COSTURANDO O CENTRO ESQUECIDO

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA • DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO • TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
graduanda ANA LUÍZA FONTOURA CARTANA • orientador SAMUEL STEINER DOS SANTOS • semestre 2017/2

Este trabalho trata de uma requalificação urbana na área central de Florianópolis, mais precisamente na antiga zona portuária, a oeste do Mercado Público Municipal e em frente ao Terminal de Integração do Centro (TICEN) e ao Terminal Rodoviário Rita Maria.

A escolha de trabalhar com o Centro surgiu de uma relação de proximidade afetiva com o lugar, que frequentei durante toda minha vida e onde criei muitas boas memórias. A partir deste sentimento surgiu a vontade de dar minha contribuição para a melhoria deste espaço que me é tão querido e tão importante, não só para mim como para a cidade de Florianópolis.

Ao visitar o lugar com olhos de arquiteta-urbanista, buscando compreender suas características espaciais, suas dinâmicas e seus frequentadores, pude perceber que o potencial democrático do centro é diminuído por um desenho urbano inadequado. Outro ponto que me chamou bastante atenção foi a homogeneidade de usos, principalmente comerciais, que gera um esvaziamento da área fora do horário comercial, de noites e aos fins de semana, o que traz uma sensação de insegurança aos poucos que transitam por ali nesses horários.

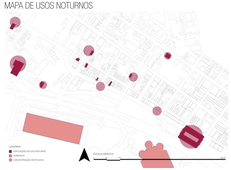
Apesar de não ser extenso em área, o triângulo central abriga vários bairros dentro de si, com características bastante destoantes. Existem áreas mais adensadas, mais residenciais, áreas históricas bem preservadas, áreas descaracterizadas. Pensando nisso busquei fazer um recorte de área com aspectos relativamente homogêneos, que a configurassem como uma região distinta das outras. Topografia, traçado das ruas, gabarito e uso das edificações foram as principais características espaciais levadas em consideração. Com base nestas análises escolhi a área de intervenção na antiga zona portuária, a oeste do Mercado Público e a norte do TICEN e Rodoviária Rita Maria.

Com o recorte de área definido, pude me aprofundar ainda mais no lugar, estudar suas dinâmicas, avaliar suas potencialidades e deficiências e, mais importante, conhecer as pessoas que o utilizam. Passei então a visitar o espaço em circunstâncias distintas, com sol e chuva, em horário comercial e às noites, no carnaval e num dia de semana qualquer.

O primeiro e mais marcante impacto que eu tive foi notar que a minha percepção anterior, de que as ruas encontram-se vazias à noite, estava equivocada. Além dos poucos trabalhadores e estudantes das áreas mais altas do centro, que passam por esta região para chegarem até o terminal, há uma população razoável de moradores de rua que buscam este espaço mais vazio para passarem suas noites. Existem também muitos taxistas, prostitutas, pessoas recém chegadas à cidade, que utilizam a passarela localizada no centro desta área e, aos fins de semana, jovens que buscam se divertir nas casas noturnas próximas. Ou seja, há a uma variedade de pessoas que não estavam na imagem inicial que eu tinha desta área, e que tem muito a contribuir para a vida nesse lugar.

MAPA DE ESTRUTURAS PARA VEÍCULOS

MAPA DE USOS NOTURNOS



MAPA DE ALTERAÇÃO VIÁRIA

MAPA DA LOCALIZAÇÃO DOS USOS PROPOSTOS

MAPA DE TRANSPORTE PÚBLICO

MAPA DE ILUMINAÇÃO URBANA

Surge daí a principal diretriz do trabalho: um projeto urbano que abrace todas essas pessoas, ou o maior numero de pessoas possível, no mesmo espaço. Mesmo entendendo as limitações do nosso trabalho como arquitetos-urbanistas, acredito na importância que um bom projeto tem para uma vida urbana mais democrática.

Facilitar o acesso ao espaço urbano, que hoje dá prioridade aos veículos particulares e o primeiro passo para a democratização. Quase toda a extensão da antiga borda d'água, na rua Francisco Tolentino, é tomada por extensos estacionamentos privados, além dos estacionamentos ao longo da via, já bastante larga, com três pistas de rolamento. O fluxo intenso de pessoas acaba estrangulado pelo camelódromo e pelos acessos aos estacionamentos. No sentido de melhorar esta relação do espaço público com os pedestres, proponho a retirada dos estacionamentos de superfície, diminuindo a demanda induzida para o uso do automóvel. Fazem parte da proposta também o fechamento de algumas vias, que hoje só servem para acessar estacionamentos, e a mudança de característica de outras, que se tornarão vias compartilhadas. Algumas ruas do entorno próximo também terão sua largura reduzida, para aumentar as calçadas e priorizar o fluxo peatonal. A prioridade deve ser o pedestre, o transporte coletivo e a bicicleta.

Com o espaço liberado pelos estacionamentos, proponho a realocação e redesenho do camelódromo, liberando o espaço atual para o fluxo de pedestres, além de valorizar a visualização do casario histórico e do Mercado Público. Para reforçar o caráter democrático do meu projeto, proponho a transferência da prefeitura municipal para um edifício novo, mais próximo do povo e mais acessível, além de equipamentos públicos voltados para a população mais vulnerável como um centro de acolhimento para os recém chegados, restaurante popular e albergue público. Como o direito à cidade também inclui o direito à cultura e ao esporte, e visto que o Centro como um todo disponibiliza poucos espaços culturais e de prática esportiva, proponho também a implantação de um teatro, uma biblioteca pública com espaço de exposições e uma área com equipamentos esportivos.

Todas as edificações propostas são conectadas por áreas de estar e de passagem totalmente voltadas para o pedestre, com trechos sombreados por vegetação e trechos mais abertos para receber o fluxo intenso de pessoas. A iluminação noturna será também fundamental neste trabalho para trazer maior sensação de segurança aos que passarem por ali.

V01: Perspectiva da nova estrutura do camelódromo, com circulações largas e uma grande área central de convivência. Ao fundo, o Mercado Público e a rampa de acesso para o largo.

V02: Cobertura ajardinada do camelódromo como um espaço de livre apropriação e de contemplação das edificações históricas. Ao fundo é possível perceber o Mercado Público como ponto focal.

V07: Perspectiva da nova configuração da rua Francisco Tolentino, com a passagem do VLT. A calçada atual teve sua largura mantida, enquanto a faixa para veículos foi reduzida. Em destaque a entrada do centro cultural.

V08: Vista do acesso em nível do terminal rodoviário para o centro, uma das portas de entrada da cidade para os que chegam através da rodoviária. Este eixo é configurado em primeiro plano pelos equipamentos esportivos e, em segundo plano, pelas edificações propostas.

V09: Representação da praça semi enterrada ao nível do pedestre que transita pela Avenida Paulo Fontes. Rampas e escadas dão acesso a este espaço que se conecta diretamente com o camelódromo em um desenho fluído.

V03: Perspectiva aérea do projeto no entorno da área esportiva e chegada do terminal rodoviário. A concentração de usos neste trecho do projeto busca valorizar o conjunto histórico da Francisco Tolentino.

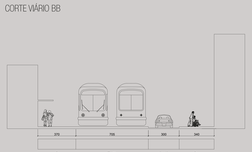
V04: Perspectiva aérea da praça semi enterrada e da relação com a edificação da prefeitura, bem como seus acessos através de rampas e escadarias.

V05: Detalhe da separação entre canteiro e calçada através de um banco contínuo. O trilho do VLT no mesmo nível da calçada configura um espaço contínuo, onde pedestre e ciclista são prioridade.

V06: Vista noturna do Mercado Público e seu novo largo a partir da rua Francisco Tolentino

CORTE VIÁRIO AA

CORTE VIÁRIO BB



CORTE VIÁRIO CC

CORTE VIÁRIO DD