



## **uma ilha e suas baias**

**uma proposta de rede náutica para as baias**



# uma ilha e suas baías

- 6. O ANTES O AGORA O DEPOIS
- 8. A CIDADE E O CAOS
- 10. UM PLANO DE ORDENAMENTO NÁUTICO
- 12. ESCALAS E DIRETRIZES
- 16. O PARQUE
- 20. O RECORTE
- 22. A PROPOSTA
- 24. PLANTA RECORTE
- 26. O PROGRAMA
- 28. CORTE PARQUE
- 30. MAPA EDIFICAÇÕES
- 32. PLANTA EDIFICAÇÕES
- 34. DIAGRAMA E CORTE A
- 38. CORTE B

Realizado em 2021/22

Trabalho de Conclusão de Curso pela  
Universidade Federal de Santa Catarina

Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Graduando Ravi Alvarenga Porto Ramos  
Orientação de Lucas Sabino Dias

**Temática:** reestruturação costeira

**palavras-chave:**

planejamento urbano  
mobilidade  
transporte marítimo  
conexões urbanas  
parque náutico  
direito à cidade  
urbanização costeira  
equipamentos públicos  
estrutura em madeira

## AGRADECIMENTOS

Durante este último ano e no decorrer do desenvolvimento deste trabalho pude viver muitas mudanças e experiências. O processo de pesquisa e desenvolvimento deste trabalho me fez ter um olhar diferente pra viagens e locais por onde passei, buscando captar diferentes experiências por onde estive. Guardo memórias deste período como de grande enriquecimento pessoal. Em um período pandêmico onde as emoções estiveram por momentos aflorado, a elaboração deste trabalho serviu de intenso processo de autoconhecimento.

Neste caminho muitas pessoas estiveram ao meu lado e nomear todas seria uma tarefa impossível. No entanto não poderia passar sem destacar algumas pessoas a quem devo um agradecimento especial.

Primeiramente a minha família, minha mãe Isabela, minha irmã Vitória e meu pai Márcio, quem sempre estiveram ao meu lado, motivando, buscando me dar apoio logístico e emocional em tudo que estavam a seu alcance. Sendo inspiração e abundante fonte de amor.

A minha namorada Luisa, com quem a todo momento estive a meu lado mesmo que períodos à distância, motivando e inspirando com seu carinho, foco e determinação. Me fazendo desvendar lugares e cruzando fronteiras do mundo!

A meu orientador e amigo, Lucas, grande pessoa com quem pude entrar em ricos debates e proporcionou abrir olhos para lugares nunca imaginados, sempre com grande entusiasmo e motivação pela vida e pela arquitetura. Sua vibração foi essencial durante todo esse período.

Não poderia deixar de citar aqui um grande agradecimento a meu especial amigo Rafael Magno. Arquiteto de grande talento projetual e produção gráfica, parceiro desde o início desta faculdade e que esteve a meu lado nesta reta final me auxiliando em toda produção de apresentação deste caderno. Seu talento de generosidade estão marcados nas páginas deste caderno.

É emocionante viver o fim de um ciclo e ver quantas pessoas estiveram presentes durante minha formação e com quem levarei para vida. De desenhos à conversas de bar, de amigos, conhecidos à professores, pessoas que abriram portas e janelas para a elaboração deste trabalho e contribuíram de forma indispensável para a minha formação.

Meu muito obrigado à todos!

# o antes / o agora / o depois

história e memória



Na recortada costa catarinense repleta de estuário, baías e enseadas, encontra-se a Ilha de Santa Catarina. Um pedaço de terra envolta de água, berço perfeito para o nascimento de uma cidade. A ilha, que devido a sua pouca distância da costa, cria duas grandes baías de águas calmas e geografia peculiar, desenhando estuários repletos de biodiversidade, ecossistemas e emoldurando as paisagens tanto em sua face continental, quanto ilhéu.

O entendimento da presença das comunidades de povos originários na costa catarinense, da colonização e das lutas pela posse da fatia sul das Américas, freguesias e rotas originais são capazes de destacar a importância das baías da Ilha de Santa Catarina e o valor histórico que ela representa antes mesmo do

surgimento das cidades em sua volta.

Berço de um dos maiores portos naturais do sul das Américas as baías da Ilha de Santa Catarina além de seu grande potencial de navegação, também representa fonte de sustento para muitas famílias, local de lazer, descanso e apreciação. Sendo esta, inspiração de grandes obras como as do reconhecido pintor local Victor Meirelles. Os registros da paisagem e forte ligação com a água vão muito além dos quadros de tinta e óleo pincelados por Victor Meirelles, mas representam parte do cotidiano e imaginários do povo catarinense.

A cidade que cresceu do mar e sua forte ligação com suas baías no passar dos anos acabou aos poucos virando suas costas para ele. O distanciamento da cidade com o mar ocorreu de forma gradual, tendo como seu maior pivô a implementação do

rodoviário como sistema único de mobilidade. Vítima de um plano nacional de desenvolvimento baseado no transporte único por veículos automotivos as baías tiveram seus usos náuticos cada vez mais sufocados. A ilha, de geografia acidentada, por sua vez, devido a pressão da vazão e criação de novas vias se viu obrigada a aterrar parte de sua costa para a implementação do novo sistema e de forma agressiva e a cidade que um dia já se chamou Desterro, virou praça para hectares de aterro.

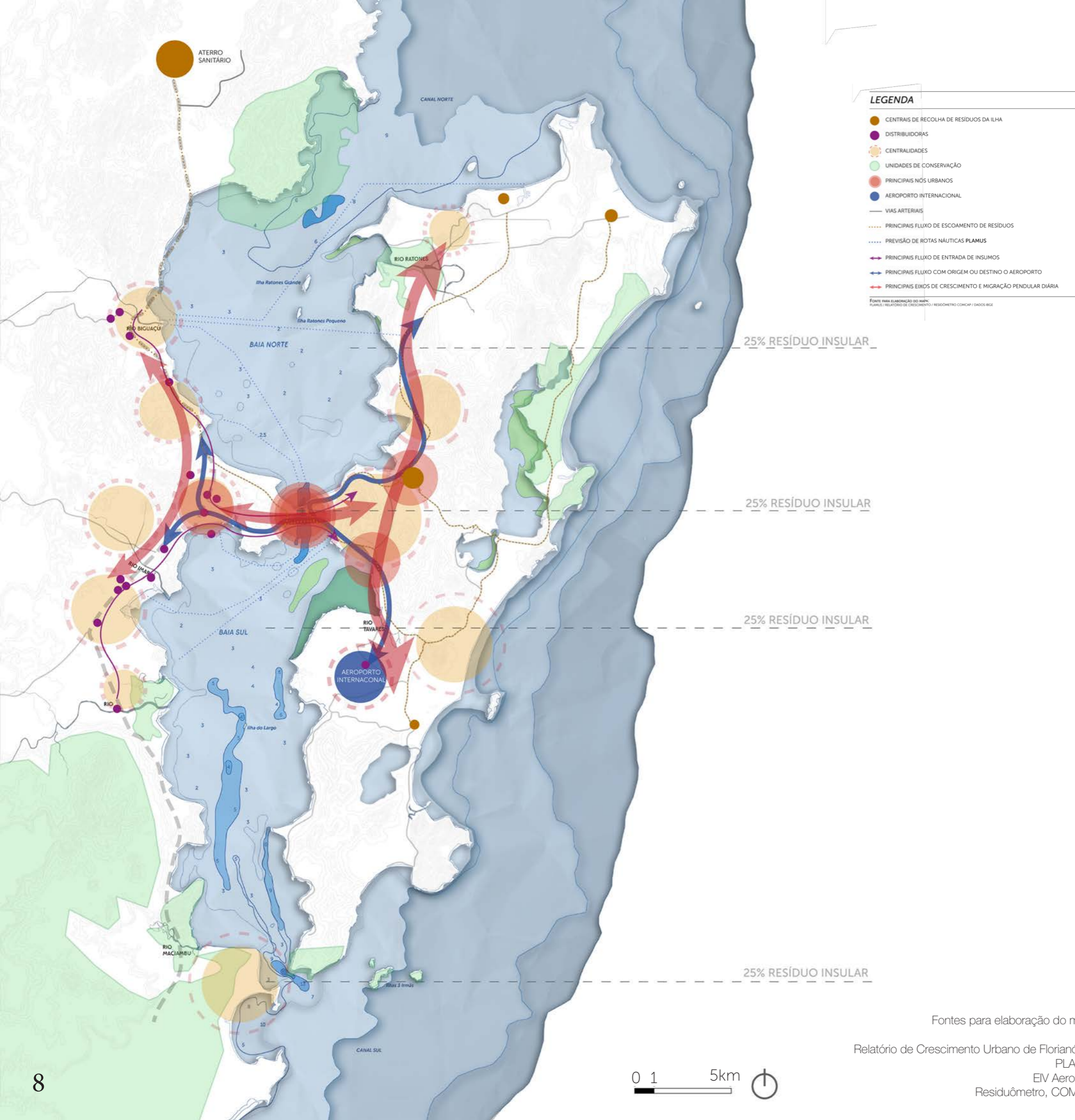
A busca por conexões, acabou por segregar e afastar comunidades nativas do contato com a água, descaracterizando além da paisagem, a memória de comunidades inteiras.

Por outro lado, cerca de 5 décadas após a forte migração para o

sistema viário de conexão da ilha, vivemos o reflexo de diversos dilemas, nós e pontos de conflito no caminho traçado, o que nos faz refletir o sobre projeto de cidade no qual buscamos e quais alternativas possam reconectar o passado, projetando um melhor futuro para toda Grande Florianópolis.

Desta forma este trabalho busca entender as complexidades envolvidas nas baías com o objetivo de traçar um plano de redes de conexões náuticas para as baías, bem como desenvolver um anteprojeto de edifícios estruturantes para um recorte do plano. Um trabalho que visa um projeto de benefício público e urbano com costuras da memória e projeções para um futuro, e que possam engrandecer o debate sobre qual cidade queremos construir.

# a cidade e o caos



Segundo o Plano de Relatório Final De Crescimento Urbano 2015, não só a capital Florianópolis como toda a região da Grande Florianópolis, incluindo os municípios adjacentes, Biguaçu, Palhoça, São José, vem apresentando um intenso crescimento. Esse cenário é projetado para daqui a 30 anos prevendo uma tendência de crescimento de mais de 100% da população atual. A região da Grande Florianópolis, que apresenta cerca de 700 mil habitantes, passa então a uma previsão de 1.500.000. Tal desenvolvimento urbano é previsto de forma tendencial ou orientada.

Não apenas observando o aspecto de locomoção de pessoas, mas também a intensificação populacional afeta diretamente o fluxo de insumos e saída de rejeitos, uma vez que a ilha apresenta limitação na produção de alimentos e baixa capacidade de tratamento de seus resíduos. Atualmente, em sua maioria, o abastecimento de itens como: mercadorias de supermercados, combustíveis, itens de construção etc, vêm da região continental e acessam a ilha pela malha rodoviária e pontes Pedro Ivo e Colombo Salles. O PLAMUS mapeou as principais centrais de transportadoras e fica claro a organização próximo ao eixo da BR-101.

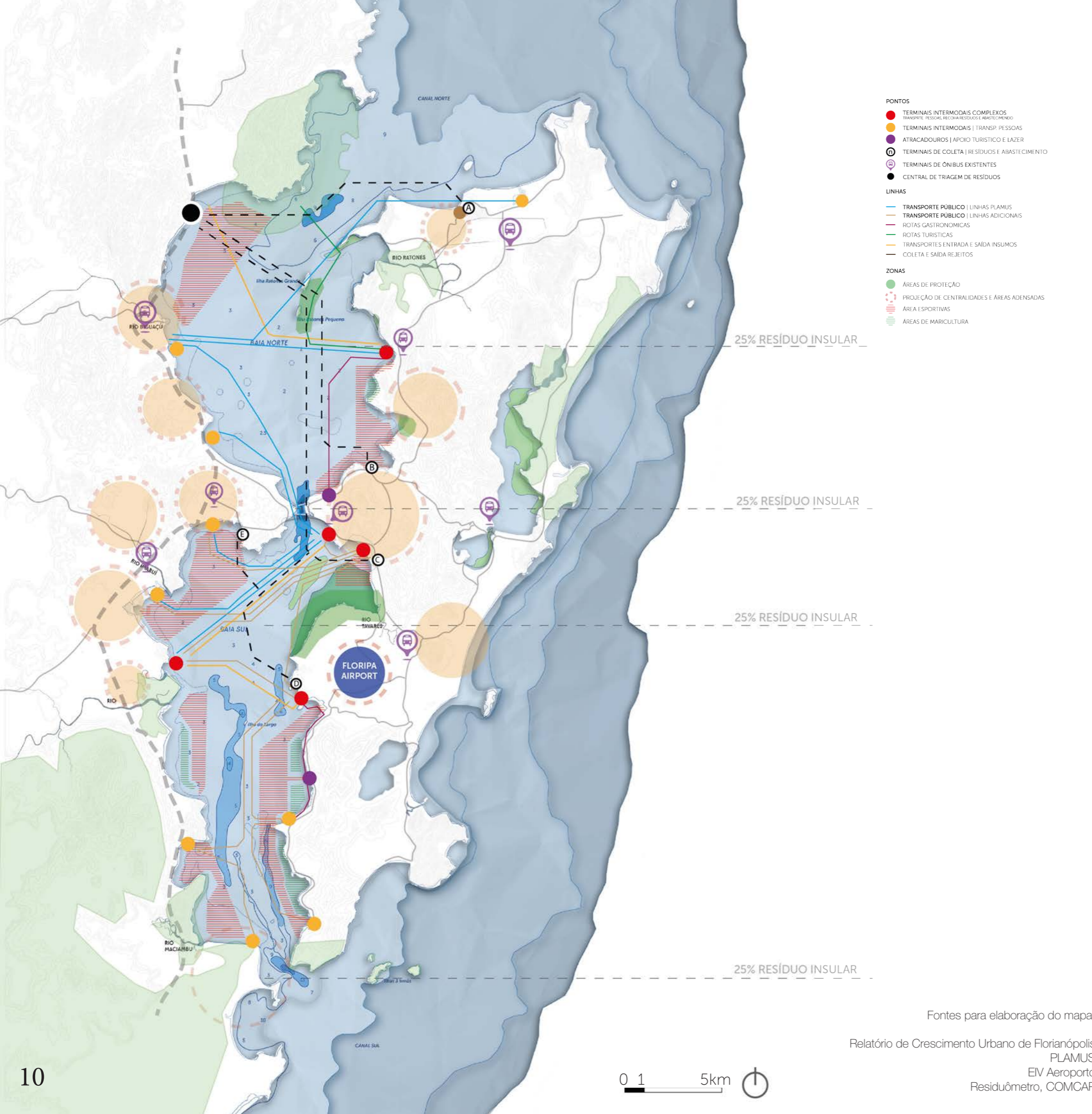
Por outro lado segundo dados da Comcap, autarquia responsável pela coleta de resíduos da capital, semanalmente cerca de X toneladas são direcionadas para o aterro sanitário de Biguaçu,

o que representa 91% de todo recolhimento de resíduos da capital. Para esse fluxo, são necessário aproximadamente de 25 caminhões diários, a uma distância de 40 quilômetros do local da sede da Comcap no bairro do Itacorubi.

Uma ilha que é altamente dependente da entrada de insumos e saída de rejeitos sobrepõe sobre suas vias fluxos variados de cargas. Ao mesmo tempo, a migração pendular entre municípios da Grande Florianópolis é intensa, ainda mais nos horários de pico. A sobreposição de fluxos logísticos e locomoção de pessoas promovem uma completa saturação de um sistema único e resultam em verdadeiros cenários de caos nos dias atuais. Em uma projeção de crescimento da ilha esse cenário fica ainda mais agravado e a falta de planejamentos alternativos deixam este cenário cada vez mais delicado.

Em um mapa gráfico de sobreposição de layers é possível entender a complexidade que envolve a dinâmica de fluxos que acontecem diariamente entre ilha e continente, assim como os conflitos e limites. Buscou-se sobrepor dados recolhidos do Plano de Crescimento Urbano, Plano de Mobilidade Urbana (PLAMUS), Estudo de Impacto de Vizinhança do Aeroporto Internacional de Florianópolis, assim como mapeamento de Eco Pontos da Comcap criando fluxos de entrada e saída da ilha, como forma de entender melhor como ocorre essa sobrecarga viária e pontos de nós viários.

# um plano de ordenamento náutico das baías



Muito se fala hoje em dia no transporte náutico nas baías e a potencialidade das águas para o tráfego de pessoas, no entanto os estudos das águas das baías nos dão uma profundidade na complexidade, peculiaridades e potencialidades que elas representam para toda região adjacente. As baías têm relevante importância em aspectos históricos, de lazer, subsistência e logísticos, não só da ilha, mas também numa esfera mais ampla estadual e mesmo nacional. Buscando entender os atuais usos com os potenciais, é possível interligar os pontos e criar zonas que fomentem o uso adequado das águas.

Na busca do que poderia vir a ser um Plano das Águas destaca-se a importância do sistema na orientação da implantação de estruturas náuticas, urbanas costeiras e mesmo logística que se encaixem junto ao plano de forma harmônica e respeitosa aos usos paralelos. Destaca-se também a busca a interligação da malha náutica com a malha urbana e eixos viários, com o objetivo de rotas alternativas e desafogamentos dos poucos acessos à ilha.

O entendimento do crescimento populacional e intensificação dos pólos de urbanização da ilha levantam a importância de buscar alternativas para as soluções dos problemas já notáveis no cenário atual. Reconhecendo tais núcleos de crescimento e traçado viário existente, buscou-se o mapeamento de pontos intermodais e logísticos que foram classificados de acordo com sua complexidade e usos. Como base do desenho se incluiu os terminais previstos pelo PLAMUS, no entanto novas linhas foram agregadas respeitando diferentes características.

Foram mapeados 4 diferentes tipos de estruturas de apoio náutico, sendo estas Terminais Intermodais Complexos, aquelas com capacidade de transporte de pessoas, recolha de resíduos e abastecimento; Terminais Intermodais, aqueles exclusivos para o transporte de pessoas e interligação com sistema viário urbano e

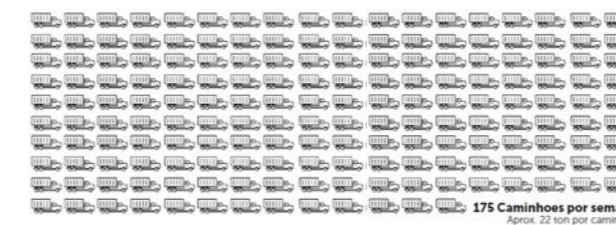
malha cicloviária; Terminais de Coleta, exclusivo para recolha de resíduos e abastecimento; Atracadouros, sendo estruturas menores de apoio ao transporte turístico e de lazer.

A ligação dos terminais trouxe a criação de rotas que além do transporte de pessoas são responsáveis pela recolha de forma descentralizada do resíduos produzidos na ilha.

Para além dos pontos de ligação com terra e traçados de rotas, a criação de zonas nos dão maior entendimento espacial do uso das águas como a criação de ostras e moluscos, locais reservados para prática esportiva e fomento de atividades náuticas e aqueles de preservação.

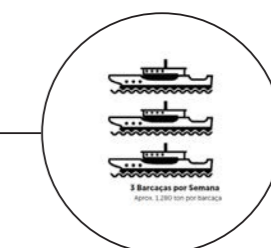
Neste plano algumas rotas históricas foram traçadas com finalidade do enfoque à preservação, possibilidade de visitação e destaque aos monumentos como os Fortes da Ilha e as preservadas Freguesias. A chegada e visita por meio aquáticos destacam a importância histórica das rotas marítimas assim como proporcionam o ponto de vista das estruturas das vilas e ajudam a entender a localização e organização das históricas ocupações da ilha.

A procura por uma traçado e zoneamento das águas com um olhar mais amplo nos destaca as possibilidades que estas têm a agregar com a cidades e fomentam um diferente olhar para as áreas costeiras. A cidade que por anos resolveu aterrar suas águas para desenhar alternativas para os nós urbanos, acabou por virar suas costas para as baías. Muitas vezes os planos urbanos se voltam para soluções em terra para a saída de problemas existentes, muitas vezes as conexões só se tornam visíveis por meio de pontes, no entanto muitas destas soluções e conexões traçadas por água trazem mais benefícios do que os imaginados para a cidade como a descentralização logística, desafogamento de tráfego, preservação da malha viária e uma melhor vivência pela paisagens que a cidade pode proporcionar.

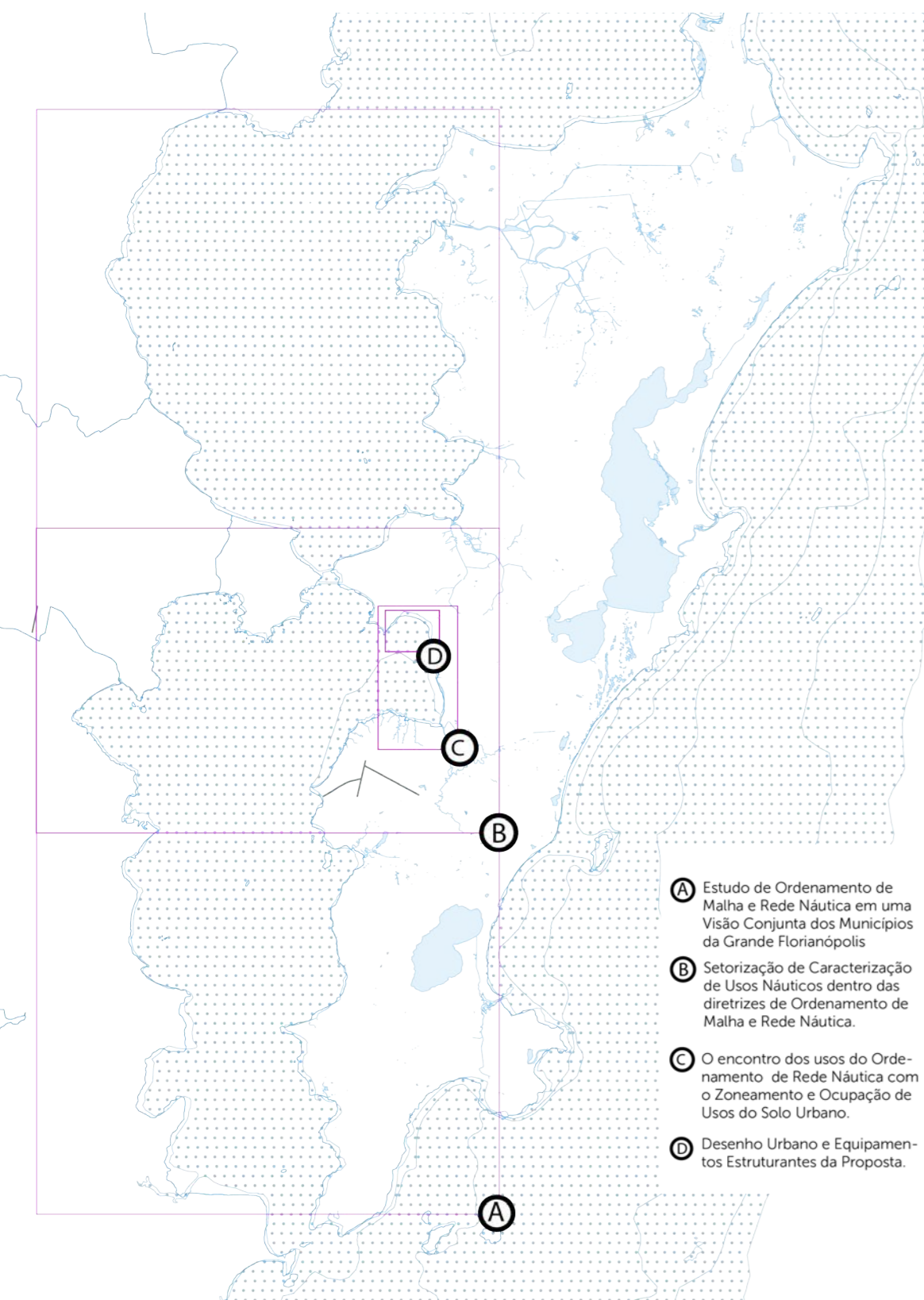


Fonte: Residuômetro, COMCAP

vs.



# escalas e diretrizes



Tendo em vista a dimensão da escala trabalhada e a busca por um recorte para a aproximação de uma intervenção, fica inevitável um escalonamento do plano na busca de um recorte para implementação de uma proposta.

A transição das escalas vem com o objetivo de um aprofundamento e melhor entendimento das potencialidades e problemáticas dos recortes. Vem também com a busca de áreas mais relevantes para uma intervenção e assim propor diretrizes de forma mais específica para cada uma das escalas feitas.

O Estudo de Ordenamento de Malha e Rede Náutico (A), também apresentado como Plano Náutico é uma escala mais ampla, na qual inclui os principais 5 municípios que costeiam as baías, sendo estes Florianópolis, São José, Biguaçu, Palhoça e Governador Celso Ramos. As diretrizes deste recorte se apresentam como o estudo de uma plano desenhado por pontos, linhas e manchas onde são estudadas potencialidades e conexões. Em um segundo recorte (B), focando na Baía Sul, os pontos de conexão se direcionam de uma escala mais aproximada de cada bairro e possibilita um entendimento e setorização de alguns usos.

Na Escala de Setorização de Usos (B) por exemplo observa-se na porção continental da Baía Sul, 3 principais e mais favoráveis pontos de conexão com a baía. O primeiro no centro sul da cidade onde atualmente há o late Clube de de Florianópolis e projetos de revitalização do aterro sul, originalmente desenhado pelo renomado paisagista Roberto Burle Marx. Região de grande confluência de pessoas, moradias, empregos e serviços. Região de maior facilidade de conexão com a porção continental por sua rota viária devido a sua proximidade e ligação pelas pontes.

O segundo ponto de grande interesse também caracteriza-se como um aterro que vai do bairro Saco dos Limões próximo à saída sul do Túnel Antonieta de Barros que dá ligação ao centro da cidade e se estende até a margem sul do bairro da costeira do Pirajubaé. Uma região que apesar de forte característica pesqueira e ser berço da primeira Reserva Extrativista Federal para pesca do Berbigão, se encontra afastada de seu passado costeiro por um aterro feito para a construção da via expressa sul. Uma região importante na conexão de bairros como Centro, Sul

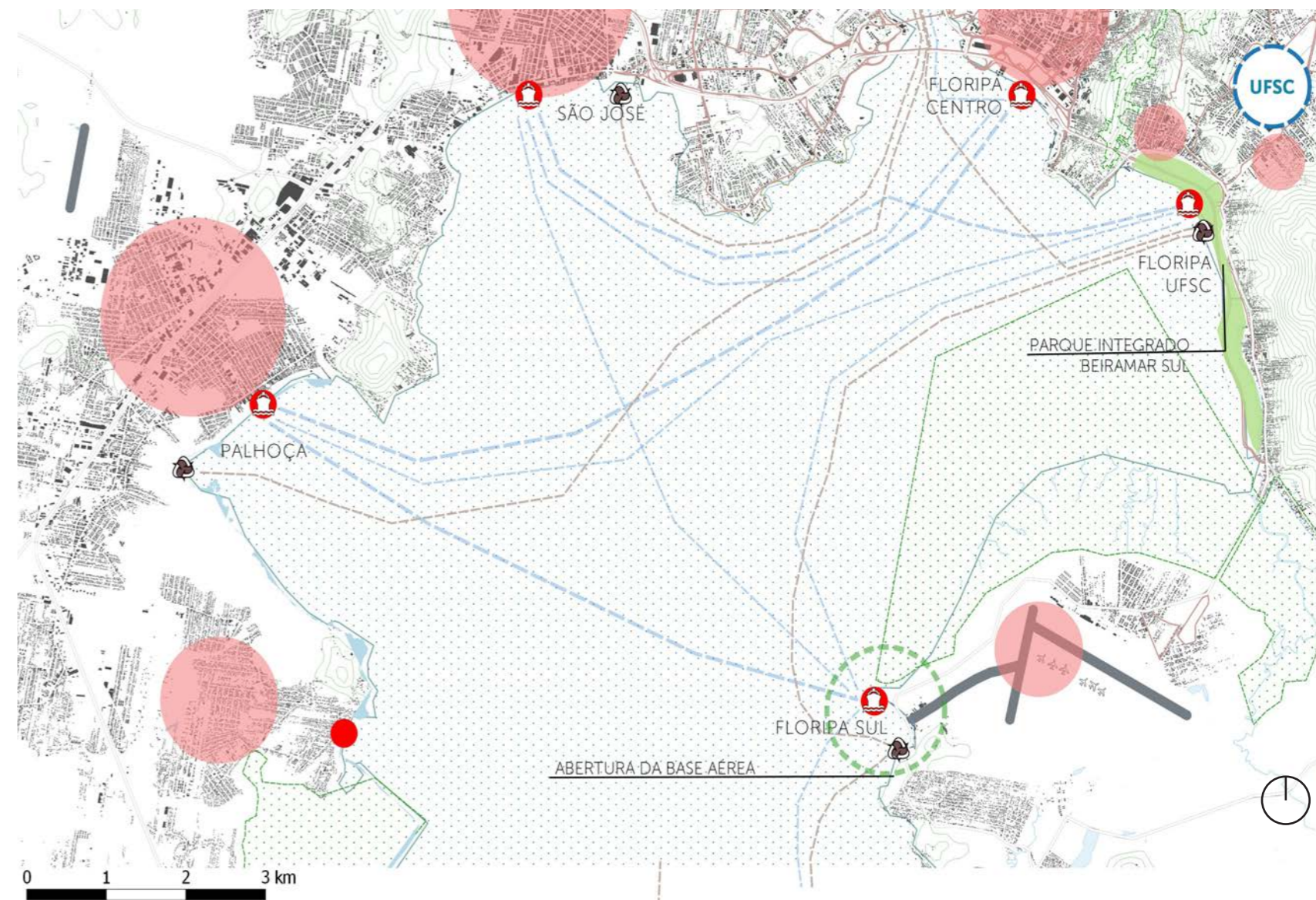


são José

barco casa blanca

ponte hercilio luz

iate clube de  
florianópolis



e bairros da Bacia do Itacorubi.

Por último, no ponto mais a sul foi mapeado como local de alto potencial de conexão a ponta onde hoje localiza-se a BALF, Base Aérea de Florianópolis. Local de alto potencial náutico e fácil conexão viária para escoamento de pessoas e cargas. Destaca-se por sua proximidade com o Aeroporto de Florianópolis, principal local de entrada e saída de cargas do estado, via aérea.

Como principais proposições para o recorte de escala B, destaca-se a abertura da Base Aérea para um terminal de interesse da cidade que possa auxiliar a conexão de pessoas e o escoamento de cargas pelas águas das baías, destacando o principal porto sul da saída de rejeitos, evitando o trânsito de caminhões que cruzam a ilha e a porção central provindos dos bairros da fatia sul da ilha.

Devido a complexidade de conexões do nó viário, além da busca pelo resgate da memória e um mais fácil acesso ao terreno, o Recorte C foca na porção do Aterro da Via Expressa Sul com área de estudo para uma proposição mais aproximada de usos e diretrizes. Neste recorte é possível uma análise mais aproximada de conexão com o bairro e características específicas de setores do Parque.

Por último o Recorte D é a escala final mais aproximada de proposições de um desenho urbano e equipamentos estruturantes que dialoguem com as escalas anteriores e que dentro do amplo estudo do ordenamento náutico se conforma como uma peça importante na conexão intermodal e promovendo espaço de qualidade urbana para os cidadãos além um importante entreposto logístico.



# o parque

O parque do aterro sul se apresenta como uma representação do afastamento da comunidade em favorecimento da conexão do sul da ilha por meio do sistema viário. Responsável pela segregação e acesso das históricas comunidades pesqueiras do Saco dos Limões e Costeira do Pirajubaé, o aterro afasta a comunidade em trechos que variam de 200m a 500m.

O aterro de forma geral apresenta uma cobertura de vegetação rasteira e restinga e é cortada pela via Expressa Sul, esta com cerca de 20 metros, sendo 6 faixas de vias rápidas com velocidade de 80km/h. A Leste a comunidade que historicamente se instalou entre as acidentadas cadeias montanhosas e a orla do mar. A Oeste, o mar, com seu desenho de orla reconfigurado pelas máquinas. No seu interior, além da via e relva baixa, se encontram alguns canais criados para a drenagem do parque e das águas que descem das cadeias montanhosas e bairro.

Atualmente a área de quase 150 Hectares e aproximadamente 4,5 km de extensão, apesar de alguns equipamentos como escola e estruturas esportivas, encontra-se em sub-uso para a cidade. Alguns projetos foram propostos e algumas previsões alertam para o parcelamento do aterro e venda para propriedade privada. Um recorte urbano que historicamente foi mar, público, sendo transformado em valor de terra.

Devido ao longo comprimento do parque e na busca de fazer uma melhor leitura, dividiu-se o parque em três principais trechos que representam características distintas e onde para cada um buscou-se diretrizes que melhor representassem as necessárias intervenções.

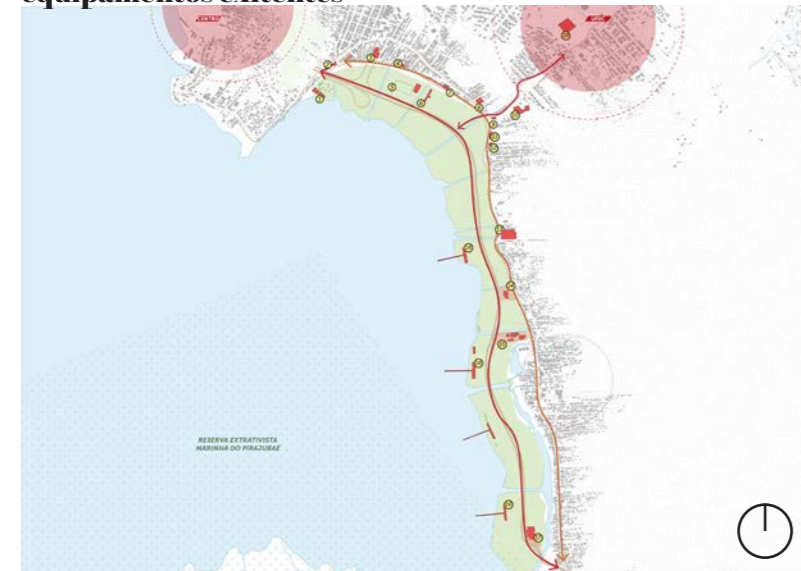
A primeiro setor, Zona 1, é a porção mas a norte do parque, apresenta o trecho mais distante da orla, e faz limite com o Bairro do Saco dos Limões, umas região com maior número de equi-

pamentos com face para o parque e importante ponto de conexão viária para os bairros da Bacia do Itacorubi e forte potencial náutico. A Zona 2 por sua vez apresenta uma faixa de aterro mais estreita e poucos equipamentos, sendo uma área de transição entre as Zonas 1 e 3. A Zona 3, é uma região peculiar, nela se conforma uma grande lagoa artificial, que conectada pelos canais conforma uma ilha no aterro. Esta poção faz fronteira com a comunidade Costeira do Pirajubaé e é nela que se faz acesso para a Reserva Extrativista de pesca do berbigão. Região fortemente pesqueira e que apresenta diversos ranchos frente a nova orla da baía.

Para o parque buscou-se entender as características e potenciais de cada Zona a fim de propor um desenho unificado. Desta forma buscou-se manter um caráter mais pesqueiro na Zona 3, promovendo acesso navegável à lagoa artificial, pelo canais existentes, por meio de uma elevação da via, onde poderiam se instalar atracadouros e ranchos de pesca aos pés da comunidade. Além da busca de fomentar a pesca artesanal com equipamentos náuticos na lagoa, uma área de parque em volta da lagoa foi pensada para que esta pudesse ser uma região mais convidativa para o lazer e descanso da comunidade.

Inspirado na conformação da lagoa artificial da porção sul e a possibilidade de uma reconexão do bairro com a água por meio dos canais existentes, buscou-se para a Zona 1, um novo desenho da orla de forma a trazer o mar mais próximo da comunidade. Tendo em vista a importância das conexões e acessos existentes na Zona 1, propõem-se um novo redesenho viário com finalidade de dissolução de nós assim como a implementação de equipamentos de forte estruturação modal e de conexão náutica para uso de transporte de pessoas e cargas.

## equipamentos existentes

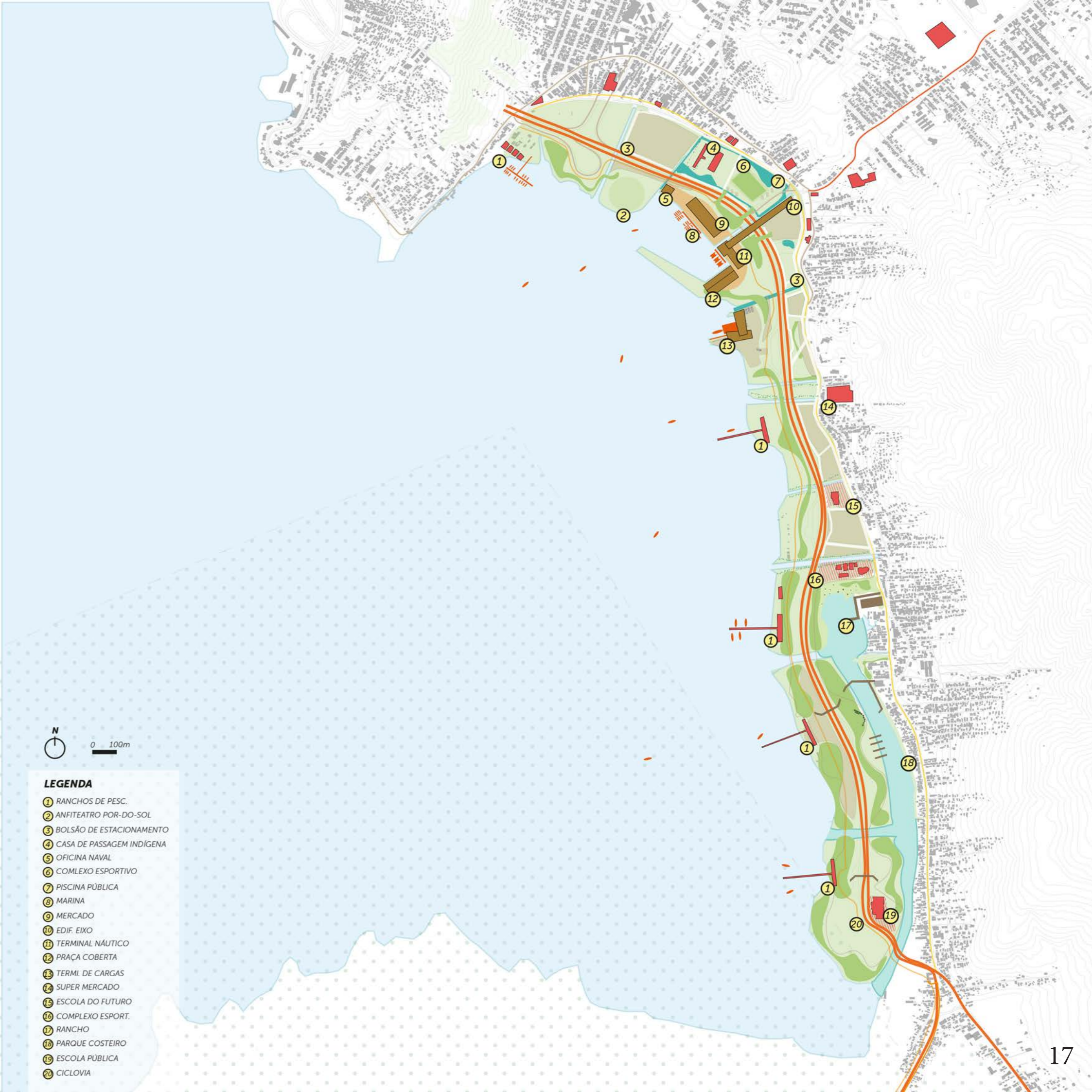


## eixos viários



### LEGENDA

- 1 RANCHOS DE PESC.
- 2 ANFITEATRO POR-DO-SOL
- 3 BOLSÃO DE ESTACIONAMENTO
- 4 CASA DE PASSAGEM INDÍGENA
- 5 OFICINA NAVAL
- 6 COMPLEXO ESPORTIVO
- 7 PISCINA PÚBLICA
- 8 MARINA
- 9 MERCADO
- 10 EDIF. EIXO
- 11 TERMINAL NÁUTICO
- 12 PRAÇA COBERTA
- 13 TERMI. DE CARGAS
- 14 SUPER MERCADO
- 15 ESCOLA DO FUTURO
- 16 COMPLEXO ESPORT.
- 17 RANCHO
- 18 PARQUE COSTEIRO
- 19 ESCOLA PÚBLICA
- 20 CICLOVIA





da baia, para fora



da baia, para dentro

## o recorte

Conformando-se com um nó que se interpõe entre Centro, Sul da Ilha e bairros que conformam a Baía do Itacorubi, onde localiza-se a Universidade Federal de Santa Catarina, o recorte do parque foi escolhido pela grande confluência viária e importância da localização na conexão de centralidades.

Por mais que localizada em um ponto central da ilha, a Universidade apresenta difícil acesso por meio do transporte público dos bairros de maior extremidade da ilha e regiões continentais. A busca por uma melhor e mais fácil conexão desta região promove um acesso mais democrático da universidade com regiões de grande densidade demográfica como alguns bairros costeiros da região continental de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu.

No recorte encontra-se a fatia mais distante da orla. O grande volume de aterro na região configura um grande distanciamento da comunidade com o mar, onde apesar do alto potencial de navegação da região, poucas são as estruturas de apoio náutico. Nele também encontram-se equipamentos desativados como o Terminal de Integração do Saco dos Limões, este por sua vez apropriado como abrigo indígena, mesmo apresentando uma precária estrutura para tal uso.

Em um recorte complexo e de importantes conexões, fica clara a necessidade de um planejamento específico dentro um ordenamento amplo do uso das baías e malha viária. Conectar a região via marítima, criar pontes entre o bairro e orla, promover equipamentos e serviços de qualidade, assim como criar espaços públicos de qualidade e que integrem centralidades foram os desafios na busca de uma proposta para o recorte.

centro

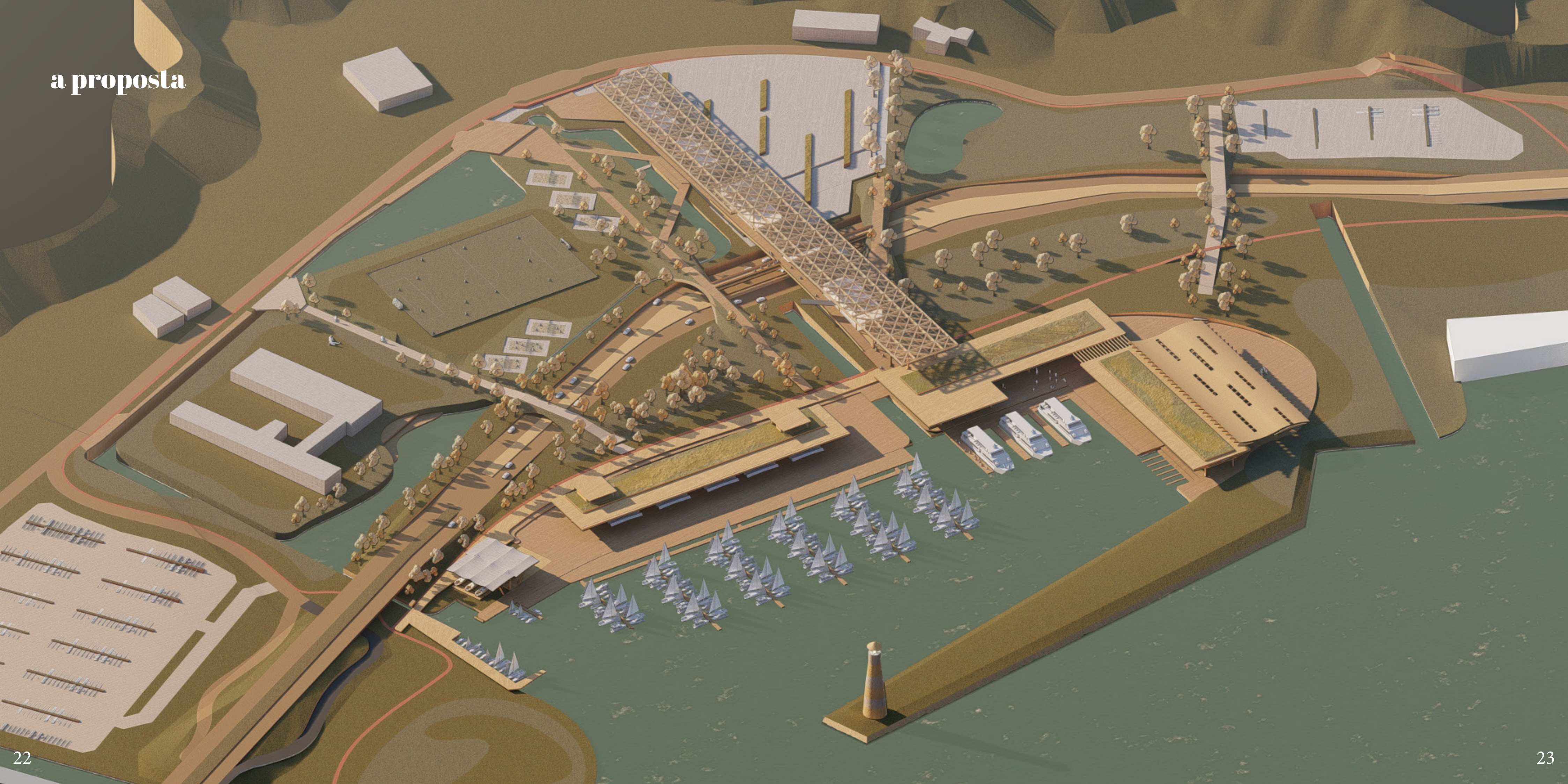
ufsc  
baía do itacorubi

RESEX

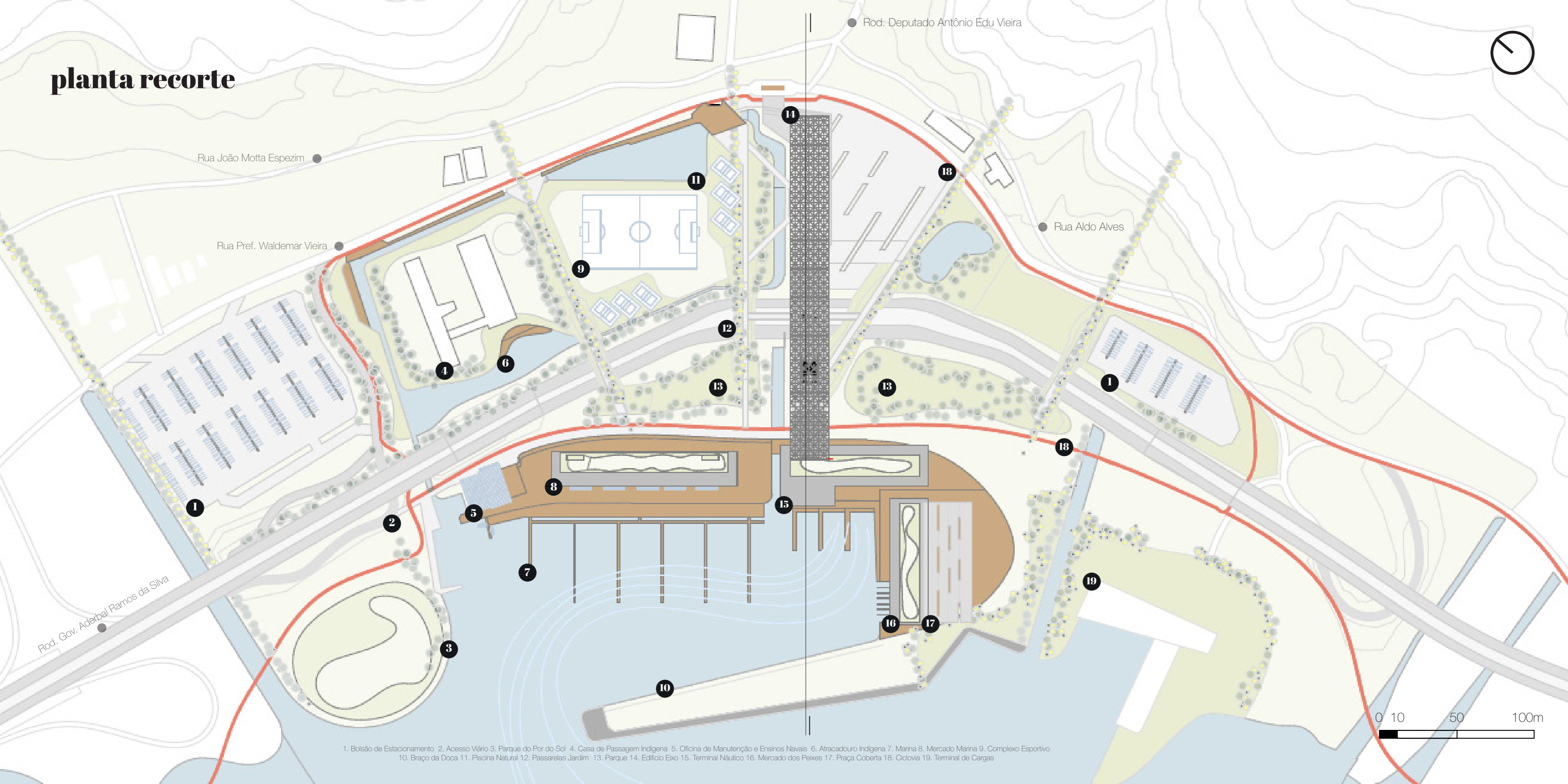
sul da ilha  
lagoa



a proposta



# planta recorte



Rua João Motta Espezim

Rua Pref. Waldemar Vieira

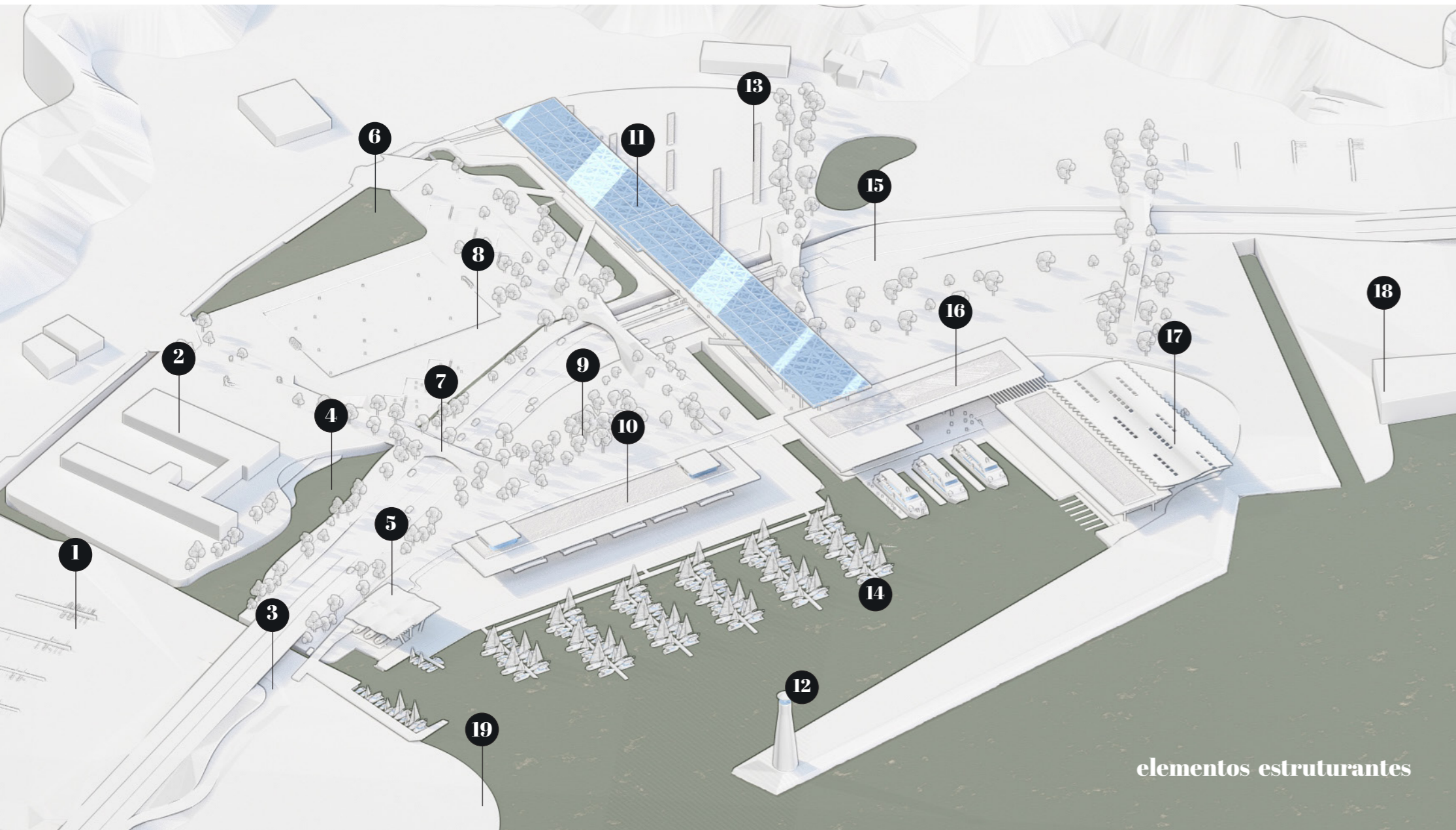
Rua Aldo Alves

Rod. Gov. Adorbal Ramos da Silva

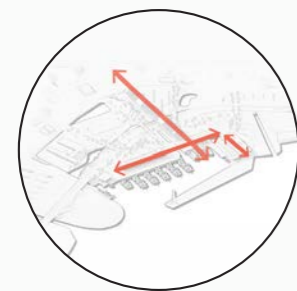
Rod. Deputado Antônio Edu Vieira

1. Bolsão de Estacionamento
2. Acesso Vário
3. Parque do Por do Sol
4. Casa de Passagem Indígena
5. Oficina de Manutenção e Ensinos Navais
6. Atracadouro Indígena
7. Marina
8. Mercado Marina
9. Complexo Esportivo
10. Braço da Doca
11. Piscina Natural
12. Passarelas Jardim
13. Parque
14. Edifício Eixo
15. Terminal Náutico
16. Mercado dos Peixes
17. Praça Coberta
18. Ciclovía
19. Terminal de Cargas

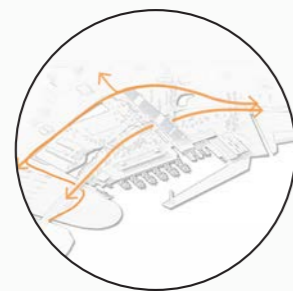
# o programa



1. Bolsão de Estacionamento 2. Casa de Passagem Indígena 3. Acesso Viário 4. Atracadouro Indígena 5. Oficina de Manutenção e Ensinos Navais 6. Piscina Natural 7. Passarelas Jardim 8. Complexo Esportivo 9. Parques 10. Mercado Marina 11. Edifício Eixo 12. Farol de Sinalização 13. Praça Seca 14. Marina 15. Via Expressa Rebaixada 16. Terminal Náutico 17. Mercado dos Peixes 18. Terminal de Cargas 19. Parque do Pôr-do-Sol



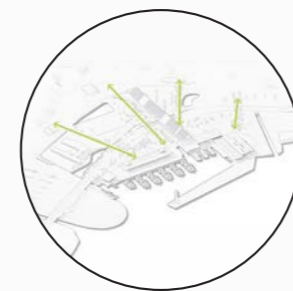
eixo das edificações



fluxos viários



fluxos náuticos



eixos verdes



fluxos caminháveis

A proposta procura redesenhar o sistema viário, buscando novos fluxos modais com o objetivo de dissolver os nós existentes. Como partido estruturante, a Rod. Gov. Aderbal Ramos da Silva, também conhecida como **Via Expressa Sul é rebaixada a 1,5 m em relação ao perfil natural do terreno**. Esse rebaixo ocorre por cerca de 900m, onde volta a subir. Nas cabeceiras, estão localizados acessos para a Rua Waldemar Vieira, à qual faz o acesso para a Rod. Dep. Antonio Edu Vieira. O rebaixo da via muda a relação de como os veículos interferem na paisagem, reduz a elevação de travessias realizadas pelos pedestres e cria retornos.

As principais ruas transversais do bairro, como a própria Rod. Deputado Antônio Edu Vieira, traçam os eixos perpendiculares à orla de se adentram no parque desenhando caminhos e eixos verdes proporcionando um caminho convidativo aos pedestres que dão acesso às **passarelas jardim** de travessia aa via expressa, chegando à orla.

Os **canais existentes** são redesenhados com o objetivo de fazer o mar se adentrar a porção mais interna do parque e próximo a comunidade, fazendo uma referência ao limite original da orla. O redesenho dos canais além de buscar uma reconexão da água na paisagem do bairro, têm função o recolhimento e escoamento pluvial da água que desce do morro, assim como o amortecimento nos períodos de maré alta. O recorte do canal também proporciona um pequeno atracadouro para a Casa de Passagem Indígena.

Na parte da orla, o remanejamento do volume de terra redesenha a face costeira e promove um porto abrigado por um **braço de doca angulado** de forma proteger a boca de acesso ao porto nos dias nos quais o vento sul se apresenta mais agressivo. No interior da doca, encontra-se uma marina com capacidade para mais de 350 embarcações, sendo estas destinadas parte a embarcações de lazer, esportivas, embarcações de moradia e de transporte de pessoas.

De forma a estruturar os usos do parque, alguns edifícios foram mapeados de maneira estratégica. Tendo em vista a histórica resistência indígena na ocupação do desativado terminal TISAC e projetos relevantes para o local, parte da área do parque foi destinada para locação da comunidade, prevendo estruturas complementares que promovam maior conforto e dignidade à **Casa de Passagem Indígena**. No centro do parque uma grande cobertura promove um passeio coberto que costura o bairro à orla, junto de equipamentos de serviço e institucionais.

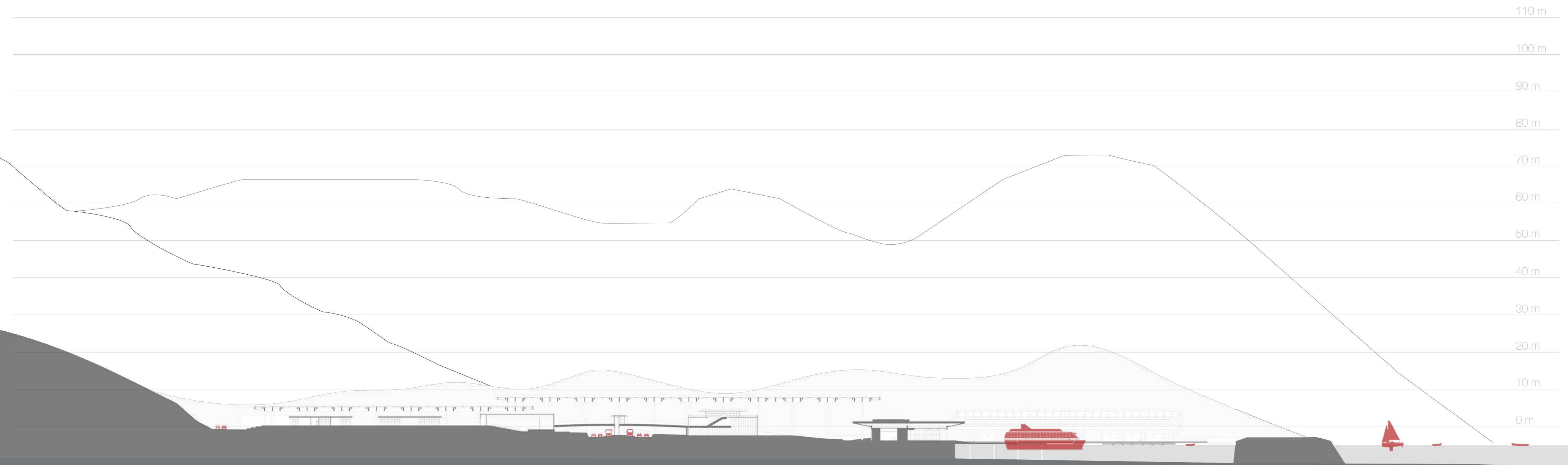
O **Edifício Eixo** se destaca como um elemento marcante na paisagem e com principal objetivo de conectar terminais BRT, náuticos e mobilidade ativa. O edifício, que apresenta aproximadamente 200m, se estende de uma ampla praça seca, à oeste, e até o Terminal Náutico, em sua extremidade Leste, transpassando com suave inclinação sobre a Via Expressa. Uma cobertura em madeira a 15m de altura que envolve edifício e promove um passeio agradável e coberto para os pedestre. Sob sua cobertura alguns edifícios compõe seu passeio, sendo estes espaços de comércio, exposições itinerantes, auditório teatro, bicicletário urbano e um restaurante com um mirante com vista para a ampla baía e o Morro do Cambirela. Um equipamento para a cidade com caráter multi modal, logístico, funcional e contemplativo. Atrativo para diferentes públicos e idades o edifício busca acessibilidade para quem o percorre.

A beira da orla, o **Terminal Náutico** é responsável pelas viagens que aproximam o continente da ilha. Um terminal com três grandes atracadouros para catamarãs encontra-se como um dos pontos previstos no Ordenamento Náutico para o transporte de pessoas e integra o a proposta do parque se integrando aos demais modais presentes. Já ao lado direito da Doca, e de frente para o mar o **Mercado dos Peixes** é pensado incentivar e promover estrutura adequada para os pescadores locais atraírem e venderem seu peixes frescos assim que vindos da baía. Buscando uma conexão direta e histórica entre pescadores e a população. O Mercado dos Peixes também apresenta uma grande **cobertura pública** de vão livre preparada para receber eventos e promover encontros independentes de condições climáticas.

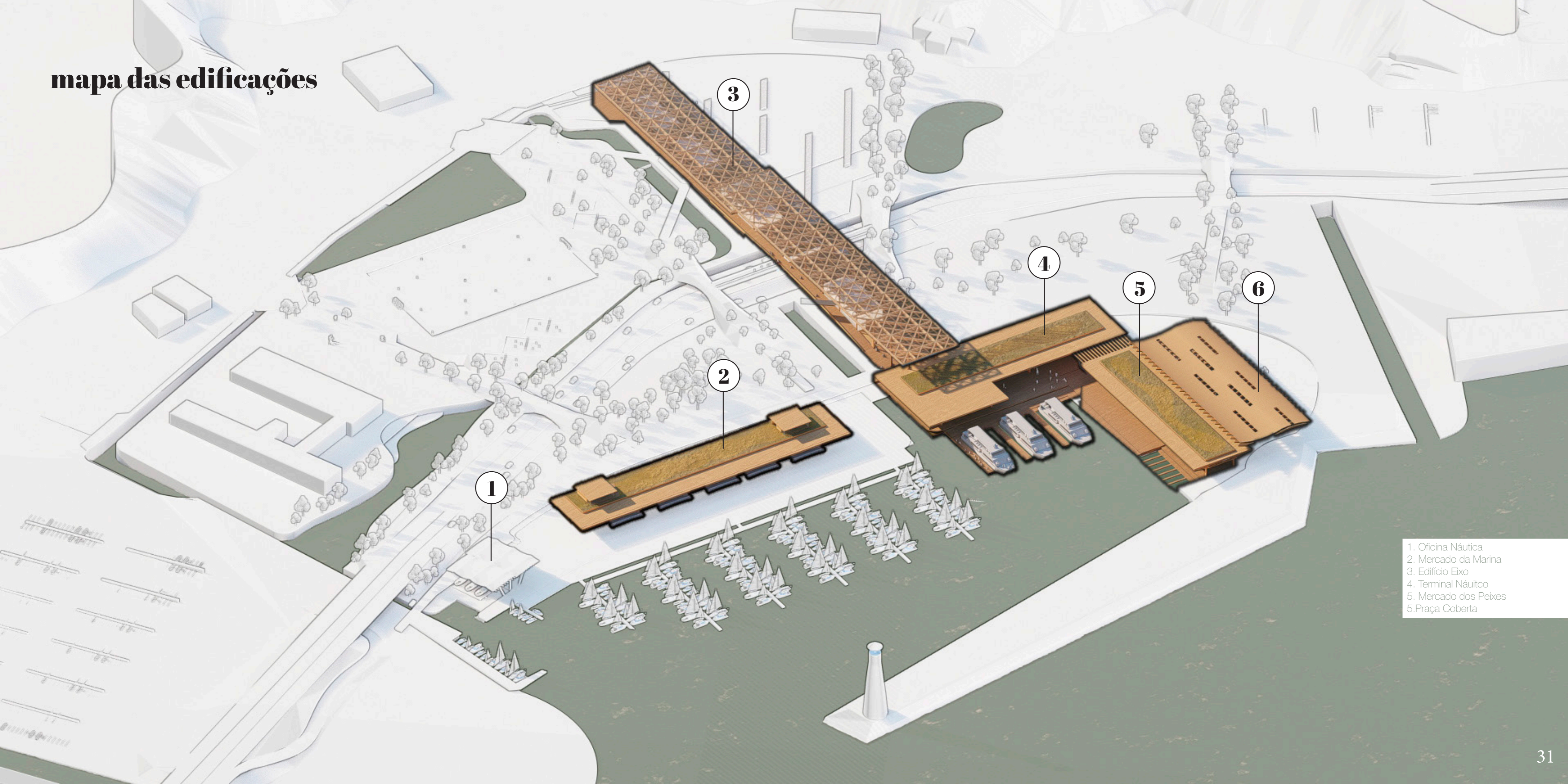
À esquerda do Terminal Náutico, o **Mercado da Marina**. Estrutura pensada para fazer frente ao atracadouro principal, sendo esta edificação local estratégico de apoio à marina com banheiros, mercado e restaurantes. Um local de descanso e de caráter funcional para os usuários da marina. O Mercado da Marina apresenta circulações verticais que dão acesso à sua cobertura, uma cobertura jardim, local de apreciação da paisagem da baía a sua frente.

Ao lado do Mercado da Marina, está localizado a **Oficina de Ofício e Manutenções Navais**. A estrutura em madeira em lona, responsável por receber até 6 embarcações de porte médio que precisem reparos sendo também local de apredizado de ofícios. Local também tem acesso e estacionamento de veículos autorizados a adentrar no parque.

# corte parque



# mapa das edificações

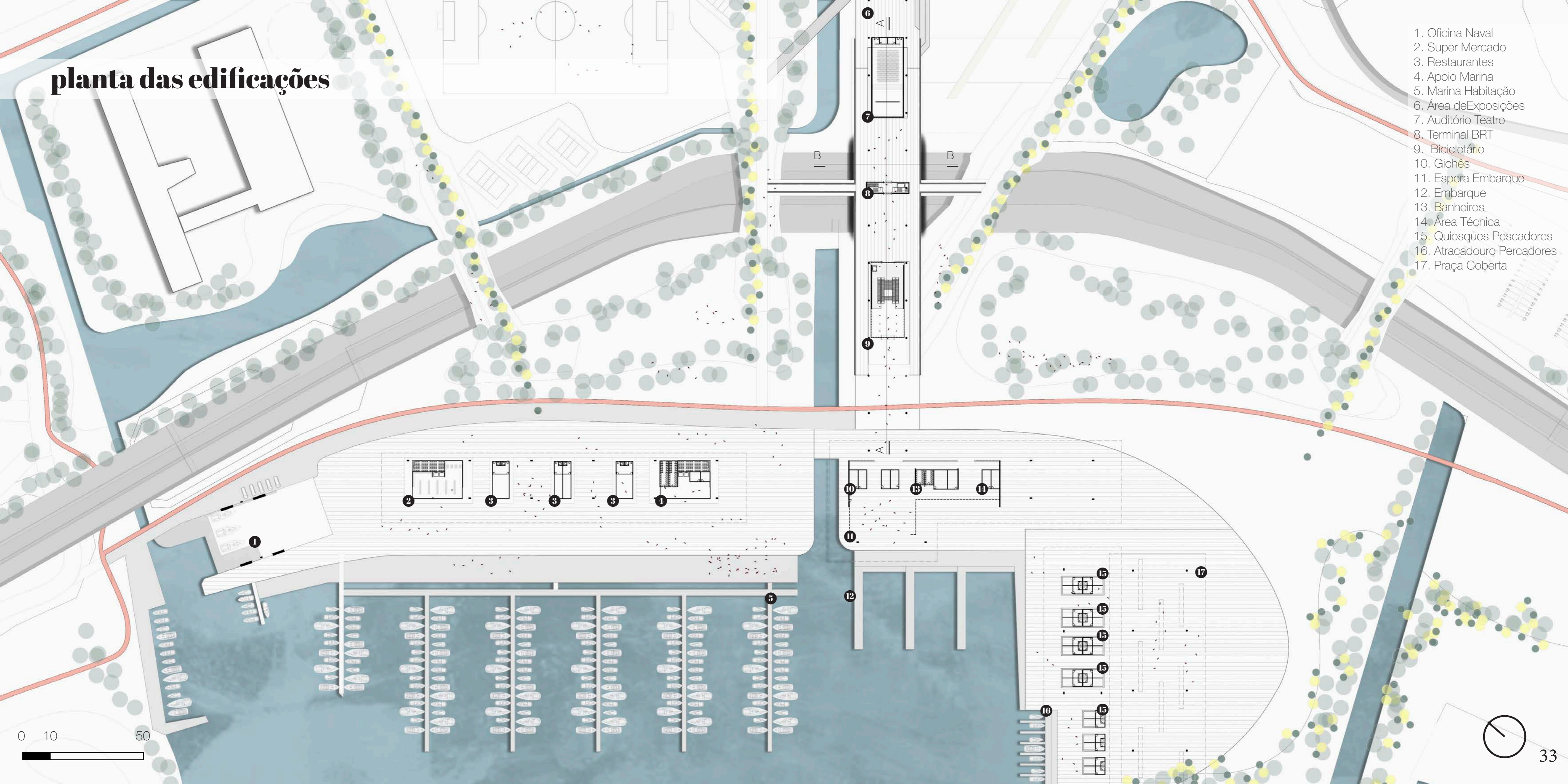


- 1. Oficina Náutica
- 2. Mercado da Marina
- 3. Edifício Eixo
- 4. Terminal Náutico
- 5. Mercado dos Peixes
- 6. Praça Coberta



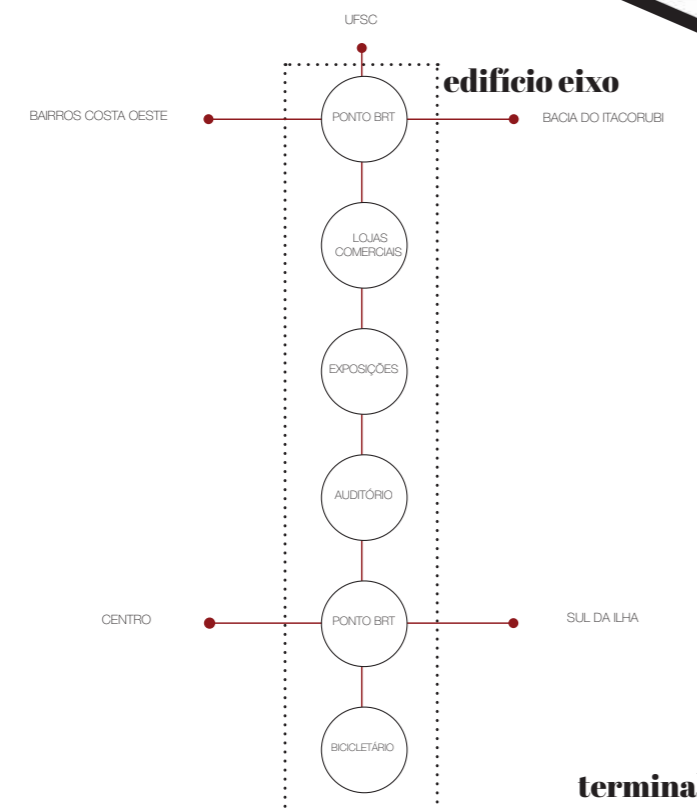
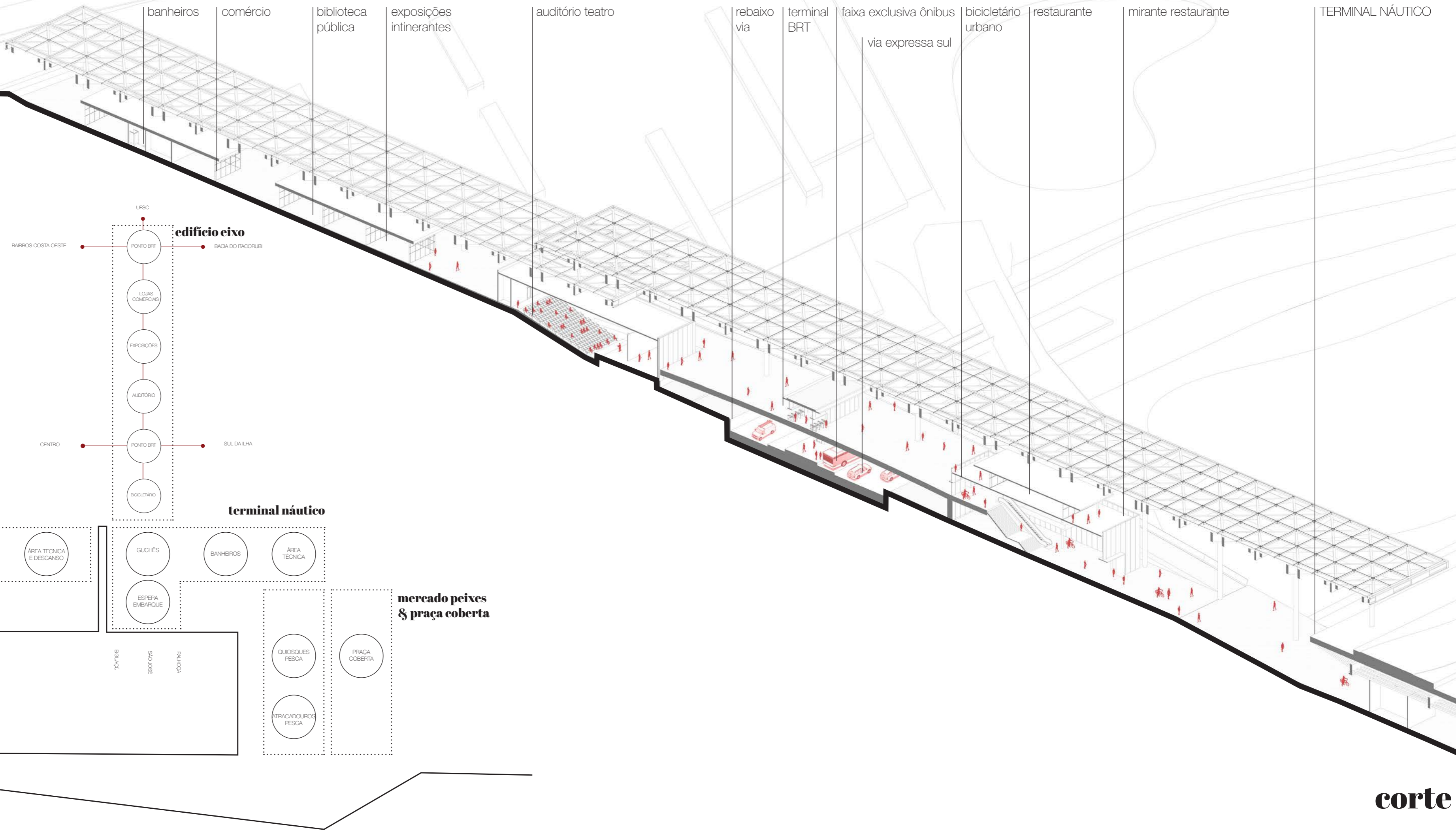
# planta das edificações

- 1. Oficina Naval
- 2. Super Mercado
- 3. Restaurantes
- 4. Apoio Marina
- 5. Marina Habitação
- 6. Área deExposições
- 7. Auditório Teatro
- 8. Terminal BRT
- 9. Bicletário
- 10. Gichês
- 11. Espera Embarque
- 12. Embarque
- 13. Banheiros
- 14. Área Técnica
- 15. Quiosques Pescadores
- 16. Atracadouro Percadores
- 17. Praça Coberta

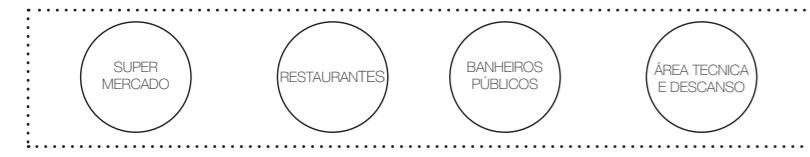


0 10 50

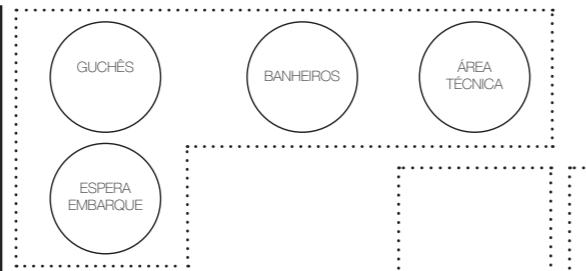
# diagrama das edificações



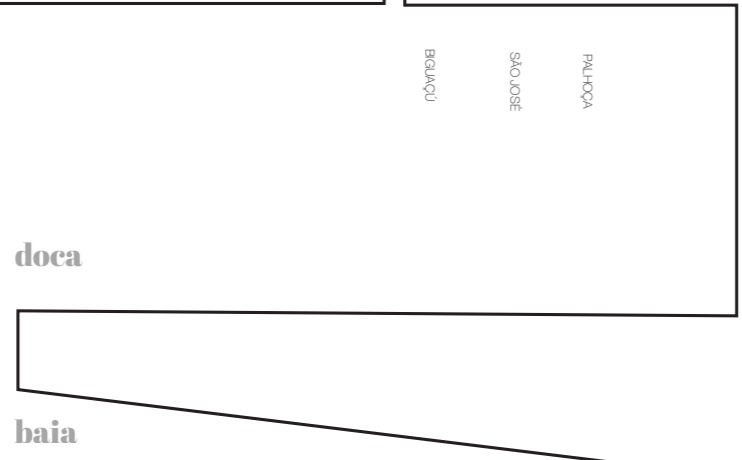
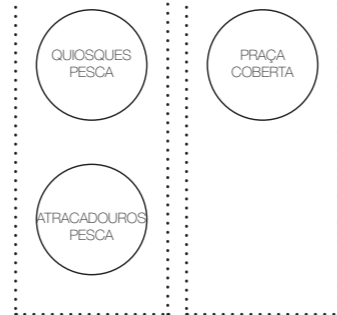
## mercado marina



## terminal náutico

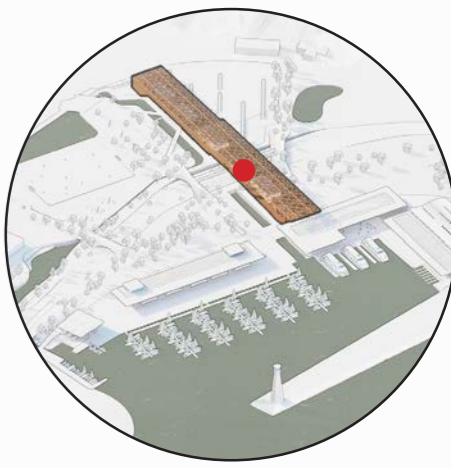


## mercado peixes & praça coberta



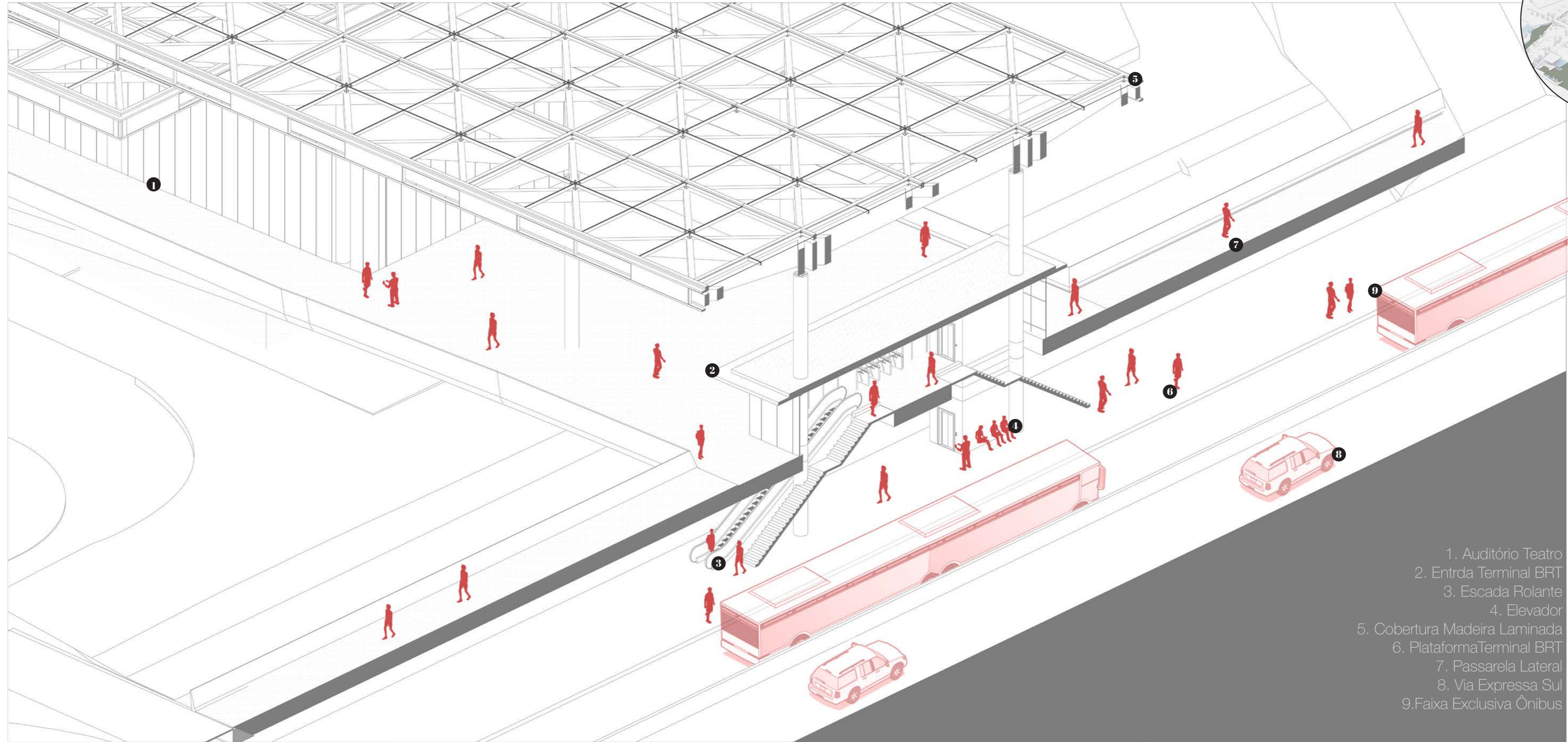
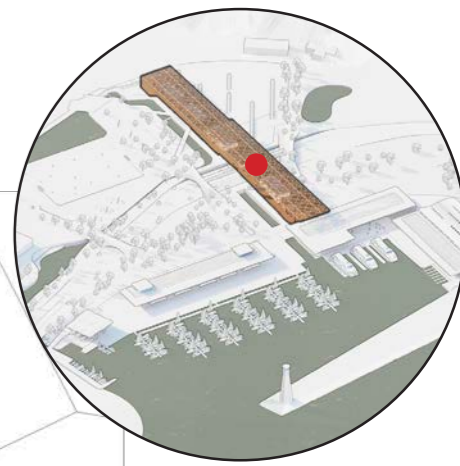
**corte A**

edifício eixo



- 1. Terminal BRT
- 2. Cobertura Madeira Laminada Colada
- 3. Passarela Lateral
- 4. Morro do Cambirela



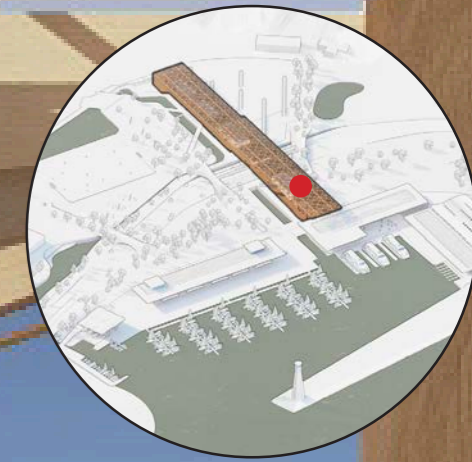


- 1. Auditório Teatro
- 2. Entrada Terminal BRT
- 3. Escada Rolante
- 4. Elevador
- 5. Cobertura Madeira Laminada
- 6. Plataforma Terminal BRT
- 7. Passarela Lateral
- 8. Via Expressa Sul
- 9. Faixa Exclusiva Ônibus

**corte B**

**terminal brt**

# vista mirante restaurante



- 1. Cobertura Madeira Laminada Colada
- 2. Praça Coberta
- 3. Morro do Cambirela
- 4. Terminal Náutico
- 5. Mirante do Restaurante
- 6. Atracadouro Marina

1

2

4

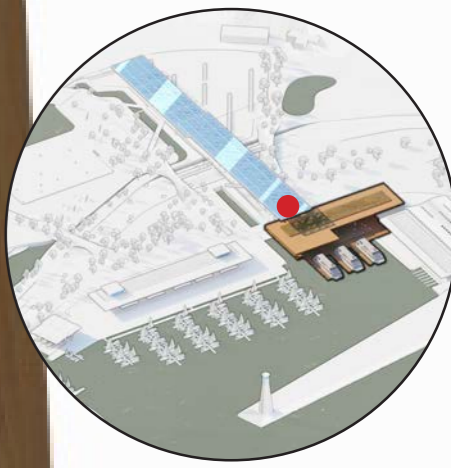
5

3

6



# o terminal náutico



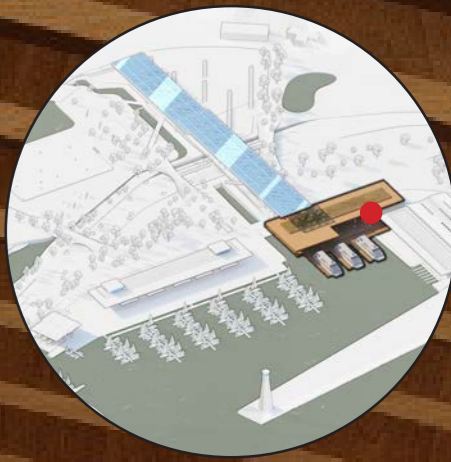
1. Cobertura Verde
2. Entrada Terminal
3. Passeio Coberto



1

2

3



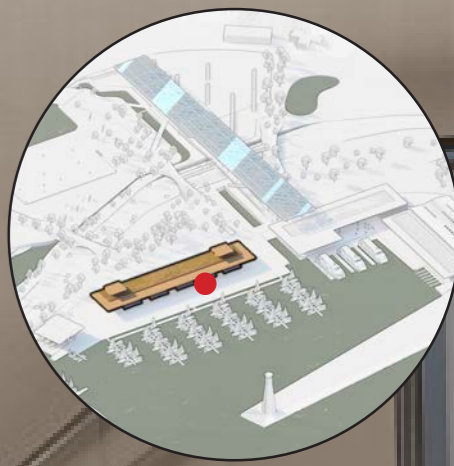
1

2

3

4

- 1. Atracadouro Terminal Náutico
- 2. Espera Embarque
- 3. Passeio Coberto
- 4. Paredes em Terra

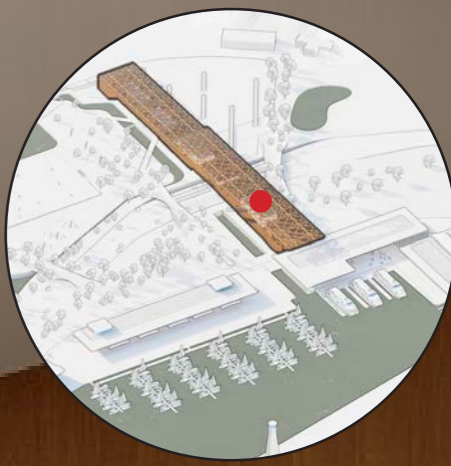


- 1. Atracadouro Marina
- 2. Área de Alimentação

1

2



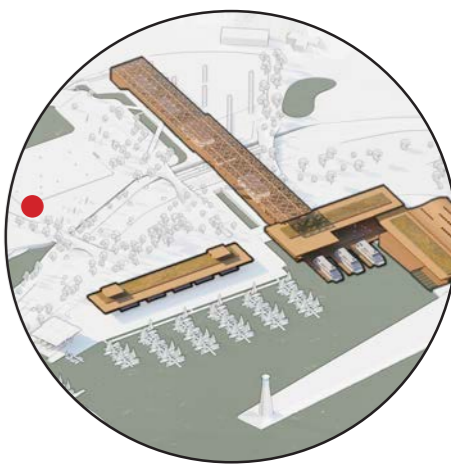


- 1. Trancas de Biciçeta
- 2. Escada Rolante | Acesso Restaurante
- 3. Escada Rolante | Acesso Nivel Marina

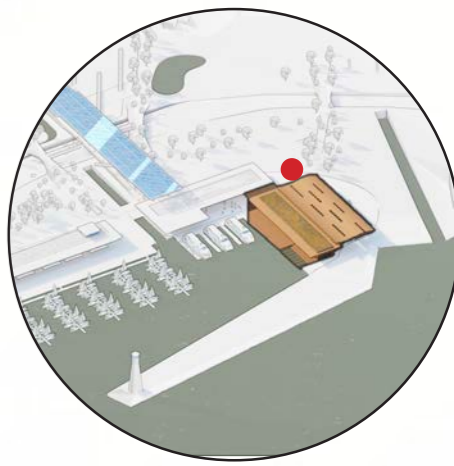


- 1. Terminal BRT
- 2. Cobertura Edifício Eixo
- 3. Plataforma Terminal BRT
- 4. Passarela Lateral





- 1. Edifício Eixo
- 2. Passarela Jardim
- 3. Quadras Volei
- 4. Praça Coberta
- 5. Via Expressa Rebaixada



1

2

3

- 1. Cobertura em MLC
- 2. Iluminação Zenital
- 3. Quiosques Pescadores





---

“Como que em costa de 8 mil km não tem navegação de cabo a rabo? Isso é habitação! Todos os rios, todos os 5600 municípios brasileiros são calhas, e estão sendo tratados como esgotos a céu aberto. Se tivéssemos todos essa dimensão, essas bases éticas da paz, se soubéssemos que é bom conviver com diferentes, todos juntos faríamos tranquilamente cidades melhores. As cheias dos nossos rios fomos nós que provocamos, nós que invadimos o leito maior do rio. Invadimos o que há de mais vital do nosso habitat, da nossa habitação que são as águas. Enfim, não podemos deixar de lado essa compreensão de que o planeta é um habitat, uma casa; bem como a cidade é uma casa. “

Alexandre Delijaicov

## REFERÊNCIAS:

ALVES Jr., Lourival Anastácio. Caracteriza çã o Hidrogr á fica da Ba í a de Florianópolis, Santa Catarina, Brasil . Disserta ção (Mestrado). Porto Alegre: IGEO/UFRGS, 2011.

AMBIENS, Estudo de Impacto de Vizinhança para a Implantação do Novo Terminal de Passageiros do Aeroporto Inter-nacional Hercílio Luz, Ambiens Consultoria, Janeiro 2019.

CAMARA, Alves. Embarcações do Brasil. Serviço de Documentação Geral da Marinha Naval e Oceanográfica. Rio de Janeiro, 1973. 256 p.

CASCUDO, Luis da Câmara. Tradição, Ciência do Povo — 1971255p.

CARUSO, Raimundo C. Aventuras dos Jangadeiros do Nordeste. Florianópolis: Panam Edições Culturais, 2004. 458 p.

COMCAP, Residuômetro. Gestão de Resíduos Urbanos. Disponível em: <<https://www.pmf.sc.gov.br/entidades/com-cap/index.php?cms=residuometro+em+tempo+real&menu=0>> Acesso em Fevereiro de 2022.

FERREIRA, Sergio Luiz. O Banho de Mar na Ilha de Santa Catarina . Florianópolis: Ed. das Águas, 1998.

FLORIANÓPOLIS, Plano de Mobilidade Urbano de Florianópolis PLAMUS, Relatório Final - Consolidação das Propos-tas e Plano de Implementação, Outubro 2015.

FLORIANÓPOLIS, Plano de Relatório Final De Crescimento Urbano 2015

FLORIANÓPOLIS, A história do Mercado Público. Disponível em: <[mercadopublicofloripa.com.br/historia/](http://mercadopublicofloripa.com.br/historia/)> Acesso em Fevereiro 2022.

IPHAN, As Freguesias Luso-Brasileiras na Região da Grande Florianópolis, 2015.

MONTENEGRO, Marildo Maciel. Caracterização Da Construção E Dos Construtores De Jangada E A Evolução Da Frota No Estado Do Ceará. Fortaleza, 2007.

MOREIRA, Manuella Emerim. Serviços Ecosistêmicos Das Baiás Da Ilha De Santa Catarina Como Base Para Os Usos E Atividades Náuticas: Uma Abordagem Histórica. Florianopolis, 2021.

Habitação: Ética e Projeto. Texto: Conversa com Alexandre Delijaicov

HOLDEN, Robert e LIVERSEDGE, Jamie. Arquitectura del paisaje. Una Introducción.Espanha: Blume, 2014.