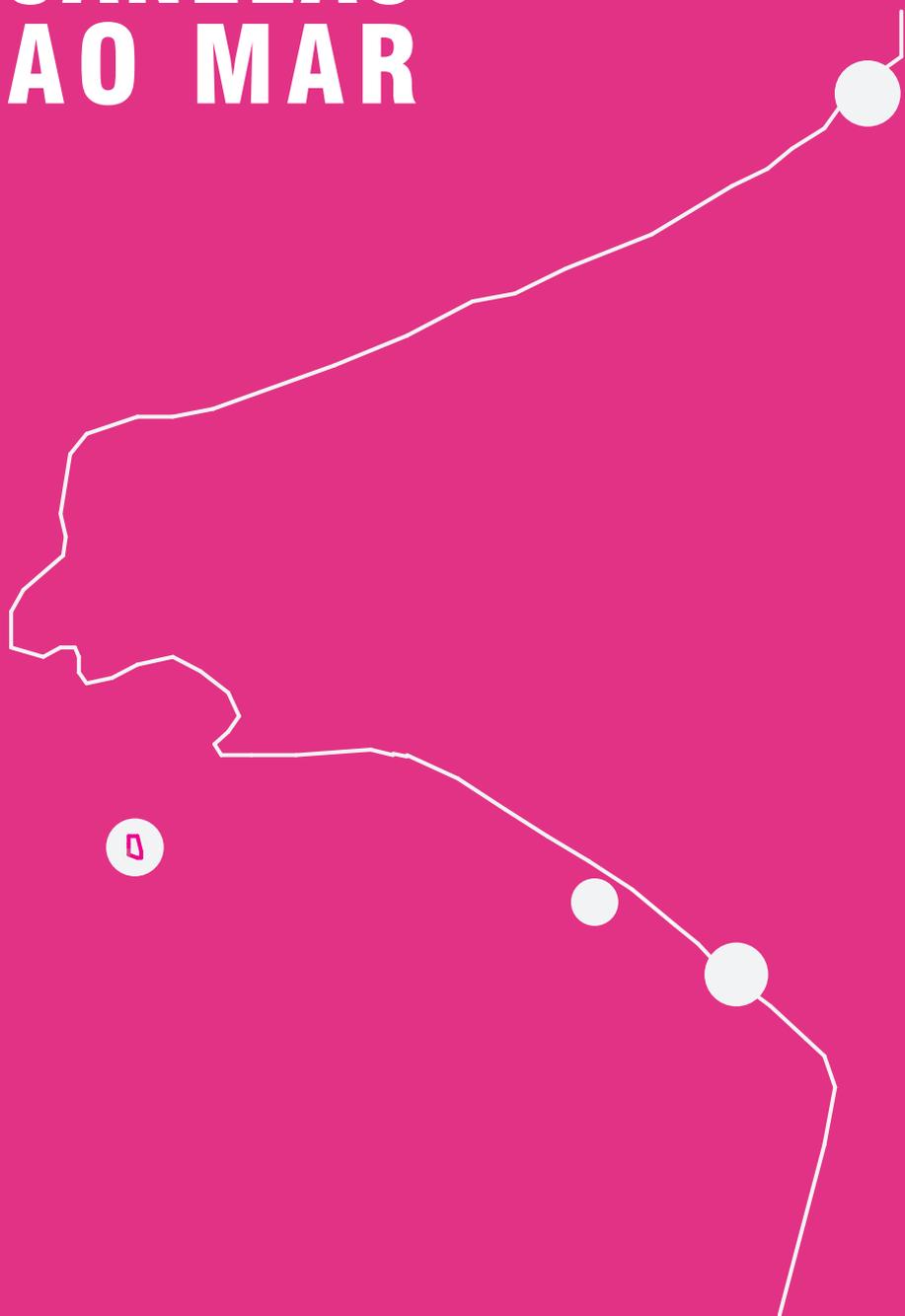
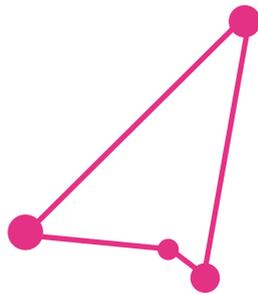


JANELAS AO MAR





À minha mãe, irmã,
meu pai e as rosas que
colhi pelo percurso.

UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA
ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Janelas ao Mar - Intervenções
em locais de memória.

AUTOR

Tomaz Pereira de Aquino

ORIENTADORA

Ana Alice Miranda Duarte

FLORIANÓPOLIS // 2019

RESUMO

O presente trabalho apresenta uma proposta de intervenção urbana e arquitetônica em fragmentos do patrimônio cultural na porção central de Florianópolis, Santa Catarina, que se perderam durante o processo de desenvolvimento e verticalização da cidade. Através da análise de fontes bibliográficas com enfoque no processo de urbanização da cidade descobre-se resquícios da história, perdidos, com relevância para ativar espaços públicos e permear a identidade local.

PALAVRAS CHAVE: **Intervenção Urbana, Paisagem Cultural, Museu Difuso, Memória Urbana, Arquitetura e Urbanismo.**

ABSTRACT

This work presents a proposal for an Urban and Architectural intervention in fragments of cultural heritage in the central portion of Florianópolis, Santa Catarina, which were lost during the city's development and verticalisation process. Through the analysis of bibliographic sources focusing on the process of urbanization of the city, it is possible to discover remnants of history, lost, relevant to activate public spaces and permeate the local identity.

KEYWORDS: Urban **Intervention**, **Cultural** Landscape, Diffuse Museum, Urban **Memory**, **Architecture** and **Urbanism**.

MEMÓRIA

FLORIANÓPOLIS

PAISAGEM

INTERVENÇÃO

SUMÁRIO

01	Introdução	01
02	Problemática	02
03	Objetivos	03
03.1	Objetivos Específicos	03
04	Metodologia	05
05	Perambular	06
06	Memória Urbana	09
07	Localização	13
08	Ocupação Inicial	15
09	SÉC XIX	19
10	Forte São Luís	22
11	Ponte do Vinagre	24
12	SÉC XX	26
13	Bar e Atracadouro Miramar	30
14	Ilha do Carvão	32
15	Aterros Modernistas	34
16	O centro	45
17	Museu Difuso	48
18	Zonas de Uso	52
19	Patrimônio, Cultura e Lazer	58
20	Público x Privado	60
21	Deslocamentos	62
22	As Janelas	67
22.1	Forte São Luís	70
22.2	Ponte do Vinagre	73
22.3	Bar e Atracadouro Miramar	76
22.4	Ilha do Carvão	79
23	As Intervenções	82
22.1	Pavilhão São Luís	84
22.2	Cobertura do Vinagre	87
22.3	Café & Bar Miramar	90
22.4	Mirante Carvão	93
24	Considerações Finais	96
25	Referencial	98

MEMÓRIA

01 INTRODUÇÃO

O centro, embrião e cerne do início das cidades, possui a mais clara imagem da representação da cultura de uma sociedade. Sendo palco para celebrações e conflitos que agitam a vida urbana o bairro com a maior concentração das atividades cotidianas passa pelo processo, igualmente em diferentes capitais, de crescimento espontâneo e excludente causando o esquecimento da cultura local afastando os laços criados entre a cidade e o habitante.

A aceleração do passo em meio a vida urbana vem gradativamente alterando a maneira de viver, onde as doses de agitação diária fazem parte da sobrevivência segundo as condições contemporâneas de trabalho. Essa atitude afeta a possibilidade de perambular, observar e permanecer nos centros urbanos, descumprindo a função social das cidades de fornecer espaços de encontro que permitam a socialização garantindo assim a segurança da população (Freire, 1997).

Como objetivo o presente projeto visa cumprir o papel do arquiteto em estreitar a relação entre o cidadão e o espaço em que habita, sendo esse fator determinante da preservação do patrimônio e sua integração com a vida contemporânea da cidade. Através do estudo histórico do bairro central, busca-se resgatar a singularidade de Florianópolis através de janelas que se perderam com o processo de prolongamento da orla marinha. Como resultado gera-se um mapa localizando pontos de referência que se perderam com os aterros da Baía Sul e Norte, com potencial para serem locais de fomentação, através de intervenções que preencham a ausência de monumentos históricos preservando a memória e identidade local.

02 PROBLEMÁTICA

Com a acelerada verticalização do centro de Florianópolis, a predominância do rodoviário e a perda de exemplares da paisagem cultural da cidade, busca-se conscientizar a população das irreversíveis perdas da identidade local através de intervenções urbanas e arquitetônicas de pequena escala. Ao restabelecer a conexão entre as pessoas e os locais de encontro que a cidade já proporcionou, retoma-se a reflexão sobre viver o ambiente urbano como forma de apropriação do espaço.

Intervenções arquitetônicas atribuem grandes mudanças de comportamento social podendo transformar locais de passagem em pontos de encontro dinâmicos e coletivos. Através da análise crítica e mapeamento do centro da cidade de Florianópolis, permite-se que a população tenha uma nova experiência com o espaço público ativando a agitação urbana em pontos de valor histórico.

03 OBJETIVOS

Propor intervenções urbanas e arquitetônicas de pequena escala na porção central da ilha de Santa Catarina, através de instalações cenográficas que evoquem a memória no local de antigos monumentos da cidade.

03.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Fundamentar brevemente a relevância da dissolução da arte na vida cotidiana e da apropriação da paisagem cultural e o museu difuso através da Arquitetura e do Urbanismo;
- Análise e resumo do desenvolvimento urbano e morfológico do bairro, até seu atual cenário, evidenciando seus espaços esquecidos ou em processo de esquecimento para a exaltação da identidade local;
- Diagnosticar o uso do bairro, seus trajetos, pontos de cultura, lazer e patrimônio, a fim de mapear seus potenciais para a paisagem cultural;
- Analisar quatro pontos esquecidos pela história, seu atual cenário e uso;
- Levantamento de referencial e estudos plásticos de instalações artísticas para as áreas em estudo;
- Propor quatro projetos de intervenção urbanas e arquitetônicas promovendo a paisagem e os encontros sociais.

FIG. 01 "Recortes Urbanos"
Transferência sobre tela.
Fonte: Autor, 2019.



04 METODOLOGIA

Para atingir o objetivo deste trabalho, o projeto foi subdividido em etapas que criam uma linha de raciocínio para a decisão das intervenções projetuais a serem tomadas. O início desse processo parte da pesquisa sobre o caminhar, a memória urbana, paisagem cultural e o museu difuso, a fim de embasar teoricamente as decisões.

A segunda etapa busca compreender a zona selecionada para o desenvolvimento do projeto, o bairro central de Florianópolis. Esse diagnóstico da área envolve principalmente sua história e seu processo de adensamento, seu atual uso, sua relação com o patrimônio cultural e sua dinâmica com a infraestrutura urbana contendo sempre uma análise empírica através da coleta de dados, observação, fotografias, mapeamento e investigação do autor.

Em um terceiro momento, busca-se convergir o conhecimento adquirido pelo embasamento teórico com os dados coletados na etapa de diagnóstico, produzindo assim um mapeamento do potencial cultural de cidade, extraíndo pontos esquecidos pela história ou em processo de esquecimento, com alto potencial para intervenções artísticas e arquitetônicas. Ao identificar o cenário de cada um dos pontos, é produzido um estudo de referencial e lançado a idéia inicial de projeto para cada determinado local, resgatando a identidade local.

05 PERAMBULAR

Verbo intransitivo
andar sem destino; vaguear.

Segundo dicionário da língua portuguesa, o caminhar é a capacidade que o ser humano possui de se movimentar no espaço em que habita. Esse ato, à primeira vista corriqueiro, desprovido de significados como passear ou ir até determinado local, está imerso em uma rede de simbologias, como alega o filósofo Certeau (1990).

Lynch (1997) aponta que identificar o ambiente através de todos os sentidos e sensações é uma capacidade vital entre os animais que se locomovem. Essa organização sensorial é fundamental para a sobrevivência e perder-se causa uma desorientação que evoca angústia, impossibilitando a sensação de equilíbrio. Portanto há necessidade de reconhecer nosso ambiente para habitá-lo e conseqüentemente estabelecer o bem-estar emocional.

A possibilidade de se locomover no espaço, de andar, é, a princípio, condição básica para conhecer uma cidade, para observar seus monumentos, para se perder em suas ruas e para visitar seus museus. (FREIRE, 1997, p.121)

Assim sendo, o ato de andar na cidade torna-se um discurso individual e ao mesmo tempo coletivo de uma sociedade inserida em uma localidade. Essa experiência do movimento do corpo no espaço resgata memórias e o imaginário que se articulam nos percursos urbanos remetendo a outros tempos.

Em meio às grandes cidades com ritmos acelerados, "sem tempo a perder", o pedestre vem cedendo seu espaço para os automóveis onde por consequência as áreas públicas tornam-se inabitadas e rarefeitas, tornando os locais de permanência e interação social em zonas de passagem. Esses "não-lugares", onde as relações são absolutamente impessoais, sem passado ou futuro, se alastram pelo mundo contemporâneo e ganham cada vez mais significância ao passo que a história se acelera (VIRILIO, 1993).

Segundo Freire (1997), a degradação do espaço público é um fator que vem caracterizando as cidades a partir do século XIX junto do desenvolvimento da indústria automobilística. Essa desvitalização dos espaços de convívio social, em prol do interior das casas e do trabalho, acarreta consequências na constituição das cidades e no psíquico dos cidadãos alterando a dinâmica do tempo-espaço. As inovações relativas à comunicação a distância e à informatização, vêm alterando profundamente, especialmente a partir da década de 1960, o conceito de cidade e as formas do viver urbano. A aceleração do passo sugere a impossibilidade do olhar, contemplar, comprometendo a memória que vem se despreendendo do cotidiano.

A história acelera-se a cada dia. Consideramos cada vez mais nosso passado recentíssimo como algo distante. As alterações na experiência do tempo se refletem nas maneiras de ocupação, consequente construção e apreciação do espaço, em suas mais variadas formas. (FREIRE, 1997, p.120)

FIG. 02 "Recortes Urbanos"
Monotipia sobre papel.
Fonte: Autor, 2019.



06 MEMÓRIA URBANA

Em tempos onde o progresso está diretamente relacionado com a destruição e pensar o passado é considerado uma maneira de retrocesso, há uma urgência ao perigo do desaparecimento em que estamos sujeitos. No sistema onde o individualismo e a exclusão vem criando força, o indivíduo não se sente construtor e pertencente do espaço em que vive. Giroto (2010) afirma que essa realidade social vai além das cidades brasileiras, sendo um problema global, onde as massas construídas são de poder privado sobrepondo aos interesses coletivos. As bruscas modificações na paisagem mostram a degradação do patrimônio e a segregação de classes, fomentando a violência e aumentando o medo. Medo esse que faz a cidade se "encolher" impossibilitando a descoberta espaços além dos já conhecidos (NORA, 1984).

Memória: um processo dinâmico passível de ser reelaborado constantemente diante das experiências vividas no presente, não possuindo conteúdo estático. Halbwachs (1990) define a memória como resultado da interação social, uma categoria que se elabora a partir do pertencimento de determinado grupo ao seu local, envolvendo contextos familiares e tradições de grupos sociais pertencentes ao mesmo universo coletivo. Segundo Lynch (1997) cada cidadão não é apenas um observador, mas faz parte da cidade e possui vastas associações com pedaços dela.

A memória é filha do presente, mas como seu objeto é a mudança, se lhe faltar o referencial do passado, o presente permanece incompreensível e o futuro escapa a qualquer projeto. (MENESES, 1991, p.12)

Ao percorrer pelas ruas em suas rotas cotidianas o cidadão acaba perdendo a sensibilidade de observar as mudanças, mesmo que sutis, que a cidade passa pelo tempo. O processo de sensibilização do pedestre parte do momento em que o mesmo passa a ocupar e pertencer os espaços públicos que o convidam a desvendar e conhecer mais da própria cultura. Ao conhecer o local em que habita, a pessoa torna-se parte daquela história e sente a responsabilidade de manter e permear sua identidade dentro de um conjunto social (NESBITT, 2006).

Cada um de nós, em seus itinerários urbanos diários, deixa trabalhar a memória e a imaginação: anota as mínimas mudanças, a nova pintura de uma fachada, o novo letreiro de uma loja; curioso com as mudanças em andamento, olhará pelas frestas de um tapume para ver o que estão fazendo do outro lado; imagina e de certa forma projeta que aquele casebre será substituído por um edifício decente, que aquela rua demasiada estreita será alargada, que o trânsito será mais disciplinado ou até mesmo proibido naquele determinado ponto de cidade. (ARGAN, 1992, p.232)

Cada cidadão possui em sua memória, rotas em direção a pontos de relevância em suas vidas, por motivos afetivos ou de rotina. A identificação desses trajetos pelos pedestres traduz esquemas das experiências individuais na cidade. Esses mapas mentais, apesar de não terem valor descritivo como os mapas cartográficos, designam trajetos que ilustram as relações afetivas do cidadão com o espaço habitado, tornando-o um local praticado, retomando as ligações com o imaginário e a memória (FREIRE, 1997).

FIG. 03 "Recortes Urbanos"
Monotipia sobre papel.
Fonte: Autor, 2019.



Utiliza-se da Memória Topográfica, para articular recordações que vem do coração a espaços vividos. Torna os lugares testemunhas de histórias e as recordações diretamente vinculadas aos espaços gerando mapas afetivos de uma cidade. Esse deslocamento, muitas vezes focado em um ponto final, ativa outros espaços pelo caminho e através da repetição da experiência de caminhar e observar, o modelo de percepção é alterado e o observador não precisa mais recorrer a mapas nem acrescentar novos dados a uma estrutura antiga, ele adquire uma imagem que vai operar com sucesso parecendo natural (BENJAMIN, 1987).

Dessa teoria cria-se um novo mapa da cidade, mapa esse refeito a partir da análise do imaginário, reconstruído por depoimentos e registros. Seus traçados, assim como a indicação de seus pontos mais significativos, mostram o caminho que une diferentes setores, realçam ruas e revelam monumentos emblemáticos da cidade ao passo que apagam outros que se escondem no consciente coletivo. É uma forma de recuperar e articular o que permanece vivo, e é através dessa evocação da memória que se agrega na evocação das janelas que se abrem para uma nova visão da mesma cidade.

FLORIANÓPOLIS

07 LOCALIZAÇÃO

Sendo cerne da cidade, a história é incumbida de ilustrar situações onde a multidisciplinaridade do bairro central possui papel principal para o desenvolvimento de diversas pólis brasileiras. A porção de terra insular da ilha de Santa Catarina contém inúmeros espaços de valor social que contam a história da cidade. No entanto, durante seu processo rodoviarista de expansão, alguns pontos ao mar foram apagados ou passam por um processo de esquecimento surgindo a necessidade de permear a memória coletiva exacerbando sua identidade, tornando-se essa a temática do presente trabalho.

Localizado no triângulo insular circunscrito pela Avenida Mauro Ramos, no sentido oeste da ilha, o bairro nobre banhado pelo mar é ponto de encontro e referência para locais e turistas. Espaço multifacetado, com um complexo conjunto de usos e apropriações espaciais, é a área mais densa e verticalizada tendo o metro quadrado mais caro da cidade. O território é limitado pelas Baías Norte e Sul, pelo Morro da Cruz a oeste, extrema ao norte com o bairro Agrônômica e ao sul com o bairro Prainha.

Área: 62,44 km²
População: 34.687 Hab. (Censo, 2015)

Limites Geográficos:
Bairro Agrônômica
Bairro Prainha
Maciço Morro da Cruz
Baía Norte e Sul



FIG. 04 "Região Sul do Brasil"

FIG. 05 "Porção Central da capital Florianópolis"

Fonte: Autor, 2019.

08 OCUPAÇÃO INICIAL

Sua história européia inicia-se a partir do século XVI com as primeiras expedições à Bacia do Prata. As terras catarinenses e a população nativa tupi-guarani da antiga "Jurerê Mirim", eram entregues a náufragos contrabandistas de madeira que afastaram os indígenas para o interior do estado, sendo esses os primeiros a se apropriarem da região que havia de ser Desterro (VEIGA, 2010).

Devido a importância de sua localização estratégica, como ponto de abastecimento para as novas conquistas no Atlântico Sul, em 1675 a ilha junto do poder de Francisco Dias Velho recebe uma contínua onda de habitantes do litoral brasileiro em busca de configurar posse do território. Segundo Yunkes (2012) a ilha foi ocupada de forma dispersa e espontânea, consequência da formação de uma cidade colonial polinucleada. A paisagem inicia o processo de assentamento através do progressivo desmatamento e a incorporação dos primeiros marcos arquitetônicos fundando Nossa Senhora do Desterro, ainda parte da vila mais antiga do estado, Laguna. Apenas em meados de 1726, com a intensificação do fluxo dos paulistas a ilha, o local seria elevada à categoria de vila.

Em 1738 a Vila passa a ser sede da capitania de Santa Catarina, quando seu primeiro governador Brigadeiro José da Silva Paes passa a ocupar militarmente o local, recebendo investimentos para o projeto de um conjunto de fortificações e núcleos coloniais que fariam parte do complexo defensivo formado pela Ilha de Santa Catarina e outras ilhotas existentes em suas proximidades.

Essa ação teve objetivo de garantir posse do litoral Sul, e a partir desse evento o afluxo populacional tomou impulso com a criação de cargos públicos, implantando uma estrutura social e econômica, efetivando o povoamento da região (YUNKES, 2012).

Segundo Nardi (2012) entre 1748 e 1756 ocorre a imigração de cerca de 6.000 açorianos que estabelecem e desenvolvem diversas freguesias pela ilha, tendo como nó central a Vila de Desterro. Núcleo litorâneo com aglomeração ao longo da costa, repetindo modelo utilizado em diferentes cidades luso-brasileiras, é sede da vida política e comercial. Aqui situou-se o porto da capital que teve papel importante no desenvolvimento urbano até as primeiras décadas do século XX.

A partir do centro histórico a cidade se desenvolve. Em torno do largo da Matriz foram erguidas as primeiras edificações de cunho oficial e as primeiras moradas. As construções alinhavam-se em ruas estreitas que dirigiam-se às fontes de água a caminho dos fortes e das igrejas, sendo esses os principais vetores do crescimento urbano.

A Ilha desenvolveu-se do modo agrícola e manufatureiro, com destaque na atividade pesqueira desenvolvendo uma ocupação linear reforçando a linha da praia. A expansão da cidade foi espontânea, sem respeitar o quadriculado original, moldando-se a condições topográficas, deixando as encostas dos morros para as classes menos abastadas pela falta de infraestrutura adequada. O resultado de ocupação é um conjunto heterogêneo de quadras e vias públicas, uma "colcha de retalhos" (VEIGA, 2010).

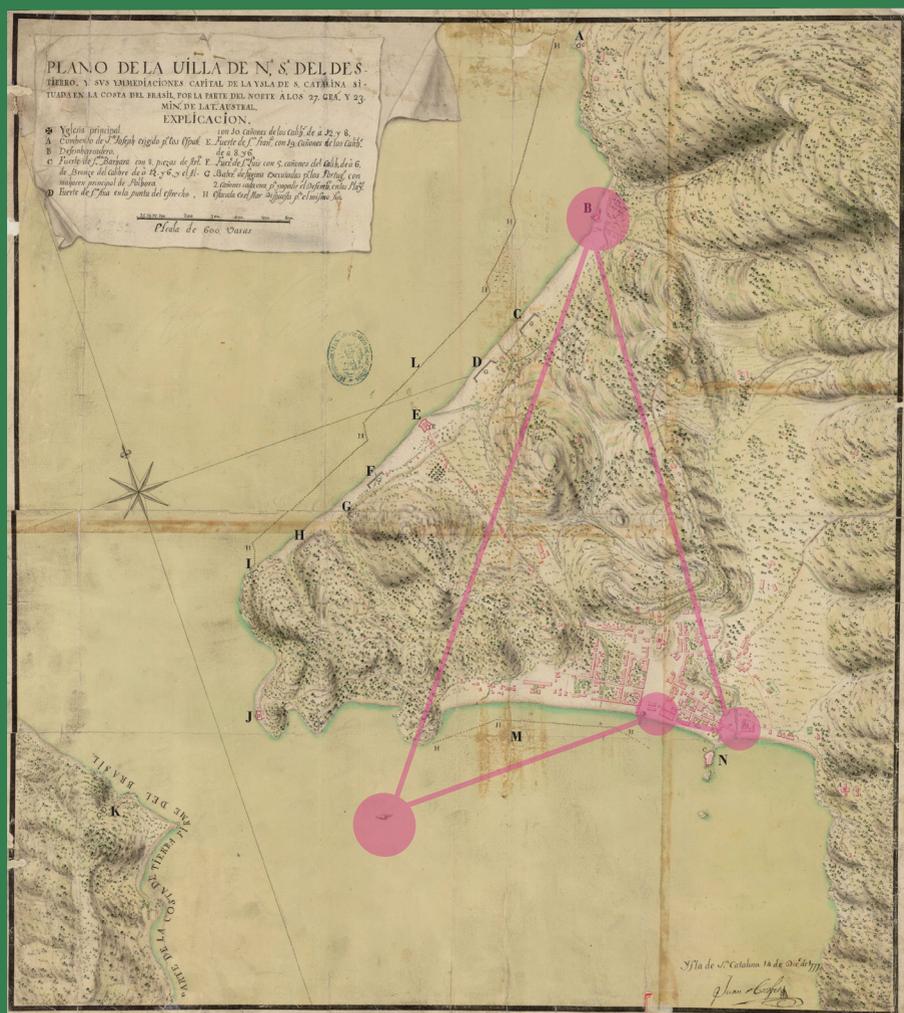
FIG. 06 "Desterro, Capitale de Santa Catharina"
Gravura da época (1785)
Fonte: Acervo do Museu Paulista USP



FIG. 07 "Ilha de Santa Catarina"
Louis Choris (1795-1828): *Brésil*
Fonte: Acervo UFSC



FIG. 08 "Mapa Espanhol: Estacada da Vila"
 Archivo General Militar de Madrid (1777)
 Fonte: fortalezas.org Acesso em 2019



09 SÉCULO XIX

No século XIX, com a Proclamação da Independência, o cenário urbano começa a sofrer modificações com o florescimento comercial marítimo, impulsionando a instalação de indústrias derivadas da atividade portuária. Desterro foi elevada à categoria de cidade, tornou-se Capital da Província de Santa Catarina em 1823 inaugurando um período de prosperidade. Com o investimento de recursos federais projetou-se a melhoria do porto, a construção de edifícios públicos, entre outras obras urbanísticas (BOSSLE, 1960).

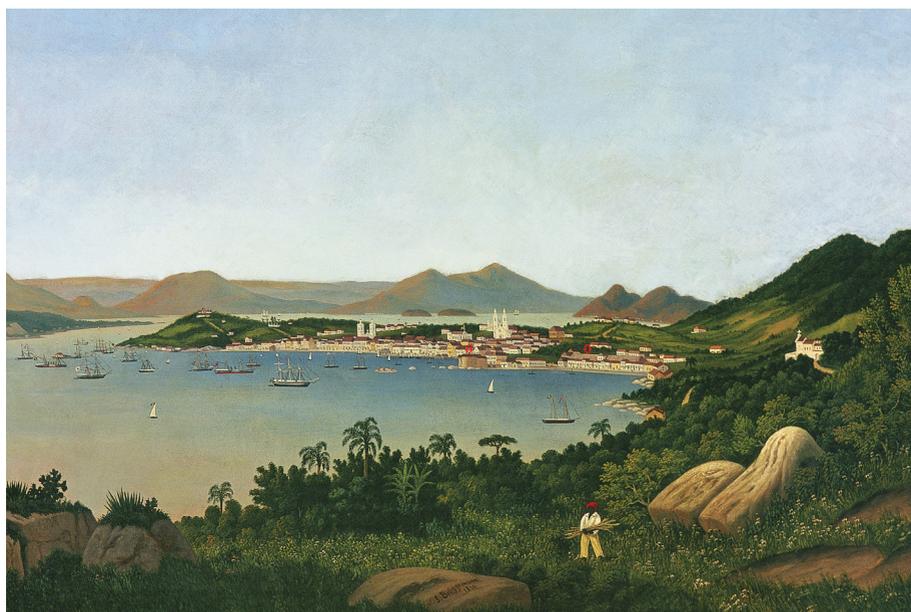
Modestas obras foram iniciadas na tentativa de embelezar a cidade dando uma feição de ordem e limpeza. Segundo os mapas feitos em meados do século XIX, a malha viária do centro histórico permaneceu preservada e poucas foram as expansões urbanas, porém as novas rotas cortavam extensas áreas de mata em direção a porção Norte representando uma ocupação majoritariamente residencial na região da Praia de Fora. Ao lado Leste da Praça XV desenvolve-se o comércio relacionado a artigos náuticos, pesca e ao remo, enquanto ao lado Oeste, até a atualidade, perdura o caráter varejista do comércio local (VEIGA, 2010).

Segundo análise do mapa topográfico de 1876 (Eng^o Pereira do Lago e Schlappal), feita por Veiga (2010), o plano urbano já começava a se expandir e seu traçado ortogonal era vencido pelos obstáculos que estancavam sua continuidade. Nessa época sua urbanização iniciava o processo de especulação gerada pelos mais abastados, que até hoje guia os vetores de crescimento e investimento na cidade.

Além dos obstáculos topográficos, hidrográficos e geológicos, as ruas paravam ou mudavam de direção quando encontravam chácaras de pessoas influentes, pois os ricos proprietários eram aqueles que criavam as maiores dificuldades à expansão do plano urbano.

Com a crise econômica causada pelo advento da República em 1889, houve uma diminuição de investimentos, ocasionando revoltas pelo Sul do país contra o governo vigente. Nesse período, o Governo de Hercílio Luz homenageou a vitória das forças comandadas pelo Marechal Floriano Peixoto determinando em 1894 a mudança do nome da cidade para Florianópolis (COSTA, 2017).

FIG. 09 "Vista da cidade de Desterro"
Joseph Brüggemann (1866)
Fonte: Acervo Paschoal e Ruth Grieco, SP.



10 FORTE SÃO LUÍS

Segundo Tонера (2017), por volta de 1771, ao final da Praia de Fora no Centro de Desterro, encontrava-se uma das fortificações que faziam parte do sistema de defesa da Ilha: o Forte São Luís. Todo o conjunto da fortificação ocupava o espaço que hoje representa a Praça Lauro Müller, junto do Hotel Majestic, e a falsa Praça Forte São Luís da Praia de Fora.

No levantamento de José Correia Rangel, de 1786, a bateria de canhões e o Paiol da Pólvora aparecem situados junto ao mar, com o Quartel da Tropa, a Casa do Comandante e a Cozinha, localizados numa única edificação mais afastada da praia. (TONERA & OLIVEIRA, 2015: p. 138-139)

Com o declínio de sua função estratégica, como ponto de abastecimento para as navegações ao Sul do Continente Sul Americano, Cabral (1972) afirma que o fortín, juntamente com o Forte de São Francisco Xavier, foram demolidos no contexto da Revolução Farroupilha (1835-45), tendo o seu terreno vendido em 02/dez/1839 por um preço extremamente baixo.

Durante o século XIX a posse do espaço era de poder do exército, cedendo a área livre para a montagem de feiras. Atualmente no final da Avenida Mauro Ramos junto da Avenida Beira Mar Norte, encontra-se um terreno subutilizado de propriedade da Prefeitura Municipal (2017) sem cumprir sua função como praça tombada em 1868 (Jornal O Despertador, 13 de março de 1868). Para a cidade fica o vazio de um local com alto potencial cênico ausente de memória coletiva.

FIG. 11 "Plano del Fuerte de Sao Luis"
Archivo General Militar de Madrid (1788)
Fonte: fortalezas.org Acesso em 2019

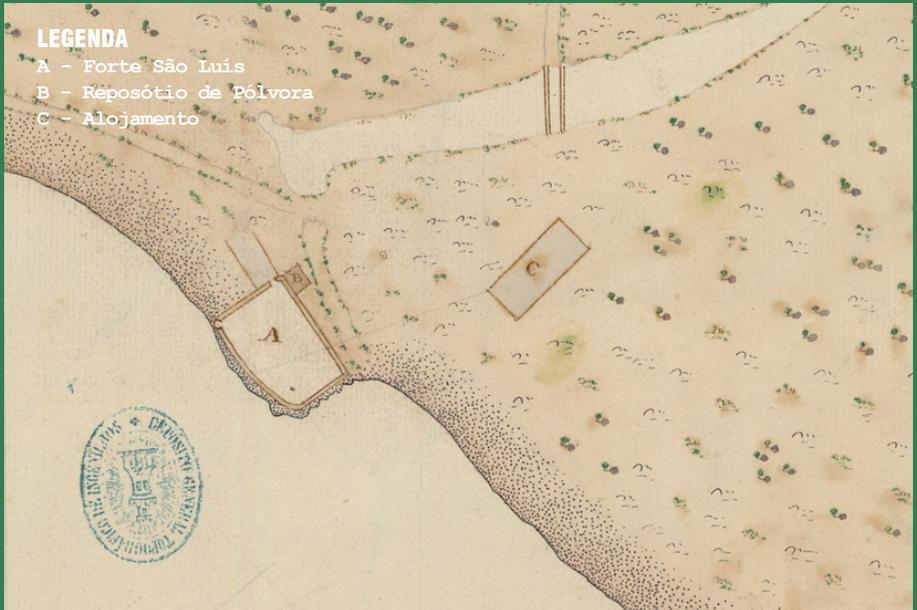


FIG. 12 "Terreno do antigo Forte São Luís"
Fotografia Anônima (Década de 1970)
Fonte: Acervo Casa da Memória Acesso em 2019



11 PONTE DO VINAGRE

Seguindo o traçado quadrangular da Matriz, a zona leste de Praça XV de Novembro teve rápido adensamento devido sua proximidade com equipamentos públicos, como o Hospital de Caridade e o Forte Santa Bárbara, e fontes d'água como o Rio da Bulha. Rio esse utilizado como forma de despejo do esgoto das casas por sua desembocadura no mar da Baía Sul (VEIGA, 2010).

Por volta de década de 1920, a cidade passa por diversas obras de saneamento modificando o traçado do bairro, incluindo a canalização do Rio de Bulha, transformando-o em Avenida do Saneamento. O local foi urbanizado oferecendo um espaço de convivência na cidade. Ao desembocar no mar criava-se um dos ponto de conexão, a Ponte do Vinagre, entre as Ruas Tiradentes e João Pinto. Ponte essa que marcava a paisagem por sua visão geral do Largo 13 de Maio, o Hospital de Caridade e Igreja do Menino Deus.

Seu desaparecimento da memória urbana na cidade é duvidoso, mas com o prolongamento do limite aquático, a areia dos sucessivos aterros cobriu sua função como ligação para dar lugar aos projetos modernos da reurbanização do centro de Florianópolis. Ao criar novas avenidas e subseqüentes lotes com grandes construções, as perspectivas cênicas históricas da cidade e sua relação com o mar foram bloqueadas.

No local da atual Avenida Hercílio Luz desenvolveu-se sua função comercial, principalmente no período noturno, com o aumento de novos bares e restaurantes. Entretanto o rio e a ponte encontram-se cobertos pela malha viária

FIG. 13 “Ponte do Vinagre e Hospital de Caridade ao fundo”
Fotografia Anônima (Década de 1920)
Fonte: Acervo Casa da Memória Acesso em 2019



FIG. 14 “Campo do Manejo Baía Sul”
Fotografia Anônima (1918)
Fonte: Acervo Casa da Memória Acesso em 2019



12 SÉCULO XX

Durante o século XIX, Veiga (2010) comenta que o cenário socioespacial da cidade permaneceu predominantemente rural ao urbano. Apenas com a virada do século o quadro se altera promovendo um adensamento. Apesar da carência de normas para o planejamento prévio, a cidade adensou-se, compraram e retalharam-se lotes aumentando o valor das terras, iniciando a separação entre cidade e campo. A informalidade dos assentamentos tiveram um reordenamento promovido pelo Governador Hercílio Luz, com o interesse em conferir a cidade um aspecto mais evoluído e moderno comparado às capitais do país. Regras de Arquitetura e Engenharia, códigos de postura e regulamentos de higiene reordenam a cidade buscando salubridade e melhorias consideradas essenciais à vida urbana. Esse incentivo na construção civil, acabou concedendo favores a empresas construtoras isentando-as do pagamento de impostos e dando preferência nos contratos e nos direitos de desapropriação e despejo de propriedades que impediam a expansão de cidade (VEIGA, 2010).

No período entre 1901 e 1925, o suporte econômico que sustentava o processo de modernização eram de exportação agrícola derivado do porto e da construção civil. Com a inauguração da ponte Hercílio Luz (1926), criando a conexão entre Ilha e Continente, os bairros Estreito e Centro se consolidam dando um novo impulso à construção. Portanto os primeiros 30 anos do século XX foram marcados por diversos momentos de modernização com melhorias no conforto urbano e serviços básicos como abastecimento de água, energia elétrica e captação de esgoto (VEIGA, 2010).



FIG. 15 “Planta da Rede de Esgoto de Florianópolis”
Engenheiro Civil José Costa (1913)
Fonte: VEIGA, 2010, p.259 (Mapa 13)



FIG. 16 “Vista de Florianópolis”
Eduardo Dias (Década de 1920)
Fonte: Acervo do MASC Acesso em 2019

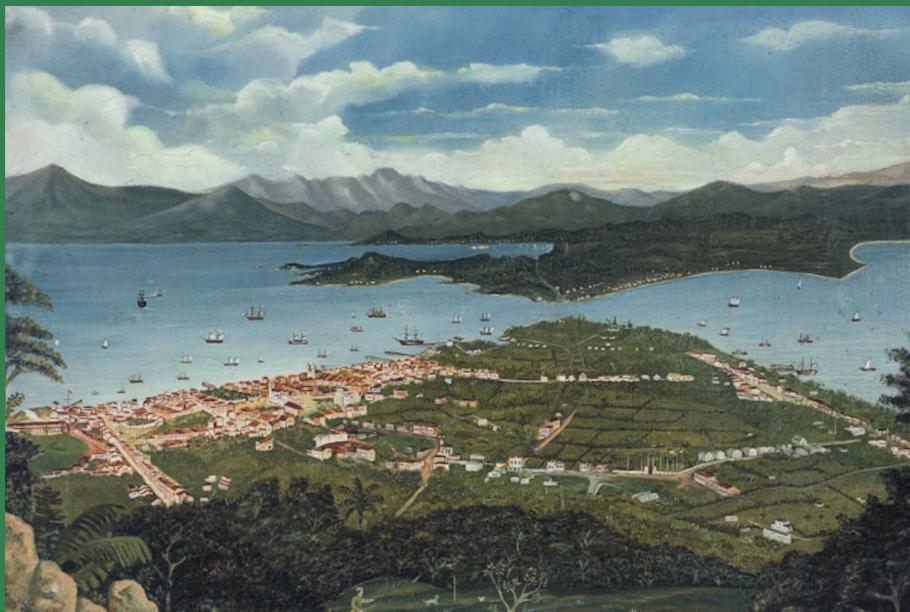
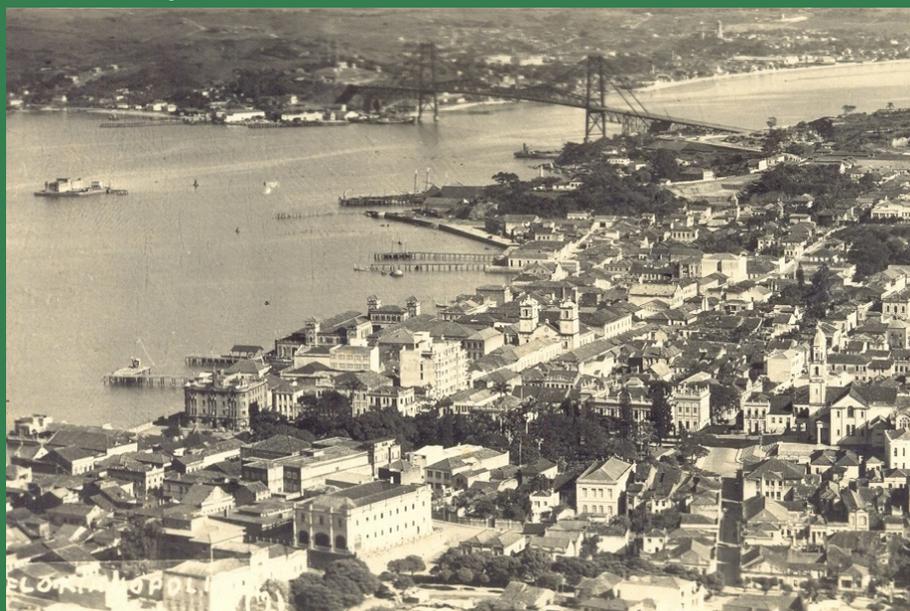


FIG. 17 “Centro de Florianópolis”
Fotografia Anônima (Década de 1950)
Fonte: fortalezas.org Acesso em 2019



Porém, segundo Lohn (2002), após os anos áureos, já despossuída de importância militar que teve no passado colonial, Florianópolis na década de 1930 passou por um período de inércia que coincidiu com a depressão entre-guerras e a crise mundial de 1929. A ilha "fechou-se" até a década de 1950 resultando na salvaguarda de grande parte do acervo histórico edificado presente até a atualidade.

Tendo total dependência externa, o comércio internacional foi enfraquecido atingindo as empresas que agitavam o porto da cidade. Junto disso, a utilização cada vez maior do sistema rodoviário e o crescimento econômico das regiões mais industrializadas do estado, como o Vale do Itajaí, deixavam a cidade deslocada dos principais eixos econômicos. As precárias estradas até o interior e estados vizinhos, deixavam a cidade concentrada em sua função política e administrativa, tornando a população dependente de cargos públicos. Esses aspectos tornavam constante o questionamento sobre seu título como capital (LOHN, 2002).

Dias (1947) afirma que com o estancamento no crescimento, até a primeira metade do século XX, mais de $\frac{1}{4}$ da área urbana de Florianópolis manteve-se constituída por terrenos vagos, consequência agora não mais das condicionantes topográficas e geológicas, mas sim da crescente formação de uma classe de ricos especuladores imobiliários. "Vista do alto [...] a cidade oferece um aspecto de século XIX que constitui, para o visitante curioso e apressado dos dias de hoje, um verdadeiro presente para os olhos e uma legítima parada no tempo." (DIAS, 1947, n°1, p.67)

13 BAR E ATRACADOURO MIRAMAR

Desde as primeiras gravuras que registravam o cenário urbano da capital, indicavam a existência de um abrigo para passageiros e embarcações, em frente ao largo da Matriz. Por volta de 1874 houveram melhorias para transformar o local em uma ponte de embarque e desembarque de passageiros, o então Trapiche Municipal. Por conta do constante vento Sul o atracamento neste ponto não era favorável, necessitando outros pontos de embarque na Baía Norte, Rita Maria, Forte Sant'Ana e Estreito. (VEIGA, 2010)

Veiga (2010) afirma também que o atracadouro sofreu diversas intervenções na tentativa de adaptá-lo à sua função, quando em 1925, numa iniciativa público-privada, houve uma substituição do antigo trapiche além da construção de um pavilhão anexo. Esse acordo entre Governo e o Sr. Mário Moura deu ao proprietário o direito de explorar comercialmente o local. De linguagem eclética e insinuações Art Déco, o edifício teve sua função como café, bar e restaurante.

Entretanto, novamente a areia foi tomando conta de seu entorno fazendo desaparecer o mar que lhe banhava alterando a dinâmica do comércio da orla central. Gradativamente sua identidade litorânea se perdeu e o mirante foi destruído em 1974. Hoje no local há apenas um memorial sem valor arqueológico e sem seu uso principal, um ponto de encontro e lazer social.

FIG. 18 “Trapiche Municipal”
Fotografia Anônima (1926)
Fonte: Acervo Casa da Memória Acesso em 2019



FIG. 19 “Mirante Miramar e o encontro com o Aterro”
Adolfo Nicolich da Silva (Década de X)
Fonte: Acervo Casa da Memória Acesso em 2019



14 ILHA DO CARVÃO

Ao fundo na linha do horizonte, entre os estaleiros da família Hoepcke e a Ponte Hercílio Luz, havia uma pequena ilha com relevante função para o funcionamento do porto da cidade: a Ilha do Carvão. Seu nome vem do castelo que abrigava um posto de abastecimento a base de carvão mineral para as navegações a vapor que percorriam pelo litoral catarinense, resguardando o Cais Rita Maria de um possível incêndio. O cais concentrava o movimento portuário e industrial da cidade aportando embarcações dos lugares mais distantes. (VEIGA, 2010)

Fazendo parte do cenário local, a ilha aparece ao fundo de inúmeras fotos que registram o processo de evolução histórica da cidade. No estreito entre a ilha e o litoral de Desterro, ocorriam as regatas dos clubes de remo na época áurea que atraíam milhares de pessoas para a orla da Baía Sul. Porém, sua função de entreposto de abastecimento terminou quando o porto da cidade, afetado pela priorização federal do transporte rodoviário, perdeu movimento e foi desativado.

Brüggemann (2019) afirma que em 1974, com o avanço do aterro da Baía Sul, a ilha foi engolida sem deixar vestígios por uma imensa porção de terra com ideais expansionistas de progresso. Sua demolição ocorreu para dar lugar a então esperada Ponte Colombo Salles. As rochas remanescentes deram suporte ao quarto pilar estrutural eliminando qualquer vestígio de sua existência e sua então importância no período colonial de Desterro. Hoje o único resquício de sua existência é um fragmento de seu Farol que encontra-se no trapiche do atual Parque Náutico Walter Lange. (SCHMITZ, 2019)

FIG. 20 “Ilha do Carvão e Cais Rita Maria”
Fotografia Anônima (Década de 1940)
Fonte: Acervo Casa da Memória Acesso em 2019

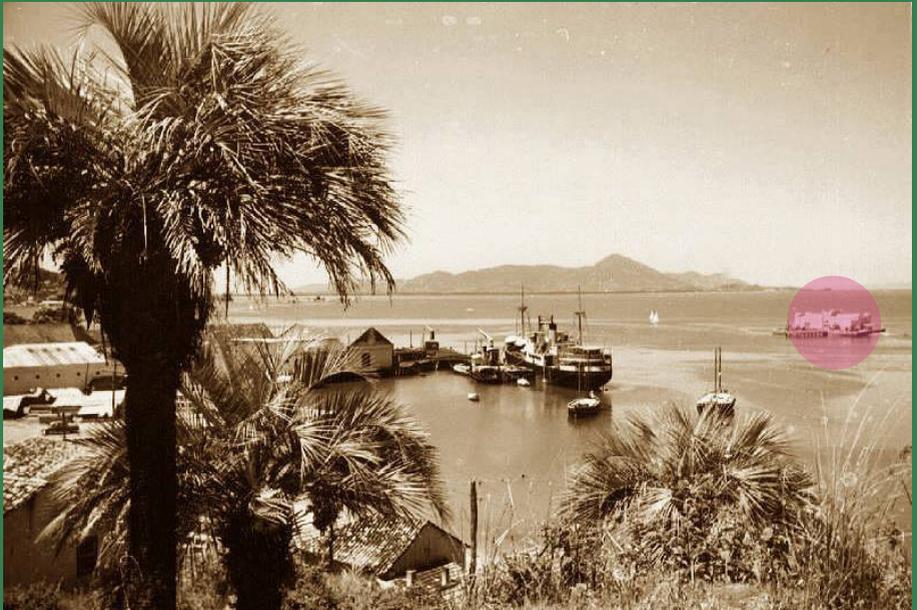
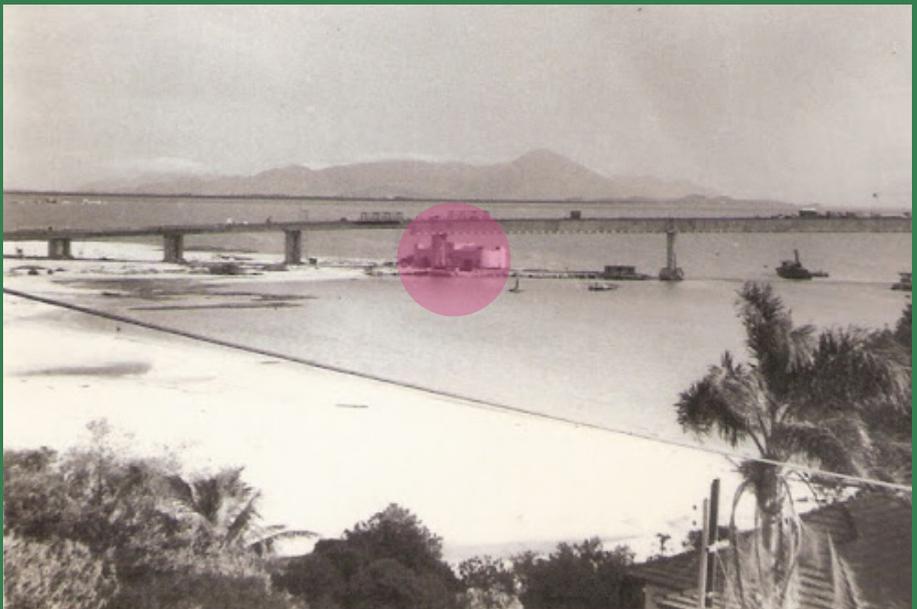


FIG. 21 “Construção Ponte Colombo Salles”
Fotografia Anônima (Década de 1970)
Fonte: Acervo Casa da Memória Acesso em 2019



15 ATERROS MODERNISTAS

Segundo Sugai (1997), a vocação portuária já não era encarada como solução, onde o turismo e os projetos imobiliários se tornaram alternativa. Nesse cenário de problemas urbanos e atraso econômico, a prefeitura inicia o processo do primeiro Plano Diretor da capital de Santa Catarina (1952) seguindo os princípios estéticos do modernismo e do sistema rodoviarista incentivado pelo governo Vargas (1930-45) e intensificado por Juscelino Kubitschek (1956-60). O atraso era atrelado a ausência da atividade industrial e o projeto visava conciliar sua proposta de cidade moderna, que segundo Lohn (2002), era desenvolvida através de recursos públicos junto da construção civil, valorizando terras que agora começavam a ser vistas como fontes possíveis de lucros turísticos.

O projeto previa modificações gradativas no sistema viário, gabarito, áreas verdes junto de um centro cívico, cidade universitária, e um porto na baía do Estreito preservando sua característica mais marcante, o mar. Porém os projetos desenvolvidos pelo governo não prevaleceram sobre as disputas políticas na construção da cidade. A alternância de poder quebrou o andamento de alguns projetos para dar curso a outros, de acordo com os interesses em jogo. Assim, a antiga cidade estava em risco de desaparecer, pondo abaixo casarios antigos para a verticalização (FLORIANÓPOLIS, 2014).

À partir de 1963 a Câmara Municipal aprovou diversas alterações no Plano, modificou zoneamentos, e assim o projeto foi abandonado na medida em que o Norte da Ilha passou a representar chance mais rápida de retorno do capital investido.

FIG. 22 “Panorâmica Baía Norte”
Fotografia Anônima (Década de 1950)
Fonte: Acervo Velho Bruxo Acesso 2019



FIG. 23 “Panorâmica Baía Norte”
Fotografia Anônima (Década de 1970)
Fonte: Acervo Casa da Memória Acesso em 2019

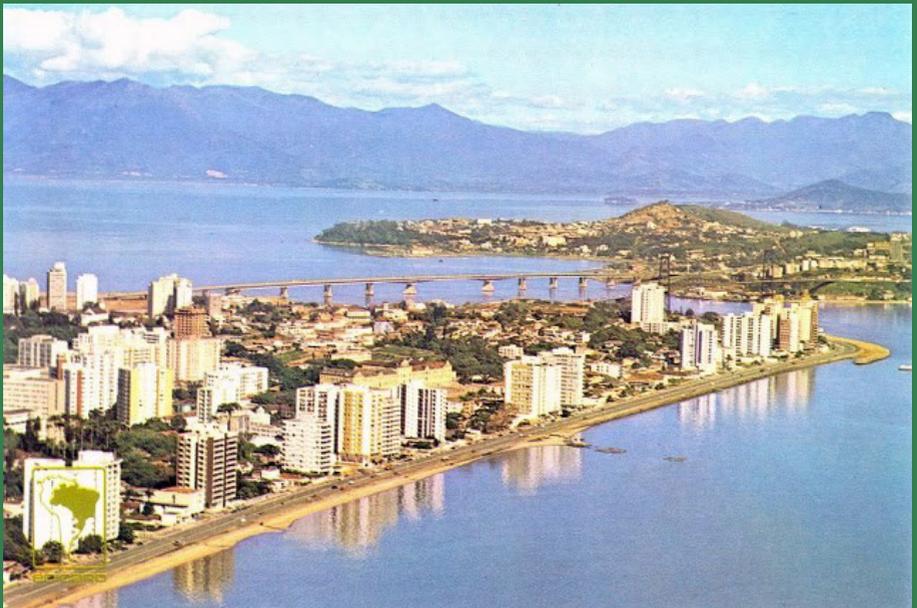


FIG. 24 "Panorâmica Baía Sul"
Fotografia Anônima (Década de 1950)
Fonte: Acervo Velho Bruxo Acesso 2019



FIG. 25 "Panorâmica Baía Sul"
Fotografia Anônima (Década de 1970)
Fonte: Acervo Casa da Memória Acesso em 2019



A implementação da Avenida Beira Mar Norte, a instalação do campus da Universidade Federal (UFSC) na Trindade e das Estatais (TELESC, CELESC, UDESC) no bairro do Itacorubi, sinalizavam que a expansão urbana iria seguir naquela direção. Em 1962 ocorre o fechamento do porto de Florianópolis, devido às melhores condições do porto de Itajaí (LOHN, 2012).

Yunkes (2012) afirma que com a implantação da BR-101, ligando a costa brasileira de norte a sul, o litoral catarinense foi inserido na rede viária nacional. Novos acessos à ilha ganham urgência quando em meados de 1970, cresce a suspeita de colapso da Ponte Hercílio Luz. Assim a década consolida a integração de Florianópolis com a execução do Aterro da Baía Sul (1972-74), pela necessidade da construção da segunda ponte junto do Parque Metropolitano Francisco Dias Velho. (Sugai, 2015).

Pelas características do aterro da Baía Sul, é inequívoca a vocação da área para utilização com equipamentos de lazer, tanto ativo (quadras de esporte, aeromodelismo, playgrounds, escolinha de trânsito, etc.) quanto passivo (bosques, áreas de estar, etc.). (Burle Marx & CIA, 1977)

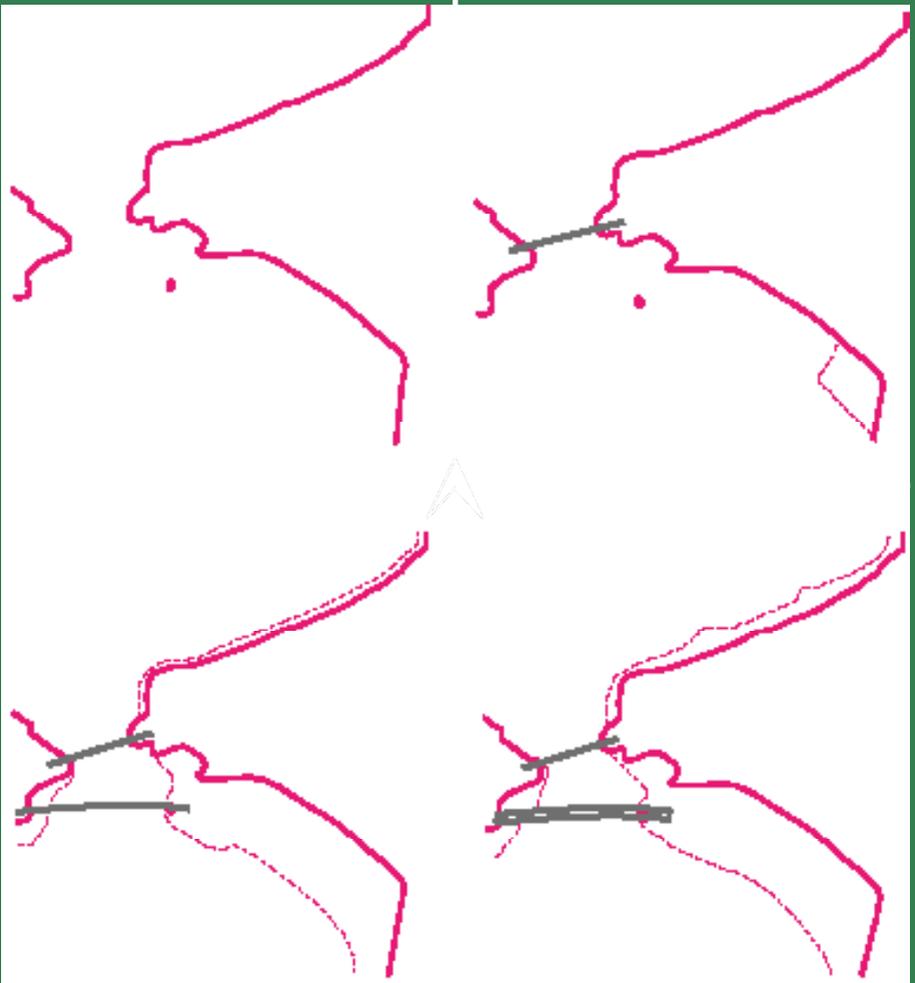
A construção dos aterros pode ser dividida em duas etapas: a primeira de maior impacto durante a construção da segunda ponte (Colombo Salles - 1975) na Baía Sul junto da implantação da rodovia até Canasvieiras que intensificou os aterros à Baía Norte; a segunda durante a ampliação do sistema viário para a implantação da terceira ponte (Pedro Ivo Campos - 1991) e de consolidação das Avenidas Beira Mar Norte.

O traçado característico dos aterros, de grandes dimensões expandindo a cidade com vias para alta velocidade, permite o trânsito nos dois sentidos, apresenta grande largura, poucos redutores de velocidade, e no caso da Baía Sul nenhum cruzamento à nível do pedestre em toda sua extensão. Esse formato exclui o pedestre em contraste com o traçado original regular e homogêneo que era limitado por suas condicionantes naturais (FERRARO, YUNKES, 2017).

Segundo Ferraro e Yunkes (2017) os equipamentos presentes nos espaços foram dispostos de forma dispersa e descontextualizada, de acordo com as necessidades de cada momento. Num primeiro conjunto podemos identificar as edificações do período moderno, dos poderes legislativo, judiciário e executivo e a construção do Terminal Rodoviário Rita Maria. Outras edificações como o Terminal de Integração do Centro (TICEN), a Passarela Nego Quirido, o Centro de Convenções, a Estação de Tratamento de Esgoto (ETE), a Casan, e as edificações das escolas de remo, não representam uma linguagem arquitetônica específica. Foram construídas entre as décadas de 1990 e 2000 e não estavam previstas no plano original do aterro. Essas edificações se encontram "isoladas no lote" com prioridade para o acesso de veículos, justificando também grandes áreas para estacionamentos.

LEGENDA:
— LINHA DO MAR
■ ATERROS

FIG. 26 “Desterro, Capitale de Santa Catharina”
Gravura da época (1785)
Fonte: Acervo do Museu Paulista USP



1776 CONSTRUÇÃO
FORTE SÃO LUÍS

1876 DEMOLIÇÃO
FORTE SÃO LUÍS

1890 CONSTRUÇÃO ILHA
DO CARVÃO

1922 CONSTRUÇÃO
PONTE DO VINAGRE

1928 CONSTRUÇÃO
MIRANTE MIRAMAR

1970 ÚLTIMA ETAPA DO
ATERRO NA BAÍA SUL

1974 DEMOLIÇÃO
ILHA DO CARVÃO

DEMOLIÇÃO
PONTE DO VINAGRE

DEMOLIÇÃO
MIRANTE MIRAMAR

1994 CONSOLIDAÇÃO
DOS ATERROS DAS
BAÍAS SUL E NORTE

FIG. 27 “Linha do Tempo”
Fonte: Autor, 2019.

Com o descaso do local e ameaça de ações de exploração do território, o Decreto N° 5.392, de 24 de julho de 1978 determinou o tombamento desta área, ainda em vigor. Porém este ato que visa a proteção do espaço como área verde de lazer não passou, de uma determinação administrativa e jurídica, não alcançando o seu entendimento patrimonial. São apontadas muitas razões para o fracasso da consolidação dos projetos previstos inicialmente: a não implantação integral que impediu a integração desde o centro antigo até a orla; o abandono de determinadas áreas deterioradas com o tempo; falta de apropriação dos espaços públicos; irresponsabilidade política na gestão do ambiente. (OLEIAS, 1994)

A insalubre orla das baías do Centro, onde as praias se tornaram impróprias para o banho, tornou suas margens vazias as transformando em áreas densamente ocupadas e devidamente aterradas para atender às novas funções. Assim a cidade foi deixando seu caráter calmo e tranquilo para um local de alta velocidade, intensificando o ritmo urbano. Esse processo de uma cidade marítima para uma cidade rodoviária acabou afastando cada vez mais a linha do mar afetando a perda de seus traços culturais, esvaziando as áreas de convivência dando espaço para a principal função de uma cidade capitalista: o consumo.

PAISAGEM

16 O CENTRO

A paisagem da cidade sofreu mudanças de acordo com os desvios e canalização dos córregos, abertura de novas vias e os aterros à beira-mar. O crescimento do centro urbano, a supervalorização de seus terrenos, os projetos urbanos mal concebidos ou implantados, e sobretudo, o descaso pelo governo com seu planejamento tem feito desaparecer os últimos vestígios de um quadro construído em harmonia com a natureza. As linhas originais da paisagem começaram a ser vencidas e a cidades e seus habitantes aos poucos foram perdendo o contato com a orla da praia, com a vegetação nativa de mata atlântica e a escala humana das construções. Recebeu, em troca, as consequências psicológicas e ambientais destas alterações (VEIGA, 2010).

Perdeu-se muito tempo colocando o foco em obras rodoviárias, como se pode observar nas poucas construções dos primeiros planos diretores que saíram do papel. Além disso, o ciclo de investimentos no eixo Centro - Norte criou uma carência de investimentos tanto nas áreas mais distantes da Ilha de Santa Catarina, quanto na parte continental e seus municípios metropolitanos, acentuando as disparidades no acesso a serviços básicos, renegando principalmente aos moradores das áreas mais periféricas o "direito à cidade" e à acessibilidade de todas sua dimensão (SUGAI, 2015). Lohn (2002) afirma que essa urbanização acelerada intensificou as quebras dos laços de sociabilidade até então existentes, fazendo aparecer com nitidez as diferenças de classes. Junto disso a pressão imobiliária existente compromete seriamente a qualidade ambiental das áreas urbanas.

Segundo Yunkes (2012) apesar destas mudanças, a cidade conseguiu manter signos da sua história presentes não só na estrutura urbana, através da arte, da arquitetura e do traçado urbano, como também nos fazeres, costumes e tradições, a exemplo das festas populares, das expressões artísticas e de um rico artesanato, em contraposição ao processo de densificação e ocupação verticalizada da área central. A cidade de características provincianas e distante do progresso, hoje consolida-se como um dos mais importantes pólos turísticos do Mercosul e, mais recentemente, vem desenvolvendo um setor de produtos e serviços, de alta tecnologia, bastante expressivo. Isto se deve provavelmente ao fato da cidade abrigar o maior centro de ensino médio e universitário do Estado, que está ameaçado diante do governo federal vigente.

FIG. 28 “Panorâmica Baía Sul”
Fotografia Anônima (Anos 2000)
Fonte: Acervo Velho Bruxo Acesso 2019



FIG. 29 “Panorâmica Baía Norte”
Fotografia Anônima (Anos 2000)
Fonte: Acervo Casa da Memória Acesso 2019



17 MUSEU DIFUSO

A cidade possui em cada rua, quadra e quarteirão marcas de sua história através da ocupação urbana. As imagens da cidade se misturam com lembranças, memórias e segredos pois é ela a protagonista das interações sociais. Evocar a memória coletiva é forma de prosperar o bem mais precioso de uma comunidade, o seu patrimônio. Faz nos aproximar de gerações anteriores nessa linha de transmissão que permite nos reconhecer no espaço (FREIRE, 1997).

Toda a cidade é uma projeção do imaginário social sobre o espaço. (BACZKO, 1984, p.34)

Desde a década de 1970, a UNESCO traz o conceito "paisagem cultural" para conceitualizar a recuperação da relação, do ser humano inserido no meio natural. Essa junção do material com o imaterial, da natureza com a cultura, culmina no processo de memória e identidade de uma população sendo ponte entre o passado e o futuro. Esse mosaico de culturas e atividades faz parte de um processo evolutivo vivo, que torna a paisagem um cenário documentado para informações e explorações cotidianas, auxiliando na compreensão de um determinado território. Assim sendo é papel da cidade garantir assistência aos usuários de paisagem de forma equilibrada, dinâmica e sustentável, oferecendo alternativas para formas de produção e utilização dos recursos naturais (YUNES, 2012).

O patrimônio cultural é, portanto, portador de referência e identidade à memória dos diferentes grupos que formam uma sociedade. E se a identidade é o que permanece idêntico em nós, apesar de todas as modificações pelas quais passamos ao longo da vida,

as alterações nos meios em que vivemos dificulta esse processo de reconhecimento. Quando o meio se altera de maneira tão acelerada e constante esses processos de reconhecimento são prejudicados, e essa relação entre o ser e as coisas é cerne para pensarmos a cidade como um museu, onde as coisas têm significados que extrapolam sua presença imediatas, evocam valores e realidades ausentes, estando, portanto, no imaginário (FREIRE, 1997).

A cidade é um museu difuso, onde há uma constante experiência no espaço-tempo. Esses monumentos espalhados pelas cidades, possuem a capacidade de melhor contar sua história através de seu território. Dessa forma, nos faz refletir o estado contemporâneo da instituição museu, que tem o papel de salvaguardar a exposição de objetos isolados no tempo sendo local de comunicação onde a informação incorpora-se à exposição e uso do lugar musealizado. Em contraponto com a cidade, um conjunto de exemplares resultado das interações ao longo de sua evolução e do cenário político-social, resultando um trabalho colaborativo e interativo que explica a história indo além do acervo documental presente em um museu tradicional (DESVALLÉES, 2013).

A ideia de associar cultura, identidade, e patrimônio à arquitetura de museus torna-se mais clara ao vivenciar o contexto territorial da ilha de Santa Catarina na sua potencialidade de Paisagem Cultural. A articulação entre as legislações, os conceitos de preservação do patrimônio, a história e multiplicidade cultural, com o resgate dos locais tradicionais, prestigiando e explorando a sua função social turística e econômica deve ser meta de um trabalho desta ordem transformando-o em um museu a céu aberto. Essa interpretação museográfica da ilha de Santa Catarina pretende situar os usuários locais e visitantes no contexto em que se encontra documentando o processo histórico, os valores culturais, os aspectos artísticos e naturais, para que os mesmos não se percam pelo processo de desenvolvimento e investimentos imobiliários pela cidade (YUNES, 2012).



FIG. 30 “Recortes Urbanos”
Fotografia.
Fonte: Autor, 2019.

FIG. 31 "Recortes Urbanos"
Monotipia sobre papel.
Fonte: Autor, 2019.



18 ZONAS DE USO

O processo de urbanização da cidade de Florianópolis acabou afetando o elo de conexão mais intrínseco das pessoas com a cidade, o mar. E a causa pode ser atribuída em suma a dois processos de desenvolvimento: o incentivo a indústria automobilística e a consolidação de uma classe de ricos especuladores imobiliário e construtores civis. O conjunto urbano do polígono central apresenta características de uso decorrentes do seu processo de ocupação que através de uma análise crítica, pode ser dividida em quatro zonas distintas por suas características predominantes:

1) Centro Residencial - A antiga Praia de Fora, atual Baía Norte, desde sua ocupação inicial teve caráter residencial. Oferecendo as melhores opções de lotes para as famílias abastadas, que buscavam se isolar do centro histórico conturbado, foi um importante ponto para a expansão urbana. Hoje uma intensa verticalização da área domina a paisagem, com o predomínio de edifícios residenciais isolados e autossuficientes. Isso torna a área a mais densa e com o metro quadrado mais caro da cidade, resultando um local elitista que não favorece o pedestre em seu traçado.

2) Centro Corporativo - O miolo central do bairro possui uso misto, predominantemente corporativo, com concentração de clínicas, hospitais, edifícios comerciais e de prestação de serviço em conjunto com edifícios residenciais e comerciais. Contando com poucos espaços culturais e de lazer, o fluxo de pedestres no local é de intensa passagem e ausente contemplação. Os centros corporativos isolados e privativos favorecem o acesso de carros que assim como na zona residencial se prevalecem em relação ao pedestre.

FIG. 32 "Mapa de Uso do Solo"
Escala 1 : 25.000
Fonte: Autor, 2019

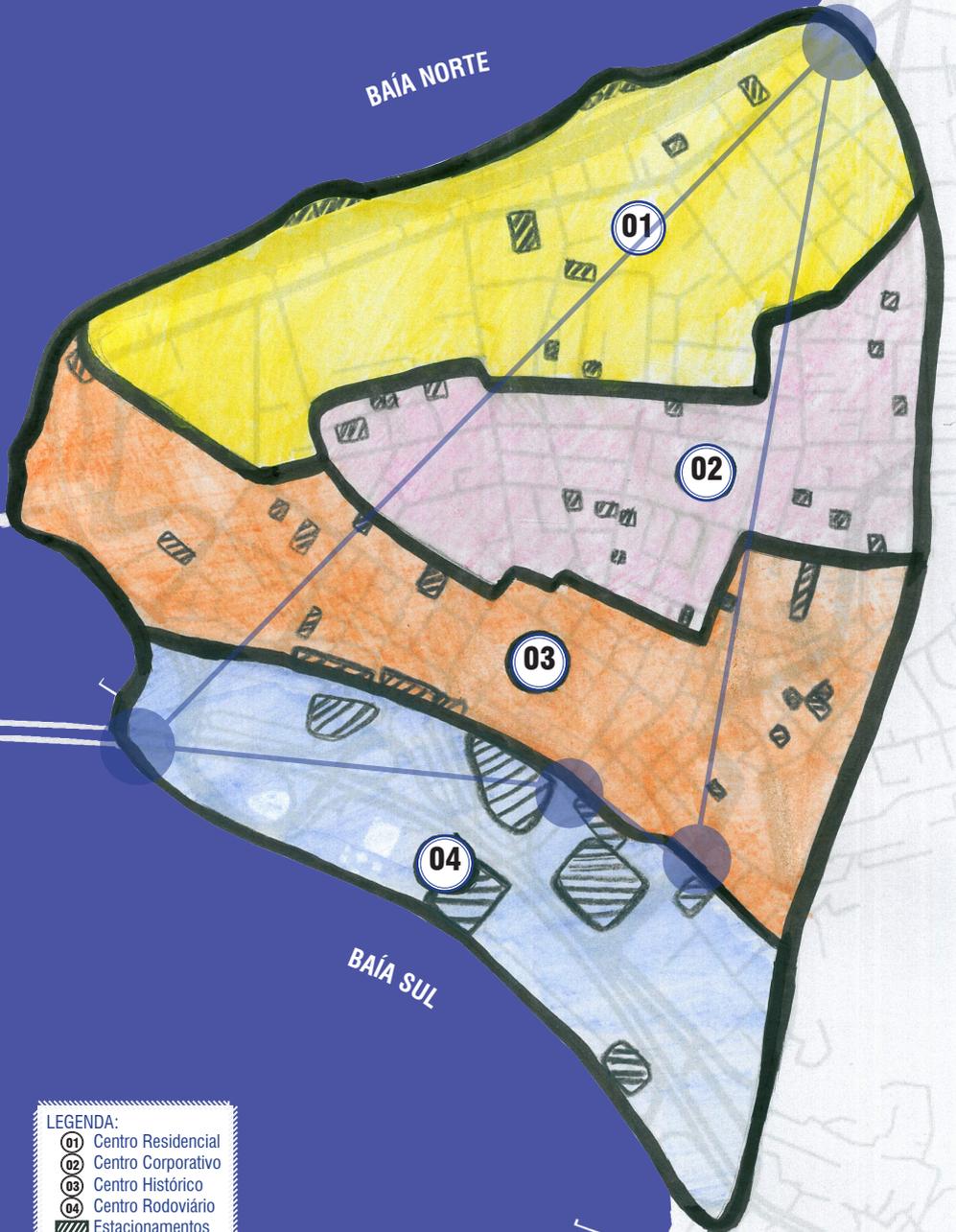




FIG. 33 “Zona Residencial”
Rua Almirante Lamego
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 34 “Zona Corporativa”
Hospital Celso Ramos
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 35 “Zona Histórica”
Calçadão Rua Felipe Schmidt
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 36 “Zona Rodoviária”
Parque Francisco Dias Velho
Fonte: Autor, 2019.

3) Centro Histórico - Marco inicial no desenvolvimento da cidade, reúne o maior acervo do patrimônio local. Inserido em um tecido vivo, o bairro é preferencialmente peatonal, sendo ponto de encontro e referência. No entanto, sua diversidade é evidenciada apenas durante o período diurno. Seu uso predominantemente comercial e varejista faz o bairro se esvaziar durante o período noturno, minimizando a apropriação de seus espaços. Durante os finais de semana a ausência da junção de usos residenciais com atividades culturais e de lazer, faz o bairro se isolar de turistas e até mesmos de locais que se sentem inseguros em perambular pelo bairro. Segundo Veiga (2010), a preservação de ambientes históricos, na maioria das vezes, é um problema para tanto a população como a legislação. No senso coletivo, se vê a preservação como um impedimento ao desenvolvimento e a legislação é muitas vezes insuficiente para evitar as perdas.

4) Centro Rodoviário - Ao sul encontra-se a porção de terra de maior impacto na paisagem local. O aterro decorrente de ideais rodoviaristas, concentra funções que dão suporte aos sistemas de transporte empregados além de funções institucionais. A área possui os pólos distribuidores da rede de transporte público interestadual, um centro de eventos com sambódromo e piscina pública, estação de tratamento de esgoto (CASAN), Tribunais, Assembleias, praças e principalmente lotes subutilizados de grandes proporções. A malha viária de grandes proporções cria resquícios viários para dar suporte ao carro e suas demandas gerando uma paisagem cinza e sem vida. São estacionamentos que fortalecem a característica de uma área que foi planejada para o usufruto do sistema rodoviarista. Nas outras zonas há um contraste na morfologia desses espaços que se restringem a lotes decorrentes de especulação imobiliária se configurando como áreas de vazios urbanos.

19 PATRIMÔNIO, CULTURA E LAZER

Através do mapeamento dos equipamentos públicos, é possível notar uma dispersão dos espaços de lazer com a ausência de uma rede integrada que priorize o caminhar pela cidade. Apenas em áreas históricas a tríade entre áreas de lazer, espaços de memória e identidade e o uso institucional encontram-se integrados. Os arredores de Praça XV e de Praça Getúlio Vargas são os exemplos de melhor conservação da paisagem original da cidade em harmonia com o espaço contemporâneo. Zonas de ocupação mais recentes, como o miolo central e os aterros, não possuem conexão entre seus espaços de lazer e seus pontos de cultura e patrimônio, trazendo pouca ativação dos ambientes públicos.

O patrimônio histórico tem como função permear a paisagem cultural para que a mesma não se perca apagando sua história, como no exemplo da residência da família Bulcão Viana, na Avenida Rio Branco que foi demolida em 2018 devido a especulação imobiliária dando espaço a um estacionamento. Além desses exemplares isolados, há também grandes glebas institucionais com potencial de conexão entre os pontos de cidade, que se encontram fechados para o público como os Comandos da Polícia Militar e dos Bombeiros. O objetivo do resgate de espaços em processo de esquecimento da memória urbana da cidade e de áreas históricas sub-utilizadas, é de permear essa tríade de cultura, patrimônio e lazer por toda a cidade, criando um sistema que ative o perambular pela cidade.



FIG. 37 “Casa Bulcão Viana”
Rua Rio Branco
Fonte: Autor, 2018.



FIG. 38 “Vazio na Casa Bulcão Viana”
Rua Rio Branco
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 39 “Batalhão Polícia Militar”
Rua Nereu Ramos
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 40 “Escadaria do Rosário”
Rua Vidal Ramos
Fonte: Autor, 2019.

LAZER

- 1) Praça Lauro Muller
- 2) Praça Sesquicentenário
- 3) Trapiche Beira Mar Norte
- 4) Praça dos Namorados
- 5) Praça Esteves Junior
- 6) Largo Benjamim Constant
- 7) Praça Osvaldo Bulcão Viana
- 8) Praça Dom Pedro I / HEMOSC
- 9) Praça Gilberto G. da Fonseca
- 10) Parque da Luz
- 11) Praça Getúlio Vargas
- 12) Praça Olívio Amorim
- 13) Praça do Desterro
- 14) Largo do Fagundes
- 15) Praça Pereira Oliveira
- 16) Praça XV de Novembro
- 17) Largo de Alfândega
- 18) Praça Fernando Machado
- 19) Parque Metropolitano F. D. Velho
- 20) Parque Náutico Walter Lange
- 21) Praça Tancredo Neves
- 22) Praça do Sesc

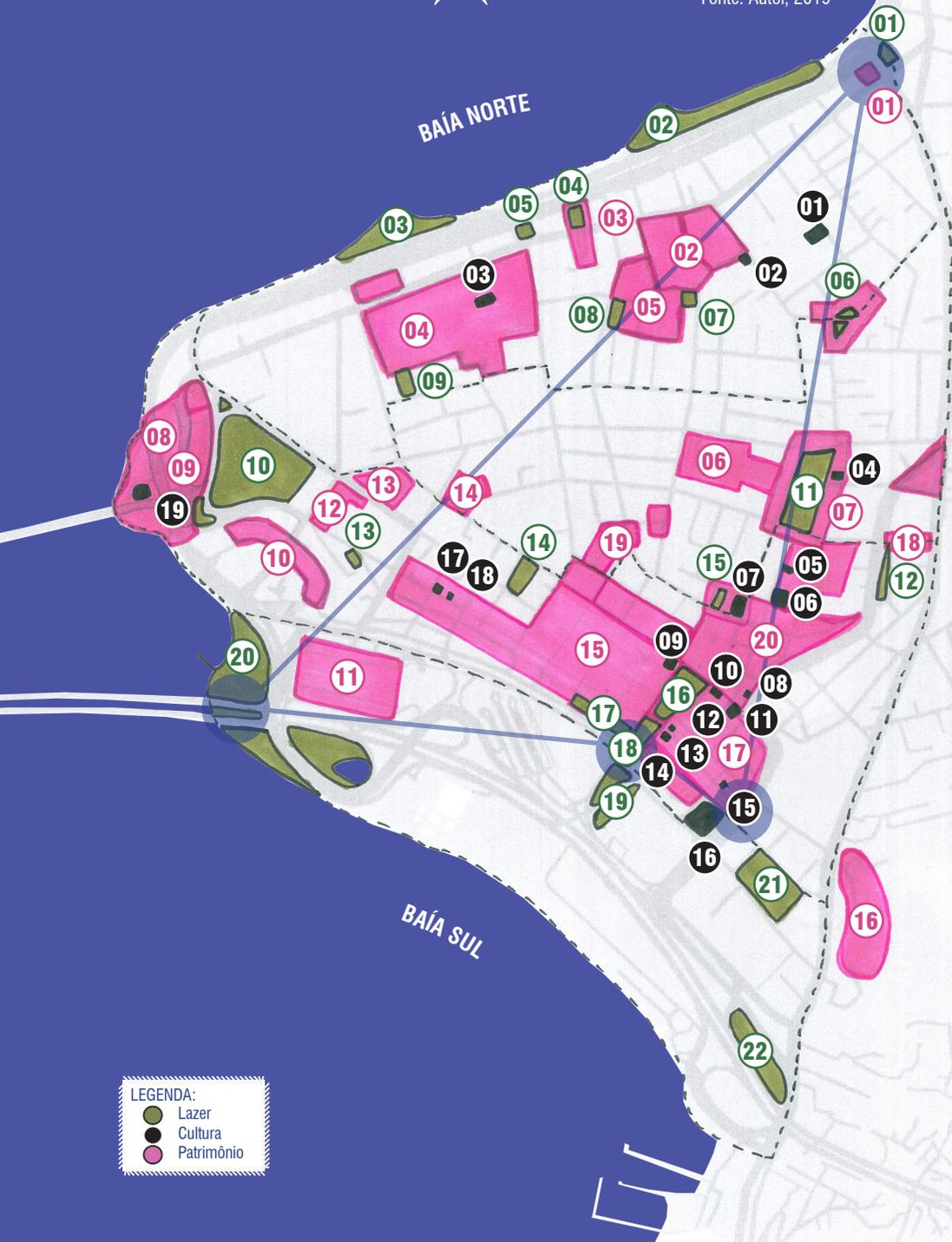
CULTURA

- 1) Escola Básica Silveira de Souza
- 2) Centro Cultural Ruth Hoepcke
- 3) Museu do Homem do Sambaqui
- 4) IPHAN
- 5) Associação Franco-Brasileira
- 6) Fundação Cultural Badesc
- 7) Fundação Catarinense de Cultura
- 8) Espaço Cultural BRDE
- 9) Museu Histórico de Santa Catarina
- 10) Círculo Ítalo-Brasileiro
- 11) MESC
- 12) Museu Victor Meirelles
- 13) Casa de Câmara e Cadeia
- 14) Memorial Meyer Filho
- 15) Instituto Arco Iris
- 16) Centro Cultural da Marinha
- 17) Casa Vermelha Centro Cultural
- 18) Sociedade Musical Filarmônica
- 19) Museu de Armas, Major Lara Ribas

PATRIMÔNIO

- 1) Forte São Luís
- 2) Comando da 14ª Brigada da Infantaria Motorizada e Casa do Barão
- 3) Largo São Sebastião
- 4) Colégio Catarinense e Antiga Inspetoria de Rios e Portos
- 5) Centro Médico (Hospital Governador Celso Ramos, Maternidade Carmela Dutra e Centro de Pesquisas Oncológicas)
- 6) 4ª Batalhão da Polícia Militar (Rua Nereu Ramos) e Quartel do Comando Geral da Polícia Militar (Rua Visconde de Ouro Preto)
- 7) Conjunto de Casarios Antigos Praça Getúlio Vargas
- 8) Forte Sant'Ana e o Comando Geral do Corpo de Bombeiros
- 9) Cabeceira Ponte Hercílio Luz (Incinerador de Lixo, Estaleiro Arataka)
- 10) Conjunto Cais Rita Maria (Rua Henrique Valgas)
- 11) Terminal Rodoviário Rita Maria
- 12) Fábrica de Rendas e Bordados (Rua Hoepcke)
- 13) Antigo Departamento de Saúde Pública (Rua Felipe Schmidt)
- 14) Conjunto Histórico de Igreja de Santo Antônio (Rua Padre Schuler)
- 15) Conjunto de Casarios Antigos Comercial (Rua Conselheiro Mafra, Francisco Tolentino, Felipe Schmidt e ruas adjacentes)
- 16) Conjunto de Casarios Antigos Hospital de Caridade (Rua Menino Deus)
- 17) Baixo Centro (Rua Tiradentes, João Pinto, Victor Meirelles, Nunes Machado, Saldanha Marinho e General Bittencourt)
- 18) Conjunto de Casarios Antigos (Rua Hermann Blumenau)
- 19) Conjunto Modernista (Ceisa Center e Casas)
- 20) Cojunto Porção Norte da Praça XV de Novembro

FIG. 41 “Mapa de Patrimônio, Cultura e Lazer”
Escala 1 : 25.000
Fonte: Autor, 2019



LEGENDA:

- Lazer
- Cultura
- Patrimônio

20 PÚBLICO X PRIVADO

"A morfologia urbana como um produto físico das ações da sociedade sobre o território possui aspectos de análise formal, relacionados às formas visíveis que configuram a paisagem urbana e outros, referentes aos aspectos dinâmicos da sociedade, ou seja, questões temporais que se refletem no meio físico." (Panerai, 2014)

O contexto urbano do bairro é de alto adensamento e verticalização acelerada, resultando em um cenário com poucos respiros e perspectivas visuais limitadas. Durante o seu processo de crescimento, houve uma perda dos referenciais paisagísticos naturais, como o morro e o mar. Olympio (1991) afirma que o excesso de elementos visuais propicia a perda das referências, obscurecendo tudo o que, porventura, pudesse funcionar como um marco.

Os poucos espaços livres existentes são praças, parques e predominantemente o sistema de mobilidade. Dentre os espaços cadastrados perante os órgãos públicos, porções de terra provenientes de resquícios do sistema viário são consideradas praças mesmo sem cumprir com as configurações básicas de um espaço de lazer. As áreas públicas existentes se restringem a esses espaços desconexos entre si, sem um sistema de áreas livres íntegro e acessível, tornando ativa a vida urbana. Portanto os locais para os encontros sociais são restritos, havendo uma necessidade de espaços de lazer que engloba diferentes usos e apropriações.

FIG. 42 “Mapa de Público X Privado”
Escala 1 : 25.000
Fonte: Autor, 2019



LEGENDA:

- Público
- Privado
- Rodovias

21 DESLOCAMENTOS

O bairro cerne da cidade, é pólo distribuidor das redes de transporte público intra bairros e regiões, sendo inclusive sobrecarregada pelas funções que exerce. O sistema rodoviário predomina o plano de modais da cidade, prosseguindo ainda ideais modernistas e industriais, que corrompem as relações pessoais e afastam o cidadão do contato com o mar. Esse cenário com intenso tráfego de automóveis espremem a vida urbana para fora de espaços públicos e de orla, em espaços limitados repleto de obstáculos. Dessa forma o pedestre perde sua prioridade cedendo extensas áreas para o funcionamento dessa rede de auto-estradas, como afirma Gehl (2015). A manutenção de sua infraestrutura tem sido a prioridade dos investimentos urbanísticos, entretanto, apesar de tímido, o planejamento da cidade tem se mostrado consciente com as discussões sobre o acesso a cidade em voga. Nos últimos anos houve a implantação de projetos de fomentação de arte urbana, como o projeto "Street Art Tour", "Calçada Certa - Manual de projeto e execução", revitalização de espaços públicos e históricos, além de programas de acesso público de qualidade das orlas das praias.

Hoje o pedestre se aglomera em calçadas estreitas, sem acessibilidade e ausência de manutenção e padronização. Os calçadões de Felipe Schmidt, Conselheiro Mafra e Vidal Ramos são as de maior fluxo de pessoas por obterem os fatores que agitam o cidadão, que segundo Gehl (2015) são: fachada ativa, amplitude, escala do pedestre, sombreamento e principalmente pessoas que promovem o sentimento de segurança e pertencimento. Isso comprova que a quantidade de pessoas na rua está diretamente relacionada à qualidade do espaço sendo oferecido para a sociedade.

FIG. 43 "Mapa de Fluxos e Deslocamentos"
Escala 1 : 25.000
Fonte: Autor, 2019



INTERVENÇÃO

22 AS JANELAS

Onde em cidades europeias as cúpulas são marcos na paisagem urbana, em Florianópolis o crescimento desordenado fez com que seu marco, a linha do mar, se perdesse no skyline. Segundo os estudos de Lynch (1999) a vegetação e a água são constantemente citados em suas entrevistas como elementos de carinho e prazer. Porém ao trocar a linha d'água por uma rede de auto-estradas, a "Ilha de Nossa Senhora dos Aterros" como nomeia Bruggman (2018), perdeu alguns elementos que faziam parte da memória coletiva.

Para sua preservação, as observações do bairro revelam um considerável acervo de espaços que permeiam sua paisagem cultural. Esse sistema de espaços possuem potencial, além dos espaços já considerados pela cidade como de lazer e cultural, por serem pontos cênicos e conectores em uma rede onde o fluxo de pedestres já é intenso. Junto desses espaços há um grande número de ruas com potencial comercial, cultural e paisagístico para se tornarem vias compartilhadas ou até mesmo de uso exclusivo para pedestres.

Temos a oportunidade de transformar o nosso novo mundo urbano numa paisagem passível de imaginabilidade: visível, coerente e clara. Isso vai exigir uma nova atitude de parte do morador de cidade e uma reformulação do meio em que ele vive. (LYNCH, 1999. P. 101.)

Dentro da atual situação morfológica de cidade, o plano busca lançar diretrizes micro em quatro exemplares desse acervo do museu difuso da cidade. Se destacam pela seu valor histórico, seu descaso, risco de esquecimento, perda de identidade local e pouca apropriação populacional.



FIG. 44 "Panorâmica Central"

Morro do Antão, 1915.

Fonte: Acervo Casa da Memória Acesso em 2019.



FIG. 45 “Panorâmica Central”
Fotografia de Carlos Damiano (2013).
Fonte: CarlosDamiano.wordpress, Acesso em 2019.

22.1 FORTE SÃO LUÍS

O terreno subutilizado localizado em "Área de Marinha, é hoje de posse da Prefeitura. Até meados do século XX o espaço era utilizado para feiras locais, porém desde a virada do século o espaço foi raramente utilizado sem função alguma para a cidade. O local não possui nem função de passagem por seus limites serem demarcados por grades que barram a passagem além de carência de sombreamento.



Rua Bocaiúva
27°35'02.0"S
48°32'42.3"W

Os potenciais fluxos locais seriam no sentido Beira Mar Norte - Rua Mauro Ramos ou Agrônômica - Rua Bocaiúva, principalmente pela localização do Shopping Beira Mar que além de sua centralidade oferece função de prestação de serviços atraindo pedestres. Seu visual principal é em direção ao mar no sentido Beira Mar Norte.



FIG. 46 "Mapa de Localização"
Baía Norte, Esquina Rua Mauro Ramos e Bocaiúva
Fonte: GoogleMaps editada pelo Autor, 2019



FIG. 47 “Visão Nordeste”
Rua Bocaiúva
Fonte: Autor, 2018.



FIG. 48 “Visão Norte”
Rua Bocaiúva
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 49 “Visão Sul”
Rua Mauro Ramos
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 50 “Visão Nordeste”
Rua Mauro Ramos
Fonte: Autor, 2019.

Áreas Verdes de Lazer (AVL)

Plano Diretor de Florianópolis, 2014

Art. 57. Áreas Verdes de Lazer (AVL) são os espaços urbanos ao ar livre de uso e domínio público que se destinam à prática de atividades de lazer e recreação, privilegiando quando seja possível a criação ou a preservação da cobertura vegetal. Certa - Manual de projeto e execução”, revitalização de espaços públicos e históricos, além de programas de acesso público de qualidade das orlas das praias.

Art. 58. Em Áreas Verdes de Lazer (AVL) será 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.



FIG. 51 "Terreno Forte São Luís"

Fotografia Anônima, 1993

Fonte: Acervo Casa da Memória, Acesso em 2019

22.2 PONTE DO VINAGRE

Soterrada com a canalização do Rio da Bulha, ao fim da atual Avenida Hercílio Luz, encontra-se a Ponte do Vinagre. As pontes de, mais ou menos 13 metros de extensão, faziam importante ligação entre o Lado Oeste da Praça XV de Novembro até o Hospital de Caridade.

O ambiente ocupa um ponto de passagem mas com grande potencial para permanência. Os usos de Avenida Hercílio Luz tem aflorado com o passar dos anos. O comércio vicinal tem crescido com bares e restaurantes, trazendo vida noturna para o local. Apesar de sua diversidade, o ponto ao fim da Avenida, sem mais relação com o rio ou o mar, não possui nenhum elemento visual marcante na paisagem. Seu entorno com a linha do Morro do Antão e a perspectiva criada para o Hospital de Caridade Menino Deus, se perderam com o aumento do gabarito dos edifícios vizinhos criando barreiras visuais que obstruem a paisagem natural local.



Av. Hercílio Luz
27°36'00.4"S
48°32'53.9"W



FIG. 52 “Mapa de Localização”
Avenida Hercílio Luz, entre Rua Tiradentes e João Pinto
Fonte: GoogleMaps editada pelo Autor, 2019



FIG. 53 “Visão Nordeste”
Avenida Hercílio Luz
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 54 “Visão Sudoeste”
Avenida Hercílio Luz
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 55 “Visão Norte”
Rua João Pinto
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 56 “Visão Sul”
Rua Bulcão Viana
Fonte: Autor, 2019.

Áreas de Entorno de Bem Tombado (AEBT)

Plano Diretor de Florianópolis, 2014

Art. 126. As Áreas de Preservação Cultural (APC) são aquelas destinadas à preservação de sítios de interess cultural, objetivando a preservação, valorização e promoção delas.

Art. 160. O manejo do mobiliário urbano público e demais equipamentos deverá ser aprovado pelo IPUF através do SEPHAN e atender os critérios a seguir:

§2º O mobiliário urbano deverá apresentar desenho compatível com as características do conjunto e estar localizado de forma a garantir visualização deste.

§4º As intervenções urbanas e paisagísticas e as edificações permitidas em devem se harmonizar com as paisagens existentes.



FIG. 57 “Vista Hospital de Caridade da Ponte”
Fotografia Anônima, Década de 1940
Fonte: Acervo Casa da Memória, Acesso em 2019

22.3 MIRANTE MIRAMAR

Hoje ocupado pelo “Monumento ao Miramar”, anexo a Praça Fernando Machado, o sítio possui apropriação tímida pela população. Rodeada por vias de automóveis, a ausência de uso, sem possuir um espaço de estar ou comercial como de origem, lhe resultou apenas uma falsa monumentalidade criada em 2001.



Av. Paulo Fontes
27°35'55.0”S
48°33'03.0”W

A área é ocupada esporadicamente por manifestações públicas ou eventos como a “Fenaostra” e feiras locais. Seu fluxo diário é predominantemente no sentido de entrada e saída do Terminal Cidade, e pouco expressivo no sentido Baía Sul pela inatividade do Parque Metropolitano Francisco Dias Velho e do não acesso a orla.



FIG. 58 “Mapa de Localização”
Avenida Paulo Fonte em frente a Praça XV
Fonte: GoogleMaps editada pelo Autor, 2019



FIG. 59 “Visão Noroeste”
Praça XV de Novembro
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 60 “Visão Sudoeste”
Parque Francisco Dias Velho
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 61 “Visão Sul”
Terminal da Cidade
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 62 “Visão Nordeste”
Praça Fernando Machado
Fonte: Autor, 2019.

Áreas Verdes de Lazer (AVL)

Plano Diretor de Florianópolis, 2014

Art. 57. Áreas Verdes de Lazer (AVL) são os espaços urbanos ao ar livre de uso e domínio público que se destinam à prática de atividades de lazer e recreação, privilegiando quando seja possível a criação ou a preservação da cobertura vegetal. Certa - Manual de projeto e execução", revitalização de espaços públicos e históricos, além de programas de acesso público de qualidade das orlas das praias.

Art. 58. Em Áreas Verdes de Lazer (AVL) será 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.



FIG. 63 "Varanda Mirante Miramar"
Fotografia Anônima, Década de 1930
Fonte: Acervo Casa da Memória, Acesso em 2019

22.4 ILHA DO CARVÃO

A ilha que ali existia, hoje sustenta um dos pilares da ponte Colombo Salles. Em um local de grande importância para a conexão peatonal entre ilha e continente encontra-se uma escada que conecta o pedestre de uma ponta a outra. Apesar de sua importância o local encontra-se fechado, sem manutenção e com pouca atratividade. O espaço é pouco frequentado, majoritariamente por ciclistas que utilizam a rampa de acesso a Ponte Pedro Ivo e dos atletas remanescentes dos Clubes de Remo que ali possuem suas sedes.

O local possui uma das vistas mais privilegiadas da cidade, tendo visão panorâmica para a parte continental, a Ponte Hercílio Luz e sua cabeceira. Porém seu acesso é precário, sendo apenas possível através de dois pontos muito distantes que atravessam o sistema rodoviário de alta velocidade: o elevador do Centro Sul e a faixa de pedestre presente no Trapiche da Beiramar Norte. Não há nenhum acesso direto entre o centro histórico e o Parque Náutico.



Ciclovía Beira Mar Norte
27°35'52.7"S
48°33'36.6"W



FIG. 64 “Mapa de Localização”
Avenida Osvaldo Rodrigues Cabral sobre a Ponte Colombo Salles
Fonte: GoogleMaps editada pelo Autor, 2019



FIG. 65 “Visão Norte”
Parque Náutico
Fonte: Autor, 2018.



FIG. 66 “Visão Oeste”
Terminal Rita Maria
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 67 “Visão Sul”
Acesso Ponte Colombo Salles
Fonte: Autor, 2019.



FIG. 68 “Visão Leste”
Trapiche e Ponte Hercílio Luz
Fonte: Autor, 2019.

Áreas Verdes de Lazer (AVL)

Plano Diretor de Florianópolis, 2014

Art. 57. Áreas Verdes de Lazer (AVL) são os espaços urbanos ao ar livre de uso e domínio público que se destinam à prática de atividades de lazer e recreação, privilegiando quando seja possível a criação ou a preservação da cobertura vegetal. Certa - Manual de projeto e execução”, revitalização de espaços públicos e históricos, além de programas de acesso público de qualidade das orlas das praias.

Art. 58. Em Áreas Verdes de Lazer (AVL) será 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.



FIG. 69 “Ilha do Carvão”
Fotografia Anônima, Década de 1970
Fonte: Acervo Casa da Memória, Acesso em 2019

23 INTERVENÇÕES URBANAS

Segundo o arquiteto italiano Aldo Rossi, a cidade deve abrigar construções reconciliadas com a história e memória de seus habitantes para que assim as pessoas se reconheçam e a cidade não perca seu caráter único sem se tornar uma reprodução globalizada de uma arquitetura padrão.

Os pontos de interesse aprofundados se destacam pela sua antiga importância e conexão com o mar, que se perdeu com o processo de expansão que apesar do avanço, destruíram uma grande parcela da identidade luso brasileira local. Os espaços rarefeitos, isolados possuem função de passagem e não de permanência e contemplação. São ambientes conectores mas sem atrativos, desprezando sua história e prejudicando a vida pública.

Promover a paisagem cultural local produzindo espaços fomentadores de interações sociais é fundamental para permear a memória e enaltecer sua identidade. A cidade existe por meio de minha experiência corporal. A cidade e meu corpo se complementam e se definem. Eu moro na cidade, e a cidade mora em mim. Gerar trocas entre o homem e seu lugar. A questão torna-se compreender a volatilidade dos espaços permanentes, gerando apropriações múltiplas que despertem ações de transformação, apresentando os seus significados em constante mudança. Uma questão cultural.

FIG. 70 "Recortes Urbanos"
Monotipia sobre papel.
Fonte: Autor, 2019.



23.1 PAVILHÃO SÃO LUÍS

Para a apropriação do espaço, inicialmente deve ser elaborado um trabalho de investigação arqueológica que certamente encontrará vestígios da antiga fortificação. A partir dessa condicionante se descobre as áreas livres possíveis para a construção, tanto de uma praça quanto de um pavilhão. Espaço este destinado a arte local além da contemplação da Baía Norte, promovendo uma galeria aberta ao público.

Esse espaço tem como objetivo adicionar um espaço cultural para a porção Norte do bairro, sendo um espaço livre para a produção de diferentes vertentes artísticas como pintura, escultura, gravura, serigrafia, monotipia, maquetaria entre outros.

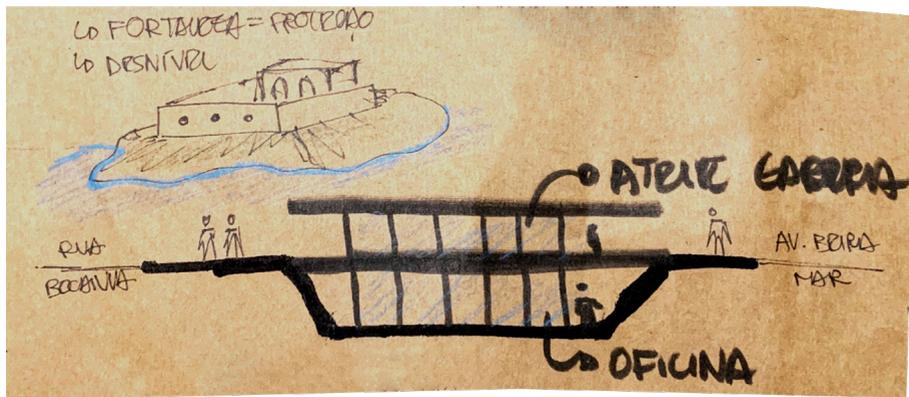


FIG. 71 "Esquemas São Luís"
Fonte: Autor, 2019

Praça Nova do Castelo de S. Jorge

Carrilho da Graça Architectos

Lisboa, Portugal (2010)

O sítio arqueológico expõe vestígios dos seus períodos de ocupação, deixando as escavações expostas. Os blocos que atendem o espaço expositivo da praça são feitos de materiais contemporâneos e formas horizontais que protegem e envolvem os resquícios históricos do local.

FIG. 72 / 73 "Praça Nova do Castelo de São Jorge"
Fonte: ArchDaily, Acesso em Novembro de 2019.



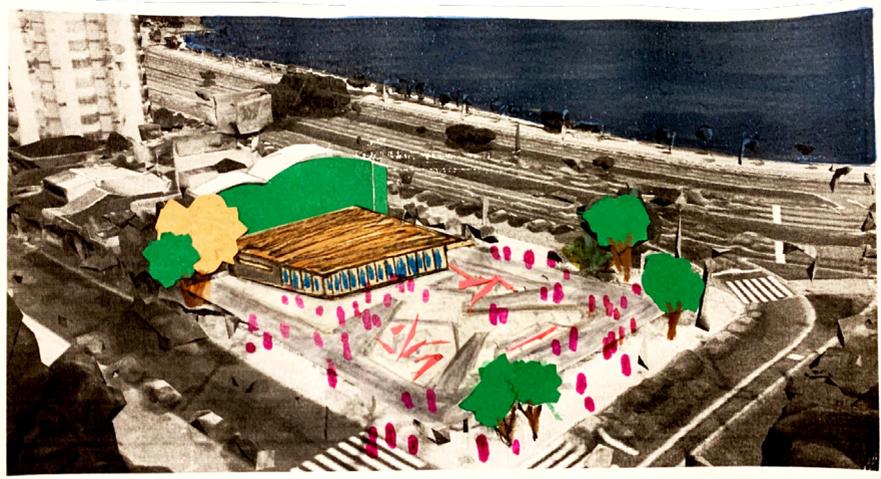
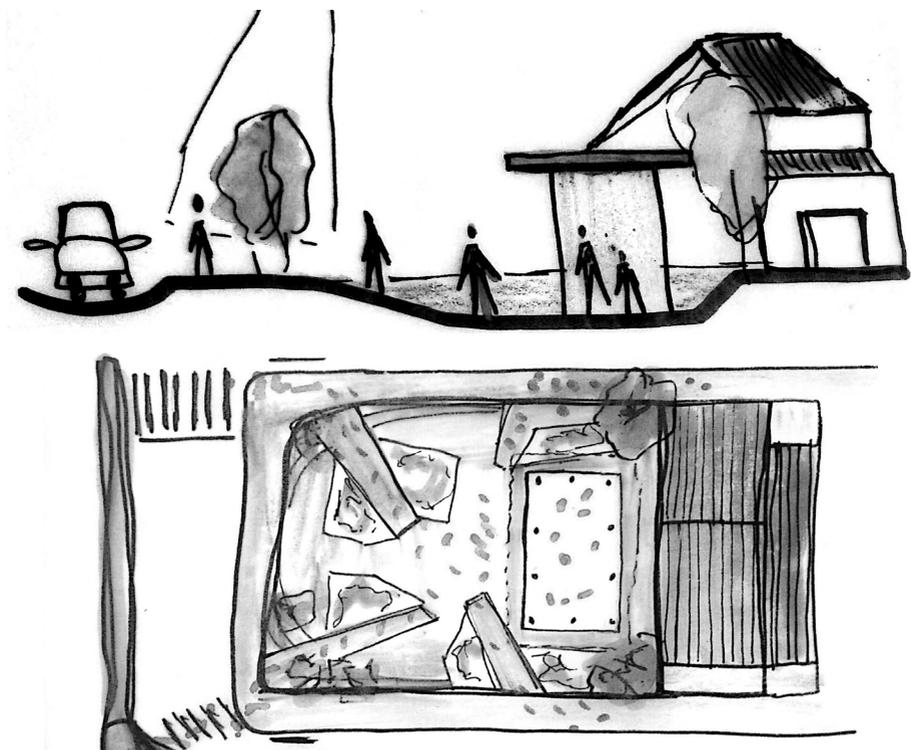


FIG. 74/75/76 "Corte Implantação e Perspectiva"
Fonte: Autor, 2019.

23.2 COBERTURA DO VINAGRE

Como forma de ativar a permanência e a contemplação de um espaço que perdeu sua função conectora, cria-se um local livre para a apropriação social. O elemento cenográfico e efêmero funciona como uma cobertura, servindo como espaço para descanso, manifestações artísticas e principalmente contemplação de um espaço que faz parte de história da cidade.

O elemento surge do Rio da Bulha, uma das veias da cidade que hoje encontra-se enterrado por rios de concreto. Sua forma natural e voluptuosa sugere o desenho da intervenção, de forma que traga cor e dinamismo para a paisagem urbana.



FIG. 77 "Esquemas Vinagre"
Fonte: Autor, 2019

Excentrique(s)

Artist Daniel Burren

Paris, France (2012)

A instalação, apesar de ser locada em um espaço expositivo, constitui altíssimo poder arquitetônico e cênico de criar um marco na paisagem. O sombreamento colorido na pavimentação das ruas é obtido através de uma cobertura de material translúcido que ao incidir com os raios solares cria pinturas abstratas.



FIG. 78 / 79 "Excentrique(s)"

Fonte: DOMUSWeb Acesso em Novembro de 2019.

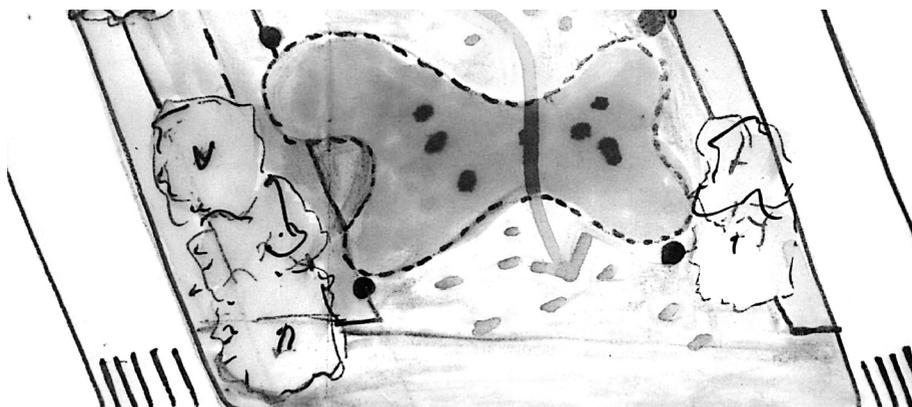
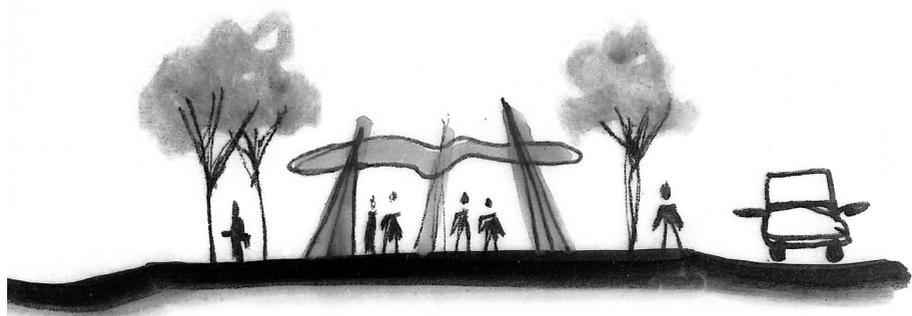


FIG. 80/81/82 "Corte Implantação e Perspectiva"
Fonte: Autor, 2019.

23.3 CAFÉ & BAR MIRAMAR

Resgatando sua função original de encontro e socialização, surge a vocação do local. Um ambiente livre, amplo, que promova o encontro e a vida urbana da região que hoje encontra-se em desuso. O objetivo é fornecer ao local um espaço aberto à rua junto de uma cobertura que reúna as pessoas e permita que a vida diurna e noturna do espaço seja apropriada.

Suas escadas que deslocavam os passageiros do mar à terra firme, hoje encontram-se soterradas por um aterro que visava um futuro promissor. A partir desse elemento busca-se uma forma que integre esses elementos para uma implantação que se envolva entre as demarcações dos pilares do trapiche e sua planta baixa com um pequeno bar & café.

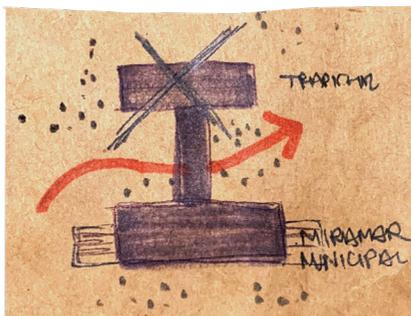
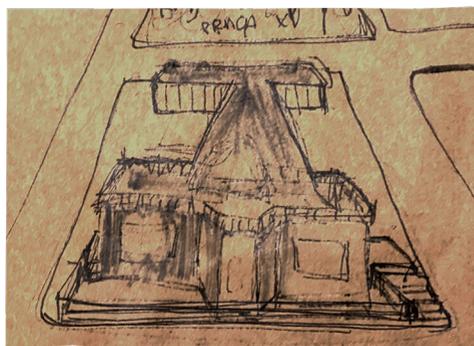


FIG.83 "Esquemas Miramar"
Fonte: Autor, 2019

Pavilhão Het Huis Middelheim Museum

Arquiteto Robbrecht en Daem

Antuérpia, Bélgica (2010)

Dentre os espaços expositivos do Museu de Esculturas a Céu Aberto Middelheim encontra-se um pavilhão de concreto aberto ao parque. As linhas diagonais que adentram o pavilhão criam os quatro acessos e espaços que permitem entrada natural de luz e ventilação.

FIG. 84 / 85 "Pavilhão Het Huis Middelheim Museum"
Fonte: Robbrechtendaem.com Acesso em Novembro de 2019.



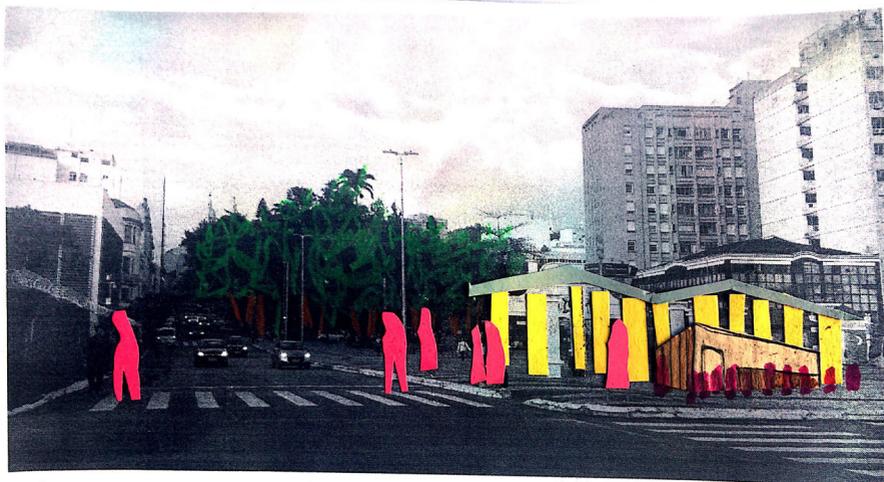
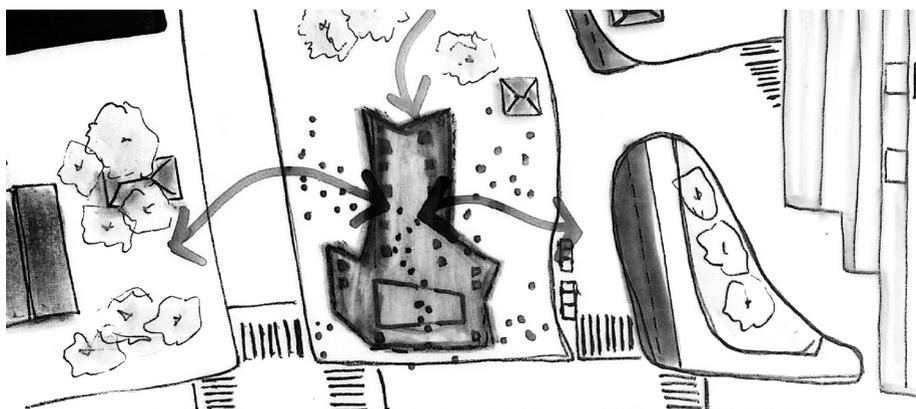
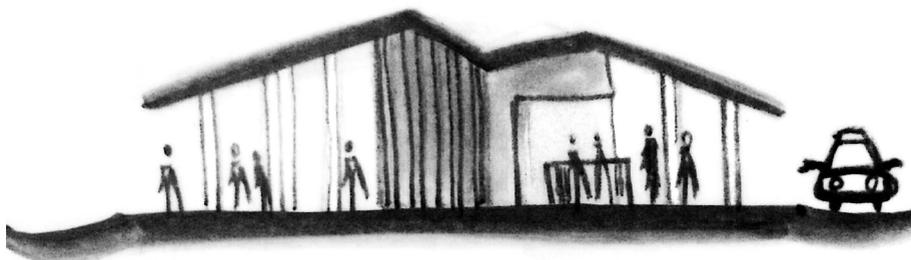


FIG. 86/87/88 "Corte Implantação e Perspectiva"
Fonte: Autor, 2019.

23.4 MIRANTE DO CARVÃO

O principal objetivo do espaço é ativá-la através de uma intervenção artística e arquitetônica que promova a apreciação da paisagem e conscientização sobre as precárias situações de extração do carvão pelo país. Apesar do local privilegiado e estratégico, o mesmo encontra-se em desuso, sem manutenção e sem um projeto de urbanismo e paisagismo para a região que o circunda, o Parque Náutico.

Rodeada por água, a ilha era um elemento marcante na paisagem local fornecendo combustível para as navegações que aqui aportavam. Presente em inúmeras fotos históricas a idéia é levar o espectador até o mar como forma de ativar a memória local criando um novo elemento na paisagem, com cor vibrante que contraste com o cenário cinza do sistema rodoviário.

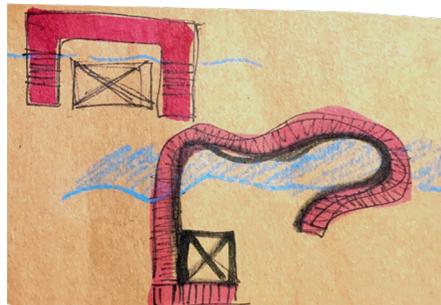
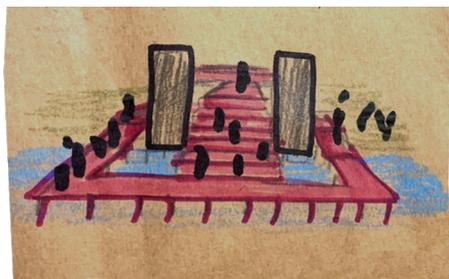


FIG. 89 "Esquemas Carvão"
Fonte: Autor, 2019

De Estreken

Artista Visual Marc Van Viet

Waddenzee, Holanda (2016)

A instalação artística consiste em um mirante produzido em madeira que avança sobre a água oferecendo um espaço de contemplação. Em um ambiente inabitável, a função da intervenção é a observação do local, onde no átrio do trapiche são alocados bancos.

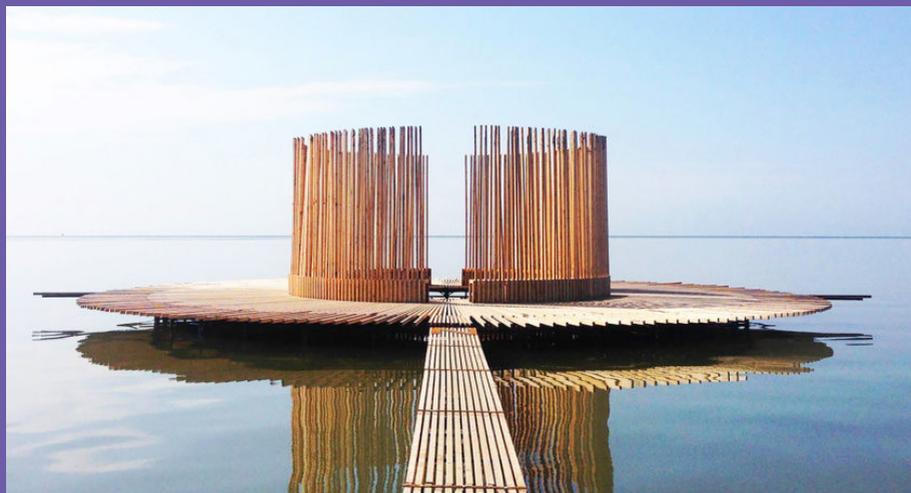


FIG. 90/91 "De Estreken"

Fonte: DesignBoom.com, Acesso em Novembro de 2019.

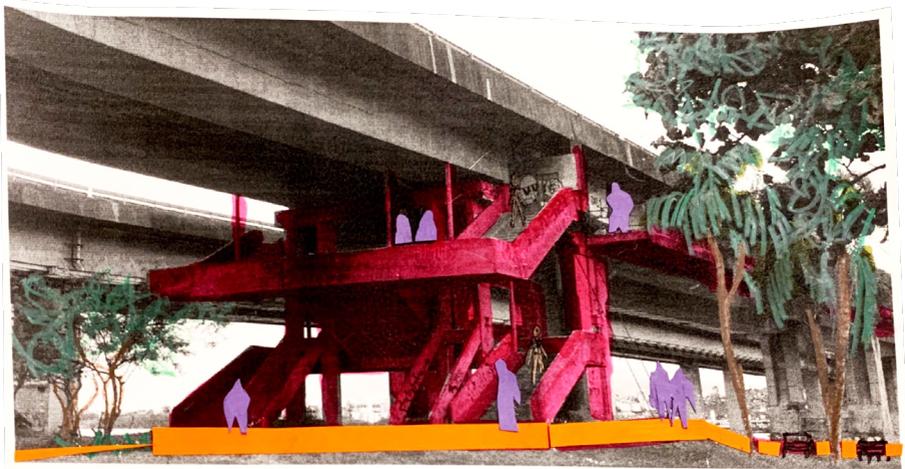
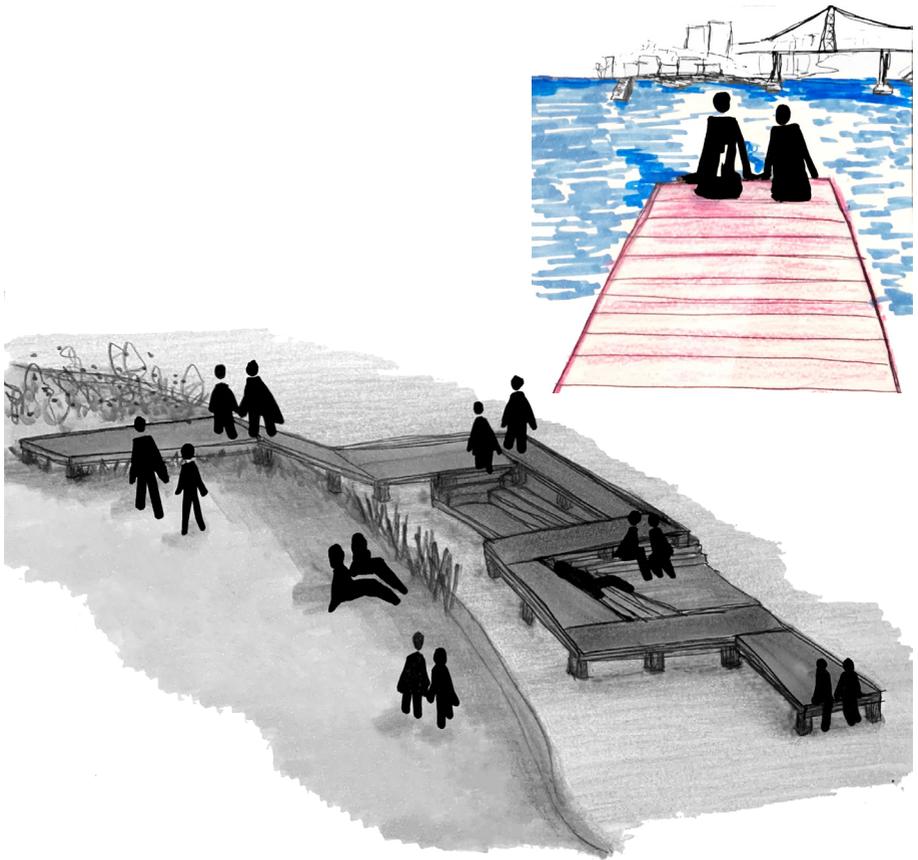


FIG. 92/93/94 "Corte Implantação e Perspectiva"
Fonte: Autor, 2019.

24 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho se baseia no treinamento do olhar do observador sobre a cidade, analisando sua multiplicidade, suas formas, seus marcos e a qualidade da imagem urbana na mente dos usuários. Durante o estudo histórico de seu desenvolvimento foi possível identificar um sistema de espaços conectores na escala urbana que reforçam um plano visual da imagem pública da cidade de Florianópolis.

"A característica essencial de um marco é sua singularidade, o contraste em seu contexto ou seu plano de fundo. Proeminência espacial. Um convite ao nosso olhar. Uma referência estável para a percepção do mundo urbano, complexo e em permanente transformação." (Lynch, 1999. P.106)

Em resposta ao entendimento de sua morfologia e ocupação do solo, se extrai quatro exemplares que apagaram-se na paisagem durante seu processo de desenvolvimento. Ao estudar suas funções na paisagem de acordo com as apropriações contemporâneas dos espaços escolhidos, se intervém dando a população o protagonismo e o direito de intervir no espaço. Essa intenção experimental onde os espaços estão abertos para apropriações influencia na dinâmica entre as pessoas permitindo encontros e sociabilização humanizando o espaço público e discutindo como se vive e como se deseja viver.

FIG. 95 "Recortes Urbanos"
Monotipia sobre papel.
Fonte: Autor, 2019.



25 REFERENCIAL

- AUGÉ**, Marc. Não lugares: Introdução a uma Antropologia de Supermodernidade. Campinas: Papirus, 1994, p.76.
- ARGAN**, Giulio Carlo. O significado de Cúpula. In: História de Arte como História de Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1992. P. 95-103.
- BACZKO**, Bronislaw. Les Imaginaires Sociaux: Mémoires et Espoirs Collectifs. Paris: Payot, 1984, p.34.
- BRÜGGEMANN**, Fábio. Ilha do Carvão: sofreu terras, contraiu cidade. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=zN6MZytXQxM> Acesso em: 06 de Novembro de 2019.
- Burle Marx & CIA**, LTDA. "Memorial Descritivo do projeto de Paisagismo do aterro da Baía Sul." 1977. Disponível no arquivo público da Casa da Memória de Florianópolis.
- CERTEAU**, Michel de. L'invention du quotidien. 1. Arts de faire. Paris: Éditions Gallimars, 1990.
- CHEVALIER**, Jean e GHEERBRANT, A. Dicionário de Símbolos. Rio de Janeiro: José Olympio, 1991. P. 530
- COSTA**, Sergio Corrêa da (2017). A Diplomacia do Marechal: Intervenção estrangeira na Revolta da Armada 3.ª ed. Brasília: FUNAG. 494 páginas. ISBN 978-85-7631-708-1
- DIAS**, Wilmar. "Florianópolis, ensaio de geografia." In: DECG: Boletim Geográfico. Florianópolis, ano 1, nº 1, janeiro, 1947.
- FERRARO**, Luiza Helena; YUNES, Gilberto Sarkis. O ATERRO DA BAÍA SUL EM FLORIANÓPOLIS (SC): Aspectos morfológicos de um patrimônio moderno introduzido. Universidade Federal de Santa Catarina, Departamento de PósARQ/CTC, Florianópolis. (2017)
- FLORIANÓPOLIS** (2014) "Plano Diretor Participativo." Lei complementar N.482, de 17 de janeiro de 2014. Através de http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/04_02_2014_12.01.39.ae8afdb369c91e13ca6efcc14b25e055.pdf Acesso em 20/06/2016
- FREIRE**, Cristina. Alé dos mapas: os monumentos no imaginário urbano contemporâneo - 1 Ed. São Paulo: SESC: Annablume, 1997.
- LE GOFF**, Jacques. Memória. In: História e Memória. Campinas: Editora da Unicamp, 1994, p.535.
- LUIZ**, Edson. Blog O Velho Bruxo. Disponível em: <http://www.velhobruxo.tns.ufsc.br/Albuns.html> Acesso em: 08 de Julho de 2019.
- LYNCH**, Kevin. A imagem de cidade - 2 Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MENESES**, Adélia Bezerra. Memória e Ficção. Resgate. Revista de Cultura do Centro de Memória da Unicamp, n. 3, 1991, p. 12.

NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

NORA, Pierre. La republique. In: Les Lieux des Mémoires. Paris: Gallimard, 1984, v. I, p. 27.

OLEIAS, Valmir José. O lazer do Aterro da Baía Sul em Florianópolis: o abandono de um grande projeto. 1994. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

OLIVEIRA, Viviane Fernanda de. Uso de Metodologia Qualitativa em pesquisas urbanas. Programa de Pós Graduação em Geografia, São Paulo, 2013. FCT - UNESP. Disponível em: Acesso: 11/04/2019

Patrimônio Cultural e Cidade Contemporânea / Alicia Norma González de Castells, Letícia Nardi, organização. - Florianópolis: Editora de UFSC, 2012.

Priscila Chagas Oliveira y João Fernando Igansi Nunes (2016): "Museu difuso: interface da memória", Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (abril-junio 2016). En línea: <http://www.eumed.net/rev/cocss/2016/02/museu.html>

SCHMITZ, Paulo. Ilha do Carvão: a história da ilha que serviu de base para a ponte Colombo Salles. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/ilha-do-carvao-a-historia-da-ilha-que-serviu-de-base-para-a-ponte-colombo-salles/> Acesso em: 08 de Julho de 2019.

SITTE, Camillo. A Construção das Cidades Segundo seus Princípios Artísticos. São Paulo: Ática, 1992

SUGAI, Maria Inês. As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano. A via de contorno norte-ilha. (Dissertação de Mestrado). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, 1994.

SUGAI, Maria Inês. As primeiras ações modernizadoras e o processo de urbanização em Florianópolis. Janeiro, 1997.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura; YUNES, Gilberto Sarkis. Itinerários da Arquitetura Moderna de Florianópolis, Florianópolis. Editora da UFSC. Disponível em: https://issuu.com/itinerariosarqmoderna/docs/livreto__1_. Acesso em 10 de outubro de 2019.

VEIGA, Eliane Veras da. Florianópolis: Memória Urbana - 3 Ed. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 2010.

VIRILIO, Paul. O espaço crítico. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993, p.62.

"The world we live in is relative; we are guided through it by our senses. I want the visitor to be the producer rather than the consumer of (a) reality."

Olafur Eliasson, 2018.



