

PONTE VIVA

UM NOVO OLHAR PARA O ATERRO DA BEIRA-MAR CONTINENTAL

Aluna
Lidiane Richartz | 17203120

Orientação

Prof. Phd. José Ripper Kós

Semestre

2024.1

agradecimentos

À minha família, especialmente aos meus pais, Carla L. S. R. e Sidnei R., por não medirem esforços para que eu chegasse aqui da melhor forma possível. Pela dedicação e empenho da criação de mim e da minha irmã, Daniele; pelo apoio material e imaterial e todas as oportunidades proporcionadas. Se sou o que sou hoje, eu devo tudo a vocês.

Aos meus queridos Avós Teodada G. R. e Anagíbio A. R. pelo privilégio de poder tê-los ao meu lado desde o primeiro dia de vida até aqui e por todo suporte, ensinamentos e dedicados a mim e a minha irmã Daniele R.

A minha irmã Daniele, que merece um parágrafo só para ela, obrigada por compartilhar a vida comigo desde o início, pela parceria e amizade.

Às amigas que eu tive durante o curso e com quem eu tanto aprendi, obrigada Ialê Z., Larissa K. Larissa H., Júlia L., Milena P. Besen e Julie G. parceiras que eu pude compartilhar tanto nesses últimos anos as alegrias, as frustrações, os sonhos e as ambições.

Ao meu amado namorado João Pedro S. M., obrigada por todo suporte, apoio e motivação durante essa trajetória; tê-lo comigo nestes anos transformou o processo em um caminho mais leve e prazeroso, seu companherismo me guia todos os dias.

À Universidade Federal de Santa Catarina, que me mostrou um mundo que eu não conhecia, por ter me proporcionado o contato com pessoas e espaços de pesquisa, reflexão e aprendizado que foram importantes não só para a minha formação como Arquiteta e Urbanista mas também como cidadã, se sou o que sou hoje muito eu devo as experiências de vida que aqui tive.

Ao corpo docente do curso de Arquitetura e Urbanismo, por todo o conhecimento e valores compartilhados, sobretudo aos meu professor orientador, Kós. por toda paciência e ajuda ao longo deste ano.

Aos escritórios, Idein arquitetura, Ark7 Arquitetos, Ruschel Arquitetura Urbanismo e CFL Incorporadora aos quais me possibilitaram ter contato com todo o conhecimento técnico que eu tive até então.

sumário

01. INTRODUÇÃO

apresentação do tema
motivação
objetivos

02. APROXIMAÇÃO COM A CIDADE DE FLORIANÓPOLIS

contexto histórico de Florianópolis
características geográficas e sua relação com o mar
áreas de aterro
aproximação com a área de intervenção
características da ocupação urbana

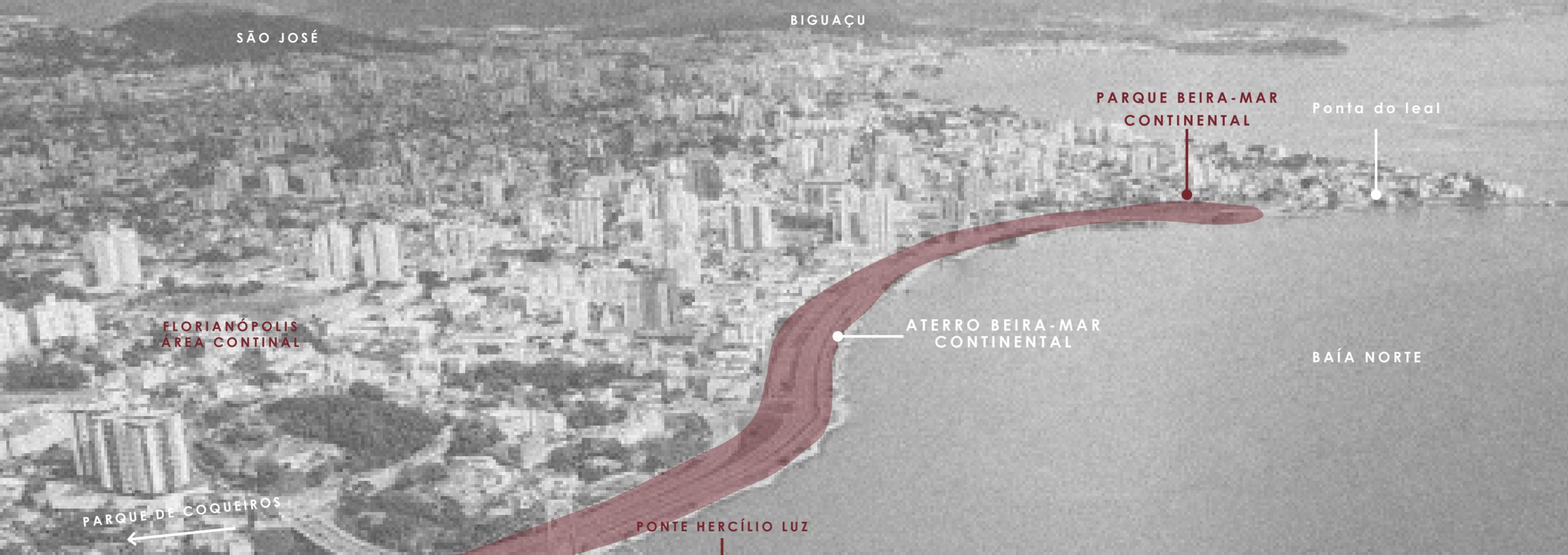
03. APROXIMAÇÃO COM O TEMA

panorama cultural em Florianópolis
principais equipamentos culturais em Florianópolis
equipamentos culturais existentes
áreas verde e de lazer

04. O PROJETO

intervenções na orla
diretrizes
projeto

CAPÍTULO 01
INTRODUÇÃO



1.2 apresentação e motivação

O presente caderno é dedicado ao trabalho de conclusão de curso de Arquitetura e Urbanismo realizado na Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil. O objetivo primordial deste projeto foi investigar e compreender as dinâmicas da cidade de Florianópolis, visando identificar e suprir as lacunas presentes em seu cenário urbano. Durante toda a minha vida, morei em cidades próximas a Florianópolis e me mudei para a ilha para cursar Arquitetura e Urbanismo. Com isso, surgiu o desejo de aprofundar meus estudos sobre a capital catarinense e compreender melhor a região onde vivi nos últimos anos, sob a perspectiva de arquiteta. Assim, escolhi a cidade como foco para desenvolver estudos mais detalhados sobre seus aspectos e características, além de contribuir socialmente para o local que possibilitou minha formação por meio de uma educação pública e de qualidade. A escolha do tema concentrou-se em investigar

e compreender melhor as deficiências presentes no cenário urbano de Florianópolis. Nesse contexto, o cenário cultural destaca-se com poucas áreas verdes e escassez de equipamentos voltados para a cultura e o lazer, sem um acesso democrático e uma lógica de funcionamento adequada. Além disso, a insatisfação minha e de amigos com essa realidade cultural enfatizou a necessidade de propor melhorias no cenário arquitetônico e cultural da cidade. À vista disso, identifica-se a área do aterro continental da beira-mar norte, uma região que possui localização privilegiada para a ponte Hercílio Luz, principal cartão postal e patrimônio material de Florianópolis. Atualmente, o local é sede de atividades desportivas e é frequentado pela população local; entretanto, o espaço encontra-se degradado, com espaços ociosos e sem a devida atenção do poder público. O terreno é fruto de um dos aterros criados na cidade

que tem como principal justificativa do estado para construção a sua utilização não só como de melhorias das conexões urbanas na cidade, mas também como construção de espaços públicos.

No entanto, não é isso que ocorreu; essas intervenções acabam por gerar regiões vazias e lacunas na cidade, transformando esses espaços em áreas predominantemente voltadas para o automóvel, com vias largas que interrompem completamente a conexão entre a cidade e o mar, e rompem com o traçado original. Por meio desse trabalho, desenvolve-se diretrizes um projeto arquitetônico e paisagístico com a premissa de revitalizar e potencializar a região do parque da beira-mar continental, democratizando o acesso à cultura e áreas de lazer de qualidade.



objetivos

1.3 OBJETIVOS

OBJETIVO GERAL

Elaborar, através de técnicas e conceitos, a fundamentação para a criação de um diretrizes de projeto para área do parque da beira-mar continental de Florianópolis. Realizar um aprofundamento teórico sobre a cidade, a formação da região a ser estudada, a importância de espaços culturais e lazer para a população.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Estudar a formação espacial e urbana de Florianópolis, com foco na área de intervenção;
- Estudar as áreas de aterros e suas consequências no cenário urbano de Florianópolis;
- Analisar a porção continental da cidade de Florianópolis, com enfoque na região de aterro e do parque da beira-mar continental e propor diretrizes na escala do bairro que se conectem e deem força ao projeto;
- Propor o projeto de requalificação da área e que atenda as demandas por lazer cultura e sirva de suporte para as atividades desportivas que já ocorrem no local.

metodologia

1.4 METODOLOGIA

ETAPA 01. Fundamentação teórica.

Estudos relacionados à história e formação da Florianópolis, características geográficas e urbanas da cidade, formações dos aterros da baía sul, estreito e cenário cultural em Florianópolis. Delimitação da área de intervenção, analisando de forma mais aprofundada todas as suas particularidades.

ETAPA 02. Aproximações e olhares.

Aproximação com o tema, estudos e conceituação teórica sobre a importância do acesso a lugares de cultura e lazer.

ETAPA 03. Conceituação, diretrizes e referências.

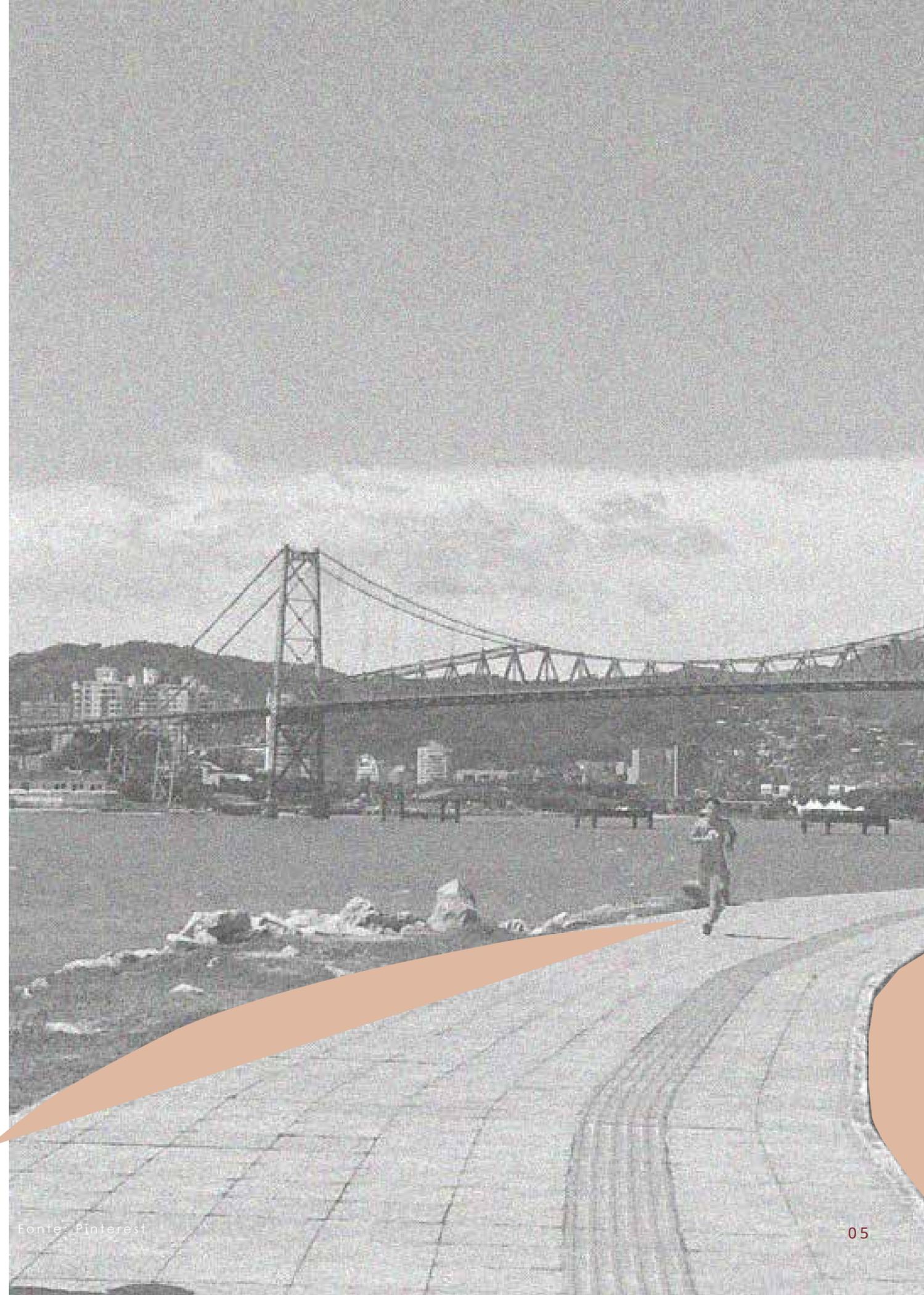
Estruturação das ações de intervenção, conceito da proposta e elaboração de diretrizes, apresentadas no capítulo 04. São analisadas inspirações arquitetônicas como referências de projeto.

ETAPA 04. Circuito cultura

Elaboração de propostas de intervenções na orla que conectam a ponte ao terreno de projeto.

ETAPA 05. Projeto de requilificação da área.

Elaboração de um projeto paisagístico e arquitetônico que vise a requalificação do local e potencialize o uso da área.



CAPÍTULO 02

APROXIMAÇÃO COM FLORIANÓPOLIS

3.1 contextualização histórica

Os primeiros registros de povoamento europeu na ilha de Santa Catarina datam do início do século XVI, coincidindo com a chegada de exploradores da madeira e estrangeiros de diversas procedências e origens que buscavam estabelecer posse jurídica em vários locais do território brasileiro (Veiga, 2008). A cidade, por estar localizada em ponto estratégico, na metade do percurso entre o Rio de Janeiro e o Estuário da Prata, tornou-se um ponto de defesa para Portugal, que, para não perder as terras recém-descobertas, resolveu dividir a costa Atlântica em capitâncias hereditárias. (Porto, 2003).

Com a divisão do território em sesmarias e a chegada do bandeirante Francisco Dias Velho em 1673, ocorreu a fundação do povoado de Nossa Senhora do Desterro (Veiga, 2008). A residência de Francisco Dias Velho e a Igreja de Nossa Senhora do Desterro foram marcos importantes no desenvolvimento do futuro núcleo urbano, estabelecido em 1673 como centro agrícola. No entanto, o povoamento efetivo ocorreu entre 1748 e 1756, quando imigrantes açorianos e madeirenses chegaram a diversos pontos da ilha e do continente,

consolidando assim a formação da comunidade local. (Sugai 2002).

As principais atividades econômicas desenvolvidas, nos primeiros séculos, foram as agrícolas e as pesqueiras, e principalmente por se tratar de uma ilha as atividades administrativas e comerciais. Outro fator que essa característica demográfica influenciou foi o transporte marítimo e o traçado urbano da cidade. O transporte marítimo assegurava o comércio de Desterro com as demais cidades e localidades da ilha, tendo ao longo da costa continental vários atracadouros marítimos e fluviais. Essas atividades foram decisivas para o processo de ocupação da ilha, na formação de freguesias, povoados e a organização espacial do município. (Sugai 2002). Dessa forma, a cidade se formou na beira do mar, desenvolvendo uma ocupação tipicamente linear, fortalecendo as trilhas de acesso à linha da praia.

Florianópolis teve no porto o seu principal elemento de formação. O interesse comercial, representado pelas transações com navios que ancoravam na baía, fez com que a população se concentra na linha da praia, já que através da navegação costeira inúmeros barcos ancoravam trazendo diversas mercadorias vindas de regiões próximas,



como Biguaçu, Palhoça, São José e outras. (PELUSO, 1991).

No século XIX, Desterro foi promovida a cidade e é designada como a capital da província de Santa Catarina em 1823. Mais tarde, após a Revolução Federalista em 1894, o nome da cidade foi mudado para Florianópolis em honra ao Marechal Floriano Peixoto. Ao longo dos séculos seguintes, a cidade continuou a crescer e se desenvolver.

De acordo com Pereira (1974), a urbanização de Florianópolis foi impulsionada por quatro períodos de desenvolvimento cruciais. Os primeiros dois, nos séculos XVIII e XIX, foram caracterizados pelo excedente agrícola que promoveu a comercialização entre regiões, estabelecendo a cidade como um centro urbano importante, com o comércio como principal atividade econômica. No terceiro período, de 1901 a 1925, testemunhou um foco significativo na construção

civil, impulsionado por investimentos públicos em programas de desenvolvimento, incluindo a construção da Ponte Hercílio Luz, que conecta a cidade ao continente e consolidou sua posição como capital de Santa Catarina.

O quarto período, entre 1960 e 1970, também viu um crescimento significativo na construção civil, a fundação da Universidade Federal de Santa Catarina e de uma transformação arquitetônica, abandonando os estilos portugueses/Açorianos em favor de padrões contemporâneos. (Porto, 2003). Nesse período também temos a reformulação dos planos diretores da cidade entre 1955 e 1971. Esses planos tiveram como principal meta transformar a capital catarinense em um importante centro urbano, implementando diversas mudanças urbanísticas, cujos efeitos ainda são visíveis nos dias de hoje, como aterros e grandes obras viárias.



imagem 01: Início da construção da ponte Hercílio Luz 1922
Fonte: Viva a ponte - Linha do tempo



Imagem 02: Mercado público 1950
Fonte: Blogspot



Imagem 03: Mercado público 1950
Fonte: Blogspot



Imagem 04: Vista aérea Florianópolis 1970
Fonte: Blogspot



Imagem 05: Vista Noturna de Florianópolis 1966
Fonte: G1 Santa Catarina



imagem 06: Aterro Baía Sul
Fonte: G1 Santa Catarina

3.2 Florianópolis e suas características geográficas

Florianópolis está localizada no estado de Santa Catarina, região Sul do Brasil e conta com uma população aproximada de 574 200 habitantes, de acordo com o censo do IBGE 2020. É a única capital que não consiste na cidade mais populosa do estado, ficando atrás de Joinville, que possui quase 600 mil habitantes (IBGE 2020). Por possuir boa parte do seu território localizado na ilha de Santa Catarina com 424,4 km², enquanto apenas 12,1 km² estão situados na área continental, o município possui elementos naturais bastante evidentes na paisagem, como montanhas e formações rochosas, além da porção continental resultado do crescimento populacional.

A cidade é marcada pela presença de morros e colinas espalhados por todo o território e contribuem para a paisagem da região, além de oferecerem vistas panorâmicas da cidade, da baía e do oceano. Um dos mais conhecidos é o morro da cruz que possui um mirante. Além disso, a ilha está posicionada paralelamente ao

continente no sentido norte-sul e possui um contorno bastante irregular intercalado com dezenas de praias. Além de manguezais, dunas, restingas, costões e lagoas, a ilha possui ainda um relevo bastante acidentado o que contribui para uma formação geográfica mais despesa ao longo de toda a sua extensão. Em função disso, boa parte do seu território encontra-se em APP - área de preservação permanente (Sugai 2002). Essa formação geográfica dispersa também é fruto do processo de ocupação da ilha, influenciado pelo do transporte marítimo. Embora hoje esse não seja o principal meio de locomoção na ilha, mas sim o transporte rodoviário, a cidade ainda apresenta a mesma configuração inicial do processo de colonização, que reflete no tecido urbano hoje em ocupações na linha da praia e centralizadas dispersas ao longo da ilha.

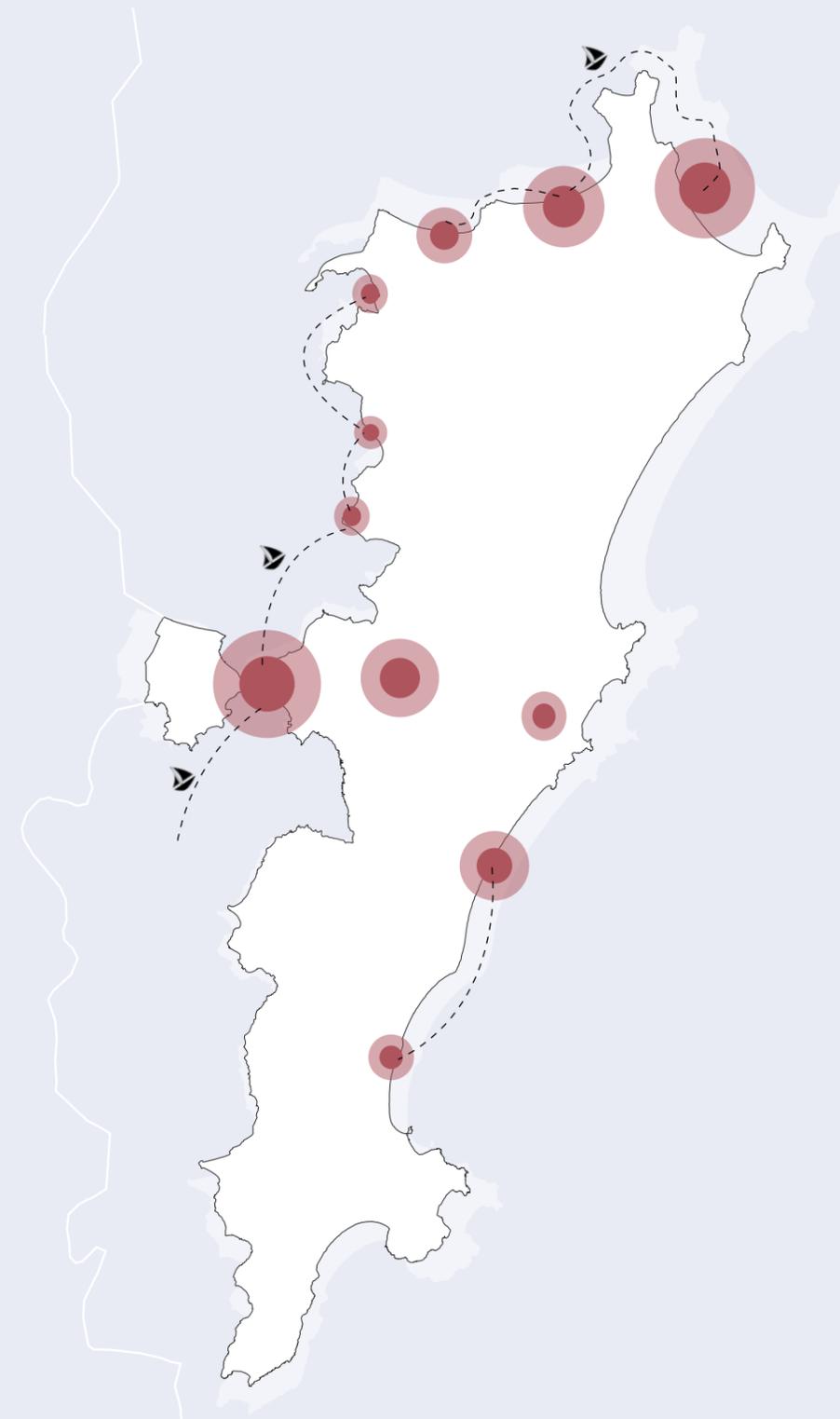
3.3 Florianópolis e sua proximidade com o mar

Devido a essa condição insular, com 97% do território na ilha e o restante na orla marítima continental, Florianópolis mantém uma forte ligação com o mar desde a sua fundação, influenciando suas dinâmicas geográficas. Essa proximidade da cidade com o mar resultou em uma valorização significativa dos imóveis e da moradia nas áreas costeiras, impulsionando o fenômeno da gentrificação, que tende a atrair apenas a população de maior poder aquisitivo. Como resultado, aqueles com menor poder econômico acabam se concentrando nas áreas de transição entre a topografia acidentada e a faixa costeira de renda mais elevada.

Por todo o período de colonização, até a inauguração da Ponte Hercílio Luz em 1926, primeira ligação para veículos terrestres entre a ilha e o continente, a população dependia do mar para transporte, subsistência e conexão com o exterior. Mesmo essa nova conexão à ilha, o porto da cidade ainda manteve-se ativo através da exportação e importação de mercadorias e transporte de passageiros para outras regiões do país, entretanto a construção da ponte foi um agente decisivo

para a redução das atividades marítimas, que entrou em declínio posteriormente devido a diversos outros fatores (ANDRIANI, 2015). Além disso, a ponte foi a primeira ligação para veículos terrestres entre ilha e continente e a partir daí o uso do automóvel começou a ser implantado na cidade.

Atualmente o acesso à ilha é predominantemente realizado por meio de três ligações viárias: a Ponte Governador Colombo Salles, a Ponte Governador Pedro Ivo Campos e, mais recentemente, com a reabertura da Ponte Hercílio Luz. Estas pontes conectam a ilha à região conurbada, estendendo-se para o território continental a oeste das duas primeiras pontes e ao Aterro da Baía Sul a leste. A construção do Aterro, na década de 70, representou um marco importante para a cidade, alterando significativamente a dinâmica e a relação dos habitantes com o mar. No entanto, apesar das justificativas governamentais da época, que prometiam melhorias na infraestrutura viária e a criação de espaços públicos e de lazer, a presença do Aterro resultou em danos ambientais e na configuração de paisagens desocupadas e áreas subutilizadas no tecido urbano.



Legenda:

● Centralidades

0 2,5km 5km

Continente

Ilha

Uma visão panorâmica dos aterros em Florianópolis

Florianópolis tem experimentado várias transformações em sua fachada marítima ao longo do tempo. Desde seu primeiro aterro em 1847, houve significativos investimentos em aterros ao longo de sua orla, modificando fundamentalmente a relação da cidade com o mar (VEIGA, 2010). Essas intervenções começaram com pequenas alterações, inicialmente destinadas à instalação de cais e trapiches. Posteriormente, os aterros foram justificados por razões sanitárias e, mais tarde, associados à melhoria das conexões urbanas entre a cidade e o uso de automóveis, outro fator que contribuiu para o declínio do transporte marítimo.

A primeira intervenção registrada é o Aterro do Cais do Menino Deus (1847-1888), que inicialmente planejava apenas o alinhamento da rua Augusta (atualmente as ruas Conselheiros Mafra e João Pinto), mas posteriormente teve sua extensão ampliada até o Forte de Santa Bárbara. Durante esse período, também ocorreram intervenções na praça da Alfândega (1863-1890), que, assim como a primeira, foram de pequena escala e tiveram pouca interferência na relação entre a cidade e o mar (Ferraro, 2017) (Veiga 2010). A imagem 03 ilustra que o aterro teve pouca influência nas atividades locais de pesca e lazer, preservando as características originais da orla e do espaço público.

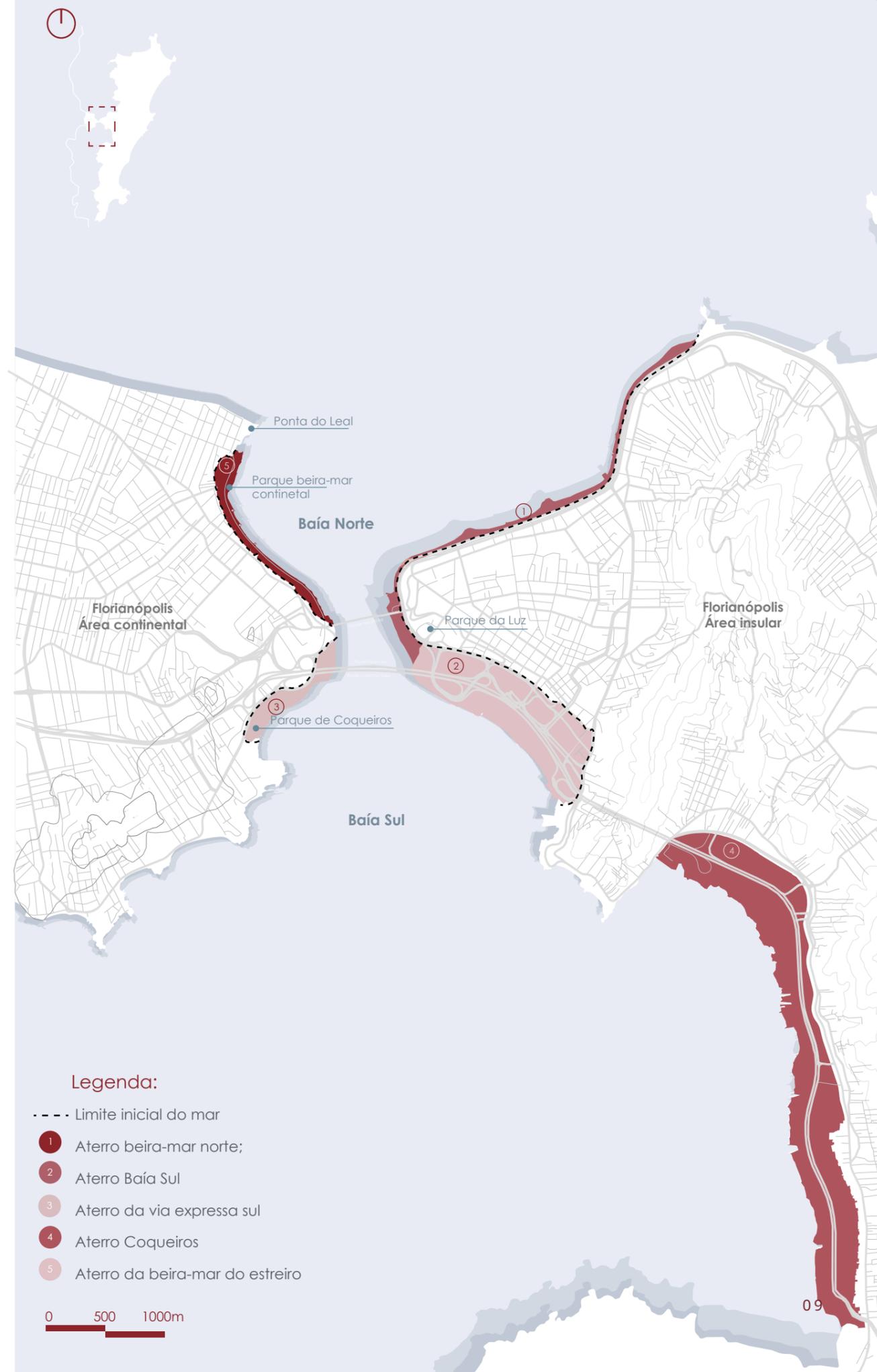
Nos anos subsequentes, a cidade passou por uma série de intervenções em sua estrutura urbana, incluindo a realização de aterros, obras sanitárias e grandes projetos no centro urbano. Entre essas intervenções, destaca-se a canalização do rio da Bulha, que resultou em uma área pantanosa e malcheirosa. Essa situação foi posteriormente resolvida por meio de aterros, o que resultou na formação de um amplo vazio urbano sem uso até as intervenções subsequentes do aterro da Baía Sul em 1975.

No século XX, dá-se início a grandes projetos de aterro em Florianópolis, o da Baía Norte (1965-

1975), Baía Sul (1972-1975), da Via Expressa Sul (1990) e no século XIX o mais recente e inacabado o Aterro da Beira mar Continental (2004-2012). Esses projetos foram impulsionados pelos interesses de implementação de rodovias e pelo impacto da reformulação dos planos diretores da cidade entre 1995 e 1976. Enquanto o Plano de 1955 se concentrou na área central insular, o Plano de Desenvolvimento Integrado da Área Metropolitana de Florianópolis (PDI), posteriormente denominado Plano de Desenvolvimento Integrado da Microrregião de Florianópolis, abrangeu toda a área conturbada do município (Ferraro, 2017).

O Plano Diretor Integrado (PDI) tinha como meta principal transformar a capital catarinense em um importante centro urbano. Por meio deste plano, uma série de mudanças urbanísticas foram implementadas na cidade, cujos efeitos ainda são visíveis nos dias de hoje. O plano visava à organização e expansão do sistema viário, propondo a criação do centro metropolitano, uma nova ponte e a execução do aterro da Baía Sul (número), onde seriam instalados diversos órgãos públicos e infraestruturas viárias.

O Primeiro grande aterro executado na cidade, o da Baía Norte, construído entre 1960 e a segunda década de 1970, teve como finalidade a criação da Avenida Beira-Mar norte e visava suprir a necessidade de um sistema viário que conectava a Baía Norte à Baía Sul e, conseqüentemente, ao continente. O Aterro da Baía Sul possui características bastante distintas dos demais, sendo o segundo maior aterro da cidade, possuindo uma superfície de 756.800 m² com extensão longitudinal de 2100m e em sua extensão mais larga cerca de 520m. No final do aterro foi contratado o escritório do paisagista Roberto Burle Marx para elaborar um projeto para a área, com o intuito de tornar a região mais ativa e propícia ao uso da população, entretanto não foi executado por completo, faltando diversos



uma visão panorâmica dos aterros em Florianópolis

elementos do projeto. Segundo o Professor, César Floriano dos Santos (Santos, 1999) a ausência desses elementos contribuíram para o fracasso da obra, já que atualmente essa área configura uma série de vazios urbanos inapropriados pela população e seus moradores.

O Aterro de Coqueiros, o menor dos aterros aqui analisados, está localizado entre os galpões sob a cabeceira continental da Ponte Hercílio Luz e o Saco da Lama, como indicado no mapa (3), foi realizado simultaneamente ao da Baía Sul. Atualmente, cerca de 40% de sua superfície está ocupada pelo Parque Coqueiros, o que resulta em uma efetiva apropriação pelas pessoas durante o período diurno, principalmente nos finais de semana. No entanto, o restante das áreas livres desse aterro encontra-se em situação de abandono (Andriani, 2015).

Por outro lado, o aterro da Via Expressa Sul (4), construído nos anos 90, é o maior já realizado na cidade, possui uma superfície de 1.791.000 m². Foi construído para comportar uma via rápida que conecta o centro com o aeroporto e as praias do sul da ilha. Apesar de facilitar o trânsito e proporcionar uma conexão rápida entre pontos importantes da cidade, sua implantação teve fortes impactos na pesca artesanal e nas atividades extrativistas realizadas no bairro. Atualmente, a quantidade de pessoas que utilizam o espaço é muito baixa em relação ao tamanho da área. Com exceção de um campo

de futebol e uma creche municipal, a área não possui nenhum equipamento ou mobiliário urbano, o que contribui para a desertificação e subutilização do local.

Por último, o aterro da Beira-Mar Continental é o mais recente, concluído no final de 2012, e será o foco de análise e intervenção neste trabalho. Este aterro está localizado na orla do bairro Estreito, entre a Ponte Hercílio Luz e a Ponta do Leal. Sua área abrange 13,9 hectares (139.000 m²), com uma extensão longitudinal aproximada de 1.880 metros e uma largura média de 70 metros, variando de 3 metros em sua seção mais estreita a 180 metros em sua seção mais larga. Assim como em todos os projetos de aterramento das orlas de Florianópolis, o principal objetivo deste aterro foi a implantação da Avenida Beira-Mar Continental, visando aliviar o tráfego das Ruas Dr. Fúlvio Aducci e Cel. Pedro Demoro. Atualmente, a avenida conta com três faixas de rolamento de sentido único, atravessando a região aterrada.

Essas intervenções na orla de Florianópolis têm como principal intuito melhorar as conexões viárias e, como consequência, criar também espaços livres ampliados com possibilidade de intervenções e implantação de áreas de lazer e uso comum, elementos dos quais a cidade carece. Apesar disso, essas propostas na fachada marítima criam modificações na dinâmica da cidade e acarretam consequências como o distanciamento do centro histórico e a separação

das edificações em relação ao mar, resultando na perda da identidade marítima. O sistema rodoviário que atravessa essas áreas de aterro forma uma barreira entre o pedestre e a borda d'água, alterando a relação histórica que o indivíduo teria com o mar. Esse tipo de ocupação com vias urbanas tem como consequência a fragmentação do espaço, transformando-se em uma barreira invisível ao acesso ao mar.

"Estes aterros foram construídos com a ideia de abrigar além das conexões necessárias rodoviárias, diversas atividades administrativas, de serviço e comércio, além de áreas públicas de lazer. Estas últimas deveriam representar na época, e ainda hoje espaços públicos de vivência para as pessoas, ou seja, lugares públicos praticados." (FERRARO, 2017).

Em ambas as baías, as intervenções na fachada marítima reduziram os aterros a locais quase monofuncionais, sendo utilizados principalmente como áreas de passagem e com poucas edificações integradas. Essas mudanças resultaram em uma ruptura no espaço urbano e geram descontinuidade no tecido urbano. O grande impacto negativo desses aterros foi o afastamento do mar do tecido urbano preexistente. Por outro lado, um aspecto positivo é a oportunidade de implementar melhorias urbanas que seriam inviáveis na malha urbana consolidada do Centro de Florianópolis, que já está densamente ocupada. (Andriani, 2015).



Imagem 01: Aterro Baía Sul - Centro Sul
Fonte: Google Maps



Imagem 02: Aterro Via Expressa Sul
Fonte: Google Maps



Imagem 03: Parque coqueiros
Fonte: Google Maps



Imagem 04: Estacionamento Multipark Baía Sul
Fonte: Google Maps



Imagem 05: Estacionamento Beira-mar continental
Fonte: Google Maps

➤ aproximação com a área de intervenção

O recorte de estudo escolhido para ser analisado nesse trabalho com maior foco e como a área de intervenção e implantação do projeto, é o aterro da beira-mar continental, localizado no bairro Estreito. Essa escolha se deu principalmente por se tratar de um lugar de fácil acesso, com uma localização privilegiada e de fácil conexão com outros pontos da cidade. O Aterro tem como principal objetivo a implantação da Av. Beira-Mar Continental, para desafogar o trânsito das Ruas Dr. Fúlvio Aducci e Cel. Pedro Demoro. A Avenida possui três faixas de rolamento de sentido único em direção ao norte, sendo este o mesmo sentido das duas ruas.

Originalmente, esse bairro pertencia ao município de São José e somente no ano de 1943 esta porção de terra passou a fazer parte da cidade de Florianópolis. De acordo com Soares (1990), até a década de 1950 a região do Estreito ainda apresentava características de comunidade rural. As primeiras ruas formadas no bairro surgiram de ocupações que visavam a defesa da Ilha, com a construção de fortificações, como o Forte São João construído no século XIX e também de moradias que tinham a função de casa de passagem para quando as condições meteorológicas na baía não fossem favoráveis para a travessia de embarcações. No início do século XX, a cidade passou

por diversas transformações urbanas, principalmente após a construção da ponte Hercílio Luz em 1926, esse foi um marco significativo, pois impulsionou as exportações do Porto de Desterro e estimulou o uso do transporte rodoviário ao transporte marítimo. Apesar da proximidade do bairro com o mar, o local tradicionalmente estava de costas para ele. Através de fotos e visitas realizadas ao bairro destaca-se que essa malha urbana próxima à orla ainda mantém-se com a configuração inicial, com quase todas as edificações com os fundos e seu terreno voltados para o mar, possuindo muros altos e vedados, com poucas ligações viárias do bairro com o atual aterro.

A borda d'água antes da implantação do aterro não era valorizada, e o mar era local de depósito de lixo e esgoto. Atualmente a prefeitura prevê para essa região um plano chamado "Corredor Cultural - Ponte Viva", que será implementado pela prefeitura de Florianópolis. O projeto prevê o uso integrado da Ponte Hercílio Luz, recém inaugurada, até o parque de coqueiros permitindo uma melhor utilização e valorização da parte continental da ilha e garantirá acesso universal à cultura, educação e emprego na região, visto que o edifício proposto abordará usos mistos, que tenham uma relação direta com a cidade.



imagem 01
Parque Beira-mar continental

Fonte:Google Street



imagem 02
Estacionamentos e fundo dos lotes voltados ao aterro

Fonte:Google Street



imagem 03
Estacionamentos

Fonte:Google Street



imagem 04
Estacionamento do parque de da beira-mar continental

Fonte:Google Street

legenda:

- | | |
|---|--|
| 01 parque coqueiros | 05 Ponta do Leal |
| 02 Parque da Luz | 06 Parque de Beira-mar continental |
| 03 Ponte Hercílio Luz | Proposta expansão corredor cultural |
| 04 Ruínas do forte São João do Estreito | - - - Conexões do terreno com a cidade |

direção da vista das fotos de levantamento



análises a área

Os mapas abaixo foram desenvolvidos para identificar as características da ocupação da área, visando compreender sua estrutura urbana e estudar possíveis intervenções para requalificação e valorização do local.

O mapa de usos e ocupação revela a predominância de uso comercial ou misto, com a maioria das atividades voltadas para a via R. Fúlvio Aducci e os fundos direcionados ao aterro. As atividades comerciais e de serviço predominam durante o

dia, com poucos bares e restaurantes, e ausência de cinemas, teatros ou atividades culturais que incentivem a vida urbana noturna.

No mapa de cheios e vazios, observamos áreas mais densas nas extremidades do aterro e um grande vazio urbano, que pode ser um local ideal para a implantação de equipamentos culturais e urbanos. Essa característica é típica dos aterros, com vastos espaços desertificados nas proximidades de áreas valorizadas e densas da cidade.

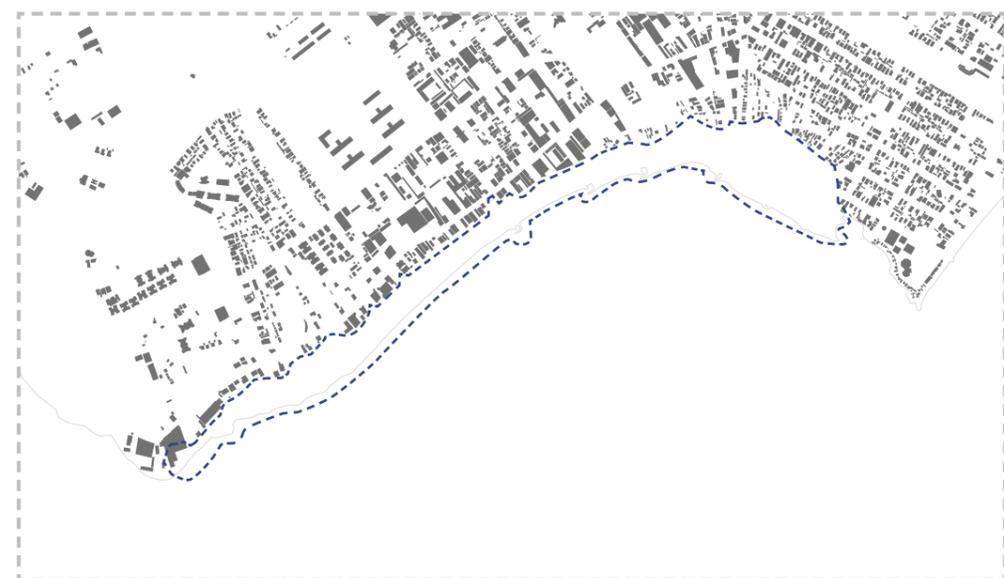
Em relação aos aspectos sociais, a população ao

redor é majoritariamente de classe média. Próximo ao Bairro do Balneário, além dos grupos sociais de renda média, como alguns dos moradores da antiga comunidade da da Ponta do Leal, uma comunidade de baixa renda que era situada nas proximidades do parque da beira-mar continental. Cerca de 80 famílias viviam em palafitas sobre a areia da praia e sobre o mar. Embora inicialmente essas famílias dependessem da pesca artesanal, atualmente poucos sobrevivem dessa atividade. No entanto, a pesca ainda é praticada nas águas em frente à orla,

pois ainda há pescadores artesanais na comunidade. Outros moradores exercem atividades diversas, como diaristas, empregados domésticos, autônomos e outros empregos.

Outro fator importante levantado foi a diferença de nível entre o aterro e o terreno do tecido urbano pré-existente. O nível do aterro está aproximadamente a 1,20 m acima do nível das ruas do seu entorno, gerando uma barreira visual da visão do mar para o pedestre das ruas internas.

Mapa cheios e vazios



- esc 1:25000
- legenda:
- edificações
 - - - aterro beira mar continental

Fonte: autoria própria

Uso e ocupação do solo



- esc 1:25000
- legenda:
- terreno sem uso
 - comercial
 - Institucional
 - serviço público
 - misto
 - residencial
 - - - aterro beira mar continental

Fonte: autoria própria

Sistema viário



- esc 1:25000
- legenda:
- pontos de ônibus
 - edificações
 - ||| vias arteriais
 - vias coletoras
 - vias subcoletoras
 - vias locais

Fonte: autoria própria

Regime urbanístico



- esc 1:25000
- legenda:
- ARM - Área mista residencial
 - ACI - Área comunitária institucional
 - ATL - Área turística de lazer
 - AMC - Área mista central
 - AVL - Área verde de lazer
 - ZEIS - Zona Especiais de Interesse social
 - - - aterro beira mar continental

Fonte: autoria própria

CAPÍTULO 02

APROXIMAÇÃO COM O TEMA

panorama cultural em florianópolis

No panorama cultural de Florianópolis, destacam-se pequenos equipamentos culturais e de lazer, situados em sua maioria no centro histórico da cidade, incluindo museus, bibliotecas e teatros. No entanto, apesar da presença desses equipamentos, eles são pouco explorados, e a população acaba utilizando principalmente as praias como local de lazer.

Grande parte desses equipamentos culturais

Florianópolis, sendo um indicador potencial a ser explorado para reforçar a conexão da cidade com o mar. Essa conexão foi se perdendo ao longo dos anos devido à preocupação com a construção de aterros, vias rápidas para automóveis e a extensa verticalização próxima às áreas de orla.

O mesmo ocorre quando se trata de áreas verdes de lazer e parques. Florianópolis é conhecida por sua riqueza em natureza e

está localizada em edificações históricas, como o Palácio Cruz e Sousa e o Museu do Centro Cultural da Marinha e o Mercado Público. Essas localizações permitem que moradores e turistas vivam a cultura e a história do estado, integrando o patrimônio histórico à experiência dos usuários da cidade.

Outro ponto é a proximidade dos equipamentos culturais com a orla de

paisagens naturais. No entanto, a cidade enfrenta um desafio significativo em termos de carência de áreas verdes urbanas, que são fundamentais para a qualidade de vida dos habitantes e a sustentabilidade ambiental. Atualmente, a cidade possui três principais parques de lazer: o Parque de Coqueiros, o Horto Parque Municipal do Córrego Grande e o Parque da Luz.



principais equipamentos culturais de Florianópolis



imagem 01: Centro Cultural da Marina
Fonte: Google Fotos



imagem 02: Ponte Hercílio Luz
Fonte: Google Maps



imagem 03: Biblioteca Pública de Florianópolis
Fonte: Google Maps



imagem 04: Fortaleza São José da Ponta Grossa
Fonte: Google Fotos



imagem 05: Teatro Álvaro de Carvalho
Fonte: Pinterest



imagem 06: Largo da Alfândega
Fonte: Blog Minube



imagem 07: Mercado Público
Fonte: Cidade e Cultura



imagem 08: CIC - Centro de Cultural Integrado
Fonte: Cidade e Cultura



imagem 09: Forte de Santada
Fonte: Cidade e Cultura



imagem 10: Museu histórico de Santa Catarina - Palácio Cruz e Souza

Importância da cultura e lazer na vida urbana

lazer

As áreas verdes e de lazer são consideradas indicadores da avaliação da qualidade ambiental urbana e são obrigatórias por lei. O lazer deve satisfazer as necessidades do indivíduo, de descanso e social, por serem os espaços públicos nas cidades os ambientes mais favoráveis à interação entre as pessoas. Para fugir da realidade do trabalho, trânsito e agitação a população busca locais para descansar e sair da rotina. Por essa razão a cidade deve oferecer aos moradores locais como parques, centros comunitários, praças e centros de eventos. Existem também, opções de lazer em locais privados, como shoppings, teatros, cinemas e bares, entretanto essas opções se tornam acessíveis

apenas a parte da população que pode pagar por esses serviços, ou muitas vezes reside nas proximidades deles. (Lima e Amorim, 2006); O lazer deve satisfazer as necessidades do indivíduo, principalmente as necessidades de descanso e social. Está relacionado com a qualidade de vida, pois as pessoas estão trabalhando cada vez mais em cidades com muito trânsito e agitação. Para fugir dessa realidade, a população busca locais para descansar e sair da rotina. Por esse motivo a cidade oferece aos seus habitantes espaços como parques, centros comunitários, praças e centros de eventos. Há também a opção de lazer em espaços privados como shoppings, teatros, cinemas, bares



e outros, porém estes espaços se tornam acessíveis apenas à população que pode pagar por este serviço. O lazer deve ser realizado no tempo livre de cada indivíduo, tempo este conquistado pelos trabalhadores. Nele devem ser realizadas atividades prazerosas, livres e de espontânea vontade. Por se considerar que o lazer é um direito de todos, os governantes necessitam proporcionar espaços propícios a todos seus habitantes, pois se deve atentar que a massa trabalhadora muitas vezes não possui renda o suficiente para usufruir de grandes parques ou clubes privados. Dessa forma os parques, praças, centros de convenções públicos são importantíssimos para o lazer das pessoas pois

muitas vezes estas não possuem acesso a esse tipo de equipamentos (Lima e Amorim, 2006). Tenório (2012), define que os atributos de qualificação desses espaços podem se dar através de vários fatores conjugados, destacando as seguintes características. presença de pessoas; pessoas variadas; pessoas sempre; diversificação de atividades; área compatível com a quantidade de pessoas; integração com as áreas do entorno; presença de diversos tipos de moradia; acessibilidade ao pedestre e ciclista; ser um lugar de passagem para outro lugar, garantindo assim pessoas passando o tempo todo; muitas portas e janelas nos seus limites.

cultura

Bibliotecas, Museus, Casas de Cultura, Centros Culturais, etc. Quando se pensa em equipamentos culturais muitos nomes e possibilidades são levantados. Para Teixeira Coelho por equipamento cultural entende-se tanto edificações destinadas a práticas culturais (teatros, cinemas, bibliotecas, centros de cultura, filmotecas, museus) quanto grupos de produtores culturais abrigados ou não, fisicamente, numa edificação ou instituição (orquestras sinfônicas, corais, corpos de baile, companhias estáveis, etc.). (COELHO, 1997, p. 164) Entende-se também que esses equipamentos fazem parte do cotidiano e da paisagem de uma

cidade, contribuindo para a promoção do turismo e para a divulgação da cultura e dos bens culturais pertencentes à vida e à história daquele povo. Além disso, eles podem ser espaços destinados à promoção de novos talentos e ao enriquecimento do meio cultural (Lima e Amorim, 2006). Dessa forma, os equipamentos culturais são fundamentais para o desenvolvimento cultural e social de uma cidade. Eles não apenas preservam e promovem a herança cultural, mas também estimulam a criatividade, a inovação e a coesão social. Garantir seu acesso e diversidade é um passo essencial para construir uma sociedade mais inclusiva e culturalmente vibrante.

projetos Referência



imagem 01: Trecho 03 Orla do Guaíba

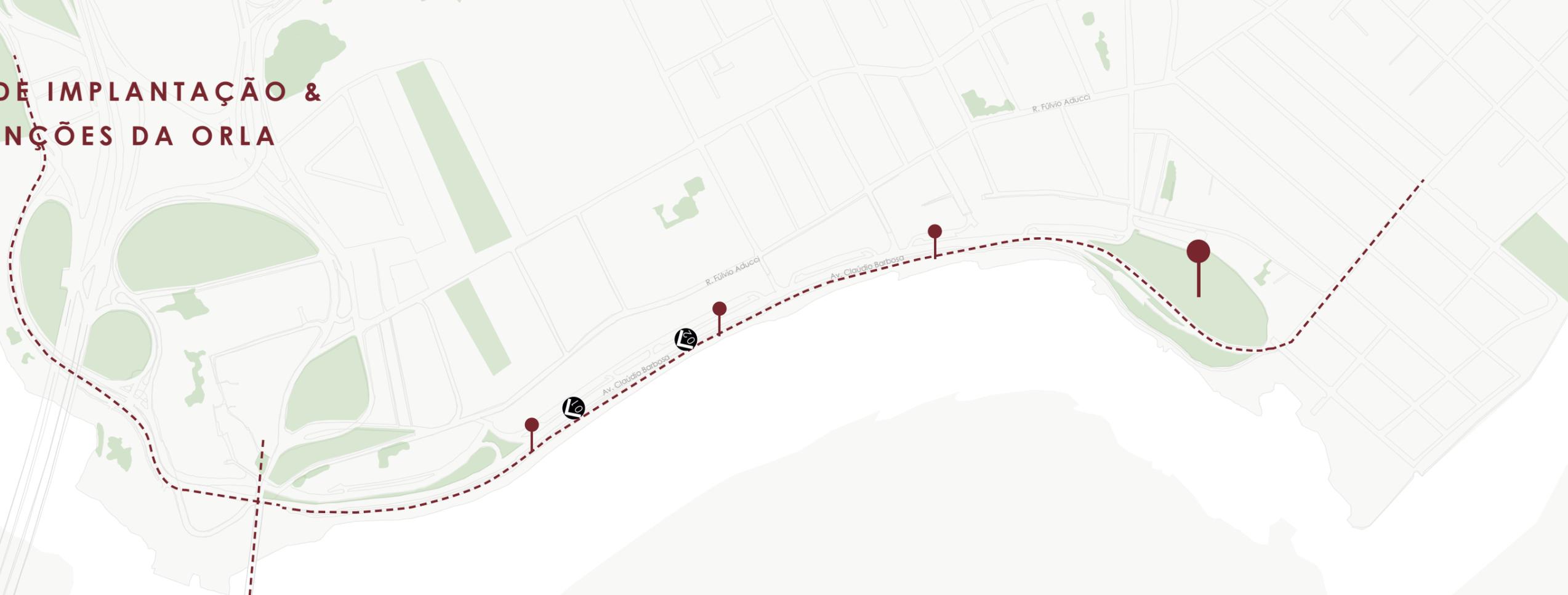


imagem 02: Orla do Guaíba

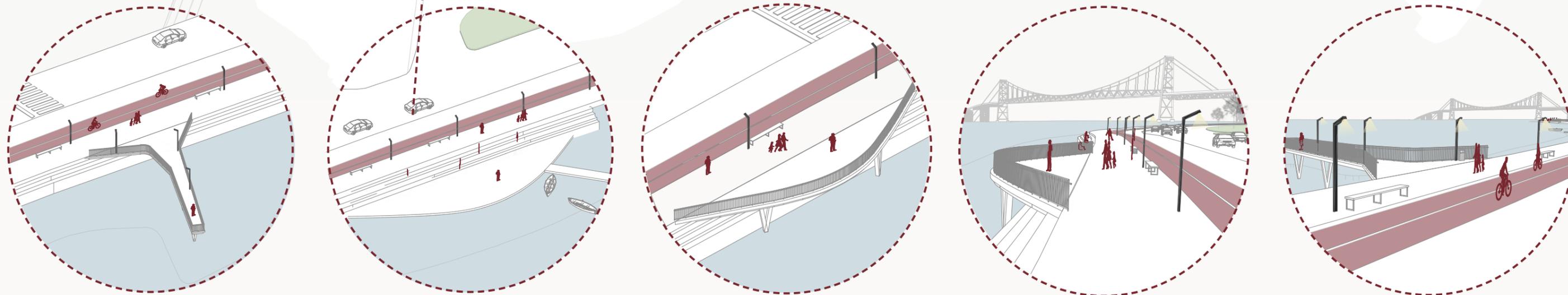
CAPÍTULO 04

O PROJETO

LOCAL DE IMPLANTAÇÃO & INTERVENÇÕES DA ORLA



INTERVENÇÕES NA ORLA:



O projeto será implantado na região continental de Florianópolis, especificamente na Avenida Cláudia A. Barbosa, no Bairro Estreito. O terreno escolhido para o projeto faz parte de uma Área Turística de Lazer, conforme o Plano Diretor da Grande Florianópolis, abrangendo um lote de 23.580 m². O entorno imediato destaca-se pela presença da Beira Mar Continental, da Praia do Matadouro, da comunidade Ponta do Leal e de parte do bairro Jardim Atlântico. As principais razões que fundamentaram a escolha desse terreno incluem:

Localização Estratégica e Acessibilidade:

O local possui uma localização estratégica e é facilmente acessível pela ponte Hercílio Luz, atendendo também aos bairros do continente.

Proximidade a Comunidades de Baixa Renda:

A escolha considera a proximidade com comunidades de baixa renda, como a antiga comunidade da Ponta do Leal, uma área de ZEIS, com a intenção de democratizar o acesso aos equipamentos, visando atender toda a sociedade.

Espaço Amplo para Atividades ao Ar Livre:

O terreno oferece um espaço amplo, propício para a

implementação de outros equipamentos de suporte às práticas esportivas que já vêm ocorrendo no local.

Conexão visual com a Ponte Hercílio Luz e o Mar:

A intenção é estabelecer uma conexão com a Ponte e com o mar, valorizando e aproximando o cotidiano das pessoas à paisagem natural de Florianópolis.

Utilidade Pública e História do Terreno:

O terreno, proveniente de um dos aterros no litoral da ilha de Florianópolis, será destinado a uma utilidade pública, resgatando a intenção inicial das áreas de aterro de Florianópolis.

Adicionalmente, destaca-se a proximidade com o projeto "Projeto Ponte Viva". A escolha desse terreno complementa o Corredor Cultural - Ponte Viva, iniciativa da prefeitura de Florianópolis, que visa otimizar o uso da Ponte Hercílio Luz, inaugurada em 2020. Este projeto busca melhorar a utilização e valorização da parte continental da ilha, garantindo acesso universal à cultura e educação na região, com usos mistos alinhados às necessidades locais. O novo projeto a ser implantado será apresentado, sempre com o objetivo de respeitar seu entorno imediato e fortalecer os vínculos com a cidade.

DIRETRIZES PROJETAIS & SISTEMA VIÁRIO

Para fins de melhor entendimento e apresentação da proposta e para entender a correlação entre todas as diretrizes. Esboçou-se abaixo o terreno atual e os equipamentos que já existem no local.

PLANTA BAIXA PARQUE ⌚ SEM ESCALA



- Quadras esportivas
- Pista de Skate
- Edificação de apoio
- Parque infantil + área para dança
- Estacionamento
- Acesso barcos

Atualmente, o parque conta com seis quadras de areia, um parque infantil, equipamentos de academia, um espaço para danças, uma área gramada para piqueniques, uma quadra de skate e uma lanchonete com sanitários de apoio. Todos esses equipamentos estão localizados em uma faixa ao longo da lateral do terreno, concentrando todas as atividades em uma única área e potencializando o uso da orla, que naturalmente atrai visitantes. A Avenida de Trânsito Rápido Cláudio A. Barbosa divide o terreno em duas partes, deixando uma grande área ociosa no lado oposto.

PLANO DE NECESSIDADES:

Para escolha do plano de necessidades, buscou-se manter todos os equipamentos existentes e adicionar atividades complementares que contribuíssem com o melhor funcionamento do parque.

EDIFICAÇÃO	Lanchonete/café; Salas para atividades coletivas: Aulas de Danças, Yoga, taekwondo, ETC. Mirante: Vista para a orla, parque, Ponte Hercílio Luz e Bairro.
COMPLEXO	Quadra de Futebol; 03 Quadras Poliesportivas; 03 Quadras Poliesportivas de areia; Pista de Skate; Quadra para basquete e jogos recreativos;
CULTURA E	Deck Elevado; Decks e intervenções na Orla: Fomentando o contato do indivíduo com o Mar; Espaço central para eventos; shows; feiras, piqueniques e demais atividades ao ar livre. Parque recreativo com mobiliários para todas as idades.

DIRETRIZES DE IMPLANTAÇÃO

Foram consideradas as seguintes intenções projetuais e fatores para a implantação dos equipamentos no terreno

Valorizar o pedestre: Reposicionar a via de trânsito rápido que atualmente corta o terreno ao meio, deslocando-a para os fundos do parque, a fim de criar um ambiente mais acessível e amigável para os pedestres.

Afastar o tráfego da orla: Reduzir o impacto dos veículos na orla para resgatar e fortalecer a conexão dos usuários com a natureza.

Potencializar a conexão dos moradores com a orla: Criar acessos e espaços que integrem melhor os residentes com a área costeira.

Evidenciar a importância dos espaços públicos: Promover e valorizar as áreas de convívio e lazer ao ar livre como centros de interação social e recreação.

Instalar mobiliário lúdico e interativo: Utilizar a topografia e os diferentes níveis do terreno para integrar equipamentos lúdicos que proporcionem experiências recreativas diversificadas.

Aproveitamento da topografia: Utilizar taludes para criar visuais dinâmicos, arquibancadas e espaços multifuncionais, tirando proveito da topografia existente.

Implantar vegetações densas nas orientações oeste e noroeste: Plantar árvores nessas áreas para fornecer sombra e criar espaços de descanso, aproveitando a maior incidência solar à tarde.

Localizar a edificação de apoio para melhor aproveitamento visual e funcional: Posicionar a edificação de maneira a otimizar a visibilidade e a



PLANTA BAIXA ZONEAMENTO
SEM ESCALA

integração com os demais equipamentos do parque.

Centralizar a área para shows e eventos: Localizar essa área no centro do terreno para minimizar o impacto do ruído e facilitar o acesso com os demais equipamentos da área.

Reorganização das Atividades: Os equipamentos que promovem e incentivam o uso contínuo do espaço, como quadras e pista de skate, serão posicionados no lado oposto da orla. Isso porque a orla, por si só, já atrai usuários, e a intenção é reservar essa área para equipamentos voltados à contemplação. Dessa forma, garantimos que todo o terreno seja utilizado de maneira integrada e eficiente.

Atualmente, os arredores do terreno são predominantemente ocupados por edificações de até dois pavimentos. No entanto, o plano diretor prevê a possibilidade de construção de até cinco pavimentos nas áreas adjacentes ao parque. Portanto, o projeto incorporou estratégias para melhorar a interface entre o parque e essas futuras construções, incluindo vegetação, taludes, calçadas e mobiliário urbano adequados, garantindo uma integração harmoniosa e funcional com o entorno.

IMPLANTAÇÃO



PLANTA BAIXA PARQUE

ESC: 1:1000

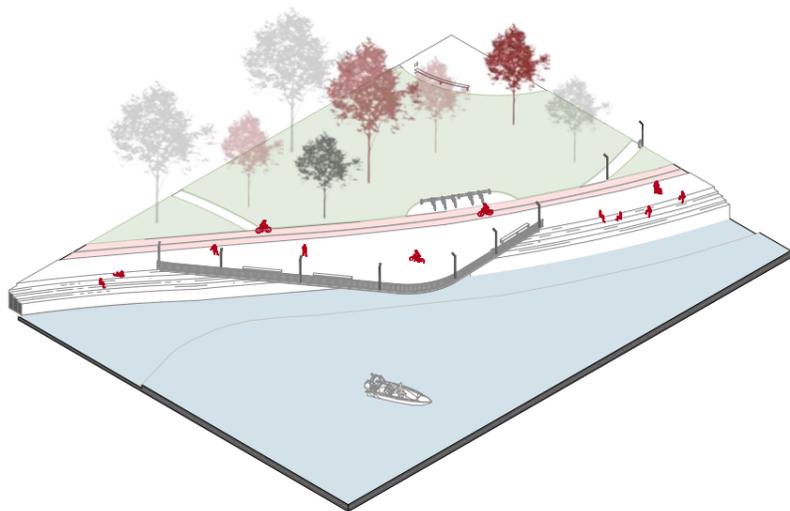
01 Quadra de Basket/jogos diversos	635 m ²	15 Edificação de apoio	540 m ²
02 Parque infantil - adulto	180 m ²	16 Deck orla	365 m ²
03 Parque Lúdico	250 m ²	17 Deck acesso barcos	300 m ²
04 Rampa		18 Arquibancada orla	
05 Talude		19 Área para grandes eventos/shows	4740 m ²
06 Pista de skate	1454 m ²	20 Biciletários	
07 Escorregadores		21 Área para instalação de palco	
08 Área para grandes eventos			
09 Quadras Poliesportiva	672 m ²		
10 Estacionamento	596 m ²		
11 Arquibancada			
12 Quadra de futebol	548 m ²		
13 Quadras Poliesportivas de areia	672 m ²		
14 Deck elevado	365 m ²		

Acessos principais



Baía Norte

AMBIENTAÇÕES



DECK DE CONTEMPLAÇÃO A ORLA

SEM ESCALA

A intenção projetual com o deck e a escadaria/arquibancada próximas à orla é aproximar os usuários do mar. Atualmente, mesmo na beira da orla, a sensação de distanciamento do mar persiste devido às pedras do aterro e à altura do terreno. Além disso, a orla carece de mobiliário urbano e áreas de permanência. As vias de trânsito rápido funcionam como uma barreira invisível entre a cidade e a orla. Para superar essas limitações, o projeto visa criar espaços mais amplos, incorporar vegetação e adicionar mobiliário urbano, promovendo um ambiente convidativo que estimule o uso do local e favoreça uma integração mais evidente entre a cidade e o mar.

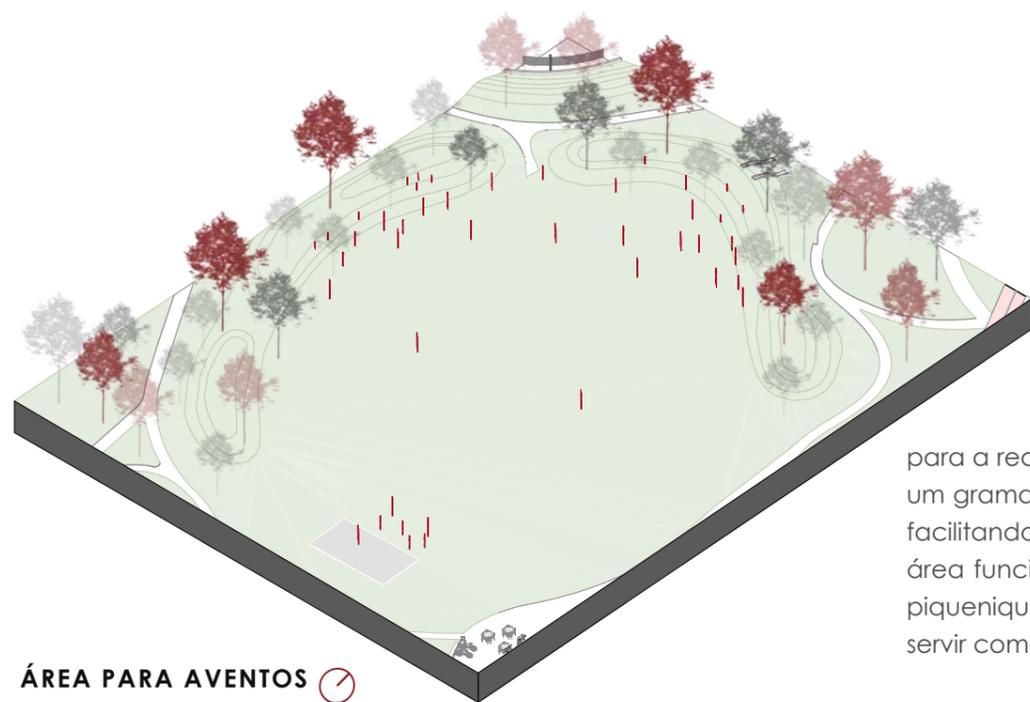
Atualmente, todas as atividades no terreno estão concentradas em uma única faixa ao longo da orla, enquanto a Avenida de Trânsito Rápido Cláudio A. Barbosa divide o terreno em duas partes, deixando uma grande área ociosa do outro lado. Com o objetivo de melhor distribuir essas atividades, o parque recreativo foi projetado como uma combinação de equipamentos e áreas de lazer para crianças, adolescentes e adultos. O projeto inclui mobiliário lúdico e aproveita a topografia para a instalação de escorregadores e outros elementos recreativos, promovendo um uso mais eficiente e diversificado do espaço.



PARQUE RECREATIVO

SEM ESCALA

Durante visitas ao local e ao revisar fotos antigas, observou-se que a lateral do terreno ainda é utilizada para o acesso de pequenos barcos e para a pesca por moradores locais. Para estimular e facilitar esse acesso, foi criado um deck que estabelece uma conexão direta entre o terreno e o mar.

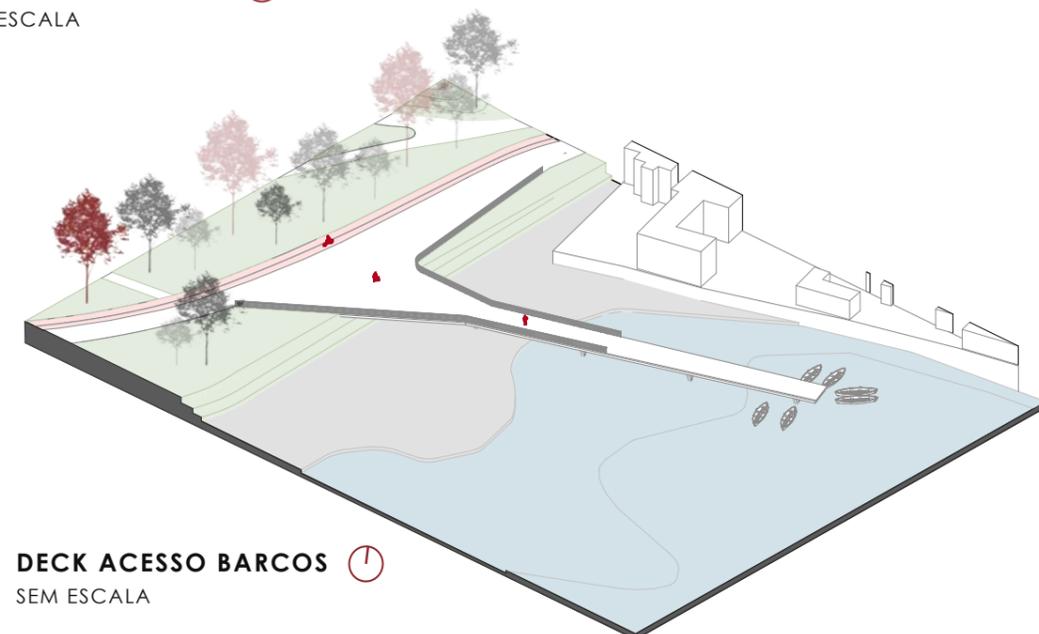


ÁREA PARA AVENTOS

SEM ESCALA

O Parque da Beira-Mar Continental é utilizado para eventos esportivos e para grandes eventos, como pequenos shows ao ar livre. Embora tais eventos não sejam comuns na cidade, é evidente que Florianópolis carece desses espaços. Por isso, foi centralizada uma área do terreno

para a realização desses eventos. O espaço conta com um gramado e arquibancadas elevadas na topografia, facilitando a visão dos espectadores. No cotidiano, essa área funcionará como um amplo gramado, ideal para piqueniques, jogos, feiras e como área de lazer, além de servir como apoio à edificação existente no local.



DECK ACESSO BARCOS

SEM ESCALA



PERSPECTIVA QUADRAS POLIESPORTIVAS



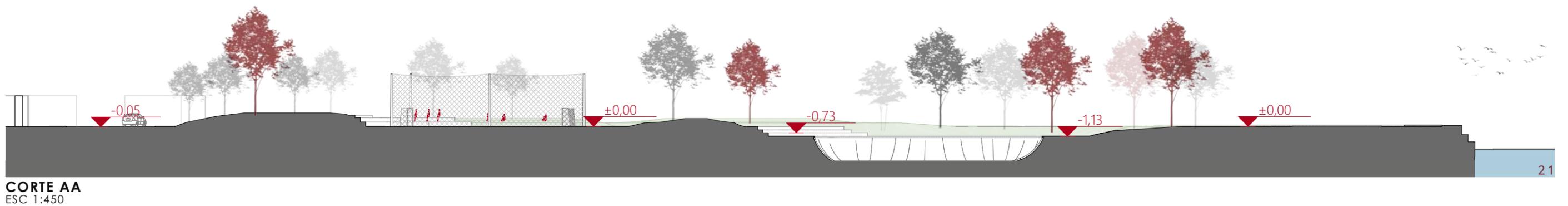
PERSPECTIVA PARQUE



PERSPECTIVA PISTA DE SKATE



PERSPECTIVA ORLA



CORTE AA
ESC 1:450

PISTA DE SKATE

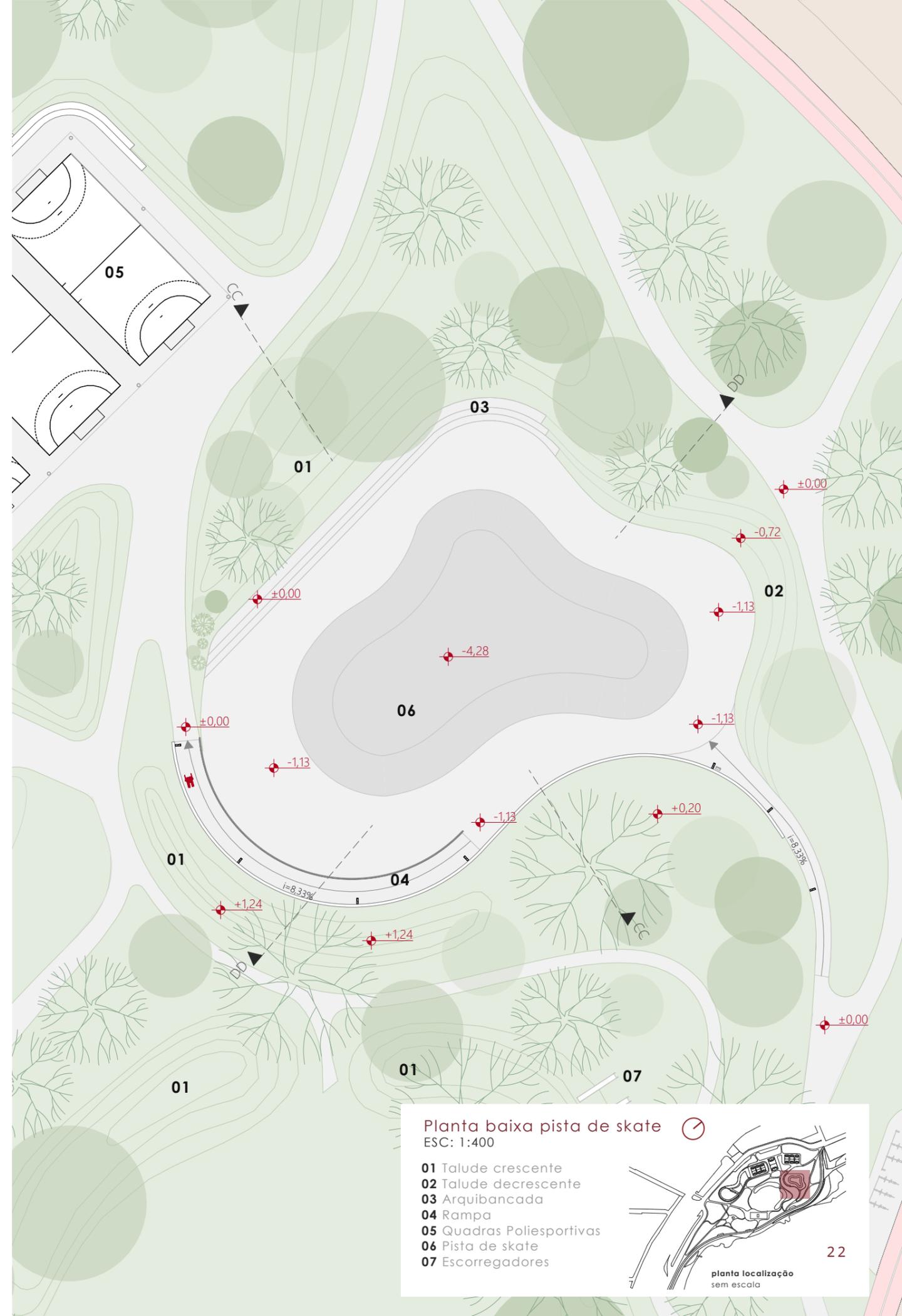
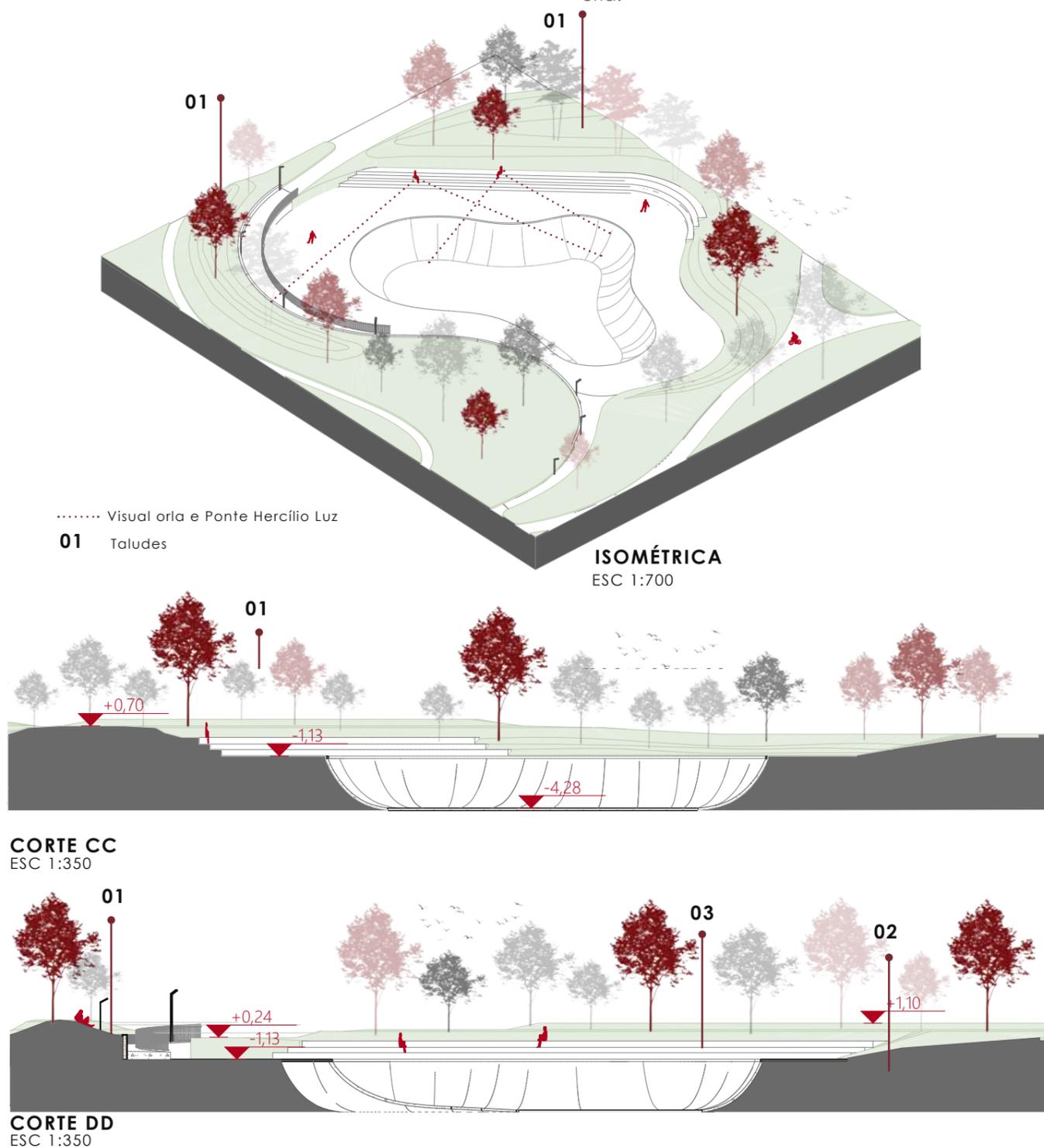
Florianópolis é reconhecida como um polo do skate no Brasil, destacando-se com suas principais pistas localizadas no Rio Tavares, Trindade e Abraão. Recentemente, a pista do Abraão sediou uma etapa do campeonato nacional de skate.

Portanto, no projeto, optou-se por manter a pista de skate já existente e realocá-la no terreno, optando por posicioná-la no do centro do parque. Essa decisão leva em conta o fato de que o skate atrai um público ao longo do dia e também à noite. A estratégia visa

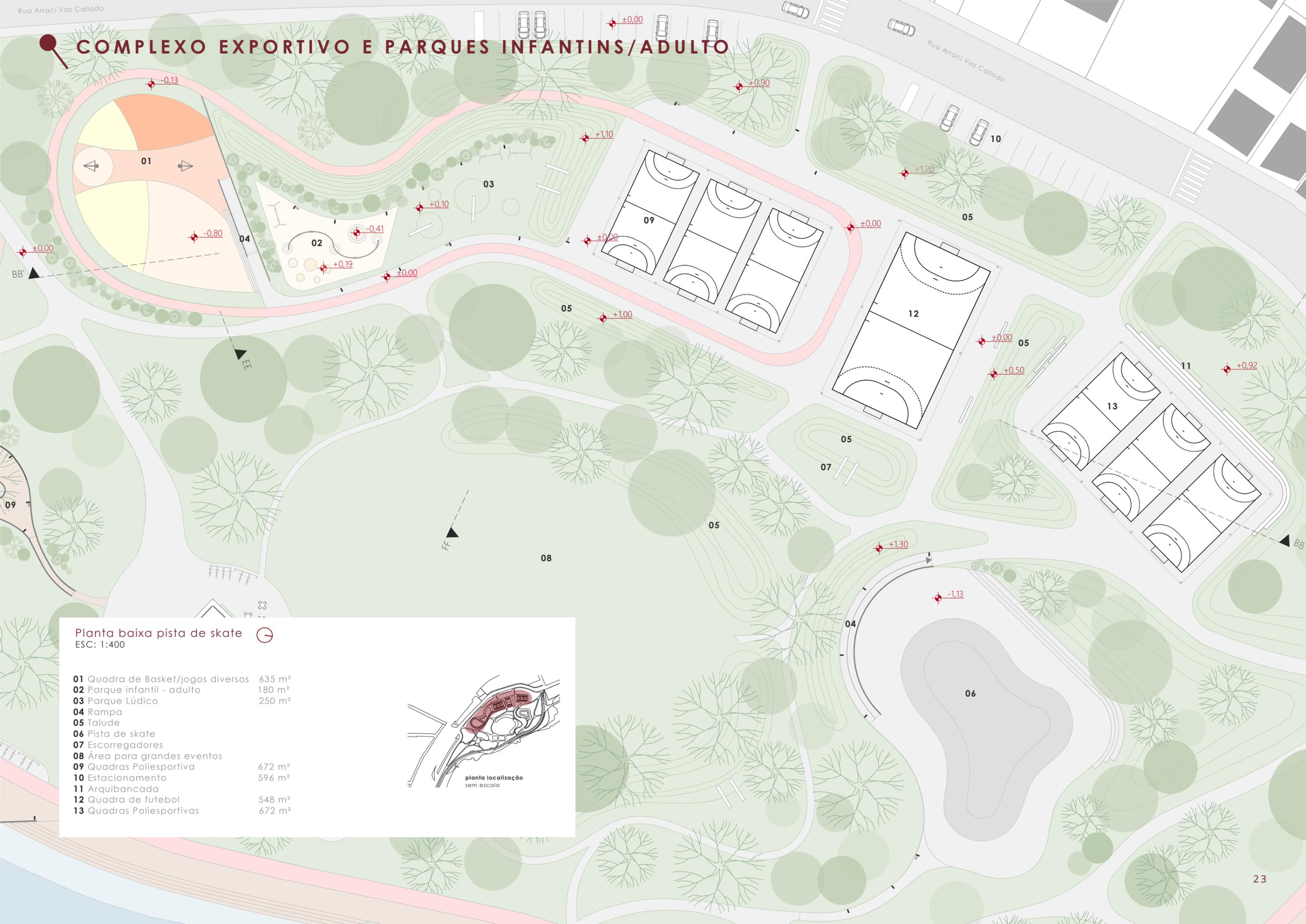
estimular a circulação e o uso das áreas do terreno em diferentes horários.

Além disso, como essas atividades costumam atrair um público espectador, o projeto tira partido da topografia e cria taludes para proporcionar melhores visuais para a pista e arquibancadas para a plateia.

O esquema abaixo ilustra o desenho da pista. Como estratégia eleva-se os taludes nas áreas com vistas mais privilegiadas, enquanto as curvas de nível foram reduzidas no lado oposto para não obstruir a visão da orla.



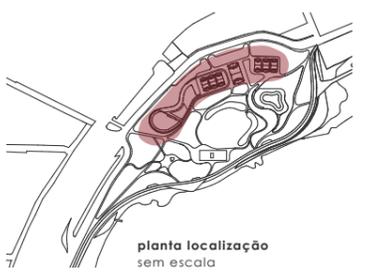
COMPLEXO EXPORTIVO E PARQUES INFANTINS/ADULTO

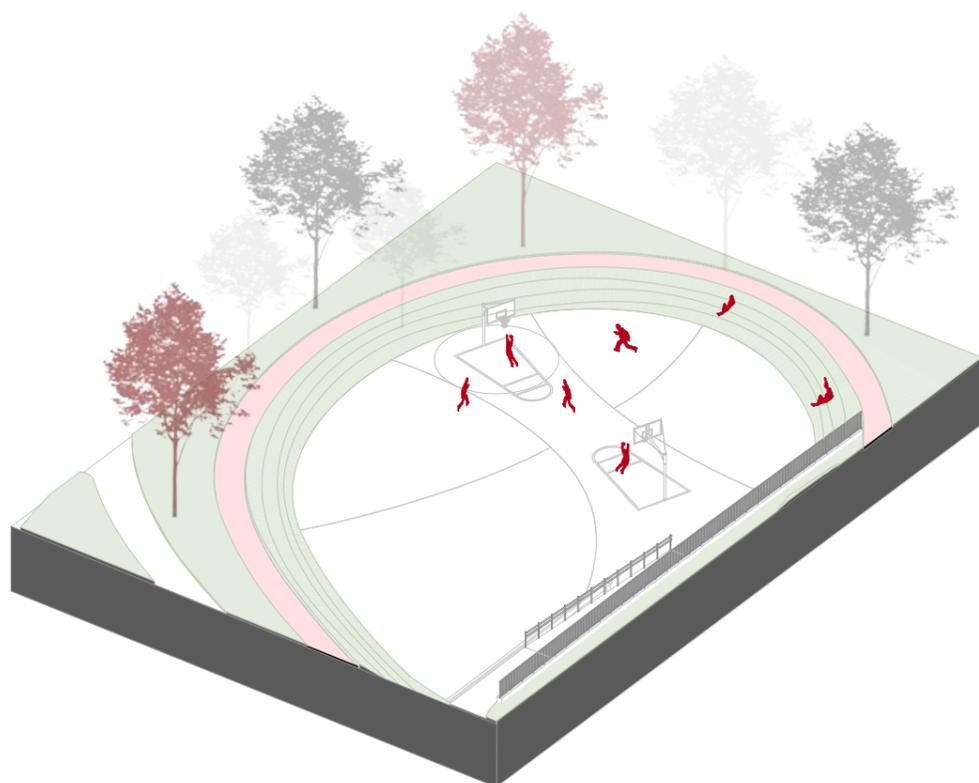


Planta baixa pista de skate

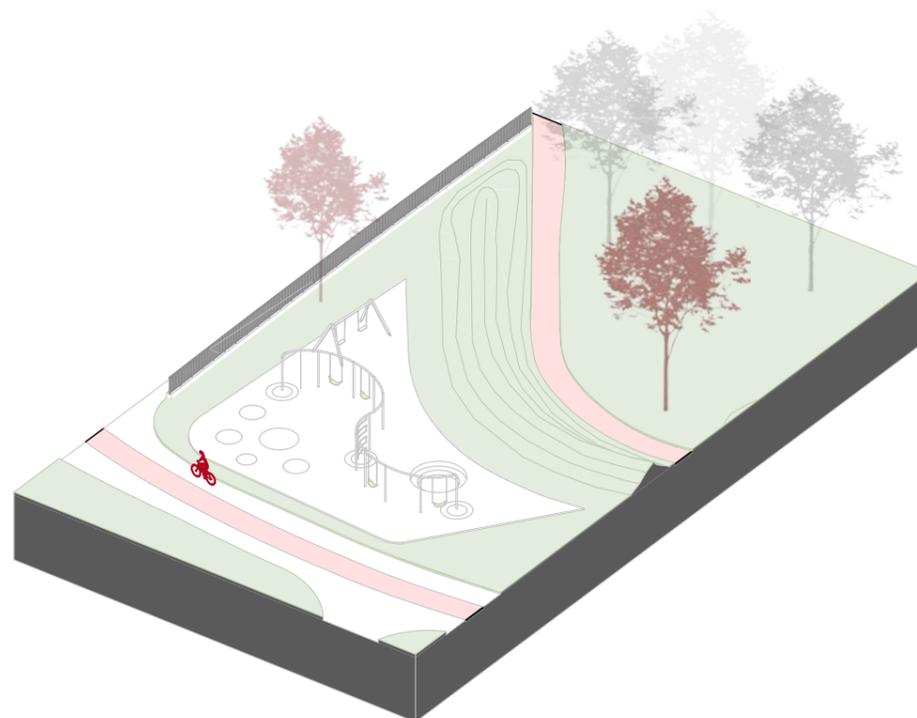
ESC: 1:400

01	Quadra de Basket/jogos diversos	635 m ²
02	Parque infantil - adulto	180 m ²
03	Parque Lúdico	250 m ²
04	Rampa	
05	Talude	
06	Pista de skate	
07	Escorregadores	
08	Área para grandes eventos	
09	Quadras Poliesportiva	672 m ²
10	Estacionamento	596 m ²
11	Arquibancada	
12	Quadra de futebol	548 m ²
13	Quadras Poliesportivas	672 m ²

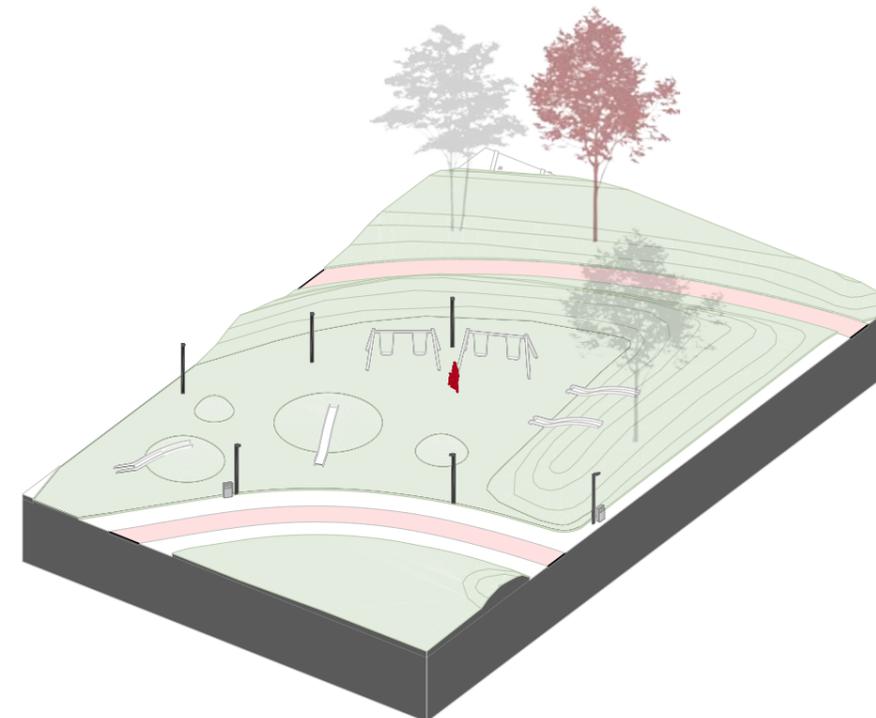




ISOMÉTRICA QUADRA BASKET ⊖
ESC 1:450



ISOMÉTRICA PARQUE INFANTIL E ADULTO ⊖
ESC 1:450



ISOMÉTRICA PARQUE INFANTIL E ADULTO ⊖
ESC 1:450

01

A intenção projetual para esta área foi criar um espaço lúdico para a prática de esportes. O rebaixo da quadra no terreno possibilita a formação de taludes nas laterais, que, além de proporcionar uma maior segurança, servem como proteção para a extensão da rua Araci Vaz Callado. Como o local também é destinado ao uso de crianças, esses taludes, acompanhados

de vegetação, desempenham um papel importante na proteção da via. O desnível é de aproximadamente 80 cm e o acesso é facilitado por uma escada e uma rampa acessível com uma inclinação de 8,33%, garantindo que pessoas com mobilidade reduzida possam utilizar o espaço com conforto e segurança.

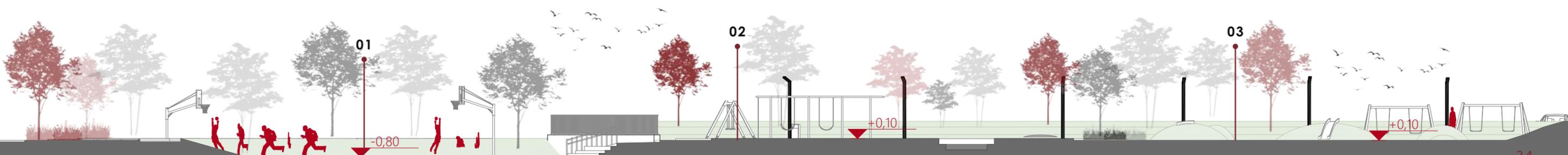
02

O parque infantil conta com mobiliários lúdicos que podem ser utilizados de diversas maneiras. A intenção é que o espaço não seja exclusivo para crianças, mas que também atraia adultos e adolescentes para a utilização dos equipamentos. O posicionamento do parque ao lado

do complexo esportivo foi planejado de maneira estratégica para que haja uma integração entre as atividades. Dessa forma, o parque pode servir como uma extensão das áreas esportivas, incentivando a convivência e o uso compartilhado dos espaços por pessoas de todas as idades.

03

Nesta área do parque, os taludes foram aproveitados para criar escorregadores e desníveis, permitindo que os usuários utilizem sua criatividade para explorar e brincar de formas variadas. Os escorregadores integrados aos taludes oferecem uma experiência divertida e dinâmica, enquanto os desníveis estimulam a imaginação e a interação ativa com o ambiente.



COMPLEXO EXPORTIVO

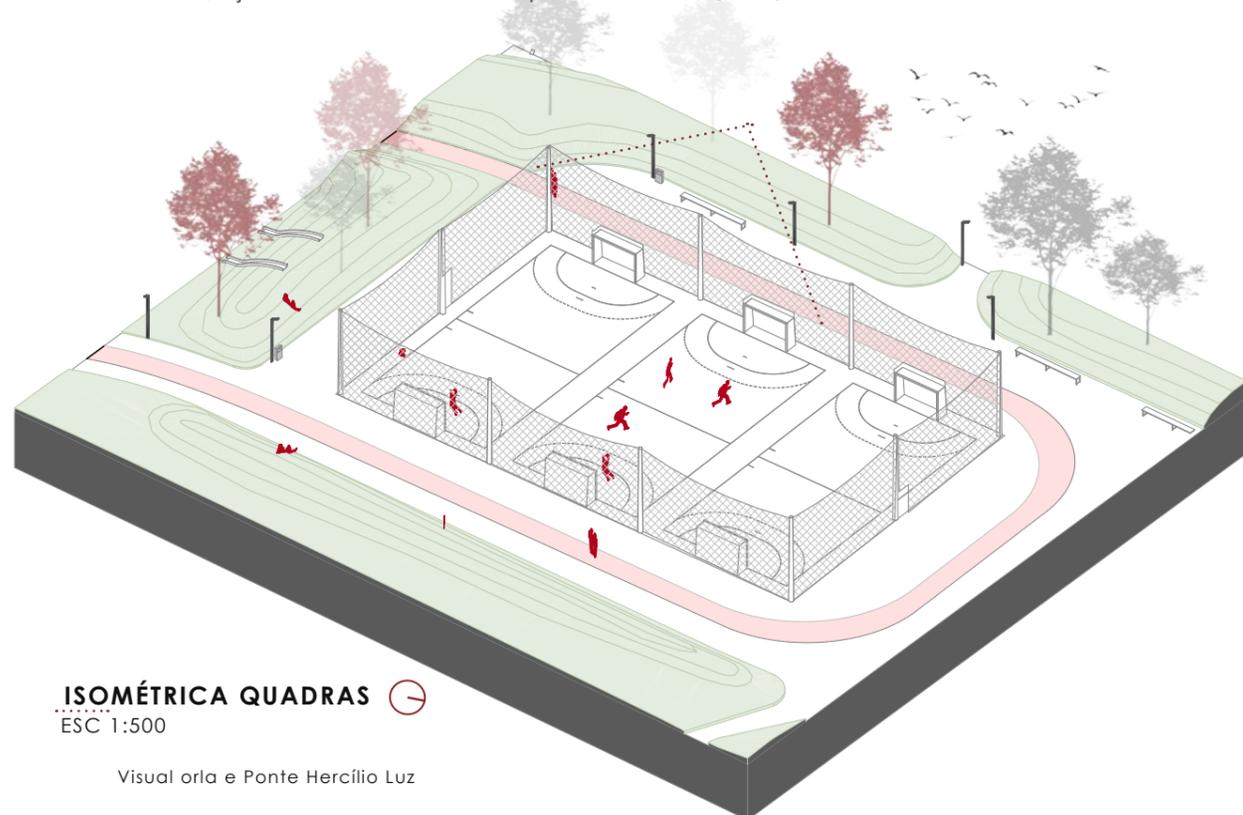
INTENÇÕES PROJETUAIS

A área projetada apresenta um talude ligeiramente elevado para otimizar a visualização da Ponte Hercílio Luz, da Baía Sul e das quadras esportivas. Esse talude, juntamente com a vegetação adjacente à rua, desempenha um papel fundamental como barreira sonora, ajudando a atenuar o impacto do

ruído e promovendo uma transição suave entre as edificações do entorno e o parque.

A elevação do talude foi planejada para maximizar as vistas panorâmicas e criar um ambiente visualmente agradável, enquanto a vegetação atua não apenas como um elemento

estético, mas também como um filtro acústico que melhora a qualidade do espaço. Essa estratégia visa oferecer aos usuários do parque uma experiência mais tranquila e conectada com a paisagem urbana e natural ao redor.



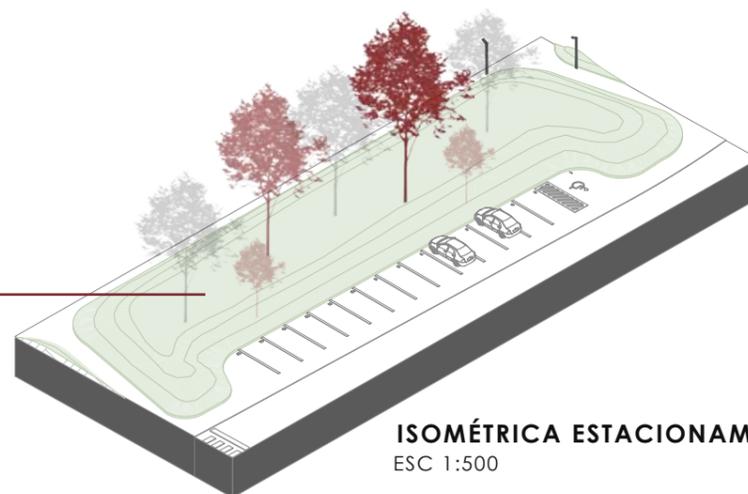
ISOMÉTRICA QUADRAS Ⓛ
ESC 1:500

Visual orla e Ponte Hercílio Luz



ISOMÉTRICA QUADRA AREIA Ⓛ
ESC 1:500

No estacionamento, a intenção foi utilizar a topografia para suavizar a transição entre o estacionamento, o parque e as edificações adjacentes. Ao integrar elementos topográficos, como o talude, procurou-se criar uma conexão mais harmoniosa e gradual entre essas diferentes áreas. Essa abordagem não só melhora a acessibilidade e o fluxo de movimento entre o estacionamento e o parque, mas também contribui para uma integração visual mais agradável com as edificações ao redor.



ISOMÉTRICA ESTACIONAMENTO Ⓛ
ESC 1:500

CONDICIONANTES CLIMÁTICAS

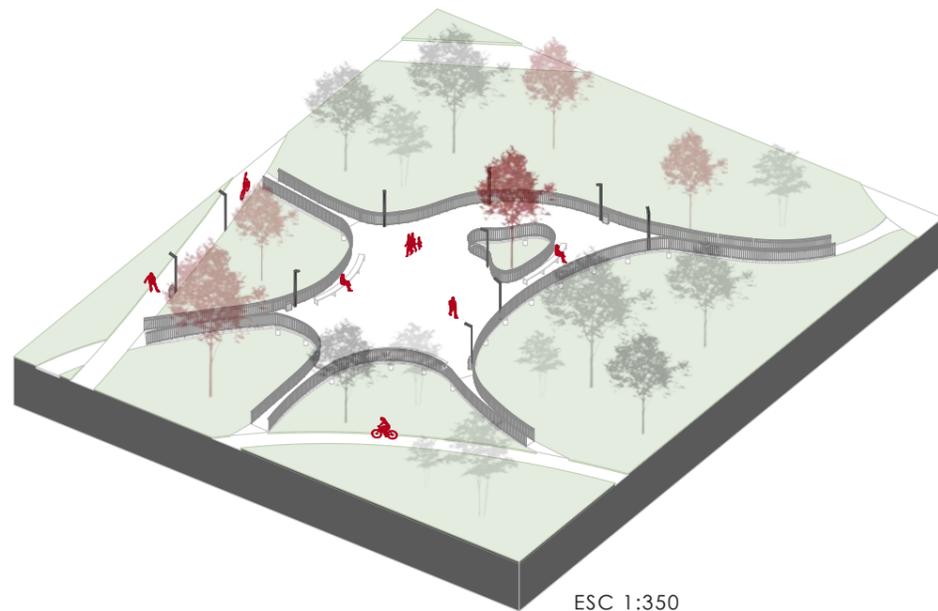
Em termos de estratégias bioclimáticas, optou-se por colocar vegetações mais densas nas orientações solares oeste e noroeste, onde há uma maior predominância de sol durante o dia. Essa escolha é fundamental para proporcionar um ambiente mais confortável, especialmente durante os meses de verão. As vegetações densas nessas orientações atuam criando sombra sobre as quadras esportivas e arquibancadas, reduzindo a exposição direta ao sol.



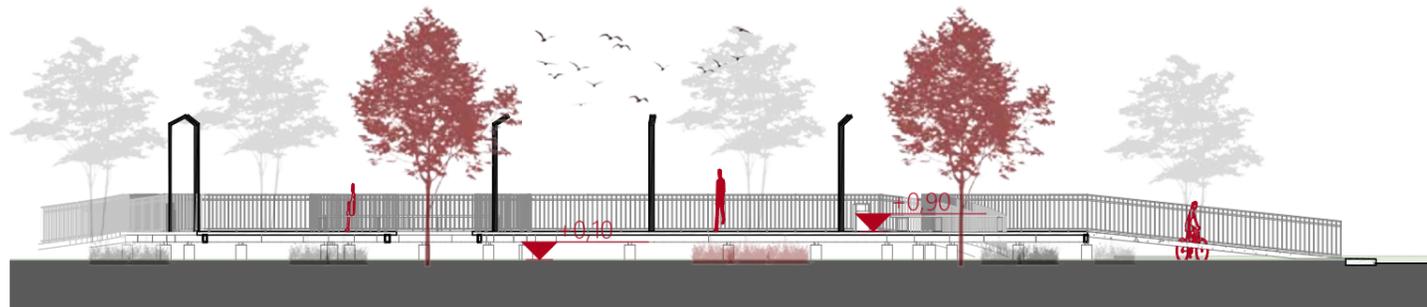
DECK E ÁREA E CONTEMPLAÇÃO

Nesta área do terreno, a intenção é criar um elemento conectivo entre a edificação de apoio e as demais áreas do parque, que possa ser utilizado para piqueniques, refeições, como área de transição ou para apreciação da vista. Para garantir que os usuários tenham uma visão da ponte da baía e de outros pontos do parque e do bairro, o deck foi elevado a 80 cm. Além

disso, deu-se prioridade à implantação de árvores de porte não tão alto, de modo a não obstruir a vista e promover uma integração harmoniosa com a paisagem ao redor. O espaço foi projetado para oferecer conforto e funcionalidade, estimulando o uso diversificado e a interação com o ambiente natural.



ESC 1:350
ISOMÉTRICA



CORTE II
ESC 1:350

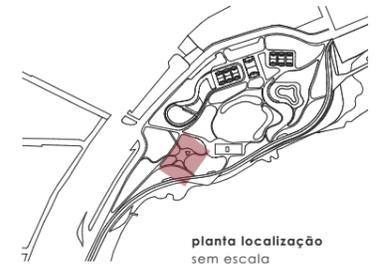


CORTE HH
ESC 1:350



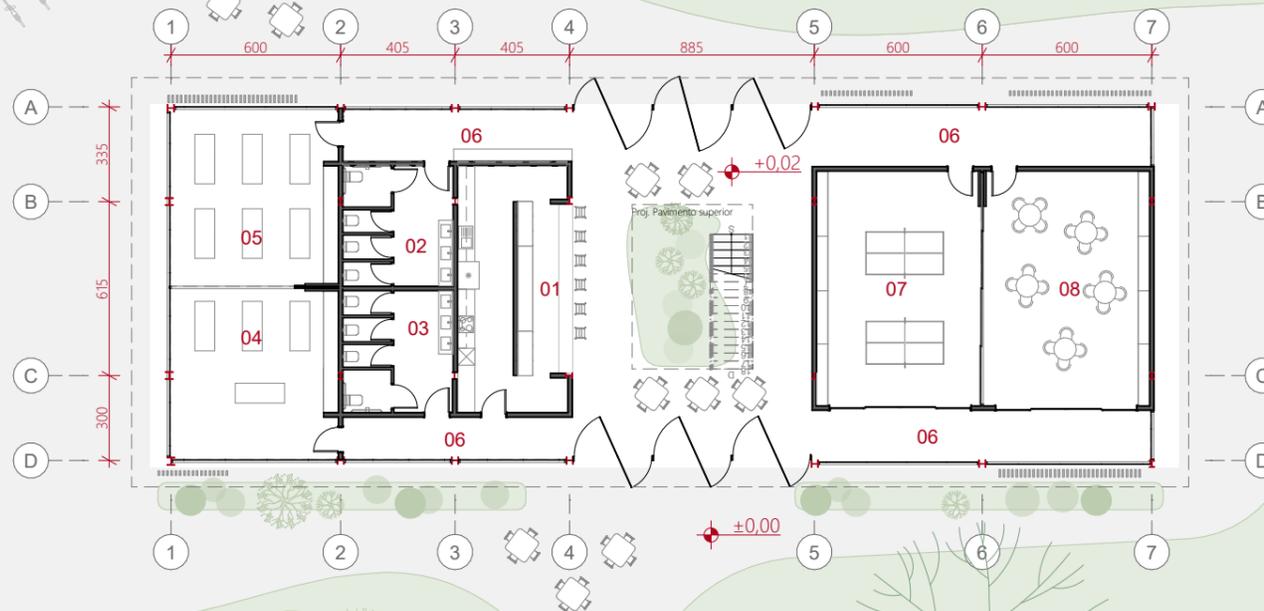
Planta baixa deck
ESC: 1:400

- 01 Deck elevado
- 02 Canteiro
- 03 Passeio



planta localização
sem escala

EDIFÍCIO DE APOIO AO PARQUE



Planta baixa edifício de apoio 
ESC: 1:250

01	Café/lanchonete	30,80 m ²
02	Vestiário/banheiro	16,65 m ²
03	Vestiário/banheiro	16,65 m ²
04	Sala para atividades coletivas	35,77 m ²
05	Sala para atividades coletivas	35,77 m ²
06	Circulação	80,50 m ²
07	Sala de jogos	47,59 m ²
08	Sala de estudos/oficinas	47,87 m ²



Baía Norte

EDIFÍCIO DE APOIO AO PARQUE

INTENÇÕES PROJETUAIS

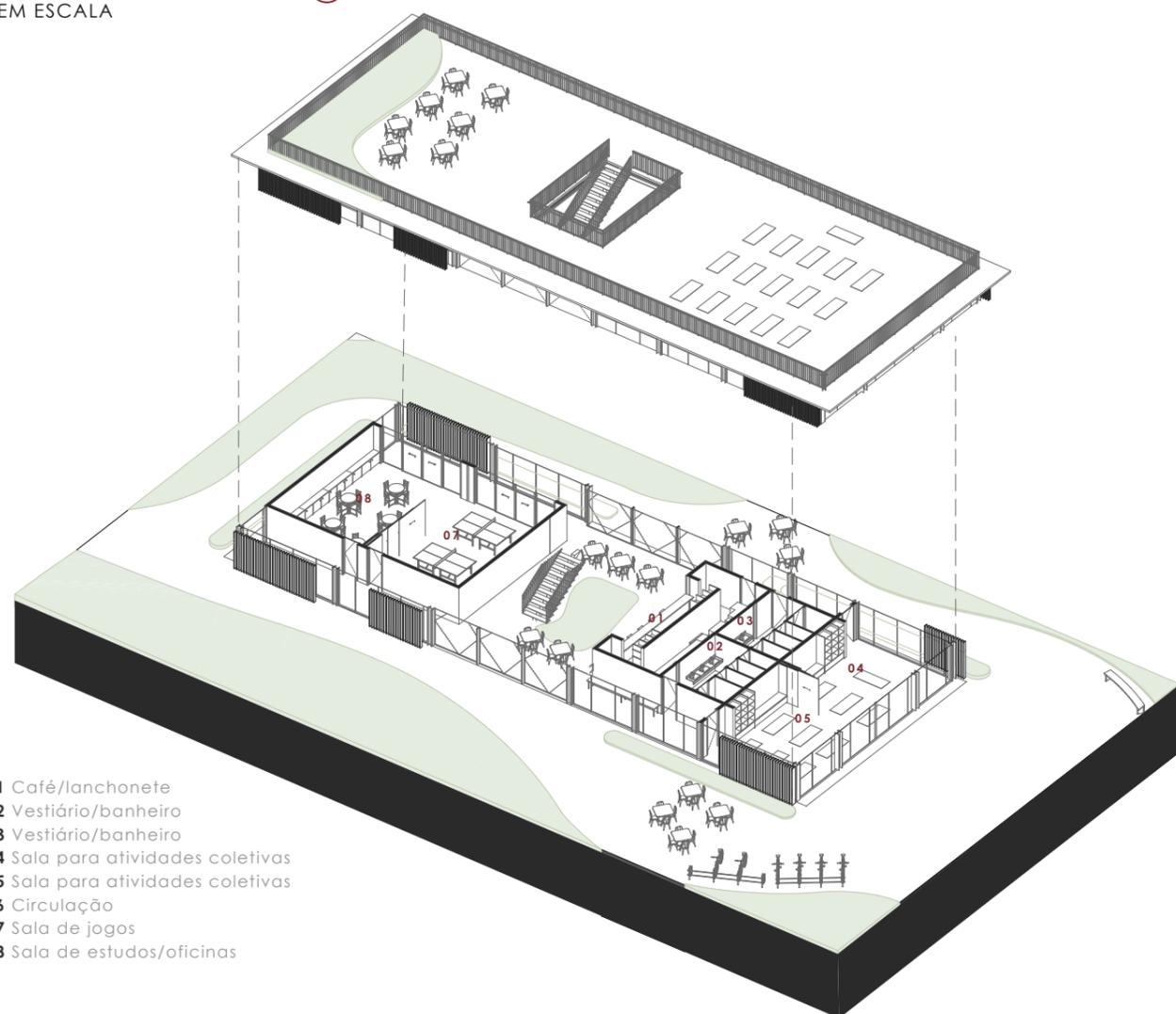
O edifício de apoio ao parque tem como objetivo ser um elemento conectivo e servir como infraestrutura tanto para as pessoas que utilizam o parque quanto para as atividades que ocorrem no local. Atualmente no local temos uma edificação pequena para o suporte das atividades desportivas que já ocorrem no parque que conta com uma lanchonete e sanitários, entretanto é pequena se comparado ao fluxo de pessoas que o local pode vir a comportar.

Dessa forma, reforça-se a importância de criar uma edificação de apoio para essas atividades a fim de dar suporte ao parque e também criar novas possibilidades de uso. Nesse contexto, o programa de necessidades da edificação consiste em um espaço

para um café/lanchonete, sanitários e vestiários, um espaço flexível de leitura e oficinas recreativas para a população. Também conta com salas multiuso para realizações de esportes internos, como pilates, judô, taekwondo etc.

Também conta com um grande número de mesas e bancos, voltados para o exterior, de maneira que as pessoas que utilizam o local mantenham conexão visual direta com a ponte Hercílio Luz e com a baía Norte. Pensando, em explorar melhor esse visual, criou-se na edificação a possibilidade de acessar o terraço da edificação. Dessa forma, por meio de uma escada interna, as pessoas podem fazer uso do terraço como um espaço de contemplação.

ISOMÉTRICA EXPLODIDA SEM ESCALA



IMPLANTAÇÃO

O terreno em questão é predominantemente plano, e a edificação foi implantada na área do terreno que possui melhor conexão visual com a baía norte e a ponte Hercílio Luz, fazendo uma transição entre quem chega pelo parque através da avenida beira-mar continental.

ESTRATÉGIAS BIOCLIMÁTICAS

Como estratégia bioclimática, e considerando o uso de painéis de vidro como fechamento, foi adotado um brise flexível de madeira para minimizar os efeitos da incidência solar. Além disso, foi projetado um beiral de 1 metro ao longo do perímetro da edificação e canteiros com vegetação para reduzir a exposição solar direta nos painéis de vidro.

LAYOUT

Os ambientes internos e os fechamentos foram concebidos para garantir flexibilidade de layout e de uso, além de permitir a integração com a paisagem, tanto da orla quanto da vegetação do parque. Assim, as divisórias entre as salas são portas de correr que podem ser abertas ou fechadas, permitindo ampliar os espaços e aumentar a versatilidade de uso.

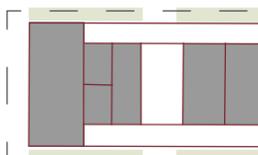
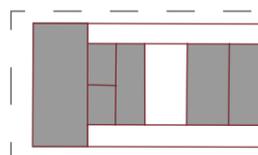
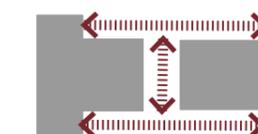
PERSPECTIVAS E VISUAIS INTERNOS



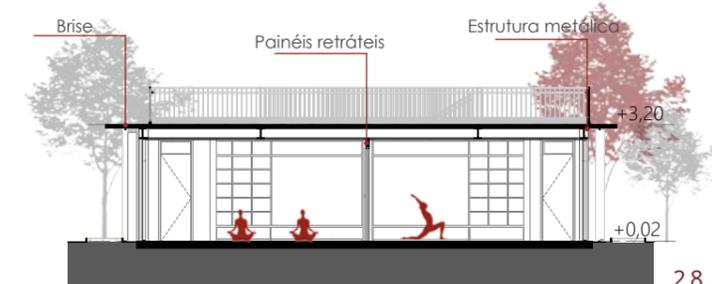
ESTRUTURA

A construção é inteiramente feita em estrutura metálica, com cobertura de laje steel deck e impermeabilização, além de fechamentos em grandes panos de vidro. O edifício parece flutuar levemente sobre o chão, criando a impressão de uma grande cobertura suspensa. O objetivo era criar um edifício visualmente permeável, que não atuasse como uma barreira visual, mas sim direcionasse as pessoas a observar o parque da orla.

ESQUEMA VOLUMÉTRICO



CORTE KK ESC 1:250





PERSPECTIVA ORLA



PERSPECTIVA PARQUE RECREATIVO



PERSPECTIVA COBERTURA EDIFICAÇÃO



PERSPECTIVA QUADRO POLIESPORTIVA



PERSPECTIVA DECK DE MADEIRA



PERSPECTIVA QUADRA

referencial teórico

ANDRIANI, Maurício. **Aterros na orla de Florianópolis: levantando alternativas de qualificação urbana da beira mar continental.** Florianópolis, 2015. Dissertação (Mestrado) UFSC.

LIMA, Valéria; Margarete AMORIM Cristiane de Costa Trindade. **A importância das áreas verdes para a qualidade ambiental das cidades.** São Paulo, 2006. UNESP. Revista Formação, nº13, p. 139 - 165

PELUSO, J. Vitor Antonio. **O Crescimento Populacional de Florianópolis e suas Repercussões no Plano e na Estrutura da Cidade.** In: Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina. Florianópolis, Ed. UFSC/ Secretaria de Estado da Cultura e Esporte, 311 - 354,1991.

PEREIRA, Nereu do V. **A Modernização em Florianópolis.** Florianópolis: CSO/UFSC, 1974. (Tese de Livre Docência).

PORTO, Rui. **A urbanização de Florianópolis a partir dos anos sessenta e o caso recente da via Expressa sul.** 2003.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação silenciosa: Investimento Públicos e Distribuição Sócio-Espacial na Área Conurbada De Florianópolis.** São Paulo, 2002. Tese (Doutorado) FAU/USP, 1V.

TEIXEIRA, Coelho. **Dicionário crítico de política cultural: cultura e imaginário.** São Paulo: Iluminuras/Fapesp. . Acesso em: 15 jun. 2024. , 1997

TENÓRIO, Gabriela. **Ao desocupado em cima da ponte. Brasília, arquitetura e vida pública.** Tese de Doutorado. Brasília. UNB. 2012.

SANTOS, César F. dos. **Campo de producción paisagística de Roberto Burle Marx – “el jardín como arte público”.** Tese de Doutorado. Madri: Universidad Politécnica de Madrid, 1999.

VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana.** Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 2010.

