

Trabalho de Conclusão de Curso

LAZER SOB A PONTE

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

Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Acadêmico: Leandro Pieper Nunes

Universidade Federal de Santa Catarina
Matrícula: 06231021

Orientador: Milton Luz da Conceição
Semestre: 2014 /01

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 desfrutou 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 esta tradição fui imediatamente conduzido a triste área sob as cabeceiras insulares das pontes de Florianópolis onde atualmente os 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 conseqüente degradação do espaço urbano, em especial o espaço público, de Florianópolis. A modernização viária, a falta de fiscalização dos planos urbanos, a ausência de amplas 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 abandonadas 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 lembrar a tradição histórica de associar os baixios 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? Aí 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, aproximara 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.

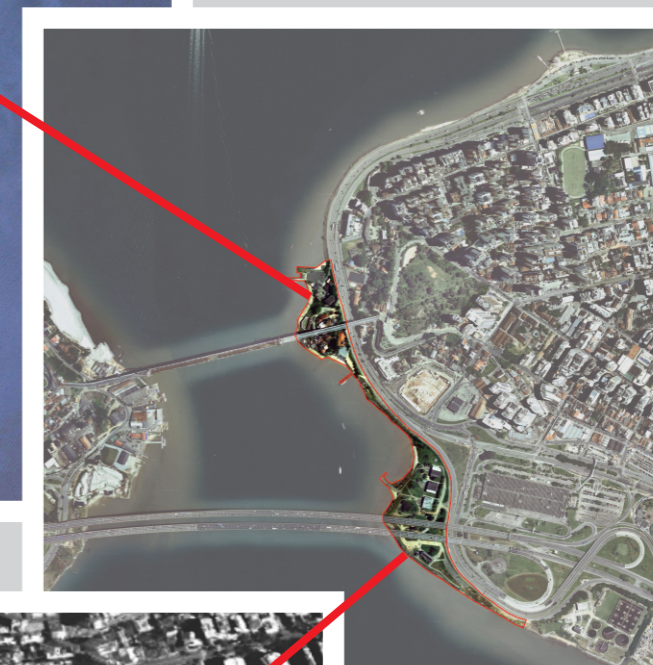
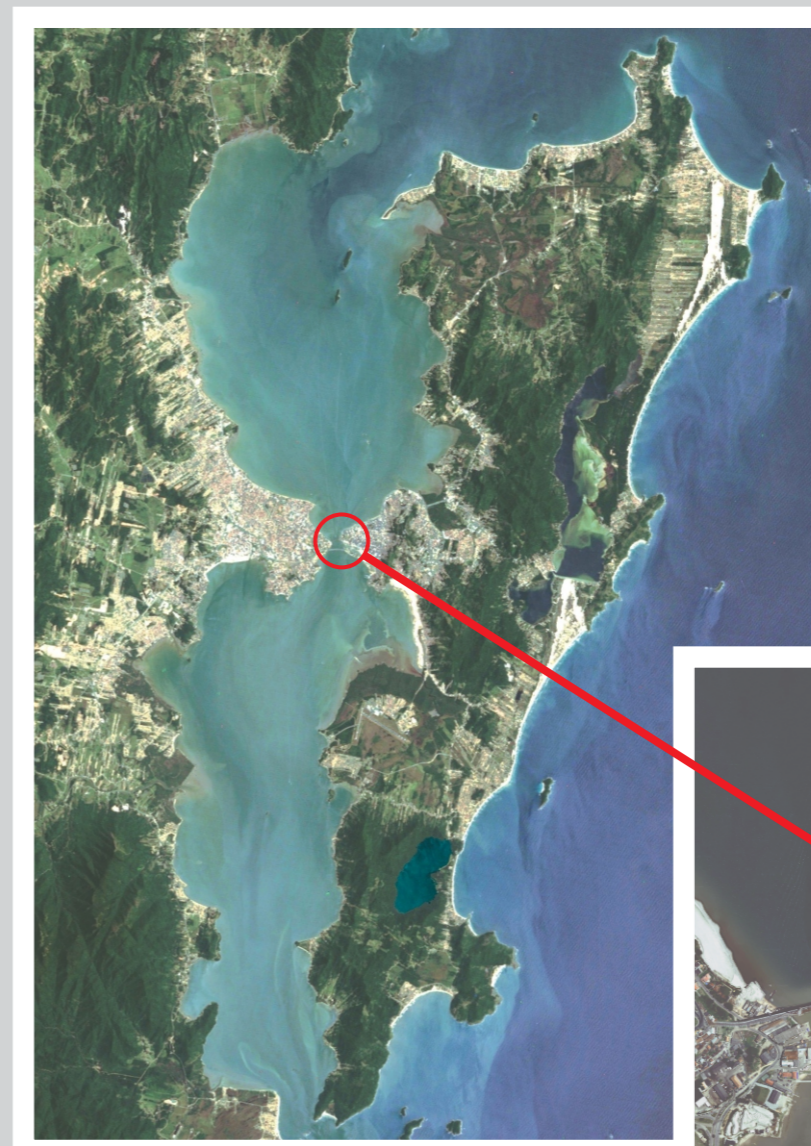
INTRODUÇÃO

Como especificado no título do trabalho a proposta consiste em um Parque Urbano localizado no bairro Centro do Distrito Central do Município de Florianópolis, estado de Santa Catarina. O trabalho partiu 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 esgotar o assunto, e de outros arquitetos trabalharem com perspectivas diversas a essa, a ideia em questão mostrou-se satisfatória para o desenvolvimento do trabalho. Também é importante frisar que, embora não conste no título, o projeto trabalha com a premissa de um Parque público sempre aberto a população da cidade e a visitantes.

A área de intervenção localiza-se na parte leste do bairro Centro, e compreende do atual Parque Náutico Walter Lange até a elevação rochosa que abriga o Forte Santana 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 proposta 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 no 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 assumidas *a priori* de forma a limitar os possíveis desdobramentos do trabalho. A primeira delas refere-se a conservar os grandes elementos de infra-estrutura urbana relacionados ao projeto como, por exemplo, as avenidas, pontes e estruturas sanitárias. Considerando que estes elementos têm importância básica para todo Município e que qualquer alteração nos mesmos exige complexas soluções 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 a proposta trata de um espaço público, tipo de espaço que por natureza se interconecta com outros espaços semelhantes e esse processo se estende quase indefinidamente, optou-se por respeitar os limites espaciais propostos e intervir apenas dentro dos limites já especificados.





A solução arquitetônica de um Parque Urbano sob as pontes na parte insular de Florianópolis se embasa em quatro considerações sobre a cidade e seus elementos. A primeira delas se refere ao Remo como bem patrimonial de Florianópolis, em segundo 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 o grande valor das orlas marinhas para cidade.

Recuperação de áreas urbanas degradadas:

Um aspecto sempre presente na estrutura das cidades são áreas desprezadas e evitadas pela maior parte da população, em geral estão associadas a atividades produtivas, como fábricas, ou locais de trânsito intenso, como zonas portuárias, e áreas sanitárias. Com a modernização dos meios de transporte as cidades passam também sofrer com a implantação de inumeráveis infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, e o subproduto deste processo é o aumento de áreas degradadas.

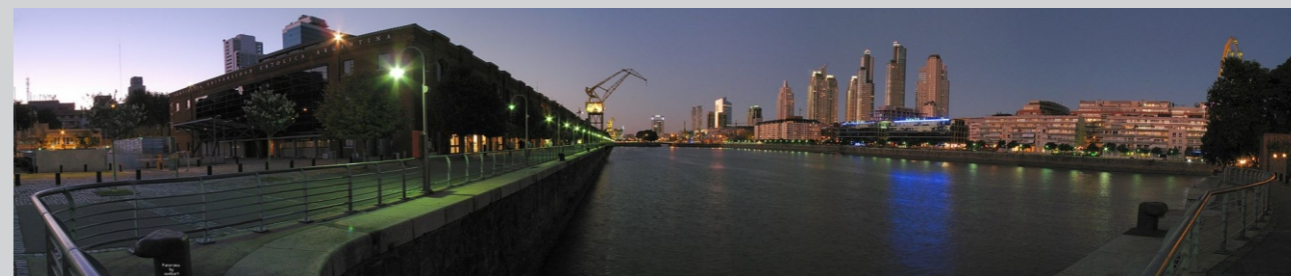
Poucas áreas urbanas são mais representativas desta realidade do que os baixios de ponte, a ideia de que os espaços sob pontes são sobras urbanas sem utilidade e destinadas aos rejeitados da sociedade é ponto passivo na cultura brasileira. Em Florianópolis não é diferente, apesar de a ponte Hercílio Luz contar com o privilégio de uma edificação histórica sob sua estrutura, as duas pontes construídas na época do aterro não contam com a mesma sorte: com exceção dos clubes de Remo, suas cabeceiras são desoladas e esquecidas. Se por um lado este tipo de espaço permite comportamentos degradantes como uso de drogas e mendicância, por outro constitui-se como uma das melhores opções para reformas e melhorias urbanas. Considerando o quadro apresentado anteriormente, cidades densamente ocupadas com poucas opções restantes de áreas livres, porém com áreas abandonadas e desvalorizadas são grandes oportunidades para a criação novos tipos de infraestruturas de recreação, circulação e até melhorias na drenagem e saneamento da 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, é claro, o mar. Apesar do belo panorama que as cidades costumam assumir diante do mar, é razoável supor que este padrão surgiu em decorrência de necessidades mais práticas como abastecimento, circulação e saneamento. Desta maneira a relação que a maior parte das cidades, que surgiram antes do último século, assumiram com o mar é marcada pela funcionalidade, distanciamento e mesmo repúdio pelo mesmo. A ideia de que a vida próxima ao mar é algo belo, desejável e glamoroso é um fenômeno recente e já vem provocando mutações urbanas em muitas cidades. Atualmente as orlas marítimas das cidades, quando bem projetadas e mantidas, tornaram-se parte de estrutura de lazer da 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 passeio da Beira-mar norte ser uma opção popular na cidade, o mesmo é inegavelmente uma sobra do projeto viário ali implantado e deixa bastante a desejar 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 nova orla é um espaço esquecido e insalubre.

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.



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, é claro, o mar. Apesar do belo panorama que as cidades costumam assumir diante do mar, é razoável supor que este padrão surgiu em decorrência de necessidades mais práticas como abastecimento, circulação e saneamento. Desta maneira a relação que a maior parte das cidades, que surgiram antes do último século, assumiram com o mar é marcada pela funcionalidade, distanciamento e mesmo repúdio pelo mesmo. A ideia de que a vida próxima ao mar é algo belo, desejável e glamoroso é um fenômeno recente e já vem provocando mudanças urbanas em muitas cidades. Atualmente as orlas marítimas das cidades, quando bem projetadas e mantidas, tornaram-se parte de estrutura de lazer da 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 passeio da Beira-mar norte ser uma opção popular na cidade, o mesmo é inegavelmente uma sobra do projeto viário ali implantado e deixa bastante a desejar 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 nova orla é um espaço esquecido e insalubre.

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.



Lazer sob a ponte:

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

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

Importância do lazer ao ar livre na vida urbana

O lazer sempre fez parte da vida humana nos centros urbanos. Mesmo quando a cidade cresce à margem de qualquer planejamento, sempre existirão lugares de ócio e recreação. Às vezes estes lugares assumem formas bem definidas e organizadas como arenas esportivas, teatros e clubes, mas independente de quantas formas o lazer urbano possa assumir a rua e a praça sempre serão suas expressões mais básicas. Estes espaços ao ar livre constituem-se desde sempre as modalidades mais flexíveis e simples de espaço urbano embora seja curiosamente difícil controlar o sucesso ou insucesso de sua apropriação. O grande atrativo destes espaços são as infinitas possibilidades que elas comportam, e neste sentido os parques são exemplos análogos.

Os grandes agentes de mutação urbana das cidades contemporâneas, e conseqüentemente do lazer urbano, no último século foram sem dúvida os automóveis. As ruas das cidades, que tradicionalmente eram determinadas pela escala e ritmo humanos, passaram a ser projetadas, e adaptadas, para as demandas do automóvel, transformando o espaço público das cidades em não-lugares e extinguindo uma série de atividades que antes faziam parte do cenário urbano. Um segundo fator responsável pela degradação do espaço público das cidades foi a ocupação acelerada e não coordenada das áreas urbanas, um fenômeno típico das cidades brasileiras. Seja pelas iniciativas de empresas do ramo imobiliário ou pela ocupação informal de indivíduos, o resultado padrão são centros urbanos densamente edificadas e pavimentados, uma paisagem incongruente, uma malha viária inadequada e uma oferta quase nula de áreas verdes e de lazer.

Florianópolis não escapou destas mutações, apesar de ser uma cidade atípica (cidade insular, capital estadual de pequeno porte e ocupação dispersa) as sucessivas mudanças em sua forma e estrutura também reduziram sua oferta de espaços públicos qualificados para o lazer no centro urbano. Os espaços desta natureza que ainda persistem ou constituem-se de reminiscências históricas como a Praça XV ou de espaços residuais de obras de infra-estrutura como, por exemplo, o Passeio da Avenida Beiramar Norte. O exemplo mais emblemático de não-lugar de Florianópolis é novamente o aterro da Baía Sul, mesmo que parte de sua área seja destinada a equipamentos de infra-estrutura urbana sua maior parte é composto de lugares e usos fragmentados em geral distantes do cotidiano da cidade. De forma geral a demanda por áreas de lazer na cidade é suprida pelas praias, shoppings e por parte do centro urbano que ainda preserva parte de sua vitalidade.

Nas últimas décadas uma grande parcela dos profissionais de arquitetura e urbanismo tem voltado sua atenção ao espaço público das cidades e é possível observar, em boa parte das intervenções contemporâneas, uma preocupação explícita em oferecer áreas públicas de recreação para os centros urbanos. Muitos motivos podem ser alegados em prol deste posicionamento desde uma alternativa sustentável para infra-estrutura da cidade até melhorias na própria organização da malha urbana. Entretanto um dos benefícios mais significativos do lazer como alternativa ao espaço público é seu impacto positivo na preservação do mesmo; espaços assim, quando bem planejados, costumam atrair um público freqüente e variado e essa ainda é a grande estratégia preventiva contra a degradação do espaço urbano e o surgimento de não-lugares.



Lazer sob a ponte:

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

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

Remo como bem patrimonial:

Nos primórdios da colonização da ilha de Santa Catarina, bem antes da moderna tecnologia de motores e pontes, o Remo era parte indispensável do cotidiano da ilha já que a pequena cidade portuária de desterro dependia das embarcações de remo e da vela para os deslocamentos, pescarias e o comércio na cidade. Em meados do século XX, quando o progresso finalmente atingiu a agora então cidade de Florianópolis, os barcos trocaram seus remos por motores, o porto da cidade entrou em decadência e por fim, em 1926, a ilha e o continente foram conectados através de uma moderna ponte pênsil. Foi neste cenário, aonde o mar ia progressivamente perdendo seu significado econômico, cultural e social para a cidade, e que desenvolveu-se aqui o Remo esportivo.

A primeira entidade dedicada a este esporte foi o Clube Náutico Riachuelo fundado em 1915, nos quatro anos seguintes surgiram também o Clube Náutico Francisco Martinelli, o Clube de Regatas Aldo Luz e por fim, em 1919, a Federação Catarinense de Remo. No período entre a década de 20 e 60 as regatas de Remo eram a sensação da cidade e os remadores eram os ídolos locais. Por volta da década de 50 o Remo em Florianópolis estava em seu ápice, já havia acumulado prêmios nacionais e internacionais, a comemoração de suas glórias mobilizava o centro da cidade e sua popularidade era equivalente a do futebol nos dias de hoje. Todo este período de decadência econômica do mar é marcado por uma série de novas iniciativas que sugerem tentativas estabelecer novas relações com o mar, é nesta época que o banho de mar ganha status recreativo, que surge o restaurante Miramar e que o Remo se torna o grande esporte da cidade.

Entretanto na década de 70 com as pressões para modernização da infraestrutura da cidade, construiu-se o grande aterro da Baía Sul. Até então os Clubes de Remo desfrutavam de uma relação quase direta com o mar, pois os mesmos localizavam-se na fachada marítima da cidade. Com a construção do aterro esta relação foi rompida, e, progressivamente tanto o esporte como o mar deixaram definitivamente de ter relevância no cotidiano da cidade. Na década de 80, após muita negociação, o governo estadual transferiu os clubes para sua atual localização no Parque Walter Lange. Apesar desta medida ter levado o Remo de volta ao mar, a cidade permanece afastada do mesmo, e os clubes são um fragmento de memória isolado entre rodovias e viadutos.

A intensa transformação urbana do centro de Florianópolis na década de 70 e 80 desfigurou a cidade, e, apesar de inegáveis benefícios de saneamento e circulação, muito do Patrimônio da cidade foi perdido. O pequeno centro foi sufocado por prédios, sobrados foram destruídos e o aterro transformou-se em um espaço desconexo e pouco convidativo. Neste contexto é de suma importância para os moradores de Florianópolis preservar os pedaços de patrimônio que resistiram a estas transformações, desta forma sua história não será sumariamente destruída pelas necessidades do futuro.



Lazer sob a ponte:

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

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

HISTÓRICO

Fundada em 1726 pelo bandeirante Francisco Dias Velho a vila de Nossa Senhora do Desterro, rebatizada de Florianópolis em 1894, se desenvolveu a partir da região onde atualmente encontram-se a Praça XV de Novembro e a Capital Metropolitana. Este posicionamento mais oriental do centro somado ao lento crescimento demográfico, característico da cidade até meados da década de 80, fez com que a ocupação da atual área de intervenção fosse tardia e com algumas 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 os 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 do Estreito erigido em 1763, por ordem da Coroa Portuguesa, que julgou as defesas até então implantadas na ilha insuficiente e ordenou a construção de dois novos fortins no estreito entre a ilha e o continente. Um deste foi o forte Santana que foi então implantado no morro Rita-Maria e a região passa a contar com a presença dos militares de serviço na fortificação.

Posteriormente dois novos projetos para região vieram confirmar seu status secundário e periférico dentro da dinâmica urbana. Um deles se desenvolveu em 1840 quando a Colina da Vista Alegre, atual parque da Luz e imediações, foi transformada no Cemitério do Caminho Estreito. O mesmo permaneceu em atividade até 1903, mas a transferência dos restos mortais ali enterrados só foi realizada em 1925. O outro projeto foi o Forno de Lixo, inaugurado em 1914 este equipamento foi durante quase meio século a principal forma de eliminação dos resíduos urbanos.

Durante o século XIX algumas famílias começaram a se estabelecer entre o Forte Santana e o cemitério público formando assim um novo bairro na cidade denominado Rita Maria. Este lugarejo praiano se caracterizava por um significativo comércio de aves, pescado e produtos da lavoura sendo assim a praia do local acabou sendo batizada de Praia da Feira. Este fluxo de pessoas e mercadorias foi se desenvolvendo e a vocação portuária desta área se consolidou muitos que visitavam ou partiam da ilha viajavam a partir dos atracadouros desta praia. Os barcos a vapor que circulavam pelas baías trazendo mercadorias e visitantes se abasteciam de combustível em uma pequena ilha defronte a praia, que por esta causa foi batizada de ilha do carvão.



JEAN-BAPTISTE DEBRET (1768-1848): *Vista da Vila de Desterro a partir do Hospital*, 1827.
Aquarela, 37 x 10, 5 cm.

Fonte: DEBRET, J.-B. *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*. Paris: R. de Castro Maya, 1954, prancha 70.

Lazer sob a ponte:

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

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

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 pontas Rita Maria fundada em meados de 1900, no ano de 1907 eles construíram o estaleiro Aratacas 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 série de casas geminadas foram construídas para os funcionários da família Hoepcke e, conseqüentemente, a população do bairro cresceu.

A partir de 1920 começam as mudanças mais significativas na região, que não só impactaram na 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 na cidade. Entretanto a mudança mais abrupta e radical foi o projeto de modernização da cidade implantado na década de 70, além de implantar duas novas pontes e uma rede de avenidas este projeto foi responsável pelo aterro de mais de 400.000 m² que extirpou o contato da população com a baía sul. Apesar de inúmeros projetos de ocupação o aterro permanece essencialmente 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 trânsito de automóveis. Os principais componentes do local são as avenidas, as três pontes, a rodoviária municipal e recentemente um novo viaduto foi implantado no local comprovando assim o destino rodoviário deste espaço. Foram ainda construídas duas estações, uma de esgoto e uma de energia do local, que ocupam locais privilegiados junto ao mar. Sobreviveram a esta metamorfose urbana o forte Santana, a antiga fábrica de pregos e pontas, alguns casarios antigos e graças a transferência para o espaço sob as pontes os clubes de remo obtiveram o mínimo 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 crise vai criar e se neste processo será possível superar o estigma de periferia e esquecimento que sempre caracterizou a região do Rita Maria.



Lazer sob a ponte:

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

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

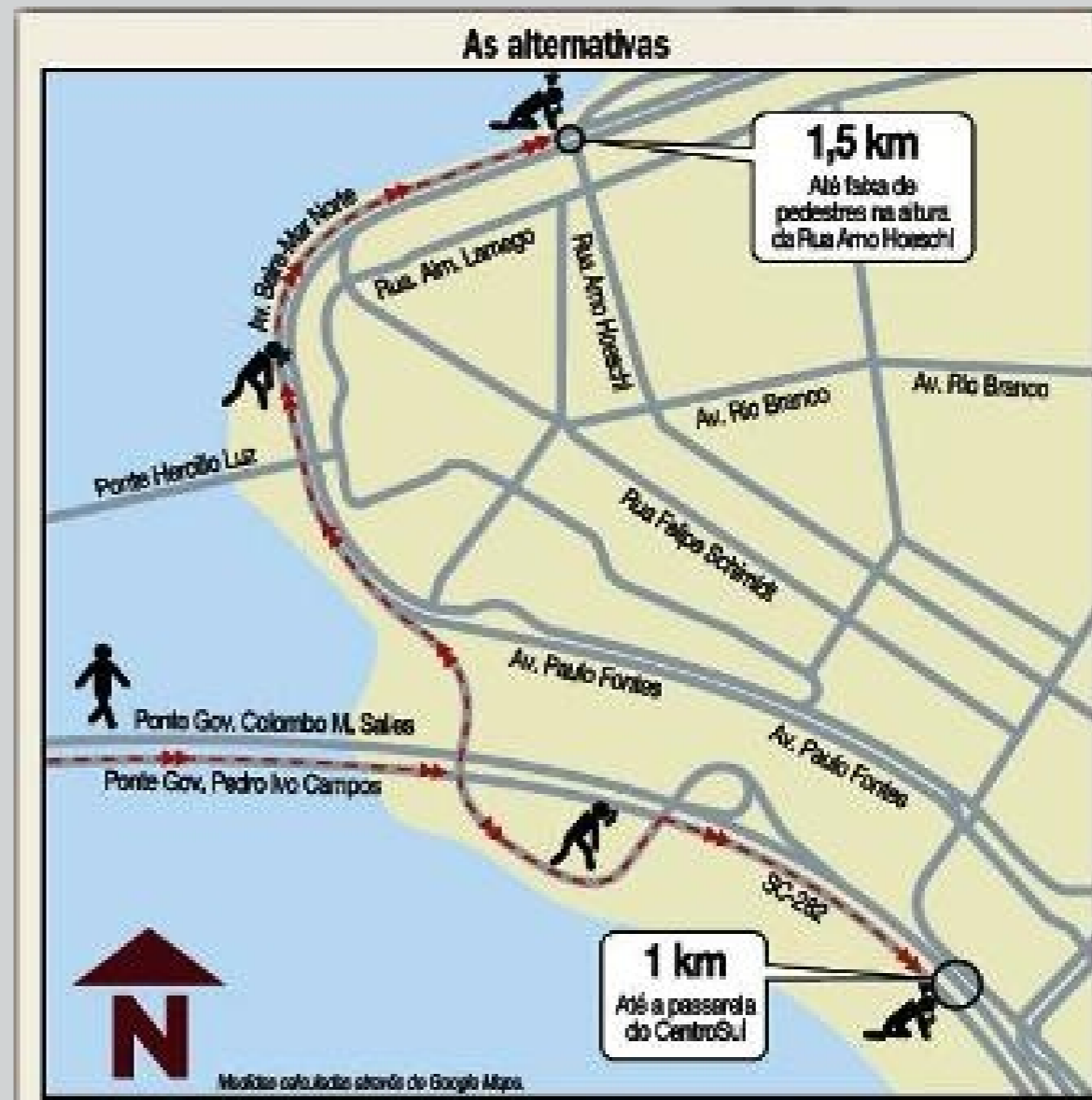
CIRCULAÇÕES



Atualmente a circulação na área de intervenção é majoritariamente voltada para o automóvel individual, sendo que existem cinco acessos para veículos ao longo da Avenida Osvaldo Rodrigues Cabral. A referida avenida funciona nos dois sentidos, cada qual contando com três pistas, e possui um elevador (Rita Maria) que distribui o fluxo para a Avenida Jornalista Rubens de Arruda Ramos e para a Avenida Paulo Fontes.

A área de intervenção também comporta uma ciclovia de sentido duplo que se estende desde a Avenida Jornalista Rubens de Arruda Ramos até a estação de tratamento de esgoto da CASAN. O passeio para pedestres também se estende desde a referida avenida, no entanto ele continua para além da estação de esgoto ao longo de toda a extensão da Baía Sul. Sob a ponte Pedro Ivo Campos ainda funciona a única, dentre quatro, das passarelas para pedestres e ciclista idealizadas no projeto das pontes. A mesma é acessada através rampas localizadas no Parque Walter Lange.

Apesar da existência de um passeio e de uma ciclovia o acesso a área é complicado e bastante perigoso, as travessias seguras para o local estão localizadas a mais de 700 metros de distância o que leva a maioria dos visitantes a se arriscar na travessia da rodovia de alta velocidade. Além de acessos seguros a região outra ausência significativa é a de transporte público, nenhuma das muitas linhas de ônibus que circulam pela cidade tem rotas ou pontos de parada próximo ao local, a parada de ônibus mais próxima encontra-se na Avenida Jornalista Rubens de Arruda Ramos novamente a mais de 700 metros de distância.



ELEMENTOS INTERNOS

Ponte Hercílio Luz:

Construída entre 1922 e 1926 esta ponte pênsil é o principal símbolo da cidade e um dos mais importantes do estado de Santa Catarina. Os responsáveis pelo projeto foram os engenheiros norte-americanos Robinson e Steinman e execução ocorreu durante o Governo de Hercílio Luz. Possui mais de 821 metros de extensão e altura de 74 metros sendo que sua estrutura de aço pesa aproximadamente 5.000 toneladas. A ponte foi fechada em 1982 por motivos de segurança, e durante um curto período (1988 a 1991) foi reaberta para pedestres e ciclistas. Atualmente é um patrimônio tombado a nível federal e encontra-se em um complicado processo de reforma que já dura mais de uma década.



Ponte Colombo Salles:

Fez parte dos projetos de modernização da cidade na década de 70 sendo a segunda ponte a ligar a ilha ao continente. Foi projetada pelo arquiteto Pedro Paulo de Melo Saraiva com uma estrutura em concreto e aço e 1227 metros de extensão. Foi inaugurada em 1975 para um fluxo de 40.000 veículos / dia entretanto hoje em dia suporta um tráfego de 180 000 veículos/dia em suas quatro pistas de sentido único (ilha-continente).



Ponte Pedro Ivo Campos:

Ponte idealizada em conjunto com a ponte Colombo Salles e inaugurada em 1991 é similar a mesma em todos os aspectos. Possui uma ligeira diferença de comprimento (1252 metros), uma de suas passarelas para pedestres continua em atividade e seu fluxo funciona em sentido contrário (continente-ilha). Também é válido mencionar que atualmente ambas as pontes estão em um estado questionável de conservação e uma reforma das mesmas é inevitável.



Lazer sob a ponte:

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

TCC - TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO 2014 / 01

ACADÊMICO: LEANDRO PIEPER NUNES

ORIENTADOR: MILTON LUZ DA CONCEIÇÃO

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

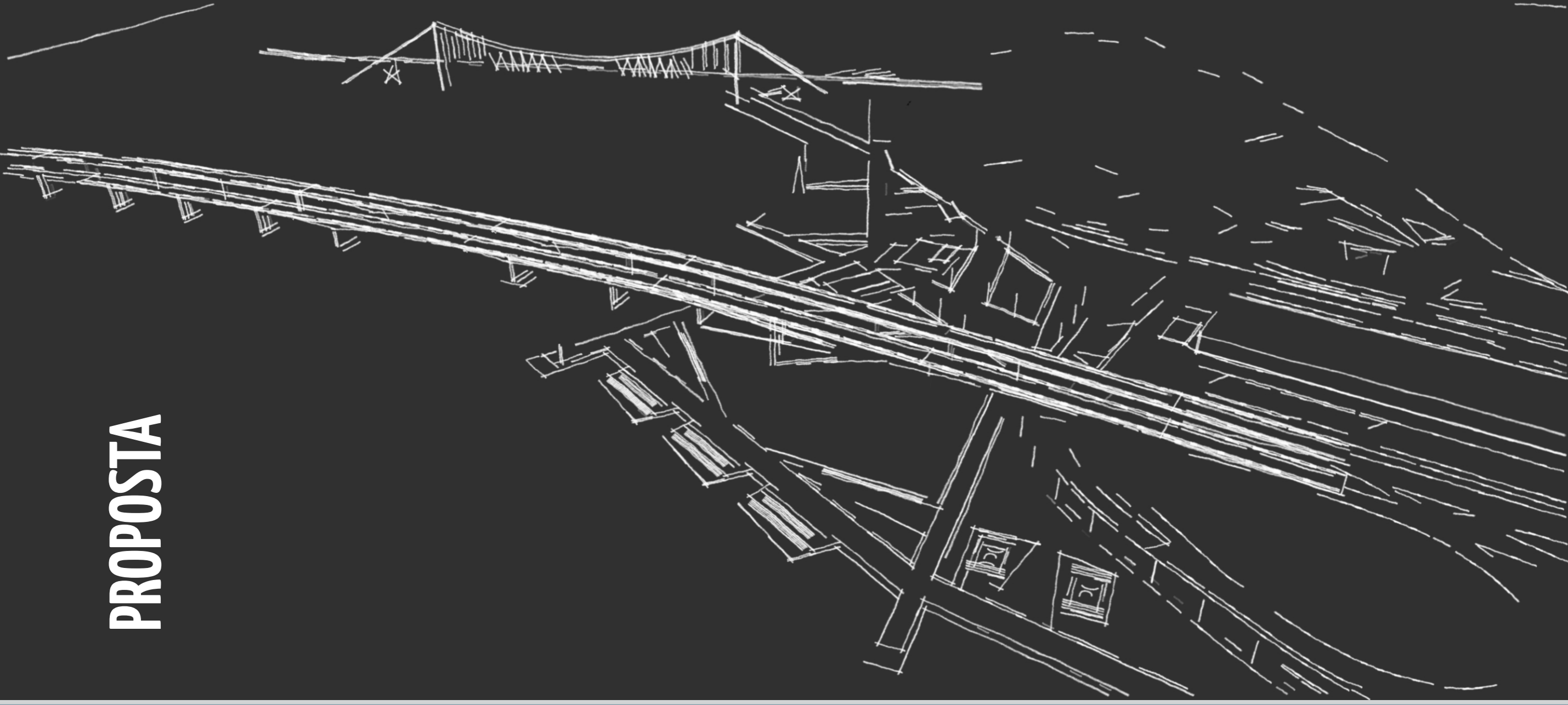
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

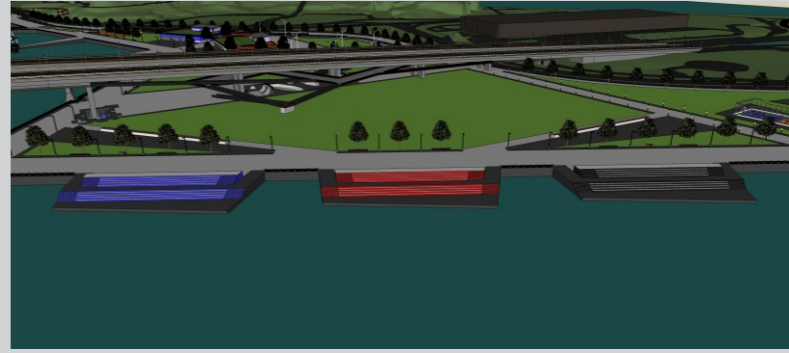
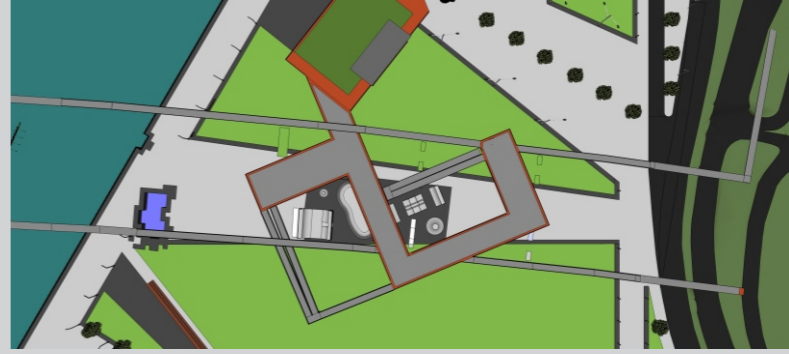
PROPOSTA

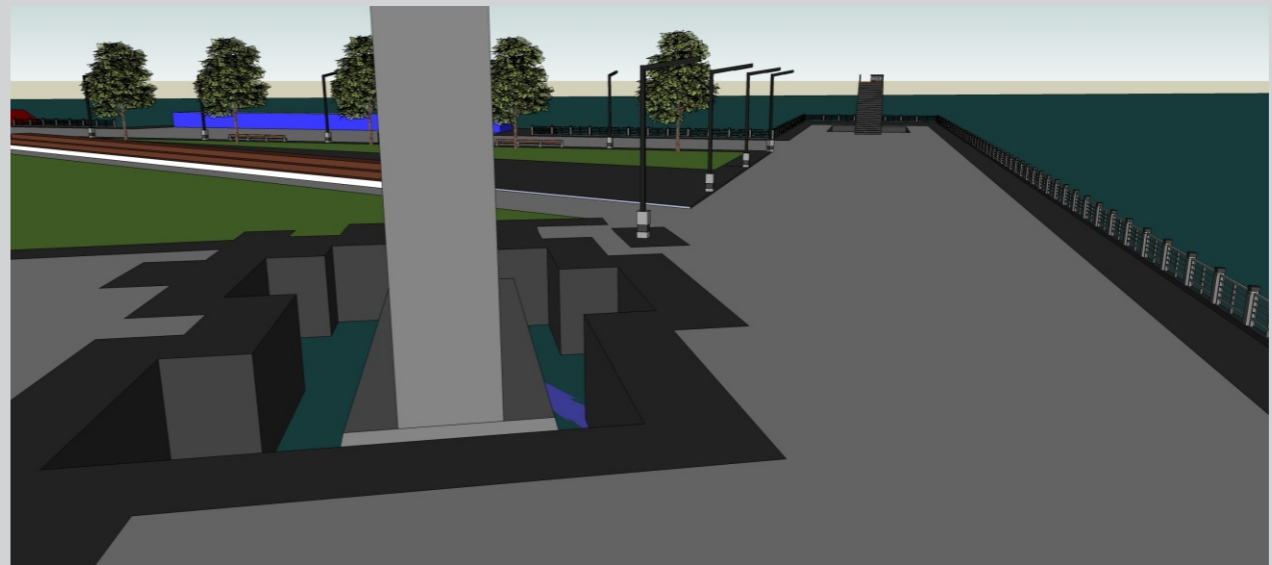
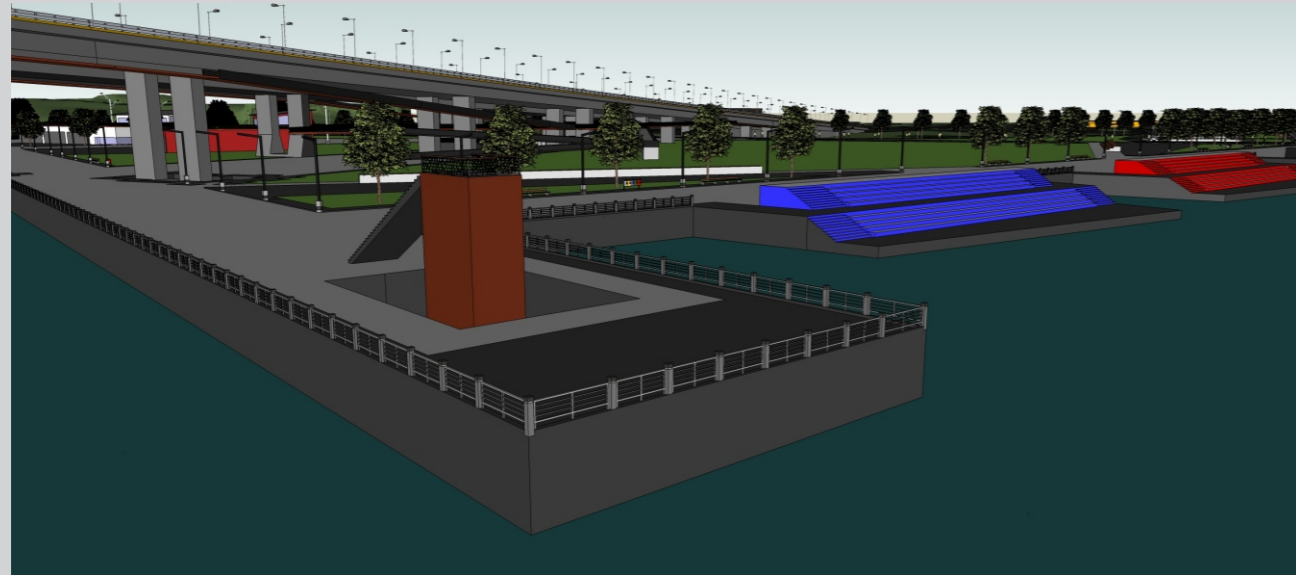
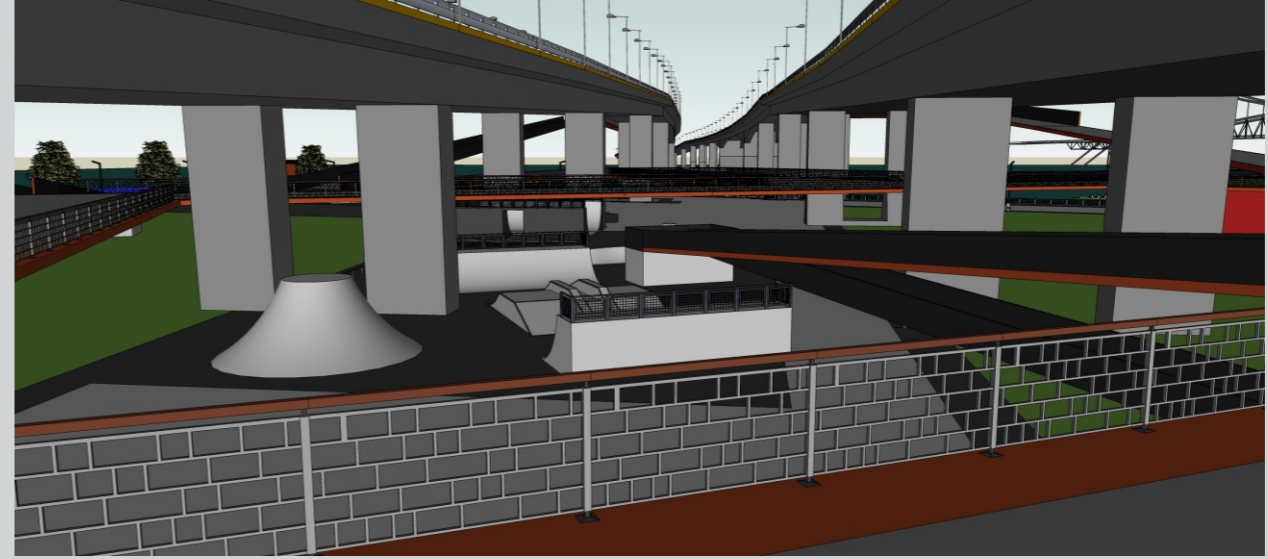
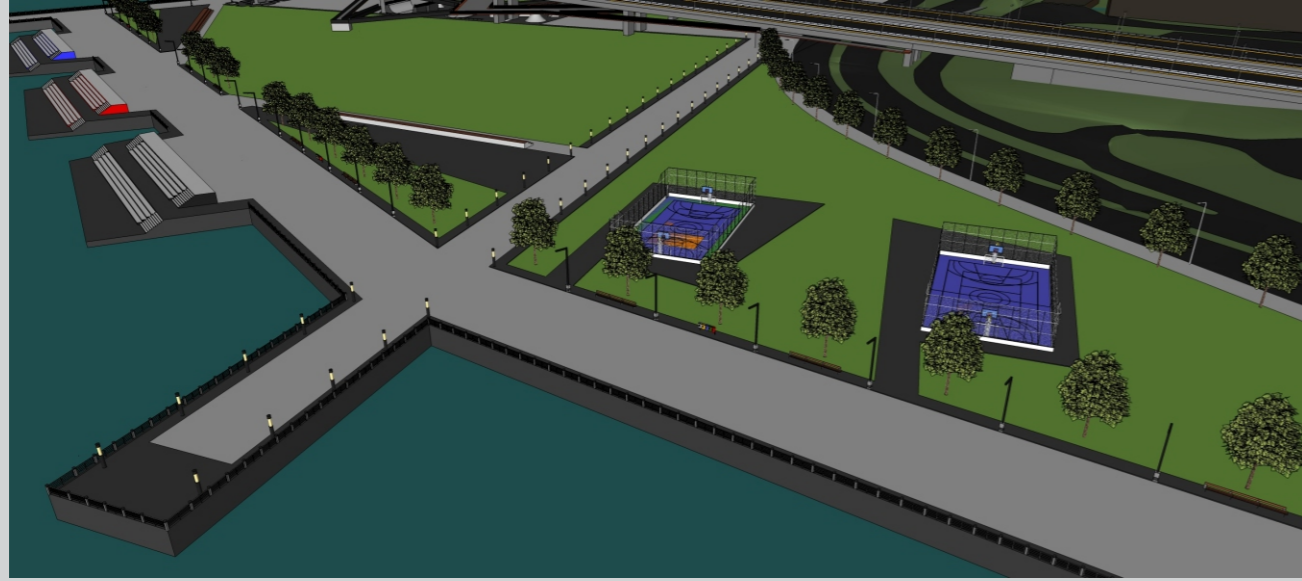
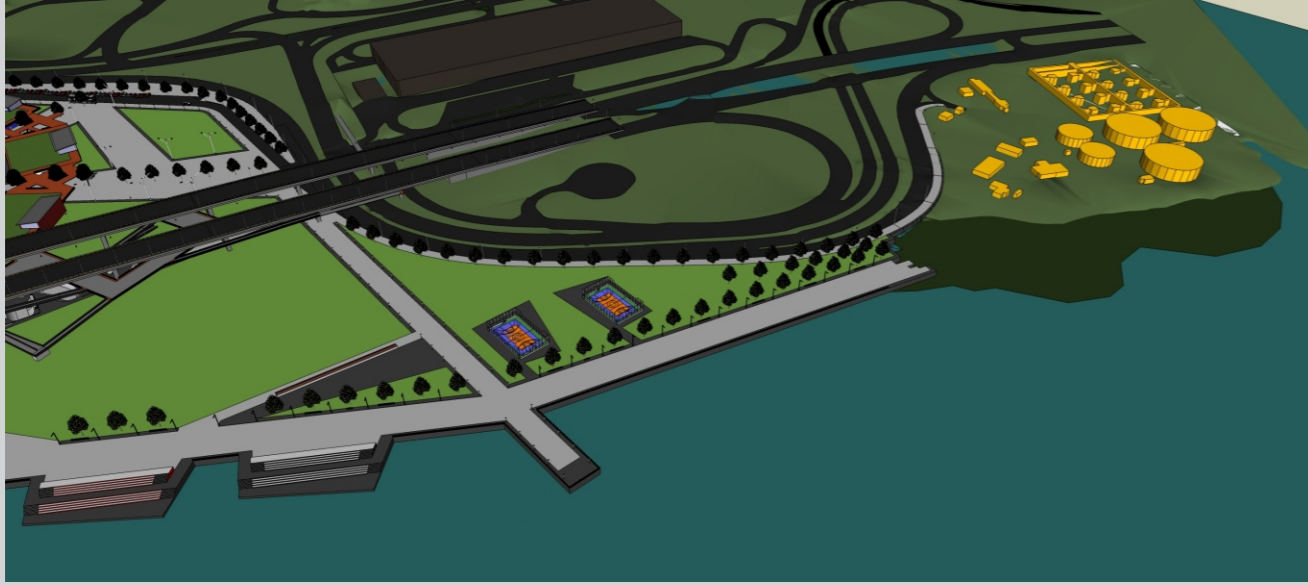
OBJETIVOS

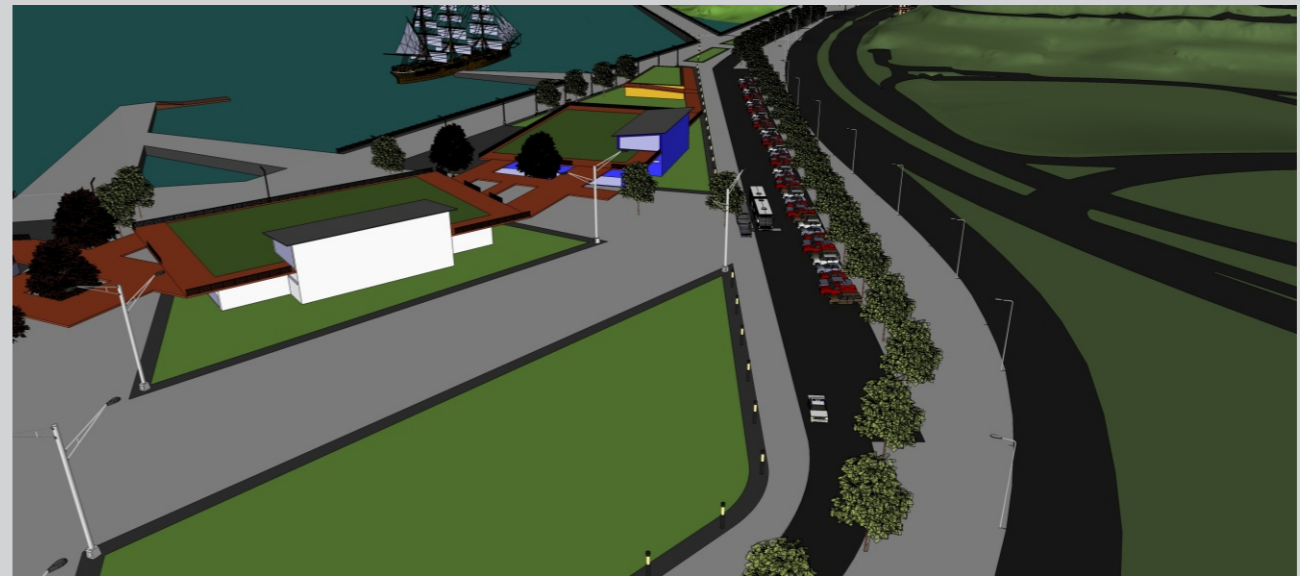
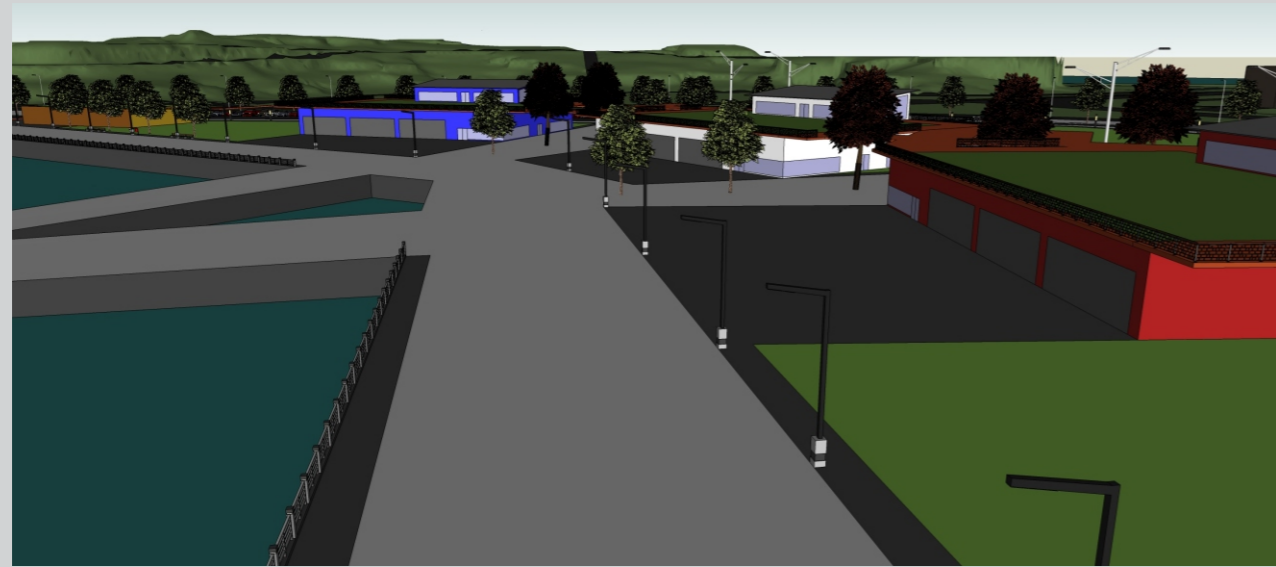
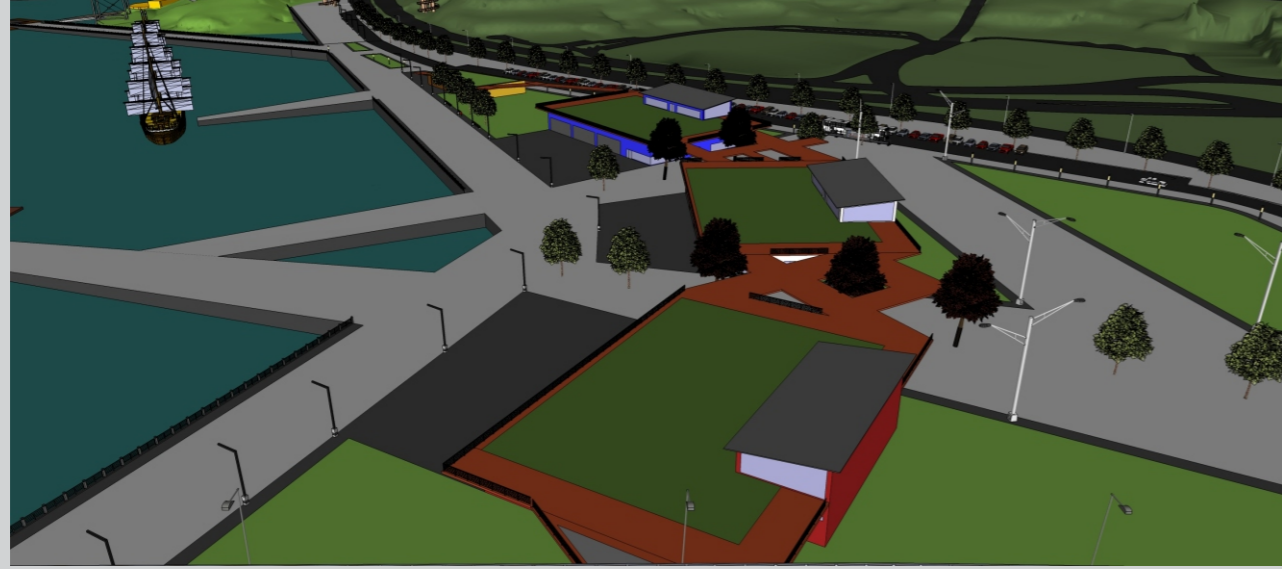
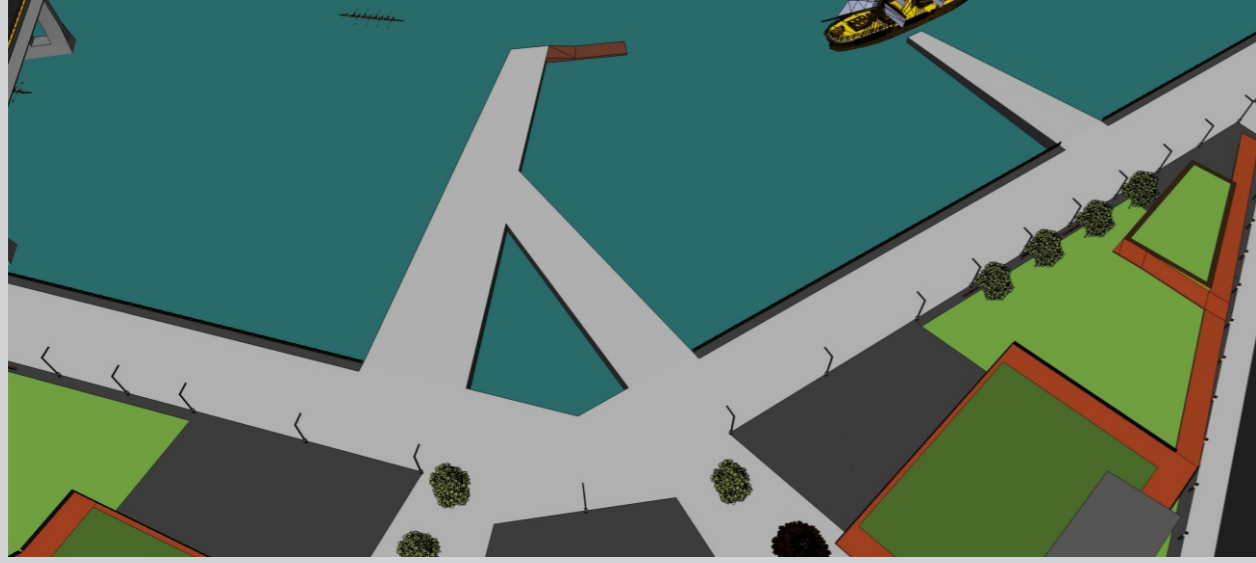
A partir das considerações que serviram de base para a proposta de Parque Urbano, das condicionantes de projeto previamente determinadas e das intenções iniciais de trabalho foram especificados cinco objetivos de projeto:

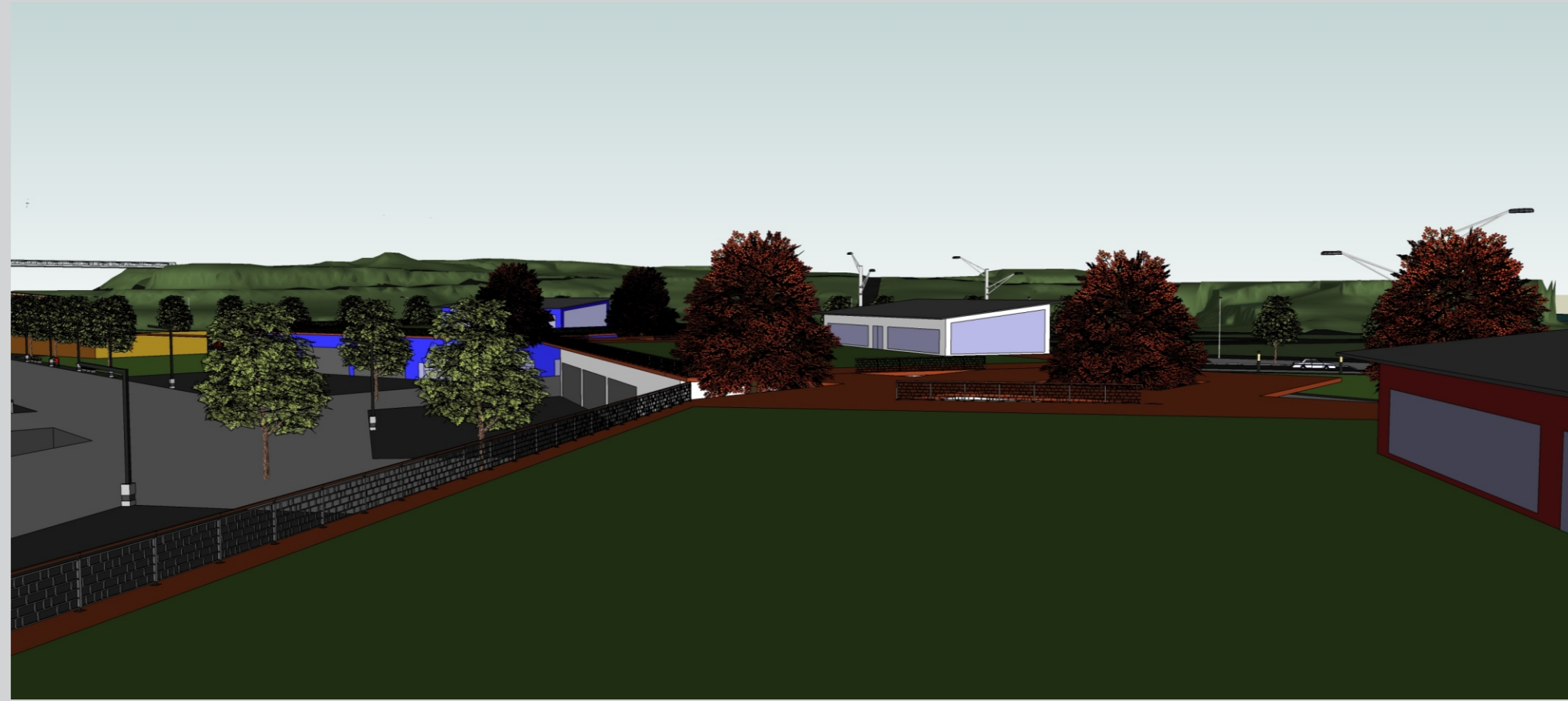
- 1- Criar um lugar atraente e seguro para o lazer e recreação ao ar livre sob a porção insular das pontes de Florianópolis;
- 2- Tornar este lugar facilmente acessível a pedestre, ciclistas e usuários do transporte público e assim permitir sua ligação com o restante da cidade;
- 3- Melhorar as condições 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

- ROGERS, Richard. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2001. 180p ISBN 8425218896
- PLAZOLA CISNEROS, Alfredo. **Arquitetura deportiva..** Mexico: Limusa, 1977.
- 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.
- - 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