

INTEGRAÇÃO

As áreas públicas, destinadas à circulação e ao lazer, são fundamentais para a qualidade de vida urbana e para a integração dos diferentes modos de transporte. Este projeto visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários.

CONDIÇÕES

O projeto foi desenvolvido em um terreno de 100m x 100m, situado em uma área urbana consolidada. O terreno possui uma topografia plana e é cercado por edifícios residenciais e comerciais. O projeto visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários.

RELEVÂNCIA

O projeto é relevante porque visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários. Este projeto visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários.

ACADÊMICO: OLAVO AVANZINI NETO TOC 1 - 2008 1
ORIENTADORA: MARIA RÊIS SUGAI PRANCHAS: 01/11

INTEGRAÇÃO ENTRE TERMINAIS DE TRANSPORTE COMO ESPAÇO DE USO PÚBLICO

O espaço de terminal urbano, por sua vez, é um espaço público que deve ser planejado e projetado para garantir a integração dos diferentes modos de transporte. Este projeto visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários.

CONDIÇÕES

O projeto foi desenvolvido em um terreno de 100m x 100m, situado em uma área urbana consolidada. O terreno possui uma topografia plana e é cercado por edifícios residenciais e comerciais. O projeto visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários.

RELEVÂNCIA

O projeto é relevante porque visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários. Este projeto visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários.

ACADÊMICO: OLAVO AVANZINI NETO TOC 1 - 2008 1
ORIENTADORA: MARIA RÊIS SUGAI PRANCHAS: 01/11

INTEGRAÇÃO ENTRE TERMINAIS DE TRANSPORTE COMO ESPAÇO DE USO PÚBLICO

O espaço de terminal urbano, por sua vez, é um espaço público que deve ser planejado e projetado para garantir a integração dos diferentes modos de transporte. Este projeto visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários.

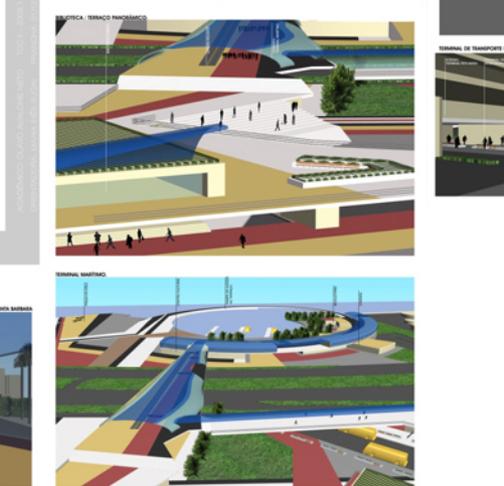
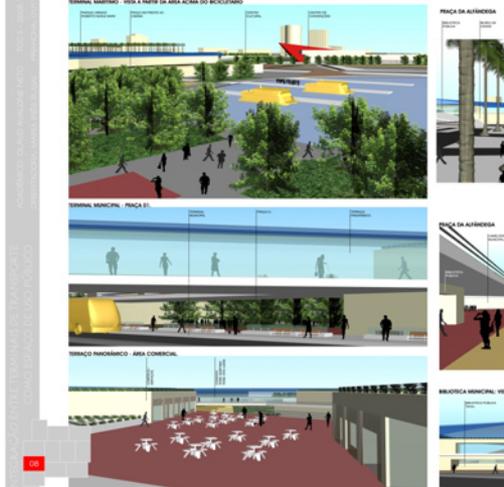
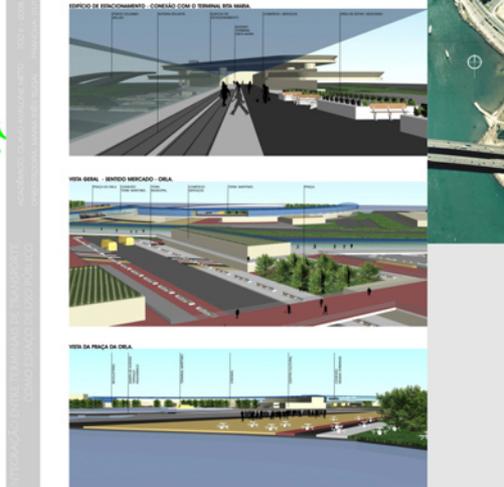
CONDIÇÕES

O projeto foi desenvolvido em um terreno de 100m x 100m, situado em uma área urbana consolidada. O terreno possui uma topografia plana e é cercado por edifícios residenciais e comerciais. O projeto visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários.

RELEVÂNCIA

O projeto é relevante porque visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários. Este projeto visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários.

ACADÊMICO: OLAVO AVANZINI NETO TOC 1 - 2008 1
ORIENTADORA: MARIA RÊIS SUGAI PRANCHAS: 01/11



PROPOSTA DE PROJETO DE ARQUITETURA

Este projeto visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários. O projeto foi desenvolvido em um terreno de 100m x 100m, situado em uma área urbana consolidada. O terreno possui uma topografia plana e é cercado por edifícios residenciais e comerciais. O projeto visa criar um espaço público que seja capaz de integrar os diferentes modos de transporte, proporcionando um ambiente seguro, confortável e agradável para todos os usuários.

ACADÊMICO: OLAVO AVANZINI NETO TOC 1 - 2008 1
ORIENTADORA: MARIA RÊIS SUGAI PRANCHAS: 01/11

ACADÊMICO: OLAVO AVANZINI NETO TOC 1 - 2008 1 ORIENTADORA: MARIA RÊIS SUGAI PRANCHAS: 01/11

INTRODUÇÃO:

A sociedade capitalista faz com que levemos um ritmo de vida centrado no máximo aproveitamento do tempo, como forma de aumentar a produção.

Ao se concentrar na produção de capital, gradativamente temos relegado a um segundo plano nossos espaços de lazer e ócio, sendo que a produção e edificação destes tem sido feita de forma a segregar a população, seja por sua disposição espacial, acessibilidade ou caráter privado.

Ao mesmo tempo, nossas cidades são criadas de forma a favorecer o deslocamento, e a alocação de diferentes atividades / funções tornam tal deslocamento necessário.

A crescente utilização do transporte individual tem gerado uma demanda sempre crescente de sistema viário e o uso do transporte coletivo é desencorajado devido ao tempo consumido e a inadequação do sistema.

O resultado deste panorama é uma cidade na qual o sistema viário e os serviços por ele demandados ocupam a maior parte das áreas públicas, enquanto as áreas verdes são relegadas à canteiros e as áreas de lazer à particulares.

O sistema de transporte coletivo de Florianópolis caracteriza-se por um equipamento que se exclui de seu entorno e inibe a permanência do usuário uma vez que, quanto maior o fluxo, menor a área necessária do edifício e maior o rendimento.

As áreas públicas deveriam incentivar a permanência do usuário, permitir miscigenação das classes e assegurar o seu uso pleno.

Ao se considerar o tipo de local ideal para a construção de áreas verdes e de lazer, optou-se por edificá-las em áreas próximas ao transporte público, de forma a facilitar seu acesso para toda a população. Da mesma forma, optou-se, neste trabalho, em trabalhar com a inserção do transporte público na área de lazer, configurando uma área de permanência e de livre acesso, onde o equipamento efetivamente se integra à cidade. Desta forma, espera-se **criar uma área que incentive o encontro dos usuários, em seu deslocamento, e propicie locais de permanência gerando um ambiente no qual o usuário possa prolongar o tempo do encontro.**

RELEVÂNCIA:

Desde 1926, com a construção da ponte Hercílio Luz, Florianópolis tem sido estruturada de forma a privilegiar o automóvel, em detrimento ao transporte coletivo e dos espaços de uso comum e de permanência, de uma forma geral.

A utilização do automóvel demanda uma infra-estrutura gigantesca, e a utilização se dá de forma individual, acarretando um enorme fluxo de veículos, ao mesmo tempo em que isola o indivíduo do espaço da cidade de forma física (limites do objeto automóvel) quanto temporal (velocidade do deslocamento), impedindo a este a apropriação do espaço, convívio social e o

encontro casual.

Ao passo que a estrutura viária é constantemente adaptada para garantir o fluxo de automóveis, favorecendo e privilegiando uma pequena parcela da população, o custo de tal infra-estrutura tanto financeiro quanto espacial é dividido por todos.

O transporte de massa eficiente é uma necessidade social à medida que pode reduzir a utilização do transporte individual pelas classes mais abastadas e promover o deslocamento e acesso às classes menos abastadas, segregadas espacialmente e, cada vez mais, relegadas à periferia.

A estruturação de um transporte de massas eficiente, permite a estruturação de um sistema que privilegie o coletivo, que favoreça um maior grupo de indivíduos com um menor investimento, se comparado ao sistema viário voltado ao automóvel. Permite ainda que as pessoas se encontrem: pessoas de diferentes classes, diferentes culturas, vivências, línguas, credos, cor e sexo, alimentando o hábito que nos leva a conhecer, ou reconhecer, uma condição humana diferente da nossa, para que possamos aceitá-la.

O espaço do terminal urbano, por sua vez, ao concentrar o fluxo dessas pessoas, detém o potencial de espaço de apropriação, **integrando-se à cidade e configurando espaços públicos de encontro e permanência.** Hoje, o espaço do terminal urbano nega totalmente tais potenciais, configurando um espaço de escoamento de fluxos, negando a permanência e objetivando o máximo escoamento.

A construção de uma área de uso comum relacionada ao transporte público tem o intuito de trazer a apropriação dessa área, de permitir que a população usufrua de uma área concebida e designada a ela, e não a manutenção do sistema de transporte que privilegie uma pequena parte desta população. Propõe-se, uma mudança física da área, mas, antes de tudo, uma mudança política, política à medida que devolve ao cidadão uma área que lhe pertence, permitindo a este o uso da cidade, além do direito de ir e vir, mas o direito de se apropriar de um espaço pago e mantido por ele, um espaço que o permita desfrutar a vida da cidade, a cultura, a língua, o encontro...

"A VIDA URBANA PRESSUPÕE ENCONTROS, CONFRONTOS DAS DIFERENÇAS, CONHECIMENTOS E RECONHECIMENTOS RECÍPROCOS (INCLUSIVE NO CONFRONTO IDEOLÓGICO E POLÍTICO) DOS MODOS DE VIVER, DOS 'PADRÕES'".

LEVEBvre, 1991, pg.15.

INTEGRAÇÃO ENTRE TERMINAIS DE TRANSPORTE COMO ESPAÇO DE USO PÚBLICO

ACADÊMICO: OLAVO AVALONE NETO

TCC II - 2008.1

ORIENTADORA: MARIA INÊS SUGAI

PRANCHA: 01/11

CONDICIONANTES:



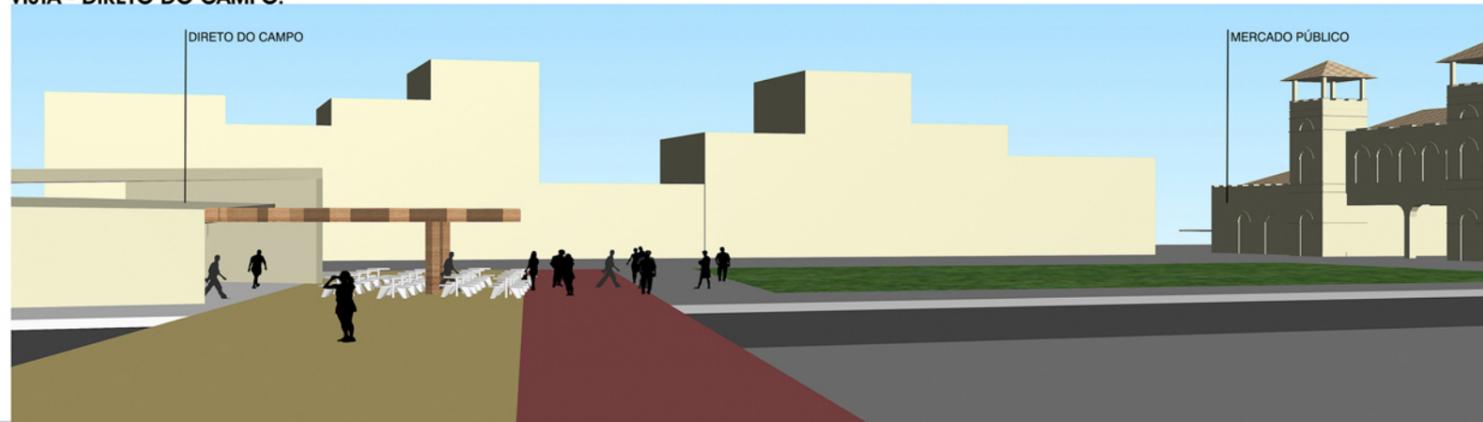
DIRETRIZES DA PROPOSTA:



VISTA GERAL DA PROPOSTA.



VISTA - DIRETO DO CAMPO.



SÍNTESE DA PROPOSTA:



- ↔ O sistema viário deve priorizar o pedestre e o ciclista ao veículo automotivo.
- ↔ Criação de espaços de estar e lazer.
- ↔ Integração dos terminais de transportes urbano, intermunicipal e marítimo.
- ↔ Integração da área do terminal à orla marítima e à malha urbana.
- ↔ Conectar a malha urbana à orla.
- ↔ Estruturação do acesso de ciclovias na área.



Terminal de transporte inter-municipal. Localizado ao lado do terminal inter-estadual, aproveitando o acesso direto à ponte e reduzindo o fluxo de ônibus que circula na área central.

Terminal de transporte municipal - integrado à área urbana, configura espaços de convívio e permanência.

Ciclovias - conectam a ciclovia existente ao terminal marítimo.

Fortalecimento do eixo da catedral. As edificações que beiram o eixo fortalecem o ponto focal (catedral à noroeste e praça da Orla à sudoeste). A disposição das edificações segue a orientação do traçado original à partir do qual se abre para garantir a visibilidade.

Praça da Orla - coroamento do eixo da Catedral.

Edifícios Históricos - as edificações propostas se afastam para permitir a contemplação e prover uma área de fluxo intenso de pedestres e a ampliação das áreas de permanência já existentes, como o mercado público, bares, cafés e restaurantes existentes em tais edifícios.

Terraço Panorâmico - conecta todo o parque urbano, do terminal inter-estadual ao terminal marítimo, configura locais de permanência, jardins, passeios e mirantes.

Praça da Alfândega - amplia-se e concentra os equipamentos culturais e configura a maior área de encontro da proposta. Cria um diálogo com os edifícios históricos, é o maior concentrador de fluxos e integra o eixo da catedral, o terraço panorâmico, os terminais, o Parque Roberto Burle Marx e os equipamentos culturais.

Parque Urbano Roberto Burle Marx - área de permanência prolongada.

SISTEMA VIÁRIO: SITUAÇÃO ATUAL



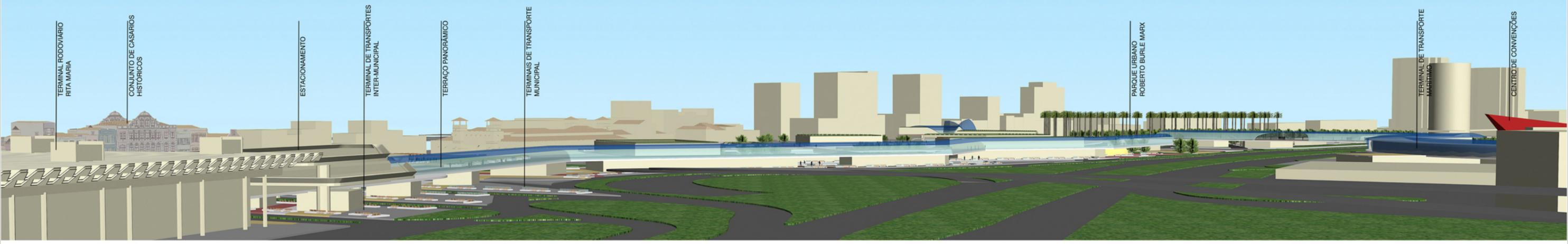
Calçada
 Veículos automotivos

SISTEMA VIÁRIO

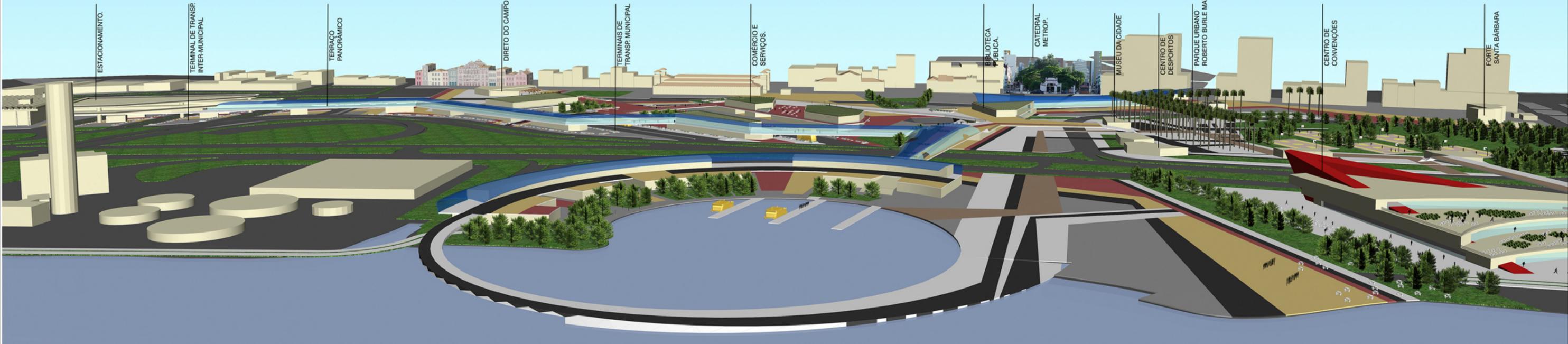


Inverte
 Transf
 Calçad
 Veículo

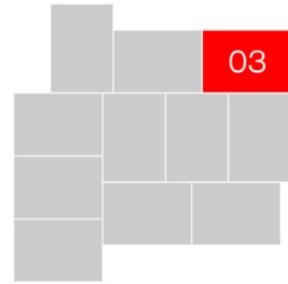
APROXIMAÇÃO À PARTIR DA PONTE.



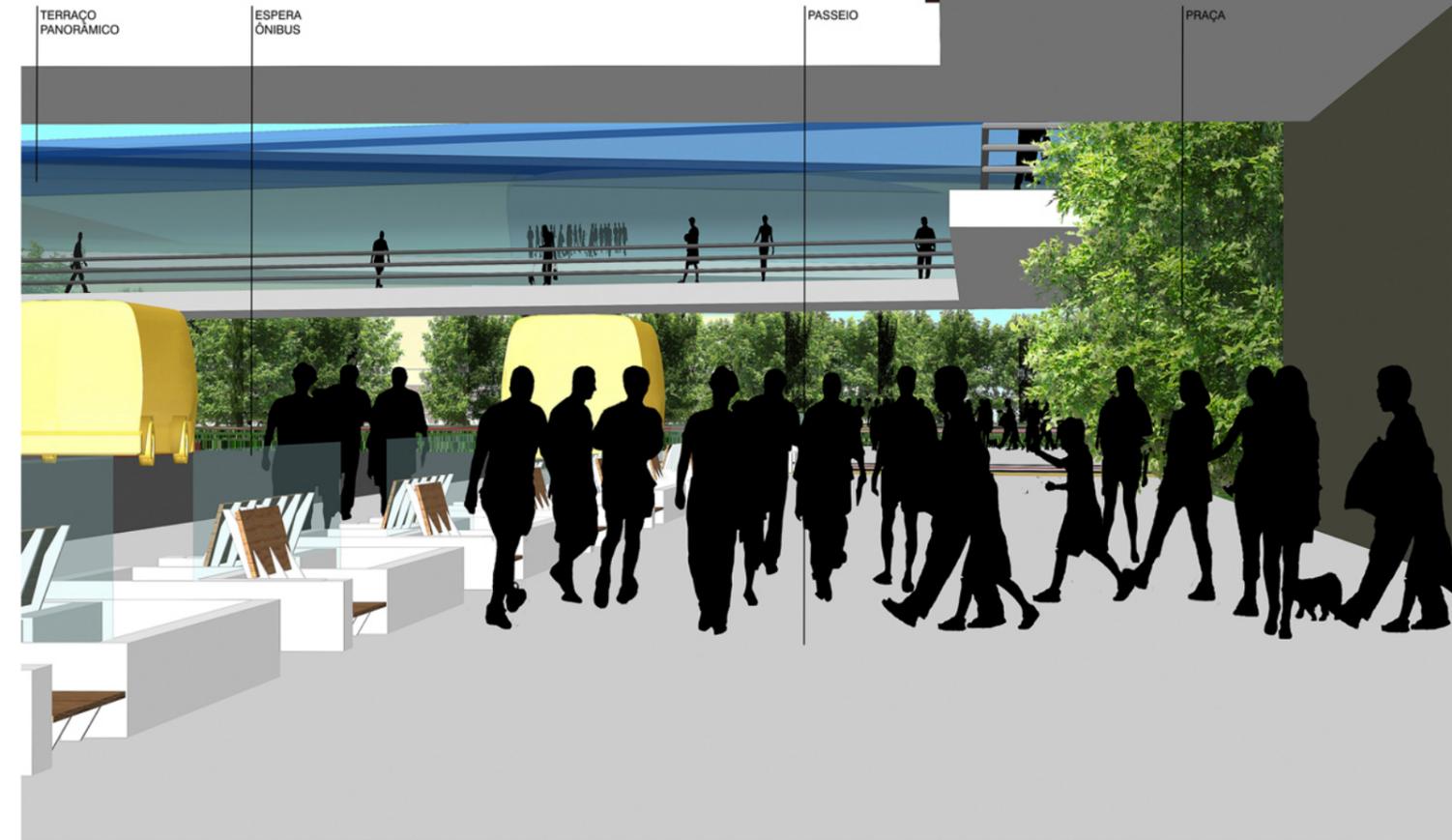
VISTA GERAL DA PROPOSTA.



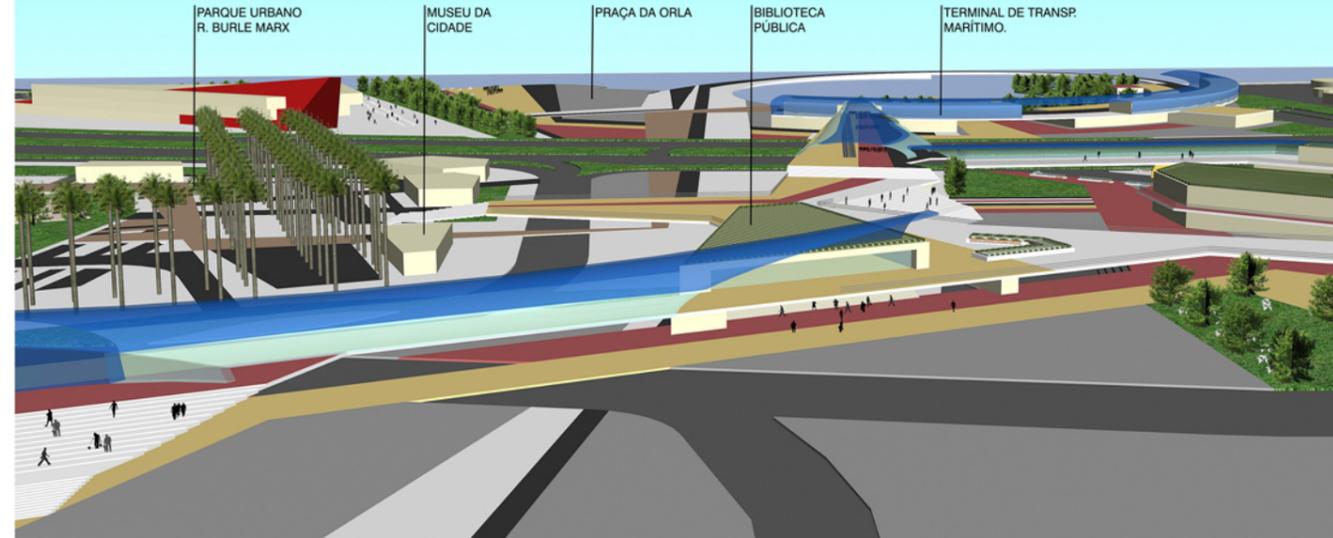
TÍTULO: MODIFICAÇÕES PROPOSTAS



VISTA DO TERMINAL DE TRANSPORTE MUNICIPAL.



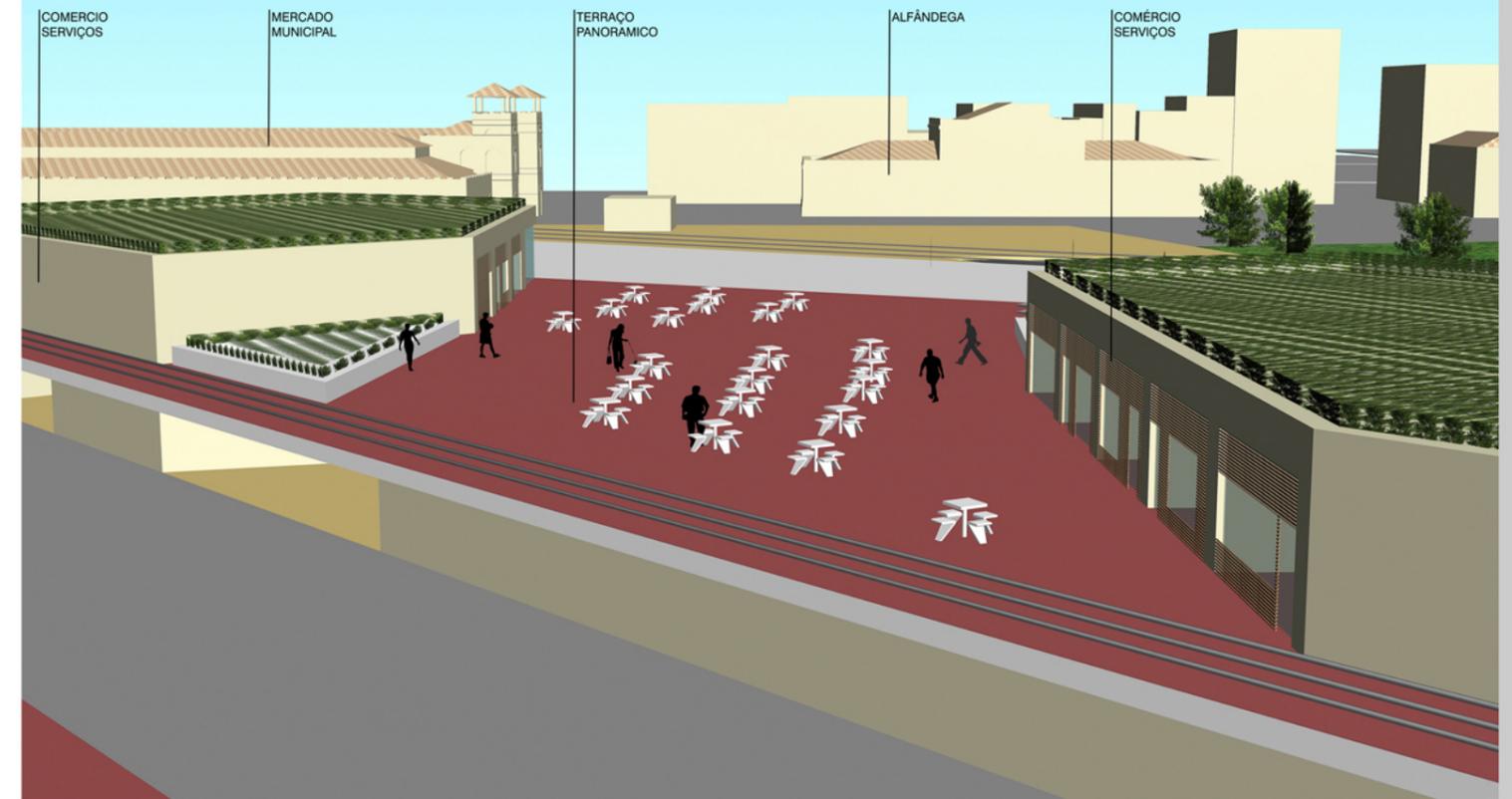
VISTA GERAL - EIXO DA CATEDRAL



VISTA GERAL: SENTIDO TERMINAL RITA MARIA - PARQUE URBANO R. BURLE MARX



VISTA GERAL - SENTIDO TERMINAL MUNICIPAL - ALFANDEGADA.



EVOLUÇÃO URBANA DA ÁREA CENTRAL

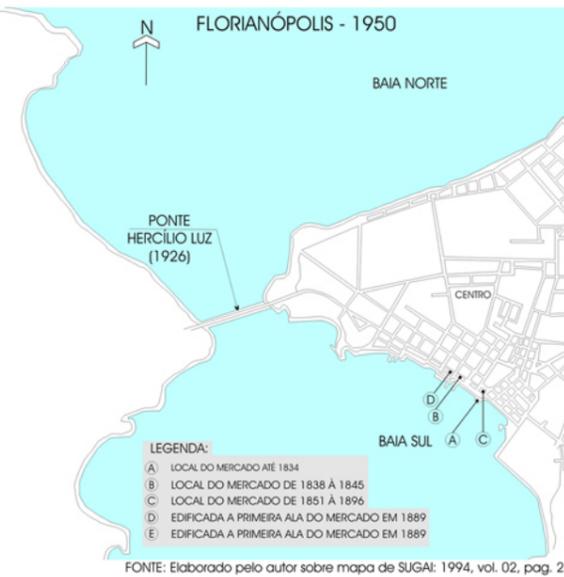


Este primeiro assentamento, de pequena extensão começava a insinuar uma segregação espacial da população, à medida que as classes mais abastadas ocupavam-se das ruas que cercavam a igreja e a praça (atual praça XV de novembro), concentrando-se especialmente ao redor do centro de poder (as ruas que cercavam a praça e que continham ainda os edifícios administrativos, como o Palácio do Governo e a Casa da Câmara e Cadeia), e religioso e as classes menos abastadas ocupavam as imediações, distribuindo-se nas direções onde hoje se encontra a Rua Conselheiro Mafra e Av. Hercílio Luz.

No entanto, a concentração de fluxo gerada pelo papel do mercado, estabelecido, até 1834 entre a praça XV e o mar, assim como o papel que desempenhava como atracadouro estabelecia a centralidade física do bairro, assim como o centro social, sendo o ponto de encontro da população, local onde se comercializava produtos, ouvia-se notícias de outras terras, divertia-se e jogava-se conversa fora.

Tal lugar fora escolhido em função do local onde, naturalmente, atracavam os pescadores, que decidiam por vender o pescado ali mesmo, conforme descreve TEIXEIRA:

"O primeiro espaço urbano no Desterro, onde se concentravam os vendedores de gêneros alimentícios se deu na praia em frente à praça largo fundador da cidade hoje Praça XV de Novembro. Ali, desde o final do século XVIII foram construídas barracas e até bancas para vender o pescado [o qual era vendido também nas próprias canoas]. Ali também chegavam mais tarde, depois de abertos os caminhos para o interior da ilha de Santa Catarina, os produtos tirados da "terra boa": as frutas e verduras". (TEIXEIRA, 2002, pg. 47-48)



A ocupação da ilha, na ocasião da colonização, assim como sua posição geográfica, estratégica como ponto de apoio e abastecimento, entre os portos do Rio de Janeiro e Santos e o Rio da Prata, determinaram a localização da malha urbana inicial, de forma a criar uma ocupação urbana voltada para a atividade portuária, em uma enseada calma e protegida.

Embora a ocupação urbana, de forma geral, voltasse às costas para o mar, em virtude de este constituir um local de expurgo, a cultura do ilhéu era de conexão à orla marítima, de onde retirava parte do seu sustento e através da qual chegavam as embarcações que iriam aportar no cais.

A atividade portuária e o transporte marítimo, ditaram a forma de urbanização, relações culturais e de troca e acabou por configurar a área central, através de sua polarização comercial. Este primeiro núcleo urbano configurava os diversos centros da, então, Desterro: centro religioso, político, de poder, comercial, encontro e ainda a conexão com o continente e, conseqüentemente com o resto do Brasil.

O núcleo de colonização de Florianópolis estava intimamente ligado ao mar, que provinha a conexão com o resto do Brasil, a pesca e caracterizava a porta de entrada da ilha. A função portuária acabou por configurar locais de encontro, sempre juntos à orla e associados ao comércio (mercado).



A primeira grande medida promovida pelo Estado (através da Câmara) que levou a desestruturação desta centralidade, foi a decisão de arrasar estas barracas, reforçado por um discurso higienista e de progresso, mas que demonstra claramente a reivindicação da área pela classe dominante e a imposição de uma nova segregação espacial, como relata CABRAL:

"Inestéticas barraquinhas que não faziam jus ao status da Vila do Desterro, capital da província" e "alegadas a pessoas imorais e até a escravos, e que desde a sua origem tem sido receptáculo de roubos e lugar de todo o gênero de prostituição" (CABRAL, 1979, p. 87-88 apud TEIXEIRA, 2002)

A construção de uma nova área de mercado é então postergada até 1838 e se estabelece onde depois seria construída a alfândega. A área é então novamente arrasada em 1845, em função de um "embelezamento" promovido para a visita do imperador D. Pedro II. Em 1851 é construído o primeiro edifício do mercado, arrasado novamente em 1896.

A esta primeira versão do que seria o mercado público, tendo em vista o papel social de promoção de encontros, é adicionada uma nova medida segregadora, uma vez que o espaço do mercado passa a sofrer um rígido controle social, através do discurso higienista, conforme discorre SILVA:

"em um dos artigos ficava proibida a reunião de escravos e execução de danças e jogos, como um "policiamento dos costumes" (SILVA, 1996 apud TEIXEIRA, 2002)

Somente com a proclamação da república é que o novo mercado foi edificado. Sua primeira ala terminada em 1889, intensificando o controle social do espaço do mercado, reforçando o caráter de compra do lugar e restringindo cada vez mais atividades de encontro e lazer; conforme elabora TEIXEIRA, sobre os escritos de SILVA, somente poderiam alugar os compartimentos pessoas de 'bons costumes', sendo que "ficava, entre outras coisas, proibido qualquer tipo de jogo ou divertimento ruidoso, assim como a circulação e permanência de 'ébricos e mendigos".

ACADÊMICO: OLAVO AVALONE NETO TCC II - 2008.1
 ORIENTADORA: MARIA INÊS SUGAI PRANCHA: 01/11
 INTEGRAÇÃO ENTRE TERMINAIS DE TRANSPORTE COMO ESPAÇO DE USO PÚBLICO

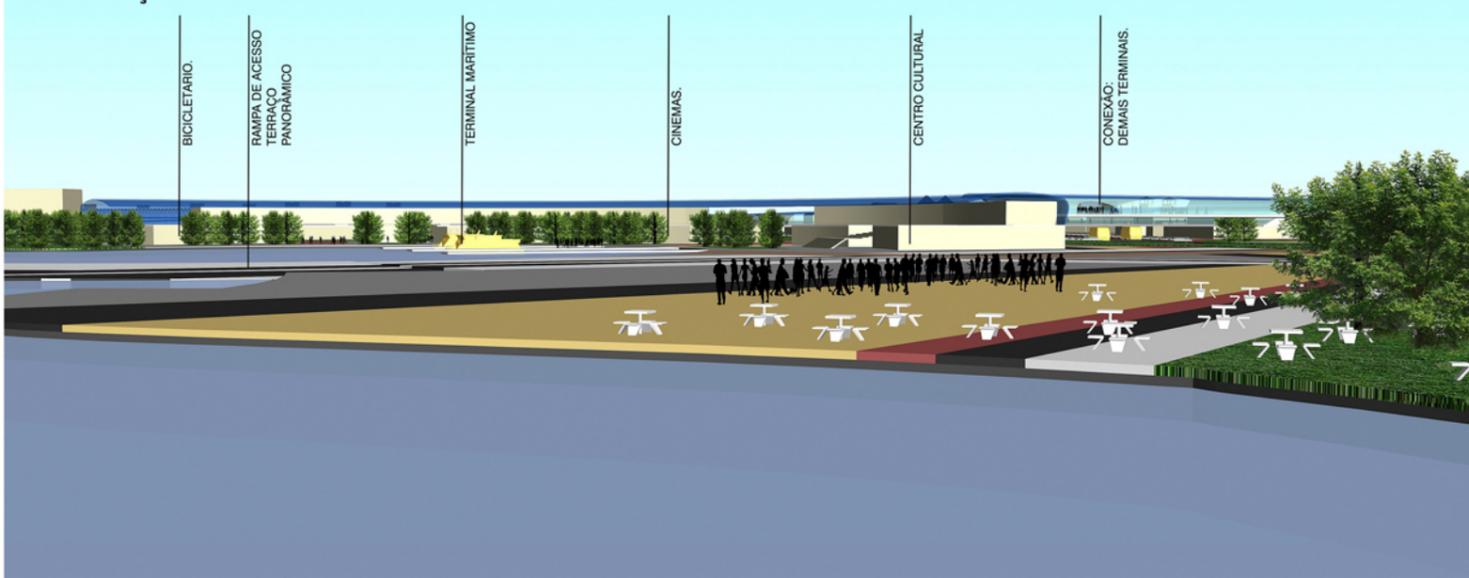
EDIFÍCIO DE ESTACIONAMENTO - CONEXÃO COM O TERMINAL RITA MARIA.



VISTA GERAL - SENTIDO MERCADO - ORLA.



VISTA DA PRAÇA DA ORLA.





Ciclovias
 Comércio / Serviços.
 Comércio / Serviços.
 Comércio / Serviços.
 Bicletário. Estacionamento, locação, consertos.
 Comércio / Serviços.
 Cinemas
 Centro Cultural.
 Comércio / Serviços.
 Praça da Orla.
 Coroamento do eixo da Catedral, pronuncia-se sobre o mar e configura um mirante ao mesmo tempo em que conecta-se com a rampa que circunda o terminal.

Pisos - Legenda:

- Petit Pavé Preto
- Petit Pavé Branco
- Petit Pavé Marrom
- Bloco de Concreto Intertravado Vermelho
- Bloco de Concreto Intertravado Amarelo
- Bloco de Concreto Intertravado Cinza

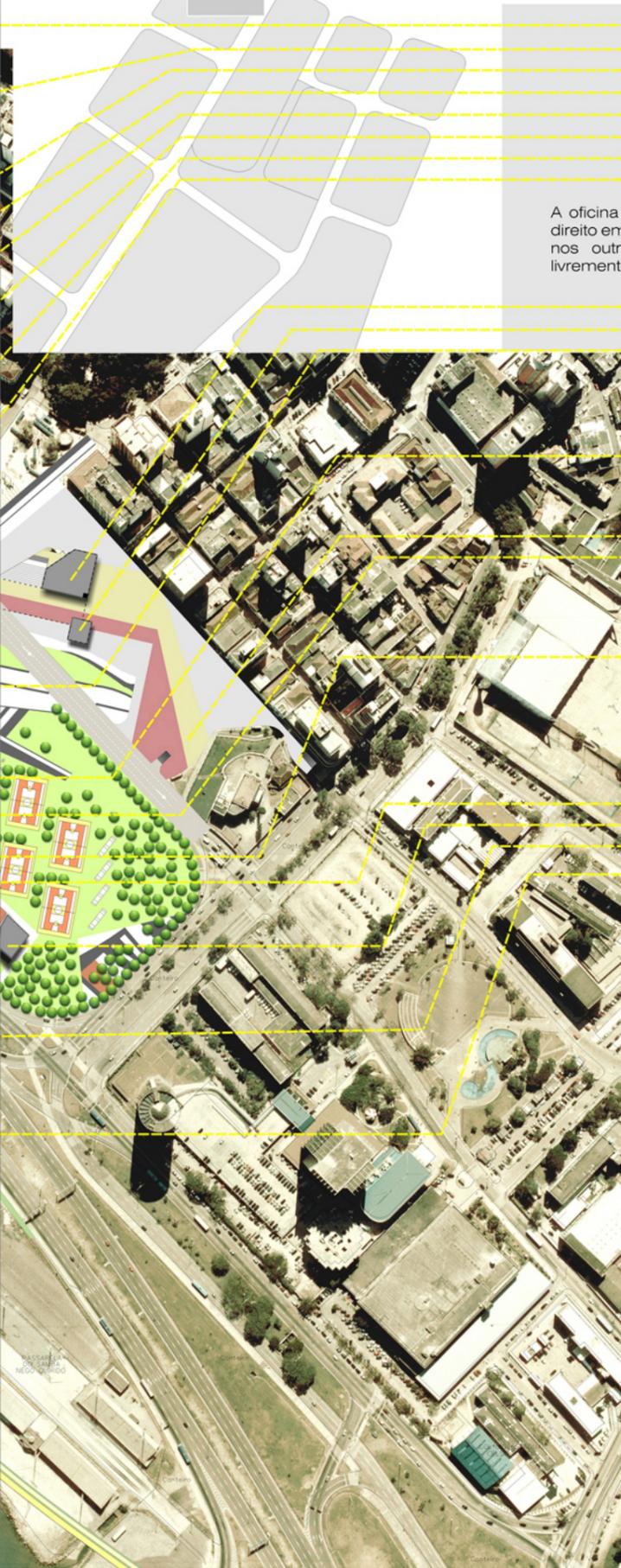


Res do Chao
esc.: 1: 2000

PRAÇA DA ALFÂNDEGA

- BIBLIOTECA PÚBLICA
- MUSEU DA CIDADE
- CATEDRAL METROPOLITANA
- ACESSO PRAÇA FERNANDO MACHADO
- POSTO DE INFORMAÇÕES





Comércio / Serviços.
Direto do Campo
Comércio / Serviços.
Escola de Dança e Música
Comércio / Serviços.
Camelódromo Municipal.
Anfiteatro

Biblioteca Pública / Oficina de teatro.
A oficina de teatro funciona abaixo da biblioteca, com meio pé direito em subsol e abre-se para o anfiteatro. A biblioteca funciona nos outros dois pavimentos. O anfiteatro pode ser usado livremente e serve de palco para as apresentações da oficina.

Comércio / Serviços.
Posto de Informações
Museu da Cidade

Mostra a evolução urbana da ilha e outras cidades. Crescimento, projetos construídos e propostos, imagens históricas, projetos dos marcos urbanos, etc.

Oficina de fotografia

Aulas de fotografia e revelação. Espaços para ministrar aulas e orientações, quarto escuro, estúdio.

Estacionamento Subterrâneo.

Centro de desportos

Oferece aulas abertas ao público durante o dia (12:00 às 14:00 e 18:00 às 20:00). Empréstimo de material esportivo à comunidade em horário comercial.

Parque Urbano Roberto Burle Marx

Área de permanência prolongada esporte e lazer. Resgata parte da proposta, mantendo a paginação de piso tão característica do Arquiteto paisagista. Consiste de quadras poliesportivas, canchas de bocha, mesas de ping pong (em alvenaria), mesas de jogos e bosques.

Comércio
Comércio
Passarela

Centro de Convenções

Reestruturado de forma a servir de marco visual e configurar o eixo visual do centro histórico. Sua arquitetura não mais é hermética, mais se abre para o entorno. No nível do solo, possui bares, restaurantes e cafés que servem tanto o interior quanto o exterior da edificação. Deve funcionar de dia e de noite, configurando a vida urbana junto à orla. As coberturas funcionam como terraços jardim para os quais a edificação também se abre. A passarela conecta diretamente em um desses terraços.

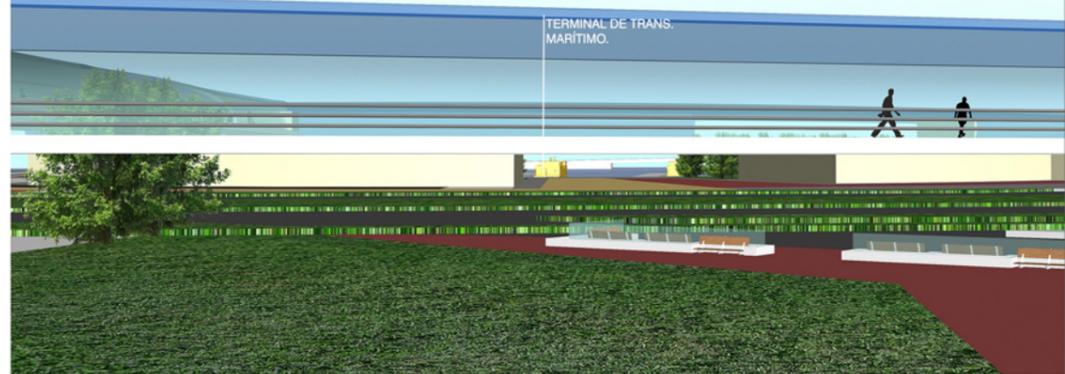
EIXO DA CATEDRAL.



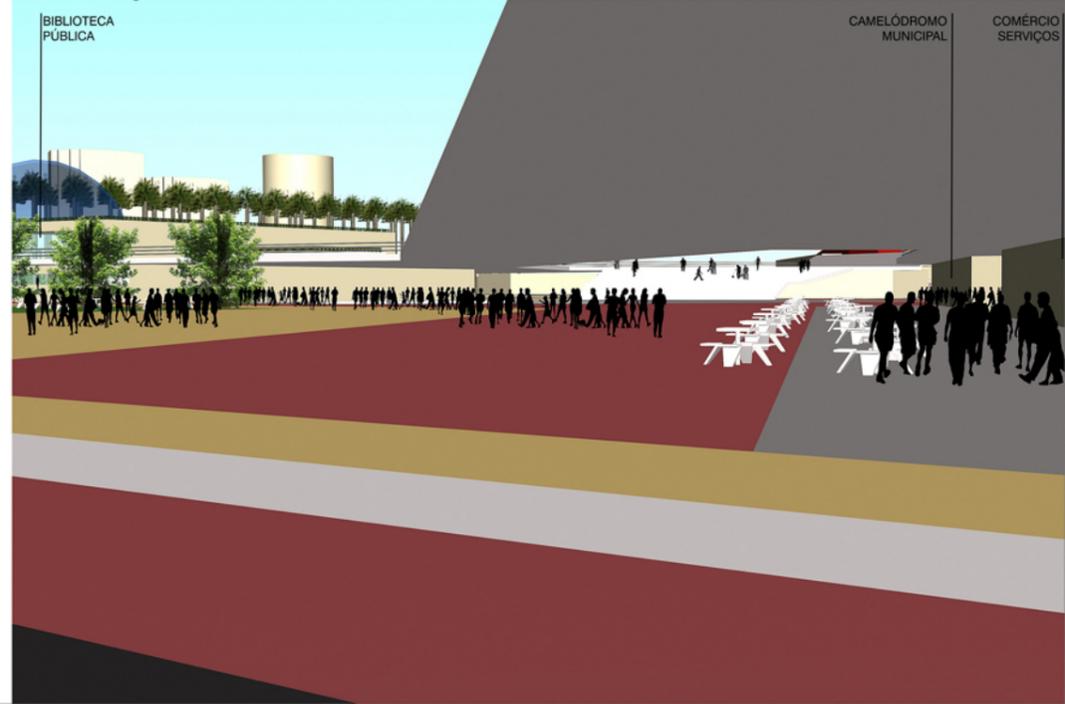
TERMINAL MARÍTIMO: VISTA À PARTIR DA RAMPA QUE CIRCUNDA O TERMINAL.



VISTA DO TERMINAL DE TRANS. MARÍTIMO À PARTIR DO TERMINAL DE TRANS. MUNICIPAL.

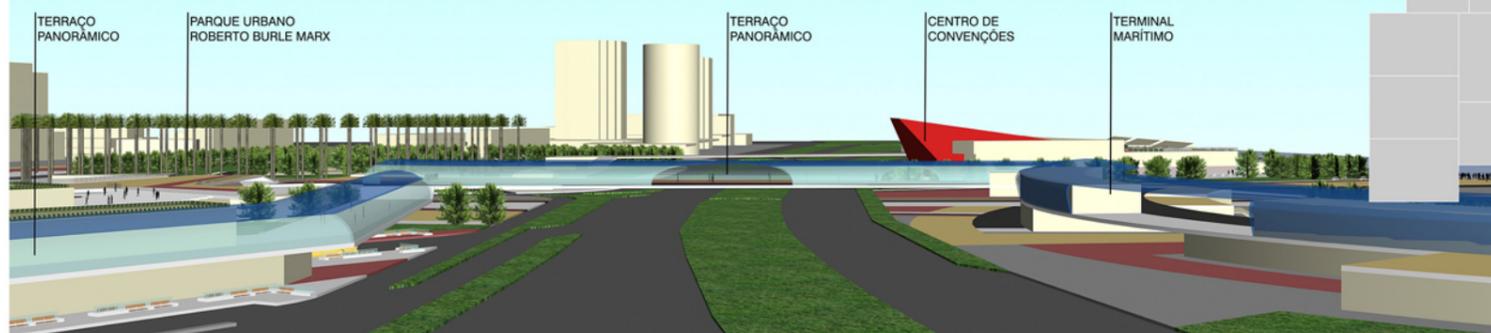


VISTA - PRAÇA DA ALFÂNDEGA - SENTIDO ALFÂNDEGA - MAR



Estacionamento.
Comércio / Serviços.
Comércio / Serviços.
Comércio / Serviços.
Comércio / Serviços.
Biblioteca Pública - 2 pavimento.
Comércio / Serviços.
Comércio / Serviços.
Comércio / Serviços.
Administração do Terminal Marítimo.
Comércio / Serviços.
Terminal Marítimo.
Rampa de acesso.
Permite o acesso de bicicletas ao pavto superior e funciona como mirante.

VISTA À PARTIR DO VEÍCULO AUTOMOTIVO - SENTIDO PONTE - TÚNEL.



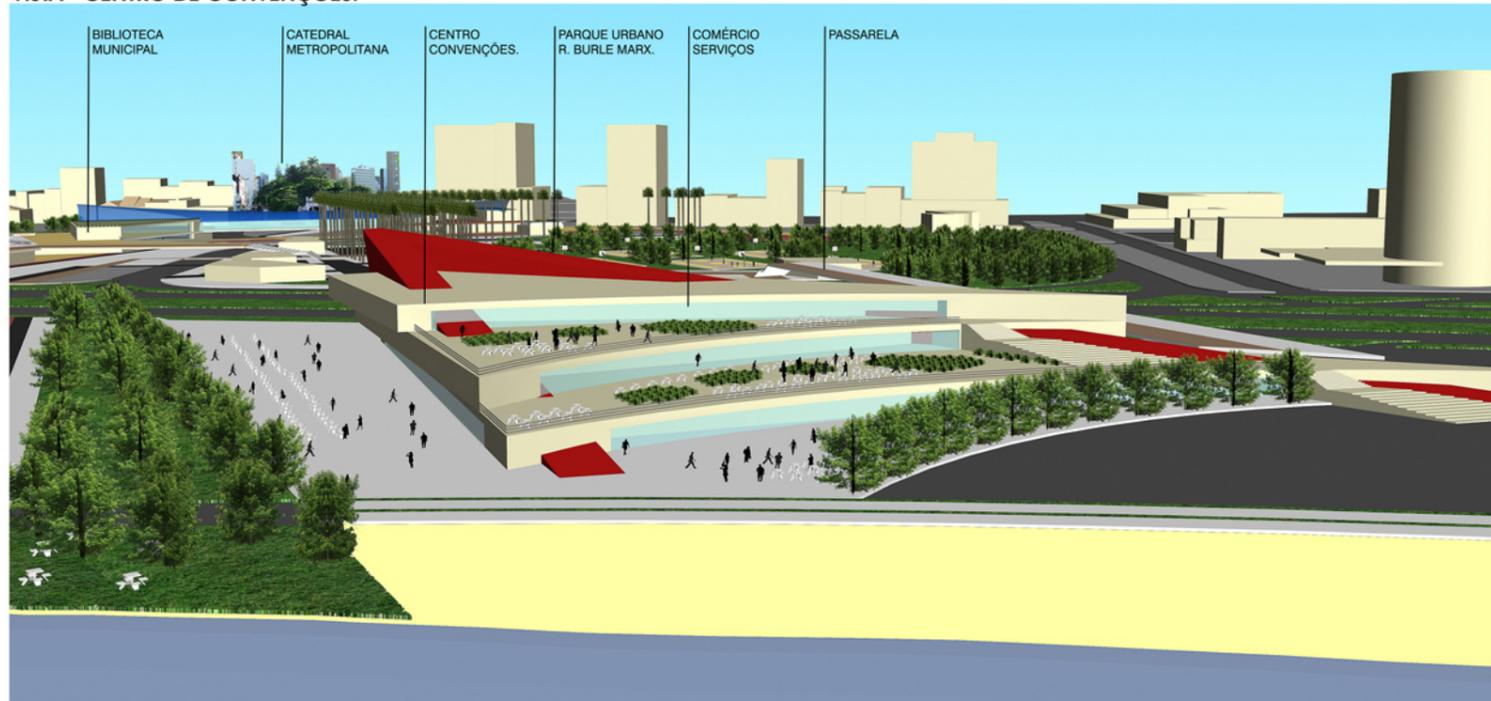
TERMINAL MUNICIPAL - VISTA DA PRAÇA 02



VISTA GERAL PARQUE URBANO ROBERTO BURLE MARX



VISTA - CENTRO DE CONVENÇÕES.



Se, por um lado, a principal área de encontro e trocas sociais acabavam por excluir as camadas mais baixas da população, a criação do aterro acabaria cortando todos os laços sociais dessa população com o espaço ocupado, separando os pescadores da linha do mar. Embora houvesse a negação do mar como atrativo, em virtude da prática do despejo de dejetos na orla, o significado do mar para os habitantes não deixa de ser o de conexão com o 'mundo externo à ilha' e em maior grau o subsídio e trabalho dos pescadores, então concentrados na área central, uma vez que sua principal função até a construção da ponte Hercílio Luz, em 1926, era portuária.

O primeiro aterro, executado em 1884, com o propósito de 'embelezamento' da área central, ocorre na praia da Boa Vista do forte Santa Bárbara à ladeira Menino Deus justamente onde se encontra assentada a população de baixa renda, expandindo-o posteriormente de forma a atingir também a população estabelecida ao redor do canal da Bulha (atual av. Hercílio Luz).

Com a construção dos aterros vai-se substituindo, aos poucos, a função primordial da área central, excluindo de lá a população de pescadores e, na medida em que o interesse da população de alta renda cresce, excluindo toda a população de baixa renda.

A construção da ponte, em 1926, acaba por mudar totalmente as relações dos moradores da área central, permitindo o acesso rodoviário (em detrimento ao marítimo), a expansão massiva da ocupação (distanciando-se cada vez mais da área central), redirecionando eixos de ocupação (para o eixo norte-sul) e ultimamente descaracterizando a função portuária do centro.



O Plano Diretor da década de 50, elaborado pelos arquitetos e urbanistas Edvaldo P. Paiva, Demétrio Ribeiro e Edgar A. Graeff, propunha o incentivo às atividades industriais, como forma de superar o atraso econômico. O crescimento econômico seria possível, primordialmente, através da criação de um novo porto em Florianópolis, localizado no continente, na baía norte. Outros fatores de crescimento econômico, embora de caráter secundário, era a função universitária e a turística.

O plano, que concentrava-se na urbanização da área continental (e seu adensamento, através do porto), propunha para a área central da ilha, vias de escoamento para o norte e o sul, ligando-se ao entroncamento da ponte Hercílio Luz, além do desmembramento e loteamento das antigas chácaras na área

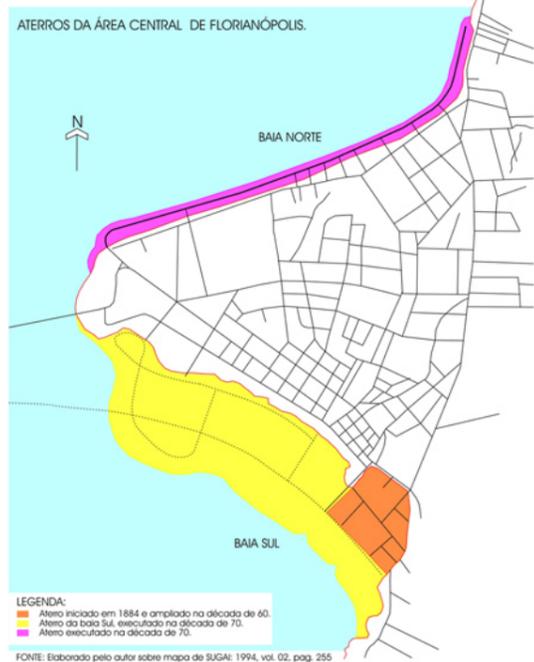


Como resultado de uma imposição administrativa do poder federal, que estabeleceu que a concessão de recursos de ordem federal e estadual seria concedida somente aos municípios que possuíssem um Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado PDDI, pois acreditava que a má aplicação dos recursos advinha da falta de planejamento, surgiu o Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis, elaborado entre 1969 e 71.

Coordenado pelo arquiteto Luís Felipe Gama Lobo D'Eça, propunha, como foco principal, a organização viária intra e inter-urbana de Florianópolis, priorizando o eixo de integração Continente-Ilha e a urbanização e adensamento na direção sul.

Segundo SUGAI (1994), a premissa básica do plano era de que o desenvolvimento "só poderia ocorrer se houvesse um esforço de integração e homogeneização das diversas regiões do Estado". Além disso propunha criar um "pólo de desenvolvimento na área metropolitana de Florianópolis" (Plano, 1971:5, apud SUGAI, 1994, p.100).

A criação do Centro Metropolitano (área urbana central) visava consolidar "o centro administrativo-institucional-financeiro da área metropolitana, a saber, a nova pote ilha-continente e um grande aterro para dar suporte às diversas conexões viárias, aos Terminais Rodoviários estadual e municipal, ao Centro Cívico, ao Túnel do Morro do Penhasco e aos prédios do legislativo, judiciário e executivo" (SUGAI, 1994, p. 102),



central, com a criação de ruas que permitissem o adensamento da área central.

Ao longo da via de ligação sul "seriam instalados um Centro Cívico, um centro religioso-comercial na área da Praça XV e, no coroamento do eixo, sobre o aterro ali existente, a 'cidade-universitária'" (SUGAI, 1994, p.65) fortalecendo o caráter de centralidade da área e fornecendo uma justificativa ao seu adensamento.

A justificativa da criação da cidade-universitária na área central, segundo SUGAI, apoiava-se na premissa do local possuir boa acessibilidade, proximidade com o centro e possibilidade de expansão através de aterro sobre o mar.

A partir do plano de 1955, pode-se perceber o caráter de centralidade do Bairro, que, assegurado pela infra-estrutura presente, resultado da ocupação da classe dominante.

Importante ressaltar, ainda, a mentalidade dominante, que iria resultar na descaracterização do centro histórico e da ruptura da relação do morador com o mar: a locação da universidade na área do primeiro grande aterro (os aterros anteriores eram de porte muito inferior) já prevê futuras áreas de aterro para abrigar o crescimento da universidade, em detrimento da ocupação de outras áreas da ilha, que possuíam, ainda, uma ocupação espaça, herança da colonização por freguesias.

Das premissas que constituíam o plano diretor de 1955, a estruturação da via tronco ao sul, assim como os eixos de centralidade, não foram edificados. O estudo preliminar deste plano foi executado em 1952, sendo que a versão final seria aprovada na Câmara Municipal em 1955, sob a Lei n. 256/55.

através de grandes intervenções.

A criação e consolidação do Centro Metropolitano não dependia do aterro da baía sul, uma vez que a proposta previa a criação da nova ponte conectando-se à praia do meio (planície da ressacada) em estudo de 1967 sendo proposto uma segunda alternativa que ligaria a ponte diretamente ao morro do penhasco (túnel), sem a necessidade da criação do aterro. Somente com a terceira proposta é que a ponte é concebida mais perto da área central, com a construção do aterro, proposta que se encontra edificada.

A construção da ponte Colombo Salles e do aterro da Baía Sul, na década de 70, vai terminar por afastar totalmente o mar e a população. As atividades que antes aconteciam ao lado do mar, no atracadouro, passeios e praças, passa a ocorrer dissociado desse e acaba por transformar o local, que antes fora de encontro, em local primordialmente de troca (comércio). A orla, por sua vez, permanece negligenciada até hoje: desprovida de atividade humana, segregada fisicamente pelo sistema viário e abandonada a construções de caráter privado (centro sul) ou de serviços indesejáveis (estação de tratamento de esgoto).

A área criada com o aterro permanece à parte da cidade. Não é integrada a mesma e oferecem barreiras (vias de trânsito rápido) intransponíveis ao pedestre.

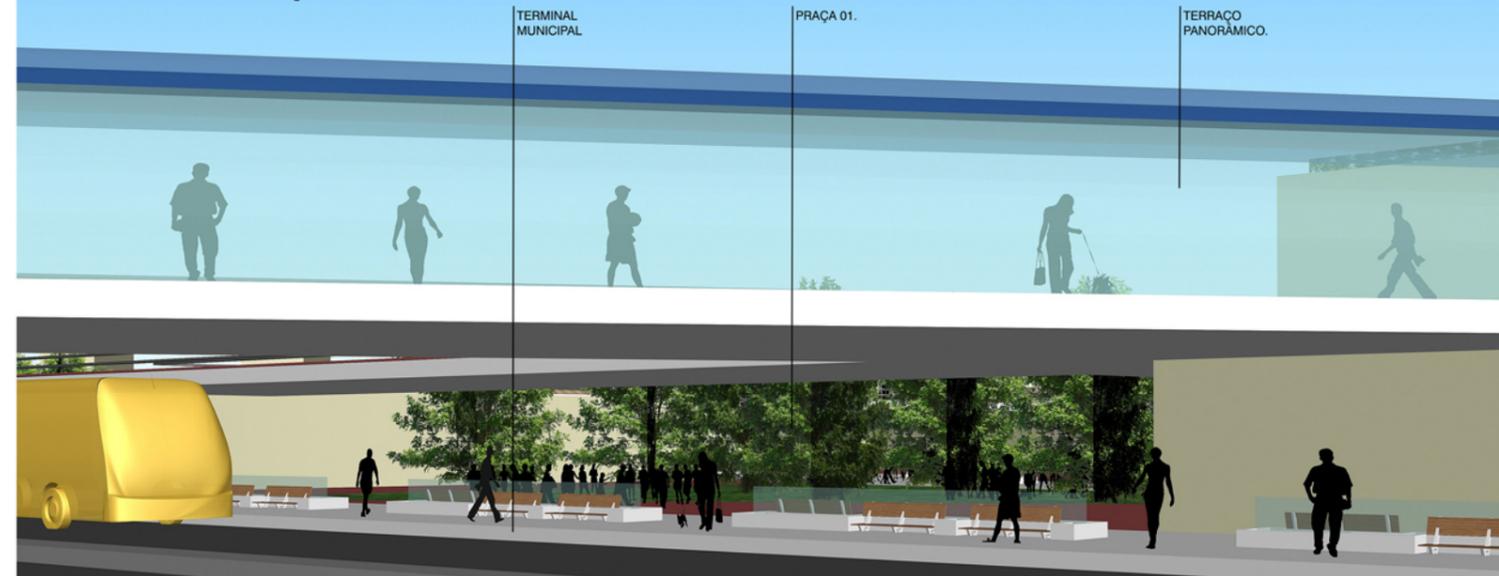
ACADÊMICO: OLAVO AVALONE NETO TCC II - 2008.1
ORIENTADORA: MARIA INÊS SUGAI PRANCHA: 01/11

INTEGRAÇÃO ENTRE TERMINAIS DE TRANSPORTE
COMO ESPAÇO DE USO PÚBLICO

TERMINAL MARÍTIMO - VISTA À PARTIR DA ÁREA ACIMA DO BICICLETÁRIO



TERMINAL MUNICIPAL - PRAÇA 01.



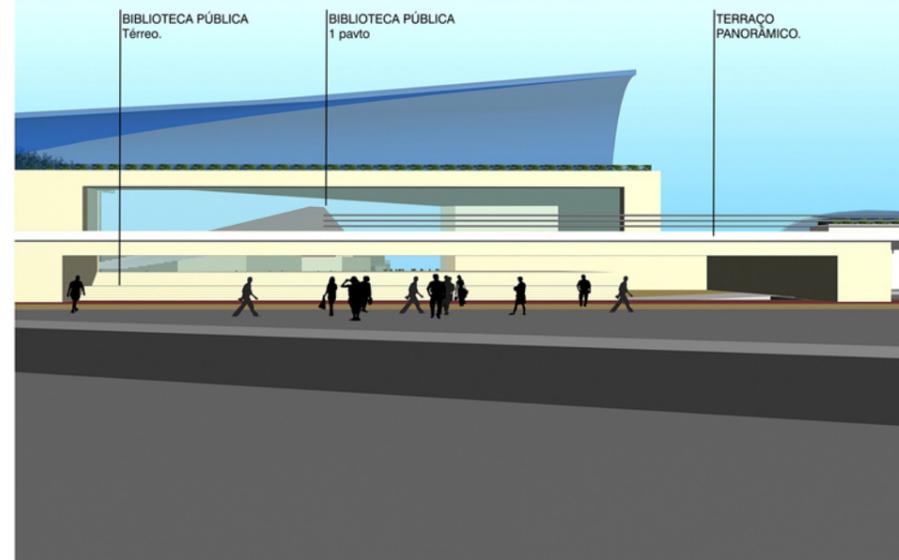
TERRAÇO PANORÂMICO - ÁREA COMERCIAL.



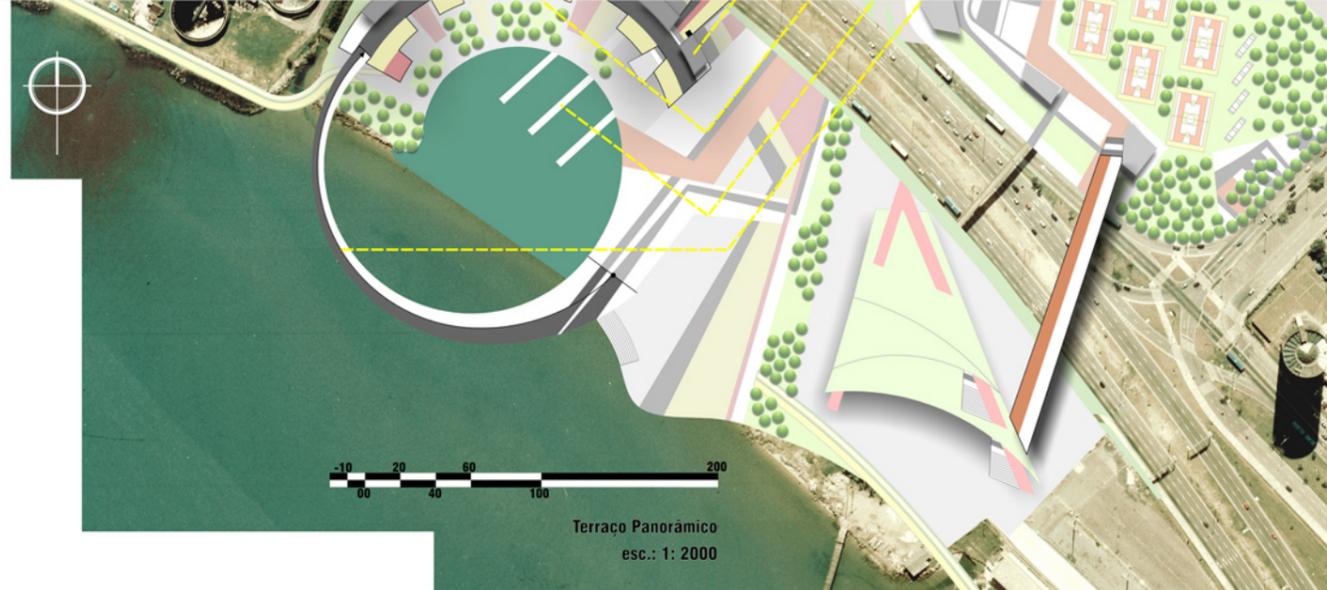
PRAÇA DA ALFÂNDEGA



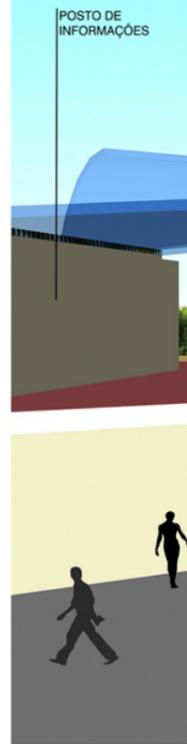
BIBLIOTECA MUNICIPAL: VISTA À PARTIR DA PRAÇA DA ALFÂNDEGA.



TERMINAL DE TRANSPORTE INTER-MUNICIPAL.



- COMÉRCIO:**
 Restaurantes
 Cafés
 Bares
 Padarias
 Confeitarias
 Livrarias
 Papelaria
 Lojas
 Farmácias
 Camelôs
 Direto do campo
- SERVIÇOS:**
 Adm. Dos transportes
 Correios
 Banheiros Públicos



Floreira.
 Estacionamento.
 Teto Jardim.
 Teto Jardim.
 Cobertura em Texlon.
 Sobre o material: o sistema de revestimento Texlon consiste de varias camadas do copolímero Etileno Tetra Fluoro Etileno (ETFE), soldados em lâminas ou bolsas.
 As lâminas podem receber tratamento para controle de insolação e transparência.
 Pode ser confeccionado em qualquer formato e tamanho, sendo pré-fabricado e montado no local.
 Fonte: vector foiltec.

A cobertura é toda tratada para minimizar o ganho de calor por irradiação. As áreas em azul escuro são translúcidas para prover sombreamento sobre as áreas cobertas e as áreas em azul claro são transparentes para assegurar os visuais.

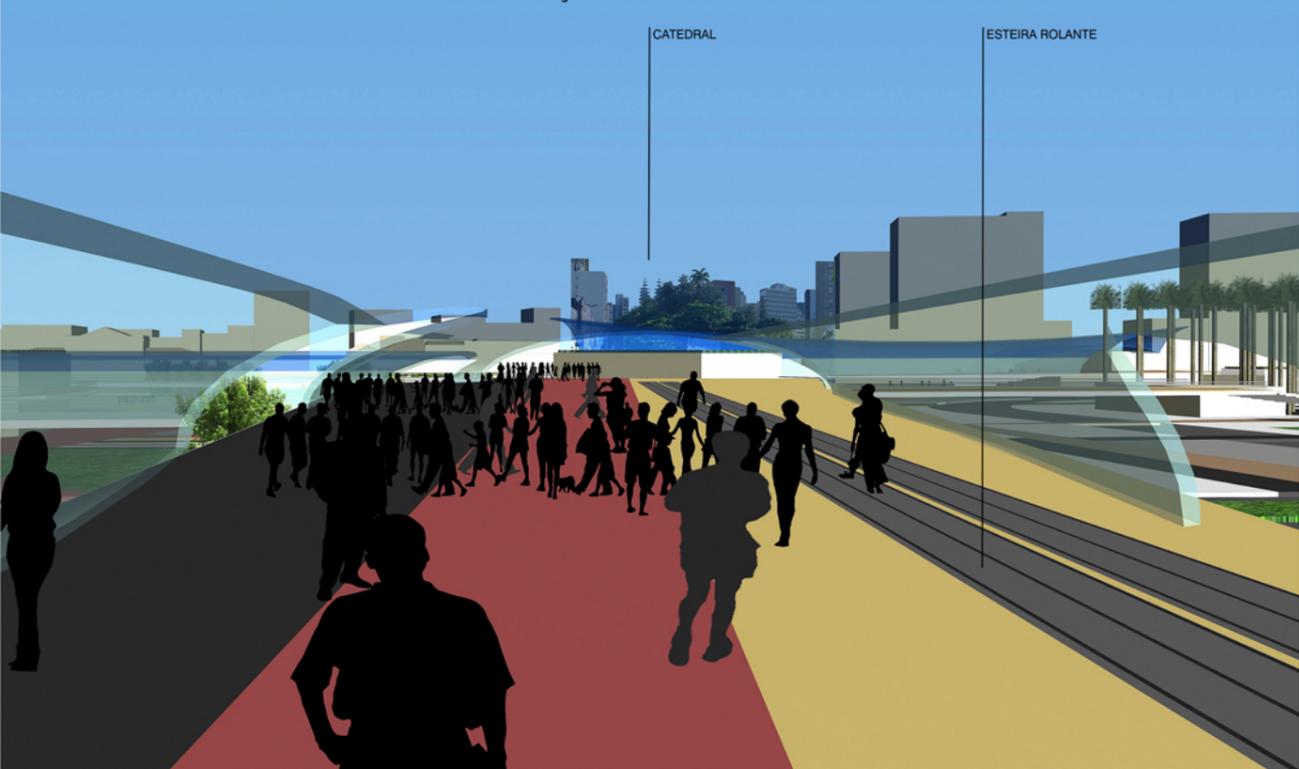
ACESSO À PRAÇA FERNANDO MACHADO.



VISTA DO ANFITEATRO.



VISTA TERRAÇO PANORÂMICO - SENTIDO TERMINAL DE TRANSP. MARÍTIMO - CATEDRAL



ACADÊMICO: OLAVO AVALONE NETO TCC II - 2008.1

ORIENTADORA: MARIA INÊS SUGAI PRANCHA: 01/11

REFERÊNCIAS:

CABRAL, Oswaldo R. Nossa Senhora do desterro. Vol 1 Notícia Florianópolis: Lunardelli, 1979, p. 86, apud TEIXEIRA, 2002.

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS IPUF. Projeto URB-AL Florianópolis. V.2, 2004. Disponível em: <<http://www.udesc.br/ciclo/>>. Acesso em 05.out.2007.

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS. Valorização do Casario Histórico de Florianópolis: Manual de Recuperação. Florianópolis: IPUF, 1993.

LEVEBVRE, Henri. O Direito à cidade. Ed. Moraes Ltda. São Paulo. 1ª ed. 1991.

LOUREIRO, Fernanda Jane Furtado. Dinamismo nas Áreas Centrais. Dissertação de Mestrado. UFSC, 2003.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Planejamento cicloviário: diagnóstico nacional. Brasília-DF, 2001. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br/SEDES/>>. Acesso em 05.out.2007.

SANTOS, César Floriano dos. Estudo do Campo Paisagístico de Roberto Burle Marx. Tese de Doutorado. Universidade Politécnica de Madri, 1999.

SILVA, Nivaldo J. da. A descoberta do mercado público. Florianópolis: Associação dos comerciantes e varejistas do Mercado Público de Florianópolis, 1996, p. 21; apud TEIXEIRA, 2002.

SUGAI, Maria Inês. As Intervenções viárias e as Transformações do Espaço Urbano. A via de Contorno Norte-Ilha. Dissertação de Mestrado. FAUUSP:1994, 232p.

TEIXEIRA, Luis Eduardo Fontoura. ESPAÇOS PÚBLICOS DA ORLA MARÍTIMA DO CENTRO HISTÓRICO DE FLORIANÓPOLIS: O LUGAR DO MERCADO. Dissertação de Mestrado. UFSC: 2002.

VECTOR FOILTEC - Telson ETFE Cladding for Buildings. Disponibiliza informações á respeito dos produtos da empresa. Disponível em: <<http://www.vfaust.com.au/>>. Acesso em 19.jul.2008.

AGRADECIMENTOS:

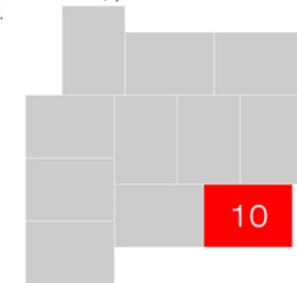
A minha avó, Luiza Sihler Borchert, por todo seu apoio, em especial durante minha vida acadêmica. Seu apoio, compreensão e comida caseira foram fundamentais para a execução deste.

À minha orientadora, Maria Inês Sugai, por sua disposição, dedicação, compreensão e amizade, não somente durante o TCC, mas pelos últimos 5 anos.

Aos meus amigos, que perseveraram, mesmo devido à longas ausências de minha parte.

Aos meus professores e colegas que ajudaram a construir meu aprendizado.

À todos que tiveram de aturar minhas bruscas mudanças de humor, produto de noites mal dormidas.



PROPOSTAS PARA O ATERRO DA BAÍA SUL:



Parque Metropolitano Francisco Dias Velho:
 Autor: Roberto Burle Marx.
 Início: 1977 Término: 1980. Parcialmente edificada.

Configurava-se em três partes básicas:
 Zona A - ponto focal da proposta. Configurado por jogos infantis, sanitários, helioponto e grande praça multifuncional, definida por um jardim "abstrato lírico".
 Zona B - orla marítima com os devidos equipamentos de esportes náuticos, escola de educação fundamental, passeio marítimo, centro de esportes, campos de futebol, quadras de tênis e bares.
 Zona C - terminais de ônibus urbanos e intermunicipais.
 A conexão das áreas se daria por meio de 3 passarelas, das quais somente uma foi edificada.
 A ausência das demais passarelas, somado ao fato de que a proposta carecia de atrativos que conduzissem o usuário causou o insucesso da proposta.
 A foto mostra parte da zona C (esquerda) e da zona A (direita)



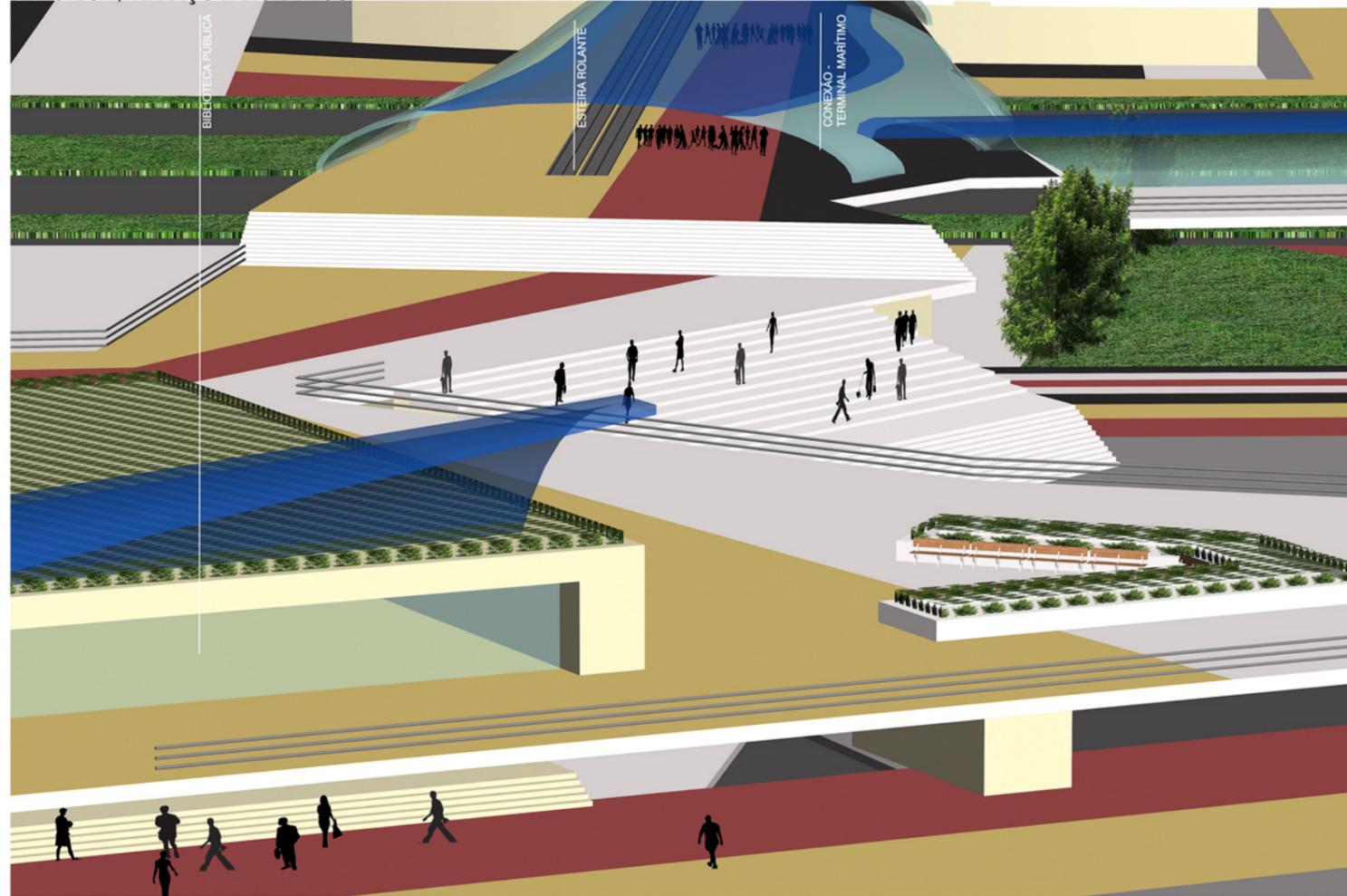
SÍNTESE DA ESTRUTURA ESPACIAL

Concurso de Idéias para o Parque Municipal Francisco Dias Velho:
 Data do Concurso: 1996.
 Proposta Vencedora.
 Autores: André F. C. Schmitt, Daniel Ceres Rubio, Lizete T. A. de Oliveira, Maria Elizabeth P. Rego, Maria Inês Laurentino, Nelson Saraiva da Silva, Ricardo Monti, Raul Pargendler, Valdir Humberto Secco.

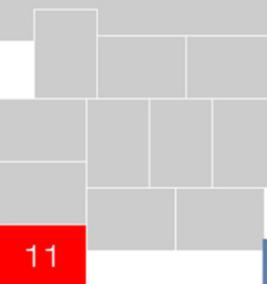
- A proposta analisada constitui-se por:
- Uma praça d'água feita através de uma escavação no aterro, trazendo o mar de volta a frente da área do Mercado Público (no eixo da Praça XV - mar);
 - Uma reestruturação do sistema viário, no qual o fluxo pesado de veículos da área central é desviado para a Avenida Paulo Fontes;
 - Integração dos diversos sistemas de transporte urbano (transporte coletivo rodoviário, ônibus turísticos, ciclovias, transporte marítimo);
 - Diversificação das funções urbanas criando uma nova vida urbana voltada para os diferentes estratos sociais;
 - Implantação de torres comerciais periféricas à Praça XV a fim de trazer elites econômicas para a área, viabilizando a proposta.

ACADÊMICO: OLAVO AVALONE NETO TCC II - 2008.1
 ORIENTADORA: MARIA INÊS SUGAI PRANCHA: 01/12

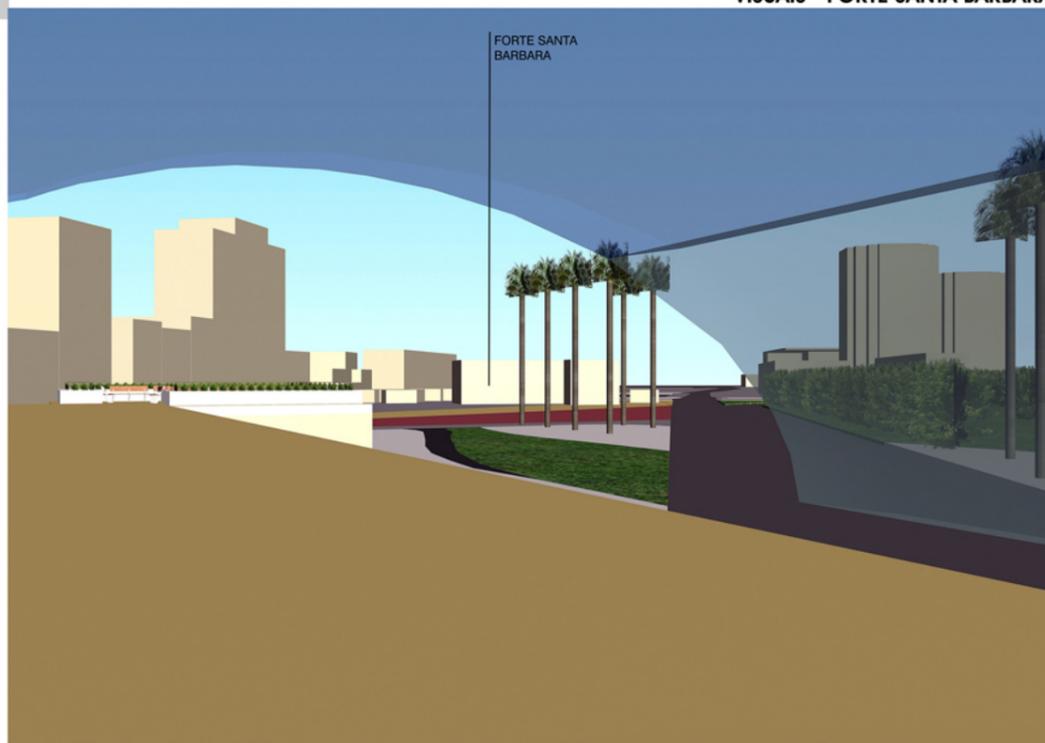
BIBLIOTECA / TERRAÇO PANORÂMICO.



INTEGRAÇÃO ENTRE TERMINAIS DE TRANSPORTE COMO ESPAÇO DE USO PÚBLICO



VISUAIS - FORTE SANTA BARBARA



TERMINAL MARÍTIMO.

