

Trabalho de Conclusão de Curso

PARQUE URBANO DA COSTEIRA

Estudos Preliminares

Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Acadêmico: Leandro Pieper Nunes

Universidade Federal de Santa Catarina
Matrícula: 06231021

Orientador: Rodrigues Bastos
Semestre: 2012 /2

INTRODUÇÃO

Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina, é um dos três centros administrativos brasileiros localizados em ambientes insulares. Apesar do Município atualmente abranger mais que o território da Ilha de Santa Catarina e ser o centro de uma área metropolitana, sua condição de cidade insular têm impacto em todo litoral catarinense. Essa condição traz uma série de benefícios, tais como belas paisagens e grande diversidade de ecossistemas, mas também implica em grandes limitações a ocupação humana. A atual forma urbana do Município e a relação que o mesmo estabelece com a natureza são as maiores evidências dos desafios de se estabelecer uma cidade em uma ilha.

Atualmente a Ilha de Santa Catarina caracteriza-se por um conjunto descontínuo de núcleos urbanos espaçados entre si por mata atlântica, mangues, praias e outros ecossistemas; proporcionalmente quase metade do território da cidade corresponde a ambientes naturais e não urbanizados. Outra questão demográfica interessante, possivelmente relacionada às características territoriais de Florianópolis, é que sua população é relativamente pequena para uma capital, menos de 500.000 habitantes.



Fonte: Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

Cidade e Natureza na Ilha de Santa Catarina



Urbanização nas encostas do Morro da Cruz



Densa ocupação do bairro central de Florianópolis



Descaso com as praças da cidade (Praça XV)

FLORIANÓPOLIS E O ESPAÇO PÚBLICO

Curiosamente apesar da dispersão populacional, da grande proporção de áreas não urbanizadas e da população relativamente pequena, a oferta de espaços e equipamentos públicos qualificados, destinados ao lazer, ao esporte e a cultura é insuficiente. É importante destacar que boa parte das áreas não ocupadas são inadequadas para urbanização, pois consistem em encostas e alagadiços, entretanto, isso não justifica a clara deficiência da cidade no tocante espaços de lazer. O problema parece realmente residir na desorganização dos núcleos urbanos de Florianópolis, onde predominam espaços privados construídos com pouco ou nenhum planejamento urbano, e onde o tema espaço público é negligenciado em seus níveis mais elementares, como por exemplo, a qualidade mínima das ruas.

Este contexto é especialmente relevante no distrito central do Município de Florianópolis onde a ocupação é densa e o mercado imobiliário disputa cada metro quadrado disponível para realização de seus empreendimentos. Neste cenário, composto essencialmente por prédios e rodovias, o lazer acaba sendo direcionado para as praias próximas ao distrito ou para shoppings centers e os espaços públicos, como parques e praças, vão progressivamente perdendo sua qualidade e importância.



Urbanização no Mangue do Rio Tavares



Abandono das ruas da cidade (Rua Vitor Meirelles)



Intensa exploração imobiliária de Florianópolis (Avenida Beiramar)

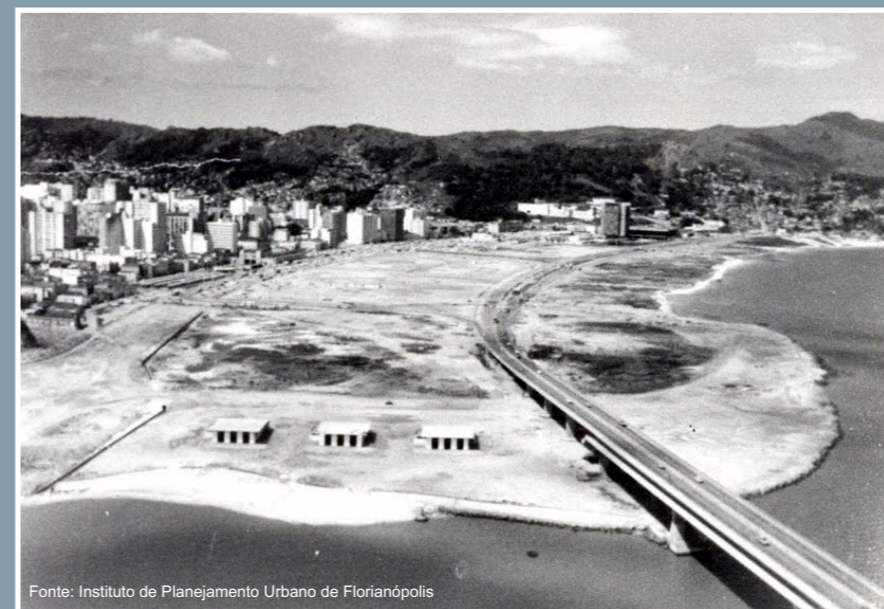
Outra questão a destacar na característica insular de Florianópolis é a relação entre a cidade e o mar. A despeito do atual interesse pelo mar, a história do Município demonstra que o mar durante muitos séculos foi considerado um elemento desagradável do cotidiano da cidade. Os registros históricos do Município sugerem que o mar era somente um elemento utilitário para cidade, sendo o ambiente destinado a pesca, ao transporte e ao descarte de resíduos. É importante considerar que, nesta época, apesar de ser um elemento pouco glamoroso, o mar possuía uma função estrutural para o centro urbano da cidade. O sítio onde atualmente se localiza o centro de Florianópolis foi escolhido devido a sua vocação portuária, e durante muito tempo esta função foi o sustentáculo econômico do centro da cidade. Foi apenas no começo do século XX, com o declínio da atividade portuária no Município, que novas possibilidades de relação com o mar começaram a ser efetivamente experimentadas.

Esse processo deu origem, em parte, ao grande interesse pelos balneários de Florianópolis que atualmente atraem milhares de turistas durante a temporada de verão. Todavia, no distrito central de Florianópolis, essa tendência foi interrompida pelo processo de modernização iniciado pelo governo Militar na década de 60. Neste período surgem os grandes projetos rodoviários, novos órgãos e empresas públicas são implantados na cidade, instituições públicas já existentes são ampliadas e o mar é definitivamente negligenciado. Dentro desta perspectiva, a atual relação do centro de Florianópolis com o mar é bastante frágil. Se nos séculos anteriores a cidade era definida a partir do mar, atualmente, o mesmo praticamente inexistente no cotidiano do Município.



Fonte: Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

Centro de Florianópolis 1938



Fonte: Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

Construção do aterro hidráulico da Baía Sul



Fonte: Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

Antigo porto do Mercado Público de Florianópolis

FLORIANÓPOLIS E O REMO

Dentre as novas possibilidades de relação com o mar iniciadas no início do século XX, o Remo esportivo é uma das mais significativas. Apesar de ser praticado como meio de transporte desde antes da colonização portuguesa da ilha, o Remo só foi institucionalizado como prática esportiva e de lazer em Florianópolis entre 1915 e 1919, época em que foram criados três clubes destinados ao esporte (Clube Náutico Riachuelo, Clube Náutico Martinelli e Clube de Regatas Aldo Luz) e a Federação Catarinense de Remo. Entre a criação destas entidades e o final da década de 50 o Remo desfrutou de uma importância memorável no cotidiano e na vida social de Florianópolis; comparando com os dias de hoje o Remo desfrutava do status que o Futebol possui atualmente. A animação urbana e as dinâmicas sociais que este esporte gerava entre os moradores do centro de Florianópolis e das imediações é algo que não possui paralelos nos dias de hoje, e com certeza esta prática representa um patrimônio imaterial do Município. No entanto, a modernização da cidade, principalmente no que se refere a perda do contato com o mar, iniciou um processo de declínio para este esporte e para as instituições envolvidas em sua prática. É importante considerar que este declínio envolve muitos outros fatores, pois o esporte Remo de forma geral vem perdendo importância nas últimas décadas, porém não seria inadequado considerar que, no caso de Florianópolis, o afastamento do mar intensificou este processo.



Fonte: Federação Catarinense de Remo

Regata nas proximidades do porto Rita Maria



Fonte: Federação Catarinense de Remo

Proximidades do antigo trapiche Rita Maria e do Clube Náutico Riachuelo



Fonte: Federação Catarinense de Remo

Regata nas Baía Sul de Florianópolis



Fonte: Federação Catarinense de Remo

Celebração pública pela conquista catarinense do bi-campeonato Sul-Americano de Remo

FLORIANÓPOLIS e o REMO

Originalmente os clubes de Remo compunham a antiga fachada marítima de Florianópolis. Com o advento do aterro os mesmos foram transferidos para as proximidades das cabeceiras das pontes, no espaço que atualmente é denominado Parque Náutico Walter Lange. O grande desafio imposto pelo local é sua acessibilidade, o Parque Náutico é envolvido por uma avenida de seis pistas, um elevador, e não possui nenhum tipo de passarela ou semáforo que formalize e garanta um acesso seguro ao local. As atuais instalações dos clubes são modestas e as condições legais do local impedem melhorias significativas.

Outra questão sensível na área é o grande número de moradores de rua e usuários de droga que frequentam a região; por ser uma cabeceira de ponte relativamente isolada do resto da cidade, o local é bastante atrativo para indivíduos em situação de fragilidade social. Apesar dos revezes, o local é um ponto privilegiado para a prática do Remo, pois permite o esporte nas duas baías, possui uma paisagem deslumbrante e o fato de estar na área central garante uma boa integração com os outros bairros da cidade. O grande desafio dos clubes está em atrair novos adeptos e simpatizantes para o esporte, situação em boa parte causada pela perda do contato com cotidiano da população o que relega o Remo a uma posição de problemático isolamento. A superação desta questão pode exercer influência positiva sobre outros problemas que os clubes enfrentam.



Fonte: Federação Catarinense de Remo

Bela paisagem do parque náutico



Fonte: Software Google Earth



Fonte: Software Google Earth

Localização do Parque Náutico Walter Lange



Rodovias dificultam o acesso ao Parque



Fonte: Acervo do autor

Instalações modestas do Clubes de Remo



Fonte: Acervo do autor

Moradores de rua se instalam no parque náutico



Fonte: Federação Catarinense de Remo

Prática do remo nas Baías de Florianópolis

As questões levantadas até o momento oferecem inúmeras possibilidades de desenvolvimento em termos urbanos, e parece correto supor que a superação dos problemas encontrados depende da combinação de várias intervenções em inúmeras escalas. Dentre as possibilidades encontradas no distrito Central o aterro da Via-expressa Sul apresenta particularidades especialmente relevantes: é um dos maiores vazios urbanos adequados e disponíveis a ocupação, é um dos poucos lugares do distrito que ainda oferece boas condições de contato com o mar, e seu caráter de obra pública favorece que sua utilização seja determinada pelas demandas da população. Com base nestes atributos este espaço pode ser considerado, ou pelo menos aproveitado, como uma peça chave no desenvolvimento dos temas abordados e dos problemas relacionados.

POSSIBILIDADE INICIAL



Fonte: Software Google Earth

Vista geral do aterro da Via-expressa Sul

ATERRO DA VIA-EXPRESSA SUL

O aterro hidráulico da Via-expressa Sul, também denominado aterro da costeira, é resultado direto do plano de modernização rodoviária implantado em Florianópolis a partir da década de 60. O projeto para esta obra foi concebido e finalizado na década de 70, entretanto a obra em si somente foi executada entre os anos de 1997 e 2000. O resultado foi uma área de aproximadamente 120 ha, que dá suporte a uma rodovia de seis pistas, com cinco bolsões de estacionamento, três passarelas, entrecortada por 11 canais, e com uma lagoa de drenagem pluvial.

A ocupação no aterro é escassa, fragmentada e por vezes irregular. Os exemplares mais antigos de ocupações no local são os núcleos de pesca implantados como contrapartida social aos impactos da obra. A utilização mais comum encontrada no aterro são entidades comunitárias ou pequenos espaços de esporte e lazer, entretanto nenhum dos mesmos encontra-se submetido a algum tipo de planejamento global.

Outra questão relevante sobre o aterro é o fato de as obras não terem sido concluídas. Os canais de drenagem do aterro foram implantados em caráter provisório e a contenção do mesmo não foi realizada. Esta negligência resultou no atual contorno do aterro, onde uma parte considerável do material de aterragem se espalhou em direção ao mar e a vegetação se instalou em praticamente toda borda do aterro. É interessante observar como o abandono deste espaço por mais de uma década permitiu o rápido desenvolvimento de ecossistemas frágeis como mangues e restingas, o que demonstra o grande potencial da natureza de se regenerar em qualquer condição.



Canais provisórios de drenagem do aterro



Passarela do aterro da Costeira



Núcleos de Pesca nas bordas do aterro



As obras do aterro não foram totalmente finalizadas



Rodovia que estrutura o aterro da Costeira



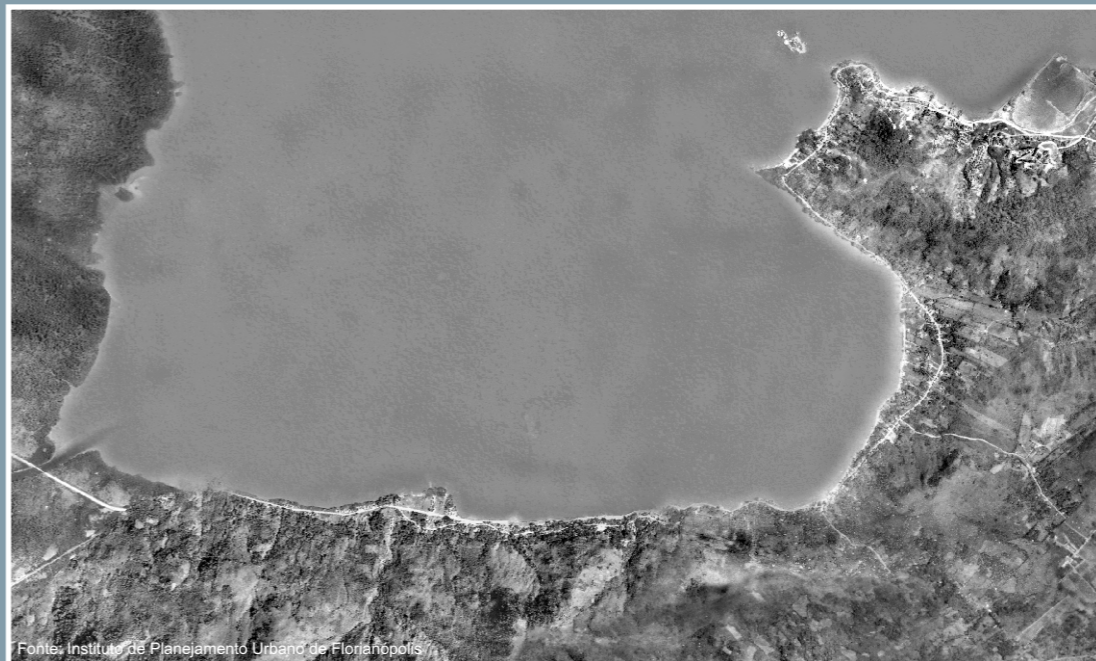
Vegetação bloqueia a vista e o acesso ao mar



Bacia de drenagem da Costeira do Pirajubaé

ATERRO DA VIA-EXPRESSA SUL

Nas imediações do aterro encontram-se os bairros do José Mendes, Saco dos Limões e Costeira do Pirajubaé. Até a metade do século XX estes bairros encontravam-se fora do perímetro urbano da cidade e eram considerados como área rural. É importante salientar que a região da Costeira sequer existia como bairro. A ocupação nestas localidades se resumia a chácaras de pessoas abastadas que moravam no centro de Florianópolis, e de propriedades agrícolas e pesqueiras de famílias que trabalhavam em regime de subsistência. Com a aceleração do crescimento urbano em Florianópolis a partir da década de 60, estes bairros foram algumas das primeiras localidades da cidade a passarem por intensa urbanização. Essa ocupação em sua grande parte aconteceu à margem de qualquer planejamento e, atualmente, a região possui problemas de infraestrutura, além de muitas áreas inapropriadas urbanizadas, como encostas e alagadiços. Estes bairros apresentam problemas no atendimento de serviços urbanos básicos (especialmente água, esgoto e acessibilidade), as condições de vida nos mesmos variam de mediana a precária e a oferta de equipamentos e espaços públicos é pequena. Outra questão significativa na região é a segurança pública. Os bairros em questão são periféricos ao centro e fazem parte do cenário de segregação social de Florianópolis, tornando o problema da violência parte da realidade destas localidades.



Aterro da Via-expressa Sul 1938 e 2010, respectivamente.



Ocupação irregular nas encostas da Costeira



Deficiências no sistema de esgoto da região



Deficiências na acessibilidade da região



Ocupação no Mangue do Rio Tavares



Ocupação nas encostas do Saco dos Limões

ATERRO DA VIA-EXPRESSA SUL

A natureza é um elemento protagonista em toda região do aterro. A relação das baías de Florianópolis com a cadeia de morros que circunda o aterro é um espetáculo natural deslumbrante, e esta paisagem ainda é completada com a bela vista da Serra do Tabuleiro. Os morros que se avizinham ao aterro são o morro da Cruz, da Costeira do Pirajubaé e do Ribeirão. Também é importante destacar que parte do morro da Costeira já foi legalmente instituída como Parque do Maciço da Costeira, e a ideia por trás desta iniciativa é transformar o morro em um grande parque ecológico. Outro elemento natural importante da região é o mangue do Rio Tavares, que, além de marcar o fim do aterro, também demarca o fim do Distrito Central, e é um dos poucos remanescentes deste tipo de ecossistema em Florianópolis. Além disso, é importante considerar que, devido ao abandono do aterro, a bacia de drenagem do aterro converteu-se em um pequeno mangue.

Nos anos que se seguiram ao término das obras de aterro houveram muitas tentativas de dar uma destinação ao espaço. Boa parte destas iniciativas consistiu em propostas isoladas do poder público como, por exemplo, o projeto da sede da Prefeitura, da cidade do Samba, Cidade do Idoso, entre outras. Destas iniciativas, a única que foi aprovada pela União e que vem sendo implantada vagarosamente é o “Parque Viva Ciência” que, apesar de não propor nenhum plano geral de ocupação, ocupará uma das melhores partes do aterro. Em se tratando de planejamento global, o único exemplo encontrado neste trabalho foi a proposta do IPUF, ano de 2002, que sugere a implantação de um grande parque ao longo do aterro. Nesta proposta estão incorporadas muitas das propostas menores feitas anteriormente, inclusive o “Parque Viva Ciência”.



Fonte: Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

Por do Sol no Aterro da Via-expressa Sul



Fonte: Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

A fauna e a flora criam um bela paisagem na região



Fonte: Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

Mangue do Rio Tavares

PROPOSTA IPUF

Relativamente ao projeto do IPUF para o aterro, é interessante observar as estratégias de desenvolvimento daquela proposta. Aproveitando-se dos provisórios canais de drenagem o parque foi setorizado em diferentes áreas com diferentes enfoques temáticos. A ideia básica consiste em permitir que as diferentes partes do parque possam ser construídas de forma independente e em ritmos diversos, sem comprometer a coerência global da proposta. Também é importante observar que as duas metades do aterro (separadas pela Via-expressa Sul) foram tratadas de maneira diferenciada, enquanto a parte próxima a orla foi concebida como extensa área aberta a parte próxima a cidade foi destinada aos grandes equipamentos e áreas construídas, essa estratégia visa preservar o acesso e a vista do mar. Os usos propostos para o parque mesclam demandas das comunidades locais com atividades de interesse municipal o que provavelmente tem a finalidade de garantir a utilização contínua dos espaços e a integração dos mesmos ao cotidiano do entorno. A estratégia da proposta é basicamente organizar o aterro em partes e ocupá-las progressivamente com equipamentos de esporte, lazer e cultura, nesta perspectiva a questão dos espaços públicos é secundária. Os planos de fluxos e acessos da proposta é vago e a questão da mobilidade não foi explorada além da questão rodoviária.



Síntese da proposta do IPUF para o aterro da Via-expressa Sul



Esquema de Fluxos da proposta do IPUF para o aterro da Via-expressa Sul

ESTUDOS

Considerando as questões levantadas e as características particulares do aterro, e suas imediações, conclui-se que a destinação desta área como Parque Urbano é especialmente adequada. A grande oferta de espaço próximo ao mar, localização próxima ao centro urbano e às paisagens deslumbrantes parecem confirmar a vocação de parque para esta área. Outro elemento a considerar é que, a fragilidade social e ambiental do entorno, somada a infraestrutura deficiente destes bairros sugere algum tipo de ocupação de baixo impacto que ofereça benefícios aos moradores locais; novamente o uso como parque se enquadra no contexto.

A presente proposta também assume o aterro da Via-expressa Sul como um Parque Urbano e incorpora o princípio do projeto do IPUF de organizar o aterro para uma ocupação progressiva. A principal diferença reside na estratégia de organização: baseia-se na construção de uma rede de espaços públicos que desenhe os espaços do parque. Para tanto foram concebidos alguns elementos responsáveis por esta organização que no caso seriam o passeio da orla, a Via-expressa Sul e um série de praças transversais ao que conectam a cidade ao mar através do aterro.



Estrutura geral de organização do Parque na Via-expressa Sul

ESTUDOS

O passeio da orla é um elemento já existente no aterro, inclusive já utilizado pela população local, no entanto seu desenho e estado de conservação não correspondem ao potencial que um espaço desta natureza representa. A utilização da orla como local para o exercício físico, para contemplação, ou para o simples ócio é uma das poucas relações harmônicas com o mar que ainda subsiste no Distrito Central de Florianópolis, a exemplo do passeio da Avenida Beira-mar Norte. Quando se considera que, mesmo com uma infraestrutura precária o passeio da Via-expressa Sul ainda é capaz de atrair público, percebe-se o potencial que este espaço possui. O grande desafio no que concerne a este espaço é a camada de vegetação que se formou na borda do aterro, o que, apesar de ser uma situação ambientalmente positiva, é um obstáculo para o contato com o mar. A solução sugerida foi a implantação de um novo passeio de orla, afastado 25m do limite da vegetação, sendo que, entre esta linha e o passeio, um canal é criado, de forma a permitir a navegação recreativa, e ainda preservar e irrigar a vegetação durante a maré alta.



Atual passeio na orla na Via-expressa Sul



Vegetação bloqueando o acesso a orla do aterro

ESTUDOS

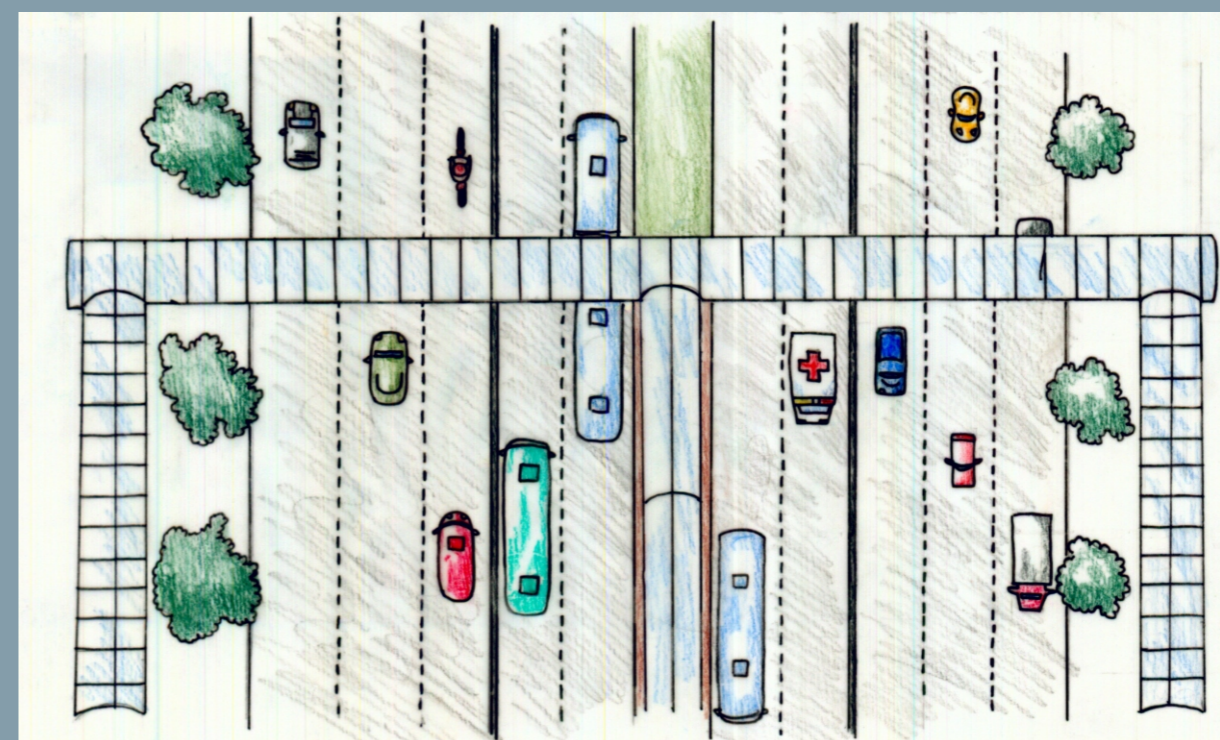
A Via-expressa Sul apresenta-se como um desafio difícil de ser superado, pois, apesar de ser o elemento gerador do aterro, é o principal obstáculo a integração do mesmo. A contribuição mais significativa que esta rodovia pode fazer ao projeto é servir de elemento de acesso ao Parque, entretanto é necessário considerar que a atual estrutura da via foi concebida apenas para automóveis. Neste sentido a incorporação de um sistema de transporte público de massa na rodovia mostra-se adequada, pois além de atender as necessidades do Parque, converge com a necessidade urgente de melhorias na mobilidade urbana de Florianópolis. Dentre as possibilidades o modelo de BRT enquadra-se satisfatoriamente no contexto de Florianópolis, além do Parque ter a possibilidade de beneficiar-se deste sistema. Aproveitando-se do canteiro central da Via-expressa e ampliando-se um pouco os limites laterais da via destina-se um espaço de aproximadamente 18 metros para uma calha central de quatro pistas para BRT. A cada 800 metros posiciona-se uma estação para o sistema integrada a uma passarela desta forma além de consolidar as estações como acessos ao Parque também se aproveitam as mesmas na integração entre os dois lados do aterro.



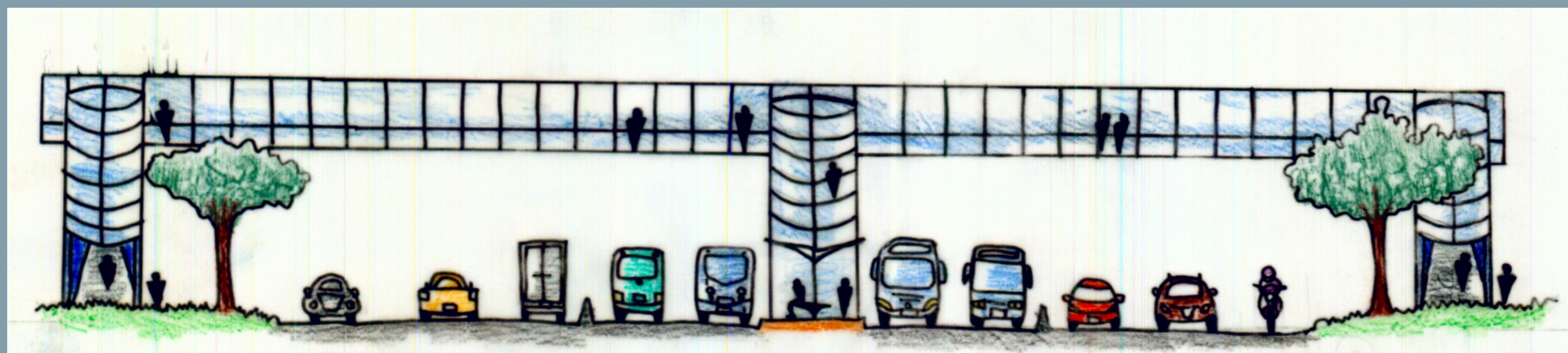
Sistema de BRT de Curitiba



Exemplo de sistema com passarela / estação



Vista Superios(Croqui) de passarela / estação e via exclusiva para o sistema de BRT



Elevação (Croqui) de passarela / estação e via exclusiva para o sistema de BRT

As Praças transversais tem a finalidade de estruturar os espaços e garantir acesso ao mar independente dos possíveis desdobramentos da ocupação do parque. Estes espaços também representam uma oferta segura de pequenos espaços para descanso, lazer e esportes e buscam se integrar as diferentes condições encontradas ao longo do parque. O conjunto destas praças interligadas pelo passeio da orla e a Via-expressa Sul formam a integração deste conjunto de espaços. A diretriz na concepção destas praças é que as mesmas participem na conexão entre os dois lados do aterro, organizem espaços para futuras ocupações, ofereçam atrativos e ocupem relativamente pouco espaço para ambientes fechados.

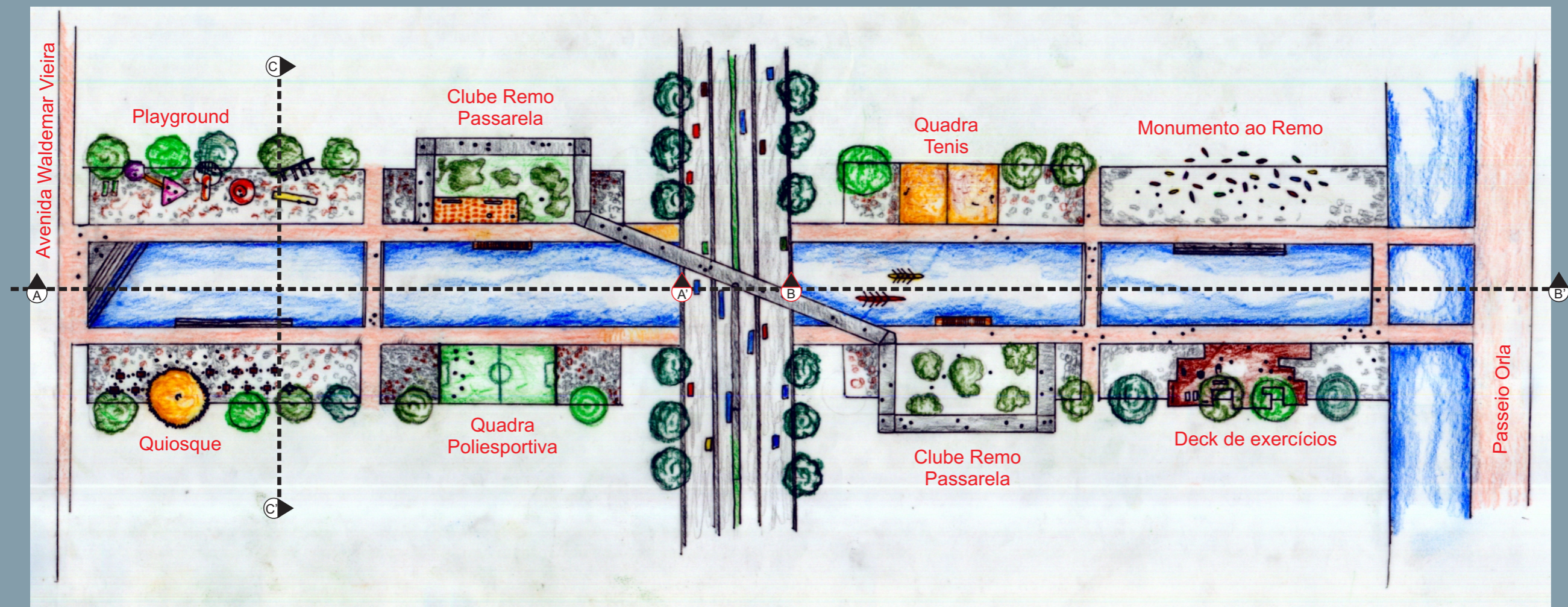
A porção do Parque que integra o Bairro do Saco dos Limões tem sua rede de praças transversais destinadas ao Remo. Esta estratégia, além de incorporar atratividade a estes espaços, oferece novas possibilidades aos clubes de Remo de Florianópolis, que poderão se desvencilhar de certos problemas que os atingem atualmente. Os elementos básicos destas praças seriam os canais, uma vez que os mesmos fossem adaptados para cumprirem sua nova função como conexão qualificada entre a cidade e o mar também assumiriam o papel central na geração destes espaços. Além dos clubes de Remo estes espaços abrigariam outros pequenos usos de praças como quadras esportivas, parques infantis, quiosques e qualquer outra atividade de pequeno porte que atenda os interesses dos usuários em potencial. É importante considerar que a possibilidade dos clubes se instalarem no aterro da Via-expressa Sul não significa que os mesmos tenham que se transferir plenamente para o local, é possivelmente vantajoso, para os clubes e para cidade, que estas entidades mantenham atividades nos dois locais.



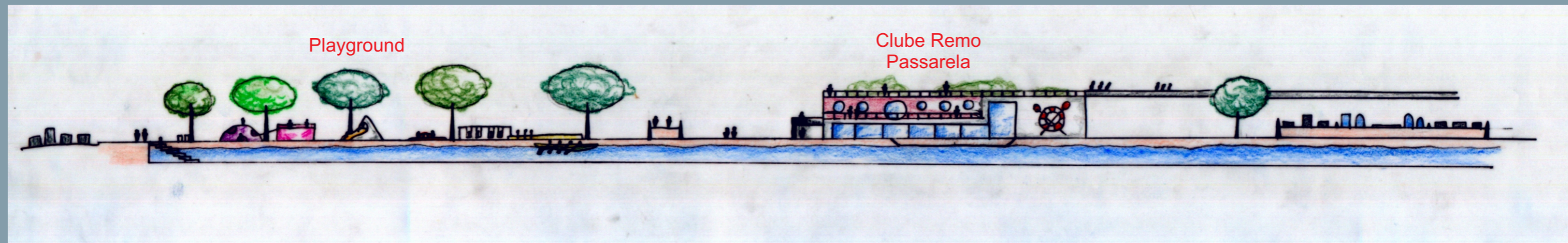
Vista superior (Croqui) da estruturação de espaços públicos para região do Saco dos Limões: Praças, Canais, Passeio da Orla, travessia da rodovia e marinas.

ESTUDOS

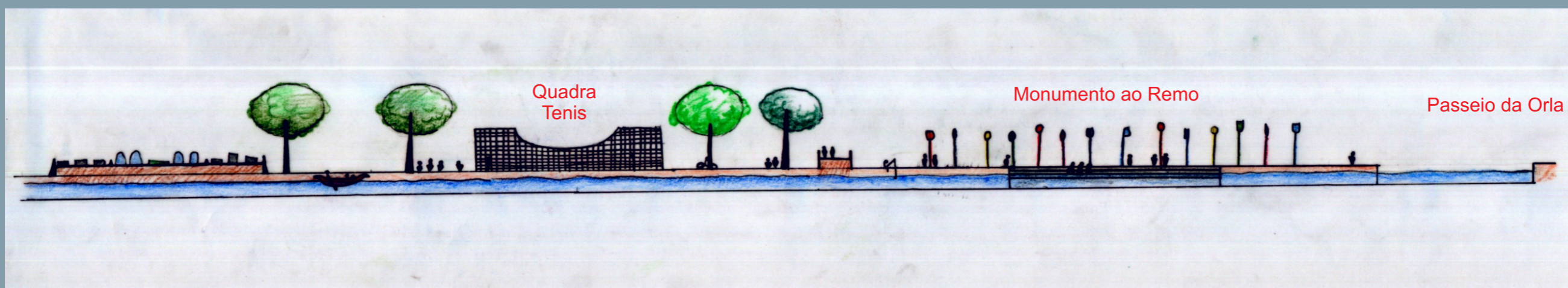
O grande desafio na concepção destas praças é a Via expressa Sul, e o obstáculo que ela representa. Uma das soluções para esta questão é o uso convencional de passarelas e uma forma diferenciada de fazê-lo seria integrando as mesmas as estruturas destinadas ao Remo. O aspecto mais sensível desta abordagem é a resistência que os habitantes de Florianópolis têm ao uso de passarelas preferindo, em geral, correr o risco nas rodovias. Por outro lado essa é uma alternativa de baixo impacto e fácil implantação.



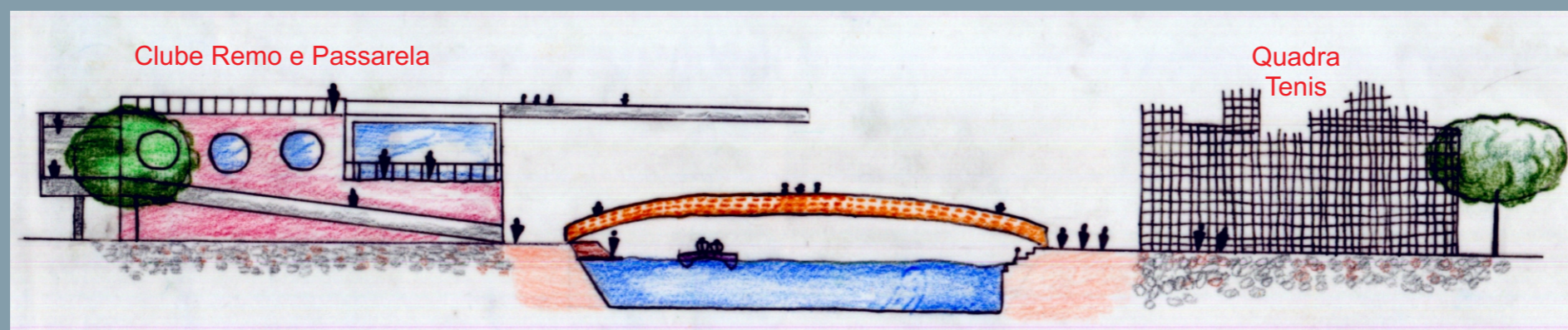
Vista Superior (Croqui): Conceito de praça transversal baseado no canal e na passarela combinada as instalações do Remo.



Corte longitudinal AA' (Croqui): Conceito de praça transversal baseado no canal e na passarela combinada as instalações do Remo.



Corte longitudinal BB' (Croqui): Conceito de praça transversal baseado no canal e na passarela combinada as instalações do Remo.

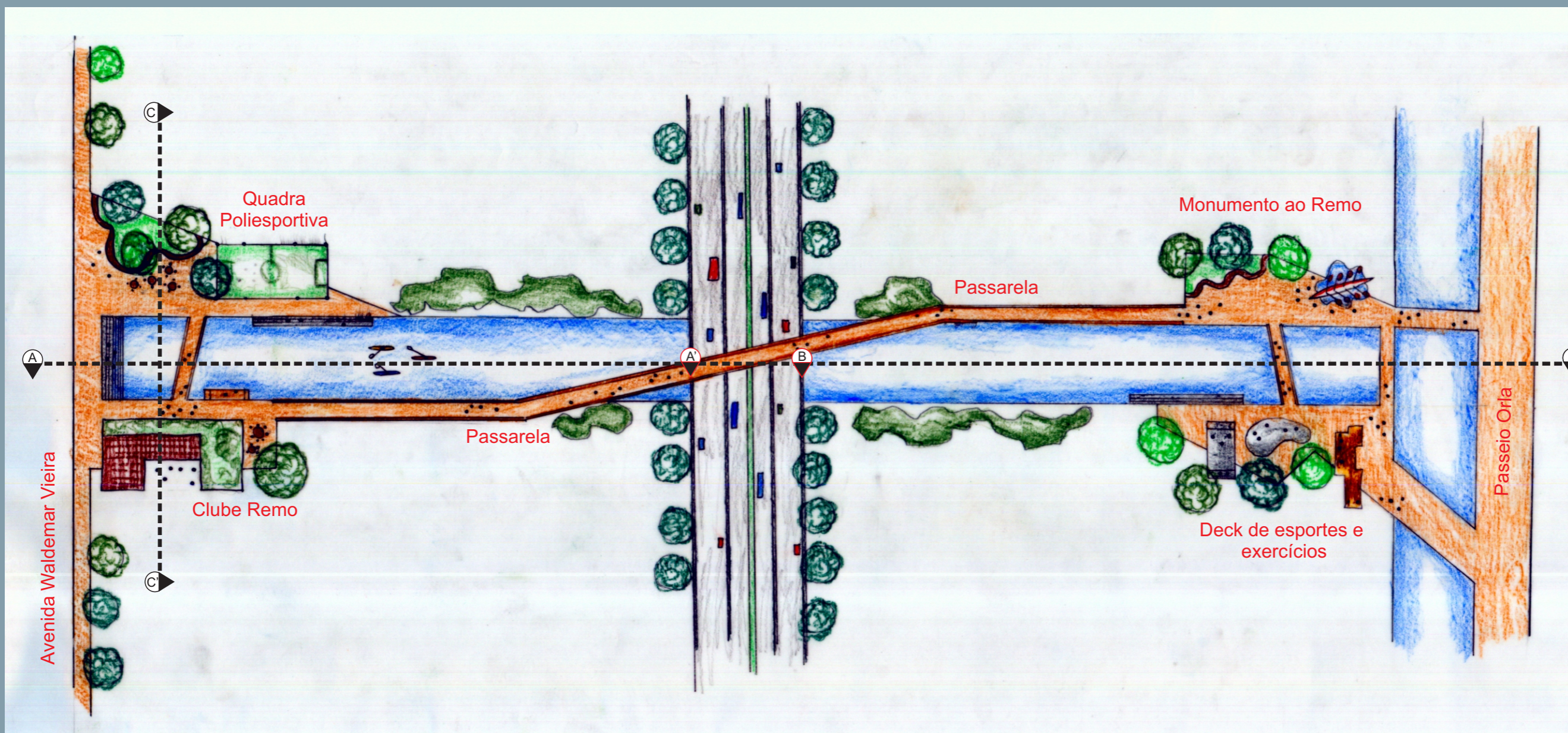


Corte transversal CC' (Croqui): Conceito de praça transversal baseado no canal e na passarela combinada as instalações do Remo.

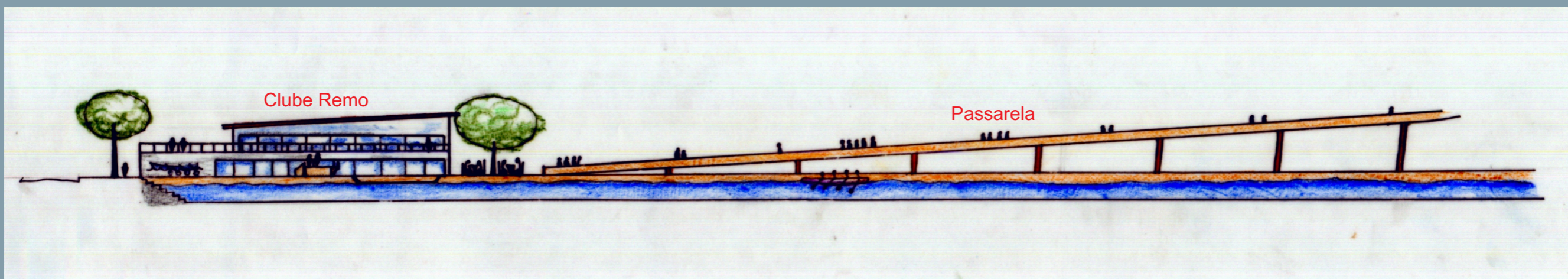
ESTUDOS

Outra possibilidade dentro da lógica de travessias elevadas seria uma passarela na forma de uma rampa contínua apesar desta abordagem necessitar de muito espaço para ser desenvolvida e causar um significativo impacto visual ela representa uma travessia contínua e fluida entre os lados do aterro.

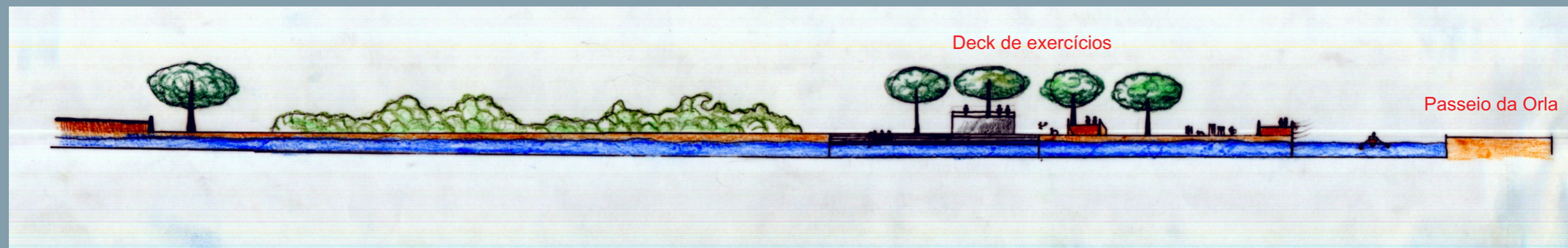
Essa estratégia também reduz a resistências costumeira dos pedestres em utilizar passarelas uma vez que a travessia é realizada de forma suave.



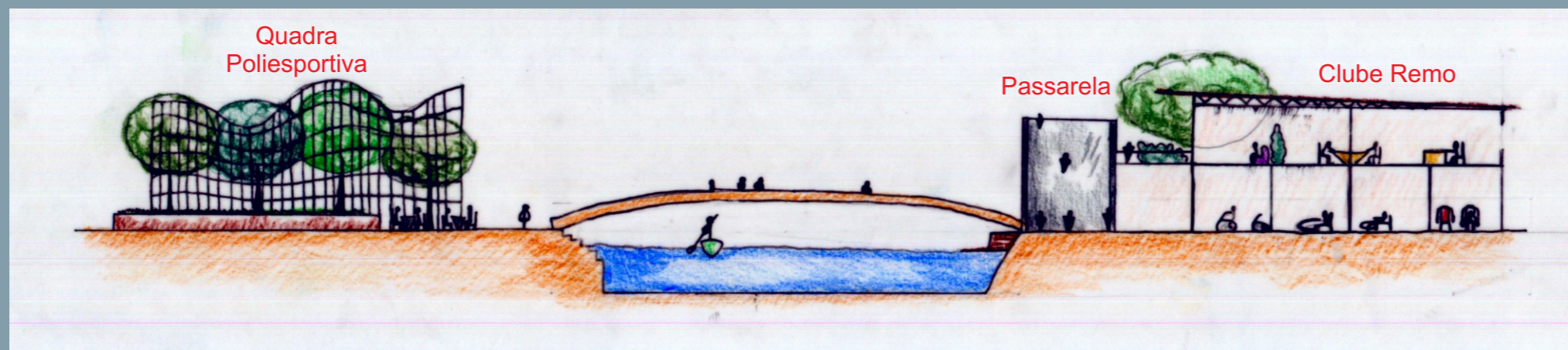
Vista Superior (Croqui): Conceito de praça transversal baseado na proposta de uma passarela contínua de suave elevação.



Corte Longitudinal AA' (Croqui): Conceito de praça transversal baseado na proposta de uma passarela contínua de suave elevação.



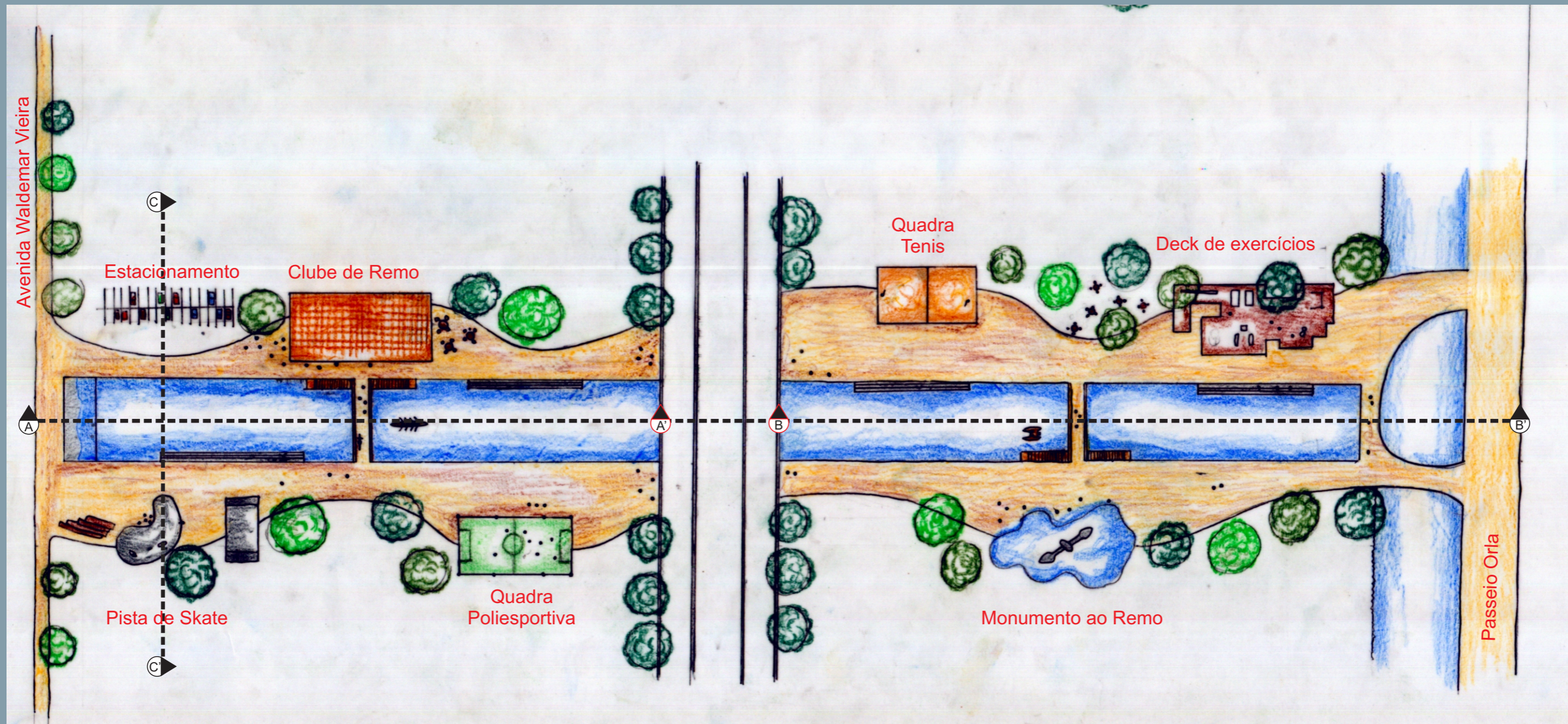
Corte Longitudinal BB' (Croqui): Conceito de praça transversal baseado na proposta de uma passarela contínua de suave elevação.



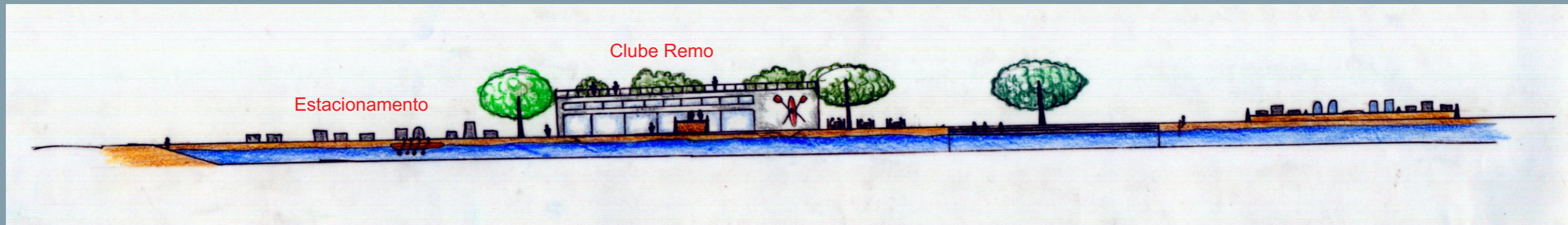
Corte Longitudinal CC' (Croqui): Conceito de praça transversal baseado na proposta de uma passarela contínua de suave elevação.

ESTUDOS

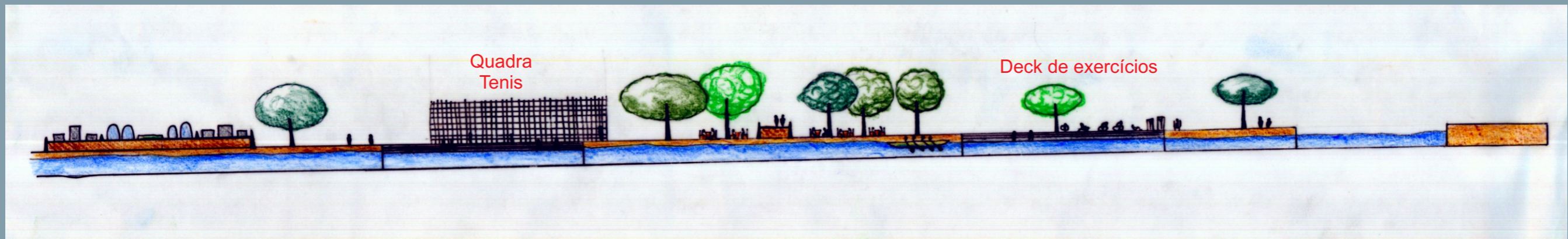
Uma terceira abordagem seria elevar trechos da Via- expressa criando passagens sob a mesma, apesar dos custos envolvidos essa é a estratégia que mais oferece um sentido de integração e continuidade ao aterro.



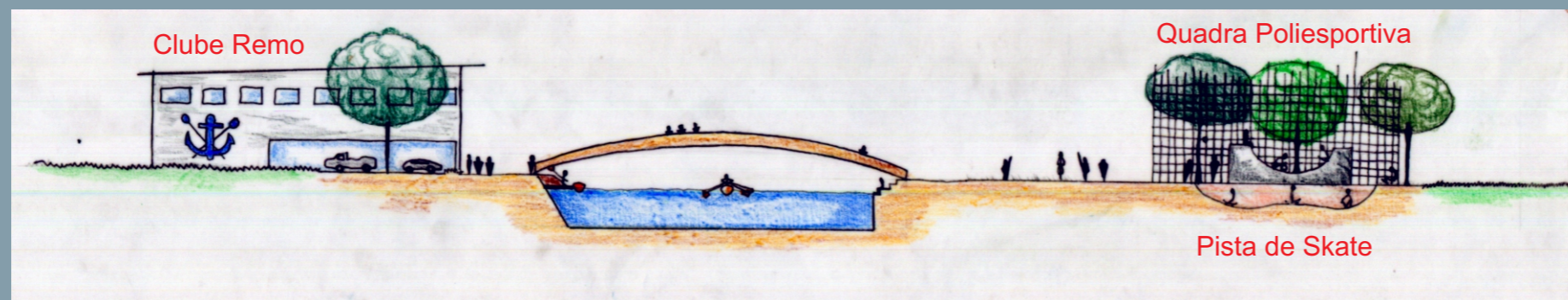
Vista Superior (Croqui): Conceito de praça transversal baseado na proposta de elevar trechos da Rodovia permitindo que o fluxo de pessoas circule sob a Via-expressa Sul.



Corte longitudinal AA' (Croqui): Conceito de praça transversal baseado na proposta de uma passarela contínua de suave elevação.



Corte longitudinal BB' (Croqui): Conceito de praça transversal baseado na proposta de uma passarela contínua de suave elevação.



Corte transversal CC' (Croqui): Conceito de praça transversal baseado na proposta de uma passarela contínua de suave elevação.

ESTUDOS

Outra possibilidade a ser explorada nesta porção é a implantação de uma Marina pública. A demanda por espaços desta natureza é antiga em Florianópolis, e considerando a sua vocação marítima e a oferta diminuta de estruturas náuticas do Município, é impressionante que ainda não tenha sido atendida. A criação de uma Marina no Parque representaria um grande atrativo urbano e se enquadra adequadamente na proposta de estimular novas relações com o mar. As condições naturais da região não são as mais propícias para este tipo projeto, embora também não sejam inadequadas, entretanto considerando os recursos tecnológicos atuais o projeto se mostra viável. Também se optou por incorporar a proposta da Marina às entidades de Remo, a ideia é que os clubes administrem o fluxo de barcos e em troca fiquem com parte dos lucros. O canal criado pelo passeio da orla completa as estruturas de suporte ao Remo ao criar um espaço controlado que permite o treino regular dos atletas.

As iniciativas apresentadas tem por objetivo demonstrar conceitos alternativos de apropriação de grandes vazios urbanos. A ideia de estruturar grandes projetos, como um parque urbano, através de iniciativas de pequeno porte como praças e passeios permite que os planejadores da proposta utilizem poucos recursos com grande eficiência. Levando em consideração o caso de Florianópolis onde a ocupação lenta e fragmentada dos grandes espaços urbanos é uma tendência absoluta é importante que os projetos idealizados para esta cidade incorporem essa realidade.

Também é importante salientar que a aplicação deste conceito de ocupação permitiria a recuperação de muitas áreas urbanas da cidade, como o aterro da Via-expressa Sul. Essa reestruturação se bem aproveitada poderia significar a superação das problemáticas levantadas como o enfraquecimento da relação entre o mar e a cidade, a carência de espaços de lazer qualificado e o abandono de patrimônio significativos da cidade como, por exemplo, o Remo

BIBLIOGRAFIA

- ROGERS, Richard. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2001. 180p ISBN 8425218896

- PLAZOLA CISNEROS, Alfredo. **Arquitectura deportiva**. Mexico: Limusa, 1977.

- SCHNEIDER, Neide Beschold; PHILIPPI, Luiz Sergio. UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA Centro Tecnológico. **Parque Municipal do Maciço da Costeira (PMMC)** : caracterização da área e a conservação dos recursos hídricos. Estudo de caso das comunidades do entorno ao PMMC em Florianópolis SC /. Florianópolis, 1999. [92]f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico.

- AMBONI, Giovanni. UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA Centro Tecnológico. **Estudo para um planejamento ambiental da Costeira do Pirajubaé Florianópolis - Santa Catarina**. Florianópolis, 2001. 110 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental

- TRINDADE, Clarice da Costa. UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental. **Limites e possibilidades de uma gestão democrática do ambiente urbano** : o caso do aterro do Saco dos Limões Florianópolis-SC. Florianópolis, SC, 2000. ix, [170] f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental.

- MELO, Anderson Tavares de. UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA Programa de Pós-Graduação em Biologia Vegetal. **Aspectos ecológicos da formação em um manguezal em área de aterro hidráulico (via expressa sul, Fpolis, SC), através de mapeamento**. Florianópolis, SC, 2008. 158 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências Biológicas. Programa de Pós-Graduação em Biologia Vegetal

- BORGES, Maury Dal Grande. Remando nas águas da história. Florianópolis: Imprensa oficial do Estado de Santa Catarina, 2002.

- SANTOS, Paulo C. dos. *Espaço e Memória: o Aterro da Baía Sul e o desencontro marítimo de Florianópolis*. 1997. Dissertação de Mestrado. PPGH, UFSC, Florianópolis, 1997.

- MACEDO, Silvio Soares. **Quadro do paisagismo no Brasil**. 2. ed. São Paulo (SP): FAUUSP, 1999. 143p. (Quapá ; 1) ISBN 8590116921

- DECKER, Luciana; VIEIRA FILHO, Dalmo. UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA Curso de Arquitetura e Urbanismo. **A relação da cidade de Florianópolis com o mar** : Uma intervenção no entorno da Ponte Hercílio Luz. Florianópolis, SC: 2006. 1 CD-ROM Trabalho de Conclusão de Curso - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Curso de Arquitetura e Urbanismo.

- FREITAS, Eduardo Gaulitchi; ISHIDA, Americo. **Cidade líquida: /** revelando as águas na paisagem urbana. Florianópolis, 2011. 1 CD-ROM TCC (Graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Curso de Arquitetura e Urbanismo