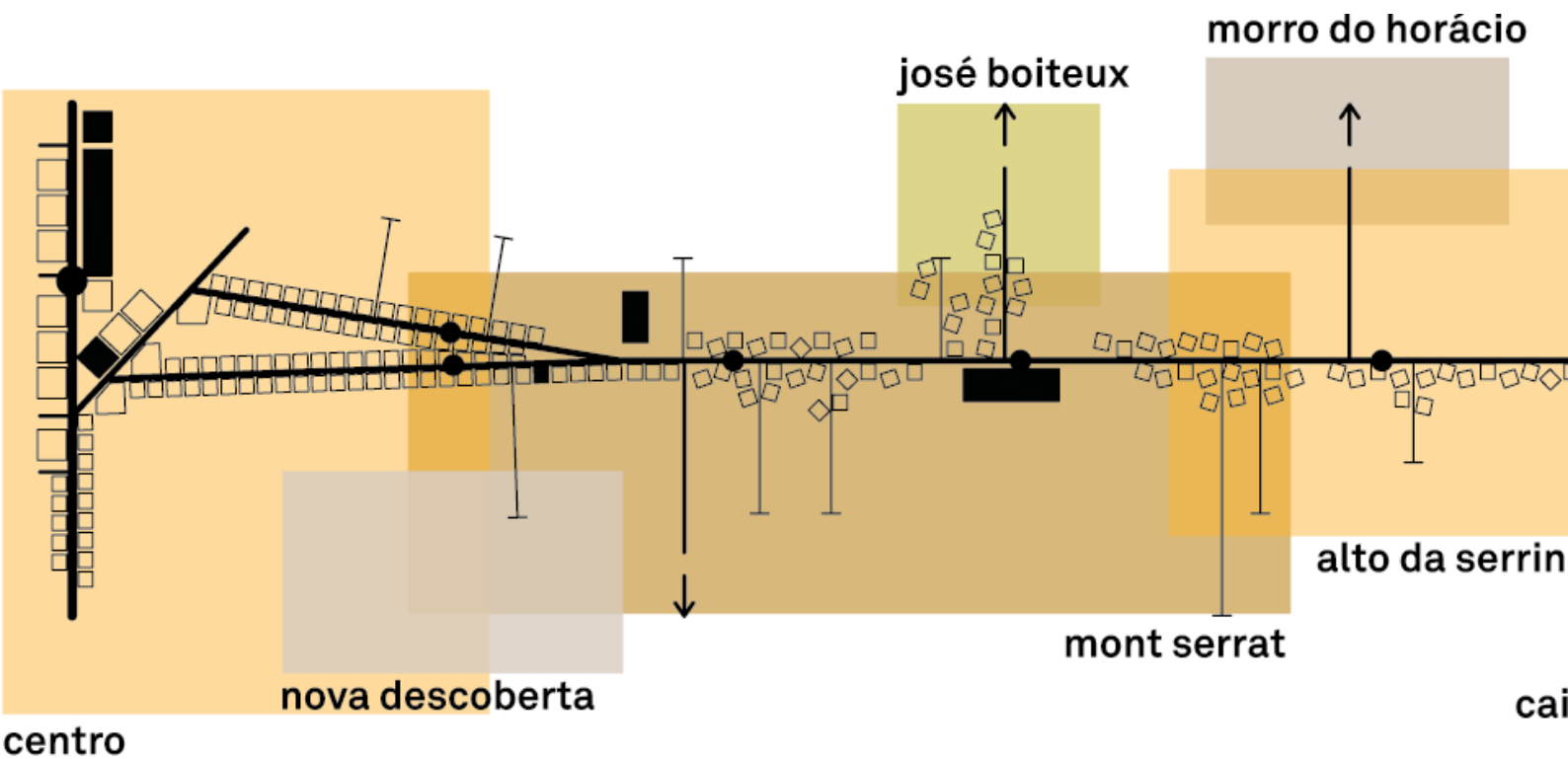
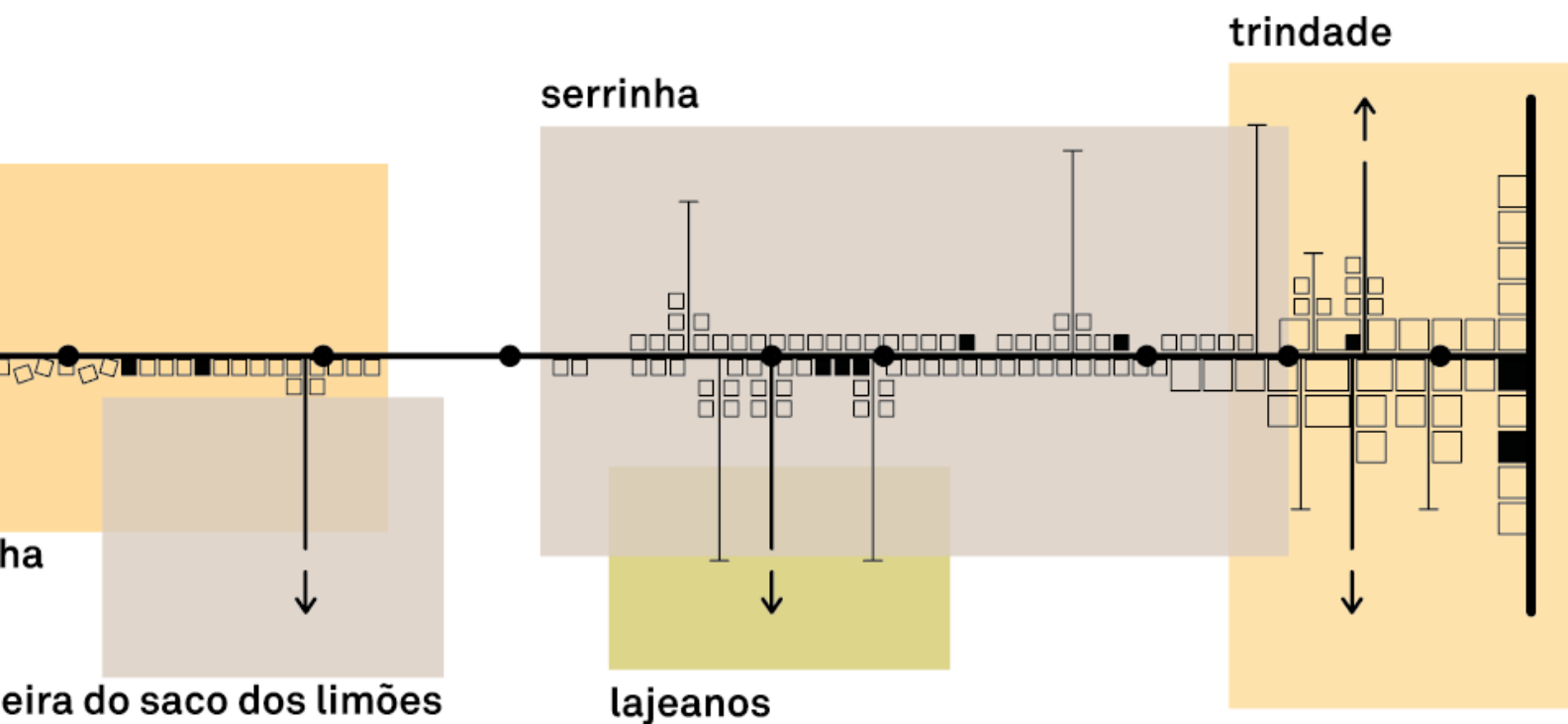


Figura 21. Diagrama analítico | Ocupação

A partir de visitas in loco e da análise da região a partir dos levantamentos contidos na obra de Eliane Thomás (THOMÁS, 2012), foram identificadas as comunidades que se desenvolvem ao longo do trajeto de estudo. Essas comunidades possuem suas microcentralidades, as quais se relacionam com os equipamentos nela presentes e também com as paradas de ônibus. Essas comunidades, contudo, não possuem limites claramente delimitados.



diagramas | equipamentos

Ao longo de seu percurso, a Transcaeira possui grandes distâncias de lotes privados consecutivos, com de seguidas fachadas e muros residenciais. No entanto, é nos espaços públicos, coletivos e comerciais que as características urbanas positivas se fazem mais presentes ao possibilitar que os habitantes locais se relacionem entre si. Esses espaços de convivência, que também são espaços referenciais para a compreensão da dinâmica local, foram levantados no diagrama juntamente com os equipamentos de interesse em escala urbana juntos ao percurso.

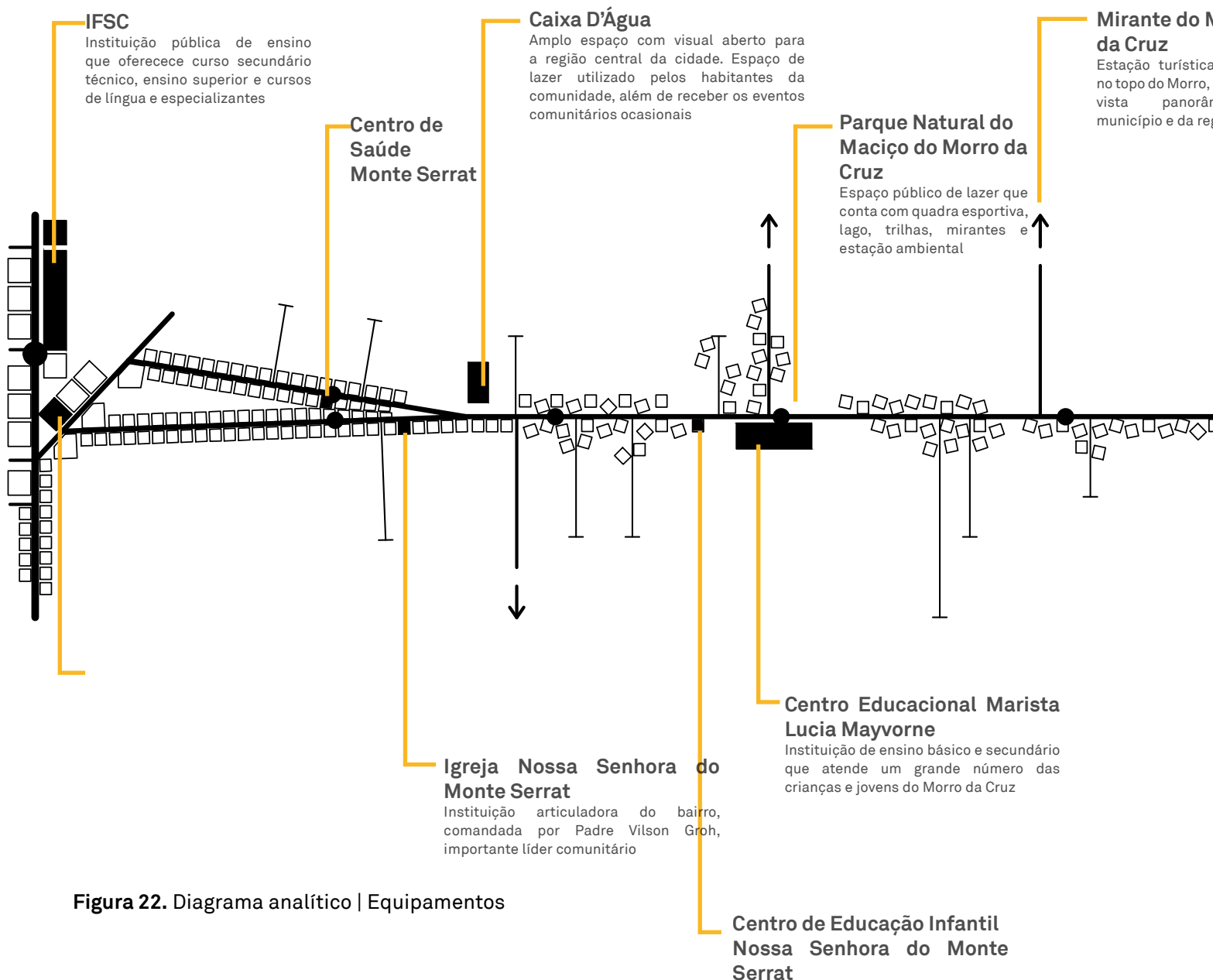
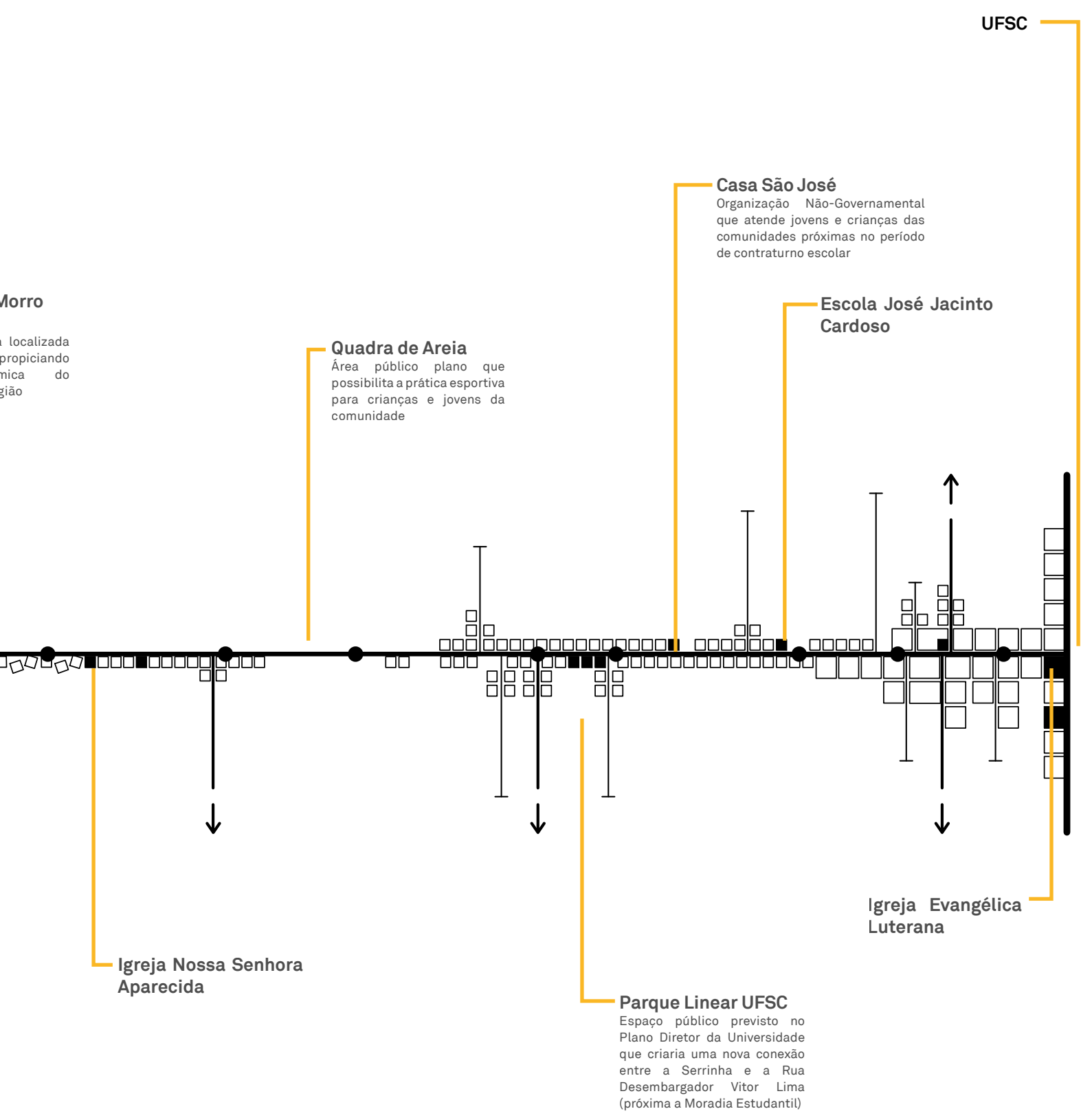


Figura 22. Diagrama analítico | Equipamentos

Morro

localizada propiciando mica do gão



UFSC

Casa São José

Organização Não-Governamental que atende jovens e crianças das comunidades próximas no período de contraturno escolar

Escola José Jacinto Cardoso

Quadra de Areia

Área público plano que possibilita a prática esportiva para crianças e jovens da comunidade

Igreja Nossa Senhora Aparecida

Parque Linear UFSC

Espaço público previsto no Plano Diretor da Universidade que criaria uma nova conexão entre a Serrinha e a Rua Desembargador Vitor Lima (próxima a Moradia Estudantil)

Igreja Evangélica Luterana

diagramas | ambiental

Tendo em vista que o Morro da Cruz representa uma área de grande declividade na qual o meio natural deve ser valorizado e mantido, é criada sobre a linha-base uma camada de diagnóstico ambiental. Nesta camada, cria-se uma representação das curvas de nível atingidas pela via de estudo a fim de compreender a proximidade entre as mesmas, delimitar o topo da proposta e compreender a acentuação da declividade ao longo da rota.

São identificadas também as manchas vegetais existentes e os corpos hídricos - o posicionamento de suas nascentes e o direcionamento do corrimento das águas, aferindo se as mesmas se aproximam ou distanciam do percurso.

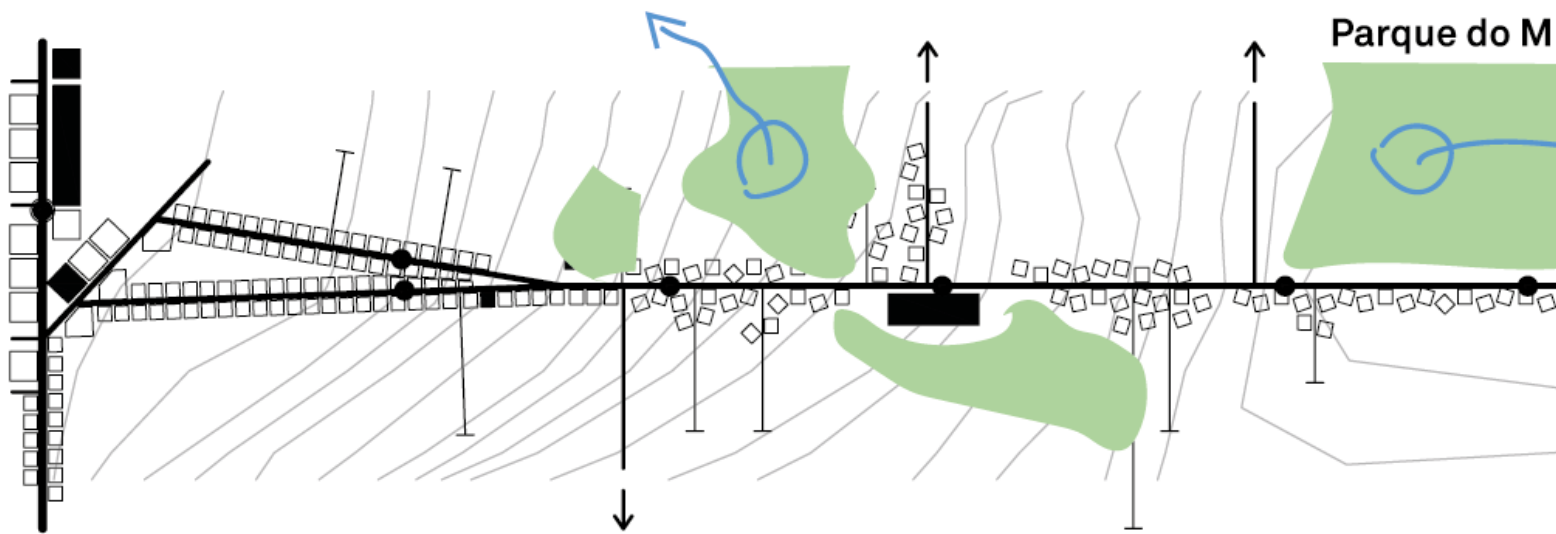
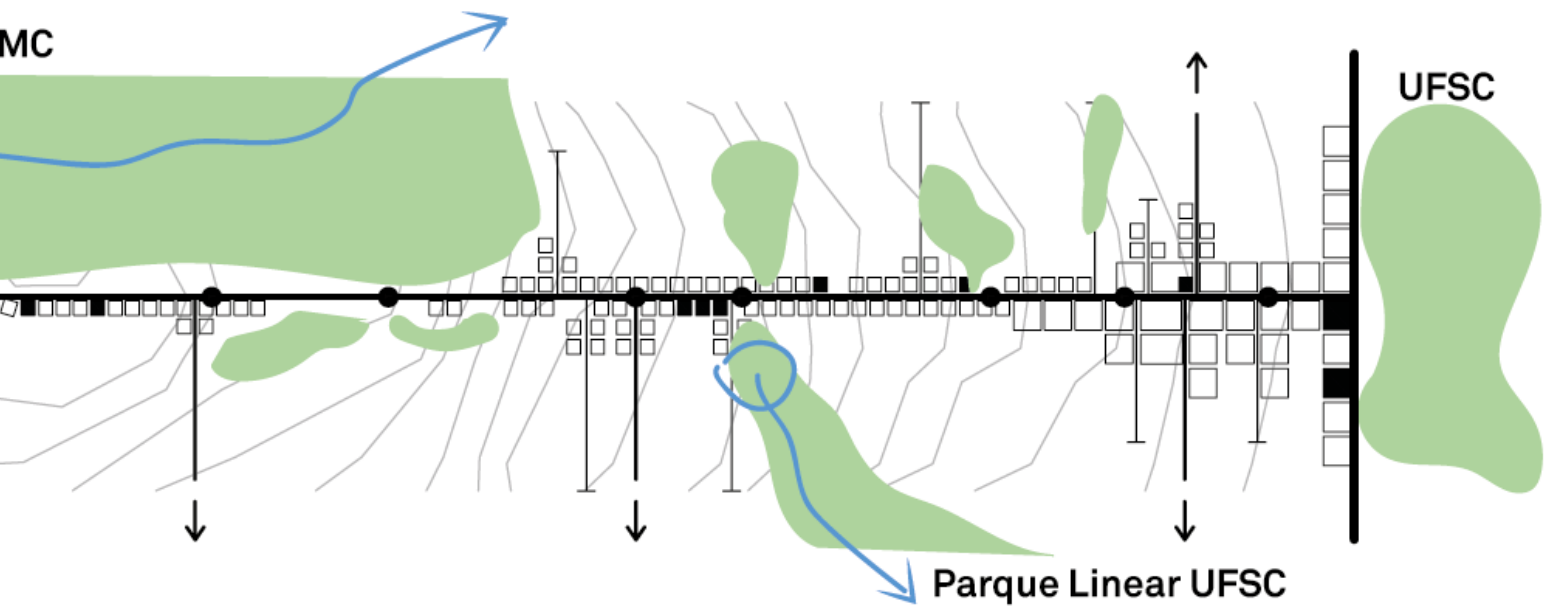


Figura 23. Diagrama analítico | Ambiental



2

3



propo- sição

A partir da leitura e aproximação da via Transcaeira é despertada a vontade de intervenção em diferentes escalas neste espaço, a fim de valorizar seu potencial singular dentro do contexto urbano e qualificar a rota que, para milhares de pessoas, condiz com o único percurso possível de conexão com as demais áreas da cidade.

Na macroescala deste projeto, é buscado melhor relacionar as necessidades locais com o transporte público municipal, além de se apropriar da importância conectiva da rota de estudo para aumentar a visibilidade do espaço perante aos que nele não residem.

As propostas pontuais que se desenvolvem dentro do limite da Transcaeira trazem visibilidade e valorização aos elementos potenciais identificados no percurso. A descentalização dos pontos de intervenção visa reforçar a identidade da Transcaeira como rota, sendo ela por completo um atrativo urbano.

Em três desses pontos propositivos aproveita-se da oportunidade da localidade dos terrenos e dos usos existentes para a inclusão de edificações públicas de uso coletivo. Esses espaços além de absorver vivências comunitárias se tornam atrativos urbanos, se tornando pontos de interface local-global na rota proposta.

Os espaços edificados na Transcaeira têm como diretriz ampliar a relação coletiva com o espaço público urbano ao visar uma forte relação dos edifícios com a rua.

O historiador Paulino Cardoso afirma que “a história dos ônibus nos Morros é a história de uma cidade que se encontra com ela mesma, e que é obrigada a reconhecer a presença de uma comunidade que tem direitos” (CARDOSO apud DOS ANJOS, 2018). Ainda que as linhas de transporte público circulem pelo Centro Fundacional desde a década de 1920, foi somente em 1993 - na gestão do prefeito Sérgio Grando - que a primeira linha municipal passou a atender alguma comunidade do Morro, a linha 764-Mont Serrat. Mais tarde, no mesmo ano, foram criadas as linhas 179-Serrinha e Morro do 25 (DOS ANJOS, 2018), linhas coletoras que atendem a comunidade e levam os habitantes aos Terminais de Integração, cobrando tarifa social (reduzida) por atenderem comunidades carentes.

A conclusão das melhorias rodoviaristas do PAC, em 2012, possibilitou o surgimento da linha 191-TITRI TICEN Via Transcaeira, que transpõe diferentes comunidades do Maciço, atendendo os habitantes de suas faces leste e sul. Apesar de conectar as comunidades e realizar um percurso interterminais, a linha 191 efetua poucas viagens ao dia através de um trajeto longo e pouco objetivo - atravessando um grande número de comunidades, não realizando uma conexão rápida e direta entre os terminais- , além de não operar aos finais de semana. As demais linhas que atendem os habitantes do percurso da Transcaeira realizam as mesmas rotas anteriores às conexões viárias abertas pelo PAC.

A fim de melhor integrar as comunidades e proporcionar aos habitantes uma conexão funcional interterminais, é proposta a criação de uma nova linha, a Transcaeira. Operando através de microônibus, facilitando o percurso ao levar em consideração as suas variações topográficas e as dimensões das caixas de via, que comportam com maior dificuldade os grandes veículos, a linha realizaria o percurso TICEN-TITRI em cerca de 19 minutos. No contexto da futura implantação do sistema de BRT no município, o percurso em questão é avaliado dentro da proposta do novo modal como uma importante via alimentadora, onde, a linha Transcaeira realizaria o trajeto entre o parador Trindade/UFSC e o parador Mauro Ramos, em cerca de 10 minutos.

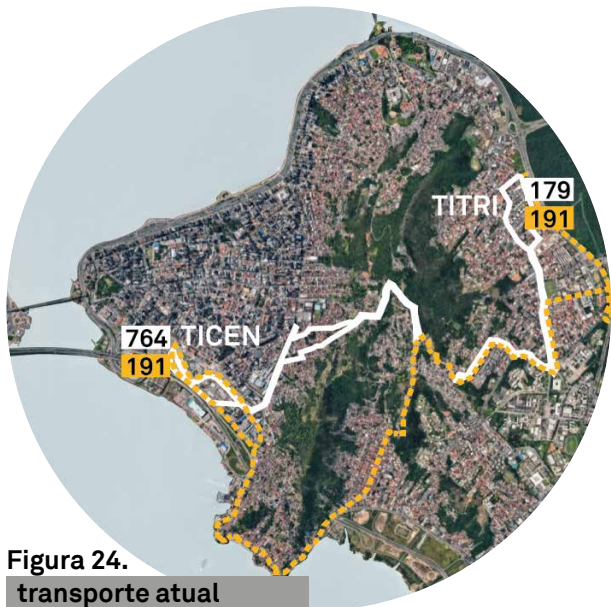


Figura 24.
transporte atual

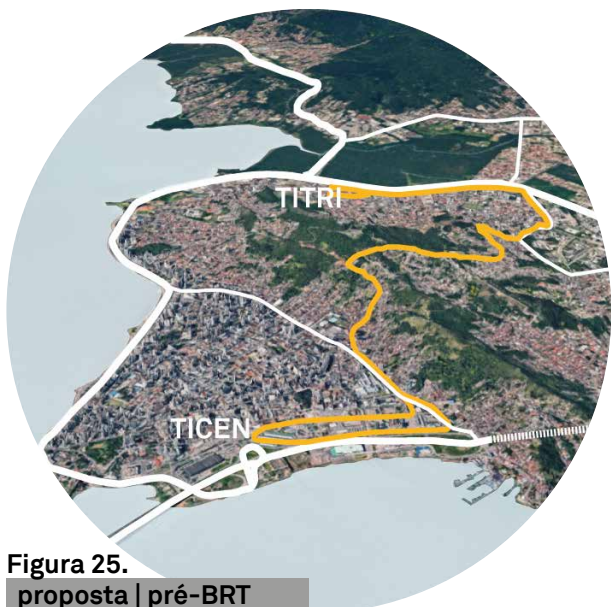


Figura 25.
proposta | pré-BRT

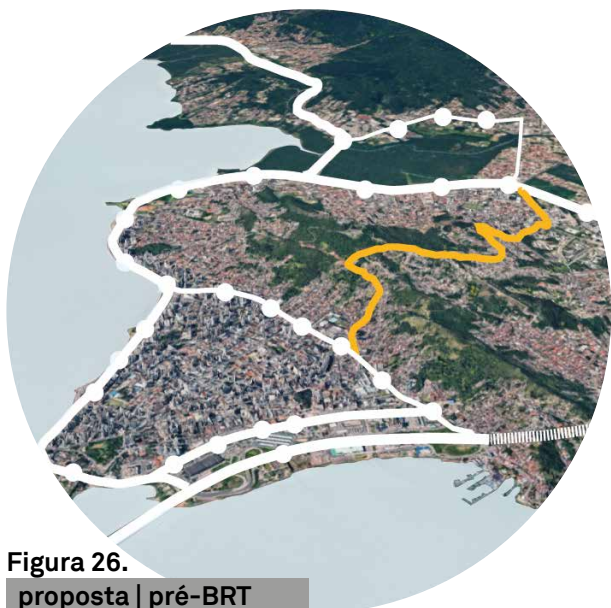


Figura 26.
proposta | pré-BRT

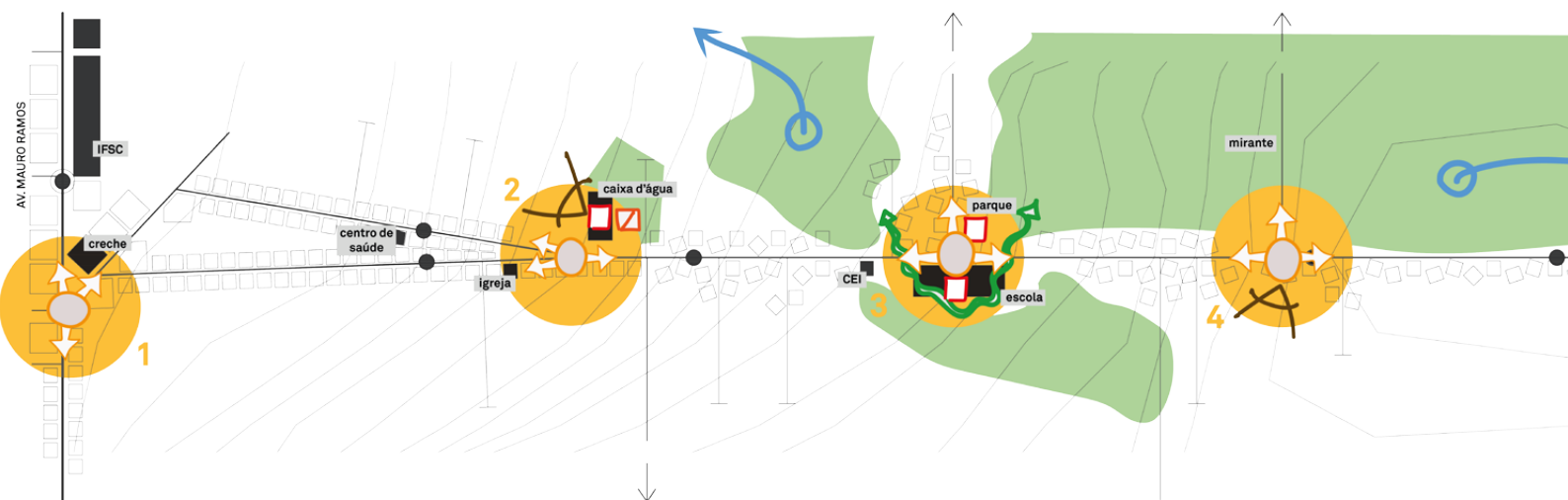
Transcaeira

Com base nos potenciais elencados a partir dos diagramas lineares de estudo, foi criado o diagrama da via Transcaeira. Nele foram identificados os potenciais do percurso a serem trabalhados como pontos de valorização e atratividade coletiva. Os sete espaços de proposta foram trabalhados como possíveis nós ou núcleos.

Os **nós** possuem grande função conectiva, buscam relacionar a Transcaeira com equipamentos e espaços urbanos existentes trabalhando com elementos como arborização, acessibilidade - caminhabilidade e pontos de ônibus e iluminação.

Os **núcleos** criam espaços coletivos de lazer e recreação dentro do próprio percurso. As intervenções nesses casos envolvem projetos de arquitetura que englobam usos existentes ou potenciais dessas áreas. As edificações propostas visam aumentar a atração desses espaços aos moradores locais, aos passantes e aos cidadãos florianopolitanos no geral. É estabelecida como diretriz projetual a valorização do espaço público junto à edificação, o qual realiza a interface entre o construído e a Transcaeira.

Figura 27. Diagrama propositivo



LEGENDA

□ ocupação

● ponto de ônibus

□ equipamento existente

▣ equipamento proposto

∩ conectividade ambiental

⊕ nó viário

↔ fluxo viário

∩ potencial pasagístico





nó Centro



Figura 28. Esquema propositivo | Nó Centro



Figura 29. Perspectiva propositiva | Nó Centro

A conexão da via Transcaeira com a região central do município ocorre junto à Avenida Mauro Ramos, uma das mais movimentadas vias da região. Este nó viário é próximo de importantes equipamentos públicos como o Instituto Federal (IFSC) e a Creche Almirante Lucas Alexandre Boiteux. Além dos citados, no entorno imediato do ponto nodal encontram-se edificações comerciais de pequena escala, como lanchonetes, mini mercado, padaria e outros serviços.

A proposta para a área envolve expandir a dinâmica da Transcaeira relativa ao uso do espaço público, valorização do espaço coletivo e peatonal para esse ponto. A estratégia adotada para tal envolve a modificação da caixa das ruas secundárias, que atualmente priorizam o veículo com largos acessos, reduzindo-as e criando uma faixa larga de calçada, possibilitando maior relação entre o comércio e o espaço público.

A fim de melhorar a caminhabilidade no percurso, eleva-se a faixa de pedestres que cruza a Avenida Mauro Ramos neste ponto e é proposta arborização viária em direção à Transcaeira.

O espaço da Caixa D'Água do Mont Serrat é um dos poucos espaços públicos existentes atualmente no percurso de estudo. A cobertura da caixa é um grande platô gramado no qual crianças do bairro brincam eventualmente, ainda que não existam estruturas de apoio que incentivem tais atividades dentro do terreno.

A fim de consolidar um espaço comunitário de lazer e valorizar o potencial de atrativo turístico da localidade - de onde a vista da área central do município é singular - propõe-se a criação de uma edificação de apoio à comunidade e ao passageiro, a abertura dos muros laterais e a realocação dos pontos de ônibus para a frente do terreno. Os usos propostos para a edificação buscam incentivar o convívio e atrair um maior número de pessoas para o local, através de um salão comunitário e um armazém comercial.

A criação da edificação na margem do terreno é associada à abertura de uma via qualificada que concede o acesso de veículos às residências adjacentes ao terreno da caixa, atualmente acessadas por uma pequena viela. O espaço da cobertura da edificação, projetada tirando partido do desnível existente entre a via e o gramado, funciona como um alargamento da rua proposta criando um maior espaço para o passeio público, permitindo que o espaço seja usufruído também como mirante, valorizando o potencial paisagístico do local.

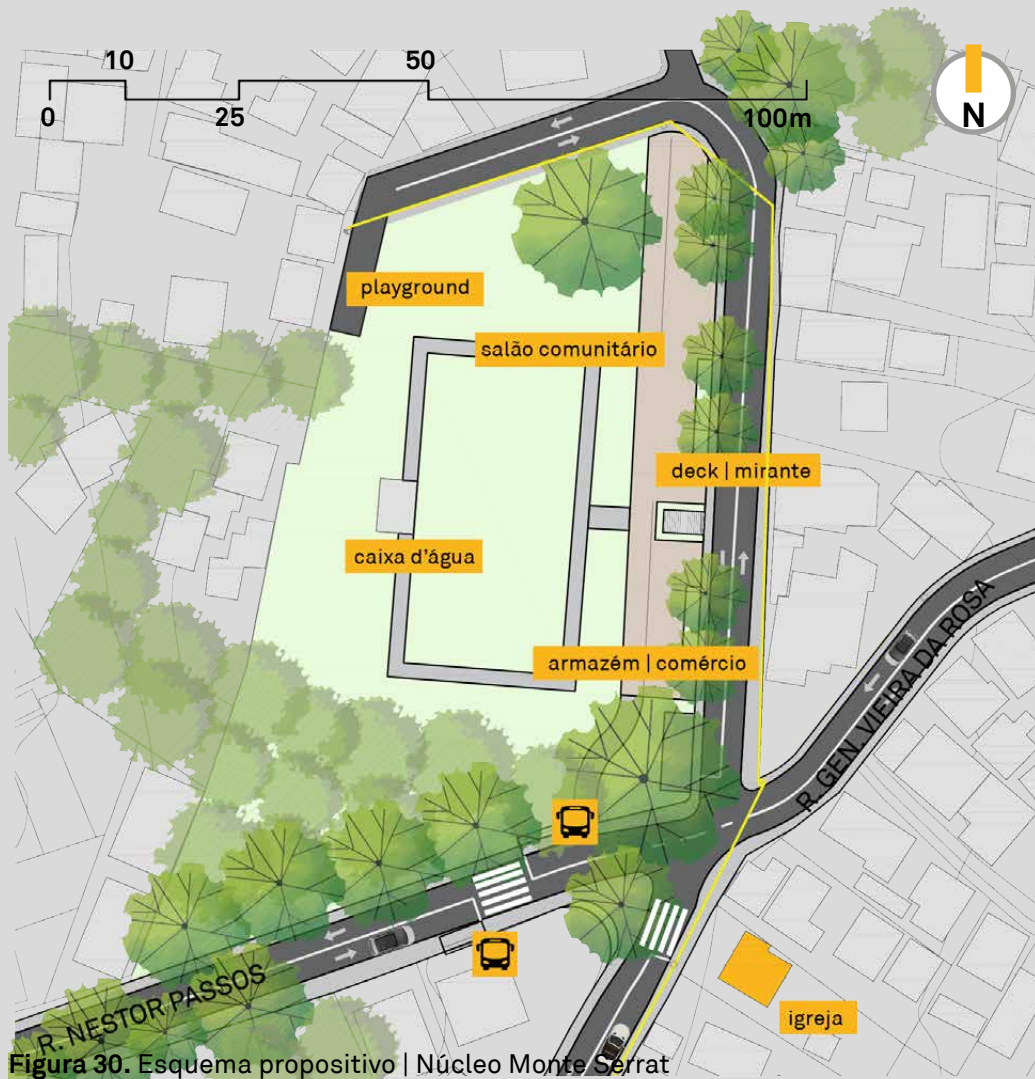


Figura 30. Esquema propositivo | Núcleo Monte Serrat



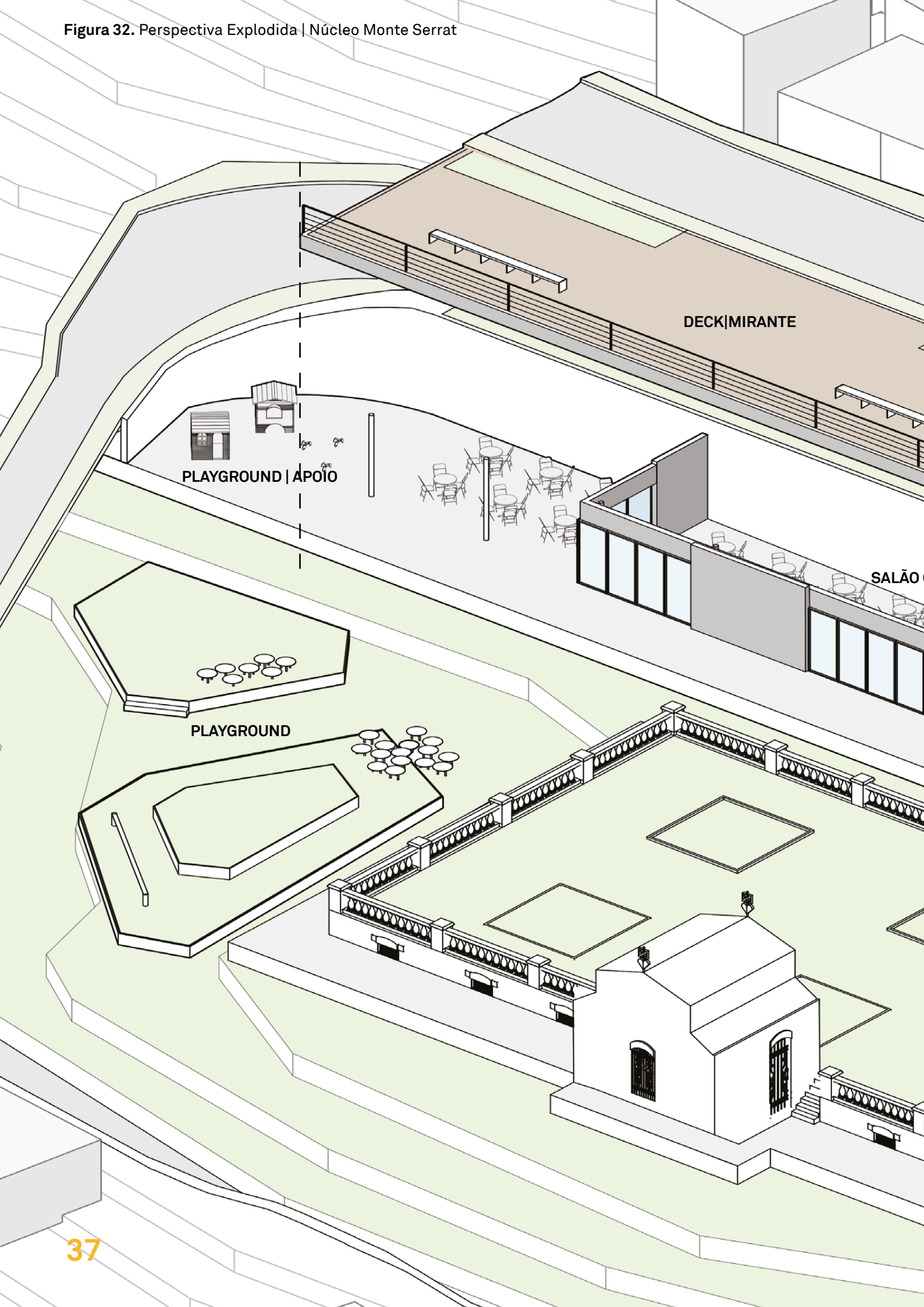
Figura 31. Perspectiva propositiva | Núcleo Monte Serrat

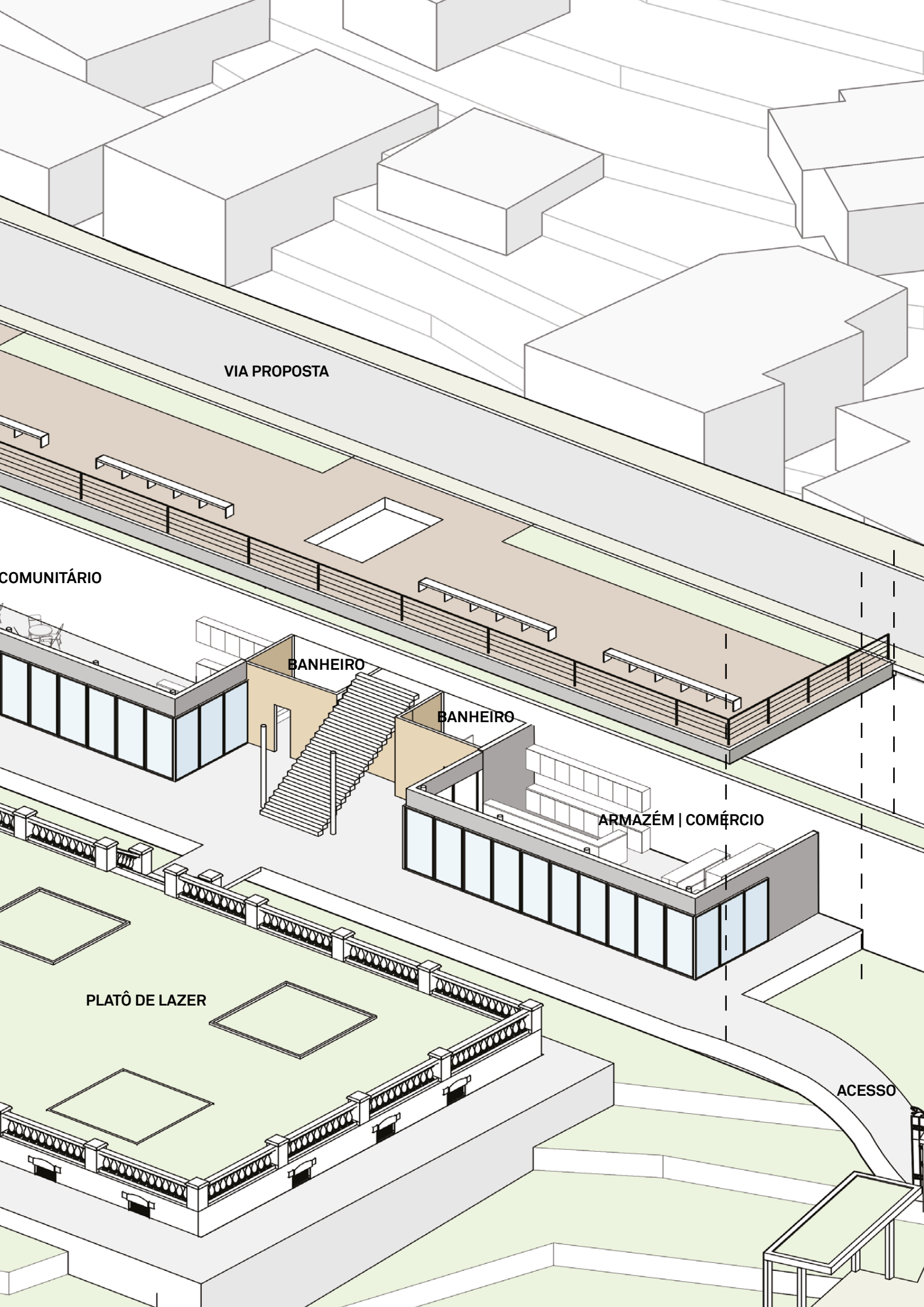
núcleo Monte Serrat

2



Figura 32. Perspectiva Explodida | Núcleo Monte Serrat





VIA PROPOSTA

COMUNITÁRIO

BANHEIRO

BANHEIRO

ARMAZÉM | COMÉRCIO

PLATÔ DE LAZER

ACESSO

A fim de consolidar o espaço da Caixa D'Água do Mont Serrat como espaço recreativo e de lazer, foi proposta uma edificação de apoio a estes usos. Sendo a edificação da Caixa D'água uma área de preservação do patrimônio cultural (APC-1 conforme o Plano Diretor vigente), a inserção se dá de maneira desconectada do existente, tendo a integrar-se visualmente com a pré-existência, dialogando com a mesma. A fim de atingir esse objetivo, absorveu-se ao partido da nova edificação o ritmo arquitetônico da Caixa D'Água, tal relação é notada na modulação estrutural e no alinhamento do acesso do deck superior.

Os usos propostos ao espaço visam aumentar os laços da comunidade com o espaço, agregando usos cotidianos na edificação - como armazém e salão comunitário multifuncional. Com o intuito de valorizar o potencial visual a cobertura da edificação é utilizada como deck de observação, criando um novo platô para apreciação da paisagem além de auxiliar na qualificação do passeio da viela existente ao aumentar a amplitude visual.

Figura 33. Corte Esquemático | Núcleo Monte Serrat

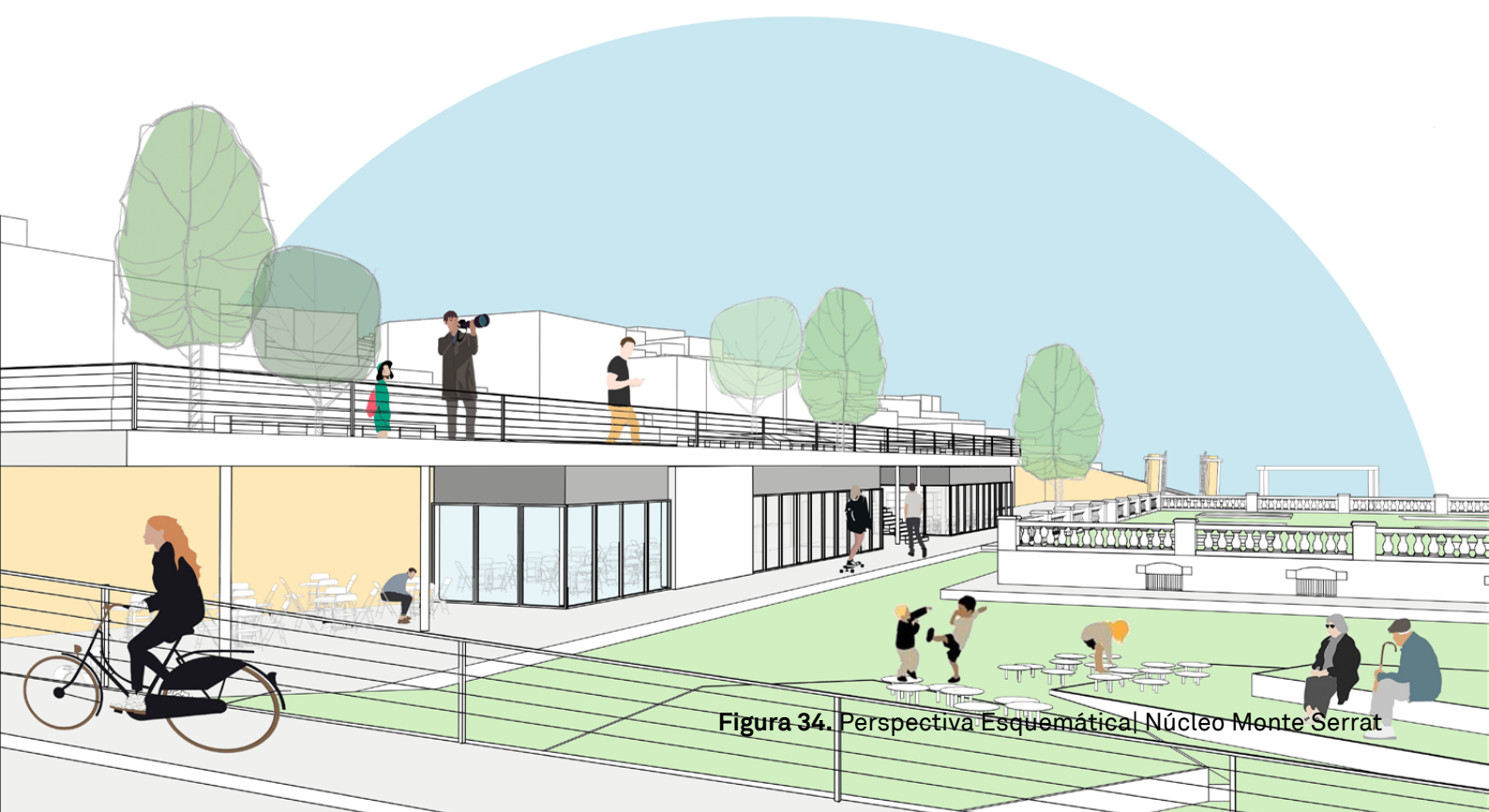
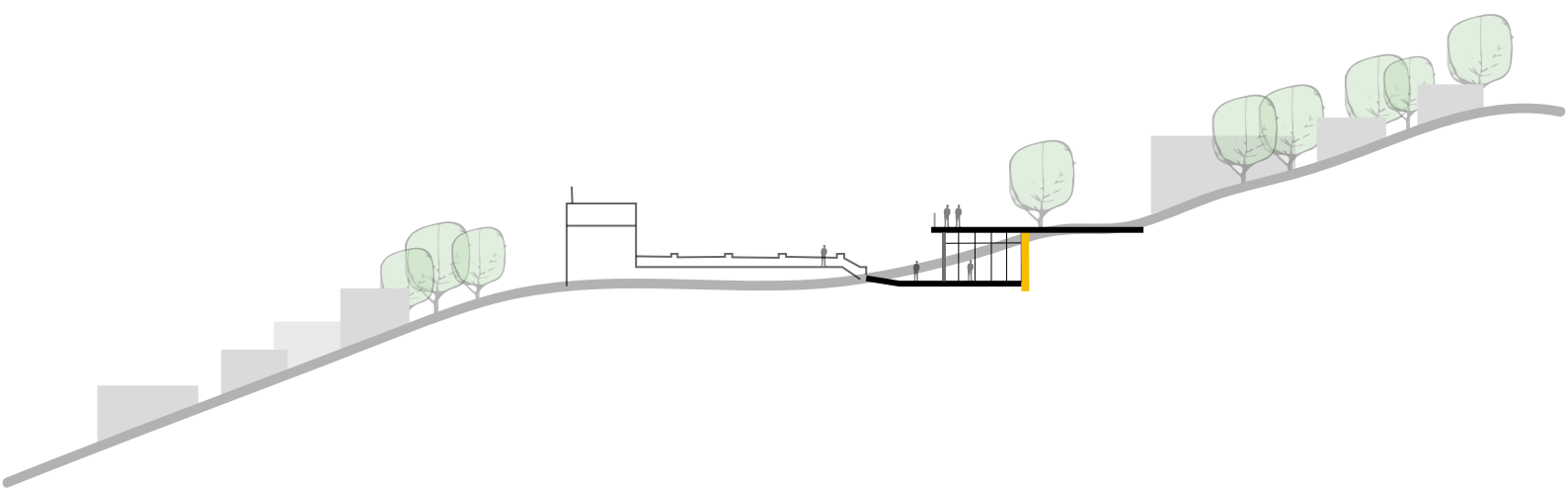


Figura 34. Perspectiva Esquemática | Núcleo Monte Serrat

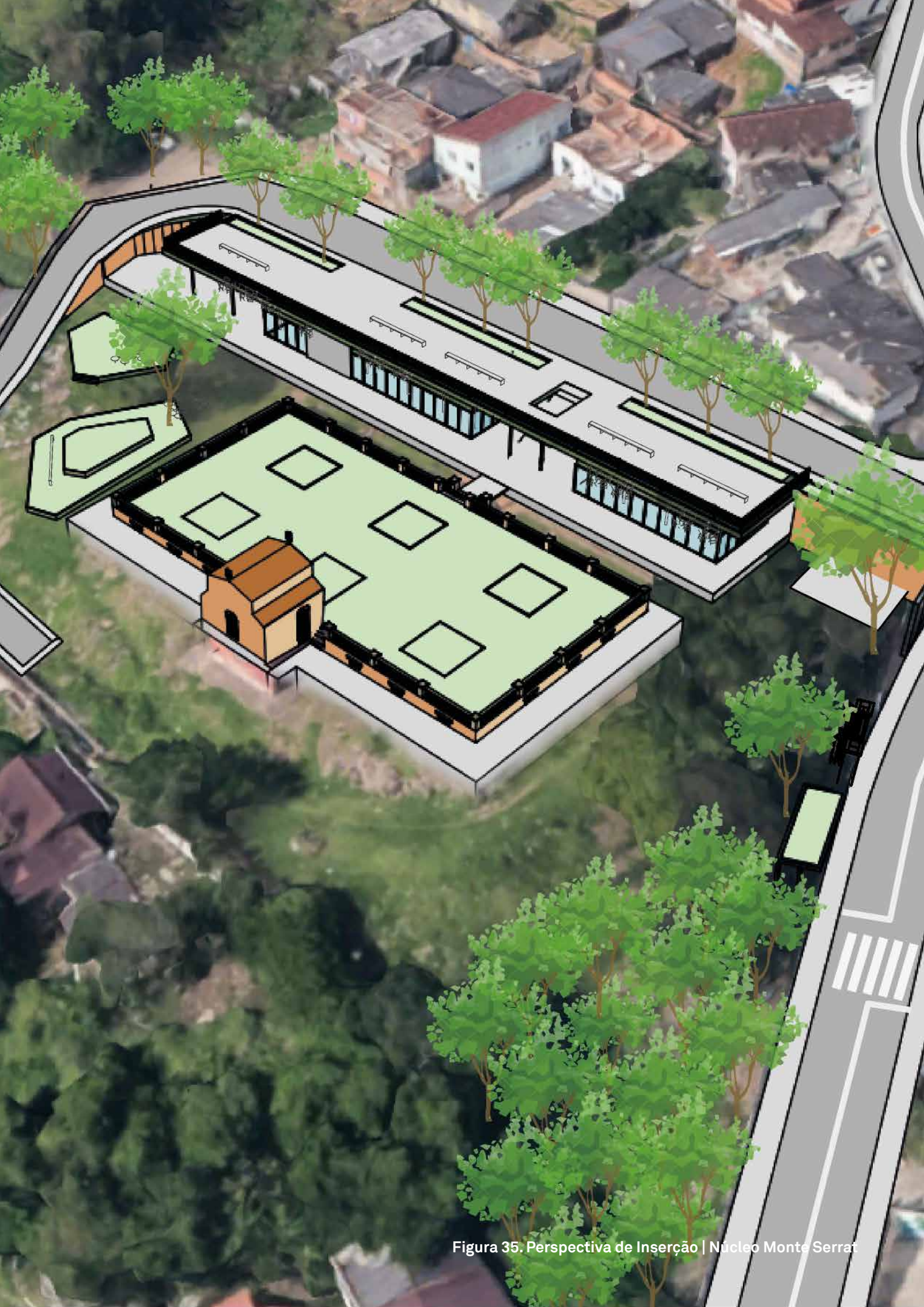


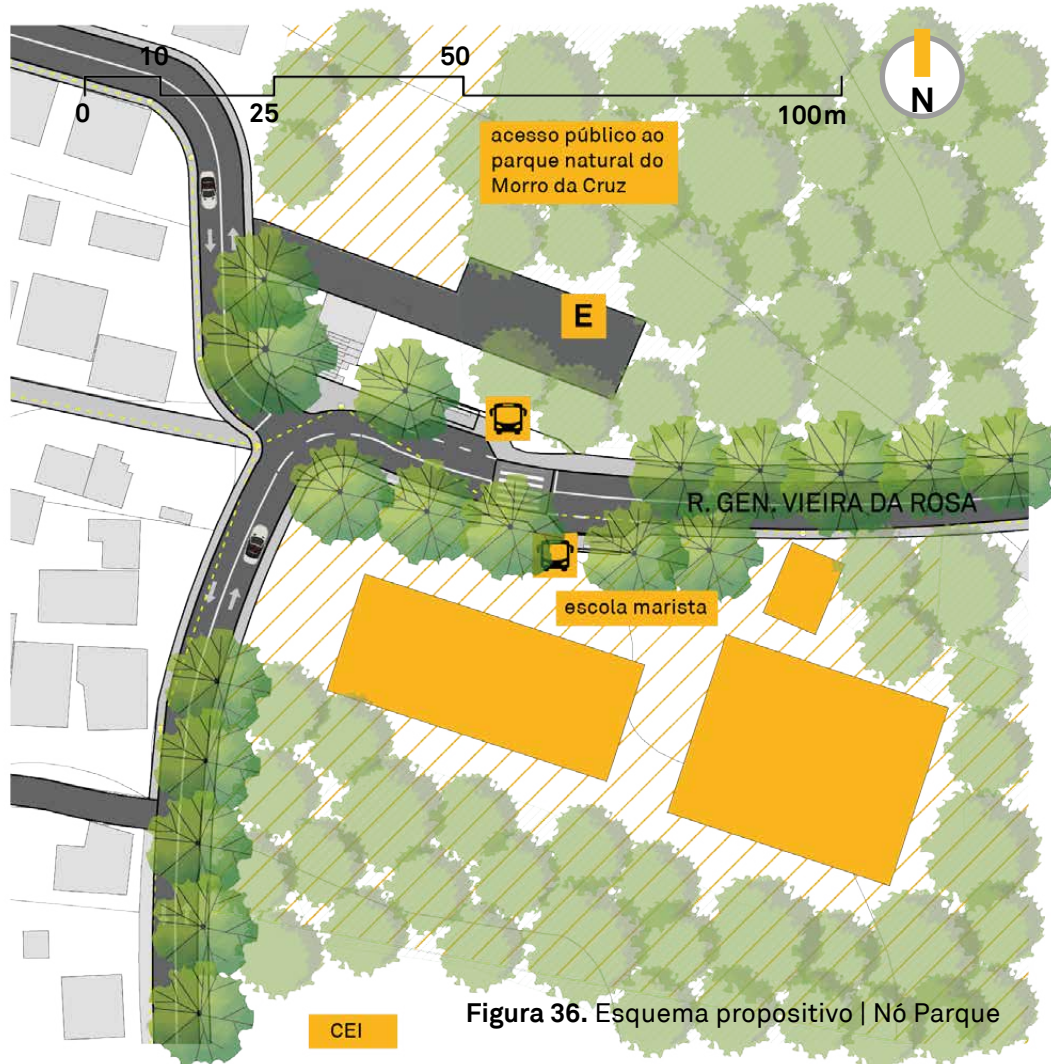
Figura 35. Perspectiva de Inserção | Núcleo Monte Serrat

O Parque Natural do Morro da Cruz, uma das obras realizadas pelo PAC na última década, possui um de seus acessos diretamente pela via Transcaeira. Propõe-se maior atratividade do acesso ao parque priorizando o acesso de pedestres em detrimento do de veículos - o qual foi deslocado para a rua lateral.

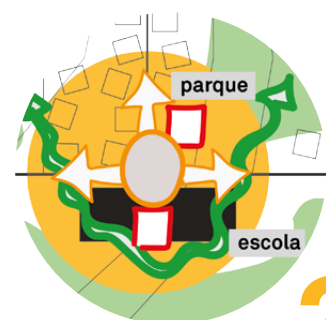
Ao longo do trajeto da via Transcaeira, as faixas elevadas são utilizadas não somente com a finalidade de facilitar o cruzamento de pedestres ou de reduzir a velocidade dos veículos, mas também criando um “marco” dos espaços e equipamentos existentes próximos àquele ponto.

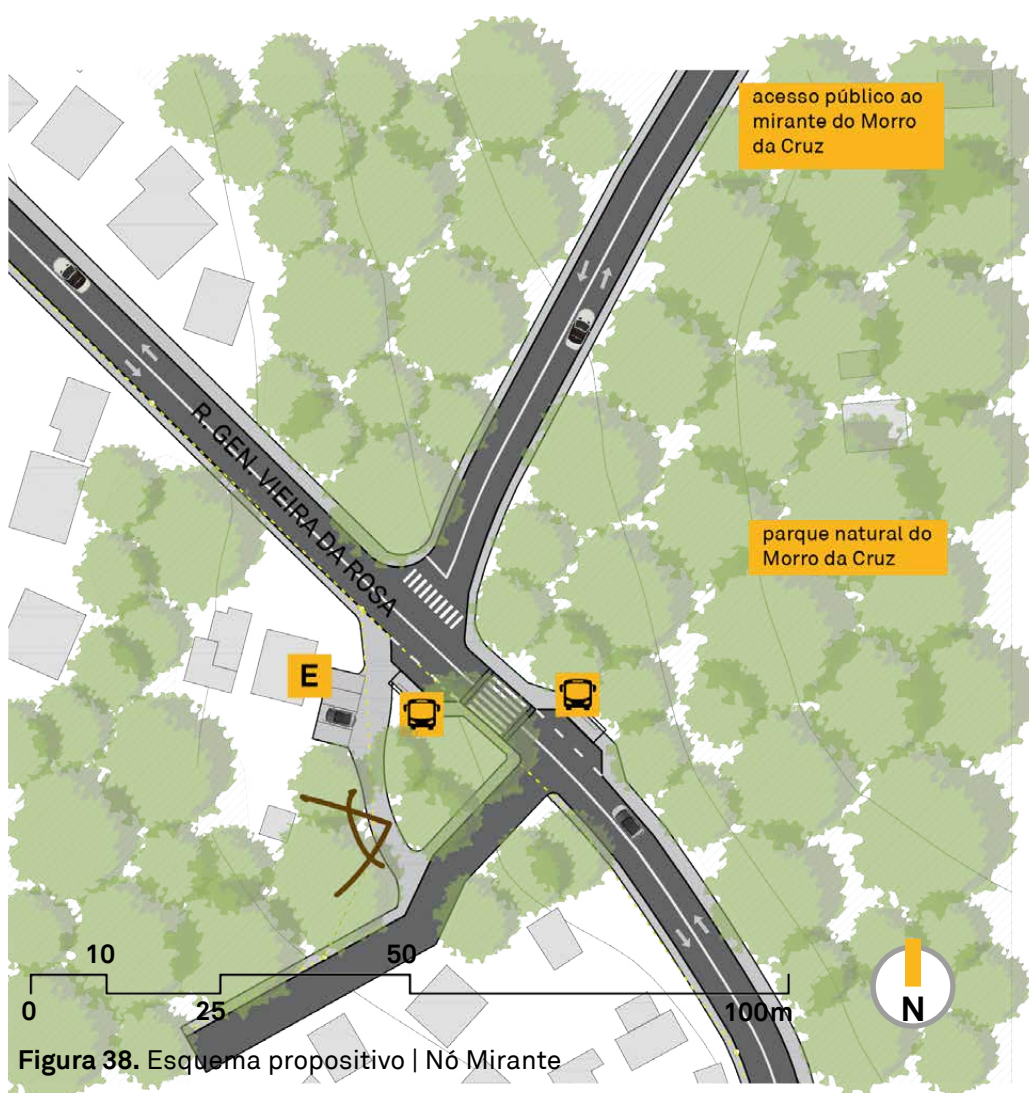
Neste caso adota-se a travessia elevada próxima aos recuos de ônibus a fim de atender o grande número de estudantes e funcionários dos equipamentos públicos próximos: a Escola Marista, o CEI e o Parque do Maciço.

A fim de obter maior conexão ambiental e paisagística neste ponto nodal, propõe-se a abertura visual dos muros aos fundos da escola, aumentando a permeabilidade visual entre a escola, a rua e o parque.



nó Parque





4 nó Mi-rante

Figura 38. Esquema propositivo | Nó Mirante



Figura 39. Perspectiva propositiva | Nó Mirante

O Mirante do Morro da Cruz, atração turística da cidade de Florianópolis, tem seu acesso a partir de uma das ruas adjacentes à via Transcaeira. A via - que também é o acesso das sedes de algumas empresas de comunicação locais - possui ambiência natural agradável por ser densamente coberta por árvores e apresentar baixo tráfego de veículos.

A fim de aumentar a legibilidade do trajeto, é utilizada novamente a travessia elevada como marco de acesso.

Atualmente existe, adjacente ao trajeto, um pequeno recuo que contém um estacionamento público coletivo usado por moradores e visitantes. Neste espaço propõe-se a manutenção deste uso e a associação do mesmo a um pequeno passeio contemplativo, visto que este ponto possui uma vista aberta para a região central da cidade. O passeio atua conjuntamente com o Mirante do Morro da Cruz e os outros pequenos estares/mirantes ao longo da via de estudo.



5

núcleo Esportivo

Figura 40. Esquema propositivo | Núcleo Esportivo



Próximo à Subida da Caeira, uma das vias novas abertas nas obras de infraestrutura do Morro da Cruz, encontra-se uma das poucas regiões planas nas cotas altas do morro .

Atualmente a comunidade utiliza desse espaço plano para fins esportivos e de lazer, no espaço em que é configurada uma ampla quadra de areia.

Propõe-se a manutenção do uso já existente no espaço através da criação de um centro esportivo, aumentando as possibilidades de uso dentro do âmbito esportivo. O espaço proposto agrega o uso de salas multifuncionais esportivas, piscina e vestiários, além de se utilizar da quadra como potencial atrativo.

Relacionando o espaço proposto ao entorno, a topografia existente serve como arquibancada natural, cuja vista se abre não somente para o espaço recreativo, mas também nas direções leste, sul e oeste do Morro da Cruz.

Junto à via de acesso são criados, além do núcleo esportivo, outros pontos de pausa, configurados por pequenos alargamentos junto a via que se aproveitam do potencial paisagístico e do espaço plano deste trecho.

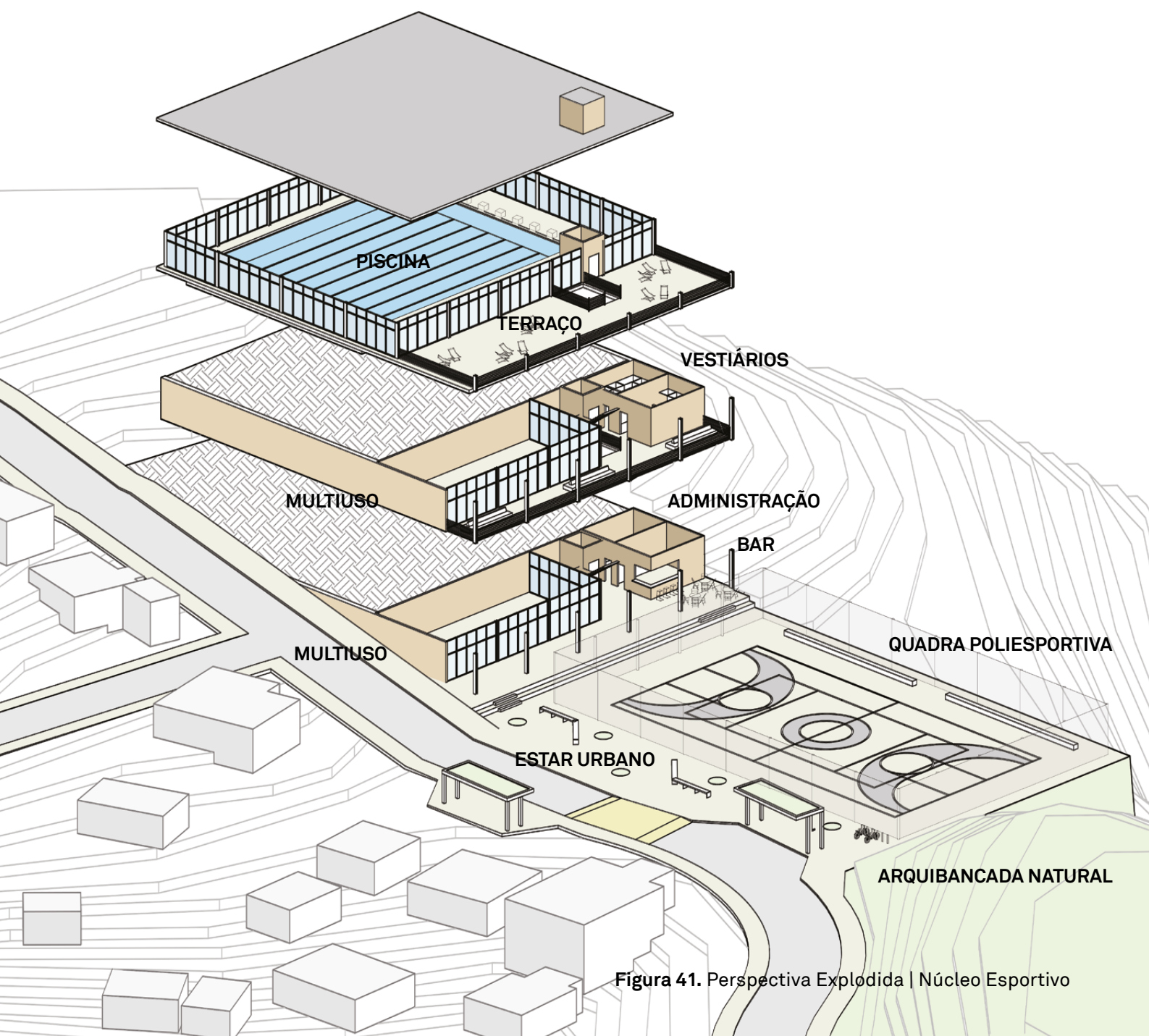


Figura 41. Perspectiva Explodida | Núcleo Esportivo

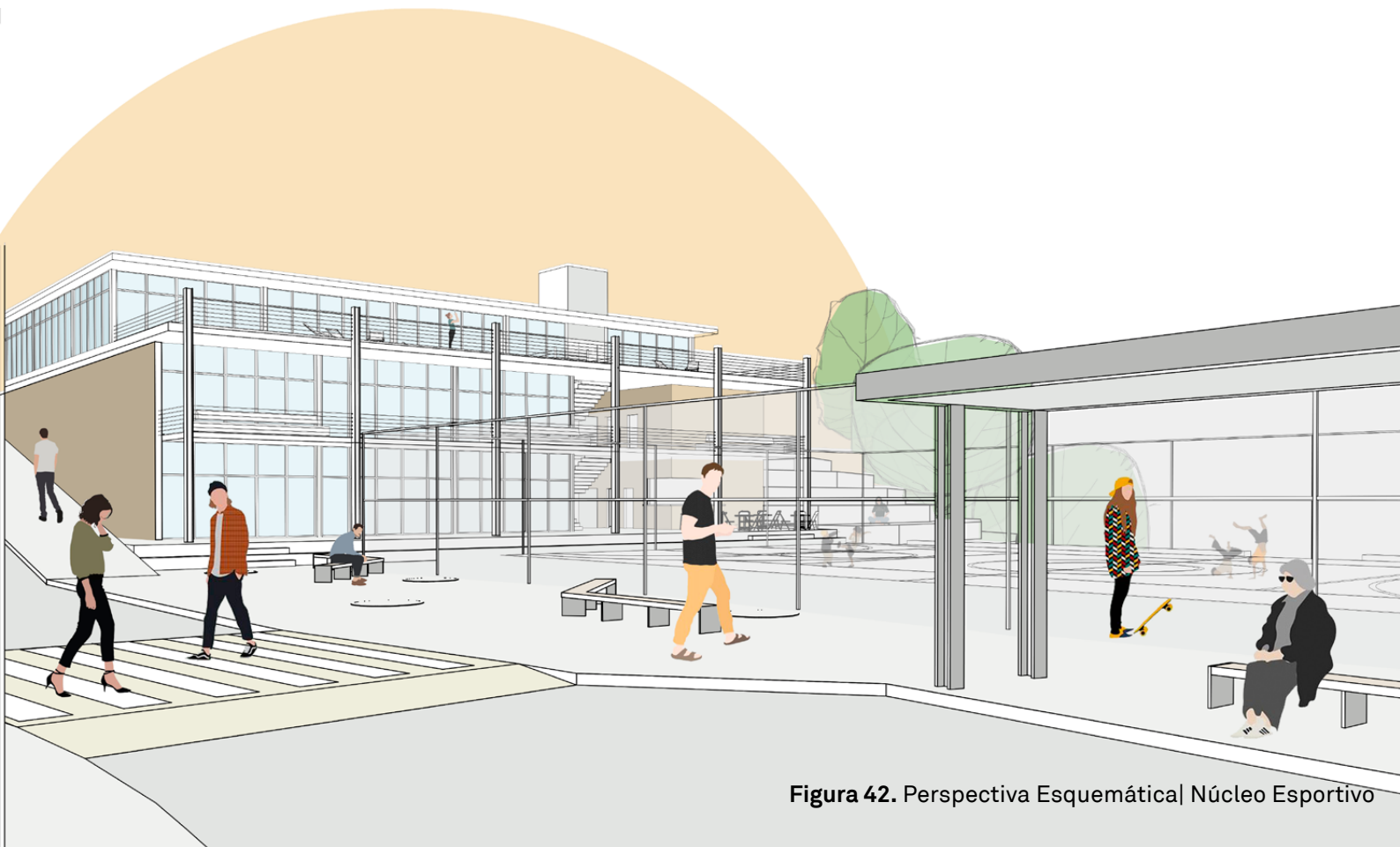


Figura 42. Perspectiva Esquemática | Núcleo Esportivo



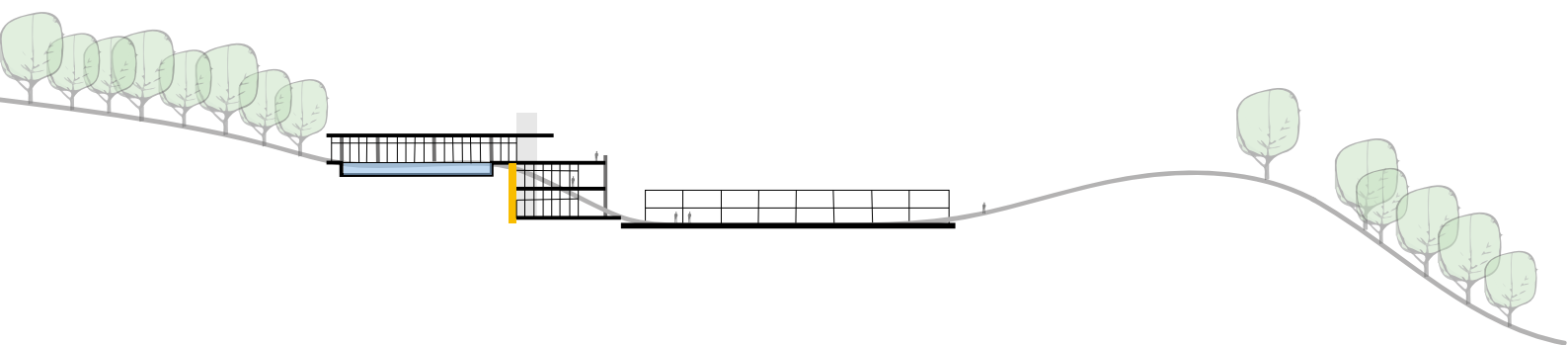
Figura 43. Perspectiva propositiva | Núcleo Esportivo

O espaço proposto na região mais alta da via Transcaeira se apropria dos platôs e desníveis existentes no terreno para distribuir os espaços de apoio a função esportiva prevista no plano para o local - atendendo o uso pré-existente.

A quadra informal existente na área mais plana do terreno é mantida e formalizada, sendo criada em sua adjacência um estar urbano intermediando a relação do equipamento esportivo com a rua.

A fim de aumentar a atratividade do ponto como espaço esportivo é proposta uma edificação de apoio, contendo uma piscina de tamanho semi-olímpico, duas salas esportivas multiuso, vestiários, sala administrativa e bar. Essa edificação se apropria da topografia do terreno para distribuir suas funções. O grande platô na cota mais alta do terreno é escolhido para receber a piscina a fim de otimizar as cargas estruturais da edificação. Os demais usos são concentrados em uma torre de conexão entre a o platô superior (piscina) e inferior (quadra). Essa área da edificação é trabalhada na área de grande declividade do terreno, na qual se propõe um muro de arrimo junto à nova edificação. A estrutura metálica leve acoplada ao arrimo também é utilizada na cobertura da área da piscina, criando uma unidade visual a proposta.

Figura 44. Corte Esquemático | Núcleo Esportivo





6 núcleo Ser- rinha

Figura 45. Esquema propositivo | Núcleo Serrinha



Na área de maior adensamento populacional da Transcaeira, é proposta a consolidação de um espaço público amparado por uma multifuncionalidade concentrada. A área escolhida é adjacente à Casa São José, espaço de contraturno para os jovens locais, de forte importância comunitária na região.

Além disso, a centralidade do espaço tende a ser reforçada através da proposta do Parque Linear da UFSC - como consta nos mais recentes planos diretores do Campus. A implantação do equipamento resultaria em uma conexão direta entre o núcleo proposto, a Avenida Desembargador Vitor Lima e a Universidade.

Relacionando a potencialidade do Parque Linear e da Transcaeira, é proposta uma conexão em nível pela qual se desenvolvem os diferentes usos propostos no núcleo ao longo dos dois terrenos adotados.

Os usos propostos abrangem salão comunitário, biblioteca pública, comércio e serviços de pequena escala, além de unidades habitacionais.

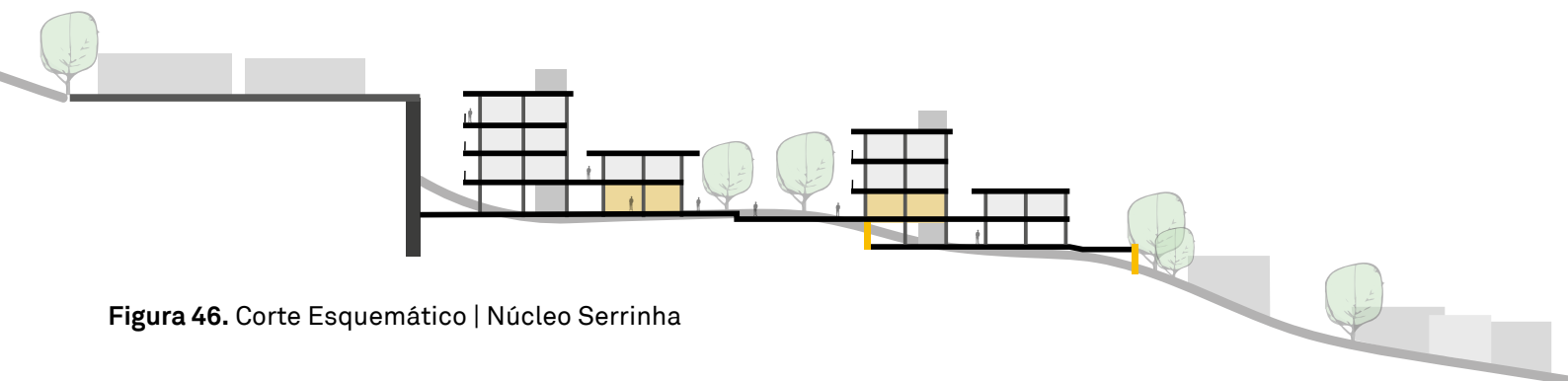


Figura 46. Corte Esquemático | Núcleo Serrinha



Figura 47. Perspectiva propositiva | Núcleo Serrinha

A edificação proposta considera o fluxo já existente no local, incentivado pela alta densidade populacional e a presença da Casa São José, assim como o plano para o Parque Linear da UFSC, que geraria uma ainda maior confluência de pessoas e uma conexão física com a instituição.

Desenvolvendo-se em dois terrenos paralelos, a edificação tira proveito da topografia existente. No primeiro deles, em continuação ao Parque Linear, cria-se uma grande praça sob a qual se desenvolve volume com salão comunitário e seus devidos espaços de apoio. Seguindo o trajeto a partir do Parque, propõe-se junto a via Transcaeira uma biblioteca comunitária, a qual se encontra elevada por pilotis. Por baixo dessa estrutura a praça se estende até a via, que passa a ser vista não como uma barreira mas sim como um espaço de apropriação pública, realizando uma conexão com o outro terreno de intervenção.

Neste segundo terreno propõem-se dois volumes perpendiculares a rua e assentados sobre as áreas mais planas do terreno. Ambos comportam no térreo o uso comercial vicinal, relacionando-se com o espaço público proposto. Os andares superiores se desenvolvem com unidades habitacionais - que trazem maior densidade e apropriação para a proposta. As aberturas das unidades com orientação nordeste, tendo cada unidade habitacional possível circulação cruzada de ar.

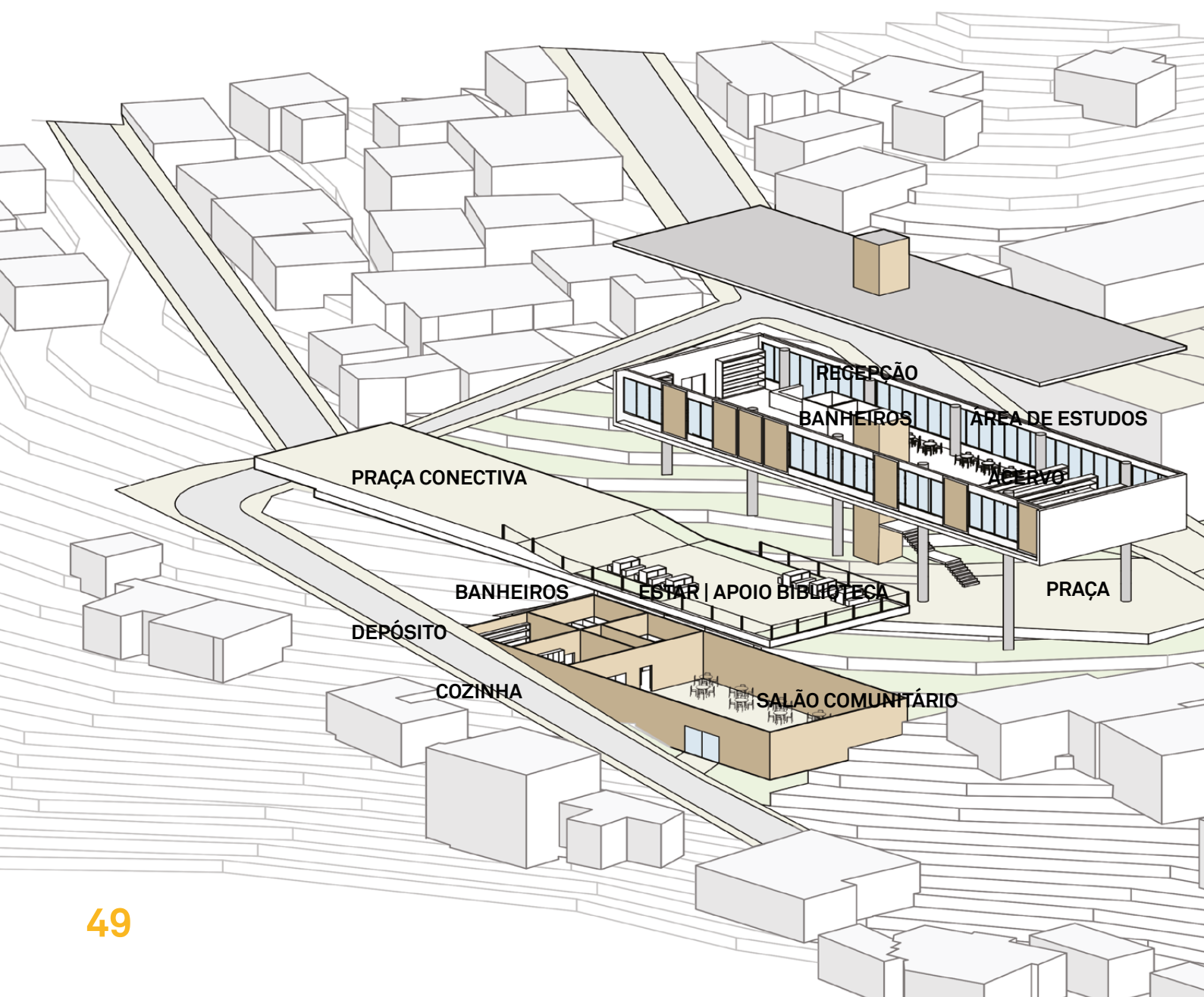
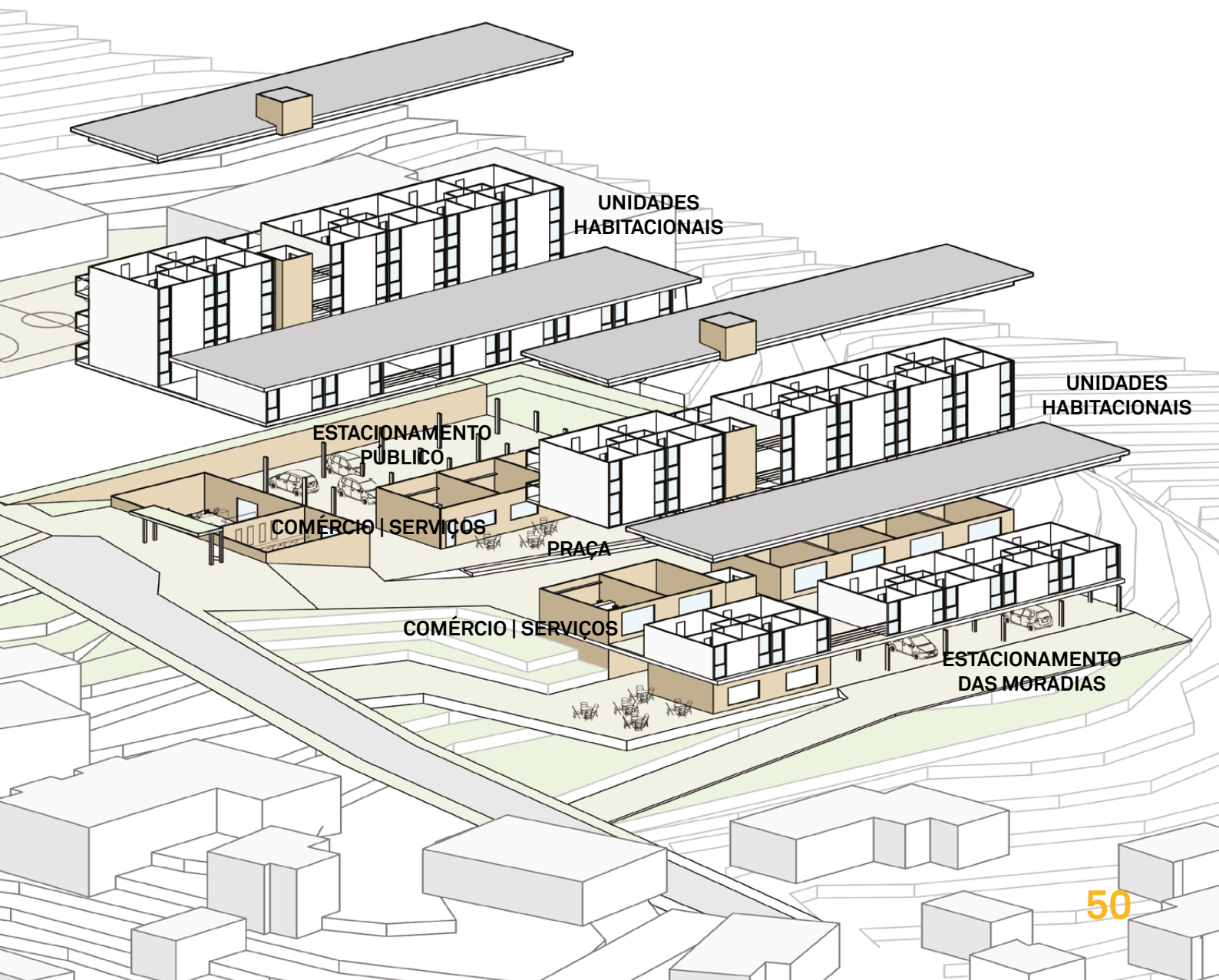


Figura 48. Perspectiva Explodida | Núcleo Serrinha



O nó entre o percurso e a região da Trindade coincide com a margem do campus da Universidade Federal de Santa Catarina, um dos maiores pólos de atração diário de pessoas do bairro e também do município.

Através do existente espaço residual junto a Rua Desembargador Vitor Lima, é proposta a expansão da dinâmica da Via Transcaeira a esta importante via da região da Trindade. A confluência entre a Rua Douglas Seabra Levier e a via de contorno da Universidade realiza função de conexão entre as linhas de transporte público cujas rotas provêm de conexões em escala municipal e as rotas que atendem as comunidades do Morro da Cruz.

É proposto que o nó Trindade seja o espaço físico que abrigue essa confluência, para isso são propostos os pontos de ônibus junto a um novo acesso de pedestres para a universidade e também junto a uma faixa elevada, melhorando a travessia peatonal e atuando como redutor de velocidade no entroncamento junto ao acesso da Transcaeira.

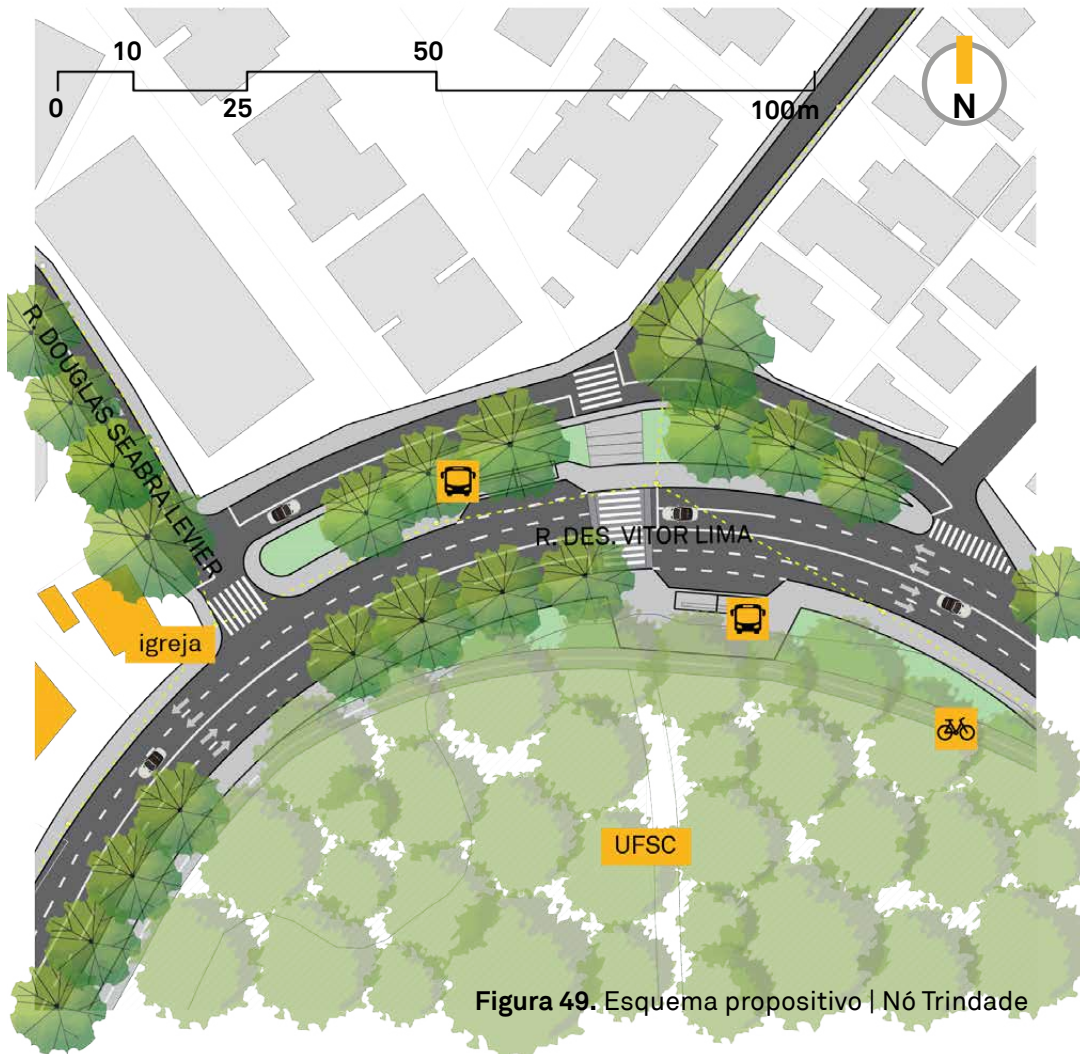


Figura 49. Esquema propositivo | Nó Trindade

nó Trin- dade

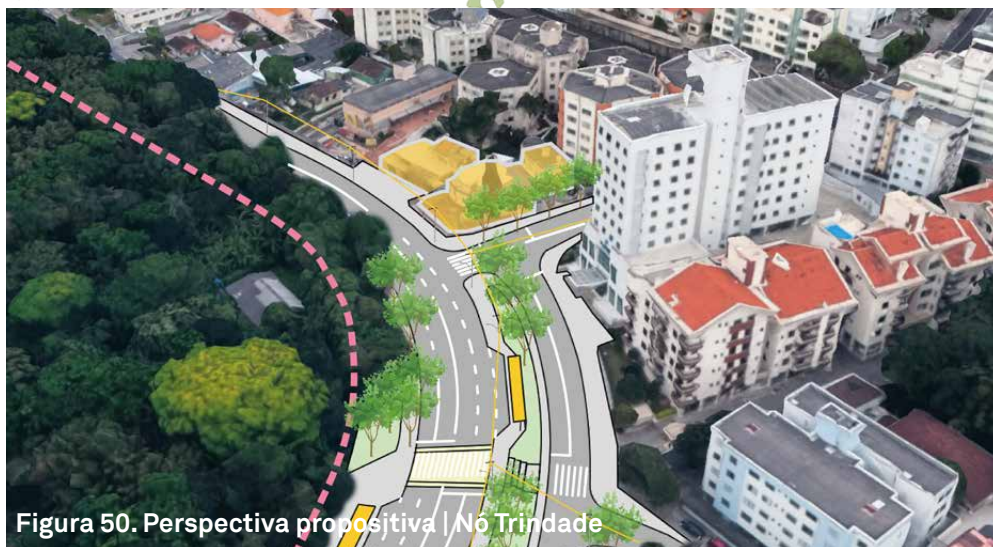


Figura 50. Perspectiva propositiva | Nó Trindade



contextualização da informalidade brasileira

Ainda que algumas cidades brasileiras tenham se desenvolvido e fortalecido ao longo do século XVIII e XIX, é somente no século XX, após a Segunda Guerra Mundial, que a urbanização brasileira começa a se dar de maneira expressiva (SANTOS, 1993).

Tendo em vista a definição de cidade como um aglomerado de pessoas realizando atividades diversas (SINGER, 1979), as cidades brasileiras passaram a se solidificar, agrupando maior número de pessoas e diversificando suas atividades a partir da década de 50, com os avanços da industrialização no país.

O movimento de migração para as cidades envolvia cidadãos de diferentes rendas, os quais nem todos seriam capazes de serem atendidos pelo comércio formal de moradia. O planejamento desse processo de inchaço e desenvolvimento urbano desenvolvidos localmente eram rigorosos e tratavam apenas da ocupação legal do território, ignorando as porções de ocupação que se formavam às margens da cidade planejada (MARICATO, 1979). Ermínia Maricato afirma que a cidade ilegal englobava cerca de 50% dos habitantes de São Paulo nesse período.

Uma das tentativas governamentais de tratar a situação da moradia ilegal foi a criação do Banco Nacional de Habitação, no ano de 1964, que transmitiu as funções de controle e desenvolvimento da habitação popular para a iniciativa privada. Os investidores passaram então a deter decisões como a localidade e qualidade da habitação de baixa renda, usando como fundo monetário as retenções trabalhistas (BOLAFFI, 1979). De acordo com o sociólogo Gabriel Bolaffi, a adoção do BNH como principal política habitacional na época do desenfreado processo de urbanização brasileira desencadeou o aumento do processo de favelamento e periferização brasileira, visto que os projetos habitacionais edificados atenderam apenas a porção mais estável da classe de menor renda, que representavam maior poder de compra e menor risco aos investidores privados.

Aos não-atendidos sobravam as periferias, sendo a ocupação ilegal da terra uma parte essencial do desenvolvimento urbano no Brasil (MARICATO, 1979). Ao tratarmos da ocupação das periferias, não falamos necessariamente no sentido geométrico de distância linear do centro, mas sim em relação a pouca oferta de infraestrutura e serviços públicos, o que resulta em valores imobiliários reduzidos (BOLLAFI, 1979).

A população mais pobre tinha pouco ou nenhum recurso para se instalar no ambiente urbano, por isso buscava se instalar em terrenos de menor valor ou até mesmo em terrenos de valor nulo, ocasionando ocupações ilegais. Esses dois casos caracterizam “periferias” distintas no que diz respeito à localização das mesmas, mas que possuem algumas práticas em comum, como a autoconstrução (MARICATO, 1979). A autoconstrução é o processo gradual de construção da habitação pelos próprios moradores, com auxílio de amigos e familiares. Esse processo não se limita a própria residência, mas também pode envolver equipamentos coletivos, urbanos e pequenas obras de infraestrutura - quando as mesmas não são realizadas pelo estado.

Ainda que os indivíduos residam nas periferias de forma semelhante através da autoconstrução, as periferias são tratadas pela opinião e poder público de maneira distinta. As ocupações informais cujos lotes foram adquiridos a baixo custo costumam ser localizadas afastadas dos centros urbanos e, ainda que exijam altos investimentos de instalação de infraestrutura e mobilidade, não fazem parte da paisagem urbana nem representam um suposto risco à população de maior renda. As ocupações ilegais, por possuírem uma localização melhor, mais abastecida de infraestrutura e serviços públicos e geralmente próxima de bairros mais nobres possuem sua permanência altamente discutida. Essas áreas, também chamadas de favelas, são altamente relevantes no território urbano pois representam grandes obstáculos para a especulação imobiliária (BONDUKI & BONDUKI, 1979).

PRÓXIMA PARADA

MONTE SERRAT

A CONQUISTA DO TRANSPORTE COM OS MORROS DE FLORIANÓPOLIS

4

411, out de 2017, Florianópolis
R\$ 2000 copias
Impressão: Florianópolis, eletronicamente
distribuição gratuita
em 100% papel reciclado

referências bibliográficas

ALMEIDA, Igor; FERREIRA, Rafael. Ocupação urbana e degradação ambiental: o caso do maciço Morro da Cruz em Florianópolis-SC. Revista meio ambiente e sustentabilidade. v. 11, n. 16, 2017.

ANJOS, Priscila. Próxima parada: Monte Serrat. A conquista do transporte coletivo nos morros de Florianópolis. Trabalho de Conclusão de Curso - Centro de Comunicação e Expressão, Jornalismo, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2018.

BOLAFFI, Gabriel. Habitação e Urbanismo: O Problema e o Falso Problema. In: Brasília. 1976. MARICATO, Ermínia. A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial. São Paulo: Alfa-Omega, 1979.

BONDUKI, Nabil; ROLNIK, Raquel. Periferia da Grande São Paulo: reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho. In :MARICATO, Ermínia. A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial. São Paulo: Alfa-Omega, 1979.

CASAGRANDE, W. A. Causas da migração rural-urbana na região da grande Florianópolis: relatório de pesquisa: síntese regional. Florianópolis: Epagri, 2006. 53 p.

EMPRESA DE DESARROLLO URBANO MUNICIPIO DE MEDELLIN, et al. Modelo de transformación urbana: Proyecto Urbano Integral - PUI - en la zona nororiental: Consolidación habitacional en la Quebrada Juan Bobo. Medellín, 2015.

MARICATO, E. A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial. São Paulo, Alfa-Ômega, 1979

PIMENTA, Margareth; PIMENTA, Luiz. Habitação e Qualidade de vida Urbana no Maciço Central de Florianópolis. In: ACTA Geográfica, Boa Vista, v. 5, n. 9, p.47-66, jan./jun. de 2011. Editora da UFRR, 2011.

PIMENTA, L. F. ; PIMENTA, Margareth de C. A. . Final de século e novos espaços da pobreza. Os morros de Florianópolis. In: XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2004, Caxambu - MG. Pobreza, desigualdade e exclusão social. Campinas: ABEP, 2004.

PIMENTA, L. F. ; EIPPER, Susan ; PIMENTA, Margareth de C. A. . Processo de ocupação e serviços urbanos no Maciço Central de Florianópolis: Serrinha e Alto da Caieira. Extensio (Florianópolis) , v. 1, p. 1-10, 2006.

PIMENTA, Margareth de C. A. ; PIMENTA, L. F. . Pobreza e Qualidade de Vida Nos Morros Centrais De Florianópolis: a Escalada de um Distanciamento. Acta Geográfica (UFRR) , v. 5, p. 47-66, 2011.

PIMENTA, L. F. ; PIMENTA, Margareth de Castro Afeche . Políticas públicas e segregação sócio-espacial: o caso do Maciço Central em Florianópolis - SC . In: XIII Encontro Nacional da ABEP - Associação Brasileira de Estudos Populacionais, 2002, Ouro Preto. Anais do XIII Encontro Nacional da ABEP - Associação Brasileira de Estudos Populacionais, 2002. v. 1.

PMF - Prefeitura Municipal de Florianópolis. Projetos e Ações no Maciço do Morro da Cruz. 2008.

SANTOS, André Luiz. Do Mar ao Morro: a geografia histórica da pobreza urbana em Florianópolis. 2009. Universidade Federal de Santa Catarina, Programa de Pós-graduação em Geografia, Florianópolis. Tese de doutoramento. 658p

SANTOS, Milton. A urbanização Brasileira. São Paulo: Hucitec, 1993

SINGER, Paul. O uso do Solo Urbano na Economia Capitalista. In: MARICATO, Ermínia. A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial. São Paulo: Alfa-Omega, 1979.

SUGAI, Maria Inês. Segregação Silenciosa: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2015.

TOMÁS, Elaine D. Antigos e Novos Olhares sobre o Maciço do Morro da Cruz: de Não Território a Território do PAC-Florianópolis. Florianópolis, 2012. 361f. Tese de Doutorado (Doutorado em Geografia), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. 3ª Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 2001.

