

## LEGISLAÇÃO

A comunidade hoje encontrada no local é de classe média a média baixa, fato que provavelmente não sofrerá mudanças nos próximos anos, apesar do grande crescimento previsto para a região. A tendência é o surgimento de novos edifícios residenciais, mas destinados ao mesmo público atualmente encontrado, sem que, portanto, ocorra maior valorização da área.

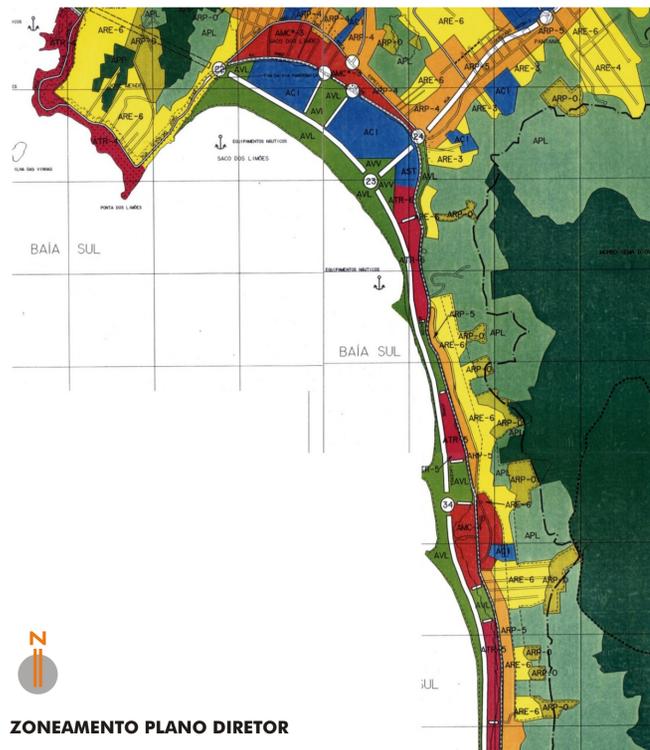
Confirmando isso, o Plano Diretor designa para as áreas do aterro como sendo:

- AVL - Área Verde de Lazer
- ACI - Área Comunitária Institucional
- AST - Área do Sistema Viário e de Transportes
- AVV - Área Verde do Sistema Viário
- ATR - Área Turístico Residencial
- E para as áreas de seu entorno:
- AMC - Área Mista Central: edificações de até 04 pavimentos
- ARP - Área Residencial predominante - edificações de até 02 pavimentos
- ARE - Área Residencial Exclusiva - edificações de até 02 pavimentos

Os usos e ocupação do solo propostos neste zoneamento são adequados e pertinentes à implantação da proposta, que segundo o Plano Diretor define-se como Complexo de Múltiplo Uso, devendo contar com sistemas próprios de infra-estrutura básica. Nesse passo, observa-se a busca pelo conforto e qualidade de vida dos moradores, como também a criação de possibilidades de desenvolvimento econômico e social da região.

PLANO DIRETOR - diretrizes gerais Lei Complementar N001/97:

- Impedir a ocupação urbana em áreas que, por sua paisagem, recursos naturais, pela salvaguarda do equilíbrio ecológico e por sua instabilidade ou insalubridade foram consideradas área de preservação;
- Manter e criar referenciais urbanos com ênfase em valores históricos, culturais e paisagísticos da cidade;
- Garantir espaço necessário para a implantação do sistema estrutural de vias de circulação urbana;
- Manter identidade urbana das áreas residenciais homogêneas, assegurando espaços para as diversas classes sociais;
- Recuperar e ampliar os espaços destinados ao lazer e a recreação;
- Garantir espaços para atividades produtivas;
- Descentralizar as atividades geradoras de emprego, fortalecendo e criando centros de bairro;
- Reforçar as vocações sócio-econômicas dos setores continentais e insulares da Grande Florianópolis;
- Incentivar a melhoria da infra-estrutura turística da cidade de Florianópolis;
- Criar mecanismos que permitam a participação da comunidade no planejamento;



## PROPOSTA DO IPUF PARA A ÁREA DO ATERRO DA VIA EXPRESSA SUL

Elaborada em junho de 2001 pelo IPUF, a proposta para urbanização do Aterro da Via Expressa Sul ficou sob coordenação dos arquitetos Enio Germano Martins e Sílvia Ribeiro Lenzi. Nela se observa a conformação de um parque urbano, com espaços abertos de uso público, admitindo edificações que atendam a demanda da população local e que reforcem a imagem de Florianópolis como uma das cidades de melhor qualidade de vida do país, evidenciando os enormes atributos da área, como sua beleza, e afirmando seu papel de portal do Estado de Santa Catarina.

Tal proposta apresenta a divisão do aterro em setores, como o Setor Esportivo e de Múltiplos Usos, Setor de Artes e Ciências, do Aquário Marinho, do Centro da Costeira, Portal do Estado e do Centro da Seta. Tirando partido da segregação da área causada pelos canais, esta setorização foi pensada com o intuito de facilitar a implantação das infra-estruturas necessárias, permitindo, também, a proveniência de recursos de diferentes origens, fator muito coerente com a realidade da Prefeitura de Florianópolis, que dificilmente apresentaria condições de investir os altos custos necessários para total execução desta proposta. Assim, a unidade do conjunto seria estabelecida através de um projeto de paisagismo único.

O programa lançado para o Setor Esportivo compreende um Ginásio Multiuso com capacidade para 10.000 pessoas, ginásios para aprendizado e treinamento, alojamento para atletas, área destinada a uma arena desmontável e demais equipamentos de apoio e usos complementares. Tal programa, segundo representantes da Fundação Municipal de Esportes, encontra-se relativamente de acordo com as necessidades da cidade de Florianópolis para sediar os eventos esportivos aqui realizados. Importa salientar que o referido projeto encontra-se como estudo preliminar, não estando, até o momento, aprovado pela Prefeitura, portanto, não sendo certa sua execução.



## PROPOSTA

### DIRETRIZES GERAIS DO PROJETO (elaborado antes da escolha do tema)

- Criação de um objeto arquitetônico com linguagem contemporânea.
- Com destaque e importância no entorno.
- Não agressão ao meio ambiente.
- Com apelo social.
- Que ajude a desenvolver a área onde será implantado.
- Polifuncionalidade.

### DIRETRIZES CONCEITUAIS DO PROJETO

- Recuperar para a área sua ligação original e histórica com o Mar, reconquistando significados perdidos, seu uso náutico e pesqueiro.
- Reintegrar a área ao restante da cidade, observando o processo evolutivo da região, dando-lhe uma utilização contemporânea, mas também relacionada com seus usos históricos.
- Organizar o espaço, distribuindo suas atividades de modo a servir as necessidades urbanas como um todo, assim como se apresentando útil ao centro e aos bairros próximos.
- Inserir-lo dentro da realidade contemporânea de modo a atender a função social que os equipamentos oferecidos estão se dispondo a cumprir.

### OS DESAFIOS

- Reduzir o efeito de corte causado pela Via Expressa Sul.
- Reduzir a segmentação causada pelos canais de drenagem e sistema viário.
- Restabelecer a ligação física e cultural com o mar.
- Assegurar a acessibilidade à orla marítima.
- Estabelecer um programa de usos para distintas faixas etárias.
- Definir caminhos e equipamentos para deficientes.
- Manter condição de segurança.
- Assegurar a correta exploração dos recursos da área escolhida, sem afetar a vida (habitat de muito pássaros e fazendas marinhas) e belezas naturais.
- Viabilidade do projeto, trabalhando com um programa que possa ser construído em etapas.

### O PARQUE DA ORLA - PARTIDO GERAL

Devido aos condicionantes naturais e urbanos levantados sobre a área do Aterro da Baía Sul, deve-se repensar a importância que um terreno como este ostenta para a grande Florianópolis. Isso porque apresenta algumas das qualidades necessárias para abrigar um parque urbano, destacando-se, no seu caso, o fácil acesso e as belezas naturais, além de ser uma área que conecta regiões importantes do centro da cidade, sul da ilha e demais bairros.

Sendo assim, a proposta ora apresentada baseia-se, em parte, no estudo preliminar realizado pela Prefeitura Municipal de Florianópolis, onde se verifica a organização do aterro em setores, criando áreas com distintas funções, as quais, por sua vez, objetivam atender às necessidades de seus moradores e usuários, proporcionando-lhes qualidade de vida mais satisfatória.

Considerando, então, a apresentação setorial lançada, tem-se na porção norte a faixa de terra mais larga e, por isso, representa a área mais nobre do aterro, a localização do setor esportivo. Em direção ao sul, pela proximidade em relação à Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e à Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC), encontra-se o setor de artes e ciências. Na sequência, localizam-se os setores do aquário marinho, do centro da costeira, do portal do estado e do centro da seta.

Feitas estas prévias ponderações, indica-se para o Parque da Orla, através da proposta ora exposta, um conceito de implantação onde equipamentos de maior porte são localizados para atender a escala da cidade, permeados, por sua vez, com equipamentos menores, com vistas a atender aos moradores dos bairros próximos e garantir no parque uma dinâmica constante. Além disso, estarão sendo respeitados tanto a mata nativa, novamente em crescimento, assim como o habitat das aves e das fazendas marinhas, na medida em que o ecossistema ali existente apresenta-se fragilizado.

Ademais, salienta-se outra questão bastante importante para a dinâmica do parque, qual seja, a solução de travessia da via expressa sul. A proposta, portanto, é adotar a mesma solução de prédio-ponte (utilizado no setor esportivo e posteriormente descrito) para todos os demais setores do parque da orla. Este prédio possui um conceito de reunir funções voltadas para o público em geral, com áreas de estar e entretenimento, mas também atividades direcionadas especificamente para cada setor. Assim, cada um destes apresentaria seu prédio articulador, os quais estariam marcados por distintas cores na fachada. Deste modo, busca-se assegurar, a integração da linguagem arquitetônica para o parque na sua totalidade.

Complementando a questão da travessia para o pedestre, na tentativa de tornar o parque ainda mais permeável, são indicadas passagens alternativas através de túneis, sempre que necessário.

### SISTEMA VIÁRIO ADOTADO

A região do aterro possui sistema viário que está se consolidando, constituído pela via expressa sul - frágilo intenso -, e pela Av. Jorge Lacerda - função coletora. Além das obras executadas na via expressa sul, o plano diretor municipal apresenta proposta de duplicação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira, que liga o aterro ao campus da Universidade Federal de Santa Catarina, através do bairro Pantanal. Esta modificação, por certo, será benéfica ao trânsito da região, oferecendo maior segurança e menos tempo de percurso Centro-UFSC.

A outra proposta de ligação da via expressa sul, agora com a Av. Beira-Mar Norte, seria através de vias triplicadas, utilizando um viaduto e um túnel, idéia esta que, contudo, não será incorporada ao presente trabalho, pois, além de não haver data definida para sua execução, nem mesmo a certeza que ocorrerá, importa ressaltar o provável impacto decorrente dessas obras, não justificando sua construção.

### SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRADO

No Sistema de Transporte Integrado implantado no segundo semestre de 2003, já se faz evidente as falhas, bem como a falta de planejamento. Muito embora tais constatações, restringe-se, no presente estudo, à análise tão-somente do Terminal do Saco dos Limões TISAC, porquanto situa-se na área da proposta.

É notável o diminuto uso atual deste terminal. Porém, segundo a COTISA, empresa responsável pela construção destes terminais, o TISAC foi planejada visando principalmente a demanda futura. Mesmo assim, analisando de forma mais crítica o quadro apresentado, após a urbanização do aterro, verificam-se sérias questões relacionadas ao terminal que deverão ser tratadas, principalmente a sua localização. Isso porque, primeiro, situa-se perto do centro, o que faz com que seus usuários percam mais tempo na baldeação que seria despendido caso houvesse a utilização de uma linha sem parada no TISAC. Em contradição, ele está localizado muito distante de seus usuários, pois um terminal que apresenta a finalidade de facilitar-lhes o acesso, poupando-lhes tempo, certamente deveria estar inserido na trama urbana, ou seja, próximo de quem necessita de seus serviços e, por tal, propõe-se a mudança da sua localização, transferindo-o ao outro lado da Av. Jorge Lacerda, junto à malha.

### SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Tendo em vista recente problemática surgida em decorrência do incidente sucedido nos dias 29 a 31 de outubro de 2003, denominado popularmente por "apagão", faz-se necessário colocar em pauta alternativas ao meio de transporte para o trânsito de ligação entre a ilha de Santa Catarina e o continente. Ou seja, dado o contexto "contingência populacional" falência da estrutura viária", esta resumida ao transporte rodoviário precário, não se pode mais tão-somente depender da conexão oferecida pelas pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Sales.

Estando evidente tal aspecto, expõe-se, portanto, a criação de um terminal de transporte marítimo no aterro (o que não exclui, claro, a necessidade da implantação de outros tantos) - no mesmo eixo do prédio-ponte e o TISAC.

