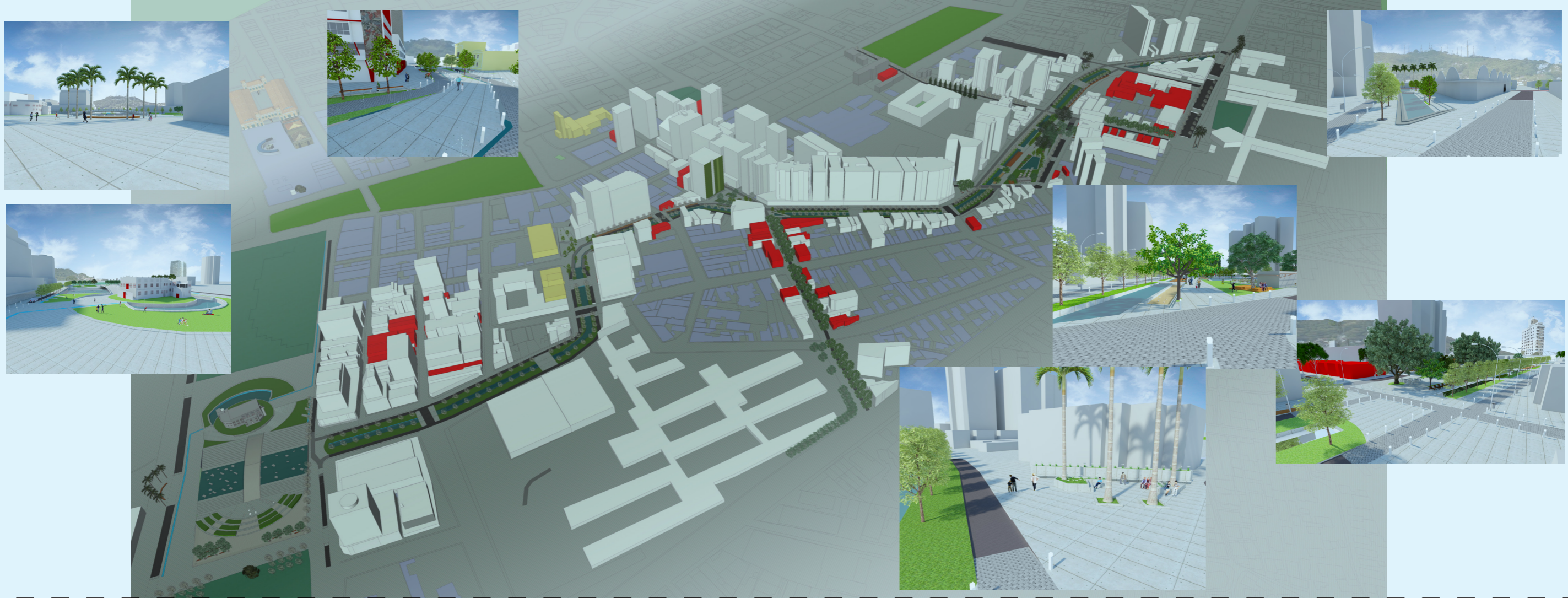


ÁGUAS DA BULHA:

Uma Nova Paisagem para a Avenida Hercílio Luz



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

CENTRO TECNOLÓGICO

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

CRISTINA DAMIANI BERNARDES

ORIENTADORA: MARGARETH AFECHÉ PIMENTA

2016.1

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

Luis Carlos Cancellier de Olivo

Reitor

Felício Wessling Margotti
Pró-reitoria de Ensino de Graduação

CENTRO TECNOLÓGICO

Edson Roberto De Pieri

Diretor de Centro

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

César Floriano dos Santos

Chefe de Departamento

José Ripper Kós

Coordenador do Curso

Cristina Damiani Bernardes

Acadêmica

Margareth de Castro Afeche Pimenta

Orientadora

Agosto 2016

SUMÁRIO

1 - INTRODUÇÃO	1	6 - RELAÇÕES	35
2 - HISTÓRICO	4	7 - ANÁLISE DO PLANO DIRETOR	37
2.1 - Formação de Florianópolis	4	7.1 - Evolução do Plano Diretor	38
2.2 - Urbanismo Sanitarista	6	8 - DIRETRIZES GERAIS	39
2.3 - Práticas Insalubres em Florianópolis	7	9 - DIRETRIZES ESPECÍFICAS	43
2.4 - Início da Urbanização em Florianópolis	8	10 - PLANO DE INTERVENÇÃO	52
2.5 - Urbanismo Sanitarista em Florianópolis	9	11 - IMPLANTAÇÃO	53
2.6 - Avenida Hercílio Luz Depois do Sanitarismo	13	12 - CENTRALIDADES PROPOSTAS	54
3 - CARACTERIZAÇÃO GERAL	14	12.1 - Eixo Forte Santa Bárbara	54
3.1 - Problemas Recorrentes	15	12.2 - Praça Clube XII a Praça Anita Garibaldi	58
4 - PATRIMÔNIOS DA PAISAGEM URBANA	18	12.3 - Praça Olívio Amorim a Antiga Rodoviária Municipal	62
4.1 - Forte Santa Bárbara	19	13 - ELEMENTOS DE UNIDADE	70
4.2 - Instituto Estadual de Educação	20	14 - BIBLIOGRAFIA	71
4.3 - Casa José Boiteux	21		
4.4 - Clube XII de Agosto	22		
4.5 - Antiga Escola Normal Catarinense	23		
4.6 - Maternidade Carlos Corrêa	24		
4.7 - Antiga Rodoviária Municipal	25		
5 - AVENIDA HETEROGÊNEA	26		
5.1 - Apresentação e Percepção Área 1	27		
5.2 - Apresentação e Percepção Área 2	28		
5.3 - Apresentação e Percepção Área 3	29		
5.4 - Apresentação e Percepção Área 4	30		
5.5 - Análise de Uso do Solo Área 1	31		
5.6 - Análise de Uso do Solo Área 2	32		
5.7 - Análise de Uso do Solo Área 3	33		
5.8 - Análise de Uso do Solo Área 4	34		

As cidades são hoje o resultado de um somatório de tempos históricos e culturas que vão se adaptando a cada geração. É no centro histórico que, apesar das transformações, se concentram as heranças mais preciosas de diversas épocas. Conseguem abrigar, por gerações, a quase totalidade de funções de uma cidade, sendo o lugar onde tudo acontece, e onde os principais elementos que constituem a estrutura urbana estão reunidos. Nas cidades brasileiras o núcleo central urbano coincide com o centro histórico. Nessas áreas mais antigas deu-se início a história da localidade, onde seus fundadores avaliaram e escolheram o melhor sítio. A posição da igreja muitas vezes determinou o estabelecimento de centralidade. (RAMOS, 2002)

Em Florianópolis a história não foi diferente. A Avenida Hercílio Luz faz parte deste centro histórico e foi um elemento estruturador muito importante, especialmente na década de 20.



Fig. 01: Localização da Avenida Hercílio Luz. Fonte: Mapa adaptado de Google Maps 29-09-15.

Localizada no centro de Florianópolis, a Avenida Hercílio Luz foge à organização quase ortogonal da malha urbana central, por se tratar de uma avenida construída sobre o curso de um rio. O que ela se tornou hoje não remete à essa importância histórica, ela perdeu sua identidade cultural e não faz qualquer referência ao rio da Bulha ou mesmo ao canal a céu aberto ali existente anteriormente. Mesmo com este enorme potencial, de ser uma avenida diferente das demais do centro da cidade, hoje ela encontra-se com uma característica forte de lugar de passagem.

A falta de controle dos processos de verticalização, a negligência para com o centro histórico, a falta de espaços públicos de qualidade e conexos, o fato de hoje ser uma via de intenso fluxo de veículos, tudo isso faz com que ela encontre-se desconexa da malha urbana, não se percebe o centro através da avenida.

A importância da avenida, suas potencialidades, a negligência que a reforma de 2010 teve para com sua identidade histórica, somado ao fato da carência de espaços públicos de qualidade, mesmo na área central,

mesmo com o aterro, a fizeram escolhida para ser o local de intervenção.

O centro da cidade é, devido às reformas urbanas, a área onde se apresentam as melhores amostras das características culturais da cidade. O núcleo central urbano da cidade passa a se expandir e se dá a criação de áreas periféricas, o que reforça ainda mais a centralidade da área inicial, chamando-a de centro da cidade. A hierarquia espacial inicial também permanece, e passa a acolher novas atividades políticas, econômicas e sociais. (RAMOS, 2002)

Quando a Avenida Hercílio Luz passou a ter maior importância no núcleo central urbano da cidade, no início do século XX, especialmente quando foi objeto da maior intervenção sanitária na ilha, seus moradores, a grande maioria de baixa renda, não tiveram alternativa a não ser mudar para as encostas de morros próximas, mostrando aí que, apesar da necessidade da intervenção e dos benefícios que ela trouxe para a cidade, não houve uma preocupação com o impacto social nem uma alternativa para tal.

A criação de espaços públicos de qualidade devolve o uso e a apropriação para toda e qualquer camada da população, além de uma intervenção urbanística é uma intervenção social.

A reforma de 2010 fechou totalmente o canal que corria a céu aberto na avenida, que não era tratado e exalava odores. Ao invés de tratar o canal, a escolha da Prefeitura foi de fazer uma enorme laje de concreto, ignorando que algum dia ali existiu um rio.

Ao redor do mundo, e mesmo no Brasil, existem bons exemplos de canais que correm a céu aberto:

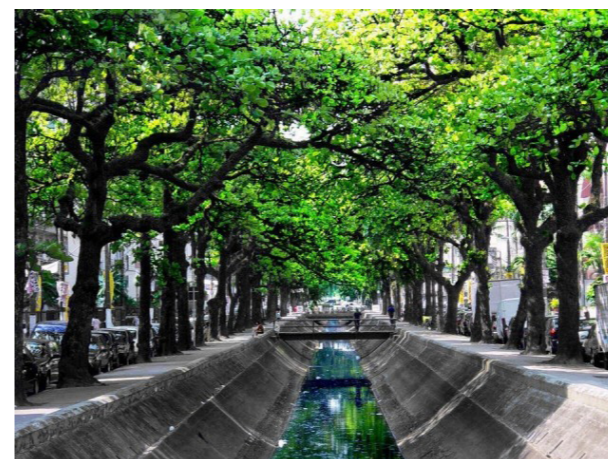


Fig. 02: Canal em Santos - SP, idealizado por Saturnino de Brito. Fonte: <http://www.xavel.com.br/noticias/os-canais-de-santos/> Acesso em 02-11-2015.

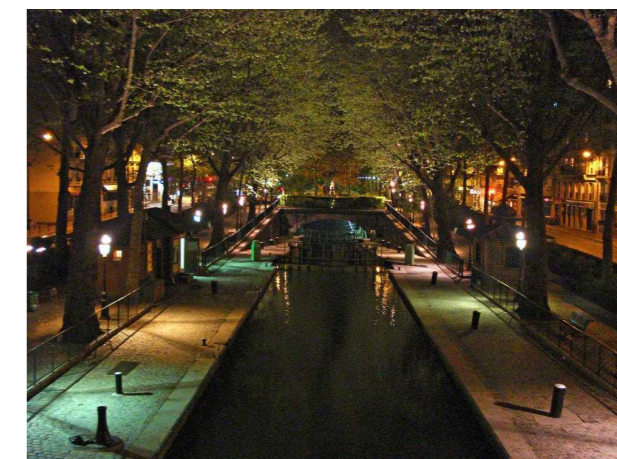


Fig. 03: Canal de Saint Martin em Paris. Fonte: <http://viverparis.blogspot.com.br/2009/01/canal-saint-martin.html> Acesso em 02-11-2015.

A Avenida Hercílio Luz precisa de uma reconexão com a malha urbana e de um resgate histórico. Assim como os planos do urbanismo sanitário reestruturaram as cidades, especialmente seus centros, entre as décadas de 10 e 30, o objetivo é que a Avenida Hercílio Luz também retome a função de elemento estruturador no centro de Florianópolis, conectando-se à malha urbana.

2.1 - Formação de Florianópolis

Por volta de 1675, o bandeirante vicentista Francisco Dias Velho chegou a Nossa Senhora do Desterro e construiu uma “ermida acanhada” que viria a ser a igreja matriz. Suas intenções eram agropastoris; as da Coroa, firmar seu domínio até o Rio da Prata. Ergueu sua capela numa elevação fronteira ao mar, definindo o largo principal da futura vila. (VOGEL, 2003) À sua frente organizou-se a praça. As demais ruas se organizaram perpendicularmente e paralelamente a esta. Sua economia era baseada na pesca e pequena lavoura. A ocupação humana da cidade foi estimulada devido às necessidades estratégicas da Coroa Portuguesa, não pela economia.

A praça principal deveria ser traçada de forma regular, conforme a Provisão Régia de D João V. Discute a respeito o autor PELUSO JÚNIOR, Victor Antônio. Estudos de geografia urbana de Santa Catarina. Florianópolis: Editora da UFSC, 1991. p. 317,358, visto que em Desterro, a praça não obedeceu à rigidez do traçado regular, e sim trapezoidal. Segundo este autor, isso se deu graças ao formato curvilíneo da praia, que na tentativa de manter as primeiras ruas perpendiculares ao mar, desaprumou a praça, fazendo com que a mesma tivesse medidas e forma diversa da retangular. (RAMOS, 2002, p. 53)

Devido à facilidade de um terreno mais plano, o povoado primeiramente se desenvolveu à esquerda da igreja, olhando desta para o mar. A área possuía uma fonte d’água – o Campo do Manejo – onde hoje se localiza o Instituto Estadual de Educação.

No início do século XVIII Desterro era uma pequena vila de pescadores. Os moradores também cultivavam mandioca, milho e batata. Em 1738 Desterro foi elevada à categoria de capitania, graças ao recém chegado brigadeiro José da Silva Paes. Silva Paes foi responsável pela construção dos primeiros prédios públicos e pela substituição da antiga capela. Entre 1748 e 1756 imigrantes açorianos chegaram na ilha incentivados pela Coroa Portuguesa. Até então a população era muito humilde, inclusive praticava escambo. Com a chegada dos imigrantes foi surgindo uma pequena burguesia comercial, passando a desenvolver atividades de comércio e portuárias. A população também cresceu e a economia foi incrementada com a chegada de militares e suas famílias.

O porto teve influência importante na formação urbana da então Desterro. Situava-se no caminho entre Rio de Janeiro e Buenos Aires, duas importantes cidades. Foi responsável pela exportação de farinha de mandioca, milho e feijão, e contribuiu para o aparecimento de hotéis e similares, pela intensificação do comércio. Também foi o responsável pela alteração no eixo do desenvolvimento urbano para o lado oeste da praça. Seu ápice se deu na década de 60 do século XIX. A partir do final desse século, dados os avanços tecnológicos, o porto não mais oferecia condições de ancoragem das embarcações que foram ficando muito grandes para a pouca profundidade do estreito que separa a ilha do continente. (RAMOS, 2002)

A área central era constituída nesse período de ruas estreitas com traçado irregular, casas simples de arquitetura colonial, alguns casarões e poucos prédios públicos, configurando uma paisagem que para muitos significava a própria imagem do atraso. Esse período em que se percebe uma regressão no desenvolvimento da cidade, se deu também não somente pelo fim da Guerra do Paraguai em 1870, mas pela recessão e crise econômica que abalou todo o mundo na década de 80 do século XIX, sendo superada apenas na virada do novo século com o incremento das transações internacionais, através da entrada no país de capitais estrangeiros, à procura de novas fontes de reprodução, utilizados principalmente na implantação de serviços públicos por meio de concessão estatal. (RAMOS, 2002, p.57)



VICTOR MEIRELLES: *Vista do Desterro*, 1847.
Óleo sobre tela, 71,7 x 119,2 cm.
Santa Catarina, Acervo do Museu Victor Meirelles.

Fig. 04: Vista do Desterro, 1847. Quadro de Victor Meirelles. Fonte: <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/florianopolis-antigo.html> Acesso em 01/11/2015.



Fig. 05: Centro de Desterro, 1920. Fonte: <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/florianopolis-antigo.html> Acesso em 01/11/2015.

Em meados do século XIX começou a apresentar um tipo de vida mais urbano (uma parte da sociedade), como ler jornais, frequentar escolas, ir ao teatro. No início do século XX iniciou-se a abertura de algumas vias públicas importantes e o prolongamento de outras. Nos primeiros anos do novo século se via a conformação dos primeiros bairros. A área mais importante e populosa continuava sendo a Baía Sul e especialmente o lado leste da praça central. (RAMOS, 2002)

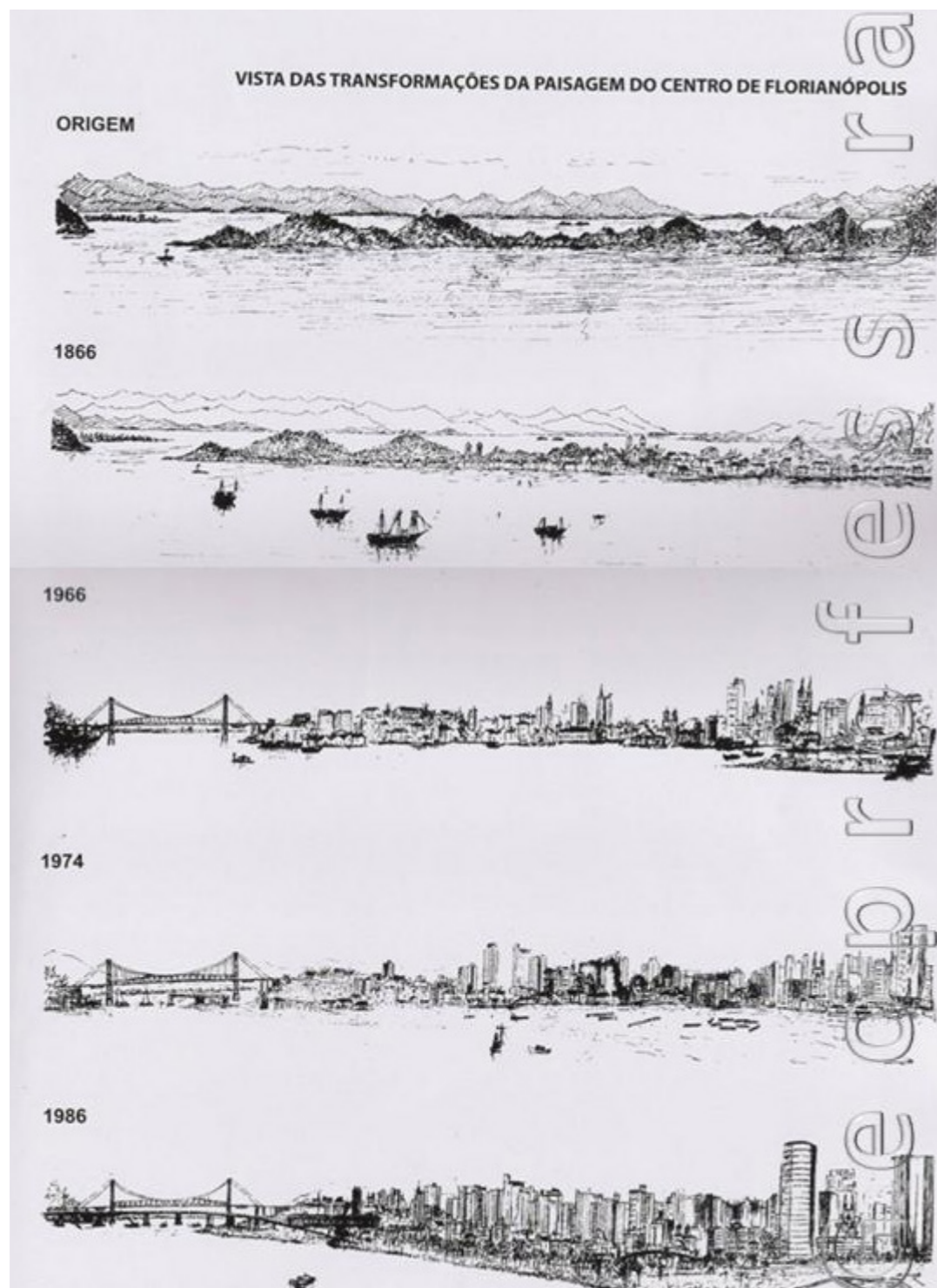


Fig. 06: Transformações no Centro de Florianópolis. Fonte: <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/florianopolis-antigo.html> Acesso em 01/11/2015.



Fig. 07: Desterro em seu início; Florianópolis atualmente. Fonte: <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/florianopolis-antigo.html> Acesso em 01/11/2015.



Fig. 08: Praça XV de Novembro e o antigo Mercado Público da cidade, século XIX. Fonte: <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/florianopolis-antigo.html> Acesso em 01/11/2015.

2.2 - O Urbanismo Sanitarista

Florianópolis, assim como qualquer cidade, apresenta as características atuais graças a um conjunto de fatores socioeconômicos e intervenções ao longo de sua formação histórica. Uma destas intervenções, responsável por parte do traçado da cidade hoje – especialmente a parte central -, foi o urbanismo sanitaria, que tinha como um dos preceitos não se descuidar da estética.

As cidades, tal como são conhecidas hoje, são resultado das diversas transformações ocorridas ao longo da história e que, de alguma forma, contribuíram para modificar antigas estruturas que não mais suportavam as necessidades da sociedade, criando outras em função da determinação de novas exigências. (RAMOS, 2002, p.22)

Na maioria das cidades brasileiras o centro urbano coincide com o centro histórico, de forma que é um lugar onde se “acumulam” elementos de diversas gerações. E foram nos centros urbanos, locais onde se concentravam as elites, que entre as décadas de 10 e 30 se fizeram as maiores intervenções sanitárias. Estas reformas visavam mais o embelezamento, para aproximar as cidades brasileiras da imagem de modernidade das cidades europeias, para aproximá-las “dos moldes do progresso”. Foi uma época de grande preocupação com estética e higiene. A Revolução Industrial foi uma das grandes responsáveis pelo êxodo rural, pois propiciou transformações nos meios de produção, onde boa parte da mão de obra foi substituída pela máquina, levando a população de áreas rurais a migrarem para as cidades. Com o êxodo da população para as áreas urbanas, onde nem os grandes centros estavam preparados para receber esta demanda, questões como insalubridade começaram a ameaçar as cidades.

Os fluxos migratórios para a cidade e os processos de urbanização e de industrialização criaram adversidades e deficiências até então desconhecidas, que atingiam tanto imigrantes como os moradores da cidade. (HOCHMAN, Gilberto. A era do saneamento: as bases da política de saúde pública no Brasil. São Paulo: Hucitec, 1998. P. 27.)

A ideia de que as reformas urbanas – vale dizer, o saneamento e embelezamento das cidades – constituem a via pela qual é possível atingir a melhoria social, elevando-se o padrão moral das classes populares, surge como princípio comum tanto a higienistas sociais, quanto a sociólogos ou partidários da ‘ciência das cidades’. (ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. A peste e o plano: o urbanismo sanitaria do Engº Francisco Saturnino de Brito. 1992. 282f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. f. 25)

No início do século XIX surgiu o higienismo que, dentre outros fatores, condenava a estagnação de elementos como a água e o ar, de forma que se devia a isso boa parte dos miasmas. Comparava-se também as vias da cidade às artérias e veias do corpo humano, de modo que elas deveriam estar sempre desobstruídas. Dentro deste pensamento, surgiram os princípios de se eliminar tudo que impedisse a ventilação nas cidades, canalização dos rios, permitindo a circulação das águas. Não se restringia ao controle das epidemias, mas tinha também um discurso sobre higienização moral. Estas mudanças foram responsáveis pela maneira de morar dos cidadãos, criando hábitos que cultivamos até hoje, como a valorização da prática do banho.

As principais iniciativas não partem das grandes obras públicas, mas dos múltiplos inconvenientes de ordem higiênica da cidade industrial, que dependem de uma combinação de muitos fatores e requerem uma legislação que rapidamente se estende do campo sanitário ao campo mais geral da Urbanística. (BENEVOLO, As origens da urbanística moderna. p. 49)

Na onda de embelezamento das cidades, as elites políticas tinham por objetivo afastar dos centros urbanos tudo aquilo que era tido como inconveniente, inclusive pessoas que não atendiam aos padrões. Começa-se a ideia da cidade a ser produzida, como uma manufatura, segundo regras e princípios. Essa nova ordem foi criada através da imposição de normas disciplinadoras, estabelecendo a separação entre público e privado, impondo limites à circulação, deslocando os operários da rua para o interior das habitações.

Com a proclamação da República no Brasil, a administração pública busca o oposto da imagem do Império, visto como retrógrado. A ideia de progresso e modernidade passa a ser o lema das autoridades e elites no país. A ordem estabelecida pelos urbanistas na Europa foi difundida no Brasil através de uma elite que mantinha contato com essa reforma através de viagens, congressos, etc. Aos poucos estas novas ideias foram sendo estabelecidas no Brasil, disciplinando condutas e impondo novas formas de comportamento.

O urbanismo sanitaria no Brasil se dá com a consolidação do modo de produção capitalista e como uma forma de preparação para a industrialização. Diferentemente da Europa, onde o mesmo surgiu como necessidade para controlar o caos devido à industrialização. Graças aos recursos gerados pela expansão da economia agroexportadora, as cidades brasileiras investiram na implantação de serviços públicos. O contexto histórico era de transformação de um modo de produção escravista, de um país colonial, para o capitalismo de um país republicano. Outro fator crucial para a implantação do urbanismo sanitaria foram as epidemias, como febre amarela e varíola, o que fez com que as cidades criassem leis e códigos de saúde pública. O saber dos médicos passou a dar lugar ao saber dos engenheiros e seu conhecimento de técnicas sanitárias que prometiam resultados em prazo muito menor do que as técnicas apresentadas pelos médicos.

O lema era a circulação das águas e do ar, de forma que a estagnação era tida como uma das principais razões das epidemias. Daí veio a necessidade de abrir as ruas, obras planejadas e executadas pelos engenheiros. No Brasil o maior expoente do urbanismo sanitaria foi o engenheiro Francisco Saturnino de Brito. Para ele a primeira coisa em um projeto urbano deveria ser a salubridade, seguido da circulação. Por isso o nome urbanismo sanitaria para aquele que se desenvolve através da lógica dos fluidos e da circulação, iniciando o desenho urbano pelo sanitário, escoamento das águas, circulação do ar e penetração da luz solar.

Saturnino de Brito condenava as edificações, bastante comuns na época, de lotes estreitos e profundos, justamente pela falta de circulação de ar e penetração da luz solar, o que também contribua para a falta disso nas ruas. Defendia que de nada adiantava abastecimento de água e esgoto se faltava a iluminação e ventilação naturais. Sua proposta era melhorar o existente, só destruindo o que pode ser reconstruído ou o que for insanável. Tinha preocupação em não dar um choque na ordem social estabelecida. Defendia o planejamento a longo prazo, independente dos interesses políticos (a realidade no Brasil não mudou muito, onde o planejamento urbano segue políticas de governo e não uma política de Estado, onde até hoje a maioria dos cargos de planejadores urbanos são de confiança, e não cargos técnicos).

As ruas eram traçadas de acordo com a topografia do terreno, se adaptando à região de implantação. Os cemitérios não eram mais colocados nos pontos mais altos das cidades, deixando esses espaços para os reservatórios de distribuição de água. Como alternativa para eventuais alterações a longo prazo, planejava as ruas com tabuleiros gramados e arborizados. As obras para o saneamento de uma cidade envolviam: enxaguamento de águas superficiais estagnadas; drenagem para o enxugo do subsolo das regiões pantanosas circunvizinhas; retificação dos cursos d'água; dessecamento de pântanos; arrasamento de morros; arborização do solo; aterro; suprimento de água potável; esgotos pluviais e sanitários; habitações salubres; calçamentos; iluminação artificial; jardins; remoção e incineração do lixo.

A afinidade da teoria urbanística de Brito com as formulações do urbanismo nascente possibilitou, através das obras públicas que realizou, que também inúmeras cidades brasileiras fossem laboratórios experimentais das ciências das cidades,

06

instaurando no Brasil – sem nenhum atraso em relação à Europa ou aos Estados Unidos – uma nova prática de intervenção do Estado sobre as cidades – o planejamento urbano. (ANDRADE, Carlos Roberto. A construção das cidades segundo seus princípios artísticos. São Paulo: Ática, 1992.)

A adequação do traçado às características topográficas do sítio urbano será o princípio fundamental do urbanismo de Brito e o que possibilitará a conciliação entre as necessidades estéticas e as exigências técnicas relativas aos aspectos sanitários, de segurança e circulação, econômicos e administrativos. (ANDRADE, Carlos Roberto. A construção das cidades segundo seus princípios artísticos. São Paulo: Ática, 1992.)

Os projetos de melhoramentos no Brasil inspiravam-se nos modelos europeus, e envolviam ajardinamento de parques e praças e elaboração de um princípio de legislação urbanística. Sistema de canal de drenagem a céu aberto, que marcou o desenho das cidades que receberam suas intervenções. Construções de avenidas marginais a ele, evitando a instalação de servidões ribeirinhas. Com isso foi possível a drenagem de áreas marcadas por enchentes, possibilitando a urbanização desses terrenos. Alguns desses canais foram importantes eixos para as cidades.

Em alguns casos as normas de higiene estabeleceram padrões que prejudicaram as camadas menos favorecidas da população, as removendo do centro da cidade. Em Florianópolis os problemas de ordem higiênica, no centro da cidade, foram se agravando com o crescimento populacional, o que desencadeou as práticas sanitárias que redefiniram a paisagem urbana. (RAMOS, 2002)

2.3 - Práticas Insalubres em Florianópolis

Entre os anos de 1526 e 1869, Florianópolis teve grandes epidemias (lepra, sífilis, cólera, varíola), que fizeram muitas vítimas. Ser uma cidade portuária também contribuía para o aparecimento das epidemias. Em 1789 foi inaugurado o Hospital de Caridade, na época Santa Casa da Caridade dos Pobres, criado para tratar os militares da guarnição, também os doentes pobres e indigentes. O hospital na época não contava com médicos e dependia dos religiosos, responsáveis pelo hospital. O hospital e a capela ficavam um pouco afastados da cidade, rodeados de matas, com a vantagem da renovação dos ventos e da altitude, isolando-se. Foi uma forma de manter longe aqueles que constituíam uma “ameaça”, já que as pessoas com melhores condições recebiam atendimento em casa.

Mesmo o pouco expressivo aumento da população já foi suficiente para agravar o problema da falta de água potável, já que do lado da baía sul a cidade tinha apenas 4 cursos d'água. O mais abundante deles, mas coberto de sujeira, era o de Fonte Grande, atual Avenida Hercílio Luz. Tais fontes abasteciam quase que a totalidade da população, mas não apresentava instalações adequadas e a fiscalização praticamente não existia. A alternativa para a péssima qualidade da água veio apenas em 1860 com o início do comércio de venda de água, através de carroças que faziam a entrega. Essas águas eram comercializadas por aqueles que possuíam seus poços.

As imundícies e águas sujas que possam exalar “miasmas” e infectar o ar, não sejam lançados à rua, mas, juntamente com os detritos dos curtumes, para não infectar a atmosfera, jogados ao mar. (Nossa Senhora do Desterro, Osvaldo Rodrigues Cabral, 1979.)

Um hábito comum às cidades litorâneas, e péssimo para a qualidade da água, era jogar o lixo onde lhe fosse mais cômodo, no caso o mar. O hábito de despejar o lixo no mar era tão parte da rotina que a Câmara mandou construir três pontes de madeira (trapiches) adentrando o mar, criando lugares “próprios” para despejá-los. Tal característica foi muito significativa na formação urbana nas cidades litorâneas, que tinha as habitações com os fundos para a praia.

As casas que escapavam a uma tal ordem, foram as do Menino Deus, no Largo 13 de maio, cuja frontaria é toda voltada para o mar, desde a ponte do Vinagre até a Toca, onde infelizmente começam de novo os muros e os quintalejos de tábuas e ripas, desdobrando-se até a prainha. (VÁRZEA, Virgílio. Santa Catarina: a ilha. Florianópolis, 1985.p.26)



Fig. 09: Os canais de Santos foram projetados por Francisco Saturnino de Brito. Fonte: <http://www.xavel.com.br/noticias/os-canais-de-santos/> Acesso em 02/11/2015.



Fig. 10: O porto de Florianópolis. Fonte: <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/florianopolis-antigo.html> Acesso em 01/11/2015.

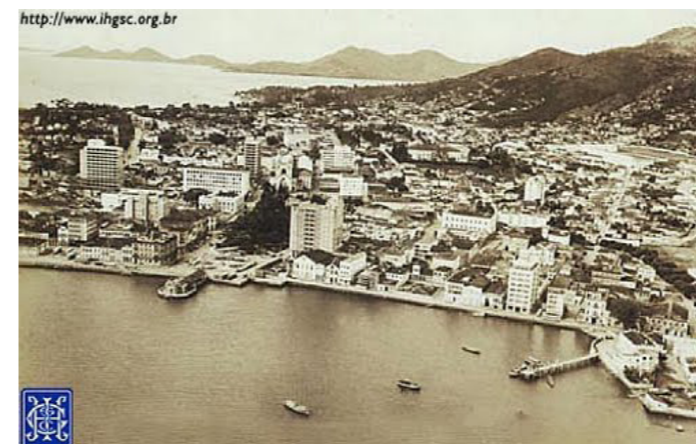


Fig. 11: Forte Santa Bárbara no canto inferior direito. Fonte: <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/florianopolis-antigo.html> Acesso em 01/11/2015.



Fig. 12: Campo do Manejo, hoje rua Bulcão Viana, e Hospital de Caridade ao fundo. Fonte: <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/florianopolis-antigo.html> Acesso em 01/11/2015.

Isso se dava porque nessa área concentrava-se uma grande quantidade de pescadores, inclusive pessoas de origem açoriana, que mantinham as características de implantação da casa no lote, como no Arquipélago dos Açores.

O mesmo que acontecia com o mar, ocorria com os córregos. Deles era tirada a água para uso doméstico, era usado para lavar as roupas e recebia os dejetos. Da mesma forma, as casas tinham os fundos voltados para o mesmo. Outro ponto de despejo eram os terrenos baldios ou os quintais. As ruas eram estreitas e o acúmulo de sujeira dificultava o escoamento da água. Além disso, costumava-se deixar animais (porcos, cabritos, cavalos, galinhas) andarem soltos nas ruas. Também era grande o número de habitações insalubres, sem circulação de ar, sem iluminação natural, sem esgotamento.

Apenas nas últimas décadas do século XIX a questão de limpeza pública teve algum progresso, graças à coleta de lixo feita através de carroças. De qualquer forma, o destino dos dejetos continuava sendo o mar, mas agora em um ponto mais afastado da orla. No final do século XIX o lixo começou a ser enterrado, mas ainda na praia. Somente na primeira década do século XX foi construído o forno do lixo, próximo ao cemitério. O mesmo funcionou no centro até 1958 que, com o aumento da população, se deu o início do aterro sanitário do Itacorubi, onde o lixo era transportado através de caminhões.

Em 1888 foi aprovado o novo Código de Posturas, que normatizou padrões para edificações, como recuos, áreas de ventilação e iluminação, janelas, etc. Determinou que os dejetos poderiam ser jogados ao mar entre as dez da noite e antes das 5 horas da manhã. Exigia ligações de esgoto e captação de águas pluviais. Passou a ser exigido dos proprietários o calçamento no terreno. Proibia amarrar animais em frente às casas e criar porcos dentro da cidade. Enfim, tinha por finalidade organizar a cidade e controlar a vida dos cidadãos, exigindo mudanças de hábito e comportamento, que muitas vezes não eram atendidas.

A princípio foram mais bem aceitas as mudanças que envolviam embelezamento da cidade (iluminação, ajardinamento, calçamento). As mudanças com relação à higiene foram bem mais demoradas.

2.4 - Início da Urbanização em Florianópolis

Até a terceira década do século XIX a paisagem urbana de Florianópolis sofreu pequenas alterações. Em 1837, com a primeira iluminação pública, foi iniciado um lento processo de urbanização da cidade.

A região central era ocupada por residências e pelo comércio; toda a administração pública concentrava-se na praça da Matriz. A expansão da área urbana deu-se em direção à zona das chácaras, os bairros da Praia de Fora e Mato Grosso, transformando lentamente o panorama da cidade. (ARAÚJO, Hermetes Reis de. A invenção do litoral. SP, USP, 1989)

As pessoas com melhores condições moravam em bairros um pouco mais afastados, em residências não muito distintas das da área central da cidade, mas eram mais amplas, arejadas e ensolaradas, em locais mais arborizados e agradáveis. A qualidade de vida do centro foi elevada com a urbanização, com a intensificação do comércio e graças às pequenas fortunas que começaram a aparecer, aumentando também a especulação imobiliária da área.

As pessoas que antes preferiam viver nas chácaras começaram a construir seus sobrados na área central, onde estava o comércio e a administração pública. Com a expansão do centro as chácaras foram sendo descaracterizadas, em razão da abertura de novos eixos viários. Da camada mais humilde da população, alguns tiveram suas casas desapropriadas pelo poder público por não cumprir com os requisitos do novo discurso sanitário, outros tiveram que vender suas casas por dificuldades financeiras, outros ainda com o aumento do aluguel na área central foram “expulsos”.

Algumas moradias com condições higiênicas reprovadas foram demolidas, fazendo com que seus moradores fossem obrigados a deixar a área central, indo morar nas encostas dos morros ao redor, para ficar próximo ao local onde havia mais opções de trabalho. Assim, próximo às áreas que foram ocupadas pelas elites locais, foram sendo formados os bairros habitados pela população mais pobre, que foi sendo excluída do centro, substituída pelo comércio em crescimento.



Fig. 13: A catedral aos fundos. Fonte: <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/florianopolis-antigo.html> Acesso em 01/11/2015.



Fig. 14: Antes da construção da Ponte Hercílio Luz a travessia ilha-continente era apenas através de barcos. Fonte: <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/florianopolis-antigo.html> Acesso em 01/11/2015.

Essas muralhas determinavam a separação entre o limpo e o sujo, o feio e o bonito, o que cheirava bem e o que cheirava mal. Dessa forma, serviços que antes eram realizados indiscriminadamente na área central, passaram a não ser mais permitidos, como o caso das casas de curtimento de couro, localizadas inicialmente na Praia de Fora. Foi o princípio do que se poderia chamar de zoneamento urbano. (RAMOS, 2002, p. 76)

Nessa época a principal fonte de abastecimento de água dava-se através do Rio da Bulha, hoje Avenida Hercílio Luz:

As suas margens lodosas, cobertas de capim, eram verdadeiros pantanais, de águas estagnadas, recobertas por uma nata nauseabunda, esverdeada, produto da mais objeta mistura de sabão, detritos de toda ordem e excremento. (CABRAL, Medicina, médicos e... p. 123)

As principais ruas do centro foram, aos poucos, abertas, ampliadas, alargadas e calçadas, mas mesmo assim durante muito tempo a maioria das ruas continuou desnivelada e sem conservação.

A partir da segunda metade do século XIX, junto com o aumento e concentração da população, a incidência das epidemias tomou proporções muito grandes e incentivou a implantação de políticas de reformulação urbanas. Em Florianópolis o quadro de insalubridade se deu mais pelos hábitos e falta de higiene da população.

Até o início do século XX, Florianópolis continuava sem qualquer obra maior de saneamento. O lixo sendo jogado nos terrenos baldios, os esgotos e águas servidas nos fundos dos quintais e nos recantos das praias e a água para uso sendo obtida através das carroças pipas, dos pequenos mananciais, das fontes públicas, das cacimbas e dos poços de fundo de quintal. (RAMOS, Memória do Saneamento Desterrense, p. 21)

Como sempre, as reformas atingiam de maneira mais drástica a parcela menos favorecida da população. Uma minoria, a elite, que residia no centro da cidade e tinha a preocupação de adequar esta área aos padrões dos grandes centros urbanos, ia contra a grande maioria da população, composto por pessoas mais humildes, sem recursos, que tinha como objetivo sobreviver diante dos obstáculos impostos pela nova ordem.

Dessa forma, num lento e descontínuo processo, iniciado desde o final do século XIX, foi composto um panorama de onde emergiam algumas linhas de mutação e novos modos de funcionamento do espaço social urbano. Assim, gradativamente instauraram-se posturas, hábitos e uma série de aspectos que, no conjunto das obras e serviços públicos, reformas arquitetônicas e urbanísticas, contribuíram decisivamente para a constituição de novas práticas de relacionamento social na cidade. (ARAÚJO, A invenção do litoral, p.5)

2.5 - Urbanismo Sanitarista em Florianópolis

O antigo modelo de cidade colonial estava ultrapassado para o novo momento político, as mudanças de ordem econômica e o avanço das técnicas sanitárias. Era necessária a imposição de novas medidas disciplinadoras de ordem higiênica e moral.

[...] do que habitualmente se coloca como os fatores explicativos para a compreensão dos rumos adotados pelas tentativas de remodelações urbana e social verificadas no Brasil no período [...] parecia faltar [em Florianópolis] justamente o que se aponta como os parâmetros básicos para a explicação dos movimentos de reformas verificados no país na Primeira República. A Cidade, apesar de ser uma das mais populosas de Santa Catarina, não apresentou um grande afluxo populacional, nem grandes multidões, nem concentrações industriais mesmo de pequeno vulto, nem um volumoso contingente de operários e de camadas populares pauperizadas, como também num nível mais amplo, faltaram as tensões sociais que pudessem representar uma séria e iminente ameaça à ordem burguesa que ali se consolidava. (BORGHESAN, 2014, p. 49)

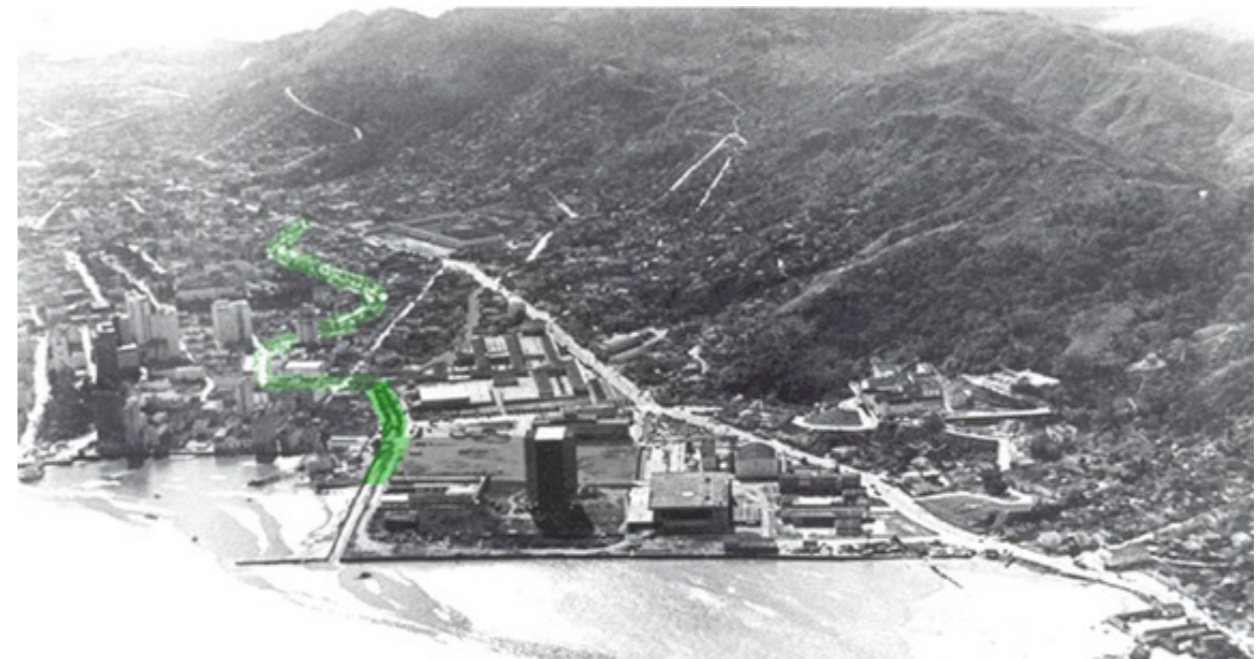


Fig. 15: Curso do Rio da Bulha, atual Avenida Hercílio Luz. Fonte: Banco de imagens Casa da Memória, adaptado por Gabriel Pedrotti.



Fig. 16: Os casebres no centro de Florianópolis. Fonte: Banco de imagens Casa da Memória.

A canalização provisória das águas dos córregos foi a primeira providência adotada pela municipalidade. Seria em caráter provisório até que fosse implantado sistema de esgotos, como no Rio de Janeiro, por meio de um sistema novo, um meio seguro de remoção de lixo e dejetos.

A primeira preocupação foi de retificar os córregos que atravessavam a cidade, que eram locais de despejo de dejetos que iam desaguar no mar, mas antes passavam por toda zona urbana central da cidade. Esses serviços provocaram alterações no declive natural e no perfil dessas ruas.

Ocorreram também obras como a conclusão do aterro e cais do Menino Deus. O aterro era para por fim àquele local insalubre, que sofria forte influência das marés e permitia o acúmulo de lixos. Tanto o aterro como o desmonte do morro do cemitério (para fazer o aterro) alteraram significativamente a paisagem e modificaram a relação da cidade com o mar, que ficou, em alguns pontos, mais distante da malha urbana da cidade.

A canalização do Rio da Bulha foi prorrogada por muito tempo, devido às suas proporções e desapropriações que tinham de ser feitas.

Esse córrego, nascia no Morro do Antão (atual Morro da Cruz), atravessava toda a cidade, até de saguar na Praia da Boa Vista (atual Prainha). No seu percurso, ia recebendo água de diversos outros córregos, tornando-se o maior e o mais sujo, visto que era alvo de todo o tipo de despejo, ao longo de todo o seu trajeto. (RAMOS, 2002, p. 89)

A canalização de toda extensão do Rio da Bulha foi pensada desde 1887 e concluída somente no novo século. A construção de um canal de concreto implicou na retirada de diversas casas às suas margens. Também modificou profundamente o traçado e a paisagem local.

A praça Barão de Laguna (atual praça XV de Novembro) foi murada e gradeada, imposto pela elite, para estabelecer controle do público frequentador. Outras mudanças do período foram a mudança do nome da cidade em 1894, a reforma do palácio do governo em 1895 e a inauguração do novo Mercado Público em 1899, que substituiu o antigo construído na década de 50.

A demolição do antigo mercado, que ficava na praça Fernando Machado, devolveu à praça XV de Novembro a visão do mar, e mais tarde propiciou a construção do novo trapiche municipal e do bar Miramar.

O início do século XX, devido aos melhoramentos implantados, foi de grande transformação na paisagem urbana de Florianópolis. O então governador Gustavo Richard executou obras inéditas na cidade, graças à sua experiência em outros países. A mais importante foi em 1909, com o engenheiro Edward Simonds, para execução do sistema de abastecimento de água potável no perímetro urbano da cidade.

No mesmo ano foi feito contrato para instalação de força e luz na cidade. Os postes para instalação das lâmpadas eram de aço galvanizado, mais elegantes e duradouros que os de madeira.

Gustavo Richard iniciou um estudo para criação de um sistema de esgotos, mas não foi executado por falta de verbas. Na gestão do governador Felipe Schmidt a rede de esgotos foi concluída, iniciada no governo Vidal Ramos.

A rede de esgotos, em construção, é do sistema 'separado', coletando, por isso, somente as águas servidas e cloacais, com exclusão absoluta das águas da chuva. (RAMOS, 2002, p. 101)

O forno de incineração do lixo também foi construído nesse período. O material era recolhido diariamente na cidade por carroças e transportado para o local, que era próximo ao Forte de Santana, onde era incinerado.

Dentre todos os melhoramentos materiais que reclama urgentemente a nossa urbe, sobressai pela sua palpitante necessidade a do calçamento. O estado que apresentam muitas das nossas ruas centrais, principalmente, logo após os últimos dias de chuvas, depõe muito contra o nosso desenvolvimento material. As administrações se sucedem e o problema do nosso calçamento é abandonado de maneira lastimável. Em toda parte, os governos municipais procuraram voltar as suas vistas para solução de tão importante problema que implica nos interesses da saúde pública.



Fig. 17: O novo Mercado Público. Fonte: <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/florianopolis-antigo.html> Acesso em 01/11/2015.



Fig. 18: Canal do Rio da Bulha, em frente à Maternidade Carlos Corrêa. Fonte: <http://fotosantigasflorianopolis.blogspot.com.br/> Acesso em 01/11/2015.

(...) Em primeiro lugar a Superintendência inicie os seus serviços mandando calçar as ruas mais centrais, onde a edificação predial se tenha mais desenvolvido. Deste modo, irá ao encontro da higiene, evitando que os moradores dessas ruas absorvam miasmas que se desprendem dos todesças, das águas estagnadas que ficam semanas e semanas expostas ao sol. (BPE - Jornal O Olho. Florianópolis, 18 de junho de 1916)

O administrador que mais contribuiu para implantação de melhoramentos urbanos e saneamento em Florianópolis foi o governador Hercílio Luz (1918-1922). Remodelou a área central da cidade, ornamentou o lado superior da praça XV de Novembro, reformulou o adro da Catedral e construiu a primeira ponte de ligação com o continente. Reforçou o sistema de água potável, ampliou a rede de esgotos, instalou equipamentos sanitários nas casas, canalizou diversos córregos, alargou ruas, demoliu casebres, criou o Serviço de Higiene do Estado e construiu provavelmente a maior evidência do urbanismo sanitário em Florianópolis, a primeira grande avenida da cidade, obra iniciada em 1919 e formalmente inaugurada em 15 de novembro de 1922, resultado do saneamento do Rio da Bulha.

[...]A picareta vai abrindo por toda parte avenidas cheias de luz, praças bem arborizadas, onde se levantam edifícios espaços e amplos. Florianópolis [...] está, comtudo, ainda muito carecedora de grandes melhoramentos, não só quanto á hygiene como em relação ao embelezamento. Aqui e ali, ainda se torcem villas de aspecto colonial ladeadas de casas quadradas e incompatíveis a uma cidade moderna, que se quer salubre e confortavel. É justamente sobre esse importante problema que se voltaram as visitas da administração emprehendedora de S. Exa. o sr. dr. Hercílio Luz, que não descansa no estudo para concretizar as obras, que farão de seu quadriennio uma época fecunda e notavel.¹³⁴ A cidade não é mais a antiga Desterro de ruas estreitas [sic] e sem calçamento, dos tempos coloniaes e dos fins do Imperio; mas uma urbesinha risonha e branca, sobre encostas de esmeralda a lembrar evocativamente essas remotas cidades balnearias do golfo de Napoles [...] (BUFSC. Jornal A República. Florianópolis, 8 de julho de 1919)

A construção da nova Avenida do Saneamento, algo inédito até então, encheu a população de expectativa, pois muitas ruas da cidade ainda permaneciam estreitas. Foi a primeira a ser construída da reformulação do leito de um rio. As águas passaram a ser canalizadas e em ambos os lados do canal foram feitas pistas para veículos.

(...) Florianópolis, capital do Estado que sofre a benéfica influência da administração modelar do eminente patricio, tornar-se-á uma cidade moderna, saneada, com as suas avenidas a aformosar-lhe os encantos naturais. (...) a Avenida projetada, ladeando o canal da Bulha, constituirá dentro de pouco tempo, um dos mais belos melhoramentos com que o governo operoso de Ex.mo. Sr. Dr. Hercílio Luz dotará Florianópolis. A par do embelezamento, está a utilidade do serviço que concorrerá para sanear toda a zona que passa a Fonte da Bulha, em cujo trajeto ainda existem casebres anti-higiênicos. (...) A Municipalidade já começou a desapropriar os prédios necessários ao alargamento daquela zona. (BUFSC - Jornal A República. Florianópolis, 14 de agosto de 1919.)

As obras de saneamento do Rio da Bulha foram acompanhadas pela ação da fundação Rockefeller, empresa estadunidense que ficou responsável pelos levantamentos de condições de higiene e saúde no litoral catarinense, contratada pelo governador Hercílio Luz. A construção da Avenida alterou todo o bairro da Pedreira.

A construção da Avenida do Saneamento, em 1920, logo em seguida batizada com o nome de seu idealizador Hercílio Luz, margeava os dois lados do canal de drenagem pluvial, separada por passeios arborizados. Foi considerada símbolo do progresso, quando a população do município era de 41.300 habitantes, e evidenciou uma nova época de melhoramentos e modernização para a cidade. Ela fazia a ligação da Baía Sul, desde o Largo 13 de Maio, até a Baía Norte, na praia de Fora, margeando a encosta do morro do Antão, limitando a área central da cidade e permitindo o deslocamento a áreas mais longínquas. (RAMOS, 2002, p. 110)



Fig. 19: Canal do Rio da Bulha, anos 20. Fonte: <http://fotosanti-gasflorianopolis.blogspot.com.br/> Acesso em 01/11/2015.

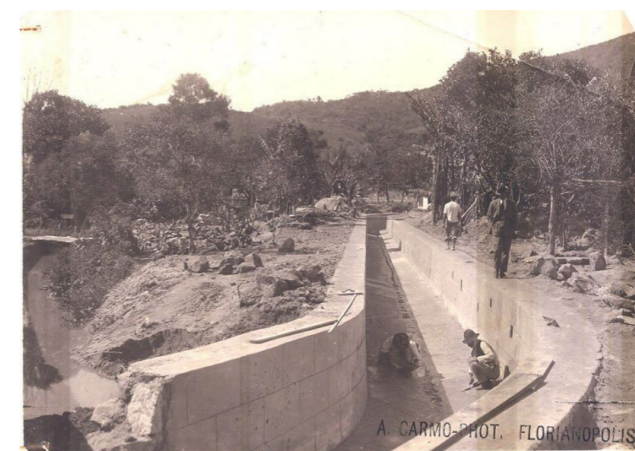


Fig. 20: Canal do Rio da Bulha, anos 20. Fonte: <https://www.facebook.com/floripaantiga/?fref=ts> Acesso em 29/09/2015.



Fig. 21: Canal do Rio da Bulha, anos 20. Fonte: <https://www.facebook.com/floripaantiga/?fref=ts> Acesso em 29/09/2015.



Fig. 22: Canal do Rio da Bulha, anos 20. Fonte: Banco de Imagens Casa da Memória.

Apesar de necessárias, as reformas sanitárias aumentaram consideravelmente o problema social da falta de moradia. A avenida foi de grande impacto no centro da cidade. Acabou separando duas áreas que ficaram bem definidas: de um lado a parte mais importante e valorizada da cidade, urbanizada. De outro, no lado do morro, a parcela mais humilde, que “deveriam” ficar afastados das melhorias sanitárias do centro. Sua construção alterou significativamente a paisagem urbana da cidade, com a demolição de cortiços e casebres da arquitetura colonial, além de eliminar pequenas ruas e becos.

Como consequência da construção da avenida, ocorreram várias desapropriações às suas margens para a instalação de edifícios importantes, condizentes com a imagem que agora a cidade queria passar. A maioria dos moradores foram “empurrados” para o Maciço do Morro da Cruz. Dois exemplos são o edifício da Escola Normal e do Instituto Politécnico, de arquitetura imponente.

As primeiras décadas do século XX foram de muitas desapropriações, com o objetivo de alargar e prolongar várias ruas da cidade. Novas ruas foram surgindo, e ganharam nomes de figuras públicas em destaque naquela época. Outras ruas tiveram seus nomes alterados.

O engenheiro Luiz Costa, que sofria influência do sanitarista Saturnino de Brito, foi o responsável por diversos projetos da época, inclusive projetar e construir o sistema de esgotos da capital.

Ao mesmo tempo que tinha a intenção de resolver os problemas de ordem higiênica, a demolição dos cortiços agravava uma outra situação: a falta de moradia na cidade. A Municipalidade, como medida paliativa, permitiu construções de pequenas casas sem exigências arquitetônicas, nos morros próximos. Assim, a cidade foi tomando duas formas distintas: de um lado o centro organizado e moderno, de outro, o início da ocupação dos morros e o que deveria ficar escondido.

A construção que mais teve influência na alteração da paisagem urbana nesse período foi a ponte Hercílio Luz, que se tornou a porta de entrada da cidade. Em virtude de sua construção, várias ruas tiveram de ser alteradas, o que teve como consequência a intensificação do comércio, especialmente nas ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra. Também expandiu os limites da cidade, integrando-se ao continente, que na época ainda pertencia a São José.

A implantação de equipamentos e de serviços públicos em Florianópolis no início deste século XX, gerou, sem sombra de dúvidas, uma modernização necessária, porém, em certas áreas um impacto urbanístico profundo, sem considerar as pessoas que habitavam essas áreas e suas relações sociais. Essas pessoas, não estão mais aqui, e suas histórias, só podem ser recuperadas através de levantamentos documentais, porém esses problemas ainda são presentes. As questões urbanísticas relacionadas à habitação social, expansão e renovação das cidades, é algo sempre atual, que deve fazer parte do dia-a-dia dos administradores e planejadores urbanos. (RAMOS, 2002, p. 118)

Podemos destacar os governos de Gustavo Richard, Vidal Ramos, Felipe Schmidt e Hercílio Luz como os que mais contribuíram para as transformações de renovação urbana na cidade, engajando-se na construção de um Brasil republicano. (RAMOS, 2002)

A criação da Avenida do Saneamento, batizada posteriormente com o nome do seu criador, antes mesmo de ser concluída, rompeu o tecido urbano, modificando profundamente aquela área central, fazendo desaparecer diversas habitações, que abrigavam na sua maioria uma população de baixa renda, obrigando essas pessoas a deixarem o local, deslocando-se para os morros próximos ou para áreas mais longínquas. (RAMOS, 2002, p. 121)



Fig. 23: Avenida Hercílio Luz. Aos fundos Hospital de Caridade e Campo do Manejo. À esquerda o local onde hoje fica o Clube XII. À direita o terreno onde foi construído o Instituto Politécnico, atual Casa José Boiteux. Fonte: PACHECO, Denise. Visões Urbanas da Cidade de Florianópolis. SC, UFSC, 2009.



Fig. 24: Canal do Rio da Bulha. Fonte: <https://www.facebook.com/floripaantiga/?fref=ts> Acesso em 29/09/2015.



Fig. 25: Instituto Politécnico, atual Casa José Boiteux. Fonte: http://santacatarinaantiga.blogspot.com.br/2013_05_01_archive.html Acesso em 29/09/2015.



Fig. 26: Avenida Hercílio Luz. Fonte: http://santacatarinaantiga.blogspot.com.br/2013_05_01_archive.html Acesso em 29/09/2015.

2.6 - Avenida Hercílio Luz depois do Sanitarismo

As medidas higienistas da década de 1920 não resolveram por completo os problemas sanitários da cidade. Além disso, como consequência, foram marginalizadas centenas de pessoas que tiveram de sair da área central, para dar lugar às intervenções, sem a municipalidade ter destinado um local adequado para abrigar estes cidadãos, de modo que foram realmente “empurrados” para as encostas dos morros, sem melhores alternativas.

A partir da década de 70, em virtude da especulação imobiliária, o projeto de inserção da avenida à malha urbana da cidade foi descaracterizado, apesar de sua relevância histórica. O boom imobiliário atraiu grandes construtoras, como a Ceisa, que adquiriu lotes de um trecho da Avenida onde só existiam residências individuais, e ergueu os edifícios Ana Paula, Carolina, Cristina, Andréa, Gabriela, Bianca e Alexandra, com ocupação de 100% do terreno (na época as leis de planejamento urbano eram frouxas – permitindo 12 pavimentos no local, e muito desrespeitadas). Ali se configurou o famoso “paredão” da Hercílio Luz. O final da década de 70 foi de intensa verticalização da Avenida.

O canal que a princípio foi projetado exclusivamente para drenagem pluvial, respeitando o leito do rio, foi desvirtuado ao longo do tempo. Primeiro foi fechado aos poucos e o entorno foi verticalizado, negligenciando os aspectos ambientais. Hoje em dia o canal encontra-se totalmente coberto.

Na década de 90, devido à falta de cuidado e tratamento com o canal, o mesmo exalava um forte odor que incomodava moradores e transeuntes. Diante disso, o canal foi coberto por uma laje de concreto, ficando alguns trechos ainda a céu aberto. Essa laje foi utilizada como estacionamento, mais um reflexo da descaracterização da Avenida após a especulação imobiliária dos anos 70, gerando, com a verticalização, especialmente do lado oeste da praça (o mais desenvolvido), “corredores” para os pedestres e contribuindo para separá-la da malha urbana.

Após o ano 2000, a Operação Tapete Verde proposta no mandato do então prefeito Dário Berger, tinha como objetivo a revitalização de alguns espaços públicos na cidade. Um deles era a Avenida Hercílio Luz. Terminou-se a cobertura do canal, que recebia canalizações de esgoto clandestinas, deixando tudo como uma grande laje de concreto. Foi feito um “canteiro” central, arborizado em ambos os lados, com passeio para pedestre e ciclofaixa em alguns trechos. Tal intervenção foi finalizada em março de 2010.



Fig. 27: Avenida Hercílio Luz, 1939. Fonte: PEDROTTI, Gabriel. Percurso e Centro Criativo da Bulha. SC, UFSC, 2013.



Fig. 28: Avenida Hercílio Luz após o fechamento completo do canal, em 2010, e a construção da Avenida do Saneamento, com a canalização do Rio da Bulha, década de 20. Fonte: <http://horadesantacatarina.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2014/01/compare-a-avenida-hercilio-luz-dos-anos-1920-e-dos-dias-atuais-em-florianopolis-4387096.html> Acesso em 30/09/2015.



Fig. 29: Avenida Hercílio Luz após o fechamento completo do canal, em 2010. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1254361> Acesso em 24/08/2015.



Fig. 30: O “paredão” da Hercílio Luz, 2012. Fonte: <http://www.ndonline.com.br/florianopolis/noticias/26544-avenida-hercilio-luz-o-mundo-peculiar-do-paredao.html> Acesso em 24/08/2015.

3- CARACTERIZAÇÃO GERAL

14



Fig. 32: Tentativa frustrada de espaços públicos no canteiro central. Fonte: Acervo pessoal 07-11-2015.



Fig. 33: Alto fluxo de veículos - grande importância no trânsito local (Canteiro entre duas vias de alto fluxo). Fonte: Acervo pessoal 07-11-2015.



Fig. 34: Grande número de barreiras nas calçadas (lixeiros, postes, placas). Fonte: Acervo pessoal 07-11-2015.



Fig. 35: A via apenas "desemboca" no aterro. Fonte: Acervo pessoal 07-11-2015.



Fig. 31: Avenida Hercílio Luz. Fonte: Adaptado de Google Maps 29-09-2015.



Fig. 36: Verticalização causa sombreamento. Fonte: Acervo pessoal Gabriel Pedrotti.



Fig. 37: Calçadas interrompidas por cruzamentos. Fonte: Acervo pessoal 07-11-2015.



Fig. 38: Vegetação resume-se a algumas árvores no canteiro e a Praça Olívio Amorim. Fonte: Acervo pessoal 07-11-2015.

ESQUINAS DESVALORIZADAS



Fig. 41: Muro alto - Antiga Escola Normal Catarinense. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 40: Muros e cercas, ao redor dos patrimônios. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 42: Ocupando um terreno muito nobre de esquina com a rua Anita Garibaldi, um posto de gasolina. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 43: Muros pichados na esquina, rupturas entre público-privado e formação de corredor para os pedestres. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 44: Forte Santa Bárbara, um patrimônio e em um local nobre, cercado por muros. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 39: Avenida Hercílio Luz. Fonte: Adaptado de Google Maps 29-09-2015.



Fig. 45: Mais um patrimônio na esquina e cercado. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 47: Esquina com a Rua Bulcão Viana totalmente murada. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 49: Ao fundo, o posto de gasolina em um dos terrenos mais nobres da Avenida. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 46: Esquina com muros. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 48: Mais uma esquina com muros. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.

MUROS E FALTA DE RELAÇÃO COM A RUA



Fig. 52: Em trechos com menos comércio, há longas áreas muradas e nenhuma interação com o espaço público. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 51: Muro na esquina. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 53: O "paredão" da Hercílio Luz, apesar de alguns comércios no térreo, apresenta trechos com relação de "muros". Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 54: No trecho próximo ao aterro, também percursos longos com relação de "muros". Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 55: O Forte Santa Bárbara e seus muros. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 50: Avenida Hercílio Luz. Fonte: Adaptado de Google Maps 29-09-2015.



Fig. 56: Total falta de relação entre as construções e o pedestre. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 57: Novamente o alto muro da Antiga Escola Normal Catarinense. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 58: Trecho totalmente murado. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 60: Muros e em seguida a cerca do estacionamento. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 59: Os muros da esquina com a Bulcão Viana. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.

3.1 - PROBLEMAS RECORRENTES

FALTA DE RELAÇÃO ENTRE OS LADOS DA RUA E O CANTEIRO



Fig. 62: As conexões são feitas simplesmente através de faixas de pedestre. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 63: A via foi pensada para os veículos e posteriormente colocadas faixas de pedestres nos locais necessários. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 64: O canteiro central não tem qualquer relação com as calçadas laterais. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 61: Avenida Hercílio Luz. Fonte: Adaptado de Google Maps 29-09-2015.



Fig. 67: No outro extremo da Avenida, espaço extremamente nobre, conexão com a Mauro Ramos. A conexão é apenas viária. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 68: As calçadas são bruscamente interrompidas nos cruzamentos. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 69: Não há nem mesmo conexão com a praça. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 70: Falta de uma continuidade pensada para o pedestre. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 65: Conexão com o aterro. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 66: Conexões apenas por faixas de pedestres, sem qualquer elemento forte de ligação. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 71: Ao menos foram feitos os desníveis para passagem com cadeira de rodas, carrinhos de bebê, etc. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.

4- PATRIMONIOS DA PAISAGEM URBANA 18

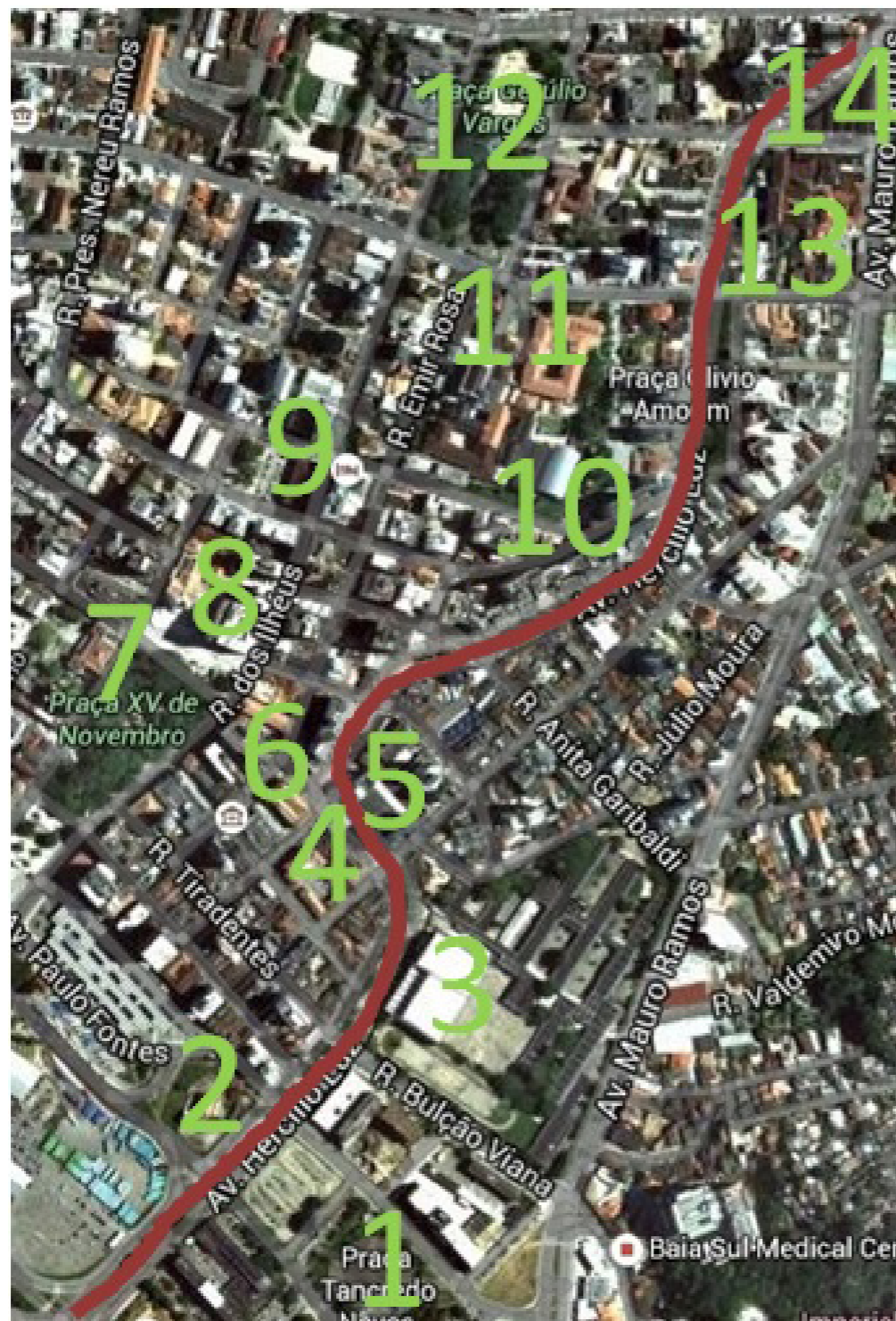


Fig. 72: Avenida Hercílio Luz. Fonte: Adaptado de Google Maps 29-09-2015.

Existem alguns elementos que ao longo dos anos foram sendo incorporados à paisagem urbana, tornando-se referenciais urbanos. O mapa ao lado lista os mais importantes deles na área, especialmente patrimônios e praças, e nem sempre patrimônio no sentido literal da palavra. O Paredão da Avenida Hercílio Luz por exemplo não é um bom exemplo de inserção da arquitetura no espaço urbano, mas é bastante característico e se tornou um referencial no local.

O objetivo é localizar os elementos mais importantes, de forma a pensar numa possível conexão entre eles futuramente, e apresentar os principais referenciais na Avenida Hercílio Luz em si, assim como espaços a serem preservados.

LEGENDA

- 1- Praça Tancredo Neves/Praça dos 3 Poderes
- 2- Forte Santa Bárbara
- 3- Instituto Estadual de Educação
- 4- Casa José Boiteux
- 5- Clube XII de Agosto
- 6- Antiga Escola Normal Catarinense
- 7- Praça XV de Novembro
- 8- Catedral Metropolitana
- 9- Teatro Álvaro de Carvalho
- 10- “Paredão” da Hercílio Luz
- 11- Colégio Bom Jesus
- 12- Praça Getúlio Vargas/Praça dos Bombeiros
- 13- Maternidade Carlos Corrêa
- 14- Antiga Rodoviária Municipal



Fig. 73: O Forte e sua relação (ou falta dela) hoje com a Avenida Hercílio Luz. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 74: Forte Santa Bárbara. Fonte: http://www.fortalezasmultimedia.com.br/santa_catarina/index86a9.html?data=santabarbara Acesso em 06-02-16.

Com a função de proteger a então Desterro de embarcações de possíveis inimigos, o Forte Santa Bárbara teve sua construção concluída em 1774. Em 1875 abrigou a Capitania dos Portos e em 1893 sediou o Governo do Estado.

O Forte ficou descaracterizado pelas reformas pela qual passou e pelos aterros feitos na área. Foi tombado como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em 1984. Hoje funciona como sede administrativa da Fundação Franklin Cascaes.

Infelizmente hoje em dia o Forte concebe uma relação de muros com a Avenida Hercílio Luz, ou melhor, apresenta uma ruptura em relação à mesma. Especialmente em sua condição de patrimônio deveria ter uma relação maior com o espaço público.



Fig. 75: Campo do Manejo. Fonte: http://www.iee.sed.sc.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=5&Itemid=42 Acesso em 06-02-16.



Fig. 76: Atual instalação do Instituto. Fonte: http://www.iee.sed.sc.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=5&Itemid=42 Acesso em 06-02-16.



Fig. 77: Fachada do Instituto Estadual de Educação voltado para a Avenida Hercílio Luz. Fonte: <http://www.wado-valetudo.com.br/2013/10/card-atualizado-do-floripa-fight-ix.html> Acesso em 06/02/2016.

O que é hoje o Instituto Estadual de Educação teve o início de sua história em 1892 com o nome de Escola Normal Catarinense e localizava-se onde hoje é o Palácio Cruz e Souza, junto ao Lyceu de Artes e Ofícios.

Em 1926 passou para a edificação própria localizada na Rua Saldanha Marinho, sendo uma de suas fachadas voltada para a Avenida Hercílio Luz (Antiga Escola Normal Catarinense).

Em 1947 recebeu o nome de Instituto de Educação Dias Velho e, por não conseguir atender à grande procura de vagas, foi escolhido o Campo do Manejo, local utilizado para o manejo de armas por soldados do quartel que ali existia, para abrigar a escola.

O edifício atual teve sua obra iniciada na década de 60 e mudança efetiva da escola ocorreu em 1964.

Apenas em 1969 recebeu o nome de Instituto Estadual de Educação.

É um dos exemplos da arquitetura moderna na Avenida Hercílio Luz e na ilha.



Fig. 78: Atual Casa José Boiteux na década de 30, quando funcionava o Instituto Politécnico. Fonte: PACHECO, Denise. Visões Urbanas da Cidade de Florianópolis. SC, UFSC, 2009.



Fig. 79: Atual Casa José Boiteux na década de 30, quando funcionava o Instituto Politécnico. Fonte: http://santacatarinaantiga.blogspot.com.br/2013_05_01_archive.html Acesso em 29/09/2015..

Em estilo neoclássico, construído no início da década de 20 para ser sede da primeira instituição de ensino superior de Santa Catarina, o Instituto Politécnico.

O edifício era moderno para os padrões da época e era o segundo maior da capital. “Com seus 682 m² de área construída, sua imponência ficava atrás apenas do edifício vizinho da Escola Normal, maior prédio de então.” (VEIGA, 2008, p.221)

Em 1935, com a extinção do Instituto Politécnico, o prédio passou a ser ocupado exclusivamente pela Escola Prática do Comércio.

Em 1943, com a criação do Curso Superior de Administração e Finanças, foi denominada Academia de Comércio de Santa Catarina.

Hoje o edifício abriga a Academia Catarinense de Letras.



Fig. 80: Casa José Boiteux atualmente. Fonte: <http://casaecia.clicrbs.com.br/arquitetura/mostra-traz-a-tematica-da-pinacoteca-e-destaca-a-revitalizacao-urbana/> Acesso em 06/02/2016.



Fig. 81: Clube XII de Agosto na Avenida Hercílio Luz. Fonte: http://www.tudosobre Florianópolis.com.br/index.php/desc_noticias/chapas_concorrem_as_eleicoes_do_tradicional_clube_doze_de_agosto Acesso em 06/02/2016.



Fig. 82: Clube XII de Agosto na Avenida Hercílio Luz. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1254361> Acesso em 30/09/2015.

O Clube XII de Agosto tem sua fundação datada de 1872, quando 14 jovens decidiram instalar o clube na rua João Pinto.

Em 1940 teve sua sede transferida para a Avenida Hercílio Luz. A nova sede começou a ser construída em 1957 e ficou pronta em 1964.

Em 2014, através de uma assembleia reunindo associados do clube, foi votada a demolição da edificação hoje existente para dar lugar a um centro executivo (figura abaixo, ignorando a relevância história desta construção modernista, assim como muitas outras são negligenciadas na ilha).



O terreno da Sede Social possui 1.576m², com viabilidade de construção de edifício comercial para 16 andares, com área total aproximada de 13.200m², que vai conter:

- 02 sub solos de garagens;
- 01 andar térreo de lojas e sobre lojas;
- 01 andar tipo de garagens;
- 01 andar pilotis de estacionamento e garagens;
- 09 andares de salas comerciais;
- 01 andar ático;
- 01 cobertura ático.
- Cabe ao clube na modalidade de troca do terreno por área construída, no mínimo 30%, aproximadamente 4.200 m².

Fig. 83: Proposta de Centro Executivo para substituir o Clube XII. A situação ainda encontra-se sob análise pois o Plano Diretor tem a sede como área de preservação cultural. Fonte: <http://www.clubedoze.com.br/novo/wp-content/uploads/2013/11/caracteristicas-do-pr%C3%A9dio.jpg> Acesso em 06/02/2016.



Fig. 84: Antiga Escola Normal Catarinense, década de 60. Fonte: VIEIRA, Karin. Tempo e História: O Curso Normal do Instituto Estadual de Educação/SC - Década de 1960. SC, UDESC.

Nas décadas iniciais do século XX Florianópolis se modernizava. Foram implantados sistemas de distribuição de água, saneamento básico, iluminação pública elétrica, e a construção da primeira avenida da cidade, a Hercílio Luz, Inaugurada em 1922 com o nome de Avenida do Saneamento. Não era somente uma obra viária, foi canalizado o antigo Rio da Bulha e retiradas pequenas casas da população pobre, amontoadas naquela região, urbanizando e valorizando a área. Um dos novos prédios edificadas na área “saneada” foi o da Escola Normal Catarinense, que por aqueles anos tinha o título de maior edificação da Capital. A escola funcionava desde 1892 no local onde se encontra hoje o jardim do Palácio Cruz e Sousa. A partir de 1924 as aulas passaram a ser no casarão especialmente construído para esse fim. Erguido sobre uma pedra, o prédio possui 2 pavimentos e porão, e é um exemplar de arquitetura eclética com influência neoclássica. A planta é retangular e leva cobertura em 4 águas, com ventilação e iluminação zenital na cumeeira. A platibanda é ornada em todas as fachadas. Sua marca principal é o grande vão central, que projeta a luz captada pela claraboia por todo o interior do edifício. Em 1935, passou a chamar-se Instituto de Educação de Florianópolis; em 1947, Instituto de Educação Dias Velho; em 1956, Instituto de Educação e Colégio Estadual Dias Velho, e no ano seguinte, apenas Colégio Estadual Dias Velho. Na década de 1960 recebeu o nome de Instituto Estadual de Educação, que foi mais tarde transferido para a Avenida Mauro Ramos. Em 1963, passou a ser ocupado pela Faculdade de Educação de Santa Catarina (Faed), hoje agregada à UDESC.

Fonte: VOGEL, Daisi; MATTOS, Tarcísio e ANDRADE, J. J. Alicerces da Memória, 60 Bens Tombados pelo Estado de Santa Catarina. SC, Tempo Editorial, 2003.



Fig. 85: Antiga Escola Normal Catarinense sendo reformada. Fonte: <http://www.pmf.sc.gov.br/entidades/turismo/?cms=museu+da+escola+catarinense> Acesso em 06/02/2016.



Fig. 86: Museu da Escola Normal Catarinense, rua Saldanha Marinho. Fonte: Acervo pessoal abril/2011.



Fig. 87: Maternidade Carlos Corrêa. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1254361> Acesso em 30/09/2015.



Fig. 88: Maternidade de Florianópolis, hoje Maternidade Carlos Corrêa, chamava bastante atenção em virtude das edificações baixas que a cercavam. Em frente o mato que contornava o Rio da Bulha. Fonte: <http://pt.slideshare.net/jdavidm/fotos-de-florianopolis> Acesso em 30/09/2015.

A obra da atual Maternidade Carlos Corrêa foi iniciada no Governo de Gustavo Richard e inaugurada oficialmente em 1927 com o nome Maternidade Florianópolis. Foi construída nos fundos do asilo da Associação Irmãos Joaquim, existente até hoje, que ficava na então rua João Veiga, atual Avenida Mauro Ramos. A princípio a maternidade havia sido criada para atender as gestantes pobres, e precisou contar com colaboração para angariar fundos, como partidas de futebol entre times da capital: Avaí e Combinado da Capital.

Em 1948 recebeu o nome de Maternidade Carlos Corrêa em homenagem a um médico que trabalhou como voluntário no asilo.



Fig. 89: Maternidade Carlos Corrêa hoje. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 90: Antiga Rodoviária Municipal. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1254361&page=3> Acesso em 30-09-15.

Construída entre 1957 e 1958 para ser um edifício funcional e abrigar um mercado da capital, possui características pré-modernas.

Desativada em 1981, ocupa um nobre terreno da cidade, na esquina da Avenida Hercílio Luz com a Avenida Mauro Ramos. Hoje apresenta ocupação irregular e possui 40 lojas de comércio, como papelaria, lojas de roupas, lanchonete, barbearia, consertos de fogões, costureira, sapataria, restaurante, bar, etc. A ocupação é bastante diversificada.



Fig. 91: Antiga Rodoviária Municipal atualmente, com ocupação irregular de comerciantes. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1608237&page=161> Acesso em 06-02-16.



Fig. 92: Antiga Rodoviária Municipal atualmente, encontra-se em um terreno nobre e bastante desvalorizada. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1608237&page=161> Acesso em 06-02-16.

A Avenida Hercílio Luz é longa e heterogênea. Em um exercício de percepção, observando a ambiência urbana, nota-se trechos bastante característicos. Separá-los e tratá-los de maneira diferente contribui para a percepção do espaço especialmente na escala do usuário.

A própria Avenida Hercílio Luz possui sua centralidade, que seria a Área 3 (análise a seguir). É o trecho mais denso, com maior presença de comércio, mais intenso fluxo de pessoas e a parte da avenida que mais se aproximou do conceito de *boulevard*.

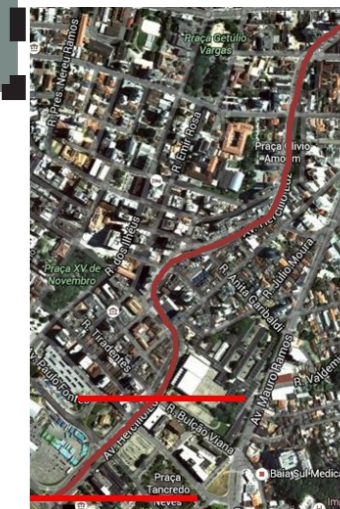


Fig. 93: Avenida Hercílio Luz. Fonte: Adaptado de Google Maps 29-09-2015.

5.1 - ÁREA 1

Sem dúvidas é a área mais pobre da Avenida em termos urbanísticos. Repleta de vazios urbanos, formados pelas grandes áreas de estacionamento presentes em especial nesta área, reflexo da cultura do automóvel e da falta de um bom sistema de mobilidade urbana e transporte público na cidade. Apresenta uma forte característica de espaço de passagem e pouco ou nenhum atrativo. É uma área de pouquíssimo comércio, com vários edifícios de órgãos públicos no entorno. É o trecho da Avenida mais próximo à Rodovia Gustavo Richard, de trânsito intenso e rápido. Este trecho reflete também a rodovia, em especial o aterro pelo qual ela passa. Hoje o aterro tem característica de via, quase que puramente feito para o automóvel. É a mesma sensação desse trecho da Avenida Hercílio Luz, com as vias mais largas e os estacionamentos, sem atrativos ou mesmo uma ambiência urbana feita para o pedestre.

Outra razão para apresentar esta característica de maior pobreza espacial é sua formação histórica. O mar chegava no Forte Santa Bárbara, ou seja, boa parte da área era, até a década de 70, mar. O aterro foi feito, na época, para dar lugar a parques projetados pelo paisagista Burle Marx. Hoje sabemos que a ideia foi por água abaixo e o espaço virou vias de trânsito rápido e estacionamentos, rompendo a relação cidade-mar.



Recorte da área. Fonte: Google Maps 29-09-2015.



Figs. 94, 95 e 96: Forte presença de órgãos públicos na área. Fonte: Acervo pessoal 07/11/2015.



Área 1: início da Avenida, próximo à Rodovia Gustavo Richard. Fonte: Google Maps 29-09-2015.



Figs. 99 e 100: Total falta de integração com edifício de valor histórico, inclusive sendo isolado através de muros. Fonte: Acervo pessoal 07/11/2015.



Figs. 101 e 102: Canteiro central pouco aproveitado, reflexo da falta de sucesso da revitalização finalizada em 2010. Fonte: Acervo pessoal 07/11/2015.



Figs. 97 e 98: Grandes áreas de estacionamento que consistem em vazios urbanos. Possivelmente pela proximidade com os diversos edifícios de órgãos públicos, bem como proximidade com via de trânsito rápido. Potencial de espaços públicos de conexão com o aterro. Fonte: Acervo pessoal 07/11/2015.



Figs. 103 e 104: Forte característica de espaço de passagem, sem atrativos; bancos isolados como prováveis tentativas de espaço público. Fonte: Acervo pessoal 07/11/2015.



Semelhante à área 1, continua com forte característica de passagem, mas a sensação é de menor amplitude, em virtude de um leve estreitamento da via e a maior presença de edificações, não mais os vazios urbanos dos estacionamentos. Neste trecho começa a se notar a presença de estacionamentos ao longo da via, consequência de um aparecimento de comércio, ainda bastante tímido nesta área.

Apresenta uma paisagem histórica, com edifícios erguidos na época da implantação da Avenida do Saneamento, como a Casa José Boiteux - antiga Casa do Comércio - e a Escola Normal Catarinense. Também conta com a presença do Clube XII de Agosto.



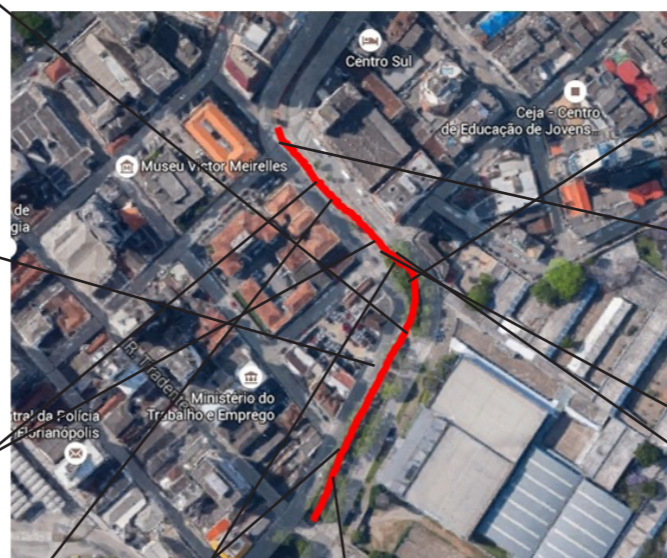
Recorte da área. Fonte: Google Maps 29-09-2015.



Fig. 105: Bicicletário junto à ciclofaixa, único da Avenida, provavelmente neste local pela proximidade com o instituto. **Fonte:** Acervo pessoal 07/11/2015.

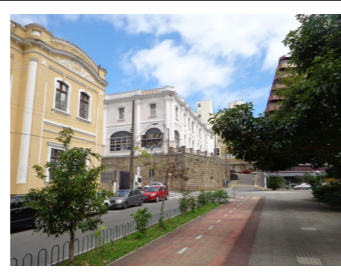


Fig. 106: Nota-se ainda a presença de grandes áreas de estacionamento, mas em menor quantidade e dimensão, enfatizando o fato de que os grandes estacionamentos da Área 1 são para atender a demanda dos órgãos públicos principalmente, e a proximidade com o aterro. **Fonte:** Acervo pessoal 07/11/2015.

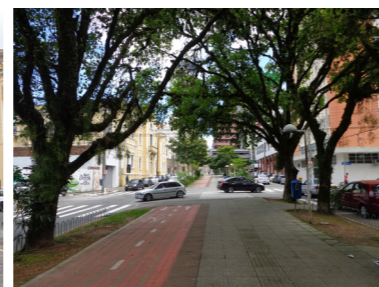


Área 2: compreendida entre o Instituto Estadual de Educação e o Clube XII de Agosto.

Fonte: Google Maps 29-09-2015.



Figs. 107, 108 e 109: Área com importantes edificações de valor histórico, bastante negligenciada. **Fonte:** Acervo pessoal 07/11/2015.



Figs. 110, 111 e 112: Continua com forte característica de espaço de passagem, mas com a sensação de menor amplitude que na Área 1. **Fonte:** Acervo pessoal 07/11/2015.



Fig. 113: Neste trecho começa a se notar a presença de estacionamento ao longo da via. **Fonte:** Acervo pessoal 07/11/2015.

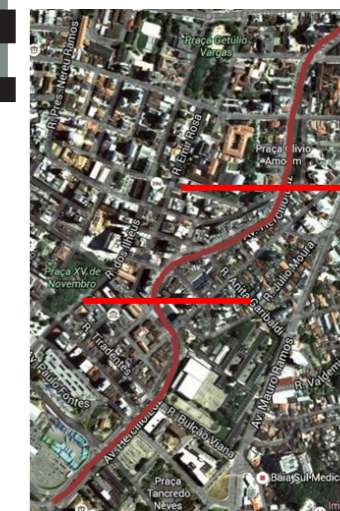


Figs. 114, 115, 116, 117 e 118: Especialmente nesta área grande presença de muros, inclusive em terrenos de esquina (com grande potencial de conexão com o restante da malha), conformando rupturas e contribuindo para a insegurança do local. **Fonte:** Acervo pessoal 07/11/2015.

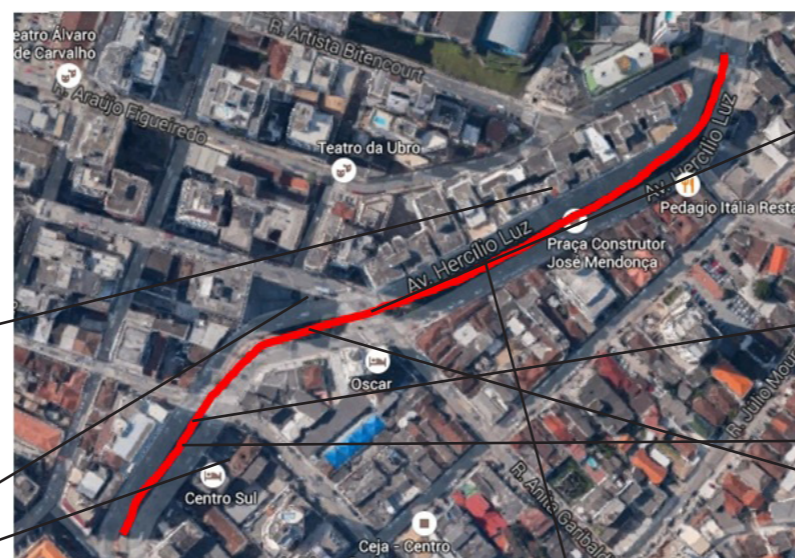
5.3- ÁREA 3

Área mais dinâmica da Avenida e a que mais se aproxima ao conceito de *boulevard*. Conta com uma presença intensa de comércio e serviços. Foi a área mais visada do *boom* imobiliário dos anos 70, onde a Ceisa, por exemplo, comprou lotes compostos predominantemente por residências individuais. Nestes lotes ergueu os edifícios: Ana Paula, Carolina, Cristina, Andréa, Gabriela, Bianca e Alexandra, com ocupação de 100% do terreno, numa época em que as leis de planejamento era frouxas e pouco respeitadas, ainda menos que hoje. Foi aí que se configurou o “paredão” da Hercílio Luz, ainda hoje bastante característico na paisagem urbana, mesmo com a intensa verticalização.

É também o trecho da Avenida onde o “canteiro” central é mais apropriado pela população, mas ainda assim muito longe de uma verdadeira apropriação de espaço público. Pode ser considerada o centro da Avenida.



Recorte da área. Fonte: Google Maps 29-09-2015.



Área 3: situada entre o Clube XII de Agosto e a Praça Olívio Amorim.

Fonte: Google Maps 29-09-2015.



Figs. 119, 120 e 121 : Trecho com “paredão” bastante característico de edifícios residenciais. Fonte: Acervo pessoal 07/11/2015.



Figs. 127, 128, 129 e 130 : Trecho mais dinâmico da Avenida, com forte presença de comércio e serviços. Fonte: Acervo pessoal 07/11/2015.



Figs. 122 e 123 : Área da Avenida mais utilizada como espaço público. Observa-se uma apropriação das mesas por moradores aposentados da região. Fonte: Acervo pessoal 07/11/2015.



Figs. 124 e 125 : De toda a Avenida, foi a área que realmente mais se aproximou do conceito de *boulevard*. Fonte: Acervo pessoal 07/11/2015.

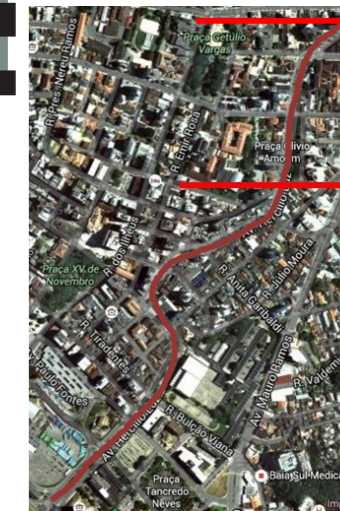


Fig. 126: Considerável aumento de veículos estacionados ao longo da via, reflexo também da área intensamente comercial. Fonte: Acervo pessoal 07/11/2015.

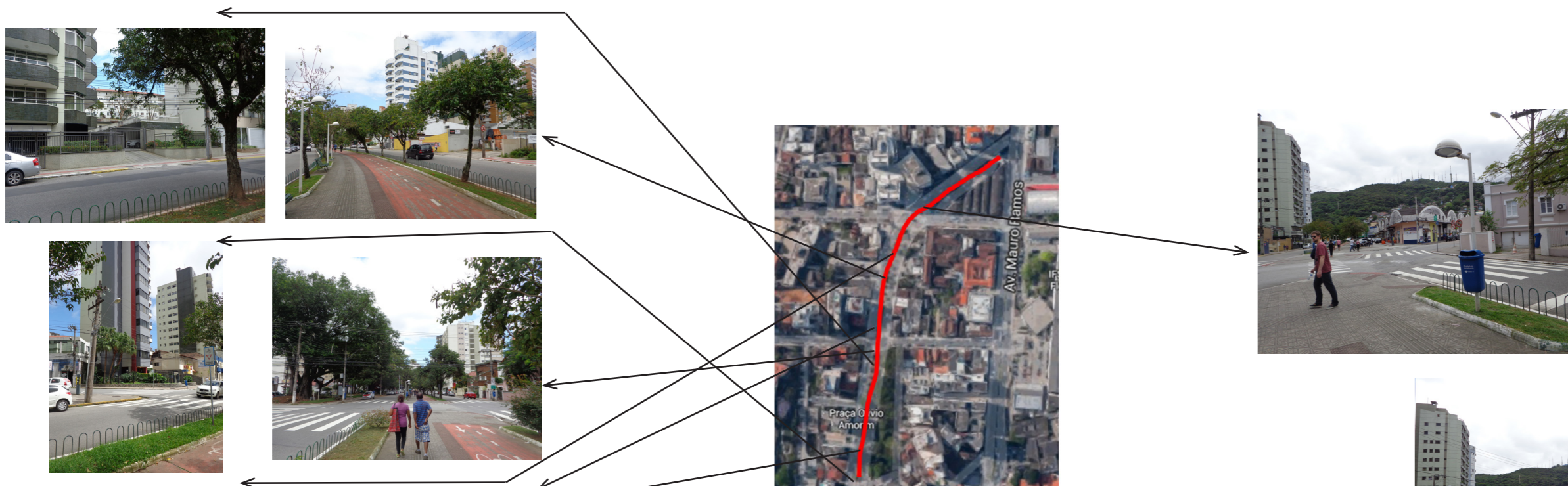
5.4- ÁREA 4

A última área recortada é bastante semelhante à área anterior. Contudo, percebe-se uma diferença sutil de ambiência urbana, com uma menor presença de comércio e maior presença residencial, dando um certo ar de “bairro” a esta parte da Avenida.

A Praça Olívio Amorim não apresenta atrativos e mesmo sendo uma praça tem uma forte característica de local de passagem.



Recorte da área. Fonte: Google Maps 29-09-2015.



Área 4: localizada entre a Praça Olívio Amorim e a antiga Rodoviária (fim da avenida).

Fonte: Google Maps 29-09-2015.



Figs. 131, 132, 133, 134, 135 e 136 : Presença menos intensa de comércio e característica um pouco mais residencial, trecho que passa mais a ideia de “bairro”. Fonte: Acervo pessoal 07/11/2015.



Figs. 137, 138, 139, 140, 141 e 142: Praça Olívio Amorim. A falta de atrativos na praça acaba contribuindo para que a mesma também se mantenha com a característica de local de passagem. Fonte: Acervo pessoal 07/11/2015.



Figs. 143, 144 e 145 : Total falta de valorização da conexão com o restante da malha, terreno com imenso potencial. Há uma interrupção bastante forte, não há uma continuidade da Avenida. Fonte: Acervo pessoal 07/11/2015.

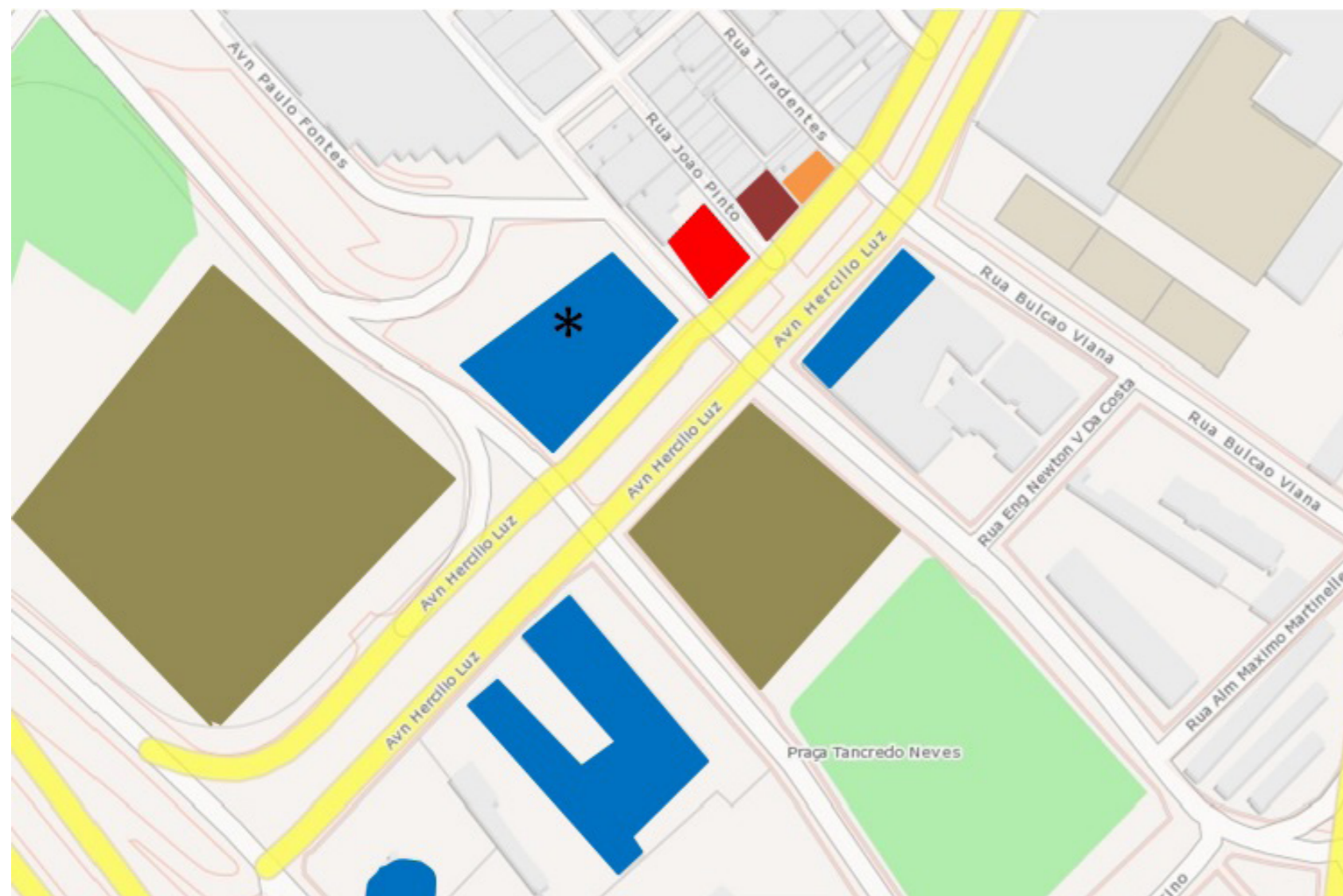
Como já comentado anteriormente, e o mapa evidencia isso, a Área 1 é a menos caracterizada da Avenida, com mais vazios urbanos (áreas de estacionamento). Os lotes são maiores e as edificações de um modo geral possuem pouca ou nenhuma relação com a rua, considerando também que sua maioria é de edifícios de órgãos públicos, de forma que não é necessário chamar atenção do pedestre, como seria para o comércio por exemplo. A falta de relação com a rua implica também em questões como marginalidade, criando barreiras e separando ainda mais a rua da área “privada”.

A predominância de estacionamentos e edifícios de órgãos públicos contribui para que este trecho da Avenida tenha um uso e uma “apropriação” quase que exclusivamente diurna e em dias úteis, apesar da enorme potencialidade que os vazios urbanos oferecem.

É o trecho da Avenida com maior flexibilidade para manipulação do projeto; potencialidade de criação de eixos inclusive com o Mercado Público e, finalmente, dando ao aterro, ou pelo menos a parte dele, o uso para o qual foi proposto: de espaço público.

Obs. : 1- O * indica as edificações históricas.

2- Em Serviços considera-se: Órgãos Públicos; Restaurantes, Pizzarias, ou seja, espaços que poderiam ser considerados comércio mas são de maior permanência e consumo no local; Clínicas e afins; Escolas; Academias.



LEGENDA

- Serviços até 4 pavimentos
- Serviços mais de 4 pavimentos
- Comércio até 4 pavimentos
- Comércio mais de 4 pavimentos
- Residencial até 4 pavimentos
- Residencial mais de 4 pavimentos
- Misto até 4 pavimentos
- Misto mais de 4 pavimentos
- Estacionamento

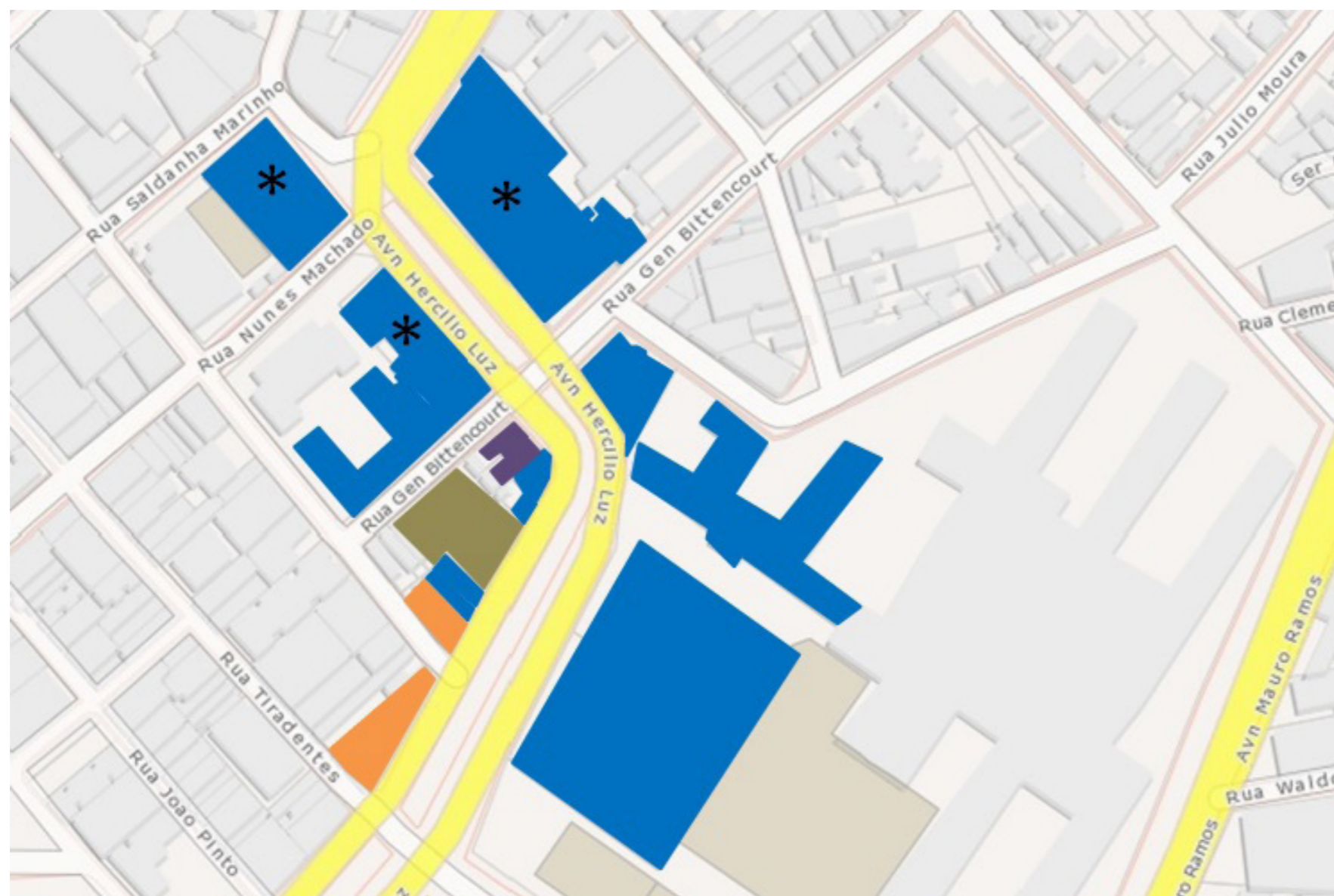
Fig. 146: Cheios e Vazios e Uso do Solo - Área 1. Fonte: Adaptado de Geoprocessamento PMF (Prefeitura Municipal de Florianópolis).

Na Área 2 a presença de comércio ainda é muitíssimo pequena e se destacam as grandes edificações que abrigam “Serviços”: Instituto Estadual de Educação - escola; Clube XII de Agosto - clube; Casa José Boiteux - Academia de Letras; Antiga Escola Normal Catarinense - museu.

É uma área onde existe bastante potencialidade de espaço de contemplação, considerando especialmente o núcleo formado por Antiga Escola Normal Catarinense - Casa José Boiteux - Clube XII de Agosto.

Como mencionado anteriormente, existe uma proposta de construção de um centro executivo no local onde hoje fica o Clube XII de Agosto - mais uma verticalização na Avenida. O Clube é um ícone bastante importante da arquitetura modernista na cidade e deve ser preservado.

Não é uma área muito verticalizada, especialmente em virtude desta presença de patrimônios, que são edifícios monumentais.



LEGENDA

- Serviços até 4 pavimentos
- Serviços mais de 4 pavimentos
- Comércio até 4 pavimentos
- Comércio mais de 4 pavimentos
- Residencial até 4 pavimentos
- Residencial mais de 4 pavimentos
- Misto até 4 pavimentos
- Misto mais de 4 pavimentos
- Estacionamento

Fig. 147: Cheios e Vazios e Uso do Solo - Área 2. Fonte: Adaptado de Geoprocessamento PMF (Prefeitura Municipal de Florianópolis).

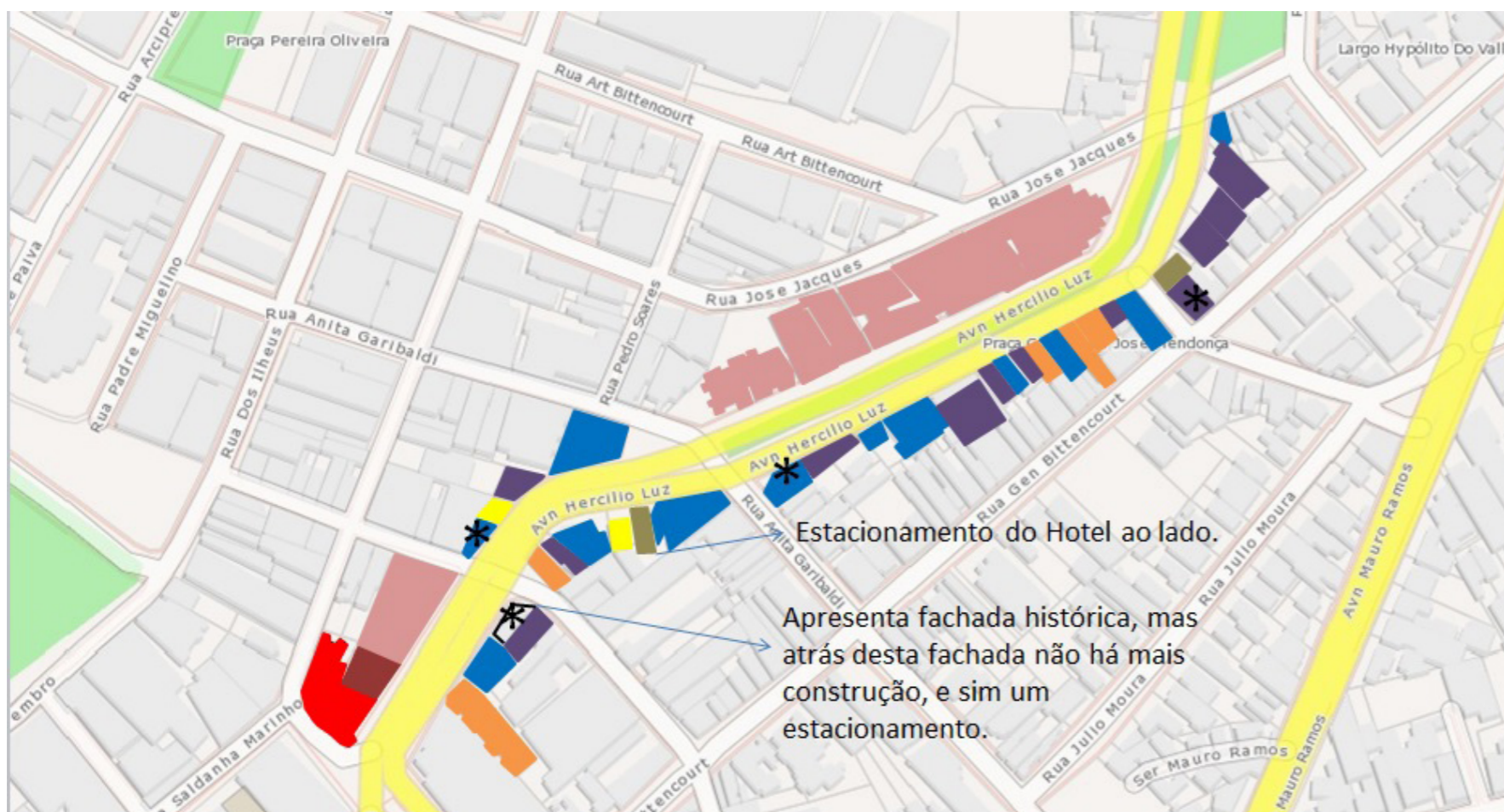
Área mais densa, com edificações sem recuo em relação às outras. Observa-se também que os afastamentos aparecem apenas em edificações mais recentes.

É a área mais consolidada da Avenida, com menor flexibilidade de alterações.

Terreno extremamente nobre na esquina da Avenida Hercílio Luz com a Rua Anita Garibaldi, ocupado atualmente por um posto de gasolina.

É neste trecho que começa a se perceber mais a incidência da verticalização, causando além de uma péssima ambiência urbana para o pedestre, um impacto bastante grande no trânsito local e em determinados horários o sombreamento da via, como mencionado anteriormente.

Apesar da forte presença de comércio, a própria área em si é heterogênea, podemos encontrar algumas residências entre casas com comércio, há várias opções de serviços alimentícios, escolas de idiomas, hotéis, oficinas, entre outros.



LEGENDA

- Serviços até 4 pavimentos
- Serviços mais de 4 pavimentos
- Comércio até 4 pavimentos
- Comércio mais de 4 pavimentos
- Residencial até 4 pavimentos
- Residencial mais de 4 pavimentos
- Misto até 4 pavimentos
- Misto mais de 4 pavimentos
- Estacionamento

Fig. 148: Cheios e Vazios e Uso do Solo - Área 3. Fonte: Adaptado de Geoprocessamento PMF (Prefeitura Municipal de Florianópolis).

Observa-se o aparecimento dos primeiros edifícios de altos gabaritos exclusivamente residenciais, inédito até então. A presença da praça, apesar de bastante desvalorizada, colabora também para que este trecho tenha um clima mais de “bairro”.

A Antiga Rodoviária Municipal ocupa um dos terrenos mais nobres da Avenida e encontra-se em situação nada atraente. Hoje tem a ocupação irregular de vários e vários tipos de comércio e serviço, sem qualquer triagem.

A Maternidade Carlos Corrêa é a edificação mais imponente no trecho, ocupando o maior terreno, que também tem a vantagem da proximidade com a Avenida Mauro Ramos. Assim como a Área 1, próxima ao aterro, possui características do mesmo, assim acontece com este trecho da Avenida, que quanto mais próximo à Avenida Mauro Ramos, mais semelhante à ela em relação às ocupações, mas não apresenta uma conexão urbana de verdade, ela se dá apenas na forma de via.



LEGENDA

- Serviços até 4 pavimentos
- Serviços mais de 4 pavimentos
- Comércio até 4 pavimentos
- Comércio mais de 4 pavimentos
- Residencial até 4 pavimentos
- Residencial mais de 4 pavimentos
- Misto até 4 pavimentos
- Misto mais de 4 pavimentos
- Estacionamento

Fig. 149: Cheios e Vazios e Uso do Solo - Área 4. Fonte: Adaptado de Geoprocessamento PMF (Prefeitura Municipal de Florianópolis).

O mapa abaixo apresenta praças e edifícios históricos importantes nos arredores da Avenida. Percebe-se a presença maior deles nos arredores da Praça XV de Novembro e entre a mesma e a Avenida Hercílio Luz. Foram nestes lugares que a cidade se desenvolveu a princípio. A Catedral foi erguida onde anteriormente ficava a capela que Dias Velho construiu quando aqui chegou, formando, junto com a Praça XV feita posteriormente em frente à Catedral, o primeiro “eixo central” da cidade. Como o Rio da Bulha (atual Avenida Hercílio Luz) era a principal fonte de água na época, a cidade foi crescendo também para aqueles lados. O núcleo formado por Escola Normal - Casa José Boiteux - Clube XII (primeiramente apenas os dois primeiros) deu-se mais tarde com a construção da Avenida do Saneamento, dando à área uma importância muito grande na cidade.

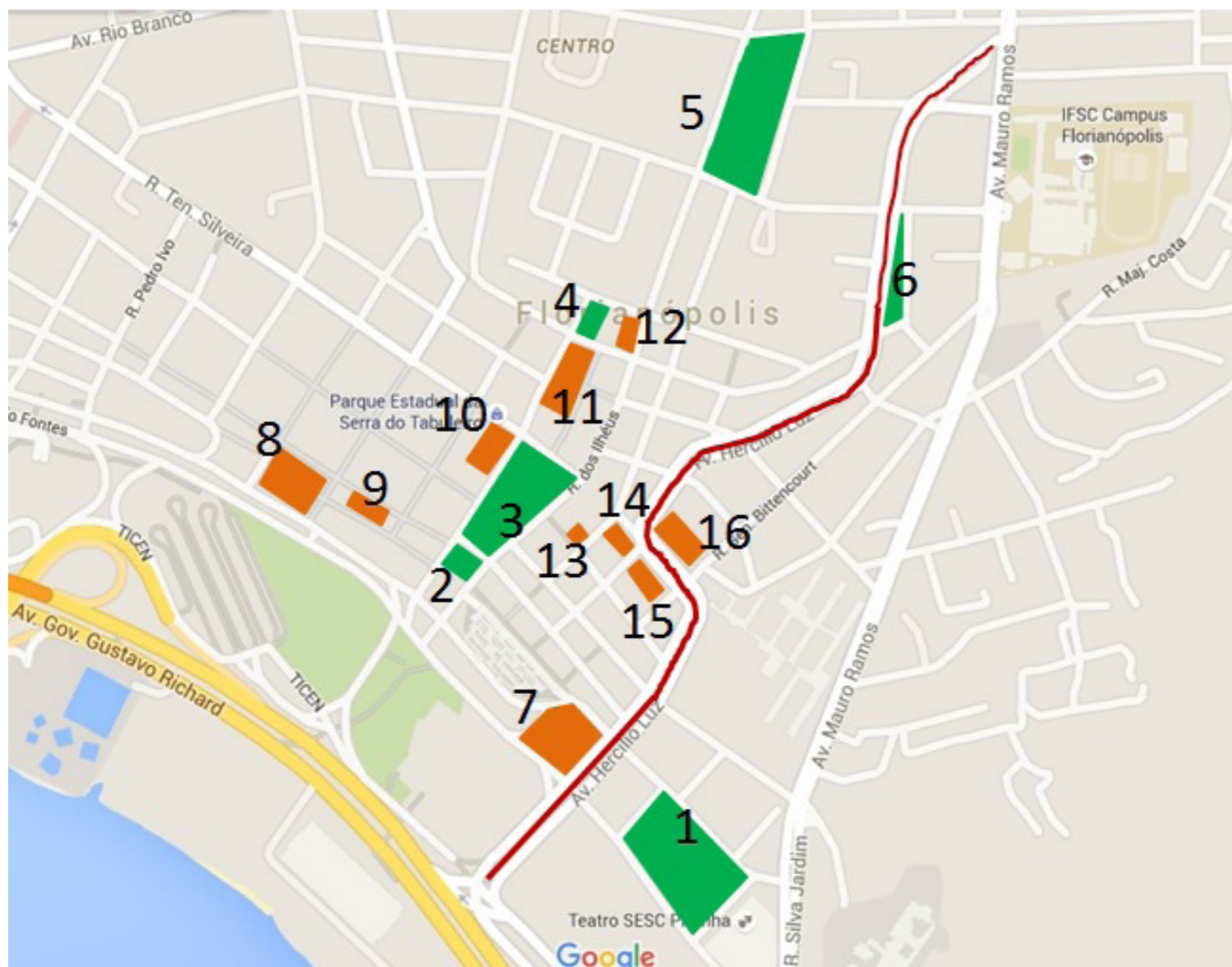


Fig. 150: Relações. Fonte: Adaptado de Google Maps.

LEGENDA

Praças:

- 1- Praça Tancredo Neves/Praça dos 3 Poderes
- 2- Praça Fernando Machado
- 3- Praça XV de Novembro
- 4- Praça Pereira Oliveira
- 5- Praça Getúlio Vargas/Praça dos Bombeiros
- 6- Praça Olívio Amorim

Edifícios Históricos:

- 7- Forte Santa Bárbara
- 8- Mercado Público
- 9- Alfândega
- 10- Palácio Cruz e Souza
- 11- Catedral Metropolitana
- 12- Teatro Álvaro de Carvalho
- 13- Museu Vitor Meireles
- 14- Antiga Escola Normal Catarinense
- 15- Casa José Boiteux
- 16- Clube XII de Agosto

Como já comentado anteriormente, a Avenida Hercílio Luz como é hoje “nega” a existência do centro. Ela se isola na malha urbana. Sua proximidade com o centro histórico e importância na formação da cidade, deveria ficar mais claro aos transeuntes.

O mapa abaixo mostra um primeiro lançamento de eixos com potencial a ser explorado, de forma a se criar eixos “horizontais” que quebrem este sentido único que a Avenida apresenta hoje, e que a mesma estabeleça uma relação estruturadora com o centro histórico.

Um dos eixos compreende desde o Mercado Público até o Forte Santa Bárbara, passando pela Alfândega, Praça Fernando Machado e antigo Terminal (não colocado no mapa anterior). Outro, possivelmente com algum tipo de ponte ou passarela através do canal reaberto (uma das diretrizes), faria ligação entre o Forte Santa Bárbara e a Praça dos 3 Poderes. Um outro eixo passaria entre a Praça Fernando Machado e a Praça XV de Novembro, indo até a Avenida Hercílio Luz, pela rua João Pinto.

A partir da Praça Olívio Amorim, é possível criar dois eixos de ligação com outras duas importantes praças: um com a Praça dos Bombeiros, através da rua Herman Blumenau; o outro com a Praça Pereira Oliveira, passando pelo TAC, através da rua José Jaques/Araújo Figueiredo.

A própria Avenida Hercílio Luz apresenta um núcleo bastante interessante de edifícios de valor histórico que pode ser explorado: Antiga Escola Normal Catarinense, apesar de não ter sua fachada principal voltada para a Avenida, Casa José Boiteux e Clube XII de Agosto.

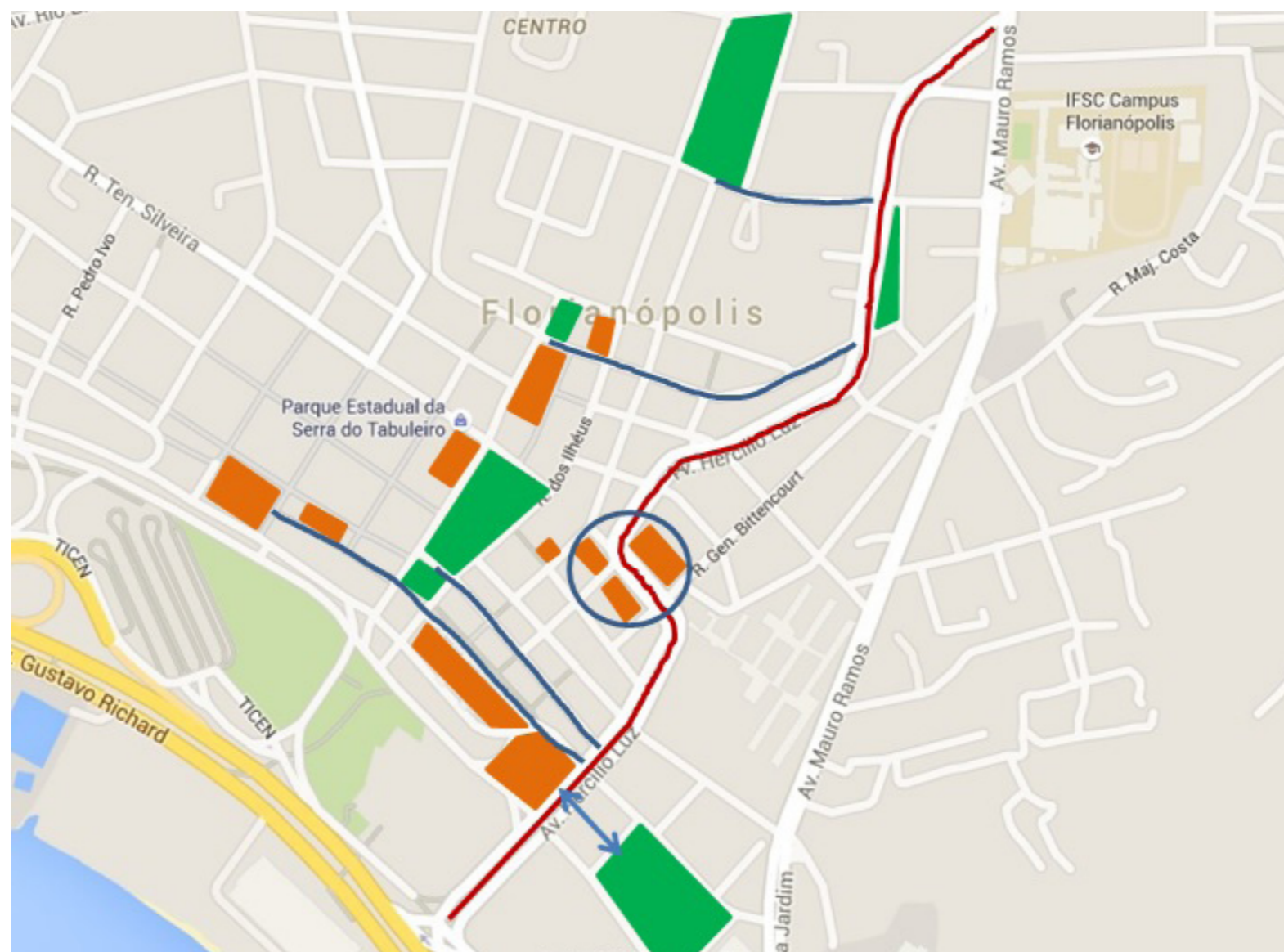


Fig. 151: Relações. Fonte: Adaptado de Google Maps.

O mapa abaixo mostra o microzoneamento proposto pelo Plano Diretor em discussão atualmente, de 2014. Mais uma vez o plano é pensado não como uma ferramenta de planejamento urbano a longo prazo, mas como forma de legalizar e “remendar” o já existente. Isso fica evidente com o “recorte” que certas áreas apresentam. Com a Avenida Hercílio Luz destacada em vermelho pode-se observar que se mantém ainda os altos gabaritos e permitindo que se construa ainda mais alto (permitindo 12 pavimentos em alguns casos, conforme quadro abaixo).

Pelo menos com a taxa de ocupação em 50% e os recuos mínimos, não acontecerá mais como o “paredão” da Hercílio Luz, sem recuo, que cria um “corredor” para o pedestre. Em contrapartida, a Área Mista Central permite a ocupação da testada toda do terreno quando os dois primeiros pavimentos são destinados a comércio ou garagem.

As duas AVLs (Área Verde de Lazer, de acordo com o próprio Plano Diretor devem ser destinadas a parques urbanos e afins) presentes na Avenida (a exceção da Praça Olívio Amorim) destinam-se atualmente a estacionamentos, sem qualquer tipo de equipamento público ou previsão para transformação em parque urbano.

É bastante evidente a conveniência do microzoneamento com o que existe hoje na área, basta comparar o mapa abaixo com os mapas anteriores aqui apresentados. Onde existem edificações comerciais, foi proposto AMC-12.5 (Área Mista Central); onde existem mais edificações residenciais, o Plano coloca como ARP-12.5 (Área Residencial Predominante); nas áreas ocupadas por edifícios históricos, escolas, é feito quase que literalmente um recorte do terreno e designado como ACI (Área Comunitária Institucional).



Fig. 152: Plano Diretor de Florianópolis 2014, em processo de aprovação. Fonte: IPUF.

AVL: Área Verde de Lazer. Devem ser destinadas a playgrounds, jardins, praças ou parques.

ACI: Área Comunitária/Institucional.

AMC-12.5: Área Mista Central. Máximo 10 pavimentos (permite-se o acréscimo de 2 através da Transferência do Direito de Construir). Taxa de Ocupação 50%.

ARP-12.5: Área Residencial Predominante. Máximo 10 pavimentos (permite-se o acréscimo de 2 através da Transferência do Direito de Construir). Taxa de Ocupação 50%.

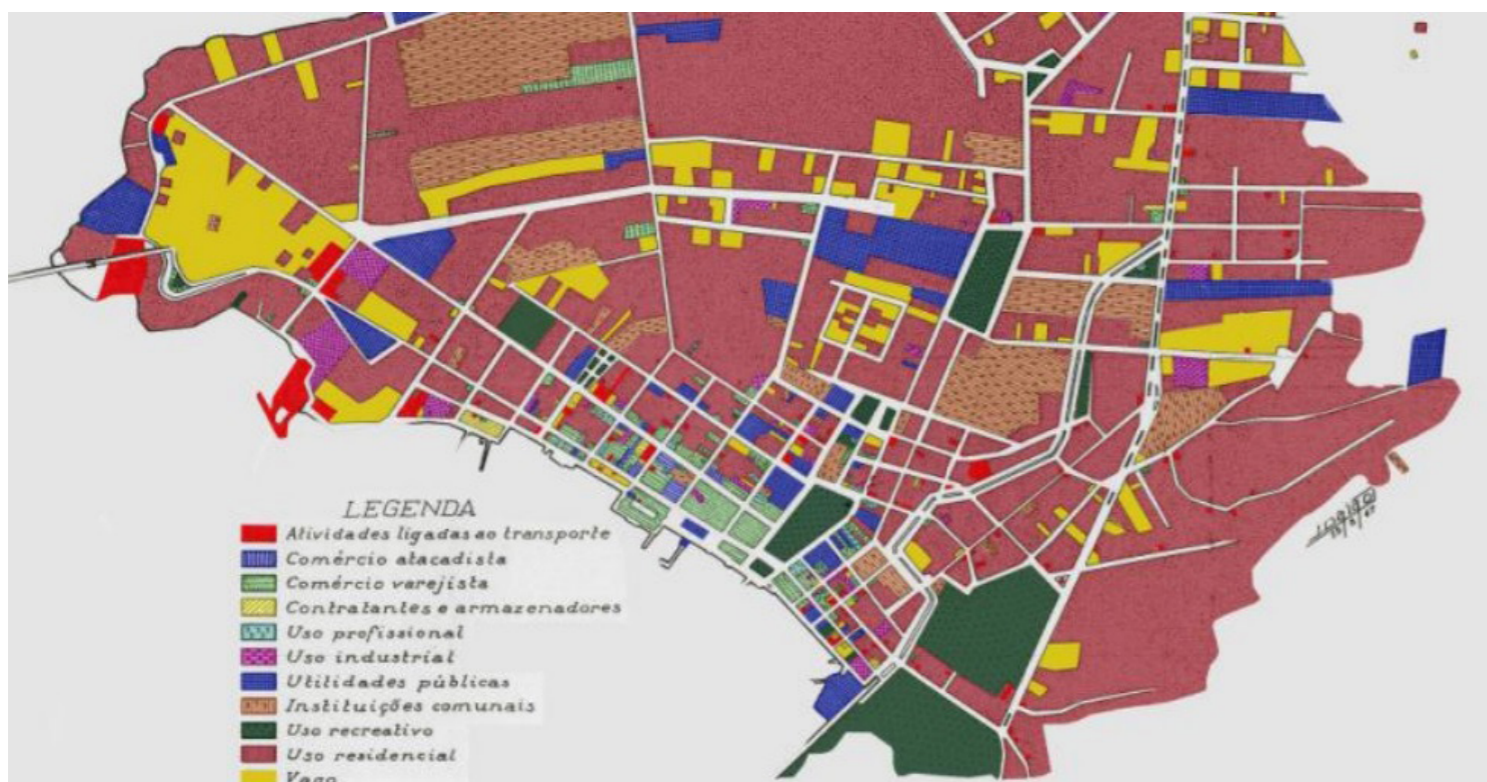


Fig. 153: Mapa datado de 1947 mostrando o uso do solo. Na Avenida, nota-se o grande uso residencial. Fonte: SOUZA, Jéssica. O Plano Diretor de 1952-1955 e as Repercussões na Estruturação Urbana de Florianópolis. SC, UFSC, 2010.

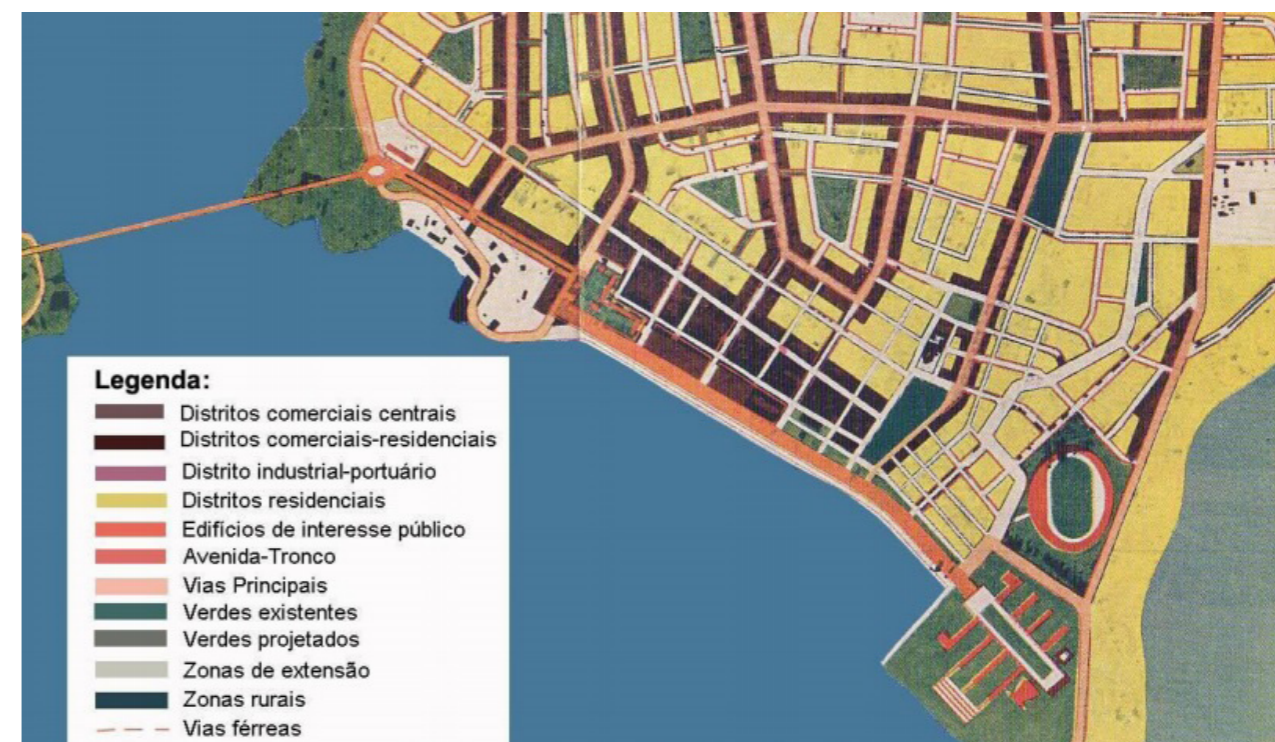


Fig. 154: Mapa do Plano Diretor de 1952. Na Avenida, o uso era quase exclusivamente residencial. Alguns trechos permitiam a construção de 4 pavimentos, mas na maioria da Avenida o máximo permitido eram 2. Fonte: SOUZA, Jéssica. O Plano Diretor de 1952-1955 e as Repercussões na Estruturação Urbana de Florianópolis. SC, UFSC, 2010.



Fig. 155: A partir da legislação de 1966 passa a se permitir a construção de 12 pavimentos, o que foi aproveitado pelo boom imobiliário dos anos 70. Fonte: SOUZA, Jéssica. O Plano Diretor de 1952-1955 e as Repercussões na Estruturação Urbana de Florianópolis. SC, UFSC, 2010.



Fig. 156: O Plano Diretor de 1997, ainda permitindo 12 pavimentos nas áreas AMC-6. O Plano de 2010 não apresenta qualquer mudança significativa em relação a este, ou seja, não houve evolução. Fonte: Mapa do IPUF sobreposto por Gabriel Pedrotti.

“As ruas necessitam de um desenho diferenciado para a sua recuperação e para tanto devem ser tratadas em seus próprios termos, usos e controles, gerando as desejadas mudanças formais e funcionais. Relativo às atividades sociais quanto às econômicas. A mudança em seu desenho significa a transformação na vida social dos cidadãos de um determinado espaço.” (RODRIGUES, 2011)

Qualquer intervenção urbana é também uma intervenção social. A rua deve ser pensada priorizando sempre o cidadão, as pessoas que irão usufruir daquele espaço, respeitando suas memórias.

No desenho urbano, de acordo com Aldo Rossi em “Arquitetura da Cidade”, três escalas são fundamentais na construção da paisagem urbana. A escala da rua, que corresponde à escala do observador, estudada criteriosamente no diagnóstico recém apresentado; a escala do bairro, entendida como um conjunto de quarteirões com características comuns; e a escala da cidade, que é o objeto do projeto urbano.

No caso da Avenida Hercílio Luz, objeto do presente trabalho, foram estipuladas diretrizes gerais levando em conta o diagnóstico da via e problemas recorrentes e de importante discussão para o desenho urbano das cidades, apresentadas a seguir.

1- AVENIDA HERCÍLIO LUZ COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DO CENTRO

2- RESGATE DO CANAL COMO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

3- VALORIZAÇÃO DO AMBIENTE NATURAL

4- PRIORIDADE AO PEDESTRE E O FIM DA PRIMAZIA DO AUTOMÓVEL

5- HERCÍLIO LUZ COMO BOULEVARD

6- CRIAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS INTEGRADOS

1- AVENIDA HERCÍLIO LUZ COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DO CENTRO:

Principal diretriz do projeto. Como mencionado anteriormente, a Avenida Hercílio Luz hoje apresenta-se desconexa da malha urbana central. Não se percebe o centro através da Avenida, da mesma forma que no centro a mesma não é percebida. Essa estruturação se dará através de eixos identificados posteriormente. O objetivo é formar uma relação estruturadora especialmente com o centro histórico, assim como articular espaços verdes já existentes no centro da cidade.

Ligar as diversas praças existentes no Centro, prevendo a reformulação de algumas, identificadas posteriormente, e os vários patrimônios, estabelecendo conexões que valorizem a história e enalteçam a importância dos espaços públicos.

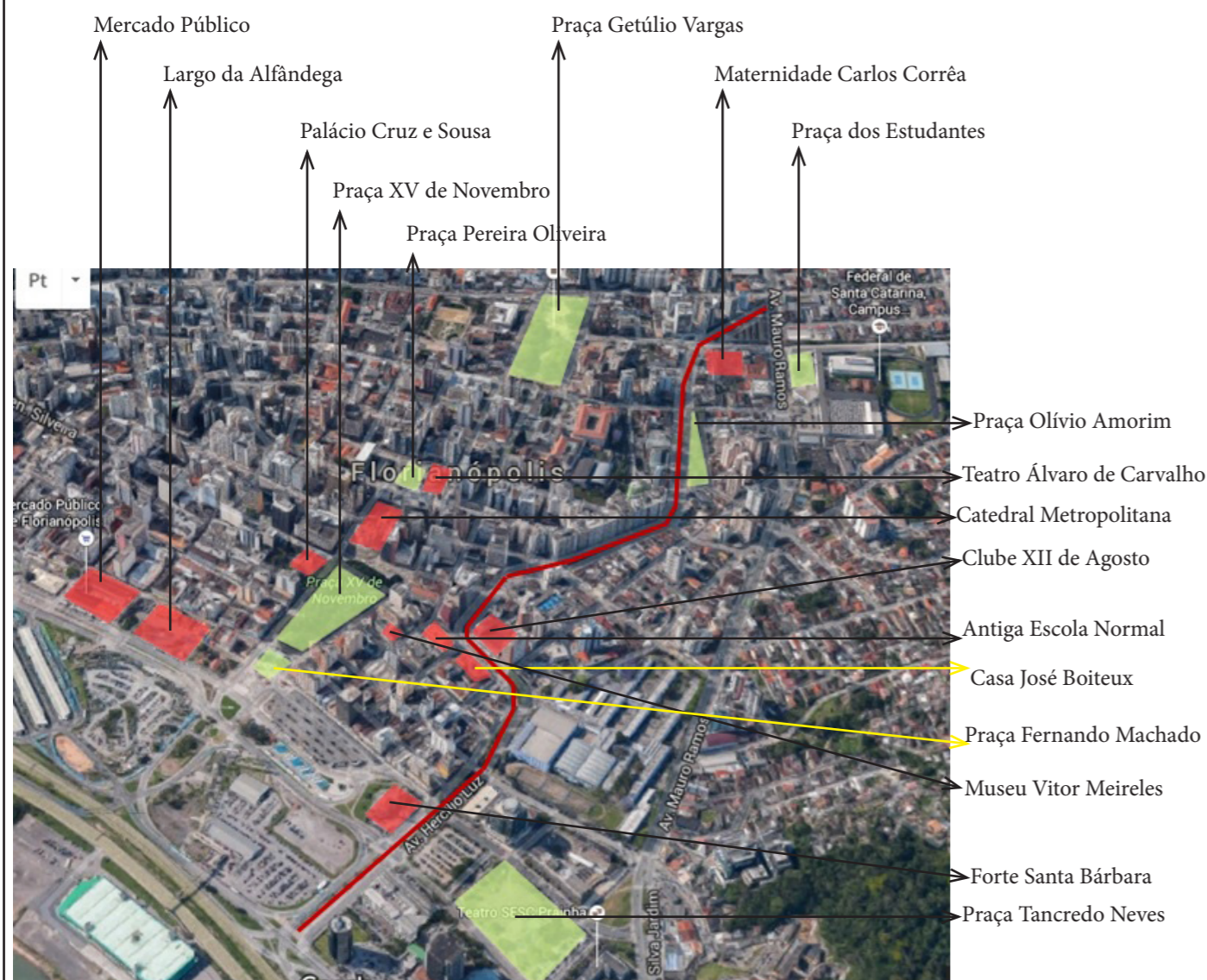


Fig. 157: Distribuição dos principais espaços verdes e patrimônios. Fonte: Adaptado de Google Maps 03-06-16.

2- RESGATE DO CANAL COMO PATRIMÔNIO HISTÓRICO:

Abertura do canal e sua valorização como patrimônio urbano. Florianópolis foi uma das poucas cidades do Brasil que teve o privilégio de ter uma intervenção do urbanismo sanitaria, e isso simplesmente se perdeu. Além disso, o fechamento do canal trouxe homogeneidade, a avenida passou a ser como qualquer outra, como se nunca tivesse acontecido uma intervenção deste porte (figs 160 e 161). Durante o processo de desenvolvimento das cidades, elementos morfológicos, entre outros, construíram os diferentes tipos de via, de forma que ao ignorá-los (como aconteceu quando do fechamento do canal na Avenida Hercílio Luz, concluído em 2010) passa-se a ter uma estrutura homogênea.



Fig. 158: Canal da Avenida Hercílio Luz, pós intervenção do urbanismo sanitaria. Fonte: http://santacatarinaantiga.blogspot.com.br/2013_05_01_archive.html Acesso em 29/09/2015..



Fig. 159: Avenida Hercílio Luz, pós fechamento completo do canal. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.

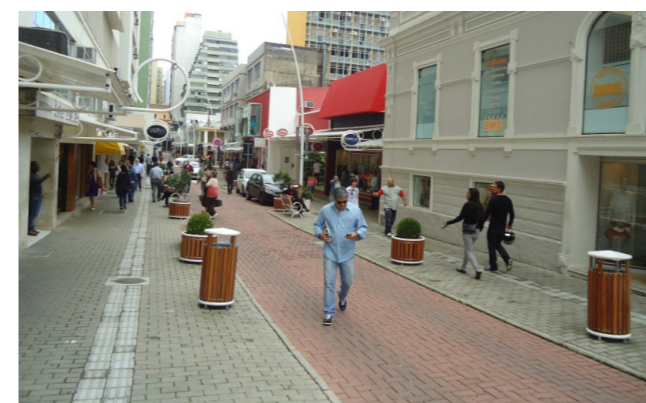


Fig. 160: Rua Vidal Ramos. Assim como a Avenida Hercílio Luz, passou por processos de “revitalização” nos últimos anos. Comparando com a foto ao lado, percebe-se o mesmo tipo de tratamento para as duas vias, ignorando a paisagem natural e aspectos morfológicos. Fonte: <https://vivitrine.wordpress.com/2012/05/19/8-vidal-ramos-rua-shopping/> Acesso em 19-06-16.



Fig. 161: Revitalização da Avenida Hercílio Luz ignorando totalmente a paisagem natural, utilizando-se de artificios aplicáveis em qualquer outra rua. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.

3- VALORIZAÇÃO DO AMBIENTE NATURAL:

O Rio da Bulha era o único rio significativo na área central. Sempre apresentou funções importantes como o escoamento das águas provenientes do Maciço do Morro da Cruz. A paisagem natural deve fazer parte do desenho urbano. Do contrário, como exposto no item anterior, teremos um espaço homogêneo. Além disso, a abertura do canal irá trazer benefícios funcionais e ambientais, como drenagem de águas da chuva e escoador de maiores volumes de água. Com o Rio da Bulha e posteriormente o canal, a Avenida Hercílio Luz sempre teve uma importante centralidade no centro da cidade, que se perdeu e se fragmentou, especialmente com o fechamento do canal. É um espaço que clama por sua característica de lugar central. A paisagem natural tem que fazer parte do desenho urbano.

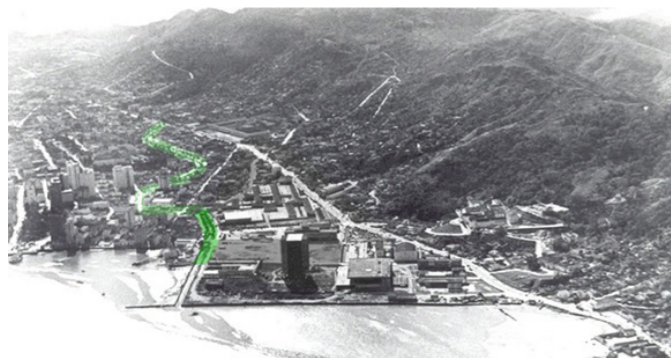


Fig. 162: Curso do Rio da Bulha e o Maciço do Morro da Cruz. Fonte: Banco de imagens Casa da Memória, adaptado por Gabriel Pedrotti.



Fig. 163: As obras de canalização do Rio da Bulha. Fonte: PACHECO, Denise. Visões Urbanas da Cidade de Florianópolis. SC, UFSC, 2009.

Valorizar a relação com a água, que outro rio ou canal existem na cidade hoje? Especialmente na área central. Os cursos d'água estão relacionados ao aparecimento das civilizações, ao desenvolvimento das cidades. Valorizar a relação com os mesmos é um resgate à história, os rios viabilizaram as cidades. A história da civilização está diretamente ligada à água, sejam rios, lagos ou mares. A integração dos cursos d'água à paisagem das cidades tem sido uma tendência cada vez mais presente.

“Nos rios que estavam próximos, instalamos avenidas em cima, canalizamos, jogamos nossos dejetos neles. Os rios que estão longe tampouco estão bem cuidados, há desmatamento em volta, mas é de onde vem nossa água” (Marussia Whately)

4-PRIORIDADE AO PEDESTRE E O FIM DA PRIMAZIA DO AUTOMÓVEL:

“Com o recente processo de expansão urbana e o advento do automóvel, como o principal meio de deslocamento sobre o território, as funções e os significados das vias e espaços públicos, nas cidades brasileiras, iniciaram um processo de degeneração.” (RODRIGUES, 2011)

Em Los Angeles as pessoas perdem cerca de 90 horas por ano presas no tráfego. Um estudo realizado na Grã-Bretanha apresenta um total de 106 dias da vida de cada motorista procurando por vagas. Ao redor do mundo um número crescente de cidades tem redesenhado suas ruas e implantado medidas para desencorajar o uso do automóvel. Madri tem banido os carros de seu centro aos poucos. Vinte e quatro ruas do centro da cidade serão reprojeta-das para as pessoas, e não para os carros. Hamburgo apresenta um projeto que unirá parques ao longo da cidade, tornando qualquer lugar acessível por meio de caminhadas. Oslo, na Noruega, pretende banir os automóveis de seu centro até 2019, através da ampliação da rede de transporte público e a limitação da circulação de automóveis em seus espaços mais importantes. Dublin, uma das cidades com o trânsito mais caótico do mundo, pretende transformar suas principais avenidas em áreas para pedestres.

Seul, na Coreia do Sul, teve um excelente exemplo de intervenção em detrimento do automóvel. É o caso da recuperação do canal Cheonggyecheon, que restaurou um antigo importante canal urbano e gerou um dos mais interessantes espaços públicos para a população (fig 164). Após o canal tornar-se um esgoto a céu aberto com o crescimento da cidade, ele foi totalmente coberto e em cima do mesmo foi construída uma movimentada via expressa. Até uma proposta de intervenção que resgatou o canal e criou um parque linear ao redor do mesmo.



Fig. 164: Antes e depois da recuperação do canal Cheonggyecheon. Fonte: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/> Acesso em 19-06-16.

“De maneira drástica estas mudanças, principalmente a partir da década de 1970, transformaram a paisagem e a relação dos espaços da cidade com seus usuários. Contribuíram para o espraiamento, a expansão acelerada e modificaram as qualidades originais dos espaços centrais destituindo, por exemplo, o desenho implantado pelas gerações precedentes. Como exemplo citamos a política de alargamento das principais avenidas da cidade e a posterior construção das vias elevadas, que resultou na perda da urbanidade, a divisão de tecidos urbanos e características locais, a transformação das praças em estacionamentos, a destruição da arborização urbana, a impermeabilização excessiva do solo, a perda da qualidade de iluminação pública, a degradação do mobiliário urbano e a substituição definitiva do lócus humano para o espaço do motor.” (RODRIGUES, 2011)

Muitos já foram os autores que discutiram a problemática da soberania do automóvel. Muito antes inclusive de ela se tornar evidentemente uma problemática. O Paradoxo Braess, do matemático Dietrich Braess, diz que: “Removendo o espaço em uma área urbana e diminuindo a capacidade extra dentro de um sistema de rede viária, pode-se diminuir o trânsito de automóveis em geral.” Theo Crosby, em *City Sense*, faz uma crítica à presença dos automóveis nos centros urbanos. Jan Gehl, em *Cidades para as Pessoas*, defende a importância de ser mantida a escala do pedestre. Richard Rogers diz que o senso de comunidade é inversamente proporcional à quantidade de tráfego. Para Cliff Moughtin, em *Urban Design*, a negligência com que se trata a rua, atualmente, é relacionada à herança da vanguarda do movimento moderno, na concepção de cidades como produto de funções urbanas e dominadas pelo transporte motorizado.

Ao pensar o espaço estruturado pelos modelos de transporte, especialmente o individual, ocorre a degeneração do espaço público, perda da urbanidade. O favorecimento das vias para veículos fragmenta o espaço. As principais cidades do mundo tem caminhado para a reconquista do território pelas pessoas. A via pública tem por função também a comunicação e interação entre as atividades urbanas, de modo que ao pensá-la para o automóvel dificulta esta integração.

Hoje Florianópolis apresenta uma das mais altas relações de automóveis particulares por habitantes, uma realidade que precisa mudar antes que a situação torne-se insustentável. Além disso, é necessária a implantação de mecanismos que priorizem e dê mais segurança aos pedestres. A ideia é que, a longo prazo, e como já foi defendido por muitos autores, seja banido o uso de carros, especialmente no centro histórico. Com a óbvia ressalva de usos para carga e descarga, ambulâncias, Bombeiros e afins. Em Florianópolis isso já acontece em ruas como a Conselheiro Mafra e a Felipe Schmidt (figs). A proposta é que a Avenida Hercílio Luz acompanhe essa diretriz de caminhar para a devolução da via pública ao cidadão, onde o automóvel não é soberano em relação ao pedestre, onde o espaço da via não seja fragmentado

em razão disso. Se o principal objetivo dela será a estruturação com o restante do Centro, é primordial que a rua em si seja estruturada. Da forma como ela se apresenta hoje, com duas faixas de rolamento em cada sentido, mais os estacionamentos laterais, é evidente que o espaço da via é fragmentado (figs 167 e 168).



Fig. 165: Rua Conselheiro Mafra, exclusiva para pedestres. **Fonte:** <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=916236> Acesso em 19-06-16.



Fig. 166: Rua Felipe Schmidt, exclusiva para pedestres. **Fonte:** <http://www.ndonline.com.br/florianopolis/noticias/34708-principal-rua-de-comercio-da-capital-tera-internet-gratuita-a-partir-de-outubro.html> Acesso em 19-06-16.



Fig. 167: Avenida Hercílio Luz, próximo à conexão com a Avenida Mauro Ramos. O espaço fragmentado pelas vias para automóveis em detrimento do pedestre. **Fonte:** Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 168: Estacionamentos laterais junto à praça Olívio Amorim. **Fonte:** Acervo pessoal 07-11-15.

Outro fator importante que envolve a mobilidade urbana e especialmente o fluxo de pedestres é a questão dos terminais de transporte coletivo. Sem o terminal, de uma forma que os ônibus circulassem em várias ruas pelo centro, como a Avenida Mauro Ramos, Rio Branco, etc, existiriam vários lugares de “despejo” promovendo dinâmica aos fluxos e criando novos espaços de atração e centralidades, ao invés de concentrar tudo em um mesmo local, num mesmo terminal.

5- HERCÍLIO LUZ COMO BOULEVARD:

“O projeto urbano não define a embalagem dos edifícios a serem construídos de uma forma mais ou menos imperativa, mas consiste na individualização de quatro elementos que constituem o tecido urbano: o traçado, as hierarquias monumentais, a subdivisão e, enfim, as regras de organização espacial.” (HUET, 1986)

A rua é um elemento de grande importância no traçado urbano. São nas vias que acontecem as mais diversas atividades, como econômicas, lazer e relações sociais. São nelas em que se afirma a existência de uma esfera pública urbana.

Huet defende que a qualidade do traçado se baseia sobre a pertinência funcional, monumental (hierarquias), e dimensional (largura, comprimento e malha).

A Avenida Hercílio Luz é, entre todas as ruas do centro da cidade, a com maior potencial de se tornar um boulevard. Com o resgate do canal, ela será transformada em uma espécie de parque linear, como um ambiente único, um corredor de urbanidade. Marcar de fato aquela que foi a primeira avenida da cidade, formando espaços públicos integrados: ruas e praças.

6- CRIAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS INTEGRADOS:

Como destacado anteriormente, o centro da cidade apresenta poucos espaços públicos de qualidade e os existentes não são conexos. Faltam espaços públicos especialmente de áreas centrais, que atendam a toda população - não apenas a local, também para que exista vida no Centro, em especial no centro histórico, inclusive aos finais de semana. Como defendido por Richard Rogers, a organização do espaço, de forma a gerar uma ocupação pelas pessoas, gera também o policiamento natural e espontâneo das ruas, os “olhos” da cidade, protegendo contra a marginalidade. Além disso, mesmo na pobreza de desenho urbano do canteiro central criado sobre o canal, vê-se uma certa apropriação por parte da população, o que reforça o argumento de que a cidade apresenta forte carência de espaços públicos de qualidade.

Como colocado por Bernard Huet, em “A Cidade Como Espaço Habitável”, existia (e continua existindo) uma tendência a se conceber a cidade segundo sistemas separados e sobrepostos ou funções isoladas e segregadoras, não conexas.

“A cidade não pode ficar sem símbolos (sinais de reconhecimento), pelo menos por razões de orientação e compreensão dos habitantes. Até as cidades novas têm alguns símbolos (torres, fontes, esculturas), mais patéticas, e insignificantes, na medida em que se sobrepõem ao espaço, como verdadeiras e reais operações de cosmética. Na realidade, é o espaço público e as instituições da cidade que são simbólicos, e o monumento ou a escultura servem somente para confirmar um lugar já predestinado pelo próprio espaço e pela própria função.” (HUET, 1986)

Os espaços públicos criados devem valorizar as hierarquias monumentais já existentes. Tais conexões devem orientar o espaço da cidade de forma que o mesmo não se desagregue e que a estas Arquiteturas Monumentais (patrimônios) seja dada a devida importância, para que não percam o referencial e que sejam facilmente legíveis.

sim
desenho
manifestação da

“Segundo Kevin Lynch desenhar a rua como caminho significa determinar a ela um início e um término, com lugares definidos ao longo de seu trajeto, lugares de usos especiais e de atividades desenhadas com escala e contraste entre seus elementos. Contudo, a via pública é muito mais do que um simples caminho, mas uma série de espaços conectados, alguns para o estar e não somente para a passagem. Já desenhá-la como lugar, ainda segundo Lynch, remete a atribuir ao qualidades similares ao da praça pública, formando uma unidade íntegra em si mesma. Tornar um lugar de permanência, de práticas sociais e de vida urbana. Desenhá-la para o tráfego de veículos é, portanto, diferente de desenhá-la para o cidadão.” (RODRIGUES, 2011)

CONEXÕES ATRAVÉS DA AVENIDA HERCÍLIO LUZ:

Criação de eixos, especialmente com o centro histórico, através da Avenida Hercílio Luz. Essas conexões incorporam praças e patrimônios. São marcações que dão origem a uma nova maneira de pensar os espaços públicos, especialmente com a intenção de reconectar a Avenida Hercílio Luz ao Centro. Esses eixos assinalados já existem, mas não são percebidos. Soluções que os reforcem e destaquem.



- EIXO MERCADO PÚBLICO – PRAÇA DOS TRÊS PODERES
- EIXO RUA ANITA GARIBALDI
- EIXO RUA ARAÚJO FIGUEIREDO/JOSÉ JACQUES
- EIXO RUA HERMAN BLUMENAU

LEGENDA:

Eixo Mercado Público - Praça dos Três Poderes:

- 1- Mercado Público
- 2- Largo da Alfândega
- 3- Praça Fernando Machado
- 4- Forte Santa Bárbara
- 5- Praça dos Três Poderes

Eixo Rua Anita Garibaldi:

- 6- Praça XV de Novembro
- 7- Palácio Cruz e Sousa
- 8- Catedral Metropolitana

Eixo Rua Araújo Figueiredo/José Jacques:

- 9- Praça Pereira Oliveira
- 10- Teatro Álvaro de Carvalho
- 11- Praça Olívio Amorim

Eixo Rua Herman Blumenau:

- 11- Praça Olívio Amorim
- 12- Praça Getúlio Vargas

-EIXO MERCADO PÚBLICO - PRAÇA DOS TRÊS PODERES: eixo que comporta importantes monumentos e praças que fazem referência à inserção urbana antes da implantação do aterro, todos relacionados com a linha de chegada do mar, e que acabaram sofrendo processos de degradação com os grandes projetos de modernização da malha viária através do aterro.

-EIXO RUA ANITA GARIBALDI: este eixo começa na fachada lateral da Catedral Metropolitana de Florianópolis - que forma um núcleo com a Praça XV de Novembro e Palácio Cruz e Sousa que remete ao início da colonização da cidade - atravessa a Avenida Hercílio Luz e continua em direção ao Maciço do Morro da Cruz, até chegar à Avenida Mauro Ramos. Especialmente após atravessar a Avenida Hercílio Luz, há um conjunto bastante significativo de casarios históricos.

-EIXO RUA ARAÚJO FIGUEIREDO/JOSÉ JACQUES: corresponde à rua Araújo Figueiredo/José Jacques e sai da Praça Pereira Oliveira junto ao Teatro Álvaro de Carvalho, terminando na Avenida Hercílio Luz em uma das extremidades da Praça Olívio Amorim.

-EIXO RUA HERMAN BLUMENAU: a partir da Praça Getúlio Vargas, uma das maiores do centro da cidade, recentemente revitalizada, chegando na outra extremidade da Praça Olívio Amorim. Assim como a Rua Anita Garibaldi, no seu trecho após cruzar a Avenida Hercílio Luz e antes de chegar na Avenida Mauro Ramos, apresenta importante conjunto de casarios históricos.

Fig. 169: Eixos através da Avenida. Fonte: Adaptado de Google Maps 19-06-16.

CENTRALIDADES (FORMADAS PELOS EIXOS) COMO ESPAÇOS DE PERMANÊNCIA:

Dentro destas conexões mais importantes com o centro da cidade, a criteriosa escolha de terrenos para a implantação de espaços públicos de qualidade que configurem espaços de permanência. São os pontos fortes da Avenida, as conexões prioritárias. Lugares de atração, identificados através dos eixos, que dão o caráter do projeto.

Para a efetiva conexão destes espaços com os demais assinalados no centro da cidade, o mapa abaixo apresenta as alterações propostas fora da Avenida Hercílio Luz:

Rua Herman Blumenau: potencialidade de conexão entre as praças Getúlio Vargas e Olívio Amorim. Apresenta número considerável de casarios históricos, especialmente no trecho antes da Mauro Ramos. Seus estacionamentos laterais são suprimidos e há a implantação de vegetação para criação de corredor verde de conexão com a Avenida Hercílio Luz.



Fig. 171: Casarios na Rua Herman Blumenau. Fonte: Acervo pessoal 29-06-16.

Como prolongamento deste eixo, para englobar uma outra praça que encontra-se “escondida” no Centro, continuação na Avenida Mauro Ramos passando pela Praça dos Estudantes e chegando ao acesso da Avenida Hercílio Luz onde está localizado o edifício da Antiga Rodoviária Municipal.

Praça dos Estudantes: está inserida no Instituto Federal de Santa Catarina. Atualmente encontra-se cercada e com algumas vagas de estacionamento em frente à mesma. A proposta é que sejam eliminados ambos cerca e estacionamento, que seja revitalizada, para que a praça possa fazer parte do circuito de espaços verdes que se conectam através da Avenida Hercílio Luz.

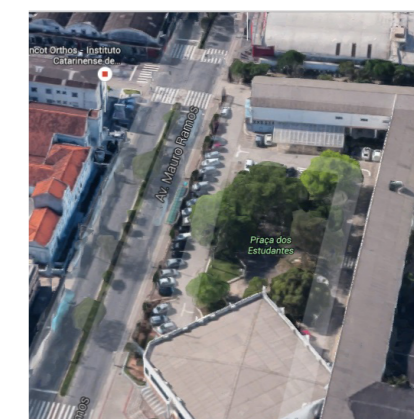


Fig. 172: Praça dos Estudantes junto ao IFSC. Fonte: Google Maps 19-06-16.

Rua Araújo Figueiredo/José Jacques: potencialidade de conexão entre a Praça Pereira Oliveira, o Teatro Álvaro de Carvalho e a Praça Olívio Amorim. Seus estacionamentos laterais são suprimidos e há a implantação de vegetação para criação de corredor verde de conexão com a Avenida Hercílio Luz.

Implantação de uma calçada contínua que fortaleça o eixo entre Mercado Público e Praça Tancredo Neves. Também com a função de “marcar” o início da intervenção na Avenida Hercílio Luz, acompanhando a linha de chegada do mar, antes da implantação do aterro.



Fig. 170: Centralidades propostas e eixos de integração. Fonte: Adaptado de Google Maps 19-06-16.

- CENTRALIDADES PROPOSTAS
- ÁREAS VERDES A REFORMULAR
- ÁREAS VERDES A MANTER

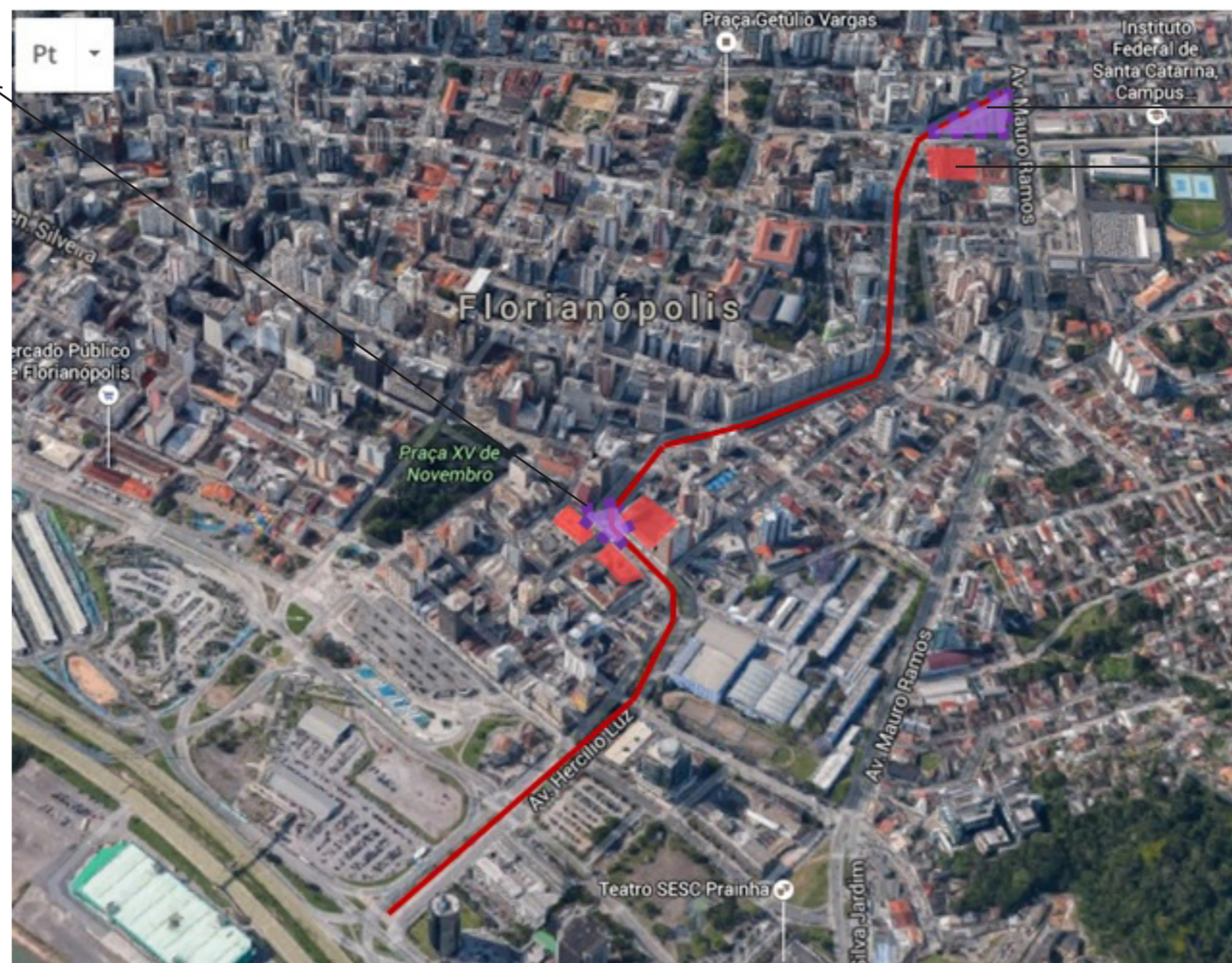
Dentro da ideia de não mais utilizar os terminais de ônibus, e sendo a área que impede essa comunicação de espaços apenas para pedestres, proposta de reformulação da área hoje ocupada pela Terminal Cidade, para que acompanhe este eixo, agora exclusivamente de pedestre com as intervenções nesta área e na centralidade proposta junto ao Forte Santa Bárbara.

Rua Anita Garibaldi: sai do “centro” da Catedral Metropolitana e atravessa a Hercílio Luz, até chegar na Avenida Mauro Ramos. Especialmente no trecho entre Avenida Hercílio Luz e Mauro Ramos apresenta número considerável de casarios históricos. Seus estacionamentos laterais são suprimidos e há a implantação de vegetação para criação de corredor verde de conexão com a Avenida Hercílio Luz.

CENTRALIDADES (FORMADAS PELAS ÁREAS QUE DEVEM SER MAIS VALORIZADAS) COMO ESPAÇOS DE PERMANÊNCIA:

Outras centralidade propostas, que não sejam formadas pelas conexões através do Centro, mas por áreas que deveriam ser mais valorizadas.

Há um núcleo na Avenida Hercílio Luz formado por importantes patrimônios: Antiga Escola Normal Catarinense, Clube XII de Agosto e Casa José Boiteux.



Antiga Rodoviária Municipal: terreno de intersecção com a Avenida Mauro Ramos, marca uma das extremidades da Avenida Hercílio Luz. Próximo à Maternidade Carlos Corrêa, edifício que faz parte do conjunto de patrimônios de Florianópolis, área que deveria ser mais valorizada.

Fig. 173: Centralidades propostas em áreas de valorização. Fonte: Adaptado de Google Maps 19-06-16.

 CENTRALIDADES PROPOSTAS

ESQUINAS COMO ELEMENTO ARTICULADOR:

Esquinas são importantes elementos de conexão com o restante da malha. Dentro das centralidades recém apresentadas, a absorção de espaços nas esquinas, fazendo das mesmas elementos articuladores destas conexões.

Em virtude de se tratar de um espaço bem consolidado, as esquinas não são muito flexíveis para alterações. Foram escolhidas três, que fazem parte das centralidades propostas e apresentam espaços com maior flexibilidade para intervenção.

Esquina Rua Anita Garibaldi: terreno nobre hoje ocupado por um posto de combustível. A proposta é que a área seja absorvida para implantação de uma pequena praça.



Fig. 175: Esquina Rua Anita Garibaldi. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 176: Esquina Rua Anita Garibaldi. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.

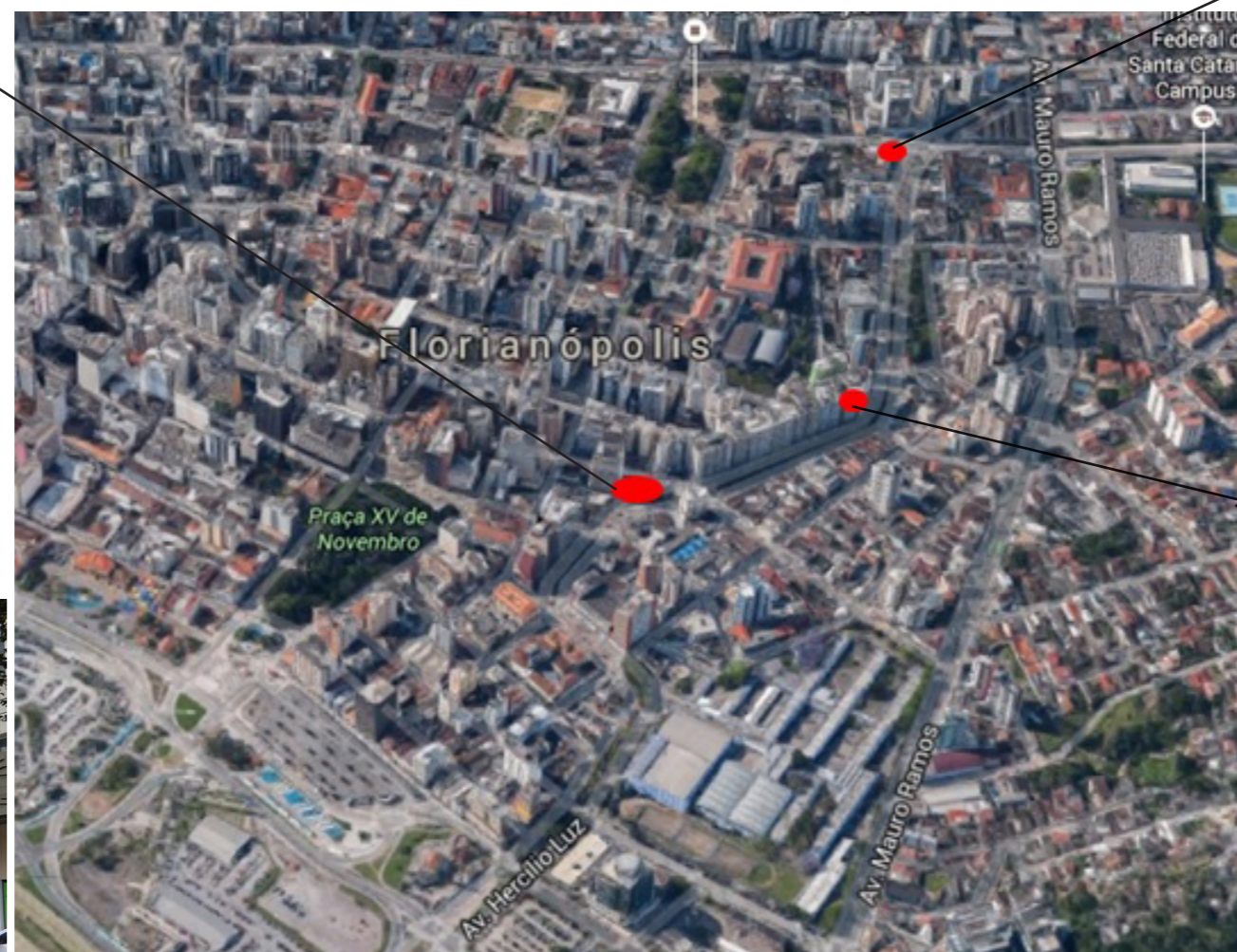


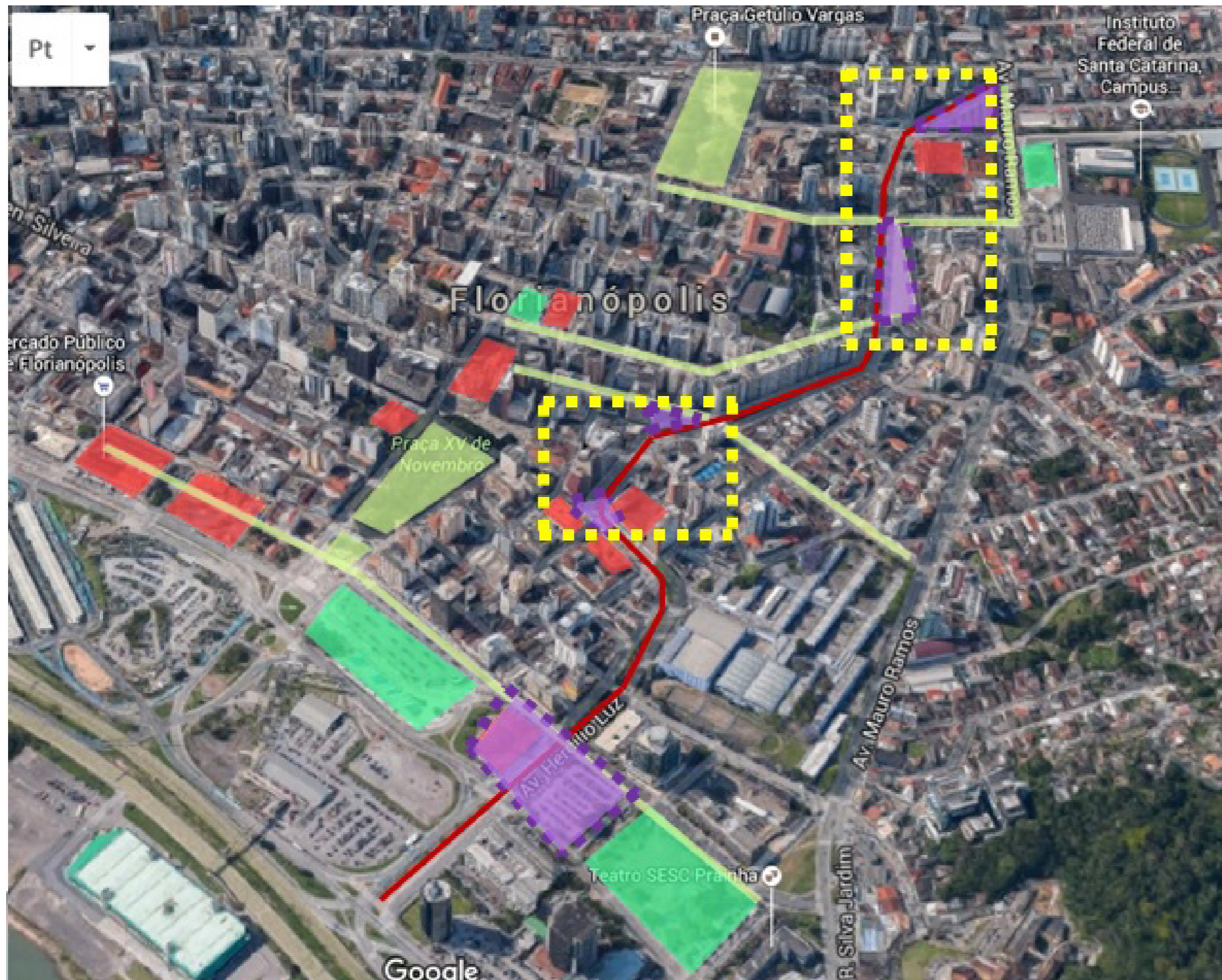
Fig. 174: Terrenos de esquina absorvidos. Fonte: Adaptado de Google Maps 19-06-16.

Esquina Rua Emílio Blum: apropriação de parte do terreno onde hoje fica a Ondepresb. O pedaço absorvido atualmente é composto apenas por muros e área de estacionamento. Rua que também conecta com a Praça Getúlio Vargas.

Esquina Rua José Jacques/Araújo Figueiredo: área onde hoje fica um Mini mercado, no térreo do famoso paredão da Hercílio Luz.

FORMAÇÃO DE DUAS GRANDES CENTRALIDADES:

Com as centralidades formadas através da conexão com o restante da malha central, mais as centralidade propostas pelos espaços que deveriam ser mais valorizados, na Avenida Hercílio Luz há a criação de duas grandes centralidades, como mostra o mapa abaixo.





-  ÁREAS A REFORMULAR
-  ÁREAS VERDES A MANTER
-  PATRIMÔNIOS
-  CENTRALIDADES PROPOSTAS
-  GRANDES CENTRALIDADES CRIADAS

Fig. 177: Formação de duas grandes centralidades Fonte: Adaptado de Google Maps 19-06-16.

REABERTURA DO CANAL E REDEFINIÇÃO DA VIA:

Além de reabrir e tratar o canal, a via é redesenhada de forma a priorizar o pedestre e criar uma ambiência urbana digna de um boulevard. Consequentemente incentivando a efetiva ocupação da rua e proporcionando uma melhor forma de interação social.

São suprimidos os estacionamentos laterais e reduzidas as faixas de rolamento, dentro da premissa da necessidade da implantação de um efetivo transporte público e a urgência do fim da primazia do automóvel. Também há a criação de uma faixa de serviços que organiza os elementos funcionais da via.



Fig. 178: Configuração da Avenida atualmente. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.

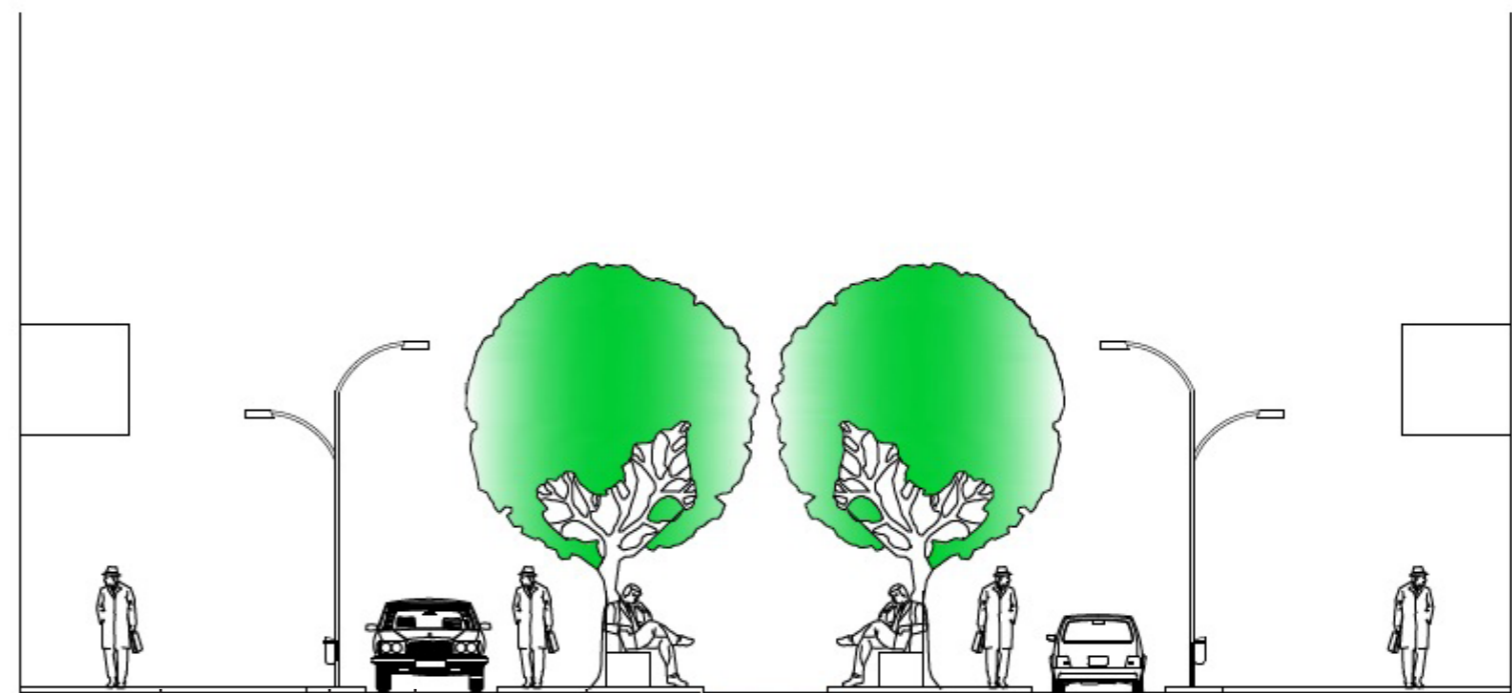


Fig. 179: Proposta de nova configuração geral para a Avenida. Fonte: Desenho da autora.

- Calçada estreita
- Estacionamentos laterais
- Duas faixas de rolamento (em cada sentido)
- Laje de cobertura do canal - calçadão

- Calçadas mais largas
- Faixa de serviços
- Faixa de rolamento simples
- Calçada junto ao canal e vegetação com espaços de estar alternados
- Canal correndo a céu aberto

Considera-se também a implantação da fiação subterrânea, inclusive já existe um projeto para cabeamento elétrico subterrâneo entre a Praça XV e a Avenida Hercílio Luz.

O desenho geral da via não é aplicado nela por inteiro, mas na maior parte dela. O mapa e os cortes abaixo apresentam as diferentes configurações da via de acordo com as necessidades e propostas.

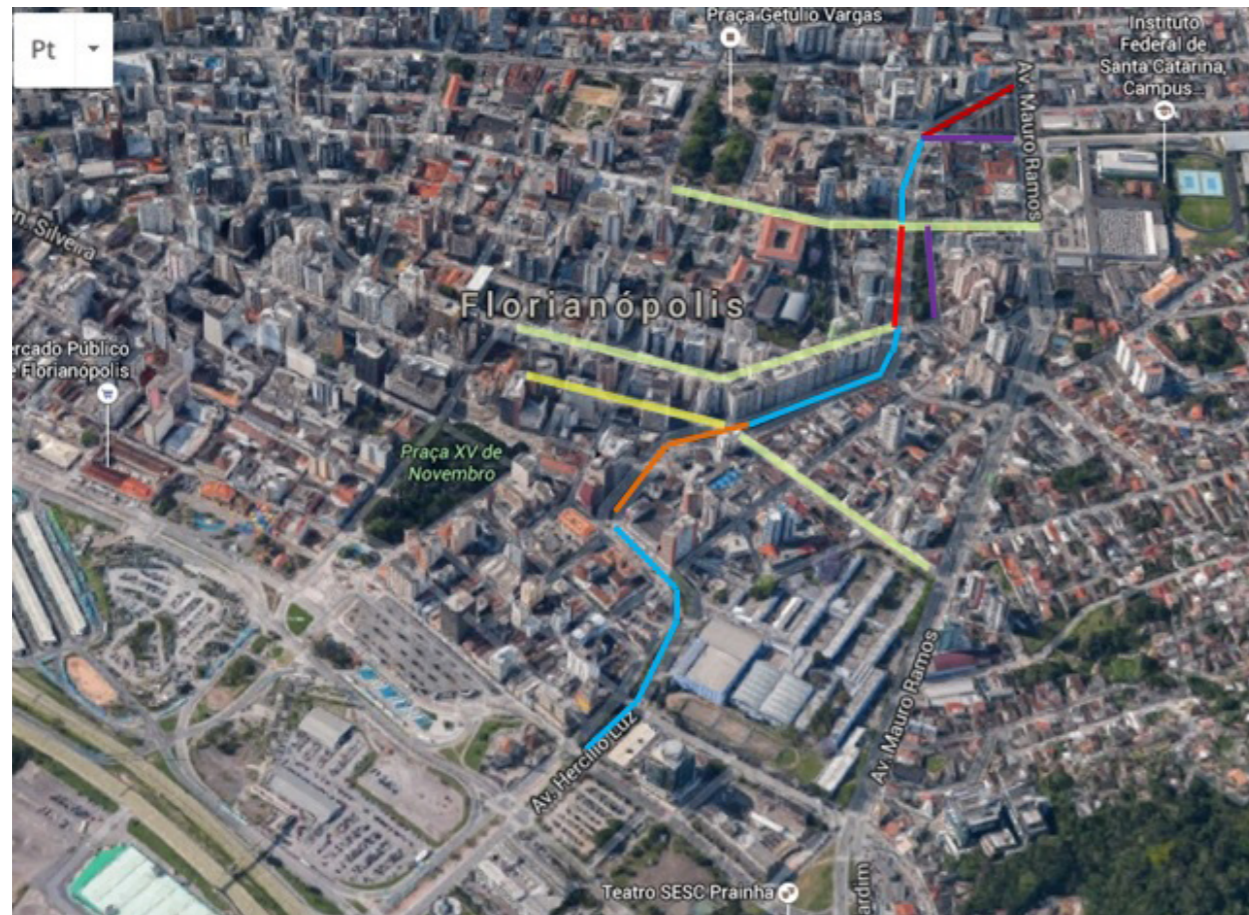


Fig. 180: Distribuição dos diferentes cortes da via. Fonte: Adaptado de Google Maps 19-06-16.

AZUL: Desenho geral da via. Apresentado na página anterior.

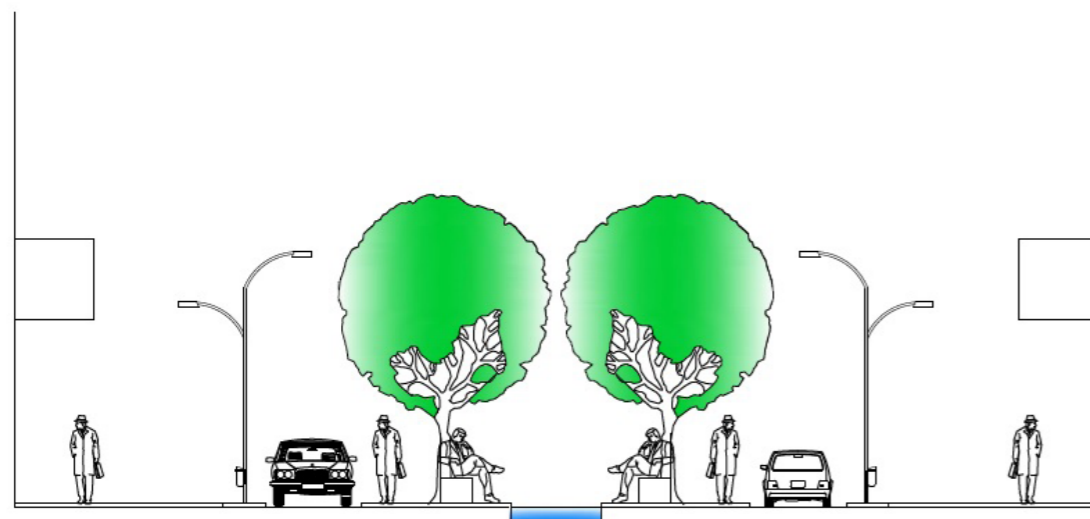


Fig. 183: Proposta de nova configuração geral para a Avenida. Fonte: Desenho da autora.

ROXO: Para desviar o tráfego e permitir apenas áreas para pedestres junto aos trechos do canal que passam pela Praça Olívio Amorim e pelo terreno da Antiga Rodoviária Municipal, o trânsito contorna os mesmos, deixando estas vias com duas faixas de rolamento.

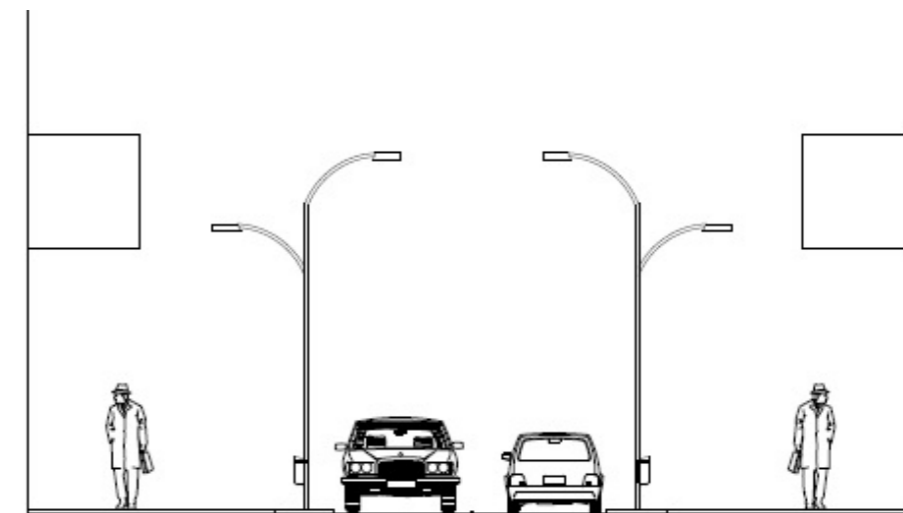


Fig. 181: Configuração com duas faixas de rolamento em ruas sem o canal. Fonte: Desenho da autora.

VERMELHO: Trechos junto à Praça Olívio Amorim e à Antiga Rodoviária Municipal, onde o trânsito é desviado para apropriação do espaço exclusivamente pelo pedestre, com a ressalva do acesso aos edifícios que estão nestas áreas, de forma que seja permitido, no nível do pedestre e com o uso de balizadores, a entrada destes veículos a baixíssima velocidade.

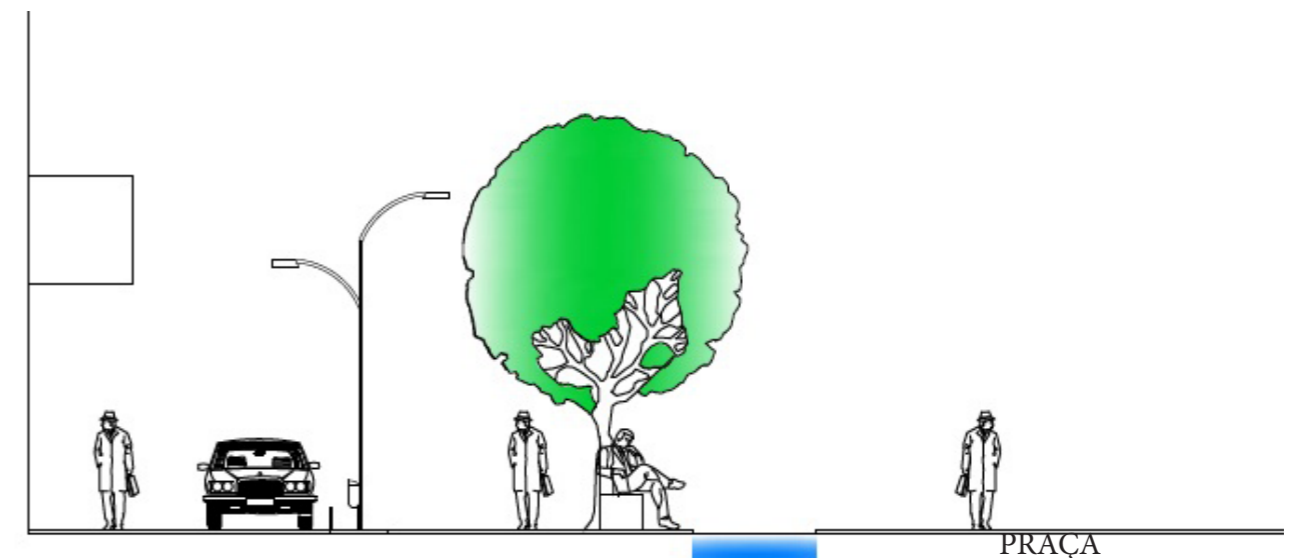


Fig. 182: Configuração sem faixas de rolamento junto ao canal. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 184: Distribuição dos diferentes cortes da via. Fonte: Adaptado de Google Maps 19-06-16.

LARANJA: No trecho entre as centralidades formadas pela praça no terreno onde antes existia um posto de gasolina e a praça do núcleo do Clube XII de Agosto, e a Praça Olívio Amorim e a Antiga Rodoviária Municipal, áreas que conformaram grandes centralidades, alteração da configuração da via para destacar justamente esta centralidade. A calçada do lado interno, que une as praças, tem sua largura aumentada para receber uma das fileiras de árvores que no corte geral da via ficava junto ao canal.

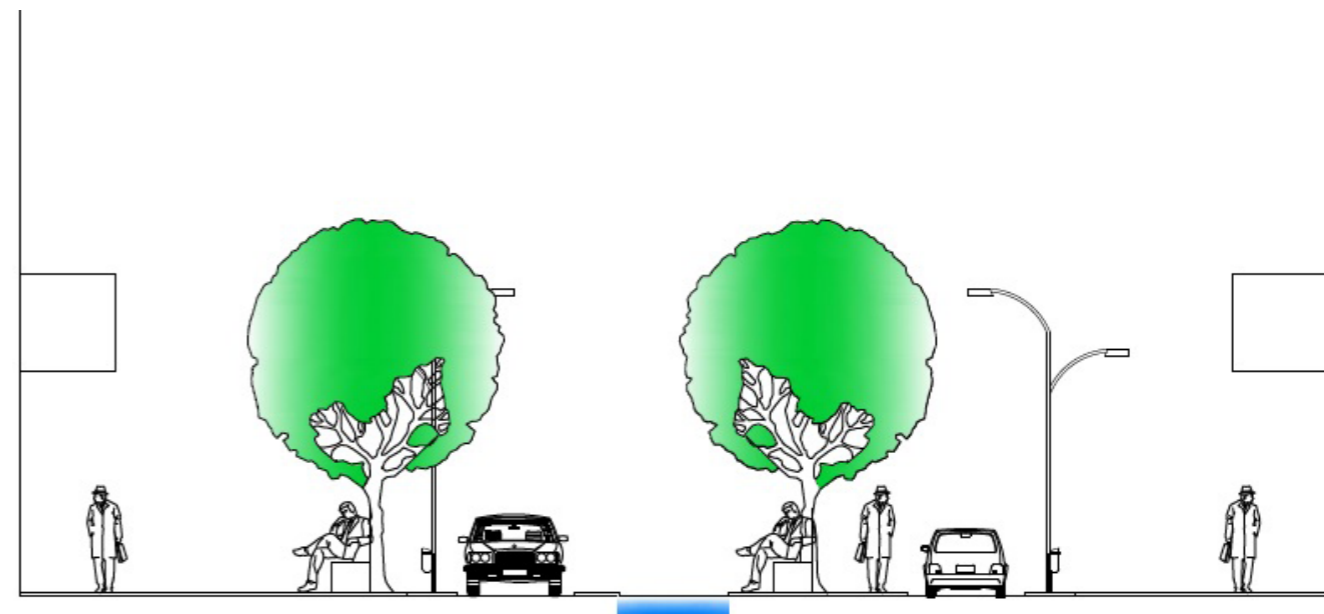


Fig. 185: Configuração do trecho entre praças. Fonte: Desenho da autora.

VERDE: Corte que representa a alteração das vias que formam os eixos verdes através da Avenida Hercílio Luz - com estacionamentos suprimidos, faixas de rolamento simples e implantação de vegetação. São elas: Rua Anita Garibaldi no trecho entre Avenida Hercílio Luz e Avenida Mauro Ramos; Rua Araújo Figueiredo/José Jacques e Rua Herman Blumenau. Áreas de estar voltadas para as fachadas, especialmente nas Ruas Herman Blumenau e Anita Garibaldi existem muitos casarios históricos.

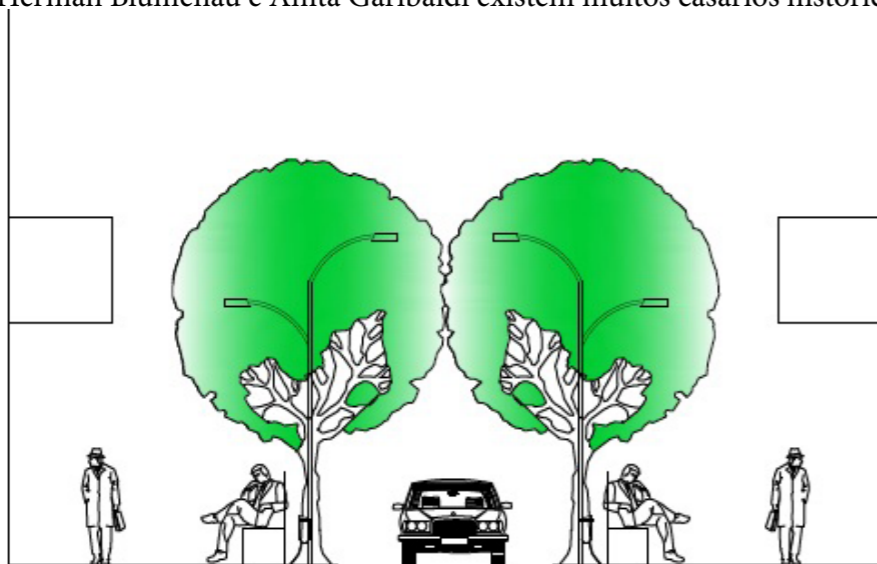


Fig. 187: Configuração das vias de eixos verdes. Fonte: Desenho da autora.

AMARELO: corresponde ao corte da via no trecho da Rua Anita Garibaldi antes de chegar na Avenida Hercílio Luz. Por se tratar de uma rua mais estreita, há a implantação de eixo arbóreo apenas do lado onde chega na praça implantada, terreno onde existia o posto de combustível.



Fig. 186: Configuração trecho Anita Garibaldi. Fonte: Desenho da autora.

Não é proposta ciclovia para a Avenida pelo fato de que na Avenida Hercílio Luz ela não teria o potencial de conectar com o restante da cidade. No centro, a ciclovia deve ser implantada no aterro e utilizando a Avenida Mauro Ramos como conexão entre o Norte e o Sul, fazendo assim com que a bicicleta possa ser efetivamente utilizada como transporte.

O mapa abaixo apresenta em vermelho as ciclovias existentes na cidade, e em azul as ciclofaixas. Fica evidente como a ciclofaixa implantada na Avenida Hercílio Luz está desconexa do restante. Em roxo, a proposta para o sistema de ciclovias.

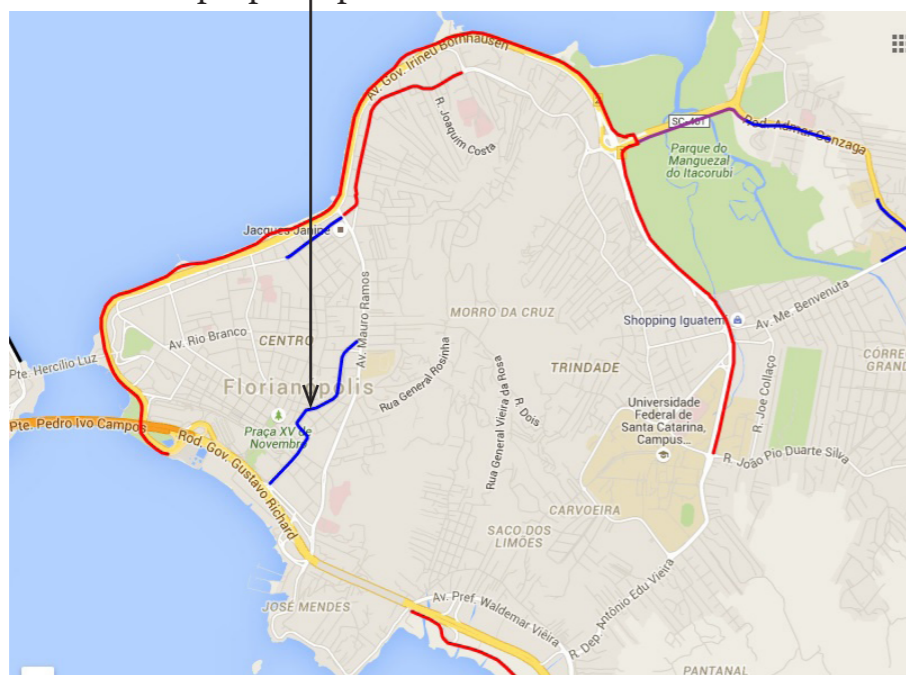


Fig. 188: Ciclovias e ciclofaixas em na área central de Florianópolis. Fonte: http://www.mobfloripa.com.br/mapas_det.php?codigo=28 Acesso em 19-06-16.

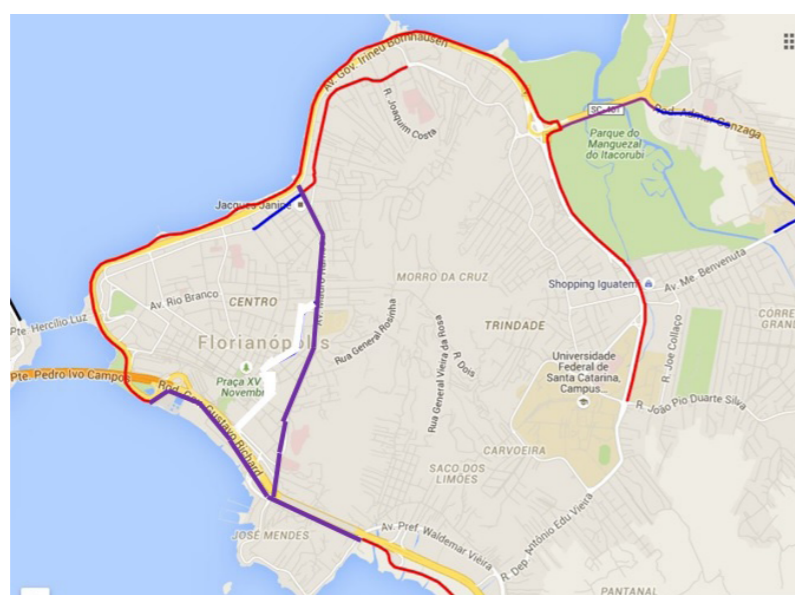


Fig. 189: Proposta. Fonte: Adaptado de http://www.mobfloripa.com.br/mapas_det.php?codigo=28 Acesso em 19-06-16.

Interrupção do tráfego entre o Forte Santa Bárbara e a Praça Tancredo Neves, para implantação de um eixo horizontal exclusivamente de pedestre. O acesso da avenida agora volta a ser o acesso original, antes do aterro. Com a redução da pista de rolamento e a quebra do tráfego rápido em locais estratégicos, desencoraja os motoristas a utilizarem a Avenida como um local de passagem, muitas vezes a altas velocidades. Além disso, a premissa de que aos poucos será banida a circulação de veículos do centro histórico. Existe apenas uma linha de ônibus que circula pela Avenida Hercílio Luz. Pela sua proximidade com a Avenida Mauro Ramos e conexão fácil através de ruas transversais, não há grandes prejuízos no corte desta única linha na Avenida.

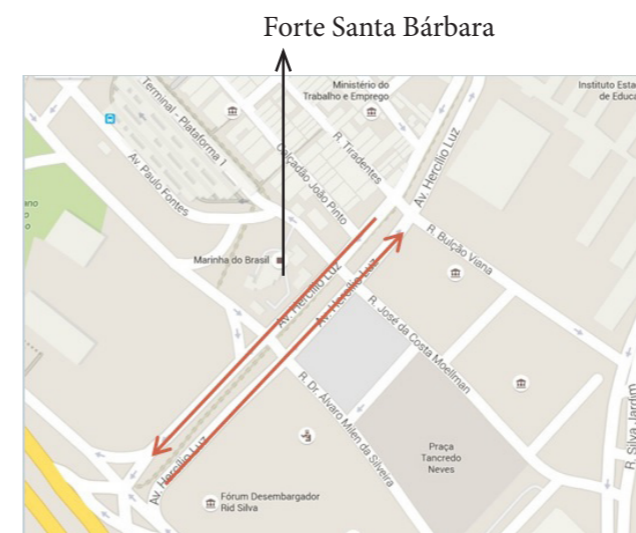


Fig. 190: Trânsito hoje. Fonte: Adaptado de Google Maps 03-06-16.

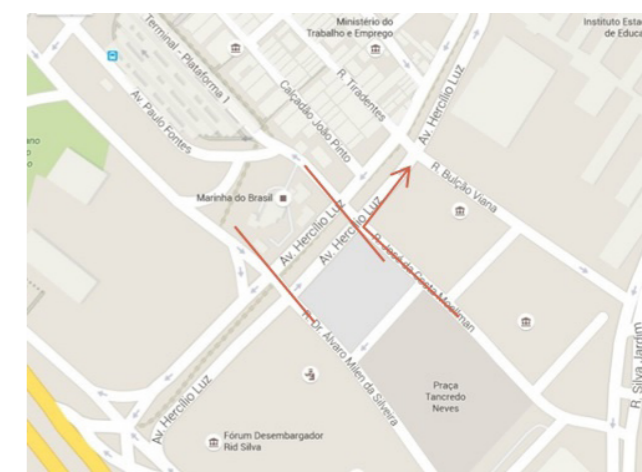


Fig. 191: Alteração do trânsito. Fonte: Adaptado de Google Maps 03-06-16.

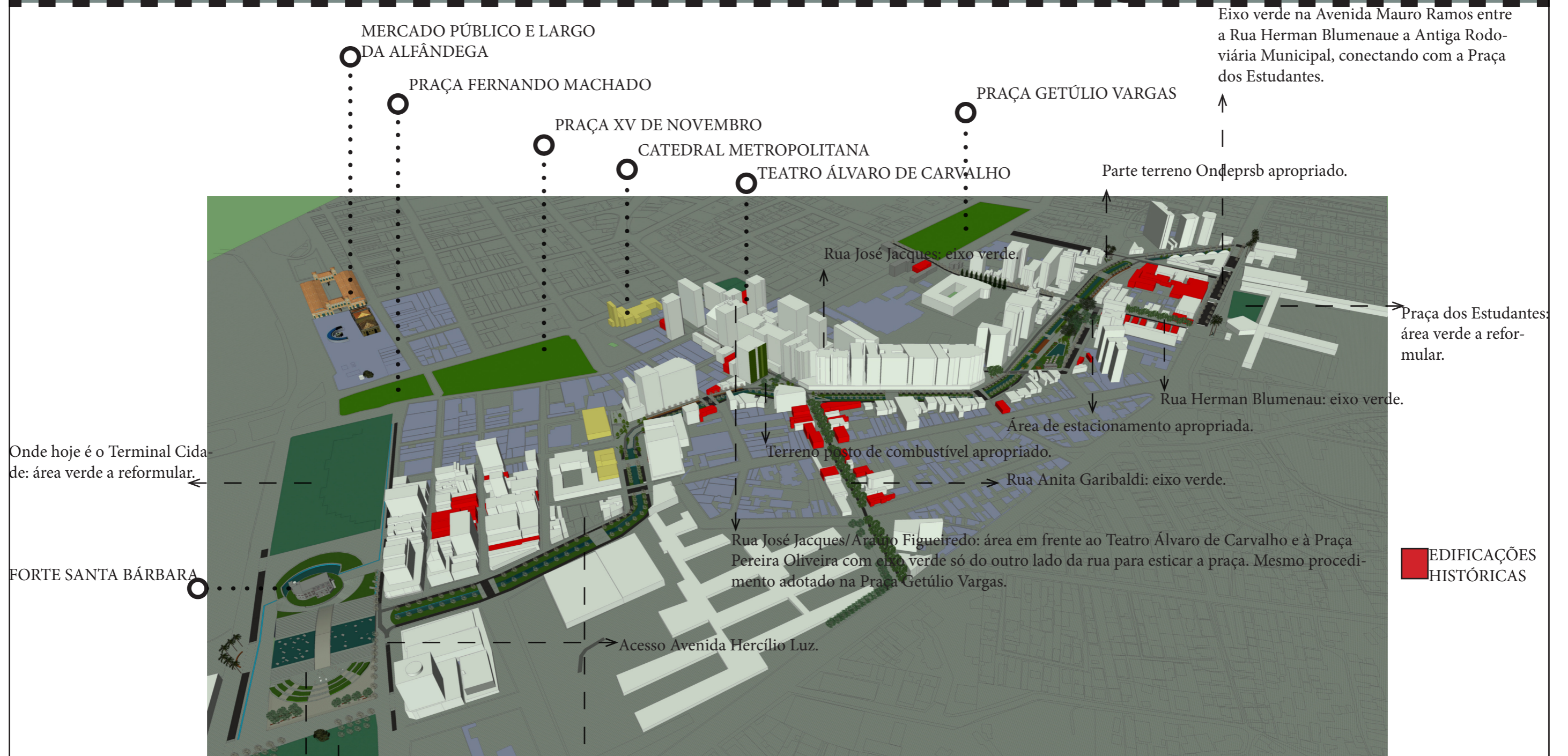


Fig. 192: Implantação geral do projeto. Fonte: Desenho da autora.

- ↓ Estacionamento em frente ao Instituto Estadual de Educação, área que deve ser absorvida para implantação futura de espaço público, já prevista uma ponte para pedestres em frente à mesma.
- ↓ Praça Tancredo Neves: área verde a reformular.
- ↓ Área de estacionamento apropriada.

Nas centralidades: cruzamentos elevados - pedestre sempre no mesmo nível. Espaço democrático.

O centro da cidade tem muitos exemplos de patrimônio onde as pessoas passam sem ao menos percebê-los. Um pouco em razão dos altos gabaritos, um pouco pela falta de valorização dos mesmos. Além disso, a verticalização estragou a ambiência urbana de muitas ruas, tentativa de resgatá-las.



ESCALA 1/250

Fig. :194 Implantação do projeto. Fonte: Desenho da autora.

12.1 - EIXO FORTE SANTA BÁRBARA - IMPLANTAÇÃO E FLUXOS

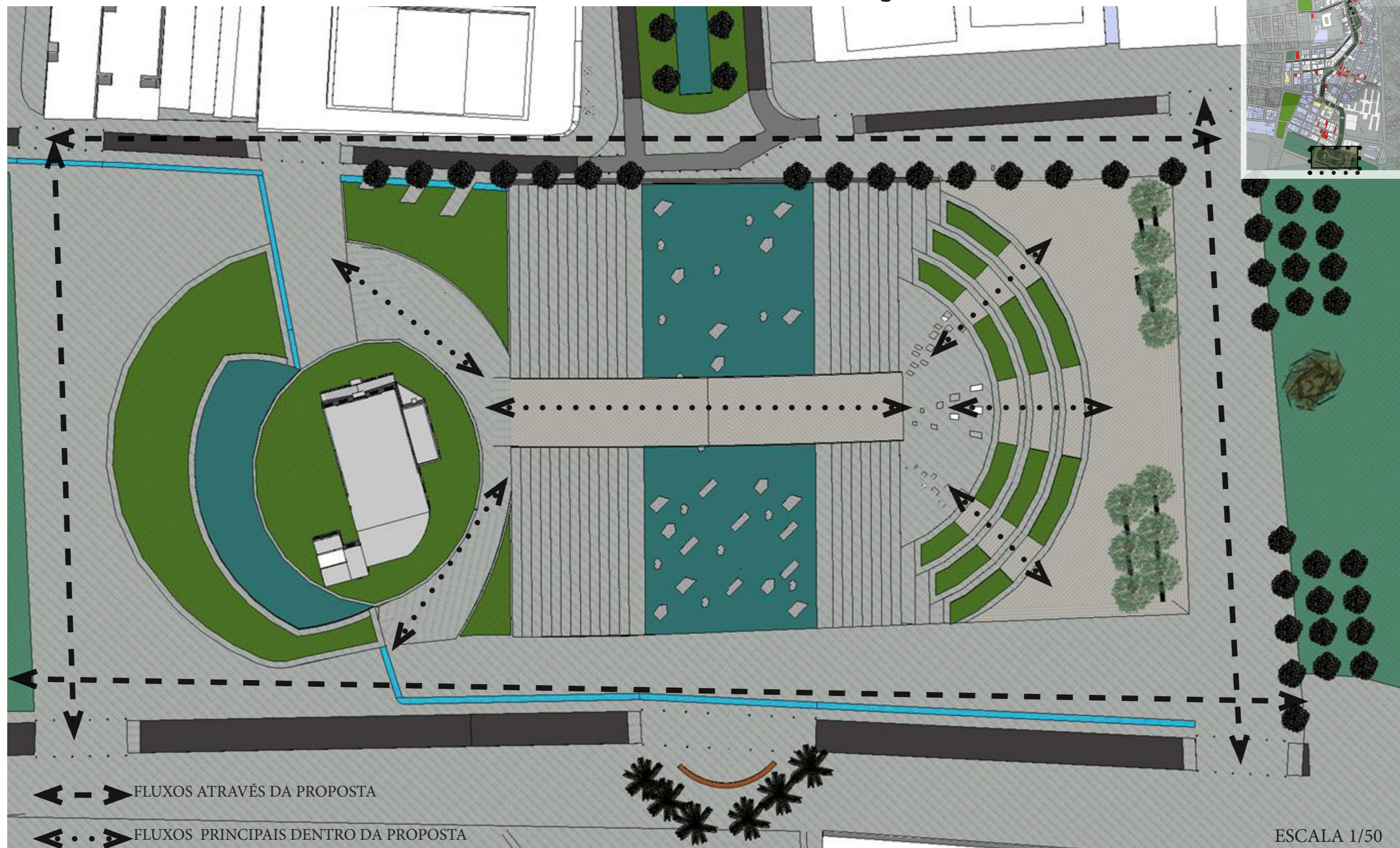


Fig. 195: Implantação e fluxos do eixo do Forte Santa Bárbara. Fonte: Desenho da autora.

Intervenção que finalmente dá ao aterro, pelo menos a parte dele, o uso para o qual foi proposto - o de espaço público. Dá-se a criação de uma centralidade no espaço de conexão com o aterro, que envolve um espaço de permanência, e não apenas vias de trânsito rápido e terminal de transporte coletivo, que não é uma centralidade de permanência. Retorna-se ao acesso original da via, antes da implantação do aterro, para fortalecer este eixo que vai do Mercado Público até a Praça Tancredo Neves e faz referência à chegada do mar. Como uma hierarquia, o Forte Santa Bárbara fica mais alto mesmo em relação ao outro lado da passarela, para enaltecer o monumento. Neste outro lado (1), a vegetação implantada em níveis, que sobe conforme sobem os degraus (com iluminação à noite), para afastar a cidade. Na área de estar formada, onde a subida da vegetação leva até as árvores, que depois da travessia de pedestres continuam como massas vegetativas que adentram à Praça Tancredo Neves - devidamente revitalizada-, leve subida em rampa para os espaços de passagens. Ao longo da calçada que leva até o Mercado Público, faixa vegetativa (2) para afastar fluxo de veículos. A passarela (3) dá o fechamento da Avenida Hercílio Luz, hoje o olhar se perde no aterro. Não é simplesmente um elemento de travessia. No formato de leve arco, a passarela, a nível do observador, de um lado enquadra o aterro (Fig. 205), agora há uma referência no olhar para o aterro, e do outro enquadra a via com o canal (Fig. 201). Com desenho leve para não competir com o monumento. Seu suave desnível eleva o pedestre e cria uma relação de percepção com o mar. Com a passarela o eixo horizontal fica muito mais evidente. Piso passarela leva às escadas e espaços de estar. Palmeiras (4), que além de fazer referência às palmeiras do projeto do paisagista Burle Marx para o aterro, são referenciais ao longe devido à sua altura imponente. São dispostas de forma a dialogar com a passarela (Fig. 201), que é um referencial de escala mais próxima. A lâmina d'água se alarga em frente ao Forte (5) como referência da sua função inicial - de proteção. Escadarias como espaço de contemplação e estar (6). Assimétrica para que o lado do monumento seja mais alto, mais valorizado, como uma hierarquia. A longo prazo, a ideia é que nos edifícios do entorno dê-se a preferência pelo fornecimento de serviços que envolvam espaços de estar e contemplação.

○ Eliminação dos muros para liberação visual do monumento e leve recorte ao seu redor, com suaves rampas, para elevá-lo

○ Calçada contínua que liga até o Mercado Público e Largo da Alfândega

○ Mudança de acesso da Avenida Hercílio Luz, agora igual ao acesso original da via, antes da implantação do aterro

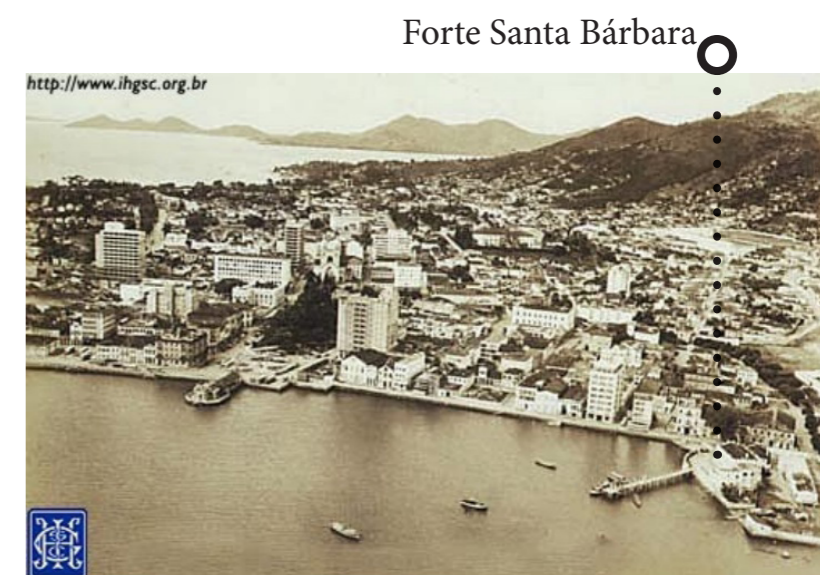
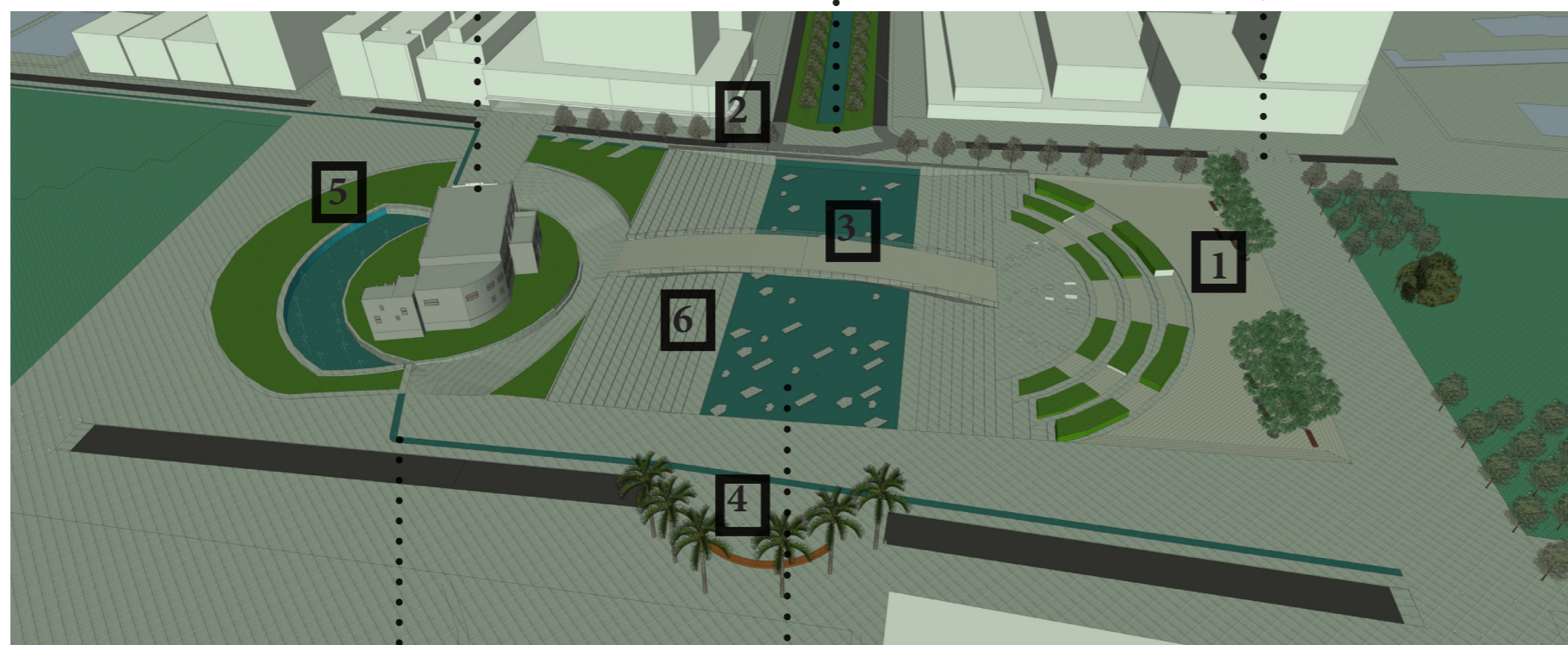


Fig. 197: Vista da década de 1960, antes da implantação do aterro e do surto imobiliário de 1970, que verticalizou boa parte do centro da cidade. A imagem mostra a antiga configuração do Forte Santa Bárbara, a proposta apresenta uma referência a este histórico. Fonte: <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/florianopolis-antigo.html> Acesso em 01/11/2015.

Fig. 196: Eixo do Forte Santa Bárbara. Fonte: Desenho da autora.

○ Lâmina d'água como referência do local onde chegava a água do mar antes do aterro. A proposta é que continue até o Mercado Público. Fechada com vidro nos locais de passagem e com esguichos nos demais trechos. Também funciona como segurança, já que obriga o pedestre a atravessar apenas nas faixas propostas.

○ Espelho d'água interativo na chegada do canal, que inclusive chama atenção para o mesmo. Circuito fechado com queda lateral. Agora a via chega no aterro com uma atração.

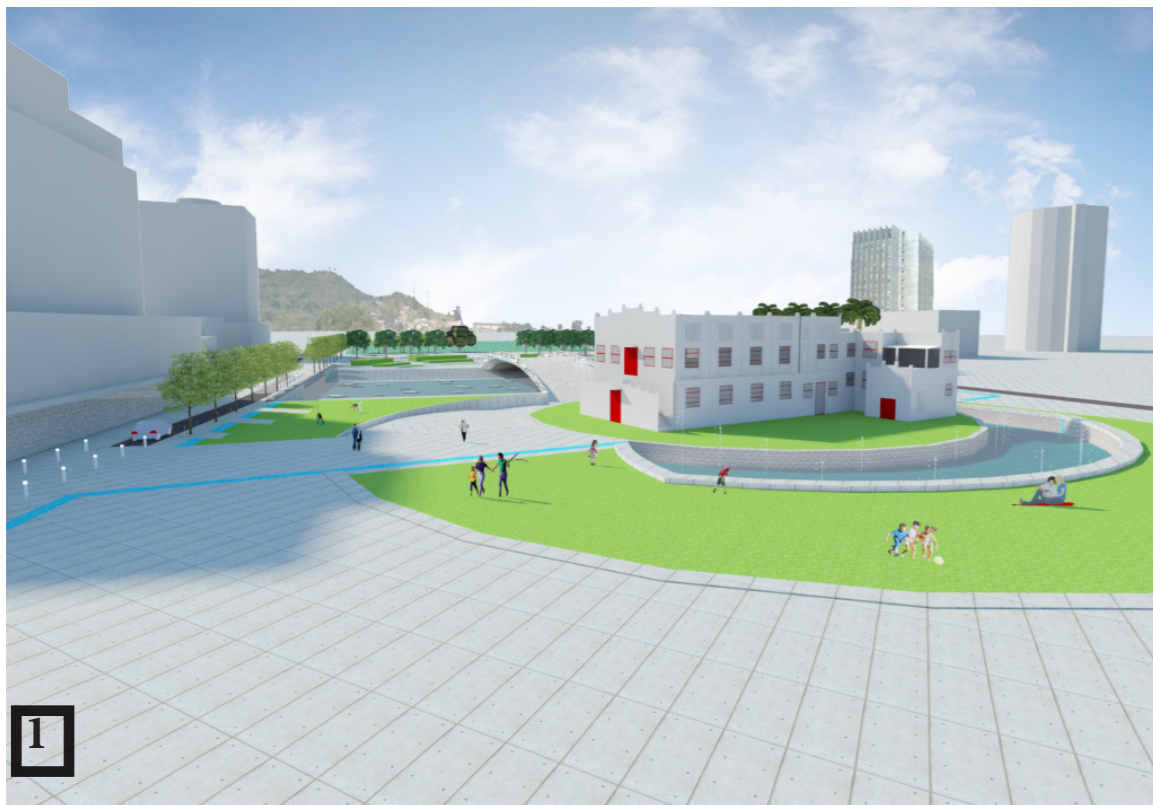


Fig. 199: Espaços de estar livres ao redor do Forte. Fonte: Desenho da autora.

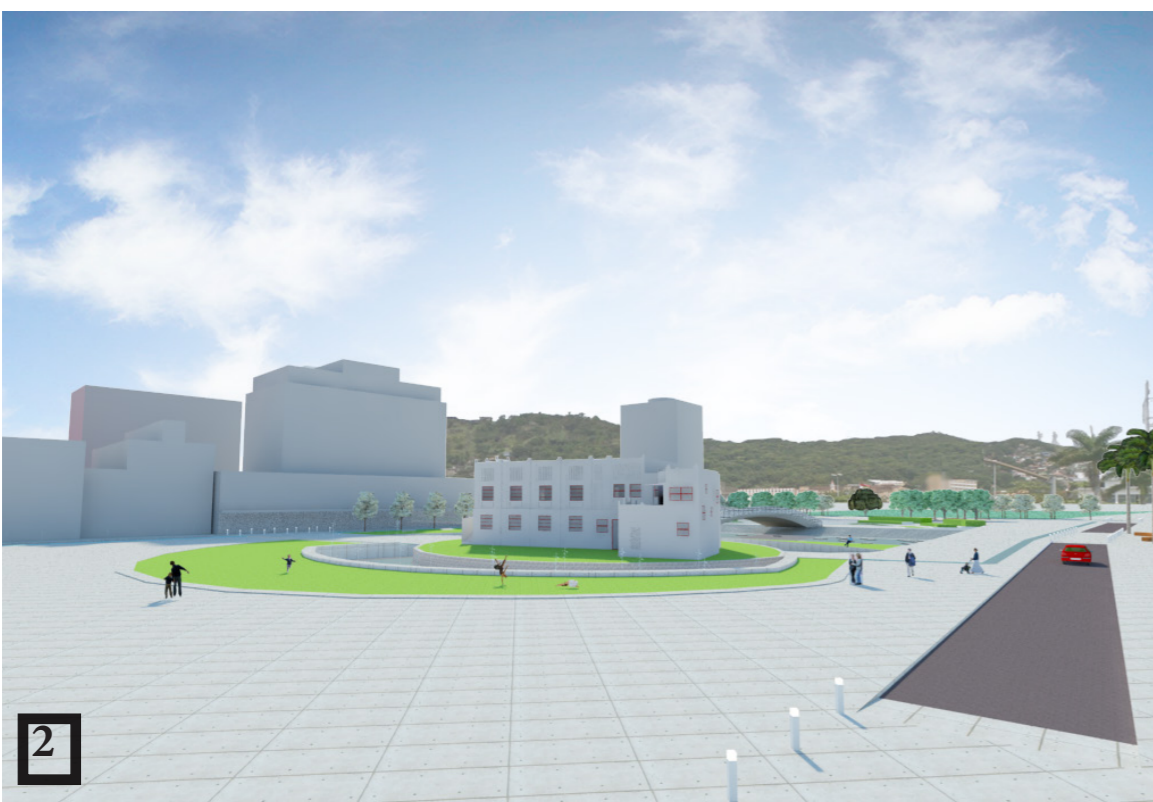


Fig. 200: Espaços de estar livres ao redor do Forte. Fonte: Desenho da autora.

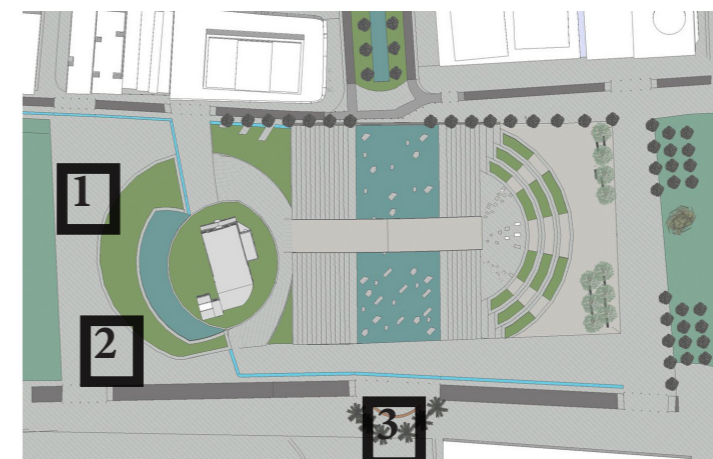


Fig. 198: Posição das imagens no projeto. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 201: Olhar do aterro para a Avenida Hercílio Luz. Fonte: Desenho da autora.

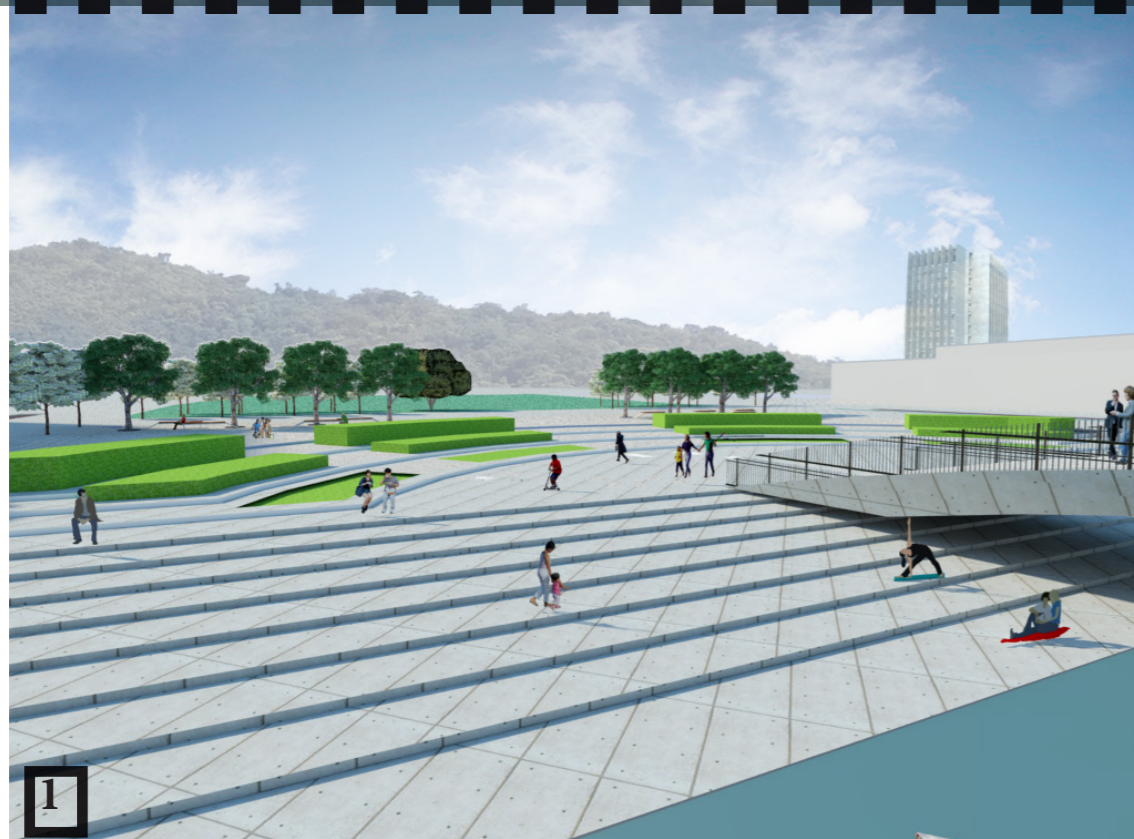


Fig. 203: Escadaria para estar e contemplação e a subida da vegetação em níveis. **Fonte:** Desenho da autora.

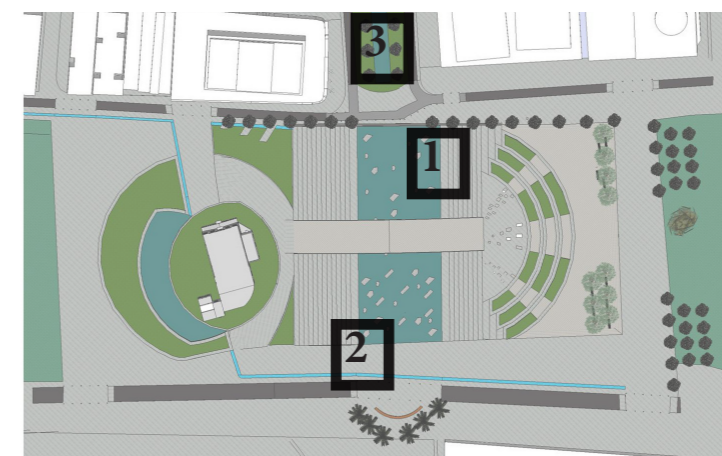


Fig. 202: Posição das imagens no projeto. **Fonte:** Desenho da autora.

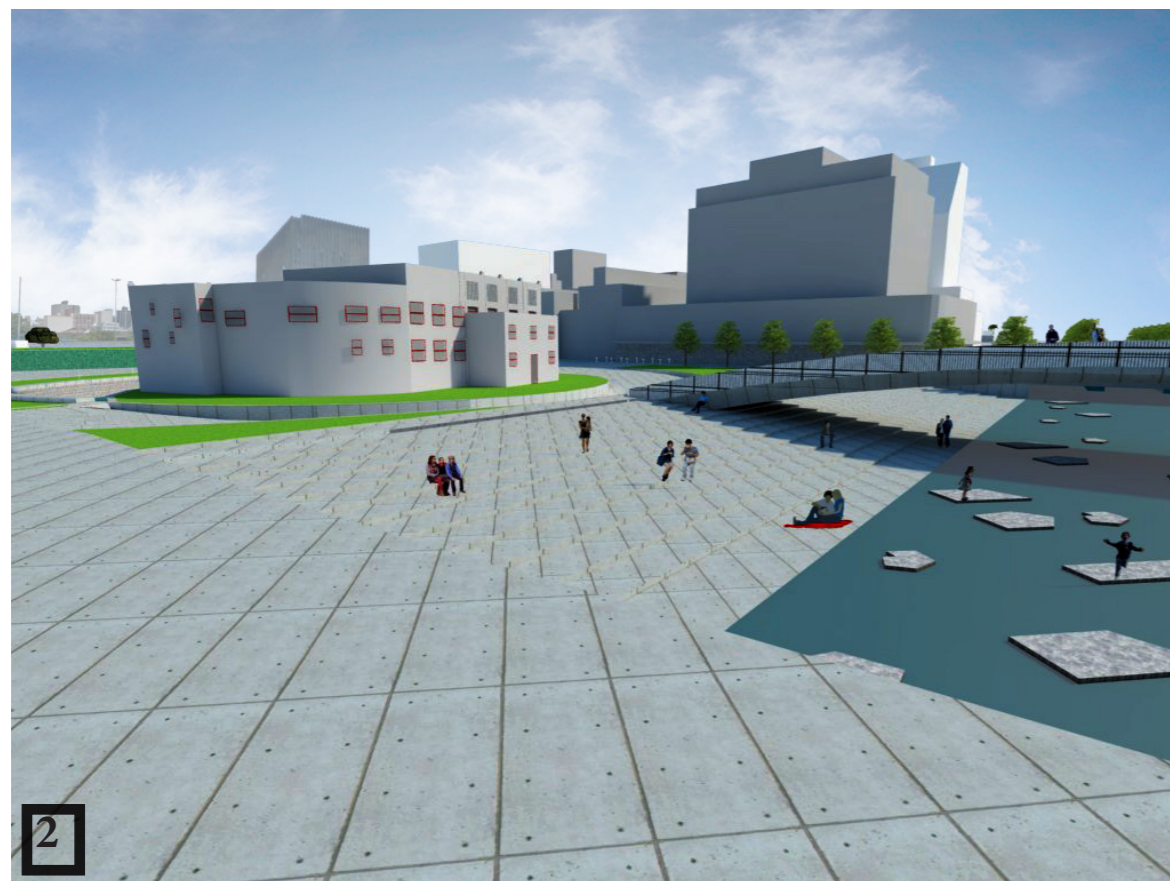


Fig. 204: Apropriação da escadaria. **Fonte:** Desenho da autora.



Fig. 205: Vista da Avenida para o aterro: referencial para o olhar que antes se perdia no aterro. **Fonte:** Desenho da autora.

IMPLANTAÇÃO

Centralidade proposta no importante núcleo de patrimônios localizado na Avenida Hercílio Luz, que abriga a Antiga Escola Normal Catarinense, a Casa José Boiteux e o Clube XII de Agosto. Pela proximidade dos espaços propostos, esta centralidade conecta-se com a proposta no terreno onde anteriormente localizava-se um posto de combustível, na esquina com a Rua Anita Garibaldi, agora Praça Anita Garibaldi. Na ligação entre as praças, eixo de árvore para dentro da calçada para conectar as áreas e frisar o espaço do pedestre, isolando a faixa de rolamento. Sensação de alargamento do espaço.

PROPOSTA



PRAÇA ANITA GARIBALDI ○

ÁREA HOJE



Fig. 207: Clube XII de Agosto. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 208: Casa José Boiteux e Antiga Escola Normal Catarinense. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 209: Esquina com a Rua Anita Garibaldi, terreno atualmente ocupado por um posto de combustível. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.

PRAÇA CLUBE XII ○

Fig. 206: Centralidade proposta entre a praça criada junto ao Clube XII e a praça criada na esquina da Rua Anita Garibaldi. Fonte: Desenho da autora.

É o espaço de transição entre duas áreas heterogêneas da Avenida, que no diagnóstico foram chamadas de Área 2 e Área 3. A monumentalidade dos edifícios como local de contemplação. Com a implantação de um anfiteatro com projeção, como o muro da Antiga Escola Normal é de arrimo, dá-se um uso para ele e a evidência do monumento (Fig. 217). A configuração do anfiteatro forma um pequeno palco. São dispostos espaços de estar em frente aos monumentos. A vegetação da via mistura-se à vegetação da praça. Na praça eleva-se as vias, deixando no nível do pedestre protegidas por balizadores. Assim como na Eixo do Forte Santa Bárbara, lâminas d'água, que conectam os dois lados do canal, que possuem vidro nos espaços de passagem e esguichos nas demais áreas. Em frente à Casa José Boiteux, a implantação de uma grande ponte de travessia para pedestres, evidenciando o monumento (Fig. 211).

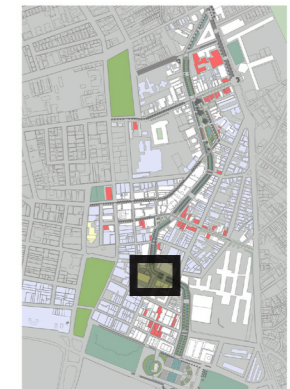
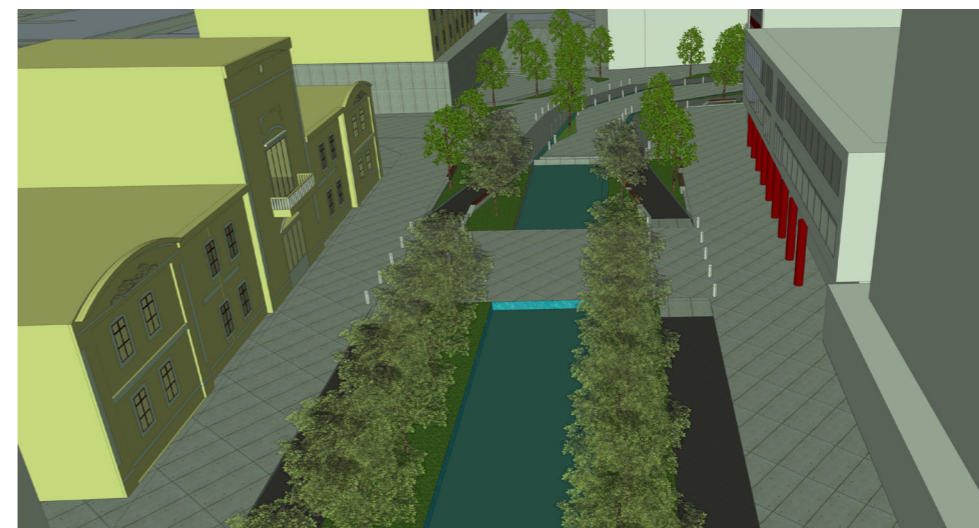


Fig. 211: Perspectiva Praça Clube XII de Agosto. Fonte: Desenho da autora.

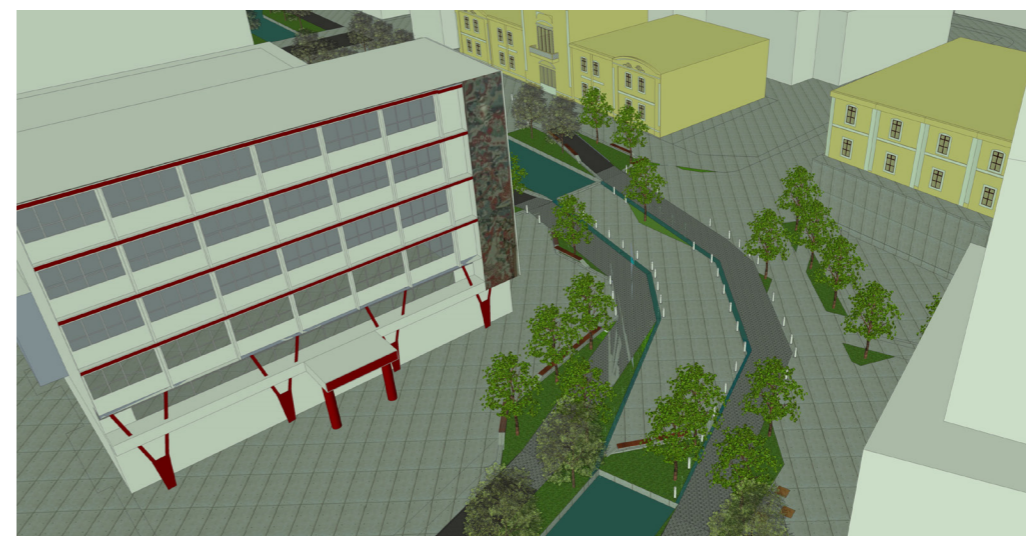


Fig. 212: Perspectiva Praça Clube XII de Agosto. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 213: Ponte junto à Casa José Boiteux. Fonte: Desenho da autora.

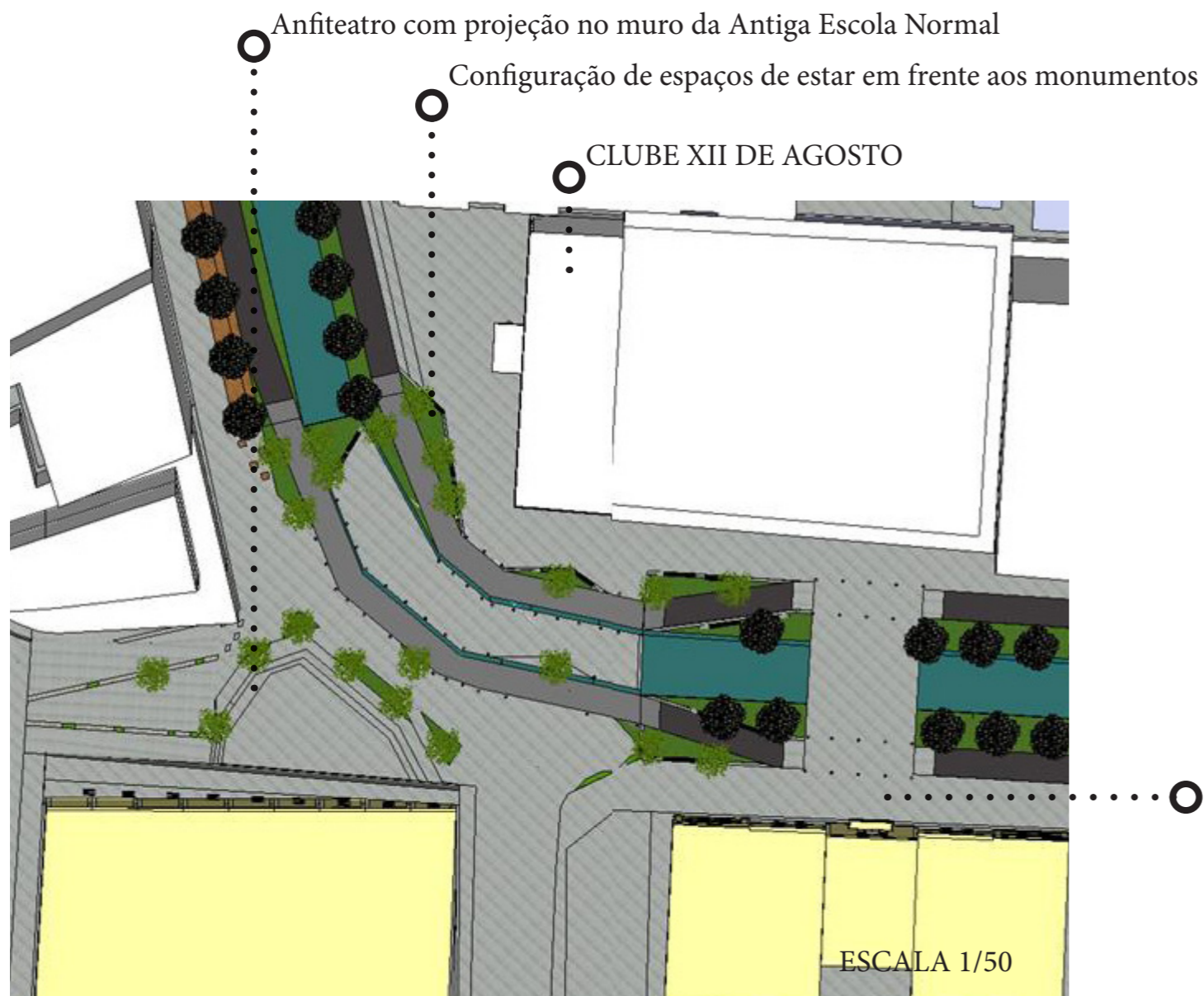


Fig. 210: Praça Clube XII de Agosto. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 215: Praça Clube XII de Agosto. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 214: Posição das imagens no projeto. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 216: Ponte Casa José Boiteux. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 217: Anfiteatro com projeção. Fonte: Desenho da autora.

Praça no terreno que atualmente abriga um posto de combustível. Junto ao espaço, edifício com fachada cega, onde é proposto um jardim vertical. Alternativa, quando aplicada em larga escala, para reduzir o ruído, a poluição e a secura do ambiente. A alimentação é feita com reservatório de fertilizantes ligado ao sistema de irrigação, que é automatizado. A quantidade de água utilizada é mínima, uma vez que o sistema é automatizado e só libera a quantidade estritamente necessária. A faixa diferente de vegetação marca o edifício em relação à Rua Anita Garibaldi, frisando o eixo. A praça é uma “projeção” do jardim vertical sobre o solo. Os jardins são dispostos em patamares, conformando espaços de estar, que ganham afastamento da cidade. Junto ao canal, área de estar para que a via elevada não segregue a praça em relação ao canal. Na Rua Anita Garibaldi, trecho que vem da Catedral Metropolitana antes de chegar na Avenida Hercílio Luz, como é muito estreita, vegetação apenas de um lado, o de conexão com a praça. No trecho a partir da Avenida Hercílio Luz em direção à Avenida Mauro Ramos, árvores de copa alta e posicionadas de modo a não prejudicar a percepção dos casarios históricos.



Fig. 219: Praça Anita Garibaldi. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 218: Praça Anita Garibaldi. Fonte: Desenho da autora.

Árvores de copa alta no trecho com os casarios históricos.

Ponte que acompanha a projeção do jardim, mistura-se com o piso e leva da via à praça.



Fig. 220: Praça Anita Garibaldi. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 221: Praça Anita Garibaldi. Fonte: Desenho da autora.

Centralidade inserida na área denominada como Área 4 no diagnóstico. Sendo o trecho mais residencial da Avenida, além da característica de espaço público de área central e a conexão com a Avenida Mauro Ramos, a implantação de usos e atividades que abriguem estes moradores, dialogando com a área em si.

ÁREA HOJE



Fig. 223: Antiga Rodoviária Municipal. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.



Fig. 224: Conjunto de casarios históricos no trecho da Rua Herman Blumenau entre as Avenidas Hercílio Luz e Mauro Ramos. Fonte: Acervo pessoal 29-06-16.



ANTIGA RODOVIÁRIA MUNICIPAL



Fig. 225: Praça Olívio Amorim. Fonte: Acervo pessoal 07-11-15.

PRAÇA OLÍVIO AMORIM

PROPOSTA

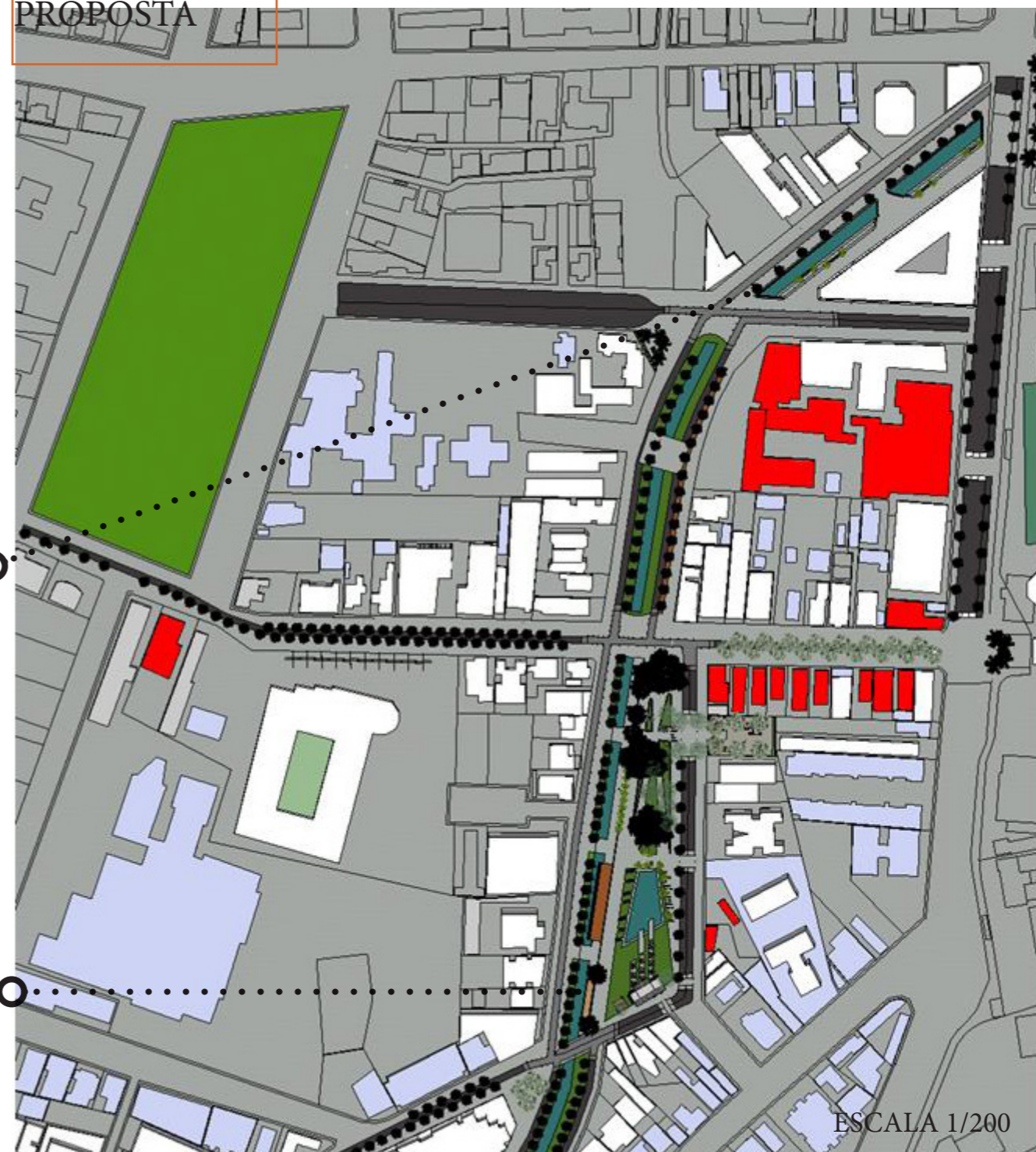


Fig. 222: Centralidade Praça Olívio Amorim a Antiga Rodoviária Municipal. Fonte: Desenho da autora.

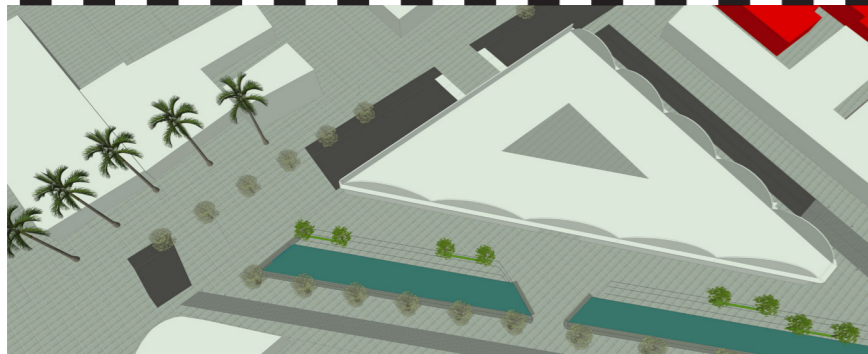


Fig. 227: Antiga Rodoviária Municipal e Avenida Mauro Ramos. Palmeiras que são referenciais ao longo. Fonte: Desenho da autora.

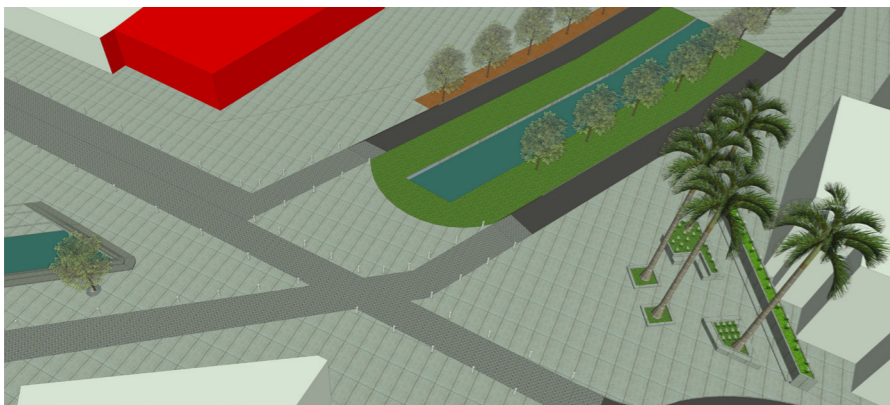


Fig. 228: No espaço absorvido no terreno da Ondeprsb, implantação da Praça Emílio Blum, nas esquinas entre as Ruas Emílio Blum e Avenida Hercílio Luz. Fonte: Desenho da autora.

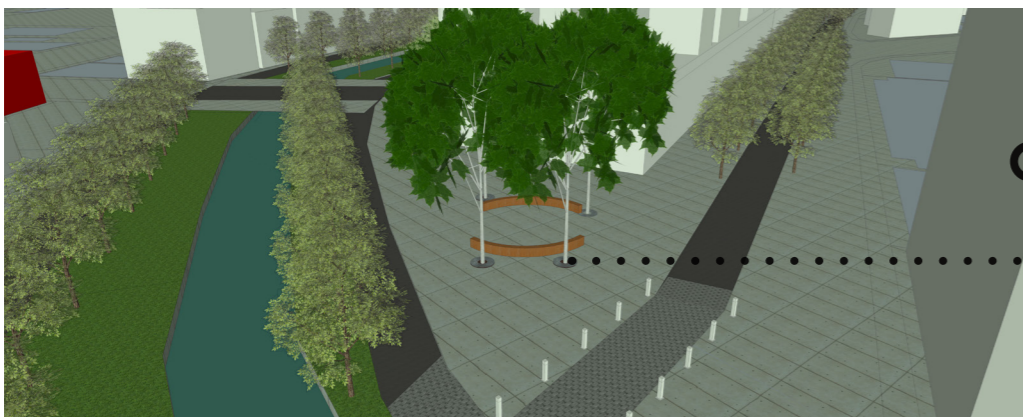


Fig. 229: Praça José Jacques. No espaço absorvido em frente ao Mini mercado do paredão da Hercílio Luz, na esquina entre as Ruas José Jacques e Avenida Hercílio Luz. Fonte: Desenho da autora.

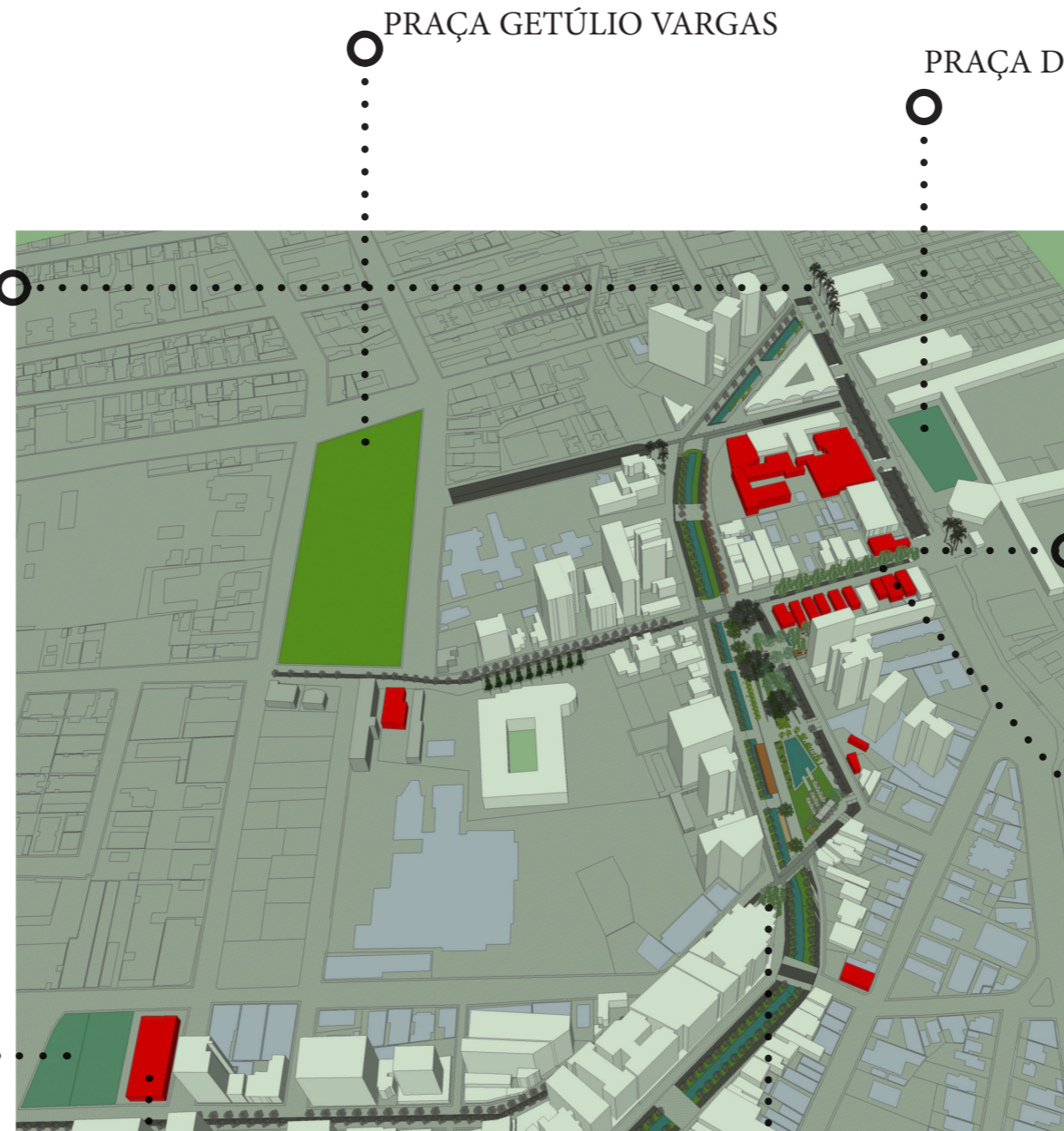


Fig. 226: Centralidade Praça Olívio Amorim a Antiga Rodoviária Municipal. Fonte: Desenho da autora.

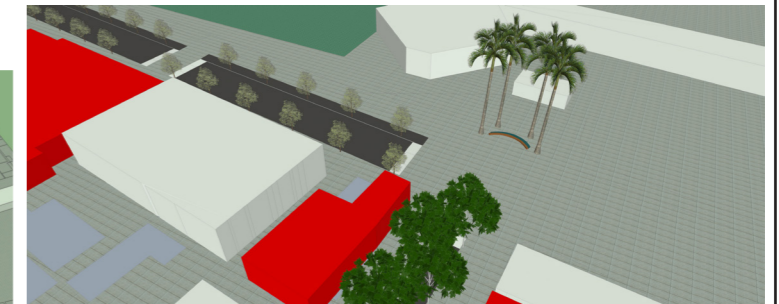


Fig. 230: Rua Herman Blumenau na Avenida Mauro Ramos: o eixo verde da rua termina em frente à portaria do IFSC. Implantação de palmeiras, que prolongam a perspectiva da rua, e esguichos, elementos com água que fazem referência ao canal e se repetem ao longo do projeto. Fonte: Desenho da autora.

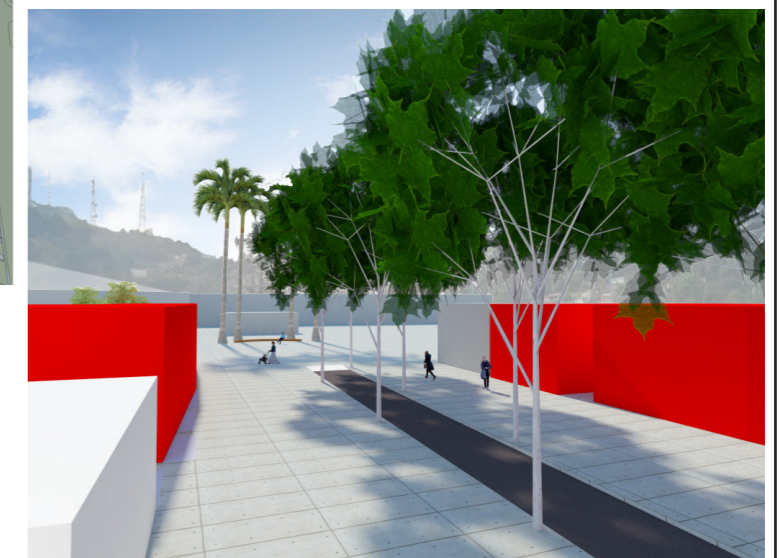


Fig. 231: Trecho da Avenida Herman Blumenau com os casarios históricos, árvores de copa alta para não prejudicar a percepção dos mesmos. Mesma interferência adotada na Rua Anita Garibaldi. Fonte: Desenho da autora.

PRAÇA PEREIRA OLIVEIRA

TEATRO ÁLVARO DE CARVALHO

Detalhe grelha das árvores. Utilizadas ao longo do projeto, diâmetro varia conforme diâmetro da árvore. Belo design e fácil manutenção.

12.3.1- PRAÇA OLÍVIO AMORIM

64

Conecta-se com as Praças Getúlio Vargas e Pereira Oliveira através das Ruas Herman Blumenau e José Jacques/Araújo Figueiredo, respectivamente. O fluxo principal de veículos é desviado para fazer o contorno da praça, fazendo com que a mesma conecte-se ao canal agora a céu aberto. Mantém-se apenas uma via elevada, no nível do pedestre, junto aos edifícios, em sua maioria residenciais, da área, para que os moradores possam realizar seu acesso. Junto ao canal se dá o “rebaixamento” de um trecho, em 30 cm, setorizado pelas pontes para pedestres com diferentes atividades, que não concorrem com o espaço de passagem. Na parte mais densa da praça foram mantidas as árvores existentes hoje mais significativas. Implantação de vegetação que separa a praça da via. Criada centralidade em frente ao parque infantil, de forma que direcione para o mesmo. Densidade da praça acompanha seu desenho: na parte mais estreita maior densidade, de repente com a abertura da geometria dá-se também a amplitude do visual. Mesmo com os altos gabaritos ao redor cria-se um espaço com agradável ambiência urbana.

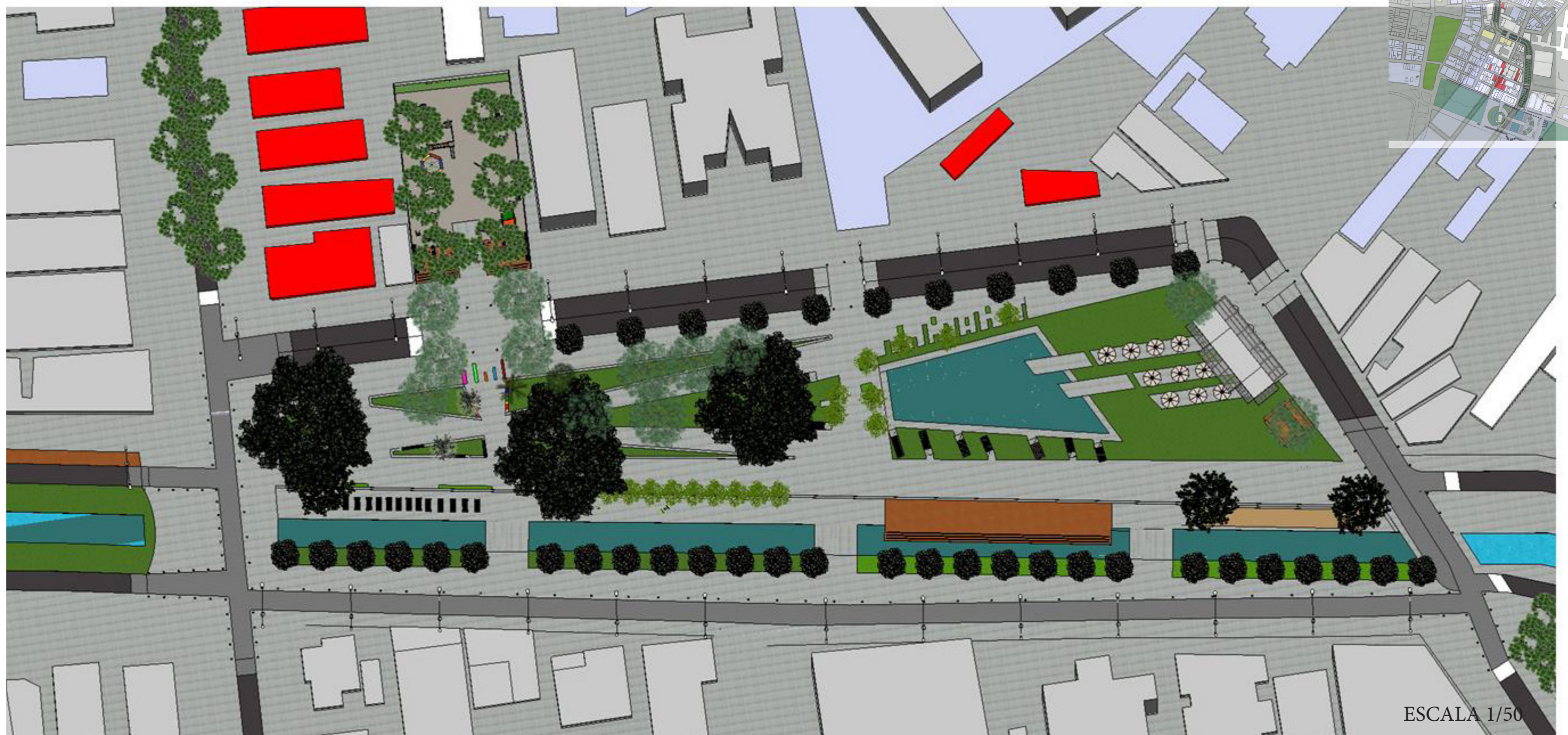


Fig. 232: Praça Olívio Amorim. Fonte: Desenho da autora.

ZONEAMENTO E FLUXOS

MESAS DE JOGOS: dispostas na sombra da enorme árvore existente ali, uso que hoje em dia já é aproveitado no canteiro feito em cima do canal.

PARQUE INFANTIL

ESPELHO D'ÁGUA COM ESGUICHOS INTERATIVOS: na área mais ampla da praça, que não concorre com os fluxos e próximo ao espaço de estar de suporte ao novo volume.

MESAS (ÁREA DE SUPORTE PARA O VOLUME)

VOLUME PARA USOS JÁ EXISTENTES NA PRAÇA



-Travessias do canal combinadas com os fluxos da praça, gerando os setores de atividades no espaço rebaixado junto ao canal.

Fig. 233: Praça Olívio Amorim. Fonte: Desenho da autora.

ESPREGUIÇADEIRAS

ACADEMIA PÚBLICA

DECK

CANCHA DE BOCHA: tirando proveito da configuração do espaço e da inserção na área mais residencial da Avenida. Necessidade de sombra apenas nas extremidades.

GRAMADO LIVRE COM ESTRUTURA DINÂMICA DE MADEIRA



Fig. 235: Praça Olívio Amorim. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 236: Pisos coloridos levam ao parquinho e indicam a escadaria colorida no final do mesmo. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 237: Terreno atualmente ocupado por um estacionamento absorvido para implantação do parque infantil em local cercado, por questões de segurança, em uma área conectada diretamente com a praça. Árvores de copa alta para fazer sombra, mas não prejudicar a percepção do espaço em si. Vegetação do parque como continuação da vegetação da parte mais densa da praça. Parque infantil dividido em setores, para as crianças mais bebês mais próximo da área de estar, seguindo este ritmo, ao fundo a parede de escadaria. Detalhe finas lâminas d'água junto ao deck, que conectam com a proposta. Fonte: Desenho da autora.

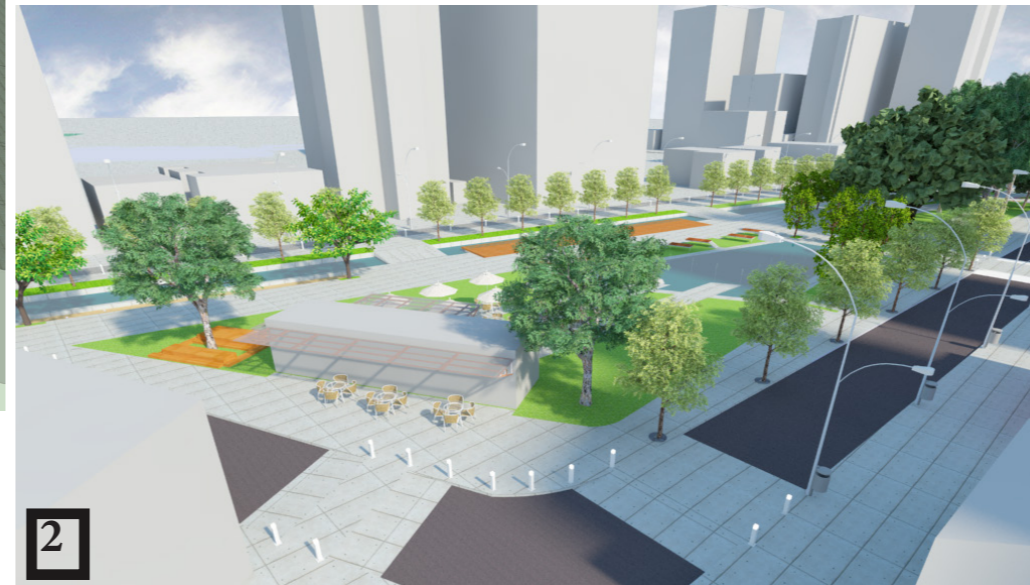


Fig. 238: Novo volume para abrigar as funções já existentes na praça hoje: cachorro-quente, banca e floricultura. Coberturas do volume (na fachada voltada para a praça, Fig.) separam estes três usos. Possui atendimento em ambos os lados: praça e via. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 234: Posição das imagens no projeto. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 239: Esguichos d'água. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 241: Esguichos d'água, volume proposto ao fundo. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 242: Área mais densa da praça. Fonte: Desenho da autora.

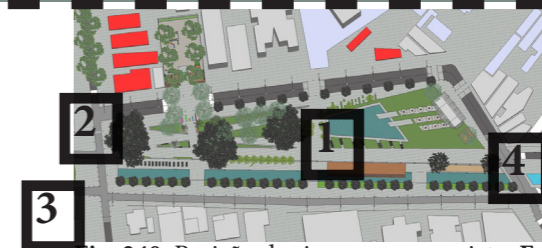


Fig. 240: Posição das imagens no projeto. Fonte: Desenho da autora.

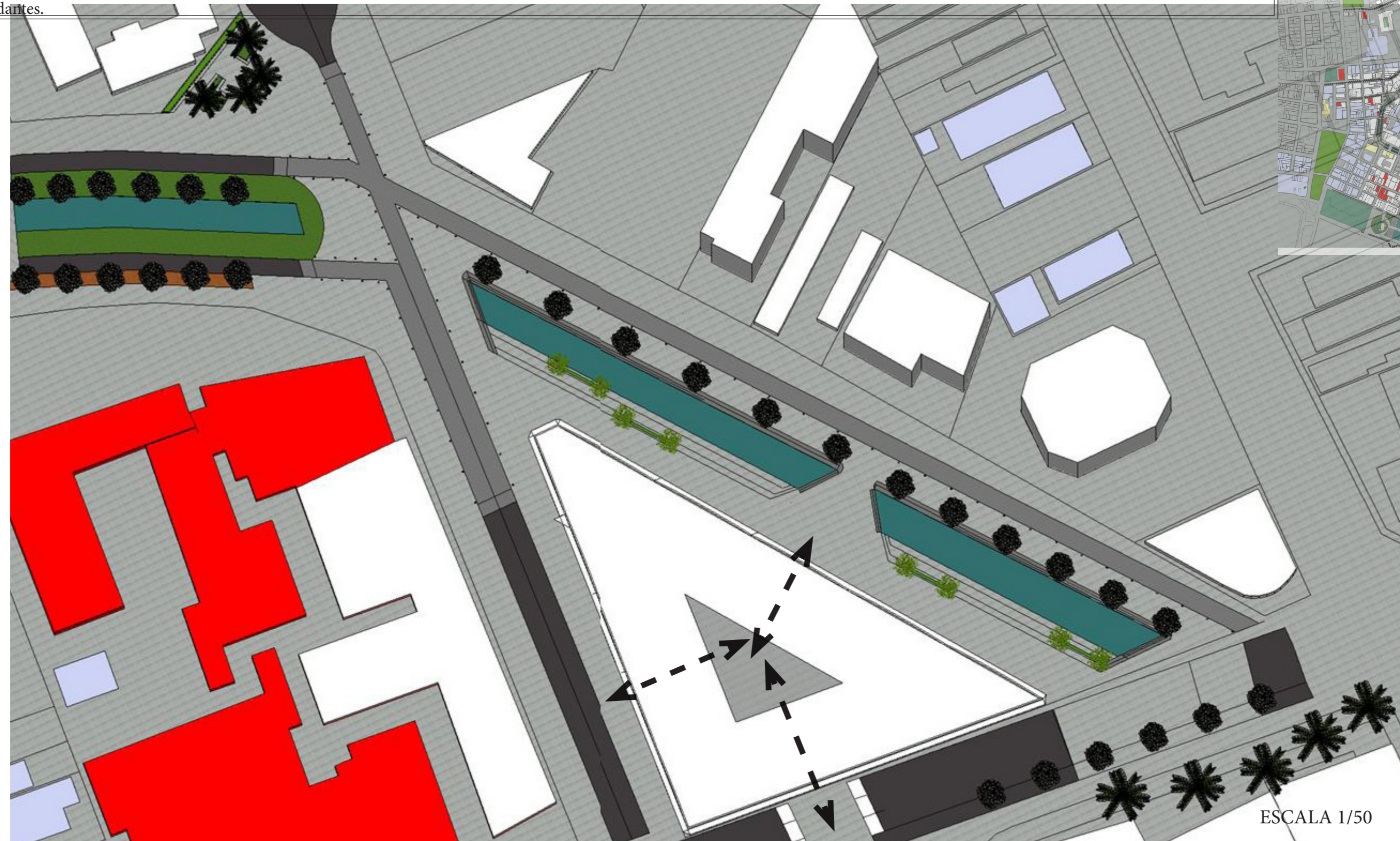


Fig. 243: Vista Praça Olívio Amorim. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 244: Vista da Praça Olívio Amorim. Fonte: Desenho da autora.

Fluxo de veículos suprimido na Avenida Hercílio Luz em frente à Antiga Rodoviária Municipal, mantendo-se apenas, em via no nível do pedestre e protegida por balizadores, o acesso para os moradores. Árvores distribuídas nas escadas como opção de sombra. Proposta de revitalização do edifício da Antiga Rodoviária, criando um pátio central e generosas aberturas nas três fachadas, que entram com o mesmo piso da rua. Na Avenida Mauro Ramos implantação de palmeiras em frente ao estacionamento do que hoje é um estabelecimento farmacêutico, de forma a chamar atenção para o acesso da Avenida Hercílio Luz. Escadaria também pela proximidade com o IFSC. No centro da cidade há uma tendência de ocupação das escadarias pelos estudantes.



ESCALA 1/50

Fig. 245: Praça Emílio Blum e Antiga Rodoviária Municipal. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 247: Praça Emílio Blum. Fonte: Desenho da autora.

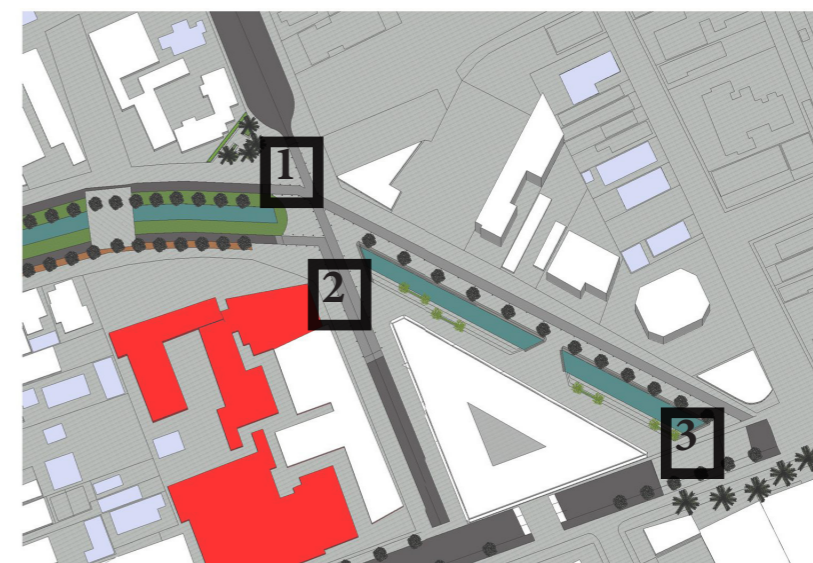


Fig. 246: Posição das imagens no projeto. Fonte: Desenho da autora.

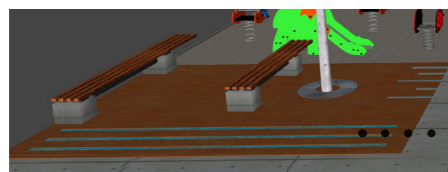


Fig. 248: Antiga Rodoviária Municipal. Fonte: Desenho da autora.



Fig. 249: Antiga Rodoviária Municipal, acesso Avenida Mauro Ramos. Fonte: Desenho da autora.

Elementos que se repetem ao longo do projeto - integração dos usos coletivos do espaço.



Deck de madeira com finas lâminas d'água. ■



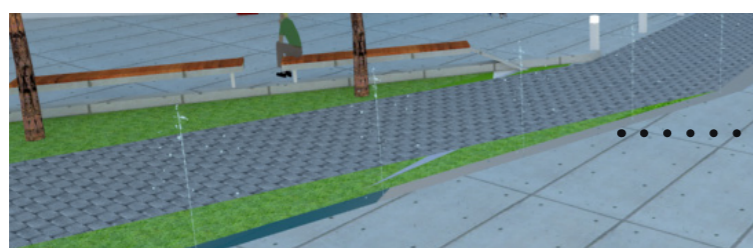
Grelhas para as árvores. ○



Pequenos "murinhos" de segurança, com espaços planos e mais largos que podem ser utilizados como espaços de estar junto ao canal.



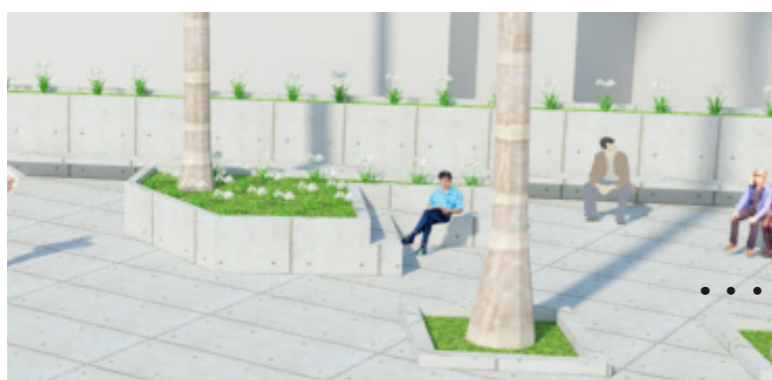
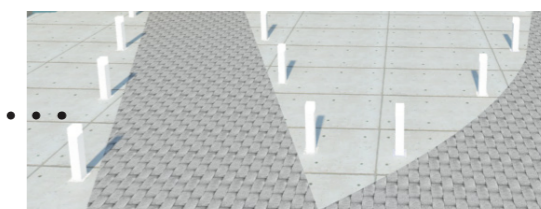
Palmeiras como marcos referenciais na paisagem. ■



Esguichos d'água. ■



■ Cruzamentos elevados e balizadores.



Vegetação em patamares para afastar a cidade. ■



- RAMOS, Gláucia. A Influência do Urbanismo Sanitarista na Transformação do Espaço Urbano em Florianópolis. SC, UFSC, 2002.
- SOUZA, Jéssica. O Plano Diretor de 1952-1955 e as Repercussões na Estruturação Urbana de Florianópolis. SC, UFSC, 2010.
- VOGEL, Daisi; MATTOS, Tarcísio e ANDRADE, J. J. Alicerces da Memória, 60 Bens Tombados pelo Estado de Santa Catarina. SC, Tempo Editorial, 2003.
- PACHECO, Denise. Visões Urbanas da Cidade de Florianópolis. SC, UFSC, 2009
- PEDROTTI, Gabriel. Percurso e Centro Criativo da Bulha. SC, UFSC, 2013
- LIMA, Maria Rosa. Mobilidade Urbana em Planos Diretores: Análise Sintática da Malha Viária da Área Conurbada de Florianópolis. SC, UFSC, 2010.
- VIEIRA, Karin. Tempo e História: O Curso Normal do Instituto Estadual de Educação/SC - Década de 1960. SC, UDESC.
- BORGHEZAN, João Luiz. Urbanização, Saneamento e Marginalização: uma análise da construção da Avenida Hercílio Luz 1918-1922. SC, UFSC, 2014.
- PASSOS, Elsom. OROFINO, Flávia. O Saneamento Básico na Ilha.
- HUET, Bernard. A Cidade Como Espaço Habitável. UNICAMP, 1986.
- RODRIGUES. Gustavo. Desenhando as Vias Públicas. USJT, 2011.

Eletrônicas:

- <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1254361>
- <http://www.ndonline.com.br/florianopolis/noticias/26544-avenida-hercilio-luz-o-mundo-peculiar-do-paredao.html>
- <http://horadesantacatarina.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2014/01/compare-a-avenida-hercilio-luz-dos-anos-1920-e-dos-dias-atuais-em-florianopolis-4387096.html>
- <https://www.facebook.com/floripaantiga>
- <http://www.desterrohoje.com.br/index.php/group-holder/centro/principais-ruas/principais-ruas/canal-do-rio-da-bulhaavenida-hercilio-luz-1919-2012.html>
- <http://www.hotelchacaradomosteiro.com.br/conheca-historia-dos-canais-de-santos/>
- <https://www.juicysantos.com.br/vida-caicara/novidades-da-cidade/os-canais-de-saturnino/>
- <https://santosturismo.wordpress.com/2013/03/08/canais-de-saturnino-de-brito-seguem-atuais-84-anos-apos-sua-morte/>
- <http://www.melhordesantos.com/2011/03/saturnino-de-brito-o-criador-dos-canais.html>
- <http://floripamanha.org/2012/04/avenida-hercilio-luz-o-mundo-peculiar-do-paredao/>
- <http://www.pmf.sc.gov.br/entidades/ipuf/index.php?pagina=notpagina¬i=2590>
- <http://geo.pmf.sc.gov.br/>
- <http://laeti.photoshelter.com/image/I0000PR4SS.fTpEU>
- http://santacatarinaantiga.blogspot.com.br/2013_05_01_archive.html
- <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/florianopolis-antigo.html>
- <http://viverparis.blogspot.com.br/2009/01/canal-saint-martin.html>
- https://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g187147-d188461-Reviews-Canal_Saint_Martin-Paris_Ile_de_France.html
- <http://www.guiafloripa.com.br/turismo/fortalezas/forte-de-santa-barbara-da-vila>
- <http://www.fcc.sc.gov.br/pagina/14406/casa-jose-boiteux>
- <http://www.desterrohoje.com.br/>
- <http://www.iee.sed.sc.gov.br/>
- <http://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/123967-interditada-desde-abril-sede-central-do-clube-doze-de-agosto-pode-ser-demolida.html>
- <http://ndonline.com.br/florianopolis/plural/124398-arquitetura-modernista-de-florianopolis-sofre-com-o-desinteresse-estetico-da-populacao.html>
- <http://www.clubedoze.com.br/novo/o-clube/historia/>
- <http://www.pmf.sc.gov.br/entidades/turismo/?cms=museu+da+escola+catarinense>
- <http://pt.slideshare.net/jdavidm/fotos-de-florianopolis>
- <http://www.memoriaavaiana.com.br/maternidade-carlos-correa/>
- <http://fotosantigasflorianopolis.blogspot.com.br/>
- <http://www.ndonline.com.br/florianopolis/colunas/carlos-damiao/205346-centro-cultural-na-antiga-rodoviaria-de-florianopolis.html>
- <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1254361&page=3>
- <http://www1.an.com.br/ancapital/2001/jan/07/1ult.htm>
- http://www.fortalezasmultimedia.com.br/santa_catarina/index86a9.html?data=santabarbara