

Bernardo Seleme de Menezes Bahia

**ENXERGANDO EVIDÊNCIAS:  
ARQUITETURA E URBANIDADE NO CENTRO DE FLORIANÓPOLIS.**

Dissertação submetida ao programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, da Universidade Federal de Santa Catarina, para a obtenção do grau de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Linha de pesquisa: Arquitetura da Cidade.

Orientador:

Professor Dr. Almir Francisco Reis

Co-Orientador:

Professor Dr. Eduardo Jorge Felix Castells (*in memorian*)

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Bahia, Bernardo Seleme de Menezes  
Enxergando Evidências : Arquitetura e Urbanidade  
no Centro de Florianópolis / Bernardo Seleme de  
Menezes Bahia ; orientador, Almir Francisco Reis,  
coorientador, Eduardo Jorge Felix Castells , 2015.  
208 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de  
Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós  
Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis,  
2015.

Inclui referências.

1. Arquitetura e Urbanismo. 2. Arquitetura. 3.  
Urbanidade. 4. Espaço público. 5. Florianópolis. I.  
Reis, Almir Francisco. II. Castells , Eduardo Jorge  
Felix. III. Universidade Federal de Santa Catarina.  
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.  
IV. Título.

Bernardo Seleme de Menezes Bahia

**ENXERGANDO EVIDÊNCIAS:  
ARQUITETURA E URBANIDADE NO CENTRO DE FLORIANÓPOLIS**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de Mestre e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Florianópolis, 30 de Março de 2015.

Prof. Adriana Marques Rossetto, Dra.  
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:

Prof. Almir Francisco Reis, Dr.  
Orientador - UFSC

Prof. Adriana Marques Rossetto, Dra.  
UFSC

Prof. Alícia N. G. de Castells, Dra.  
UFSC

Prof. Ana Cláudia Duarte Cardoso, Dra.  
UFPA





“As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos vitais. Ao pensar na cidade, o que lhe vem à cabeça?”

Jane Jacobs



Agradeço a todas as pessoas que direta ou indiretamente colaboraram para a  
realização deste trabalho.

À Prof. Fernanda Menezes pelo incentivo e esforço incansável sempre.

À Marina, pelo apoio incondicional e doses de estamina.

Em especial ao Prof. Eduardo Castells, que foi um grande amigo e incentivador e  
ao Prof. Almir Francisco Reis, que cuidadosamente conduziu com substancial  
conhecimento de causa este trabalho para que obtivéssemos êxito.

Agradeço, ainda, à UFSC, PGAU-Cidade e à CAPES, que permitiram o  
desenvolvimento deste trabalho.



## RESUMO

Este trabalho analisa o centro de Florianópolis procurando conhecer os atributos espaciais que qualificam seus espaços urbanos e potencializam a vitalidade urbana. Devido a sua importância histórica, destaca-se o entorno imediato da Praça XV de Novembro, no Centro de Florianópolis, resgatando seu processo histórico de crescimento e realizando análise morfológica para identificar potencialidades que condicionam a urbanidade no recorte em questão.

No contexto brasileiro, observa-se a recorrente reprodução de tipos de arquitetura e padrões de urbanização que não priorizam critérios geradores de vida urbana. Sabe-se que não existe uma fórmula para alcançar a urbanidade, todavia, entende-se que os atributos espaciais para o desenvolvimento da vida nas cidades se estabelecem pela forma urbana nas escalas locais e do todo, atividades desenvolvidas e o modo como estas se relacionam com os espaços públicos. Neste sentido, a metodologia utilizada para analisar a rede de espaços públicos adjacentes à Praça XV parte de uma análise da forma urbana e da distribuição de usos e atividades no tecido urbano, vinculando estas leituras à efetiva vida urbana nos lugares de uso público observadas *in loco*.

O que se percebe é que a estrutura urbana oriunda da colonização de Florianópolis se desenvolve e se expande ao longo do tempo e continua, em diversas situações, favorecendo morfológicamente as relações sociais no espaço público. Contudo, nota-se que transformações recentes e novas ocupações tendem a gerar espaços carentes de tais atributos. Desta maneira, o trabalho lança um incentivo para a busca pelo desenvolvimento dos atributos espaciais que qualificam a vida urbana no centro da cidade, reafirmando seu potencial de urbanidade em termos locais e proporcionando uma efetiva integração com o todo da estrutura urbana em que está inserido.

**Palavras chave:** Arquitetura, Urbanidade, Projeto Urbano, Espaço Público, Área Central, Florianópolis.



## **ABSTRACT**

This paper analyzes the downtown Florianópolis seeking to know the spatial attributes that qualify its urban spaces and enhance the urban vitality. Due to its historical importance, there is the immediate surroundings of the XV de Novembro Square, rescuing their historical process of growth and performing morphological analysis to identify potentialities that influence the urbanity in the cropped area.

In the Brazilian context, there is the applicant playback types of architecture and urbanization patterns that do not prioritize generators criteria of urban life. It is known that there is no formula to achieve urbanity, however, means that the spatial attributes to the development of city life are established by the urban form in local and global scales, the activities and how they relate with public spaces. Through this, the methodology used to analyze the network of public spaces adjacent to the XV Square begins with the analysis of urban form and distribution of uses and activities in the urban fabric, linking these readings to effective urban life in public places as observed *in loco*.

What is noticeable is that the urban structure originating from Florianópolis colonization develops and expands over time and remains, in many situations, favoring morphologically social relations in public space. However, we note that recent changes and new occupations tend to generate needy areas of such attributes. Thus, the work sheds an incentive to search for the development of spatial attributes that qualify urban life in the city center, reaffirming its potential urbanity in local terms and providing an effective global integration with the urban structure in which it appears.

**Keywords:** Architecture, Urbanity, Urban Design, Public Space, Central Area, Florianópolis.





## LISTA DE FIGURAS

|   |     |
|---|-----|
| Figura 01 – Plano geral da Cidade Jardim e seu entorno rural .....    | 33  |
| Figura 02 – Detalhe de um distrito e centro da Cidade Jardim.....     | 33  |
| Figura 03 – Modelos urbanos e espaço público - Parma .....            | 41  |
| Figura 04 – Modelos urbanos e espaço público - Brasília .....         | 41  |
| Figura 05 – Interação edificação x espaço público.....                | 66  |
| Figura 06 – Vista aérea da ilha em direção ao continente .....        | 79  |
| Figura 07 – A Praça XV acesso Oeste .....                             | 95  |
| Figura 08 – Vista do continente em meados do século XX .....          | 98  |
| Figura 09 – O tradicional café Senadinho .....                        | 107 |
| Figura 10 – Rostos e expressões da Ilha em frente à Catedral .....    | 108 |
| Figura 11 – Figura em momento de contemplação .....                   | 109 |
| Figura 12 – Banca de comotas e temperos .....                         | 113 |
| Figura 13 – Jogadores de dominó reunidos .....                        | 114 |
| Figura 14 – Músico em uma sessão de quinta-feira no calçadão .....    | 115 |
| Figura 15 – Barracas de camelôs e hippies .....                       | 116 |
| Figura 16 – Dia movimentado no calçadão da Rua Conselheiro Mafra .... | 117 |
| Figura 17 – Edificação residencial à Rua Felipe Schmidt.....          | 126 |
| Figura 18 – Uso comercial intenso na Rua Conselheiro Mafra .....      | 127 |
| Figura 19 – As portas do Mercado público .....                        | 128 |
| Figura 20 – Detalhe da Catedral Metropolitana .....                   | 142 |
| Figura 21 – Detalha da Fachada do Palácio Cruz e Souza .....          | 143 |
| Figura 22 – Edificações na Rua Arcipreste Paiva .....                 | 144 |
| Figura 23 – Comércio variado no térreo à Leste da Praça XV .....      | 152 |
| Figura 24 – Museu Vitor Meirelles .....                               | 169 |
| Figura 25 – Canto do Noel.....  | 170 |
| Figura 26 – Grafite no Leste da Praça XV .....                        | 171 |
| Figura 27 – Vista das torres do Mercado Público.....                  | 179 |
| Figura 28 – Janela na Rua Felipe Schmidt .....                        | 181 |
| Figura 29 – Fachada do Edifício Dias Velho.....                       | 182 |
| Figura 30 – Pilotir no prédio da FATMA .....                          | 183 |
| Figura 31 – As calçadas na Rua João Pinto.....                        | 197 |
| Figura 32 – As peixarias do Mercado Público .....                     | 198 |
| Figura 33 – Janela.....   | 199 |



## LISTA DE MAPAS

|   |     |
|---|-----|
| MAPA 01 – Florianópolis insular e continental .....                 | 73  |
| MAPA 02 – Os aterros na área central continental e insular .....    | 81  |
| MAPA 03 – O recorte analisado .....                                 | 83  |
| MAPA 04 – Centro de Florianópolis em 1754 .....                     | 85  |
| MAPA 05 – Centro de Florianópolis em 1819 .....                     | 87  |
| MAPA 06 – Centro de Florianópolis no início do século XX .....      | 89  |
| MAPA 07 – Centro de Florianópolis em 1951 .....                     | 91  |
| MAPA 08 – Centro de Florianópolis nos dias atuais.....              | 93  |
| MAPA 09 – Conjuntos urbanos adjacentes à Praça XV de Novembro ..... | 101 |
| MAPA 10 – Mapa de Integração da cidade de Florianópolis .....       | 121 |
| MAPA 11 – Mapa de Integração do Centro da Cidade .....              | 123 |
| MAPA 12 – O recorte analisado em relação ao Centro.....             | 133 |
| MAPA 13 – Mapa de ilhas espaciais do recorte analisado .....        | 135 |
| MAPA 14 – Mapa de cheios e vazios do recorte.....                   | 139 |
| MAPA 15 – Mapa de gabarito das edificações no recorte .....         | 147 |
| MAPA 16 – Mapa de portas e janelas no recorte .....                 | 151 |
| MAPA 17 – Mapa de usos do solo do recorte.....                      | 155 |
| MAPA 18 – Mapa de usos no térreo das edificações.....               | 161 |
| MAPA 19 – Mapa de atividades diurnas e noturnas .....               | 159 |
| MAPA 20 – O Leste da Praça XV de Novembro.....                      | 163 |
| MAPA 21 – O Oeste da Praça XV de Novembro.....                      | 173 |
| MAPA 22 – O Centro expandido .....                                  | 185 |
| MAPA 23 – Região da Baía Sul .....                                  | 193 |



# SUMÁRIO

**RESUMO/ ABSTRACT**

**INTRODUÇÃO**

**1. REVISÃO HISTÓRICA E CONCEITUAL**

- 1.1. Quatro períodos históricos
- 1.2. Quatro autores e abordagens
- 1.3. Método de análise

**2. O CENTRO DE FLORIANÓPOLIS E A PRAÇA XV DE NOVEMBRO**

- 2.1. Vida Pública
- 2.2. Atributos Globais
- 2.3. Atributos Locais
- 2.4. Conjuntos urbanos adjacentes

**CONSIDERAÇÕES FINAIS**

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

**LISTA DE FIGURAS E QUADROS**



## INTRODUÇÃO

O conceito de urbanidade sempre foi bastante importante para mim, pois responde de maneira relativamente simples os porquês de muitas perguntas que se fazem sobre as cidades. Essas perguntas surgem em sua maioria pela comparação de lugares e realidades distintas, novas vivências e experiências. Os sentimentos e percepções ao se conhecer novos lugares, sejam pequenas ou grandes cidades, em formação ou já consolidadas, mas sem dúvidas agradáveis, vivas e funcionando são causados, entre outros, pela urbanidade. Da mesma maneira, sentimentos de solidão e insegurança em meio à cidade, paredes ou imensidões vazias, são situações de baixa urbanidade.

E quando se quer saber se o que se pensa e projeta é capaz de promover a apropriação e as trocas sociais por parte dos usuários? Ou quando é perguntado o que fazer para que este ou aquele espaço urbano seja mais agradável e vivo ao longo do dia?

Urbanidade não é o mesmo que diversidade, muito embora possa contê-la. Tampouco é sinônimo de interação, mas pode promovê-la. Ainda, não é o mesmo que vitalidade, mas ambas se complementam. Então, afinal, o que é urbanidade? Quais são os elementos e atributos que configuram e promovem a urbanidade nas cidades?

No dicionário Michaelis, urbanidade significa: “sf (lat urbanitate) 1. Qualidade do que é urbano. 2. Delicadeza, cortesia, civilidade, polidez. Antônimo: grosseria”. Portanto, uma vez urbano, pressupõe algo que é próprio da cidade e que é percebido e assimilado pelas pessoas individual e coletivamente – numa relação estabelecida entre a espacialidade da cidade, as pessoas e suas ações. Esta relação possui diversas dimensões e pode ser analisada por diferentes

olhares e categorias, como será observado nesta dissertação, contudo a que aqui interessa é a relação entre arquitetura, ambiente urbano construído e urbanidade.

Logo, neste trabalho procura-se utilizar o termo no seu sentido talvez mais simples que é o relativo à capacidade e potencial que determinados ambientes urbanos possuem de gerar apropriações intensas e diversificadas no decorrer do tempo, possibilitando trocas sociais. E propõe-se aqui reconhecer e analisar a urbanidade sob o ponto de vista da forma urbana e da arquitetura que a configura.

“A arquitetura, na verdade, tudo aquilo que se constrói, não pode deixar de desempenhar algum tipo de papel nas vidas das pessoas que a usam, e a principal tarefa do arquiteto, quer ele goste, quer não, é cuidar para que tudo o que faz seja adequado a todas estas situações. Não é apenas uma questão de eficácia no sentido de ser prático ou não, mas de verificar se o projeto está corretamente afinado com as relações normais entre as pessoas e se ele afirma a igualdade de todas as pessoas. A questão de saber se a arquitetura tem uma função social é totalmente irrelevante, pelo simples motivo de não existirem soluções socialmente indiferentes; em outras palavras, toda intervenção nos ambientes das pessoas, seja qual foi o objetivo específico do arquiteto, tem uma implicação social.” (HERTZBERGER, 1996, p. 174)

O modo como as cidades foram planejadas ao longo da história nos mostra que questões relativas à urbanidade vão se alterando conforme o desenho e as configurações espaciais das cidades se estabelecem. Estas configurações podem ser classificadas e



qualificadas de diversas maneiras e são decorrentes de inúmeras variáveis – morfológicas, sociológicas, econômicas, políticas, etc. Porém, no campo da arquitetura, essa qualidade urbana se verifica principalmente através do domínio público, sua zona de influência, seus usos e a arquitetura e a forma urbana que o condiciona.

Às vistas de HERTZBERGER (1996), a relação entre arquitetura e urbanidade é sempre existente. São graus, níveis de acolhimento e cortesia da cidade para com as pessoas. A condição de urbanidade está ligada a como o espaço urbano, o edifício, a cidade, e, portanto, a arquitetura, se relaciona com seus usuários e é “cortês” com eles. Esta relação pode ocorrer de maneira formal, pautada em regras e leis ou informal, ao acaso, aleatoriamente, mas em ambos os casos resultante em algum grau de urbanidade.

“Essa mistura de elementos formais e informais e a combinação de ordem e desordem que essa imagem representa são condições essenciais da cidade.” (KOOLHAAS in NESBIT, 2006, p. 362)

Mesmo com todo o repertório e conhecimento que se tem hoje sobre as cidades, o modo como a sociedade se organiza e a importância de se ter cidades dotadas de urbanidade, seria de se esperar que as intervenções na cidade trouxessem efeitos positivos e contribuíssem para a potencialização desta seara. Mas não é isso que se verifica na prática. Não é pouco comum que decisões importantes para o desenho das cidades resultem em padrões espaciais que desfavorecem a urbanidade.

A preocupação referente à geração de urbanidade no contexto das cidades brasileiras é válida, principalmente se observarmos o modelo de desenvolvimento e expansão urbana que orientou o crescimento do país nas últimas décadas. Nestes últimos anos, o Brasil esteve inserido num processo de fragmentação de sua estrutura espacial

urbana, que dominado por forças especulativas gerou a reprodução de tipos de arquitetura e padrões de urbanização que utilizam critérios limitadores da urbanidade.

Este processo, ao mesmo tempo, define eixos de expansão das classes médias e abastadas, deslocando as centralidades das localizações tradicionais para se redefinirem em novas áreas mais privilegiadas pelo mercado de consumo contemporâneo. O processo conduz irremediavelmente ao esvaziamento e à degradação das antigas centralidades.

“Gravemente, temos observado ainda uma dissolução do tecido urbano em cidades brasileiras – uma substituição progressiva de tipos de edifícios tradicionais por um tipo predominante no mercado de produção, de ligações mais frágeis com o espaço público. Essa crescente rarefação urbana, suspeita-se, seria acompanhada de aumento das distâncias intraurbanas, diluição do movimento de pedestres e da vida microeconômica local, problemas de segurança pública e novas formas de segregação socioespacial”. (NETTO, Vinicius ET AL., 2013)

Esta degradação verifica-se, principalmente, no decréscimo do número de moradores das áreas centrais, com a conseqüente proliferação de imóveis vazios e subutilizados; na crescente precariedade das edificações habitacionais, que permanecem como conseqüência da diminuição do perfil socioeconômico dos ocupantes; na proliferação de atividades em nível local, que se caracterizam pelo trabalho informal; na depredação do patrimônio histórico, em decorrência da transferência de setores públicos e privados para os novos eixos de expansão da cidade.

Em áreas em processo de esvaziamento, além da monofuncionalidade, as ruas estão usualmente mal iluminadas, as calçadas desprovidas de qualidades mínimas de uso, os locais de estar urbano apresentam-se segregados. Os quarteirões são muito longos e desconectados, a relação entre espaços públicos e privados costuma ser conflitante, há excesso de espaços imprecisos ou residuais e, principalmente, um mau equacionamento do convívio automóvel – pedestre. São todas estas características dos elementos físicos e espaciais que contribuem a impedir ou, quando menos, dificultar a efetivação da urbanidade.

Se considerado do ponto de vista dos interesses do conjunto da população da cidade, o processo evidencia diversas consequências perversas. Manifesta-se, por exemplo, na enorme quantidade de recursos que, continuamente, se faz necessário investir para equipar as novas áreas distantes, ao mesmo tempo que há subutilização de infraestrutura e de equipamentos urbanos já disponíveis nas áreas que vão ficando relegadas. Isto provoca um contínuo e desnecessário ônus aos cofres públicos. Por outro lado, a migração de moradores de áreas centrais para novas urbanizações provoca o esvaziamento das áreas com centralidade já consolidada, ao passo que gera a aparição de imóveis vazios, cuja comercialização torna-se muito mais difícil do que a dos novos empreendimentos que vão se proliferando nas áreas periféricas da cidade.

Sobre os espaços públicos e áreas abertas existentes em áreas centrais, observa-se que cada vez mais os vazios urbanos nobres ficam subutilizados, deixando de lado possibilidades de novas reconfigurações que os valorizem como conexões ou elementos de ordenação urbana exploradores de seu potencial. O não aproveitamento destes tipos de alternativa só acentua o processo de fragmentação da estrutura espacial da cidade.

Tanto os vazios urbanos quanto os projetos urbanos fazem parte da agenda das discussões recentes no campo da forma urbana. BUSQUETS (1996) destaca o importante papel que cabe aos vazios urbanos, tanto na análise da cidade, quanto para a elaboração de novos projetos ou ainda para a gestão urbana contemporânea. Ele comenta o crescente número de projetos de grande escala, notadamente de propostas de *infill* (enxerto urbano, preenchimento de vazios, recuperação do tecido urbano), ou seja, de reciclagem e reabilitação de espaços intersticiais, sugerindo, portanto, uma exploração neste campo da relação entre as centralidades e os vazios, os projetos e as intervenções.

As tendências de reestruturação urbana e a emergência de novas centralidades fora da cidade, em bairros periféricos, assim como de grandes implantações nos vazios intersticiais, fazem com que os conceitos de centro e de periferia sejam revisados. Ao mesmo tempo em que as cidades parecem se dissolver no horizonte, a urbanidade se perde num ambiente urbano difuso e confuso.

Na contramão das configurações urbanas consolidadas, aparece o crescimento físico acelerado, e na maioria das vezes incontrolado, da cidade que descaracteriza relações, privilegiando outra ordem ou lógica que não a de interesse coletivo: “[...] o crescimento físico incontrolado da cidade burguesa serve primariamente aos interesses imediatistas da especulação imobiliárias, em detrimento de sua economia e funcionalidade globais [...]” (COMAS, 1986, p. 127).

A esse respeito, Baudrillard (1996, p.70) comenta que se constroem “[...] cidades inteiras de escritórios ou de apartamentos destinadas a permanecer eternamente vazias diante da crise ou da especulação [...]”. Seriam as ghosttowns, cidades que se assemelham a imensas máquinas que se reproduzem a si mesmas até o infinito, os fantasmas de investimentos desenfreados e de um desinvestimento ainda mais

rápido. Por outro lado, o desenvolvimento de centros comerciais em zonas tradicionais e de preservação histórica, como é o caso de Covent Garden, em Londres, e do Soho, em Nova Iorque, acabam por se tornar exemplos de novos modelos urbanísticos muito bem sucedidos.

Esta preocupação é válida, principalmente, quando se observa o contexto brasileiro, onde a reprodução de tipos de arquitetura e padrões de urbanização com critérios limitadores da urbanidade é prática rotineira.

O caso de Florianópolis não é diferente. Ao mesmo tempo em que a cidade possui grande potencial físico – natural e cultural –, ela tem, de maneira geral, um ambiente urbano que não prioriza suas características marcantes e potenciais de urbanidade. A urbanidade está presente, sim, é verdade, mas raras as vezes em doses adequadas. São inúmeras as situações em que sabemos que essas doses de urbanidade poderiam ser mais generosas, mas o que é feito para que realmente o seja?

Na verdade, sabe-se que não existe uma fórmula para alcançar a urbanidade. Ela depende de diversos fatores e já foi vastamente discutida e problematizada por diversos autores, de Camilo Sitte no século XIX a Jane Jacobs e Jan Gehl, este já nos últimos anos. O fato é que ainda hoje, após extensas discussões sobre o tema, os modelos de cidade propostos continuam sendo pouco eficientes quanto à criação de espaços mais atraentes, seguros, agradáveis e perpetuadores da vida pública – riquezas da urbanidade.

Por isso a necessidade de reunir conhecimento e repertório para que se possa, a partir do olhar da arquitetura, colocar em evidência os principais elementos e atributos que levam à urbanidade, a fim de avaliá-los e poder manipulá-los.

Neste contexto, o objetivo principal desta dissertação é identificar e avaliar a relação entre a urbanidade e elementos de arquitetura configuradores do espaço urbano do centro de Florianópolis.

A este objetivo geral somam-se os seguintes objetivos específicos:

1. Estabelecer um fio condutor entre arquitetura e urbanidade no desenvolvimento do pensamento sobre as cidades ao longo século XX.
2. Reunir as contribuições de autores atuais e relevantes para o tema, constituindo um referencial teórico-metodológico a ser utilizado na análise do estudo de caso proposto.
3. Analisar, sob a ótica do referencial teórico-metodológico levantado, as condições de urbanidade na área central de Florianópolis, destacando o entorno da Praça XV por sua importância histórica.
4. Verificar possibilidades de ratificação e potencialização do grau de urbanidade observado à luz da arquitetura que a condiciona.

Para situar o tema na realidade atual, fez-se uma revisão histórica e conceitual que evidenciasse a relação entre arquitetura e urbanidade ao longo do desenvolvimento do pensamento sobre as cidades no último século. Foram levantadas as contribuições de autores relevantes e extraídas as dimensões e elementos configuradores da espacialidade dotada de urbanidade. Estabeleceu-se assim, um marco teórico de referência.

Muitos dos críticos ao movimento moderno concentraram-se em buscar no resgate da cidade tradicional um maior sentido de comunidade e identidade para as cidades. Neste contexto, Camilo Sitte foi redescoberto, subsidiando este pensamento principalmente através de sua obra “A Construção das Cidades Segundo Seus Princípios Artísticos”, de 1889. SITTE (1992) contribui para a

discussão dos atributos locais responsáveis por ambientes urbanos qualificados, apesar de ainda nesta época não falar nos termos urbanidade ou vitalidade.

Talvez a primeira grande manifestação acerca da vitalidade nas cidades e nos centros urbanos após o movimento moderno tenha sido *Life and Death of Great American Cities* (Morte e Vida de Grandes Cidades – 1961) onde Jane Jacobs, jornalista canadense defende a necessidades de muitas pessoas, pessoas diferentes e pessoas a todo o tempo nos espaços públicos. JACOBS (2003) faz uma crítica clara ao modelo modernista de cidade e através de observações consistentes defende como deve ser a cidade viva e rica em interações sociais.

Bill Hillier e Julienne Hanson, através da teoria da Sintaxe Espacial explicam em “Prefácio à Lógica Social do Espaço” (1984) como e por que diferentes formas de reprodução social requerem diferentes tipos de ordem espacial. Esta teoria mais tarde foi aplicada e adaptada à realidade brasileira por Frederico de Hollanda.

Entre as contribuições mais recentes com grande expressão prática e no estudo do espaço público urbano e a apropriação deste pelas pessoas está Jan Ghel, com, entre outras obras, “*Cities for People*” (Cidades para as Pessoas – 2010). O arquiteto dinamarquês é um grande entusiasta e observador das cidades e reforça a importância das decisões tomadas nas diferentes escalas – urbana, setorial e local – sempre com vistas à relação e percepção da cidade pelas pessoas.

Com base principalmente nos autores citados, entre outros, a avaliação do grau de urbanidade do recorte espacial escolhido como estudo de caso – o centro de Florianópolis, com ênfase ao entorno da Praça XV de Novembro – é feita sob a análise de duas dimensões. A dimensão morfológica, dos elementos configuradores do espaço; e a dimensão humana, que diz respeito à apropriação efetiva do

espaço pelas pessoas. Para tal, é utilizado o método desenvolvido pela Dr. Arq. Gabriela Tenório, em sua tese pela Universidade Federal de Brasília – “Ao desocupado em cima da ponte. Brasília: arquitetura e vida pública” (Tenório, 2012) – na qual reúne elementos de análise de espaços públicos divididos em dois grupos: sujeitos e atividades; atributos globais e atributos locais.

Com isso, procura-se relacionar os elementos de configuração do lugar – elementos de arquitetura – com a geração de urbanidade local do estudo de caso, a fim de avaliar o grau de urbanidade e poder manipular seus principais atributos para potencializá-la.

É muito importante que a organização de pensamento através deste trabalho seja uma ferramenta que contribua para que o olhar de arquiteto sobre a cidade se direcione às pessoas e ao modo como o espaço urbano é percebido, tornando consciente a contribuição da arquitetura neste processo. Para tal, estrutura-se organizada e sucintamente em dois capítulos, explicados a seguir.

O primeiro capítulo estabelece um fio condutor entre arquitetura e urbanidade. Busca estabelecer um marco teórico de referência entre quatro momentos da história da cidade do século XX que tiveram papel importante na compreensão que temos hoje de urbanidade – a Cidade Jardim, a Cidade Modernista, a Crítica ao Modernismo e a Cidade Contemporânea – e compila o pensamento de autores relevantes para o tema. Ao final deste capítulo, é apresentada a metodologia de análise que será aplicada ao estudo de caso.

No segundo capítulo, é apresentado o estudo de caso, o Centro de Florianópolis, o entorno da Praça XV e seu contexto. Consolida o objetivo principal da dissertação identificando os atributos e analisando seus elementos em busca de um resultado prático que permita enxergar as evidências da urbanidade no recorte em estudo.



As considerações finais do trabalho sintetizam as principais conclusões de cada capítulo, ratificando a oportunidade latente de o Centro de Florianópolis reafirmar seu potencial de urbanidade em termos locais e na sua relação com a estrutura da cidade. É abordada a metodologia utilizada na medida em que possibilita desdobramentos para futuros trabalhos científicos e de cunho prático.

# 1. REVISÃO HISTÓRICA E CONCEITUAL

Este capítulo apresenta uma revisão histórica e conceitual dos temas de interesse para esta pesquisa, estabelecendo um fio condutor entre arquitetura dos espaços públicos e urbanidade. Busca firmar um marco teórico de referência entre quatro momentos da história da cidade do século XX que tiveram papéis importantes na compreensão que se tem hoje de urbanidade – a Cidade Jardim, a Cidade Modernista e a crítica ao Modernismo, e a Cidade Contemporânea. Na sequência, compila o pensamento de autores relevantes para o tema como Camilo Sitte, Jane Jacobs, Bill Hillier, Frederico de Holanda e Jan Gehl.

## 1.1. Quatro Períodos Históricos

Para que se possa entender e criar uma linha de pensamento acerca das transformações ocorridas no modo de pensar as cidades ao longo da história e como estas influenciaram a percepção que se tem hoje sobre urbanidade, foi percorrido um trajeto ao longo de quatro períodos marcantes do século XX: a Cidade Jardim, a Cidade Modernista e a Crítica ao Modernismo e a Cidade Contemporânea.

É fundamental que se compreenda o período que antecedeu a estas épocas. Na cidade pré-industrial o espaço público se apresentava como o elemento estruturador do espaço urbano. Isto se manteve na cidade industrial, com ênfase na exteriorização das atividades de trabalho. As pessoas se apropriavam do espaço público apesar de, na maior parte das vezes, serem mal dimensionados, insalubres e precários.

A Revolução Industrial é reconhecida por grande parte dos autores como o marco inicial do pensamento urbanístico. O progressismo e o culturalismo – categorias elaboradas em CHOAY (1979) – são as correntes filosóficas que predominam nesta abordagem reflexiva e crítica da cidade.

O pensamento progressista priorizava a satisfação do habitante da cidade industrial. A definição do traçado geométrico proposto se dava através das principais funções: morar, trabalhar, divertir-se e locomover-se. As construções verticais predominavam e os edifícios eram tidos como "unidades autônomas", com a "extinção" da rua. Como representantes deste pensamento podemos citar Owen, Fourier, Richardson, Cabet, Proudhon e Tony Garnier. Identifica-se com a obra de Gropius e da escola de Le Corbusier.

O urbanismo culturalista, por outro lado, advoga o agrupamento humano, a cidade. O Homem não é visto isoladamente, mas como parte dele. As cidades mais antigas são valorizadas, com destaque a cidade medieval onde a escala humana está presente e o seu traçado não segue uma geometria rígida, considerando a natureza do sítio. Os seus mais conhecidos autores são Ruskin, William Morris, Ebenezer Howard – com a criação das cidades jardins e Camilo Sitte – com ideais voltadas à estética urbana.

A Cidade Jardim defendida por Howard, e a Cidade Modernista, pregada na Carta de Atenas sintetizam estas duas vertentes, como modelos de reação à cidade industrial.

### **1.1.1. A Cidade Jardim**

A Cidade Jardim resgata, no final do séc. XIX e início do séc. XX, através da figura de Ebenezer Howard, o pensamento da vertente culturalista. Howard confrontava o prazer da vida no campo com a vida conturbada da cidade industrial, cada qual com suas vantagens e desvantagens. Tendo por base a dualidade campo x cidade, buscou reunir na Cidade Jardim, todas as vantagens de ambos, deixando de lado suas desvantagens.

“A cidade e o campo podem ser considerados dois imãs, cada um procurando atrair para si a população; a esta rivalidade vem interpor-se uma nova forma de vida, que participa das duas outras (CHOAY, 1979, pág.220)”.

Este ideário deu origem a seu livro “Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform”, de 1898, que mais tarde, em 1902, viria ser editado em “Garden Cities of Tomorrow”.

Na Cidade Jardim de Howard, os espaços públicos seriam os protagonistas da cidade, organizando-a em uma trama circular de setores monofuncionais. Partindo do núcleo central para as bordas, se teria, em sequência, um grande jardim, os prédios públicos, um parque público, a zona comercial – marcada por galerias – e as áreas residenciais. No perímetro ficariam as fábricas, armazéns e indústrias, contornados por uma linha férrea que fazia parte da rede de ferrovias que interligava as cidades. No total, 1/6 da área seria urbanizada e, o restante, área verde e agrícola.

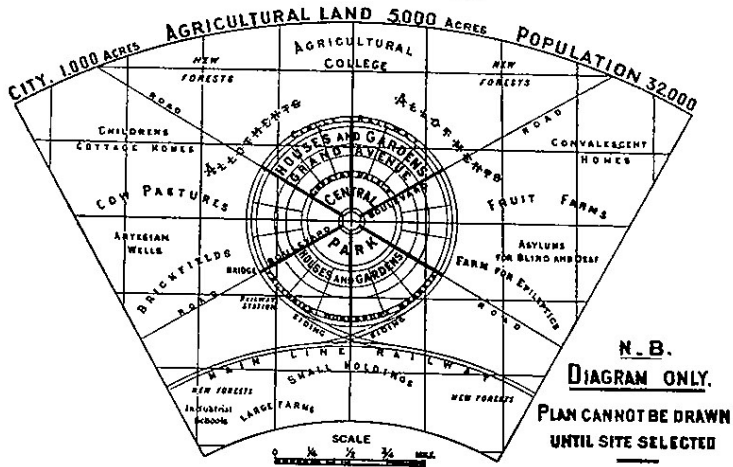


Figura 01 - Plano Geral da Cidade Jardim e seu entorno rural

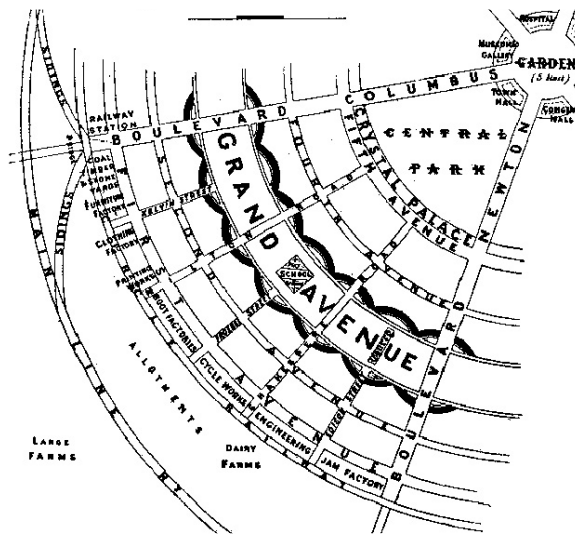


Figura 02 - Detalhe de um distrito e centro da Cidade Jardim

Segundo Tenório (2012), apesar de aparentemente perfeita à época, pode-se levantar uma série de implicações negativas deste modelo, principalmente no que se refere a seus espaços públicos e às possibilidades e limitações que estabelecem a apropriações públicas densas e diversificadas:

- a) A separação entre funções Implica numa maior necessidade de deslocamento – muitas vezes excessivo para ser percorrido a pé – e no uso descontínuo de partes da cidade, acarretando em picos de atividades, com áreas muito cheias em um determinado horário e vazias fora dele.

A existência de edifícios e lotes soltos na cidade e que apresentam uso homogêneo em função da do uso residencial exclusivo, acabam posicionados isoladamente no tecido urbano e delimitam-se com o espaço público com muros e grades. Observa-se que espaços muito amplos podem prejudicar a interação entre as pessoas e adquirir características de barreiras.

- b) A transformação da função da rua, caracterizando-a como local de passagem – as atividades não acontecem na rua, mas estão conectadas por ela. Como exemplo, as atividades comerciais ao invés de se localizarem junto às áreas destinadas aos deslocamentos, por estarem previamente definidas, ocorrem dentro de edificações que se abrem para os parques e dão costas para as ruas – por onde se dá o acesso das pessoas – acarretando fundos para aqueles espaços e eliminando parte da vida pública. A rua se configura, ainda, como elemento separador entre os diversos tipos de usos – áreas comerciais e industriais;
- c) Pouca variedade dos tipos de moradia, oportunizando a formação de uma população homogênea, com pouca

diversidade ética, social e econômica, o que não colabora com a vida pública.

A cidade de Howard faz com que as ruas percam força por não serem locais com atividades que a caracterizem como destino, pela especialização de usos e pela interiorização da zona comercial – são apenas passagens. Ao associar este quesito à questão da moradia destinada a uma comunidade homogênea, utiliza padrões espaciais que dificultam encontros não programados no espaço público entre pessoas diversas. O fato de possuir espaços verdes generosos e bem configurados, que constituem o ideal de lazer apregoado por Howard, aliada a homogeneidade dos usos e, a perda do sentido das ruas como espaço de interação, acabam por dificultar encontros não programados nos espaços públicos, remetendo a uma cidade bucólica e “agradável”, mas que não estimula a interação efetiva entre as pessoas.

### **1.1.2. A Cidade Modernista e a Crítica ao Modernismo**

A Carta de Atenas, documento elaborado em 1933 no IV CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, cujo tema central foi a cidade funcional – prometia resolver os problemas provenientes do acelerado crescimento da cidade pós-industrial e suas situações deficitárias, como a falta de saneamento e higiene. Veio ao público em 1941 com redação final de Charles-Edouard Jeanneret – Le Corbusier – seu principal idealizador.

O modelo de cidade preconizado pela Carta de Atenas é apresentado como um novo conceito de espaço – o espaço da cidade funcional – com a utilização de elementos isolados ideais para a repetição industrial e adequados para a vida do “novo homem”, pós-revolução industrial. A cidade é tida como uma máquina e possui como

elemento primário a “célula habitável”, herança derivada da indústria automobilística e da “cozinha de Frankfurt”. Nela, estão contidas quatro funções: habitação, trabalho, recreação e circulação.

Basicamente, a composição espacial da cidade idealizada por Le Corbusier seria configurada por grandes edifícios isolados e uma rede viária e de infraestruturas que abasteceria as diversas unidades do sistema. Em nível do solo, um grande espaço público (não-edificável) que conectaria tudo, anulando as diferenças fundamentais entre público e privado no rés do chão.

“No momento em que o tecido urbano não será mais regulado por uma relação específica entre morfologia urbana e tipologia dos edifícios, a Arquitetura se explicará por uma simples justaposição de objetos isolados, estanques, carregada de uma superexpressividade de valores ausentes. Enquanto a cidade histórica é inteiramente percorrida por uma rede de hierarquias simbólicas em cujo contexto e projeções, habitação e monumento se confrontam, se contrapõem ou se associam para produzir significados e diferenças, o modelo proposto pela Carta rompe esta dialética da habitação e se torna monumento. [...] Esta monumentalidade sem referências, sem nenhuma relação com a hierarquia simbólica coletiva, acaba por anular-se na insignificância.” (HUET, 1987, p. 83).

Uma das questões enfatizadas pela Carta é a do desenho como definidor da forma da cidade, sobrepondo-se aos fatores sociais,



econômicos e políticos. Em termos formais, esta nova ordem espacial resultava em um produto fragmentado e homogêneo. Como exemplos paradigmáticos desta homogeneidade, temos Chandighard e Brasília.

Ao tentar criar uma cidade com uma perspectiva ampla e abrangente, que pudesse ser aplicada em qualquer parte do mundo, o movimento moderno fez com que fosse também muito rígida no modo de encarar o planejamento urbano. As áreas predestinadas aos diferentes usos (moradia, lazer, trabalho, transporte e edifícios históricos) ficaram isoladas entre si por cinturões verdes, onde as pessoas necessitavam locomover-se de uma zona para outra, de casa ao trabalho, ressaltando a relevância do sistema viário neste modelo.

“Imagine que estamos entrando na cidade pelo Grande Parque, nosso carro veloz toma a rodovia elevada especial entre os majestosos arranha-céus; ao chegar mais perto, vemos contra o céu a sucessão de vinte e quatro arranha-céus; à esquerda e à direita, no entorno de cada área específica, ficam os edifícios municipais e administrativos; e circundado esse espaço, os prédios universitários e os museus.”  
(Jane Jacobs citando Le Corbusier in JACOBS, 1961, p. 21).

A cidade modernista, com sua perfeita ilustração dada pela Carta, com as funções rigidamente separadas e sem sobreposições funcionais, opõe-se à cidade tradicional onde se faz presente a diversidade de usos e de atividades. Os espaços públicos não são os elementos de encontro e as ruas e avenidas não estão caracterizadas como uma malha de conexões entre lugares da cidade. Determinados

atributos preconizados pela Carta de Atenas – alguns verificados também no modelo da Cidade Jardim – se consolidam no modelo modernista, resultando em relativa perda de qualidade dos espaços públicos:

- a) A separação de funções permanece, evidenciando o uso descontínuo de partes da cidade, em termos de tempo, e a necessidade de deslocamento. Em função da ampliação das distâncias, há uma maior dispersão das pessoas e necessidade de uso do automóvel;
- b) A rua se consolida como local de passagem, separando funções. A predominância do veículo sobre o pedestre nestes espaços acarreta na distinção dos caminhos a serem percorridos por eles. Deixa, também, de conduzir os pedestres às suas residências que não mais se unem as ruas pelas calçadas o que, associado à predominância do alinhamento da edificação pela orientação solar, caracteriza a sua falta de vínculo com o espaço público;
- c) As edificações não necessitam estar alinhados à rua, sendo que além dos lotes e edifícios institucionais (cidade-jardim), também os prédios residenciais apresentam-se soltos no espaço público. Os elementos que estruturam a cidade modernista são os cheios (edificações) e não mais os vazios (espaços públicos), contrapondo-se à cidade tradicional, o que caracteriza uma inversão do plano figura-fundo;
- d) A variedade das formas de morar é baixa mantendo as características das zonas residenciais homogêneas, agora associadas a soluções em altura;
- e) Ao contemplar a recreação, estabelece que ocorram no interior dos volumes edificados e ao estabelecer que as ruas devam ser canais de circulação entre as diferentes zonas, retira delas aquele

uso. Ainda em relação ao lazer, determina a existência de espaços livres (naturais) cujo uso é definido com bastante rigidez.

No modernismo os edifícios passam a assumir parte das funções do espaço público – estrada, negócios e serviços e suprimiam elementos do espaço urbano tradicional, como o quarteirão, o lote e a quadra. Este urbanismo progressista, com Corbusier e Gropius como seus principais representantes, privilegia a circulação dos automóveis, em detrimento das relações interpessoais dos pedestres.

Desde a década de 1950 a cidade modernista tem sido criticada. A grande escala dos edifícios, dispostos sob uma malha dispersa e racional, onde as funções são claramente separadas, tornava as cidades desumanizadas e eliminava o sentido da cidade como espaço coletivo e histórico. Nesta crítica muitos autores concentram-se na escala local do espaço urbano, desconsiderando o modo como o tecido urbano se articula como um todo. Muitos desses críticos ao movimento moderno procuram buscar no resgate da cidade tradicional um maior sentido de comunidade e de identidade. Neste âmbito, Camillo Sitte foi redescoberto, subsidiando muitas críticas realizadas à cidade preconizada pelo movimento modernista.

Neste contexto, as críticas ao movimento moderno e, em especial, à Carta de Le Corbusier, são no sentido de buscar a urbanidade perdida e outrora existente nas cidades tradicionais. O modelo modernista ao inverter a relação figura-fundo da cidade tradicional, amplia os espaços livres da cidade dispersando os pedestres e desoportunizando os encontros não programados. A rua deixa de ser lugar e passa a ser entendida como uma passagem, cujas distâncias são excessivas para serem percorridas a pé. Esta característica privilegia o deslocamento com automóveis criando uma cidade descontínua – excesso de barreiras para os pedestres. Aliado a isto, o zoneamento monofuncional gera um padrão urbano que

estabelece o uso excessivo em determinados setores e horários em detrimento de outros.

Para os modernistas, o desenho da cidade permitiria uma sociedade igualitária, onde as estruturas urbanas poderiam ser indutoras do bem estar social. Porém, em função da divisão da cidade em zonas, a composição obtida é fragmentada, com um expressivo acréscimo da distância entre as atividades, acarretando espaços públicos abandonados.

Destacam-se questionamentos fundamentados na crítica à cidade modernista, entre eles, a perda do sentido de “lugar”,(VICENTINI apud KANASHIRO, 2004)e a ideologia modernista que apregoava edifícios isolados, grandes áreas verdes (vazias), zoneamento de usos (segregação) e separação da circulação de pedestres e veículos (JACOBS, 1961). Extremamente organizada, esta proposta carece de urbanidade.



Figura 03 - Modelos urbanos e espaço público – cidade de Parma (Itália)

Brasília: A relação figura fundo - espaços públicos configurados pela massa edificada e vazio minimizado.

Fonte: HOLSTON, 2010

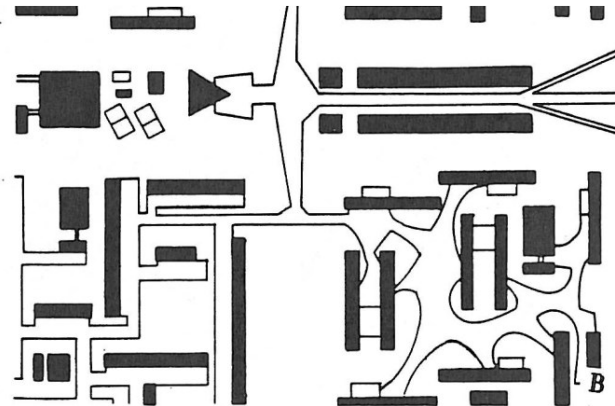


Figura 04 - Modelos urbanos e espaço público – cidade de Brasília

Brasília: A inversão modernista na relação figura fundo- espaços públicos contidos na massa edificada e vazio maximizado.

Fonte: HOLSTON, 2010

### 1.1.3. A Cidade Contemporânea

“E como a nostalgia me incomoda, procuro cada vez mais não ser moderno, e sim contemporâneo.” (Rem Koolhaasin NESBITT, 2006, p. 361)

À medida que cresce, a cidade contemporânea ressalta duas situações urbanas que outrora estiveram em pauta e sempre se configuraram reciprocamente: a arquitetura que faz cidade e o espaço público. Para além desta ruptura evidente, o processo de crescimento da cidade atual frequentemente projeta o espaço público depois da produção arquitetônica das suas edificações.

“A dificuldade que experimentamos ao tratar de definir os lugares públicos próprios da cultura atual, deve-se à nossa incerteza sobre o que é ou deve ser a cidade contemporânea. É necessário, se possível, clarificar essa nova ideia de cidade para avançar na definição dos lugares públicos que lhe correspondem. Em realidade, trata-se do mesmo problema enunciado de maneira distinta: repensar o carácter, a posição e a forma dos novos lugares públicos é, entre outras coisas, o que nos permitirá avançar no conhecimento da cidade contemporânea. Assim será, porque a presença de lugares públicos é uma das particularidades que caracterizam a cidade, agora e sempre.”

Carlos Martí

(<http://www.eurau12.arg.up.pt/pt/tema-e->

A realidade atual reside precisamente nas novas formas de ocupação do território disponível, através de um somatório de artefatos urbanos, que se fundamentam essencialmente em prioridades econômicas, justificadas, entre outros, pela urgência de se resolver o problema permanente da habitação.

Na contramão das configurações urbanas consolidadas, aparece o crescimento físico acelerado, e na maioria das vezes incontrolado, da cidade que descaracteriza relações, privilegiando outra ordem ou lógica que não a de interesse coletivo.

Quando se afirma que a imagem da cidade contemporânea já existe, mas está à espera de um projeto, sublinha-se a necessidade urgente de, perante as novas realidades complexas da sociedade contemporânea, se projetar formas que configurem e estabeleçam novos princípios urbanos a fim de dar sentido à cidade.

## **1.2. QUATRO AUTORES E ABORDAGENS**

O conceito de urbanidade, como aqui entendido, referente a capacidade que ambientes urbanos têm de criar apropriações intensas e diversificadas no decorrer do tempo, é um tema bem recente. Foi basicamente trazido à tona a partir da segunda metade do séc. XX, quando alguns pensadores, de arquitetos a jornalistas, perceberam que as cidades que estavam sendo criadas estavam carentes. Carentes de urbanidade.

A partir daí, diversos estudiosos passaram a levantar questões, discutir e estudar a urbanidade e suas causas e decorrências. Algumas teorias foram criadas e metodologias foram propostas em campos pertinentes à urbanidade – vitalidade, animação, co-

presença, legibilidade, diversidade, etc. Todas com uma premissa em comum: melhorar as cidades para os usuários.

A seguir, tentou-se compilar um resumo de importantes autores que se propuseram a estudar e estruturar as bases do tema, em ordem cronológica.

No que se refere à forma dos espaços públicos, o trabalho parte da teoria de Camilo Sitte. SITTE (1992) aborda questões relativas à apropriação do espaço público, analisando as ruas e as praças como lugar de passagem e encontro, mesmo que sua análise esteja mais relacionada à estética urbana. Os demais autores referenciados – Jane Jacobs, Bill Hillier, Frederico de Holanda e Jan Gehl – estudam o espaço público, principalmente quanto a seu papel nas relações sociais. As formas do espaço público são aqui entendidas como um campo que favorece ou dificulta o movimento e a interação entre os usuários. JACOBS (2003) e HILLIER (1984) abordam – implícita ou diretamente – a forma como influente nas práticas de vivência e relacionamento entre os diferentes grupos sociais.

Neste contexto, o espaço público possui atributos que são propícios ou restritivos às relações de trocas sociais, ou seja, o espaço público qualificado permite o reconhecimento mútuo dos usuários, se constituindo na base de sustentação do modo de vida de diferentes grupos.

### **1.2.1. Camilo Sitte**

Camilo Sitte em “Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen” (edição original de 1889), traduzida em “A Construção das Cidades Segundo seus Princípios Artísticos”, SITTE (1992), foi um dos primeiros autores a abordar a inversão formal resultante do aumento dos vazios em relação aos cheios. Para Sitte o espaço público é constituído e delimitado pelas massas edificadas. Em seus



estudos destaca a influência do ambiente exterior sobre o sentimento humano nas cidades antigas, defendendo que o urbanismo deveria ser pensado não apenas tecnicamente, mas também como arte, opondo-se aos fracassos artísticos da urbanização moderna. Seu interesse dirigia-se principalmente à praça que considerava o local público no verdadeiro sentido da palavra – a sala de estar ao ar livre evidenciada no foro romano e na ágora grega. Examinou o significado das praças abertas identificando um movimento no sentido de serem usadas cada vez menos para festas e atividades cotidianas, sendo seu fim muitas vezes o de liberar o campo visual para edificações.

Há muitos séculos a vida popular vem retirando-se das praças públicas, e mais acentuadamente em tempos recentes, sendo quase compreensível que tenha diminuído tanto o interesse da grande massa pela beleza das praças, que acabaram por perder grande parte de seu sentido original. SITTE (1992, pg. 113)

SITTE buscava reencontrar o sentido de urbanidade. Para ARANTES (1993) as ideias de SITTE antecediam os dissidentes do urbanismo moderno e funcional que viriam meio século depois. Sitte não analisa como as praças estão inseridas no conjunto do tecido urbano, concentrando-se na escala local. Sitte, de acordo com REIS (1993) situa-se entre os autores que concentram seus estudos na escala local do espaço urbano, o que pode ser observado também na crítica ao movimento moderno que, a partir dos anos de 1960, enfatizou as questões morfológicas da cidade. Neste contexto, a redescoberta de Camilo Sitte contribuiu para a discussão dos atributos locais responsáveis por espaços urbanos qualificados sem, contudo, problematizar o modo em que se encontram integrados, com o todo da cidade.

### 1.2.2. Jane Jacobs 1961

“[...] a cidade é isso – detalhes que se complementam e se sustentam mutuamente”.  
(JACOBS, 2003, p. 435)

Jane Jacobs, jornalista canadense da década de 1960, foi uma aficionada por vitalidade urbana. Sempre incentivou a animação, o burburinho dos lugares urbanos, a vida na rua, as pessoas, as lojas, a mistura de tipos arquitetônicos e humanos interagindo no espaço público. O trabalho de Jacobs – *“Life and death of great american cities”*, 1961 (traduzido em *Vida e morte das grandes cidades*, JACOBS, 2003) – tornou-se um referencial emblemático nesta linha, focada na perda de diversidade das novas urbanizações produzidas em larga escala, em comparação com a diversidade das cidades ditas de crescimento natural. Entenda-se diversidade como algo que tem para ela uma dimensão arquitetônica – na diversidade de tipos de edificação, de tipos de espaços públicos e de tipos de atividades – e uma dimensão social – na diversidade de tipos humanos em termos sócio-econômicos e étnicos.

Alinhada com as primeiras críticas ao modelo urbano proposto pelo Modernismo, a autora centra-se na argumentação de que a alta densidade associada ao uso misto são elementos fundamentais para a diversidade urbana. Em sua análise, Jacobs demonstra que esta preocupação se reflete na valorização de ruas intensamente utilizadas e que permitem a interação de moradores com estranhos.

No início da década de 1960, criticando as principais premissas do movimento moderno, é publicada a obra de Jane Jacobs. Grande parte da crítica de Jacobs voltava-se àquilo que a ideologia modernista apregoava: edifícios isolados, grandes áreas verdes (vazias), zoneamento de usos monofuncionais e separação da circulação de pedestres e veículos. Para Jacobs as ruas são espaços de conexão e de interação, e seu trabalho defende ruas

intensamente utilizadas (interação entre moradores e estranhos), que se traduziam por ruas tradicionais, conectadas, acessíveis, com diversidade de funções e alta densidade. Valorizando a multifuncionalidade, argumenta que as distribuições funcionais se refletem em determinados arranjos sociais. Relaciona diretamente o grau de urbanidade com o grau de vitalidade urbana, seja no bairro ou na cidade. Os estudos de Jacobs não apresentando propriamente uma sistematização do estudo da forma, são baseados em observações de realidades vivenciadas empiricamente. Defende ruas bem conectadas, densamente povoadas, onde as pessoas se sentiriam mais seguras pela presença de outras pessoas.

As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. Ao pensar na cidade o que lhe vem a cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas forem monótonas, a cidade parecerá monótona (...) se as ruas da cidade estão livres da violência e do medo, a cidade está, portanto, razoavelmente livre da violência e do medo. (JACOBS, 2003, p.29)

Jane Jacobs defende as grandes cidades com a separação nítida no espaço do público e do privado. Diferente das cidades pequenas, onde as pessoas se conhecem, nas grandes cidades pode se escolher o grau de intimidade que se deseja ter com outras pessoas. Em ruas multifuncionais, com comércio, restaurantes e bares junto às calçadas é possível encontrar na vizinhança todo tipo de pessoas e decidir o grau de aproximação que se deseja ter com elas. Segundo JACOBS (2003), ainda, quando uma área não tem uma apropriação intensa das ruas e calçadas, os moradores precisam ampliar sua vida privada se quiserem conhecer seus vizinhos e com eles manter uma relação social.

A autora explicita quatro condições primordiais para a geração de diversidade que estimulam a vitalidade e, conseqüentemente, elevam o grau de urbanidade de uma cidade. Para ela, estas quatro condições precisam necessariamente estar associadas para gerar diversidade, sendo que a ausência de qualquer uma delas inutiliza o potencial de urbanidade. São elas:

1. A necessidade de usos principais combinados:

“O distrito, e sem dúvida o maior número possível de segmentos que o compõem, deve atender a mais de uma fração principal; de preferência, a mais de duas. Estas devem garantir a presença de pessoas que saiam de casa em horários diferentes e estejam nos lugares por motivos diferentes, mas sejam capazes de utilizar boa parte da infra-estrutura. (JACOBS, 2003, p. 167)

2. A necessidade de quadras curtas:

“A maioria das quadras deve ser curta; ou seja, as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser frequentes.” (JACOBS, 2003, p. 197)

Assim, o traçado se torna mais interessante e menos monótono, incentivando a ocupação e utilização pedonal.

3. A necessidade de prédios antigos:

“O distrito deve ter uma combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados, e incluir boa porcentagem de prédios antigos.” (JACOBS, 2003, p. 207)

Desta maneira, se obtém um leque maior de possibilidades de ocupação, valores de aluguéis

diferenciados e conseqüentemente pessoas variadas.

#### 4. A necessidade de concentração:

“O distrito precisa ter uma concentração suficientemente alta de pessoas, sejam quais forem seus propósitos. Isso inclui pessoas cujo propósito é morar lá.” (JACOBS, 2003, p. 221)

Jacobs, ainda que de modo intuitivo e empírico, parece identificar os principais ingredientes da urbanidade, tanto em sua escala local arquitetônica quanto na escala global, da articulação com o entorno. Detectou, por exemplo, o problema das urbanizações produzidas “all at once”, grandes conjuntos de habitação e bairros construídos a uma só vez, em geral privados da diversidade arquitetônica natural na cidade produzida por diferentes agentes ao longo do tempo. Ela critica, igualmente, as “supposedly cosy, inward-turned neighborhoods”, bairros ou condomínios voltados para dentro, com deficiente articulação e conexão espacial com bairros vizinhos. O aspecto configuracional do espaço apesar de não aprofundado, é por ela ressaltado na recomendação de “quadras mais curtas”, por exemplo, valorizando a oxigenação e a irrigação da cidade com possibilidades de trajeto, um dos elementos chaves da condição de urbanidade.

#### 1.2.4. Bill Hillier/ Julienne Hanson e Frederico de Holanda

A forma espacial cria um campo de encontros e co-presença possíveis (embora nem todos realizáveis), dentro do qual vivemos e nos movemos e, ainda que isto não leve a interação social, este campo é em si mesmo um recurso sociológico e psicológico importante. (HILLIER, 1986, p.12)

Bill Hillier e Julienne Hanson organizam de modo profundo, os elementos da – perdida e ambicionada – urbanidade. Isso ocorre em meio a uma onda de *public inquiries* envolvendo questões de habitação social que aconteciam na Inglaterra no início da década de 1980. Neste contexto, Hillier e Hanson entendem que a busca pela urbanidade tornou-se um tema central em arquitetura.

A relação entre a forma urbana e a apropriação social dos espaços públicos, para os autores, está assente em três pilares: o primeiro deles é a organização global do espaço; o segundo, a condição de publicização do espaço; e por último, a arquitetura, a escala local do espaço.

A organização global, para Hillier “atua como um meio através do qual cidade e áreas urbanas podem tornar-se potentes mecanismos capazes de gerar, sustentar e controlar os padrões de movimento de pessoas” (HILLIER, 1983).

E deixa clara a sobreposição entre as escalas global e local: "o modo como os edifícios estão distribuídos em torno de determinados lugares é importante, mas essa forma de arranjo espacial não pode reproduzir urbanidade. O modo como o espaço se posiciona com relação ao entorno é um determinante mais importante. Urbanidade e a comunidade virtual são produtos da escala maior de organização do espaço, que é, o desenho global." (HILLIER, 1983).

Sugerindo que essa escala da totalidade, global, determina o modo como as pessoas se apropriam do espaço, Hillier e Hanson expressam na intensidade da interação entre as pessoas a publicização do espaço – o quanto um espaço é público ou não. Esta interação que pode ocorrer entre vizinhos e conhecidos, também ocorre entre estranhos:

"a percepção da presença de outras pessoas não é provavelmente aquilo que os sociólogos chamam comunidade; é mais como uma comunidade latente ou virtual que viemos a crer como importante por si própria, porque ela oferece um sentimento de segurança e pertencimento que pode ser reduzido a uma comunidade." (HILLIER, 1983).

O terceiro elemento da urbanidade de Hillier diz respeito ao modo como o espaço público é constituído. Diz ele:

"A organização convexa do espaço público e a interface deste com os edifícios – se há paredes cegas ou barreiras que distanciam os edifícios do espaço público – pode igualmente afetar fortemente a relação entre moradores e seus vizinhos e entre habitantes e estranhos" (HILLIER, 1983).

Logo, Hillier não subestima a importância do fator local e ratifica a importância dos elementos de arquitetura para a produção de urbanidade nesta escala.

Na década seguinte, o método sugerido por Frederico de Holanda (HOLANDA, 2003) herda algumas características – locais e globais – daquele proposto por Bill Hillier e Jannete Hanson, mas avança ao propor uma análise que sombria as atividades e usos do solo como geradores de co-presença. Holanda (2003) conceitua urbanidade

como uma condição “simultânea ao espaço físico e a comportamentos humanos”, pregando a diminuição dos espaços segregados e a integração espacial em rede.

A Teoria da Sintaxe Espacial analisa, através da configuração espacial, a relação entre a forma urbana e a apropriação social dos espaços públicos. Segundo os autores é possível demonstrar como a configuração da malha viária pode ser um aspecto definidor dos fluxos de movimento. As malhas viárias são capazes de concentrar ou restringir esses fluxos e estabelecer hierarquias que constroem uma rede de diferenças nas diversas vias que compõem o sistema urbano. Ainda para HILLIER (1986), a estruturação de um forte entorno com potencial de encontros relaciona-se muito mais à maneira como a forma se organiza como um todo do que em relação às características dos lugares.

HOLANDA (2003) avança na pesquisa de HILLIER, ao propor análises que extrapolam o limite da forma, envolvendo a espacialização das atividades/ usos do solo, uma vez que sua localização gera efeitos próprios de co-presença. Em outro nível de análise envolve a própria sociedade, buscando uma congruência entre a sintaxe da forma e a distribuição das atividades, com a efetiva apropriação cotidiana. Neste contexto, trabalhamos com a sequência metodológica proposta por HOLANDA, porém as leituras realizadas, em função dos objetivos específicos da pesquisa, são bem mais genéricas, evitando-se aquelas de caráter quantitativo normalmente realizadas.

Ao dar forma ao nosso mundo material, a arquitetura estrutura o sistema espacial no qual vivemos e nos movemos”... provê as pré-condições materiais para os padrões de movimento, para que encontros sejam realizados ou evitados, e que constituem a realização material – assim como por vezes a geração – das relações sociais. (HILLIER e



HANSON, no prefácio a *Lógica Social do Espaço*,  
1984)

A estrutura configuracional é responsável por uma porção de movimento, chamado por HILLIER(1996) de movimento natural. Segundo o autor, o espaço tem efeitos tanto sobre os movimentos, quanto sobre os atratores, que se posicionam nas áreas mais acessíveis para aproveitar os fluxos de movimento. A configuração da malha viária, por sua forma de articulação, estabelece a hierarquia do movimento definindo áreas com maior e menor concentração de fluxo: equivale ao efeito primário. Áreas com maior concentração de fluxo tendem a atrair certos usos que se beneficiam deste movimento, como o comercial e de serviços: corresponde ao efeito secundário de convergência de atratores. Estes atratores, por sua natureza, atraem novos fluxos e mais movimento, resultando no efeito terciário, e também podem alterar a configuração do espaço construído, correspondente ao efeito quaternário, fechando o ciclo. (MEDEIROS, 2006, p. 103)

A Sintaxe Espacial corresponde aos interesses deste trabalho, na medida em que apresenta uma investigação entre sociedade e espaço e estabelece um método de análise de padrões espaciais, estudando manifestações morfológicas globais do tecido urbano e sua relação com as configurações locais. A ênfase a importância da estruturação global a diferencia da maior parte das teorias que relacionam forma urbana e sua efetiva apropriação.

#### **1.2.4. Jan Gehl – Para as pessoas**

Entre as contribuições mais recentes relacionadas ao estudo do espaço público urbano, destacamos a de Jan Gehl. A importância da abordagem deste autor no contexto desta dissertação se dá na medida em que Gehl retoma as discussões acerca do resgate da cidade tradicional, que se caracterizava pela continuidade, densidade urbana elevada, multifuncionalidade e diversidade de espaços.

Para GEHL (2006) o espaço público é entendido como o espaço resultante do vazio entre os edifícios. Este espaço é constituído por elementos físicos como a rua, a praça, as avenidas e os jardins, entre outros. A apropriação destes espaços é variada e pode ser individual ou coletiva. Os espaços públicos com estas características são cheios de vitalidade e oportunizam a realização de atividades variadas por diferentes usuários.

Gehl reforça a importância das decisões tomadas nas diferentes escalas – urbana, setorial e local – enfatizando que é necessário uma boa distribuição das atividades pela cidade, mesmo que existam áreas com maior ou menor concentração. Neste sentido, exemplifica:

a) Na escala urbana: fazer com que atividades como habitação, serviços públicos, indústrias e comércio funcionem e estejam dispostas juntas, e não separadas em grandes terrenos individuais;

b) Na escala setorial: fazer com que edifícios e atividades se localizem próximos uns dos outros, de forma que o sistema de espaços públicos resulte compacto e as distâncias a serem percorridas por pedestres sejam curtas;

c) Na escala local: dimensionar e desenhar os espaços públicos considerando as características humanas; dotar fachadas no nível do pedestre com unidades estreitas (lojas, bares) e muitas portas, e para tornar o espaço público à sua frente mais seguro e interessante à noite, evitar vazios no tecido urbano (como bolsões de

estacionamento); e concentrar o fluxo de pedestres e as atividades no nível do solo, evitando áreas e passagens elevadas ou rebaixadas.

As estratégias de Jan Gehl para reestabelecer a vida pública e “a cidade para as pessoas” iniciam-se na década de 1970 e perduram até os dias de hoje. Gehl é um defensor ferrenho da escala humana. Para ele, as ações de planejamento e reurbanização devem começar a partir da escala do homem, passar pela composição espacial e, aí sim, chegar à definição dos prédios e edificações.

“Em resumo, o método envolve um trabalho preparatório que determina as características e grau de vitalidade em questão. Depois, os programas de necessidades são preparados para os espaços e estrutura da cidade baseados nas conexões pedonais e para bicicletas. Uma vez estabelecidos os espaços e conexões, os edifícios são posicionados para garantir a melhor possibilidade de coexistência entre a vida pública, os espaços e os prédios. A partir deste ponto, o trabalho é expandido para os bairros e áreas em desenvolvimento, mas sempre pautados num bom funcionamento adequado à escala humana.” (GEHL, 2010, p. 198)

Jan Gehl estuda a fundo as dimensões de percepção humana do espaço: de visão e comunicação; sentidos e escala. Ele classifica, com critérios baseados na percepção humana, as cidades seguras, vivas, sustentáveis e saudáveis, além de levantar as características marcantes de uma boa cidade para se caminhar, estar, encontrar e se expressar.

Em seu método, Gehl classifica as atividades nos espaços públicos em necessárias (que fazem parte da rotina diária), opcionais(feitas por escolha dos indivíduos) e sociais (resultantes da interação entre as pessoas) e mostra quão desejável é a existência dos três tipos para a cidade – projetando as cidades para as pessoas e adotando estratégias de encontros entre elas. O autor afirma que

“a grande maioria das atividades nas cidades mais populares e atraentes pertencem ao grupo das atividades opcionais, para as quais uma boa qualidade de cidade é pré-requisito.” (GEHL, 2010, p. 20)

A cidade foi, ao longo da história, espaço de encontro e reunião de pessoas, lugar de troca de informação e de bens e serviços, local de cultura e de diversão. Foi, ainda, “a via pública que proporcionava acesso e conectava os vários usos da cidade” (GEHL e GEMZØE, 2002). Neste contexto, os espaços públicos são lugares de encontro, de comércio e de circulação, que oferecem e asseguram uma multiplicidade de usos. No entanto, verificamos que hoje, ao contrário do passado, há uma tendência para uma separação e diversificação desses usos, que nos são assegurados por uma “rede contínua” de espaços públicos que se estendem por toda a cidade. Cabe ressaltar a importância do espaço público urbano como articulador, qualificador e caracterizador da cidade.

GEHL ilustra a trajetória do uso do espaço público assinalando a mudança que ocorreu a partir da cidade pós-industrial até a cidade contemporânea: no início do século XX a vida urbana estava associada quase que exclusivamente às atividades relacionadas ao trabalho; já no final do século XX, as atividades de lazer e consumo predominam a vida nas cidades. Esta trajetória pode ser associada ao desenho dos espaços públicos.

Hoje, os espaços públicos constituem importantes lugares de lazer, de passeio, de descanso, de cultura, de práticas desportivas ou, ainda, áreas de preservação ambiental. Verifica-se, no entanto, que alguns espaços públicos da cidade contemporânea têm se distanciado de seus usuários, principalmente em função da visão rodoviarista das urbanizações onde o tráfego de veículos e os estacionamentos lesam gradualmente o espaço nas ruas e praças.

“Por um longo tempo – desde 1930 até 1980 – muito pouco ocorreu no campo do urbanismo e da arquitetura do espaço público. A rejeição dos modernistas à cidade e aos espaços públicos é uma explicação a esse fato. Outra explicação é o rápido desenvolvimento do tráfego de veículos e a importância dada às rodovias e ao transporte.” (GEHL, GEMZOE 2001, p-7)

GEHL, GEMZOE (2001) apresentam os usos dos espaços públicos em quatro tipos diferentes de cidades: a cidade tradicional, como lugares de encontro, de comércio e circulação coexistindo em equilíbrio; a cidade invadida, onde os usos individuais, geralmente o tráfego de carros, usurpam território à custa de outros usos do espaço urbano; a cidade abandonada, onde espaço e vida públicos desapareceram; a cidade recuperada, onde grandes esforços são feitos para encontrar um novo equilíbrio entre os usos da cidade como lugar de encontro, comércio e circulação.

“Rotas atrativas para caminhar e lugares de parada encorajam o tráfego a pé, o qual, por sua vez, promove as atividades sociais e recreativas, pois, ao caminhar, as pessoas param e aproveitam a cena urbana.” (GEHL, GEMZOE 2001, p-14)

### **1.3. MÉTODO DE ANÁLISE**

Os autores tomados como referência anteriormente neste capítulo estão entre os principais contribuintes para o conceito de urbanidade que temos hoje. Da mesma maneira, os períodos históricos da evolução das cidades ao longo do século XX elencados, também nos mostram como evoluíram as principais formas de pensar e planejar as cidades nas últimas décadas.

Verificou-se nos tópicos anteriores, principalmente com os estudos de Bill Hillier, Julienne Hanson e Frederico de Holanda, que os mesmos elementos que contribuem com a urbanidade podem desfavorecê-la, caso não sejam arranjos de maneira adequada. É no arranjo espacial que os elementos que compõem a urbanidade se conformam, se relacionam e se confrontam, influenciando diretamente o grau de urbanidade e, na contramão, o grau de degradação espacial ou “desurbanidade” de um determinado trecho do tecido urbano. A diferença entre este arranjo espacial que conforma os lugares, as cidades, e os elementos que o compõem qualitativamente é o que este trabalho se propõe a levantar a partir de agora, especificamente tendo como objeto de estudo o Centro de Florianópolis.

#### **As dimensões morfológicas da arquitetura**

“Ao descrevermos uma cidade, ocupamo-nos predominantemente de sua forma, essa forma é um dado concreto que se refere a uma experiência concreta” (ROSSI, 1995, p. 13).

As dimensões morfológicas da cidade dizem respeito à compreensão da arquitetura que a configura e seus aspectos. A arquitetura, aqui entendida como locus espacial, e seus elementos constituintes, pode

ser compreendida como uma variável sob dois aspectos: aspectos “dependente” e “independente”, ao mesmo tempo.

Como variável dependente, segundo HOLANDA (2006, p. 2), decorre do “ambiente sócio natural em que se realiza, por exemplo: clima, relevo, geologia, hidrografia, disponibilidade de materiais (ambiente natural); conhecimento científico-tecnológico, interesses econômico-político-ideológicos (ambiente social)”. Já, como variável independente, os efeitos são decorrentes da arquitetura. Os efeitos sobre o comportamento das pessoas, a apropriação do espaço configurado por esta arquitetura, a urbanidade gerada pela arquitetura somada aos usos e atividades de determinado lugar, enfim, como importa a este trabalho, seus efeitos sobre o domínio público e a efetivação da urbanidade.

Segundo Gehl, as cidades mais convidativas obrigatoriamente devem possuir um espaço público cuidadosamente desenhado, a fim de reforçar a vida cidadina. Ainda, ressalta que “a vida na cidade é um processo que se auto-reforça em potencial” (GEHL, 2010, p. 65). A teoria do arquiteto dinamarquês entende a vida na cidade como um processo e não apenas como uma resultante. Para tanto, Gehl levanta alguns aspectos que contribuem para a qualidade da vida nos espaços públicos e conseqüentemente para a urbanidade destes lugares:

- Mais densidade;
- Mais pessoas ficando nestes lugares por mais tempo;
- Transições mais suaves entre o público e o privado;
- Bordas do espaço público com atividades;
- Melhores ritmos nas fachadas e de preferência com marcações verticais;
- Mais portas dando para o espaço público

## A dimensão humana da cidade

“Para ser um bom arquiteto, você tem que amar as pessoas, porque arquitetura é uma arte aplicada e emoldura as vidas das pessoas.”  
(Ralph Erskine in GEHL, 2010, p. 229)

Por um longo tempo na história do planejamento das cidades a dimensão humana foi deixada de lado ou esquecida. Foram sempre criados novos paradigmas ou necessidades e a condição humana de uso e vida urbana apenas se adaptou às imposições dos novos tempos. As próprias forças de mercado que teoricamente deveriam privilegiar seus compradores e usuários foram responsáveis em boa parte pela criação deste ruído entre pessoas e cidade – talvez sem dar-se conta.

De qualquer maneira, após tanto tempo, e, sobre tudo, após a “tendência modernista” de geração de cidade, tem-se hoje em dia novos desafios e paradigmas contemporâneos onde a condição humana faz parte do centro de atenções. A preocupação pela dimensão humana da cidade reflete diretamente em uma demanda por espaços com maior e melhor qualidade urbana. Neste sentido, Jan Gehl coloca quatro princípios-alvo sobre os quais deve-se focar para atingir um patamar de humanização desejável das cidades. Para Gehl, a cidade humana é animada, segura, sustentável e saudável.

A “cidade animada” ganha força quando seus habitantes se apropriam do espaço público. Andar de bicicleta, caminhar pelas ruas, sentar e vivenciar o domínio público é extremamente importante para manter vivas as cidades e contaminar seus usuários. As oportunidades de trocas culturais e sociais são as atrações principais nesta construção de uma identidade pública coletiva.

Com um maior número de pessoas no domínio público, fica mais fácil para a “cidade segura” se estabelecer. A quantidade maior de olhos



pelas ruas e quarteirões aumenta o sentimento de segurança. Na mesma medida, a cidade passa a oferecer distâncias caminháveis e densidades agradáveis entre os variados usos, atividades e configurações de espacialidades distintas. Observando contextos e distâncias maiores, busca-se a “cidade sustentável”, que possui grande apoio nas redes de infraestruturas e de transporte público qualificadores e ordenadores do espaço público. Estas redes, quando utilizadas de maneira inteligente, tenderiam a otimizar os recursos, consumos e perdas econômicas e sociais proporcionando também o desenrolar de uma “cidade saudável”.

### **As escalas local e global**

Esse entendimento das diferentes escalas a partir da gradação dos eixos e da acomodação do corpo/atividades é crucial na demonstração das razões da arquitetura e do urbano. São as linhas de movimento e de visada, umas maiores, mais longas, outras menores, que em conjunto e de modo articulado compõem a espacialidade dos lugares; cidades, edifícios e interiores privados. As escalas local e global se sobrepõem nesse arranjo espacial. A escala local é aquela visível pela pessoa, a visualização in situ e seu entorno imediato, aquele trecho de rua, aquela esquina, o conjunto de ritmos de fachada que ali se relacionam.

No âmbito local um atributo crucial da condição de urbanidade é a constituição do espaço no sentido “hillieriano”, ou seja, a intensidade de ligações entre interiores privados e o espaço aberto público, através da ocorrência de portas e janelas. Essa característica relativamente banal seria talvez aquela mais negligenciada no desenho urbano modernista. Ainda na dimensão local contribuirá também na condição de urbanidade a forma geométrica ou, se quisermos, a dita dimensão de convexidade dos espaços. Aí entram,

naturalmente, a largura e a altura dos espaços, largura das calçadas, relação destas com a dimensão do leito viário e outros tantos detalhes e desdobramentos. A urbanidade da forma urbana, em sua dimensão local, é assim constituída por uma miríade inesgotável de elementos e suas combinações.

Ao apreciar essa escala local a pessoa estará simultaneamente vivenciando a escala global ou seja, a condição espacial global na qual aquela situação local está imersa, ainda que não a esteja vendo. A efetividade dessa escala global sobre uma determinada situação urbana é predominante, como ensina Hillier (1986). Pode-se dizer, na linha sugerida por Hillier, que uma mesma situação local – tipo e arranjo de edifícios, estilo, etc – quando, hipoteticamente, imersa em outra situação global resultará, essa mesma situação local, em outra condição de urbanidade, isso porque terá um padrão de uso do espaço distinto daquele observado na localização anterior e, provavelmente, um grau de vitalidade, de animação, igualmente diferente daquele, estando todos os elementos da urbanidade globalmente estabelecidos.

O traçado viário é importante item de análise ao se tratar da escala global. Segundo Solà-Morales, o elemento que resume e expressa a organização conjunta do solo, representando uma imagem permanente e memorável da Cidade. Cabe salientar que a importância do estudo do traçado deve-se também ao fato deste ser uma estrutura de permanência no contexto das cidades. Os usos do solo, as edificações e as redes de infra-estrutura têm uma velocidade maior de transformação que o traçado.

Bernard Huet afirma:

“...a qualidade de um traçado se baseia sobre a pertinência funcional, monumental (hierarquias), e dimensionais (largura,

comprimento e malha). Não sabemos ainda qual poderia ser a pertinência de um traçado destinado a uma cidade contemporânea mas com certeza ela deverá inserir-se em uma convenção urbana duradoura”. (HUET, 1986, p. 86)

Da mesma maneira, o mesmo também pode ser observado criticamente sob a ótica das condições e locais de urbanidade e como interfere nestas.

“Como essas pessoas nunca conseguem suprir o conjunto de suas necessidades nas redondezas, a não ser percorrendo um único trajeto, essa distribuição de serviços, de oportunidades econômicas e de vida pública torna-se impossível.” (JACOBS, Jane, 2003, p. 200)

A condição de urbanidade de toda e qualquer situação urbana seria, portanto, em qualquer circunstância, resultante da sobreposição sinérgica de condições locais e globais, atuando simultaneamente em uma determinada situação.

## **A relação entre público e privado**

É preciso que compreendamos os espaços públicos, suas características físicas e os elementos que os delimitam. Limites entre público e privado claros devem ser compreendidos em termos relativos “como uma série de qualidades espaciais que, diferindo gradualmente, referem-se ao acesso, à relação entre a propriedade privada e a supervisão de unidades espaciais específicas” (HERTZBERGER, 2006, p. 12).

“Porque a boa cidade é a que consegue dar valor público ao privado. E, assim como uma boa cidade é feita de boas casas, de boas lojas, de bons bares e bons jardins privados, ela também o é de passeios públicos, de monumentos e de edifícios representativos.”  
(SOLA-MORALES, 2001, p. 106)

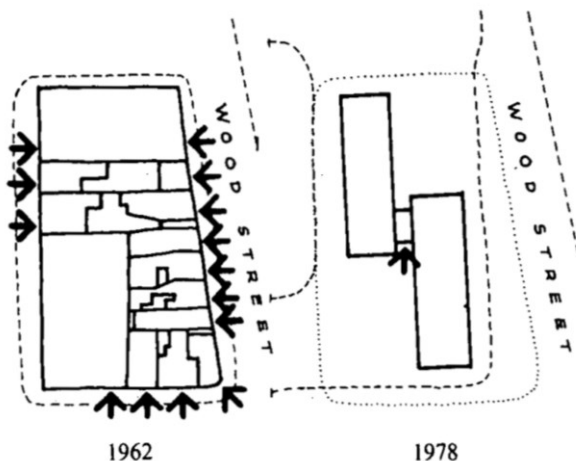
Qual é e como acontece o entendimento coletivo acerca da relação entre público e privado? Como se privilegia ou se elege o caráter coletivo da cidade? No centro de Florianópolis, são notórias as barreiras impostas em meio à trama do espaço urbano: muros que “protegem”, edifícios que dão as costas ao espaço público, ausência de atividades no rés do chão das edificações, praças sufocadas. Paradoxalmente, no texto referenciado, Solá-Morales (2001, p. 103) prega que “dar caráter urbano, público, aos edifícios e lugares que sem isso seriam somente privados, esta é a função do espaço público”. Esse pensamento marcadamente contemporâneo não poderia ser mais adequado para o caso das áreas centrais consolidadas de Florianópolis, transformando espaços essencialmente estéreis em parte estimulantes do tecido urbano “multiforme”. Esse reconhecimento e cuidado no tratamento dos espaços de centralidade e das relações abre um campo de reflexão de escalas múltiplas para a projeção urbana e arquitetônica.

“A cidade não é o espaço público no sentido do não privado, no sentido do que é da administração pública. Isto pode ser bom, em alguns casos. Mas isso não é a cidade. A cidade é onde o público e o privado se mesclam. A cidade são aqueles espaços ao mesmo tempo públicos e privados.” Manoel de Solá-Morales

Desde o final do século XIX, com Camillo Sitte, e o início do século XX, com o movimento moderno, as relações e interseções entre espaço público e espaço privado têm ocupado parte do pensamento urbanístico sobre as cidades. Da cidade tradicional ao modernismo, muito mudou no modo de se enxergar as barreiras entre o público e o privado. E, ainda nos dias de hoje, o entendimento coletivo de espaço público e espaço privado é de caráter cultural. Para Herman Hertzberger (1996, p.15), “os conceitos de “público” e “privado” podem ser vistos e compreendidos em termos relativos como uma série de qualidades espaciais que, diferindo gradualmente, referem-se ao acesso, à responsabilidade, à relação entre a propriedade privada e a supervisão de unidades espaciais específicas”.

Hertzberger afirma que é importante existir uma delimitação clara entre o que é público e o que é privado, para que as pessoas se apropriem e cuidem de seu espaço. Todavia, prega que essa transição deve ocorrer de modo suave.

“O segredo é dar aos espaços públicos uma forma tal que a comunidade se sinta pessoalmente responsável por eles, fazendo com que cada membro da comunidade contribua à sua maneira para um ambiente com o qual possa se relacionar e se identificar.” (HERTZBERGER, 1996, p. 45)



Cardiff  
Wales

FIGURA 05 – Interação edificação x espaço público: à esquerda, edificações com forte interação com a rua devido ao número de aberturas; à direita com pouca interação, apenas uma abertura.

FONTE: BENTLEY et al, 1985, p. 13 in urbanidades.arq.br

Jan Gehl (2010) descreve e analisa uma boa transição entre o espaço público e o privado sob 6 aspectos:

- Escala e ritmo: mantendo o foco na velocidade de percepção das pessoas.
- Transparência: a interação entre pedestres e o interior das edificações encoraja a vida nas ruas.
- Apelo a diversos sentidos: os pedestres são cativados por edifícios e atividades que ativam o maior número de sentidos possíveis, além da visão – tato, olfato e audição – em detrimento dos que possuem apenas o apelo visual nas fachadas.

- Texturas e detalhes: chamam a atenção e aproximam pedestres para caminhar próximo a eles.
- Mistura de funções: unidades pequenas e muitas aberturas, complementadas por uma grande variedade de funções, fornecem mais possibilidades de experiências e trocas entre interior e exterior.
- Ritmos verticais de fachada: o pavimento a nível do solo com predominância de ritmo vertical faz com que a caminhada seja mais interessante e mais curta, em comparação a fachadas com predominância horizontal.

É conveniente lembrar que Gehl se refere a edificações que configuram a quadra, seguindo seu desenho. Esta é uma situação pouco comum na realidade brasileira.

### **A co-presença**

Essa vitalidade ou condição de animação de uma determinada situação urbana poder ser aferida através da co-presença de pessoas no espaço público. Ainda, que esse indicador, a vitalidade, e a urbanidade sejam condições conceitualmente distintas, a presença de pessoas no espaço público será a um primeiro indício, aquele mais básico, da condição de urbanidade, especialmente se essa co-presença for efetivada por pessoas com diferente poder de compra, etnia e religião. O conceito pode portanto ser entendido de um modo mais complexo, permitindo que falemos de tipos ou graus de urbanidade, em um processo de aferição onde contam, por um lado, as características ou qualidades dos lugares e, por outro lado, e a presença e a atitude das pessoas.

O recorte definido para aplicação deste método foi escolhido devido a sua importância histórica como berço do desenvolvimento urbano

da cidade de Florianópolis. A região da Praça XV de Novembro e seu entorno foi o ponto de partida onde as primeiras relações urbanas do Centro de Florianópolis se estabeleceram e influenciam até hoje sua ocupação. A definição deste recorte objetiva que a análise não seja apenas local, compreendendo o todo da estrutura urbana onde a área central de Florianópolis está inserida.

## O método

O método de análise para esta dissertação fundamenta-se em estudos que resultaram em

“[...] um método para se conhecer, saber observar, avaliar e, conseqüentemente, manipular, os principais atributos de um espaço público incidentes no seu desempenho sociológico, com vistas à obtenção da vida pública”. (TENÓRIO, 2012),

A arquiteta Gabriela Tenório, em sua tese de doutorado – “Ao desocupado em cima da ponte. Brasília: arquitetura e vida pública” orientada pelo professor Frederico de Holanda da Universidade Federal de Brasília – procurou perceber, entender e construir uma compreensão da relação espaço público x vida pública na cidade de Brasília. Ela elaborou tabelas onde reuniu estrategicamente as variáveis que sintetizou de autores nos quais baseou sua tese – entre eles, também, Jane Jacobs, Jan Gehl, Bill Hillier, Julienne Hanson e Frederico de Holanda. Gabriela reuniu vinte e sete elementos relacionados especificamente à análise de espaços públicos. Feito isto, estipulou uma gradação classificatória dos elementos que permitiriam classificar e comparar as áreas em estudo.

Seguindo os passos de Tenório, será feito o **“conhecimento do objeto de estudo”**.



“A partir de um dado espaço público de nosso interesse, deve-se passar um tempo nele, para procurar conhecê-lo, ou vê-lo com outros olhos (se ele já é conhecido). Deve-se procurar acessá-lo de diferentes maneiras, em diferentes dias e horários, caminhar por ele, explorá-lo, vivenciá-lo, fotografá-lo, filmá-lo, conversar com seus usuários. Da mesma forma, deve-se procurar também conhecer a área da cidade à qual ele pertence. Idealmente, deve-se estudá-la em seu contexto urbano com ajuda de textos específicos, mapas, fotos aéreas, dados estatísticos, legislação. É importante aqui obter/elaborar um mapa o mais detalhado possível do lugar e seus arredores” (TENÓRIO 2012, pg. 180).

Paralelamente é feito um **“levantamento da vida pública”**, onde

“deve-se observar os sujeitos e suas atividades: quantos são, quem são, o que estão fazendo, quando e onde estão fazendo; ver se estão realizando suas atividades com facilidade ou dificuldade. Esta observação deve ocorrer num dia de semana comum e num dia de fim de semana, durante os vários períodos do dia. A primeira etapa permitirá definir locais convenientes para isso” (TENÓRIO 2012, pg. 180).

A partir daí, a **avaliação da vida pública**

“vem da apreciação de variáveis reunidas no grupo itens de verificação, tendo-se em mente que sempre pode haver mais pessoas no lugar, as pessoas sempre podem ser mais variadas, e

que elas sempre podem fazer mais atividades, por mais tempo, de melhor maneira” (TENÓRIO 2012, pg. 181).

Com a avaliação da vida pública, é possível dizer, claramente, “se ele é ou não bem sucedido quanto a sua capacidade de gerar vida pública e “em que medida”. Também será possível dizer se isso é condizente com suas características e com seu papel na cidade” (TENÓRIO 2012, pg. 188), podendo assim, dar sequência ao próximo passo: “**a avaliação do espaço público**”. É importante que saibamos os causadores de urbanidade em um bom espaço público e também o que se pode fazer para que eventualmente este espaço seja ainda melhor. Caso o espaço não seja dotado de urbanidade, da mesma maneira, é importante entendermos as razões de seu mau desempenho. Para isto é necessário que se conheça os elementos de configuração e as variáveis relacionadas aos atributos deste espaço público.

Todas estas variáveis, tanto de avaliação da vida pública – sujeitos e atividades – quanto de avaliação do espaço público – atributos globais e locais – estão organizadas em uma tabela para aplicação do método. As variáveis a serem analisadas serão distribuídas da seguinte maneira:

- a) **Vida Pública:** Sujeitos – número de pessoas, variedade de pessoas e distribuição das pessoas no tempo; e Atividades – passagem, permanência, encontros, manutenção/ vigilância e demais atividades.
- b) **Atributos Globais:** (da estrutura da cidade) – espaço livre público, integração do todo, atividades, habitação e mobilidade.
- c) **Atributos Locais:** (da configuração dos espaços públicos) – localização, limites e dimensões, tipos edifícios, portas/ janelas,

piso, acesso e circulação, atividades nos limites e arredores do lugar, atividades no lugar, conforto, custos, orientabilidade/ identificabilidade, significado/ simbolização, afetos, beleza/ conservação/ manutenção.

A tabela de Gabriela contempla os diversos itens para avaliação, em uma gradação de cores que vai do vermelho (corresponde ao nível mais indesejável/ inaceitável), ao verde (correspondendo ao nível ideal/ mais desejável), permitindo uma leitura gráfica dos atributos levantados.

| VARIÁVEIS | ATRIBUTOS                     |         |                             |             |              |
|-----------|-------------------------------|---------|-----------------------------|-------------|--------------|
|           | mais indesejável/ inaceitável |         | nível ideal/ mais desejável |             |              |
|           | vermelho                      | laranja | amarelo                     | verde claro | verde escuro |

Além das cores utilizadas para a classificação dos espaços analisados, a autora associa uma classificação numérica variando de 0 a 4 correspondendo as seguintes cores: vermelho, laranja, amarelo, verde claro e verde escuro. Isto possibilita obter um somatório e uma média ao final da análise de cada uma das áreas, considerando, outrossim, que esses possuem diferentes graus de importância para o caráter urbano de cada área analisada. Apesar dessa importância relativa de cada elemento, o conjunto dos elementos analisados pode indicar um bom diagnóstico das condições de urbanidade de uma determinada área.

A abordagem deste trabalho envolve a análise morfológica do espaço público urbano da área central de Florianópolis, com preocupações específicas relativas ao seu traçado e a maneira como a forma urbana interfere na apropriação da rede de espaços públicos existentes. Portanto, a análise do estudo de caso a ser apresentada levará em

conta os principais atributos levantados por Gabriela Tenório, porém com uma abordagem analítica diferente, com apresentação gráfica através de mapas e figuras que ilustrem estas análises, ao invés de tabelas.

Neste sentido, a seguir estão relacionados importantes categorias de análise relacionadas diretamente à forma urbana e o modo como implicam a elevação do grau de urbanidade. Os elementos de Tenório que serão analisados no capítulo seguinte se encaixam dentro destas categorias.

#### MAPA 01

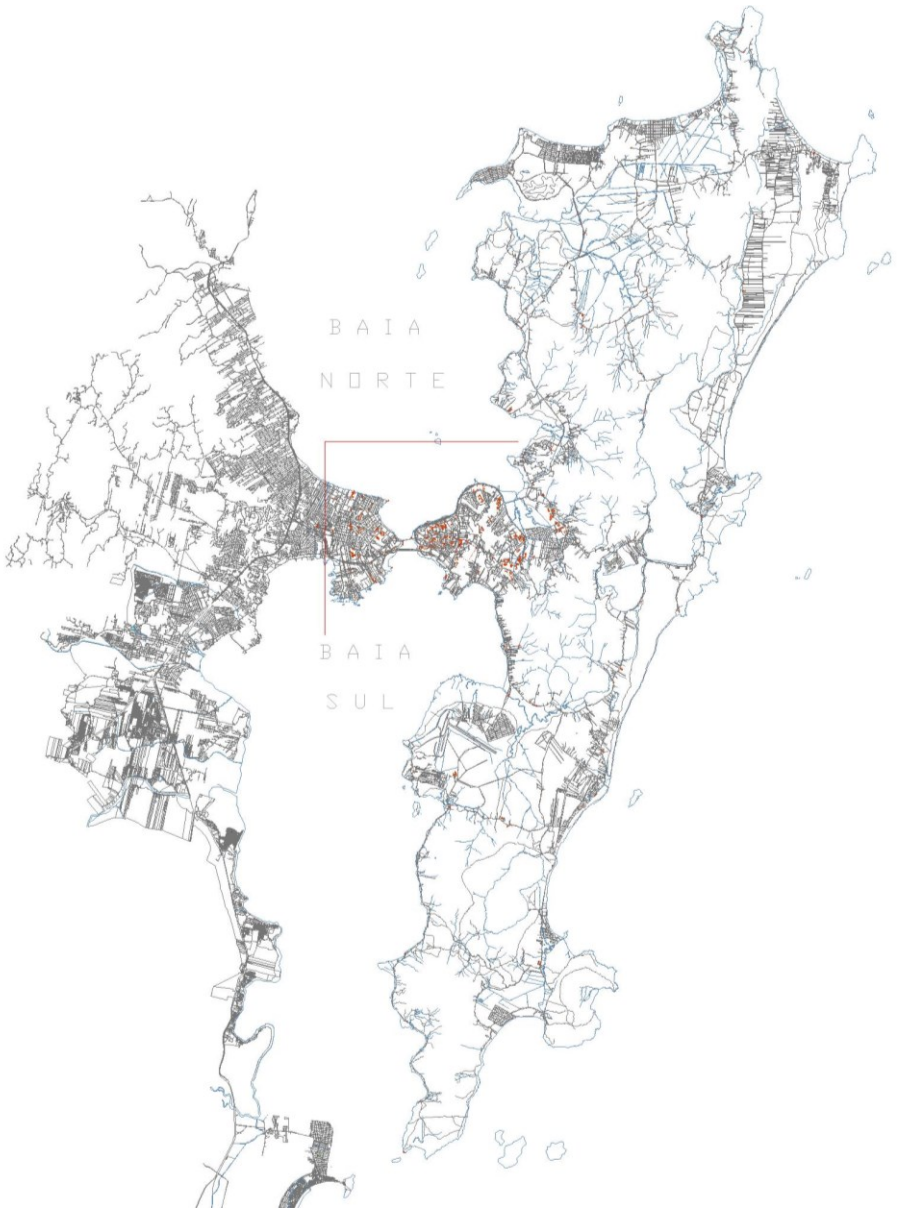
Florianópolis insular e continental juntamente a seus municípios vizinhos.

Destaque para a porção central e conexão com o continente.

Fonte: Produzido pelo autor sobre mapa cadastral.

Escala: 1:200.000

## 2. O CENTRO DE FLORIANÓPOLIS



Florianópolis, capital do Estado de Santa Catarina, localiza-se no litoral central do mesmo e tem seu território de 452km<sup>2</sup> distribuído parte em porção continental e parte insular – com cerca de 93% representado pela Ilha de Santa Catarina. O município possui, segundo estimativa do IBGE de 2013, população aproximada de 453.000 habitantes, que somada aos municípios conurbados – Biguaçu, São José e Palhoça, chega a quase 1.000.000 de habitantes.

A forte vocação para o turismo faz com que a população da cidade quase dobre nos meses de alta temporada. Junto ao turismo, a administração pública e o comércio são responsáveis por pouco mais da metade da economia local. Além destes, cresce no município um forte setor de desenvolvimento tecnológico, que corresponde a mais de 40% de seu PIB.

A ocupação paulatina da Ilha de Santa Catarina deveu-se à sua importância geográfica no Brasil Meridional dos séculos XVII, XVIII e XIX. As duas baías com características distintas constituem ancoradouros adequados à navegação em diferentes condições de tempo. Dado isto, o porto instalado em sua porção continental e entre as duas baías, foi definidor da centralidade urbana que se iniciava. Com a organização dos núcleos de colonização em freguesias pelos açorianos, a posição do núcleo original da cidade permitiu integração marítima e terrestre entre a área central (continental e insular) e os demais pontos de ocupação na Ilha. Cabe ressaltar que a localização privilegiada permitiu tanto um porto de abastecimento, como de apoio militar, além de viabilizar fácil acesso ao continente.

Para que se possa entender um pouco mais a fundo e com bom substrato a história do desenvolvimento urbano de Florianópolis, a leitura de “Florianópolis Memória Urbana” da arquiteta Eliane Veras da Veiga (VEIGA, 2010) é fundamental. Eliane descreve com detalhes

os acontecimentos de época e estruturação da cidade. Segundo a autora,

Florianópolis, com origem a partir de Desterro, teve os primeiros registros de povoamento por europeus no início do século XVI. Em 1678 Francisco Dias Velho ergueu uma cruz, e foi iniciada a construção da Capela Nossa Senhora do Desterro. A colonização foi vagarosa, "... foi processando-se uma ocupação litorânea lenta e espontânea, por meio da concessão de sesmarias, que fixaram-se com seus estabelecimentos agrícolas e pastoris." (VEIGA, 2010, p.31) A capela, onde atualmente está localizada a Catedral Metropolitana, e a primeira casa de Dias Velho, marcaram o futuro núcleo urbano.

"Assim, pousada na colina, descortinando o mar em sua frente, a capela de Dias Velho mirava as pobres choupanas que nasciam junto à colina, o caminho do mar. Foi esse o nascimento da Vila de Nossa Senhora do Desterro. O local da capelinha de Dias Velho pode ser considerado o berço de Florianópolis." (SOUZA apud VEIGA, 2010, p. 33)

O núcleo central girava em torno da capela construída por Dias Velho. A Igreja Matriz foi edificada neste mesmo local em 1749. A vila seguiu as normas expressas na Provisão Real de D. João V (09/08/1747), que estabelecia a regulamentação urbanística e a distribuição da população,

A ocupação que se iniciou em torno do Largo da Matriz, teve seu crescimento primeiramente para leste e posteriormente para oeste. Em volta do Largo da Matriz foram construídas as primeiras edificações oficiais, como a Casa de Câmara e Cadeia (1771) e o Palácio do Governo (1765), além das primeiras residências em alvenaria (VEIGA, 2010, pg. 43).

Eliane traz as ponderações de Peluso Jr. e Dias a respeito do plano urbano da época. Peluso Jr. reforça a importância do porto, da praça e da Matriz na conformação da ocupação de Florianópolis, evidenciando questões relativas à forma e à localização da praça: o traçado irregular (forma trapezoidal) em desacordo com as Provisões Régias e a sua localização não central (deslocada para leste). Dias coloca que a forma irregular da praça é decorrente do traçado das primeiras ruas perpendiculares a linha da praia (levemente curva), resultando numa forma mais estreita junto à orla e mais larga ao alto, no limite com a Matriz. Ambos destacam a independência da Matriz em relação ao plano, que não ocupa o eixo da praça, posicionada de modo que privilegiasse uma situação dominante (cota mais alta).

A intenção inicial de quadras regulares foi se perdendo ao longo do tempo em função da sinuosidade da orla, da topografia acidentada e da necessidade de comunicar as baías norte e sul através de ligações mais curtas. Além destas questões, ao expandir em direção as chácaras houve resistência e dificuldade em agregá-las, de alguma forma ao traçado urbano.

“Desterro, depois Florianópolis, jamais permaneceu estática. Desde seus primeiros anos como cidade, o dinamismo da vida urbana modificou-se constantemente, ainda que de forma lenta. O plano urbano criado por seus fundadores expandiu-se pela transformação de terras rurais em terrenos urbanos, geralmente obedecendo aos interesses dos proprietários, raramente aos da urbanização, à medida que a orla urbana avançava sobre o campo, impulsionada pelo crescimento da população. (BRITO apud VEIGA, 2010, pg. 164)

A Praça XV de Novembro e seu entorno constituem o núcleo central que deu origem ao processo de evolução urbana da cidade de



Florianópolis. A partir de seu núcleo inicial, a cidade se desenvolveu em direção às várzeas, córregos e fontes de água e, posteriormente às áreas com declividade mais acentuada.

A mudança do transporte marítimo para o rodoviário, iniciada na década de 1920 – a partir da inauguração da Ponte Hercílio Luz, estende-se até os dias de hoje. No que se refere a integração rodoviária, Nelson Popini Vaz destaca que

“A primeira fase abre-se com a inauguração da ponte Hercílio Luz em 1926, quando inicia-se a decadência do porto, até a década de cinquenta. (...) A segunda fase iniciada na década de sessenta marca a reintegração da Capital as atividades econômicas do Estado, paralelamente ao crescimento acentuado do setor público, com enorme repercussão sobre toda a região polarizada.

(...) Os anos setenta são para a Capital o coroamento do período do "milagre" ao receber grandes obras como aterro da baía sul, a ponte Colombo Sales, a avenida Beira-Mar Norte, as ligações com os balneários, etc. Na década seguinte a cidade vai absorver os efeitos desta violenta reformulação viária, ampliando seu sistema viário e de transportes coletivos.”  
(VAZ, 1990, p.34 a 36)

A partir dos anos 1970 o crescimento de Florianópolis sofreu radical aceleração. Principalmente devido ao desenvolvimento da atividade turística, a parte insular da cidade passou por diferentes momentos e transformações que condicionaram e condicionam a estrutura urbana hoje existente. A desativação do porto continental, a implantação das pontes e a construção de aterros viários foram

alguns dos fatores resultante deste crescimento e que contribuíram para sua transformação espacial urbana.

O aterro da Baía Sul se constituiu num acréscimo cuja função principal foi a de abrigar o sistema viário de acesso a Ilha, através das Pontes Colombo Machado Salles, num primeiro momento, e Pedro Ivo Campos, em seguida. Este acréscimo afastou o mar da região e a Praça XV e seu entorno perdeu a relação que mantinha com a orla, seja através do porto, trapiches ou borda d'água. Esta relação não mais se estabeleceu em função do sistema viário de grande porte que separa o centro da orla.

O Centro da cidade situa-se, portanto, na porção insular que mais se aproxima do continente sendo por ali feitas as únicas ligações entre ilha e continente através das pontes Pedro Ivo Campos, Colombo Salles e Hercílio Luz, esta última desativada e ainda em fase de recuperação.



Figura 06 - Vista aérea da ilha em direção ao continente.  
À esquerda a Baía Sul e à direita a Baía Norte.  
Fica clara a delimitação do Centro entre as baías e o Maciço do Morro da Cruz.

MAPA 02  
Os aterros na área central continental e insular  
constituem área expressiva do tecido central.  
Percebe-se que interferem diretamente na  
relação entre o Centro e a borda d'água.

Fonte: Produzido pelo autor sobre mapa cadastral  
Escala 1:25.000



MAPA 03  
O recorte analisado – A praça XV de Novembro e  
seu entorno – destacados em meio à área  
central da cidade.

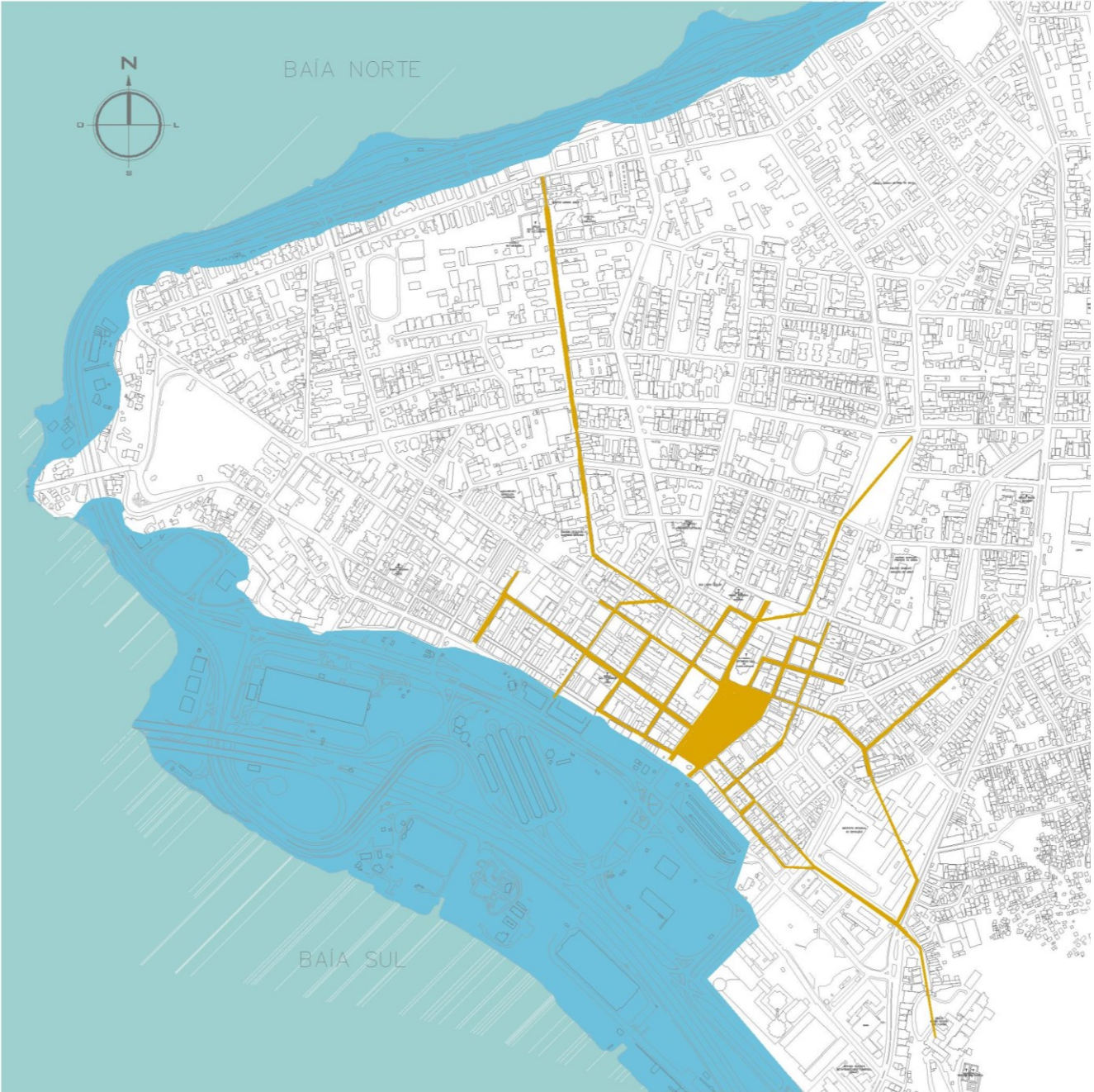
Fonte: Produzido pelo autor sobre mapa cadastral.  
Escala 1:25.000



MAPA 04  
Mapa do Centro de Florianópolis com destaque  
para o núcleo central em 1754.  
O início da centralidade a partir da Praça XV de  
Novembro.

Fonte: Produzido pelo Autor.  
Informações de VEIGA (2010) sobre mapa cadastrasl  
atualizado.  
Escala 1:12.500

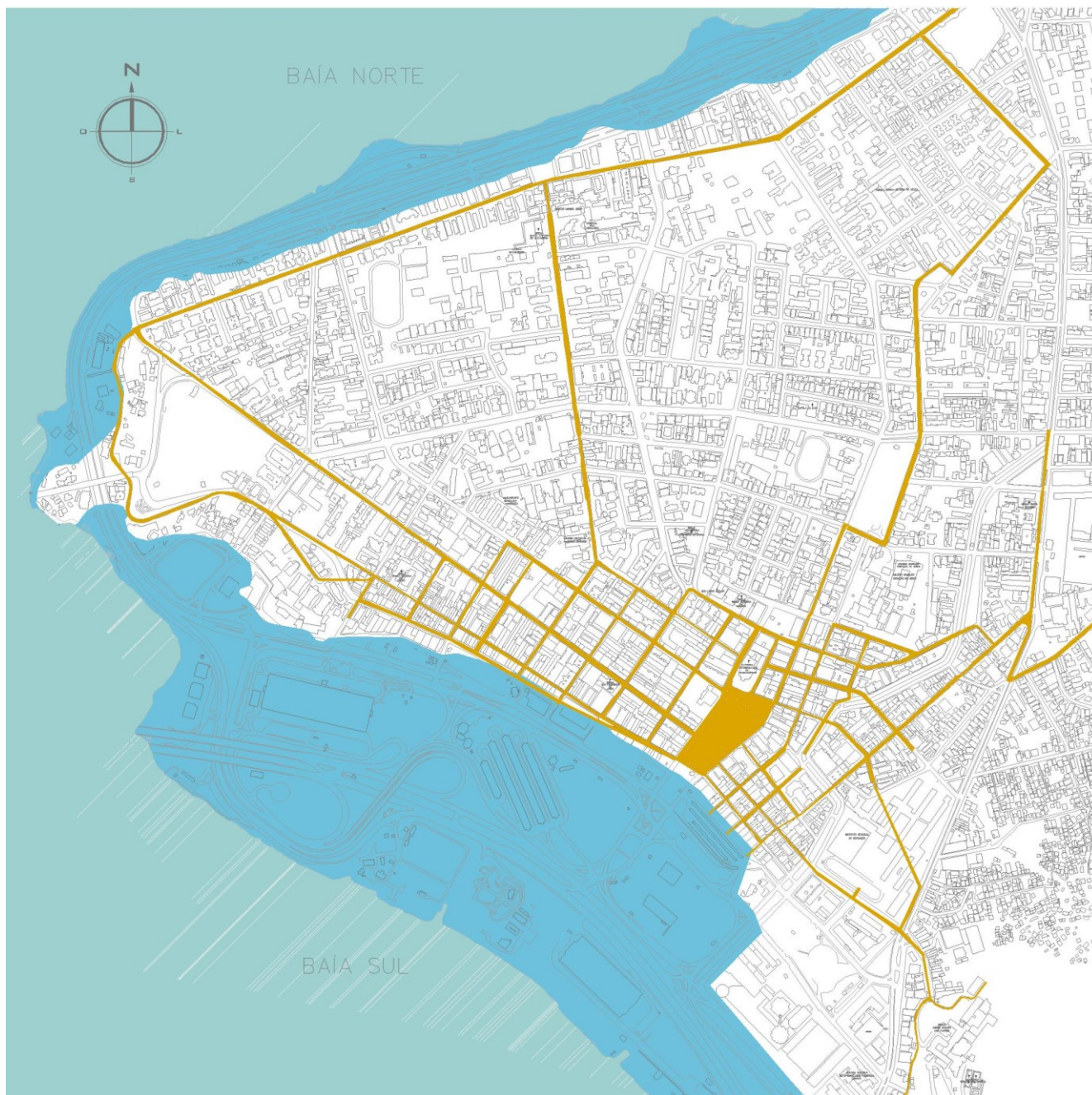




MAPA 05  
Mapa do Centro de Florianópolis com destaque  
para a área central de 1819 e suas vias  
principais.  
Busca-se a ligação terrestre entre as duas baías

Fonte: Produzido pelo Autor.  
Informações de VEIGA (2010) sobre mapa cadastrasl  
atualizado.  
Escala 1:12.500



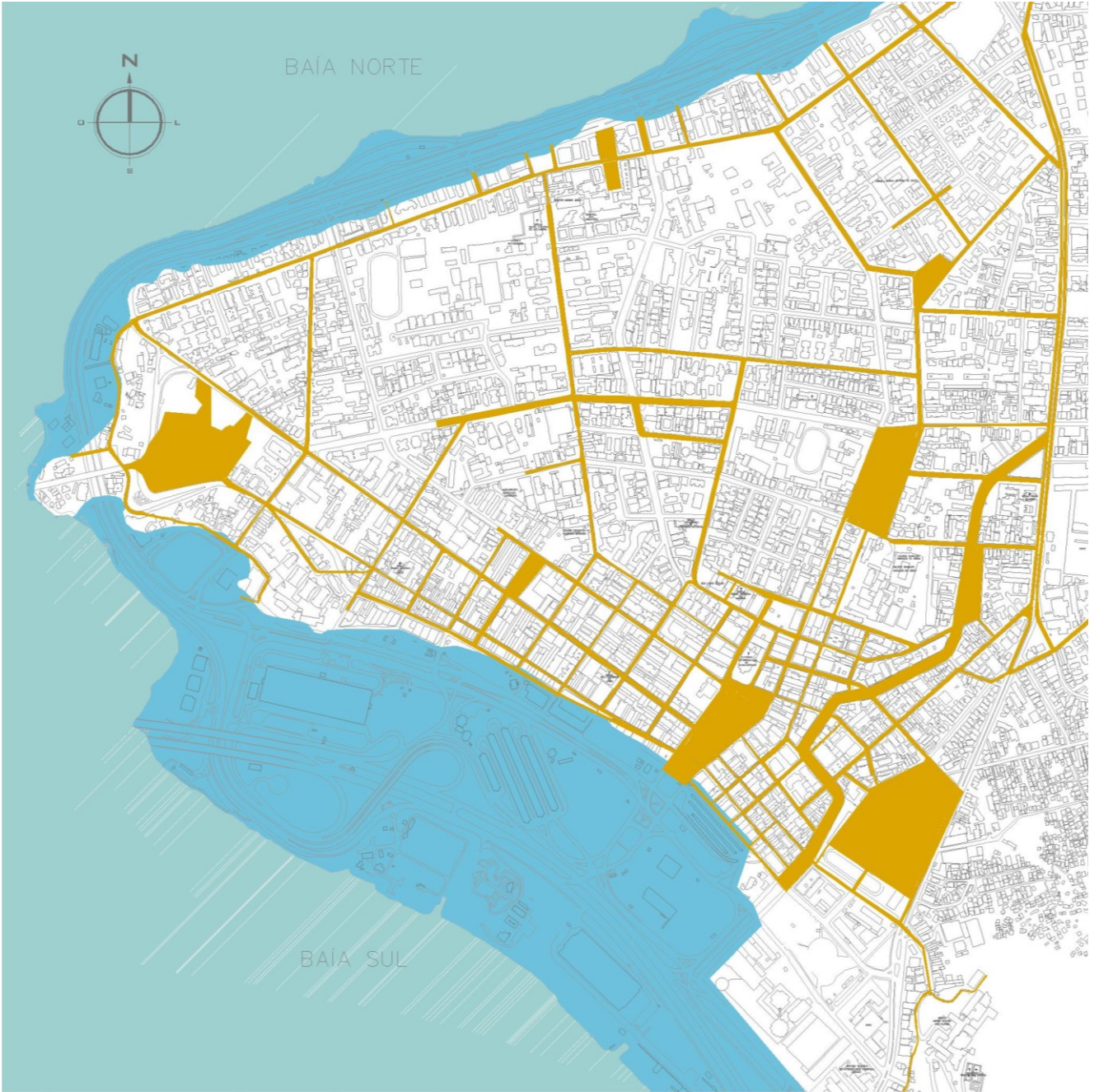


MAPA 06

Mapa do Centro de Florianópolis com destaque  
para a área central no início do século XX.  
Percebe-se a definição da rede de espaços  
públicos e as primeiras rupturas das chácaras ao  
norte.

Fonte: Produzido pelo Autor.  
Informações de VEIGA (2010) sobre mapa cadastrasl  
atualizado.  
Escala 1:12.500

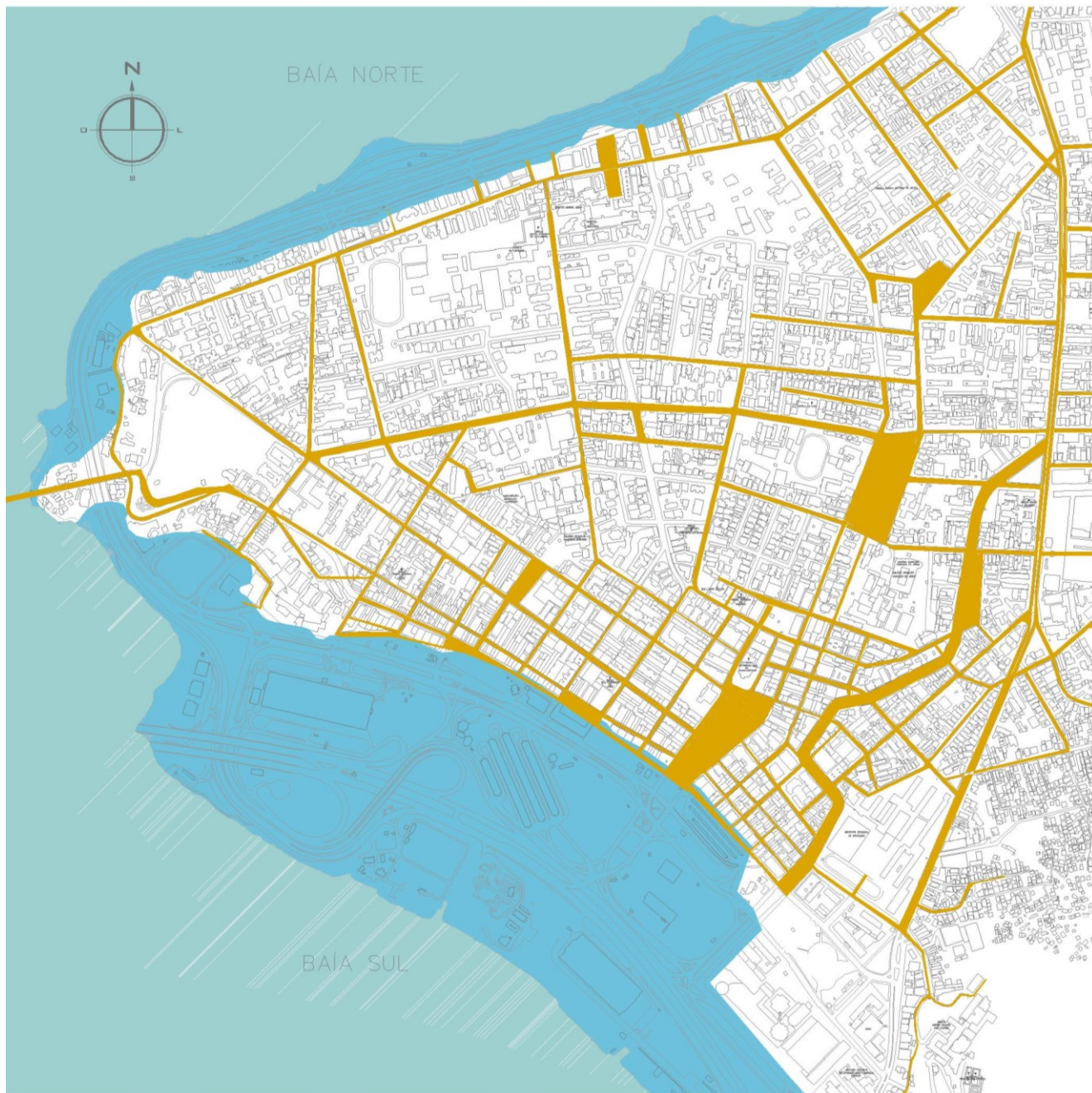




MAPA 07  
Mapa do Centro de Florianópolis com destaque  
para a área central de 1951.  
A evolução urbana em meados do século XX.

Fonte: Produzido pelo Autor.  
Informações de VEIGA (2010) sobre mapa cadastrasl  
atualizado.  
Escala 1:12.500





MAPA 08  
Mapa do Centro de Florianópolis nos dias atuais.  
A ocupação viária consolidada dos aterros da  
Baía Norte e Baía Sul.

Fonte: Produzido pelo Autor.  
Informações de VEIGA (2010) sobre mapa cadastrasl  
atualizado.  
Escala 1:12.500





## 2.1. A PRAÇA XV E SEU ENTORNO

“Para o acento e logradouro públicos de cada lugar se destinará meia légua em quadro, e as demarcações destas porções de terras se fará por onde melhor mostrar e permitir comodidade do terreno, não importando que fiquem quadrados, contando que a quantidade de terra seja a que fica dita.

No sítio destinado para o lugar se assinalará um quadrado para praça de quinhentos palmos de face, e em um dos lados se porá a Igreja, aruá ou ruas se demarcarão ao cordel com largura menos de quarenta palmos, e por elas e nos lados da praça se porão as moradas em boa ordem, deixando umas e outras e para trás lugar suficiente e repartido para quintais atendendo assim ao cômodo presente como a poderem ampliar-se as casas para o futuro”. (Provisão Régia de 9 de agosto de 1747) (CABRAL, 1950, p.592).



Figura 07 – A Praça XV acesso Oeste, em frente ao Calçadão da Rua Conselheiro Mafra.

A tradicional figueira, onde a crença popular manda dar várias voltas em torno de sua base para atrair fortuna e casamento.

Fonte: Acervo do autor.

O núcleo central da cidade de Florianópolis, também denominado centro histórico, “o centro do Centro”, é constituído pela Praça XV de Novembro e seu entorno, e ainda hoje mesmo com a expansão e crescimento da cidade em outros vetores é tido como seu centro funcional. Seu traçado urbano, conforme descreve VEIGA (2010), seguiu as normas portuguesas do século XVIII definindo “como núcleo gerador a praça de frente para o mar”, destacando as edificações religiosas e públicas: a praça ao centro e de frente para o mar (ao sul), a igreja (ao norte) o palácio no governo (à oeste) e a casa de câmara e cadeia (à leste).

As edificações ditas civis eram mais precárias. As habitações tinham uma relação com a rua expressa na fachada, sendo comum o uso da meia-porta, com o intuito de evitar o acesso de animais. Ao longo do tempo estas características foram se transformando. Dentre as edificações mais significativas da época, destacamos: A Igreja Matriz, o Palácio do Governo, a Casa de Câmara e Cadeia, o prédio dos Correios, o antigo Mercado Público, a antiga Alfândega, o Trapiche Municipal e o Miramar – café/restaurante no prolongamento da Praça XV, debruçado sobre o mar.

O Largo da Matriz passou por várias obras de embelezamento. A praia atingia o eixo das Ruas Conselheiro Mafra e João Pinto, e por ali chegavam mercadorias e pessoas. As primeiras obras referiam-se não somente às questões estéticas, mas também aquelas relacionadas à higiene e ao lazer. Novas edificações começaram a contorná-la e o projeto previa acesso por rampas, revisão do ajardinamento, mobiliário urbano, coreto e fechamento da praça. Lentamente foi dada continuidade, com a substituição das rampas por escadarias e o rebaixamento das ruas limítrofes a praça. Depois de um tempo com as obras interrompida, entre 1890 e 1910 a praça se tornou um jardim com grades (permanecia aberta das 09:00 as 21:00 horas), destacando-se no seu interior a tradicional figueira.



“No largo XV de Novembro estavam situados a Matriz o Palácio do Governo, a Prefeitura de Polícia, a Diretoria de Instrução e de Higiene, a Repartição de Terras, Colonização e Obras Públicas, o Juízo Federal e administração dos Correios, a Caixa Econômica e a Superintendência Municipal... Depois que o gradil foi retirado da praça XV, assim como a gruta, os pombais e outros excessos, o jardim renovou-se como ponto social de encontros, notadamente nos domingos e feriados.” (VEIGA 2010, p. 193)

As transformações ocorridas no final do século XIX e início do século XX trouxeram uma nova configuração à área, com novas edificações – que procuravam garantir unidade ao conjunto – obras de iluminação e saneamento, e inserção de nova vegetação na praça e a retirada das grades. As edificações que abrigavam as repartições públicas tornam-se referenciais, como é o caso da Secretaria da Fazenda, Obras Públicas e Agricultura, ao lado do Palácio do Governo. O conjunto formado pelo Trapiche, o bar Miramar e o Hotel Laporta (moderno à época, com quatro pavimentos e elevador) dividiram, por muitos anos a atenção dos transeuntes.



Figura 08 – Vista do continente a partir das  
cercanias da praça XV em meados do século  
XX.

Fonte: Fotógrafo desconhecido.

Neste contexto o centro urbano se propagou a partir do núcleo da Praça XV de Novembro, segundo eixos de expansão, dando origem a conjuntos urbanos de características distintas:

- **O Leste da Praça XV** – expansão inicial a leste da praça;
- **O Oeste da Praça XV** – expansão à oeste da praça e seus eixos de expansão;
- **O Centro Expandido** – eixos de expansão mais recentes, em direção ao norte;
- **A Baía Sul** – acrescido de área decorrente do aterro na baía sul.

A Região da Praça XV de Novembro, em Florianópolis, constitui um rico material para realização de estudos acerca das implicações da configuração urbana como estruturadora da rede de espaços públicos. Neste sentido, o espaço público configurado nesta área foi analisado a partir dos limites e das possibilidades que estabelece para uma efetiva apropriação a partir de sua forma e da distribuição dos usos e atividades. Ou seja, verifica através da malha urbana, o modo como a forma dos espaços públicos propostos é propícia ou restritiva à vida urbana e às interações sociais nas áreas públicas, e como ela pode ser alterada com o intuito de oportunizar melhoria nestas relações. Para tal, foram inferidas reflexões a respeito do papel que esta centralidade desempenharia enquanto articuladora do centro como um todo e criadora de um campo de encontros naturais, não programados e socialmente diversos. Foram realizadas leituras em diferentes escalas, analisando barreiras espaciais, permeabilidades e uso do solo, que incluíram o estudo das configurações locais e do todo do espaço urbano proposto, bem como o estudo da articulação do recorte analisado e os conjuntos urbanos adjacentes.

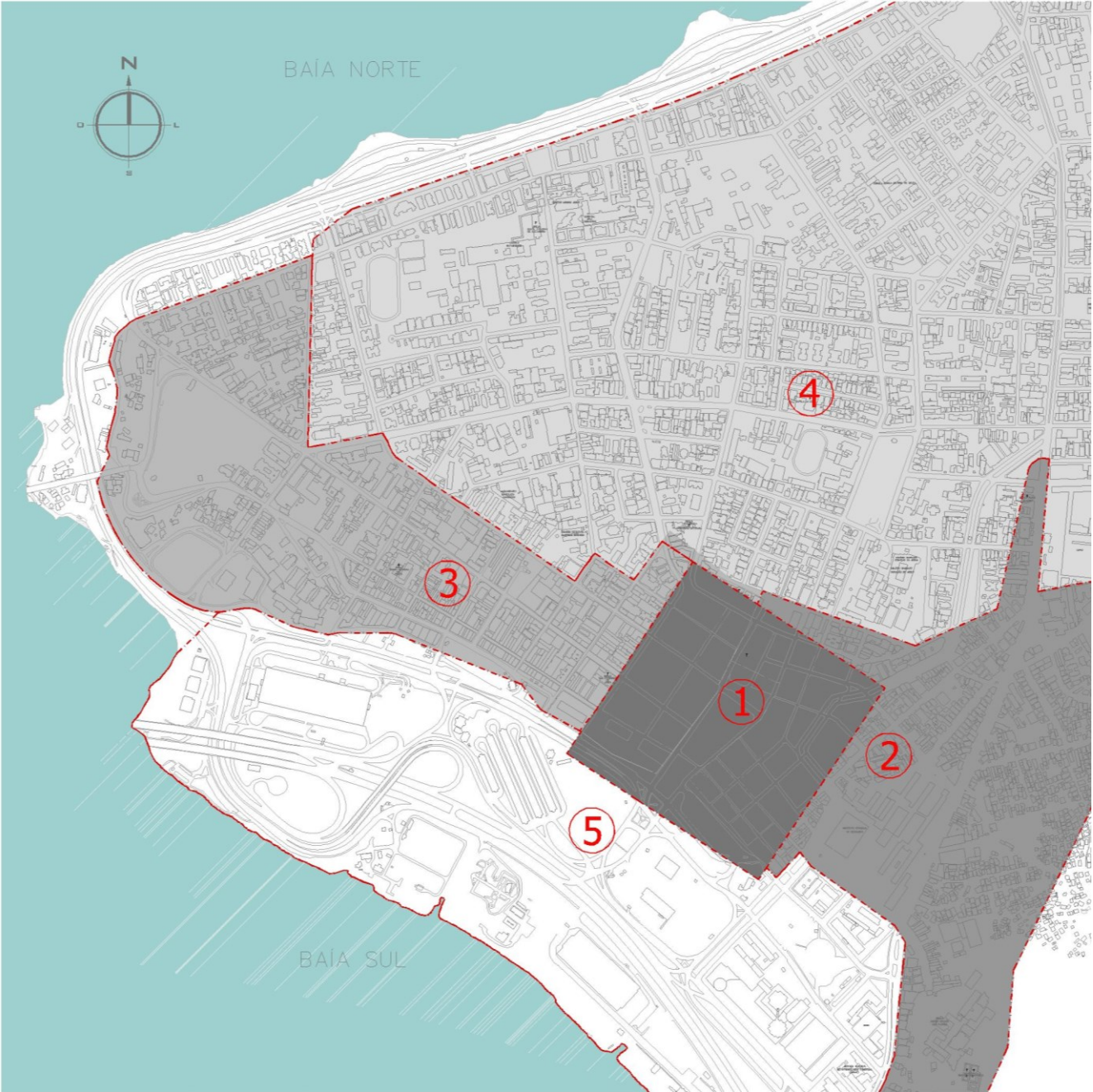
MAPA 09  
Conjuntos urbanos adjacentes à Praça XV de  
Novembro. O recorte analisado faz parte do  
triângulo central de Florianópolis, onde são  
destacados conjuntos urbanos que possuem  
características morfológicas diferentes entre si.

Fonte: VEIGA, 2010  
Escala 1:12.500

#### LEGENDA

- 1 – O núcleo da Praça XV de Novembro
- 2 – O lado Leste
- 3 – O lado Oeste
- 4 – O Centro Expandido
- 5 – A Baía Sul





A seguir são apresentados os resultados obtidos com a análise realizada com base no método descrito por Gabriela Tenório, onde foram verificados a vida pública, os atributos globais e os atributos locais, ou seja, da configuração dos espaços públicos.

O método descrito por Gabriela Tenório foi aplicado na área central de Florianópolis, em duas situações: no entorno da Praça XV de Novembro e nos conjuntos urbanos adjacentes, inseridos no triângulo central. Para aplicação do método neste recorte, foi feita uma redução dos elementos de avaliação da vida pública e dos espaços públicos propostos pela autora, conforme os itens elencados anteriormente:

a) Avaliação da vida pública – A vida pública:

- Sujeitos
- Atividades

b) Atributos Globais:

- Integração com o todo
- Usos
- Espaço livre público
- Habitação
- Mobilidade

c) Atributos Locais:

- Limites e dimensões do espaço público
- Tipologia das edificações
- Portas e janelas
- Atividades no lugar

Cada uma das variáveis acima está detalhada na análise do recorte, quando são ressaltados seus impactos sobre a vida pública.

Os resultados foram obtidos através de uma avaliação qualitativa resultante da análise deste recorte por observação em diferentes dias, períodos e horários. A avaliação das diversas localidades do conjunto urbano adjacente possibilita uma análise comparativa do desempenho das mesmas com a Praça XV de Novembro e seu entorno e, principalmente, o entendimento das características de inserção desta ao todo da estrutura urbana a que se vincula.

## **2.2. A VIDA PÚBLICA**

Mesmo com todo o conhecimento e ferramental que se tem hoje para se definir questões importantes sobre o desenho das cidades, não é pouco comum que decisões importantes resultem em padrões espaciais que desfavorecem a urbanidade, a vida pública intensa, às pessoas e os espaços públicos. Esta constatação pode ser verificada de uma maneira muito simples: quando se tem espaços públicos vazios e/ou subutilizados. Entenda-se aqui espaço como vazio ou subutilizado os espaços com uma apropriação pobre, não diversificada e com uma distribuição irregular no tempo.

A verificação da vida pública diz respeito à análise das pessoas e suas atividades, no que se refere à quantidade, a identidade dos sujeitos, e a forma como realizam suas atividades. Esta avaliação foi realizada por observação e fundamenta-se em autores como Jane Jacobs, Jan Ghel e Frederico de Holanda.

A avaliação das pessoas e das suas atividades leva em consideração que “sempre pode haver mais pessoas no lugar, as pessoas sempre podem ser mais variadas, e que elas podem fazer mais atividades por mais tempo, da melhor maneira”. (TENÓRIO 2012, pg. 204)

### **Sujeitos**

Um espaço público é bem sucedido quanto à vida pública quando tem muita gente, gente variada e gente sempre. Um espaço sem pessoas, mesmo que seja qualificado, “é ineficiente no que se refere ao suporte à vida pública e não pode ser considerado um espaço público bem sucedido” (TENÓRIO, 2012 pg. 205)

O entorno da Praça XV de Novembro certamente se caracteriza por ser uma das áreas mais democráticas de Florianópolis. Não é raro encontrar por la tipos peculiares, que não se vê a todo lado pela cidade. No que se refere ao número de pessoas apresenta muita

gente em relação às suas dimensões e ao papel que a área analisada representa para a cidade. Seja pela carga simbólica que carrega ao longo dos anos como berço do desenvolvimento do Centro ou por sua zona de influência abastecida por todos os lados, é inegável que se trata de uma rede de espaço públicos que é apropriada por muita gente e gente diversa – homens, mulheres, jovens, idosos, ricos, pobres, tribos, etc.

Em um rápido passeio pelas tradicionais ruas Tenente Silveira, Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra, à oeste da Praça XV de Novembro, observa-se o fluxo intenso de pedestres. São estudantes, comerciantes, camelôs, médicos, dentistas e advogados dividindo as calçadas e calçadões. Encontra-se por lá até loucos, alguns já figuras folclóricas. Em suas esquinas e cafés é comum se observar executivos de terno e camelôs de sandálias dividindo a bancada de lanches ou fumando um cigarro. Nas praças XV e Fernando Machado, point das barraquinhas de feirantes, é intenso o fluxo de pessoas que cruzam o centro de um lado a outro, passam pelo antigo terminal de ônibus em frente à Rua Antônio Luz e também pelo largo da alfândega e Mercado Municipal à oeste, em direção ao novo terminal de transporte urbano. As ruas Saldanha Marinho, Nunes Machado, João Pinto, Tiradentes e Vitor Meirelles são também muito conhecidas. Em um ou outro bar tradicional da cidade reúnem grande fluxo de pessoas e principalmente estudantes ao longo do dia. Porém, neste reduto nem tudo são flores. Conforme se caminha em direção à Avenida Hercílio Luz, à leste, trechos abandonados destas ruas abrigam moradores de rua e viciados em drogas em plena luz do dia, marcas da baixa urbanidade neste trecho do território.

É interessante observar como alguns grupos/tribos parecem se apropriar de lugares específicos, com elementos de composição espacial característicos como escadarias, marquises e travessas.

Assim acontece na Escadaria do Rosário, por exemplo, onde punks e emos são comumente reunidos.

Já no que se refere à apropriação das pessoas no tempo – ao longo do dia, noite e finais de semana – encontra-se uma deficiência neste “pré-requisito” à urbanidade. O movimento durante o horário comercial é muito maior do que fora dele, especialmente em feriados.

A distribuição das pessoas no tempo é pendular com grande concentração das 07:00 às 19:00. Próximo das áreas educacionais há um maior movimento até as 22:00. Nos sábados a maior concentração acontece das 08:00 às 13:00. A exceção a estes horários se dá em função de atividades religiosas, culturais, shows e feiras que acontecem de maneira programada. Convém ressaltar que quando o horário no comércio é estendido, a exemplo das festividades de final de ano e outras eventuais, o movimento de pessoas acompanha esta dinâmica.



Figura 09 – O tradicional café Senadinho, na esquina dos calçadões da Felipe Schmidt e Trajano.

Fonte: Acervo do autor.



Figura 10 – Rostos e expressões da Ilha em frente à Catedral Metropolitana.

Fonte: Acervo do autor.





Figura 11 – Figura em momento de contemplação em algum peitoril pelo Centro.  
Fonte: Acervo do autor.

## Atividades

Os espaços públicos devem abrigar um grande número de atividades, sejam proporcionadas pela constituição destes espaços ou a partir da iniciativa das pessoas. Os usos não programados podem ocorrer simultaneamente àqueles previstos e é isto que torna os espaços ricos e interessantes. Evidente que podem ocorrer atividades que não sejam de consenso, mas que possam coexistir mediante convenções pré-estabelecidas. As atividades inadmissíveis (por serem ilegais, imorais ou insalubres), devem ser coibidas. Convém ressaltar, como bem coloca Tenório, “na negociação das práticas admissíveis que tem lugar a urbanidade, a grande oportunidade do aprendizado da convivência e do exercício da tolerância.” (TENÓRIO, 2012 pg. 208)

No que se refere às atividades, Gabriela coloca que um espaço público é bem sucedido quanto à vida pública quando tem gente passando o tempo todo, gente permanecendo, gente se encontrando (de forma não programada e programada), gente mantendo e vigiando (formal e informalmente) e gente realizando diversas atividades.

A atividade de passagem é a principal atividade necessária de um espaço público. Com esta leitura, a Praça XV de Novembro e seu entorno é um grande local de passagem, mas este fluxo não acontece de maneira homogênea. Os picos de fluxos nesta área estão concentrados no eixo das Ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra e cruzam a Praça XV de Novembro, perdendo força ao se aproximarem da área institucional na porção leste.

Independente do motivo que faça com que as pessoas fiquem num local (passagem ou destino), o fato de permanecerem nele indica que o mesmo pode tornar-se uma escolha. O número de pessoas que permanecem no local é relativamente grande em determinadas

faixas de horário, com ênfase a grupos de taxistas, vendedores ambulantes, casais de namorados, idosos, pessoas diversas em espaços externos associados às áreas de alimentação e comércio.

Ao proporcionar encontros aleatórios entre desconhecidos e conhecidos, que constitui a base da urbanidade, um espaço público é considerado de sucesso. Deve, contudo, também sediar encontros programados, o que indica que foi escolhido para tal fim. Os encontros, no recorte analisado, podem ser programados ou casuais, havendo certo equilíbrio entre eles.

A manutenção de um espaço público traz a sensação de zelo. Já a vigilância, notadamente a informal é sempre desejada – os olhos da rua de Jane Jacobs. Na área central de Florianópolis, a manutenção é feita por funcionários da empresa municipal responsável por este serviço e vigilância é compartilhada por policiais militares e, em alguns estabelecimentos por vigilância privada. Todavia, nota-se que a manutenção voluntária e a vigilância informal são existentes na medida em que interferem na individualidade dos usuários e suas atividades correspondentes.

O espaço público tem vitalidade tanto maior quanto mais gente possui realizando atividades diversas. Quanto mais diversas e simultâneas são as atividades identificadas num espaço público, mais bem sucedido ele é. Em seu trabalho, Tenório reforça o conceito do PPS (*Project for Public Spaces*) de que se deve identificar 10 atividades ocorrendo simultaneamente no espaço público, sendo de três tipos: as que ocorrem no espaço público com apoio de seus elementos; as que ocorrem nas fronteiras dos espaços públicos; as que surgem motivadas pelas pessoas existentes no local. O fato de sediar eventos programados significa boa administração e valorização pela comunidade. Na área analisada há diversas atividades ocorrendo simultaneamente, tanto proporcionadas pelos

espaços, nas suas fronteiras ou espontâneas, além de algumas atividades programadas ao longo do ano. Estas atividades são ativas, com pessoas interagindo (namorando, comprando, vendendo, comendo, engraxando sapatos, atividades religiosas, entre outras); ou passivas, com pessoas observando outras, esperando, descansando, lendo, dormindo.

Em alguns trechos específicos acontecem atividades tradicionais e representativas da identidade do lugar, é o caso da jogatina de dominó e cartas que acontece em frente à Catedral Metropolitana e os serviços de engraxate nas bordas da Praça XV. Além destes, também é sempre esperada a feira que acontece ao longo da Praça Fernando Machado, com barracas variadas e praticamente durante toda a semana.



Figura 12 – Banca de compotas e temperos na feira que acontece tradicionalmente em frente à Praça XV.  
Fonte: Acervo do autor.



Figura 13 – Jogadores de dominó reunidos numa sexta-feira à tarde.

Fonte: Acervo do autor.



Figura 14 – Músico em uma sessão de quinta-feira no calçadão da Conselheiro Mafra.

Fonte: Acervo do autor.





Figura 15 – Barracas de camelôs e hippies  
aproveitam o movimento do entorno da Praça  
XV.

Fonte: Acervo do autor.





Figura 16 – Dia movimentado no calçadão da Rua Conselheiro Mafra, ressaltando a atividade comercial intensa na região.

Fonte: Acervo do autor.

### **2.3. ATRIBUTOS GLOBAIS**

A estrutura da cidade e de suas partes afeta a urbanidade ao nível local. É preciso compreender e analisar a configuração da área da cidade à qual pertence o espaço público ou o trecho do território analisado, qual o papel que determinada área desempenha na cidade, dentro das dimensões sociológica e funcional.

Neste contexto, para favorecer a urbanidade, no que se refere aos aspectos sociológicos as áreas devem ser compactas e devem ser integradas. No que se refere aos aspectos funcionais, de maneira geral as áreas não devem ser monofuncionais, devem possibilitar diferentes tipos de moradias, bem distribuídas e com certa densidade, além de estimular a mobilidade do pedestre, ciclista e transporte público.

Situada em frente à Baía Sul, a Praça XV localiza-se na porção meridional do conhecido triângulo central, disposta na posição norte-sul. À Praça, pode-se chegar por diferentes ruas, avenidas e calçadas, sendo facilmente acessível de qualquer ponto do centro da cidade, tanto por veículos quanto por pedestres, o que evidencia sua inserção na estrutura do todo. A área analisada possui alguns eixos de densidade mais alta e de concentração maior de atividades diferenciadas. As vias possuem uma hierarquia, porém suas dimensões muitas vezes são inadequadas ao fluxo de pessoas e veículos, o que levou a redução da circulação do automóvel em algumas das partes da área central, com o intuito de oportunizar a dinâmica urbana. Os perfis das vias e os usos associados a elas nem sempre permitem que haja um controle do espaço público a partir das edificações – comércio, serviços e habitação.

A partir da Praça XV, desenvolve-se uma malha urbana bastante regular tanto em direção oeste, quanto leste, que se diferencia

basicamente pela caprichosa inclinação desta última em relação ao lado oposto da praça.

As ruas de maior caixa e comprimento que dela partem ou nela chegam são responsáveis pela irrigação de grandes porções do tecido do centro da cidade, bem como pelas principais conexões entre o centro tradicional e o centro expandido – a norte da Praça XV. Nelas, ainda, se concentram núcleos de comércio, como é o caso das ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra; núcleos de serviços e institucional, que partem da Rua dos Ilhéus em direção leste; e uma pouco expressiva pulverizada de edificações residenciais.

### **Integração com o todo**

Quanto maior o número de conexões e possibilidades de trajeto, melhor a distribuição de atividades, infraestruturas, meios de transporte e tempo de deslocamento.

Ao mesmo tempo em que outrora se caracterizou e organizou a distribuição dos núcleos de colonização (atualmente bairros de vocação turística) espalhados pela ilha, hoje em dia surge uma fragilidade em termos de integração da estrutura espacial da cidade. Como bem coloca Almir Reis, de uma estrutura integrada a partir de fluxos navais, passou-se a uma estrutura viária terrestre que apresenta um precário grau de integração e articulação urbana.

Com pode ser verificado no MAPA 10 as áreas de maior integração – representadas pelas cores mais quentes – concentram-se na região em que as duas penínsulas, continental e insular, se aproximam. Do lado continental, configurada pelos bairros Estreito, Coqueiros, Barreiros, Campinas e Kobrasol, os três últimos pertencentes ao município de São José; do lado insular, representada pelo Centro histórico de Florianópolis. Nota-se que os demais bairros da Ilha apresentam-se como áreas de baixa integração com o todo da estrutura urbana da cidade, representadas pelos tons de verde e azul.

Portanto, é na região central que se concentra não apenas a maior densidade do tecido urbano de Florianópolis, como também as áreas de maior diversidade de usos e atividades.

Ao se caminhar pelo centro, é positivo o repertório de elementos que possibilitam essas conexões, que nunca são demasiadas. Além das ruas e calçadas facilmente percebidos, são escadarias, galerias, passagens, passeios protegidos por marquises, que enriquecem a configuração espacial do recorte e favorecem a integração deste com o todo do bairro e cidade.

#### MAPA 10

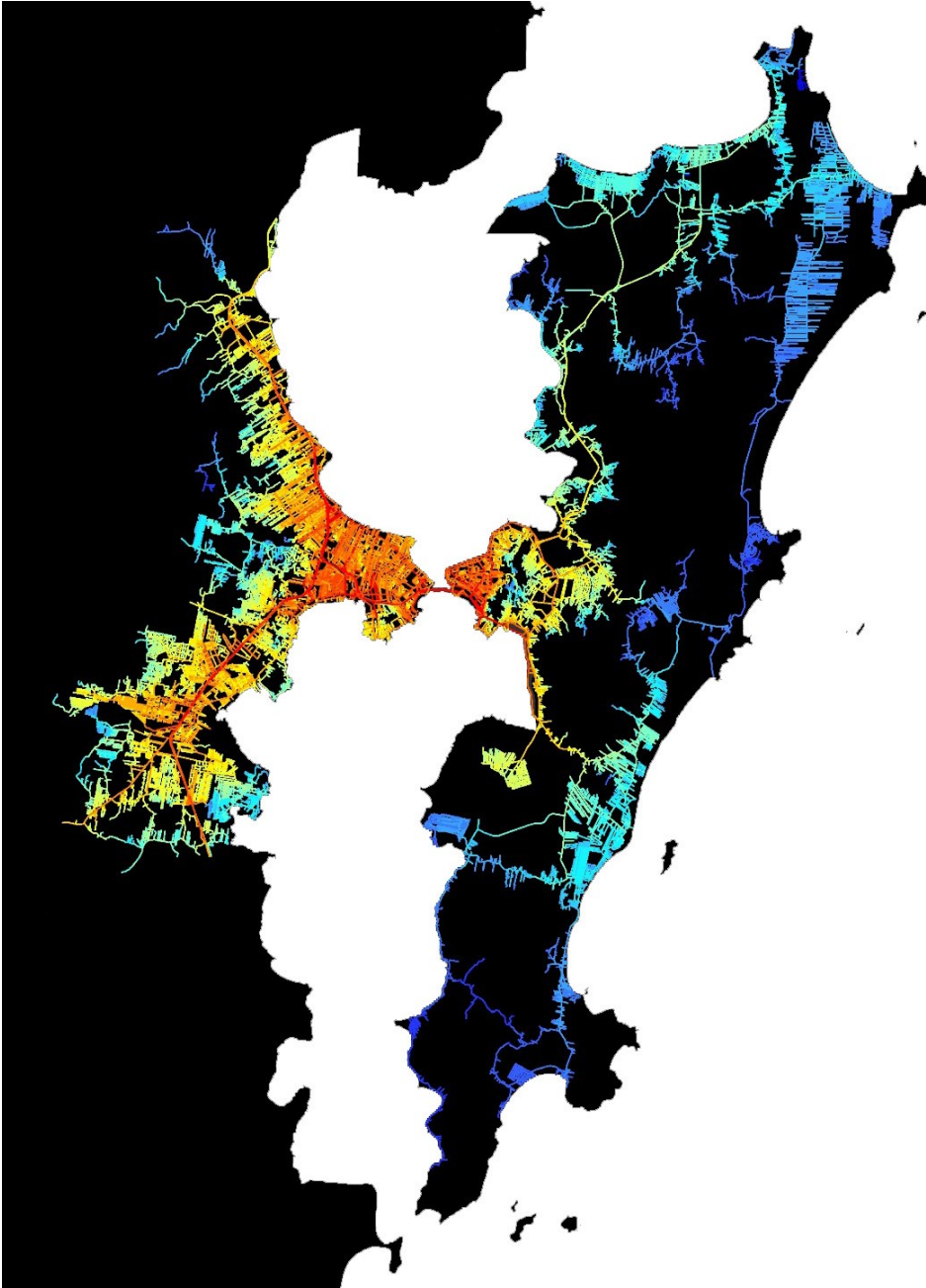
Mapa de integração da cidade de Florianópolis.

As cores mais quentes representam as possibilidades de trajeto mais integradas com o todo da estrutura urbana. Observa-se a importância das penínsulas continental e da Ilha, que se aproximam entre as baías configurando a área central da cidade.

Os bairros do Norte, Leste e Sul da Ilha possuem menor integração na estrutura do todo.

Fonte: Produzido pelo autor sobre imagem gentilmente cedida pelo Prof. Almir Reis.

Escala 1:25.000



#### MAPA 11

Destaque para a integração do Centro da cidade.

As cores mais quentes representam as possibilidades de trajeto mais integradas com o todo da estrutura urbana. Observa-se a importância da Rua Felipe Schmidt, Rua Esteves Júnior e Rua dos Lhéus para a articulação do Centro com seu entorno.

Fonte: Mapa produzido pelo autor sobre base gentilmente cedida pelo Prof. Renato Saboya.

Escala 1:25.000



## **Usos**

Diferentes autores, em especial Jane Jacobs e Cristhofer Alexander, a partir dos anos de 1960, salientam que as zonas de uma cidade não devem ser monofuncionais. Gabriela Tenório ressalta que os usos devem estar bem distribuídos, se relacionarem e se complementarem, “... para favorecer o equilíbrio da cidade e diminuir o movimento pendular e seus efeitos danosos” (TENÓRIO 2012, p. 214). A variedade e a distribuição dos usos garantem que não haja esvaziamento em função do ciclo trabalho/ morar/ lazer. Ainda sobre os usos, é importante que os limites dos espaços públicos também proporcionem atividades variadas e que haja possibilidade destas se prolongarem para o espaço público.

Em relação aos usos, o entorno da Praça XV de Novembro possui os usos de comércio, serviços e institucional bastante representados em toda a sua área. Ainda há alguns pontos de uso residencial, porém não tão expressivos – porção leste e norte. Desta forma, os usos nas áreas contíguas aos espaços públicos, são variados, sendo que alguns deles se complementam e possuem horários de funcionamento que alimentam e garantem a vitalidade urbana durante o dia, e precariamente à noite. Observa-se que esta distribuição não se mantém desta forma nos finais de semana. A partir das 13:00 de sábado e feriados assemelha-se ao período noturno. A diversidade de atividades acima descrita está distribuída em toda a área, sendo que aquelas relacionadas à alimentação e ao entretenimento muitas vezes projetam-se para os espaços públicos. Convém salientar que na Praça XV propriamente dita, e em seus espaços de prolongamento ao norte (Largo da Catedral) e ao sul (Praça Fernando Machado) são realizadas, regularmente feiras (artesanato, alimentação, entre outros), que trazem ao local frequentadores além dos cotidianos. Embora a distribuição das atividades seja garantida e razoável, a ocupação da área analisada



não é homogênea durante todo o intervalo de tempo. Não há ofertas de bares, restaurantes, cinemas e casas noturnas, muito embora alguns trechos possuam forte vocação para tal, como ensina a porção leste à praça com alguns tradicionais bares.

O uso misto está previsto através do zoneamento da área, mas também é ratificado internamente às edificações, que possuem usos diferenciados:

- a) Edificações predominantemente de serviços, mas com comércio no térreo permitindo que o mesmo se desenvolva ao longo das vias possibilitando que as fachadas se relacionem diretamente com a rua. No caso das edificações institucionais e residenciais exclusivas esta relação com o térreo fica prejudicada.
- b) A torre é composta com atividades variadas (predominantemente comércio, serviços e em menor escala a habitação). Em alguns casos o uso habitacional das torres estão sendo gradativamente substituídos por serviços – são os flats e kitnetes;



Figura 17 – Uma das poucas edificações à Rua Felipe Schmidt que ainda não teve seu uso residencial principal alterado.

Fonte: Acervo do autor.



Figura 18 – Uso comercial intenso na Rua  
Conselheiro Mafra.

Fonte: Acervo do autor.



Figura 19 – As portas do Mercado Público.

Fonte: Acervo do autor.

## **Espaço livre público**

A literatura trabalhada nos mostra que as cidades não devem ter um percentual muito grande de espaços abertos em relação a sua área total. Devem ser compactas, otimizando assim sua rede de infraestruturas, transporte, deslocamentos e tempo das pessoas.

“Embora uma cidade precise tanto de espaços públicos pequenos quanto grandes, são os espaços públicos menores que aproximam as atividades, viabilizando sua complementariedade, favorecendo deslocamentos a pé ou de bicicleta e a concentração de pessoas, possuindo uso mais secular.” (TENÓRIO, 2012, p. 213)

O recorte analisado apresenta uma boa proporção de espaços públicos livres versus espaços privados ou de acesso restrito. Com exceção do conjunto formado pelas praças XV, Fernando Machado e Largo da Alfândega, que possuem uma área livre relativamente grande, porém em escala adequada em relação ao papel simbólico que representam para a cidade, os espaços livre públicos de maneira geral possuem pequenas áreas de convexidade. A lógica em que as edificações configuram as fachadas das ruas colabora para que isto seja assim, aproximando as pessoas e atividades. Estas áreas podem ser melhor observadas no MAPA 14, nas páginas a seguir.

## Habitação

Em relação aos usos, a habitação merece um tratamento especial, pois “... favorece o vínculo e a identidade dos moradores com a área da cidade onde se encontram, da qual tendem a cuidar informalmente.” (TENÓRIO 2012, p. 214). A autora destaca que as áreas devem oferecer diferentes tipos de moradia, que devem estar bem distribuídas e possuir certa densidade, além de que a previsão de diferentes tipos de moradia abriga pessoas diversas, evita locais com população homogênea, tanto em termos socioeconômicos, como em termos de gênero, faixa etária e estado civil.

As unidades habitacionais existentes na região da Praça XV de Novembro e seu entorno não compõem uma variedade de tipos que atende a diversas necessidades em uma mesma edificação, dificultando a existência simultânea de arranjos familiares e perfis de usuários diversificados em termos de gênero, faixa etária e estado civil, criando uma dinâmica de convívio e de permanência próprias. No que se refere às questões socioeconômicas, as diferenças são significativas, pois há imóveis mais antigos e menos valorizadas que permitem a aquisição e/ ou aluguel por valores mais baixos.

A área analisada além de não apresentar uma grande variedade de tipos habitacionais, possui proporcionalmente poucas áreas de uso habitacional, que, se fosse mais equilibradas, tenderiam a gerar uma densidade suficiente aos espaços públicos, estando bem distribuídos em todo o seu território e localizados em edificações que contemplam também, o uso de comércio e de serviços – em todos os horários, dificultando o efeito pendular de uso.

## **Mobilidade**

**Consideramos que não se deve excluir totalmente a possibilidade do carro como meio de transporte, apenas – e com razão – as ações de caminhar, pedalar** e utilizar o transporte público, por exemplo, devem ser experiências fáceis e agradáveis. Deve-se criar situações de maneira que o transporte público seja mais atraente do que o transporte individual. Isto reflete em ações que vão desde o desenho das vias e calçadas até a infraestrutura e modais de transporte existente.

Em Florianópolis a única opção de transporte público existente é o ônibus. Portanto, de maneira geral, pelas próprias características do entorno da Praça XV, trânsito lento, ruas estreitas, difícil manobra, o transporte público acaba não sendo atraente. Obviamente, devido a grande proximidade do terminal de ônibus central, a área é bastante abastecida por ônibus, porém este abastecimento se verifica na escala da cidade, não na escala local. Além disso, o grande número de estacionamentos privados e a falta de estrutura para bicicletas, por exemplo, faz com que o carro seja muitas vezes a primeira opção da população.

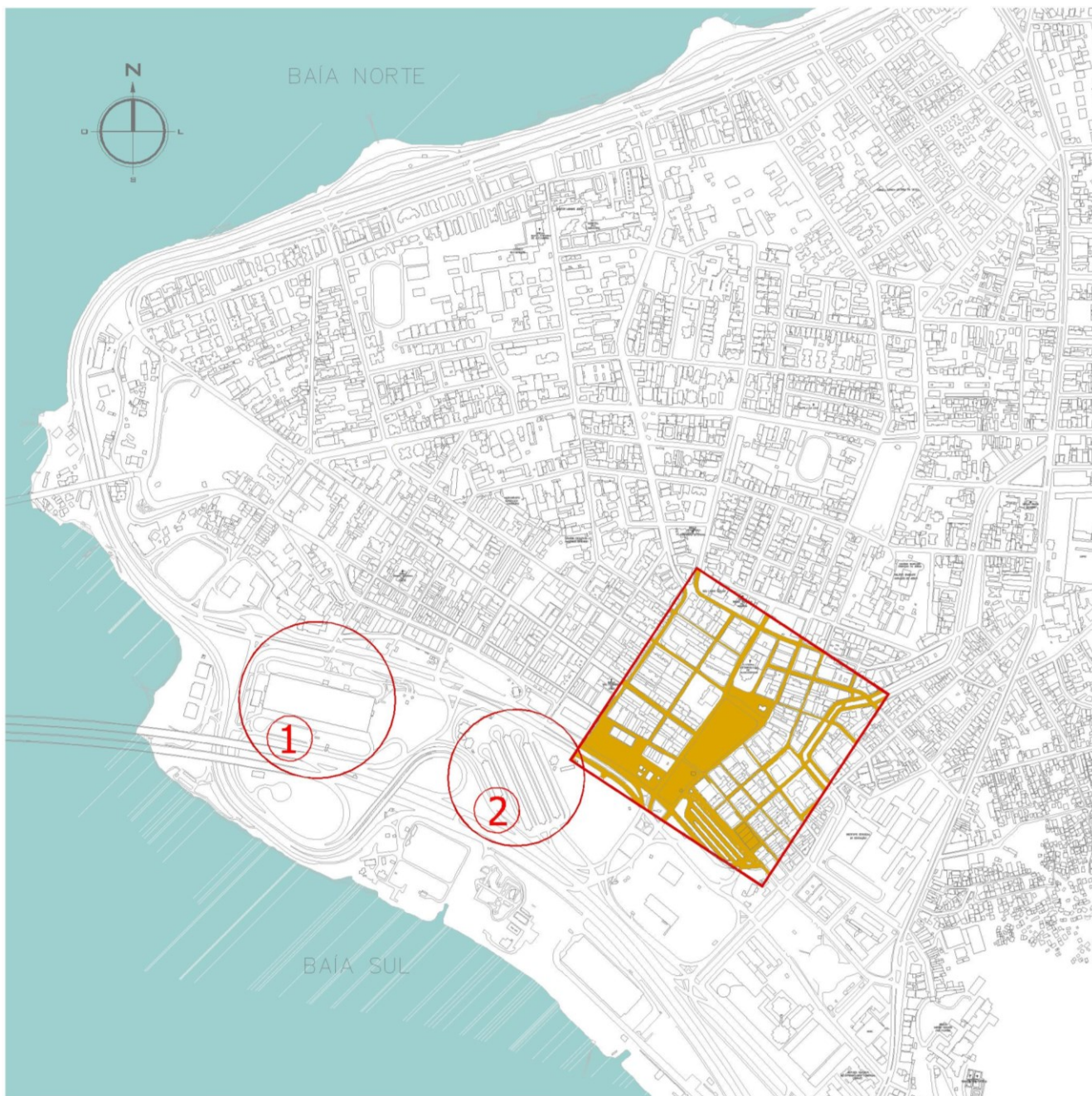
Os passeios públicos são sofríveis. Este é realmente um ponto que chama a atenção, não apenas no recorte em análise, mas em toda a ilha. Além de uma largura generosa dos passeios ser raridade, é comum que postes, mobiliário urbano e “pseudo pisos guias” obstruam as passagens. Desta maneira, os calçadões das ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra destacam-se no centro e são a melhor opção para quem caminha da Praça em sentido oeste.

## MAPA 12

O recorte analisado em relação ao centro. Verifica-se a proximidade do recorte em questão com os terminais de transporte urbano – TICEN, Terminal de Integração do Centro – identificado pelo numero 2 e a Rodoviária Rita Maria, identificada pelo numero 1, responsável pelo transporte intermunicipal e interestadual.

Fonte: Pesquisa do autor.  
Escala 1:12.500





## 2.4. ATRIBUTOS LOCAIS

Ao compreender o papel do espaço público e da área ao qual pertence no contexto da cidade, é preciso verificar as características presentes nele e os elementos que o delimitam. As análises a seguir contemplam estas questões com ênfase nas dimensões sociológica e funcional.

### Limites e dimensões do espaço público

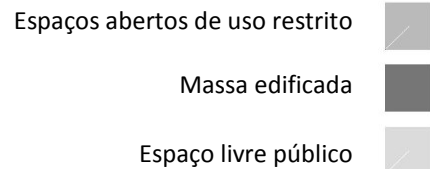
Os espaços públicos devem ter limites claros e dimensões proporcionais às suas características, sendo que os elementos que os delimitam devem ser tridimensionais, claros, contíguos e acompanhar seu desenho, além de possuir uma clara separação entre o público e o privado.

#### MAPA 13

Mapa de ilhas espaciais do recorte analisado. A cor preta representa os espaços privados das edificações, a cinza os espaços abertos de uso restrito e a branca representa os espaços públicos livres.

Fonte: Pesquisa do autor.

Escala 1:2.500





O espaço público relacionado ao recorte analisado compreende a Praça XV de Novembro, a Praça Fernando Machado, o Largo da Catedral, o Largo da Alfândega e o Terminal Cidade de Florianópolis (temporariamente utilizado como Mercado Público), bem como o passeio que os circundam, as ruas e os passeios que limitam as vias das edificações.

O padrão urbano existente está definido pela configuração da edificação, sua altura e função, bem como questões relacionadas à constituição da via, que enfatiza, em algumas delas, a prioridade ao pedestre e o uso compartilhado de veículos, bicicletas e pedestres. Em toda a extensão deste recorte as edificações estabelecem uma relação direta com o passeio e a via uma vez que estão alinhadas exatamente no limite com o passeio.

Estas definições criam uma paisagem urbana em que a configuração dos espaços e dos elementos de fachada limitam os espaços públicos e tendem a influenciar no comportamento social. Neste contexto, destaca-se:

- a) A Praça XV de Novembro localiza-se na área central do recorte analisado e é configurada pelas vias adjacentes a ela, cujos limites estão definidos pelas edificações (leste e oeste) e pelo Largo da Catedral (norte) e Praça Fernando Machado (sul);
- b) O Largo da Catedral, localizado ao norte da Praça XV de Novembro é configurado pela escadaria que dá acesso a Catedral Metropolitana (norte), pelas vias adjacentes a ela, cujos limites estão definidos pelas edificações (leste e oeste) e pela Praça XV de Novembro (sul);
- c) A Praça Fernando Machado, localizada ao sul da Praça XV de Novembro é configurada pelas vias adjacentes a ela, cujos limites leste e oeste estão definidos por edificações associadas

a espaços públicos – Largo da Alfândega (oeste) e Terminal Cidade de Florianópolis (leste). O limite norte é com a Praça XV de Novembro e o limite sul com sistema viário de acesso a região e espaços residuais deste;

- d) O Largo da Alfândega é configurado por edificações associadas a Rua Conselheiro Mafra (peatonal) e outras que configuram diretamente o Largo. O limite leste é a Praça Fernando Machado, o oeste o Mercado Público e ao sul sistema viário e estacionamentos localizados no Parque Dias Velho (aterro da Baía Sul);
- e) O Terminal Cidade de Florianópolis está desativado e atualmente abriga a venda de pescados do Mercado Público. Na sua porção norte limita-se com a Rua Antônio Luz (peatonal) e as edificações limítrofes a ela, a oeste com a Praça Fernando Machado e a leste e sul com sistema viário de acesso a este terminal e a cidade;
- f) Algumas das vias existentes são exclusivas para pedestres (Rua Conselheiro Mafra, Rua Felipe Schmidt, Escadaria do Rosário, Rua Victor Meirelles, parte da Rua Anita Garibaldi, Rua Antônio Luz e parte da Rua Nunes Machado) e outras compartilhadas (parte das Ruas Trajano e Vidal Ramos, Rua Padre Miguelinho e Rua João Pinto), viabilizando áreas integradas às edificações como elemento qualificador destes espaços;
- g) As demais ruas deste recorte possuem configuração em que os espaços que as constituem compreendem o passeio público e a via propriamente dita, onde são compartilhadas diversas atividades com características de passagem, algumas de permanência em função dos usos nas edificações limítrofes, e de outras atividades associadas aos espaços públicos abertos.

#### MAPA 14

Mapa de cheios e vazios do recorte analisado com destaque para seus principais espaços convexos (itens elencados anteriormente, com suas letras respectivas).

Os espaços públicos são configurados pelas edificações, sendo que os poucos espaços internos configurados pelas quadras são uso privativo, com exceção do pátio do Edifício das Diretorias, ligação comercial entre a Rua Deodoro e a Rua Trajano (Loja Sul Center) e os Jardins do Palácio Cruz e Souza.

Fonte: Pesquisa do autor.

Escala 1:2.500





Ainda, constituem espaços privados de uso coletivo:

- A galeria comercial que liga as Ruas dos Ilhéus e Fernando Machado;
- Ligação comercial entre as Ruas Deodoro Trajano (Lojas Sul Center).
- Os jardins do Palácio Cruz e Souza.

A partir da análise desta configuração concluímos que:

- Os espaços públicos deste recorte da área central de Florianópolis (Praça XV de Novembro e seu entorno) possuem limites claros, definidos e contínuos, com dimensões na maioria das vezes proporcionais às atividades propostas, com exceção daqueles limítrofes ao aterro da Baía Sul;
- Os limites dos espaços públicos constituídos pelas edificações formam uma clara separação entre o público e o privado e as atividades existentes no térreo das edificações relacionam-se ao comércio, serviços e o uso institucional;
- A transição entre o fechado e o aberto se desenvolve de maneira abrupta, evidenciando a separação entre público e privado que é bastante clara. Não há espaços de transição entre o aberto (público) e o privado (fechado);
- Apesar de buscar a acessibilidade com enfoque no pedestre, nem sempre os passeios estão bem dimensionados, as esquinas niveladas, e existem poucas áreas cobertas para circulação de pedestres;
- O mapa de ilhas espaciais (cheios e vazios) (Figura xxx) nos permite visualizar a proporção entre o espaço aberto



acessível em relação ao espaço total da área analisada. O predomínio dos espaços fechados (os espaços públicos são figuras que ressaltam do fundo da massa construída) constituindo uma paisagem de lugares, ou dos espaços abertos (ressalta as edificações enquanto volumes) constituindo uma paisagem de objetos, configura espaços públicos diferentes. Neste contexto, o espaço público existente na área da Praça XV e seu entorno se configura como um vazio na massa edificada, com o predomínio dos cheios, configurando uma paisagem de lugares e resgatando efetivamente, para a localidade, a escala humana. Esta percepção se perde na medida em que nos aproximamos da área do aterro da Baía Sul, onde a configuração tende para uma paisagem de objetos.

Por constituir importante setor de conexões, o entorno da praça XV permeia por diferentes escalas e diferentes elementos, com suas respectivas relações e articulações. Ainda, possui configuração bem definida pela massa das edificações que têm como característica principal a contiguidade de suas fachadas e o espaço público configurado como um vazio esculpido na massa edificada. No geral, o espaço privado e o interior das edificações possuem uma franca relação com o domínio público.

Assim sendo, revela uma interessante e bem equilibrada razão entre espaços vazios e cheios. A estas formas construídas ficam a responsabilidade de caracterizar esta porção do território quanto a hierarquias e relações público-privado, abarcando estruturas morfológicas e sociológicas que dizem respeito a um lugar com conteúdo social, carregado de símbolos e representações.



Figura 20 – Detalhe da Catedral Metropolitana  
vista a partir da Praça XV de Novembro.

Fonte: Acervo do autor.



Figura 21 – Detalhe da Fachada do Palácio Cruz e Souza, em frente à Praça XV de Novembro.

Fonte: Acervo do autor.



Figura 22 – Edificações de maior gabarito, na Rua Arcipreste Paiva.  
Fonte: Acervo do autor.

## **Tipologia das Edificações**

Edificações de diferentes tipos e características abrigam diversidade de pessoas e de atividades.

A Praça XV de Novembro e seu entorno possui edificações que incorporam diferentes usos, diferentes usos na mesma edificação (não apenas nos térreos, mas também nos pavimentos superiores). Porém há pouca variação das tipologias habitacionais variadas que permitiriam a convivência de diferentes arranjos familiares.

A temporalidade da cidade está presente, através da convivência simultânea de edificações mais antigas com outras mais recentes, o que possibilita imóveis mais antigos a preços mais acessíveis. Esta temporalidade possibilita que haja diversidade dos materiais de acabamento das edificações, com certa heterogeneidade de textura e de tons.





### MAPA 15

Mapa de gabarito das edificações no recorte analisado.

As edificações neste trecho da área central de Florianópolis possuem alturas variadas, constituindo alguns eixos com maior densidade e com maior concentração de comércio e serviços. Observa-se que em uma mesma área há padrões diferenciados de gabarito.

Fonte: Pesquisa do autor.

Escala 1:2.500

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| Edificações com 1 e 2 pavimentos  |  |
| Edificações com 3 e 4 pavimentos  |  |
| Edificações com 5 a 8 pavimentos  |  |
| Edificações com 8 a 13 pavimentos |  |





Analisando a tipologia das edificações existentes, destacamos:

- As edificações históricas são na sua maioria de dois pavimentos com pé direito mais alto do que o usado atualmente. Estabelecem uma relação direta com a rua possuem equilíbrio dos elementos abertos e fechados das fachadas. A base da edificação privilegia a escala do pedestre e estabelece uma relação clara com a área externa;
- As edificações verticalizadas são compostas pela base, torre e coroamento, nem sempre estabelecendo uma relação clara entre estas partes, que resultaria numa fachada equilibrada. Em alguns casos a base da edificação privilegia a escala do pedestre e estabelece uma relação clara com a área externa, principalmente quando o térreo comercial está no nível da rua, o que possibilita uma continuidade dos espaços sem que haja uma barreira urbana. Em alguns casos o térreo é elevado, principalmente quando existe um meio subsolo destinado a estacionamento, refletindo numa barreira entre o espaço externo e o interno. Algumas das configurações que tendem a limitar a relação com a rua fica evidenciada quando o próprio térreo é destinado a garagem também na face limítrofe com a via;
- Na sua grande maioria, os térreos são comerciais ou de serviços (exceto quando o uso é institucional), com elementos que permitam a permeabilidade visual, servindo de atrativos para os pedestres e possibilitando uma maior integração entre interior e exterior;
- Não há elementos associados a estes espaços comerciais que possibilitem a transição do espaço fechado para o espaço aberto através de áreas cobertas, bem como uma



transição entre o público e o privado, excetuando-se algumas marquises em determinados pontos que, porém, sofrem descontinuidade;

- As edificações existentes apresentam gabarito variado, de 01 a 12 pavimentos conforme a época de sua construção e legislação vigente. Nas áreas com edificações tombadas há restrições em relação ao gabarito, com o intuito de manter a escala destas regiões.

### **Portas e Janelas**

Os limites entre o público e o privado devem conter muitas portas e janelas que se abrem para o espaço público, uma vez que proporcionam vigilância informal e estabelecem uma relação entre o habitante e o passante. Jane Jacobs chama essas transições entre o público e o privado de “olhos da rua”. É importante que estes limites possuam elementos que propiciem a interação e a transição entre o público e o privado o que favorecerá a permanência das pessoas no espaço público. As portas são responsáveis pela alimentação dos espaços públicos na escala local, e se constituem nos elementos da transição entre o interior e o exterior, entre o público e o privado.

Os espaços públicos existentes na região da Praça XV de Novembro e seu entorno são permeados por uma relação intensa entre o público e o privado. Neste sentido, o térreo das edificações, quando comerciais na sua maioria mantém comunicação direta com os espaços públicos.

Em relação as edificações existentes, no que refere à proporção de aberturas para o espaço público e a permeabilidade visual das fachadas que se abrem para estes espaços, podemos destacar:

- As fachadas comerciais são compostas por portas e janelas que possibilitam a permeabilidade visual, estabelecendo uma relação interior exterior;
- As portas e janelas das áreas residenciais e institucionais são mais restritivas, denotando um maior isolamento das áreas públicas.

#### MAPA 16

Mapa de portas e janelas no recorte analisado.

Fonte: Pesquisa do autor.

Escala 1:2.500





|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| Portas e janelas comerciais     |  |
| Portas e janelas institucionais |  |
| Portas e janelas de uso misto   |  |
| Portas e janelas residenciais   |  |





Figura 23 – Comércio variado no térreo do conjunto de edificações à leste da Praça XV com muitas portas e janelas para o espaço público.

Fonte: Acervo do autor.

## **Atividades no Lugar**

Jan Gehl classifica as atividades nos espaços públicos em necessárias, opcionais e sociais enfatizando que o espaço público de boa qualidade favorece a todas elas. Em espaços qualificados, as atividades duram mais tempo. Em função destas características os espaços públicos se configuram apenas como passagem ou, ainda, propícios a encontros e de permanência.

Na região da Praça XV de Novembro e seu entorno os espaços de transição entre o público e o privado bem como espaços públicos:

- Se relacionam com o uso predominante dos térreos das edificações e, em alguns casos, possuem mobiliário urbano e vegetação adequados a estas necessidades buscando atender ao tipo de permanência característico de cada uma das áreas;
- Dotados passeios e de vias, algumas com características de rua compartilhada, com paginação de piso específica e orientativa, outras destinadas a pedestres;
- Com predominância de passagem, algumas destas áreas tem características de descanso, contemplação e permanência dotadas de mobiliário e vegetação adequados;
- Muitos deles possibilitam a realização de atividades externas e transitórias, como é o caso das feiras, shows, eventos religiosos, entre outros.





#### MAPA 17

Mapa de usos do solo do recorte analisado.

É evidente a predominância dos usos comercial e institucional. O uso habitacional aparece pontualmente na malha urbana do estudo de caso.

Fonte: Pesquisa do autor.

Escala 1:2.500

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Edificações de uso comercial     |  |
| Edificações de uso institucional |  |
| Edificações de uso misto         |  |
| Edificações de uso residencial   |  |





















## MAPA 18

Mapa de usos no térreo das edificações.  
Os usos definidos para os térreos das edificações determinam eixos com uma maior diversidade de comércio e serviços. Os usos tendem a propiciar vitalidade de maneira pendular.

Fonte: Pesquisa do autor.

Escala 1:2.500

|  |   |
|--|---|
| Térreo com galeria ou centro comercial                         |    |
| Térreo com comércio geral                                      |    |
| Térreo com comércio vicinal (padaria, farmácia, açougue, etc.) |    |
| Térreo com banca de revistas ou livraria                       |    |
| Térreo com mercado   |    |
| Térreo com bar ou casa noturna                                 |    |
| Térreo com café ou restaurante                                 |    |
| Térreo com igrejas ou templos                                  |    |
| Térreo com uso institucional                                   |   |
| Térreo com escola, cursinho ou curso superior                  |  |
| Térreo com uso cultural (museu, teatro, etc.)                  |  |
| Térreo com prestação de serviços                               |  |
| Térreo com bancos  |  |
| Térreo com hotéis ou hospedarias                               |  |
| Térreo com uso residencial                                     |  |
| Térreo com uso de estacionamentos                              |  |





MAPA 19

Mapa de atividades diurnas e noturnas no recorte. O entorno da Praça XV, assim como o Centro em geral, possui poucas áreas em que acontecem atividades no período noturno.

Fonte: Pesquisa do autor.

Escala 1:2.500

Edificações com uso de atividades exclusivamente diurnas



Edificações com uso de atividades noturnas





## **2.5. CONJUNTOS URBANOS ADJACENTES**

Conforme colocado anteriormente, o método descrito por Gabriela Tenório foi aplicado na área central de Florianópolis, no entorno da Praça XV de Novembro e nos conjuntos urbanos adjacentes, inseridos no triângulo central. Com o intuito de enriquecer a verificação frente às possibilidades de uma vida urbana intensa a partir da apropriação cotidiana dos espaços abertos de uso coletivo desta região, fez-se também uma análise com o estudo do nível de urbanidade encontrado conjuntos urbanos adjacentes a Praça XV de Novembro e seu entorno. Isto porque as características morfológicas dessas localidades reforçam condições centralidade e de articulação desta área em relação à cidade.

Esta análise se propõe a identificar como a área do entorno da Praça XV está inserida e se articula com os conjuntos urbanos adjacentes a ela. Ou seja, verificar se os atributos de urbanidade identificados no entorno da praça se articulam e/ou se reproduzem com os atributos identificados nos conjuntos urbanos adjacentes.

Entenda-se por conjuntos urbanos adjacentes ao entorno da Praça XV de Novembro, as regiões que se desenvolveram a partir da praça e seu entorno, como expansão do seu núcleo central da cidade:

- **O Leste da Praça XV** – formado pela expansão inicial a leste da praça;
- **O Oeste da Praça XV** – formado pela expansão à oeste da praça e seus eixos de expansão;
- **O Centro Expandido** – formado pelos eixos de expansão mais recentes, em direção ao norte;
- **A Baía Sul** – formado pelo acréscimo de área em função do aterro na baía sul.

Estas áreas foram analisadas por observação em diferentes dias, períodos e horários. Na sequência apresentamos os resultados obtidos a partir da avaliação qualitativa realizada nestes conjuntos o que possibilitou uma análise comparativa do desempenho entre eles e a Praça XV de Novembro e seu entorno e, principalmente, o entendimento das características de inserção desta ao todo da estrutura urbana a que se vincula.

## **O LESTE DA PRAÇA XV**

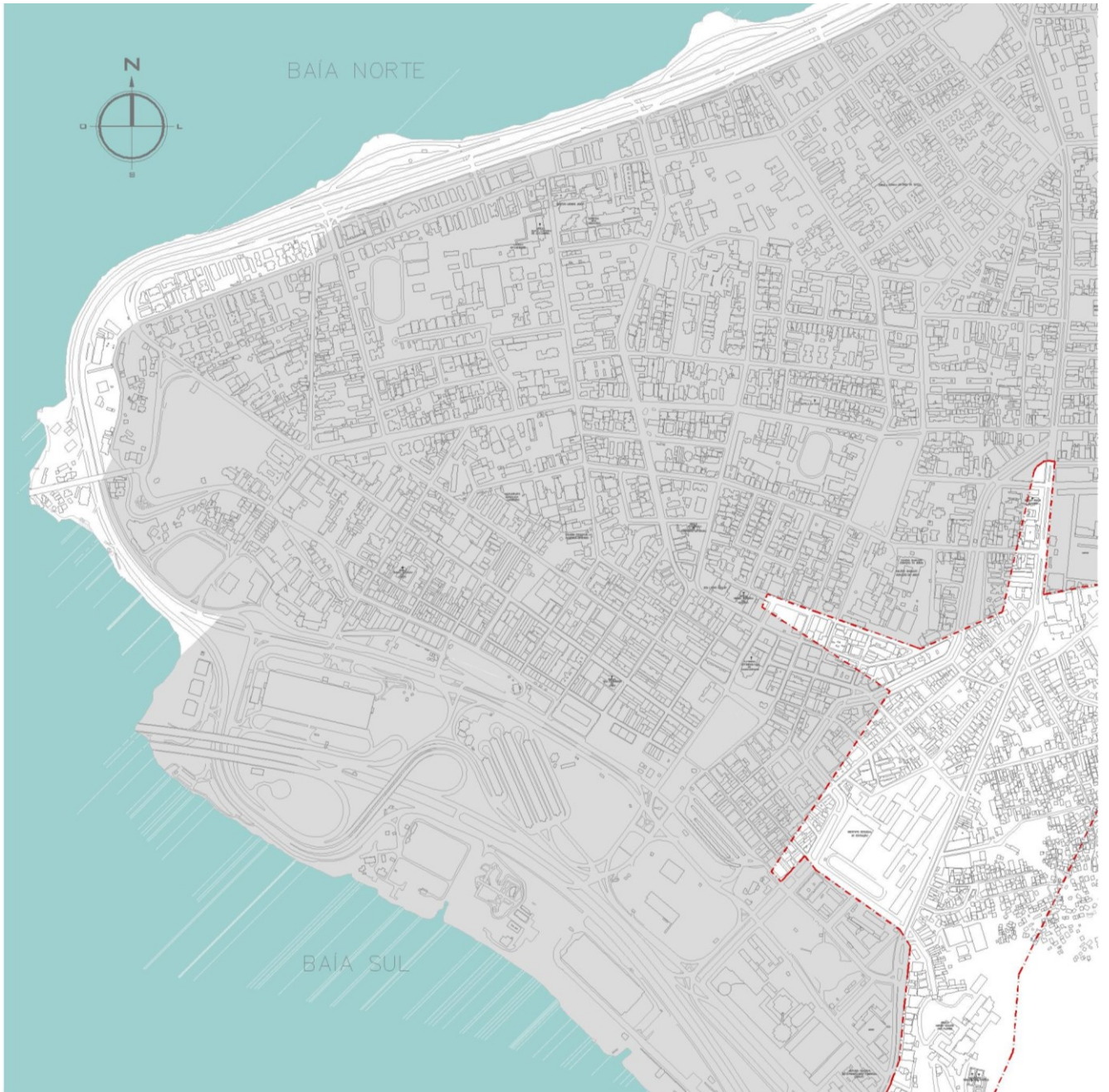
MAPA 20

O Leste da Praça XV de Novembro.  
Centro de Florianópolis com destaque para o  
conjunto urbano à leste da Praça XV.

Fonte: VEIGA,2010

Escala 1:12.500





A área aqui analisada localiza-se a Leste da Praça XV de Novembro, possuindo ligações com a Praça XV de Novembro através de vias perpendiculares a ela (Rua Antônio Luz, Rua João Pinto, Rua Tiradentes, Rua Vitor Meireles e Rua Fernando Machado) e com a cidade através da Rua dos Ilhéus e das Avenidas Hercílio Luz, Mauro Ramos e Paulo Fontes, e outras adjacentes a elas.

O tecido urbano do núcleo central de Florianópolis, cuja tipologia é quadrangular, se estendeu inicialmente para a porção leste da Praça XV de Novembro. O adensamento nesta região, conforme VEIGA (2010) ocorreu “principalmente à presença das fontes d’água, à facilidade dos despejos no Rio da Bulha e à estreita ligação com o forte, o quartel, e igreja e os hospitais instalados naquela região.” (VEIGA, 2010, p. 209)

Dentre as principais intervenções urbanísticas nesta área e que causaram um maior impacto na região, destacam-se os aterros da praia do Menino Deus e do forte de Santa Bárbara, o saneamento do canal do Rio da Bulha e a urbanização da Avenida Hercílio Luz.

Vale destacar que, neste recorte, a área com predominância do uso institucional localiza-se num acrescido de aterro, conforme pode ser observado através da localização do Forte Santa Bárbara, localizado na Avenida Hercílio Luz com a Rua Antônio Luz.

#### **a) Vida Pública**

Ao caminharmos pelas ruas da porção analisada, observa-se que o fluxo de pedestres é bastante intenso no entorno imediato da Praça XV de Novembro, diminuindo na medida em que se afasta da mesma em direção a Avenida Mauro Ramos. A presença das pessoas (quantidade e tipo) nesta região está associada ao horário de funcionamento das Instituições Públicas ali existentes. A



diversidade dos indivíduos é grande: homens, mulheres, idosos, jovens, crianças – de diversas faixas etárias, classes sociais e arranjos familiares. Há, em alguns trechos, uma maior concentração de determinados grupos, como no quiosque próximo ao Museu Vitor Meireles, em alguns bares como a Kibelândia e aqueles localizados na Travessa Ratclif, nas redondezas do Instituto Estadual de Educação, nas ruas próximo ao Colégio Energia e nas proximidades do conjunto institucional formado pelo Fórum e Tribunal de Justiça. A distribuição das pessoas no tempo é pendular, com maior movimento das 07:00 às 19:00 de segunda-feira a sexta-feira e, em alguns trechos, aos sábados, das 08:00 às 13:00. A noite há um maior movimento próximo às áreas educacionais e aos bares da região. Eventualmente, aos sábados, há feiras de objetos e antiguidades que se estendem até o período da tarde. Observa-se, contudo, que próximo às áreas mais abandonadas ou ociosas há uma concentração de mendigos e usuários de drogas.

A porção leste da Praça XV de Novembro se caracteriza por apresentar alguns bolsões de baixa urbanidade, principalmente na medida em que se aproxima da Avenida Hercílio Luz, onde estão localizadas instituições públicas: Instituto Estadual de Educação, Fórum, Tribunal de Contas, Tribunal de Justiça e Assembleia Legislativa. Entre a Praça XV e estas instituições, a atividade necessária predominante é a de passagem, o que reflete uma ocupação não homogênea ao longo do dia e durante a semana, com horários de maior concentração associados àqueles usos. Algumas atividades acontecem informalmente como é o caso de alguns vendedores ambulantes, outras ocasionalmente, como as feiras de objetos e antiguidades aos sábados. Ainda existem aquelas que acontecem na fronteira do espaço privado, como é o caso da utilização da calçada e parte da rua como apoio a alguns bares da região, e espaço complementar das escolas, nos horários de entrada,

saída e recreio. Estas atividades proporcionam encontros programados e não programados e interações sociais diversas. Ainda nesta região vale destacar a Praça Tancredo Neves (Praça dos 3 Poderes), que possui grande parte de sua área destinada a estacionamento e no restante é utilizada apenas como passagem, principalmente em virtude do abandono e da falta de proposição de atividades no local, que acaba transformando-a num local subutilizado e inseguro. Ocasionalmente tem sido utilizada para festividades que necessitam de espaços livres maiores.

## **b) Atributos Globais**

Há uma boa proporção entre os espaços públicos livres e os espaços privados. Porém, ao se aproximar da Avenida Hercílio Luz, esta relação vai se perdendo, com espaços públicos maiores e subutilizados, não somente em função de suas dimensões, mas também pela falta de atividades que oportunizem a opção de permanência nestas áreas.

No que se refere à integração a área é bem irrigada e constituída de conexões e possibilidades de trajetos diversos.

Os usos, nesta porção do território, por não serem complementares, favorecem seu esvaziamento. A predominância do uso é comercial, institucional e serviços. Os pontos de residência são inexpressivos. Em alguns casos, os usos dos espaços privados se prolongam para o espaço público.

A habitação se dá apenas em alguns pontos residuais, o que não propicia a densidade equilibrada que poderia ser suficiente para abastecer os espaços públicos.

No que se refere à mobilidade, as observações elencadas quando da análise da Praça XV e seu entorno se aplicam também ao conjunto

urbano presente na sua face leste. Destaca-se que a Rua Antônio Luz é um calçadão e a Rua Vitor Meireles está parcialmente fechada para veículos, além de algumas pequenas travessas entre as ruas João Pinto e Antônio Luz, o que facilitam a movimentação de pessoas, uma vez que os passeios são estreitos. Há poucas ruas com estacionamento do tipo rotativo, bem como poucos estacionamentos em terrenos vazios (em função das dimensões do parcelamento). Exceção se faz a Praça Tancredo Neves onde a própria praça é utilizada para a guarda de veículos.

### **c) Atributos Locais**

No recorte analisado os espaços públicos possuem limites claros, definidos e contínuos, cujas dimensões são proporcionais às atividades, com exceção da Praça Tancredo Neves, que se situa em uma área predominantemente institucional. Estes limites são constituídos pelas edificações que claramente separam o público do privado.

A respeito da tipologia, esta área tem o predomínio de 02 a 04 pavimentos, constituídas por edificações mais antigas, algumas delas tombadas. Face ao baixo gabarito, as edificações em altura se destacam nas proximidades do Terminal Cidade de Florianópolis (Rua Antônio Luz), e na porção de ocupação mais recente próxima a área institucional. Vale ressaltar que mesmo as edificações mais recentes desta área possuem o pavimento térreo no nível do passeio, o que possibilita a relação entre o espaço construído e a rua.

O limite entre os espaços públicos e privados contém, na sua maioria, muitas portas e janelas. A relação entre o interior e o exterior é intensa em alguns pontos desta área (quando térreo é comercial), perdendo força em outros (edificações institucionais).

Os espaços públicos na área analisada são predominantemente de passagem, sendo que em alguns casos podem oportunizar a permanência como é o caso das áreas externas dos bares e restaurantes ou quando utilizados como feiras e exposições. Não há mobiliário urbano que oportunize espaços de descanso, estar e contemplação.



Figura 24 – Museu Vitor Meirelles – pouco movimento em área degradada da cidade.

Fonte: Acervo do autor.



Figura 25 – Canto do Noel – tradicional bar da noite do Centro, na Travessa Ratclif.

Fonte: Acervo do autor.



Figura 26 – Grafite revelando a característica  
“underground” do Leste da Praça XV.

Fonte: Acervo do autor.

## **O OESTE DA PRAÇA XV**

MAPA 21

O Oeste da Praça XV de Novembro.  
Centro de Florianópolis com destaque para o  
conjunto urbano à Oeste da Praça XV.

Fonte: VEIGA,2010

Escala 1:12.500





Um dos fatores que determinou a modificação do eixo de desenvolvimento para a porção oeste da Praça XV de Novembro, como bem observa Eliane Veras da Veiga, foi o movimento do Porto do Desterro, situado nesta porção, nas proximidades da Rua Conselheiro Mafra.

“Posteriormente, a continuação daquela rua, que na década de 1920 tornou-se o principal eixo viário para a ponte Hercílio Luz, valorizou as suas terras. Ali, a facilidade de acesso ao sistema de transportes, notadamente o coletivo, deslocou ainda mais o eixo de interesses no sentido oeste...”

(VEIGA, 2010, p-211)

Esta via sempre foi uma das mais expressivas da cidade, destacando-se no conjunto do traçado urbano da cidade, sendo que “... aos poucos foi sendo alongada e aperfeiçoada, recebendo acréscimos de aterros, desmonte de elevações e sucessivos prolongamentos.” (VEIGA, 2010, p.255)

Em função dos serviços portuários e posteriormente da construção da Ponte Hercílio Luz, novos eixos foram se definindo no sentido oeste, intensificando a ocupação daquela região e possibilitando uma comunicação mais direta com a porção continental.

A área aqui analisada localiza-se a Oeste da Praça XV de Novembro, possuindo ligações com a Praça XV de Novembro através de vias perpendiculares a ela (Avenida Paulo Fontes, Rua Conselheiro Mafra, Rua Felipe Schmidt e Rua Tenente Silveira) e com a cidade através da Rua Arcipreste Paiva e Avenida Paulo Fontes, e outras na continuidade ou adjacentes a elas.

### **a) Vida Pública**

Ao caminharmos pelas ruas da porção analisada, observa-se que o fluxo de pedestres é bastante intenso no entorno imediato da Praça XV de Novembro, mantendo esta concentração até as imediações do TICEN (Terminal de Integração Central) e Mercado Público. A partir dali em direção ao Parque da Luz a quantidade de pedestres vai diminuindo, o que pode ser atribuído à topografia mais acentuada, associada ao uso que vai, aos poucos, se transformando de predominantemente comercial para residencial.

A presença das pessoas (quantidade e tipo) nesta região está associada ao horário de funcionamento do comércio e de algumas Instituições Públicas ali existentes. A diversidade dos indivíduos é grande: homens, mulheres, idosos, jovens— de diversas faixas etárias, classes sociais e arranjos familiares. Há, em alguns trechos, uma maior concentração de determinados grupos, como nas proximidades das áreas educacionais, das de comércio ambulante, das de conserto e manutenção de fogões e painéis e naquelas próximas aos bares associados a regiões degradadas, onde o comércio sexual se faz presente. A distribuição das pessoas no tempo é pendular, com maior movimento das 07:00 às 19:00 de segunda-feira a sexta-feira e, em alguns trechos, aos sábados, das 08:00 às 13:00. A noite há um maior movimento próximo às áreas educacionais (até as 22:00 horas) e aos bares associados a exploração sexual (noite adentro). Eventualmente, aos sábados, há feiras de objetos, do livro e outras, nas proximidades do Largo da Alfândega e do Largo do Mercado, que se estendem até o período da tarde. Observa-se, contudo, que próximo às áreas mais abandonadas ou ociosas, ou ainda sob as marquises de algumas edificações, há uma concentração de mendigos, usuários de drogas e prostituição.

A porção Oeste da Praça XV de Novembro é bastante homogênea no que se refere à urbanidade, com alguns bolsões de menor vitalidade, na medida em que se afasta da área central, em direção ao Parque da Luz. A atividade necessária predominante é a de passagem, principalmente em função do TICEN (Terminal de Integração do Centro, que distribui um grande fluxo de pessoas no centro da cidade) o que reflete uma ocupação não homogênea ao longo do dia e durante a semana, com horários de maior concentração associados ao horário comercial. Algumas atividades acontecem informalmente como é o caso do comércio composto por vendedores ambulantes (que é bem expressivo), troca de moedas estrangeiras, distribuição de panfletos diversos.

Ocasionalmente há feiras, profissionais da saúde avaliando pressão arterial, estudantes ou outros fazendo apresentações artísticas (música, canto, teatro). Ainda existem aquelas que acontecem na fronteira do espaço privado, como é o caso da utilização da calçada e parte da rua como apoio a alguns bares da região (como é o caso do BOB'S da Trajano ou do Café Trajano e da Fratellanza, na escadaria do Rosário), e espaço complementar das escolas, nos horários de entrada, saída e recreio. Estas atividades proporcionam encontros programados e não programados e interações sociais diversas. Ainda nesta região vale destacar que o maior fluxo de pedestres se dá nas Ruas Conselheiro Mafra e Felipe Schmidt (principalmente em seus trechos de calçadas) e nas Ruas Deodoro e Jerônimo Coelho, que por serem perpendiculares ao Terminal, servem de canal de irrigação entre o TICEN e a cidade. Esta é sem dúvidas a área de maior urbanidade de Florianópolis. A Rua Vidal Ramos possui uma concentração diferenciada por ser um espaço compartilhado por pedestres e veículos, onde as calçadas possuem uma largura maior do que a média na região. Nesta rua tem sido frequente a realização

de desfiles de moda e outras atividades semelhantes em diversas épocas do ano.

## **b) Atributos Globais**

Neste recorte, há uma boa proporção entre os espaços públicos livres e os espaços privados. Porém, ao se aproximar do TICEN, esta relação vai se perdendo, com espaços públicos maiores e subutilizados, não somente em função de suas dimensões, mas também pelo fato de algumas edificações contíguas a eles estarem abandonadas, por alguns deles terem se transformado em estacionamento e pela falta de atividades que oportunizem a opção de permanência nestas áreas, como é o caso da Praça Pio XII.

No que se refere à integração a área é bem irrigada e constituída de conexões e possibilidades de trajetos diversos, tanto de pedestres como de veículos. As Ruas Felipe Schmidt, Tenente Silveira e Conselheiro Mafra são das mais integradas do tecido central.

Os usos, neste conjunto urbano, são um pouco mais diversificados do que a porção a Leste. Da Praça XV em direção ao Parque da Luz, o uso é predominantemente de comércio e serviços até as imediações da Praça Pio XII. A partir dali assume mais características de área mista como transição para a área com predominância residencial, nas imediações do Parque da Luz. Desta forma, por não possuir usos complementares simultaneamente, favorece seu esvaziamento. A predominância do uso é comercial, na porção próxima a Praça XV de Novembro e residencial, nas proximidades do Parque da Luz. Em alguns casos, os usos dos espaços privados se prolongam para o espaço público.

A habitação não ocorre simultaneamente ao uso comercial de modo que ambos propiciassem uma densidade equilibrada que poderia ser

suficiente para abastecer os espaços públicos nos diversos horários do dia e da noite. A variedade dos tipos habitacionais não ocorre em uma mesma edificação, o que dificulta a existência de arranjos familiares e perfis de usuários diversificados, num mesmo edifício. Por outro lado, as edificações com predomínio residencial estão dispostas em conjuntos com tipos semelhantes. Observe-se que as edificações mais antigas são menos valorizadas e tem um custo (aluguel ou venda) mais baixo, o que oportuniza o acesso a grupos com menor poder aquisitivo ou que façam o uso temporário do local (estudantes).

No que se refere à mobilidade, as observações elencadas quando da análise da Praça XV e seu entorno se aplicam também ao conjunto urbano presente na sua face oeste, porém com um pouco mais de facilidade de utilização do transporte público. Vale ressaltar que o TICEN se localiza na borda desta área com a Baía Sul, abastecendo o centro da cidade com o transporte coletivo. Além disso, o transporte coletivo passa pela Rua Arcipreste Paiva, Rua Tenente Silveira, altos da Rua Felipe Schmidt e parte da Rua Deodoro. Destaca-se que a Rua Conselheiro Mafra e Rua Felipe Schmidt e algumas de suas transversais são calçada (Rua Trajano, parte da Rua Deodoro e da Rua Jerônimo Coelho). A Rua Vidal Ramos e parte da Rua Trajano são vias compartilhadas, o que facilitam a movimentação de pessoas, uma vez que na maior parte das vezes os passeios são estreitos. Em algumas ruas há estacionamento do tipo rotativo e há diversos estacionamentos neste trecho, como no antigo terminal de ônibus, no subsolo da Praça Pio XII, em algumas edificações e em terrenos vazios.



Figura 27 – Vista das torres do Mercado Público Municipal a partir da Rua Felipe Schmidt.

Fonte: Acervo do autor.

### **c) Atributos Locais**

Na maior parte do recorte analisado os espaços públicos possuem limites claros, definidos e contínuos, cujas dimensões são proporcionais às atividades. Estes limites são constituídos pelas edificações que claramente separam o público do privado. A exceção se faz em alguns pontos como na Praça Pio XII, que possui limites definidos e contínuos, porém sem atividades associadas a eles que se comuniquem diretamente com o espaço público, além de uma diferença de nível expressiva em relação à Rua Tenente Silveira. Outros pontos que também se diferenciam neste quesito é o antigo terminal que hoje é ocupado por um estacionamento e o Parque da Luz.

A respeito da tipologia, esta área é bastante heterogênea. Na porção mais antiga o predomínio é de 02 a 04 pavimentos, sendo que algumas delas tombadas. As ruas Felipe Schmidt e Tenente Silveira (e suas transversais) possuem muitas edificações com gabarito mais alto, chegando a 12 pavimentos. Na proporção em que nos afastamos da Praça XV de novembro em direção ao Parque da Luz, as edificações mais altas se fazem mais presentes, sobretudo a partir da Rua Jerônimo Coelho. Em função da época em que foram construídas, algumas edificações possuem o pavimento térreo no nível do passeio, possibilitando uma relação direta entre o espaço construído e a rua, e outras possuem o seu térreo elevado a 1,50 m do nível do passeio, o que se configura como uma barreira à permeabilidade.





Figura 28 – Conjunto de fachadas históricas na  
Rua Felipe Schmidt.  
Fonte: Acervo do autor.



Figura 29 – Fachada do Edifício Dias Velho, o prédio mais alto do centro histórico com 16 andares.

Fonte: Acervo do autor.



Figura 30 – Pilotis no nível do passeio no prédio da FATMA.

Fonte: Acervo do autor.

O limite entre os espaços públicos e privados contém, na sua maioria, muitas portas e janelas – sobretudo nas edificações mais antigas. A relação entre o interior e o exterior é intensa em alguns pontos desta área (quando térreo é comercial), perdendo força em outros (edificações institucionais, comerciais voltadas para dentro, residenciais ou àquelas com o térreo acima do nível do passeio).

Os espaços públicos na área analisada são predominantemente de passagem, sendo que em alguns casos podem oportunizar a permanência como é o caso das áreas externas dos bares e restaurantes ou quando utilizados como feiras e exposições. O mobiliário urbano que oportuniza espaços de descanso, estar e contemplação estão presentes em alguns pontos como na Rua Vidal Ramos e em alguns trechos dos calçadões.

## **O CENTRO EXPANDIDO**

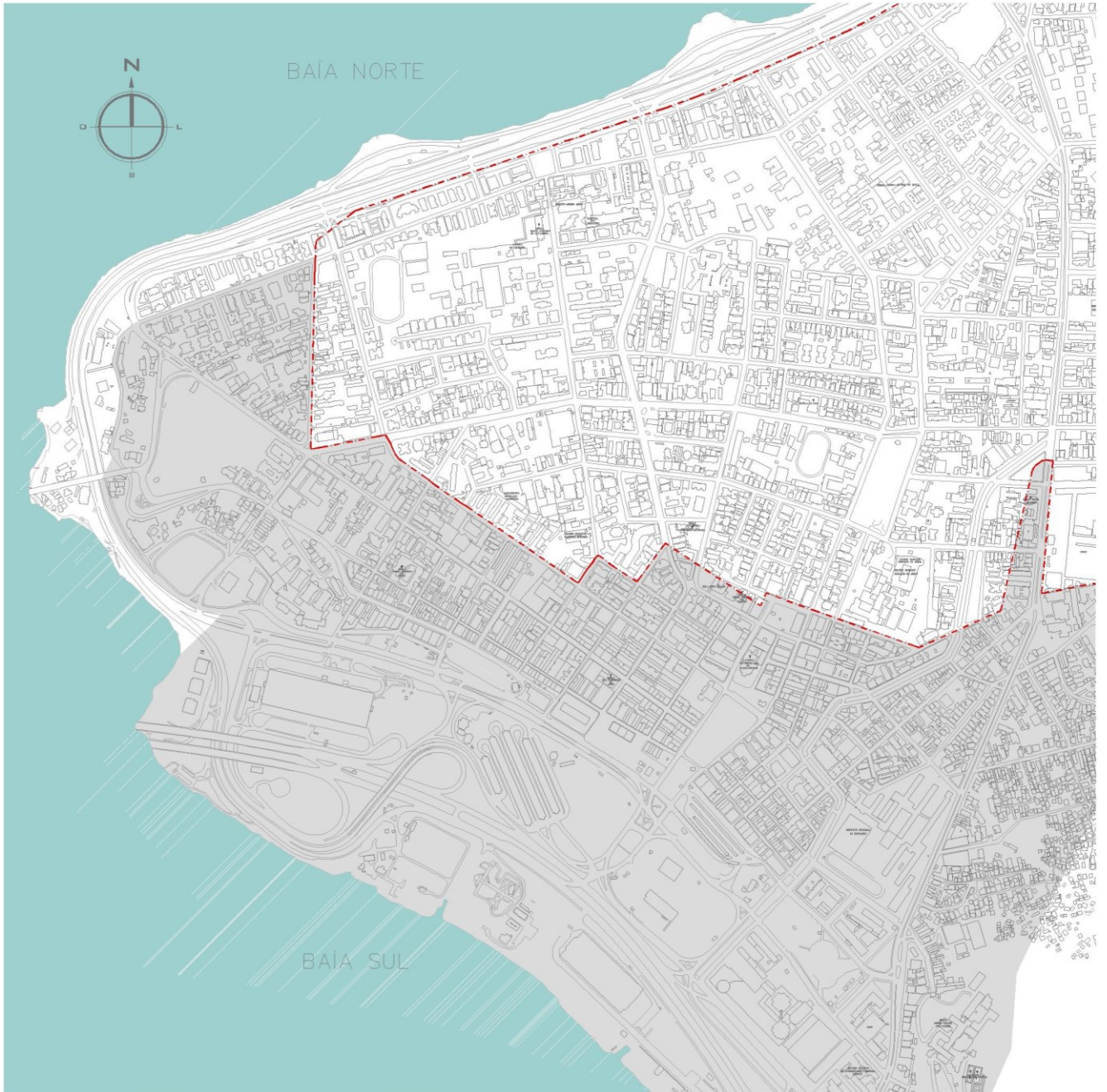
MAPA 22

O Centro expandido.  
Centro de Florianópolis com destaque para o conjunto urbano à Norte da Praça XV.

Fonte: VEIGA,2010

Escala 1:12.500





Eliane Veras da Veiga (2010) coloca que “... outros vetores de crescimento da cidade irradiaram-se em direções diferentes, preenchendo as áreas do centro do polígono, até então ocupadas por extensas chácaras. (VEIGA, 2010, p.306). Estes vetores se direcionam em relação ao norte da Praça XV de Novembro, destacando, entre outras, Avenida Rio Branco, Rua Almirante Lamego, Rua Bocaiúva e Rua Esteves Junior.

Alguns destes eixos foram definidos pela existência dos fortes na Baía Norte e acesso a Praia de Fora, outros de acesso às diversas chácaras da região, e, por fim o eixo composto pela Avenida Rio Branco. Todos estes vetores foram inicialmente ocupados por chácaras que aos poucos foram dando lugar às vias e aos loteamentos particulares.

A área aqui analisada localiza-se ao Norte da Praça XV de Novembro, possuindo ligações com a Praça XV através do prolongamento das Ruas dos Ilhéus e Arcipreste Paiva e outras nas proximidades, como as Avenidas Osmar Cunha e Othon Gama d’Eça e as Ruas Visconde de Ouro Preto, Dom Joaquim e a Avenida Trompowsky.

Seguindo na direção norte chega-se a Baía Norte que possui um acrescido de aterro, que viabilizou a construção do sistema viário de acesso à Trindade, ao Norte e ao Leste da Ilha. Esta área originalmente fazia parte da Praia de Fora, cujas residências localizadas nas Ruas Bocaiúva e Almirante Lamego tinham seus terrenos de frente para o mar. O aterro afastou o mar e, como barreira, construiu vias rápidas que dificultam a interface das pessoas com a orla. Próximo a margem existe uma área de lazer linear – com uma utilização intensa – apesar de o sistema viário existente dificultar a permeabilidade entre a área edificada o espaço público.

### **a) Vida Pública**

Ao caminharmos pelas ruas da porção analisada, observa-se que o fluxo de pedestres é bastante intenso no entorno imediato da Praça XV de Novembro, diminuindo esta concentração em direção ao Norte, sobretudo a partir da Catedral Metropolitana, e nas proximidades da Avenida Rio Branco. A partir dali em direção a Beira Mar Norte a quantidade de pedestres vai diminuindo, o que pode ser atribuído à topografia mais acentuada, associada ao uso que vai, aos poucos, se transformando de predominantemente comercial para residencial. A presença das pessoas (quantidade e tipo) nesta região está associada ao horário de funcionamento do comércio e de algumas Instituições Públicas, Escolas e Estabelecimentos de Saúde ali existentes. A diversidade dos indivíduos é grande: homens, mulheres, idosos, jovens e crianças – de diversas faixas etárias, classes sociais e arranjos familiares. Há, em alguns trechos, uma maior concentração de determinados grupos, como nas proximidades das áreas educacionais, das institucionais, das de estabelecimentos de saúde e naquelas próximas aos bares e restaurantes, que nesta região se fazem presente em maior quantidade e com funcionamento que extrapolam o horário comercial na medida em que sua localização de aproxima da Avenida Beira Mar. Na orla da Beira Mar Norte o espaço é bastante utilizado não havendo uma predominância explícita de determinado grupo. A distribuição das pessoas no tempo ainda é pendular, com maior movimento das 07:00 às 19:00 de segunda-feira a sexta-feira e, em alguns trechos, aos sábados, das 08:00 às 13:00. A noite há um maior movimento próximo às áreas educacionais (até as 22:00 horas) e aos bares e restaurantes. Já na Avenida Beira Mar Norte, na parte linear destinada aos pedestres, a presença de pessoas é marcante, sendo mais intensa nos períodos do início da manhã e final do dia e noite e nos finais de semana e feriados.

A porção Norte da Praça XV de Novembro é bastante heterogênea no que se refere à urbanidade, com algumas regiões de maior ou menor vitalidade – vale destacar positivamente a região próxima ao Largo Benjamin Constant. A atividade necessária predominante ainda é a de passagem, o que reflete uma ocupação não homogênea ao longo do dia e durante a semana, com horários de maior concentração associados, principalmente, ao horário comercial. Algumas atividades acontecem informalmente como é o caso de alguns vendedores ambulantes. Ocasionalmente há feiras – Largo São Sebastião, altos da Almirante Lamego e Praça Portugal – bem como atividades festivas, shows e desfiles, notadamente na Avenida Beira Mar Norte. As atividades que acontecem na fronteira do espaço privado, como é o caso da utilização da calçada e parte da rua como apoio a alguns bares da região ocorrem predominantemente na Avenida Beira Mar Norte. Este conjunto de atividades proporciona encontros programados e não programados e interações sociais diversas.

## **b) Atributos Globais**

Neste recorte, há uma boa proporção entre os espaços públicos livres e os espaços privados. Porém, ao se aproximar da Avenida Beira Mar Norte, esta relação vai se perdendo, com espaços públicos maiores e, muitas vezes, subutilizados, não somente em função de suas dimensões, mas também pelo fato de muitos deles terem se transformado em áreas para estacionamento, e pela falta de atividades que oportunizem a opção de permanência nestas áreas.

No que se refere à integração a área é bem irrigada e constituída de conexões e possibilidades de trajetos diversos.

Os usos, neste conjunto urbano, são um pouco mais diversificados, sendo um pouco mais aproximado daqueles descritos na porção



Oeste. Da Praça XV em direção a Beira Mar Norte, o uso é predominantemente de comércio e serviços até as imediações da Rua Adolfo Melo. A partir dali assume características de área mista junto aos eixos das principais vias e de área com predominância residencial, nas regiões entre estas vias.

Desta forma, onde não possui usos complementares, favorece seu esvaziamento. Em alguns casos, os usos dos espaços privados se prolongam para o espaço público.

A habitação, na maior parte das vezes, não ocorre simultaneamente ao uso comercial o que poderia propiciar uma densidade equilibrada suficiente para abastecer os espaços públicos nos diversos horários do dia e da noite. A variedade dos tipos habitacionais não ocorre em uma mesma edificação, o que dificulta a existência de arranjos familiares e perfis de usuários diversificados, num mesmo edifício. Porém, há uma maior variedade entre as edificações residenciais. Observe-se que nesta área mesmo as edificações mais antigas e menos valorizadas não tem um custo (aluguel ou venda) proporcionalmente menor, pelo fato da região ser muito valorizada. Ressalta-se ainda que no sentido de valorização e retorno a vida no centro, estão sendo construídos empreendimentos com uso misto (térreo ou embasamento comercial e torre residencial). Ainda neste sentido, observa-se que algumas edificações mais antigas que eram residenciais estão se transformando paulatinamente em áreas destinadas a comércio e serviços.

No que se refere à mobilidade, as observações elencadas quando da análise da Praça XV e seu entorno se aplicam também ao conjunto urbano presente na sua face norte, com um pouco mais de facilidade de utilização do transporte público. O transporte coletivo passa pelas Avenidas Osmar Cunha, Othon Gama d'Eça, Rio Branco e Beira Mar Norte e pelas Ruas dos Ilhéus, Visconde de Ouro Preto e Bocaiúva.

Em grande parte das ruas há estacionamento do tipo rotativo e em toda a extensão da via interna da Avenida Beira Mar Norte, bem como em seus bolsões, além de diversos estacionamentos privativos neste trecho, em algumas edificações e em terrenos vazios.

### **c) Atributos Locais**

Na maior parte do recorte analisado os espaços públicos possuem limites claros, definidos e contínuos, cujas dimensões são proporcionais às atividades. Estes limites, na maior parte das vezes, são constituídos pelas edificações que claramente separam o público do privado. Apesar de possuir limites definidos e contínuos, porém algumas vezes não há atividades associadas a eles para que se comuniquem diretamente com o espaço público, como é o caso das Praças Esteves Junior e dos Namorados e do Largo São Sebastião. Outros pontos que também se diferenciam neste quesito são a Praça Portugal e a Praça do Sesquicentenário.

A respeito da tipologia, esta área é heterogênea. Na porção central e junto aos eixos de maior circulação o gabarito chega a 12 pavimentos. Nas áreas entre estes eixos varia de residencial unifamiliar (com 1 ou 2 pavimentos) a edificações de 4 a 12 pavimentos. Da mesma forma que na porção Oeste, em função da época em que foram construídas, algumas edificações possuem o pavimento térreo no nível do passeio, possibilitando uma relação direta entre o espaço construído e a rua, e outras possuem o seu térreo elevado a 1,50 m do nível do passeio, o que se configura como uma barreira à permeabilidade.

O limite entre os espaços públicos e privados contém portas e janelas, sendo que nas edificações mais antigas esta proporção é maior. A relação entre o interior e o exterior é intensa em alguns pontos desta área – quando térreo é comercial e quando a edificação não possui afastamento em relação a rua. Porém, vão perdendo força

na medida em que os afastamentos em relação a rua são fechados e afastam isolando o térreo do espaço público (edificações institucionais, comerciais voltadas para dentro, residenciais ou àquelas com o térreo acima do nível do passeio).

Os espaços públicos na área analisada ainda são predominantemente de passagem, com destaque a porção junto a orla que se configura como uma área de lazer intensamente utilizada. Ressalta-se que em alguns casos podem oportunizar a permanência como é o caso das áreas externas dos bares e restaurantes ou quando utilizados como feiras e exposições. O mobiliário urbano que oportuniza espaços de descanso, estar e contemplação estão presentes em alguns pontos como na orla da Avenida Beira Mar Norte e nas praças da região.

## **A BAÍA SUL**

MAPA 23

Região da Baía Sul.

Centro de Florianópolis com destaque para a região  
da Baía Sul, à Sul da Praça XV.

Fonte: VEIGA,2010

Escala 1:12.500



A área da Baía Sul se constitui num vetor de expansão localizado num acrescido por aterro. Como coloca VAZ (1991),

“Os anos setenta foram para a capital o coroamento do período do „milagre“ ao receber grandes obras como o aterro da baía Sul, a ponte Colombo Sales, a avenida Beira Mar Norte [n.d.a. Via de contorno norte, em adição a Av, Beira mar já implantada], as ligações com os balneários, etc.” (Vaz, 1991, p. 51)

A área aterrada na saída da Ponte Colombo Sales (paralela ao centro urbano tradicional) destinou-se a um grande complexo viário de acesso a cidade. Previa-se, também, a criação do chamado Centro Metropolitano, que

“Voltado para a Baía Sul, era nesta enorme área de aterro que deveria se instalar todo o centro administrativo, institucional e financeiro da cidade, bem como o centro cívico que daria sede aos edifícios dos poderes legislativo, judiciário e executivo, além dos terminais rodoviários estadual e municipal. (MATTOS 2009, pg.56)

As intenções iniciais não se concretizaram, nem mesmo o chamado Parque Dias Velho projetado por Burle Max e os diversos concursos públicos realizados para a área.

A área aqui analisada localiza-se ao Sul da Praça XV de Novembro, possuindo ligações com a Praça XV através do prolongamento das Ruas dos Ilhéus e Arcipreste Paiva. Esta área é constituída por um acrescido obtido através de aterro que afastou o contato da cidade com o mar. As águas atingiam a Praça Fernando Machado (onde se localizava o Miramar), o Largo da Alfândega, o Mercado Público...

Esta relação se perdeu, não somente pelo fato do mar ter sido afastado da cidade, mas, principalmente pelo excesso de vias rápidas que foram construídas. Na realidade, a função mais evidente do aterro foi a de “abrigar” o sistema viário de acesso às pontes. O aterro da baía sul inicialmente foi constituído pelo sistema viário e o Parque Dias Velho com a Rodoviária Rita Maria. Posteriormente o parque foi dando espaço para a Passarela Nego Querido, o Centro de Convenções, a Estação de Esgoto, o TICEN, estacionamentos diversos, feira Direto do Campo, entre outras funções e atividades.

#### **a) Vida Pública**

Ao caminharmos pelas ruas da porção analisada, observa-se que o fluxo de pedestres é bastante intenso no entorno imediato da Praça XV de Novembro, e nas proximidades das Ruas Conselheiro Mafra e Francisco Tolentino, diminuindo na medida em que se afasta em direção a Baía Sul. A presença das pessoas (quantidade e tipo) nesta região está associada, principalmente, ao TICEN e ao funcionamento do Mercado Público e Camelódromo. A diversidade dos indivíduos é grande: homens, mulheres, idosos, jovens, crianças – de diversas faixas etárias, classes sociais e arranjos familiares. Há, em alguns trechos, uma maior concentração de determinados grupos, como nas proximidades do camelódromo. A distribuição das pessoas no tempo é pendular, com maior movimento das 07:00 às 19:00 de segunda-feira a sexta-feira e, em alguns trechos, aos sábados, das 08:00 às 13:00 – sempre nas proximidades do TICEN. Nas demais áreas da Baía Sul o movimento de pessoal é bastante reduzido. Eventualmente, em alguns dias de semana e aos sábados, há feiras que se estendem até mais tarde. Observa-se, contudo, que próximo às áreas mais abandonadas ou ociosas há uma concentração de mendigos e usuários de drogas. Vale destacar que a maior concentração de

peessoas, bem como as atividades descritas, ocorre na borda que interna do aterro da Baía Sul.

A porção sul da Praça XV de Novembro se caracteriza por apresentar baixa urbanidade, principalmente na medida em que se afasta da borda edificada em direção a Baía Sul. Nesta região a atividade necessária predominante é a de passagem (principalmente em função do TICEN e da grande quantidade de estacionamentos), o que reflete uma ocupação não homogênea ao longo do dia e durante a semana, com horários de maior concentração associados àqueles usos. Algumas atividades acontecem informalmente como é o caso de alguns vendedores ambulantes, outras ocasionalmente, como as feiras e festividades. Ainda existem aquelas que acontecem na fronteira do espaço privado, como é o caso da utilização da calçada e parte da rua como apoio a alguns bares e pequenas lojas da região. Estas atividades proporcionam encontros programados e não programados e interações sociais diversas. Ainda nesta região vale destacar o Parque Dias Velho possui grande parte de sua área destinada a estacionamento e no restante é utilizada apenas como passagem, principalmente em virtude do abandono e da falta de proposição de atividades no local, que acaba transformando-a num local subutilizado e inseguro. Apresenta alguns equipamentos que não possuem uma relação direta com os espaços públicos e ocasionalmente tem sido utilizada para festividades que necessitam de espaços livres maiores.





Figura 31 – As calçadas como extensão dos bares na Rua João Pinto.

Fonte: Acervo do autor.



Figura 32 – As peixarias do Mercado Público, relocadas no antigo terminal de transportes em frente à Rua João Pinto enquanto da reforma do mercado..  
Fonte: Acervo do autor.



Figura 33 – Janela.  
Fonte: Acervo do autor.

## **b) Atributos Globais**

Nesta porção do território não há uma boa proporção entre os espaços públicos livres e os espaços privados. Grande parte dos espaços públicos está subutilizada, não somente em função de suas dimensões, mas também pela falta de atividades que oportunizem a opção de permanência nestas áreas.

No que se refere à integração a área é não é bem irrigada e constituída de conexões e possibilidades de trajetos diversos.

Os usos, nesta porção do território, por não serem complementares, oportunizam seu esvaziamento. A predominância do uso é institucional. Os pontos de residência são inexpressivos. Os usos dos espaços privados se prolongam para o espaço público apenas na área limítrofe ao aterro.

No que se refere à mobilidade, as observações elencadas quando da análise da Praça XV e seu entorno se aplicam também a esta região, destacando a presença do Terminal de Integração do Centro (TICEN) e do Terminal Rita Maria. Os estacionamentos invadem o espaço público, inclusive áreas do próprio Parque Dias Velho.

## **c) Atributos Locais**

No recorte analisado os espaços públicos não possuem limites claros, definidos e contínuos, com dimensões são proporcionais às atividades. A exceção fica por conta da área edificada que fica na borda do aterro. Nela os limites são constituídos pelas edificações que claramente separam o público do privado.

A respeito da tipologia, esta área tem o predomínio de 01 a 02 pavimentos, sendo que no caso do Centro de Convenções com um pé direito mais alto.

O limite entre os espaços públicos e privados contém, na sua maioria, poucas portas e janelas. A relação entre o interior e o exterior é praticamente inexistente.

Os espaços públicos na área analisada são predominantemente de passagem, sendo que em alguns casos podem oportunizar a permanência quando utilizados como feiras, festividades e exposições. Não há mobiliário urbano que oportunize espaços de descanso, estar e contemplação.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do estudo de caso do Centro de Florianópolis, procurou-se evidenciar neste trabalho o modo como as pessoas e o espaço-público se relacionam e qual a importância de uma efetiva apropriação para que obtenhamos cidades mais vivas e interessantes. A urbanidade foi estudada a partir da forma urbana e da arquitetura que a condiciona, fazendo uma análise do ambiente construído em diferentes situações e seus reflexos nos usuários da área analisada. Foi feito um link histórico-conceitual a fim de contextualizar o momento pelo qual passa a cidade contemporânea brasileira, e assim, Florianópolis.

A estrutura urbana de Florianópolis e de seu centro é reflexo do processo histórico que a condiciona desde a fundação de seu núcleo inicial até os dias atuais. O interessante é que não é pouco comum que elementos urbanos oriundos da colonização morfologicamente favoreçam mais as trocas e relações sociais no espaço público do que as práticas mais recentes. Este não é um privilégio de Florianópolis, pois se sabe que o modelo de desenvolvimento e expansão urbana que orienta o crescimento das cidades do Brasil nas últimas décadas resulta muitas vezes em um processo de fragmentação espacial que desfavorece a urbanidade.

Este processo conduz irremediavelmente ao esvaziamento paulatino e à degradação das antigas centralidades. O centro deixa, aos poucos, de ter um contingente habitacional que valide sua vitalidade constantemente. Esta realidade se verifica no caso de Florianópolis. As áreas residenciais principais saíram do centro histórico e migraram para o centro expandido e outros bairros, fazendo com que em alguns trechos não exista apropriação fora do horário comercial ou

finais de semana e, em outros trechos, as atividades outrora desenvolvidas sejam prejudicadas.

Por outro lado, apesar deste processo pelo qual passa, o Centro de Florianópolis representa claramente a área mais integrada da cidade, constituindo um referencia funcional e simbólico para seus cidadãos. O Centro é o principal destino da cidade e de sua região metropolitana. Em especial o entorno da Praça XV, representa fortemente um lugar de diversidade de pessoas, tipos, usos e atividades. Ou seja, o principal atributo da urbanidade local que seria a integração com o todo da estrutura urbana, se verifica presente nesta área.

Com base nos autores estudados foram avaliados os índices de urbanidade do recorte espacial em questão e de seus conjuntos urbanos adjacentes. Em termos gerais, pode-se concluir que é necessária uma nova leitura das áreas centrais já consolidadas, à luz das relações contemporâneas nestas estabelecidas, influenciadas por processos dinâmicos e diversos. Vale lembrar Panerai (2006), quando destaca que a habitação se constitui num elemento chave para consolidar os diversos bairros da cidade e que uma das estratégias para atender a demanda e simultaneamente reforçar as comunidades existentes é a recuperação de regiões abandonadas, transformando-as em áreas densas, compactas e multifuncionais.

É importante a reflexão sobre como Florianópolis se relaciona com sua vida pública, seu espaço público e seus cidadãos, evidenciando que as potencialidades que a cidade possui podem e devem ser melhor exploradas. As características do Centro que são favoráveis à urbanidade devem ser protegidas e alavancadas.

Os conjuntos urbanos configuradores dos espaços convexos, construídos na escala do pedestre, com espaços públicos correspondentes em proporção adequada, podem ser revitalizados.

Novos usos e atividades podem ser incentivados, principalmente o retorno da habitação no centro, resultando em uso misto e variado e densificando esta área com consistência. Deve-se buscar a mistura e sinergia entre os espaços públicos e privados, cada qual cumprindo sua função e reforçando a do outro, transformando a cidade em uma rede de lugares estimulantes. É preciso se orientar e organizar a cidade para uma rede de transporte dinâmica e variada em seus modais, cada qual adaptado a uma situação, à sua escala. Enfim, se as potencialidades existem, podemos cuidar melhor delas e explorá-las para que se aumente e qualifique suas doses de urbanidade.

Desta maneira, o trabalho lança um incentivo para a busca pelo desenvolvimento dos atributos espaciais que qualificam a vida urbana no centro da cidade, reafirmando seu potencial de urbanidade em termos locais e proporcionando uma efetiva integração com o todo da estrutura urbana em que está inserido. Foi um grande objetivo que seja de fácil leitura, para que qualquer interessado no assunto tenha disposição para refletir e discutir sobre o tema. Como foi visto, a arquitetura e a urbanidade são indissociáveis e neste trabalho se buscou conhecimento e repertório para poder contribuir de maneira mais positiva com as leituras e proposições do dia-a-dia.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, Douglas. Urbanidade e qualidade da cidade. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.141/4221> Acesso: Abril de 2013.
- AYMONINO, Carlo. O significado das cidades. Lisboa: Editorial Presença, 1984.
- DUANY, Andres et. al. The Smart Growth Manual. EUA: Mc Graw Hill, 2010.
- GEHL, Jan. Cities for people. Washington: Island Press, 2010.
- HERTZBERGER, Herman. Lições de arquitetura. São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- HILLIER et al. "Space Syntax: A different urban perspective". In: *Architecture Journal* 4. London, 1983.
- HILLIER, Bill e HANSON, Julienne. Prefácio à Logica Social do Espaço. Tradução de Frederico de Holanda (mimeo). Texto original extraído de HILLIER, Bill e HANSON,
- HILLIER, Bill. Morfologia Urbana e las Leyes del objecto (mimeo), 1986.
- HOLANDA, Frederico (org.) Arquitetura & Urbanidade. São Paulo: Pro-editores, 2003.
- HOLSTON, James. A cidade modernista. Uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- HOWARD, E. Cidades-jardins de amanhã. São Paulo: Hucitec Annablume, 2002.

- HUET, Bernard. O centro da metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Terceiro Nome, 2001. 199 p
- JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- KATZ, Peter. The New Urbanism: Toward na Architecture os Community. New York: McGraw-Hill, Inc. 1994.
- KOHLSDORF, Maria Elaine. A apreensão da forma da cidade. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.
- KRIER, Rob. El Espacio Urbano. Barcelona: Gustavo Gilli, 1981.
- LAMAS, José M. Ressano Garcia. Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. Fundação Calouste Gulbenkean. Lisboa. 2010.
- LE CORBUSIER. Urbanismo. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1980.
- MACEDO, Adilson Costa. A Carta do Novo Urbanismo norte americano. Disponível em <http://vitruvius.fr/revistas/read/arquitextos/07.082/262>  
Acesso: maio de 2011.
- MACEDO, Adilson Costa. O novo urbanismo na Europa. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.094/158> Acesso: maio de 2011.
- MITTMAN, Michel de Andrado. Uma cidade na areia: diretrizes urbano-ambientais para a planície do Campeche. Dissertação de Mestrado UFSC, 2008.
- NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995). São Paulo: Cosac Naify, 2006.

- NETTO, Vinicius M. et AL. (Buscando) Os efeitos sociais da morfologia arquitetônica. Disponível em [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2175-33692012000200009&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692012000200009&lng=en&nrm=iso) Acesso: maio de 2013.
- PEPONIS, John. Espaço, Cultura e Desenho Urbano no Modernismo Tardio e Além Dele. In: Boletim do IAU no. 51, Brasília, UnB, 1991.
- REIS, Almir Francisco. Forma e Apropriação dos Lugares Públicos. Um Estudo Sintático do Centro de Florianópolis. Brasília, 1994. Dissertação (Mestrado em Desenho Urbano), Instituto de Arquitetura e Urbanismo – UNB.
- ROGERS, Richard e GUMUCHDJUAN, Philip. Cidades para um pequeno planeta. Gustavo Gilli. Barcelona, 2005.
- ROSSI, Aldo. A arquitetura da cidade. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- SKALEE, Milena. Construção e Apropriação do Espaço Público. Estudo do Traçado Urbano do Centro de Balneário Camboriú. Dissertação Mestrado PGAU/ UFSC. 2008.
- SENNET, Richard. O Declínio do Homem Público: as Tirantias da Intimidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- SITTE, Camilo. A Construção das Cidades Segundo seus Princípios Artísticos. Monteiro de Andrade. Carlos Roberto (org) e Henrique, Ricardo Ferreira (trad.). São Paulo: Editora Ática, 1992.
- SOLÁ-MORALES. Manuel de. Las formas de crecimiento urbano. Barcelona: Edicions UPC, Barcelona, 1993.

TENÓRIO, Gabriela de Souza. Ao Desocupado em Cima da Ponte. Brasília, Arquitetura e Vida Pública. Tese de Doutorado UNB. 2012

VEIGA, Eliane Veras da. Florianópolis: Memória Urbana/Eliane Veras da Veiga – 3. Ed. – Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes,2010.