



UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA  
ALINE STEINHEUSER

FORTE DE SÃO JOÃO DO ESTREITO:  
RESGATE DE MEMÓRIA ATRAVÉS DA VITALIDADE  
DO ESPAÇO PÚBLICO

FLORIANÓPOLIS  
2018



---

# FORTE DE SÃO JOÃO DO ESTREITO

RESGATE DE MEMÓRIA ATRAVÉS DA VITALIDADE  
DO ESPAÇO PÚBLICO





ALINE STEINHEUSER

FORTE DE SÃO JOÃO DO ESTREITO:  
RESGATE DE MEMÓRIA ATRAVÉS DA VITALIDADE DO  
ESPAÇO PÚBLICO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Sul de Santa Catarina como requisito parcial à obtenção do título de graduada em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Arq. e Urb. Fernanda Maria Menezes, MSc.

FLORIANÓPOLIS  
2018



Ao meu filho, e aos meus pais.



## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus por me fazer chegar até aqui.

Agradeço aos meus pais, Amilton e Marineis, meu filho Pedro Henrique e meus irmãos, Tiago e Maisa, por acreditarem nos meus sonhos e me permitir alcançá-los, apesar de todas as dificuldades, e pelo incentivo no decorrer de todos esses anos.

À professora Fernanda Menezes, minha orientadora, que colaborou tanto para este projeto.

À querida professora Eliane Veiga, por me abrir caminhos antes desconhecidos e incentivar minhas ideias.

Aos demais professores que colaboraram com informações à pesquisa deste trabalho, em especial ao professor Roberto Toner (UFSC) e ao professor Silas Azevedo.

Aos professores que, por todos estes anos foram fundamentais.

Aos amigos, pelas conversas esclarecedoras, pelas trocas de informação, pelo incentivo e aprendizado e pelas amizades tão gratificantes.

Àqueles que auxiliaram direta ou indiretamente neste trabalho, das mais diversas formas.

Àqueles que sempre me perguntavam, “e como está o TCC?”, pois bem, aqui está!



“A memória é a chave da arquitetura. Sem ela, não temos futuro.”  
(Daniel Libeskind)



## RESUMO

O presente trabalho compõe etapa inicial do Trabalho de Conclusão de Curso de Arquitetura e Urbanismo, e se trata do desenvolvimento de uma proposta acerca da evocação da memória associada ao espaço público. Trata-se do reconhecimento do Forte de São João do Estreito, como patrimônio da arquitetura militar, estabelecido sob a cabeceira continental da Ponte Hercílio Luz, e que atualmente conserva-se em ruínas, em local de difícil acesso.

Da mesma forma, busca-se a (re) conexão com a borda d'água, alusiva ao antigo Forte, implantado próximo desta, para que pudesse cumprir sua função de cruzar fogos com o Forte de Santana, e assim constituir fortificação importante do sistema defensivo da Ilha de Santa Catarina. A outra (re) conexão objetivada é alusiva à travessia marítima entre continente-ilha, fundamental desde o início do povoamento até meados do século XX, num projeto de valorização de orla, através de um espaço público que venha a protagonizar a cidade conectada com a água novamente, em função de atividades de estar, lazer ou esportivas.

Acerca do antigo Forte, uma intervenção será realizada de forma a reconstituir parte de sua espacialidade, a fim de exaltar a funcionalidade das ruínas remanescentes, a portada de acesso, em arco abobadado, e parte de suas muralhas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Fortificação. Ruína. Patrimônio. Vitalidade. Memória. Espaço Público. Borda d'água.

## SUMÁRIO

I. INTRODUÇÃO	18
I.1 LOCALIZAÇÃO	19
I.2 PROBLEMÁTICA	20
I.3 JUSTIFICATIVA	21
I.4 OBJETIVOS	22
I.4.1 OBJETIVO GERAL	22
I.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	23
I.5 PROCESSOS METODOLÓGICOS	23
2. EMBASAMENTO TEÓRICO	25
2.1 PATRIMÔNIO HISTÓRICO E RUÍNAS	26
2.2 A CIDADE COMO LOCAL DE ENCONTRO EM UMA PERSPECTIVA HISTÓRICA	32
2.2.1 PROJECT FOR PUBLIC SPACES, PPS	34
2.2.2 O QUE FAZ UM ÓTIMO LUGAR?	34
2.2.3 VALORIZAÇÃO DA ORLA MARÍTIMA	37
2.3 REFERENCIAIS PROJETUAIS	45
2.3.1 PRAÇA FEIRA-MAR (ANTONINA-PR)	46
2.3.2 PRAÇA NOVA DO CASTELO DE SÃO JORGE (LISBOA)	50

3. DIAGNÓSTICO DA ÁREA	55
3.1 ÁREA DE INTERVENÇÃO	56
3.2 CONTEXTO HISTÓRICO	58
3.2.1 AS FORTALEZAS	58
3.2.2 FORTE DE SÃO JOÃO DO ESTREITO	60
3.2.3 O BAIRRO DO ESTREITO	63
3.3 MOBILIDADE URBANA	66
3.4 MORFOLOGIA URBANA	68
3.5 USO DO SOLO	70
3.6 SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES	72
3.7 LEGISLAÇÃO URBANA	74
3.7.1 APC - ÁREA DE PRESERVAÇÃO CULTURA E AEBT - ÁREA DE ENTORNO DE BEM TOMBADO PELO IPHAN	77
3.8 ASPECTOS BIOCLIMÁTICOS	79
3.9 SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO	80
3.9.1 VULNERABILIDADES DA ÁREA	82
3.9.2 POTENCIALIDADES DA ÁREA	86
4. PARTIDO GERAL	89
4.1 DIRETRIZES GERAIS URBANAS	90
4.2 DIRETRIZES PARA A ÁREA DE INTERVENÇÃO	96
4.3 O FORTE DE SÃO JOÃO DO ESTREITO	100
4.3.1 ALTERAÇÕES NA TOPOGRAFIA DO TERRENO ATUAL	103
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	105
REFERÊNCIAS	107
LISTA DE FIGURAS	110
LISTA DE MAPAS	
ANEXOS	





# INTRODUÇÃO

## I. INTRODUÇÃO

A ocupação dos espaços acontece de forma espontânea, desigual, às vezes foge de planejamento prévio, e passa sob marcas testemunhais do passado, que tem significativa importância para a história da cidade.

A Ilha de Santa Catarina, núcleo de fundação da cidade de Florianópolis, foi guarnecida durante muito tempo por fortalezas que defendiam o território de embarcações inimigas e faziam o controle de chegadas e saídas da cidade. Atualmente, tais fortalezas são referências de outrora, e por já terem cumprido sua função, são locais atrativos turístico-históricos. Algumas, tombadas como patrimônio histórico, outras, em ruínas, esquecidas pelo tempo, que muitas vezes, passam despercebidas aos olhos.

Talvez o maior interesse em salvar algum patrimônio, possa estar além de “mantê-lo às próximas gerações”, sendo interessante também, o fato de como essas futuras gerações irão usufruir deste, ou então, no tempo presente, como que estilos arquitetônicos, usos, técnicas... de tempos distintos coexistem num espaço único. (Adapt. Lima, 2015).

A busca pela salvaguarda de um bem, reflete na importância que ele tem, ou teve, para uma comunidade, não importan-

do há quanto tempo esteve em atividade. Por muito tempo, gerações foram motivadas pelo idealismo de “progresso” a todo custo, o que acabou por arruinar bens importantes, como o Forte de São João do Estreito, não pelo fato de ser uma fortaleza, mas por ser um ponto de proteção da Ilha e continente, por ter função determinada e diga-se, grande importância para a cidade. Baseado nisso, o projeto de resgate de memória visa restaurar a importância deste marco testemunhal para a cidade, ao se colocar à frente do Forte de Santana, e juntos protegerem o canal do Estreito.

Espaços ociosos na cidade de Florianópolis não são desvio de regra, a perda do espaço público acessível ao pedestre para infraestrutura rodoviária tem boa parcela no “roubo” de espaços de qualidade. A criação de conexões entre locais próximos, porém segmentados por rodovias ou grandes avenidas, tem sido um grande desafio em muitas cidades, que buscam restabelecer a importância de espaços interligados.

A perda da relação com a borda d'água na região central de Florianópolis é significativa, visto que, contava com porto, terminal de passageiros, locais de banho e travessia marítima continente-ilha.

A ponte Hercílio Luz, hoje cartão postal da cidade, deu início a tal perda de relação entre homem e água, revelando à Florianópolis, a magnitude do automóvel e das vias de trânsito rápido, consolidada por aterros na região central insular, construção de mais duas pontes, e mais aterros na região continental. Diante dessa importância às estruturas rodoviaristas, a cidade viu, aos poucos, os barcos diminuir sua navegação, o porto fechar, os trapiches serem reduzidos,

a travessia marítima ser extinta, espaços importantes sucumbirem e conexões serem descontinuadas. O propósito estabelecido neste projeto busca evocar a memória da cidade através do reconhecimento do Forte de São João do Estreito e a ligação que este lado, do continente, possuía com a ilha, e busca também a qualificação do espaço público, a fim de contribuir para a vitalidade da cidade.

## I.1 LOCALIZAÇÃO

Figura 1



Figura 3  
● Antigo Forte de São João do Estreito  
● Forte de Santana



Figura 2

O município de Florianópolis apresenta parte de seu território sito à região continental, e dentre os bairros, o Estreito é o mais próximo da Ilha, sendo integrado ao município em 1944, pois pertencia a São José até então.

A região continental de Florianópolis é caracterizada pela variedade de serviços e comércio, e pelo custo de vida inferior (em relação a alguns bairros da Ilha), sendo porta de entrada para a Ilha de Santa Catarina.

O terreno em estudo, está situado à cabeceira continental da Ponte Hercílio Luz, com valor histórico, arquitetônico e cultural terreno este que onde esteve instalado o antigo Forte de São João do Estreito.

## I.2 PROBLEMÁTICA

A área de cabeceira continental da Ponte Hercílio Luz conta com um importante marco histórico, que embora em estado de ruínas foi testemunho de boa parcela da história de Florianópolis e São José. O antigo Forte de São João do Estreito teve como função cruzar fogos com o Forte de Santana (na cabeceira insular), sito à margem continental do canal, e também proteger o porto onde era realizado o embarque para a travessia do continente para a Ilha.

Apesar de inserido em área próxima de bem tombado em esfera nacional (Ponte Hercílio Luz) pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), as ruínas remanescentes do Forte não apresentam nenhum tipo de proteção, seja em âmbito municipal, estadual ou mesmo nacional. Cabe ressaltar, que o Ministério da Guerra (atual Ministério da Defesa) não teve interesse em solicitar tombamento das ruínas do

antigo forte, e mantê-las sob sua proteção e administração.

Segundo evidências cartográficas, tal estrutura de forte já aparece nos mapas espanhóis de 1777-1778, mas dentro de pouco tempo, já se apresentava em estado de descaso ou ruínas, segundo relatos de viajantes ou de presidentes de província, sendo reformado algumas vezes.

A carência de espaços públicos com alguma conexão com outro revela o quanto a cidade carece de espaços de qualidade. Talvez a questão nem seja os lugares em si, mas sim, o descaso como muitos se encontram, sem acessibilidade, sem atrativos, sem um banco para sentar, exagero? Não.

Conectar espaços de forma atrativa, resgatar parte da memória da cidade e criar espaço público de qualidade são os desafios a serem superados.

### I.3 JUSTIFICATIVA

O presente trabalho visa resgatar a preservação da memória da cidade, através do reconhecimento e criação de espaço público que qualifique o antigo Forte de São João do Estreito, integrante do sistema defensivo da Ilha de Santa Catarina, localizado na cabeceira continental da Ponte Hercílio Luz. A importância da preservação da memória está em constituir uma identidade cultural, seja por experiências, tradições, fatos, e claro, através do patrimônio material, que se torna um marco do tempo.

Preservar a memória vai além de amarrar-se ao passado e não progredir, pois está no fato de conservar a essência, para que não se perca o que, de fato, é importante e forma a identidade cultural. Preservar a memória também não é colocá-la em uma redoma de vidro e mantê-la intocável, é inserí-la no presente, com boa relação, tornando

-a interessante ao curioso e uma referência àqueles que não tem curiosidade aguçada. Através dessa pequena reflexão, atenta-se para o quão distante está a relação homem-cultura atualmente.

Diante de tal cenário, a busca pela valorização do patrimônio cultural edificado aliada ao uso e inserção deste no cotidiano das pessoas, este trabalho visa aliar estes dois pontos, proporcionando a preservação de um marco testemunho da história da cidade e do Brasil colonial (ruínas do antigo Forte de São João do Estreito), através da vitalidade do espaço público, transformando o local de memória em espaço acessível, e também resgatando a conexão com a borda d'água da cidade, outra relação que ficou aquém após os sucessivos aterros e desocupação em proporcionar espaços públicos aos habitantes.

## **I.4 OBJETIVOS**

A seguir, serão apresentados os objetivos geral e específicos.

### **I.4.1 OBJETIVO GERAL**

Desenvolver projeto de revitalização urbanístico-arquitetônico da área do Forte de São João do Estreito, como marco histórico da cidade, restabelecendo o uso da borda d'água como espaço público atrativo.

### I.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Propor a preservação das ruínas remanescentes do antigo Forte de São João do Estreito, e sua importância paisagística e histórica;
- Restabelecer a conexão da área com a borda d'água;
- Promover espaço público a integrar-se com seu entorno e como local de importância para um roteiro turístico;
- Verificar o zoneamento conforme legislação municipal, que desconhece a área em questão como patrimônio cultural;
- Analisar referências projetuais com o intuito de oferecer subsídios a elaboração do projeto;
- Propor espaço de museu a céu aberto, com mirante, área de apoio e café, além de proporcionar alguma acessibilidade à área de intervenção;
- Criar conexões entre continente-ilha, reforçando principalmente a ligação entre os dois fortes sites, às cabeceiras da Ponte Hercílio Luz, com aproveitamento da estrutura da própria ponte;
- Desenvolver projeto em seu potencial ao longo do próximo semestre, como Trabalho de Conclusão de Curso II.

### I.5 PROCESSOS METODOLÓGICOS

- Visitas ao local para entendimento das condições atuais do terreno e das ruínas;
- Levantamento fotográfico como suporte de pesquisa e ferramenta para a criação de cenários para o projeto a ser desenvolvido;
- Pesquisa em acervos técnicos, livros e cartografia com intuito de melhor identificar as dimensões do forte existente no local de intervenção;
- Análise de referências projetuais que estabeleçam diretrizes levando em consideração a conservação de remanescentes arquitetônicos, disponíveis em diversas fontes de consulta (Internet, livros, periódicos, teses e dissertações, etc.)
- Entendimento sobre as correntes de restauro e as recomendações estabelecidas por estas;
- Elaboração de mapas, desenhos e outros, com intuito de diagnosticar deficiências e potencialidades da área em estudo;
- Elaboração de partido geral com diretrizes e propostas para a área de intervenção e entorno;

Neste capítulo apresentar-se-ão os aspectos relacionados a fundamentação teórica acerca de patrimônio de ruínas e a apropriação dos espaços públicos.



## 2. EMBASAMENTO TEÓRICO



## 2.1 PATRIMÔNIO HISTÓRICO E RUÍNAS

A sociedade contemporânea, motivada por eventos e questões diversas, tem primado pela preservação de seus bens culturais e sua memória, talvez influenciada pelo turismo cultural, através de ações governamentais ou patrocínio de grandes empresas, ou então pela busca de igualdade de desfrute e divulgação da cultura por grupos de minorias étnicas ou sociais. O que se percebe é uma grande obsessão pelo ato de preservação e salvaguarda, e não mais restrito aos meios científicos e acadêmicos, mas também de grupos ou indivíduos que buscam preservar os testemunhos do passado, seja ele da mais diversa esfera (arquitetônico, urbanístico, cultural, material ou imaterial, ambiental...), a fim de contribuir para a permanência da memória. (adapt. de CUNHA, disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenha-online/03.032/3181>. Acesso: 30/09/2018).

Nesse contexto de preservação, ou resgate de memória, o entendimento de patrimônio e salvaguarda de bens, segundo a abordagem de alguns autores, se faz necessário, além do entendimento sobre definições de ruínas como elementos de destaque em intervenções de preservação.

Os elementos de memória, são testemunhos remanescentes de ciclos de desenvolvimento político, social e econômico no território seja através de planejamento urbano, criação de paisagens, arquitetura

ou técnicas construtivas, e constituem um marco do passado para a memória coletiva do presente e do futuro. (adapt. de CUNHA, 2008 e FCC, 2014).

De forma alguma, uma comunidade deve ser privada de sua própria memória, essa é uma questão ética, que desde o século XVIII, aliada a questões científicas vem perseverando como forma de preservação de bens, e nesse contexto, alguns nomes se fizeram fundamentais na divulgação e estudos sobre o tema, e podem ser citados os posicionamentos de:

- VIOLLET LE DUC (1814-1879): julgava que restauração era a reformulação ideal de um projeto, mesmo que este nunca tenha apresentado seu estado completo; apesar de sua conduta polêmica, foi fundamental nos estudos de métodos e conceitos da restauração;
- JOHN RUSKIN (1819-1900): valorizava o respeito pelo original (mesmo que em ruínas), e era defensor da conservação (como atitude passiva, mesmo que significasse a perda do monumento);

- CAMILLO BOITO (1836-1914): manter as adições posteriores a obra original e as marcas do tempo. “Consolidar a reparar, e reparar a restaurar”. Uso de materiais diversos, desde que não altere a harmonia do todo, e modificações podem ser realizadas a partir de documentação fidedigna;
- CESARE BRANDI (1906-1988): DISTINGUIBILIDADE, REVERSIBILIDADE, CADA CASO É UM CASO; respeito pela pátina do tempo; restabelecer a unidade em potencial (INTEIREZA); reconhece um bem como obra de arte e visa sua transmissão às futuras gerações;

Atualmente, os estudos e pensamentos de Brandi, ainda se destacam no contexto atual, se integrando como princípio ou parte da formulação das atuais filosofias relacionadas a restauração. Para ele, umas das premissas básicas e fundamentais no campo de restauro e conservação é a de que:

(...) a restauração deve visar ao restabelecimento da unidade potencial da obra de arte, desde que isso seja possível sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, e sem cancelar nenhum traço da passagem da obra de arte no tempo. (Brandi, 2004, p. 36)

Brandi com isso, esclarece que mesmo com o intuito de buscar o potencial total de uma obra, muitas vezes isso não será possível, já que entrará no termo de falso histórico, ou falso artístico e sacrificará a condição original da passagem do tempo que este já sofreu.

Como forma de testemunho histórico, encontram-se também as ruínas, que mesmo em estado de decomposição ou abandono, são tidas como algo que já foi e não é mais, já foi um todo, teve função e hoje é fragmento.

Apesar de ser generalizada apenas como ruína, existem pelo menos quatro classificações que podem ser atribuídas e estas. Segundo RODRIGUES, 2012:



Figura 4



Figura 5



Figura 6



Figura 7

Ruína causada pelo tempo: a dita ruína romântica, que não sofreu nenhum desastre súbito em seu declínio, apenas sofreu um processo natural de arruinamento. Foto: Ruínas da Capela de Mocaminho-MG.

Ruína causada pela ação humana: resultado de ações humanas, tais como guerras e conflitos, e que mantém seu estado de destruição como marco histórico e memória do que aconteceu. Foto: Ruína da Segunda Guerra Mundial - Anhalter Bahnhof, Berlim.

Ruína arqueológica: diferencia-se da ruína causada pelo tempo, por sua condição estrutural e por ser mais frágil. Foto: Ruínas arqueológicas do Museo del Templo Mayor, Cidade do México.

Falsa ruína: não possuem qualquer valor original, usada apenas como propósito estético. Foto: Falsa ruína na Quinta de Monserrate, Sintra.

O professor alemão Andreas Huyssen, em sua notável obra *Culturas do passado-presente* (2014), expõe que

A ruína arquitetônica é um exemplo de combinação indissolúvel de desejos espaciais e temporais que desencadeiam a nostalgia. No corpo da ruína, o passado está presente nos resíduos, mas ao mesmo tempo não está mais acessível, o que faz da ruína um desencadeante especialmente poderoso da nostalgia. (HUYSSSEN, 2014, p.91 apud BAETA; NERY, 2017, p. 218)

A reflexão de Huyssen aponta para um caminho de memória nostálgica, de um “naquele tempo era assim...”, e deixa claro que, a ruína não poderá voltar a sua forma original, não poderá ser reconstruída, bem como já estabelece Brandi, que é ilusório

[...] poder fazer a ruína retomar a forma” (BRANDI, 2004, p.66) e que “[...] devemos nos limitar a aceitar na ruína o resíduo de um momento histórico ou artístico que só pode permanecer aquilo que é, caso em que a restauração não poderá consistir de outra coisa a não ser na sua conservação, com os procedimentos técnicos que exige. (BRANDI, 2004, p.67).

Mesmo assim, não devem ser negados os vestígios do passado que ainda respalda na atualidade, sendo importante a promoção de intervenções que evidenciam remanescentes arquitetônicos, escavações que revelaram ruínas ou lugares perdidos, e que podem sim equilibrar passado e presente num mesmo espaço.

Tomando como exemplo, a intervenção dos Mercados de Trajano, em Roma, os arquitetos responsáveis explicam que como forma de preservação de ruínas, as intervenções se limitam basicamente a acessibilidade do local,

(...) bem como a acomodação do monumento ao uso museológico - no qual são oferecidos espaços adequados a exposições permanentes e provisórias. Para isso, vários elementos novos são acrescentados às ruínas do complexo, como os mais variados desenhos e materiais: escadas, rampas, passarelas, guarda-corpos, pisos, elevadores, sanitários, coberturas de vidro que permitem iluminação zenital, fechamentos e esquadrias em vidro, aço ou madeira. (BAETA; NERY, 2017, p. 221)



Figura 8: Interior do Mercado de Trajano de Roma, com rampas de acessibilidade instaladas.

Portanto, as intervenções em objetos arquitetônicos em aspecto arruinado, já degradados a ponto de não ser mais possível restabelecer seu potencial original, podem presumir o enaltecimento de seu próprio aspecto de ruína, como forma única de teste-

munho do tempo, cuidando em estabelecer pequenas intervenções com intuito de torná-la mais acessível para conhecimento de seus aspectos, sempre primando pelo seu valor temporal e sua característica de fragilidade.



# ESPAÇO PÚBLICO - NOVAS CONEXÕES

## 2.2 A CIDADE COMO LOCAL DE ENCONTRO EM UMA PERSPECTIVA HISTÓRICA

Ao longo da história, o espaço da cidade funcionou como ponto de encontro para os moradores, em vários níveis. As pessoas se encontravam, trocavam novidades, fechavam acordos, arranjavam casamentos - artistas de rua as entretinham, havia compra e venda de mercadorias. As pessoas compareciam aos grandes e pequenos eventos da cidade. Realizavam-se procissões, o poder se manifestava, festas e castigos eram publicamente realizados - tudo acontecia à vista do público. A cidade era o ponto de encontro. (adapt. GEHL, 2013, p.25)

Após isso, o triunfo dos ideais modernistas e a invasão dos automóveis, muitos dos espaços criados, se tornaram ociosos, tidos como sobras de projetos rodoviários (canteiros, bordas de vias...), e outros, através do funcionalismo modernista, mesmo criados para serem utilizados e cheios de vida, não fizeram cumprir sua função, resultando em espaços mal ocupados, vazios urbanos, espaços residuais que não cumprem função social na cidade.

Tenório lança uma reflexão acerca de espaços públicos:

Onde quer que eu vá, meu olhar para qualquer espaço público procura identificar várias coisas. Como ele se insere na cidade? O que ele representa para ela? Como ele é, fisicamente?

Por que ele é assim? Como ele é usado? Por que ele é usado assim? Por quem ele é usado? Por que ele é usado por essas pessoas? E, encontrando respostas, submeto-as a uma nova pergunta: isso é bom? Meu julgamento, então, embasa-se na crença de que os espaços públicos têm que convidar e acolher o maior número de pessoas as mais diversas, pelo maior período de tempo possível. Dessa forma, neles poderá florescer aquilo que Gehl chama de vida entre os edifícios, que é o mesmo que ele e outros autores chamam de vida pública: o conjunto das ações, programadas ou não, protagonizadas pelos indivíduos nos espaços públicos. Em uma palavra: urbanidade. (Tenorio, 2012, p.14).

E complementa que:

(...) algumas cidades, como Copenhague e Melbourne, atentaram que espaços públicos subutilizados geravam desperdício em várias áreas (social, cultura, financeiro, ambiental, etc.) e com isso, desenvolveram meios de valorizar a escala humana e a relação do pedestre com a cidade, adequando o transporte não motorizado e coletivo, e fazendo com que o veículo individual não seja mais o elemento primário no sistema de mobilidade urbana. O pioneirismo de algumas cidades na busca pelo melhor equilíbrio entre escala humana e cidade, apesar de ser analisado positivamente em todo o mundo, muitas vezes não alcança êxito, pois exemplos que vão na contra-mão disso se replicam com facilidade. (Tenorio, 2012, p. 15).



Figura 9



Figura 10

Strøget, o principal eixo de pedestres da antiga cidade de Copenhague, antes (1954) e depois da transformação (atualmente).

Copenhague foi uma das primeiras cidades do mundo a se esforçar por assegurar melhores condições de vida urbana para os pedestres logo após a invasão do automóvel, em 1950. No entanto, a reação geral foi contrária à ideia. Nas manchetes dos jornais lia-se: “Nós somos dinamarqueses, não italianos”, “Usar espaço público é contrário à mentalidade nórdica”. A despeito disso, a cidade fechou sua primeira rua no centro, e a experiência foi considerada interessante pelas pessoas e lucrativa pelos comerciantes. Em seguida fechou a segunda rua, e todo ano alguma praça nova era feita ou requalificada, algum bolsão de estacionamento era removido e mais uma dificuldade ao uso do automóvel particular era deliberadamente introduzida, enquanto se ampliavam as estruturas para bicicleta e transporte público, tratavam-se adequadamente os espaços de permanência e se disseminavam os cafés com mesas e cadeiras ao longo das fachadas. A transformação foi gradual, e a isso Gehl atribui seu sucesso: e as pessoas foram acostumando-se a ela, mudando seu padrão

de mobilidade e aprovando-a. Independente da origem dinamarquesa e da mentalidade nórdica, os espaços públicos do centro de Copenhague passaram a ser intensamente utilizados desde então. (TENORIO, 2012, p. 82)

Cada vez mais, encontram-se espaços de lazer com inúmeras atividades, mas que não tem a função de encontro e diversidade que um bom espaço público concentra, ou seja, mesmo com inúmeras opções de lazer e vivência privados, este não poderá, outrora, ser negado ou substituído, porque a comunidade carece deste.

Gehl (2012, p.7), diz que “comparado a outros investimentos sociais - particularmente os de saúde e de infraestrutura de veículos - o custo de incluir a dimensão humana é tão modesto, independentemente do grau de desenvolvimento e capacidade financeira”.

Assim, a criação de rotas diretas e mais lógicas, opções de trajetos mais acessíveis, sinalização adequada e com visuais interessantes no percurso podem contribuir indiretamente, para a melhora de outros setores, como a saúde pública, o desafoga-

mento das vias de trânsito e na segurança da cidade - com mais pedestres e ciclistas se locomovendo por rotas estratégicas, a cidade fica mais segura.

### 2.2.1 PROJECT FOR PUBLIC SPACES, PPS

O Project for Public Spaces (PPS) é

uma organização sem fins lucrativos dedicada a ajudar as pessoas a criar e manter espaços públicos que construam comunidades fortes. Somos o centro central do movimento global placemaking, conectando pessoas a ideias, recursos, experiência e parceiros que veem o lugar como a chave para enfrentar nossos maiores desafios.<sup>1</sup>

O propósito desta organização está identificar boas ideias de uso e apropriação de espaço público e poder passá-las para

outros locais e comunidades. A partir desse propósito, a observação das pessoas e o que faz terem sentimento de pertencimento a algum local, como e onde se encontram, onde esperam, onde preferem sentar para relaxar... tudo isso pode ser revertido em projetos de espaços públicos confortáveis e atrativos, para que as pessoas mantenham o bom funcionamento e a vitalidade do local. (adapt. deTENORIO, 2012, p. 68)

### 2.2.2 O QUE FAZ UM ÓTIMO LUGAR?

Uma das análises mais interessantes desenvolvidas pelo PPS diz sobre “a successful place”, ou, um lugar de sucesso, que é onde a vida pública acontece de modo satisfatório. Apontam-se quatro qualidades que

podem ser compartilhadas em bons espaços públicos, e a partir destas, uma série de questões vai pontuando sobre pontos positivos ou negativos e avalia o local. As quatro qualidades são:

<sup>1</sup> Disponível em: <https://www.pps.org/about>. Acesso em:13/09/2018.

- **Atividades:** o que as pessoas fazem, e como elas se envolvem nisso;
- **Sociabilidade:** há encontros e compartilhamentos. Os autores citam “as pessoas levam as pessoas quando elas vêm visitar.”
- **Acessibilidade:** acesso ao local e através dele;
- **Conforto:** o espaço é agradável para permanecer, com bons eixos visuais;

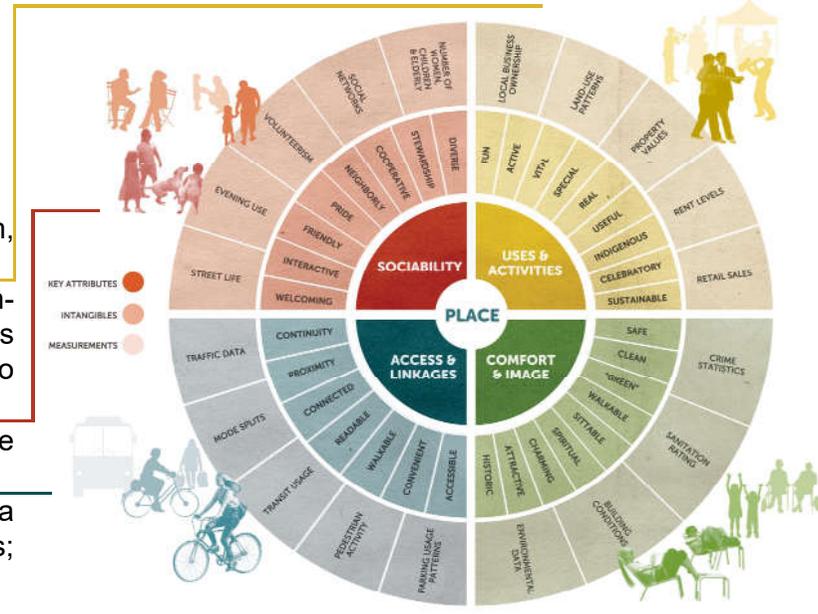


Figura 11

A partir dessas quatro qualidades, uma série de possibilidades de análises é aberta, usando aspectos qualitativos/intuitivos (anel inferior) ou quantitativos (anel exterior). Dessa forma, um diagrama de análise é a ferramenta que faz auxílio no ato de julgar um local como bom ou ruim, atrativo ou não.

Para ter essa clareza, o PPS aponta questões a serem levadas em consideração diante de cada característica principal, e que são pontos úteis para início de um novo projeto também.

**ACESSIBILIDADE:** as conexões são importantes, tanto as visuais quanto as físicas, pois a facilidade de acesso e a visibilidade de um espaço público é primordial. Também deve ser considerado o entorno do espaço público, que melhor será, se possuir fachadas ativas à paredes vazias. O espaço deve possuir estacionamento e facilidade ou proximidade do transporte público. Além disso, análise do estado das calçadas, normas de acessibilidade, caminhos objetivos, etc., também colaboram.

**ATIVIDADE:** ir fazer alguma coisa, preencher o tempo, isso torna o lugar atrativo, pois há o fazer lá, melhor ainda se puder fazer algo em diferentes partes do dia. Além disso, o espaço deve ser utilizado por diversas faixas etárias e atrair tanto pessoas que vêm só, quanto os grupos.

Tenorio aponta que a importância da vida pública:

(...) constrói e apoia a economia local; nutre e define a identidade da comunidade; favorece

**SOCIABILIDADE:** o fato de ver conhecidos no local, cumprimentar outros frequentadores, interagir com estranhos, fazer contato visual, e até mesmo recolher algum lixo “esquecido”, fazem com que este espaço seja reconhecido como lugar de apego, lugar no qual o indivíduo se sente parte. Talvez essa seja a qualidade mais difícil de ser alcançada, mas quando conquistada, tem o poder de estabelecer o espaço como um lugar de sucesso.

**CONFORTO:** como são os lugares para sentar, percepção de segurança, equilíbrio entre quantidade de homens e mulheres, espaço limpo e “as pessoas estão tirando fotos?” - motivo pelo qual pode-se notar se um espaço é ou não atrativo.

contato frequente e significativo; auxilia no aprimoramento da acessibilidade; promove conforto; e atrai população diversa. Sendo assim, além de colaborar com a melhora na qualidade de vida das pessoas, bons espaços públicos tem o poder de melhorar a cidade. (Tenorio 2012, p. 142)

### 2.2.3 VALORIZAÇÃO DA ORLA MARÍTIMA

Um projeto à beira-mar abre o debate sobre a alma de uma cidade para todos verem.  
PPS, 2007

Algumas cidades têm sua origem voltada ao mar, locais privilegiados, que viram sua importância passar despercebida por muitos anos, tornando-se apenas um limite da cidade, onde não era possível expandir (até o momento em que surgiram aterros nas cidades, criando mais espaço para expansão destas), mas que atualmente vêm fazendo cidades no mundo todo repensarem na revalorização dessas áreas. O ser humano, por instinto natural, se sente atraído a explorar a beira da água, e ao perceber que esta é bloqueada por uma rodovia, instalações industriais muradas, parques subutilizados ou alguma instalação comercial medíocre, se sente decepcionado. (adapt. PPS, 2007)

As cidades têm assumido desafios de repensar essas áreas como espaços públicos que forneçam mais que somente um lugar bonito, o local precisa ser ativo, com atividades adequadas a comunidade no qual está inserido, que inspire outros lugares a fazer o mesmo, diferente das torres comerciais, condomínios padrão e autoestradas. Às cidades que querem trazer a vida de volta à água, a chave do sucesso é colocar as atividades em

uma visão de melhoria que seja “maior que a soma de seus usos”. (adapt. PPS, 2007)



Figura 12: Beira-mar continental, bloqueada por vias de trânsito, acaba perdendo seu potencial.

O PPS toma partido de alguns pontos que úteis quanto a busca na melhoria dos espaços de orla, já que cada vez mais as cidades veem estes espaços como grandes destinos públicos, que mantém pessoas com frequência, não necessariamente para banhos, mas sim para o lazer junto a borda.

As estratégias para promover esses espaços não são colocadas como regras, mas sim como diretrizes, que observadas em vários locais, tornaram-se critérios básicos para a evolução das áreas de orla como locais de lazer.

## 1 - OBJETIVOS PÚBLICOS SÃO PRIMORDIAIS

As metas públicas devem se sobressair quanto aos interesses privados, tratando a orla como um patrimônio público, acessível a todos.

O atual mercado público de Granville Island (Vancouver, Canadá), já abrigou empresas de equipamentos para as indústrias madeireira, mineradora e de navegação. Sofreu com a degradação pós Segunda Guerra Mundial, e a partir do fim da década de 1970 teve início a reconstrução da área, com o financiamentos do governo e de iniciativa privada, que fizeram surgir uma nova área, dedicada ao lazer e turismo, com restaurantes, galerias, marina, lojas, galerias de arte, etc. O mercado público oferece produtos cultivados localmente, além de artesanato e afins. Com frequência acontecem festivais artísticos.

## 2 - VISÃO COMUNITÁRIA

Iniciativas lideradas pela comunidade são mais aceitas pelo público em geral, fazendo destas iniciativas, alavancas para projetos maiores de revitalização de espaços, pois o entusiasmo público força novas mudanças e melhorias.

O Liberty State Park, foi uma antiga área industrial, com terminais de transporte de carga e passageiros, à beira-mar no século XIX e início do século XX, de grande importância para a cidade de Nova York. Com o declínio deste tipo de atividades, a área foi abandonada, tornando-se local ocioso. Idealizado a partir de 1976, o Liberty State Park fez resgatar a importância da orla através de um moderno parque urbano com vista para o skyline de Nova York e a Estátua da Liberdade.



Figura 13 - antiga área industrial de Granville Island



Figura 14 - Granville Public Market



Figura 15 - antiga área industrial de Nova York



Figura 16 - Liberty State Park

### 3 - MULTI-DESTINO - O PODER DOS DEZ

Ao estabelecer pelo menos dez destinos, o público definirá os usos, e a diversidade destes garante atividades simultâneas, abrangendo maior público e garantindo que nada seja feito isoladamente e que o local não tenha um único propósito.

Idealizada através de um concurso num jornal, que escolheria uma nova estrutura para a cidade, como marco do novo milênio, a princípio foi cancelado, sobre questões de “realmente é necessária uma nova estrutura no centro da cidade? Será que as pessoas realmente se importam com o novo milênio a ponto de criar um marco para isso? “. O casal de arquitetos, David Marks e Julia Barfield, levou adiante sua ideia, e financiada por uma empresa, fora construída a London Eye, hoje, um dos principais destinos turísticos do mundo, e que criou um destino onde não havia nenhum.

### 4 - CONECTAR DESTINOS

Incorporar cada um dos **10 destinos** a uma visão da orla, alcançando a conectividade. Passeios à beira-mar com variedade de atividades criará uma rede de destinos conectados, não só em atividades, mas em usos diversos (habitação, parque, entretenimento e varejo, além de instituições públicas). Estas conexões ocupam-se de atrair pessoas a um destino principal, nesse caso, a orla, principalmente para pedestre e ciclistas.

Projetado em meados de 1800, o Esplanade Park é o coração verde de Helsinque (Finlândia), e foi revitalizado em 1998, abriga cafés, restaurante, quiosques, sanitários, e possui diversos atrativos, dentre eles, a conexão com o mar.



Figura 17 - London Eye



Figura 18 - Esplanade Park

## 5 - OTIMIZAR O ACESSO PÚBLICO

O maior número de pessoas possível deve usar a orla, ou seja, a continuidade do local integrando-se a estrutura da cidade é de suma importância. Outra questão é o acesso à água, para nadar, pescar, fazer piqueniques, etc., atividades que possam fazer “sentir a água”.

As travessias de pedestres melhoram o acesso à água em Milwaukee (Wisconsin, EUA).



Figura 19 - travessia de pedestre em Milwaukee

## 6 - O NOVO DESENVOLVIMENTO TENDE A SE ENCAIXAR NA VISÃO DA COMUNIDADE

Sabendo que a visão pública é primordial, tais projetos devem atender à expectativa da comunidade. As margens da água são muito importantes para entregá-las aos investidores privados. Nesse caso, não desconsidera-se os investimentos desse caráter, porém, no Brasil, cabe fazer uma ressalva de que parcerias público-privadas são muito bem-vindas, pois os investimentos públicos são escassos, cabendo a parceria privada atuar na boa execução de projetos e manutenção de espaços públicos em troca de benefícios ou isenções fiscais.

A antiga área de estaleiro em Oslo (Noruega), passou por renovação e readequação de atrativos, tornando-se o Aker Brygge Harbourfront, combinando os antigos estaleiros com edificações contemporâneas. A área tornou-se popular e atrai visitantes dia e noite, num misto de atividades comerciais, áreas ao ar livre, onde acontecem shows, eventos e exposições, além de restaurantes e cafés.



Figura 20 - área de estaleiro em Oslo



Figura 21 - Aker Brygge Harbourfront

## 7 - INCENTIVAR A ATIVIDADE 24 HORAS E LIMITAR O DESENVOLVIMENTO RESIDENCIAL

Locais de sucesso às margens não são dominados por residências, por quê? Simples, quando o objetivo for de atrair o público, dia e noite, há alta energia, com bares, pub's, festivais, etc. Ao estimular o uso residencial dessas áreas a diversidade de uso por outras atividades é limitada, já que outros círculos não desejam que a atividade 24 horas aconteça.

Em Montreal (Canadá), a preservação do espaço dedicado ao lazer junto à orla não permite que habitações invadam a beira-mar.

## 8 - USE PARQUES PARA CONECTAR DESTINOS E NÃO COMO DESTINOS EM SI

Seguindo a linha ideológica do tórpico anterior, um parque não deve ser a “razão de existir” da orla, do mesmo modo que o uso residencial, esse limita os usos e acaba não atraindo pessoas por diferentes razões. “Esverdear” a margem da orla não é o objetivo, o objetivo é que um parque seja parte, ponto de conexão, e não destino final.

As Greenways (vias verdes) tomaram grande proporção na Irlanda, recentemente, e tem ganhado o apoio de proprietários dispostos a abrir parte de suas terras para inserção de caminhos alternativos para bikes ou pedestres, contribuindo assim para o acesso ao campo e incentivando viagens mais sustentáveis. Isso tem contribuído de forma significativa para o turismo irlandês, tornando-o inovador, e fazendo com que o transporte por bicicleta seja uma opção dominante.



Figura 22 - área pública a beira mar, Montreal



Figura 23 - Mayo Great Western Greenway, Irlanda

## 9 - PROJETAR E PROGRAMAR PRÉDIOS PARA ENVOLVER O ESPAÇO PÚBLICO

Edifícios à beira-mar devem aumentar a atividade dos espaços públicos ao redor. Cabe ressaltar que estes edifícios não devem ser torres (que privatizam a atividade térrea, e possuem usos, ou residencial ou comercial nos demais pavimentos), que acabam criando paredes que cortam a orla dos lugares vizinhos, tanto psicológica quanto fisicamente. Edifícios baixos, de linguagem leve e térreo ativo são bem-vindos. Edifícios no porto em Auckland (Nova Zelândia), tem uso constante devido às atividades diversificadas de cafés, lojas e lazer, em geral.

## 10 - SUPORTAR VÁRIOS MÉTODOS DE TRANSPORTE E LIMITAR O ACESSO DE VEÍCULOS

Quando o veículo não é a única opção de acesso, as orlas são melhores. Exemplo disso é a Beira-mar Norte, com movimentação de pedestres e ciclistas em bom número. O acesso marítimo também é interessante, pois o fato é que, livres de estacionamentos, as pessoas ficam mais à vontade para ir e vir. O Calçadão de Copacabana, também é um bom exemplo.

## 11 - INTEGRAR ATIVIDADES SAZONAIS EM CADA DESTINO

Dias de chuva ou frio não devem impedir a movimentação de pessoas, e para isso, a proteção contra intempéries é necessária, porque mesmo em um dia cinzento e frio, o local continue sendo atrativo à visitação. A beira-mar de Brighton oferece ampla infraestrutura aos visitantes, indo muito além de uma praia inglesa.



Figura 24 - Porto de Auckland (Nova Zelândia)



Figura 25 - Calçadão de Copacabana, Rio de Janeiro



Figura 26 - Beira-mar de Brighton (Inglaterra)

## 12 - CONSTRUÇÕES ICÔNICAS E AUTÔNOMAS DEVEM SERVIR A MÚLTIPLAS FUNÇÕES

Edificações com linguagem leve e em relação com o entorno são bem-vindas, mas, estruturas icônicas também podem oferecer vantagem, atuando como um destino multiuso, pois pode criar o senso de lugar. A prefeitura e Estocolmo (Suécia), além de sede parlamentar, é um grande ponto atrativo da cidade, localizada em uma ilha, com acesso fácil a pé, oferece excelentes vistas da cidade, e também conta com bancos para sentar-se a admirar a vista.



Figura 27 - Prefeitura de Estocolmo (Suécia)

## 13 - GERENCIAR

O gerenciamento é responsável pela manutenção e variedade de atividades. Nesse caso, parcerias com empresas e organizações podem forjar eventos e atrações durante todo o ano, dando caráter único ao local.

Criado legalmente em 1979, em Bogotá (Colômbia), o Parque Metropolitano Simón Bolívar, foi cenário de vários eventos voltados à comunidade religiosa católica, e em 1995, a administração, em um programa ambicioso, buscou a recuperação do lago (dragar, limpar e garantir a oxigenação da água) e o equipou com barcos a remo e pedais. Ao poucos o parque foi se tornando o centro de recreação e esportes da cidade, devido a sua programação com atividades recreativas, esportivas e musicais, além de sediar eventos, shows e festivais.



Figura 28 - Parque Metropolitano Simón Bolívar, Bogotá

Os critérios supracitados tem forte papel na melhora de projetos de orla, que, como já mencionado, devem ser estabelecidos como áreas multifuncionais e atrativas, para que se tornem objeto de destino de múltiplos públicos.





## REFERENCIAIS PROJETOAIS



## PRAÇA FEIRA-MAR

ANTONINA-PR  
CONCURSO DE 2016

Arquitetura pela Rua  
Mag arquiteturas  
Metropolitano Arquitetos  
Valls

Autoria:

Bernardo de Magalhães  
Camila da Rocha Thiesen

Cássio Sauer

Diogo Valls

Elisa Martins

Colaboração:

Jefferson Scapineli

Lucas Schneider Zimmer

“(…)oportunidade de propor estratégias capazes de potencializar o existente e, ao mesmo tempo, preservar a memória do passado. Unir a paisagem natural com o patrimônio construído, o histórico com o novo, o turístico com o local.”

In: [www.metropolitano.arq.br/concursos/#!/feira-mar/](http://www.metropolitano.arq.br/concursos/#!/feira-mar/)



Figura 29: Ruínas do Casarão Macedo, proposta da equipe vencedora.

Promovido em 2016 pela Associação de Defesa do Meio Ambiente de Antonina (ADEMA-DAN), a proposta vencedora do concurso tratou da revitalização da Praça Feira-Mar (Praça Romildo Gonçalves Pereira), local para descanso e contemplação das ilhas e montanhas no município de Antonina, litoral do Paraná.

A proposta é parte de um projeto maior, que oportunizará a revitalização de toda a área portuária da cidade, motivada pela vontade da população.

### AÇÕES DO PROJETO

- Sugere a ocupação de lotes e edificações (de valor histórico e significativo) com equipamentos de uso público (biblioteca, museu, centro cultural, etc.) e comércio com possibilidade de ativar a vida noturna local (restaurantes, bares e lojas);
- Manutenção das ruínas do antigo Casarão Macedo (depósito de erva mate e residência da família), possibilitando a leitura da história da cidade;



Figura 30: Cenário a partir do trapiche para a cidade, proposta da equipe vencedora.

- Criação de espaço multiuso, que abrigará diversas atividades (feira do livro, feira de artesanato, cinema ao ar livre...) - local amplo e sombreado, que proporciona múltiplas apropriações e oportuniza a área como local de encontro e apreciação da paisagem;
- Setorização por diferentes tipos de pisos - área de comércio, eventos e atividades;
- Nivelamento entre o passeio público e a via e diminuição da circulação de automóveis, privilegiando a circulação peatonal.

Na área da praça, próximo à beira mar, um mercado sem relação com o entorno e sem qualidade arquitetônica foi considerado, dando lugar a um espaço coberto,

para feiras, eventos e outros. Além do espaço coberto, um espaço aberto também compõe a praça, este, com intuito de servir como equipamento de lazer, e por ser aberto, tem o objetivo de liberar as vistas para a cidade e para o mar.

A implantação revela todo o conjunto histórico da cidade, e através destes, mostra polos atratores, com potencial para ativar a vida pública, esses pontos se configuram como pontos-chave de conexão. Através desta, cria-se um percurso que gera fluxo em toda a área de atenção do projeto, instigando o transeunte a fazer tal percurso devido aos pontos atratores.

Outro potencial de partido é a criação de eixos principais de conexão, e eixos visuais, mostrando quão atrativa é a paisagem ao longo destes pontos.



Figura 31



Figura 32

Cenários idealizados pelo projeto e os cenários atuais encontrados na área. O projeto idealiza manter algumas das palmeiras da praça, porém, revê totalmente a conexão com a borda d'água, com o acesso a esta de forma livre e agradável.



Figura 33

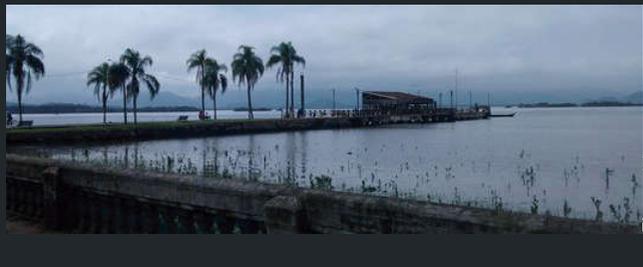


Figura 34

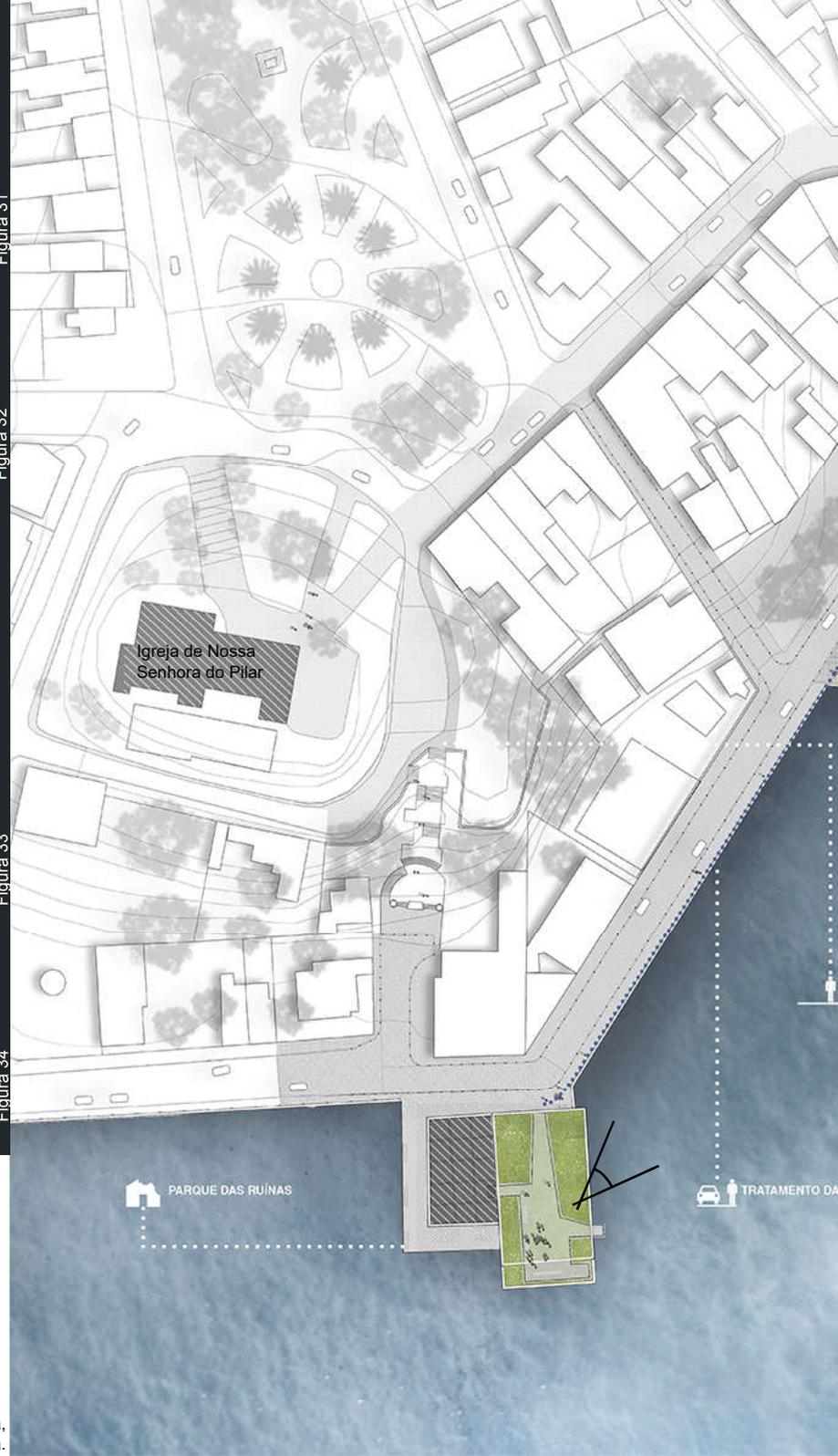


Figura 35: Implantação geral da proposta vencedora, com alterações da autora.



MUSEU ARQUEOLÓGICO DA  
"PRAÇA NOVA DO CASTELO  
DE SÃO JORGE"

LISBOA-PORTUGAL  
2010

Carrilho da Graça Arquitectos

Autoria:  
João Luís Carrilho da Graça  
João Gomes da Silva

Colaboração:  
Francisco Freire, Vasco Melo  
Pedro Abreu  
Monica Ravazzolo  
Paulo Barreto e Vanda Neto

premiado com o "piranesi prix de rome"  
em 2010

esta intervenção abordou os temas de  
proteção, revelação e legibilidade.  
In: jlcg.pt/castelo



Figura 36: Vista geral do espaço de intervenção.

O Castelo de São Jorge, é um monumento nacional português, e integra a antiga zona nobre da alcáçova (cidadela), construída pelos muçulmanos, no século XI, como reduto de defesa das elites que viviam ali. Além do castelo, atualmente ainda existe parte de uma área residencial e resquícios de um antigo paço real.

Grandes obras de restauro foram realizadas na área entre 1938-40, o que levou ao redescobrimento do castelo e vestígios do paço real (escondidos pelas construções mais atuais, principalmente pós-terremoto de 1755 quando a cidade passou por uma renovação), o que levou ao resgate do monumento e usufruto da população.

No fim do século XX, investigações arqueológicas puderam constatar quão antiga era a ocupação daquele topo de colina, já que tais vestígios evidenciaram ocupação desde o século VII a.C..



Figura 37: Vista geral do espaço de intervenção



Figura 38: Localização das áreas do Castelo de São Jorge

paço real  
 área residencial  
 sítio arqueológico (projeto)  
 castelo de São Jorge



Figura 39: Maquete desenvolvida pelo escritório. Revista Croqui

O sítio permaneceu aberto para futura intervenção com objetivo de musealização. A partir de 2008 foi objeto de intervenção, que objetivou proteger, revelar e esclarecer a leitura dos períodos de ocupação da área. A evidência dos vestígios de estruturas expostas conseguiu revelar a distribuição espacial do local.

## AÇÕES DO PROJETO

### DELIMITAÇÃO PRECISA DO PERÍMETRO

Uma membrana de aço corten fez evidenciar o perímetro local, permitindo a leitura topográfica a fim de solucionar acessos e revelar eixos visuais principais.

### ACESSIBILIDADE

Por se tratar de sítio arqueológico os percursos e acessos devem ser bem resolvidos, de modo a não interferir na leitura e facilitar a visita. Bancos, degraus e plataformas são de calcário, para serem distinguidos das texturas das paredes e fundações escavadas, e permanecerem neutros perante aos elementos originais do sítio.

### VESTÍGIOS FRÁGEIS

Os vestígios da Idade do Ferro são expostos e protegidos dentro de um volume massivo e compacto, que vai além das delimitações padrão de aço corten, e possui cortes horizontais que instigam a curiosidade de observação de seu interior, já que estão em nível mais baixo.

Os afrescos e a estrutura espacial doméstica de ocupação muçulmana precisou de outra posição, revelando aí, a oportunidade de reproduzir uma sequência espacial interpretativa de seus espaços, resultando em salas ordenadas em torno de um pátio central de iluminação e ventilação, tal como as edificações dessa ordem, que negam o seu exterior e se voltam para dentro dos pátios. Os espaços recriados das salas, são paredes brancas, elevadas acima dos vestígios originais e apoiadas apenas em seis pontos, dando a ideia de que flutuam sobre o original. A cobertura destes espaços é translúcida, de placas de policarbonato e ripas de madeira.



Figura 40: Perímetro murado com aço corten



Figura 41: Mobiliário e escada de pedra calcária



Figura 42: Núcleo da Idade do Ferro



Figura 43: Núcleo doméstico muçulmano

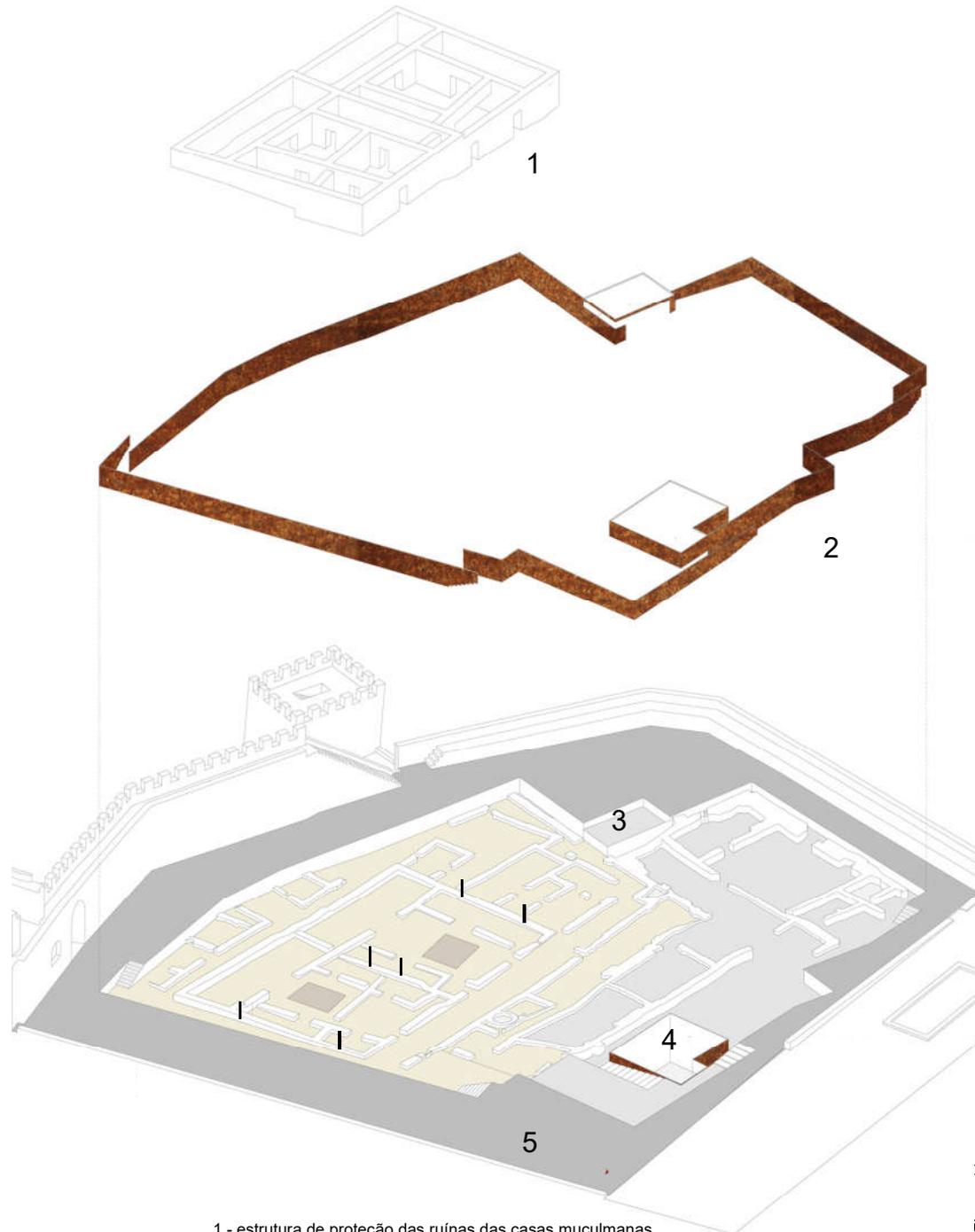


Figura 45: Cobertura de policarbonato e ripas de madeira



Figura 46: Pátio interno



Figura 47: Ambiente interno



Figura 48: Vista geral

Neste capítulo, serão apresentadas as análises da área circundante à área de intervenção, com resumo e percepção de carências e forças que podem ser trabalhadas em prol de um local atrativo à cidade.

### 3. DIAGNÓSTICO DA ÁREA

### 3.1 ÁREA DE INTERVENÇÃO

A área de estudo, inserida na cabeceira continental da Ponte Hercílio Luz, no bairro Estreito, esteve ocupada desde o último quartel do século XVIII por um forte, chamado Forte de São João do Estreito, e mesmo com as mudanças da cidade, ainda conserva parte de suas ruínas, que estão em situação de abandono.

A construção da ponte Hercílio Luz, as alterações no sistema viário, e o crescimento movido pela especulação imobiliária, foram indícios da perda de parcela original significativa da área do antigo forte, onde se localizam as atuais casas do Exército, a rua Fúlvio Aducci e outras residências), apresenta topografia bastante acidentada, com rochas aparentes e alguma massa de vegetação arbustiva, cujo acesso deve ser cauteloso, visto que não apresenta qualquer relação de vizinhança com o entorno.

Vestígios do antigo forte são percebidos ainda hoje, entre eles, partes da antiga muralha e portada de acesso, em formato arqueado, que encontra-se atualmente fechada por tijolos, já que enquanto aberta, era abrigo de moradores de rua.

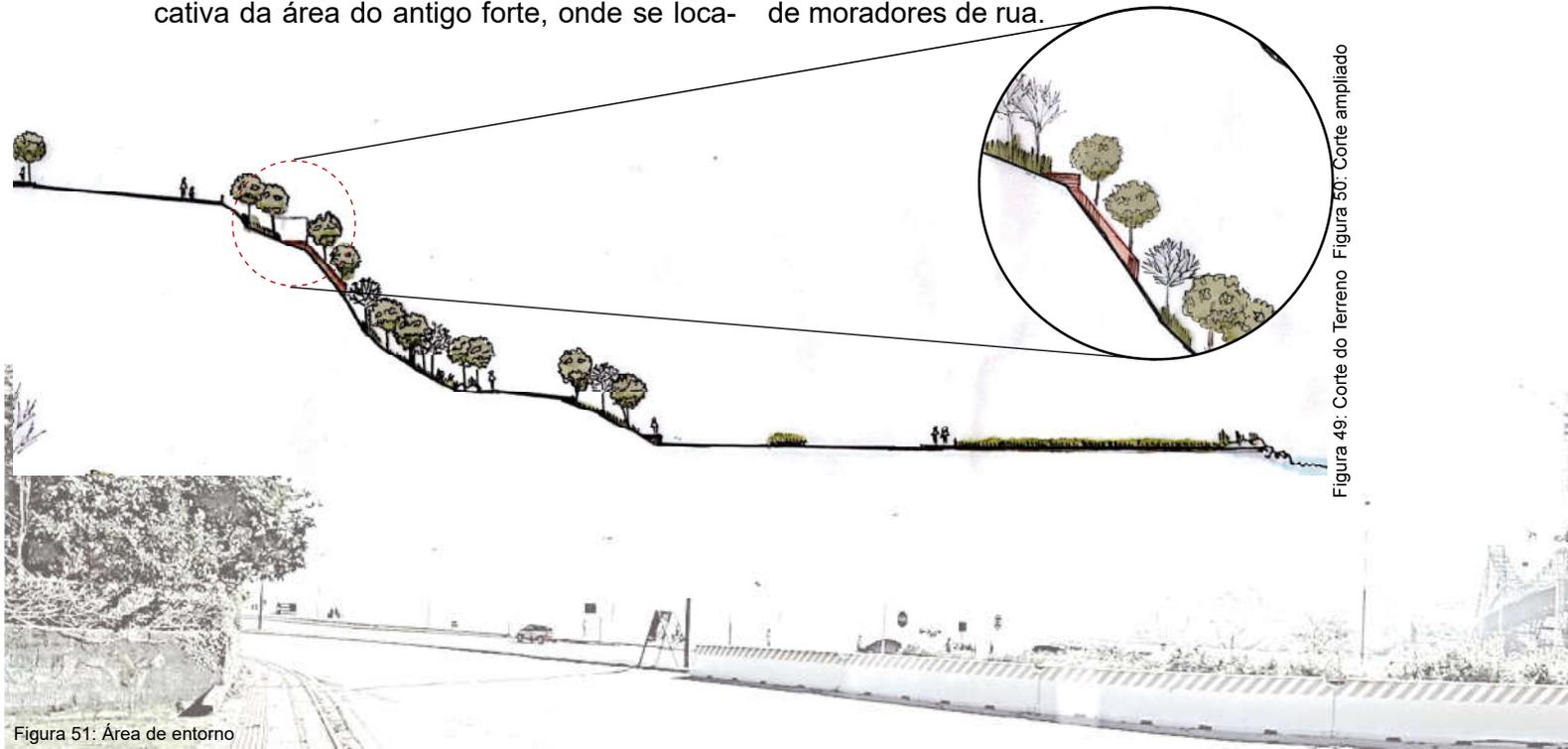


Figura 49: Corte do Terreno Figura 50: Corte ampliado

Figura 51: Área de entorno

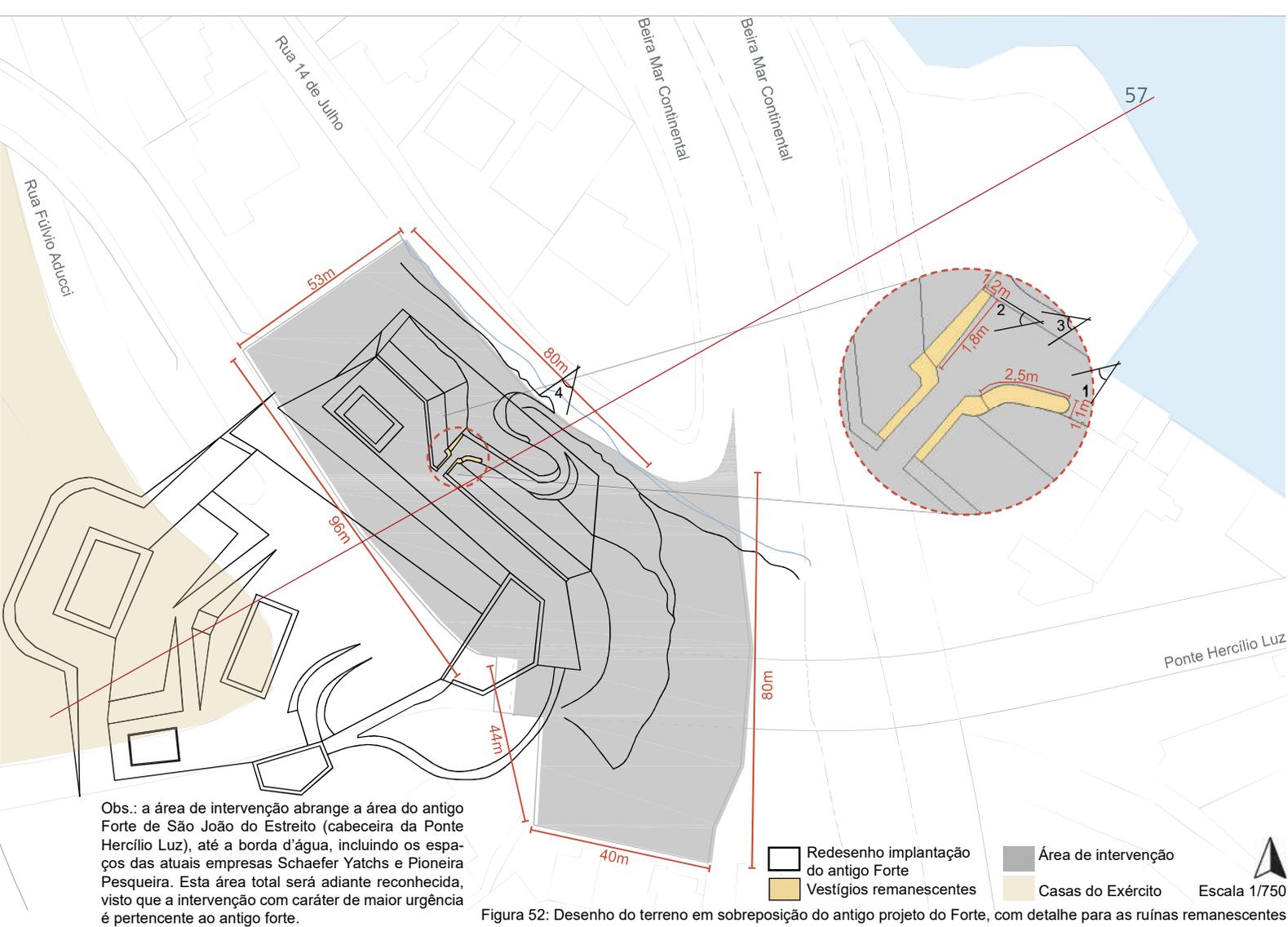


Figura 53: Vestígios remanescentes da muralha de entrada da portada de acesso ao Forte.



Figura 54: Vestígios remanescentes da muralha de entrada da portada de acesso ao Forte.



Figura 55: Situação do acesso à portada do antigo Forte.



Figura 56: Parte da muralha e da portada do antigo forte, atenção à portada, parcialmente soterrada e fechada com tijolos.





Figura 57: Rua Quatorze de Julho



Figura 58: Rua Quatorze de Julho



Figura 59: Vista do terreno



Figura 60: Ruínas remanescentes



Figura 61: Vista para o terreno



Escala 1/1000

Figura 63: Desenho do terreno com indicações de fotografias.



Figura 62: Vista do nível mais alto do terreno para a Ilha



Figura 64: Av. Beira-Mar Continental



Figura 65: Beira-Mar Continental



Figura 66: Beira-Mar Continental



Figura 67: Schaefer Yachts



Figura 68: Pesqueira Pioneira



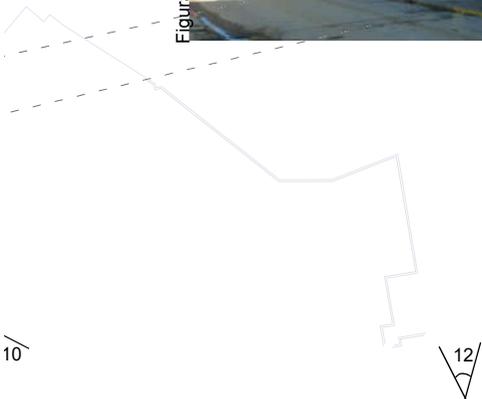
Figura 69: Casa eclética



Figura 70: vista para a ponte



Figura 71: Forte de Santana



10/



## 3.2 CONTEXTO HISTÓRICO

A seguir, serão abordados temas relativos a área de intervenção, incluindo o histórico do sistema defensivo da Ilha de Santa Catarina, a formação do bairro do Estreito e a linha temporal do Forte de São João do Estreito.

### 3.2.1 AS FORTALEZAS

Por ter posição geográfica privilegiada, entre as duas maiores cidades litorâneas na América do Sul (Rio de Janeiro e Buenos Aires) a Ilha de Santa Catarina, mesmo sem expressão econômica ou política foi elevada a via (1726) e posteriormente a Capitania da Ilha de Santa Catarina (1738). Sua função principal era propiciar cobertura militar à Coroa Portuguesa.

A cidade de Desterro, desenvolveu-se em torno de um núcleo central com traçado ortogonal português, inserido na borda oeste, voltada ao continente, da Ilha de Santa Catarina.

Com caráter militar definido, sendo ponto estratégico da Coroa Portuguesa, logo tratou-se de desenvolver um plano de defesa, que coube construir em lugares estratégicos, fortificações militares.

Em 1777, a Ilha sofre um ataque da expedição espanhola, comandada por Dom Pedro Zeballos, que passou à Espanha o domínio da ilha. Ficando entre fevereiro e outubro do ano supracitado sob domínio espanhol, ao fim fora assinado o Tratado de Santo Idelfonso, que determinou a Portugal o não uso da ilha como base de guerra, e determinou à Espanha a posse da colônia de Sacramento, destarte, o tratado representou a definição dos limites territoriais de ambas as coroas, portuguesa e espanhola.

Após isso, temendo novas invasões, um novo plano de defesa

- |   |  |
|---|--|
| 1. Forte de São João do Estreito                  | 8. çatuba  |
| 2. Forte de Santana                               | 9. Fortaleza de Santo Antônio de Ratonés               |
| 3. Forte de Santa Bárbara                         | 10. Fortaleza de Santa Cruz do Anhatomirin             |
| 4. Forte de São Francisco Xavier da Praia de Fora | 11. Bateria da Calçada de Santo Antônio (Agrônômica)   |
| 5. Forte de São Luís da Praia de Fora             | 12. Bateria da Palma (Ponta do Coral e Ponta do Lessa) |
| 6. Bateria da Lagoa                               |  |
| 7. Forte de Nossa Senhora da Conceição de Ara-    |  |

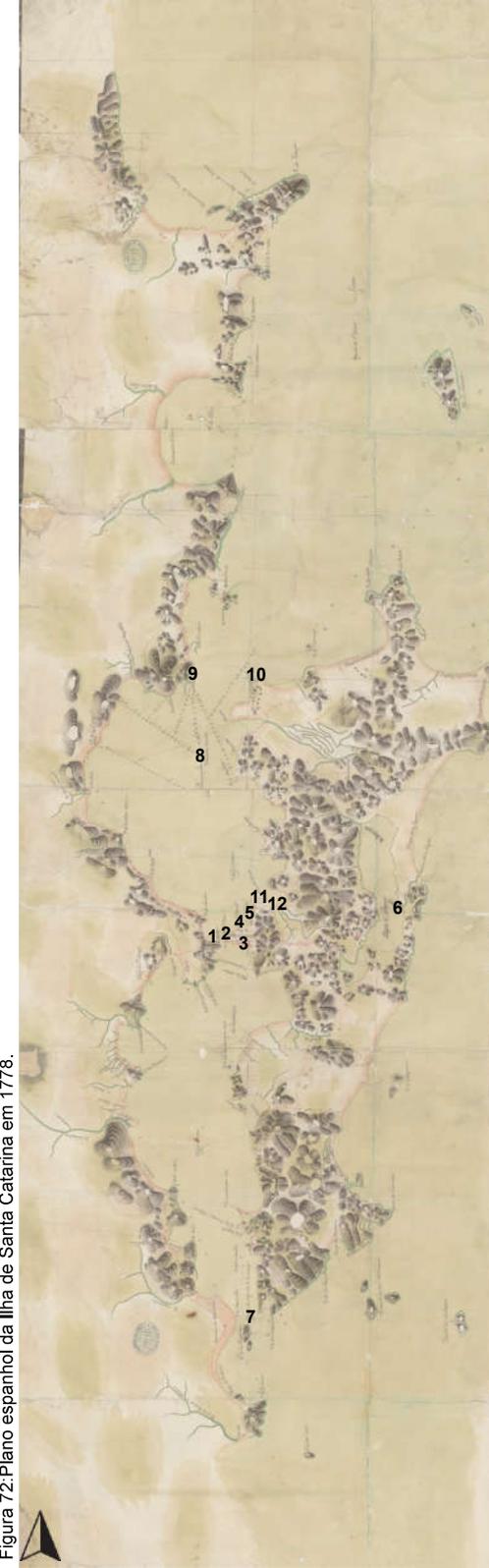


Figura 72: Plano espanhol da Ilha de Santa Catarina em 1778.

foi elaborado, porém não executado, e tratou-se de reformar e abastecer as fortificações existentes. Assim sendo, o Forte de São João do Estreito fora uma dessas fortificações, localizado no continente, no Arraial de Santa Cruz do Estreito, atual bairro Estreito.

O mapa elaborado pelos espanhóis, em 1778, traz um levantamento de antigos fortes, fortins ou fortalezas pelo continente e ilha.

As fortificações portuguesas foram construídas no mundo todo, devido a expansão marítima portuguesa e descoberta de novos territórios que precisavam ser salvaguardados de invasores.

A padronização, ou a normatização de tais construções era guiada por algumas publicações de engenheiros militares, dentre elas, citam-se duas principais:

- *Methodo Lusitanico de desenhar as fortificaçoens das praças regulares e irregulares*: a primeira obra do tipo publicada em Portugal, um manual acerca do tema, dizendo sobre a construção das fortalezas, fortes de campanha, e outras obras pertencentes a arquitetura militar, considerando a topografia dos variados terrenos encontrados. Foi elaborado pelo engenheiro Luís Serrão Pimentel (1613-

1679), e publicado em 1680.

- *O Engenheiro Portuguez*: publicado pelo Engenheiro Militar português, Manuel de Azevedo Fortes (1660-1749), em dois tomos - o primeiro, em 1728, tratava da geometria prática (em papel e no terreno), uso de instrumentos necessários, modo de desenhar, etc. O segundo, publicado em 1729, tratava da fortificação, sendo ela regular ou irregular e do ataque e defesa das praças.

Segundo Toner (2015),

(...)as técnicas construtivas utilizadas não se diferenciavam das utilizadas nas demais fortificações da época, ou mesmo nas muitas construções civis daquele período. A mão-de-obra mais especializada era contratada junto a empreiteiras privadas, e complementada pelo trabalho escravo de índios e negros. Os principais materiais de construção eram obtidos nas vizinhanças das fortalezas, como a pedra, a madeira, as telhas cerâmicas, a areia e a cal, produzida com as conchas de moluscos queimadas nas caieiras da região. As peculiaridades das fortalezas catarinenses, no entanto, se revelam no inteligente ajuste às variadas condições topográficas locais, criando uma rica diversidade de soluções tipológicas entre si e em relação às demais fortificações brasileiras. (TONERA, 2015. In: fortalezas.org)

### 3.2.2 FORTE DE SÃO JOÃO DO ESTREITO

O Forte de São João do Estreito fazia parte do sistema defensivo da Ilha de Santa Catarina, instalado no canal do Estreito, fronteando o Forte de Santana, tinha por função, cruzar fogos com tal forte, e assim, defender o canal e a Ilha.

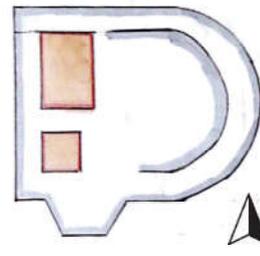
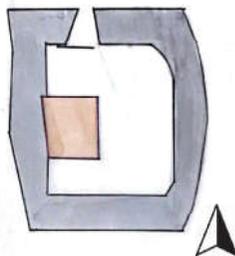
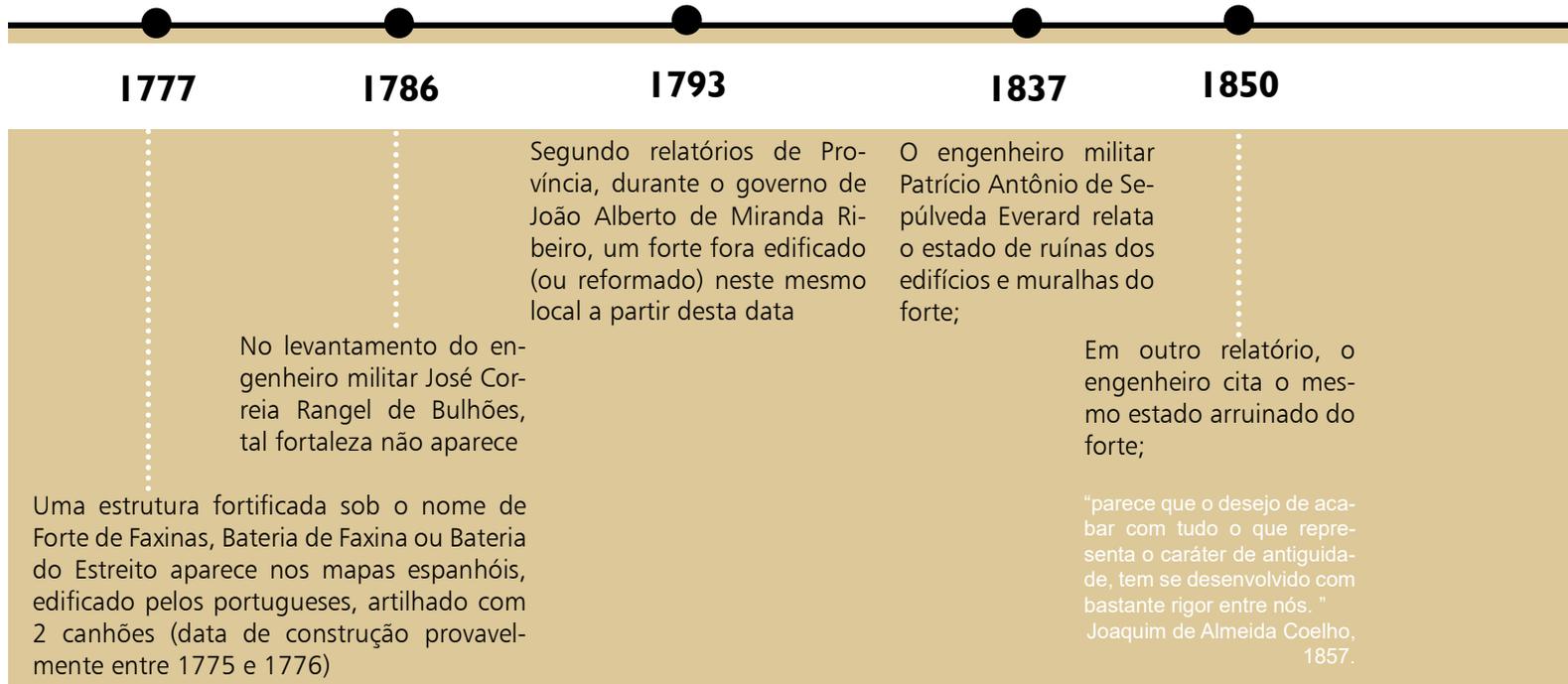


Figura 73: Croqui do Forte segundo mapa espanhol de 1777.  
Figura 74: Croqui do Forte segundo mapa espanhol de 1778.

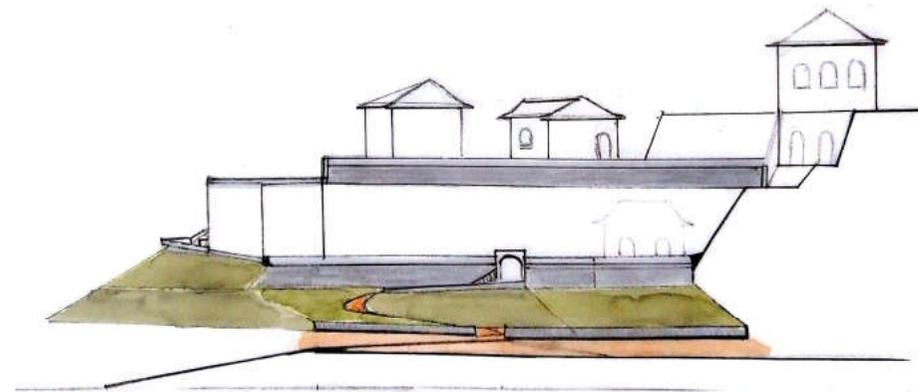


Figura 75: Croqui do Forte segundo o projeto de 1864.

1863

1901

1922

2018

Ultimo quartel do século XIX: se encontra abandonado e em ruínas; conforme relatório do Ministério da Guerra, de 1901;

Com um projeto, de autoria do Engenheiro Antônio Pereira Rebouças Filho, o forte começa a ser reconstruído. Devido ao impasse diplomático ocorrido entre os impérios do Brasil e do Reino Unido, em 1863 (Questão Christie), as defesas (fortalezas) do país passaram por reformas e melhoramentos, com intuito de preparação para um possível conflito. O impasse findou em 1865, com um pedido de desculpas por parte do governo britânico.

Encontra-se ainda em estado de ruínas não preservadas, e em parte soterradas.

Em decorrência da construção da Ponte Hercílio Luz e seus acessos rodoviários, as estruturas remanescentes dessa fortificação acabaram por ser demolidas ou soterradas;



Figura 76: Planta de nivelamento do projeto de 1864.



Figura 77: Único remanescente do Forte, a portada abobadada. Construção da Ponte Hercílio Luz.

O Forte de São João do Estreito, em 1864, teve um novo projeto para ser reformado, e nesta ocasião, sua área foi ampliada, além de comportar novas construções e receber obras de nivelamento do terreno. Numa reprodução do projeto do antigo Forte sobre a malha urbana atual, torna-se nítido o limite da borda d'água, logo abaixo da "Estrada do Litoral", que passava em frente ao Forte.

Numa interpretação ao longo do período de estudos sobre tal obra militar, supõe-se boa parte do Forte fora construída em 1864, visto o estado de ruínas em que se encontrava antes disso, e as análises comparativas entre as folhas de projeto (anexos 1, 2, 3 e 4).

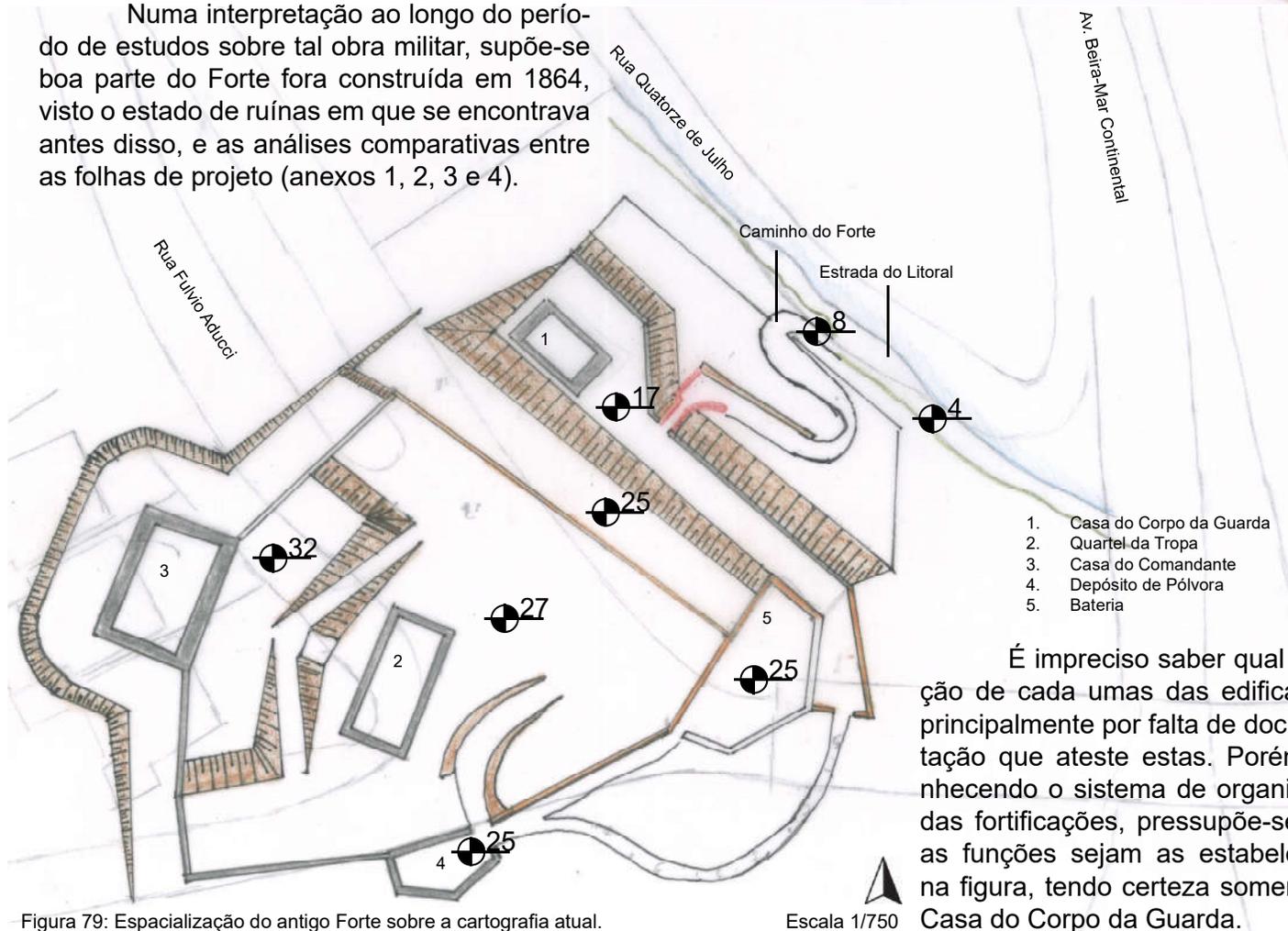


Figura 79: Espacialização do antigo Forte sobre a cartografia atual.

Escala 1/750

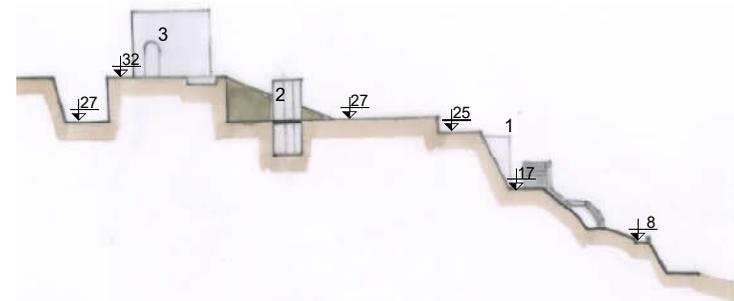


Figura 77: Croqui do Forte segundo o projeto de 1864  
Escala 1:500

### 3.2.3 O BAIRRO DO ESTREITO

Historicamente, o Estreito constitui-se como um capítulo da história não escrita de Florianópolis e São José. Os fatos geradores de sua identidade foram condicionados aos interesses da autonomia política ao qual se subordinava no momento. (Adapt. SOARES, 1991, p.13)

O Estreito é apontado como uma das localidades mais antigas de São José, sendo ocupado em simultâneo com a ilha de Santa Catarina. Era área de extensas chácaras, mas que também, com o desenvolvimento da capital, a localidade, com localização estratégica, se desenvolveu como ponto de embarque dos produtos destinados à ilha, e além disso, realizava atividades de importação e exportação, se configurando como uma extensão do porto da própria Desterro. A travessia continente-ilha, feita por barcos ou balsas não oferecia grande conforto, já que não havia garantia de volta no mesmo dia, devido ao temido vento sul.

A construção da ponte oportunizou o desenvolvimento da região continental e principalmente do bairro, que passou a ter arruamento definido, e também loteamentos sendo demarcados.

Na década de 1940, a indústria madeireira, com madeira vinda da serra, “teve oportunidade de se desenvolver no bairro, oferecendo mão-de-obra abundante, tanto para atender a população da ilha, como para atender o embarque para a exportação”. (SOARES, 1991, p.44).

Por razões políticas, o distrito do Estreito e outros bairros do continente, deixaram de pertencer ao município de São José a partir de 1º de janeiro de 1944, e passaram a redefinir os limites de Florianópolis. Como justificativas, a inferioridade territorial de Florianópolis frente a outras capitais brasileiras, o crescimento



Figura 80: Florianópolis em 1920, antes da ponte Hercílio Luz - ponta do estreito com o canal que separa o continente da Ilha de Santa Catarina.



Figura 81: Início da construção da Ponte Hercílio Luz, em 1922.



Figura 82: Estreito em 1929.

ocasionado pela ponte Hercílio Luz, o grande contingente de funcionários e operários que trabalhavam na capital e residiam no continente e a pouca assistência que a prefeitura de São José destinava ao Estreito (SOARES, 1991, p.33).

Na década de 1960, impulsionada pelo boom imobiliário, a cidade de Florianópolis teve grande impulso, não ficando atrás o bairro continental, o mais populoso, que teve seu desenvolvimento imobiliário acontecendo de forma desordenada, sem a infraestrutura necessária e um plano diretor que pudesse definir alguma orientação. Nesse momento o comércio também desenvolvia, com uma variedade de atividades não vista

em outros bairros, que permanece atualmente, sendo uma referência inclusive no Estado.

Em 26 de julho de 1989, o Poder Legislativo Municipal aprovou o projeto que permite o aterro do baixio da baía do Estreito, trecho entre a ponte Hercílio Luz e a Ponta do Leal. Coisa que na época acreditava-se ser um grande progresso e de onde partiria quarta ponte ilha-continente. (SOARES, 1991, p.34). As obras de aterro vêm desde a década de 1950, passando por estudos na década de 1960, iniciando oficialmente em 2004 e com término em 2012, uma área de aterro de 180 mil metros quadrados.



Figura 83: 1938



Figura 84: 1977

Através das aerofotos da área, pode ser percebido a gradativa mudança ocorrida e como a construção das pontes Hercílio Luz, seguida pelas outras duas, Colombo Salles e Pedro Ivo, tiveram papel fundamental para o desenvolvimento e ocupação da área continental.

A região continental de Florianópolis tem experimentado um desenvolvimento acentuado nos últimos dez anos, transformando-se num novo nicho da construção civil da região metropolitana, que busca a valorização das condições de moradia em diversos padrões, o que explica o grande cres-

cimento da região, que está mais próxima a ilha, possui grande diversidade de comércio e serviços, e tem custo de vida mais acessível.

Adiante, a reabertura da ponte Hercílio Luz e o prolongamento da Avenida Beira mar continental serão outros fatores que favorecerão o crescimento da área e sua valorização, portanto, cabe ao planejamento municipal estar atento para que o crescimento desordenado não se encarregue de trazer danos à região, e alie de forma correta as melhorias na mobilidade urbana e uso dos recursos em potencial da área.



Figura 85: 1994



Figura 86: 2012

### 3.3 MOBILIDADE URBANA

A classificação de vias urbanas pode ser dada em função de alguns fatores, dentro que se objetiva tal estudo. Diante disso, chama a atenção o fato de que algumas vias ganham importância que não possuem.

A classificação municipal das vias é aquela que caracteriza tais conforme a caixa de rua que possuem. A classificação urbana de vias se dá em função dos fluxos que elas proporcionam e qual o papel que desempenham na área em estudo, claro, conforme a escala existirão classificações diferentes para as vias.

O bairro do Estreito, ou sua porção mais próxima a área em estudo, configura-se tendo eixos principais de circulação, responsáveis por distribuir ou agrupar o fluxo de veículos; trata-se das ruas Fúlvio Aducci, que direciona o fluxo para o bairro e a rua General Eurico Gaspar Dutra, que concentra o fluxo de saída do bairro. Essas duas atuam numa espécie de binário sendo interligadas pelas ruas locais.

A Av. Beira-Mar Continental, idealizada desde a década de 1950, tendo apenas um trecho concluído deveria ter o papel de via principal, porém, seu caráter atual é uma subcoletora, atraindo um fluxo especial em horário de pico de quem busca escapar do trânsito excessivo na Via Expressa (BR-282). Nas condições atuais tal avenida é um po-

tencial não explorado, pois possui caráter quase local enquanto sua estrutura é de uma via arterial, já que seu projeto original não foi continuado para enfim, torná-la uma rota viável.

A ligação com os demais bairros também não é satisfatória, a exemplo, o bairro de Coqueiros, que mesmo próximo da região, tem acesso dificultado. Junto a esse fator de má conexão com os bairros, com o centro também não é satisfatória, já que as pontes tem estrutura mal aproveitadas, principalmente por pedestres e ciclistas, que tem acesso em apenas uma única passagem ilha-continente, sob a ponte Pedro Ivo Campos, e mesmo assim, tal passagem é evitada em alguns horários, por não ser segura e não oferecer conexões otimizadas com os destinos buscados, já que a infraestrutura cicloviária da cidade não é objetiva.

A ponte Hercílio Luz, interditada totalmente desde 1991, em proposta de reabertura ao tráfego, sugere o trânsito de veículos de transporte coletivo, seugere ciclovia e passagem de pedestres também, e sendo assim, representa um salto positivo na travessia continente-ilha, gerando um novo trajeto, mais agradável e direto no canal do Estreito.



Estádio Orlando Scarpelli

Rua Heitor Blum

Balneário Estreito Barreiros

Av. Cláudio A. Barbosa -Beira mar continental-

Rua Fúlvio Aducci

Av. Jornalista Rubens de Arruda Ramos -Beira mar norte-

Norte da Ilha

Rua Gen. Eurico Gaspar Dutra

Rua Quatorze de Julho

Rua Felipe Schmidt

Parque da Luz

Rua Santos Saraiva

Ponte Hercílio Luz

Av. Paulo Fontes

Av. Juscelino K. de Oliveira

Terminal Rita Maria

Av. Gov. Ivo Silveira

Ponte Colombo Salles

TICEN

BR-282 Via Expressa

Ponte Pedro Ivo Campos

Sul da Ilha

Parque de Coqueiros

Av. Eng. Max de Souza

Coqueiros Itaguaçu

- ÁREA DE INTERVENÇÃO
- RODOVIA BR-282
- VIA ARTERIAL
- VIA COLETORA
- VIA LOCAL
- VIA COMPARTILHADA
- CALÇADÃO
- PONTE
- CICLOVIA/CICLOFAIXA
- ESTACIONAMENTO

0 50 100 200m

### 3.4 MORFOLOGIA URBANA

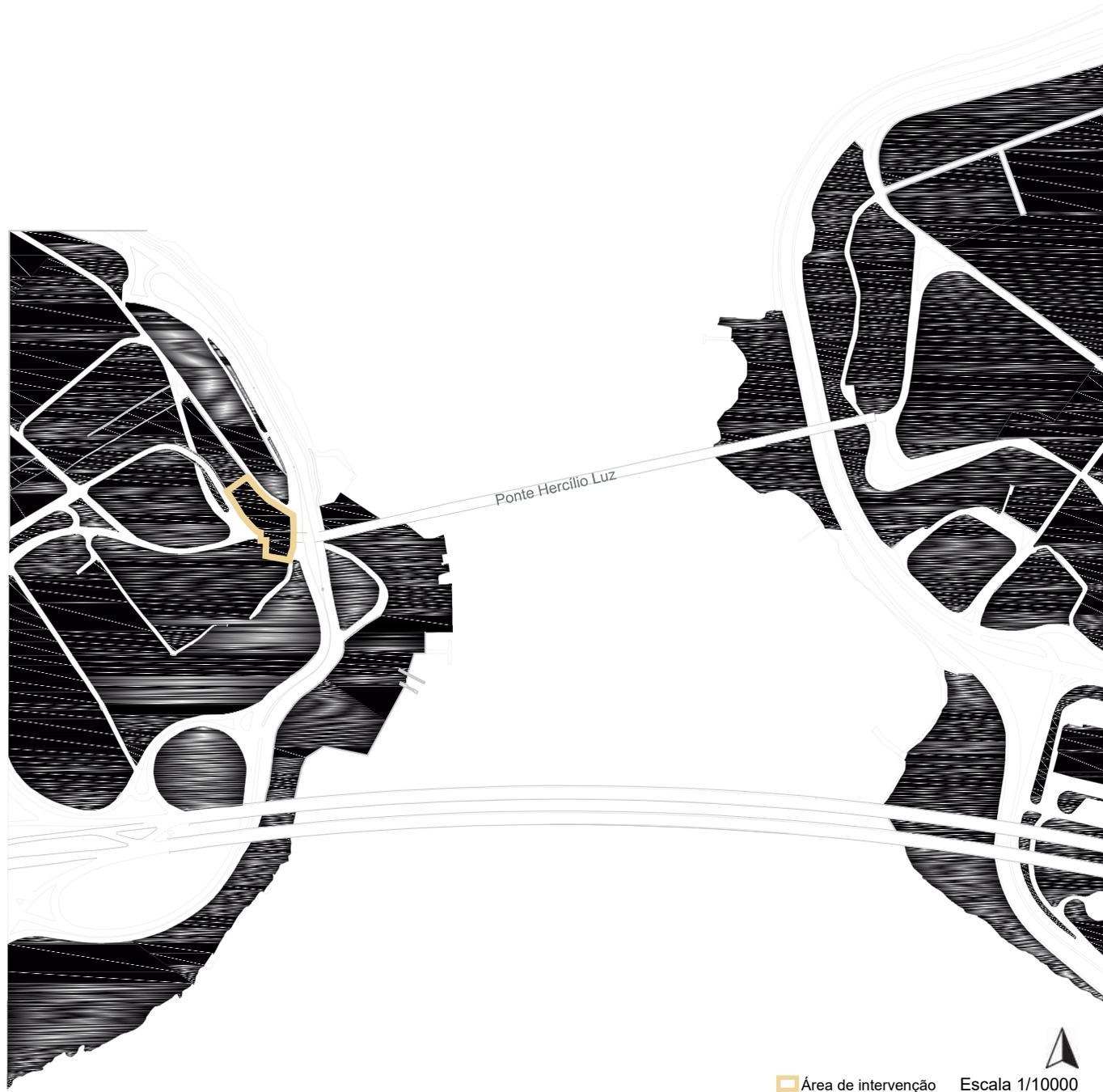
O traçado da cidade e o modo como tal vem sendo estruturada tem muito a informar. Diferente da ocupação tradicional regular do centro histórico, a área das bordas da ponte Hercílio Luz, tanto a continental quanto a insular, apresentam traçado orgânico, conforme a apropriação da topografia. A parte insular, de relevo mais acidentado, historicamente concentrava áreas de chácara e o antigo cemitério.

A borda continental imediata a borda da ponte configurou-se da mesma forma, região acidentada, próxima à borda d'água e que, assim como na parte insular, teve seu traçado definido pela apropriação do relevo.

Justamente na cabeceira da ponte, onde atualmente situam-se as casas do Exército, ficavam as dependências do Forte de São João do Estreito, em local considerado estratégico, que possibilitava a vista aberta da Baía Norte.

O Estreito, por ser inicialmente área de chácaras, a partir da construção da ponte Hercílio Luz, sofreu valorização imobiliária e passou a ser loteado. Na área de orla deste bairro, o uso está associado às instituições públicas ligadas ao departamento marítimo, ou então às empresas industriais, que acabam por bloqueando a relação com a água e o eixo visual estabelecido, por terem galpões e fazerem uso de pátio para manobras, tanto a rua quando a própria linha d'água sofreram modificações em seu desenho.

Em virtude da construção das duas pontes, Pedro Ivo e Colombo Salles, as sobras exigidas da estrutura rodoviária configuraram parte da área em estudo em definição diferenciada, como área residual.



### 3.5 USO DO SOLO

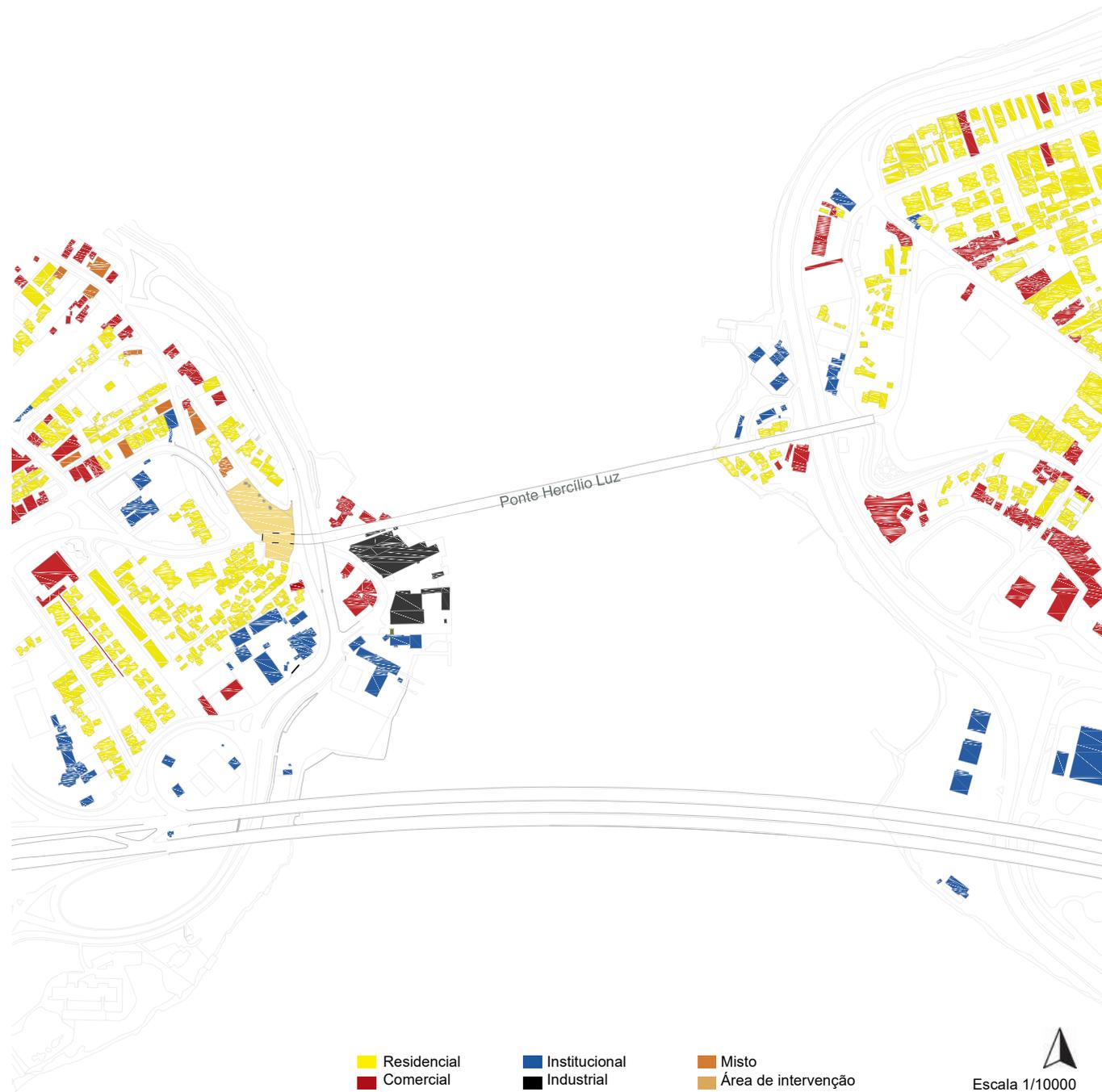
Constituída inicialmente por chácaras, e pequeno porto na borda da praia, o Estreito teve seu impulso de desenvolvimento com a construção da Ponte Hercílio Luz, quando teve início o arruamento e loteamento daquela parte do continente fronteiro à ilha. “Os terrenos eram vendidos dos dois lados da rua, medindo lotes de 10x35m” (SOARES, 1991, p.28).

Desde então, o Estreito veio se desenvolvendo num progresso desordenado, sem qualquer política urbana durante muito tempo, o que resultou em consequência para o bairro, como áreas ociosas.

Atualmente, a parte continental da cabeceira da ponte Hercílio Luz tem boa proporção de uso residencial, alguns estabelecimentos comerciais apresentam-se timidamente, certamente cumprindo sua função de servir a vizinhança. O comércio, tão variado no Estreito, apresenta-se mais a Noroeste da ponte, e ao decorrer da Av. Fúlvio Aducci. Imediatamente próximo a ponte, encon-

tram-se duas indústrias, uma no segmento de barcos e lanchas e a outra no segmento pesqueiro, e embora esteja desativada, ainda conserva seus equipamentos (a empresa mudou a sede para outro município, e concentra seus investimentos em outras unidades). Os estabelecimentos mistos, nessa área, ainda são pouco explorados. Outro destaque cabe ao setor institucional, que estabeleceu nas proximidades da cabeceira continental, lumas repartições da marinha, associações e possui ainda, a garagem/ associação da COMCAP (Companhia de Melhoramentos da Capital).

Devido às proximidades com a ponte Hercílio Luz, o gabarito de construção é baixo, não tendo grande interesse na especulação desta parte do Continente. Muitas das residências que já existiam dando as costas para o mar, continuaram tal e qual, e como o gabarito permitido é baixo, a comercialização deste tipo de imóvel não é atrativa para o investidor.



### 3.6 SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

Os espaços livres da cidade podem ser considerados em diversas extensões, sendo praças, parques, terrenos em potencial e também, em especial a ser considerado nesse trabalho, os espaços residuais em borda d'água. Os espaços ociosos, ou remanescentes de estruturas rodoviárias tem sido um fator preocupante quanto a sua desvalorização de potencial.

A Av. Cláudio Alvim Barbosa (poeta Zininho), mais conhecida como Beira-Mar Continental possui essa característica de espaço ocioso e com potencial mau aproveitado, onde o excesso de vias acaba intimidando tentativas de elhor aproveitamento do espaço livre disponível.

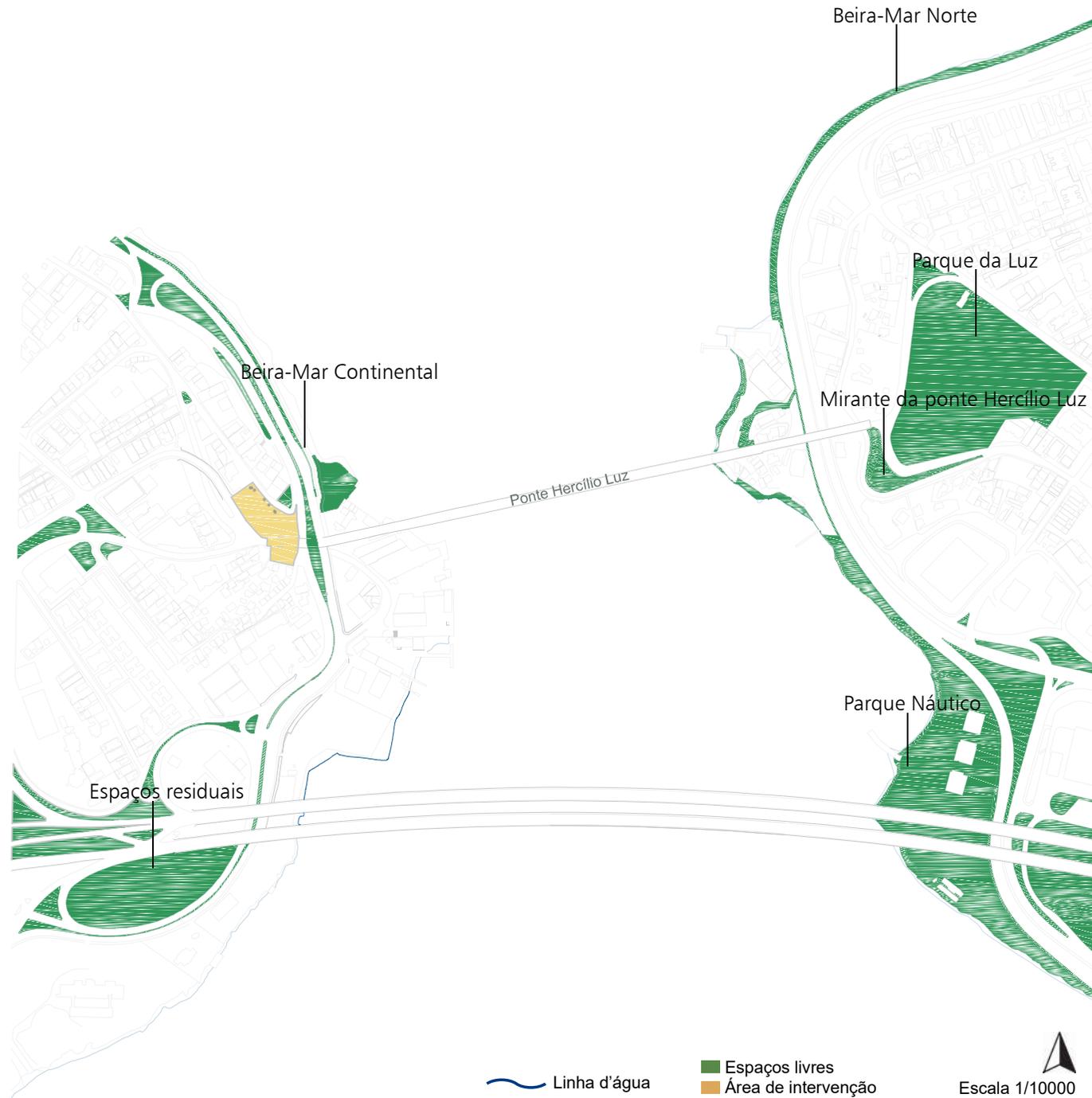
Com os aterros de grande proporção executados, principalmente na ilha, e continente, as instituições públicas se apropriaram desse solo criado em prol da inserção de equipamentos desse caráter (Capitania dos Portos, Polícia Militar Ambiental, IFSC, NE-POM, Polícia Civil, CASAN, Terminais urbano e rodoviário, Assembléia Legislativa...), sem dar tratamento urbano ao entorno das edificações, tendo como resultado, edifícios “perdidos” em meio a vias de trânsito ou perda do acesso a borda d'água devido aos muros levantados para cercar os limites dos terrenos.

O Parque da Luz, grande área verde urbana central, carece de melhorias para tornar-se atrativo, bem como carece de ligação com outros pontos atratores, tais como a Av. Beira-Mar Insular (e Continental), o Parque Náutico, o Parque de Coqueiros, no continente, entre outros, que mesmo relativamente próximos não possuem conexões entre si.

Atento a isso e a qualificação paisagística da cidade, possuir estruturas verdes conectadas oportuniza gerar novos fluxos na cidade, e valorizar o potencial atrativo destas.



Figura 87: Espaço livre da beira mar continental, numa manhã de terça-feira.



### 3.7 LEGISLAÇÃO URBANA

A lei complementar n. 482, de 17 de janeiro de 2014, institui o Plano Diretor do município de Florianópolis e dispõe sobre a política de desenvolvimento urbano, o plano de uso e ocupação, os instrumentos urbanísticos e o sistema de gestão, portanto, estabelece critérios para potencializar áreas da cidade e regular o crescimento desordenado, além de salvaguardar áreas de interesse público.

O orla em estudo trata-se de significativo lugar de memória para a cidade, por seu papel na defesa da Ilha de Santa Catarina e por estar inserido próximo a borda d'água no ponto de travessia continente-ilha, confe-

rindo ao canal do Estreito, um marco da história local. O zoneamento atual não oferece qualquer proteção direta às ruínas remanescentes, sendo tratado como uma ARM (Área Residencial Mista), área com predominância de função residencial complementada por uso comercial ou de serviços.

Além desta classificação, o terreno está em área de entorno da ponte Hercílio Luz (patrimônio tombado nas três esferas, federal, estadual e municipal), que apresenta classificações distintas, se sobrepondo às demais, a APC (Área de Preservação Cultural) e a AEBT (Área de Entorno de Bens Tombados pelo IPHAN).

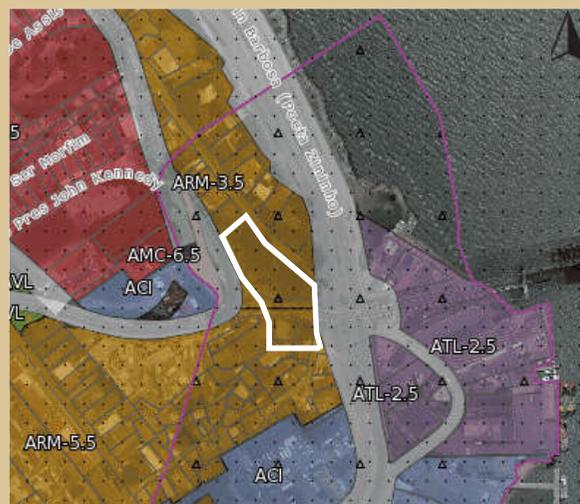


Figura 88: Recorte da área em estudo. PMF, 2014.

- AVL - Área Verde de Lazer
- AMC - Área Mista Central
- ARM - Área Residencial Mista
- ATL - Área Turística de Lazer
- ACI - Área Comunitária Institucional
- △△△ APC - Área de Proteção Cultural
- AEBT - Área de Entorno de Bem Tombado pelo IPHAN
- Área de intervenção

Mesmo assim, nenhum critério de salvaguarda é dado ao antigo forte e em si, e em seu testemunho do tempo, cabendo então, uma revisão legal quanto ao zoneamento nesta e em outras áreas de antigas fortificações, a fim de estabelecer um padrão de critérios, e a partir daí algumas dúvidas surgiram, bem como o equívoco em algumas determinações de zoneamento, como, por exemplo, a disparidade entre as próprias áreas de outros fortes, sendo que o Forte de Santana é determinado como uma ATL (Área Turística de Lazer), a Fortaleza de São José da Ponta Grossa, em Jurerê, como APL-E (Área de Preservação Uso Limitado – Encos-

ta), e a área do antigo Forte de São Luís da Praia de Fora como uma ACI (Área Comunitária Institucional). Cabe ressaltar que o plano diretor, no geoprocessamento municipal, apresenta equívocos, que para serem corrigidos necessitam de novo projeto de lei.

A minuta, desenvolvida em 2017, mas sem vigorar, corrigiu alguns desses equívocos, e passou a ter mais coerência em suas determinações, porém, a área do antigo Forte de São João do Estreito, seria considerada como uma ATR (Área Turística Residencial), o que mostra o não reconhecimento deste para a memória da cidade.



Figura 89: Forte de São Luís da Praia de Fora, classificado como ACI. PMF, 2014.



Figura 90: Forte de Santana, classificado como ATL. PMF, 2014.



Figura 91: Terreno do antigo Forte de São Luís da Praia de Fora, 1994.

Um aspecto interessante é o antigo Forte de São Luís da Praia de Fora, vendido em leilão, em 1839, e demolido, permanecendo o terreno intacto de propriedade do Exército, que passou ao poder municipal recentemente, nomeado então como Praça Forte de São Luís da Praia de Fora, que merece melhor tratamento urbano, visto encontrar-se em área com potencial paisagístico, histórico e de centralidade.

Contrapontando, o Forte de São João do Estreito encontra-se em terreno acidentado e pouco valorizado, que, pertencente ao Ministério da Guerra (Exército) passou

a propriedade do DEINFRA (Departamento Estadual de Infraestrutura), porém nunca foi reconhecido como área histórica, tal como o Forte de São Luís da Praia de Fora e outros, e acabou transformado em terreno residual, com parte utilizada atualmente para canteiro de obras da ponte Hercílio Luz.

Ao questionar um novo zoneamento para o terreno, visto que o zoneamento atual não evidencia seu potencial, uma comparação entre duas possibilidades de uso fora estabelecida, sendo estas, a ACI (Área Comunitária Institucional) e AVL (Área Verde de Lazer):



ACI

Arts. 52, 54 e 55, Lei nº 482/2014

áreas destinadas a todos os equipamentos comunitários ou aos usos institucionais, que garantam o funcionamento satisfatório dos demais usos urbanos e o bem estar da população;

limites definidos pelo zoneamento adjacente;

não cumprindo mais a função de sua determinação, um terço de sua área será doada ao município para uso público, como ACI.



AVL

Arts. 57 e 58, Lei nº 482/2014

espaços urbanos ao ar livre de uso e domínio público destinados à prática de atividades de lazer e recreação, privilegiando, quando possível, a criação ou preservação da cobertura vegetal.

permitida apenas a construção de equipamentos de apoio ao lazer ao ar livre, como playgrounds, sanitários, vestiários, quiosques e dependências necessárias aos serviços de segurança e conservação da área.

Considerando os critérios estabelecidos e o objetivo do projeto, tornar o terreno uma AVL será o zoneamento mais adequado, fazendo algumas considerações sobre a presença das ruínas, levando em conta seu valor como vestígio arqueológico histórico.

### 3.7.1 APC - ÁREA DE PRESERVAÇÃO CULTURAL E AEBT - ÁREA DE ENTORNO DE BEM TOMBADO PELO IPHAN

As APC's, dentro do Plano Diretor (2014) são subclassificadas em quatro tipos, cabendo a área e estudo como APC-1:

Áreas de Interesse Histórico-Cultural destinam-se à preservação do patrimônio cultural, abrangendo o arquitetônico, artístico, paisagístico, tecnológico, urbanístico dentre outros, incluindo assentamentos, conjuntos, espaços, edificações, monumentos e objetos;

Todas as obras vinculadas a essa área devem ser autorizadas pelo órgão responsável, que restringe altura, fiação aérea, cores de fachada, comunicação visual inserida, etc., e nos parâmetros urbanísticos, o tipo de piso, e mobiliário, de modo que não interfiram de maneira grotesca na leitura do bem tombado.

Como Área de Entorno de Bem Tombado pelo IPHAN (AEBT), cabe a este órgão designar critérios de proteção de tal área.

Entende-se como entorno, a vizinhança de um bem tombado, sendo que o artigo 18 do Decreto-Lei nº 25 de 1937 apresenta:

Sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade,

nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto(...)

Segundo Balthazar (2015),

Concebe-se atualmente o termo visibilidade, empregado no Artigo 18, como ambiência, ou seja, ele vai além da objetiva garantia da visualização do bem tombado, pois considera também como o monumento é apreendido juntamente com a leitura do seu entorno.

Sobre a setorização da AEBT, o IPHAN (2010) apresenta o mapa considerando os diversos níveis de entorno.



Figura 92: Níveis de entorno da AEBT, da Ponte Hercílio Luz.

- s. E1 - Entorno imediato das cabeceiras
- s. E5 - Controle visual da beira-mar continental
- s. E6 - Controle visual da cabeceira continental

Cada um dos setores apresentados traz estudos e diretrizes.

Segundo Balthazar (2015), no setor E1, que compreende as cabeceiras da ponte Hercílio Luz e sua configuração de relevo onde se apoia, “seria importante a manutenção dos aspectos naturais na paisagem e sua relação com os bens tombados.”

O setor E5, que abrange o aterro da Beira-Mar Continental devido a sua conexão direta com a ponte e por ser visual a partir do Forte Santana para o continente, deveriam ser “incentivadas ações que proporcionem a apropriação e qualificação dos espaços públicos e a visualização dos bens tombados.”

O setor E6, trata do controle da cabeceira continental, configurando o plano de fundo continental, atuando como espécie de área de amortecimento entre a AEBT e sua vizinhança, onde, “não deveria agravar a situação existente no que tange à altura e volumetria das construções, além de colaborar para a qualificação paisagística.”

Tais estudos, simulações e percepções podem ser exemplificados nas figuras abaixo, que visam ilustrar o que provoca modificação no eixo visual, e o controle que deve ser estabelecido para manter tais eixos sem prejudicar o bem tombado e mesmo assim possibilitar o aproveitamento dos terrenos pelos proprietários.



Figura 93: O destaque ao edifício que altera a paisagem do entorno da ponte Hercílio Luz evidencia a importância no controle de altura das edificações de entorno. Visada Preferencial a partir do trapiche do Pier 21.



Figura 94: Simulação de novas construções no Setor E1 (porção continental) com alturas máximas propostas pelo IPHAN/SC.



Figura 95: Simulação de novas construções no Setor E1 (porção continental) com alturas máximas definidas pelo Plano Diretor Municipal.

### 3.8 ASPECTOS BIOCLIMÁTICOS

SOUZA (1981), afirma que o Forte de São João do Estreito “possuía um portão abobadado exposto completamente aos fogos que partiam do canal”, ou seja, o forte ficava em posição exposta quanto ao seu quadrante Norte/Nordeste. A área está favorecida aos ventos Norte/Nordeste, mais frequentes em Florianópolis, e protegido dos ventos do quadrante Sul, devido a topografia do entorno, que confere proteção a esta. O Canal do Estreito possui influência direta dos ventos.

A insolação da área merece atenção devido a topografia ( em torno de 25 metros de desnível) e a própria ponte Hercílio Luz, que incidem sombras diretas sobre este, mas não configuram-se como empecilho, visto que a área não se encontra em centro urbano consolidado, de altos gabaritos. Por possuir muitas árvores, são estas o principal fator de sombra incidente.

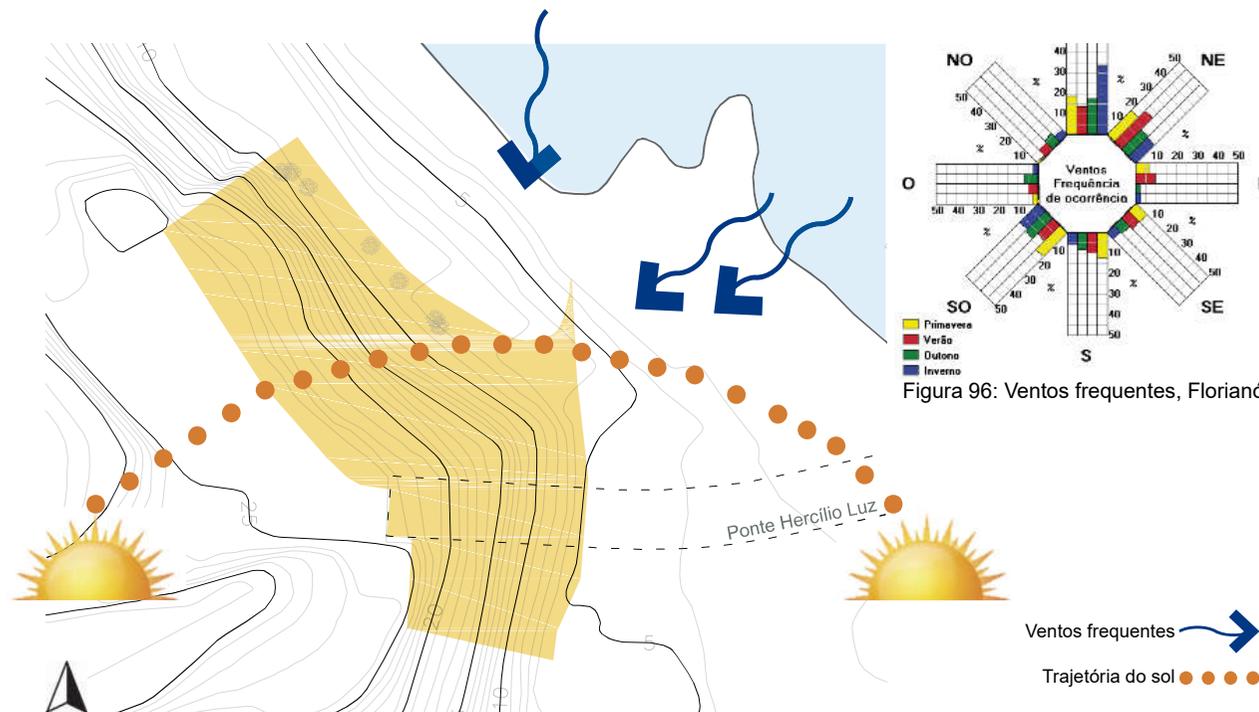


Figura 96: Ventos frequentes, Florianópolis.

### 3.9 SÍNTESE DIAGNÓSTICO

A síntese do diagnóstico elaborado busca representar de forma gráfica os pontos principais analisados, facilitando o entendimento da área, possibilitando a análise de carências e pontos fracos, além das potencialidades, e com isso, ter melhor desenvolvimento projetual.

Em resumo, os pontos de síntese são:

Vento Norte: predominante e mais frequente

Vento Nordeste: frequente, porém não tão intenso

Vento Sul: não frequente, porém com maior intensidade

O Canal do Estreito é um canal de vento in-

tenso, implicando em estratégias de minimização destes efeitos quanto a travessia de pedestres e ciclistas

Lotes privados vazios com grande potencial de uso

Lote público vazio, bem como estacionamentos que podem ser melhor aproveitados

Ótimos eixos visuais, que proporcionam a vista para a Ilha de Santa Catarina, Ponte Hercílio Luz, Forte de Santana, entre outros

Relação com o mar

Conflitos: o principal está na travessia da Av. Beira-Mar Continental e na conexão entre esta via e a Rua Fúlvio Aducci, não sendo possível fazer um caminho direto entre elas



- |                                |                                   |                       |                       |  |
|--------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|-----------------------|--|
| Parque Urbano                  | Mirante                           | Arquitetura Militar   | Arquitetura religiosa | Terreno ocioso com potencial   |
| Parque Náutico                 | Terminal rodoviário               | Arquitetura Histórica | Museu                 | Estacionamentos públicos   |
| Falta de conexão e valorização | Pontes de conexão continente-ilha | Vento Nordeste        | Vento Norte           | Área em potencial  |
| Beira- Mar Continental         |                                   | Vento Sul             |                       | Área de Intervenção  |
|                                |                                   |                       |                       | Espaço residual  |
|                                |                                   |                       |                       | Terrenos vazios (alguns terrenos na área próxima a indústria Pioneira Pesqueira e Shaefer) |

### 3.9.1 VULNERABILIDADES DA ÁREA

A área de abrangência do estudo, ao ser analisada em seus diversos aspectos, se mostrou em um quadro delicado de cuidado e valorização dos espaços públicos e conexões entre estes.

Como pode ser observado no mapa, quatro fragilidades maiores são apontadas:

1. Não reconhecimento das ruínas na área do antigo Forte de São João do Estreito como vestígios de área histórica;
2. Falta de conexões (peatonal e cicloviária);
3. Excesso de espaços ociosos;
4. Conexão com a borda d'água nula;

Esses quatro pontos gerais são desencadeadores de outras fragilidades da área, o que revela a dimensão e urgência de repensar os espaços da cidade e a forma como eles estão, ou não, cumprindo sua função social. Apontar os pontos fracos de uma área, garante que eles possam ser revistos e melhorados, a fim de garantir a vitalidade e a segurança da cidade.

Elencam-se os pontos vulneráveis diagnosticados na área, além dos quatro já citados<sup>1</sup>:

<sup>1</sup> Os pontos 2, 3 e 4 supracitados serão abordados novamente devido a dimensão múltipla de suas situações.

Excesso de vias de trânsito na Beira Mar Continental, visto que o tráfego atual não proporciona uso de seu inteiro potencial;



Usos inadequados próximos a orla, tais como indústrias, num espaço que deveria ser público e acessível a todos.



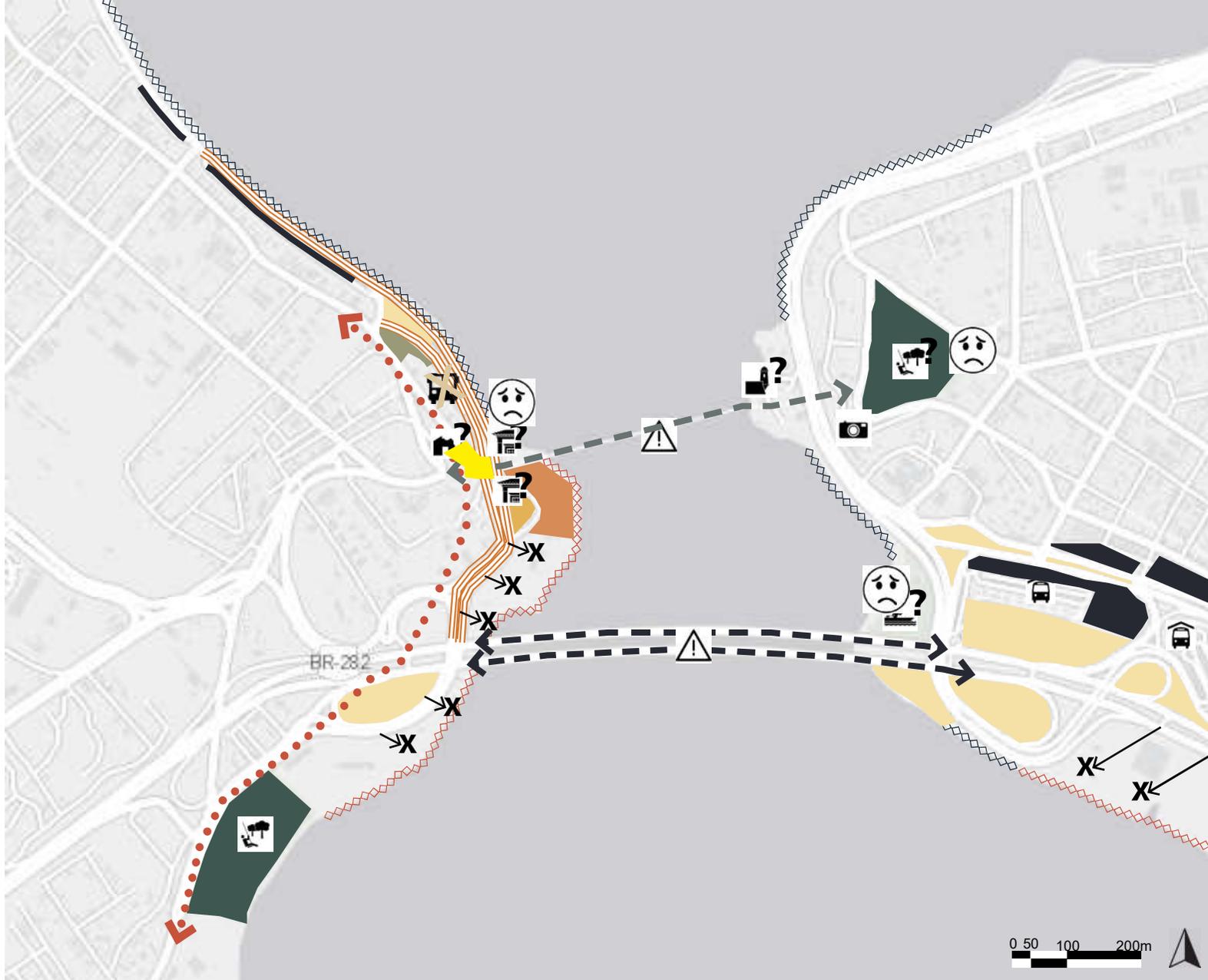
Exemplares da arquitetura eclética do século XX em abandono ou subutilizados;



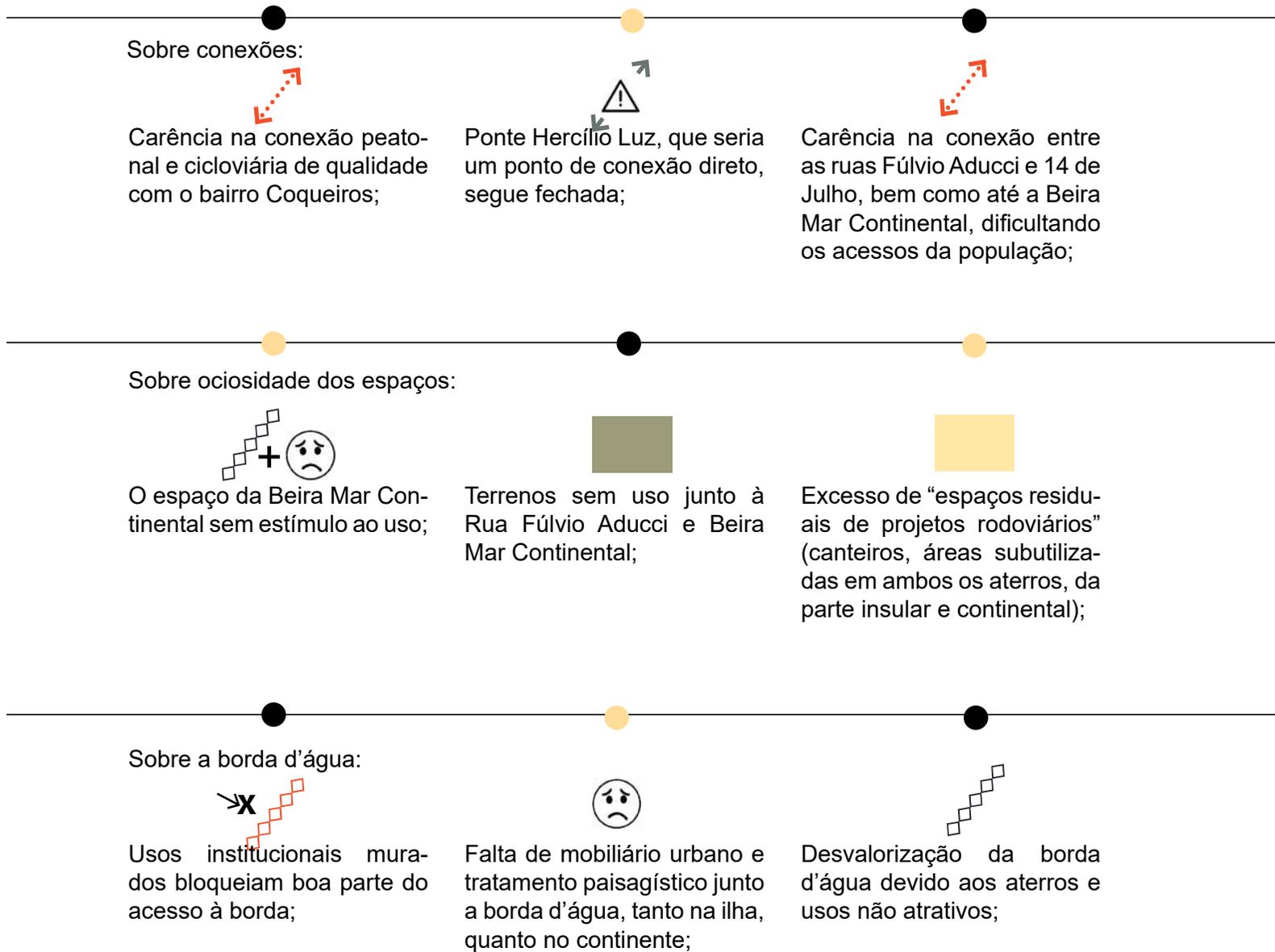
Estrutura de travessia peatonal e ciclística das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos, subutilizadas;



Carência de atrativos que qualifiquem o local;



- |  |                          |                              |                   |                         |
|--|--------------------------|------------------------------|-------------------|-------------------------|
| Parque Urbano                            | Mirante                  | Arquitetura Militar          | Ruínas            | Parque urbano           |
| Parque Náutico                           | Terminal rodoviário      | Arquitetura Histórica        | Estado de atenção | Estacionamento          |
| Transporte coletivo não passa pelo local | Não valorizado           | Acesso bloqueado             | Pontes            | Uso industrial          |
| Borda d'água desvalorizada               | Borda d'água inacessível | Excesso de faixas de rolagem | Conexão Coqueiros | Área de intervenção     |
|  |                          |                              |                   | Sobra de sistema viário |
|  |                          |                              |                   | Terreno vazio potencial |
|  |                          |                              |                   | Terrenos subutilizados  |

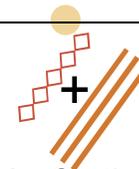




Falta de conectividade entre pontos na Ilha, por exemplo da própria Beira Mar Norte, Parque da Luz, entre outros atrativos;



Baixo (ou nenhum) estímulo ao transporte público na Beira Mar Continental; Rede cicloviária não é contínua, e o uso, muitas vezes não é incentivado;



A Beira Mar Continental configura-se como um grande obstáculo para a travessia do pedestre, visto o excesso de pistas, a prioridade à circulação do automóvel e a falta de atrativos junto à orla;



Espaços sem tratamento urbanístico, paisagístico e arquitetônico adequados, resultando em espaços desvalorizados (Parque Náutico, Forte Santana, Parque da Luz, entre outros);



Estacionamentos em quantidade demasiada, negando o uso em potencial de muitos terrenos em áreas valorizadas da cidade (centro histórico, Beira Mar Continental, ao lado do TICEN, ao lado do Terminal Rita Maria);

### 3.9.2 POTENCIALIDADES DA ÁREA

São características que mantêm a atração de pessoas e que podem ser melhor exploradas, a fim de assegurarem a segurança e vitalidade pública.

Diversidade de uso garantida pelo passeio público na Beira Mar Continental e também a existência de ranchos de pesca;

Ponte Hercílio Luz – possibilidade de nova conexão continente-ilha por diferentes modais;

Uso de estrutura viária da Beira Mar Continental para passagem de transporte coletivo, bem como a ponte Hercílio Luz;

Lotes privados vazios, potenciais para novas estruturas de atração pública (comércio, serviços, lazer, etc.);

Zoneamento que garante uso turístico de lazer em áreas muito valorizadas próximas a borda d'água;

Pontes – elementos e conexão continente-ilha que podem ser melhor explorados, reforçando as conexões peatonal e cicloviária;

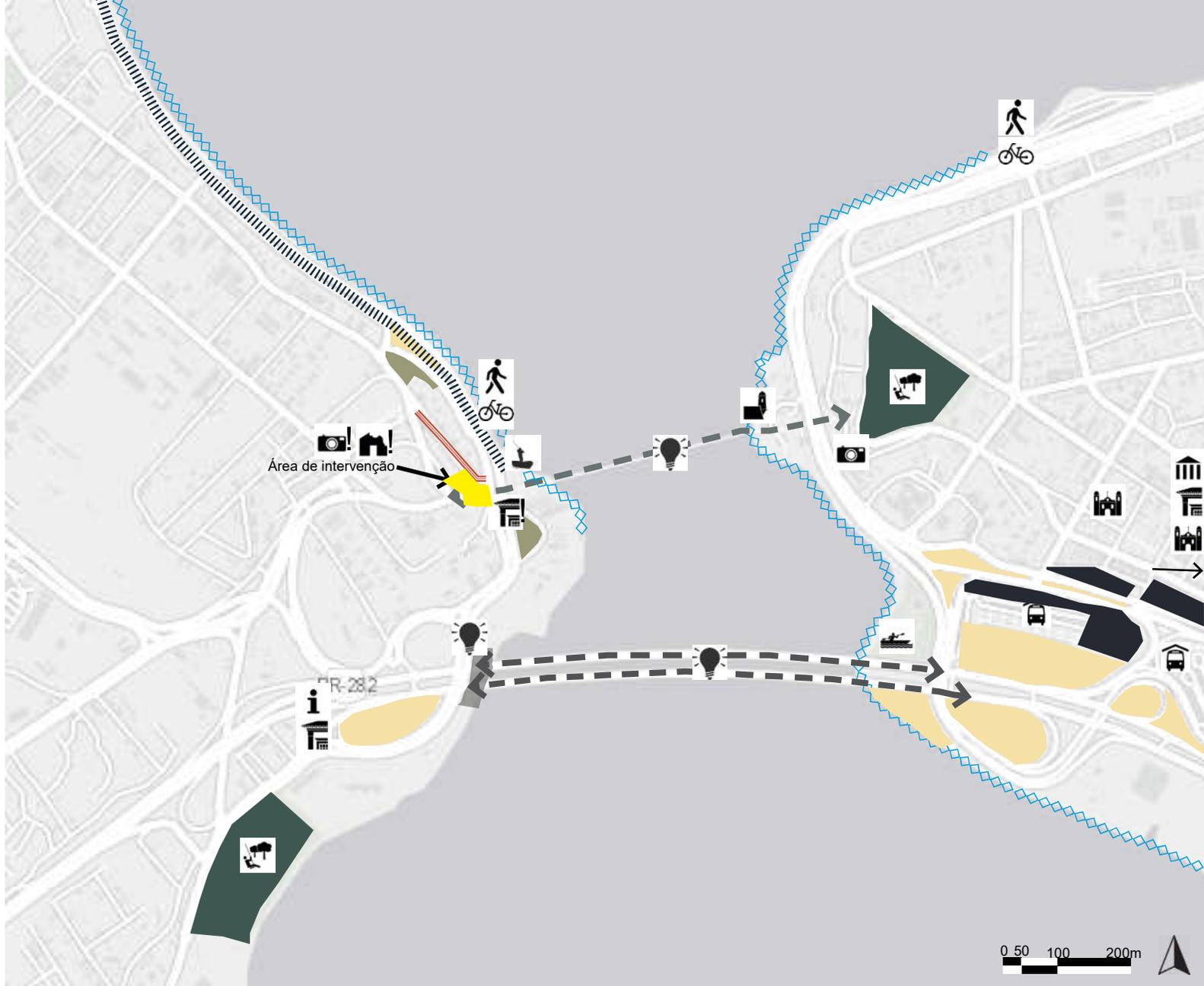
Terreno público vazio que poderá gerar novo ponto de atração pública, configurando-se como novo destino de conexão;

Espaços residuais em projetos de estrutura viária que podem ser qualificados;

Topografia acentuada, que pode proporcionar diferentes eixos de visão sobre a área em estudo e a Ilha de Santa Catarina;

Edificações de valor histórico, que restauradas, e com bom programa de uso, tornam-se pontos atrativos na cidade;

Roteiro histórico-turístico-cultural-esportivo já existente, com diversos pontos de interesse em curtas distâncias entre continente e ilha.



- |                        |  |                                   |   |  |
|------------------------|--|-----------------------------------|---|--|
| Parque Urbano          | Mirante                                  | Arquitetura Militar               | Arquitetura religiosa                                       | Área de intervenção  |
| Parque Náutico         | Terminal rodoviário                      | Arquitetura Histórica             | Museu   | Parque Urbano  |
| Informações Turísticas | Espaço para caminhar                     | Ciclovía                          | Ruínas remanescentes  | Requalificação paisagística e funcional  |
| Potencializar uso      | Oportunidade de requalificação do espaço | Pontes de conexão continente-ilha | Área com potencial para serem espaços públicos de qualidade | Área com potencial para espaço público de conexão continente-ilha (terreno sob as pontes Colombo Salles e Pedro Ivo) |
| Beira- Mar Continental | Rua compartilhada (14 de Julho)          | Borda d'água                      | Área com potencial para terem uso comercial                 |  |

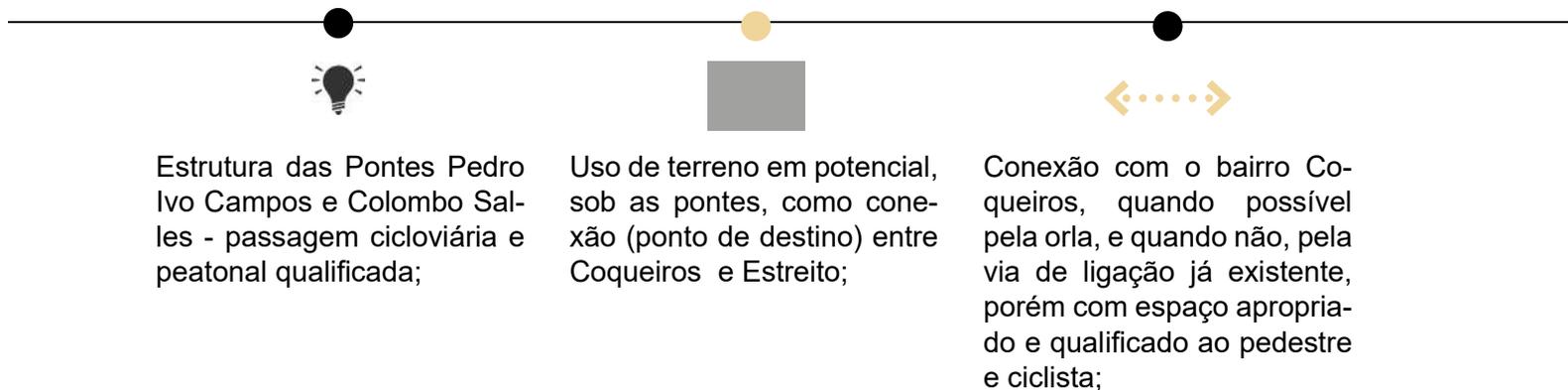
Neste capítulo serão abordadas as ideias estabelecidas para a área de intervenção, bem como as diretrizes gerais urbanas para a área de intervenção.

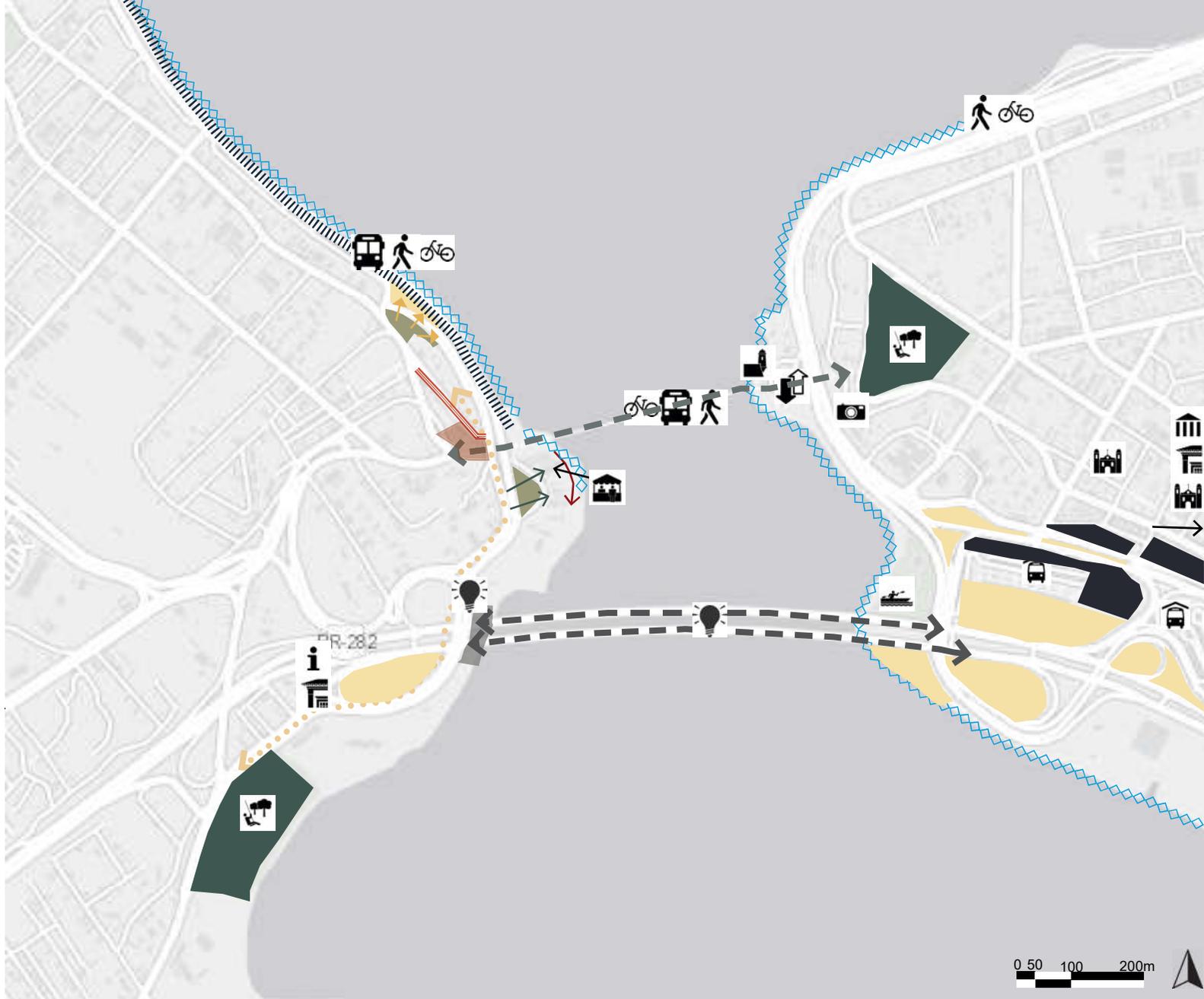
## 4. PARTIDO GERAL

## 4.1 DIRETRIZES GERAIS URBANAS

A partir do diagnóstico, percepção de vulnerabilidades e potencialidades, e embasamento teórico apresentados, as diretrizes gerais urbanas são apontadas, primeiramente de forma ampla, abrangendo as áreas continental e insular analisadas, objetivando o aperfeiçoamento nos espaços públicos da cidade, criando conexões entre lugares atrativos, colaborando com a mobilidade urbana, valorizando áreas em potencial, gerando usos compatíveis com as características espaciais locais, entre outros, e assim, promover a vitalidade desta parcela da cidade.

O mapa ao lado apresenta as diretrizes gerais urbanas, e, uma breve explanação, sobre algumas destas diretrizes, fora desenvolvida:

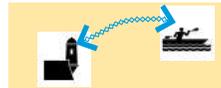




- |                        |  |                                   |                       |  |
|------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------|--|
| Parque Urbano          | Mirante                                  | Arquitetura Militar               | Arquitetura religiosa | Parque Urbano  |
| Parque Náutico         | Terminal rodoviário                      | Arquitetura Histórica             | Museu                 | Requalificação paisagística e funcional  |
| Informações Turísticas | Espaço para caminhar                     | Ciclovía                          | Ruínas remanescentes  | Áreas com potencial para serem espaços públicos de qualidade   |
| Potencializar uso      | Oportunidade de requalificação do espaço | Pontes de conexão continente-ilha | Área de Intervenção   | Área com potencial para espaço público de conexão continente-ilha (terreno sob as pontes Colombo Salles e Pedro Ivo) |
| Beira- Mar Continental | Rua compartilhada (14 de Julho)          | Borda d'água                      |                       | Áreas com potencial para terem uso comercial   |



Criação de roteiro turístico - histórico - cultural e esportivo, promovendo ambas as áreas de aterro e conectando-as à cidade.



Conexão entre Forte Santana e Parque Náutico via borda d'água, na Ilha, aproveitando o espaço do aterro.



Estímulo ao uso do Parque Náutico, bem como as áreas residuais rodoviárias com acesso à borda d'água.



Valorização da área próxima da borda d'água e a Ponte Hercílio Luz, como ATL, segundo determina o plano diretor.



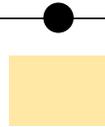
Extinção da Rua 14 de Julho (frente à Pioneira Pesqueira e Shaefer), transformando-a em espaço de apropriação público.



Rua 14 de Julho, à margem da área de intervenção, como via compartilhada;



Estreitamento de algumas vias da Av. Beira Mar Continental, com princípio de reversibilidade a longo prazo (caso a demanda de fluxo seja acentuada com a conclusão integral desta avenida);



Uso do espaço residual de canteiro de via para atrativo público (3400m<sup>2</sup>);



Frentes dos lotes na Beira Mar Continental utilizados como equipamentos atrativos para uso noturno, estimulando o uso comercial;



Possibilidade de expansão do hostel existente frente à Pioneira Pesqueira;



Reformulação da área ocupada pela Schaefer - desbloquear acesso à orla e torná-la pública. A empresa será relocada para parte da área da empresa Pioneira Pesqueira, visto que esta não realiza mais atividades industriais no local (somente venda de gelo direta, dos caminhões, já que este, quando em visita à dependências da empresa, não era mais produzido ali).



Requalificação da parte antiga da empresa Pioneira Pesqueira como Mercado Público, visto o valor arquitetônico desta edificação, cuja empresa foi instalada em 1959.

## 4.2 DIRETRIZES PARA A ÁREA DE INTERVENÇÃO

1. Construção de marco, no local onde situava-se o antigo corpo de guarda da bateria, resgatando a espacialização do platô acessado através da portada da antiga forte. O espaço servirá para exposição sobre o supracitado, e como ele atuava em relação ao sistema defensivo da Ilha de Santa Catarina;
2. Caminho para o Forte - restabelecimento do antigo traçado do caminho, como elemento de acesso ao espaço do platô da portada. Ressalta-se o fato de este não ser acessível, tal como as normas estabelecem. Para a acessibilidade, definem-se outros fluxos;
3. Acesso direto à Ponte Hercílio Luz pelo último platô estabelecido, ao nível da Rua Fúlvio Aducci, mesmo nível da cabeceira da Ponte;
4. Elevador diagonal - conexão entre os níveis estabelecidos na área de intervenção, e entre as ruas Fúlvio Aducci e Quatorze de Julho. Além do elevador, o espaço contará com área de apoio, sanitários e um pequeno café. Também contará com decks, que avançando os platôs servirão como espaço de mirante, extensão do café e pequeno espaço de estar;
5. Aproveitamento da estrutura da Ponte Hercílio Luz como passarela de ligação em nível mais baixo que o piso da Ponte, atravessando a Beira Mar Continental e conectando com o elevador panorâmico, instalado junto ao bloco de ancoragem da mesma;
6. Escadas como elemento de conexão vertical entre os níveis 17m e 24m, criando nova possibilidade de acesso entre níveis no espaço de talude.
7. Área livre para shows, eventos, exposições, feiras, etc., servindo como eixo de conexão entre os atrativos, desbloqueando a paisagem e a vista para a ilha;
8. Área externa ao novo Mercado Público (criado como forma de requalificação da primeira sede da empresa Pioneira Pesqueira), coberta, servindo como extensão deste, com mesas e locais de estar;
9. Requalificação e restauro da edificação em ruínas, transformando-a em espaço para informações, sanitários e espaço de oficinas;
10. Elevador panorâmico instalado junto ao bloco de ancoragem da Ponte Hercílio Luz (minimizando efeito de tal intervenção nesta), atuando como conexão vertical entre os níveis da supracitada, o nível da passarela (tópico 5) e o nível do solo, facilitando o acesso a estes. Instalado também na parte insular, próximo ao Forte de Santana, otimizando a conexão continente-ilha, vencendo a topografia acidentada e resgatando a importância de ligação entre Forte de São João - Ponte - Forte de Santana, alusiva ao século XVIII, quando o sistema defensivo foi estabelecido.
11. Trapiche para barcos de pesca, pois considera-se a importância da pesca artesanal, tão característica da cultura local, como apropriação de espaço também. Barcos e pescadores e sua relação com a água, que persiste mesmo com toda a “descharacterização” do espaço da borda d’água;
12. Trapiche para embarque/desembarque de passageiros em passeios turísticos ou travessia marítima entre continente-ilha;
13. Área de estar à borda d’água, a fim de estimular a proximidade com o tal elemento;
14. Área com playground e meia quadra para estímulo das brincadeiras e incentivo ao início da prática esportiva entre pais e filhos, irmãos, etc.;
15. Área para piquenique, próximo à borda d’água, estimulando a permanência no local por maior período de tempo.
16. Ponto para esportes aquáticos, como o uso de caiaque, ou standup (quando as condições bioclimáticas permitirem);
17. Estimular a circulação entre o hostel e a casa de linguagem eclética, que transformada em café a galeria de arte, externamente sediará exposições ou instalações artísticas e espaço externo ao café.

### ZONEAMENTO

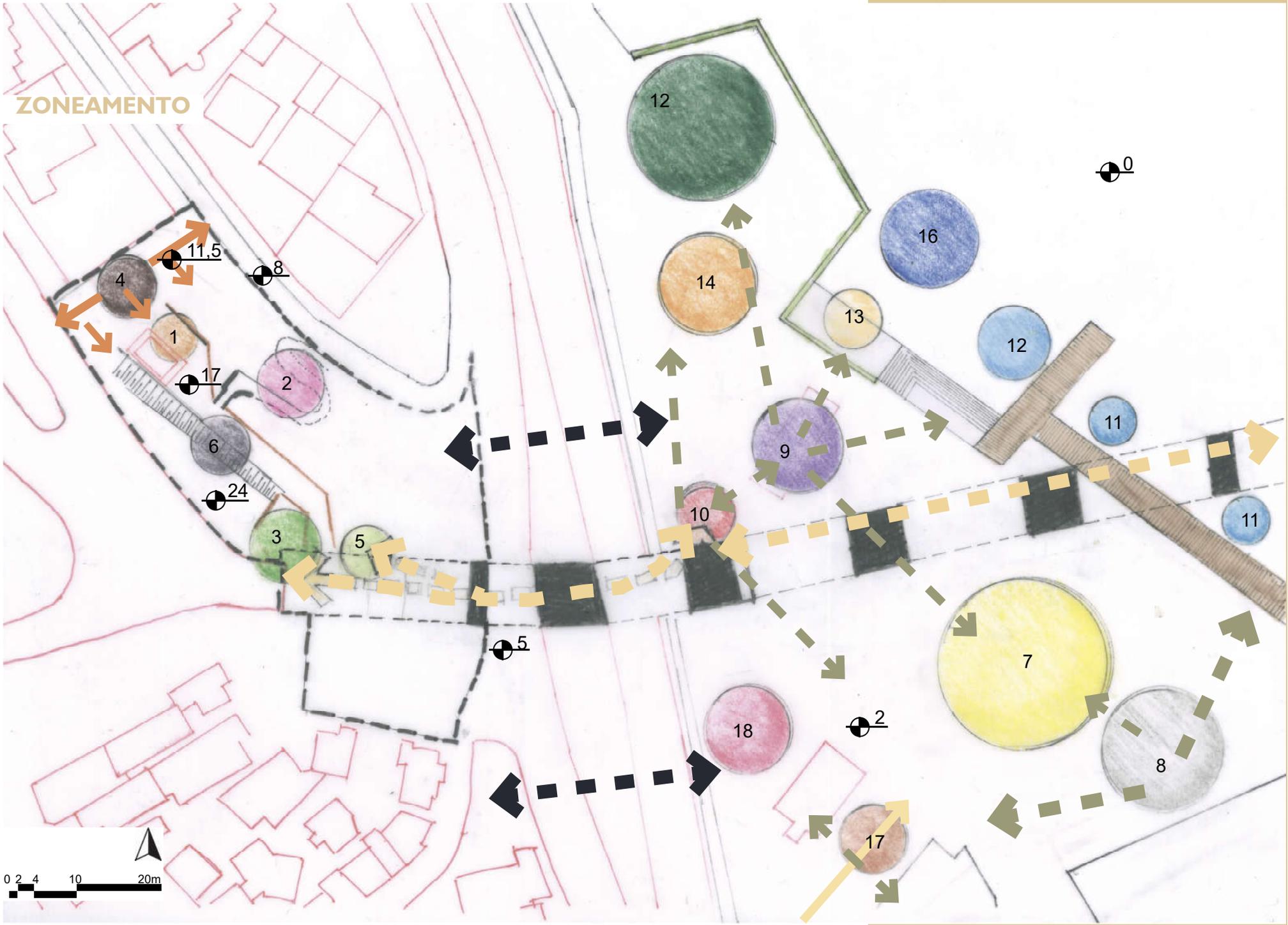


Figura 97: Zoneamento proposto para a área de intervenção



Figura 98: Nova espaço de café.

1

Figura 99: Mercado Público ocupando os galpões mais antigos da Pioneira Pesqueira.



2

Figura 100: Área sob a Ponte Hercílio Luz.



3

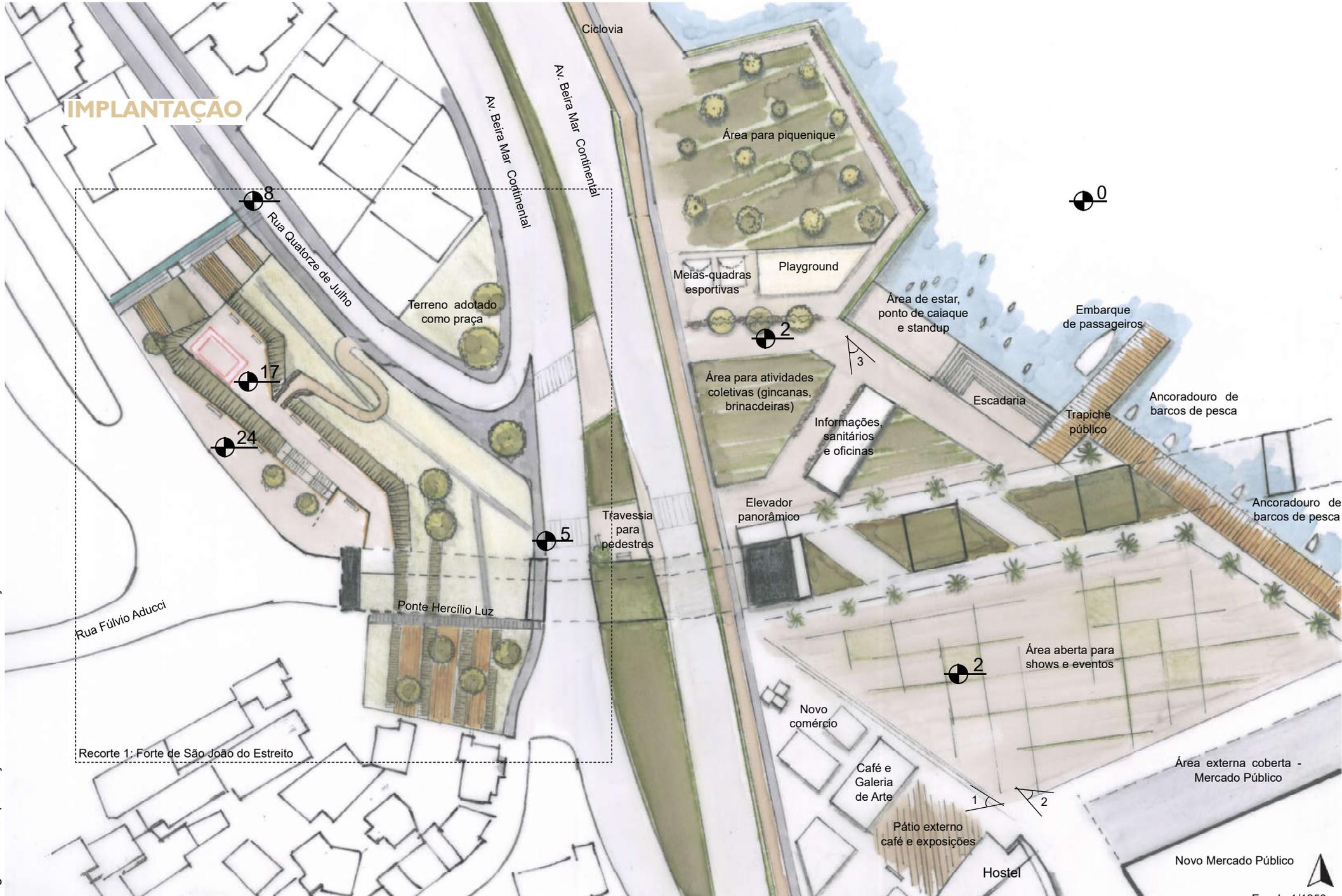


Figura 101: Implantação Geral da área de intervenção

### 4.3 O FORTE DE SÃO JOÃO DO ESTREITO

O marco principal deste projeto tem a intenção o reconhecimento do antigo Forte de São João do Estreito, como local de memória da cidade, restabelecendo parte de seu espaço e elucidando sua função de cruzar fogos com o Forte de Santana, como parte integrante do sistema defensivo da Ilha de Santa Catarina.

As ruínas remanescentes, seguindo os critérios de classificação esplanados na abordagem sobre patrimônio histórico e ruínas, pode ser tratada como ruína romântica, e apesar de terem sofrido saques e soterramentos pela ação humana, não se enquadram em tal termo porque não permanece como um marco de conflito ou guerra, e seu fim não foi por motivo súbito, mas sim, como algo que sofreu um processo mais natural de arruinamento por perda de funções. Também não se enquadra como ruína arqueológica porque sua condição estrutural não é tão frágil.

De acordo com os estudos e correntes do restauro estabelecidos, a filosofia adotada por Cesare Brandi, utilizada em muitos casos atualmente, busca o respeito pelo bem em que se está intervindo, respeitando sua pátina natural.

Outro ponto a ser justificado na tomada de decisão projetual é que, o antigo Forte

de São João do Estreito, não será reconstruído, pois sua área original já prescreveu, e um dos princípios adotados será evitar um falso histórico.

A ideia de restabelecer a unidade em potencial, não se associa a reconstruir o forte como já mencionado, porém, a ideia de recriar a espacialização do antigo forte é levada adiante, buscando restabelecer sua área de contorno, onde é fisicamente possível, visto que boa parte da área encontra-se já consolidada pelo sistema viário, ou outras edificações (casas do Exército).

Como propostas para a área de intervenção, além das supramencionadas, elencam-se:

- Delimitar o contorno de parte do antigo forte como evocativo da memória do local;
- Criar um mirante, como forma de fortalecer os eixos visuais da paisagem de entorno, e vista para a Ilha de Santa Catarina;
- Estabelecer o local como área musealizada, oferecendo os equipamentos necessários para tal;
- Viabilizar a conexão com o Forte de Santana, com o qual formava conjunto defensivo.

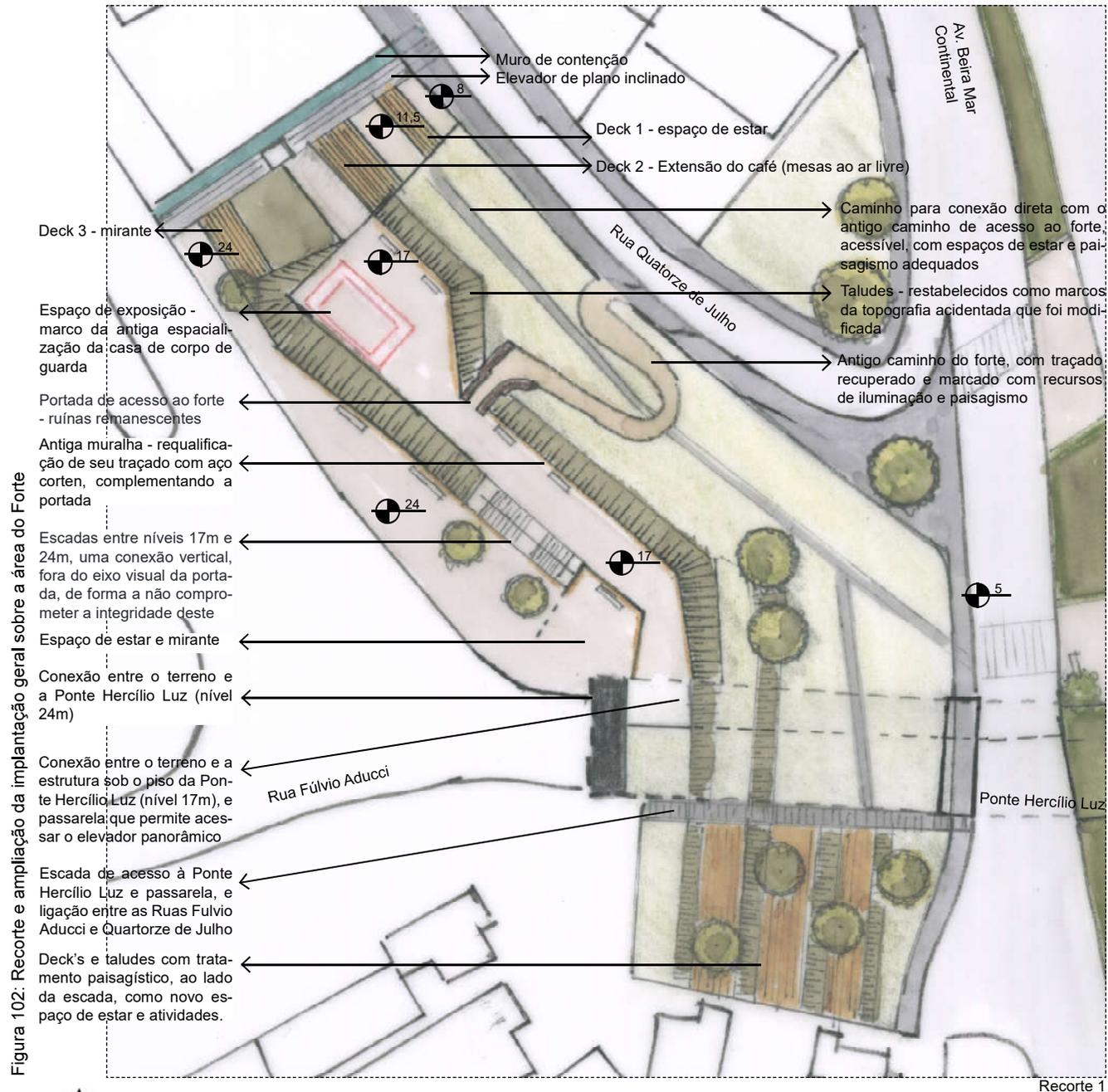


Figura 102: Recorte e ampliação da implantação geral sobre a área do Forte

### CORTE I

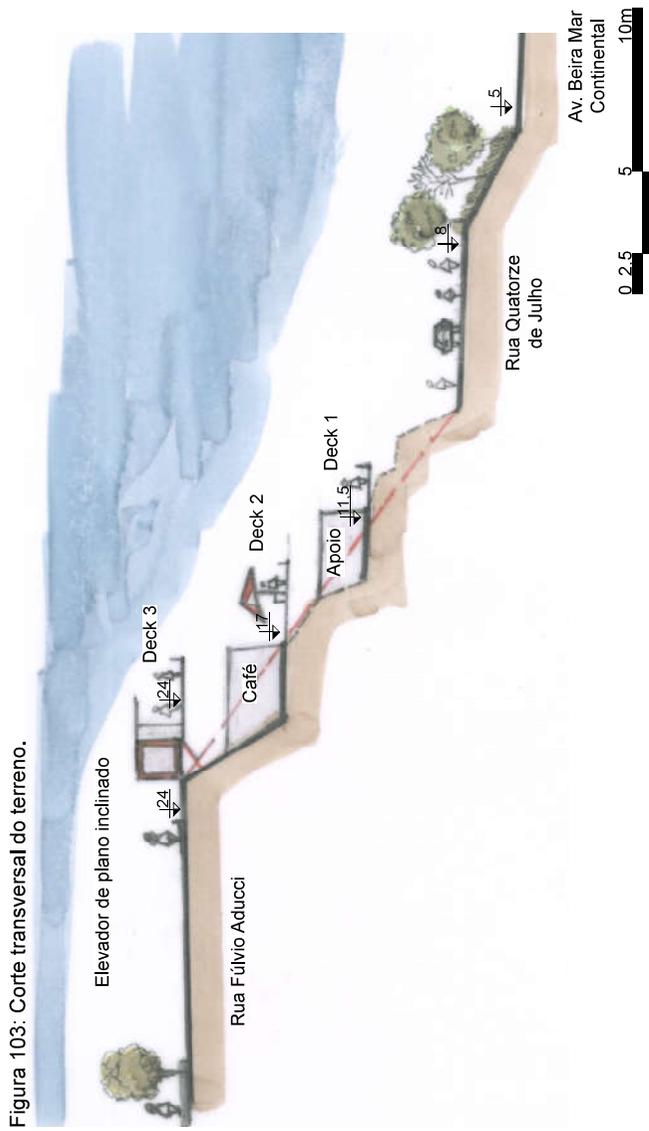


Figura 103: Corte transversal do terreno.

### CORTE 2

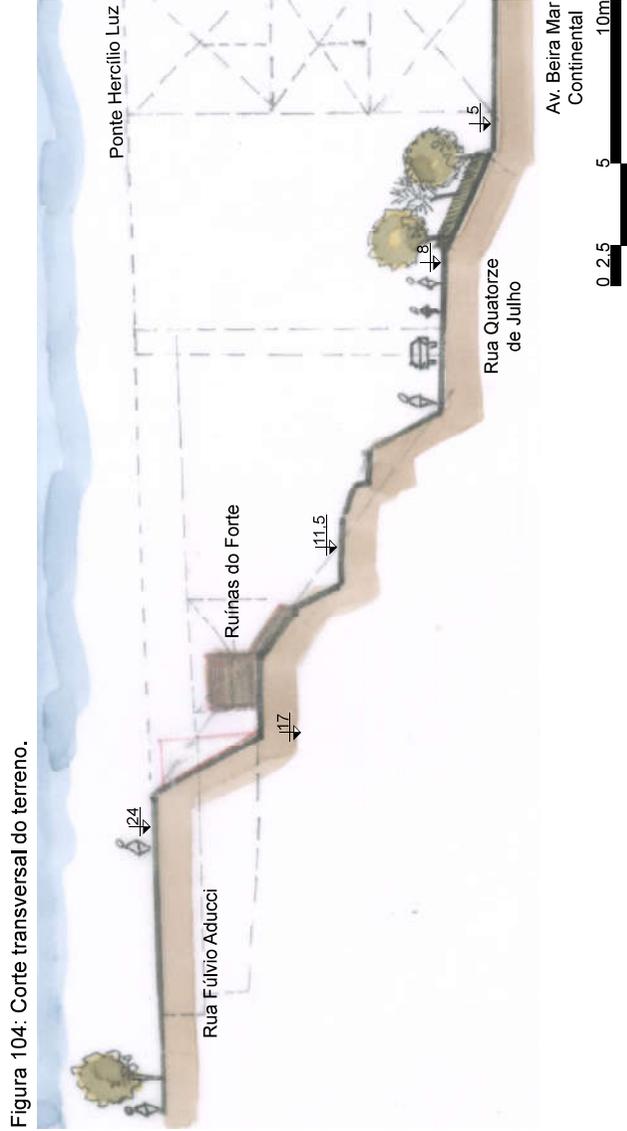


Figura 104: Corte transversal do terreno.

### CORTE 3

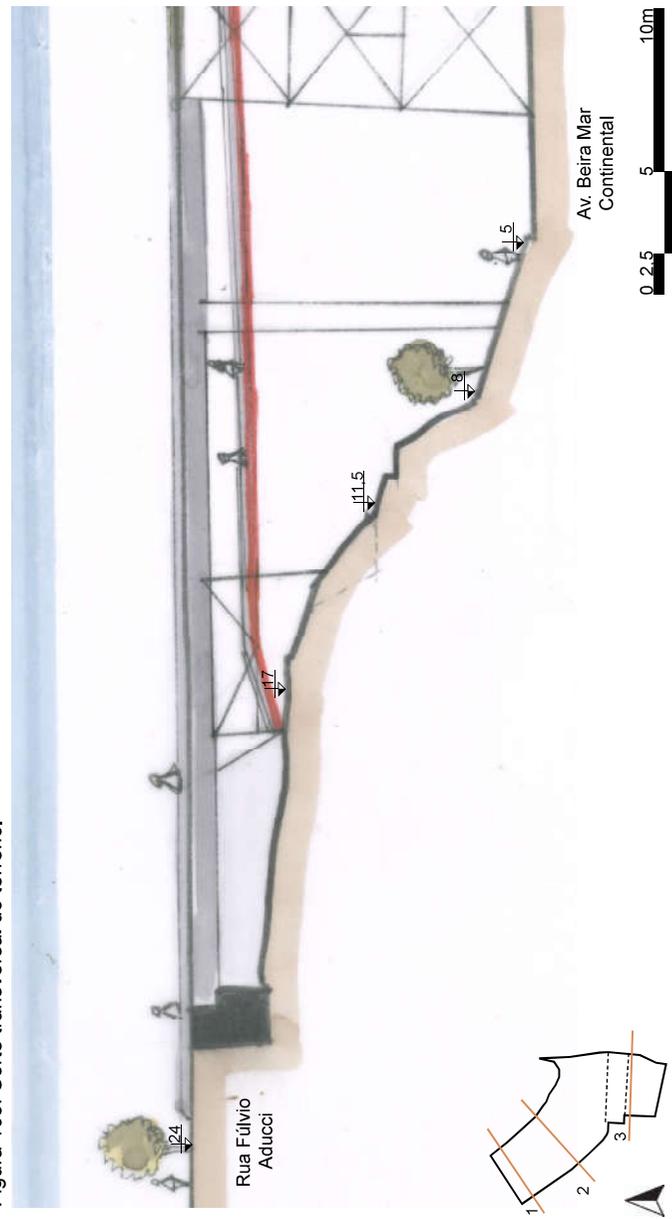
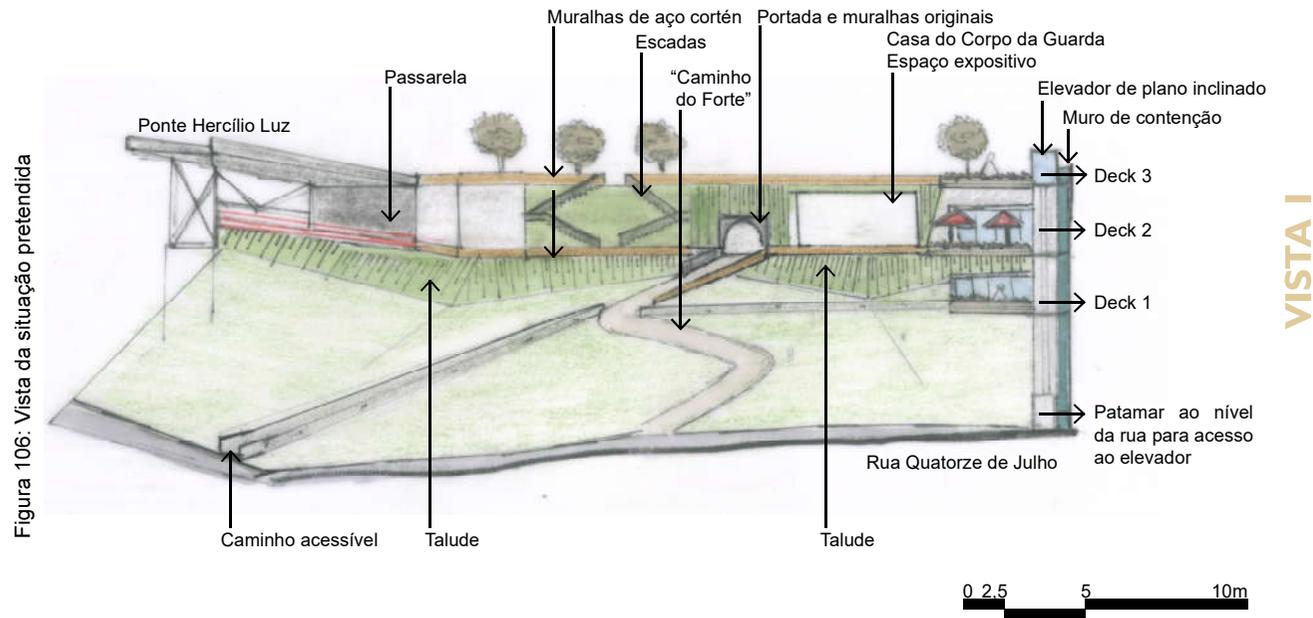


Figura 105: Corte transversal do terreno.



### 4.3.1 ALTERAÇÕES NA TOPOGRAFIA DO TERRENO ATUAL

Num comparativo estabelecido entre o projeto de reforma do Forte, datado de 1864, e a topografia atual do terreno, foram considerados o uso de aterros e cortes de terra, justificados pelo redesenho topográfico de parte do antigo Forte, afinal, o relevo acidentado, aliado ao uso de taludes era comum nas fortificações da região, devido a peculiar topografia da Ilha de Santa Catarina e arredores. Por tratar-se de um terreno muito íngreme, o uso de platôs e taludes passa a promover sua acessibilidade, além de requalificar a espacialização de seu uso enquanto fortificação militar.

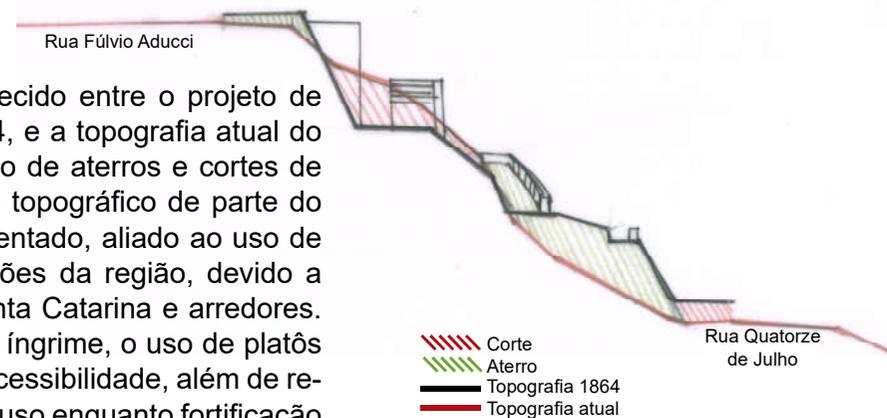


Figura 107: Cortes e aterros no terreno.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS



Um espaço público é capaz de tornar-se ponto de união, tal como o coração de uma comunidade. Esse espaço não se fará sozinho, não será espontâneo (dificilmente), e necessitará de incentivos por parte governamental e administrativa, quanto engajamento local, afinal, sem tais espaços na cidade está se fadando a privatização da vida pública.

A evocação da memória através de um patrimônio material, inserida no contexto urbano atual, em primeiro momento é sempre tido como intocável, delicado, ou pior, chama-se velharia, o que acaba distanciando ainda mais as pessoas de sua identidade cultural. Portanto, este projeto visa associar ao cotidiano das pessoas (através do espaço público atrativo), o patrimônio cultural edificado, mostrando que este é acessível e deve ser promovido na cidade.

O projeto também busca a conexão entre continente e Ilha, tendo em vista a contextualização do sistema defensivo da Ilha de Santa Catarina, onvde o forte de São

João do Estreito cruzava fogos com o forte de Santana. Conjuntamente, atua na valorização da orla marítima, restabelecendo a conexão com a borda d'água no canal do Estreito, ponto este de fundamental importância para travessia marítima até o século XX.

A busca por novas conexões, fez promover o aproveitamento do potencial estrutural da Ponte Hercílio Luz, tornando-a principal eixo de travessia por transporte coletivo, peatonal e ciclístico, tornando-a acessível por mais pontos, tanto horizontal quanto verticalmente, através de elevadores panorâmicos e passarelas.

Por fim, cabe ressaltar que este projeto poderá ser ponto de partida para a mudança da percepção dos espaços ociosos, ou não utilizados em seu potencial, da cidade, devolvendo às pessoas a vitalidade da cidade através de lugares com os quais se identificam. E igualmente, fazer despertar a atenção e valorização ao patrimônio cultural brasileiro (não só arquitetônico, mas em todas as suas vertentes).

# REFERÊNCIAS



ANDRADE JUNIOR, N. A re-semantização das ruínas na modernidade e sua dignificação pela arquitetura contemporânea. In: ENCONTRO NACIONAL DE ARQUITETOS, ARQUIMEMÓRIA, 3., 2008, Salvador. Anais... Salvador: IAB, 2008.

BRANDI, C. Teoria da restauração. Cotia: Artes e Ofícios, 2004.

BONDUKI, Nabil. Intervenções Urbanas na Recuperação de Centros Históricos. Brasília, DF: Iphan / Programa Monumenta, 2010.

BOSI, Ecléa. Memória e sociedade - lembranças de velhos. 3ed. São Paulo: Cia das Letras, 1994.

CUNHA, Fernanda Craveiro. Manual Prático: manutenção, conservação e restauro de edificações de valor cultural. CECI (Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada). Olinda: CECI, 2008.

GEHL, Jan. Cidade para Pessoas. Tradução Anita Di Marco. - 2 ed. - São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte; A vida nas cidades: como estudar. Tradução Anita Di Marco. - 1ed. - São Paulo: Perspectiva, 184 p., 2018.

LIMA, Sérgia Maria Mota Castanho Correia de Noronha. Intervenções de Conservação e Restauro do Patrimônio Edificado. Monografia. Porto, Universidade Fernando Pessoa, 2015.

RODRIGUES, Sara Alexandra Marcelo. Intervenção em ruínas: Caso de Estudo: Aldeia de Banrezes, Macedo de Cavaleiros. Covilhã, Universidade da Beira Anterior (Dissertação de mestrado), 2012.

SOARES, Iopanan. ESTREITO: VIDA E MEMÓRIA. 2Ed. Florianópolis: Lunardelli, 1991.

TENORIO, Gabriela de Souza. Ao desocupado em cima da ponte. Brasília, arquitetura e vida pública. Brasília, Universidade de Brasília (Tese de doutorado), 2012.

ARCHDAILY - Menção Honrosa no Concurso Nacional Parque do Mirante de Piracicaba Apiacás Arquitetos. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/759952/mencao-honrosa-no-concurso-nacional-parque-do-mirante-de-piracicaba-apiacas-arquitetos>> Acesso em: 10/08/2018.

---

ARCHDAILY - Primeiro lugar no concurso para a Revitalização da Praça Feira-Mar em Antonina / Arquitetura pela Rua + Mag +Metropolitano + Valls. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/791037/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-revitalizacao-da-praca-feira-mar-em-antonina-arquitetura-pela-rua-plus-mag-plus-metropolitano-plus-valls>> Acesso em: 14/08/2018.

BRASIL - FUNDAJ. Forte do Presépio/ Forte do Castelo. Disponível em: <[http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1042:forte-do-presepio-forte-do-castelo&catid=41:letra-f](http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&view=article&id=1042:forte-do-presepio-forte-do-castelo&catid=41:letra-f)> Acesso em: 22/08/2018.

FORTALEZAS.ORG. Forte São João do Estreito. Disponível em: <[http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id\\_fortaleza=18](http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id_fortaleza=18)>. Acesso em: 10/08/2018.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. Disponível em: <<https://www.pps.org/>> Acesso em: 13/09/2018.

DAMIÃO, Carlos. Memória de Florianópolis: o rico patrimônio do Estreito. Disponível em: <<https://ndonline.com.br/florianopolis/coluna/carlos-damiao/memoria-de-florianopolis-o-rico-patrimonio-do-estreito>>. Acesso em: 9.Out.2018.

FORTALEZAS.ORG. Forte São João do Estreito. Disponível em: <[http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id\\_fortaleza=18](http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id_fortaleza=18)>. Acesso em: 10/08/2018.

GONÇALVES, Michael. Beira-Mar Continental contribui pouco com a mobilidade no trânsito da Grande Florianópolis. Notícias do Dia. Disponível em: <<https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/beira-mar-continental-contribui-pouco-com-a-mobilidade-no-transito-da-grande-florianopolis>>. Acesso em: 9.Out.2018.

GRAÇA, da Carrilho. Museu Arqueológico da Praça Nova do Castelo de São Jorge. Disponível em: <<http://jlcg.pt/castelo>>. Acesso em: 4.Out.2018.

METROPOLITANO Arquitetos. Feira-Mar. Disponível em: <<http://www.metropolitano.arq.br/#feira-mar/>>. Acesso em: 04.Out.2018.

PACHECO, Ricardo. Os Setenta Anos do Estreito - por Carlos Damião. Disponível em: <<https://ricardopacheco9736.wordpress.com/tag/estreito/>>. Acesso em: 23.Out.2018.

PONTE VIVA. Disponível em: <[ponte-viva.webflow.io](http://ponte-viva.webflow.io)>. Acesso em: 13.Set.2018.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. Disponível em: <<https://www.pps.org/>> Acesso em: 13/09/2018.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. The Waterfront Renaissance. Disponível em: <<https://www.pps.org/article/waterfrontsoverview>>. Acesso em: 30.Set.2018.

## CRÉDITOS DAS IMAGENS

CAPA:

Vista de estrutura remanescente, túnel com cobertura abobadada, que pertenceu ao antigo Forte de São João do Estreito. Acervo de Edson Silva, 1999. In: <[http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id\\_fortaleza=18](http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id_fortaleza=18)> Acesso em: 10.Ago.2018.

p. 19:

Figura 1: Mapa das divisões dos estados brasileiros, com destaque para o Estado de Santa Catarina, em modificação da autora. In: <[pt.wikipedia.org](http://pt.wikipedia.org)> Acesso em: Jul.2017.

Figura 2: Mapa da divisão de bairros em Florianópolis, marcando o Bairro do Estreito, em modificação da autora. In: <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/pagina/florianopolis-do-futuro.html>> Acesso em: Jul.2017.

Figura 3: Recorte da região do Estreito - Google Maps com alterações da autora. Acesso em: 27.Out.2018.

p. 28:

Figura 4: Ruínas da Capela de Mocambinho-MG. IEPHA-MG <<http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/noticias/288-iepha-mg-reconhece-as-ruinas-da-capela-de-mocambinho-como-patrimonio-cultural-do-estado>>. Acesso em: 26.Out.2018.

Figura 5: Ruína da Anhalter Bahnhof, Berlim. In: <<https://www.agendaberlim.com/ruinas-segunda-guerra-berlim/>>. Acesso em: 26.Out.2018.

Figura 6: Ruínas arqueológicas do Museo del Templo Mayor, Cidade do México. In: <[cdn.mexicodestinos.com](http://cdn.mexicodestinos.com)>. Acesso em: 26.Out.2018.

Figura 7: Falsa ruína na Quinta de Monserrate, Sintra (Portugal). In: <<https://olhares.sapo.pt/>>. Acesso em: 26.Out.2018.

p. 30:

Figura 8: Mercado de Tajano. In: <[https://www.domusweb.it/it/notizie/2013/10/30/\\_2a\\_p\\_a\\_raccontare\\_traiano.html](https://www.domusweb.it/it/notizie/2013/10/30/_2a_p_a_raccontare_traiano.html)>. Acesso em: 25.Set.2018.

p. 33:

Figura 9: Strøget (1954). In: <<http://integraldesignfactory.net/2018/01/03/evolution-of-cities-the-street-for-pedestrians/>>. Acesso em: Set.2018.

Figura 10: Strøget (2018) - In: <<http://integraldesignfactory.net/2018/01/03/evolution-of-cities-the-street-for-pedestrians/>>. Acesso em: Set.2018.

p. 35:

Figura 11: The Place Diagram. In: <<https://www.pps.org/article/grplacefeat>>. Acesso em: 28.Set.2018.

p.37:

Figura 12: Beira-Mar Continental. Acervo: autora.

p. 38:

Figura 13: Área industrial onde foi instalado o Granville Public Market (Canadá). In: <<https://granvilleisland.com/history/public-market>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

Figura 14: Granville Public Market (atual) (Canadá). In: <<http://dailyhive.com/vancouver/vancouver-winter-farmers-markets-2016>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

Figura 15: Área portuária onde foi instalado o Liberty State Park (Estados Unidos).. In: <<https://www.robertgeddesarchitect.com/urbanism/liberty-state-park/>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

Figura 16: Liberty State Park (2018) (Estados Unidos). In:<<https://www.robertgeddesarchitect.com/urbanism/liberty-state-park/>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

p. 39:

Figura 17: London Eye (Inglaterra) . In: <<https://www.musement.com/br/londres>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

Figura 18: Esplanade Park (Finlândia). In: <<https://www.espanol.skyscanner.com/trip/helsinki-finlandia/cosas-para-hacer/parque-esplanadi>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

p.40:

Figura 19: Travessia de pedestres em Milwaukee, Wisconsin (Canadá). In: <<https://www.pps.org/article/turnwaterfrontaround>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

Figura 20: Área portuária onde foi instalado o Aker Brygge Harborfront em Oslo (Noruega). In: <<https://digitaltmuseum.no/011012614692/akers-mekaniske-verksted>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

Figura 21: Aker Brygge Harborfront em Oslo (Noruega). In: <<https://www.visitoslo.com/en/product/?TLp=282572>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

p.41:

Figura22: Beira-Mar em Montreal (Canadá). In: <<https://www.pps.org/article/turnwaterfrontaround>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

Figura 23: Mayo Great Western Greenway. In: <<https://www.irishtimes.com/life-and-style/travel/ireland/the-story-behind-ireland-s-greenway-success-1.3352239>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

p.42:

Figura 24: Porto de Auckland (Nova Zelândia). In: <<https://www.pps.org/article/turnwaterfrontaround>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

Figura 25: Calçadão de Copacabana, Rio de Janeiro-RJ. In: < <https://www.pps.org/article/turnwaterfrontaround>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

Figura 26: Beira-Mar de Brighton (Inglaterra). In: <<https://www.pps.org/article/turnwaterfrontaround>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

p.43:

Figura 27: Prefeitura de Estocolmo (Suécia). In:<<https://www.pps.org/article/turnwaterfrontaround>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

Figura 28: Parque Metropolitano Simón Bolívar, Bogotá (Colômbia). In: <<https://www.idrd.gov.co/parque-metropolitano-simon-bolivar>>. Acesso em: 12.Nov.2018.

p. 46:

Figura 29: Ruínas do Casarão Macedo, Antonina-PR. In: <<http://www.metropolitano.arq.br/#/feira-mar/>>. Acesso em: 13.Set.2018.

p.47:

Figura 30: Cenário do projeto para a Praça Feira-Mar, Antonina-PR. In:<<http://www.metropolitano.arq.br/#/feira-mar/>>. Acesso em: 13.Set.2018.

p. 48:

Figura 31: Cenário do projeto para a Praça Feira-Mar, Antonina-PR. In:<<http://www.metropolitano.arq.br/#/feira-mar/>>. Acesso em: 13.Set.2018.

Figura 32: Cenário atual da Praça Feira-Mar, Antonina-PR. In:< <https://www.viagensecaminhos.com>>. Acesso em: 2.Nov.2018.

Figura 33: Cenário do projeto para a Praça Feira-Mar, Antonina-PR. In:<<http://www.metropolitano.arq.br/#/feira-mar/>>. Acesso em: 13.Set.2018.

Figura 34: Cenário atual da Praça Feira-Mar, Antonina-PR. In:<[kekanto.com.br/biz/praca-feira-mar](http://kekanto.com.br/biz/praca-feira-mar)>. Acesso em: 2.Nov.2018.

Figura 35: Implantação geral da proposta vencedora, com alterações da autora. In: <<http://www.metropolitano.arq.br/#feira-mar/>>. Acesso em: 13.Set.2018.

p. 50:

Figura 36: Museu Arqueológico da “Praça Nova do Castelo de São Jorge”. In: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-20123/musealizacao-da-area-arqueologica-da-praca-nova-do-castelo-de-s-jorge-carrilho-da-graca-arquitectos>>. Acesso em: 12.Set.2018.

p.51:

Figura 37: Vista geral do espaço de intervenção. Museu Arqueológico da “Praça Nova do Castelo de São Jorge”. In: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-20123/musealizacao-da-area-arqueologica-da-praca-nova-do-castelo-de-s-jorge-carrilho-da-graca-arquitectos>>. Acesso em: 12.Set.2018.

Figura 38: Localização das áreas do Castelo de São Jorge. In: <<https://mapadomundo.org/lisboa/castelo-de-sao-jorge/>>. Acesso em: 10.Out.2018.

Figura 39: Maquete desenvolvida pelo escritório. In: Revista Croqui, Edição nº 170 - João Luis Carrilho da Graça 2002-2013.

p.52:

Figura 40: Perímetro murado com aço corten. Museu Arqueológico da “Praça Nova do Castelo de São Jorge”. In:

Figura 41: Mobiliário e escada de pedra calcária. Museu Arqueológico da “Praça Nova do Castelo de São Jorge”.

Figura 42: Núcleo da Idade do Ferro. Museu Arqueológico da “Praça Nova do Castelo de São Jorge”.

Figura 43: Núcleo doméstico muçulmano. Museu Arqueológico da “Praça Nova do Castelo de São Jorge”.

p.53:

Figura 44: Implantação da área musealizada. Museu Arqueológico da “Praça Nova do Castelo de São Jorge”. In: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-20123/musealizacao-da-area-arqueologica-da-praca-nova-do-castelo-de-s-jorge-carrilho-da-graca-arquitectos>>. Acesso em: 12.Set.2018.

Figura 45:

Figura 46:

Figura 47:

Figura 48:

p.56:

Figura 49: Corte do terreno. Elaborado pela autora. 2018.

Figura 50: Corte ampliado na parte onde estão as ruínas. Elaborado pela autora. 2018.

Figura 51: Foto da área de entorno. Acervo da autora. 2018.

p.57:

Figura 52: Desenho do terreno em sobreposição do antigo projeto do Forte, com detalhe para as ruínas remanescentes e indicações de fotografias. Elaborado pela autora. 2018.

Figura 53: Vestígios remanescentes da muralha de entrada da portada de acesso ao Forte. Acervo: autora.

Figura 54: Vestígios remanescentes da muralha de entrada da portada de acesso ao Forte. Acervo: autora.

Figura 55: Situação do acesso à portada do antigo Forte. Acervo: autora.

Figura 56: Parte da muralha e da portada do antigo forte, atenção à portada, parcialmente soterrada e fechada com tijolos. Acervo: autora.

p.58:

Figura 57: Rua Quatorze de Julho. Acervo: autora.

Figura 58: Rua Quatorze de Julho. Acervo: autora.

Figura 59: Vista do terreno. Acervo: autora.

Figura 60: Ruínas remanescentes. Acervo: autora.  
Figura 61: Vista para o terreno. Acervo: autora.  
Figura 62: Vista do nível mais alto do terreno para a Ilha. Acervo: autora.  
Figura 63: Desenho do terreno com indicações de fotografias. Acervo: autora.

p.59:  
Figura 64: Av. Beira-Mar Continental. Acervo: autora.  
Figura 65: Beira-Mar Continental. Acervo: autora.  
Figura 68: Pesqueira Pioneira. Acervo: autora.  
Figura 67: Schaefer Yachts. Acervo: autora.  
Figura 69: Casa eclética. Acervo: autora.  
Figura 70: Vista para a ponte. Acervo: autora.  
Figura 71: Forte de Santana. Acervo: autora.

p.60:  
Figura 72: Plano espanhol da Ilha de Santa Catarina em 1778.

p.62:  
Figura 73: Croqui do Forte segundo mapa espanhol de 1777. Elaborado pela autora.  
Figura 74: Croqui do Forte segundo mapa espanhol de 1778. Elaborado pela autora.

p.63:  
Figura 75: Croqui do Forte segundo o projeto de 1864. Elaborado pela autora.  
Figura 76: Planta e nivelamento do local do antigo Forte de São João com as novas obras, Santa Catharina (1864) pelo 1º tenente de engenharia Antônio Pereira Rebouças Filho, copiada pelo major Umbelino Alberto de Campo Limpo em 1873 (sic), com aquarela com legenda, seta norte e escala 1;500 em metros (56,5 cm x 47 cm).Acervo da mapoteca do Arquivo Histórico do Exército (RJ). In:< [http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id\\_fortaleza=18](http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id_fortaleza=18)>. Acesso em: Ago.2018.  
Figura 77: Único remanescente do Forte, a portada abobadada. Construção da Ponte Hercílio Luz.

p.64:  
Figura 78: Corte esquemático segundo projeto de 1864. Elaborado pela autora com base no projeto de 1864.  
Figura 79: Espacialização do antigo Forte sobre a cartografia atual. Elaborado pela autora com base no projeto de 1864.

p.65:  
Figura 80: Florianópolis em 1920, antes da ponte Hercílio Luz - ponta do estreito com o canal que separa o continente da Ilha de Santa Catarina. In: Florianópolis Antigamente (Página do Facebook). Acesso: 22.Out.2018.  
Figura 81: Início da construção da Ponte Hercílio Luz, em 1922. Acervo: Casa da Memória.  
Figura 82: Estreito em 1929. Acervo: Velho Lobo do Mar.

p.66:  
Figura 83: Aerofotografia da área em estudo, em 1938. IPUF.  
Figura 84: Aerofotografia da área em estudo, em 1977. IPUF.

p.67:  
Figura 85: Aerofotografia da área em estudo, em 1994. IPUF.  
Figura 86: Aerofotografia da área em estudo, em 2012. IPUF.

p.74:  
Figura 87: Beira-Mar Continental. Acervo: autora.

p.76:

Figura 88: Recorte da área em estudo. PMF, 2014.

p.77:

Figura 89: Forte de São Luís da Praia de Fora, classificado como ACI. PMF, 2014.

Figura 90: Forte de Santana, classificado como ATL. PMF, 2014.

Figura 91: Terreno do antigo Forte de São Luís da Praia de Fora, 1994.

p.79:

Figura 92: Níveis de entorno da AEBT, da Ponte Hercílio Luz.

p.80:

Figura 93: O destaque ao edifício que altera a paisagem do entorno da ponte Hercílio Luz evidencia a importância no controle de altura das edificações de entorno. Visada preferencial a partir do trapiche do Píer 21. IPHAN-SC, 2013. In: Balthazar, 2015.

Figura 94: Simulação de novas construções no Setor E1 (porção continental) com alturas máximas propostas pelo IPHAN/SC. Fonte: Google Earth, acesso agosto de 2015, com alterações. In: Balthazar, 2015.

Figura 95: Simulação de novas construções no Setor E1 (porção continental) com alturas máximas definidas pelo Plano Diretor Municipal. Fonte: Google Earth, acesso agosto de 2015, com alterações. In: Balthazar, 2015.

p.81:

Figura 96: Ventos frequentes, Florianópolis.

p.97:

Figura 97: Zoneamento proposto para a área de intervenção. Elaborado pela autora.

p.98:

Figura 98: Nova espaço de café. Elaborado pela autora.

Figura 99: Mercado Público ocupando os galpões mais antigos da Pioneira Pesqueira. Elaborado pela autora.

Figura 100: Área sob a Ponte Hercílio Luz. Elaborado pela autora.

p.99:

Figura 101: Implantação Geral da área de intervenção, estabelecendo as diretrizes projetuais. Elaborado pela autora.

p.101:

Figura 102: Recorte e ampliação da implantação geral sobre a área do Forte, estabelecendo suas diretrizes e pormenores. Elaborado pela autora.

p.102:

Figura 103: Corte transversal no terreno, mostrando com clareza os níveis de platôs estabelecidos, elevador de plano inclinado, etc. Elaborado pela autora.

Figura 104: Corte transversal no terreno, com a projeção da Ponte Hercílio Luz, a fim de estabelecer pontos de ligação com esta mesmo. Elaborado pela autora.

Figura 105: Corte transversal no terreno, na altura da Ponte Hercílio Luz, para demonstrar a ligação por passarela e o quanto sua estrutura pode influenciar no projeto. Elaborado pela autora.

p.103:

Figura 106: Vista da situação pretendida com todas as diretrizes projetuais estabelecidas. Elaborado pela autora.

p.104:

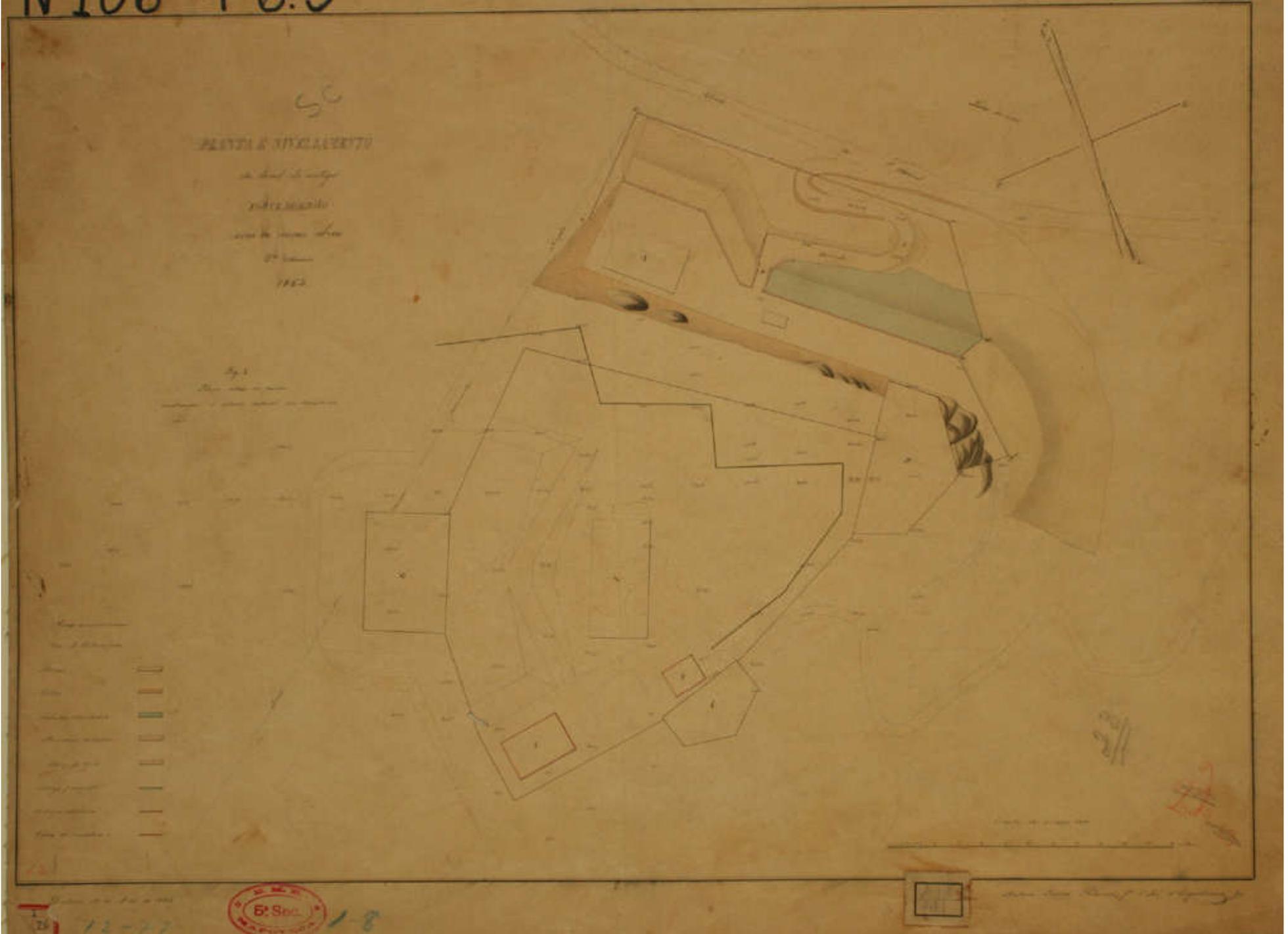
Figura 107: Corte exemplificando a movimentação topográfica no terreno (cortes e aterros). Elaborado pela autora.

ANEXOS



Nº 106 - F 6.5

ANEXO I



Planta e nivelamento do local do antigo Forte de São João com as novas obras, Santa Catharina (1864) pelo 1º tenente de engenharia Antônio Pereira Rebouças Filho, copiada pelo major Umbelino Alberto de Campo Limpo em 1873 (sic), com aquarela com legenda, seta norte e escala 1:500 em metros (56,5 cm x 47 cm).  
 Acervo da mapoteca do Arquivo Histórico do Exército (RJ), localização: 08.02.1739. - Date: 1864  
 Disponível em: <[http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id\\_fortaleza=18](http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id_fortaleza=18)>



Novo projecto de fortificação para o local do antigo Forte de São João em Santa Catharina [Florianópolis] pelo 1º tenente de engenheiros Antônio Pereira Rebouças Filho (1864), copiado pelo capitão Luís Pedro Lecor em 1874. Com seta norte e escala 1:500 em metros, papel canson (71,5 cm x 57,5 cm).

Acervo da mapoteca do Arquivo Histórico do Exército (RJ), localização: 08.03.1810 - Date: 1864

Disponível em: <[http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id\\_fortaleza=18](http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id_fortaleza=18)>

NOVO PROJETO  
 DE FORTIFICAÇÃO  
 PARA O LOCAL DO ANTIGO FORTÉ SÃO JOÃO  
 EM SANTA CATARINA  
 PELO  
 1º TENENTE DE ENGENHARIA ANTONIO PEREIRA REBOUÇAS FILHO  
 1864



VISTO  
 DEL TRAFALHADO  
 DRETE DE SÃO

FIG. 1  
 VISTO DEL TRAFALHADO DRETE DE SÃO



FIG. 2  
 PLANTA GERAL DO NOVO FORTÉ

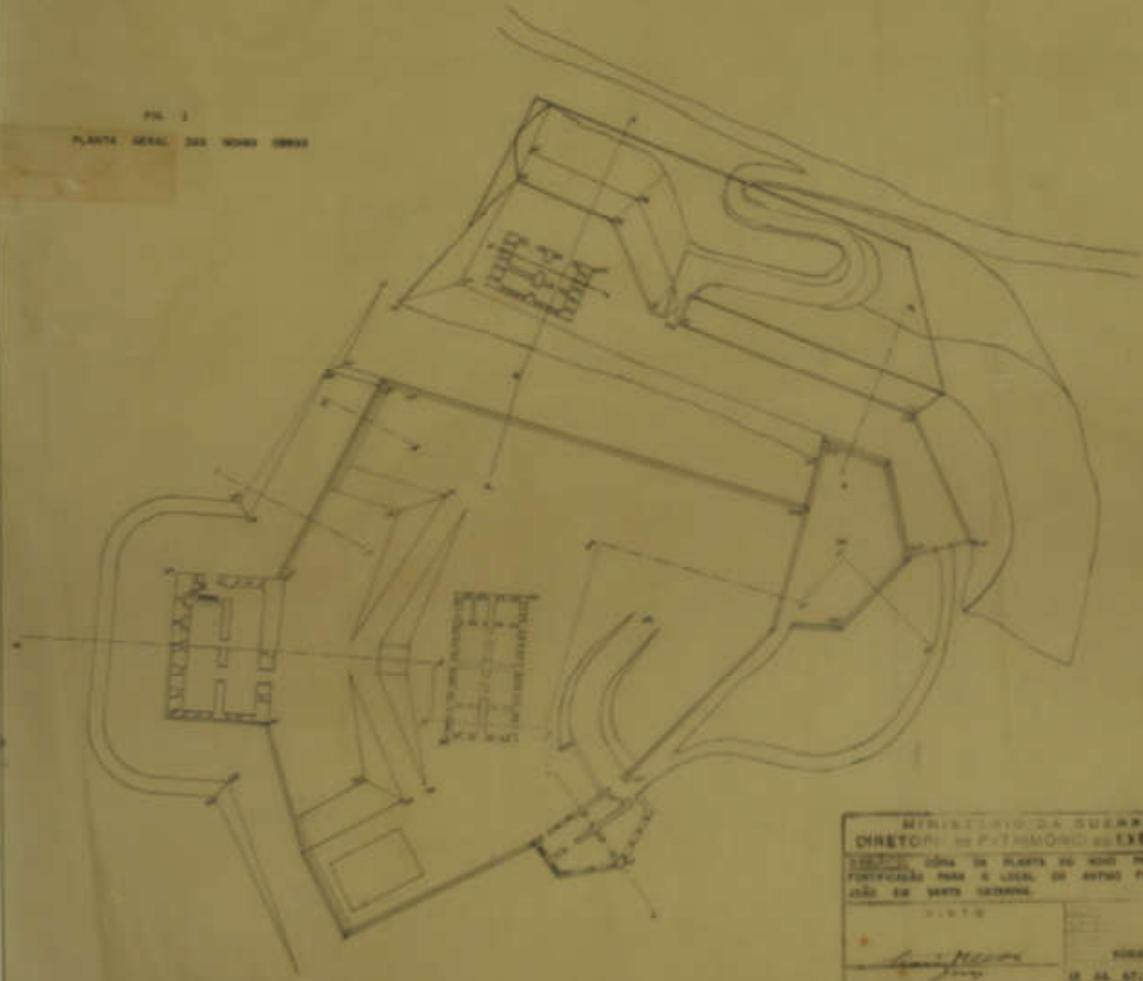


FIG. 3  
 DETALHE E CORTE DO REVESTIMENTO EM 4º DA FIG. 2

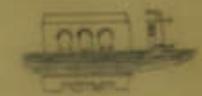


FIG. 4  
 CORTE DEL TRAFALHADO DRETE DE SÃO



FIG. 5  
 CORTE DEL TRAFALHADO DRETE DE SÃO



FIG. 6  
 CORTE DEL TRAFALHADO DRETE DE SÃO



FIG. 7  
 CORTE DEL TRAFALHADO DRETE DE SÃO

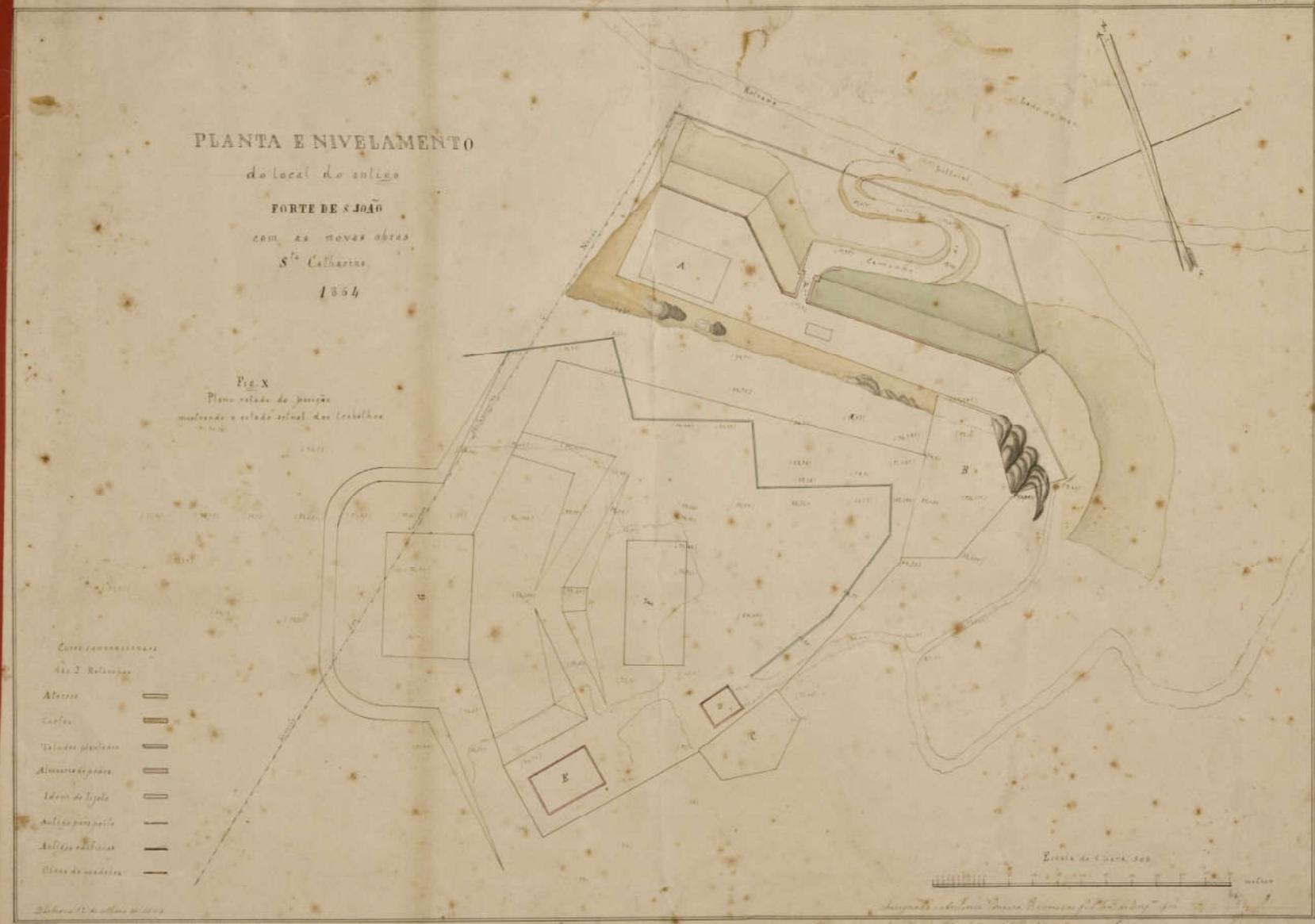


MINISTERIO DA GUERRA  
 DIRECTORIO DO P. M. O. DO EXERCITO  
 TITULO: COPIA DA PLANTA DO NOVO PROJETO DE FORTIFICACAO PARA O LOCAL DO ANTIGO FORTÉ SÃO JOÃO EM SANTA CATARINA.  
 VISTA  
 NOME DO AUT.  
 ANO DA A. N. 1864

ESCALA DE 1 PARA 500  
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 METROS

ANTONIO PEREIRA REBOUÇAS FILHO  
 COPIADA NA DIREÇÃO GERAL DE ENGENHARIA PELO ALFERES

Novo projeto de fortificação para o local do antigo Forte São João em Santa Catarina [Florianópolis] pelo 1º tenente de engenharia Antônio Pereira Rebouças Filho (1864), copiada na Direção Geral de Engenharia pelo engenheiro militar Alferes José Luiz Pereira de Vasconcelos. Copiada pelo 2º Sargento Schiavo em 1967 (sic), com seta norte e escala 1:500 em metros, papel vegetal (64,5 cm x 55 cm). Acervo da mapoteca do Arquivo Histórico do Exército (RJ), localização: 08.02.1737 - Date: 1864. Disponível em: <[http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id\\_fortaleza=18](http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id_fortaleza=18)>



Dilhosa 12 de julho de 1864

Cartão  
do Forte de São João, S. Catharina, 1864  
C. de S. João de S. Catharina  
1864

Desenhado pelo Tenente Coronel Almeida de Albuquerque  
e executado pelo Sargento-Mor Vicente de Paula de Albuquerque

Planta e Nivelamento do local do antigo Forte de São João com as novas obras - [...] com legenda, com seta norte, escala 1:500, papel canson, [...], medindo 56,5cm x 47cm. 1864. Acervo da mapoteca do Arquivo Histórico do Exército (R.J), localização: 08.02.1739. - Date: 1864. Disponível em: <http://fortalezas.org/?ct=fortaleza&id\_fortaleza=18>