

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
DISCIPLINA: Introdução ao Projeto de Graduação – TCC 1
ORIENTADOR: Lino Fernando Bragança Peres
ACADÊMICA: Ticiania Toniolo Tieppo 0123115-4

**CENTRO DE CULTURA, LAZER E SERVIÇO NA BEIRA MAR DE
SÃO JOSÉ**

Florianópolis
2007

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO

- 1.1 Apresentação
 - 1.1.1 Apresentação da cidade
 - 1.1.2 Dados gerais
 - 1.1.3 História da cidade
 - 1.1.3.1 São José – Gênese, evolução populacional e economia
 - 1.1.3.2 São José e seu espaço urbano
 - 1.1.3.2.1 Introdução
 - 1.1.3.2.2 Instalação do núcleo urbano de São José
 - 1.1.3.2.3 Análise histórica da ocupação urbana
 - 1.1.3.3 Evolução urbana do bairro Kobrasol
 - 1.1.3.3.1 A origem do empreendimento
 - 1.1.3.3.2 O Kobrasol hoje – o atrativo comercial
 - 1.1.3.3.4 O abandono do Centro Histórico e o Kobrasol como nova centralidade
- 1.2 Problemática
- 1.3 Apresentação do tema
 - 1.3.1 Localização do terreno
 - 1.3.1.1 O terreno
- 1.4 Justificativa de projeto
- 1.5 Metodologia
- 1.6 Objetivos
 - 1.6.1 Objetivo geral
 - 1.6.2 Objetivos específicos

2. EMBASAMENTO TEÓRICO

- 2.1 Experiências de áreas aterradas
 - 2.1.1 Experiência positiva – A cidade do Rio de Janeiro e o aterro do Flamengo
 - 2.1.2 Experiência negativa – Florianópolis e o aterro da Baía Sul
 - 2.1.3 Pontos positivos e negativos das áreas exemplificadas – o Parque do Flamengo
 - X o Aterro da Baía Sul
- 2.2 Conceito de Lazer
- 2.3 O que é cultura

3. ÁREA DE INTERVENÇÃO

3.1 O projeto da Beira Mar de São José

4. REFERÊNCIAS DE CENTROS CULTURAIS

4.1 Memorial da América Latina

4.1.1 O conjunto arquitetônico e os espaços culturais

4.2 Centro Cultural São Paulo

4.3 Centro Cultural Fiesp

4.4 Casa de Cultura Mario Quintana

4.5 Centro Cultural Banco do Brasil – Rio de Janeiro

5. REFERÊNCIA TIPOLOGICAS

5.1 Mistura de materiais

5.2 Passarelas

5.3 Brises

5.4 Conexões

6. PROPOSTA PARA O CENTRO DE CULTURA, LAZER E SERVIÇOS

6.1 Programa de necessidades

6.2 Diretrizes gerais para o projeto do Centro de Cultura, Lazer e Serviços na Beira
Mar de São José

7. CONCLUSÃO

REFERÊNCIAS

CRONOGRAMA

1. INTRODUÇÃO

Os centros históricos das cidades litorâneas, apesar da condição peculiar do contato com a água, acabaram, ao longo do seu desenvolvimento, afastando-se da paisagem de borda e, conseqüentemente deixando de usufruir das suas qualidades paisagísticas e ambientais.

As metrópoles litorâneas brasileiras estruturam-se em torno das áreas eleitas para a localização de seus portos, a partir dos quais desenvolveram-se. A troca dos fluxos terrestres e marítimos ou fluviais concretiza-se na orla, conduzindo à prática de aterramentos como forma de expansão das superfícies ocupáveis.

Estes procedimentos, na maioria dos casos, sepultam os antigos espaços de relação com a orla, mas contêm a condição de recriá-los em novos contextos urbanos.

O presente trabalho consiste principalmente em projetar uma edificação que adquira consistência formal a partir das relações que estabelecerá na escala da cidade e também no âmbito da própria área aterrada, criando, verdadeiramente, um espaço público.

Também reavivar a memória do município da sua condição territorial privilegiada: beira d'água. Esta condição advém principalmente das possibilidades que o mar proporciona tanto em caráter produtivo como recreativo e contemplativo.

1.1 Apresentação

1.1.1 Apresentação da cidade

A cidade de São José localiza-se no litoral do estado de Santa Catarina, a aproximadamente 10 km da capital Florianópolis. Possui o município cerca de 196.907 habitantes em uma área de 113 km², conforme dados recentes do IBGE.

Seus limites fazem fronteira com o município de Biguaçu ao Norte, Palhoça e Santo Amaro da Imperatriz ao Sul, Florianópolis a Leste e São Pedro de Alcântara e Antônio Carlos a Oeste.

O relevo é constituído de superfícies planas, onduladas e montanhosas. Quanto à hidrografia, o município é banhado pelas bacias dos rios Maruim, Serraria, Três Henriques, Araújo e Bucheler.

Sua cobertura vegetal foi bastante alterada tendo desaparecido quase por completo as formações florestais originais (FARIAS, 2002).

A partir da década de 70 houve um incremento em seu desenvolvimento devido ao crescimento do setor industrial e comerciário, bem como das instalações de diversos conjuntos habitacionais.

Dos municípios catarinenses, São José destaca-se por apresentar hoje uma economia forte e diversificada, que lhe dá a 5º posição em arrecadação de ICMS e o 8º parque Industrial do Estado.

Apresenta-se também como o 6º maior colégio eleitoral e o 2º município de maior densidade demográfica de Santa Catarina com uma densidade média bruta de 5700 habitantes por quilômetro quadrado para a área urbana e 35 habitantes por quilômetro quadrado para área rural (IBGE, 2000).

A expansão da cidade deu-se em torno do centro histórico, que ainda preserva as características arquitetônicas do passado.

O seu crescimento tornou-se mais representativo após 1978, com a implantação de vários conjuntos habitacionais e do parcelamento do solo, quando surgiram mais de 150 loteamentos, entre os quais destaca-se o Kobrasol por concentrar um quinto da população, além de inúmeras empresas comerciais e de serviço.

Hoje, São José está buscando sua autonomia de Florianópolis, a municipalidade tem centrado esforços na realização de obras públicas que contribuam para o desenvolvimento da cidade.

Assim, destacam-se as aberturas de eixos viários importantes para a integração de bairros, como a construção da Av. Beira Mar. Outras iniciativas estão sendo feitas na área de educação, saúde, assistência social e meio ambiente.

Entretanto, há muito o que fazer, São José apresenta problemas sérios na sua estrutura urbana e o contínuo crescimento não lhe reserva áreas públicas de lazer e convívio.



Mapa 1: mapa de SC (fonte: www.sc.gov.br)

Mapa 2: mapa de localização da cidade de São José na grande Florianópolis (fonte: www.mapainterativo.ciasc.gov.br/sc)



Figura 1: imagem da cidade de São José (fonte: Google Earth)

1.1.2 Dados gerais

- Data de fundação - 1º de março de 1833.
- Data festiva - Março (Festa do Divino Espírito Santo e aniversário da cidade).
- Principais atividades econômicas - Indústria e comércio. Grande parte do parque industrial de São José situa-se às margens da BR-101.
- População: 196.907 habitantes.
- Colonização: açoriana.
- Principais etnias: açoriana.
- Localização: na Grande Florianópolis, às margens da BR-101. Faz divisa com a Capital.
- Área: 113 km².
- Clima: Mesotérmico úmido, com verão quente e temperatura média de 20,8°C.
- Altitude no nível do mar.
- Cidades próximas: Florianópolis, Biguaçu, Palhoça, São Pedro de Alcântara, Santo Amaro da Imperatriz, Antônio Carlos.

1.1.3 História da cidade

1.1.3.1 São José – Gênese, evolução populacional e economia

A freguesia de “São José da Terra Firme” foi criada em 26 de outubro de 1750. Acredita-se que os açorianos foram enviados para São José por volta de 1750 em aproximadamente 338 indivíduos.

Segundo Farias (1999):

“Estes criativos ilhéus localizaram-se inicialmente no entorno da Praça da Igreja Matriz de São José e ao longo do litoral, para o norte e sul da sede da freguesia. Lentamente foram ocupando as terras férteis do vale do rio Maruim e seus afluentes, bem como a Praia Comprida, Roçado, Capoeiras, Coqueiros, Estreito e Barreiros, que pertenciam na época a São José. No ano de 1796, a população de São José era de 2091 habitantes, que viviam basicamente da agricultura, principalmente da mandioca.”

Após muitos desmembramentos, o município possui hoje área correspondente a 116 km².

“No início sua extensão era enorme. Foi cedendo fatias de seu território, gradativamente, para formação de outros municípios, entre os quais Palhoça, Angelina, Rancho Queimado e outros.” (Fatos 1997:3)

Ao longo de sua história passou por três períodos político-administrativos: Freguesia, de 1750 a 1833; Vila, de 1833 a 1894 e Município, desde 1894. Com o notável crescimento demográfico e econômico, esta freguesia elevou-se a categoria de vila em 1º de março de 1833.

Desmembrado de Desterro, o município era formado pelas freguesias de São José e Enseada de Brito.

“Em 1º de março de 1833, São José, que já se destacava como importante centro comercial, com 82 engenhos, foi elevado à condição de Vila. Sua população era constituída por 21641 habitantes, dos quais 18969 livres 2572 escravos”. (Fatos 1997:3)

Então, São José foi elevado à categoria de cidade em 3 de maio de 1856. Em 1939 foi criado o distrito de João Pessoa, desmembrado do distrito do Estreito.

Em 1943, este passou a pertencer a Florianópolis. Assim, São José perdeu a principal fonte de renda, pois ali localizavam-se os abatedouros e indústrias de subprodutos do boi, além de outros produtos transportados para a capital.

Então, para reverter este quadro e retomar o desenvolvimento econômico, houve uma redivisão do distrito sede de São José: em 1959 foi criado o distrito de Barreiros e em 1981 o de Campinas. Hoje, o município é formado por três distritos:

- Distrito Sede (1750) – composto por 15 bairros, entre eles Centro, Praia Comprida, Bosque das Mansões e Distrito Industrial.

Farias (1999) faz ressaltar o valor histórico do bairro Centro:

“O Centro agrupa o conjunto arquitetônico de maior valor histórico do município, que inclui o museu, o teatro, a igreja, a antiga prefeitura, o prédio da atual Câmara de Vereadores e diversas outras construções de valor histórico e urbanístico. O seu conjunto histórico-arquitetônico é um dos mais ricos de Santa Catarina. A originalidade das construções identificam a origem luso-açoriana da comunidade”.

- Distrito de Barreiros (1959): composto por 10 bairros, entre eles Bela Vista, Barreiros, Ipiranga e Serraria.
- Distrito de Campinas (1981): composto pelos bairros Campinas e Kobrasol.

São José é um dos municípios que mais crescem no estado. Em 1920 a população era de 22.946 hab., em 1970 somavam 42.235 hab., em 1980 o número pulou para 87.817. No censo de 1996, São José contava com 151.024 habitantes, onde 77.107 eram mulheres e 73.917 homens. Atualmente, segundo dados do IBGE – censo 2000, São José conta com 196.907 hab., apresentando um crescimento anual de 3,49%.

Com relação à economia, segundo Farias (1999), em meados do século XIX, 84,2% da população era constituída de lavradores. Na sede do município, que envolvia a área do atual município de São José, 78% da população produtiva trabalhava nas atividades agrícolas.

Com a abertura do caminho a serra, as atividades comerciais e de profissões liberais tomam grande impulso, pois começavam a comercializar com Desterro.

Foi graças ao comércio que São José se tornou grande centro sócio-cultural a partir de meados do século XIX. Farias (1999) relata que:

“Os moradores das regiões de Serraria, Barreiros, Estreito, Capoeiras, negociavam suas mercadorias na ilha. Apesar deste fato, o porto da vila era movimentado, pois até o final do século XIX era o principal escoadouro dos produtos, tanto dos vindos da parte sul e central do município como os vindos do planalto, principalmente o charque. Além disso, também era o ponto de desembarque de mercadorias diversas, procedentes da capital e de outras partes, que seriam adquiridas por seus moradores ou remetidas à serra pelo caminho de Lages. Igualmente em seu território, no distrito do Estreito e em Capoeiras, ficavam os abatedouros que abasteciam de carne fresca a cidade de Florianópolis, e que produziam charque e os subprodutos do couro.”

Com a construção da Ponte Hercílio Luz em 1926, São José passou por um período de estagnação econômica, pois antes os transportes dos produtos eram obrigados a parar no município, com a conclusão da ponte, eles iam diretamente para Florianópolis.

E com a ponte, além das perdas territoriais devido a sucessivas emancipações, principalmente com a perda do distrito de João Pessoa (atual Estreito), São José passou a ter a função de cidade-dormitório, assinalando assim, sua decadência comercial.

Só a partir da década de 1970, São José voltou a se desenvolver, principalmente com a construção da BR 101, instalações de algumas indústrias e comércio (atacadista e varejista), foram criados novos postos de trabalho para os trabalhadores locais. Grande parte da população era originária do processo de êxodo rural e que fugia dos altos custos de moradia em Florianópolis.

Com a implantação do Distrito Industrial houve verdadeira explosão de indústrias no município. Entre as que se destacam, cita-se: Macedo Koerich S/A; Cassol Materiais de Construção Ltda.; Intelbrás S/A; Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke.

Desde a década de noventa, São José diversificou suas atividades: informática, vestuário, têxtil, alimentar, imobiliária, editorial e gráfica, materiais elétricos e outras.

1.1.3.2 São José e seu espaço urbano

1.1.3.2.1 Introdução

Em 2007 São José completará 257 anos. Contudo, a consolidação da área urbana e o processo de urbanização, propriamente dito, não condizem com a idade do município.

Trata-se de uma cidade jovem, que busca sua face superando os problemas de um crescimento desordenado, induzido durante décadas como resultado da implantação de uma nova tarefa funcional – a de centro industrial da Região Metropolitana da Grande Florianópolis.

O rápido e desordenado crescimento condicionaram os persistentes problemas de desorganização espacial e inadequação de infra-estrutura.

Como na maioria das cidades brasileiras, no município de São José o crescimento espontâneo orientado por fatores econômicos e físicos e a falta de um planejamento territorial, influenciaram a configuração de loteamentos desconexos entre si, ligados prioritariamente aos principais eixos viários de ligação à ilha de Santa Catarina (BR 101 e BR 282), polarizando densa “mancha urbana”, que gradualmente se expande para o interior.

A atual área urbanizada chega a ocupar mais de 30% do atual potencial territorial do município, abrigando cerca de 174000 habitantes, com uma densidade média bruta de 5700 habitantes por quilômetro quadrado para a área urbana e 35 habitantes por quilômetro quadrado para área rural (IBGE, 2000).

1.1.3.2.2 Instalação do Núcleo Urbano de São José

As características geográficas encontradas pelos primeiros açorianos que chegaram a São José eram então muito parecidas às encontradas atualmente. Instalaram-se no fundo da enseada, onde o ancoradouro garantiria as comunicações, o transporte e o comércio em embarcações de pequeno porte com Desterro e outras comunidades. Seus habitantes desenvolveram a lavoura de subsistência, principalmente na região do Roçado e Barreiros.

A cidade de São José teve como centro da povoação a Praça da Matriz, de formato retangular. O traçado das ruas acompanhava as colinas circundantes, o que é característica das cidades brasileiras de colonização portuguesa.

As ruas partem do eixo da praça em número de seis, três no sentido norte, duas no sentido sul e uma no sentido oeste, servindo como vetores do desenvolvimento urbano da sede do município.

A originalidade e a harmonia desta estrutura urbana foram quebradas com o aterro e a construção do prédio da Prefeitura, que passou a impedir a visão do mar e seu trapiche, típico das povoações históricas portuguesas, São José não fugindo à regra.

A Praça da Matriz comportava no século XIX quatro sobrados, três na parte inferior, próximos ao trapiche e à feira, e um na parte superior, no lado norte da Matriz. O atual jardim era constituído de um vasto campo atravessado por uma trilha que, saindo da Matriz, ia desembocar no trapiche.

As estradas e caminhos eram definidos por cercas, com poucas ou nenhuma construção. As ruas só existiam como união entre conjuntos de construções, e estas construções definiam seus limites em largura e comprimento.

As vias públicas raramente apresentavam qualquer tipo de pavimentação, e as calçadas só viriam a ser utilizadas como meio de seleção e aperfeiçoamento de tráfego muito tempo depois. Não se podia, portanto, reconhecer as vias públicas como ruas se elas não apresentassem construções.

1.1.3.2.3 Análise Histórica da Ocupação Urbana

A evolução histórica da ocupação urbana de São José se deu de forma bastante espontânea, originando se junto ao litoral, uma vez que as principais atividades econômicas da população eram a pesca, agricultura e o comércio ligado à Capital através do transporte marítimo.

O Rio Maruim e seus afluentes tiveram grande importância na ocupação do interior do município e seu valor estava prioritariamente ligado ao papel de fornecedor de água potável, além de servir como importante meio de transporte.

A partir da transferência do transporte marítimo para o rodoviário, a evolução da ocupação urbana passou a obedecer a uma lógica de ocupação decorrente basicamente do sistema viário instalado e a relação com a Capital do Estado demandou novas formas de ocupação do território.

A proximidade com Florianópolis e o gradual desenvolvimento de seu potencial turístico e imobiliário fez com que o crescimento de São José tenha servido, ao longo dos anos, de base fundiária para a localização de empreendimentos menos favoráveis à Capital como indústrias, loteamentos habitacionais populares, sistema de tratamento de esgoto, hospital psiquiátrico, etc.

De acordo com FARIAS (2002), as atividades agrícolas foram a principal fonte econômica do município até o início da década de 1970, quando teve início o processo de transformação da periferia de Florianópolis em cidade dormitório.

Em 1956 São José apresentava um sistema viário principal acompanhando o litoral (uma malha viária mais densa no centro histórico e junto a Florianópolis nos bairros Campinas e Barreiros) e uma ligação com São Pedro de Alcântara, onde hoje passa a SC-407.

As primeiras manchas urbanas originaram-se, ao sul em torno do Centro Histórico do município, no entorno da praça da Igreja Matriz; ao norte em torno dos núcleos litorâneos do distrito de Barreiros e no interior na Colônia Santana, próximo ao município de São Pedro de Alcântara.

De forma geral, os vetores de expansão se formaram a partir dos núcleos litorâneos em direção ao interior e transversalmente ao eixo da BR-101, destacando assim o papel polarizador do litoral.

Consolidada a expansão litorânea, a urbanização procede de forma dispersa no interior do município, oprimida por barreiras naturais e pela rodovia BR-101.

As fontes bibliográficas mostram que os primeiros loteamentos de caráter urbano e rural-urbano aconteceram a partir de 1924, data em que proprietários fundiários começaram a lotear grandes extensões de terras (SUGAI, 2002).

A consolidação da área urbanizada de São José ocorreu com maior expressão entre os anos de 1969 e 1978. Percebe-se que a partir da construção da BR-101 (iniciada em 1940, retomada em 1960 e concluída em 1971) esta ocupação se dá de forma intensa, uma vez que a rodovia possibilitou a ligação da Capital do Estado à rede urbana nacional, impulsionando principalmente o desenvolvimento do turismo regional.

A atratividade exercida por Florianópolis, provocou ainda o êxodo rural do oeste para o litoral de Santa Catarina e São José se tornou pólo receptivo da população de baixa renda que se dirigia à capital.

Em 1978 o distrito de Barreiros já estava bastante consolidado como área urbana. Nesta data a malha viária existente densifica-se, porém apresentando pouca conectividade entre as vias, fato agravado pela implantação da BR-101 e pela falta de um sistema viário municipal adequado à demanda de tráfego ocasionado pela inserção da rodovia.

Neste mesmo período, fugindo à prática dos empreendedores imobiliários que investiam em São José, surge o loteamento Kobrasol, que anos depois seria elevado a bairro, apresentando ruas largas e pavimentadas e uma proposta de loteamento em xadrez conectado as ruas de Campinas preexistentes.

Ainda durante o final da década de 70 nota-se um crescimento da malha viária em torno do Centro Histórico e o surgimento de novos loteamentos periféricos, como Flor de Nápolis, Forquilha e Areias, o que reflete as conseqüências dos incrementos populacionais intensos ocorridos neste período.

A construção da BR 101 trouxe, além do aumento do fluxo viário, a solidificação das atividades turísticas em Florianópolis e o desenvolvimento das atividades industriais em São José, Palhoça e Biguaçu.

Além destas, outras conseqüências como a ruptura de acessos entre diversos bairros, poluição visual, sonora, ambiental e acidentes puderam ser percebidos. No período de sua implantação acentuaram-se em São José as características de cidade dormitório, evidenciadas pela abertura de loteamentos novos principalmente em Barreiros e Campinas (SUGAI, 2002).

O período de 1995-2001, marcado pela consolidação da área urbanizada, culminou no aparecimento de novos projetos de abertura e melhoria viária.

Destacam-se o Calçadão do Kobrasol, o asfaltamento da via Transpotecas, ligando os bairros do interior, o início da obra do Aterro da Avenida Beira-Mar Sul, que pretende conectar os bairros localizados no litoral sul entre si e aos municípios vizinhos (Palhoça e Florianópolis), a Avenida das Torres que conecta os bairros situados na porção norte à oeste da BR-101 e os municípios limítrofes (Florianópolis e Biguaçu), as Operações Tapete-Preto de pavimentação asfáltica de vias, além de projetos em estudo como a Avenida das Universidades, o Dique de Forquilhas, etc.

Este mesmo período denota um crescimento das manchas de ocupação urbana menor em relação às décadas passadas, contudo a densidade urbana tem se elevado através da intensificação da verticalização.

Esta última tendência provavelmente prevalecerá na próxima década frente à complexidade da condição física do restante das áreas disponíveis para ocupação e suas restrições geotécnicas e ambientais.

1.1.3.3 Evolução urbana do bairro Kobrasol

1.1.3.3.1 A origem do empreendimento

O bairro Kobrasol surgiu no início da década de 70, com a finalidade de lotear parte do distrito de Campinas, incluindo a sede do Aero clube de Santa Catarina.

Nesta época, a urbanização de São José dificultava as operações de pouso e decolagem do Aero clube de Santa Catarina, pois os pedestres, carroças e veículos utilizavam a pista para “cortar” caminho.

No início da década de 70, o terreno onde funcionava o aeroclube foi oferecido sob forma de permuta através de seus dirigentes, por meio de licitação pública. Uma vez que Adroaldo Cassol já possuía área limítrofe a estas terras e tinha interesse de expandir seus negócios, uniu-se a Antônio Scherer, da Madeireira Brasilpinho, para juntos entrarem na concorrência pela área, com vistas a desenvolver um loteamento destinado à classe média.

Das duas propostas, uma pela Sul Empreendimentos de Condomínios Imobiliários Ltda., de Curitiba, e outra pela Madeireira Cassol Ltda. e Madeireira Brasilpinho S/A, a segunda foi aprovada por unanimidade. Foi considerada a proposta mais vantajosa e segura, inclusive porque Adroaldo Cassol era também sócio do aeroclube.

Com a entrada do Grupo Koerich na sociedade, incorporaram mais de 133 mil metros quadrados ao projeto. A união dos três sócios teve como consequência a criação da Kobrasol Empreendimentos Imobiliários Ltda., em 1975. O nome do loteamento surgiu da junção das iniciais do nome de cada empresa que formaram a sociedade.

O Parque Residencial Kobrasol é um loteamento que foi planejado e estruturado, com regulamentações para a construção. Através de normas, o empreendedor procurou dotar o loteamento de infra-estrutura básica.

Trabalhando sempre com recursos próprios a empresa foi construindo desde o aterro, drenagem pluvial, pavimentação, iluminação pública, distribuição de água e até áreas de lazer.

O aterro utilizado foi retirado do morro que existia onde hoje localiza-se a Cassol Centerlar, ao lado da BR 101 e BR 282 (Via Expressa).

No período compreendido entre 1977 e 1980 a empresa Kobrasol limitava as construções em seu loteamento a dois pavimentos, pois sua finalidade era a construção de casas residenciais (Parque “Residencial” Kobrasol).

Posteriormente o gabarito permitido pela Prefeitura de São José era de quatro andares. Em 1987, segundo Plano diretor do município, conforme Lei no 1812, foi permitido a construção de edifícios de 14 pavimentos.

Na entrada de 1980, São José já tinha um bairro com vida própria. O desenvolvimento estava estampado pelas suas ruas e o surgimento de casas e estabelecimentos comerciais já era uma realidade. Mas a explosão ocupacional do empreendimento residencial Kobrasol se acentuou a partir de 1981.

A empresa Kobrasol dominava o processo de produção, controlando e fiscalizando o acesso e a transformação do uso do solo, as construtoras trabalhavam seguindo um contrato pré-estabelecido pela empresa, que definia as características dos imóveis.

Segundo Corrêa, os agentes sociais, que através de estratégias e ações concretas fazem e refazem a cidade são: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; e os grupos sociais excluídos.

Assim, pode-se dizer que a Kobrasol Empreendimentos Imobiliários é um agente social pois atuou como proprietário fundiário (dono), promotor imobiliário (negociaram a compra e venda da terra e obtiveram financiamento para a construção) e, proprietário dos meios de produção. A empresa assumiu todas as etapas para a produção

do solo urbano, desde o aterro, implantação da infra-estrutura e comercialização dos lotes.

Os proprietários fundiários podem exercer pressões junto ao Estado, especialmente na instância municipal, visando interferir no processo de definição das leis de uso do solo e do zoneamento urbano.

E o Estado facilitou a organização deste espaço urbano, permitiu maior liberdade de produção do loteamento, deixando a empresa Kobrasol ter um contrato que induzisse o uso do solo.

1.1.3.3.2 O Kobrasol hoje – o atrativo comercial

A Avenida Lédio João Martins, a Central do Kobrasol, é um dos principais pólos de concentração de atividades comerciais e de lazer de São José. A diversificação do comércio local é impressionante: farmácias, supermercados, locadoras de vídeo, padarias, colégios, lanchonetes, restaurantes, cabeleireiros, roupas, bancos...

Se na década de 70 São José possuía apenas um banco, o BESC, a existência hoje de quase uma dezena de bancos nas imediações indica que o fluxo monetário é expressivo, e que o Kobrasol é hoje o ponto de referência mais importante de São José. Assim, o centro comercial de São José é composto pelo Kobrasol, Campinas e Shopping Center Itaguaçu.

O centro de São José passou a ser o Kobrasol, pelos atrativos comerciais e de lazer. A sede do município hoje é apenas um atrativo turístico, onde se fazem presentes os prédios da Biblioteca Pública, o Museu Municipal, o Teatro Adolfo Mello e a Igreja Matriz, construídos entre os séculos XVIII e XIX.

Mas juntamente com o rápido crescimento, vieram os problemas das grandes cidades. O Kobrasol era uma área de pasto, capoeira e mangue, foi modificado com a criação do loteamento, que foi planejado para uso residencial. Com a transformação em área mista – comercial/residencial, com o surgimento dos edifícios e aumento populacional, outra necessidade era resolver o problema dos esgotos e enchentes.

O trânsito também era uma das principais reclamações da comunidade na década de 1990. Com a construção do Calçadão do Kobrasol foram solucionados diversos problemas: solução do trânsito intenso em duplo sentido, buracos na pavimentação, falta de espaço para lazer, amenizar o problema da falta de áreas verdes no local, sendo totalmente arborizado e equipado com mobiliário urbano, mau cheiro e prostituição.

Segundo entrevistas realizadas com a população do Kobrasol, a reclamação unânime é a falta de segurança. No bairro e nas áreas circunvizinhas acontecem muitos assaltos, roubo em residências e estabelecimentos comerciais. Entre outras reclamações estão a falta de biblioteca, de estacionamento e de espaços para o público jovem.

O Kobrasol é um empreendimento que superou as expectativas tanto da Kobrasol Empreendimentos Imobiliários, quanto da população que ali reside e/ou trabalha.

Em pouco mais de trinta anos, transformou-se de uma área de pastagens e praticamente desocupada, para ser hoje, um pólo comercial de São José. É claro que esta explosão populacional e comercial em um curto período de tempo, trouxe também, conseqüências negativas, presentes nos grandes centros urbanos.

1.1.3.4 O abandono do Centro Histórico e o Kobrasol como nova centralidade

Segundo Lemos, o abandono dos centros históricos deve-se a uma série de fatos que podem ser elencados da seguinte maneira:

“...deslocamento de moradias para outras regiões da cidade; incapacidade dos meios de transporte coletivo garantir a adequada locomoção da população, da qual resultam contigüidades de funções no confinamento urbano; precaríssimos sistemas de comunicação e sobretudo da telefonia, do telegrafo e dos correios; incapacidade do sistema viário acolher com desenvoltura o crescente trânsito de automóveis, destinados a substituir o ausente transporte coletivo rápido e adequado; surgimento de novos centros regionais e de mais fácil acesso e com outra potencialidade econômicas e que vieram acarretar um ‘esvaziamento’ do Centro velho de certas atividades liberais, administrativas e até legislativas.”(Lemos,1998)

Os centros são engendrados historicamente para funcionar como a concentração equilibrada e prática dos recursos, funções e facilidades que levam as pessoas a se aglomerar. Deve mesclar funções econômicas, financeiras, residenciais, culturais e de lazer, mas também é a origem e lastro histórico e de memória da cidade.

O poder público é uma grande mola para impulsionar a ocupação do Centro, pois atrai serviços e comércio diversificado e atividades de entretenimento e lazer. Daí a importância da sede da Prefeitura estar localizada na área central. (Barreto, 2006)

O centro histórico de São José foi perdendo suas funções de centro com a falta de condições de habitabilidade causadas pela falta de infra-estrutura e de trabalho, o

surgimento de novos loteamentos, com a transferência da sede da Prefeitura e atualmente é apenas um atrativo turístico, pois é na sede que se encontram os edifícios históricos (Igreja Matriz, Casa de Câmara e Cadeia, Teatro Adolpho Melo, entre outros).

Então o município passou a ter uma nova centralidade: o Kobrasol. O bairro reúne características próprias de 'centro da cidade', além de ser um lugar onde as pessoas encontram condições de habitar, pois existe a possibilidade de trabalho e de espaços de conviver.

Estas características são: diversidade de usos (residencial, comercial e de serviços), proximidade da Prefeitura e do Fórum, presença de uma rua (Calçadão do Kobrasol) com intensa atividade comercial e de serviços, presença de dezenas de bancos nas imediações do Calçadão (núcleo monetário), além de muitos bares e restaurantes que fazem o local manter-se vivo a maior parte do tempo, de manhã, à tarde, à noite e nos finais de semana.

A centralidade do bairro Kobrasol está sintetizada nas palavras do arquiteto Paulo Mendes da Rocha (Revista URBS, no 29, 2006):

“O Centro é o espaço de conexão da sociedade e das forças produtivas com as redes de informação, riqueza e poder e, a um só tempo, de integração social e apropriação da cidade pelo cidadão comum.

O Centro é o local onde o caráter público dos espaços coletivos e o seu uso e frequência por uma mescla social se preservam. Mas também é território de inserção global porque a eficiência das telecomunicações, o poder de uma economia diversificada, a cultura exuberante e o caráter emblemático de seus logradouros e instituições representam o que de mais interessante a cidade pode oferecer.”

Apesar dos aspectos positivos da centralidade do Kobrasol, falta a integração com o Centro Histórico, de modo que houvesse uma ligação entre eles, a fim de que um complementasse o outro. Ou seja, as funções de “centro de cidade”, já citadas anteriormente, deveriam ser divididas entre eles para que não ficassem somente concentradas no Kobrasol, e para que o Centro Histórico não ficasse apenas com a função de atrativo turístico.

1.2 Problemática

A urbanização traz consigo inúmeras conseqüências, no caso brasileiro estas estão relacionadas em grande parte com o rápido crescimento das cidades e com a falta de políticas eficazes capazes de ordenar seu crescimento.

Esta urbanização faz com que as cidades tornem-se cada vez mais ambientalmente inadequadas para a ocupação humana, seja pela concentração da população, falta de áreas verdes, poluição, risco de acidentes naturais ou provocados pelo homem.

A preservação da qualidade ambiental e de vida está estreitamente ligada à manutenção de espaços livres urbanos, trazendo consigo benefícios de ordem direta e indireta, que se interligam a aspectos ecológicos e sócio-econômicos.

Como dito anteriormente, o município de São José possui uma densidade demográfica altíssima (5700 hab./km²) e não há áreas de lazer suficientes para abrigar a população.

De acordo com um estudo realizado pelo Departamento de Engenharia Civil da Universidade Federal de Santa Catarina – Análises das Áreas Verdes do Município de São José – a Densidade de Áreas Verdes para os bairros de São José variam entre 0,0 e 0,24 m² de áreas verdes por m² do território, ficando seu valor médio em torno de 0,041.

Cerca de 77% dos bairros do município apresentam valores de IAV (Índice de Áreas Verdes) abaixo de 1 m² /hab, representando um déficit de áreas verdes públicas muito elevado, visto que os valores recomendados como mínimos pela literatura estão na casa de 8 m² /hab (Resolução Conjunta nº 01/95 – FATMA / IBAMA).

A distribuição espacial das áreas verdes públicas, de forma geral, apresenta-se deficiente, encontrando-se vários bairros do município desprovidos de espaços públicos coletivo destinados ao lazer.

1.3 Apresentação do tema

O tema escolhido para ser desenvolvido no Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), é a implantação de um Centro de Cultura, Lazer e Serviços na Avenida Beira Mar do município de São José.

1.3.1 Localização do terreno

O terreno escolhido para implantação do projeto, situa-se no novo aterro à beira-mar, mais precisamente na Avenida Beira Mar atrás da Concessionária Honda localizada na Avenida Presidente Kennedy, onde atualmente encontra-se o estacionamento.

Foi eleito por ser de fácil acesso, pelas qualidades topográficas e de paisagem, pela proximidade com o mar, além da possibilidade de qualificar e referenciar o local.

Também porque o terreno encontra-se no eixo do Calçadão do Kobrasol, criando-se a possibilidade de se trabalhar em forma de corredor.



Figura 2: localização da Beira mar de São José no contexto urbano do município. (fonte: Google Earth)

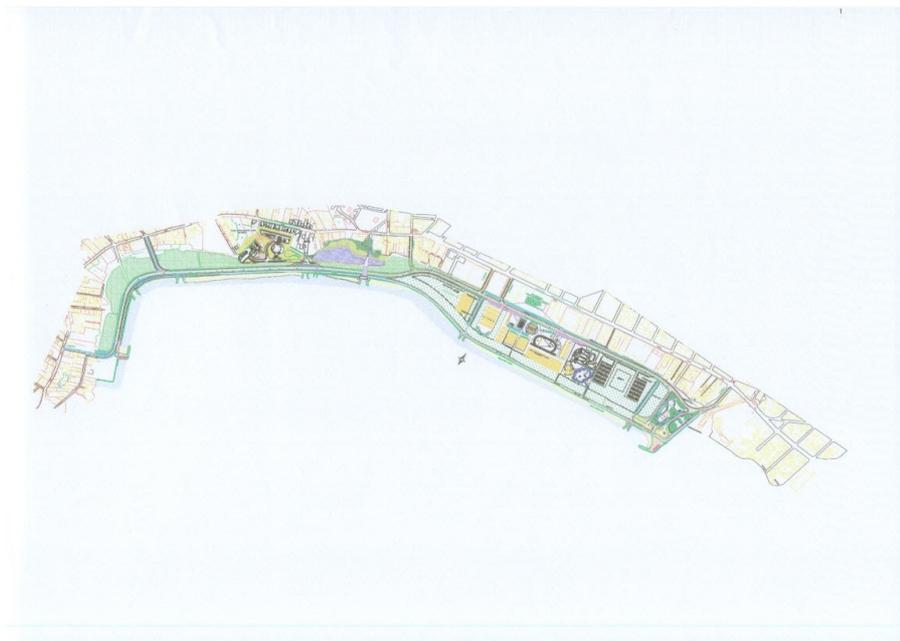


Figura 3: projeto da Avenida Beira Mar de São José (fonte: Prefeitura Municipal de São José)

1.3.1.1 O terreno

O terreno situa-se entre os acessos B e C, sinalização adotada para quem está na Avenida Presidente Kennedy e quer acessar a Avenida Beira Mar, atrás da Concessionária da Honda, onde hoje situa-se o estacionamento.

Encontra-se na orientação norte-sul longitudinalmente e na oeste-leste transversalmente. Tem como limites, a norte a Avenida Beira Mar, a oeste um córrego e um terreno vazio, a sul a Baía Sul e a leste a Escola de Olaria de São José.



Figura 4: localização do terreno de intervenção no aterro. (fonte: Google Earth)

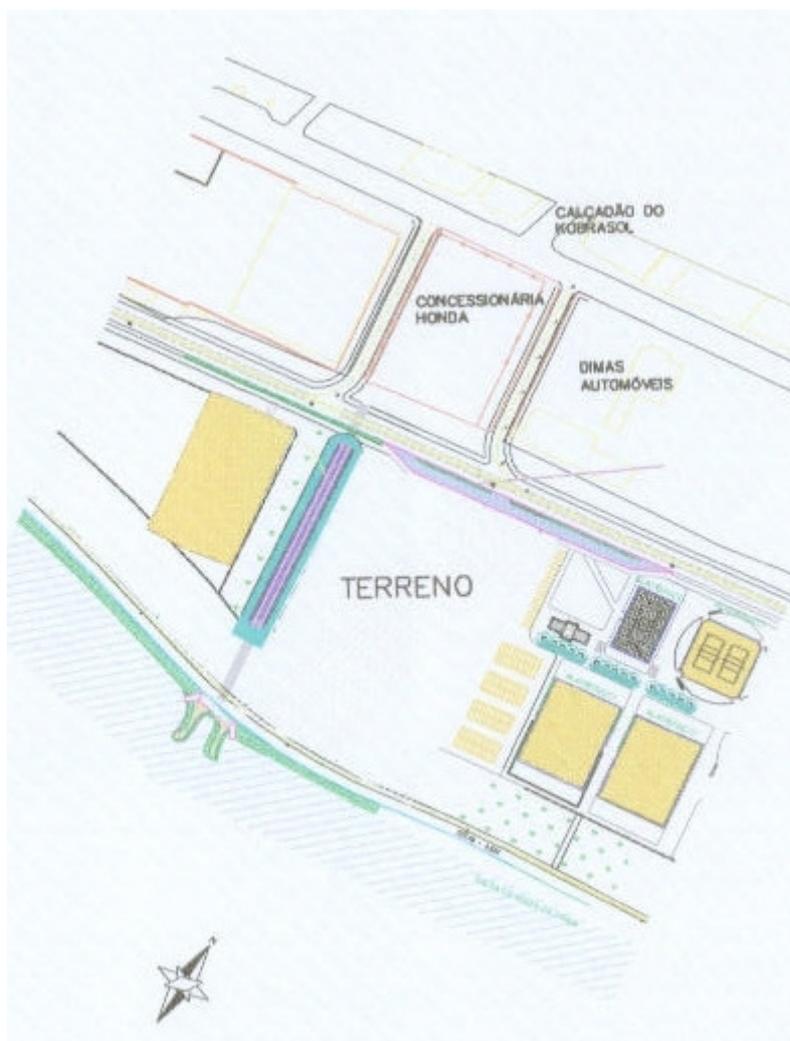


Figura 5: terreno de intervenção (fonte: Prefeitura Municipal de São José)



Foto 1: limite norte do terreno - concessionária Honda e Dimas automóveis (fonte: acervo pessoal)



Foto 2: limite leste do terreno - escola de olaria (fonte: acervo pessoal)



Foto 3: limite oeste do terreno – terreno vazio
(fonte: acervo pessoal)



Foto 4: limite sul do terreno – ciclovia, calçada e baía sul. (fonte: acervo pessoal)

1.4 Justificativa de projeto

Muitos de nós, quando entramos na faculdade, chegamos cheios de sonhos e esperanças, com vontade de mudar tudo aquilo que acreditamos não ser condizente com a realidade. Buscamos formas, experimentamos processos, vivenciamos e aprendemos tudo aquilo que era nebuloso e desconhecido em nossa mente. E, quando chegamos ao fim do curso, nos deparamos com o “temível” TCC, onde nele devemos aplicar aquilo que absorvemos durante a longa caminhada do curso. Ficamos desorientados em busca de um tema, um local e um orientador.

Durante toda a faculdade, sempre tive mais afinidade e gosto em trabalhar com Urbanismo. Porém, ao aproximar-me do final do curso, fiquei um pouco dividida. Se por um lado o Urbano me chamava mais atenção por trabalhar com a cidade e com o social, por outro, encontrava no Projeto minhas maiores dúvidas.

Então quando cheguei ao 9º semestre do curso, minhas dúvidas em relação ao tema do TCC terminaram. Resolvi dar continuidade ao trabalho desenvolvido na disciplina Projeto Arquitetônico. Este trata-se do desenvolvimento de um anteprojeto de uma Grande Galeria com serviços e restaurantes, além de uma Livraria-Café, Escola de Artes e Clínica Médica, localizadas na Av. Beira Mar de São José.

A continuidade deve-se ao fato de poder unir num mesmo trabalho aspectos de Urbanismo e Projeto, pois o projeto encontra-se em uma área de aterro, numa cidade que cresce rapidamente sem planejamento urbano, além de poder saciar dúvidas como técnicas construtivas, escolha de materiais, tipologia arquitetônica, etc...

Como já foi dito anteriormente, a cidade de São José se desenvolveu sem planejamento urbano e encontra-se hoje sem áreas públicas de lazer e convívio qualificadas para atender a população.

O objetivo do projeto do Centro de Cultura, Lazer e Serviços é dar a possibilidade de um espaço de convívio público a muitas pessoas que residem ou trabalham na região do Kobrasol.

Além disso, o projeto pretende fazer com que a cidade, que por muito tempo esteve de costas para o mar, volte a se relacionar com ele.

Também realizar a integração do Centro de Cultura, Lazer e Serviços com os demais equipamentos presentes na Avenida Beira Mar.

1.5 Metodologia

O tema escolhido para a realização deste trabalho visa a solução de um problema da cidade de São José: a falta de áreas de lazer. O município possui a maior densidade demográfica do Estado, 1,74 hab./km², sendo que no bairro do Kobrasol a situação agrava-se ainda mais.

O projeto da Avenida Beira Mar teve como principal objetivo minimizar o trânsito da Avenida Presidente Kennedy, mas também o de criar uma grande área de lazer para o município.

Para contribuir com a resolução desta problemática, estudou-se o que é aterro, como trabalhar em áreas aterradas através de exemplos bons e ruins, como se desenvolveu o município no decorrer de sua história, como se deu a formação do bairro onde o terreno está inserido, qual o conceito de lazer e qual a função de um centro de lazer.

Para esses estudos, foram efetuadas pesquisas bibliográficas, levantamento de dados sobre a cidade e a área de estudo, levantamento fotográfico, levantamento de campo, pesquisa de conceitos sobre o tema, visitas ao local e a órgãos municipais.

1.6 Objetivos

1.6.1 Objetivo Geral

Elaborar um anteprojeto de um Centro de Cultura, Lazer e Serviços na cidade de São José, que atenda parte da necessidade de equipamentos deste tipo no município, qualificando o novo aterro à beira-mar com uma arquitetura condizente com sua

situação tipológica e que preserve e enalteça as características do lugar onde está inserida.

1.6.2 Objetivos Específicos:

- Compreender a evolução urbana da cidade de São José, principalmente do bairro Kobrasol;
- Compreender o que é aterro e como foram trabalhadas áreas aterradas em outros lugares;
- Estudar a mudança de centralidade do município;
- Entender a relação da cidade com o mar;
- Compreender os conceitos de lazer e cultura;
- Analisar a Av. Presidente Kennedy e o Calçadão do Kobrasol, e qual a relação destes com a área aterrada;
- Definir sistema de acesso ao Centro de Cultura, Lazer e Serviço.

2. EMBASAMENTO TEÓRICO

2.1 Experiências de áreas aterradas

2.1.1 Experiência positiva - A cidade do Rio de Janeiro e o aterro do Flamengo



Figura 6: vista aérea do Aterro do Flamengo. (fonte: Google Earth)

No século XX, ao contrário do século XIX, quando os bosques eram as áreas destinadas aos piqueniques e ao lazer, a orla define a nova identidade da cidade do Rio de Janeiro, mesclando vida urbana e vida à beira-mar como forma de lazer.

O primeiro espaço público de lazer e fruição da orla marítima remonta a criação do Passeio Público (1779-1783), executado pelo mestre Valentim.

Este diferenciava-se dos outros espaços abertos que, conforme a tradição do urbanismo colonial português, tinham a função de emoldurar os movimentos urbanos tais como os paços municipais, os largos das igrejas, entre outros. Para Hugo Segawa (1996), o Passeio Público não teve este caráter complementar, era um monumento em si mesmo, que enaltecia a vegetação e a paisagem da orla marítima.

Assim, é neste espaço que encontramos as raízes do espaço público que conjuga a estrutura da cidade com a margem da Baía de Guanabara.

O crescimento da cidade do Rio de Janeiro consolida sua função de capital e gera um processo de modernização, tanto de sua arquitetura, quanto da infra-estrutura

urbana. Impõe-se assim a necessidade de um espaço urbano complementar: um espaço público de encontro da população burguesa.

Entre 1902 e 1906 o prefeito Pereira Passos conduziu as obras de reformulação da área central do Rio de Janeiro e da orla da Baía de Guanabara. O modelo de intervenção urbana utilizado por Pereira Passos consistia em um partido urbano associado a um partido arquitetônico específico, em total sintonia com o modelo urbanístico utilizado pelo Barão Haussmann na transformação de Paris: abertura de amplas avenidas retas, tal como os eixos axiais clássicos, traçadas segundo perspectivas colossais, tendo seus pontos focais marcados cenograficamente por uma arquitetura eclética. Assim foi concebida a Avenida Central, posteriormente chamada de Avenida Rio Branco.

A Avenida Beira-Mar, que nasceu articulada à Av. Central, é construída em 1904, na faixa de terra conquistada ao mar por aterro, quando já haviam sido construídos os jardins da praia do Botafogo. Esta avenida institucionalizou a orla sul como o espaço residencial das classes de alta renda.

É consenso que o traço de modernidade que revestiu a urbanização do aterro do Flamengo teve sua origem, no audacioso urbanismo empreendido por Pereira Passos, na primeira década do século XX, com ênfase para a construção da Av. Beira-Mar.

Na gestão do prefeito Carlos Sampaio, período de 1920 a 1922, a familiaridade da cultura brasileira com a cultura francesa desde a vinda da Missão francesa para o Brasil em 1816 e a crença na tradição urbanística francesa levaram a contratação, em 1927, do arquiteto Alfred Agache, ligado ao nascimento do urbanismo moderno na França, para elaborar um Plano Diretor para a cidade.

Em 1922 eclode em São Paulo a Semana de Arte Moderna, movimento de cunho ideológico, prelúdio de um ideário moderno nacional. As vanguardas literárias e artísticas passam a questionar a modernidade importada da Europa e defendem o resgate das verdadeiras raízes da cultura brasileira, o retomar dos valores da nossa cultura.

É nesse período que os intelectuais brasileiros tomam contato com as idéias do espírito novo difundidas através da revista “L’ Esprit Nouveau”, coordenada pelo arquiteto Le Corbusier e pelo pintor Ozenfant.

Le Corbusier chega ao Rio em 1929 impressionando-se com a paisagem carioca, assim como os profissionais cariocas ficaram seduzidos por suas idéias. A proposta de uma cidade linear sinuosa, em nível elevado – cidade viaduto – contornando os morros existentes, coloca na pauta de discussão a criação de uma nova concepção de cidade, ou

melhor, a concepção nascida da nova idéia. Segundo Lúcio Costa, o que impressionou foi a genialidade de Le Corbusier em conjugar, na criação urbano-arquitetônica, o aspecto social, a adequação à tecnologia e o tratamento plástico.

Se compararmos as propostas de Agache e de Le Corbusier, apesar de, num primeiro olhar parecerem dissonantes, uma cientificamente embasada, a outra poeticamente concebida a partir de impressões aéreas, identificamos raízes comuns. Em ambas está presente a crença de poder transformar a sociedade através de propostas urbanísticas ideais, em ambas está presente a herança Haussmaniana dos grandes eixos e espaços monumentais.

Concretamente, encontramos na área central do Rio, na Esplanada do Castelo, fragmentos do Plano de Agache, tanto em termos de sistema viário quanto das tipologias de quarteirões com pátios centrais, assim como encontramos fragmentos das idéias de Le Corbusier.

O aterro do Flamengo, reproduziu a idéia de cidade-parque com a avenida, só que no nível do solo, exaltando o típico diálogo modernista entre a racionalidade técnica e o convívio com a natureza.

No âmbito urbano, a obra de Affonso Eduardo Reidy representou a síntese das etapas de modernização da cidade do Rio de Janeiro. Os seus projetos urbanos tais como os conjuntos habitacionais de Pedregulho (1946) e da Gávea (1942), as propostas para a urbanização das esplanadas do Castelo e Santo Antônio e posteriormente, o aterro do Flamengo, extraem de Agache a base conceitual da crença em um convívio social ideal e a monumentalidade dos espaços abertos associados a conjuntos de edifícios.

De Le Corbusier incorpora a idéia do edifício viaduto, aplicado nos conjuntos residenciais mencionados, expressão máxima da racionalidade técnica, mesclada com capacidade imaginativa.

As propostas de Agache para a área central e a urbanística racionalista de Le Corbusier fomentaram as propostas urbanísticas de Reidy para a urbanização da Esplanada de Santo Antônio, origem da área aterrada do Flamengo.

Assim, a modernidade que revestiu a urbanização do aterro Glória-Flamengo, reforço da imagem emblemática da orla do Rio de Janeiro, nasceu da Av. Beira-Mar de Pereira Passos enriquecida pelo trabalho de Agache e posteriormente, pelas idéias de Le Corbusier.

Em plena década de 50, ainda estava em pauta a discussão do desmonte do morro de Santo Antônio, por sua localização estratégica no coração da cidade. Havia o

consenso de que a sua permanência, em plena área central tinha se tornado um empecilho para a expansão do centro de negócios, especificamente na ligação entre as zonas norte e sul.

Faziam-se urgentes novas ligações viárias, uma vez que o traçado existente já não mais acomodava o grande volume de trânsito.

Com isto, a tão reclamada obra de desmonte do morro de Santo Antônio foi precedida de uma premissa de solução global da problemática urbana: problemas viários, de arquitetura, de preservação de patrimônio histórico, de arqueologia, de paisagismo, de estética urbana e de economia foram equacionados de forma conjunta. Prevalencia o sentimento do arquiteto como protagonista da visão interdisciplinar deste processo.

A intervenção referida susteve-se em duas idéias básicas: a obtenção de uma grande área central edificável, resultante do desmonte e das conseqüentes desapropriações do entorno e mais uma grande área de aterro “não edificada” no contorno da Praia do Flamengo-Glória.

As duas com destinações diferentes e articuladas por moderno sistema viário, estabelecendo, finalmente, uma ligação fluída entre as zonas norte e sul. No coração da nova esplanada, o sistema viário assume uma conotação de eixos monumentais ortogonais; a área “não edificada” transforma-se em um grandioso parkway contornando com sensualidade a deslumbrante Baía de Guanabara.

Os preceitos citados acima expressam quão emblemático foi o desmonte do Morro Santo Antônio no amadurecimento do processo de modernização da cidade do Rio de Janeiro, sendo neste momento histórico que nasce a idéia de uma extensa área pública frente ao mar, na enseada Flamengo-Glória.

O arquiteto Affonso Reidy , em 1948, concebe a proposta de urbanização para a Esplanada de Santo Antônio e do aterro Glória-Flamengo.

O planejamento da ocupação da área da Esplanada resultante do desmonte e da área a ser aterrada foi concebido conjuntamente. Tinha como escopo primeiro solucionar a questão de acessibilidade da área central com a Zona Sul.

Especificamente em relação ao Aterro do Flamengo, a idéia foi criar as bases físicas para a construção de um parque associado a vias expressas, cujo contorno deveria acompanhar o traçado da antiga Av. Beira-Mar.

Em síntese, a urbanização da área da Esplanada de Santo Antônio teve um tratamento arquitetônico e urbanístico que buscou associar referências históricas do

contexto pré-existente, com uma proposta arquetípica do ideário modernista, em termos de circulação viária, zoneamento e alturas.

A criação do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro, em 1949, foi indutor do Parque do Flamengo. Numa área localizada no aterro, contígua à Av. Beira-Mar, Reidy faz do projeto do MAM uma homenagem ao lugar, contexto de singular paisagem.

Extraí deste contexto – um lugar à beira-mar, destinado a transformar-se em extenso parque público plano contornando o novo limite da enseada Glória-Flamengo - a horizontalidade da concepção, em contraposição ao contorno das montanhas, e a transparência como manutenção da continuidade dos jardins até o mar.

Quando Reidy, esboça em 1953 as primeiras idéias do partido do projeto do MAM, assume integralmente a urbanização do Aterro Glória-Flamengo como um parque.

É provável que a estreita amizade que cultivava com o paisagista Burle Marx tenha provocado uma troca de opiniões sobre a necessidade de continuar o grande jardim da Praia de Botafogo pelo aterro Glória-Flamengo, emoldurando todo o novo contorno da Baía de Guanabara com uma elegante *parkway*.

No MAM, elaborado em parceria com o paisagista Burle Marx, há uma maximização da relação do espaço edificado com o espaço aberto. O desenho da paisagem como extensão do desenho do objeto arquitetônico é tratado de forma pormenorizada; as intermediações de escala criadas nos espaços arquitetônicos (espaços cobertos, terraços, pérgulas, platibandas de sombreamento, rampas, pátios) estão em perfeita conjunção com os elementos paisagísticos; a valorização das características do lugar (visuais, fluidez dos espaços, espécies da flora brasileira) e a valorização das circunstâncias existentes, configuram uma forma peculiar de relação entre objeto construído e a paisagem, no cenário moderno brasileiro.

O prédio do MAM, que em 1948 não fazia parte da urbanização do Aterro Glória-Flamengo, na década de 50 é o elemento desencadeador da integração da área aterrada ao contexto da cidade.

Na perfeita inserção do edifício do MAM ao parque e à paisagem, exalta a importância do paisagismo como instrumento mediador entre paisagem natural e objeto arquitetônico.

O Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro concebido como uma estrutura leve e transparente, de horizontalidade marcante, significou o resgate da urbanização do aterro Glória-Flamengo como parque urbano à beira mar.

Reidy e os arquitetos Edwaldo Vasconcelos e Hélio Mamede elaboram o primeiro projeto especificamente da área do aterramento, em 1953.

O ponto focal da proposição de 1953 era a implantação do projeto do MAM em grande parque público, onde outros edifícios de menor porte estariam espalhados, apoiando atividades de caráter esportivo, recreativo e cultural.

É reeditada a idéia do edifício dentro do parque, enquanto equipamento urbano, porém o entorno, enquanto paisagem, adquire um novo peso na composição. Dentro dos mesmos preceitos modernos de 1948, a área do parque se estrutura a partir do sistema viário: uma autopista elevada, que nasce no centro da cidade, sentido norte-sul e que na parte média do aterro liga-se a uma pista de alta velocidade. Na interface com o bairro, liga-se a uma pista de baixa velocidade.

O aterro, realizado com as terras do desmonte do Morro de Santo Antônio, com 1.200.000 m² de área, configura-se como uma faixa longa e estreita de contornos sinuosos, alcançando mais de 5 km de extensão.

O projeto do parque do Flamengo sintoniza com sensibilidade o traçado ondulado das autopistas, o novo contorno da orla e a paisagem romântica construída por Burle Marx na superfície do aterro, modelando, de forma contundente, a moderna paisagem da Baía de Guanabara.

A composição do espaço desenvolve-se a partir da linearidade do sistema viário e da horizontalidade da paisagem.

A concepção do Parque do Flamengo origina-se do diálogo antagônico, idealizado pelo projeto modernista, entre a técnica da engenharia viária das largas pistas de alta velocidade e a natureza, enquanto amplas superfícies verdes destinadas ao uso público.

O objeto arquitetônico enquadra-se, nesse contexto, de maneira secundária, na condição tipológica do edifício dentro do parque.

Apesar do contraste marcado entre a paisagem natural e a racionalidade técnica utilizada no desenho e na tecnologia construtiva das vias, das passarelas e dos objetos arquitetônicos, o projeto do parque mantém um sentido de totalidade através do tratamento paisagístico e da consagração da escala horizontal linear de seu espaço. Contém um equilíbrio entre os aspectos pragmáticos de um parque de lazer urbano em orla e seus aspectos figurativos: as passarelas e as vias expressas que cortam todo seu comprimento.



Figura 7: Parque do Flamengo. (fonte: www.rio.rj.gov.br)

O Parque do Flamengo agregou ao parque de passagem, atividades típicas da cultura do lazer de orla com atividades de lazer urbano. O seu programa manifesta-se atrelado às características da paisagem: visuais, superfícies planas, contornos curvos.

As vias expressas, as passarelas de pedestres nos locais de maior atratividade, a enseada da Glória com a marina para barcos, a nova área balneável da praia do Flamengo e mais uma variedade de ambientes, estruturados paisagisticamente por meio de grupos de vegetação, plataformas, coberturas, bancos, escadas e caminhos, conformam um conjunto diversificado de lugares com apreensões distintas da paisagem local.

As travessias de pedestres, para garantir segurança aos usuários do parque, foram projetadas em nível superior ou inferior, nos pontos que receberiam os elementos de atração.

Assim é o caso da passarela em frente ao Museu e das passarelas nas proximidades do Hotel Glória que dão acesso à praia do Flamengo e ao cais de atração na enseada da Glória.

A liberdade plástica do desenho das autopistas, ao mesmo tempo que definia aproximações e afastamentos ao longo do percurso, com a intenção de provocar no espectador que ali passasse percepções variadas da paisagem, gerava uma grande complexidade no aproveitamento da área. Isto configurou categorias de espaço diferenciadas dentro do aterro.

Na 1ª faixa, entre a existente Av. Beira-Mar e a primeira autopista, foram localizados os estacionamentos, os postos de abastecimento, as canchas de futebol e o edifício do play-ground do Flamengo, projetado por Reidy, intercalados por áreas verdes tratadas paisagisticamente.

Na 2ª faixa, entre as duas pistas de alta velocidade, situaram-se canteiros verdes que, nas suas porções mais alargadas, receberam as passarelas de pedestres.

A terceira faixa, entre a segunda pista de alta velocidade e o mar, constitui o parque verdadeiramente. É a parcela de maior largura e de contato direto com o mar. Configura-se como uma extensa superfície plana que assume a conotação de elemento de composição de intensa força plástica: plano que põe em contato os volumes edificados, os espaços urbanizados, as passarelas de pedestres, as passagens subterrâneas e a orla da Baía de Guanabara.

Nesta faixa situam-se as maiores atrações do parque, distribuídas ao longo de sua orla e ligados por um percurso local paralelo ao contorno do mar. Apesar de ser um espaço de passagem entre o sistema viário e o mar, recebe um tratamento paisagístico unitário, uma vez que muitos dos usuários ficarão envolvidos com as atividades urbanas do parque, tendo a orla apenas como uma referência de fundo.



Figura 8: Parque do Flamengo. (fonte: www.rio.rj.gov.br)

Assim, o parque linear composto pelas três faixas apresenta dois eixos de composição da área do aterro, de caráter opostos: um eixo na escala da cidade, nitidamente moderno, desenhado na linearidade ondulante das autopistas; outro, na escala local, percurso pitoresco definido por Burle Marx através de caminhos próximos da beira do mar que conjugam as atividades do parque.

Assim como o tratamento paisagístico estabelece escalas de transição nos espaços abertos do parque, a diversidade de soluções formais dos prédios ilustrados corporifica signos urbanos de identificação para seus usuários.

Todos os pequenos prédios construídos no parque em apoio às atividades de lazer ou culturais foram projetados em escala adequada às características da paisagem, não competindo com sua horizontalidade.

O projeto do Parque do Flamengo propõe duas escalas de percepção da paisagem. A primeira, de caráter macro, representa a exaltação da paisagem do parque enquanto grande superfície plana percebida em sua plenitude nas passarelas em nível e no terraço do Museu de Arte Moderna.

A segunda, uma percepção dinâmica da paisagem do parque e da Baía de Guanabara, pelo desenho livre e tortuoso das autopistas que cruzam toda sua extensão.

Reidy cria um parque cosmopolita que responde ao ideal de modernidade da elite carioca, pautado na qualificação da paisagem da Baía de Guanabara.

Apesar do conhecimento acumulado sobre a cidade do Rio de Janeiro e do cuidado com que tratou a paisagem do aterro, o projeto do parque é um projeto moderno, independente e autônomo do tecido urbano tradicional.

Significou a concretização da assinatura do projeto modernista na orla carioca, amadurecido desde o início do século com as obras de Pereira Passos, com as contribuições de Agache e de Le Corbusier.

O projeto do parque constrói uma paisagem moderna, em similitude com a força impositiva da paisagem natural, integrando a funcionalidade da cidade moderna, na figura do parque urbano à beira-mar, com valores de plasticidade e beleza peculiares da cultura brasileira.

A singularidade do parque reside na sua localização ao longo da orla do Flamengo, Glória e Botafogo, de onde desfruta-se a notável paisagem da Baía de Guanabara com o Pão de Açúcar e na diversidade de espaços e equipamentos que congrega: a praia, os bosques, os caminhos sinuosos, as canchas de esporte, a ciclovia, o MAM, o coreto, o anfiteatro, entre outros.

Seu mix de usos atrai, milhares de pessoas, de idades e níveis sociais diferentes, durante o dia e à noite.

Desta forma, desde sua implantação na década de 60 até a atualidade o Parque do Flamengo sustenta, com coerência, as suas funções primeiras: eixo de ligação entre o Centro e a Zona Sul e local de lazer à beira-mar.



Figura 9: Parque do Flamengo. (fonte: www.rio.rj.gov.br)

2.1.2 Experiência negativa – Florianópolis e o aterro da Baía Sul (imagens scanner)

A proposta de construção de aterros em Florianópolis não começou com o aterro da Baía Sul nos anos 70, mas possui antecedentes históricos.

No final do século XIX, a visão técnico-administrativa defendia a prática do aterro como uma necessidade para sanear, restaurar e urbanizar as áreas centrais da Província. O primeiro idealizador desse processo foi Hercílio Luz.

Anteriormente ao período em que era governador, as preocupações de Hercílio Luz dirigiam-se para o grave problema de saneamento em Florianópolis. Para dar uma resposta efetiva, ele encaminhou, em 1888, o trabalho dos primeiros aterros. Era em uma área onde hoje encontra-se a Avenida Hercílio Luz.

Se o objetivo do primeiro aterro foi para saneamento da ilha, os subseqüentes tiveram seus objetivos definidos a partir das razões e necessidades determinadas pela realidade social, política e econômica de cada momento histórico.

De qualquer forma, o primeiro aterro representou uma alteração geopolítica, porque procurou modificar o traçado urbano, reorientando o centro da cidade para seu iminente crescimento.

Outra tarefa governamental de Hercílio Luz, que transformaria completamente a realidade da Ilha, alterando o traçado urbano da cidade e abrindo um novo caminho para o desenvolvimento social e econômico, foi a construção da primeira ponte ligando Florianópolis ao Continente.

Em razão desta obra, concluída em 1926, foi necessária a construção de um outro aterro que permitisse apóia-la com segurança na sua parte insular.

Passados trinta anos da construção da Ponte Hercílio Luz, começaram a surgir, além de problemas técnicos em sua estrutura de sustentação, problemas de fluxo, decorrente do crescimento do transporte motorizado.

A convivência no centro da cidade com frequentes congestionamentos era o reflexo da herança açoriana dos colonizadores portugueses que dada a sua cultura construíram ruas estreitas, impróprias ao tráfego intenso de veículos.

Diante da crítica realidade urbana, o poder público municipal de Florianópolis passou a estudar uma nova alternativa para equacionar o problema funcional do tráfego entre a Ilha e o Continente. Surgiu então o Plano Diretor de 1952.

Com relação à organização urbana, o Plano apontava para a construção de novos aterros, objetivando aumentar os espaços necessários para a implantação de uma avenida principal responsável pela ligação do centro da cidade ao Norte da Ilha e Universidade (Avenida Beira Mar Norte); de uma avenida tronco (Avenida Paulo Fontes) capaz de captar o intenso fluxo de veículos no centro antigo e a criação de um espaço para ampliação da área urbana central (Aterro da Baía Sul).

O aterro hidráulico da Baía Sul, que complementava a integração da Ilha com o Continente, passou a ser encarada como uma obra que possuía íntima relação com a construção da segunda ponte.

Os primeiros passos dados sinalizavam que o aterro da Baía Sul possuía uma importância estratégica geopolítica para as elites governantes, pois redimensionava o antigo traçado urbano do centro de Florianópolis, de inspiração arquitetônica portuguesa, para atender a exigência da era moderna, consolidando assim o município como uma metrópole.

O conjunto da proposta era composto por quatro partes, subdivididas em: aterros, sistema viário, viadutos de acesso e a nova ponte.

A construção do Aterro da Baía Sul se deu entre os anos de 1972 e 1974 e representou a conquista de um novo espaço físico de 600 mil metros quadrados em plena área central.

A perspectiva de ocupação do local era vista com grande otimismo pelos governantes que procuravam repassar essa idéia à sociedade catarinense.

Os objetivos do Aterro estavam calcados basicamente em quatro eixos fundamentais:

- Aumento do espaço físico na área central para que houvesse diminuição do tráfego e conseqüentemente do congestionamento do centro da cidade, servindo também para alocar a base de sustentação da parte insular da atual Ponte Colombo Salles;
- Ampliação do comércio da cidade para atender os interesses da iniciativa privada e usuários;

- Criação de um espaço capaz de abrigar a sede do Governo do Estado de Santa Catarina, servindo como centro político/administrativo;
- Vencida a fase de urbanização, suas instalações poderiam cumprir o papel de se constituir num centro de convívio entre os municípios, servindo como um importante centro de lazer para Florianópolis.

Na proposta de ocupação do espaço físico do Aterro, de acordo com o projeto de urbanização, estavam previstas 23 instalações: Palácio do governo, Assembléia Legislativa, Secretarias do Estado, Palácio da Justiça, Prefeitura, Museu, Teatro, Biblioteca, Prédio dos Correios e Telefonias, Centro Comercial, Centro Localizado, Escritórios para a iniciativa privada, Hotel para a iniciativa privada, Garagens, Restaurante-Bar, Quadra de Futebol, Quadra de Basquetebol, Aeromodelismo, Velomodelismo, Posto da Petrobrás, Play Ground, Terminal de ônibus e Tribunal de Contas.

Dessas instalações e seus respectivos equipamentos de lazer, elaborado pela firma Burle Marx e Cia. Ltda, apenas 8 foram executadas (Totalmente: Palácio do Gov., Assembl. Leg., Pal. da Justiça, Term. de ônibus e o Tribunal de Contas. Parcialmente: Secretaria da Educação e as quadras esportivas de forma muito precária.). As demais sequer foram iniciadas.

Sobre o projeto paisagístico, para o qual havia sido contratada a firma Burle Marx, o mesmo foi abandonado pelo governo catarinense por problemas de pagamento, quando a obra estava em andamento.

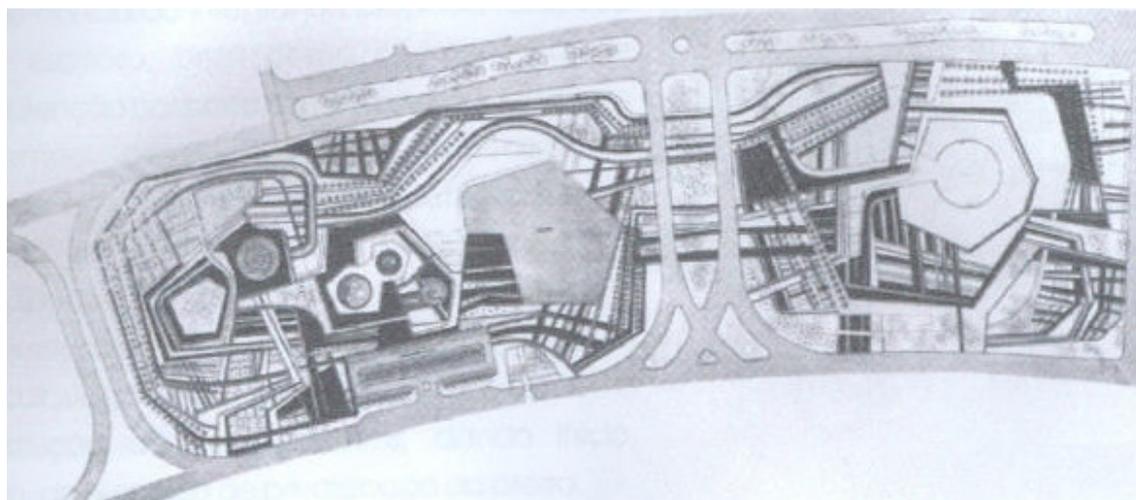


Figura 10: projeto da firma Burle Marx e Cia. Para o aterro da Baía Sul. (fonte: TCC 1 de Vanessa Maria Pereira)

Desde a implantação do aterro, seus usos e não-usos, tem-se tentado incorporar este “acrescido de marinha” aos lugares da cidade. O Projeto Geral de Urbanismo foi o primeiro plano em 1975.

Depois foi a vez de Burle Marx assinar o paisagismo de um parque tombado “para fins de recreação e lazer” em 1978. Em 1996 uma nova planificação foi iniciada, levando em conta a área aterrada em sua totalidade: foi o chamado “Concurso de Idéias para o Parque Metropolitano Dias Velho”.

As três propostas finalistas do concurso (abaixo descritas) propuseram a refuncionalização da área, tentando recriar um convívio marítimo perdido.

São três propostas, cada qual com sua particularidade. Uma propunha um “aformoseamento da área”. A segunda sugere um desaterramento parcial, abrindo-se um canal para reconduzir o mar junto à Praça XV e ao Largo da Alfândega, onde seria criada uma Praça Náutica, juntamente com um terminal marítimo e privatiza o aterro para viabilizar o projeto.

Havia ainda uma outra equipe que propusera a criação de um Parque Verde entre o centro histórico e a orla onde a malha urbana seria composta por uma série multifuncional de edificações, que criaria pontos de atratividade junto ao mar, preservaria o parque Burle Marx, promovendo uma densificação arbórea e manteria o caráter de espaço público da área. A proposta que acabou em primeiro lugar foi a que propunha a privatização do aterro.

Dos três finalistas, dois se destacaram ao nível de detalhamento e aprofundamento da proposta. Ambos os projetos tentavam uma reavaliação da maritimidade.

O projeto coordenado pelo arquiteto Eduardo Castells, que acabou em segundo lugar, propunha uma maritimidade recriada e adaptada às condições de orla contemporâneas, o qual levaria a cidade até o mar.

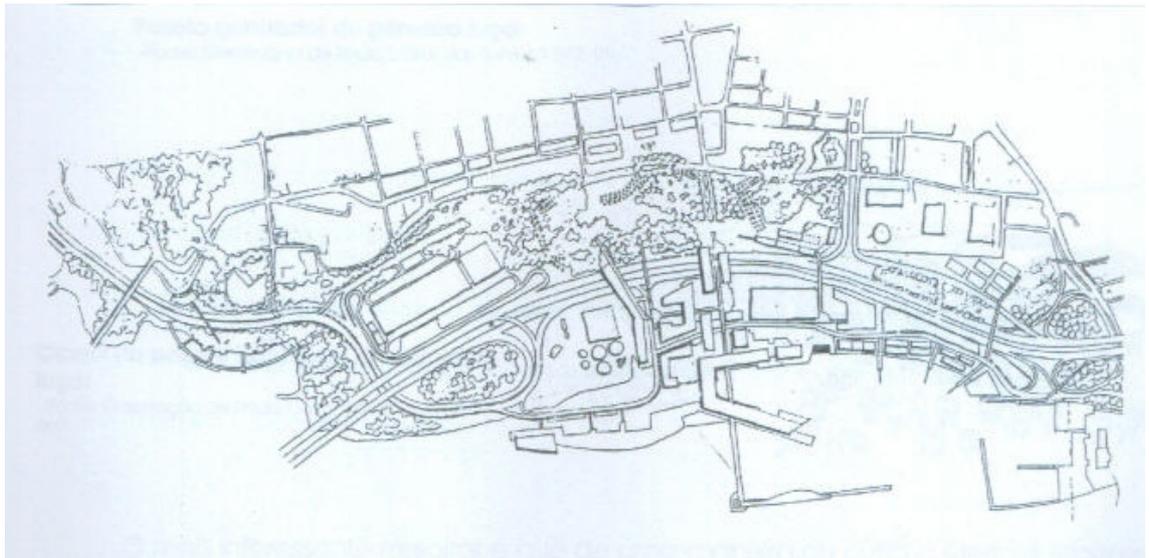


Figura 11: projeto da equipe de Eduardo Castells. (fonte: TCC 1 de Vanessa Maria Pereira)

Já a equipe vencedora, que tinha como coordenador o arquiteto André Schmitt, propõe uma maritimidade resgatada. Pretende, para reviver uma Florianópolis marinheira, levar o mar até a cidade.

Para tanto sugeriu a falácia técnica de dividir o Aterro em duas partes, dando lugar a um canal marítimo que permitiria o reencontro das tradicionais, mas obsoletas, baleeiras com o velho mercado. Um mar relíquia que ao ser desenterrado, a custos incalculáveis, depois de tratado, poderia “refletir em suas águas a imagem do mercado”. Uma estetização do mar que resultaria numa refuncionalização anacrônica para as necessidades “marinheiras” atuais da cidade.

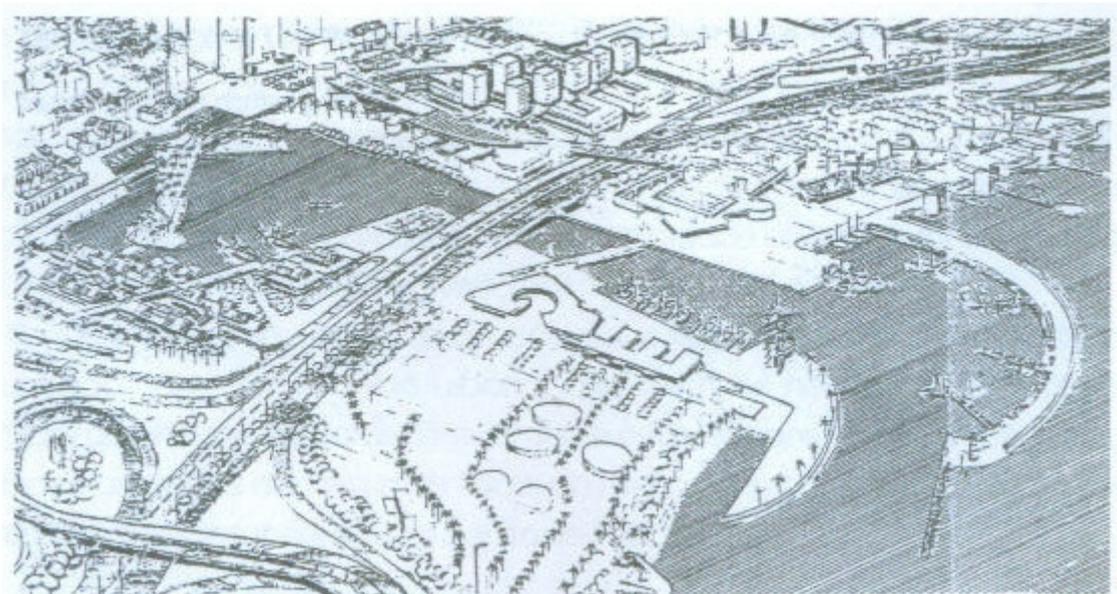


Figura 12: projeto vencedor – equipe de André Schmitt. (fonte: TCC 1 de Vanessa Maria Pereira)

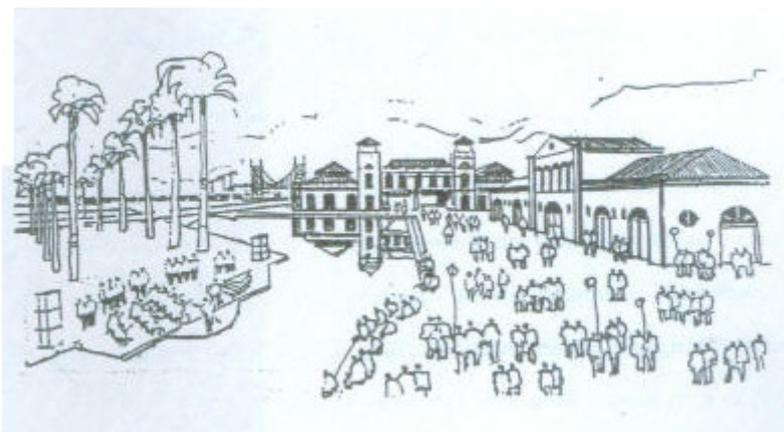


Figura 13: croqui da equipe vencedora. (fonte: TCC 1 de Vanessa Maria Pereira)

O Aterro da Baía Sul foi para alguns, perda da proximidade do mar. Para outros, a superfície ideal para o redimensionamento viário exigido pela segunda ligação Ilha-Continente.

Para muitos, uma questão desafiadora colocada à urbanística florianopolitana, um bom exemplo de marginalidade espacial. É um solo criado de 600.000 m², com problemas de definição de usos, a não ser os ligados a automobilidade e os que se submetem à ocupação de espaços residuais, como os catadores de papelão, por exemplo. É um anexo de território que teve como matriz geradora, a circulação, voltada ao transporte automotor, em detrimento dos pedestres e da maritimidade, tanto a de serviço como a de lazer.

Esta escolha implica numa nova espacialidade com um tempo e um ritmo diferenciado. Da ação de aterrar a orla, criou-se a maior área livre junto ao centro da cidade. Esta intervenção urbano-arquitetônica da década de 70 implicou numa grande inversão semântica e intensa mudança nos usos e funções da orla marítima costeira do centro histórico da cidade.

2.1.3 Pontos positivos e negativos das áreas exemplificadas: o Parque do Flamengo X o Aterro da Baía Sul

PARQUE DO FLAMENGO	ATERRO DA BAÍA SUL
Parque associado a vias expressas	Perda da proximidade com o mar
Linearidade	Falta de continuidade do projeto original
Horizontalidade	Problemas de definição de usos
Maximização da relação do espaço edificado com o espaço aberto	Priorização da automobilidade
A escala do objeto arquitetônico está em	Muitos espaços residuais

perfeita conjunção com os elementos paisagísticos	
Valorização das características do lugar	Inversão nos usos e na função da orla marítima
Diversidade de usos: esportivo, recreativo e cultural	Grande vazio urbano
Priorização do pedestre com o uso freqüente de passarelas e travessias	
Diversidade de lugares com apreensões distintas da paisagem	

2.2 Conceito de Lazer

Os principais trabalhos e conceitos sobre o lazer no Brasil fundamentam-se nas acepções teóricas do sociólogo francês Dumazedier (1976). Este autor define lazer da seguinte maneira: “o lazer é um conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode entregar-se de livre vontade, seja para repousar, seja para divertir-se, recrear-se e entreter-se, ou ainda, para desenvolver sua informação ou formação desinteressada, sua participação social voluntária ou sua livre capacidade criadora após livrar-se ou desembaraçar-se das obrigações profissionais, familiares e sociais”.

Apesar de ainda permanecer como o autor mais referido, nos trabalhos de Dumazedier está ausente a influência que o Estado exerce na definição das políticas públicas e na constituição de espaços públicos para a prática social do lazer.

O autor não considera, também, a perspectiva de que o aumento do tempo livre para quem trabalha representa uma conquista de classe, sendo o resultado fragmentado da contradição intrínseca ao capitalismo entre capital e trabalho.

Em consonância com Dumazedier, por exemplo, está o conceito de lazer de Camargo (1989) que o define como qualquer atividade que não seja profissional ou doméstica: “um conjunto de atividades gratuitas, prazerosas, voluntárias e liberatórias, centradas em interesses culturais, físicos, manuais, intelectuais, artísticos e associativos, realizadas num tempo livre roubado ou conquistado historicamente, sobre a jornada de trabalho profissional e doméstico e que interferem no desenvolvimento pessoal e social dos indivíduos”.

Apesar da generalização deste conceito, que compreende as manifestações do lazer como inúmeras atividades (exceto as domésticas e as trabalhistas), Camargo aponta um elemento importante: afirma que o lazer é uma conquista vinculada à jornada de trabalho/tempo livre.

Rolin (1989) procura entender o lazer dentro de uma perspectiva psicossocial, apresentando-o como um tempo livre, empregado pelo indivíduo na sua realização pessoal como um fim em si mesmo: “o indivíduo se libera à vontade do cansaço, repousando; do aborrecimento, divertindo-se; da especialização funcional, desenvolvendo de forma intencional as capacidades de seu corpo e espírito.”

A definição de Rolin trata de apresentar o lazer como uma categoria fragmentária, desconectada de uma problemática social.

Sua argumentação baseia-se na idéia de que o homem atua guiado pela autodeterminação, dependendo apenas de si próprio para desenvolver atividades de lazer.

Assim sendo, o conceito de lazer, sob o ponto de vista social, precisa orientar-se dentro das seguintes linhas gerais:

- O lazer tem sido, historicamente, uma atividade necessária ao desenvolvimento bio-psíquico-social do homem;
- O lazer está relacionado à disponibilidade do tempo livre;
- O lazer diz respeito mais diretamente às classes privilegiadas pela sua situação sócio-econômica;
- Por fim, a prática do lazer é influenciada sobretudo pelo Estado, na medida em que este pode implementar políticas públicas para o setor, além de oferecer espaços físicos necessários e adequados para a sua execução.

Portanto, a relação com o trabalho, a sua presença ao longo da história da humanidade, o caráter de classe e a influência que o Estado pode apresentar, colocam-se, teoricamente, como os principais elementos definidores do lazer.

2.3 O que é Cultura?

Na linguagem sociológica, cultura é tudo o que resulta da criação humana. O homem cria, transforma e é afetado por essas transformações. O homem, ao produzir cultura, produz-se a si mesmo. Em outras palavras, ele se autoproduz. Logo, não há cultura sem o homem, como não há homem sem que haja cultura.

Alguns desses produtos, resultados da ação do homem, são materiais. É a face materializada da cultura. É quando o homem produz objetos manufaturados, produtos de uso cotidiano, instrumentos variados e por meio deles modifica seu ambiente físico e cultural; e procura dominar a natureza e retirar da mesma os recursos de que precisa.

Por outro lado, o homem produz, também linguagem, idéias, concepções de realidade, fenômenos e criações de imaginação, como as produções artísticas; além de símbolos, valores, pensamentos, religião, costumes, instituições, que fazem parte da sua cultura não-material.

A cultura, pois, não somente envolve ser humano, mas penetra-o, modelando sua identidade, personalidade, maneira de ver, pensar e sentir o mundo. É um mundo de entidades subjetivas e objetivas com extrema diversidade e multiplicidade, ou seja, muita pluralidade.

As estruturas da sociedade influenciam decisivamente as estruturas do indivíduo. "A personalidade do indivíduo vai emergir, portanto, não só do contexto social, mas de um contexto social 'específico'.

Dessa maneira, a forma de ser das pessoas de uma determinada cultura apresenta características comuns, que as tornam semelhantes entre si e diferentes de pessoas de outras culturas.

A sociedade em que o homem vive nada mais é do que parte, uma parcela da cultura não-material. É nessa sociedade, com seus padrões, costumes, valores, bens materiais próprios, que o homem "se torna homem", desenvolve uma personalidade e assimila uma cultura, tornando-se, assim, um ser humano.

Quando o indivíduo nasce ele já encontra uma sociedade estruturada com regras, valores, filosofias, costumes, verdades, idioma, religiões, etc.; então esse indivíduo vai aos poucos interiorizando tudo o que a sociedade lhe oferece, ou seja, o que está objetivado nela.

A esse processo chamamos de socialização, a qual é feita através da família, da escola, da religião, dos companheiros, da mídia, em síntese, por todo grupo social. Torna-se para o indivíduo a sua verdade, a sua "segunda natureza".

A cultura não é, pois, algo que existe fora do homem. Ela faz parte do seu íntimo. Ele só se torna "humano" porque vive em sociedade e internaliza todos os seus padrões, atitudes, maneira de pensar e, inclusive, as respostas às emoções.

Se somos o que somos é porque temos contato com os outros seres humanos dentro de uma realidade específica, que se torna nossa verdade.

A socialização, ou seja, tornar-se "ser humano", no sentido de construir e assimilar uma cultura, é uma potencialidade que só o homem possui, mas que se desenvolve apenas na interação entre os indivíduos; e esta interação começa na família. O ser humano não nasce "ser social", ele torna-se "ser social" em contato com outras pessoas.

3. ÁREA DE INTERVENÇÃO

3.1 O projeto da Beira Mar de São José

O projeto da Beira Mar tem como primeiro objetivo desafogar o trânsito, criando uma opção para o tráfego já saturado da Avenida Presidente Kennedy, e criar posteriormente uma ligação direta com a Via Expressa em Florianópolis.

Como pontos positivos destaca-se a criação de um lugar de uso público e a devolução aos cidadãos do contato com o mar. O projeto possibilita uma nova relação da população com o mar, que antes era de negação, o que fica claro pelo fato de quase todas as edificações darem fundos para a orla.

Como aspecto negativo, a linearidade excessiva do traçado da orla e conseqüentemente do passeio, agrava a grande extensão da obra, gerando uma perda de escala e referência, tornando o passeio um tanto repetitivo do ponto de vista do pedestre, que tem sensações semelhantes nos diversos pontos do percurso.

Além do fato da escala e da dispersão dos equipamentos fazerem com que em muitos momentos a paisagem não possa ser apreendida pelo pedestre.

Outra falha que pode ser citada é a aparente elaboração do projeto em etapas, sem que houvesse um projeto geral para as diferentes áreas com suas diferentes funções e concepções, parecendo haver apenas partes que não formam um todo coerente e integrado.

A criação de percursos e sensações ao longo do trajeto de acordo com a escala do pedestre, criando pontos de referência e pontos focais, favoreceriam a apropriação pela população.

Os terrenos decorrentes do aterro não possuem ainda uma legislação própria, visto que o Plano Diretor de São José data de 1985 e esta área ainda não existia. Porém, no projeto aparece a clara intenção de que a área seja destinada para a implantação de projetos de instituições públicas.

Já existem equipamentos e espaços finalizados, além de outros em fase de construção e projeto, dentre os quais destacam-se:

- **Complexo Esportivo**, com campos de futebol e quadras;
- **Parque Recreativo**, com área infantil e pista de skate;
- **Praça de Eventos**, com espaço para shows e feiras;
- **Praças de Estar**;
- **Trapiche e atracadouro** para os pescadores;
- **Cidade do Idoso**, equipamento de lazer para terceira idade com espaços para convivência e para desenvolvimento de atividades culturais e de apoio aos idosos;
- **Área de preservação permanente** (mangue), juntamente com um posto da **Polícia Ambiental**;
- **Terminal rodoviário urbano**;
- **Centro Multiuso**
- **Ciclovía e passeio** ao longo de toda a orla;
- **Estacionamentos**.

Quanto às condicionantes ambientais, todos os terrenos apresentam uma topografia plana, fruto do aterro, vegetação rarefeita apenas nos fundos dos terrenos, com exceção da área de mangue que possui vegetação típica de banhado e fauna específica.

Alguns dos terrenos se relacionam mais diretamente com o mar, tendo entre si e a orla apenas o passeio e a ciclovía, em outros há ainda a via de veículos. O acesso ao mar se dá em pontos isolados através de escadas e rampas.

Quanto a situação no contexto urbano, apesar de recém criada, a área se encontra em meio a uma malha urbana intensamente desenvolvida, estando próxima a todo tipo de serviço e comércio, ao centro histórico e ao centro administrativo de São José.



Figura 14: Av. Beira Mar (fonte: acervo pessoal)



Figura 15: Praça em homenagem a São José. (fonte: acervo pessoal)



Figura 16: descaso com o mangue. (fonte: acervo pessoal)



Figura 17: parque infantil. Percebe-se a falta de cuidados com escoamento de águas pluviais. (fonte: acervo pessoal)



Figuras 18 e 19: exemplos de arquitetura presentes na Beira Mar. (fonte: acervo pessoal)

4. REFERÊNCIAS DE CENTROS CULTURAIS

4.1. Memorial da América Latina

.Nos anos 80 do séc. XX, os brasileiros precisavam redescobrir a América. Os hispano-americanos também pareciam desconhecer a proximidade histórica, lingüística e cultural de seus vizinhos de língua portuguesa. Era preciso lembrar quem somos a nós mesmos.

Para isso foi inaugurado em 1989 o Memorial da América Latina, com o conceito e o projeto cultural desenvolvido pelo antropólogo Darcy Ribeiro e com projeto arquitetônico desenvolvido pelo arquiteto Oscar Niemeyer.

Assim, o Memorial nasceu com a missão de estreitar as relações culturais, políticas, econômicas e sociais do Brasil com os demais países da América Latina.

O Memorial fomenta a pesquisa e divulga seus resultados. Apóia a expressão da identidade latino-americana e incentiva seu desenvolvimento criativo. Coordena iniciativas de instituições científicas, artísticas e educacionais do Brasil e de outros países ibero-americanos.



Figura 20 : Memorial da América Latina. (fonte: www.memorial.sp.gov.br)

4.1.1 O conjunto arquitetônico e os espaços culturais

O conjunto arquitetônico do Memorial da América Latina é um dos lugares de São Paulo mais procurados por turistas brasileiros e internacionais. Todos querem conhecer o que seu autor chamou de o “espetáculo da arquitetura”. Segundo palavras de Oscar Niemeyer:

"No Memorial da América Latina minha arquitetura segue de forma mais radical o avanço da técnica construtiva. Nada de detalhes menores, apenas vigas de 70 a 90 m e as placas curvas do pré-fabricado. São os grandes espaços livres que o tema estabelecia. Uma obra cuja monumentalidade corresponde a grandeza dos seus objetivos - aproximar os povos da América Latina, tão oprimida e explorada."

Quem chega pela entrada do Metro encontra logo de cara a Mão, escultura de Oscar Niemeyer em cuja palma vemos o mapa da América Latina como que se esvaindo em sangue. É um emblema deste continente colonizado brutalmente e até hoje em luta por sua identidade e autonomia cultural, política e sócio-econômica.

A Praça Cívica é um imenso espaço aberto que une os prédios da Galeria Marta Traba, da Biblioteca Latino-americana Victor Civita e do Salão de Atos. Sua vocação é o encontro de multidões.

Com capacidade para pelo menos 30 mil pessoas, aqui acontecem festas típicas dos países do continente e das regiões brasileiras, shows populares, festivais, oficinas e espetáculos variados.

Na Praça Cívica encontra-se o prédio da Recepção. Ali são recebidos os ônibus de excursões e é o ponto inicial da visita monitorada. Da outra ponta da Praça Cívica sai a sinuosa passagem – conhecida por Passarela do Amor, devido aos casais que lá namoram – até a outra metade do Memorial. É onde ficam o Pavilhão da Criatividade, a Lanchonete, a Administração/CBEAL, o Auditório Simón Bolívar e o Anexo dos Congressistas.

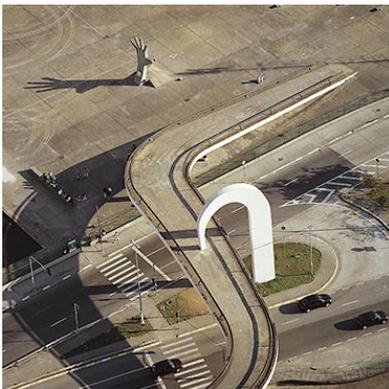


Figura 21 : Memorial da América Latina.
(fonte: www.memorial.sp.gov.br)



Figura 22 : Memorial da América Latina. (fonte: www.memorial.sp.gov.br)

4.2 Centro Cultural São Paulo

Concebido inicialmente para abrigar uma extensão da Biblioteca Mário de Andrade, o Centro Cultural São Paulo acabou sofrendo, no decorrer de suas obras, uma série de adaptações para se transformar em um dos primeiros espaços culturais multidisciplinares do país.

Inaugurado em 1982, oferece espetáculos de teatro, dança e música, mostras de artes visuais, projeções de cinema e vídeo, oficinas, debates e cursos, além de manter sob sua guarda expressivos acervos da cidade de São Paulo: a Pinacoteca Municipal, a Discoteca Oneyda Alvarenga, a coleção da Missão de Pesquisas Folclóricas de Mário de Andrade, o Arquivo Multimeios e um conjunto de bibliotecas.

A construção completa do edifício, conforme prevista em seu projeto original, nunca chegou a ser concluída. Apesar disso, o CCSP firmou-se como um pólo de apoio às produções experimentais, um ponto de encontro de artistas, um lugar de convivência que assumiu a feição de extensão da casa das pessoas.

Localizado em um ponto estratégico da cidade, atravessado entre a Rua Vergueiro e a Avenida 23 de maio, próximo à Avenida Paulista e junto a duas estações de metrô, a instituição tem um número expressivo de frequentadores.

Sua programação diversificada, oferecida gratuitamente ou a preços populares, atrai faixas distintas da população, fazendo do CCSP um dos espaços culturais mais democráticos da cidade.

Com quatro pavimentos e uma área de 46500 m², seu projeto arquitetônico se destaca pela maneira como se integra ao espaço urbano. O projeto dos arquitetos Luiz Benedito Telles e Eurico Prado Lopes dissolve a construção na topografia do terreno. Sem barreiras, convida, quem passa, a entrar.

Para quebrar a rigidez do concreto e do aço, amplamente utilizados na construção, o projeto arquitetônico previu imensos espaços vazados e envidraçados, que permitem a entrada de luz natural, e ainda manteve, no centro da construção, um jardim de 700m², onde a vegetação original foi preservada.



Figura 23 : Centro Cultural São Paulo
(fonte: www.centrocultural.sp.gov.br)



Figura 24 : Centro Cultural São Paulo
(fonte: www.centrocultural.sp.gov.br)



Figura 25 : Centro Cultural São Paulo
(fonte: www.centrocultural.sp.gov.br)



Figura 26 : Centro Cultural São Paulo
(fonte: www.centrocultural.sp.gov.br)

4.3 Centro Cultural Fiesp

Projetado por Paulo Mendes da Rocha, o Centro Cultural FIESP foi inaugurado em março de 1998 e está localizado na Avenida Paulista. Sua arquitetura moderna reúne o Teatro Popular do SESI, a Galeria de Arte do SESI, o Mezanino do Centro Cultural FIESP, além de espaços alternativos, e integra o edifício à Avenida Paulista, permitindo a livre circulação da população em seu interior.

Sua programação inclui espetáculos teatrais, shows, exposições de arte, palestras e cinema.



Figura 27 : Centro Cultural FIESP
(fonte: www2.nelsonkon.com.br)



Figura 28 : Centro Cultural FIESP
(fonte: www2.nelsonkon.com.br)

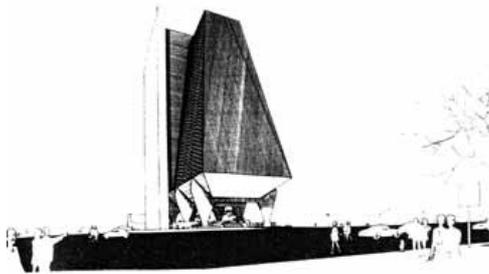


Figura 29 : Croqui Centro Cultural FIESP
(fonte: www.arcoweb.com.br)

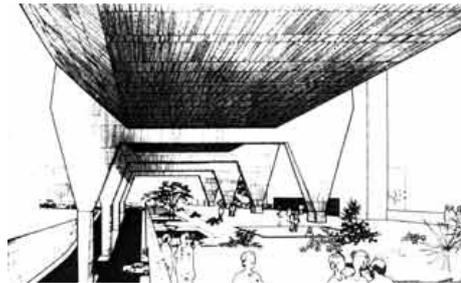


Figura 30 : Croqui Centro Cultural FIESP
(fonte: www.arcoweb.com.br)

4.4 Casa de Cultura Mario Quintana

A Casa de Cultura Mario Quintana é um prédio histórico brasileiro e um centro cultural da cidade de Porto Alegre. Originalmente, era um hotel de luxo, chamado Hotel Majestic. Foi lar de um dos maiores poetas brasileiros, Mario Quintana, que viveu no hotel entre 1968 e 1982.

O prédio, em estilo barroco, projetado pelo arquiteto alemão Theodor Wiedersphan em 1916, foi tombado em 1990, passando a ser um grande centro cultural.

Os espaços tradicionais da Casa de Cultura Mario Quintana estão voltados para o cinema, a música, as artes visuais, a dança, o teatro, a literatura, a realização de oficinas e eventos ligados à cultura.



Figura 31 : Casa de Cultura Mario Quintana
(fonte: www.cultura.rs.gov.br)



Figura 32 : Centro Cultural São Paulo
(fonte: www.inf.ufrgs.br)

4.5 Centro Cultural Banco do Brasil – Rio de Janeiro

O Centro Cultural Banco do Brasil - Rio de Janeiro, é um prédio de linhas neoclássicas projetado por Francisco Joaquim Bethencourt da Silva, em 1880.

Inaugurado como sede da Associação Comercial, em 1906, sua rotunda abrigava o pregão da Bolsa de Fundos Públicos. Na década de 20, passou a pertencer ao Banco do Brasil, que o reformou para abertura de sua sede. Esta função tornou o edifício emblemático do mundo financeiro nacional e duraria até 1960, quando cedeu lugar à Agência Centro do Rio de Janeiro e depois à Agência Primeiro de Março, ainda em atividade.

No final da década de 80, resgatando o valor simbólico e arquitetônico do prédio, o Banco do Brasil decidiu pela preservação do prédio ao transformá-lo em um centro cultural.

O projeto de adaptação preservou o requinte das colunas, dos ornamentos, do mármore que sobe do foyer pelas escadarias e retrabalhou a cúpula sobre a rotunda. Inaugurado em 12 de outubro de 1989, transformou-se em pólo multimídia e fórum de debates.

Com 17.000 metros quadrados, o CCBB integra muitos espaços num só. Seus espaços são: salas de exposição, cinema, sala de vídeo, teatros, auditório e salas históricas.



Figura 33: Centro Cultural Banco do Brasil
(fonte: www.rio.rj.gov.br)

5. REFERÊNCIAS TIPOLÓGICAS

Buscando formas que concretizem as edificações e os espaços abertos do Centro de Cultura, Lazer e Serviços, foram levados em conta alguns elementos que darão base para a criação deste projeto. Essas referências estão demonstradas nas figuras abaixo:

5.1 Mistura de materiais: concreto, madeira e vidro.



Figura 34: uso do concreto e vidro. Edifício de escritórios.
Rio de Janeiro. Ecotech Arquitetura e Gerenciamento.
(fonte: www.arcoweb.com.br)



Figura 35: uso da madeira e do vidro. Residência. Garopaba- SC.
Arquiteta Helena Korpouzas. (fonte: www.arcoweb.com.br)

5.2 Passarelas: fazer ligações entre as edificações por passarelas.



Figura 36: Sesc Santana – São Paulo. Arquiteto Miguel Juliano.
Grena
(fonte: www.arcoweb.com.br)



Figura 37: Parque da Juventude – São Paulo. Arquiteta Rosa
Kliass. (fonte: www.arcoweb.com.br)



Figura 38: passarela com esteiras rolantes. Curitiba – PR. Arquiteto Adolfo Sakaguti. (fonte: www.arcoweb.com.br)

5.3 Brises: em fachadas desfavoráveis pela insolação utilizar brises de madeira.



Figura 39: brise interno a edificação. São Paulo – SP. (fonte: www.arcoweb.com.br)



Figura 40: brise de madeira externo a edificação. São Paulo – SP. Arquiteta Jamile Helou. (fonte: www.arcoweb.com.br)

5.4 Conexões: habitações interligadas entre si através de elementos marcantes: coberturas, pergolados, etc...



Figura 41: pergolado de madeira. Residência. Brotas – SP.
Arquiteto Vinicius Andrade. (fonte: www.arcoweb.com.br)



Figura 42: pergolado de concreto. Edifício Excelsior. Recife
JCL Arquitetos. (fonte: www.arcoweb.com.br)



Figura 43: pergolado de concreto. Edifício Excelsior. Recife - PE
JCL Arquitetos. (fonte: www.arcoweb.com.br)

6. PROPOSTA PARA O CENTRO DE CULTURA, LAZER E SERVIÇOS

Através dos estudos realizados anteriormente e da análise da cidade e do terreno, chegou-se a formulação de uma proposta condizente com as necessidades da cidade. Para um claro entendimento da proposta, esta será exposta em tópicos a seguir:

- Será implantado no bairro Kobrasol, por se tratar de um local de grande destaque para a cidade, visto que é considerado o “centro” de São José.
- O terreno escolhido localiza-se no aterro da Av. Beira Mar, em uma área privilegiada visto que encontra-se no prolongamento do Calçadão do Kobrasol.
- A escolha por elaborar um Centro de Cultura, Lazer e Serviço se justifica, pois São José tem carência de equipamentos e áreas de lazer.
- Receberá mobiliário urbano, pequenas praças, estacionamento e comportará atividades de lazer e cultura, além de proporcionar o convívio social e o contato com o mar, que por muitas vezes encontra-se apenas escondido na memória dos moradores de São José.
- O projeto visa agredir o mínimo possível o meio ambiente, aproveitando a topografia existente e utilizando técnicas construtivas com apelo ambiental como captação da energia solar, uso das águas pluviais, etc...



Figura 44: foto aérea mostrando o Corredor e as principais vias. (fonte: Google Earth)

- Trabalhar em forma de corredor, seguindo o eixo do Calçada do Kobrasol até o mar;
- Cruzamentos (entre o Corredor e a Av. Presidente Kennedy e entre o Corredor e a Av. Beira Mar);
- Av. Presidente Kennedy: via de extrema importância para a cidade de São José. Nela estão presentes muitos comércios, serviços e bancos.
- Av. Beira Mar;
- Eixo de integração entre o Centro de Cultura, Lazer e Serviços e os demais equipamentos presentes no aterro.



Figura 45: foto aérea do terreno com marcação das principais áreas do projeto. (fonte: Google Earth)

- Corredor
- Área de valorização do córrego existente no terreno de intervenção

- Livraria – Café
- Clínica Médica
- Elemento de marcação da entrada do Centro de Cultura, Lazer e Serviços
- Deck de madeira
- Praça de convivência com restaurantes temáticos
- Alameda de Serviços
- Escola de Artes e espaço para exposições

6.1 Programa de Necessidades

O Centro de Cultura, Lazer e Serviços tem como principal objetivo incentivar o uso da Beira Mar de São José e trazer a cidade para mais perto da orla, visto que, como dito anteriormente, a maioria das edificações presentes ao longo da avenida estão de costas para o mar.

Para isso, o programa deverá possuir atividades variadas para atingir diversos tipos de público. O Programa de Necessidades será composto de:

- **Alameda de Serviços**, com farmácia, vídeo locadora, floricultura, cabeleireiro, lavanderia, agência dos correios, chaveiro, sapateiro, xerox e local para conserto de roupas
- **Praça de Convivência**, com restaurantes de diversas nacionalidades (árabe, japonês, chinês, italiano, alemão, português, mexicano e brasileiro)
- **Livraria-Café**
- **Escola de Arte**, com ateliês de pintura, escultura, tear e bordado, desenho, música, teatro, dança e artesanato em madeira
- **Espaço para exposições**
- **Centro Médico** com diversas especialidades
- Além de áreas de estar e banheiros

6.2 Diretrizes Gerais para o Projeto do Centro de Cultura, Lazer e Serviços na Beira Mar de São José

- Propor a criação de um Corredor que se estende desde o Calçadão do Kobrasol, passando pelo Centro de Cultura, Lazer e Serviços, chegando até o mar.
- Organização do tráfego de veículos motorizados: propor um sistema de circulação de veículos, visando maior acessibilidade a área. Prever áreas destinadas à estacionamento, a fim de evitar que os veículos estacionados prejudiquem os pedestres e a leitura do espaço. Estudar a viabilidade de um transporte coletivo que acesse a área.
- Priorizar o pedestre nos encontros da Avenida Presidente Kennedy e da Avenida Beira Mar com o Corredor proposto, através de sinalização, redutores de velocidade ou passarelas.
- Criação de áreas públicas de lazer, propondo espaços públicos de estar que proporcionem condições favoráveis a permanência e a vivência urbana.
- Receber o fluxo de moradores e usuários da área, criando uma alameda de serviços e propondo atividades que possam ser realizadas diariamente, como oficinas e cursos profissionalizantes.
- Atrair a população das redondezas que trabalham e habitam em outras partes da cidade, propondo uma clínica médica e também uma área gastronômica, que funcione também no período noturno e nos finais de semana.
- Ser uma referência de cultura para a cidade, propondo a criação de uma escola de artes, que oferecerá atividades como pintura, desenho, dança, teatro, com um espaço para exposições da escola e também de artistas locais; e também com a criação de uma livraria – café e de espaços abertos e livres para que se realizem atividades variadas, como por exemplo: feiras de artesanato, pequenos shows, rodas de capoeira, etc.
- Servir como um eixo de conexão entre o Calçadão do Kobrasol e o mar, buscando fortalecer o caráter marítimo da cidade.
- Propor uma arquitetura onde a escala do objeto arquitetônico esteja em conjunção com a escala da paisagem.

7. CONCLUSÃO

Analisando as potencialidades e carências da cidade de São José, nota-se que o município é de suma importância para a Grande Florianópolis, visto sua condição de centro industrial da região metropolitana e do grande número de estabelecimentos comerciais encontrados na cidade.

Porém, São José possui um rápido e desordenado crescimento que ocasionam problemas de organização espacial e de infra-estrutura. Também com o passar dos anos a cidade foi virando-se de costas para o mar, deixando sua maior visual apenas como pano de fundo. Além disso, o município é extremamente carente em áreas de lazer.

O Centro de Cultura, Lazer e Serviço proposto para o aterro da Avenida Beira Mar será de grande importância para amenizar o problema da falta de áreas de lazer, principalmente por estar inserido próximo ao bairro Kobrasol, local onde o número de áreas de lazer é muito baixo visto a alta densidade demográfica do bairro.

Além disso, o projeto tem por objetivo qualificar a área do aterro e também reaproximar a cidade do mar.

Após estudos realizados sobre o tema “Centro de Cultura, Lazer e Serviço”, pode-se compreender a evolução da cidade de São José (principalmente do Kobrasol), como trabalhar em áreas aterradas tendo por base um exemplo positivo e outro negativo, entender o conceito de lazer e cultura, analisar a área de intervenção (Beira Mar de São José), desta forma possibilitando que sejam feitas propostas atrativas para área devido ao volume de informações adquiridas durante o semestre e ao longo de todo curso.

REFERÊNCIAS

FARIAS, Vilson Francisco de. **São José: 250 anos: natureza, história e cultura.** Ed. do autor. São José, 1999.

BOHRER, Maria Dalila. **O Aterro do Flamengo e o Aterro de Praia de Belas,** 2001. 220 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

JAHN, Raquel. **O Desenvolvimento do Bairro Kobrasol,** 2001. 58 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia). Centro de Ciências da Educação. Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis.

JUNIOR, João Maffei. **Valores, Lazer e Recreação na Sociedade Contemporânea,** 2004. 99 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de Santa Catarina.

MARCONDES, M^a Célia de Campos. **Pluralidade cultural. In: Ensino fundamental e médio.** Didática Paulista: São Paulo. Graduada em Ciências Sociais, Geografia, Pedagogia. Pós-graduada em Didática do Ensino superior.

OLEIAS, Valmir José. **O Lazer no Aterro da Baía Sul em Florianópolis: o Abandono de um Grande Projeto,** 1994. 101 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Universidade Federal de Santa Catarina.

PEREIRA, Fátima Regina da Silva. **O Parque Residencial Kobrasol no Processo de Expansão Urbana em Florianópolis,** 1999. 136 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina.

PEREIRA, Vanessa Maria. 2003. 49. Trabalho de Conclusão de Curso I. (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Centro Tecnológico. Universidade Federal de Santa Catarina.

SANTOS, Paulo César dos. **Espaço e Memória: O Aterro da Baía Sul e o Desencontro Marítimo de Florianópolis,** 1997. 113 f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Santa Catarina.

Atividades / Período	2006				2007							
	SET	OUT	NOV	DEZ	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	
Pesquisas preliminares	■	■										
Escolha do terreno		■	■									
Pesquisas complementares			■	■	■	■						
Estruturação dos textos					■	■	■					
Pré-programa						■	■					
Banca TCC 1							■					
Pré dimensionamento								■	■			
Estudo preliminar								■	■	■		
Banca intermediária									■			
Ante-projeto										■	■	■
Organização das pranchas												■
Maquete												■
Arte final												■
Entrega TCC 2												■
Banca final - defesa												■

www.geodesia.ufsc.br

www.pmsj.sc.gov.br

www.arcoweb.com.br

www.nelsonkon.com.br

www.wikipedia.com.br