TCC - TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO 2014 / 01
Acadêmico: LEANDRO PIEPER NUNES
Orientador: MILTON LUZ DA CONCEIÇÃO
Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Universidade Federal de Santa Catarina

APRESENTAÇÃO

A cidade de Florianópolis sempre foi meu lar e seu centro urbano foi o cenário onde se desenrolaram boa parte das minhas alegrias e tristezas. Sendo assim quando as possibilidades do Trabalho de Conclusão de Curso surgiram a decisão de direcionar meus esforços a este objeto foi fácil e imediata. No entanto o centro urbano de Florianópolis não é um objeto simples e sim uma matriz complexa de possibilidades e problemas, e neste mar de opções era necessário estreitar meus interesses.

Ao longo dos anos um aspecto do centro de Florianópolis sempre me causou estranheza, em todos os bairros balneários da Ilha de Santa Catarina o mar desempenha um papel estruturante, ou ao menos importante, na forma e funcionamento dos núcleos urbanos já no bairro central o mesmo não passa de um vizinho silencioso e esquecido. Meus estudos iniciais demonstraram que no passado não foi sempre assim, pelo contrário, o núcleo central da cidade nasceu e se desenvolveu a partir do mar e apesar da radical ruptura que se sucedeu alguns elementos deste passado sobreviveram até os dias de hoje.

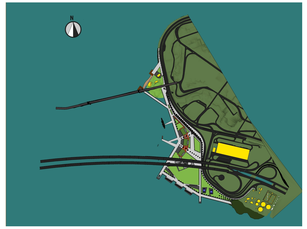
Um dos elementos deste passado que chamou minha atenção foi o Remo. Esta atividade já é praticada na Ilha a séculos e sua vertente esportiva tem quase 100 (cem) anos de história em Florianópolis, surpreendentemente ela sobreviveu as mutações da cidade e atualmente subsiste graças aos três clubes esportivos (Clube Náutico Riachuelo, Clube Náutico Francisco Martinelli e Clube de Regatas Aldo Luz), que preservam esta tradição. Meu interesse foi despertado pelo fato desta atividade ser um fragmento vivo do passado do centro da cidade e porque durante seu surgimento e seu ápice o núcleo urbano desfrutava de um período valorização da relação cidade-mar, que foi interrompido pela construção do aterro da Baía Sul na década de 70.

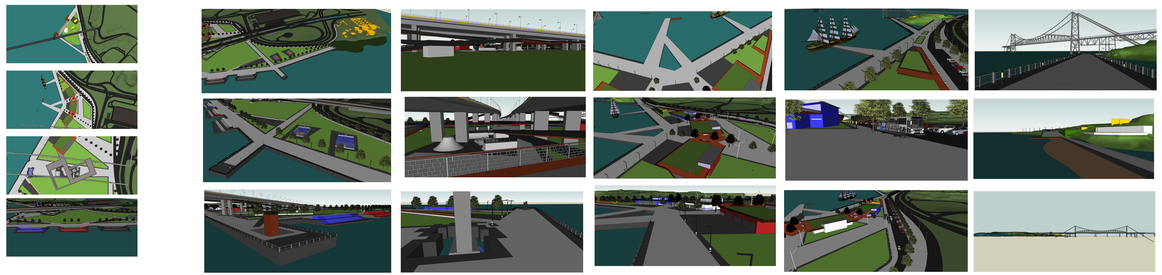
Uma vez que comecei a focar este estudo em um centro urbano foi o cenário onde se desenrolaram boa parte das minhas alegrias e tristezas. Sendo assim referidos clubes têm suas sedes. Neste momento percebi que a perda de proximidade com o mar está na verdade atrelada a um problema urbano muito mais grave e abrangente que é a fragmentação, desarticulação e consequente degradação do espaço urbano, em especial o espaço público, de Florianópolis. A modernização viária, a falta de fiscalização dos planos urbanos, a ausência de amples e planejadas intervenções urbanas, o descontrole imobiliário e o tempo transformaram o centro da cidade em uma grande e pouco coesa colcha de retalhos, inchada em alguns pontos e morta em outros.

De todas as áreas abandonados geradas por esta conjuntura o espaço sob as pontes é sem dúvida o mais emblemático. Ao andar sob as pontes Colombo Machado Salles e Pedro Ivo Campos é inevitável rememorar a tradição histórica de associar os baixos de ponte ao abandono, miséria e a decadência. Triste é também constatar que as imediações da Ponte Hercílio Luz, símbolo da cidade e grande patrimônio do estado, padecem da mesma atmosfera de desamparo que só encontram um leve atenuante na presença bem preservada do Forte Santana. Curioso é ainda observar que estes espaços estão conectados com o Passeio da Beiramar Norte, um dos espaços ao ar livre mais vivo da cidade, e, no entanto o público em geral evita as pontes e prefere dar as costas para estes espaços.

Porque isto acontece? O que pode ser feito para modificar, positivamente, esta situação? Ai estão as duas perguntas que nortearam o desenvolvimento do trabalho e o resultado destas especulações é a proposta de um novo Parque Urbano para o centro de Florianópolis, que, dentro de certos limites, aproxima novamente a cidade do mar e mostrará que a degradação do meio urbano não é uma realidade inescapável e sim opção infeliz que pode ser substituída por boas alternativas.

PROPOSTA





Trabalho de Conclusão de Curso

LAZER SOB A PONTE

Proposta de um parque urbano sob as cabeceiras insulares das pontes de Florianópolis

INTRODUÇÃO

Como especificado no título do trabalho a proposta consiste e um Parque Urbano localizado no bairro Centro do Município de Florianópolis, estado de Santa Catarina. O trabalho parte do conceito de Parque Urbano como um espaço ao ar livre de generosas proporções, caracterizado de forma geral pela abundância de vegetação e pelo predomínio absoluto de espaço aberto sobre espaço fechado, voltado para atividades recreativas, esportivas e culturais. Apesar desta definição não ingorar o assuntos e de outros arquitetos trabalharem com perspectivas diversas e esta, a dúvia em questão mostrou-se satisfatória para o desenvolvimento do trabalho. Também é importante frisar que embora não caiba nesse rótulo o projeto trabalha com a premissa de um Parque público sempre aberto a população da cidade e visitantes.

A área de intervenção localiza-se na parte leste do bairro Centro, e compreende do atual Parque Walter Ledge até a rotação que será feita na Avenida Beira-Mar Norte e parte das fundações da Ponte Hercílio Luz. O limite sul da intervenção é marcado pela Estação de tratamento de esgoto da Baía Sul, a oeste todo espaço da propriedade é contornado pela Rua Antônio Pereira Oliveira Neto e pela Avenida Osvaldo Rodrigues Cabral, a fronteira norte é marcada pela atual Marina do Corpo de Bombeiros de Florianópolis e na leste (e parte do sul e norte) pelas águas das baías de Florianópolis.

Dada as características do local da proposta algumas condicionantes de projeto foram acumuladas a priori de forma a tornar o processo desdobramentos do trabalho. A primeira delas de refere a conservar os grandes elementos de infraestrutura urbana relacionados ao projeto como, por exemplo, as avenidas, pontes e estruturas sanitárias. Considerando que estes elementos tem importância básica para todo Município e que qualquer alteração nos mesmos exige complexos subsídios de planejamento urbano e engenharia, que extrapolam a escala e o foco do presente trabalho, optou-se por preservar estes elementos dentro da proposta.

Considerando que o proposta trata de um espaço público, tipo de espaço que por natureza se interconecta com outros espaços semelhantes e esse processo se estende para outras cidades, optou-se por incorporar os limites espaciais propostos e interver apenas dentro dos limites já especificados.

JUSTIFICATIVA

A solução arquitetônica de um Parque Urbano sob as pontes no parte insular de Florianópolis se embasa em quatro considerações sobre a cidade e seus elementos. A primeira delas se refere ao fatoo como bairro central de Florianópolis, em seguindo lugar a importância do lazer ao ar livre na vida urbana, em terceiro os benefícios de recuperar áreas urbanas segregadas e degradadas e por fim a grande valor das orlas marítimas para cidade.

Potencial das orlas marítimas para cidade:

Na formação de centros fica sempre evidente a tendência dos mesmos localizarem-se próximos de grandes corpos d'água como rios, lagos, e, claro, o mar. Apesar do lado passivo que a cidades costumam assumir diante do mar, é naquele super que este padrão surge em decorrência de necessidades mais práticas como abastecimento, circulação e saneamento. Deste maneira a relação que o mar parte das cidades, que surgiram antes do último século, assumiram com o mar é marcada pela funcionalidade, dificilmente o mesmo repousa pelo mesmo. A idea de que a vida próxima ao mar é algo bem, desejável e glamoroso é um fenômeno recente e já vem provocando mudações urbanas em muitas cidades. Atualmente as orlas marítimas das cidades, quando bem projetadas e mantidas, tornam-se parte de estrutura de bater de cidade e grandes atrações turísticas.

Em termos de orla Florianópolis é uma cidade privilegiada, são 42 praias ao longo de toda Ilha e todos os anos milhares de turistas vem a cidade em busca destas praias. O Centro da cidade fica a margem deste privilégio, e, apesar do passado da Baía mar norte ser uma opção popular na cidade, o mesmo é magnetismo uma sobra do projeto viário ali implantado e dessa bacisinho e deveria em qualidade. Na face sul do centro urbano, área histórica com inúmeros atrativos turísticos, o aterro destruiu quase todos os vestígios da orla original e em seu lugar foram colocados rodovias, estações de esgoto, elevados e outros usos desconexos. Desta forma o centro da cidade perdeu um de seus aspectos mais atrativos e peculiares, e atualmente a rua está um espaço esquecido e insulubre.

As mudanças que criaram esta situação foram, até certo ponto, necessárias e atualmente são praticamente irreversíveis, no entanto melhorias podem ser feitas e o aterro ainda oferece grandes possibilidades. Boa parte desta grande área criada na década de 70 ainda permite intervenções e ainda é possível alimentar esperanças de uma nova orla marítima qualificada e atraente para cidade.

HISTÓRICO

Fundada em 1726 pelo bandeirante Francisco Dias Velho y vila de Nossa Senhora do Desterro, rebatizada de Florianópolis em 1894, se desenvolve a partir da região onde atualmente encontram-se a Praça XV de Novembro e a Capitã Mempodilaria. Este posicionamento mas oriental do centro somado ao lento crescimento demográfico, característico da cidade até meados da década de 80, foi com que a ocupação da atual área de intervenção fosse tardia e com alguma peculiaridades.

No início do desenvolvimento da vila de Desterro a região onde se situa a proposta era uma parte periférica e muito pouco ocupada do povoamento. Considerando que durante todo este período os grandes deslocamentos eram realizados por vias marítimas e as atracadouros localizavam-se na Praça XV e na Praia da Fora, atual Avenida Beiramar Norte, a região da proposta estava a margem do crescimento urbano.

O primeiro marco significativo na área foi o Forte de Santana de Estreito erigido em 1763, por ordem da Coroa Portuguesa, que julgou ao defesa até então implantada na Ilha insuficiente e Hercílio luz, inaugurada em 1926, foi responsável por finalmente criar uma ligação terrestre entre a Ilha e o continente. Além de modificar profundamente a malha urbana na cidade a nova ponte também inaugurou o declínio da atividade portuária da cidade. Entretanto a mudança mais abrupta e radical foi o projeto de modernização da cidade implantado na década de 70, além da implantar duas novas pontes e uma rede de avenidas este projeto foi responsável pelo aterro de mais de 400.000 m² que extrapou o contato da população com a baía sul. Apesar de inúmeros projetos de ocupação o aterro permanece esquecido como uma imensa área rodoviária e de infraestrutura urbana.

Com a construção do aterro praticamente todas as antigas atividades marítimas cessaram e atualmente a principal característica da região é o intenso transito de automóveis. Os principais componentes do local são as avenidas, as ruas quentes, a rodoviária muito ligeira e recentemente um novo viaduto foi implantado no local comprovando assim o desterro rodoviário deste espaço. Foram ainda construídas duas estações, uma de esgoto e uma de energia da local, que ocupam locais privilegiados junto ao mar. Sobrevivem a esta metamorfose urbana o Forte Santana, a antiga fábrica de pregos e portas, alguns casarios antigos e graças a transferência para o espaço sob as pontes os clubes de remo obtiveram a melhoria de condições para continuar suas atividades. Apesar de todos os esforços e mudanças radicais o problema do transporte em Florianópolis ainda persiste e praticamente não existem mais espaços significativos a serem sacrificados em prol de rodovias. Resta então saber que tipo de cidade esta nova cria vai criar e se neste processo será possível preservar e exigma de periferia e esquecimento que sempre caracterizou a região da Rita Maria.

O início da década de XX foi marcado por um modesto, porém significativo, desenvolvimento da industrial na Ilha de Santa Catarina e a afastada região do bairro Rita Maria com sua já consagrada vocação portuária foi o local escolhido para o aporte das fábricas. Os grandes responsáveis por estas inovações foram os membros da família Hoepcke, pois todo complexo industrial formado na região era de sua propriedade. O primeiro empreendimento desta família foi a fábrica de pregos e portas Rita Maria fundada em maioda de 1900, no ano de 1907 eles construíram o estaleiro Arataca que fabricava navios para sua frota comercial e posteriormente também passou a produzir veleiros. Por fim, em 1913, foi fundada a fábrica de Rendas e Tecidos que, embora tenha mudado de localização em 1979, permanece em atividade até hoje. A implantação deste complexo fabril teve um segundo desdobramento que foi a implantação de um vila operária, uma vila de casas geminadas foram construídas para os funcionários da família Hoepcke e, consequentemente, a população da área cresceu.

A partir de 1920 começam as mudanças mais significativas na região, que não só impactaram as mesma, mas em toda cidade de Florianópolis. O marco inicial desta transformação foi a ponte Hercílio luz, inaugurada em 1926, foi responsável por finalmente criar uma ligação terrestre entre a Ilha e o continente. Além de modificar profundamente a malha urbana na cidade a nova ponte também inaugurou o declínio da atividade portuária da cidade. Entretanto a mudança mais abrupta e radical foi o projeto de modernização da cidade implantado na década de 70, além da implantar duas novas pontes e uma rede de avenidas este projeto foi responsável pelo aterro de mais de 400.000 m² que extrapou o contato da população com a baía sul. Apesar de inúmeros projetos de ocupação o aterro permanece esquecido como uma imensa área rodoviária e de infraestrutura urbana.

OBJETIVOS

A partir das considerações que serviram de base para a proposta de Parque Urbano, das condicionantes de projeto previamente determinadas e das intenções minhas do trabalho foram especificados cinco objetivos de projeto:

1. Criar um lugar atraente e seguro para o lazer e recreação ao ar livre sob a porção insular das pontes de Florianópolis;
2. Tornar sob lugar atraente e seguro para o lazer e recreação ao ar livre sob a porção insular das pontes de Florianópolis;
3. Melhorar as condições dos Clubes de Remo de Florianópolis e integrá-los a proposta;
4. Preservar, explicitar e conectar os bens patrimoniais presentes no local;
5. Reduzir ao máximo os efeitos negativos das condicionantes sobre a proposta;

Bibliografia

ACKOFF, Richard. **Cidades para um pequeno planeta.** Barcelona: Gustavo Gili, 1981. 240p ISBN BACH21809X

ALVARES, Gabriela. Jornal. **Arquitetura Barroca Brasileira.** Mexico: Limusa, 1977.

TRAVASSOS. Clarice da Costa. UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental. **Limites e possibilidades de uma geografia ambiental para o ordenamento urbano.** Um estudo de caso do aterro da Baía Sul da Cidade Florianópolis/SC. Florianópolis, SC, 2000. 1v. (TESE Doutorado (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental)

GEHRES, Maria Ilha Fernandes. Revista do agua de Florianópolis. Florianópolis: Imprensa oficial do Estado de Santa Catarina, 2002.

CARTAS, Rachel. Jornal. **Espaço Público e Espaço Privado na Cidade Contemporânea.** Revista do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1997. Disponível em: http://www.ufrgs.br/ppgeo/pub/ra/ra1cartas.htm. Acesso em: 10 jun. 2014.

VASCONCELLOS, Vinicio Stein. **Quatro ilhas e um continente.** Rio de Janeiro: J. ed. Sala Pacific DPI. FIALCOF, 1999. 195p. (Equipe) ISBN 8585134951

CRUZER, Luciane VERA Cruzer. Lisboa. UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA Curso de Arquitetura e Urbanismo. **A Cidade Contemporânea e o Espaço Público.** Um estudo sobre a Avenida Beira-Mar Norte em Florianópolis/SC. Florianópolis, SC, 2000. 1v. (TESE Trabalho de conclusão de curso - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Curso de Arquitetura e Urbanismo.

FIGUEIRA, Eduardo Escalhão; SIVIERO, Americo. **Cidade Viajante.** Ensaiando as lógicas da paisagem urbana. Florianópolis, 2013. 1 CD-ROM TCC (Graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Curso de Arquitetura e Urbanismo.