

Espaço de Cultura e Vida no Centro de Florianópolis

Fernando Goulart

Orientação: Lucas Sabino Dias
Coorientação: Américo Ishida

Arquitetura e Urbanismo

Universidade Federal de Santa Catarina

Florianópolis, 2021

Agradecimentos

Agradeço a Deus por estar sempre ao meu lado.

Agradeço aos meus pais, Clarice Coelho e Wilson Goulart por todo amor e carinho durante a vida e por acreditarem no meu sonho de ser arquiteto, fornecendo todo apoio durante a jornada acadêmica.

À Universidade Federal de Santa Catarina.

Ao Governo Federal, com ênfase nas gestões até 2016, que possibilitaram o acesso a universidade pública brasileira para milhares de jovens negros, índios e de baixa renda através do programa de cotas.

Aos professores do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFSC por todo conhecimento e troca realizados durante a graduação.

Agradeço aos meus orientadores, Américo Ishida e Lucas Dias, pelos encontros semanais e as diversas trocas durante toda trajetória do TCC.

Aos amigos da turma 15.1 pelos momentos incríveis que vivemos durante o curso, e por todo o companheirismo necessário no percurso da graduação.

Agradeço a minha querida amiga Geórgia por todo o apoio durante o processo do TCC e pela amizade.

Aos amigos Vitor Hugo, Carolina e Glanderson pelo apoio para conclusão deste trabalho e por todos os momentos juntos.

A toda equipe do Espaço do Traço Arquitetura pelo apoio durante a jornada do TCC.

Muito obrigado!

Sumário

Introdução
Motivação
Objetivo Geral
Objetivos Específicos
Metodologia
Referências e inspirações
A escolha do bairro Centro

Análise do Entorno
Leitura do Entorno
Leitura do Terreno

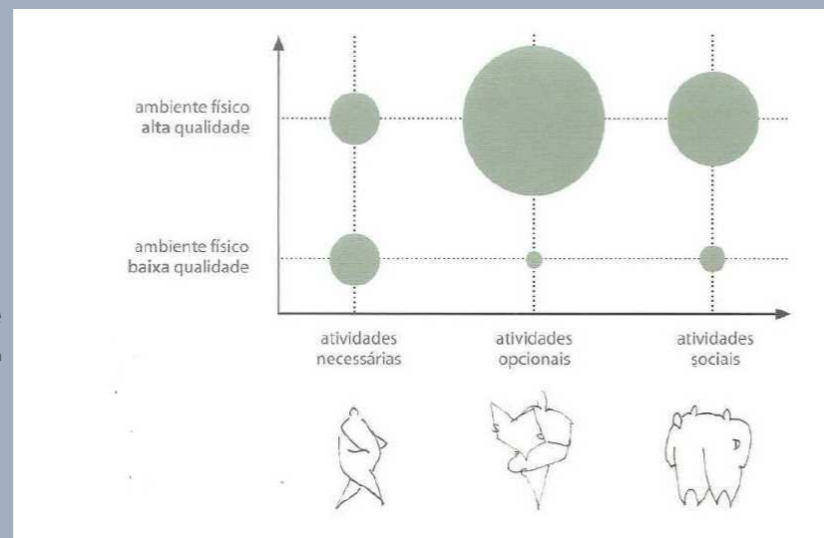
Parte Propositiva
Diretrizes Gerais do Entorno
Lançamento da Proposta
Mobilidade Urbana
Memória Histórica
Implantação por setores
Setor 01
Setor 02
Setor 03
Plantas
Cortes
Fachadas



Introdução

Problematização e conceitos

Por mais que o meio urbano sirva de cenário para o desenvolvimento de sistemas de infraestrutura, mobilidade, economia e desenvolvimento espacial, sua principal função é a de dar suporte para a população que a habita. De acordo com esta lógica, Jan Gehl, em seu livro "Cidade Para Pessoas" (2013), desenvolve a narrativa em torno do conceito de construir a cidade com ênfase nos centros urbanos, para que estes sejam feitos na escala das pessoas, na velocidade humana, com espacialidades que contribuam com a interação social e com a coletividade. Como aponta a imagem, Gehl sugere que atividades que são desenvolvidas em ambientes físicos de alta qualidade e com bom tráfego a pé, possuem mais engajamento em relação às que acontecem em espaços fragmentados e com baixa qualidade.



Os veículos têm sido os grandes vilões no processo de perda de protagonismo do pedestre nas cidades, já que a invasão das pistas de automóveis fez com que os pedestres fossem empurrados contra as fachadas dos prédios, tendo calçadas cada vez menores, que estão sendo comprimidas pelas faixas de rolamento e pelos estacionamentos destes veículos. (GEHL, 2013) Este contexto faz com que o uso do carro seja ainda mais incentivado, já que o planejamento das cidades parece sugerir que o meio de transporte mais eficiente nas cidades seja o automóvel particular.

Com isso, os automóveis ganham espaço diário na vida dos cidadãos, que cada vez mais conformam suas rotinas tendo o carro como principal meio de deslocamento. Assim, os estacionamentos se tornam mais necessários nestes centros urbanizados, o que implica com a subutilização dos espaços urbanos - também conhecidos com vazios urbanos, ou seja, áreas esquecidas e não qualificadas, com uso do solo que contrapõe a sua função social. (VILLAÇA, 2007)

A existência de espaços urbanos públicos que incentivam as atividades culturais surge como alternativa à subutilização destes terrenos, já que os ambientes de cultura são locais em que as pessoas podem criar vínculos de pertencimento. (BRITTO; JACQUES, 2008) A cultura carrega um conjunto de signos e símbolos por meio dos quais a humanidade se comunica e interage, representando tudo que o ser humano é capaz de fazer. Todas as suas formas de interferência, de se relacionar, de agir, de obter sustento. Somos seres sociais em essência pois pensamos e agimos, mesmo quando a ação é a escolha de não agir. Portanto, sendo seres vivos, a cultura vive em cada indivíduo existente.

Segundo Britto e Jacques (2008), podemos dizer que nossos hábitos, costumes e nossas formas de nos relacionarmos estão escritas nos nossos próprios corpos, e que assim, cada indivíduo tem a sua própria corpografia. As autoras trazem a corpografia urbana como uma cartografia pelo corpo, seguindo uma lógica de que, assim como os mapas marcam o papel, as experiências anteriores do indivíduo marcam o seu corpo. Assim, é pelo movimento do corpo que conseguimos reconhecer nossas corpografias, e essas corpografias mostram, por sua vez, nossas experiências. No momento em que a cidade é vivida, ou seja, quando os corpos circulam por ela e a experienciam, a cidade se inscreve neste corpos. A cidade marca o corpo assim como o corpo marca a cidade.



Motivação

No decorrer da graduação me deparei com algumas temáticas que cativaram minha atenção nos estudos de Arquitetura e Urbanismo. Em torno do Urbanismo, os que mais chamaram a minha atenção foram as relações que podemos criar através dos projetos de espaços públicos; a forma de planejar cidades hierarquizando as prioridades - e privilegiando os pedestres; além da criação de percursos que servem para criar suporte a dinâmicas existentes e para contemplar a cidade e suas paisagens. Quanto à Arquitetura, fui cativado pela diversidade de estilos arquitetônicos estudados; pela necessidade de estudo do entorno de um projeto para que a proposição converse com a localidade; pelas diferentes formas de pensar nas relações dentro dos espaços construídos; e também pelas diversas tecnologias construtivas, que trazem soluções para a materialização dos partidos projetuais. Deste modo, a graduação contribuiu na consolidação de conceitos, no estudo da história da cidade, e na vontade de melhorar a vida das pessoas, trazendo suporte às demandas coletivas em primeiro lugar.

Morando no continente, utilizei diariamente o transporte público municipal durante 5 anos da graduação. Tendo o trajeto até a universidade com escala obrigatória no Terminal de Integração do Centro - TICEN, desenvolvi o olhar que observa as dinâmicas do entorno do terminal. Logo de início, já havia percebido que ali existia uma ruptura entre o centro histórico e a área aterrada, mas somente após o ingresso no curso e a participação em discussões sobre a cidade consegui começar a entender o que causava as minhas percepções iniciais. Assim, com o passar do tempo, foi-se criando um olhar curioso sobre a cidade em quem vivemos, seus conflitos e suas potencialidades.

As viagens de estudos feitas durante a graduação também trouxeram inspiração. Pude conhecer cidades que não possuem a beleza natural de Florianópolis, mas que contam com espaços de extrema qualidade, que geram relações entre as pessoas e que trazem suporte a dinâmicas coletivas. A partir da viagem de estudos a São Paulo, realizada em agosto de 2018, conheci algumas obras de arquitetos que admirava muito como Vilanova Artigas, Lina Bo Bardi e Paulo Mendes da Rocha. No projeto do Sesc 24 de Maio, fiquei encantado com a integração entre os espaços, com o bom uso da cobertura, e com o uso da rampa para reforçar a acessibilidade e como meio de tornar o deslocamento menos fragmentado. Mas, acima de tudo, impressionado com a possibilidade de utilizar o centro da cidade como espaço de estudo, de arte, de atividades... como espaço propulsor de cultura.

A partir destas experiências, passei a me questionar em qual local, na cidade de Florianópolis, poderíamos ter espaços construídos que fomentassem as relações entre as pessoas, que trouxesse novas possibilidades de experiências na cidade e que pudesse ser, de fato, apropriado pela população. Deste modo, minhas vivências no centro da cidade trouxeram o bairro como uma potencial localidade para receber um espaço propulsor de cultura e vida. Motivado também pelas dinâmicas exclusivas do centro como a intersecção de culturas e pessoas, a sua memória histórica, e o espaço simbólico de lutas sociais que historicamente se concentram na região, tive a certeza de que ali seria o local do meu trabalho de conclusão de curso.

Objetivo geral

Conceber uma nova proposta urbana para trecho do centro de Florianópolis, interligando prédios históricos e equipamentos estruturantes na cidade, trazendo um anteprojeto arquitetônico com edifícios de caráter cultural, inserindo novas dinâmicas em terrenos que estão subutilizados.

Objetivos específicos

- Propor eixo visual que conecta cultura e história, com percurso interativo
- Fazer retomada da memória do centro histórico a partir da marcação da antiga linha d'água
- Projetar um espaço de vida e cultura contendo salas multiuso, auditório, espaço expositivo, restaurante e sanitários
- Traçar desenho de piso que facilite o deslocamento do pedestre no centro
- Trazer espaços públicos que dêem suporte aos fluxos dos usuários do centro da cidade
- Enaltecer o protagonismo do pedestre e dos meios de transporte coletivo.
- Sugerir novo caráter para a Avenida Paulo Fontes, diminuindo a presença do carro, e inserindo o eixo do BRT, segundo projeto já desenvolvido pelo Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis - PLAMUS.

Metodologia

Desde a viagem de estudos realizada para a cidade de São Paulo, já citada anteriormente, havia sido tomada a escolha de trabalhar um espaço de cultura multidisciplinar para a cidade. Deste modo, foi feita uma análise geral da Grande Florianópolis, visando encontrar o local ideal. A escolha pelo centro da cidade deu-se com facilidade, principalmente pela quantidade de pessoas que circulam no bairro e, portanto, pela quantidade de pessoas que poderiam vir a utilizar o projeto, dando vida encarnada à ele.

Em seguida, partiu-se para a escolha do caráter desse equipamento, no qual foi decidido que seria um equipamento público, de cultura e vida, que poderia abraçar atividades formalizadas - com salas e espaços que dessem suporte à elas, mas que também fizesse parte da rotina cotidiana dos transeuntes do Centro.

Depois de tornar sólidos os conceitos que seriam trabalhados, começaram os primeiros estudos de organização espacial, de fluxos, perspectivas e de eixos visuais que viriam a ser conformados. Por conseguinte, foram distribuídos os programas nestas volumetrias.

As visitas feitas ao local ocorreram em paralelo a diversas etapas. Elas contribuíram para trazer a real noção das dimensões do terreno, da escala de trabalho, dos fluxos e dinâmicas existentes, além de ressaltarem a importância dos prédios históricos que emolduram a paisagem e que também trazem nuances de como o centro foi quando a cidade se consolidava ainda como colônia. Então, a partir deste estado de presença durante uma visita, ficou claro como o Camelódromo estava mal inserido na dinâmica, resultando na decisão de realocá-lo.

Foram feitos estudos da topografia local, e partir deles surgiu a ideia de cavar o terreno, a fim de ampliar a visibilidade das fachadas históricas e de aproveitar o desnível existente para o desenrolar do programa. Para esta etapa, o uso da maquete física foi essencial. Nela, foi possível compreender melhor a escala e brincar com os volumes ao logo do sítio, até que a composição dos blocos ficasse amarrada.

A partir daí, foi feita a maquete virtual, a qual foi importante para escalonar os volumes e para seguir com o desenvolvimento do projeto, tornando-o mais palpável, humanizado e possível de ser construído.

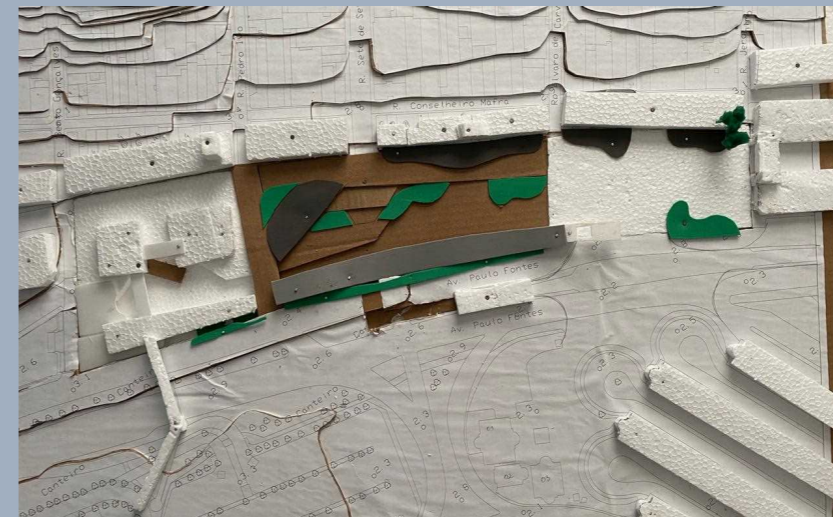


Imagem 03

Maquete física: vista superior geral

(Fonte: autor)



Imagem 04

Maquete física: composição dos volumes e passarelas de acesso

(Fonte: autor)

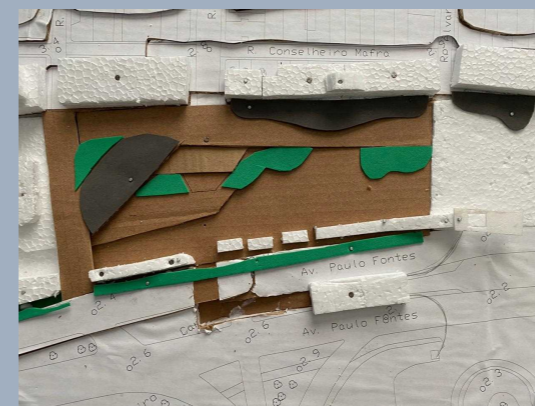


Imagem 05

Maquete física: desenho da praça e escolha de materiais

(Fonte: autor)

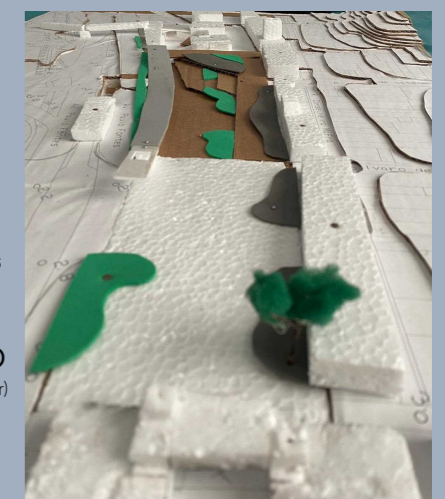


Imagem 06

Maquete física: eixo a partir da vista do Mercado Público

(Fonte: autor)

Referências e inspirações

Centro Cultural São Paulo - CCSP

O projeto de Eurico Prado Lopes e Luiz Telles encanta pela diversidade de usos, públicos e espacialidades. São sensações e percepções diferentes do espaço a cada passo dado, e essa experiência fica registrada no corpo de quem utiliza o Centro Cultural São Paulo. Uma infinidade de possibilidades de apropriações, desde espaços formais de dança e música, até corredores ocupados por grupos coreográficos e por pessoas curtindo o ócio. O percurso do CCSP torna-se ainda mais rico pelas perspectivas obtidas através das rampas, somadas à sua belíssima estrutura, que também funciona como moldura para os espaços. Outro destaque desta obra é a cobertura verde, que resgata um espaço lento e de calma em meio à Rua Vergueiro e Avenida 23 de Maio.



(Fonte: autor)



(Fonte: autor)

Sesc 24 de Maio

Um edifício verticalizado que concentra diversos tipos de usos e os conecta através de uma rampa, guiando o corpo do usuário por diferentes espaços com a fluidez de um passeio público, sem a percepção de estar no centro de São Paulo. Subindo essas rampas nos deparamos com pessoas almoçando, apreciando o ócio, praticando esportes, dançando, lendo, etc. Além de tudo, Paulo Mendes da Rocha consegue presentear o centro de São Paulo com uma piscina nas alturas, finalizando o percurso das rampas com a vista do terraço.



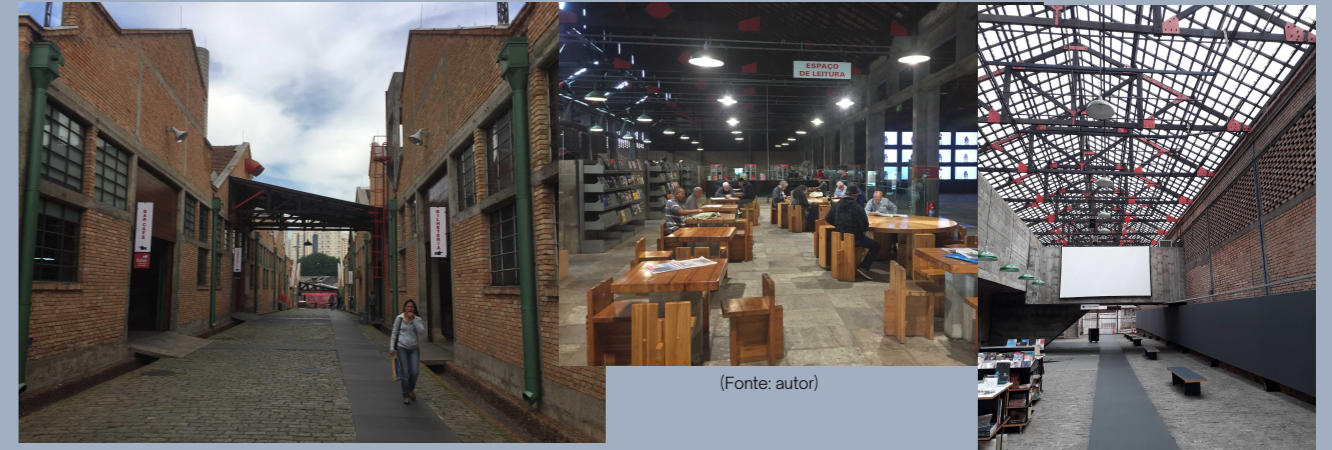
(Fonte: autor)



(Fonte: autor)

Sesc Pompéia

O Sesc Pompéia é uma experiência urbana muito interessante. Lina Bo Bardi conseguiu recriar, dentro de uma antiga fábrica, um eixo que tem a vida de uma rua de bairro, com cafés, restaurante, exposições, espaços de estar, teatro e espaços de exercício físico. A sensação de estar dentro desse eixo é a de percorrer uma mini cidade. Ao adentrar os espaços, descobre-se as diversas formas de integração que foram pensadas, misturando elementos novos com a arquitetura industrial dos antigos galpões.



(Fonte: autor)

(Fonte: autor)

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAU USP

A escala e a simplicidade das linhas fazem o projeto de Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi ser completamente encantador e cheio de possibilidades. Na paisagem do campus da Universidade de São Paulo, o edifício se insere como um grande cubo de concreto apoiado em pilares triangulares, com um bloco inferior em vidro, recuado da fachada. Ao entrar no edifício o usuário se depara com um grande vão central e uma cobertura quadriculada com iluminação natural. Toda a conexão dos espaços internos ocorre por este vão, dando ao usuário a sensação de pertencimento, já que é possível perceber quase tudo que está acontecendo no edifício. Apesar da escala, o edifício proporciona o encontro e a integração entre os usuários, fazendo com que quem entre ali jamais esqueça a sensação atingida.



(Fonte: autor)



(Fonte: autor)

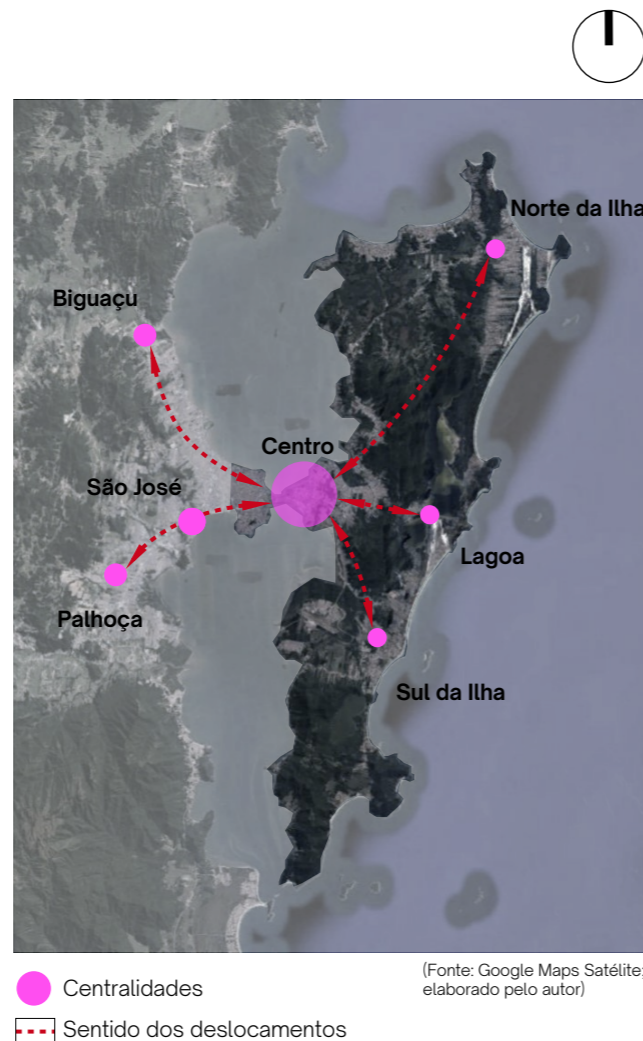
A escolha do bairro Centro

Importância do bairro

A escolha do Centro da cidade de Florianópolis como local de estudo e projeto deu-se pela sua pluralidade de usos, potencialidades, e pela complexidade do bairro. Sendo pólo de empregos, de centros de educação e saúde, de prestação de serviços e de comércio de rua, o Centro conforma um espaço com diversidade de grupos sociais e idades em circulação.

Um fator que é determinante para a configuração e a lógica de funcionamento do bairro é a conformação geográfica da ilha de Florianópolis. Tendo o Centro como a porção de terra mais próxima ao território continental, ele funciona como ponto de intersecção entre as conexões internas da ilha (norte, sul e leste) e como grande centralidade para a região metropolitana. Deste modo, com deslocamentos em formato H (como mostra o mapa 00), o bairro funciona como um ímã que comporta dinâmicas e demandas locais e regionais.

Mapa 00 - Localização e deslocamento



Processo histórico de formação

Fundado em 1675, o Povoado de Nossa Senhora do Desterro era localizado onde está atualmente o centro da cidade de Florianópolis, conformando o bairro mais antigo da ilha. O povoado instalou-se nessa porção de terra justamente pela proximidade dela com a porção continental e ali foram estabelecidas as principais relações comerciais da cidade. (Guia Floripa, 2020) Primeiramente, os comerciantes realizavam suas negociações em frente à Praça XV de Novembro, e apenas com a notícia da visita do Imperador Dom Pedro II, em 1845, deu-se início ao processo de construção de uma edificação formalizada para que o comércio, principalmente pesqueiro, pudesse ser realizado de modo formal. Naquele momento, o contato desses pontos comerciais direto com o mar era de extrema importância para a chegada dos barcos e abastecimento das barracas de venda de peixe. (Mercado Público, 2020)

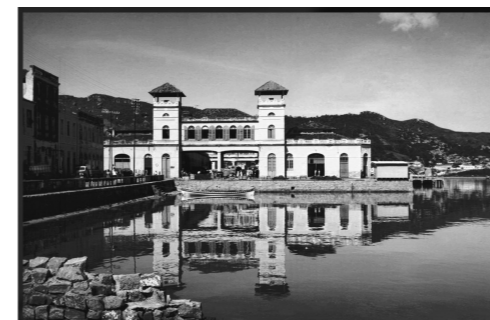
A construção e inauguração da Ponte Hercílio Luz funcionaram como um grande marco para a cidade, principalmente pela facilidade de acesso viário à ilha e pela consequente consolidação da inserção do carro na cidade. A partir daí, cada vez mais surgiram iniciativas de modernizar a cidade através de diversos planos diretores e estratégias de crescimento que foram desenvolvidos ao longo da segunda metade do século XX. (SUGAI, 2002)

A ideia de criar o aterro surge a partir dos planos modernistas, que transformavam a cidade para que ela fosse vista a partir dos automóveis, contando com largas e vastas pistas de rolamento, além de edifícios que refletiam esse mesmo caráter. Assim, a criação do aterro foi justificada com a premissa de que ele se tornaria um parque urbano e de que ele comporia o eixo de de ligação do continente com o sul da ilha - quando a planície do Campeche era o local que indicava a direção de crescimento da cidade. (SUGAI, 2002)

A ideia originária de aterro como parque foi perdendo espaço, reduzindo-o a um grande campo de pistas e canteiros que valorizava apenas o protagonismo do carro na cidade. Foram alocados no aterro equipamentos complementares do sistema viário - como o Terminal Rodoviário Rita Maria e o TICEN, e logo depois foram inclusos outros equipamentos de grande porte, como o Centro de Convenções, a Passarela Nego Quirido, além da Estação de Tratamento de Esgoto da CASAN. Após a conformação do aterro ser dada desta maneira, é iniciada a sua posterior degradação, resultando em grandes porções de terra em uma área nobre da cidade sendo utilizadas como estacionamento.

Atualmente é retomada a ideia de valorização do centro histórico e assim o bairro toma um novo fôlego. Em consequência disso, o aterro acabou sendo objeto de estudo para melhoria do seu uso e de suas conexões com a cidade através do surgimento de concursos que pedem novas ideias e soluções para o centro. A restauração e a reinauguração da Ponte Hercílio Luz já trouxeram força a este movimento pois junto à ponte um antigo eixo de circulação na cidade foi resgatado e com ele, os concursos buscam revitalizar a antiga orla, que marca a transição entre a espacialização histórica da cidade com a inserção da modernidade.

A valorização do centro histórico, portanto, reforça o deslocamento de pedestres ao longo da antiga borda d'água e projetos como o de revitalização do Largo da Alfândega seguem contribuindo com esse processo, interligando memória às atuais demandas e aos atuais fluxos do Centro.



(Fonte: IGHSC)



Alameda da Baía Sul. Paisagismo de Roberto Burle Marx. Meados de 1980. Fonte da fotografia: Mattos, Melissa Laus. Arquitetura paisagística em concreto armado e aço: reapropriação no espaço urbano de Florianópolis entre 1970 e 1985. Dissertação / Melissa Laus Mattos, orientadora: Maria Inês Sugai - Florianópolis, SC, 2009.



(Fonte: IGHSC)



Análise do Entorno

Leitura do Entorno

Equipamentos ao redor

O bairro Centro possui grande importância para toda região da Grande Florianópolis por conformar o principal ponto de conexões de transporte público da região metropolitana. Estes equipamentos estão localizados no aterro e eles comportam diferentes escalas, abraçando o transporte municipal, regional e intermunicipal, contando com três terminais.

Espaços verdes e praças também configuram a dinâmica do bairro, tendo certa variedade de tipologias e escalas, com destaque ao Parque da Luz e à Praça XV, com vasta cobertura verde em ambos os pontos. Também foi analisado como espaço de lazer a ponte Hercílio Luz, por ela se tratar de um cartão postal para cidade e por ficar fechada nos finais de semana, servindo como um grande eixo de passeio público.

Equipamentos bem presentes no bairro são as escolas, públicas e particulares, além dos cursinhos pré-vestibular e universidades. No mapa 01 estão destacadas duas escolas públicas com grande abrangência e influência no recorte de trabalho, sendo elas a EEB Prof. Henrique Stodiek e o Instituto Estadual de Educação.

Em relação ao patrimônio histórico e aos edifícios tombados de maior relevância, destaca-se o Mercado Público Municipal pela sua proximidade de localização a área deste trabalho, e sua importância no cotidiano do bairro e da cidade. Destacam-se também o Forte de Santa Bárbara e as antigas fachadas históricas comerciais, que ajudam a conformar a paisagem da antiga orla.

Mapa 01 - Equipamentos de destaque



- | | | | | |
|---------------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|---|
| 01 Ponte Hercílio Luz | 07 Instituto Estadual de Educação | 09 Fachada histórica | 10 Mercado Público | 12 Terminal Cidade de Florianópolis |
| 02 Parque da Luz | 08 EEB Prof. Henrique Stodiek | | 11 Forte Santa Bárbara | 13 Terminal de Integração Central - TICEN |
| 03 Largo do Fagundes | | | | 14 Terminal Rodoviário Rita Maria |
| 04 Praça XV | | | | |
| 05 Largo da Alfândega | | | | |
| 06 Praça dos Três Poderes | | | | |
| --- Recorte de trabalho | | | | |

(Fonte: Google Maps Satélite; elaborado pelo autor)

Camada Histórica

Mapa 02 - Antigas relações



- Setor de edifícios históricos
- Edifícios de destaque
- Mar
- Antiga borda d'água
- Recorte de trabalho

(Fonte: Google Maps Satélite; elaborado pelo autor)

A região central de Florianópolis sofreu grande alteração na sua dinâmica quanto à relação das pessoas com o mar. Antes da construção da Ponte Hercílio Luz, todo deslocamento entre ilha e continente era feito por barcos. Com a chegada do automóvel e a necessidade de adequação da cidade colonial a este novo meio de transporte, foi projetado e executado aterro da Baía Sul.

Essa obra afetou diretamente a relação desta porção do centro histórico com o mar, deixando as pessoas distantes física e visualmente dele - devido a longa distância e aos grandes equipamentos presentes no aterro, que conformam uma barreira visual. Entretanto, a memória dessa antiga formação ainda existe na região que conforma a antiga borda d'água do mar através de casarões tombados e da presença de alguns edifícios que antes faziam a recepção das pessoas na cidade, como o Mercado Público, a Alfândega e o Forte de Santa Bárbara.

A borda d'água se torna presente na região quando analisa-se o deslocamento que as pessoas ainda fazem nas ruas e calçadões, respeitando o sentido e os limites que antes eram marcados pela barreira física do mar. Apesar de alguns trechos do aterro serem utilizados como suporte desses antigos trajetos, a sua proporção é mínima quando comparamos com o tamanho total da região aterrada.

Principais Fluxos

Com a análise dos principais fluxos das ruas e avenidas do centro (mapa 03), o contraste entre o caráter e a escala do aterro com o restante da antiga malha viária torna-se ainda mais evidente. A região próxima à Praça XV possui ruas mais estreitas e quadras bem conformadas em sua maioria por edifícios históricos. Essas ruas do seu entorno foram transformadas em calçadas devido ao alto fluxo de pessoas que utilizam esse espaço, seja pelo forte comércio popular ou por elas fazerem parte do seu percurso, visto a proximidade com o TICEN. As demais ruas ainda são preferencialmente dos automóveis, tendo ainda a possibilidade de quase sempre ser possível estacionar ao longo da via. Apesar de serem ruas com a velocidade mais baixa, devido a seus diversos pontos de travessia, elas causam uma ruptura no caminhar dos pedestres em relação a região com calçadas.

Já no aterro e no contorno da região central encontram-se as grandes avenidas que conectam a cidade com o continente. Seja pelo norte ou pelo sul, todo esse fluxo necessita circundar o centro para chegar até as pontes, assim como o caminho inverso.

As grandes avenidas possuem um caráter diferente das ruas mais internas, sendo conformadas por mais de duas pista de rolamento em cada sentido, e com menos pontos de travessias para os pedestres.

Os terminais urbanos do centro são responsáveis por conectar os moradores de Florianópolis e toda a região metropolitana através do transporte público (mapa 04). Conseqüentemente, estes equipamentos acabam se tornando grande geradores de fluxos de pessoas em circulação, fazendo a região do seu entorno imediato ter grande concentração de pedestres. Também destaca-se que esses equipamentos estão instalados no aterro, muito próximos da antiga borda d'água, facilitando assim a conexão na escala do pedestre com a cidade.

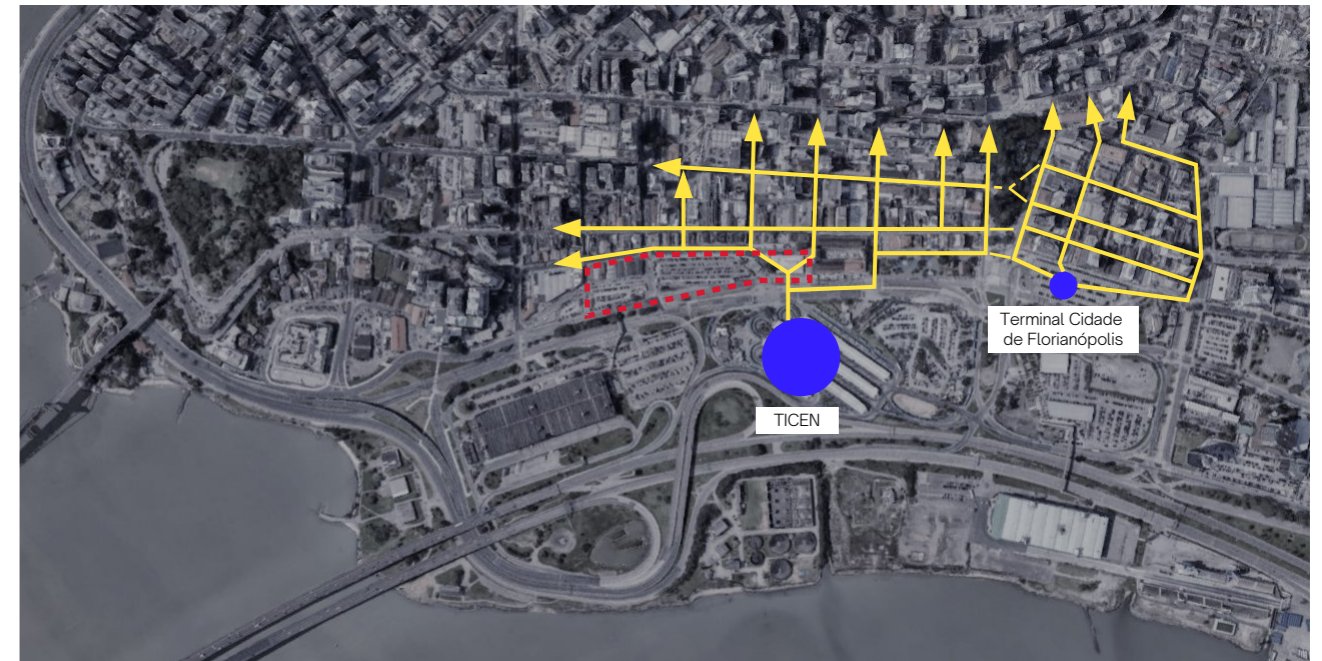
Mapa 03 - Principais vias



- Avenidas
- Ruas
- Calçadas
- Recorte de trabalho

(Fonte: Google Maps Satélite; elaborado pelo autor)

Mapa 04 - Principais fluxos de pedestres



- Fluxo pedestres
- Equipamentos geradores de fluxos
- Recorte de trabalho

(Fonte: Google Maps Satélite; elaborado pelo autor)

Condicionantes

O Plano diretor vigente na cidade de Florianópolis, lei complementar 482/2014, determina que o recorte de trabalho está situado no zoneamento principal AMC (Área Mista Central), incluindo o zoneamento de APC (Área de Preservação Cultural) e parte em AEBT (Área de Entorno dos Bens Tombados pelo IPHAN). Segundo o Art. 125 da mesma lei, todo o trecho de intervenção deste projeto está inserido em áreas especiais de intervenção urbanística, tendo como objetivo servir ao interesse público do município. Atualmente o recorte não cumpre parte da sua função segundo o zoneamento, possuindo uso questionável para uma área de extrema importância para Florianópolis e região.

Mapa 05 - Plano Diretor



- AMC - Área Mista Central
- ACI - Área Comunitária/Institucional
- AVL - Área Verde de Lazer
- APC - Área de Preservação Cultural
- Polígono Central
- AEBT - Área de Entorno dos Bens Tombados pelo IPHAN
- Recorte de trabalho

(Fonte: Geoprocessamento PMF)

Leitura do Terreno

Setores de trabalho

Imagem 07 - Leitura do terreno



- Setor de trabalho 01
- Setor de trabalho 02
- Setor de trabalho 03
- Setor de trabalho 04
- Setor de trabalho 05

(Fonte: Google Maps Satélite; elaborado pelo autor)

O recorte de trabalho deste projeto compreende o trecho entre o Mercado Público Municipal e a Rua Bento Gonçalves, delimitado pela Rua Francisco Tolentino e a Avenida Paulo Fontes. Na imagem 07 o trecho foi separado conforme a atual ruptura existente entre os setores e suas diferentes dinâmicas e relações, facilitando a explicação e compreensão do contexto nesta etapa de leitura.

O local de trabalho foi escolhido principalmente pela sua relação com fluxo de pedestre no centro de Florianópolis. Além disso, sua conexão com a história e as transformações da cidade estão presentes em cada fachada e em cada perspectiva do espaço. O grande potencial deste local está relacionado aos equipamentos presentes ao seu redor, que fomentam a vida e o forte comércio de pequeno porte presente nas ruas do entorno. A relação com o recém reformado Largo da Alfândega e o vão do Mercado Público, assim como a reinauguração da Ponte Hercílio Luz, foram fundamentais para a escolha de trabalhar com este terreno.

Setor 01

Esse setor é responsável por receber todo o fluxo oriundo do TICEN. Nele está presente o Camelódromo Municipal, implantado logo em frente ao Mercado Público, e ele encontra-se delimitado pela fachada histórica e pela Av. Paulo Fontes. Além do Camelódromo, mais alguns pontos comerciais estão presentes no entorno, contando também com a presença de vendedores ambulantes que ocupam o espaço de acordo com a disponibilidade e o tempo. A implantação desses equipamentos comerciais afetou as perspectivas e eixos direcionais dos pedestres, fazendo com que o percurso seja menos preciso e mais confuso, além de acarretar na perda do protagonismo dos edifícios históricos em relação a paisagem urbana.

Outro ponto que se destaca é a escala da Av. Paulo Fontes, desproporcional ao tipo de equipamentos que existem após a antiga borda-d'água, já que esta conta com três faixas de rolamento em cada sentido. O fluxo de automóveis é grande, principalmente de ônibus e caminhões que abastecem o TICEN e o Mercado Público, respectivamente. Apesar da escala, a avenida possui dois pontos de travessia com boa dimensão, dando suporte ao escoamento do fluxo de pessoas que utilizam a região diariamente. Entretanto o local onde a travessia principal é feita direciona o pedestre direto ao edifício do Camelódromo, criando uma ruptura neste percurso.

Imagem 08

Perspectiva saída do TICEN

(Fonte: Google Street View)



Imagem 09

Fachada Noroeste do Mercado Público

(Fonte: Autor)



Imagem 10

Perspectiva entre a fachada histórica e o camelódromo

(Fonte: Autor)



Setor 02

Este setor representa as dinâmicas na fachada sudoeste do Mercado Público. Esse espaço é utilizado desde a construção do edifício para a chegada de mercadorias comercializadas no Mercado. Antigamente eram barcos atracados, e hoje são caminhões estacionados. Na esquina com o Camelódromo foi reservado um espaço deste corredor para alocar mesas e cadeiras dos boxes, possibilitando um espaço de estar nesta lateral.

Porém, com o movimento contínuo de caminhões carregando e descarregando, sem um horário estabelecido, esse corredor acaba não sendo utilizado para passagem de pedestres, fazendo com que esse fluxo seja direcionado para a Av. Paulo Fontes.



Imagem 11

Perspectiva do Largo da Alfândega

(Fonte: Autor)



Imagem 12

Perspectiva da Av. Paulo Fontes

(Fonte: Google Street View)



Imagem 13

Perspectiva esquina do Camelódromo

(Fonte: Google Street View)

Setor 03

O setor é ocupado por um grande estacionamento privado. Seu terreno é cercado e possui duas entradas de veículos. O térreo ainda possui a configuração antiga do solo, com os patamares de quando foi utilizado como terminal de ônibus. É nesse setor que o desnível existente entre a Rua Francisco Tolentino e a Av. Paulo Fontes começa a ficar evidente para o pedestre.

Devido a construção do aterro, foi necessário elevar o nível da Rua Francisco Tolentino, fazendo com que o acesso ao pavimento térreo de alguns edifícios históricos seja feito por pequenas portas e escadas, causando um desnível dentro dessas edificações após a conclusão da obra.

As Ruas Sete de Setembro e Álvaro de Carvalho não possuem conexão direta com a Av. Paulo Fontes, sendo interrompidas por esse estacionamento cercado. Assim como os automóveis, os pedestres também não possuem esta possibilidade de acesso, tendo que se deslocar no sentido da antiga borda d'água.

Apesar de ser um terreno sem edificações construídas, devido a topografia, as perspectivas do Mercado Público e do sentido Ponte Hercílio Luz, no olhar do observador, são interrompidas pelos automóveis estacionados.



Imagem 14

Perspectiva da Av. Paulo Fontes

(Fonte: Google Street View)



Imagem 15

Perspectiva sentido Mercado Público

(Fonte: Autor)

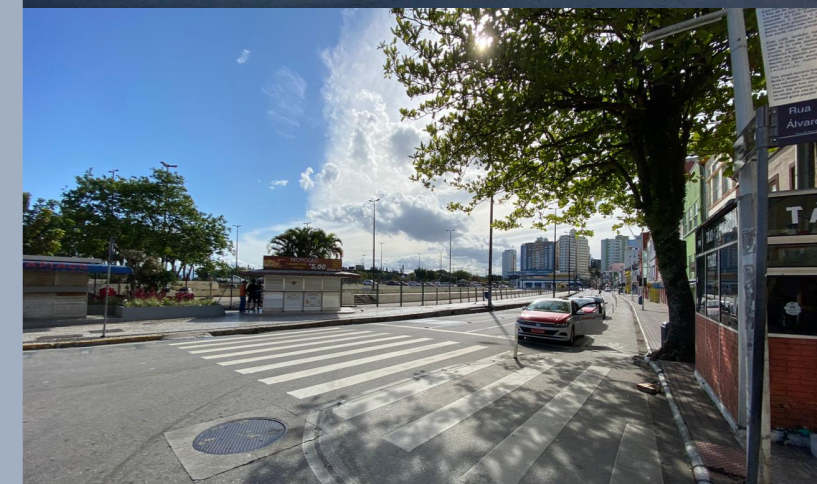


Imagem 15

Perspectiva sentido Ponte Hercílio Luz

(Fonte: Autor)

Setor 04

Assim como o setor 03, este terreno também é ocupado por um estacionamento particular. Este trecho possui alguns pontos comerciais de pequeno porte em suas bordas, além do acesso à passarela do Terminal Rodoviário Rita Maria.

Este terreno também possui desnível entre a Av. Paulo Fontes e a Rua Frederico Rola, oriundo do aterro. O pedestre consegue se deslocar apenas pelas ruas adjacentes, sem poder cruzar a quadra.



Imagem 16

Perspectiva acesso à passarela

(Fonte: Google Street View)



Imagem 17

Perspectiva R. Frederico Rola

(Fonte: Google Street View)



Imagem 18

Perspectiva estacionamento

(Fonte: Google Street View)

Setor 05

O setor 05 é conformado por uma quadra toda ocupada por edifícios. Com exceção da edificação tombada ocupada atualmente pela loja Casas da Água, as demais construções são conformadas por galpões. Na parte central da quadra, um edifício é ocupado por estacionamento coberto e o último edifício está para alugar, tendo ficado desocupado durante a pandemia de COVID-19.

A Rua Francisco Tolentino, que tangencia este trecho, possui uma de suas faixas de rolamento com demarcação para ônibus, fazendo a conexão do eixo da Ponte Hercílio Luz até o TICEN. No outro lado desta via, existe o comércio de pequeno porte, ocupando edifícios antigos e históricos, dando continuidade a tipologia de uso nas fachadas que inicia desde o Mercado Público.

Fachada histórica tombada

Imagem 19

(Fonte: Autor)



Perspectiva R. Frederico Rola

Imagem 20

(Fonte: Autor)



Perspectiva R. Francisco Tolentino

Imagem 21

(Fonte: Google Street View)



Parte Propositiva

Ponte Hercílio Luz

R. Padre Roma

Recorte

Eixo Cultural

AV. Mauro Ramos

Diretrizes Gerais Entorno

As diretrizes deste projeto estão baseadas nas diretrizes gerais para toda antiga borda d'água. Dentre elas, estão a conexão de todo o eixo que vai da Rua Mauro Ramos até a Rua Padre Roma através de espaços que fomentem a cultura e as relações das pessoas com a história.

Outra diretriz é a valorização das perspectivas da cidade para o mar, resgatando o olhar através de espaços onde existam vazios no aterro que conseguem possibilitar esses eixos visuais. Valorizar as perspectivas do centro histórico, abrindo o olhar de quem chega na cidade através do transporte público.

O resgate do percurso antigo de entrada e saída da ilha através do eixo da Ponte Hercílio Luz, ajudando a fomentar o eixo já consolidado.

Lançamento da proposta

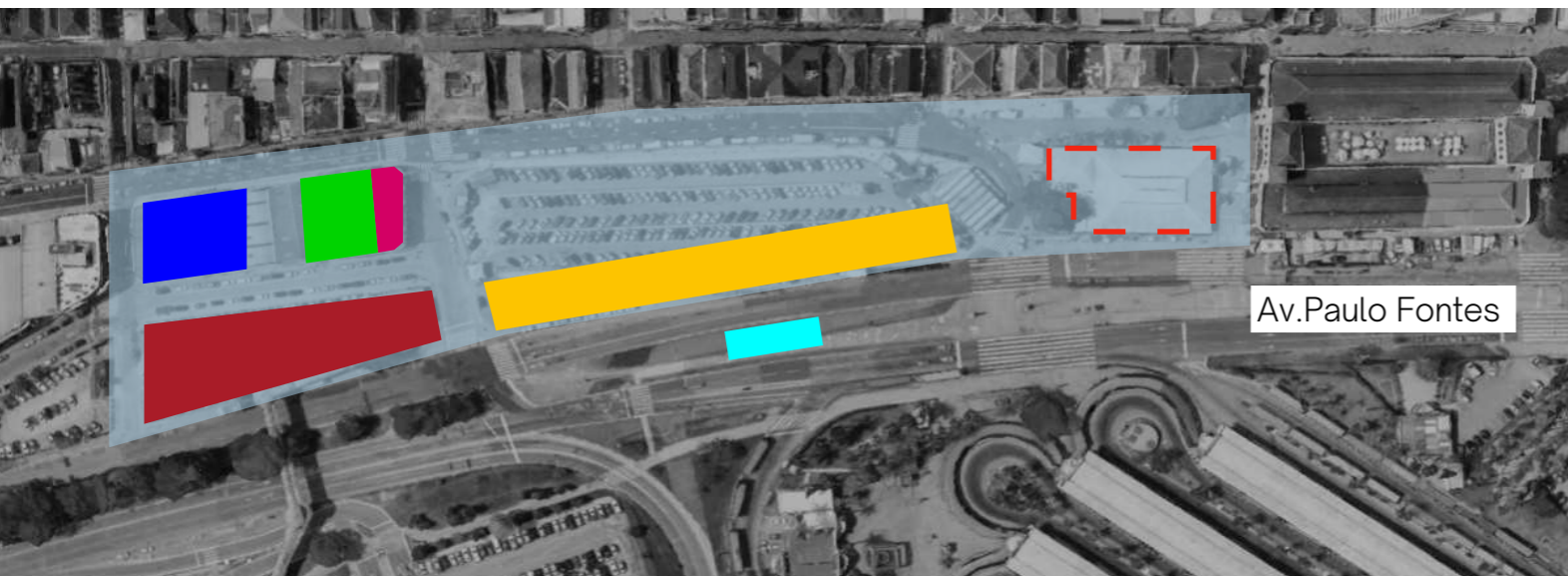
Diretrizes de projeto

A principal diretriz para o projeto é fomentar a vida e a cultura no centro de Florianópolis com um equipamento público que envolva praças e edifícios, criando ambiências que estimulem as relações entre as pessoas.

Para concretizar essa diretriz principal, foi necessário utilizar outras, tais quais:

1. Realocar o atual Camelódromo em um novo bloco, abrindo espaço para circulação dos usuários que chegam através do transporte público;
2. Organizar a lateral do Mercado Público para servir como um eixo de passagem e permanência em alguns pontos;
3. Retirar os estacionamentos presentes no recorte, transformando-os em espaços de permanência e praça pública;
4. Desapropriar e remover os edifícios posteriores ao prédio tombado (do setor 5), rompendo a rigidez que a quadra possui hoje;
5. Construir bloco anexo ao prédio tombado (atual edifício da loja Casas da Água) para servir como restaurante;
6. Construir bloco de exposições e circulações, fazendo as ligações com os demais elementos;
7. Construir bloco com salas multiuso e auditório;
8. Incluir a proposta do PLAMUS de inserção do BRT na cidade, ao longo da Av. Paulo Fontes.

Mapa 05 - Implantação esquemática



- Recorte de trabalho
- Bloco camelódromo
- Bloco salas
- Edifício histórico
- Bloco restaurante
- Bloco exposições
- Estação BRT
- Camelódromo atual

(Fonte: Google Maps Satélite; elaborado pelo autor)

Esquema 01 - Implantação

(Fonte: Elaborado pelo autor)

Adequação do solo

A estratégia em relação a topografia foi tirar partido do desnível de 1 metro entre a Av. Paulo Fontes e a Rua Francisco Tolentino.

Para fortalecer o eixo do vão do Mercado Público sem interrupções foi necessário retirar parte do aterro, criando um grande plano inclinado até o edifício tombado, passando por baixo da R. Bento Gonçalves.

Outra conexão necessária foi a da R. Sete de Setembro com a estação do BRT, passando por baixo de parte da Av. Paulo Fontes.

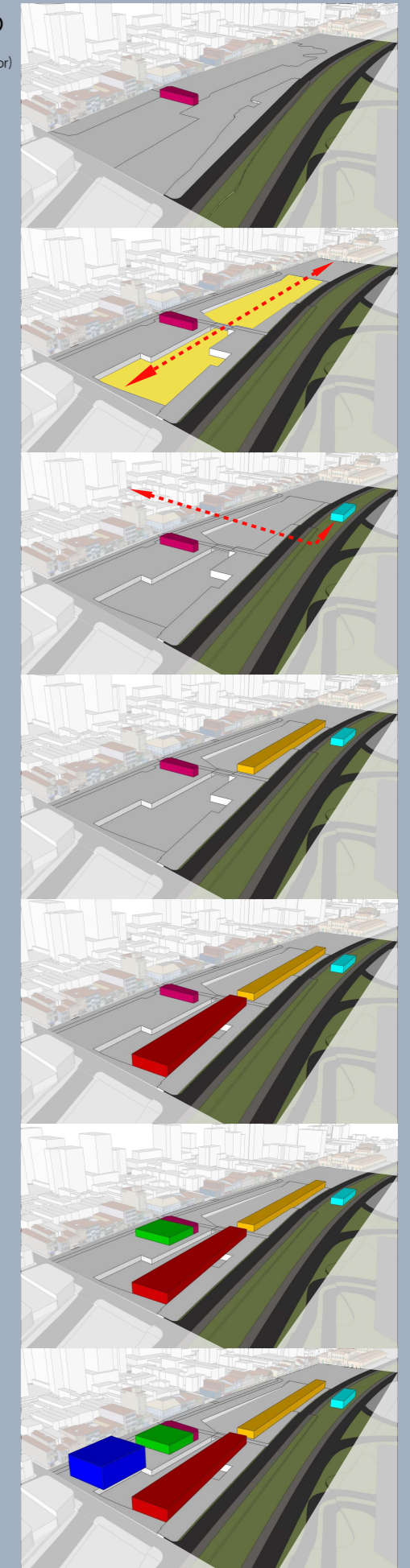
Inserção do volumes construídos

O principal desafio na praça central foi o de manter a visão da fachada histórica e do Mercado Público. Para isso, foi tirado partido do desnível criado pelo eixo para implantar o novo bloco do camelódromo ao longo dele, escalonando os boxes de comércio e criando dinâmica ao longo do percurso.

Para dar continuidade ao bloco do camelódromo, foi colocado o bloco das salas na sequência, mantendo a fachada ativa para quem caminha pelo novo eixo cultural.

Anexo ao edifício tombado, foi implantado um volume seguindo o gabarito e as linhas gerais da fachada, conformando um espaço central entre quem está na praça e no bloco de exposições.

Finalizando o eixo cultural e os espaços edificados vem o bloco de exposições, que conforma todos os demais blocos através da concentração de circulações com desenho acessível e da finalização do eixo.



Implantação Perspectivada

O entorno



Mobilidade urbana

BRT

Diante do crescimento dos problemas de mobilidade da Grande Florianópolis, foi realizada, em 2015, a proposta de implementação do BRT na região através do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS). O estudo inclui o corredor exclusivo ao longo da Av. Paulo Fontes com quatro estações ao longo da antiga borda d'água.

Para este trabalho, foi considerada apenas a estação do Largo do Mercado, em frente ao TICEN. O estudo inicial do BRT inclui a parte intermunicipal e a parte municipal, mas em decorrência da renovação do contrato do transporte público de Florianópolis ter sido renovada, o BRT municipal acabou ficando de fora. Sobretudo, é nesta rota central que o BRT intermunicipal faz suas paradas, interligando o sistema com as linhas de ônibus convencionais que atuarão em uma escala menor e mais lenta.

Com a implementação do sistema na região central, estima-se que o fluxo de pessoas que passam pela região aumente, ainda considerando que mais pessoas substituirão o sistema privado de transporte pelo público, em busca de economia e agilidade. Com o aumento do fluxo de pessoas, a região precisará se adequar às novas demandas, desde o novo perfil da Av. Paulo Fontes como de todo o entorno que será impactado, resultando assim em uma das diretrizes para este trabalho: a inclusão do BRT na proposta.

A implementação do BRT na cidade não irá diminuir a importância do TICEN no sistema de mobilidade urbana, pois nele irão se concentrar as linhas municipais que atendem os bairros de Florianópolis, criando uma nova demanda de integração entre os dois sistemas.

Mapa 06 - BRT



- BRT intermunicipal
- BRT municipal
- Estações
- Recorte de trabalho

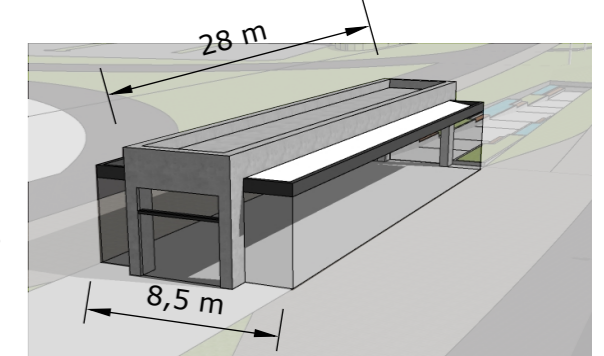
(Fonte: Google Maps Satélite; elaborado pelo autor)

Funcionamento BRT

O BRT foi pensado para funcionar conforme as estações de metrô. O usuário utilizaria o mesmo cartão do transporte coletivo tradicional nas estações. O pagamento acontece na entrada da estação, fazendo com que os veículos parem e apenas abram as portas para entrada e saída de passageiros.

As estações possuem duas entradas e saídas centralizadas nas duas extremidades transversais à parada dos veículos. As dimensões utilizadas na estação comportam veículos biarticulados com aproximadamente 28m e com capacidade para 250 pessoas.

Imagem 22 - Modelo de estação



(Fonte: Elaborado pelo autor)

E se fosse assim?

Durante o processo criativo de solucionar o BRT e a ruptura existente entre o aterro e a cidade marcada pela escala da Av. Paulo Fontes, surgiu a ideia de diminuir sua dimensão. Para implementar o BRT, a via já perderia uma faixa de rolagem dos veículos particulares em cada sentido. O projeto preservou o canteiro central e não foram feitas alterações na sua dimensão, permanecendo uma grande faixa verde.

Resgatando a ideia do aterro como um grande parque público, surgiu o questionamento se a Av. Paulo Fontes não poderia ir diminuindo sua escala considerando o crescimento do uso do transporte público e a menor quantidade de automóveis.

Em 5 anos ela seria apenas uma faixa de rolagem em cada sentido, e em dez anos essas faixas poderiam ser subterrâneas ou vias compartilhadas com pedestres, gerando assim, a priorização do fluxos de pessoas em nível.

Imagem 23 - Av. Paulo Fontes com BRT



5 anos

10 anos

- Faixa de rolagem removida
- Faixa exclusiva BRT

(Fonte: Google Maps Satélite; elaborado pelo autor)

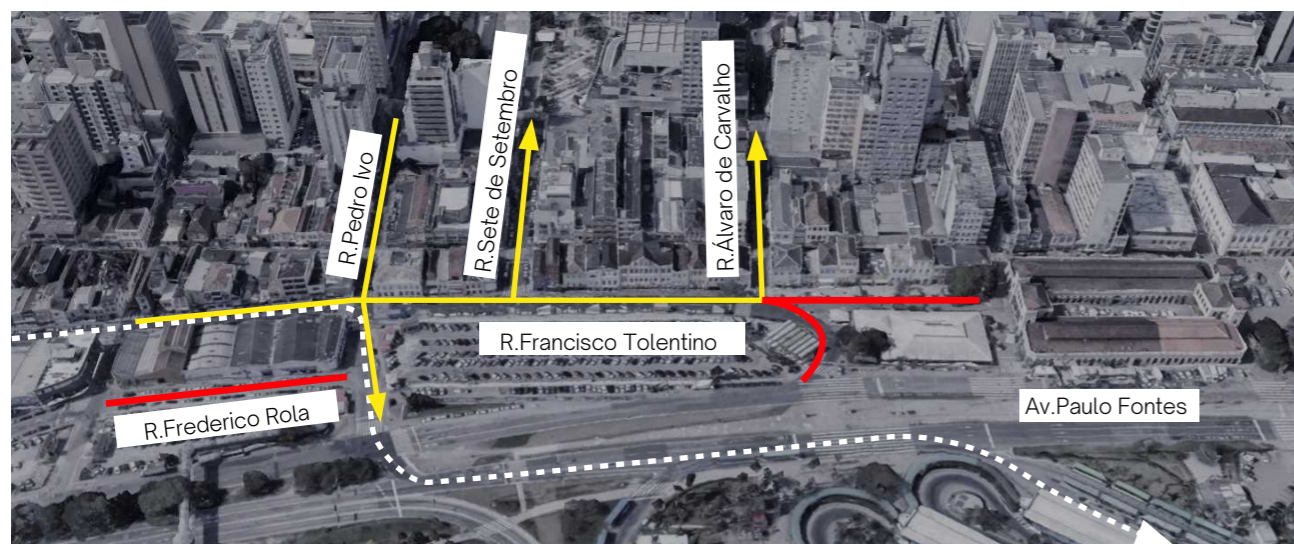
Vias

Para conformar os espaços e integrar os setores do recorte de trabalho, foram feitas algumas alterações no caráter das vias do entorno. Destaca-se a remoção de alguns trechos com pouco uso ou com fácil remanejo do fluxo, com pouco impacto na dinâmica de fluxos no centro.

A rota do transporte público que passa pela Ponte Hercílio Luz também sofreu alteração, tendo sua travessia junto a sinaleira da Rua Pedro Ivo. Como sugestão, também se incorporou a ideia de que os veículos dessas linhas que passam pela ponte seriam elétricos e de porte menor, causando menos impacto nesse trecho da cidade. Observou-se que essa rota pode ser utilizada como uma rota contemplativa, visando que a ligação direta pelo BRT seria facilitada.

A Rua Francisco Tolentino passaria a ser uma via compartilhada com uma faixa de rolagem, sendo conformada apenas com diferenciação de piso e balizadores. As Ruas Pedro Ivo, Sete de Setembro e Álvaro de Carvalho também seriam transformadas em vias compartilhadas, interligando a malha de calçadões já existentes no centro.

Imagem 24 - Alteração de vias



- Vias compartilhadas
- Vias removidas
- Rota transporte público

(Fonte: Google Maps Satélite; elaborado pelo autor)



Imagem 25

Exemplo de veículo elétrico

(Fonte: Fotovoltaicaufsc)

Perspectiva R. Francisco Tolentino

(Fonte: Google Street View)

Imagem 26

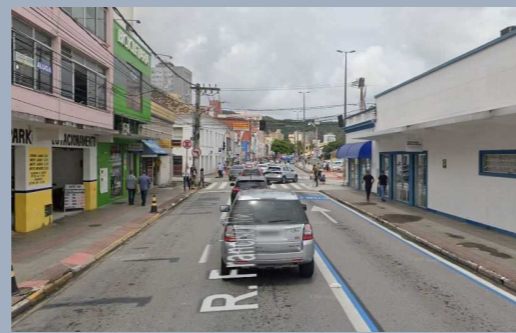


Imagem 27

Perspectiva R. Pedro Ivo

(Fonte: Google Street View)

Imagem 28

Perspectiva R. Sete de Setembro

(Fonte: Google Street View)

Imagem 29

Perspectiva R. Álvaro de Carvalho

(Fonte: Google Street View)

Ciclovias

Com o levantamento das ciclovias existentes no centro, foi possível notar a falta de conexão entre os trechos, sendo em sua maioria ao longo de algumas vias. Como diretriz para o tema, este projeto buscou unificar os trechos já existentes e criar novos.

A proposta é interligar a Ponte Hercílio Luz com a Av. Hercílio Luz através de uma ciclovias, passando pela Av. Paulo Fontes. Também interligar essa ciclovias com a já existente na Av. Beira Mar Norte, criando assim um anel ao redor do centro e dando possibilidades de rotas ao ciclista.

Na parte do recorte, a ciclovias passa por fora do contorno, possibilitando quem utiliza a bicicleta como meio de transporte ter um percurso mais direto. Dentro do projeto haverá a integração entre os pedestre, ciclistas e automóveis, com bicicletários distribuídos pela praça. Além disso, os veículos do BRT possuem espaços internos próprios para os ciclistas transportarem suas bicicletas.

Mapa 07 - Ciclovias



- Recorte de trabalho
- Ciclovias novas
- Ciclovias existentes

(Fonte: Google Maps Satélite; elaborado pelo autor)

Memória histórica

Valorização da fachada histórica

A Rua Francisco Tolentino é conformada por uma faixa com quase todos os edifícios tombados. Através dela é possível resgatar memórias de como era a cidade no passado, principalmente antes do aterro da Baía Sul.

Esses edifícios, em sua maioria, possuem usos comerciais de pequeno porte, como lanchonetes, lojas de aviamentos, lojas de ferragens, etc. O estado de conservação do conjunto é bom, sua pintura está boas condições e o conjunto de cores traz alegria para quem chega ao centro de Florianópolis.

Para valorizar esse conjunto, a realocação do Camelódromo foi essencial. A ampliação das perspectivas e o uso delas como fachada ativa, conformando as novas praças, são diretrizes do projeto. Para fortalecer o comércio ali presente, será prolongado o espaço de circulação na frente, deixando espaço para criação de áreas de permanência, em que lanchonetes poderão colocar mesas na área externa.

Os edifícios possuem diferentes tipos de tombamento, sendo o mais comum o P-2, tombamento que exige preservação total da fachada com a possibilidade de alteração interna de alguns elementos. O Mercado Público é o único edifício nesse recorte com tombamento total, o tombamento P-1.

Destacando o edifício que hoje pertence a loja Casas da Água (que será incorporado ao projeto, tendo novo uso como restaurante popular), a ideia é deixar esse patrimônio mais acessível aos usuários e complementar ele com uma arquitetura mais neutra, buscando reforçar suas linhas gerais e sua volumetria original.

Mapa 08 - Níveis de tombamento



- Tombamento P-1
- Tombamento P-2
- Tombamento P-3
- APC - Área de Preservação Cultural

(Fonte: Google Maps Satélite; elaborado pelo autor)



Desenho de piso

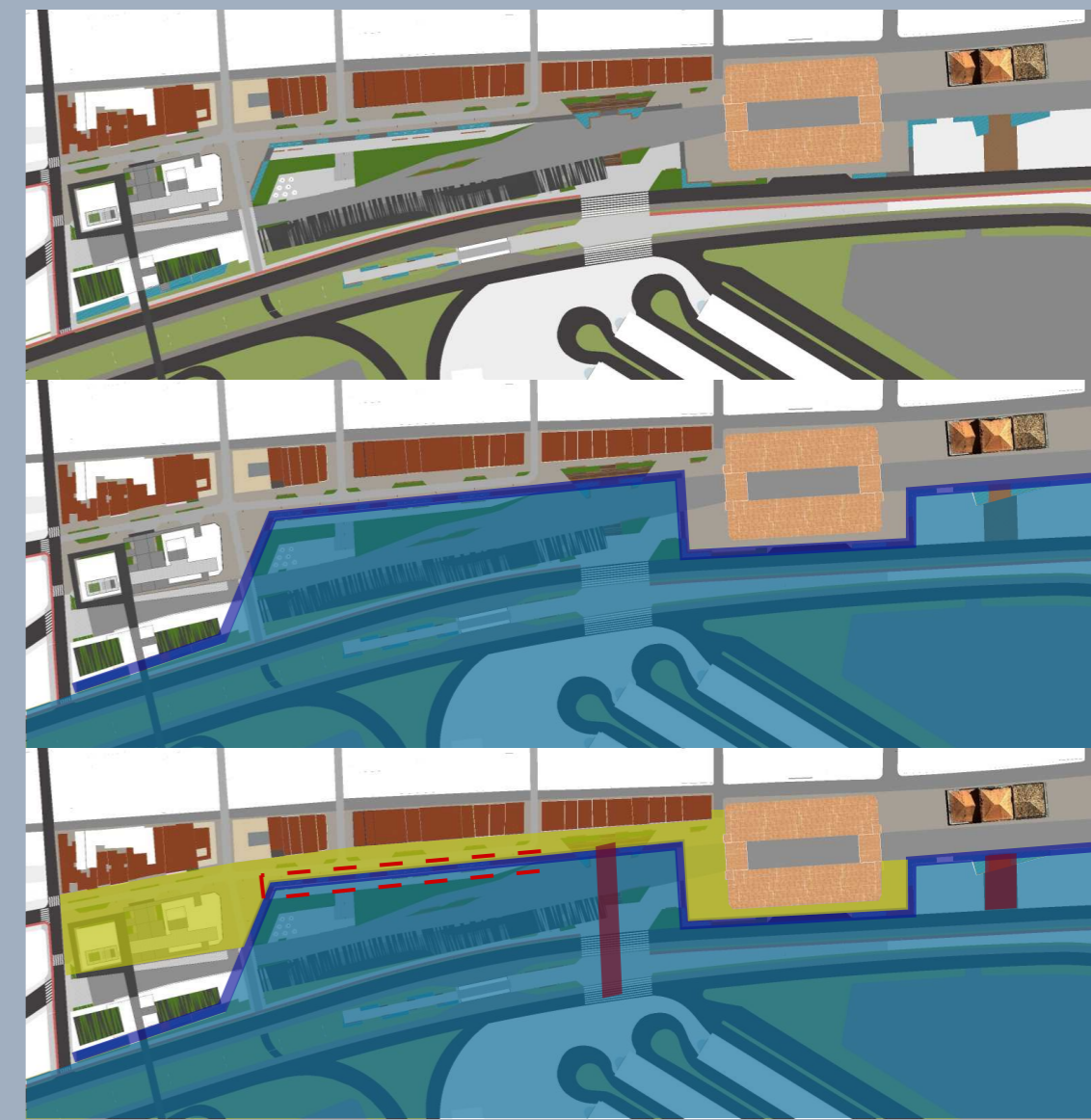
O desenho de piso do recorte foi pensado com base na história e na memória da cidade. Reforçando a antiga borda d'água com um grande espelho d'água ao longo da praça e na lateral do edifício, o desenho materializa a corpografia em relação à borda d'água hoje presente no centro.

A reforma do Largo da Alfândega trouxe uma nova materialidade para a região, com o desenho de um deck de madeira que remete a chegada de barco por um trapiche no eixo do edifício da antiga alfândega. Essa ideia foi utilizada neste projeto de forma mais sutil, para conformar o percurso de quem chega pelo TICEN, criando um caminho que convida o usuário para o centro da praça de recepção.

O piso na parte entre a fachada histórica e o espelho d'água resgata o material que está presente na Praça XV, a pedra portuguesa. Esse material conformará todo o percurso de solo original, desde a lateral do Mercado Público até o fim dos novos edifícios culturais, criando uma unidade no percurso do pedestre. Junto com o espelho d'água nesse percurso, está o memorial que deixará registrado todo o processo que a região sofreu até os dias atuais, fazendo com que a memória da cidade fique sempre viva para as futuras gerações.

Esquema 02 - Desenho de piso

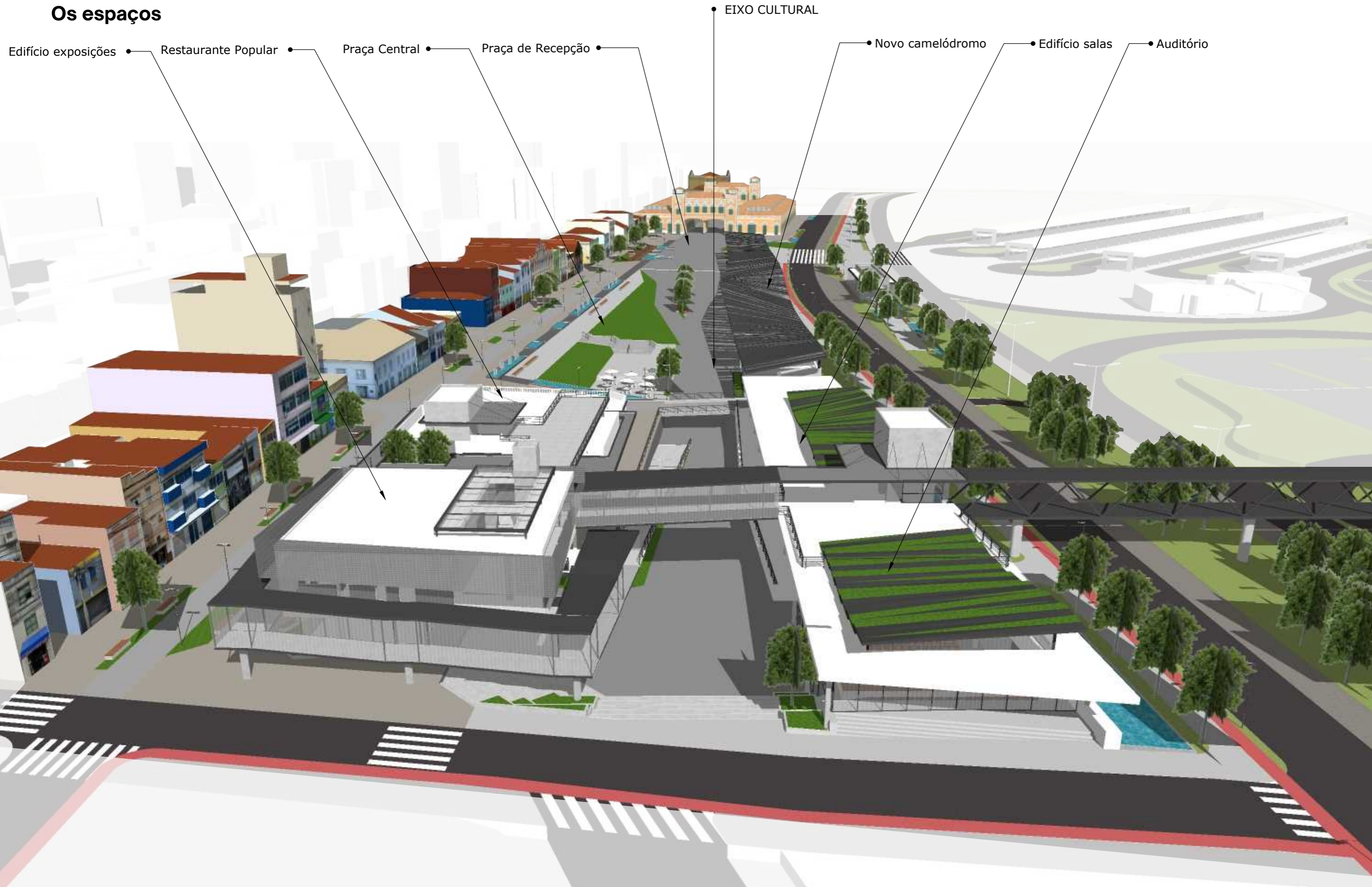
(Fonte: Elaborado pelo autor)



- Antiga Borda d'água
- Trapiche
- Piso histórico
- Mar
- Memorial

Implantação Perspectivada

Os espaços



Edifício exposições

Restaurante Popular

Praça Central

Praça de Recepção

EIXO CULTURAL

Novo camelódromo

Edifício salas

Auditório

Implantação por setores

Setor 01 - Praça de Recepção

O primeiro setor se configura por ser a praça de recepção de quem chega pelo BRT ou pelo TICEN. Esse espaço foi pensado para se abrir para a cidade com a retirada do Camelódromo. Além de ser um espaço de chegada, ele também é de permanência, com a criação de áreas de estar cobertas e descobertas. A relação com o Mercado Público ganha força, abrindo completamente a perspectiva para o edifício histórico. Além disso, o eixo lateral do mercado foi modificado para diminuir a presença dos caminhões e perder a característica de fundos, que era majoritariamente utilizado para carga e descarga.

É nessa praça que o novo eixo cultural começa, seguindo o alinhamento do vão central do Mercado, que vem desde a Praça XV, passando pelo novo Largo da Alfândega. O primeiro elemento presente no eixo é a cobertura prolongada do novo camelódromo, que abriga o bicicletário central e o bloco de sanitários. No outro lado do eixo estão os casarões tombados com comércio de pequeno porte e sua perspectiva livre.

Setor 02 - Praça Central

O segundo setor se configura por ser a praça central, ponto em que é possível observar tudo que acontece ao redor. Com a presença da inclinação do piso para formar o eixo cultural, foi pensado em grandes planos verdes para conformar o desnível topográfico, fomentando vários tipos de ocupação do espaço, sem limitá-lo a algum tipo de atividade. Além disso, foi criado um eixo que conecta a Rua Sete de Setembro direto com a estação do BRT, passando por baixo da Av. Paulo Fontes e da cobertura do camelódromo.

O eixo cultural nesse setor está conformado por quatro fachadas: o Mercado Público, os casarões tombados, os edifícios culturais e a cobertura com os novos boxes do camelódromo. Desta maneira, a praça conforma um espaço de centralidade, criando uma ambiência agradável para os usuários.

Na extremidade do camelódromo existe o bloco de circulação vertical, no qual é possível conectar os pedestres do nível da Av. Paulo Fontes com o eixo cultural.

Setor 03 - Conjunto Edifícios Culturais

O terceiro setor se configura pela presença dos novos edifícios com programas variados - com enfoque na cultura, e pela continuidade do eixo cultural, terminando no auditório e na arquibancada. O espaço no subsolo é resultante da necessidade de dar continuidade ao eixo, fazendo com que ele passe por baixo da Rua Pedro Ivo e conforme um espaço de conectividade e encontros. A passarela de acesso ao Terminal Rodoviário Rita Maria começa no subsolo e vai até a cobertura, fazendo com que o usuário faça o percurso admirando diversas perspectivas interessantes da cidade e do que está acontecendo dentro do próprio conjunto cultural.

O programa ainda conta com salas multiuso, banheiros, espaços de permanência cobertos com tomadas, espaço de estudo, restaurante popular e o salão de exposições.

Esquema 03 - Setor 01



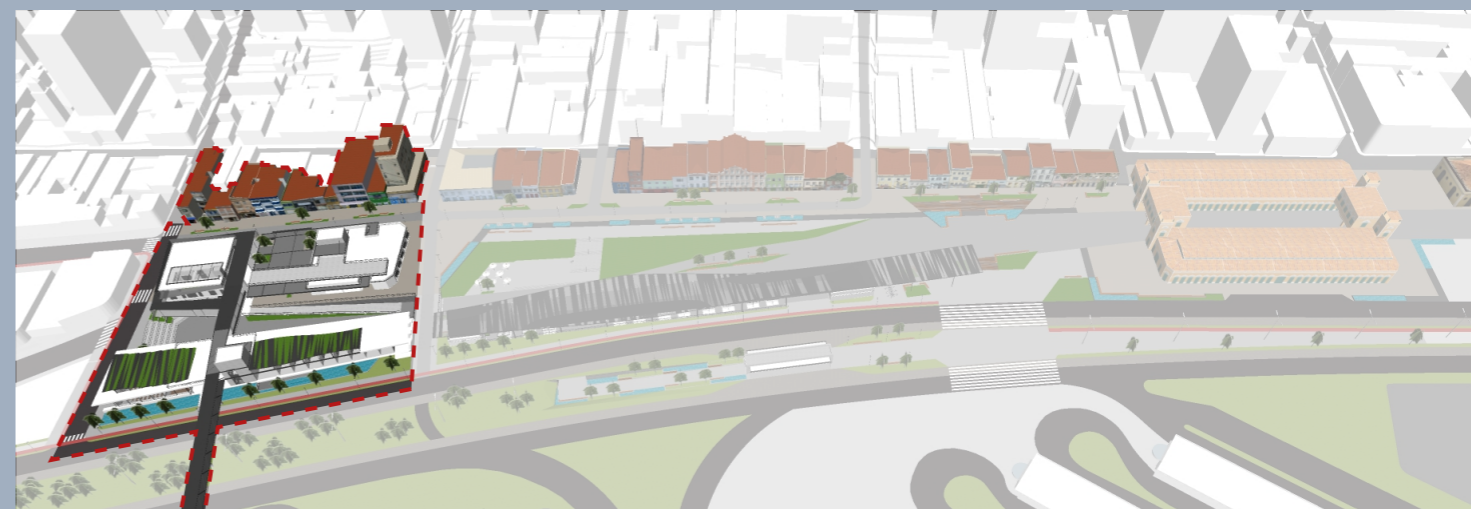
(Fonte: Elaborado pelo autor)

Esquema 04 - Setor 02



(Fonte: Elaborado pelo autor)

Esquema 05 - Setor 03

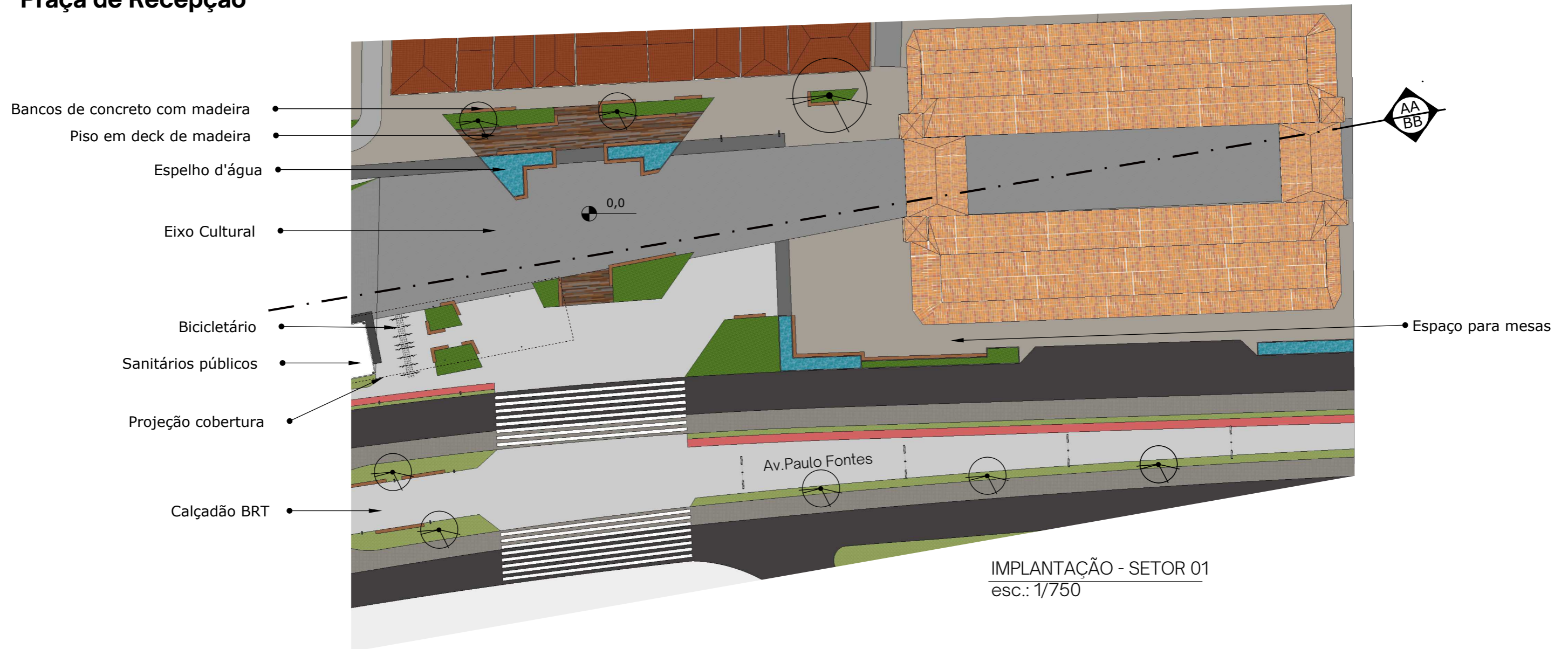


(Fonte: Elaborado pelo autor)

Setor 01

Setor 01

Praça de Recepção



CORTE AA - SETOR 01
esc.: 1/750



CORTE BB - SETOR 01
esc.: 1/750

Setor 01 - Praça Recepção

Pontos Focais

Com a retirada do camelódromo foi possível resgatar toda a fachada histórica, conformando assim a perspectiva de quem chega na cidade através do transporte público. Com isso, o Mercado Público voltou a ter protagonismo na paisagem urbana, servindo como um ponto referência visual na região.

Bicicletários

Para atender a demanda dos ciclistas, foi colocado um grande bicicletário aberto embaixo da cobertura e outro bicicletário fechado, focado ao público que utiliza a bicicleta como meio de transporte. Assim, o usuário pode deixar a bicicleta por longos períodos sem se preocupar com furtos.

Banheiros Públicos

Para atender a demanda dos usuários que transitam pela região da praça, foram projetados sanitários junto ao bicicletário, e próximos ao BRT. Os sanitários ficam no nível da rua para facilitar a parte de tratamento de esgoto, sem precisar utilizar bombas.



Setor 01 - Praça Recepção

Relação com o Mercado Público

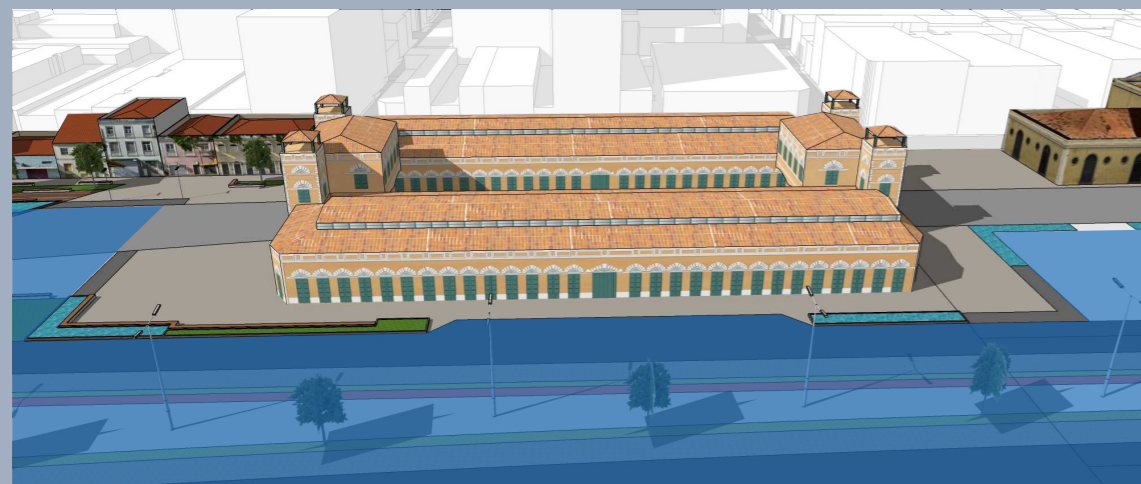
Para resgatar a memória a partir o eixo lateral do Mercado Público, foi necessário entender a dinâmica existente desde a sua construção. Os barcos que atracavam na fachada sudoeste do mercado ficavam no sentido longitudinal e abaixo do nível do solo, devido ao desnível com o mar.

Em decorrência disto, chegou-se a conclusão que demarcar no piso um espaço reservado para carga e descarga seria mais apropriado. Além da demarcação, esse abastecimento aconteceria em horários específicos do dia, não sendo permitido a permanência do caminhão estacionado por longos períodos. Assim como o ônibus que cruza a praça, o caminhão que abastece o mercado também sofreria modificações quanto a sua tipologia, devendo ser menor, mais silencioso e menos poluente, liberando assim esse eixo lateral na maior parte do dia para o deslocamento de pessoas. Nos períodos em que não houvessem caminhões parados ali, o espaço poderia servir de ponto de parada para automóveis deixarem ou buscarem pessoas.

Antiga orla do mercado



Nova orla do mercado



Materialidade

Os materiais utilizados nas praças do projeto se baseiam nos materiais existentes no projeto do Largo da Alfândega, buscando criar uma unidade em todo eixo cultural. O piso do eixo será todo em pedra, a mesma já existente no vão do Mercado Público e que será levada até os edifícios culturais. O piso na parte nova, após a linha formada pelo espelho d'água, será em placa cimentícia, também já utilizada no Largo. A parte do piso após a borda d'água será em pedra portuguesa, abraçando o Mercado, os edifícios do restaurante e o bloco de exposições, interligando assim praças cobertas e ambientes abertos como o mesmo revestimento.

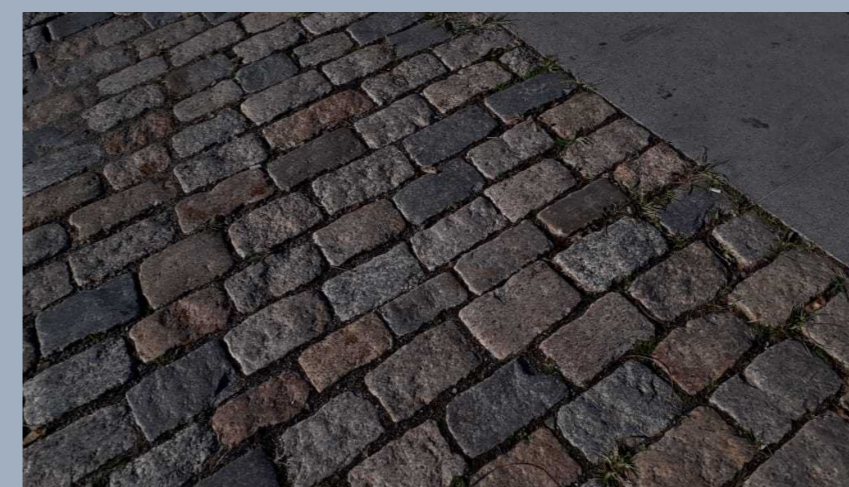
Os bancos serão com a base em concreto e com cobertura de madeira no assento, com iluminação da base conformando o rodapé. A iluminação das praças será feita por postes na Rua Francisco Tolentino, balizadores no piso no eixo cultural e pela iluminação na base do mobiliário, seguindo a mesma linguagem do Largo.

O restante do mobiliário urbano como as lixeiras e bicicletários também seguirão a mesma linguagem.



Modelo cobertura Largo da Alfândega

(Fonte: Autor)



Modelo pavimento Largo da Alfândega

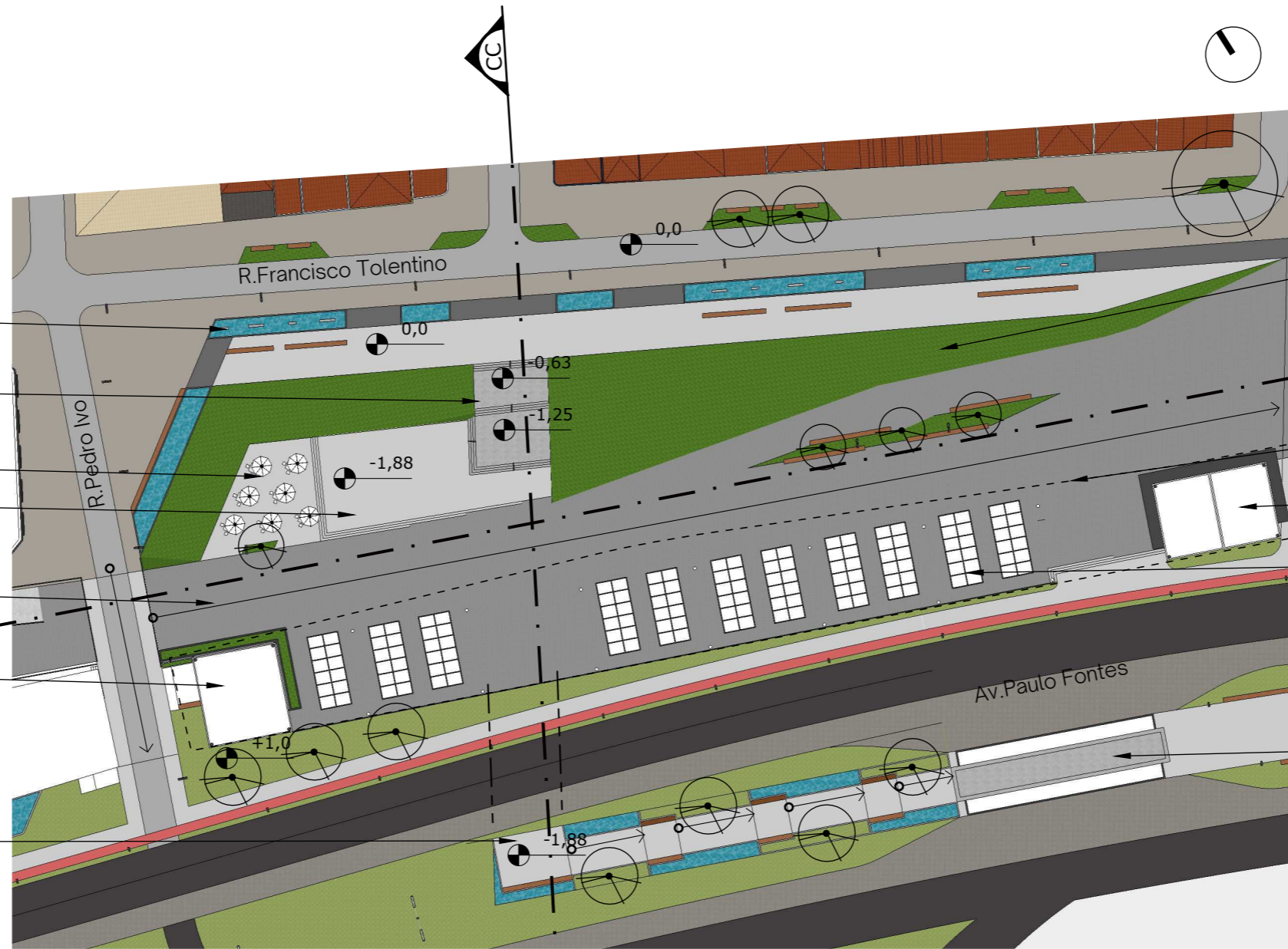
(Fonte: Autor)

Setor 02

Setor 02

Praça de Central

- Memorial no espelho d'água
- Escadaria acesso ao BRT
- Espaço com mesas para jogos
- Espaço para manifestações culturais
- Eixo Cultural
- Bloco circulação vertical
- Acesso BRT



- Espaço verde com topografia inclinada
- Projeção cobertura
- Bicicletário e sanitários
- Bloco de lojas
- Estação de BRT

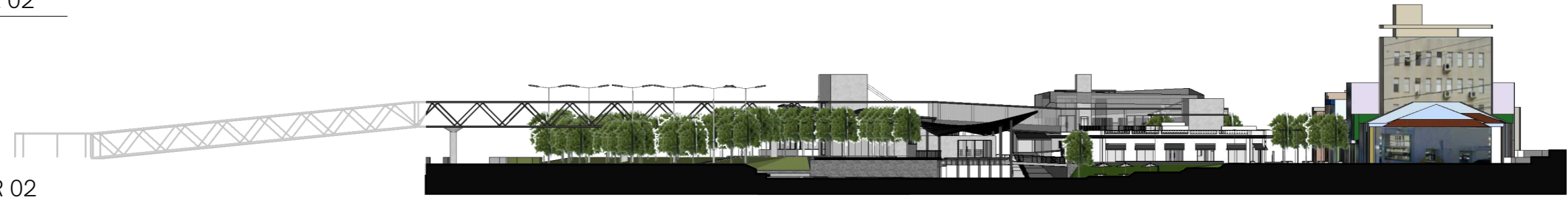
IMPLANTAÇÃO - SETOR 02
esc.: 1/750



CORTE AA - SETOR 02
esc.: 1/750



CORTE BB - SETOR 02
esc.: 1/750



CORTE CC - SETOR 02
esc.: 1/750

Setor 02 - Praça Central

Ambiências

Os espaços criados na praça não foram pensados para comportar ou incentivar apenas um tipo de uso. Devido a diversidade de materiais, como a pedra, o concreto, a madeira e a grama, o usuário pode se apropriar como se sentir melhor. Além disso, os espaços contam com diversos pontos de observação, fazendo com que qualquer lugar possa servir de "palco" para algum tipo de apresentação cultural.

Conexões

As praças foram projetadas para criar conexões entre as pessoas, unificando fluxos que hoje são dispersos e cheios de barreiras. Além de liberar o espaço físico, elas liberam o olhar do usuário para o todo, ressaltando apenas elementos realmente importantes.

Camada Verde

As principais árvores existentes foram mantidas. As novas árvores, principalmente as do eixo e da fachada histórica, foram posicionadas em locais que não atrapalham a visão do pedestre e nem escondem edifícios tombados de grande valor arquitetônico. A massa verde foi utilizada para conformar ambiências com sombra em locais de estar e para ajudar a deixar em segundo plano edifícios que foram modificados ou que não possuem mais de 1 pavimento.



Setor 02 - Praça Central

Pontos Focais

Para traçar os fluxos das praças e dos edifícios do projeto, foram levantados os pontos focais do entorno e das paisagens que deveriam ser valorizadas pelos espaços de permanência. O Mercado Público e a fachada histórica sempre foram muito importantes, mas os morros e a ponte Hercílio Luz não poderiam ser esquecidos.

Memória

Reforçando o desenho da antiga orla com o piso e o espelho d'água, criou-se nesse percurso o memorial do aterro.

Com placas verticais de concreto assimétricas dentro da água, elas transmitem para os usuários o processo que aquela região sofreu ao longo dos anos, em formato de linha do tempo.

BRT

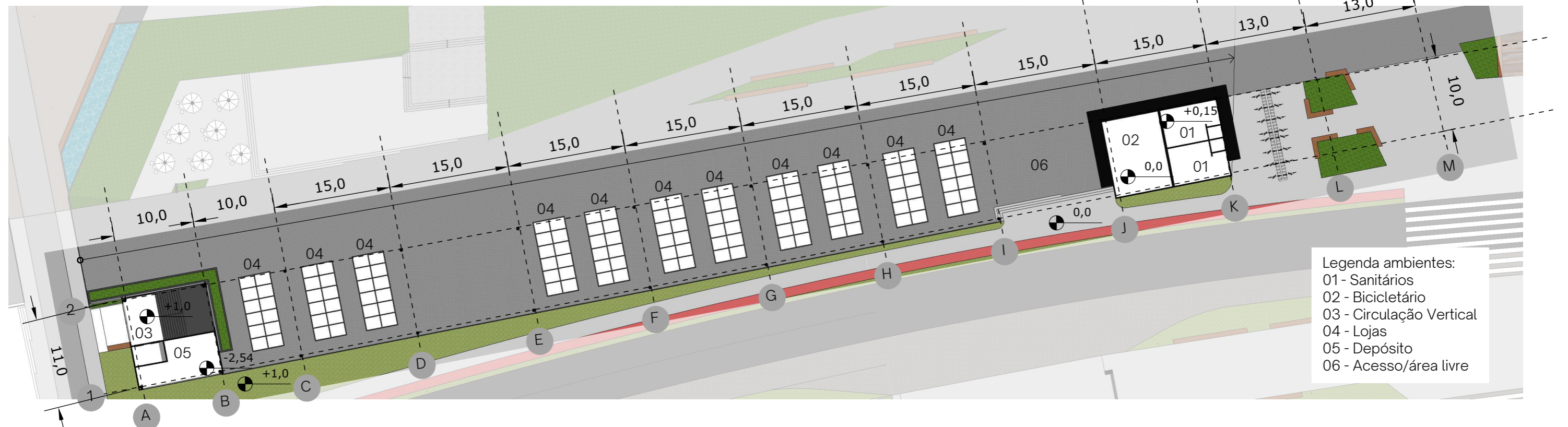
O acesso subterrâneo do BRT foi pensado para criar um eixo direto de quem está na Rua Sete de Setembro com o transporte público, sem precisar fazer o contorno na praça.

Para esse espaço ficar confortável ao usuário, foram colocados bancos, árvores e espelhos d'água no percurso, visando o escoamento da água pelos taludes. Para manter o local com boa ventilação e iluminação, os taludes foram escalonados e inclinados, ampliando a abertura superior e possibilitando o contato visual com quem estiver dentro do BRT.

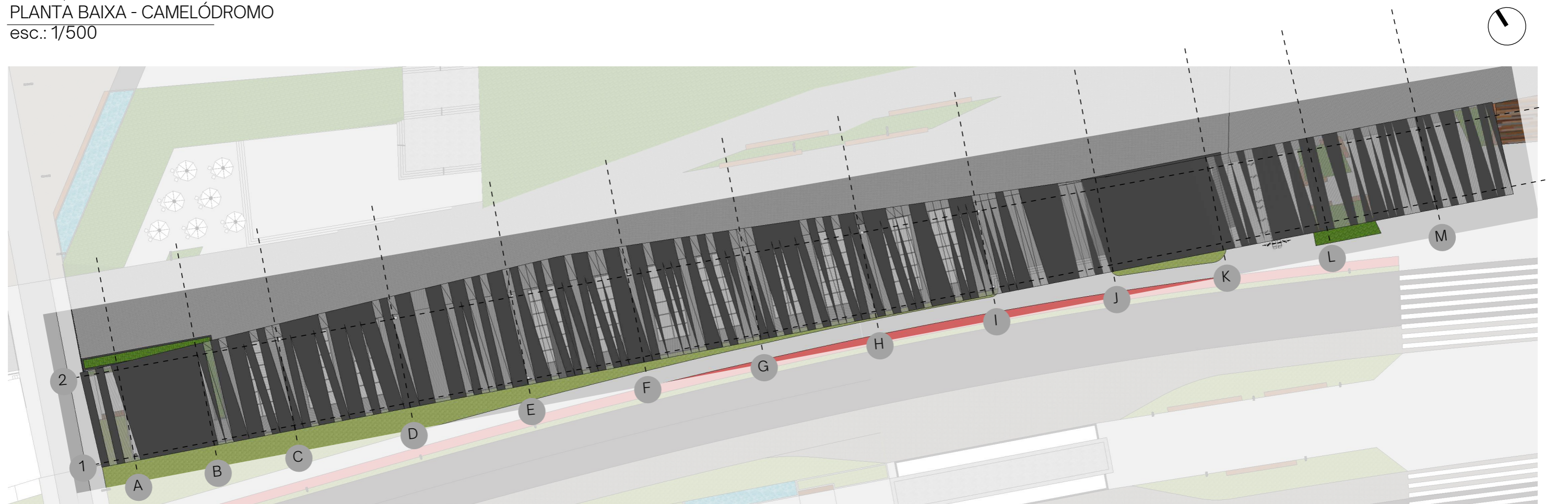


Setor 02

Camelódromo



PLANTA BAIXA - CAMELÓDROMO
esc.: 1/500



PLANTA DE COBERTURA - CAMELÓDROMO
esc.: 1/500

Setor 02

Camelódromo

Atualmente o Camelódromo central possui 98 lojas no prédio existente. O novo camelódromo foi projetado para comportar 132 lojas, sendo possível ampliar esse número. Também foi deixado um espaço vago para que quiosques temporários ou vendedores itinerantes consigam ocupar em dias de chuva.

O novo edifício do camelódromo foi implantado ao longo do eixo, ficando paralelo à Av. Paulo Fontes e conformando a quarta fachada da praça central. Ele foi projetado com uma cobertura metálica em formato ondulado retorcido, remetendo a cobertura já existente no Largo da Alfândega. Essa cobertura possui duas grandes vigas no sentido longitudinal que se apoiam nos pilares e sustentam a estrutura do telhado. O espaçamento entre as placas do telhado é de 1 metro entre elas, sendo algumas em material opaco e outras em placas de policarbonato translúcido, trazendo iluminação natural para as lojas.

Nas duas extremidades do edifício existem dois blocos: o primeiro abrigando os sanitários públicos e o bicicletário, e o segundo bloco abrigando o depósito para as lojas e a circulação vertical, com elevadores e escadas. Na parte do eixo subterrâneo do BRT, a cobertura foi projetada para cobrir maior área de proteção contra intemperes, dando abrigo e criando uma ambiência para os usuários.

Na praça de recepção a cobertura se prolonga, criando um grande espaço coberto com ambientes de permanência e de passagem. A ideia é que ela crie um abrigo para os usuários em dias de chuva ou de muito sol, enquanto estes aguardam o fechamento da sinaleira para travessia.



Modelo cobertura Largo da Alfândega

(Fonte: Autor)

Perspectiva explodida camelódromo



Lojas

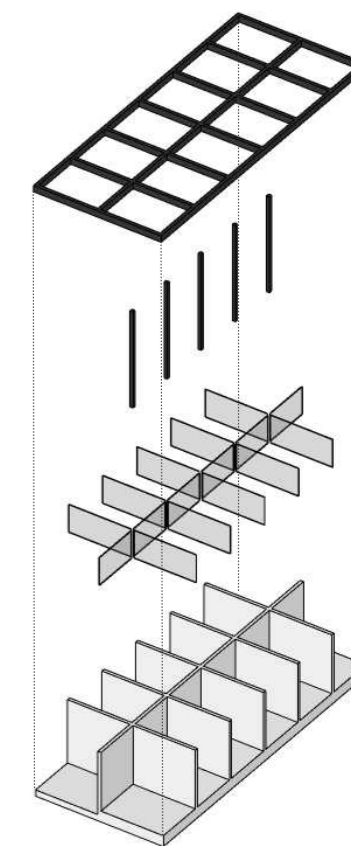
Para conformar os espaços de lojas, foram criados 11 blocos com 12 lojas em cada, dando o total de 132 unidades. Essas lojas podem ser anexadas e formar unidades maiores se for necessário, mas a ideia é que os espaços sejam menores para que caibam mais vendedores e que o aluguel possa ser mais barato, dando mais oportunidade para as pessoas conseguirem um espaço na região central da cidade para vender seus produtos.

Os blocos foram dispostos perpendiculares à Av. Paulo Fontes, liberando assim a visão de quem caminha pelo eixo cultural ou pela avenida. Essa conformação foi estudada para atenuar a presença do vento sul nas lojas e facilitar o fluxo dos usuários entre os blocos, sem criar fundos.

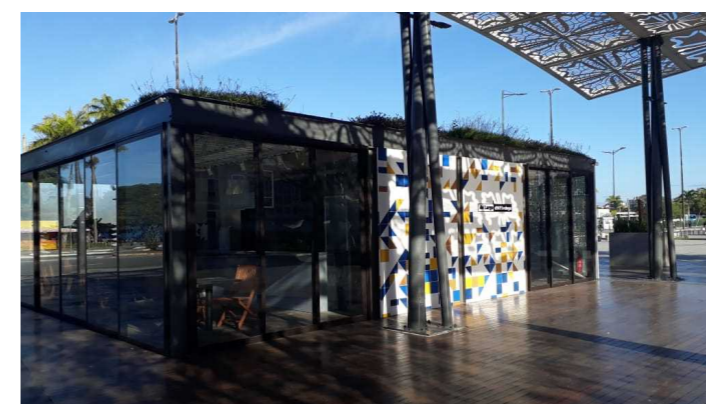
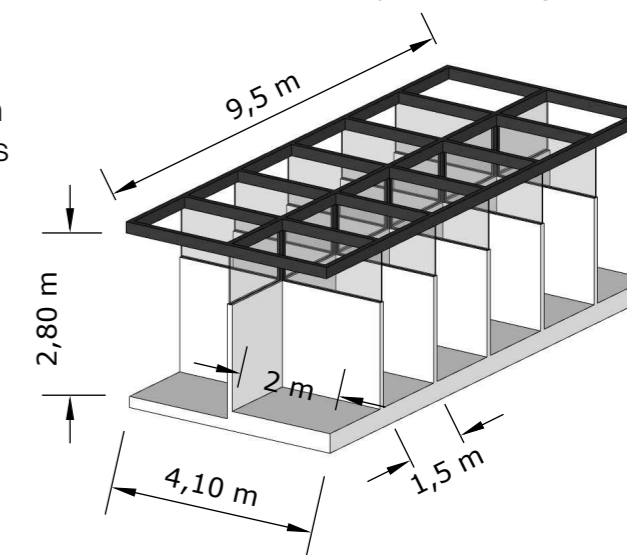
Os blocos possuem estrutura metálica, com divisórias removíveis e cobertura metálica vazada. A estrutura da cobertura foi pensada para auxiliar os lojistas a exporem seus produtos. Entre a cobertura e as paredes existe uma faixa em vidro, possibilitando a visão de quem caminha pela Av. Paulo Fontes sobre o que acontece após as lojas, sem criar uma barreira física para o usuário.

A estética e matérias dos blocos foram inspirados nas salas existentes abaixo da cobertura do largo da alfândega, criando assim uma unidade para o pedestre que caminha no eixo cultural da Praça XV até os edifícios culturais.

Perspectiva explodida lojas



Perspectiva lojas



Modelo de salas Largo da Alfândega

(Fonte: Autor)

Setor 03

Setor 03

Edifícios Culturais



IMPLANTAÇÃO - SETOR 03
esc.: 1/750



CORTE AA - SETOR 03
esc.: 1/750

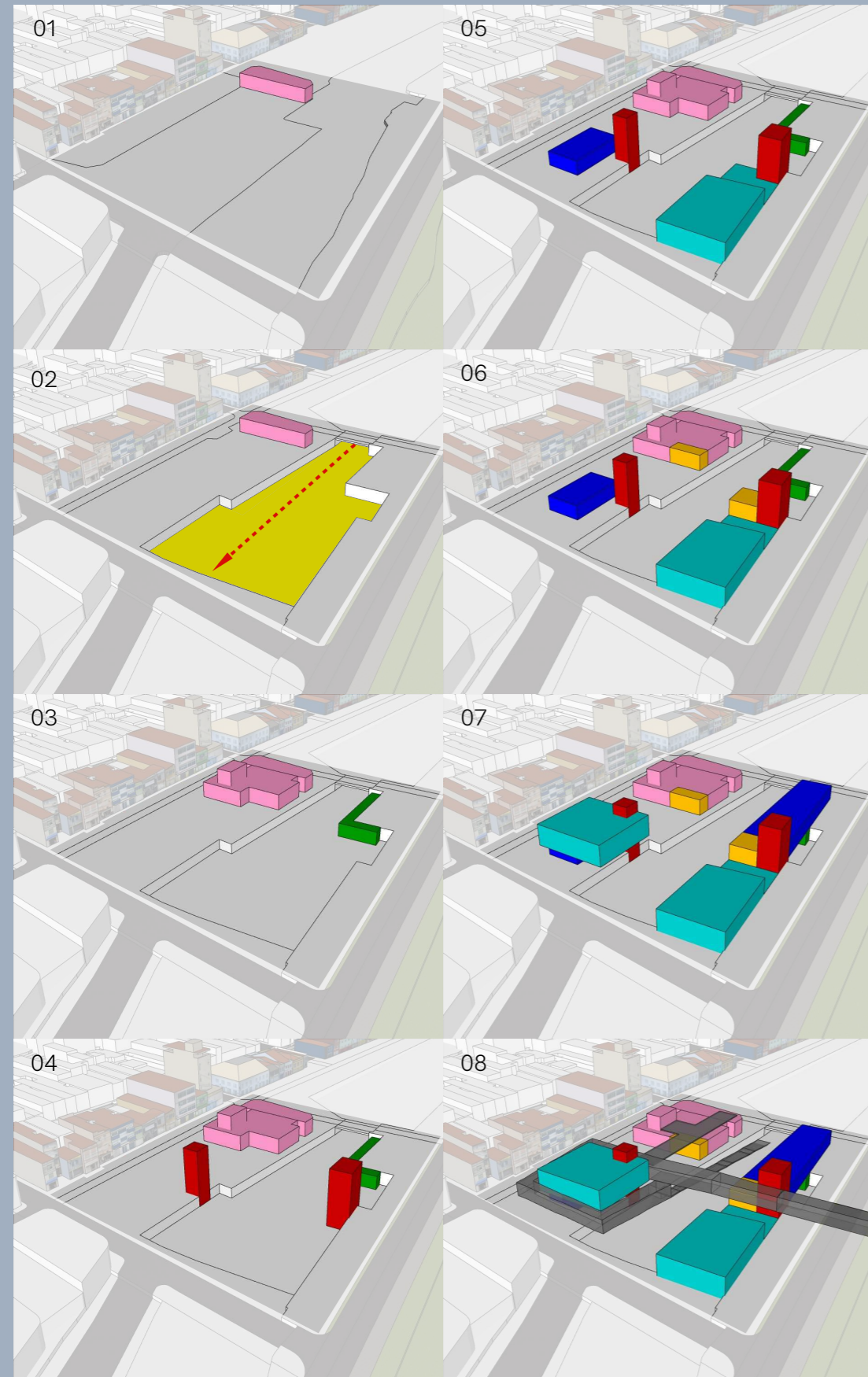


CORTE BB - SETOR 03
esc.: 1/750

Setor 03

Edifícios Culturais

Implantação do programa



Salas multiuso

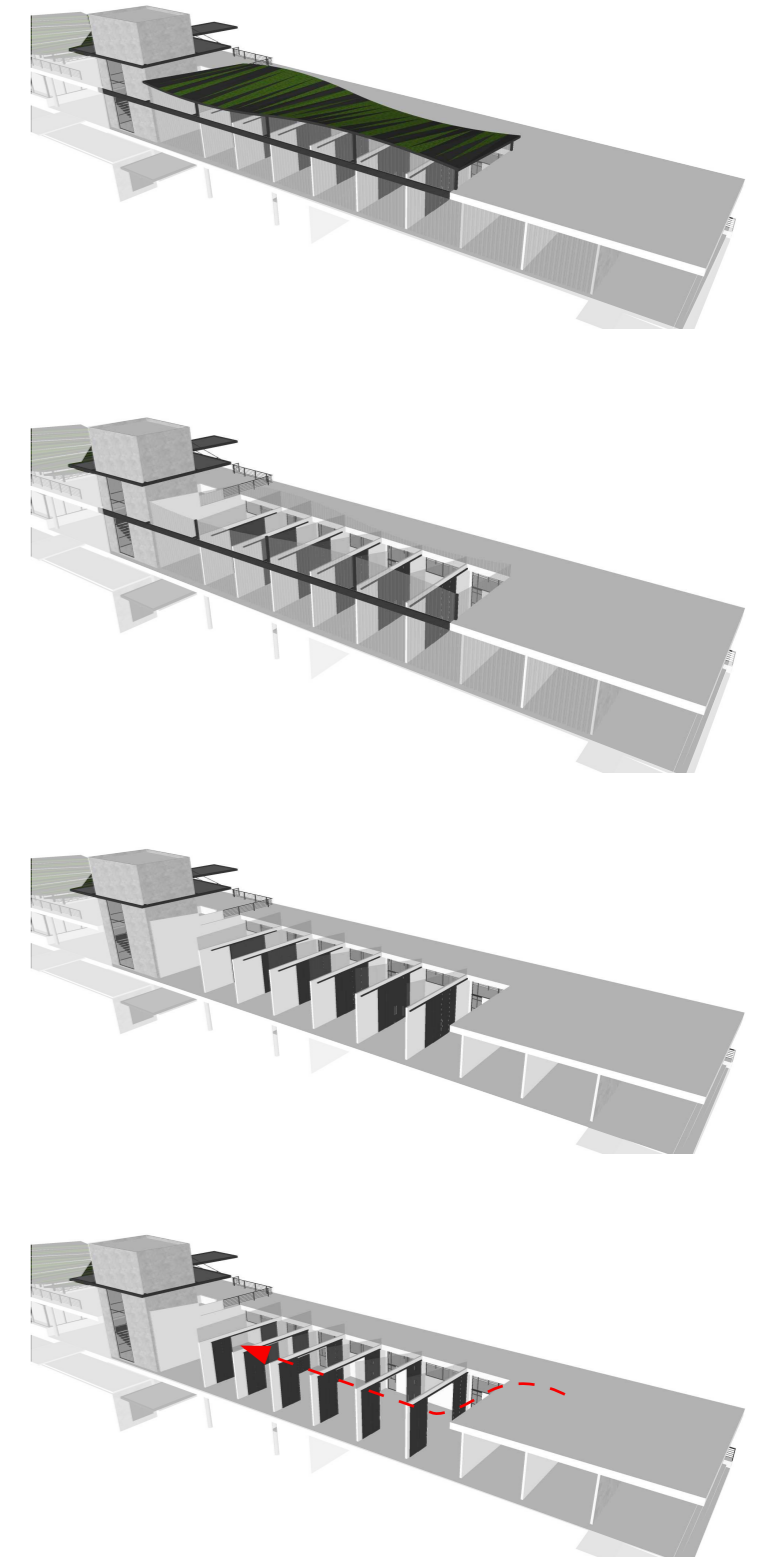
O bloco com as salas multiuso foi pensado para ser um ponto gerador de movimento dentro do programa. Sem determinar a função de cada espaço, as salas conseguem receber diversos tipos de usos.

Para apoiar o comércio local e incentivar sua permanência na região, propõe-se que tenha oficinas educacionais com temas profissionalizantes que podem ir desde concerto de bicicletas até aulas de bordados e costura. Outro uso pensado foi para aulas de dança, ginástica, artes marciais etc.

Para comportar essa diversidade de usos, os ambientes foram projetados com diferentes tamanhos, além de algumas salas possuírem pé direito simples e outras duplo. Nas paredes laterais foi utilizado material translúcido para que durante o período noturno elas iluminem o seu entorno e para que as pessoas consigam se sentir mais seguras ao transitar pelo local.

Visando a integração das atividades, as salas com pé direito duplo possuem portas de correr entre elas, possibilitando a abertura e integração de todo o espaço em atividades em que isso possa ser interessante.

Esquema 06 - Funcionamento salas multiuso



Setor 03 - Edifícios Culturais

Eixo Cultural

O eixo cultural foi projetado para concentrar diversos tipos de usos. O caminho é alimentado por dinâmicas diferentes, como o comércio, espaços de estar e espaços para apresentações culturais, além de fazer a ligação entre o Mercado Público e a Rua Bento Gonçalves sem a presença do automóvel.

O eixo é estruturante para o projeto porque todos os espaços se conectam através dele, fortalecendo até mesmo o caráter público do percurso. Além disso, a nova conexão da passarela para o Terminal Rita Maria ocorre por esse percurso.

Arquibancada

Projetada no final do eixo, a arquibancada tem o papel de reunir as pessoas para apresentações formais ou informais de cultura ao ar livre. Além disso, ela conecta o pedestre do eixo ao restante da cidade.

Pensada para ser uma extensão do espaço de estudos, a arquibancada abriga um patamar com mesas e bancos, convidando as pessoas para um local agradável e integrado, possibilitando estudar ou trabalhar ao ar livre.



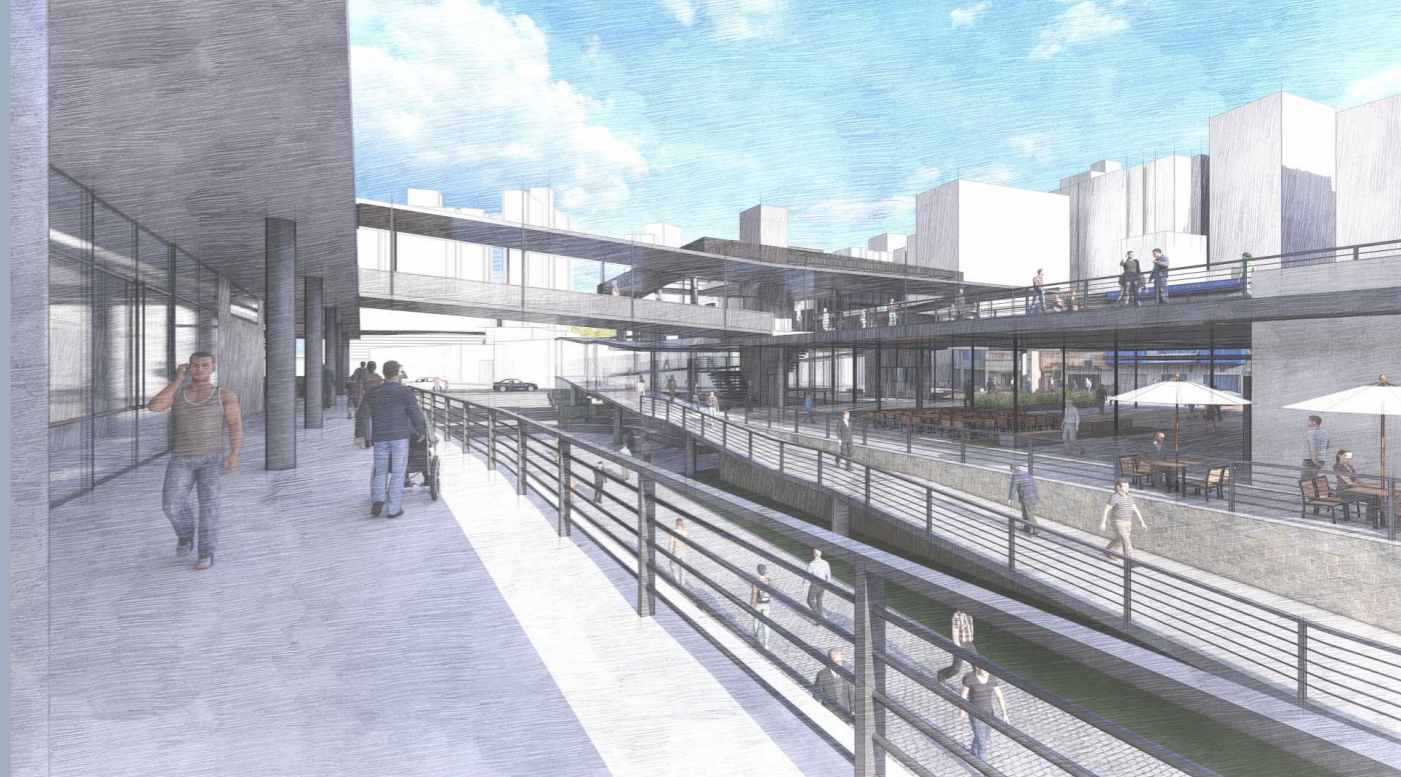
Setor 03 - Edifícios Culturais

Salas Multiuso

As salas multiuso foram projetadas para receber diferentes tipos de usos. São salas com tamanhos variados e tipologias diferentes. O edifício possui salas com pé direito simples e isoladas, assim como salas com pé direito duplo. Foram projetadas portas entre elas, possibilitando a integração dos ambientes caso seja necessário.

Exposições

O salão de exposições foi projetado para incentivar os artistas locais a exibirem sua arte. Integrado com o percurso da passarela, ele concentra a passagem do grande fluxo. Assim como o salão, a cobertura acima do restaurante também serve como um grande espaço para exposições ao ar livre, gerando um percurso de diferentes tipos de exposições.



Setor 03 - Edifícios Culturais

Restaurante Popular

Pensando na força do comércio local e na grande quantidade de trabalhadores que passam o dia no centro, o restaurante popular foi projetado para atender essa demanda.

Com o valor da refeição mais baixo ou sendo administrado pelo SESC, por exemplo, o espaço serve para atender essa demanda dos trabalhadores do comércio.

O programa do restaurante foi alocado no prédio tombado devido sua boa inserção no espaço e a grande conexão com os demais edifícios.

Por se tratar de um edifício térreo, o espaço ao redor e a praça coberta entre o restaurante e o espaço de estudos podem receber mesas externas.

Além disso, o espaço foi pensado para ser utilizado como um bar na período noturno, fazendo uso da infraestrutura do restaurante. Com isso, o programa fomenta o movimento de pessoas após o horário comercial e finais de semana.

Coberturas

Espaços de contemplação da paisagem ao redor foram criados nas coberturas dos edifícios. No edifício das salas o espaço está direcionado para a parte da Ponte Hercílio Luz. No edifício do restaurante, o espaço contempla toda a praça, o Mercado Público e o visual da Baía Sul e do Morro do Cambirela. Além disso, as pequenas lanchonetes que existiam nos terrenos foram alocadas nesses espaços, com toda infraestrutura para funcionamento.



Setor 03 - Edifícios Culturais

Auditório

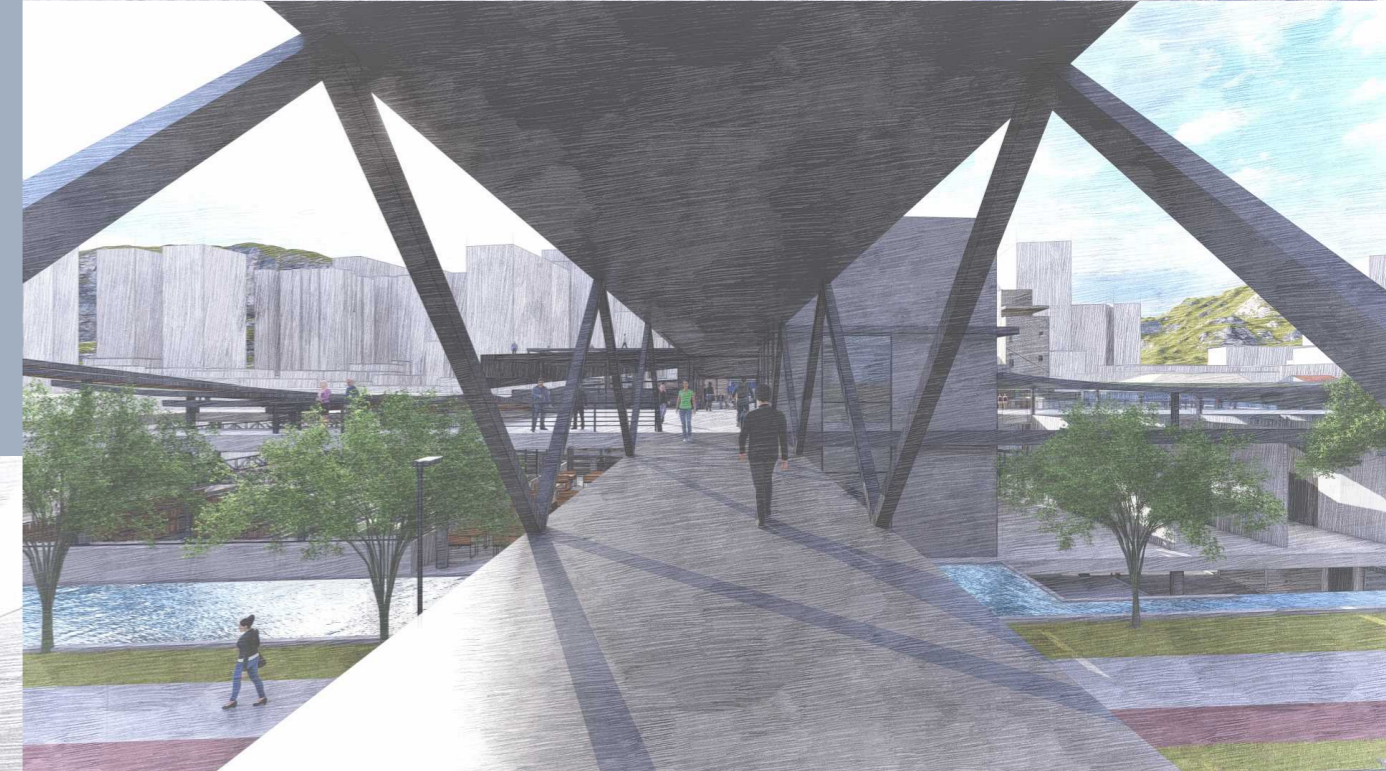
O auditório foi projetado para ser um espaço democrático de cultura. Apesar de possuir a infraestrutura tradicional de um teatro, ele foi pensado para ser um espaço aberto. Feito com as vedações todas em vidro, ele permite que qualquer pessoa veja o que está acontecendo no seu interior. Para fortalecer a integração, o espectador pode observar o palco de diferentes ângulos e perspectivas.

Projetado para comportar 300 pessoas sentadas, o auditório possui a opção de abrir todas as portas laterais e superiores, integrando o espaço interno com o eixo cultural para grandes eventos públicos.

Rampas Públicas

Para conectar os ambientes dos edifícios não foram projetados corredores, mas sim percursos públicos que conectam as pessoas aos espaços. Todo o trajeto de circulação é público e aberto 24 horas, sendo fechado apenas as áreas internas dos edifícios, conforme seus usos. Os blocos de circulação vertical funcionam 24 horas também, visando o percurso com o terminal Rita Maria, que possui funcionamento integral, e para fomentar a presença das pessoas no espaço em todos os períodos do dia.

Além de servir como conexão, as rampas servem como espaço de contemplação para o usuário percorrer todo o projeto vendo o que está acontecendo em cada setor. Para isso esse trajeto foi projetado com fechamento em placas de policarbonato translúcido e estrutura metálica.



Setor 03

Edifícios Salas



PLANTA BAIXA SUBSOLO
esc.: 1/250

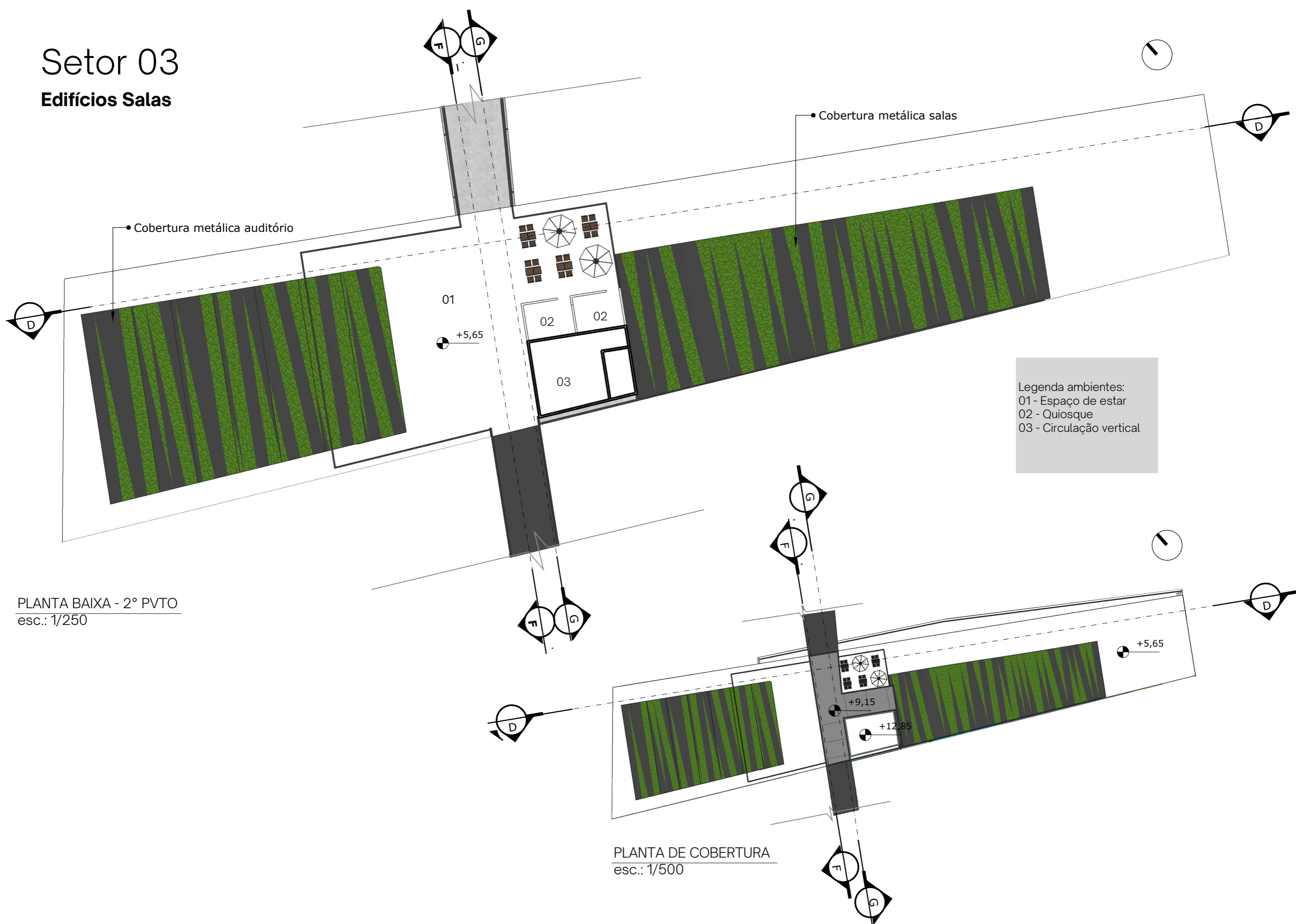
- Legenda ambientes:
- 01 - Lojas
 - 02 - ADM
 - 03 - Praça coberta
 - 04 - Auditório
 - 05 - Acesso camarins
 - 06 - Circulação vertical

PLANTA BAIXA 1º PVTO
esc.: 1/250

- Legenda ambientes:
- 01 - Salas multiuso
 - 02 - Circulação salas
 - 03 - Circulação externa
 - 04 - Sanitários
 - 05 - Circulação vertical

Setor 03

Edifícios Salas



• Cobertura metálica auditório

• Cobertura metálica salas

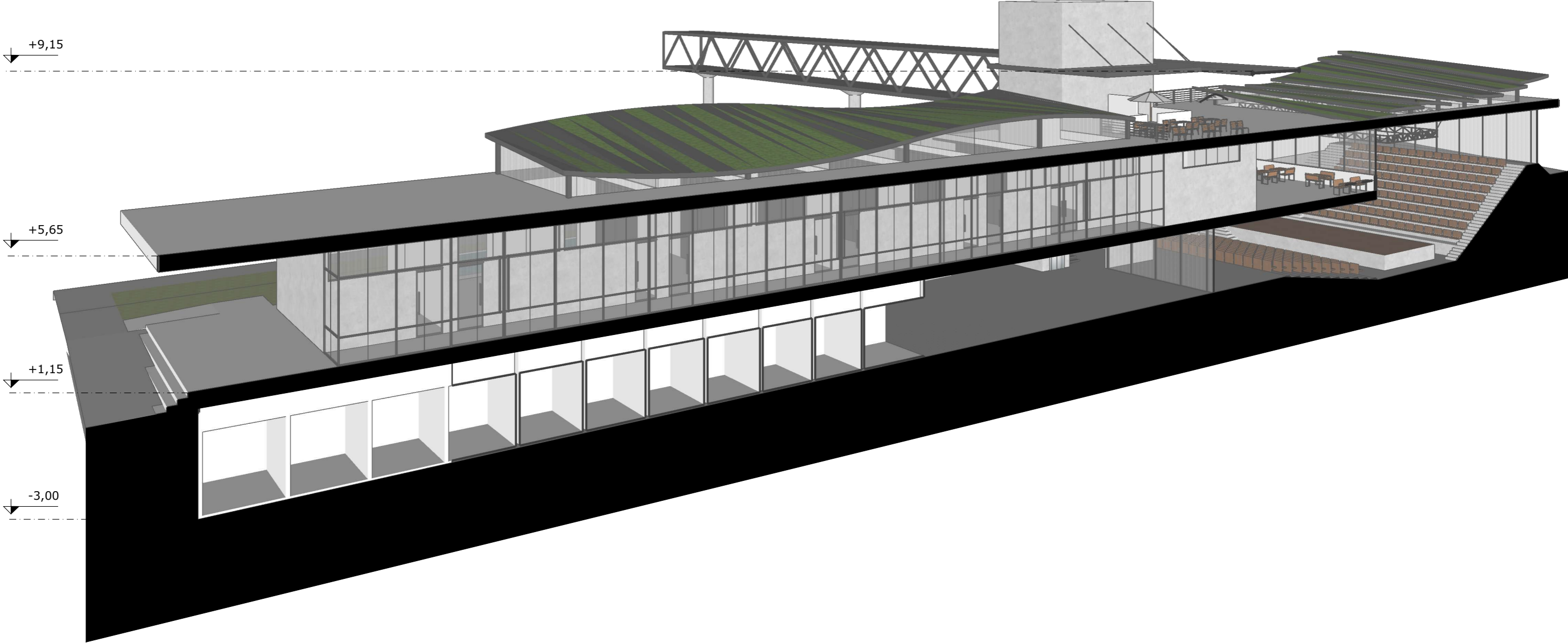
Legenda ambientes:
01 - Espaço de estar
02 - Quiosque
03 - Circulação vertical

PLANTA BAIXA - 2º PVTO
esc.: 1/250

PLANTA DE COBERTURA
esc.: 1/500

Setor 03

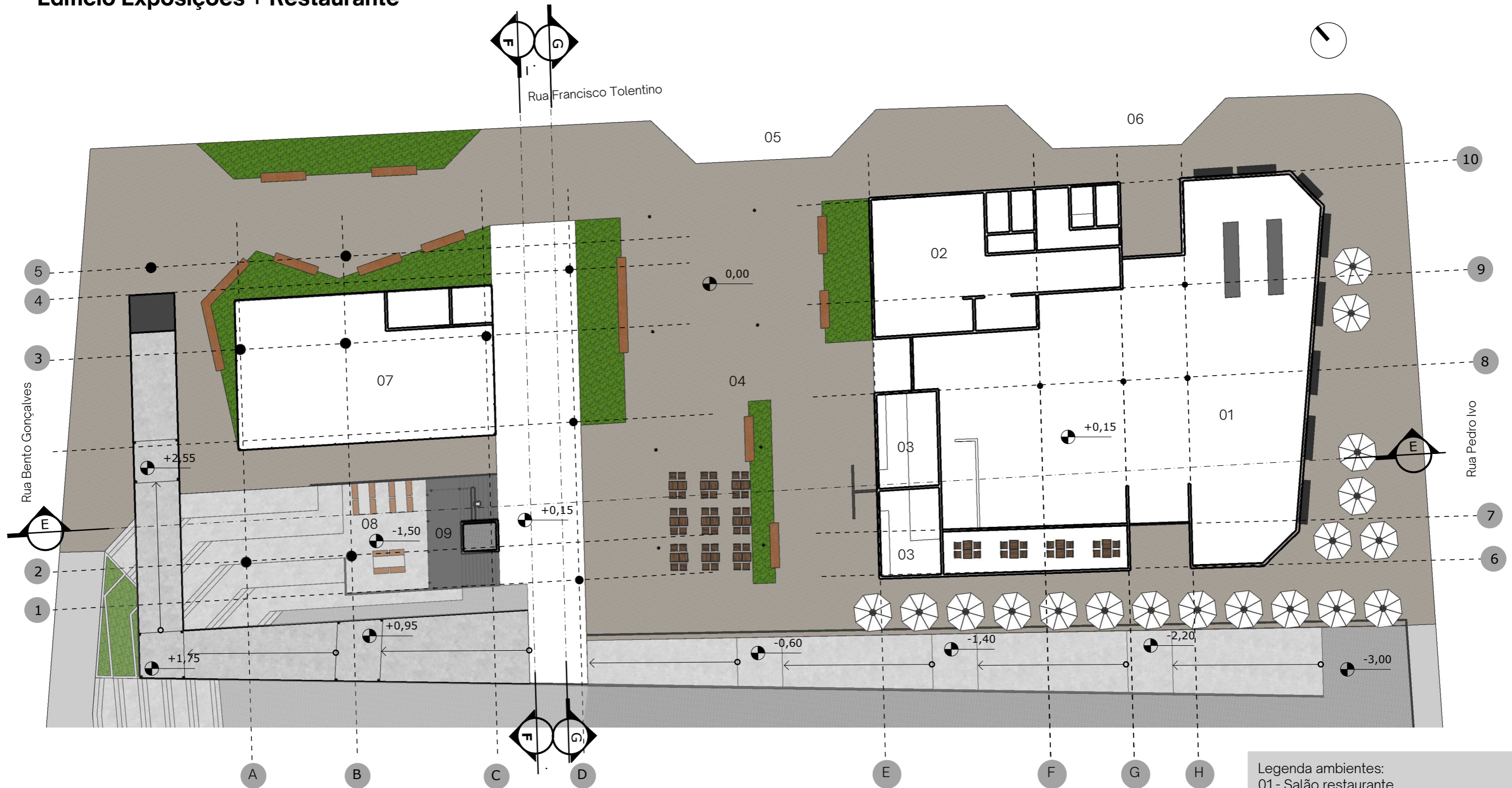
Edifícios Salas



CORTE PERSPECTIVADO - DD
sem escala

Setor 03

Edifício Exposições + Restaurante

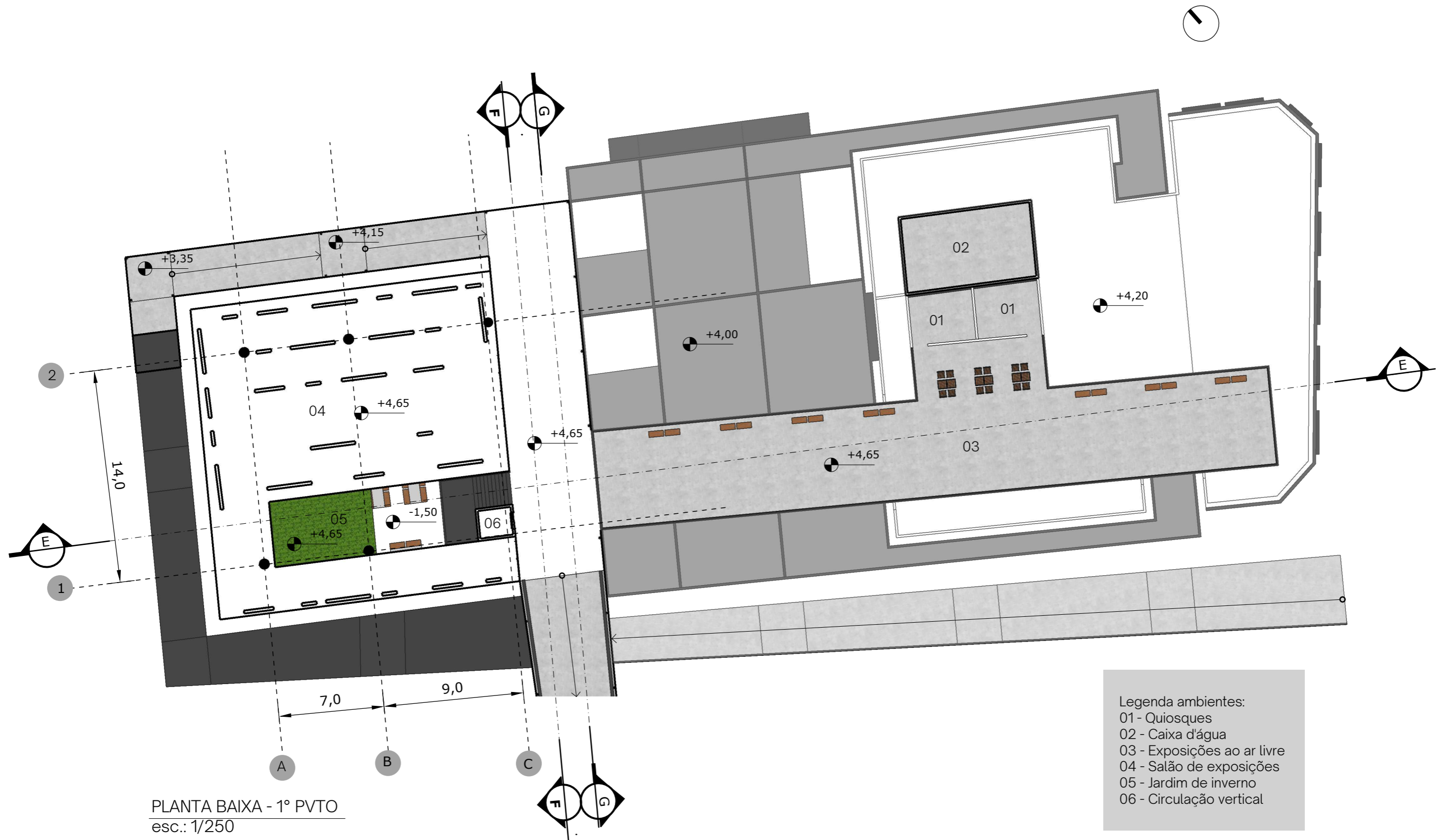


- Legenda ambientes:
- 01 - Salão restaurante
 - 02 - Cozinha
 - 03 - Sanitários
 - 04 - Praça coberta
 - 05 - Parada de ônibus
 - 06 - Carga e descarga
 - 07 - Espaço de estudos
 - 08 - Estar com mesas arquibancada
 - 09 - Circulação vertical

PLANTA BAIXA - TÉRREO
esc.: 1/250

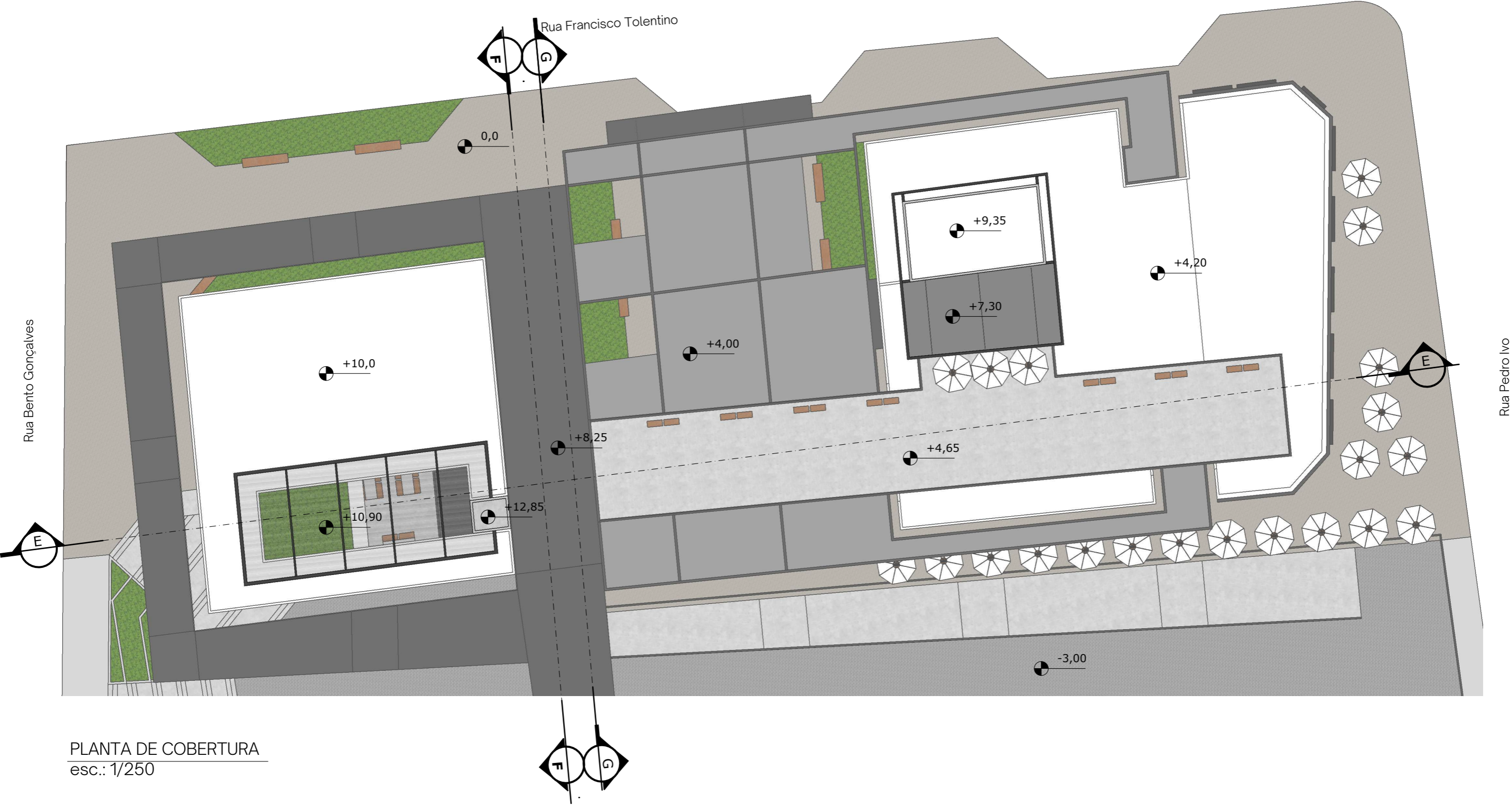
Setor 03

Edifício Exposições + Restaurante



Setor 03

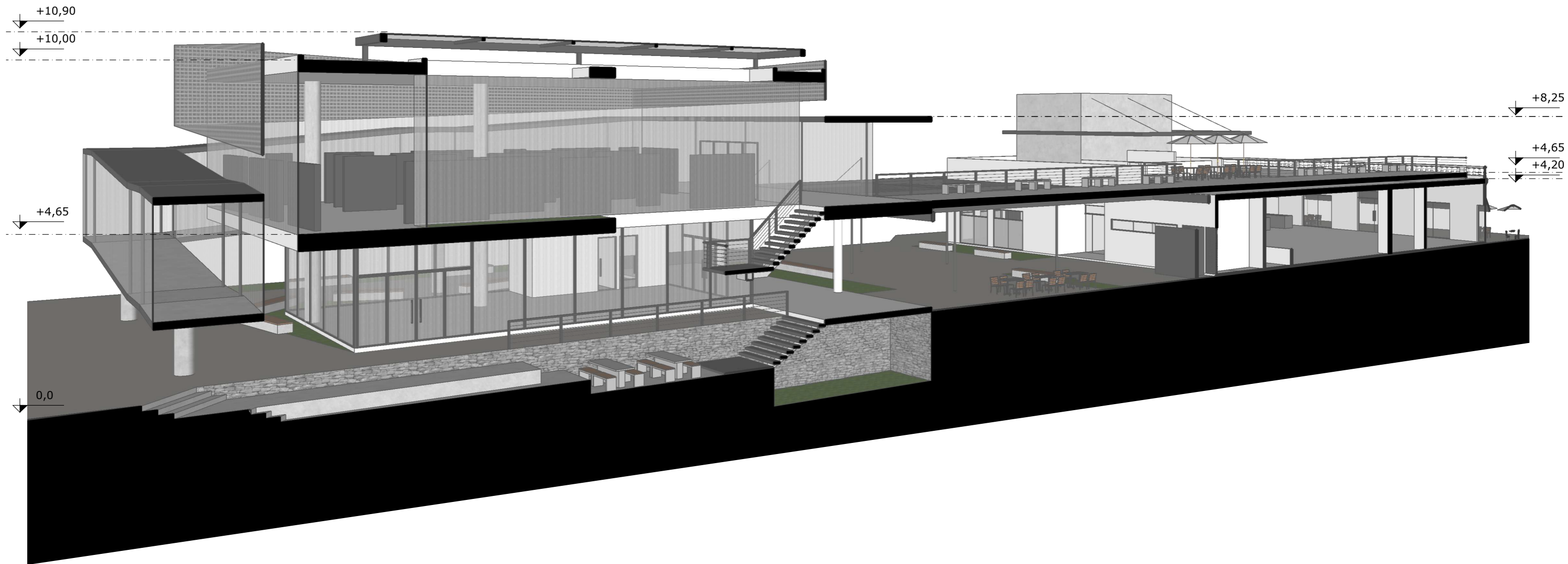
Edifício Exposições + Restaurante



PLANTA DE COBERTURA
esc.: 1/250

Setor 03

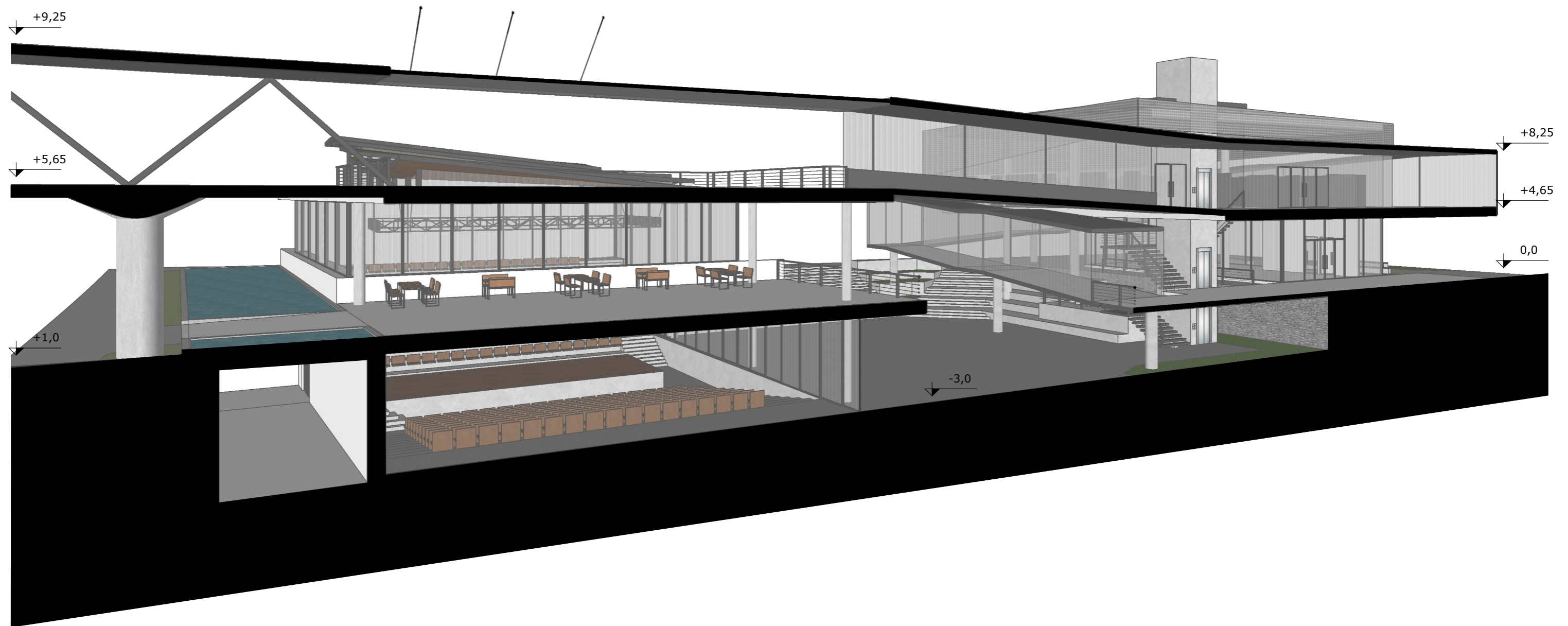
Edifício Exposições + Restaurante



CORTE PERSPECTIVADO - EE
sem escala

Setor 03

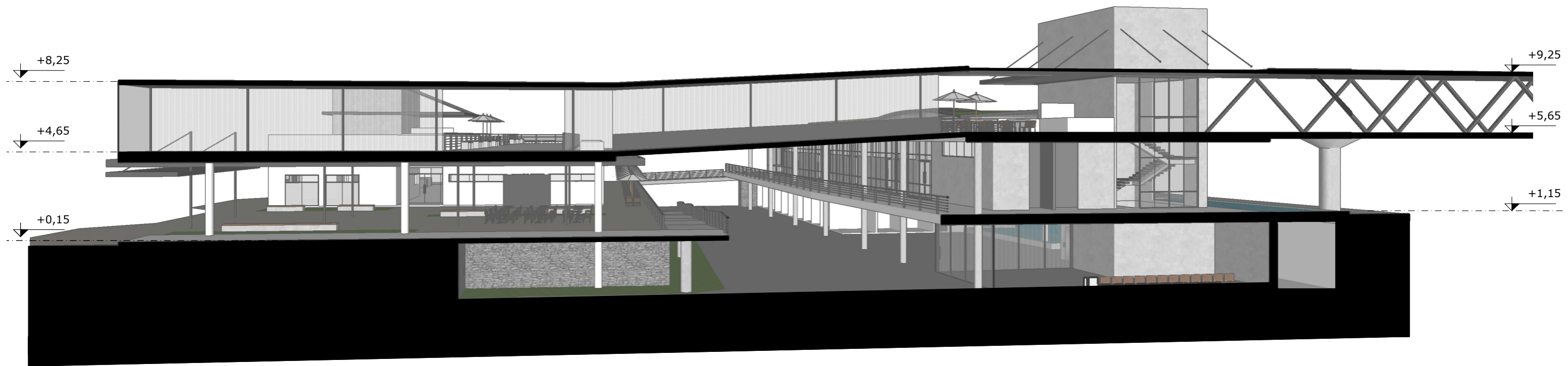
Cortes Transversais



CORTE PERSPECTIVADO - FF
sem escala

Setor 03

Cortes Transversais



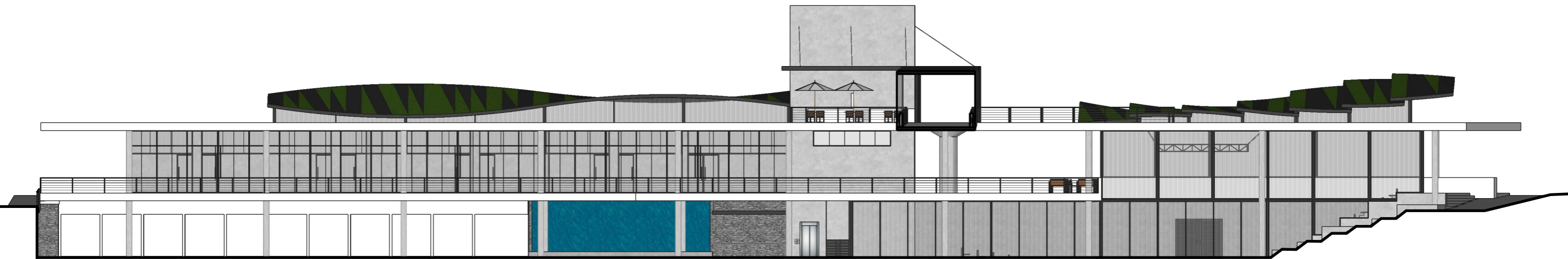
CORTE PERSPECTIVADO - GG
sem escala

Setor 03

Fachadas



FACHADA SUDOESTE - EDIFÍCIO SALAS
esc.: 1/250



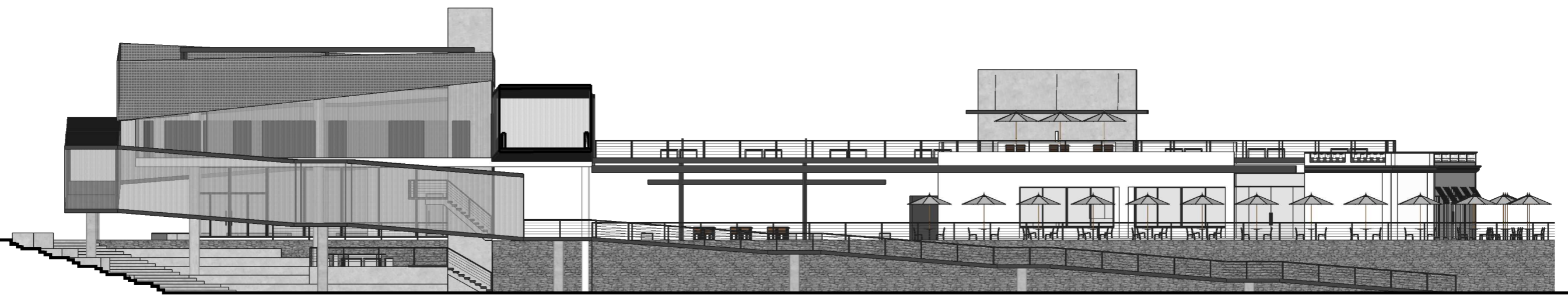
FACHADA NORDESTE - EDIFÍCIO SALAS
esc.: 1/250

Setor 03

Fachadas



FACHADA NORDESTE - EDIFÍCIO EXPOSIÇÃO E RESTAURANTE
esc.: 1/250



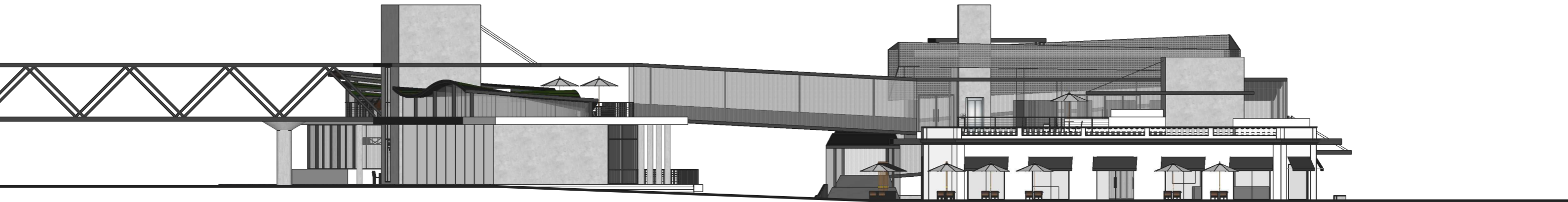
FACHADA SUDOESTE - EDIFÍCIO EXPOSIÇÃO E RESTAURANTE
esc.: 1/250

Setor 03

Fachadas



FACHADA NOROESTE
esc.: 1/250



FACHADA SUDESTE
esc.: 1/250

Referências

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2019.

SUGAI, Maria Inês. Segregação silenciosa: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000). Editora UFSC, 2015.

SOUZA, Alcídio Mafra de. Guia dos bens tombados – Santa Catarina. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1992.

VILLAÇA, F. Espaço Intra-Urbano no Brasil. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2007. (VILLAÇA, 2007)

BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein. Cenografias e corpografias urbanas: um diálogo sobre as relações entre corpo e cidade. In: Cadernos PPGAU/UFBA. Ano 6, número especial, 2008, p. 79-86. Salvador: PPGAU/UFBA, 2008. (BRITTO; JACQUES, 2008)

DIAS, Adriana Fabre. A reutilização do patrimônio edificado como mecanismo de proteção: uma proposta para os conjuntos tombados de Florianópolis. 2005. 176 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo/ Pósarq, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.

LOGIT et al. PLAMUS: plano de mobilidade urbana da grande Florianópolis. Florianópolis: BNDES, 2015. 263 p. Disponível em: https://observatoriodamobilidadeurbana.ufsc.br/wp-content/uploads/2019/03/PLAMUS_Produto-19-Relatorio-Final_Volume-Principal.pdf. Acesso em: 08 jul. 2021.

PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS (org.). Floripa BRT. 2017. Projeto Conceitual BRT (Integração Anel Viário Norte/Sul). Disponível em: http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/29_05_2017_15.31.17.00f1dd37dc322efbb92df6f7581800f5.pdf. Acesso em: 08 jul. 2021.

FLORIANÓPOLIS (Município). Lei Complementar nº 482, de 17 de janeiro de 2014. O Plano Diretor de Urbanismo do Município de Florianópolis. 1. ed. Florianópolis

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR (Estado). Instrução Normativa nº 009/DAT/CBMSC, de 2018. Sistema de Saídas de Emergência. Santa Catarina, Disponível em: https://portal.cbm.sc.gov.br/images/PDF/IN_009_-_SE_09julho2018.pdf. Acesso em: 08 jul. 2021.

FLORIANÓPOLIS, Prefeitura de (org.). GEO. 2021. Disponível em: <http://geo.pmf.sc.gov.br/>. Acesso em: 08 jul. 2021.

GUIA FLORIPA. Centro de Florianópolis - Bairro de Florianópolis. 2021. Disponível em: <https://guiafloripa.com.br/cidade/regiao-central/centro>. Acesso em: 09 jul. 2021.

GUIA FLORIPA. Ponte Hercílio Luz. 2021. Disponível em: <https://guiafloripa.com.br/turismo/patrimonios-historicos/ponte-hercilio-luz>. Acesso em: 09 jul. 2021.

MERCADO PÚBLICO. História do mercado público. 2021. Disponível em: <https://www.mercadopublicofloripa.com.br/sobre-o-mercado/>. Acesso em: 09 jul. 2021.