

Moinho Joinville: memória, arte e lazer

Trabalho de Conclusão de Curso

Autora: Júlia Mayer Alves de Santana

Orientador: Ricardo Soccas Wiese

Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC

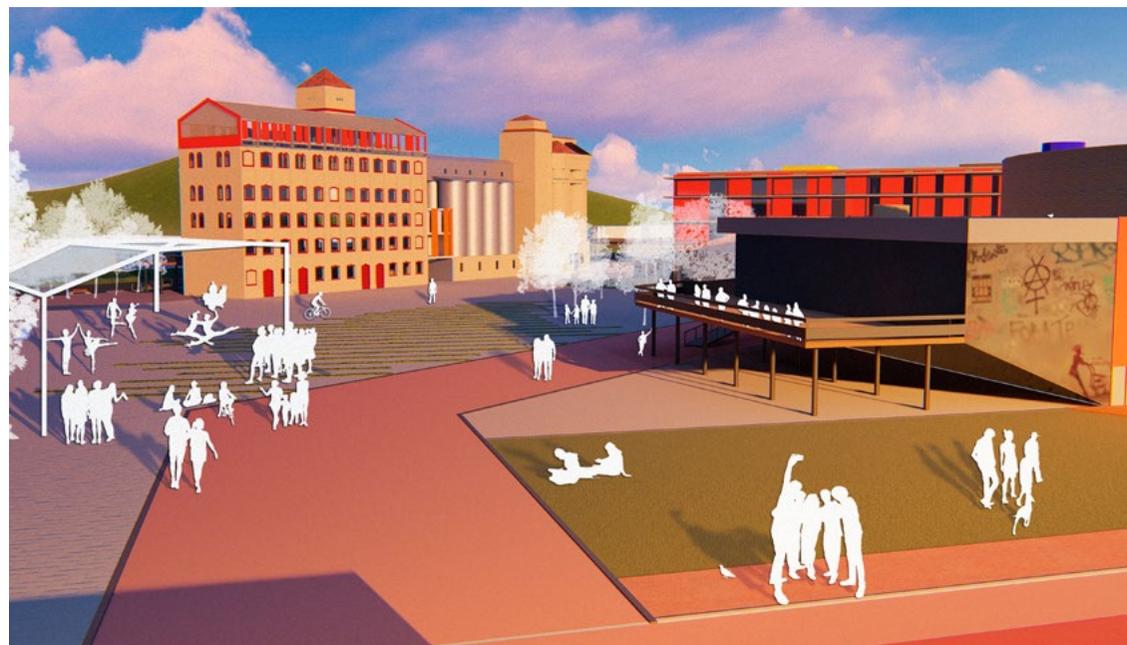
Departamento de Arquitetura e Urbanismo - ARQ/UFSC

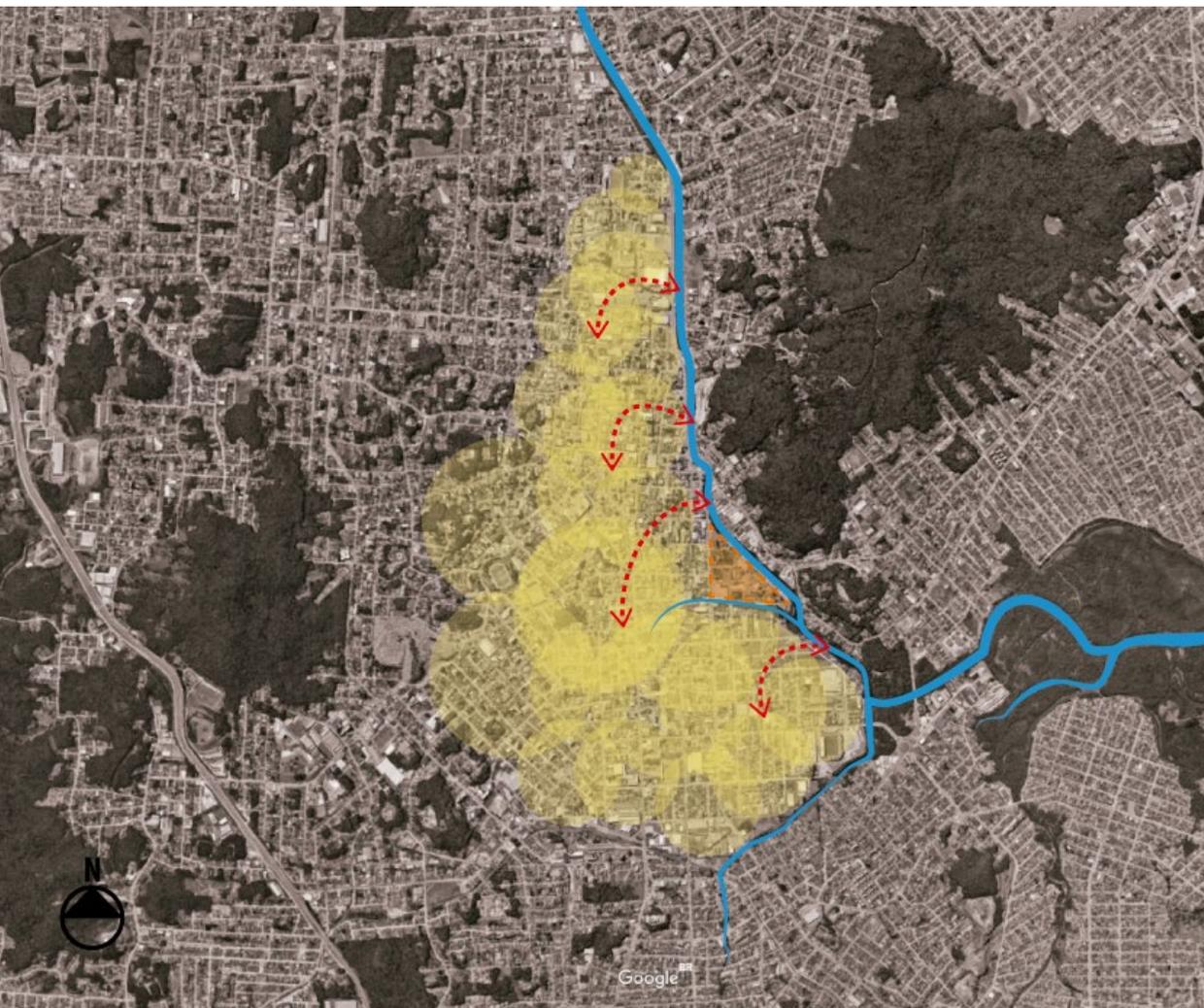
INTRODUÇÃO

A proposta arquitetônica e urbanística tem por objeto oferecer à discussão a possibilidade de produção de um espaço voltado à cultura, lazer e bem-estar na cidade de Joinville, suportada por três pilares: a memória, o espaço público e a dança.

No projeto, dois elementos se destacam: o rio Cachoeira, que exerceu um papel relevante na fundação e desenvolvimento da cidade de Joinville, e o Moinho Joinville, construído, no início do século XX, um testemunho tanto do desenvolvimento da cidade, quanto do declínio do papel desempenhado pelo rio, em cujas margens foi edificado. A proposição procura trazer ambos os elementos de volta à cena urbana através da revitalização do prédio do Moinho e da requalificação do seu terreno, de modo que a população joinvilense possa se reaproximar e se apropriar desses importantes elementos

constituidores da paisagem urbana. De outra parte, não menos importante do que os aspectos da memória e do bem-estar, a inserção dos elementos-chave no tecido urbano reforça a proposição de uma série de equipamentos e infraestruturas que permitirão a criação de uma rede de áreas de lazer, além de dar suporte para o Festival de Dança e Academia de Ballet Bolshoi.





Mapa 1 – História. Concepção de Julia M. A de Santana e execução de Luiz Fernando Gonçalves e Marcos Antônio de Castro Rocha.

A HISTÓRIA

A fundação da cidade de Joinville resultou de um processo colonizador europeu – Colônia Dona Francisca – em 1851 conduzido por uma companhia comercial alemã que já mantinha relações comerciais entre a Europa e o Rio da Prata. Para garantir o sucesso do empreendimento colonial a empresa solicitou ao Governo Imperial Brasileiro que lhes fossem cedidas terras que possuíssem ligações com o mar através de portos, ao longo das rotas já estabelecidas.

As 8 léguas quadradas adquiridas pela empresa, na província de Santa Catarina, localizavam-se às margens do Rio Cachoeira. A comunicação do rio com a Baía da Babitonga, permitia ao acesso porto de São Francisco do Sul, e, a partir dali, com os mercados mais distantes, em especial, a manutenção dos contatos com a Alemanha.

As dificuldades para o desenvolvimento da agricultura levaram à busca de alternativas econômicas para garantir o sucesso do empreendimento colonial. A abertura da Estrada da Dona Francisca ligando a colônia ao planalto norte de Santa Catarina foi decisiva para o processo de acumulação do capital local. A estrada serviu de escoadouro da produção de erva-mate em direção aos mercados platinos, condição que favoreceu o surgimento de um importante entreposto comercial nas margens do Rio Cachoeira.

O ciclo econômico da erva-mate (1890 – 1910) contribuiu para o desenvolvimento industrial da cidade. A formação de empreendimentos artesanais de apoio à atividade ervateira constituiu o gérmen da industrialização joinvilense, em especial do setor metal-mecânico. Os ciclos do mate e da madeira, que o sucedeu (1920-1940), associados ao setor têxtil, contribuíram decisivamente para que Joinville viesse a se tornar um dos importantes polos urbano-industriais do sul do Brasil, a partir de 1950. Nesse período o rio Cachoeira desempenhou um importante papel no desenvolvimento econômico da cidade.

As 8 léguas quadradas adquiridas pela empresa, na província de Santa Catarina, localizavam-se às margens do Rio Cachoeira. A comunicação do rio com a Baía da Babitonga, permitia ao acesso porto de São Francisco do Sul, e, a partir dali, com os mercados mais distantes, em especial, a manutenção dos contatos com a Alemanha.

As dificuldades para o desenvolvimento da agricultura levaram à busca de alternativas econômicas para garantir o sucesso do empreendimento colonial. A abertura da Estrada da Dona Francisca ligando a colônia ao planalto norte de Santa Catarina foi decisiva para o processo de acumulação do capital local. A estrada serviu de escoadouro da produção de erva-mate em direção aos mercados platinos, condição que favoreceu o surgimento de um importante entreposto comercial nas margens do Rio Cachoeira.

O ciclo econômico da erva-mate (1890 – 1910) contribuiu para o desenvolvimento industrial da cidade. A formação de empreendimentos artesanais de apoio à atividade ervateira constituiu o gérmen da industrialização joinvilense, em especial do setor metal-mecânico. Os ciclos do mate e da madeira, que o sucedeu (1920-1940), associados ao setor têxtil, contribuíram decisivamente para que Joinville

viesse a se tornar um dos importantes polos urbano-industriais do sul do Brasil, a partir de 1950. Nesse período o rio Cachoeira desempenhou um importante papel no desenvolvimento econômico da cidade.



O cotidiano no Porto Joinville entre o final do século XIX e início do século XX. Fonte: AHJ

A CIDADE

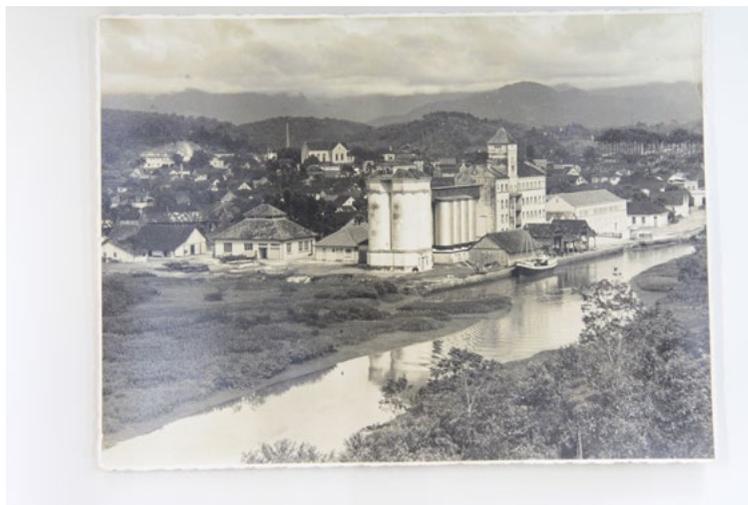
Em razão da importância do rio para o desenvolvimento da cidade, grande parcela do núcleo urbano se desenvolveu nas proximidades do pequeno porto – o Cais Poschaan e o Cais Conde d’Eu. O desenvolvimento territorial da cidade de Joinville, marcadamente orientado no sentido Norte – Sul, foi fortemente condicionado pelas condições topográficas: de Leste para Oeste, a presença da Baía da Babitonga e do rio Cachoeira, as pequenas colinas que se distribuem pela planície costeira, e os contrafortes da Serra do Mar.



A foto tirada no início do século XX já com o edifício do Moinho ao fundo, onde se percebe a importância do rio para a cidade e a sua vivacidade, através da presença do pequeno porto, do mercado público e de um coreto. Fonte: AHJ.

Foi neste núcleo urbano – hoje Bairro Centro – e nas suas imediações que estabeleceram as primeiras oficinas e fábricas. Esse foi o caso do Moinho Joinville, que processava o trigo importado da Argentina, utilizando o rio Cachoeira como via de transporte para recebimento e despacho do produto acabado, além da infraestrutura já instalada do pequeno porto, o Cais Conde d’Eu.

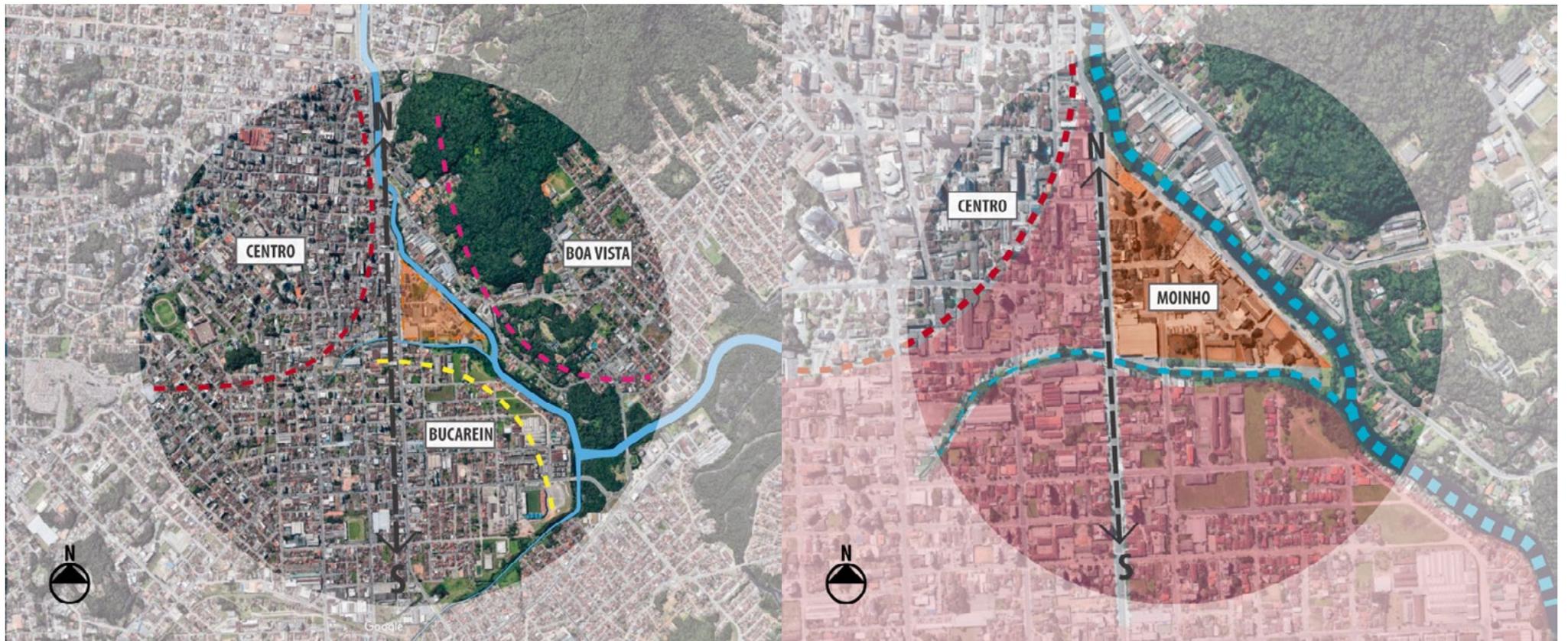
Hoje o complexo industrial do Moinho Joinville encontra-se totalmente inserido na malha urbana da cidade, próximo ao centro e da estrutura viária Norte – Sul, a qual dá suporte ao sistema de circulação atual e ao planejado para o transporte de massa. O dispositivo legal de ordenamento do solo urbano - Lei Complementar 470/2017 – projeta para os arredores do complexo, uma grande intensidade de ocupação, com a possibilidade de construção de edifícios com até 90 metros de altura.



A relação do complexo industrial do Moinho Joinville com a cidade, por volta da década de 50, mostrando o papel de importante marco vertical que desempenhava na paisagem da cidade. Fonte: AHJ.



A foto mostra a situação contemporânea do complexo do Moinho Joinville, totalmente inserido na malha urbana da cidade. Fonte: website Viagens e Caminhos <https://www.viagensecaminhos.com/2011/11/joinville-sc.html> (acessado em 24.02.2019)



Mapa 2 – Cidade. Concepção de Julia M. A de Santana e execução de Luiz Fernando Gonçalves e Marcos Antônio de Castro Rocha.

SITUAÇÃO ATUAL

A pesar do Moinho estar envolvido pelo meio urbano, em razão da sua verticalidade, constitui um marco visual da paisagem da cidade. A sua construção foi iniciada em 1910 e finalizada em 1913, tendo sido edificado em estrutura metálica, trazida da Alemanha até as margens do Rio Cachoeira.

O fechamento da estrutura foi feito com blocos de alvenaria, e, como muitos edifícios industriais do período, apresenta elementos da linguagem arquitetônica vigente à época, que convencionou chamar de estilo arquitetônico eclético e neoclássico.



Mapa 3 – situação atual. Concepção de Julia M. A de Santana e execução de Luiz Fernando Gonçalves e Marcos Antônio de Castro Rocha

É importante enfatizar que a técnica construtiva diz muito sobre uma planta fabril: a otimização o espaço através de modulação construtiva, a estrutura metálica, a flexibilização na ocupação – plantas livres-; a iluminação uniforme, sequência ritmada de aberturas e pé-direito adequado para a instalação de máquinas e equipamentos

Quanto ao aspecto logístico, a sua localização estratégica, nas margens do rio Cachoeira, possibilitava a descarga da matéria-prima quase que diretamente nos silos. Da mesma forma, o embarque da farinha de trigo processada era facilitado pela posição do Moinho em relação ao rio. Tais condições levaram à construção de um cais particular, o cais Conde D’eu, em frente a fachada principal do Moinho – Fachada Leste.

Com o passar dos anos, foram realizadas diversas obras de ampliação tanto no edifício principal quanto nos seus anexos. Tais modificações se destinavam à ampliação do parque industrial e adequação das instalações à evolução das diferentes formas de modais de transporte. Primeiramente, através de barcos que atracavam no cais. Em um segundo momento, com a ascensão da estrada de ferro no país, foi instalado um ramal ferroviário que ligava o Mercado Público à Estação Ferroviária da cidade, passando em frente em Moinho. Em um

terceiro momento (anos 1970 em diante), com o domínio do sistema rodoviário, o cais e o ramal foram desativados, de modo que o recebimento e escoamento de produtos passou a ser feito por caminhões através da via nos fundos do Moinho (atual Rua Urussanga - Fachada Oeste), transformando a então fachada posterior em principal. Foi nesse período que o rio deixou de ser definitivamente o protagonista da cidade e se transformou em um problema ambiental mais evidente.

Atualmente o Moinho está desativado e sem qualquer ligação com o rio Cachoeira, mas a sua inserção na malha urbana é privilegiada, pois está próximo do eixo viário Norte-Sul, e, seguindo o traçado do rio, localiza-se em um ponto médio entre algumas áreas de lazer já existentes na cidade, o que favorece a criação de uma rede de conexão dessas áreas e a criação de um novo espaço público com objetivo de reaproximar a cidade com o rio.



Início da construção do edifício principal do Moinho. A sua estrutura metálica foi importada da Alemanha. Fonte: AHJ



Fase final da construção do Moinho Joinville com fechamento da estrutura através de blocos de alvenaria. Fonte: AHJ



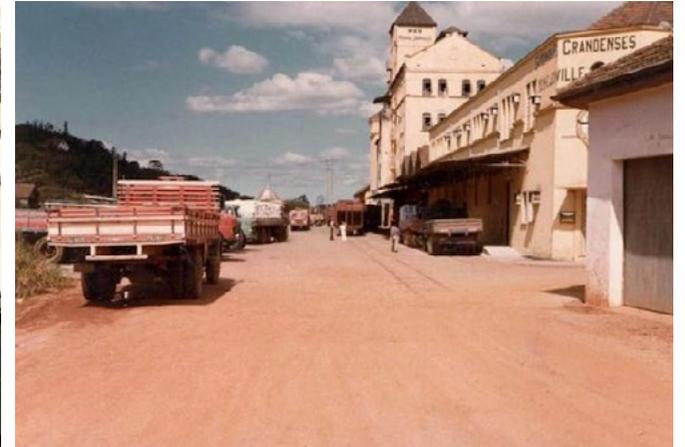
Inicialmente o Moinho possuía 70 metros de frente por 12 metros de largura, 5 andares, oito silos metálico. Observar os lanternins na cobertura, que eram comuns em estruturas industriais. Fonte: AHJ.



Na década de 30 o Moinho sofreu a primeira modificação em sua fachada: o anexo de mais quatro silos de concreto. E pode-se notar que ao redor da edificação principal começam a surgir algumas outras edificações acessórios do complexo, além da retirada dos lanternins do topo. Fonte: AHJ.



Em 1951, o Moinho passou a ser atendido por um ramal ferroviário do Bucarein que ligava a Estação Ferroviária de Joinville ao Mercado Público. Fonte: DC



Ao longo do século XX, principalmente a partir da década de 60, o complexo industrial combina os modais de transporte, rodoviário e ferroviário, como forma de abastecimento e escoamento de sua produção. Foto: Elvis Pfuertzerneuter.

O TERRENO

Em 2013 a Bunge encerrou as atividades do Moinho Joinville, entretanto o processo de tombamento já estava em curso, iniciado 2009, sob a ótica de que o Moinho “compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico” (p. 3 Carta Nizhny Tagil sobre o Patrimônio industrial – The International Comiittee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)) de acordo com a carta Carta Nizhny Tagil sobre o Patrimônio industrial

O terreno do complexo industrial do Moinho Joinville possui uma área de 60 mil m² e tem um formato de um polígono irregular assemelhado a um triângulo. Com relação à suas confrontações duas de suas faces se relacionam com o Rio Cachoeira e

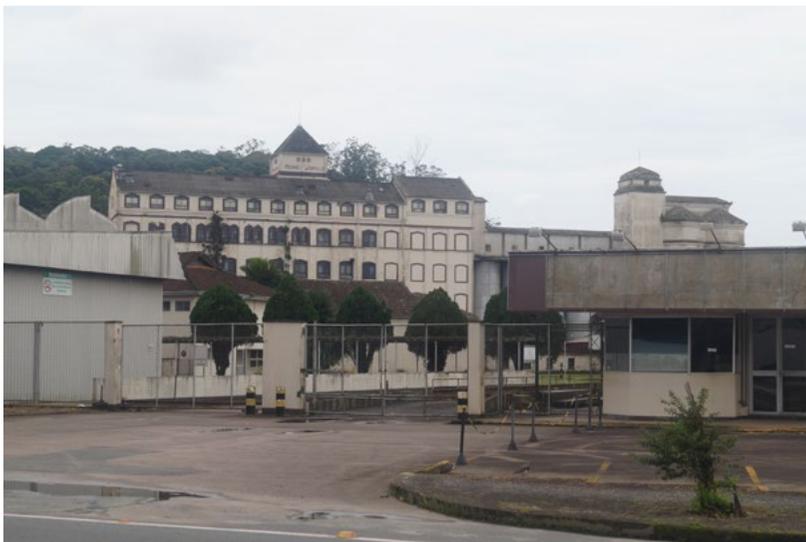
o Rio Jaguarão, respectivamente. As demais faces são limitadas por vias públicas: a Rua do Porto e a Rua Urussanga, esta última constitui, atualmente, a entrada principal para o complexo.

Com relação ao entorno é importante destacar de alguns elementos e infraestrutura, como é o caso do Mercado Municipal da cidade, uma das áreas de lazer e comércio da cidade às margens do Rio Cachoeira, no antigo porto. Também a presença de uma ponte metálica – que encontra-se no Cadastro de Unidade de Interesse de Preservação – construída em 1951 integrante do ramal ferroviário. A existência densa massa vegetal na região de confluência dos rios, inclusive com traços de manguezal, e, por fim, uma significativa empena cega e área de carga e descarga de uma loja de departamento.



Mapa 4 – terreno. Concepção de Julia M. A de Santana e execução de Luiz Fernando Gonçalves e Marcos Antônio de Castro Rocha.

O complexo industrial do Moinho Joinville é formado pelo edifício principal em processo de tombamento e um conjunto de edifícios acessórios construídos em diferentes momentos. O conjunto de edifícios em processo de tombamento é formado somente pelo prédio dos silos e do Moinho, e o prédio da oficina, este último, em razão da estrutura diferenciada do telhado – o lanternim. Além dessas duas edificações existem outros cinco prédios de depósito, administração, laboratórios, fora as áreas de estacionamento cobertas.



Com a mudança para o modal rodoviário de transporte, a fachada Leste voltada ao rio e ao ramal ferroviário deixa de ser a principal, cedendo o lugar para a Fachada Oeste, voltada para uma via pública da cidade. Foto: Naum Alves de Santana.



A imagem retrata a situação em 2013 do Moinho Joinville totalmente desativado. Pode-se observar o estado de abandono do Cais Conde D'eu. Foto: Mariana Colin Stelzner.



A estrutura do edifício principal do Moinho manteve-se ao longo de sua existência com o piso de madeira sustentado por uma malha metálica. Foto: Mariana Colin Stelzner.



Edifício da Oficina construído na década de 40 também incluído no processo de tombamento. Foto: Mariana Colin Stelzner.



A Ponte metálica do ramal ferroviário encontra-se no Cadastro de Unidade de Interesse de Preservação. Fonte: <https://epxx.co/artigos/trempassou.html> (acessado em 24.02.2019)



Mercado Municipal de Joinville. Foto: Rodrigo Vaz.



Vista para empena cega da loja de departamento na Rua Urussanga. Foto: Naum Alves de Santana.



A melhor perspectiva do Moinho Joinville na visão do pedestre, que hoje encontra-se obstruída por muros e outras edificações acessórias. Foto: Naum Alves de Santana.

A PROPOSTA

O projeto visa reconectar a cidade de Joinville com o Moinho Joinville através da remoção das barreiras visuais muros e edifícios acessórios – com a intenção de privilegiar a vista do Moinho na perspectiva do pedestre e, assim, permitir sua aproximação de um pedaço intacto da memória industrial da cidade.

A proposta também busca favorecer a redescoberta e a reaproximação da cidade em relação ao Rio Cachoeira e à memória do porto. Para atingir esse objetivo, ganha força a intenção de desobstruir a visão e franquear o acesso ao rio. As edificações e muros que, além de não estarem no processo de tombamento, não atendem aos requisitos do projeto.

De outra parte, a proposta busca aproveitar a posição do terreno no tecido urbano e em relação a alguns

pontos turísticos e áreas públicas de lazer. Para isso, propõe a criação e o fortalecimento de uma rede de espaços públicos de lazer para a cidade de Joinville, através da integração do espaço do Moinho aos equipamentos de uso público já existentes próximos e ao longo do rio Cachoeira, como é o caso do Parque da Cidade, o Zoobotânico, o Mirante, o Museu do Sambaqui e Centreventos Cau Hansen.

Essa rede de integração de espaços públicos de lazer, permite expandir os limites do parque público formado pelo terreno do complexo industrial do Moinho Joinville até o Mercado, de modo que a área de reaproximação com o Rio possa ser ampliada.

Como último argumento de projeto, procura-se tirar proveito da intenção de reestruturação do eixo Norte-Sul que prevê o prolongamento da Rua Urussanga até a Rua Cachoeira e, em conjunto com a Avenida Procópio Gomes, tornar-se- uma das vias principais

do eixo Norte-Sul da cidade e dar suporte a um importante sistema de transporte de massa. Pela proposta, a rua passará a contar com 3 faixas de rolamento, sem estacionamento, com ciclovia, arborização pública e mobiliário urbano. O projeto da Prefeitura integra a intervenção na Avenida Beira-Rio – outra parte integrante do eixo estruturante norte-sul da cidade. O eixo permitirá facilitar os deslocamentos entre o Distrito Industrial, ao Norte, e as zonas residenciais ao sul da cidade.



Mapa – Proposta. Concepção de Júlia M. A de Santana e execução de Luiz Fernando Gonçalves e Marcos Antônio de Castro Rocha.



Muro na face Norte do Moinho. Foto: Naum Alves de Santana



Edifício acessório do Moinho destinados ao estoque de produto acabado. Foto: Mariana Colin Stelzner.



Estrutura do telhado de um dos edifícios acessórios do Moinho. Foto: Mariana Colin Stelzner.



Figura 24 – Fachada Oeste do Moinho cuja visão na ótica do pedestre é obstruída por uma edificação acessória, Foto: Mariana Colin Stelzner

RUAS E INVESTIMENTOS

O QUE AS VIAS GANHARÃO

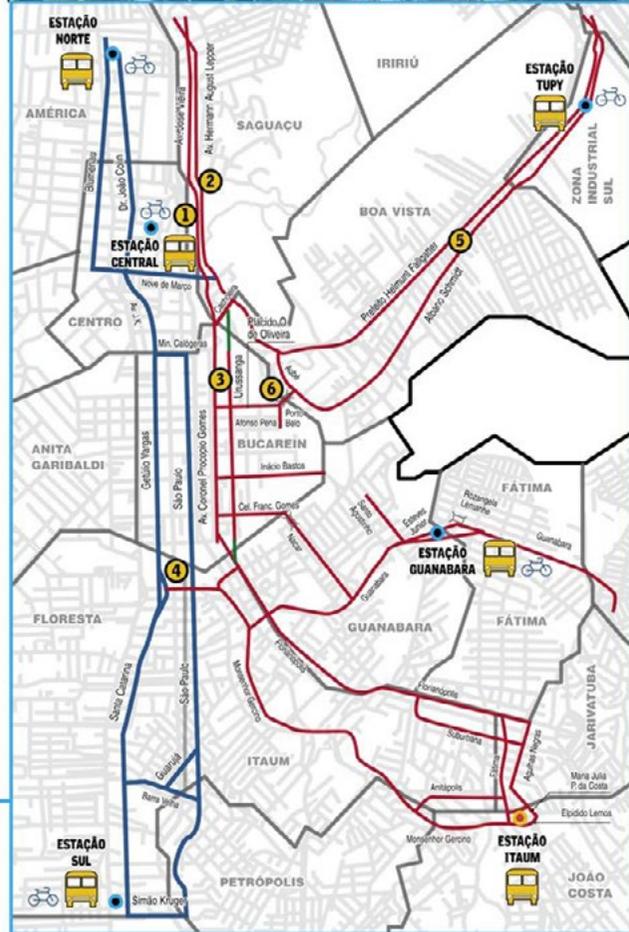
- Asfalto e sinalização novos (no padrão do que foi feito na avenida JK).
- Revisão e reparos na rede de drenagem.
- Corredores de ônibus de concreto ou concreto nas paradas de ônibus onde a base do asfalto é boa.
- Ciclovias, a maioria no nível da calçada e não da rua, o que dá mais segurança ao ciclista.
- Calçadas novas, feitas pela Prefeitura, dentro das regras de acessibilidade para deficientes.
- Pontos de ônibus com novo desenho, em estilo encaixel e com vidro na parte traseira.
- Melhorias paisagísticas onde for necessário.

FINANCIAMENTO

PROPOSTA 1
R\$ 73,2 milhões

PROPOSTA 2
R\$ 31,6 milhões

- LEGENDAS**
- PROLONGAMENTO DE VIAS.
 - INSTALAÇÃO DE BICICLETÁRIO.
 - CONSTRUÇÃO DE PLATAFORMA DE EMBARQUE.
 - NOVO TERMINAL DE ÔNIBUS NA ROTATÓRIA DAS UNIVERSIDADES.



Projeto de reestruturação do eixo viário Norte – Sul. O item número 3 corresponde a alteração feita na via de acesso ao Moínho. Fonte: AN



1 Beira-rio

Trecho da Beira-rio até a Procópio Gomes ganhará primeiro Bus Rapid Transit (BRT) da cidade, um tipo de corredor de ônibus de mão dupla, separado da via dos carros e com pavimento de concreto. Pistas ficarão entre o canteiro central e o rio Cachoeira. Trajeto também ganhará ciclovia.



2 Hermann Lepper

Serão construídas calçadas do lado ao lado do rio, onde há figueiras. Via continua com três pistas no sentido Sul-Norte.

3 Procópio-Urussanga

Fluxo de carros no sentido Sul-Norte da Procópio Gomes passará para a Urussanga, que vai ter três pistas, ciclovia e novas calçadas e perderá as vagas para estacionamento. Pistas da Procópio que hoje fazem o sentido Sul-Norte virarão BRT, com apenas uma pista para carros à direita para acesso a comércios como a Havan.



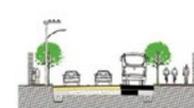
4 João Colin, Blumenau, Santa Catarina e São Paulo

Corredor de ônibus existente ganhará piso de concreto. Vias também ganharão ciclovias. Maioria dos estacionamentos sai, sendo mantidos apenas em trecho de comércio da Getúlio Vargas.



5 Albano Schmidt, Helmuth Falgater, Florianópolis, Mosenhor Gercino

Ganharão corredor de ônibus na pista à direita. Também terão ciclovia do lado direito.



6 Ponte da Plácido Olímpio

Um projeto já foi desenvolvido e ainda dependente de desapropriações. Deve ter cerca de 110 metros de comprimento. É uma das três pontes que serão construídas com dinheiro do PAC Cidades Médias. As outras duas são paralelas à rua Guanabara e à Nacar.



Detalhamento do projeto de reestruturação no eixo viário Norte – Sul. O item número 3 corresponde as mudanças que serão realizadas na via de acesso ao Moínho. Fonte: AN

O EIXO TEMÁTICO

Para estimular o uso constante dos espaços públicos produzidos pela proposta de intervenção no complexo do Moinho Joinville, é indicado um conjunto de infraestruturas ligadas a cultura da dança, que constitui um elemento de força no cenário cultural da cidade devido ao Festival de Dança de Joinville. Criado no início da década de 80 na cidade com o objetivo de reunir dançarinos de diversos gêneros da dança, tem por escopo compartilhar conhecimentos, através de apresentações, concursos e oficinas. É importante também destacar a importância social que o Festival de Dança carrega, onde desde a sua criação, os eventos são formatados no sentido de promover a deselitização a arte da dança através da instalação de diversos palcos em espaços públicos e privados, onde ocorrem apresentações gratuitas

O sucesso do Festival colocou Joinville no cenário mundial da dança, fato que atraiu a única sede da Academia de Ballet Bolshoi fora da Rússia. Daí porque o projeto propõe a instalação da sede oficial para a academia de dança, uma vez que ela está provisoriamente instalada, desde 2001, na arena multiuso Centreventos Cau Hansen. Assim, o terreno do Moinho Joinville constitui um bom lar para abrigar a sede da escola, pois, encontra-se próximo ao centro da cidade, de terminais de ônibus, e tem acessibilidade aos diferentes modais de transporte. A presença da sede da escola no complexo do Moinho Joinville favorecerá o uso contínuo ao local já que a escola opera em dois períodos do dia, de manhã e à tarde, fora a movimentação feita por alunos, professores e funcionários no local.

Junto à escola, assim como na sua matriz na Rússia, a academia estará vinculada a um teatro próprio, por isso foi proposta a construção de um tipo Italiano

para o uso tanto da academia, quanto da cidade, já que não existe em Joinville, um equipamento deste tipo de grande porte. A opção pelo modelo italiano deve-se à vertente clássica, mas não exclusiva, da Academia Bolshoi. De outra parte, para possibilitar apresentações de vertente contemporânea, propõe-se criar, no terreno do complexo do Moinho Joinville, uma rede de espaços de apresentações de diferentes tipologias de palco. Nesses espaços poderiam acontecer apresentações simultâneas. Essa rede de espaços de apresentação não se destina exclusivamente aos eventos de dança, mas também para qualquer tipo de evento cultural, seja de teatro, música, etc ao longo do ano.

Contudo, a proposição coloca o Moinho como o ator principal dessa peça, de modo que a sua visibilidade deverá ser garantida para as pessoas, em especial, na condição de pedestres de modo privilegiado. Essa premissa de projeto foi determinante para a locação da escola e do teatro.

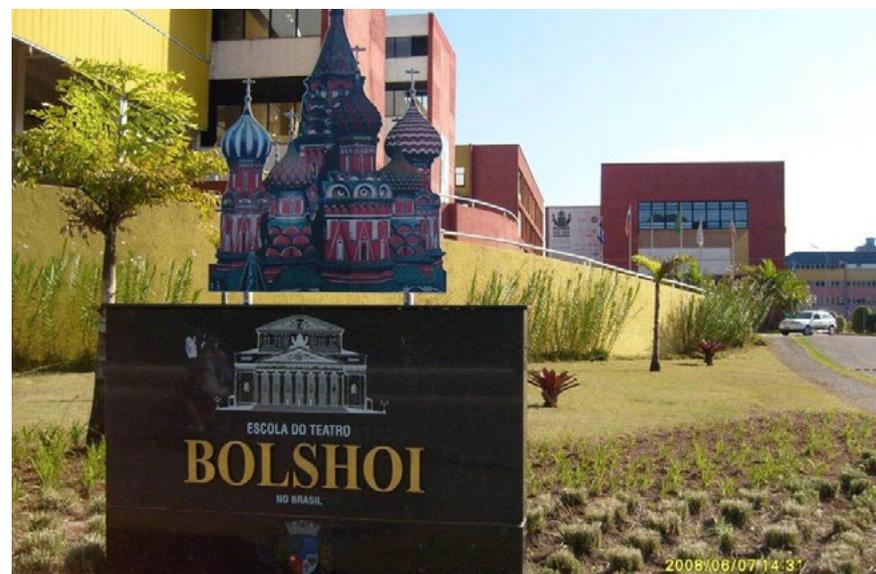
Para o prédio do Moinho a proposta é mantê-lo com como um local de memória da atividade industrial, do local e da cidade, porém, com algumas alterações. É o caso da substituição e a maior evidenciação de partes da edificação que foram construídas recentemente, as quais apesar de reproduzirem a mesma linguagem de partes do edifício construído em 1913, podem ser substituídas por elementos que caracterizem a cronologia entre as partes.

No que diz respeito à escola, por se tratar de um equipamento de uso mais restrito e privado, foi locada na porção mais ao Sul do terreno para tirar o proveito da fruição de sua fachada voltada para o Norte, garantindo uma melhor insolação para as salas de aula. Além de que o edifício é elevado por pilotis afim de não constituir uma barreira física aos pedestres, de modo que não tem que desviar do edifício, garantindo aos alunos e aos demais usuários do espaço, permeabilidade e uma área de lazer e estar coberta.

O teatro, por ser um equipamento de acesso público, encontra-se em uma porção do terreno com maior interação com a rua Urussanga e com a cidade. Por estar situado em frente à escola, foi possível inserir usos complementares, tais como cafés, galerias de compras e livrarias. Na fachada voltada para a Rua Urussanga é proposto um conjunto de espaços destinados ao comércio e serviços complementares às funções já existentes no bairro, juntamente com a instalação de mobiliário e equipamentos públicos, no sentido de gerar mais urbanidade e um respiro, para fazer frente ao desafio colocado pela existência da empena cega da fachada da loja de departamentos, em frente.

Assim, com o projeto proposto se alcança uma rede interligada de infraestruturas relacionadas com a função da cultura, da memória, do lazer para a cidade, materializada em espaços e edificações de diferentes períodos e funções. Finalmente, para

estabelecer o vínculo espacial e construtivo entre os diferentes elementos, propõe-se a construção de uma rede de passarelas para organizar e estruturar os espaços e áreas de apresentação, bem como servir de apoio aos espetáculos e seus espectadores, além de permitir uma percepção da paisagem que estimule a construção de relações entre os usuários com o rio Cachoeira e o Moinho Joinville.



Sede atual da Academia de Ballet Bolshoi instalada provisoriamente no Centreventos Cau Hansen. Fonte: AN.



Mapa – Eixo Temático. Concepção de Julia M. A de Santana e execução de Luiz Fernando Gonçalves e Marcos Antônio de Castro Rocha.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

1. ROCHA, Isa de Oliveira. Industrialização de Joinville: Da gênese às exportações. Florianópolis: Editora da Ufsc, 1997. 136 p.
2. TERNES, Apolinário. A Economia de Joinville no Século 20. Joinville: Editora Letradágua, 2002. 91 p.
3. TERNES, Apolinário. História de Joinville, uma abordagem crítica. Joinville: Gráfica Meyer S. A., 1981. 282 p.
4. TERNES, Apolinário. Joinville, a construção da cidade. São Bernardo do Campo: Bartira Gráfica e Editora, 1993. 214 p.
5. CÔRREA, Roseana Maria et al. História dos Bairros de Joinville. Joinville: Arquivo Histórico de Joinville, 1992. 205 p.
6. HERTZBERGER, Herman. Lições de Arquitetura. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999. Tradução: Carlos Eduardo Lima Machado.
7. SANTANA, Naum Alves de. Produção dos Espaços Urbanos e os Loteamentos na Cidade de Joinville (SC) . 1949/ 1996. 1998. 248 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Departamento de Geociências, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998.
8. CARTA DE NIZHNY TAGIL Sobre o patrimônio industrial, em português. Disponível em [HTTP://www.patrimonioidustrial.org.br](http://www.patrimonioidustrial.org.br) .Acesso em 01/09/2017.
9. KÜHL, Beatriz Mugayar. Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.
10. FICKER, Carlos. História de Joinville: crônica da Colônia Dona Francisca. 2ª.ed. Joinville: Imprensa Ipiranga Ltda, 1965.
11. CUNHA, Dilney. História do trabalho em Joinville: gênese. Joinville: TodaLetra.2008, 141p.
12. JOINVILLE (Município). Constituição (2017). Lei Complementar Nº 470, de 09 de Janeiro de 2017.. Joinville, SC,
13. PREFEITURA MUNICIPAL DE JOINVILLE FUNDAÇÃO CULTURAL DE JOINVILLE COMISSÃO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARQUEOLÓGICO ARTÍSTICO E NATURAL DE JOINVILLE (Joinville) (Org.). Processo de Tombamento. Joinville, 2009.
14. MIRA, Crispim. A zona do porto. Revista Vida Nova. 1951, p. 14.
15. LARRAÍN, América. O “NEGÓCIO” DA ARTE E DA CULTURA.: Para uma antropologia do Festival de Dança de Joinville. 2008. 114 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Antropologia, Departamento de Antropologia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.
16. BERNARDI, Janine Maria. FESTIVAL DE DANÇA NA CIDADE DE JOINVILLE: EFLEXOS NA PRAÇA NEREU RAMOS. 2012. 147 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.
17. OLIVEIRA, Juliana Cristina de. RECURSOS DE PODER E A TRANSFORMAÇÃO DA LÓGICA DO CAMPO: UM ESTUDO SOBRE O FESTIVAL DE DANÇA DE JOINVILLE. 2008. 138 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Administração, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

18. ORIONI, Ailin; MORETTO NETO, Luís; SCHMITT, Valenena Gomes Haensel. Análise organizacional: o caso do Instituto do Festival de Dança de Joinville – Santa Catarina. 2006. 13 f. TCC (Graduação) - Curso de Administração, Centro Sócio Econômico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.
19. <http://balletacademy.ru/postuplenie/information-for-international-students/about-academy/history-of-the-academy/> . acessado: 18.09.17
20. <http://balletacademy.ru/postuplenie/information-for-international-students/about-academy/history-of-the-academy/> . acessado: 18.09.17
21. <http://balletacademy.ru/postuplenie/information-for-international-students/about-academy/curriculum/> .acessado: 18.09.17
22. <http://escolabolshoi.com.br/estrutura/?g=biblioteca>. Acessado: 19.09.17.
23. <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/cultura-e-variedades/anexo/noticia/2013/12/projeto-de-niemeyer-para-sede-oficial-do-bolshoi-em-joinville-completa-dez-anos-no-papel-4352020.html>. Acessado:19.09.17.
24. <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/geral/joinville/noticia/2017/08/joinville-tem-518-moveis-comerciais-disponiveis-para-locacao-9881002.html> . acessado: 28.08.17.
25. <https://ndonline.com.br/joinville/plural/complexo-cultural-que-seria-construido-no-moinho-joinville-esta-longo-de-sair-do-papel>. Acessado: 24.08.17.
26. <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/geral/joinville/noticia/2016/01/claudio-loetz-antigo-moinho-joinville-esta-a-venda-por-r-33-1-milhoes-4956509.html> . Acessado: 24.08.17.
27. <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/noticia/2012/06/saiba-onde-ficamos-48-imizeis-da-ista-de-tombamento-em-joinville-3779599.html>. Acessado: 28.08.17
28. <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/geral/joinville/noticia/2017/05/cidadela-cultural-antarctica-continua-a-espera-de-uma-solucao-em-joinville-9787499.html> . Acessado: 28.08.17.
29. <http://opabier.com.br/blog/historia-da-serveja-em-joinville-as-primeiras-servejarias-artesanais/>. Acessado: 29.08.17.
30. <http://www.jornalretro.com/edicoes/18/historia-ao-vivo.html> . Acessado: 29.08.17.
31. <https://mybestbeer.com.br/blog/2017/04/26/a-historia-das-servejarias-em-joinville-sc/>. Acessado: 29.08.17
32. <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/cultura-e-variedades/anexo/noticia/2013/11/moinho-joinville-chegou-a-ser-responsavel-por-40-da-moagem-de-trigo-no-estado-4347258.html>. Acessado: 31.08.17.
33. <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2013/10/avenida-beira-rio-de-joinville-muda-para-ter-corredor-de-brt-4292733.html>. Acessado: 03.09.17.
34. <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/politica/noticia/2017/07/saavedra-justica-determina-que-canal-do-linguado-em-sao-francisco-do-sul-continue-fechado-9837019.html>. Acessado: 04.09.17.
35. <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2013/03/justica-determina-saida-da-sede-da-ciser-do-centro-de-joinville-em-dois-meses-4075754.html>. Acessado: 04.09.17.

36. <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2013/04/fabrica-da-ciser-sai-de-joinville-e-vai-para-araquari-4100901.html>. Acessado: 04.09.17.

37. <https://www.revistaplaneta.com.br/bolshoi-brasileiro/>. Acessado: 01.10.17.

38. <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/cultura-e-variedades/anexo/noticia/2017/07/festival-de-danca-motivou-a-criacao-da-escola-bolshoi-em-joinville-9844422.html>. Acessado: 01.10.17.

39. <https://entretenimento.uol.com.br/noticias/redacao/2015/09/27/na-ausencia-da-familia-bailarinos-do-bolshoi-em-sc-vivem-com-maes-sociais.htm>. Acessado: 02.10.17.

40. <http://estudio.folha.uol.com.br/festival-de-danca-de-joinville/2017/07/1905660-noite-dos-campeoes-encerra-35-edicao-do-festival-de-joinville.shtml>. Acessado: 04.10.17

41. <http://www.sc.gov.br/index.php/noticias/temas/cultura/colombo-conhece-projeto-para-a-construcao-do-teatro-luiz-henrique-da-silveira-em-joinville>. Acessado: 21.11.17.