

Trabalho Final de Graduação I

Sistema de Informação e Auxílio ao Viajante: Rota dos Cânions Sul Catarinense

Acadêmica: Carolina Meinert Vitniski
Orientador: Pedro Luiz Kesting Medeiros

Universidade do Extremo Sul Catarinense
Curso de Arquitetura e Urbanismo

Trabalho Final de Graduação I

**Sistema de Informação e Auxílio ao Viajante:
Rota dos Cânions Sul Catarinense**

01/2019

Acadêmica Carolina Meinert Vitniski
Orientador Pedro Luiz Kesting Medeiros

Monografia desenvolvida na disciplina de TFG I,
9a fase de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade do Extremo Sul Catarinense
2019/01

Agradecimento

A jornada acadêmica é caracterizada por ser desafiadora. Pessoalmente, eu tive uma rede de apoio na qual me incentivou e me deu forças para que esta caminhada fosse leve e divertida. O meu agradecimento ao meu orientador Pedro, pelo empenho dedicado ao meu trabalho de conclusão. Aos meus professores, nos quais me forneceram conhecimento técnico e conselhos profissionais, em especial à Glaucia e Stela. A todas amigadas fortalecidas durante o curso, nas quais foram minhas confidentes mais compreensivas, em especial à Ana Paula, Alana, Patrícia e Renata. E um agradecimento especial aos meus pais, Gilberto e Maristela, à minha irmã Gabriela e ao meu companheiro Guilherme, que não mediram esforços para a realização do meu sonho em ser arquiteta e urbanista.

Capítulo 1 - Apresentação **09**

1. Introdução	12
2. Problematização	13
3. Justificativa	13
4. Objetivos	14
4.1 Objetivo Geral	14
4.2 Objetivo Específico	14
5. Metodologia	15

Capítulo 2 - Pesquisas **17**

6. Fundamentação Teórica	17
6.1 Contexto Histórico	18
6.1.1 Serra do Corvo Branco	19
6.1.2 Serra do Rio do Rastro	19
6.1.3 Serra da Rocinha	20
6.1.4 Serra do Faxinal	20
6.2 Sistemas de Auxílio ao Viajante	22
6.2.1 Espontâneos	22
6.2.2 Organizados	24

Capítulo 3 - Contextualização **27**

7. Análise do Recorte	27
7.1 Contextualização do Recorte	28
7.2 Apresentação do Recorte	29
7.3 Mapa Rodoviário	29
7.4 Características Físicas do Recorte	30
7.4.1 Serra Geral	30
7.4.2 Parques Nacionais em Santa Catarina	30
7.4.3 Parque Nacional Aparados da Serra	31
7.4.4 Parque Nacional de São Joaquim	31
7.5 As 'Serras'	32
7.5.1 Eventos nas Serras	33
7.5.2 Atividades relacionadas às Serras	34
7.6 Paradouros nas Serras em estudo	36
7.7 Conclusão da Contextualização	38

8. Diretrizes Projetuais	40
9. Delimitação do Recorte	41
9.1 Recorte Final	42
9.2 Diagnóstico do Recorte	42
9.3 Mapa Esquemático do Recorte	43
Capítulo 4 - Referenciais	45
10. Referencial Teórico	46
10.1 Regionalismo Crítico	46
10.2 Arquitetura Organicista	46
10.3 Conceito Aplicado	47
11. Referencial Arquitetônico	47
11.1 Botanique Hotel e Spa	48
11.2 Centro Turístico Anlong	50
11.3 Centro de Visitantes Trollstigen	52
11.4 Centro Artístico Yulin	54
Capítulo 5 - Partido	57
12. Contextualização do Projeto	58
13. Esquema Geral de Implantação	59
14. A proposta	61
15. Centros de Informação e Auxílio ao Viajante	62
15.1 Serra do Corvo Branco	62
15.2 Serra do Rio do Rastro	63
15.3 Serra da Rocinha	64
15.4 Serra do Faxinal	65
16. Proposta Individual TFG II	66
Capítulo 6 - Considerações Finais	69
17. Conclusão	71
18. Referenciais	73

Capítulo 1 - Apresentação

INTRODUÇÃO | PROBLEMATIZAÇÃO | JUSTIFICATIVA | OBJETIVOS



Imagem Bom Jardim da Serra
Ref. Secretaria Turismo SC Acesso 18/04/2019

Cada região da terra tem uma alma sua, raio criador que lhe imprime o cunho da originalidade. A natureza infiltra em todos os seres que ela gera e nutre aquela seiva própria; e forma assim uma Família na grande sociedade Universal.

O Pampa - Jóse de Alencar

Este trabalho tem como objeto de estudo a implantação de um Sistema de Auxílio e Informação ao Viajante na região leste serrana do estado de Santa Catarina, tendo como objetivo interligar as quatro serras existentes através das suas características em comum. A proposta de fornecer um apoio ao público “em movimento” surge da necessidade de organizar os fluxos existentes na região para que haja uma rede de suporte em diversas áreas da necessidade básica do viajante, sejam eles através de veículos automotores, como também àqueles aventureiros em busca de trilhas, percursos ciclísticos ou montanhismo.

O primeiro capítulo aborda os temas introdutórios como a problemática, justificativa e objetivos geral e específicos.

O segundo capítulo é voltado às pesquisas, sendo desenvolvida a fundamentação teórica através do contexto histórico geral e individual de cada Serra, e também através do aprofundamento em pesquisas de assuntos relacionados aos sistemas de auxílio aos viajantes já existentes e como funcionam suas tipologias.

A Contextualização, apresentada no terceiro capítulo, envolve uma série de análises do recorte em escala regional abrangendo a área em estudo, com estatísticas e apresentação do território.

O capítulo quatro envolve a análise de referenciais, tanto conceituais como arquitetônicos, formando uma conceituação a respeito do projeto a ser desenvolvido.

Por fim, o quinto capítulo apresenta o Partido desenvolvido no TFG I, apresentando o Sistema desenvolvido como forma de Informar e Auxiliar o Viajante, bem como a apresentação dos elementos a serem desenvolvidos e aprofundados no TFG II.



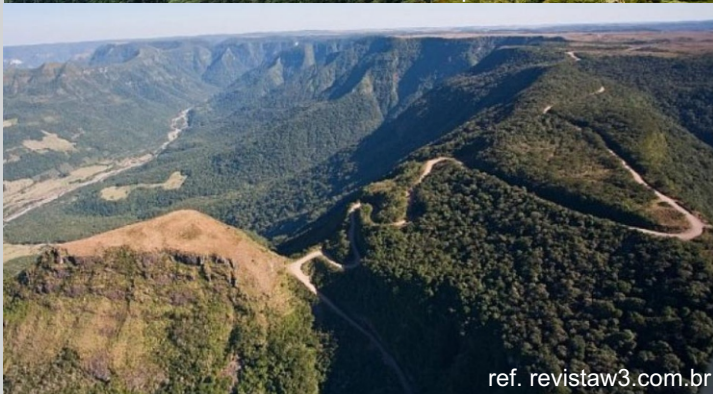
ref. viagensecaminhos.com



ref. viajali.com.br



ref. forquilha noticias.com.br



ref. revistaw3.com.br

1. Introdução

O Estado de Santa Catarina é conhecido por abrigar as paisagens mais belas do país. A busca pelo estado representa 9,6% dos destinos turísticos de viagens rotineiras no país, segundo o Relatório Executivo apresentando a Caracterização e Dimensionamento do Turismo Doméstico no Brasil – 2010/2011, desenvolvido pelo Ministério do Turismo em 2012, ficando atrás apenas do estado de São Paulo e do Rio Grande do Sul.

A Serra Catarinense, mesorregião do estado, possui uma procura considerável, seja na estação do inverno – onde ocorre maior fluxo de turismo, ou durante o ano. O acesso à região da planície serrana através do litoral ocorre por 4 possíveis percursos, sendo eles conhecidos por curvas acentuadas e subidas íngremes.

O presente estudo aborda os quatro principais acessos a região, sendo eles:

Serra do Corvo Branco:

conectando o município de Grão Pará com Urubici;

Serra do Rio do Rastro:

conectando o município de Lauro Muller com Bom Jardim da Serra;

Serra da Rocinha:

Conectando o município de Timbé do Sul com São José dos Ausentes;

Serra do Faxinal:

Conectando o município de Praia Grande com Cambará do Sul.

Apesar de cada rodovia possuir uma particularidade, seja na paisagem quanto no contexto histórico, há a possibilidade de se pensar nas serras como um conjunto interligado, principalmente pelas características em comum às mesmas nas quais provam a necessidade de desenvolver um sistema de auxílio aos viajantes que buscam a paisagem de altitude por qualquer motivo que seja.

2. Problemática

A Serra Catarinense é uma mesorregião do estado de Santa Catarina na qual engloba 18 municípios, sendo Lages considerada o polo serrano. Em função de ser o entreposto comercial na rota dos tropeiros, a região se desenvolveu conforme o gado era transportado entre os pampas gaúchos até o sudeste paulista desde o séc. XVIII (BORDIGNON, 1977). Através da necessidade de paradas e repousos de tais viajantes, surgiram povoados nos quais hoje são conhecidos por carregarem consigo as marcas culturais da colonização tropeira.

Paralelamente com o processo de colonização do planalto, houve a ocupação e desenvolvimento dos municípios litorâneos catarinense e, inevitavelmente, surgiu a necessidade da conexão entre os dois extremos da paisagem.

O grande obstáculo para que as relações Leste-Oeste pudessem se consolidar gira em torno do costão da serra, pois há cerca de 1.500 metros de desnível a serem vencidos entre cânions, encostas íngremes e outros fatores naturais nas quais dificultam esta ligação.

Ainda assim, ao longo do tempo, quatro principais rodovias foram construídas para possibilitar este percurso, sendo elas: a Serra do Corvo Branco, Serra do Rio do Rastro, Serra do Faxinal e a Serra da Rocinha, sendo as duas últimas conectoras com o estado sul-rio-grandense. Tais estradas, popularmente conhecidas por “serras” se distanciam em média de 50km entre si, englobando os municípios de São José dos Ausentes (RS), Bom Jardim da Serra e Urubici, na parte do alto do planalto e os municípios Praia Grande, Jacinto Machado, Timbé do Sul, Morro Grande, Nova Veneza, Siderópolis, Treviso, Lauro Muller, Orleans e Grão-Pará na porção leste da encosta.

A transformação dos costumes populacionais ampliou os porquês de deslocamentos nos últimos anos. Este fato resulta em um

setor de assistência ao viajante.

São mais de 200 pousadas, restaurantes, cachoeiras, trilhas e entre outros atrativos nos quais reforçam a procura pelo turismo rural, aventura, descobrimento da paisagem ou apenas como uso de passagem, e ainda assim, fica clara a carência de um planejamento na qual organize esta realidade eminente.

3. Justificativa

Como uma das mais belas paisagens do Estado de Santa Catarina, o interesse pela região serrana vem aumentando consideravelmente. Segundo os indicadores de Demanda Turística, desenvolvido pela SANTUR, em questão de 5 anos (2008-2013), o índice de procura pela região em alta temporada subiu em média 20%.

Além de eventos anuais que ocorrem nas cidades serranas, o fluxo de viajantes para a região vem aumentando gradativamente independente do motivo, seja ele turístico, comercial, estudantil ou por necessidade.

Apesar do número considerável dos meios de hospedagem, a região vem sendo desbravada sem controle, pondo em risco o próprio atrativo: a paisagem natural. Sendo assim, acredita-se que este estudo é justificável pois colabora para a compreensão deste território além de abrir possibilidades de projetos tanto no ambiente de planejamento regional quanto no projeto arquitetônico.

4. Objetivos

OBJETIVO GERAL

Desenvolver um projeto de um Sistema de Informação e Acolhimento ao viajante a ser desenvolvido no âmbito do planejamento regional e do projeto arquitetônico.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

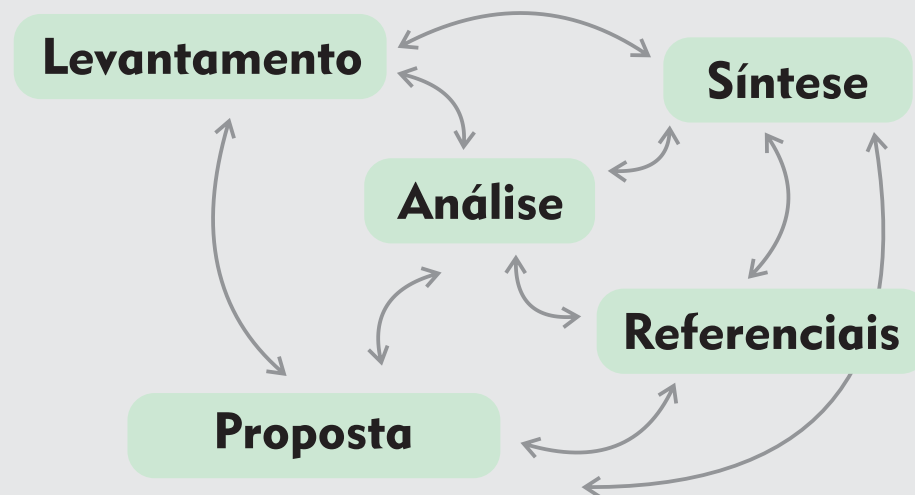
- Realizar pesquisas e estudos a respeito da importância das rodovias compondo as subidas de serras para a Região Serrana e sua contribuição para o atendimento da demanda de frequentadores.
- Conhecer o potencial paisagístico da região serrana através de um levantamento de dados relacionando as subidas de serras com os pontos de interesse do viajante;
- Fazer um levantamento teórico para compreender a influência e colonização na formação urbana e regional das cidades compondo o perímetro leste serrano;
- Trabalhar com referenciais arquitetônicos nos quais ajudem a compreender a importância da relação entre a arquitetura e o viajante com enfoque no regionalismo crítico e na arquitetura orgânica;
- **Elaborar um partido arquitetônico de um sistema de apoio ao viajante no TFG I e um anteprojeto arquitetônico de um Centro de Apoio no TFG II.**

A metodologia deste trabalho acadêmico ocorreu de forma espontânea e não necessariamente linear em um passo a passo. Para um estudo de tamanha complexidade necessitou-se usar as etapas de pesquisa como parte de um todo e não um capítulo a ser vencido. Resumidamente, o processo criativo ocorreu em torno das diferentes conexões entre as etapas.

Etapas:

- 1 Levantamento de Dados**
Pesquisas
Quantitativos
- 2 Análises de Dados**
Fundamentação Teórica
- 3 Síntese de Estudo**
Infográficos
Conclusões
- 4 Referenciais Arquitetônicos**
Base para a estruturação Conceitual
- 5 Proposta**

Processo:



Capítulo 2 - Pesquisas

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

6.1 Contextualização Histórica

Desde o século XVIII até meados do séc XX, o meio de transporte de cargas ocorria através do tropeirismo, atividade historicamente composta por homens montados em seus cavalos nos quais transportavam gado e mercadorias entre São Paulo e Rio Grande do Sul. O Conhecido “Caminho das Tropas” ligava a cidade gaúcha de Vacaria com a cidade paulista de Sorocaba, a trajetória na qual a rota percorria foi crucial no desenvolvimento da região serrana, pois o município de Lages era um dos “pontos” de parada para acampamento destes homens, tal qual se desenvolveu em um vilarejo e seguiu sua evolução, bem como as demais cidades do Planalto Serrano.

Inúmeros e diversificados são os frutos de dois séculos de tropas e pecuária. O planalto catarinense foi ocupado, surgiram fazendas, pousos e povoações que se transformaram, alguns, em cidades. Curitibanos, Santa Cecília, São Joaquim e Campos Novos são exemplos.

Com missão específica de guarnecer o principal caminho do gado, foi criada a vila de Nossa Senhora dos Prazeres de Lages, no séc. XVIII e a de Rio Negro, no século seguinte. (MEMORIA E PATRIMONIO CULTURAL 1: NO CAMINHO DAS TROPAS, p.06, 1990)

Juntamente com o desenvolvimento dos Aparados da Serra, os municípios da baixada litorânea catarinense se desenvolviam em um ritmo mais acelerado. No século XVIII as mercadorias refinadas, como farináceos, açúcar e temperos, e os conhecimentos construtivos, administrativos e intelectuais, provinham das grandes capitais, como a Capitania de São Vicente, e até mesmo de europeus colonizadores nos quais chegavam em portos litorâneos.

Com a necessidade de acesso ao porto de Laguna, os moradores serranos criaram caminhos entre as encostas íngremes e mata fechada. O primeiro registro de estrada conectando a região do



planalto com a região litorânea no Estado Catarinense é a “Serra do Doze”, mais conhecida hoje como Serra do Rio do Rastro.

As demais ligações conhecidas, como a Serra do Corvo Branco, Serra da Rocinha e Serra do Faxinal, possuem um contexto histórico de criação em comum com a Serra do Rio do Rastro: necessidade de acesso ao litoral.

Com o passar do tempo, o fluxo destas rodovias passou a ser bidirecional, uma vez descoberto o potencial da região serrana tanto para o cultivo rural como para o turismo. Sentindo-se a necessidade de melhorias nestes percursos, iniciou o processo de pavimentação e infraestrutura das “subidas de serras” catarinense.

O processo de transformação destas rodovias ocorre gradativamente, uma vez que são direcionadoras de fluxos de conexão com outras vias importantes do Estado. A valorização das rotas íngremes não só promove o direcionamento de viajantes como também se tornam o próprio atrativo paisagístico, pois devido as suas condições geográficas passou de ser apenas um trajeto para ser um percurso visual.

6.1.1 Serra do Corvo Branco

Extensão total de subida: 5km

Em 1962, o município de Urubici abrigava a estrada geral na qual ligava os municípios de São Joaquim a Bom Retiro. A estrada ainda sem pavimentação era a única ligação que o vilarejo possuía para comercializar seus produtos rurais. Sendo assim, o recém-eleito prefeito, Sr. Dionísio Oselame, entrou em contato com o prefeito de Grão Pará para que assim trabalhassem juntos na criação da conexão entre os municípios.

Vencer o “paredão” topográfico tornou-se um grande desafio para que a criação da estrada ocorresse. Sendo assim, a contratação de um topógrafo e geógrafo foi essencial. Guilherme Germano da Cunha, topógrafo e ex morador de Urubici, após muitos estudos, encontrou a solução em abrir um corte vertical na gigante pedra de arenito com um trator de esteira (CUNHA, 2013). O resultado desta ação atrai atenção de viajantes até os dias atuais, tornando-se um ponto turístico da Serra.

A estrada tem este nome por causa do urubu-rei, ave de plumagem branca que foi, erroneamente, chamada de corvo por muitos anos.



Serra do Corvo Branco
ref.: blogdaflaviana.com.br Acesso 18/04/2019

6.1.2 Serra do Rio do Rastro

Extensão total de subida: 23km



Serra do Rio do Rastro ref.: notiserrasc.com.br Acesso 18/04/2019

Em meados de 1870, os habitantes de Bom Jardim da Serra, levados pela necessidade de adquirir produtos básicos nos quais chegavam ao Porto de Laguna, abriram caminhos entre a mata fechada para a criação de uma estrada de chão batido na qual ficou conhecida por “Serra do Doze”, pertencente pelo atual município de Lauro Muller.

No séc XVIII, a viagem era feita por mulas e cavalos. Com o passar dos anos, a estrada de chão era um dos únicos trajetos possíveis para acessar o município de Lages através do litoral. Na déc. de 80, com a evolução dos meios de transportes, tornou-se inevitável a necessidade de pavimentação, sendo assim feita através da concretagem do trecho viário.

O nome da serra provém de histórias passadas ao longo dos anos através dos descendentes dos tropeiros, na qual utilizavam a pequena estrada para transporte de gado, ao contarem que os cavaleiros soltavam alguns animais na frente da tropa para que fosse criado rastros na terra, visto que era comum a presença de neblina impedindo a visibilidade. Sendo assim, tais animais criavam um “rio” de rastro como guia para a possibilidade de percorrer o trecho sinuoso. (FONTE, 2014 – blog pessoal).

6.1.3 Serra da Rocinha

Extensão total de subida: 12,6km



Serra da Rocinha
ref.: forquilha.com.br Acesso 18/04/2019

A Serra da Rocinha, localizada parte em Timbé do Sul e parte em São José dos Ausentes, serve de conexão entre os estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Os detalhes da história se perderam ao longo dos anos, porém tal percurso fez parte da Revolução Farroupilha, ocorrida entre os anos de 1835 a 1845, usada como uma das rotas utilizadas para ligação do norte Gaúcho com o município de Laguna, no litoral catarinense (SAVI, 1992).

Há relatos de habitantes do município de Timbé do Sul, na qual percorriam a serra em meados da década de 20, que o percurso era de tamanha inclinação que havia trechos onde necessitavam de degraus para tornar-se possível a locomoção.

A Serra da Rocinha serve de ligação do sul de Santa Catarina com o norte do Rio Grande do Sul. A rota serve como principal percurso para escoamento de grãos e madeira, encurtando o trajeto de caminhoneiros em torno de 150km.

6.1.4 Serra do Faxinal

Extensão total de subida: 13,8km

Localizada no município de Praia Grande, a Serra do Faxinal começou sua história através da ocorrência de troca de mercadorias trazidas pelos serranos (SOUZA, 2014). Como não havia ligação entre o município com o alto serrano, o Sr. Luiz Bento dos Santos, principal comerciante do vilarejo, juntamente com os fundadores, iniciaram a busca de desbravar a subida íngreme para a criação da rota conhecida hoje como Serra do Faxinal.

Sua abertura permitiu as trocas comerciais entre Praia Grande, Bom Jesus e Vacaria. Os primeiros relatos de obras da rodovia estão datados na década de 50, porém sua abertura oficial deu-se na década de 80 (SOUZA, 1987).

A estrada do Faxinal compreende as rodovias RS-427 de Cambará do Sul/RS à divisa dos estados e a SC-450 até Praia Grande/SC, são apenas 36 km, porém até os dias atuais, a estrada permanece sem pavimentação.



Serra do Faxinal
ref.: revistaw3.com.br Acesso 17/04/2019

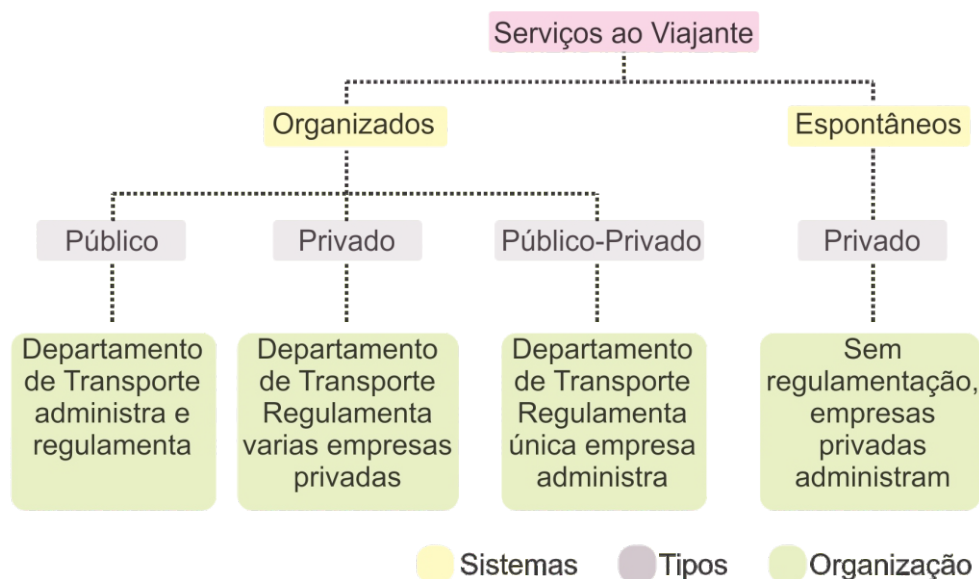
Linha do Tempo

Serras Catarinenses



6.2 Sistemas de Auxílio ao Viajante

Com a necessidade de fornecer amparo aos viajantes, os sistemas de serviços aos viajantes surgiram em diversas formas. Os sistemas espontâneos nascem da iniciativa privada, os sistemas organizados podem começar de forma espontânea e ser regulamentado posteriormente ou simplesmente ter seu início planejado e administrado por convênio entre o sistema público e o privado.



Atualmente, estes apoios podem ser traduzidos em diversas categorias comerciais, sendo elas do ramo alimentício, varejista ou até mesmo de serviços automobilísticos como postos de gasolina. Localizam-se em áreas acessíveis e visíveis aos viajantes, geralmente nas margens de rodovias.



6.2.1 Sistemas de Auxílio ao Viajante Espontâneos

Com o surgimento das autoestradas, a possibilidade de deslocamentos de longa distância forneceu um novo nicho para o comércio. Historicamente, as “vendas”, “bares” posicionavam-se em pontos de intersecção de rotas, muitas vezes dando início a municípios através da criação de polos comerciais. Tais comércios surgiam pela necessidade de fornecer certos serviços aos viajantes, como comida, lugares para descanso, trocas comerciais e afins.

Nos períodos do ano em que as estradas se tornavam intransitáveis devido à chuva ou à neve, os mercadores procuravam parar no cruzamento de grandes rotas em portos fluviais ou marítimos, ou junto a uma antiga cidade ou castelo fortificado. Essa permanência logo fazia surgir um bairro mercantil ou manufatureiro – o burgo - ao lado do castelo feudal ou da catedral. A princípio, o burgo era apenas "um emaranhado de vielas, cloacas e pocilgas", espremido entre muralhas e portões que se fechavam à noite. (PEDRO, Fábio; COULON, Olga, 1989 - A cidade Medieval)

Nascem assim os sistemas de Serviços ao Viajante, mesmo não sendo organizado ou regulamentado por nenhum departamento público, os Paradouros surgem de forma oportuna baseado na necessidade do público passageiro.

O estado de Santa Catarina possui diversos ‘Paradouros’ ao longo das principais rodovias e rotas. Sendo eles de diversas categorias: Postos de Gasolina, Tendas Comerciais, Restaurantes e Cafés.



Tenda Comercial Rota do Sol.
ref.: tripadvisor.com.br Acesso 18/04/2019

Exemplos em Santa Catarina:

Engenho Lanches – Paulo Lopes - BR 101

Inaugurado em 1990, em Balneário Arroio do Silva, o comércio rural fornecia como principal produtos o açúcar mascavo, melado e caldo de cana. Tornou-se um ponto atrativo devido possuir um engenho dentro de sua arquitetura, com boi moendo as canas em tempo real.

Em 1996, após grande sucesso no balneário, notou-se a possibilidade de um comércio desta categoria atrair viajantes às margens da BR 101, inaugurando assim, o Engenho Lanches em Paulo Lopes.

Com grande sucesso e tornando-se um ponto de referencia ao longo da rodovia norte-sul, em 2014 o espaço passou por reformas, agregando diversas facilidades ao viajante, transformando-se um dos principais paradouros na região Sul Catarinense.



Engenho Lanches ref.: tripadvisor.com.br Acesso 10/04/2019

Mensagem da Montanha Café – Bom Jardim da Serra

Baseado na história do mensageiro Tobias Gonçalves Padilha, o Restaurante/Café conta com o apego histórico e cultural com a percurso da serra do rio do rastro.

Localizada no topo da Serra, juntamente com o Mirante, o restaurante inaugurado em 2009 é um dos principais pontos de parada do viajante. Com funcionamento em horas limitadas, a sua infraestrutura conta com comércio de produtos locais, sanitários e restaurante. Sua implantação estratégica agrega ao comércio a relação com a paisagem e transforma-se em ponto de chegada de um percurso sinuoso apresentado pela “Serra do Doze”.



Café Mensageiro da Montanha ref.: tripadvisor.com.br Acesso 18/04/2019

Sinuelo Posto de Gasolina – Araquari

Localizado no sentido Sul da BR 101, em Araquari, a rede de Posto de gasolina tornou-se referência em paradas de viajantes, principalmente devido às vantagens oferecidas não apenas nos serviços automobilísticos, mas também na assistência ao passageiro, como restaurantes, comércios, sanitários entre outras facilidades.



Posto de Gasolina Sinuelo ref.: sinuelo.com.br Acesso 18/04/2019

6.2.2 Sistemas de Auxílio ao Viajante Organizados

As Áreas de Descanso são uma instalação pública na qual se localizam às margens de grandes rodovias, via expressa ou freeways, na qual permite que os motoristas e passageiros possam comer, descansar, abastecer e entre outros, sem necessitar utilizar vias secundárias.

As áreas de descanso são caracterizadas de diversas formas conforme sua localidade, sendo elas nomeadas:

- Área de Serviço de Auto Estrada
- Praça de Viagens
- Parada para descanso,
- Estação de serviço
- Centro de Visitante
- Centros de Informação ao Turista
- Área de descanso e serviço (RSA)
- Resto
- Lay-by
- Centro de serviços

Com iniciativas pública, privada e público-privada, os Sistemas Organizados de áreas de descanso foram implantados em vários países com o intuito de reduzir acidentes nas “Highways” causados pela fadiga do viajante.

Através da inserção de pontos de paradas na qual propicie uma infraestrutura adequada para atender as necessidades básicas do indivíduo, cada região possui um sistema específico adequado às necessidades e costumes locais.

As áreas de descanso nem sempre possuem uma infraestrutura complexa, podendo aparecer em forma de acostamentos, espaços com bancos e mesas ou apenas uma área com sanitários. O intuito é fornecer um escape, uma área segura para que o viajante possa utilizar sem pôr sua vida em risco.

Exemplos de Tipos de Auxílio ao Viajante

Lay-By



Lay-by - Inglaterra
ref.:architectmagazine.com Acesso 10/04/2019

Estação de Serviços



Autogrill - Itália
ref.:architectmagazine.com Acesso 10/04/2019

Centro de Serviços



Welcome Center - Delaware/USA
ref.:architectmagazine.com Acesso 10/04/2019

Centro de Visitante



Blue Ridge Parkway Visitors Center - Virginia/USA
ref.: visitcharlottesville.org Acesso 10/04/2019

Centro de Informação



City of London Information Centre
ref.:visitlondon.com Acesso 10/04/2019

Paradas de Descanso



Georgia Rest Stop - USA
ref.:archdaily.com Acesso 10/04/2019

Exemplos de Sistemas de Auxílio ao Viajante Organizados

Motorway Service Area – Reino Unido

Localizado ao longo das rodovias do Reino Unido, a primeira Área de Serviço de Autoestrada foi inaugurada em 1959 na rodovia A45 com função de proporcionar um espaço seguro para o descanso do viajante. Ao ver o sucesso do estabelecimento e a constatação da diminuição de acidentes na área, foi criado um sistema de paradouros com em média 30km de distanciamento entre si.

Operado totalmente pela iniciativa privada, sua regulamentação é responsabilidade do Departamento de Transporte Inglês. O sistema é composto por 93 centros distribuídos ao longo das rodovias do Reino Unido.



Motorway Ref. stroudcivicsociety.co.uk Acesso 06/04/2019

OnRoute – Ontário/Canadá

A Rede de Centros de Serviço aos Viajantes, localizada nas rodovias 400 e 401 no estado de Ontário, é administrada por uma empresa privada na qual assinou um contrato, em 2010 de 50 anos com o Ministério de Transportes de Ontário, para fornecer 23 centros de auxílio aos viajantes nas principais rodovias do estado.

Com intensão de propiciar um espaço seguro, as redes OnRoute fornecem serviços de alimentação, facilidades, espaços ao ar livre protegidos e espaços de descanso como forma de incentivo a parada em meio a viagens longas, evitando a fadiga e atendendo às necessidades básicas do viajante.



OnRoute Trenton Canadá Ref. nelcomech.com Acesso 06/04/2019

Safety Rest Area Program – Texas/Estados Unidos

Coordenado pelo Departamento de Transporte do Texas, os 88 pontos de paradas localizadas nas principais rodovias do estado, são subdivididas em 3 categorias: Centros de Informações, Áreas de Descanso, Áreas de Paradas Rápidas.

Diferentemente dos sistemas privados, há uma padronização do programa de necessidades de todas as categorias, porém cada uma possui uma arquitetura adequada ao seu entorno.



Safety Rest Area Texas Ref. dot.state.tx.us Acesso 06/04/2019

Capítulo 3 - Contextualização

ANÁLISE DO RECORTE | DIRETRIZES | SÍNTESE

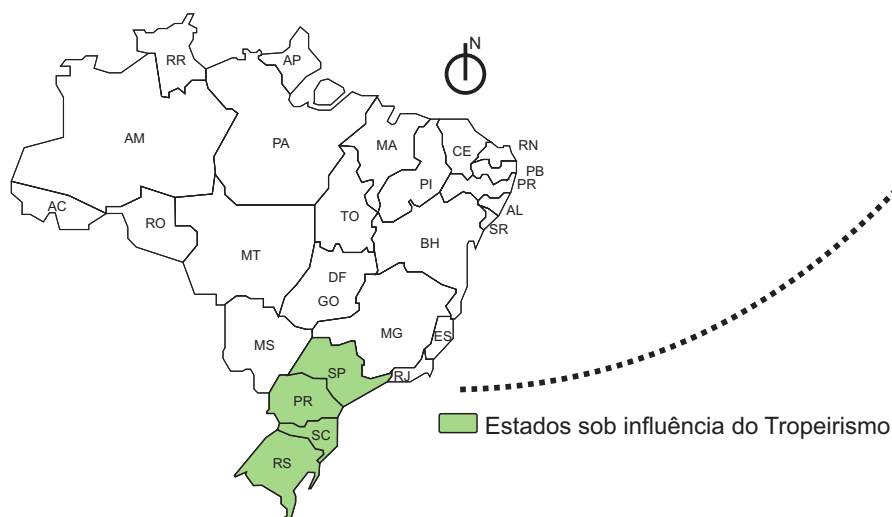
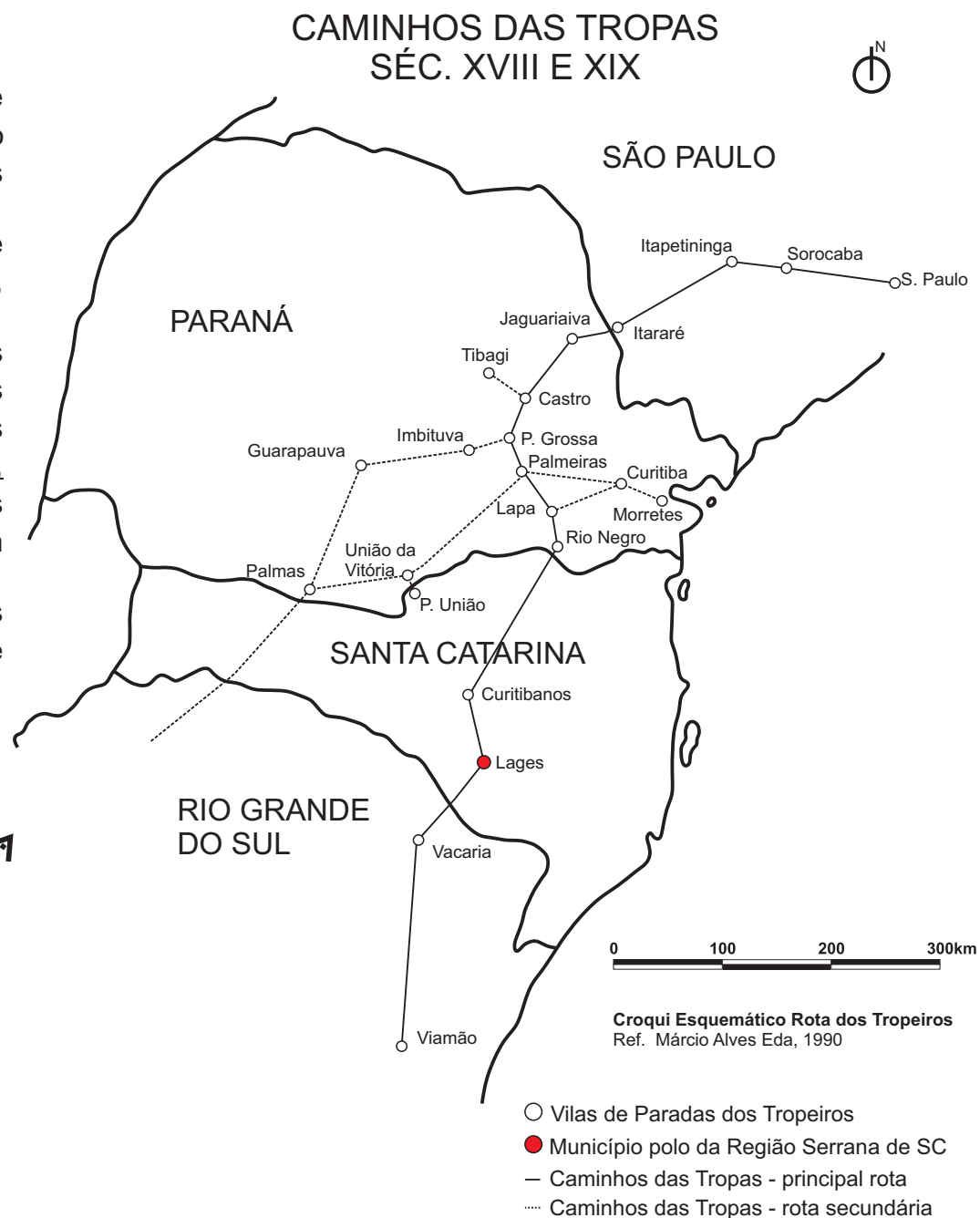
7.1 Contextualização do Recorte

Para compreender o recorte deste estudo é necessário levar-se em conta o contexto histórico abrangendo a região sul e sudoeste do país, sob a influência do tropeirismo, na qual originou a criação das ligações da Borda do Planalto com a região litorânea.

O Tropeirismo teve início no Brasil no início do século XVIII e se prolongou até o século XX, mais precisamente até a década de 60, quando o tropeiro foi aos poucos substituído pelo caminhoneiro.

A função das Tropas era de transportar o gado dos pampas gaúchos para o município de Sorocaba, em São Paulo. Foram criadas diversas rotas para que este objetivo fosse alcançado, sendo eles conhecidos por: Caminho das Tropas e Caminho dos Conventos, sendo o último traçado por caminhos pelo litoral. O Caminho das Tropas ficou conhecido por ser considerado mais econômico e com estradas mais viáveis para o transporte do Gado.

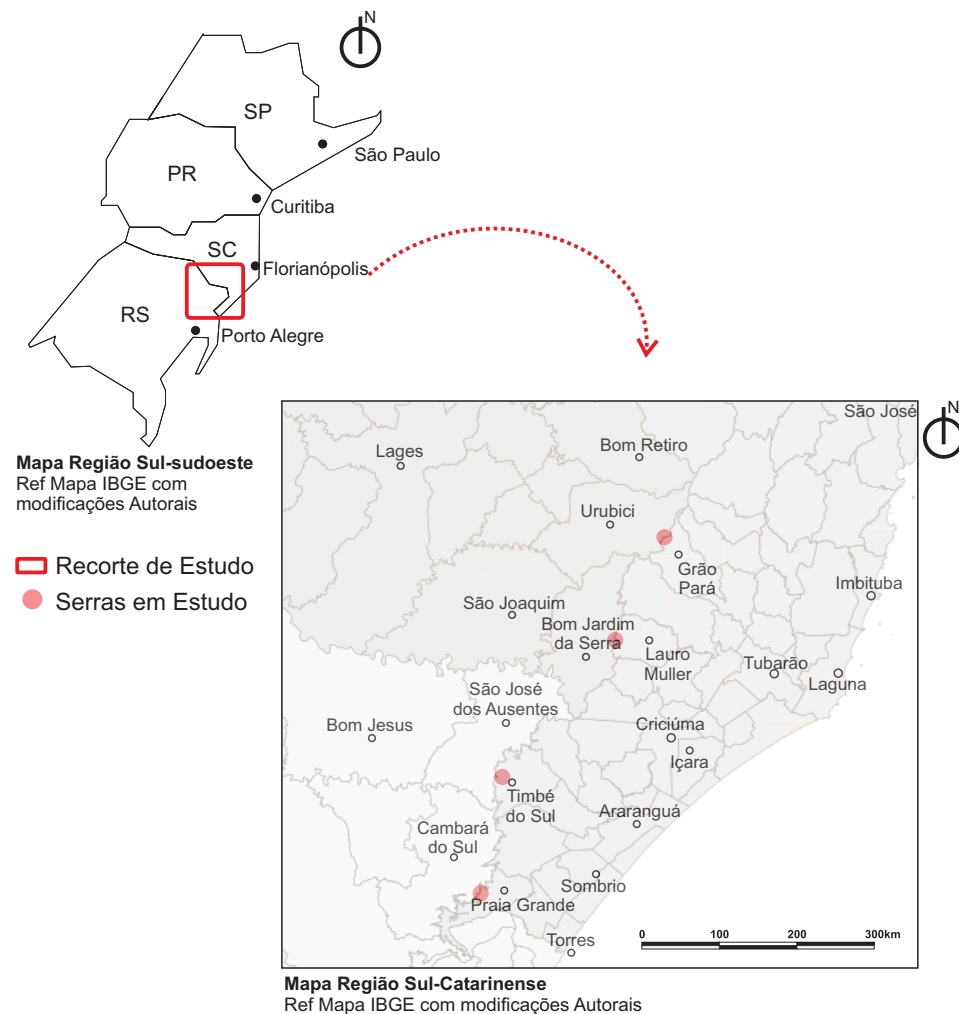
A transformação sócio-cultural foi intensa e os pequenos pontos de comércio e as pousadas fizeram surgir várias cidades, exatamente a um dia de cavalgada uma da outra.



Mapa do Brasil com divisão política estadual
Ref Mapa IBGE com modificações Autorais

7.2 Apresentação do Recorte

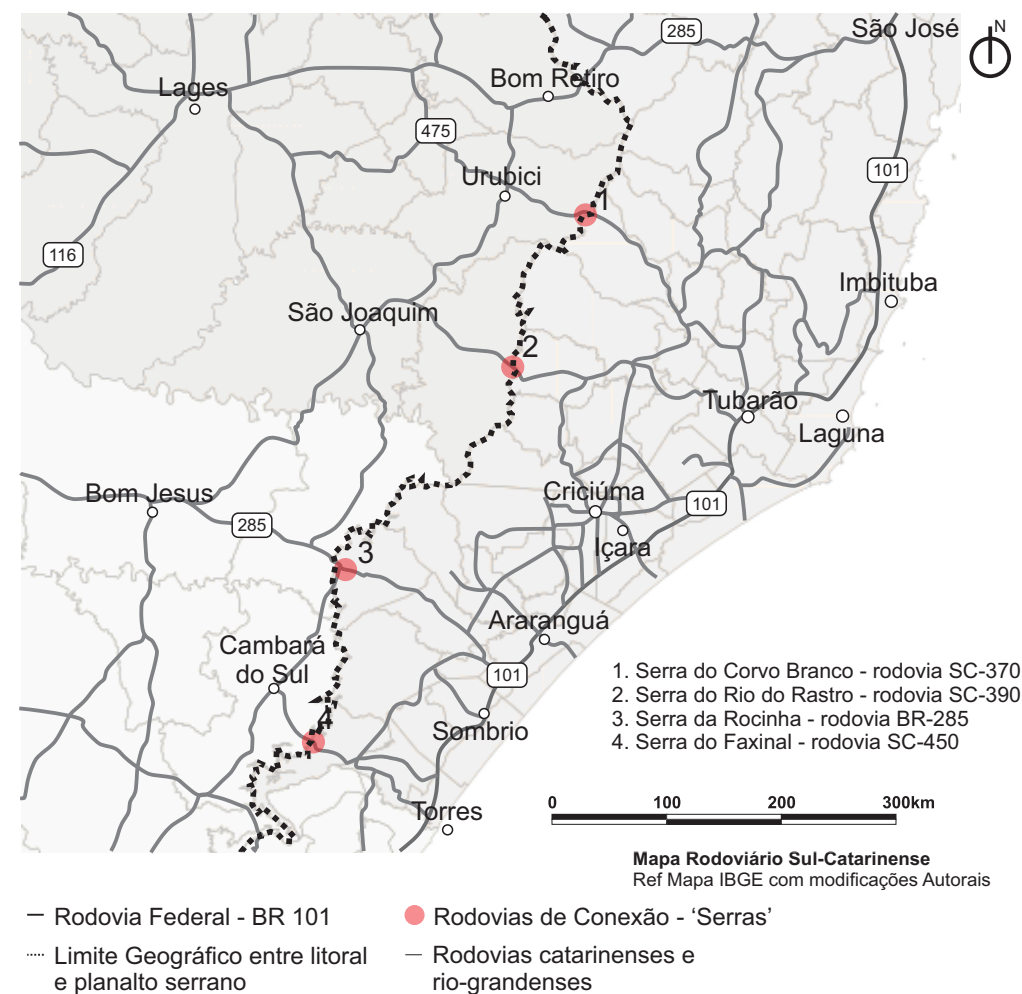
A região do planalto serrano catarinense e gaúcho são oriundos da influência das Tropas desde o séc. XVIII. Ao longo dos anos, surgiu a necessidade da criação de formas de conexão do planalto com o litoral, originando assim, as ligações rodoviárias denominadas ‘Serras’.



7.3 Mapa Rodoviário

A análise rodoviária é fundamental para compreensão das rotas de viajantes, das conexões entre os municípios e as ligações estaduais.

O mapa abaixo abrange recorte contendo as 4 principais estradas de conexão entre o litoral e o planalto serrano no sul catarinense, sendo objetos de análises para implantação do anteprojeto a ser desenvolvido em TFG I e TFG II.



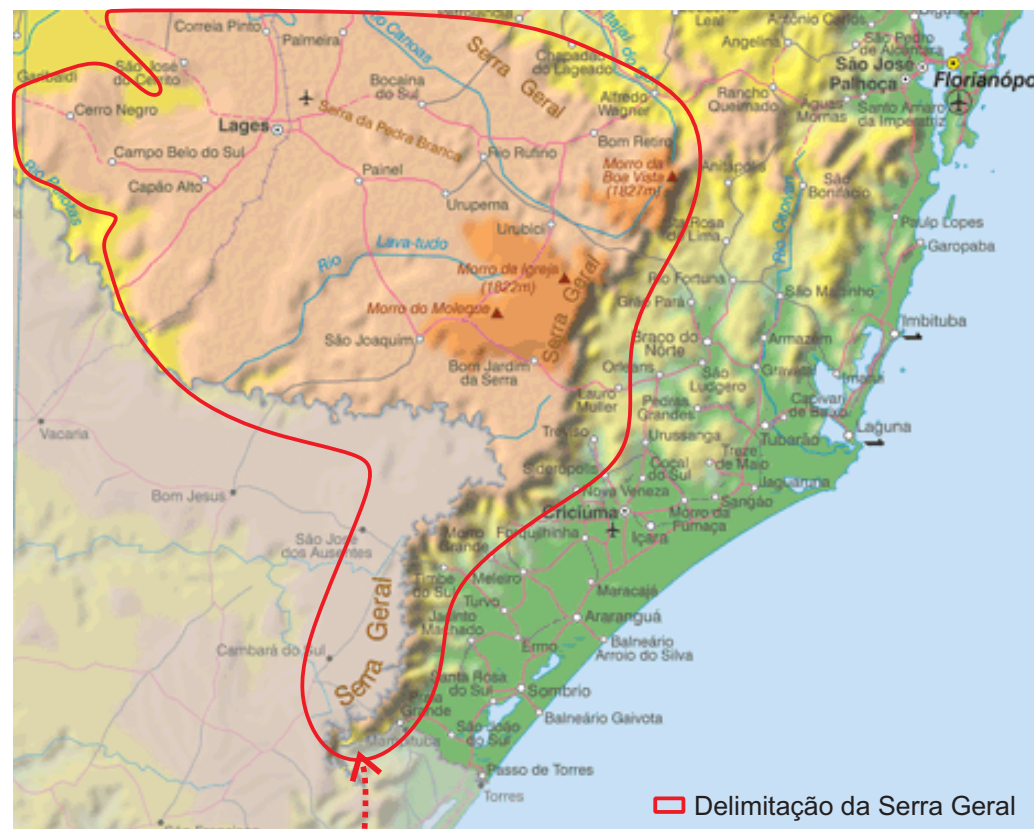
7.4 Características físicas do Recorte

A região de estudo abrange diversas características físicas nas quais influenciam na compreensão do recorte. Formação geológicas, áreas de proteção ambiental, variação de altitude são alguns dos fatores nos quais implicam na paisagem e na procura dos viajantes pela região.

7.4.1 SERRA GERAL

Localizada na região Centro-Sul do Brasil, a Serra Geral é uma formação natural originadas a partir de intensas atividades vulcânicas que ocorreram há milhões de anos. Como parte integrante desta série de cadeias montanhosas, as serras gaúcha e catarinense possuem seu relevo acentuado com montanhas e vales profundos recortando a borda do planalto, formando cânions com material constituinte de basalto.

Com o objetivo de ampliar a preservação dos mais importantes cânions brasileiros, foi aprovada em maio de 1992 a criação do Parque Nacional da Serra Geral nos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Esta unidade é, na constituição de áreas de preservação brasileiras, um apêndice do chamado Parque Nacional Aparados da Serra, formando uma área de conservação ainda mais ampla. (SANTIAGO, Emerson)



Mapa Físico de Santa Catarina Ref. IBGE com alteração pela Autora



Mapa Físico do Brasil Ref. IBGE com alteração pela Autora

Legenda de Mapa estadual Físico de Santa Catarina Ref. IBGE

7.4.2 PARQUES NACIONAIS EM SANTA CATARINA

A região serrana catarinense abriga quatro Parques Nacionais de preservação rochosa, fauna e flora, sendo eles o Parque Nacional de São



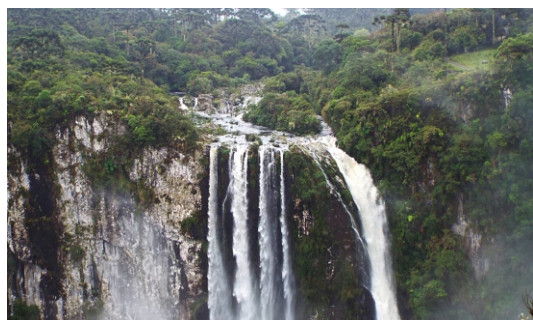
Mapa Santa Catarina Ref. clicrbs.com.br/

Joaquim e o Parque Nacional Aparados da Serra, na região serrana catarinense, o Parque Nacional das Araucárias e o Parque Nacional da Serra de Itajaí.

7.4.3 Parque Nacional Aparados da Serra

Junto à porção mais oriental da divisa dos estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, na região sul do Brasil, situa-se o Parques Nacionais de Aparados da Serra.

O relevo da região é bastante particular, sendo caracterizado principalmente por desfiladeiros com paredões verticais de até 700m de altura, onde abruptamente terminam os campos suavemente ondulados do planalto, como se estes tivessem sido "aparados".



Ref. vounajanela.com Acesso 25/04/2019



Ref. vounajanela.com Acesso 25/04/2019

7.4.4 Parque Nacional de São Joaquim

O Parque Nacional de São Joaquim está situado no sul do país, mais precisamente na região serrana do estado de Santa Catarina. O acesso para a parte alta se faz pelos municípios de Urubici e Bom Jardim da Serra. O Parque Nacional também possui áreas nos municípios de Orleans, Grão Pará e Lauro Muller, estes localizados na parte baixa da Serra do Mar.

O Parque foi criado em 1961 com o intuito, além da proteção da mata remanescente de araucárias, mas também com o objetivo de promover a educação ambiental, a pesquisa e a visitação pública.



Ref. wikiparques.org Acesso 25/04/2019



Ref. wikiparques.org Acesso 25/04/2019



Mapa Esquemático Parques Nacionais Ref. Autoral

Mapa de Situação Parques Nacionais região serrana Catarinense

- Rodovias de Conexão - 'Serras'
- Parques Nacionais região Serrana

7.5 As “Serras”

A temática do trabalho em estudo gira em torno de conexões, viajantes e a paisagem. A interligação entre estes três elementos gera uma série de tópicos a serem analisados em um cenário geral.

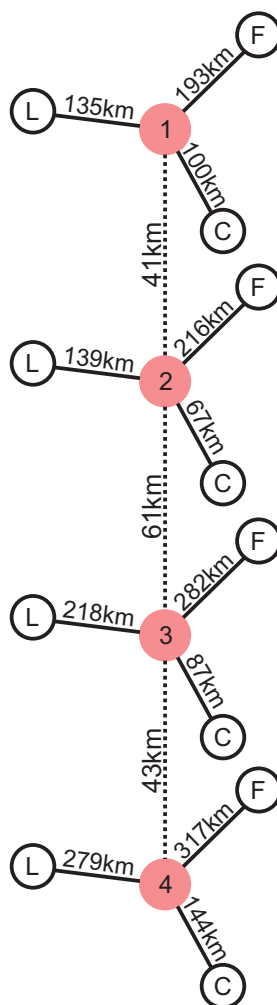
As “Serras”, rodovias nas quais conectam regiões de diferentes altitudes, da região sul catarinense, possuem características em comum apesar de seu histórico e aparência física individual. Porém ao pensar em formas de auxílio ao viajante necessita-se pensar além da escala arquitetônica, mas sim em uma escala regional.

Sendo assim, após levantamentos e análises, é possível observar que as Serras sul Catarinenses estão interligadas, sejam através dos atrativos turísticos, da paisagem, dos parques ecológicos, do esporte ou da aventura.

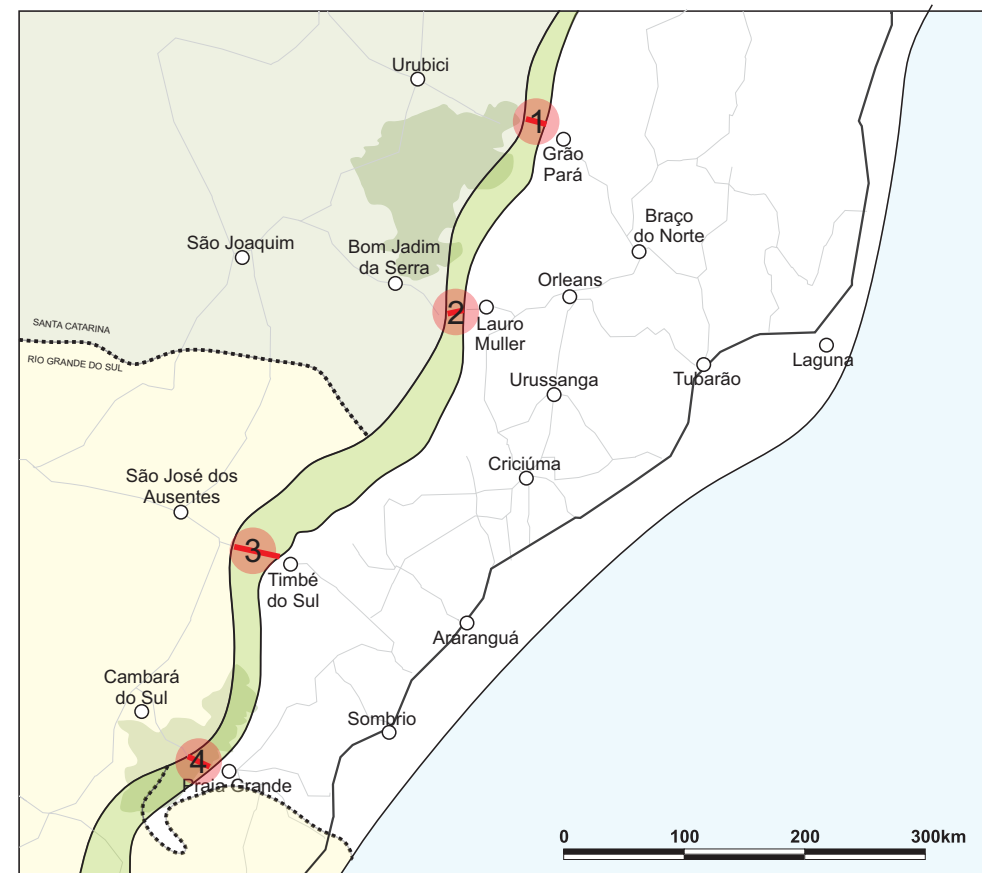
O esquema ao lado representa a distância de cada serra para a capital catarinense, para o município polo sul-catarinense e para o polo serrano-catarinense. Tais distâncias podem ser consideradas fatores de decisão na escolha do viajante de traçar a rota mais conveniente para o seu objetivo.

Legenda:

- 1 Serra do Corvo Branco - rodovia SC-370 - 5km
- 2 Serra do Rio do Rastro - rodovia SC-390 - 23km
- 3 Serra da Rocinha - rodovia BR-285 - 12,6km
- 4 Serra do Faxinal - rodovia SC-450 - 13km
- (F) Florianópolis
- (C) Criciúma
- (L) Lages



Mapa Esquemático do Recorte de Estudo



Mapa Esquemático Recorte de Estudo Ref. Autoral

Legenda:

- Mesorregião Serrana Catarinense
- Mesorregião Nordeste Rio-Grandense
- Borda do Planalto
- Parques Nacionais
- Serras em Estudo
- Divisão Estadual
- Rodovias estaduais
- Rodovia Federal
- Municípios

7.5.1 Eventos nas Serras Catarinenses

De tempos em tempos, as serras catarinenses são alvos de grupos de pessoas em busca do desenvolvimento de atividades ligadas a aventura com a vantagem do percurso visual.

Estes eventos são organizados em duas categorias: conveniados com a organização pública ou agentes informais. O primeiro caso descrito, geralmente ocorrentes em finais de semanas, buscam uma organização a fim de possuir o trecho de subida/descida de serra como percurso exclusivo do evento a fim de promover a segurança dos envolvidos. O segundo caso, dos agentes informais, consiste em grupos de pessoas, guiados ou não, em busca da aventura sem que o tráfego automobilístico seja interrompido nos trechos rodoviários.

Independente da forma de organização, as serras catarinenses são populares por fornecerem um percurso de curvas acentuadas, subidas íngremes e uma recompensa visual traduzida na paisagem ocasionada pela formação geológica dos canyons.

Categoria dos Eventos:

Os eventos podem ser classificados conforme a sua categoria esportiva:

- Caminhada/Corrida em rodovia
- Trilhas em campo aberto ou mata fechada
- Ciclismo em rodovia
- Mountain bike
- Motociclismo
- Campistas
- Off Roads
- Board Bording
- Drifts



Compilação de Banners de eventos e fotografias de grupos informais Ref. Google Images Acesso: 25/04/2019

7.5.2 Atividades relacionadas às Serras

A busca pela aventura nas serras catarinenses está diretamente relacionada ao contato com a natureza e a apreciação da paisagem.

O setor hoteleiro se apoia no turismo rural promovido pelas características pitorescas, pela baixa temperatura no inverno e pela complexidade geológica tanto no “pé da serra” quanto no topo.

Já o setor em busca da aventura, promove trilhas, motainbike e entre outras atividades relacionada ao movimento e a observação da paisagem ativa.

Segundo levantamentos feitos através de pesquisas e estudos, as atividades esportivas não se concentram em apenas um local, visto que é baseado em uma trajetória, mas sim são conectoras de pontos nos quais formam um sistema abrangendo as quatro rodovias sinuosas em estudo.



Trilha Serra do Faxinal
Ref: esportesc.com/Acesso: 25/04/2019

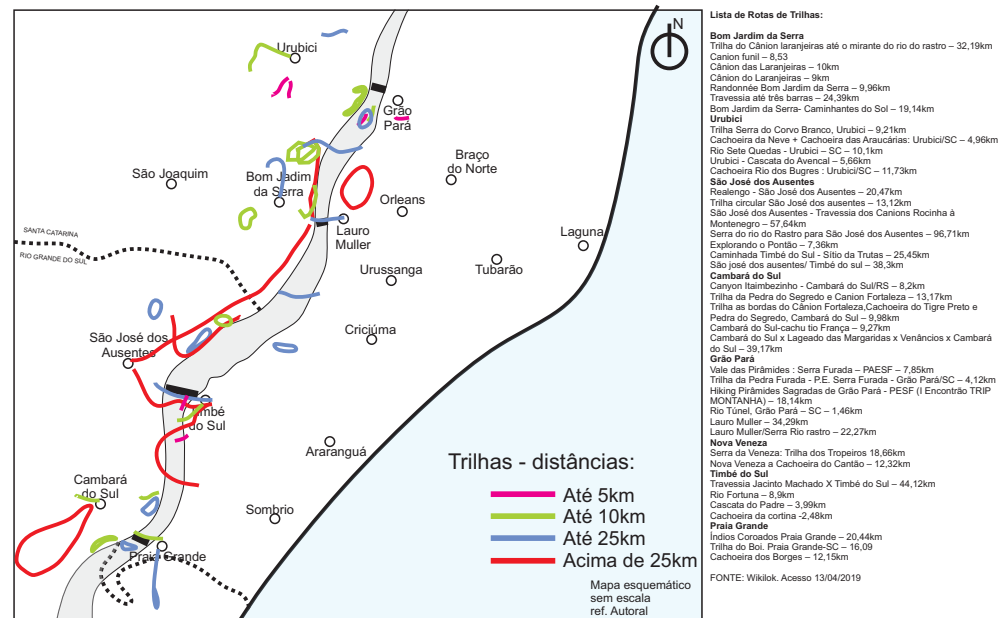


Montain Bike Serra Rio do Rastro
Ref: esportesc.com/Acesso: 25/04/2019

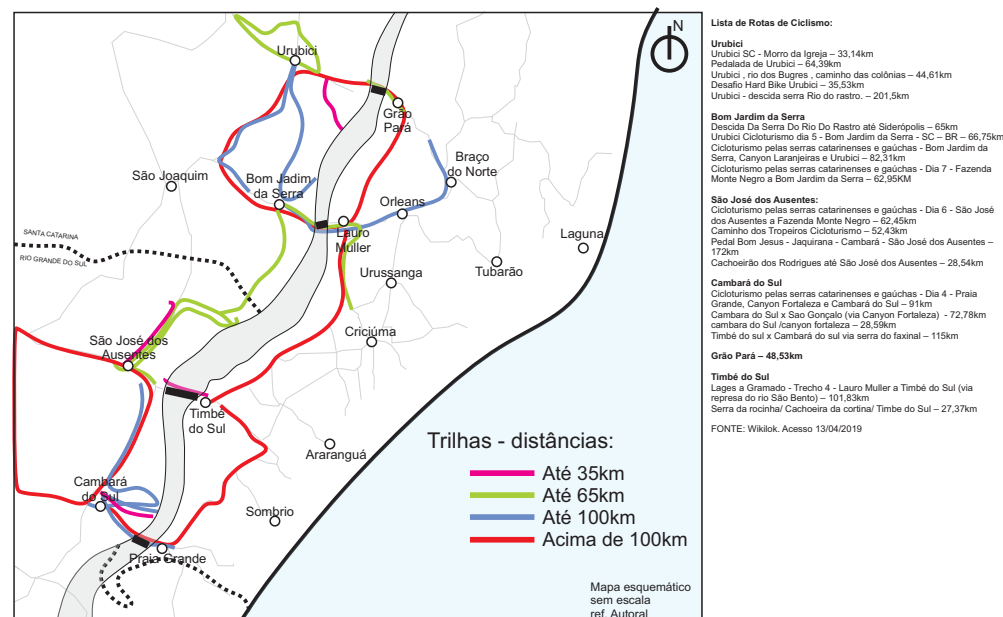


Trilha Serra da Rocinha
Ref: esportesc.com/Acesso: 25/04/2019

Mapa Esquemático - Trilhas



Mapa Esquemático - Ciclismo



A busca pela estadia na região serrana está relacionada principalmente ao turismo rural, gastronômico e climático. A estação invernal é famosa devido às baixas temperaturas em muitas vezes causando neve, evento raro no território brasileiro, atraindo visitantes de diversas partes do país.

As festividades locais, tais como a Festa da Maça, Festa do Pinhão, entre outras, são grande geradores de fluxos na região impulsionando o setor hoteleiro.

Os meios de hospedagens no recorte de estudo são classificados em três diferentes categorias: Hotéis, pousadas e acampamentos. No recorte de estudo, totalizam-se 145 meios de hospedagens na parte do planalto serrano e 45 no encostão da serra.



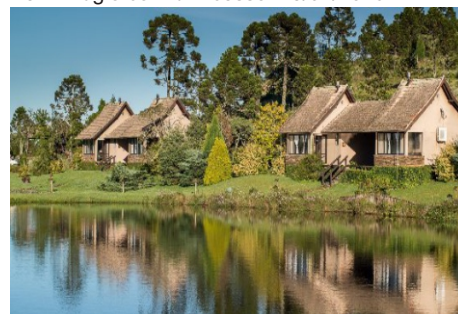
Neve em Bom Jardim da Serra 2010
Ref: fotografia.folha.uol.com. Acesso: 25/04/2019



Pousada Refugio Cabanas - Urubici
Ref: ilrifugio.com.br Acesso: 25/04/2019

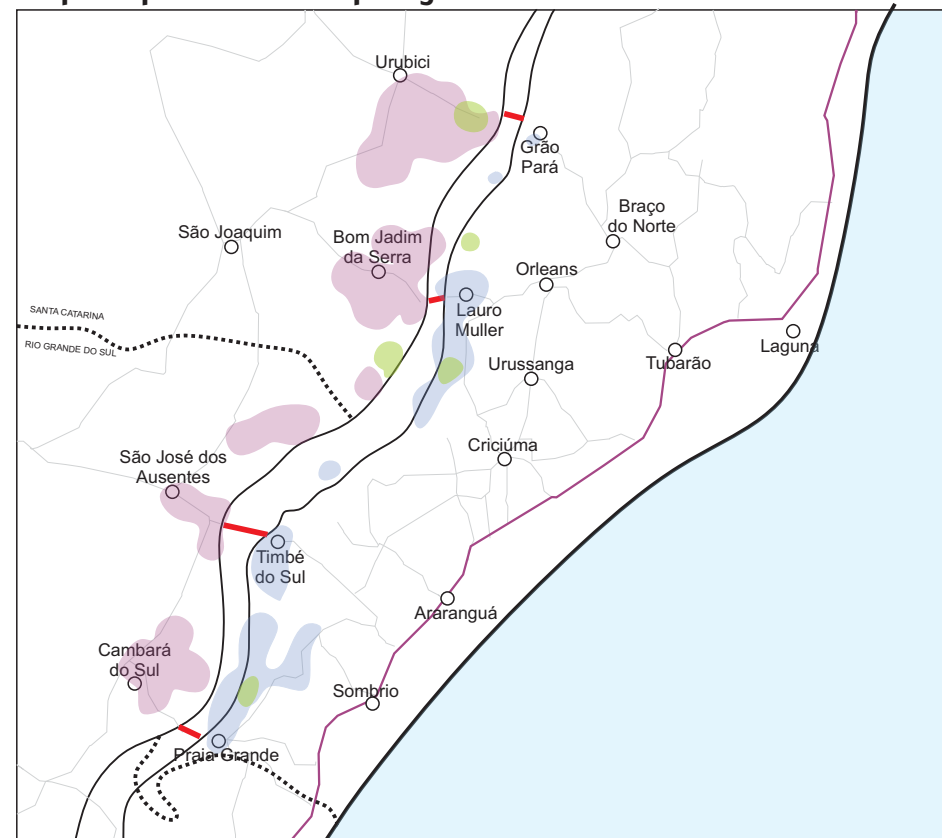


Acampamento em Aparados da Serra
Ref: youtube.com/ Acesso: 25/04/2019



Rio do Rastro EcoResort - Bom Jardim da Serra
Ref: tripadvisor.com Acesso: 25/04/2019

Mapa Esquemático - Hospedagem



Hospedagem no Planalto Serrano:

Total: 129
Urubici - 71
Bom Jardim da Serra - 31
São José dos Ausentes - 11
Cambará do Sul - 16

Hospedagem Encostão da Serra:

Total: 45
Grão Pará - 2
Lauro Muller - 12
Timbé do Sul - 5
Praia Grande - 26

Legenda:

- Hotéis/Pousadas - Planalto Serrano
- Hotéis/Pousadas - Encosta da Serra
- Campings
- Serras em Estudo
- Rodovias estaduais
- Rodovia Federal
- Limite estadual

7.6 Paradouros nas serras de estudo

Como apresentado em capítulo anterior, os paradouros são de suma importância para o viajante. São através destas paradas que o público ‘em movimento’ consegue suprir as necessidades básicas, tais como sanitários, assistência infantil, alimentação ou simplesmente uma parada para “esticar as pernas”.

As subidas e descidas de serras são consideradas estradas complexas e árduas devido a modificação rápida de altitude através de ruas íngremes e de curvas acentuadas. Este fator é de suma importância quando se trata de paradouros e sua atuação no bem estar do viajante.

A constatação de qualquer tipo de auxílio ao viajante, no recorte de estudo, é considerado uma forma espontânea de fornecer estes serviços, porém ao analisar cada serra individualmente, em um raio linear de 8km a partir do centro do trajeto de subida, é possível constatar que há uma certa carência neste âmbito.

Os paradouros existentes são representados de ramos diferentes: alimentação, hospedagem, postos de gasolinas e até mesmo portarias de parques ambientais. A intenção de auxiliar o viajante torna-se meramente uma atividade adjacente e não formalizada, por vezes tendenciosas a atraí-los às atividades comerciais pré determinadas.

As imagens ao lado demonstram dois casos diferentes: uma pousada como paradouros de motociclistas e ciclistas e uma parada sem infra-estrutura para viajantes se alimentarem, ambas demonstram a falta de infra-estrutura quando o assunto tratado é auxílio ao viajante.



Paradas nas Serras:

Ao analisar cada serra individualmente é possível notar um comportamento diferente em cada caso.

Serra do Corvo Branco

Na Serra do Corvo Branco, pertencente ao município de Grão Pará, observa-se a existência de apenas dois paradouros do ramo alimentício, distanciando-se 11,70km entre si e vencendo uma altitude de 600m.

Serra do Rio do Rastro

A serra Rio do Rastro, no município de Lauro Muller, possui uma infra-estrutura considerada melhor do que as serras em comparação. Em sua subida de 1000m de altitude, é possível encontrar quatro paradouros, três do ramo alimentício e um dos serviços automobilísticos.



Sítio Vale das Trutas - São José dos Ausentes
Ref: tripadvisor.com Acesso: 25/04/2019



Trilha Serra da Rocinha
Ref: suacasaemundo.com.br Acesso: 25/05/2019

Serra da Rocinha

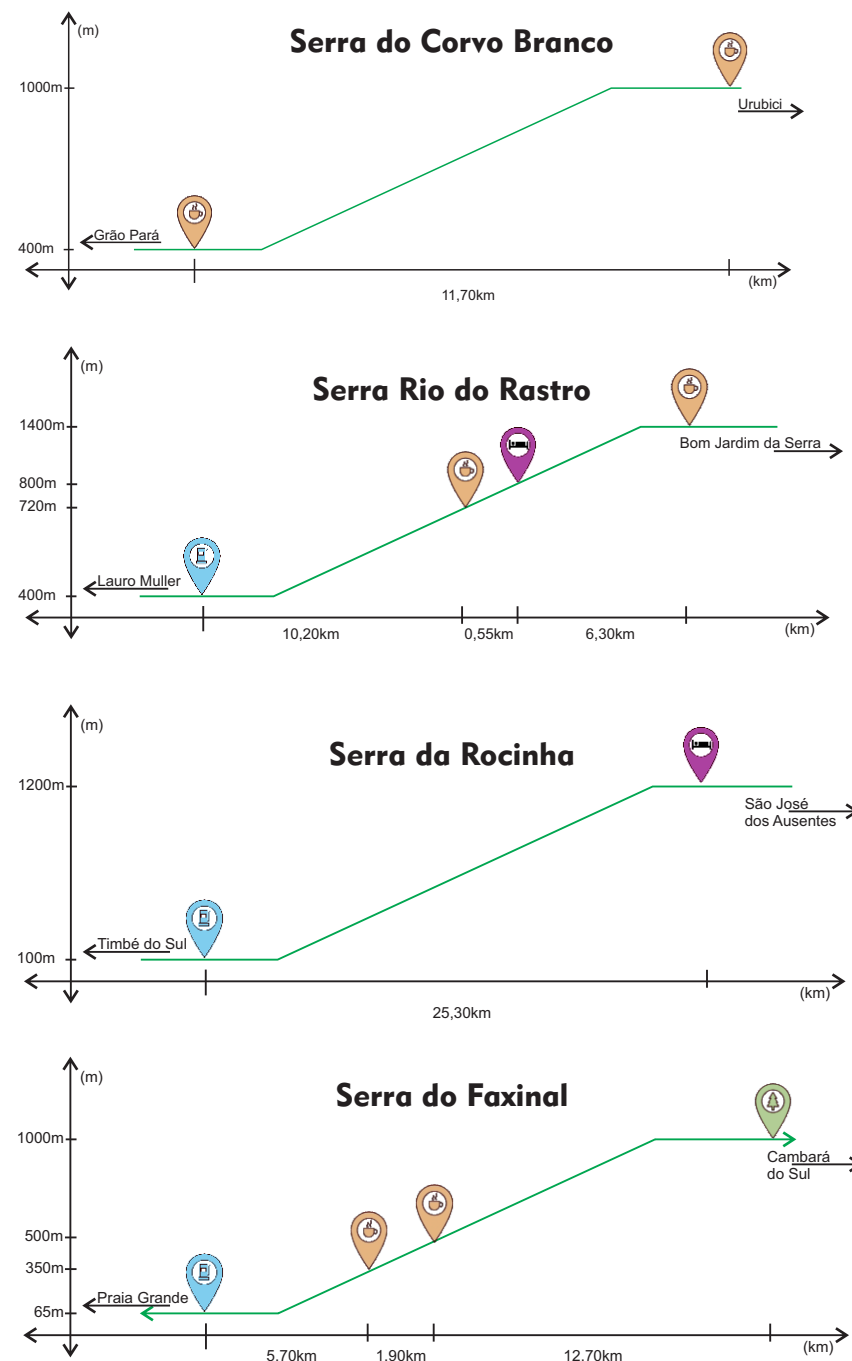
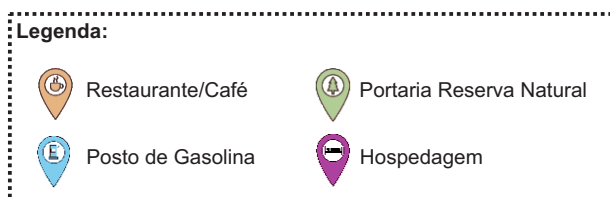
A Serra da Rocinha, pertencente ao município de Timbê do Sul, é a rodovia mais carente quando se trata de auxílio aos viajantes. Os parados existentes, distanciam-se em 25km com o vencimento de altitude em 1200m. Tratam-se de duas categorias diferentes: um posto de gasolina no 'pé da serra' e uma pousada no planalto serrano.

Serra do Faxinal

A Serra do Faxinal, localizada no município de Praia Grande, possui 4 paradas ao longo da subida, sendo duas delas no meio da trajetória sinuosa, facilitando a prestação de serviços relacionadas ao atendimento do viajante. O paradorio no topo da serra, a portaria do Parque Nacional Aparados da Serra, possui horas limitadas de funcionamento, sendo de pouco auxílio aos viajantes.

Infográfico Esquemático

O esquema ao lado, apresentado em forma de gráfico, representa os parados e sua localidade perante as subidas/descidas das serras. O eixo y, apresentado na vertical, representa a altitude em metros e o eixo x, linha horizontal, representa a quilometragem entre os pontos determinados.



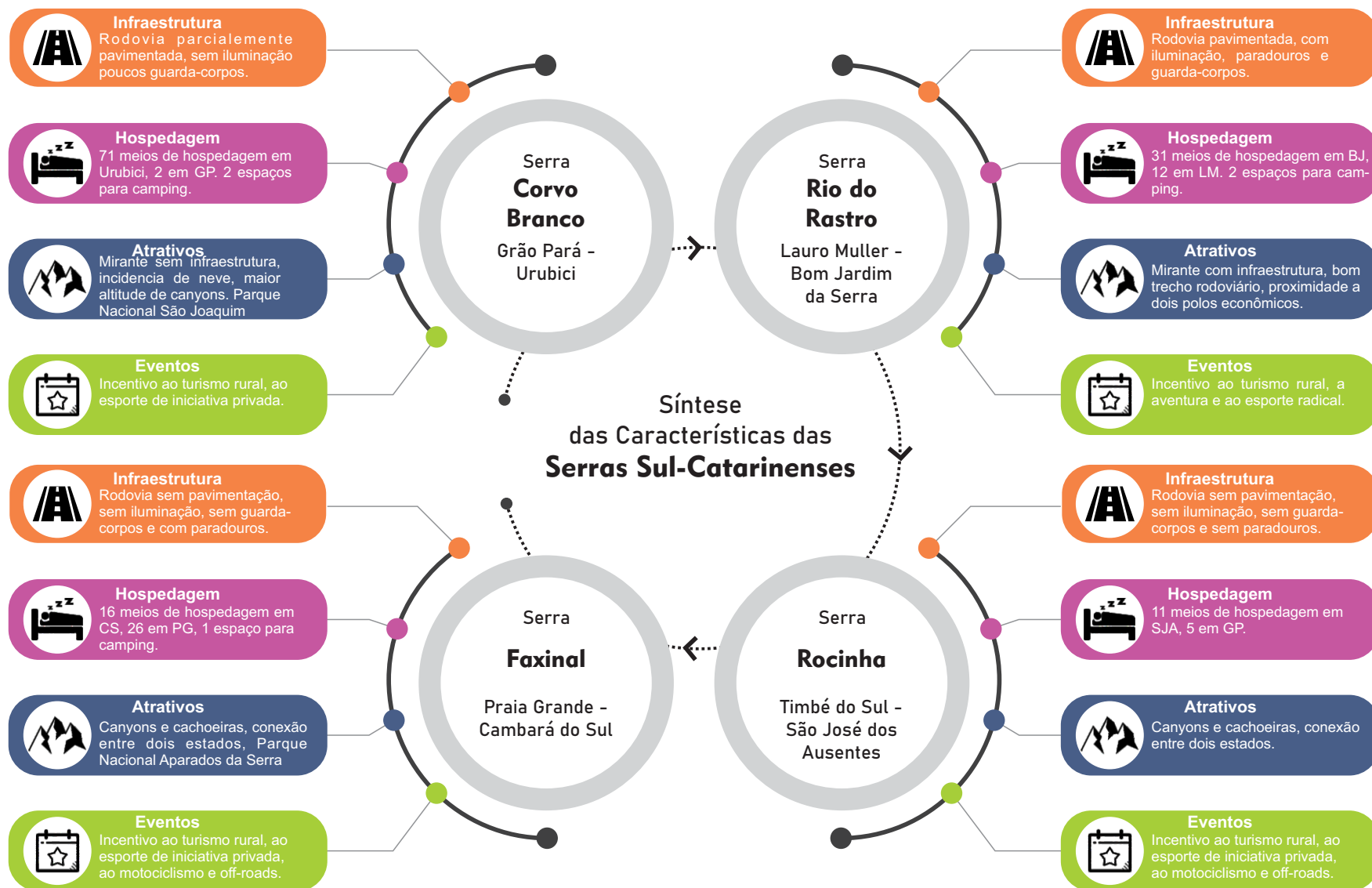
Ref. Esquemas Autorais

7.7 Conclusão da Contextualização

O referido trabalho acadêmico aborda a necessidade de fornecer auxílios aos viajantes na região dos Canyons Sul-Catarinense. Um dos principais temas de estudo gira em torno das subidas/descidas das quatro serras da região: Serra do Corvo Branco, Serra Rio do Rastro, Serra da Rocinha e Serra do Faxinal, principalmente por representarem o supassumo das viagens rodoviárias devido a sua característica de curvas acentuadas e subidas íngremes.

Apesar da particularidade das mesmas, o capítulo 3 apresenta uma contextualização na qual fornece informações suficientes para que as serras passem a ser encaradas como um sistema. Tal como uma plataforma sistêmica, composta por diferentes módulos, assim será encarada as características individuais de cada serra, um complemento de uma rede conectada.

A compilação de atividades relacionadas às localidades abordadas no recorte, demonstra a necessidade de organizar o atual desenvolvimento espontâneo no qual ocorre de forma espalhada na região.



8. Diretrizes Projetuais

As Diretrizes projetuais atuam como o foco norteador do estudo a ser desenvolvido. É através das mesmas na qual busca-se alcançar objetivos e metas como uma metodologia de projeto no Trabalho Final de Graduação I.

Esta etapa antecede a busca de referenciais arquitetônicos para que a procura possa ser filtrada a modo de responder os pontos levantados nas ações de projeto.

Diretrizes de Projeto	Ações de Projeto
Compreender as diferentes redes* de aporte ao viajante nos diferentes âmbitos	Agregar formas de auxílio às redes no sistema a ser desenvolvido.
Desenvolver um Sistema Organizacional que extrapolem os limites municipais, buscando a facilidade logística do desenvolvimento das redes*	Projetar um sistema interligando os interesses desenvolvidos conforme cada uma das 4 serras em estudo
Desenvolver programas de necessidades modulares que possibilitem respostas arquitetônicas relacionadas ao lugar de sua implantação	Estudar formas de modulação na qual se adeque a diferentes meios suprindo as necessidades em geral do viajante
Valorizar e fortalecer a cultura e atividades relacionadas ao meio regional	Projetar uma arquitetura a modo de valorizar a técnica construtiva local e a paisagem do entorno

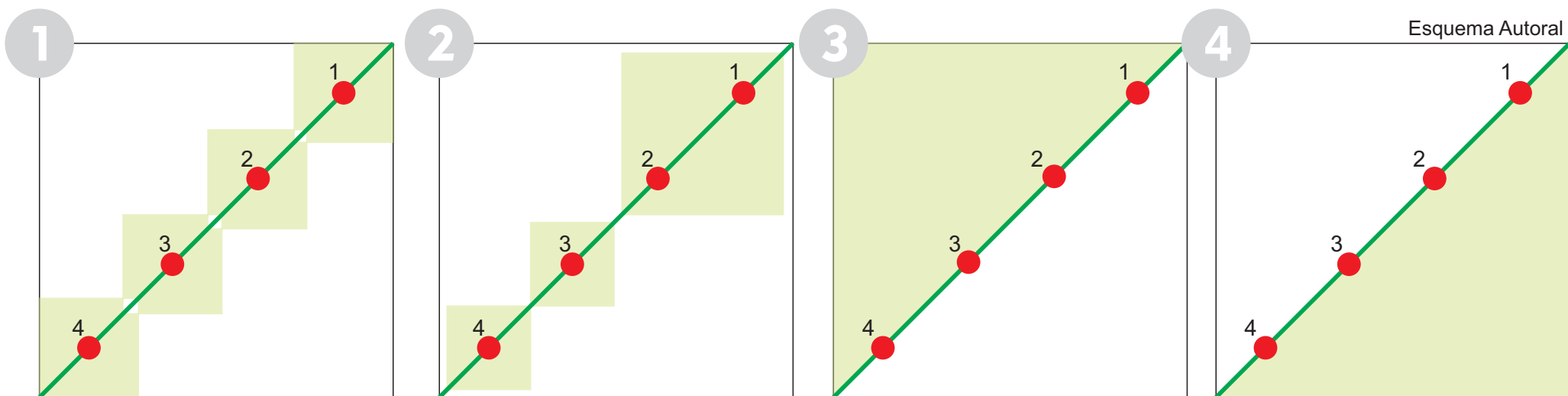
***Redes de Aporte** - São formas de organizar as diferentes cooperativas relacionadas ao auxílio ao viajante, podendo ser categorizadas conforme sua especialidade. Exemplos: Rede de Guias de Trilhas, Rede Hoteleira, Rede de Informação, Rede de Policiaria, Rede de Eventos Motociclistas, entre outros. Tais 'redes' se interligam ao criar um sistema abstrato complementando o sistema concreto de auxílio a ser desenvolvido no referido TFG I.

9. Delimitação do Recorte

O recorte de estudo, como mencionado previamente, não envolve apenas um lote, ou uma quadra, mas sim uma região abrangendo diversos municípios tanto no planalto serrano quanto na encosta da serra.

Para que haja um aprofundamento na escala arquitetônica, serão estudados formas de categorizar as serras e como serão tratadas por ordem de importância, tanto na sua rodovia quanto nos municípios.

São diversas formas para que possa ocorrer esta classificação. Abaixo estão esquemas representando as diferentes categorias nas possibilidades de divisão do recorte.



Priorizar de forma igual cada serra, englobando os municípios tanto do alto serrano quanto na encosta serrana. Envolvendo uma característica individual para o sistema, conforme a serra de abrangência.

Priorizar uma ou duas serras como foco de estudo, englobando os municípios tanto do alto serrano quanto na encosta serrana. Envolvendo uma característica para a porção maior do recorte e outras características para as de menor importância na formação do sistema.

Tratar de forma igual cada serra, englobando apenas os municípios no alto serrano para implantação do sistema de auxílio ao viajante

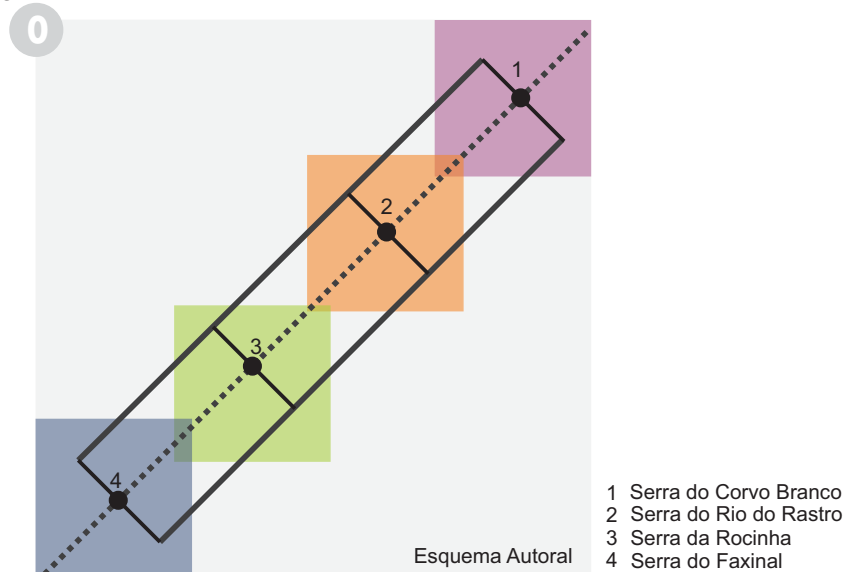
Tratar de forma igual cada serra, englobando apenas os municípios na encosta da serra para implantação do sistema de auxílio ao viajante

Legenda:

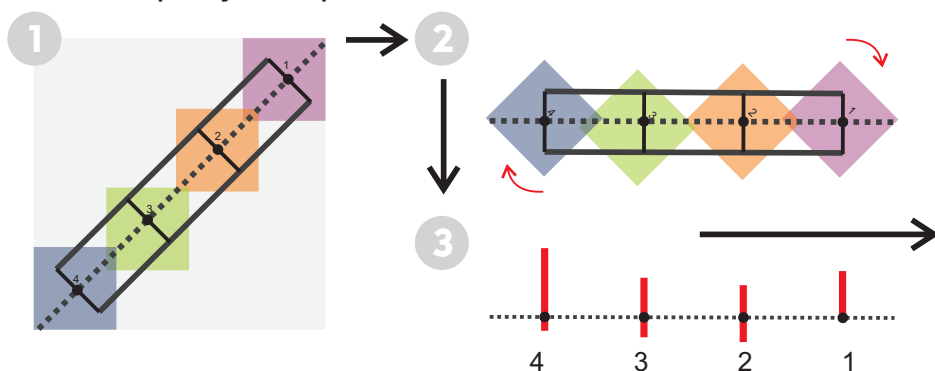
- Serra em Estudo
- Linha de Borda de Serra
- Delimitação do Recorte
- 1 Serra do Corvo Branco
- 2 Serra do Rio do Rastro
- 3 Serra da Rocinha
- 4 Serra do Faxinal

9.1 Recorte Final

Como escolha final de abordagem do estudo, considera-se todas as serras como importância igual, porém tratadas de formas distintas conforme a característica única do entorno. Conforme as análises de estudo, o esquema demonstrativo abaixo configura a ideia primária do esboço do Sistema a ser projetado. O recorte abordará os municípios tanto no planalto serrano quanto no inferior da encosta da serra.



Composição Esquemática



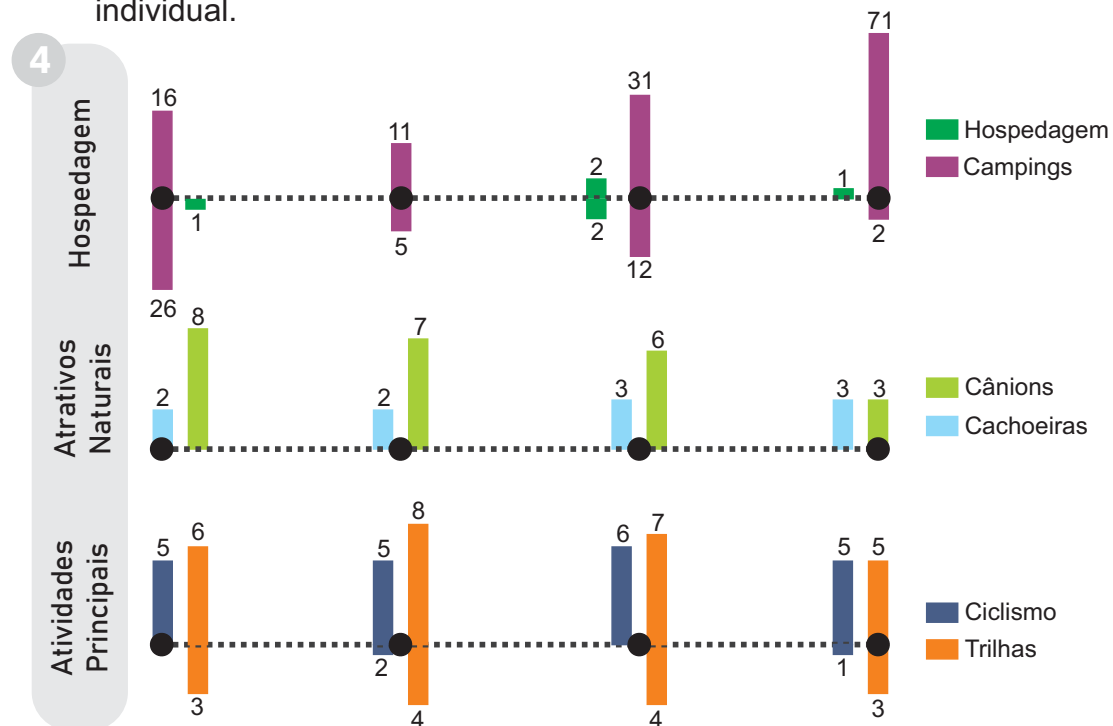
9.2 Diagnostico do Recorte

Para que haja total compreensão da área de estudo, e principalmente as características individuais, é necessário uma análise geral em cada âmbito para que seja feito um diagnostico condizente com a realidade local e com suas atividades pré-existentes.

O mapa esquemático desenvolvido na página seguinte, abrange as principais atividades voltadas ao ecoturismo, bem como os condicionantes físicos, rodovias estaduais existentes e sua características, principais rios, cachoeiras e parques nacionais.

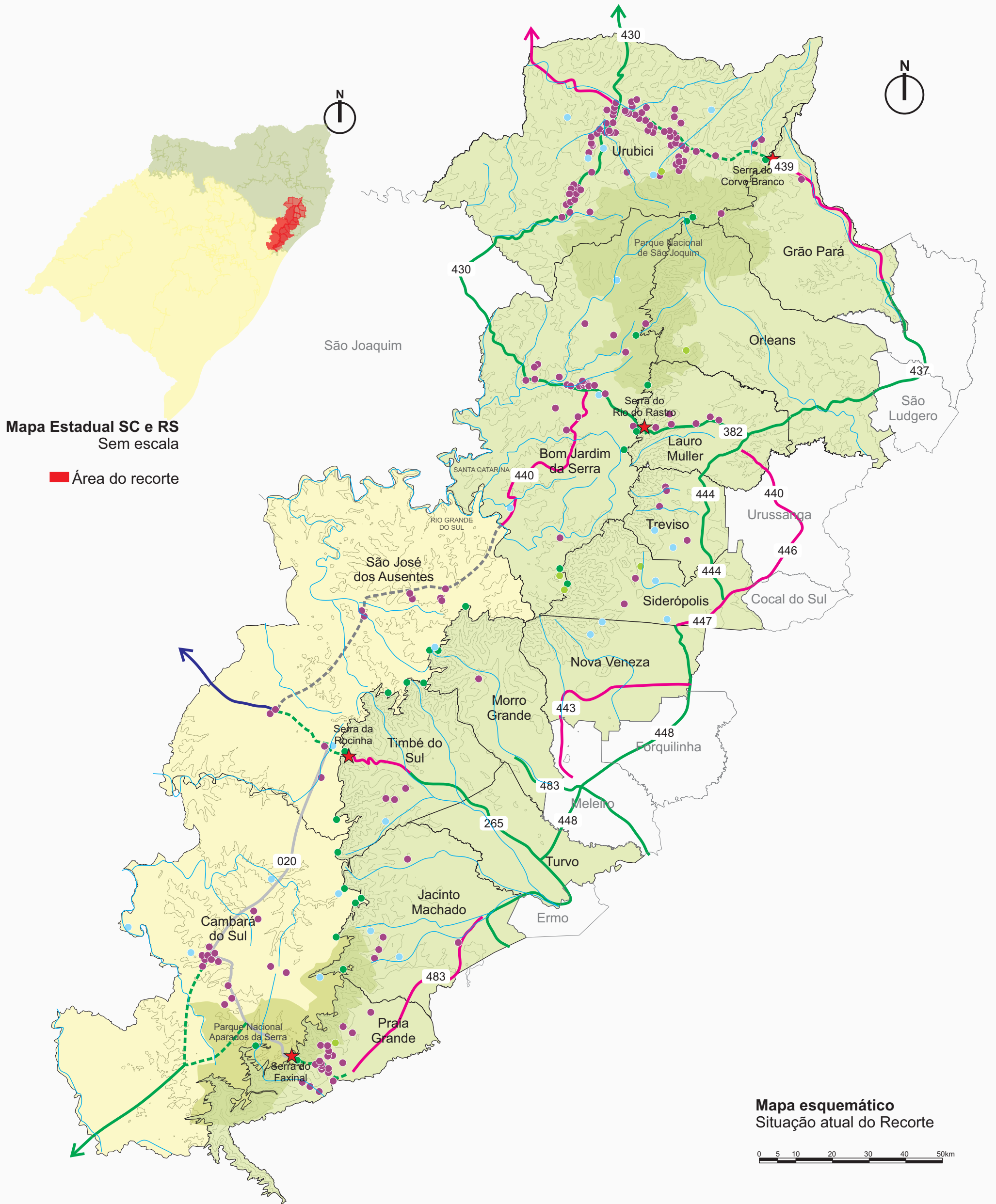
Este levantamento gerou estatísticas necessárias para que haja a compreensão do entorno, gerando assim, iniciativas projetuais adequadas.

O gráfico abaixo representa os quantitativos referentes às diferentes serras em estudo, compreendendo tanto o município no planalto serrano quanto o abaixo da serra, numerando as principais atividades para que assim, seja determinado a característica individual.



Esquema Geral

Situação Atual do Recorte



Legenda:

- Rio Grande do Sul
- Santa Catarina
- Parques Ambientais
- ★ Serras em estudo

- Cânions
- Cachoeiras
- Hotéis/Pousadas
- Campings

- Via Leito Natural
- Via Pavimentada
- - - Via em Pavimentação
- Via em Implantação

- - - Via Planejada
- Via Federal Pavimentada
- Rios
- Curvas de Nível - 250m

Capítulo 4 - Referencial

REFERENCIAL TEÓRICO I REFERENCIAL ARQUITETÔNICO

10. Referencial Teórico

10.1 Regionalismo Crítico

A arquitetura Contemporânea surgiu como forma de resgatar a identidade perdida em meio ao funcionalismo e repetição da arquitetura modernista. Como corrente da arquitetura contemporânea, surgiu o Regionalismo Crítico, termo no qual Alexander Tzonis e Liane Lefaivre utilizou para conceituar uma arquitetura que tenta se opor a falta de significado na arquitetura do período moderno, tendo por objetivo de usar forças contextuais para devolver-lhe um senso de lugar e de significado.

O arquiteto Kenneth Frampton, em seu artigo “Por um regionalismo crítico: seis pontos para uma arquitetura de resistência.” discorre sobre como a arquitetura deveria se apropriar das qualidades progressistas do modernismo e avaliar a inserção no contexto, apropriando-se de argumentos fenomenológicos, como ênfase na topografia, na luz, no clima, na forma tectônica e com embasamento em um estudo de tradições históricas locais em lugar da cenografia e do senso tátil em lugar do senso visual.

A aplicação dos conceitos regionais no recorte de estudo deve-se ao fato da grande valorização visual da paisagem. O atrativo natural é moldado através do relevo acidentado, da vegetação, do clima e dos atrativos naturais no qual compõe o contexto geográfico complementando o contexto histórico de colonização e desenvolvimento da região serrana.

10.2 A arquitetura Organicista

Estruturado pelo norte-americano e renomado arquiteto Frank Lloyd Wright a arquitetura orgânica ou organicista busca integrar a natureza aos espaços internos e externos como forma de aproximar o homem aos elementos naturais através da arquitetura. A obra é considerada, pelo arquiteto, como um organismo vivo, com elementos que respeitam a natureza e aprimoram as características básicas da construção (iluminação, ventilação e ambiente natural, por exemplo).

Wright apresentou em seu livro “The Natural House 6”, 6 pontos nos quais estruturam a arquitetura orgânica, sendo eles:

1

INTEGRIDADE

É o pilar que afirma a uniformidade do projeto, colocando a obra como uma unidade indivisível, que se relaciona com o ambiente externo e com o próprio interior. Todas as partes têm a mesma importância e estão juntas, sem deixar a beleza e a harmonia de lado, fazendo parte da paisagem.

2

CONTINUIDADE

A continuidade é considerada de duas maneiras: a espacial e a física. Ambas reiteram a presença da construção no meio, mas a espacial contempla a integração fluida entre os espaços externos e internos, recusando o conceito de cômodos pensados como caixas. A continuidade física aborda a unidade da fachada como um único plano, sem rupturas.

3

PLASTICIDADE

Para Wright, a plasticidade é quando observamos uma edificação e não conseguimos diferenciar a forma e a função, sempre aproveitando os conceitos de integridade e continuidade no todo.

4

NATUREZA DOS MATERIAIS

Mais uma vez valorizando os recursos naturais, Wright aponta que esses materiais são fonte de inspiração e criação para o arquiteto. Portanto, o profissional deve aprender a observá-los e conhecer a melhor maneira de aplicá-los, ressaltando as suas propriedades físicas. Os materiais mais utilizados pelo arquiteto eram pedra, tijolos e madeira, em conjunto com materiais industriais, como aço e vidro.

5

GRAMÁTICA

Considerando toda a construção, o que for observado deve transmitir um único discurso com base na forma do edifício. Os elementos harmonizam de tal maneira que falam a mesma língua.

6

SIMPLICIDADE

É tida como característica primordial da Arquitetura Orgânica, eliminando qualquer elemento que possa ser acrescentado posteriormente e que não converse com a unidade. Mas isso não significa falta de graça, e sim respeito com o melhor que a natureza tem a oferecer para cada projeto.

10.3 Conceito Aplicado

A escolha no emprego dos conceitos do regionalismo crítico e da arquitetura organicista possuem grande implicação na forma de projetar. A relação da paisagem, do entorno e da edificação em si necessita possuir uma conexão de forma que haja uma complementação de todos os elementos. Sendo assim, os conceitos a serem aplicados na arquitetura do sistema de Auxílio e Informação ao Viajante: na rota dos Cânions Sul-Catarinense, deve-se ao objetivo de incorporar a arquitetura ao contexto paisagístico como forma de valorização do entorno e contexto geográfico. Sendo assim, as diretrizes projetuais baseadas nestes dois conceitos são:

Diretrizes Conceituais de Projeto

Linearidade horizontal na arquitetura, respeitando o relevo predominante no entorno

Uso da materialidade rústica modernizada, incorporando o uso de pedra, madeira vidro e metal como linguagem conectora do Sistema

Relação do interior com o exterior através da conexão visual da arquitetura com a paisagem

Respeito e valorização do programa de necessidades através da proposição de ambientes funcionais e sensíveis voltados a cultura local

Integridade em todos os elementos arquitetônicos do sistema através da plasticidade, da continuidade e da integridade.

11. Referencial Arquitetônico

O uso de referenciais arquitetônicos auxiliam na compreensão do conceito teórico aplicado, gerando novas perspectivas de como trabalhar a materialidade, a forma, o uso, o volume, simetria, ritmo e outros conceitos nos quais enriquecem o projeto arquitetônico.



Botanique Hotel & Spa
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019

Centro Turístico Anlong
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019

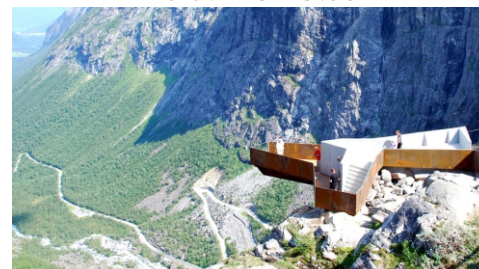
Botanique Hotel & Spa
Candida Tabet Arquitetura

Centro Turístico Anlong
Sandwich Design / He Wei Studio

Referenciais de Estudo

Centro de visitantes
Reiulf Ramstad

Centro Artístico Yulin
Challenge Design



Centro de Visitantes

Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019



Centro Artístico Yulin

Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019

11.1 Botanique Hotel e Spa/ Candida Tabet Arquitetura

Localizado na junção de três vales de rio, cercado de uma pitoresca área montanhosa de vales e cumeeiras, no coração das montanhas da Mantiqueira, o Botanique Hotel & Spa se encontra envolto por uma rica mata Atlântica subtropical, 1.200 metros acima do nível do mar e no coração do Bairro dos Mellos, a apenas 12 km de Campos de Jordão. (Archdaily)

Destaque: Estrutural e Materialidade

Local: São Carlos - São Paulo
Arquiteto: Candida Tabet Arquitetura
Ano de Projeto: 2006



Botanique Hotel & Spa
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019



Áreas de Estar/Mirante
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019

Materialidade:

“Nosso desafio arquitetônico era lidar com um estilo local existente emprestado da Europa, e inserir uma atração contemporânea, capaz de ir além de uma simples autenticidade, numa relação que dialoga entre tradição e estética contemporânea. Focamos em harmonizar diferentes elementos, como telhados muito inclinados e grandes fachadas de vidro, brincando com assimetrias e usando materiais vernáculos, como a madeira e pedra. Um estilo arquitetônico único, que incorpora enormes pedras, painéis de vidro, ardósia cor de chocolate tudo envolvido por estruturas com vigas e pilares de madeira de demolição provenientes de um rico acervo de 250 metros cúbicos de madeiras raras e centenárias.” (Archdaily)

Estrutura:

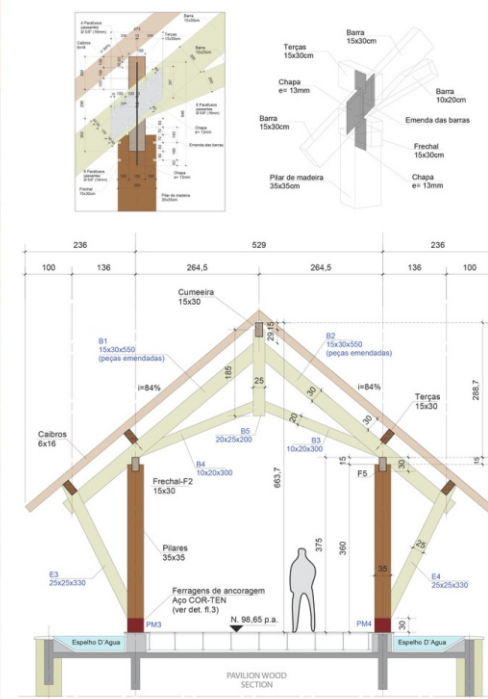
O uso da madeira como elemento estrutural demonstra um refinado conhecimento sobre as técnicas construtivas de forma que complemente o visual e o apelo pela linguagem rústica. O telhado, estruturado por diferentes encaixes, tesouras e diferentes inclinações, juntamente com a inclusão do metal como reforço estrutural, fortalece a característica contemporânea. A beleza da madeira em seu estado mais natural e suas conexões estruturais são deliberadamente expostas e se transformam no elemento central da arquitetura.



Restaurante
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019



Lobby - Esquemas estruturais
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019



Relação com o Entorno:

O Hotel Botanique Hotel e Spa é caracterizado por reforçar a contemplação da paisagem através do fornecimento de espaços nos quais criam a sensação cenográfica de relação com o entorno. Os amplos vãos, as aberturas e as alturas estão diretamente relacionados com a grandeza das montanhas e ao fortalecimento da relação com a natureza através dos materiais como a madeira, a pedra e o vidro. A valorização da paisagem é ampliada através da inserção de áreas de estar utilizadas como mirantes, de áreas externas com mobiliário de descanso e da disposição da implantação, na qual valoriza todos os pontos focais do entorno.

11.2 Centro Turístico Anlong/ 3andwich Design e He Wei Studio

Centro Turístico de Anlong Limestone Resort está localizado em um cânion cárstico da cidade de Dushan, no Condado de Anlong, com a paisagem magnífica. Esportes radicais ao ar livre podem ser encontrados no local, incluindo escalada, balão de ar quente, parapente, esportes aquáticos e veículos off-road. (Archdaily)

Destaque: Implantação e Uso

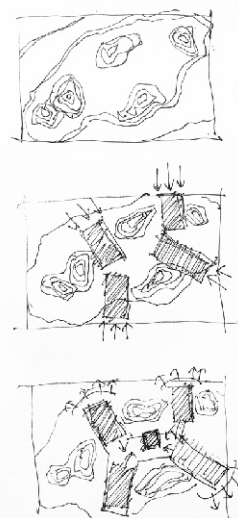
Local: Guizhou Province, China

Arquiteto: 3andwich Design / He Wei Studio

Ano de Projeto: 2017



Botanique Hotel & Spa
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019



Processo criativo - implantação
Ref. Archdaily.com



Restaurante
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019

Implantação:

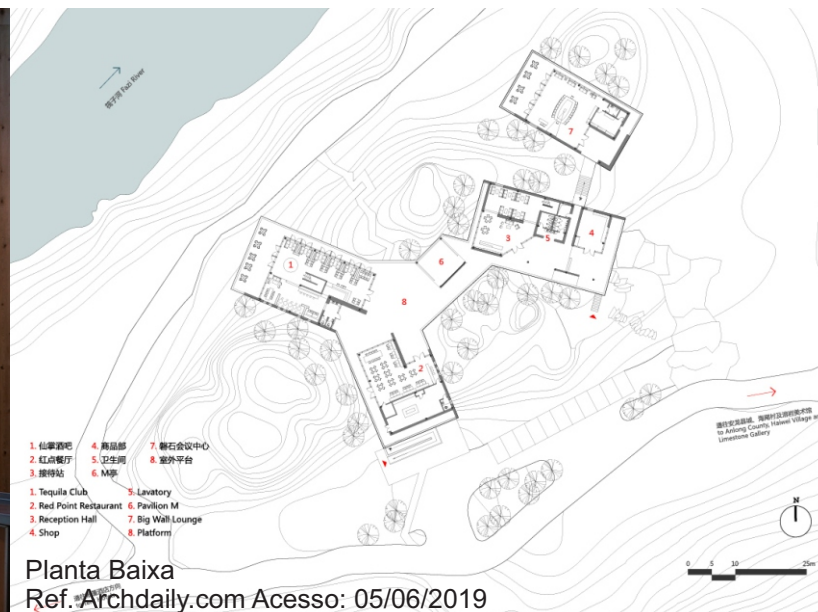
O Centro de Turismo está localizado no topo de uma colina que fica no fundo do canyon. A razão para escolher este local deve-se ao morro ser o único ponto alto do desfiladeiro com uma boa vista e muito atraente, o que poderia tornar este grupo de edifícios o foco visual e resistir às inundações anuais. Devido à particularidade da seleção de lotes, o primeiro problema que a equipe de design precisou resolver era a relação entre arquitetura e ambiente. O cenário do canyon é poderoso o suficiente para se tornar o protagonista do Resort; Enquanto isso, os edifícios deveriam ser integrados ao ambiente e, em seguida, melhorar o ambiente com suas próprias características. (Archdaily)

Relação Interna e Externa:

O entorno proporciona que cada edifício tenha uma boa superfície de visualização através paredes de vidro, do qual o magnífico cenário do canyon pode ser absorvido pelos edifícios, ressoando entre a arquitetura e os canions. Sentados no interior dos edifícios ou sob o beiral, as pessoas podem se comunicar com as rochas, rios e terra.

Conexão entre as edificações:

A coesão refere-se à agregação interna entre os edifícios, ou entre os edifícios e as rochas, que foi definida e conectada por uma plataforma elevada. O deck pode servir também para conectar o espaço externo de cada edificação. Todas as entradas dos quatro edifícios estão abertas para um espaço de convivência para os visitantes. No centro, o pavilhão semi-exterior (“Pavilhão M”) reforça ainda mais a agregação da plataforma, onde foi concebida como a parte mais dinâmica entre o Centro de Turismo. (Archdaily)



Cheio e Vazio:

Como mencionado anteriormente, a relação entre edifícios e meio ambiente é o ponto de partida do Centro de Turismo. Os edifícios foram inseridos nas rochas e se fundiram ao ambiente com o uso materiais arquitetônicos locais. Ao mesmo tempo, o edifício é o ponto cênico e ornamental mais importante em todo o cânion, ilustrando o significado da transformação entre vazio e sólido da aparência. É o modo de transformação que desempenha o papel principal como uma importante linguagem de design que se distingue dos edifícios vernaculares tradicionais. (Archdaily)

Uso e Programa de Necessidades:

O Centro Turístico serve como apoio ao viajante, o uso do mesmo serve como forma de complementar as atividades locais. O seu programa de necessidades abrange restaurante, bar, sanitários, recepção e áreas de convivência para observação da paisagem dos cânions.

11.3 Centro de Visitantes Trollstigen/ Reiulf Ramstad

O projeto do Centro de Visitantes possui o conceito de fornecer uma experiência de contato com a natureza com a valorização da paisagem. O entorno, rodeado por montanhas, fornece um ambiente ideal para a realização de atividades aventureiras como trilhas, montanhismo, ciclismo e entre outros. A arquitetura dinâmica oferece um refugio para os visitantes criando uma relação íntima com o exterior.

Destaque: Apropriação da paisagem

Local: Romsdalen, Rauma, Noruega

Arquiteto: Architects Oslo Norway, Reiulf Ramstad Arkitekter

Ano de Projeto: 2010



Implantação:

Cuidadosamente locada às margens do rio, no qual se transforma em uma cachoeira, a arquitetura principal é caracterizada por transições claras entre o planejado e a paisagem natural. O conceito da concepção projetual foi de realizar um contraste entre o elemento dinâmico (água) com o elemento estático (rocha), nas quais criam uma série de relações preposicionais que descrevem e ampliam a espacialidade única do local.

Plataformas e Mirantes:

A experiência completa de vivência da paisagem não está no estático da arquitetura central. Para compreensão do que é o entorno, foram criadas plataformas guiando o visitante, através de uma caminhada, para mirantes à beirada dos cânions, gerando espaços de contemplação visual através de um percurso composto por platadormas, escadas e corredores ao ar livre. O cuidado com os recursos e materiais ressalta o caráter do local, as instalações funcionais e bem adaptadas aumentam a experiência do visitante.



Plataformas e Mirantes
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019



Mirante
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019



Mirante
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019

Restaurante, parada obrigatória:

O Centro de visitantes conta com um programa de necessidades voltado ao viajante. O grande restaurante fornece diversos tipos de alimentações e conta com um grande salão de mesas fechados e ao ar livre. Por estar localizado às margens da rodovia Trollstigen torna-se acessível ao motorista. O ambiente conta também com sanitários, espaço família e fornece informações sobre o local e entorno.

11.4 Centro Artístico Yulin/ Challenge Design

No topo do penhasco em Longxing, Chongqing, o Centro Artístico YULIN tem vista panorâmica para a paisagem a longa distância. O edifício no topo do penhasco reflete o conceito de design minimalista, seguindo a paisagem natural. Fazendo pleno uso da dramática queda de altura e dos ângulos engenhosos, o cenário é apresentado em toda a sua extensão visual. Como uma parte natural da própria montanha, o Centro Artístico pode ser visto a uma milha de distância, lembrando um guindaste de lenda em pé sobre uma rocha, abrindo as asas e mostrando sua grandeza e magnificência. (Archdaily)

Destaque: Apropriação da Topografia

Local: Guizhou Province, China

Arquiteto: 3andwich Design / He Wei Studio

Ano de Projeto: 2017



Centro Artístico Yulin
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019



Hall de Entrada
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019

Implantação:

O Centro Artístico destaca transparência e leveza, e responde ao equilíbrio entre arquitetura e natureza. Demonstra tanto emoções ternas quanto as relações sutis entre o humano e a natureza, representadas pelas partições crescentes. Os visitantes podem chegar ao Centro Artístico através do elevador de vidro de 30 metros no nordeste do edifício. (Archdaily)

Relação Interna e Externa:

Ao buscar simplicidade de materiais e construção, em vez de virtuosidade complicada, os arquitetos combinaram a paisagem natural com um design puro, criando uma fronteira delicada e quase imperceptível entre o prédio e a paisagem natural.

Dimensões do Espaço:

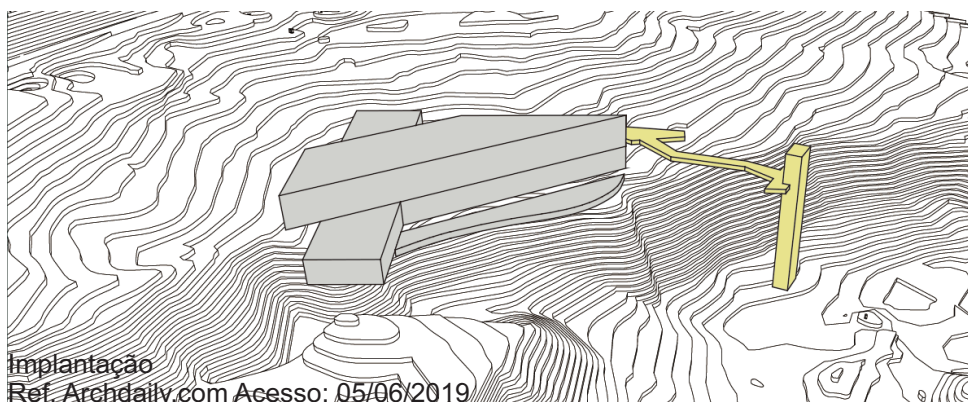
Os arquitetos sustentaram o raciocínio claro: racional e lógico, ao dividir espaços internos em funcionais e manifestaram as regras de construção em desenhos tangíveis. O complexo, dotado de uma estrutura geométrica simples porém limpa, consiste em um centro de exposições, galeria de linha do tempo, sala multimídia esférica, piscina de borda infinita com o penhasco, bar, etc., integrando espaços internos e externos para apresentar um ambiente desobstruído da visão contínua.



Implantação
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019



Corte esquemático
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019



Implantação
Ref. Archdaily.com Acesso: 05/06/2019

Relação ArquiteturaXtopografia:

A edificação faz o uso da topografia como elemento complementar ao seu projeto, se apropriando em diferentes plataformas, fazendo apropriação das curvas de nível, gerando uma ampliação visual da paisagem. A edificação conta com uma plataforma de conexão entre a arquitetura e um elevador panorâmico, na qual além de fornecer o transporte vertical, gera um mirante 360° do entorno.

Capítulo 5 - Partido

SISTEMA DE AUXÍLIO I CENTROS INDIVIDUAIS

12. Contextualização do Projeto

O que é?

É um Sistema de Auxílio e Informação ao Viajante: na rota dos Cânions Sul-Catarinense

Como funciona?

O Sistema organiza um planejamento na escala regional abrangendo os municípios pertencentes a rota dos Cânions como forma de organizar, auxiliar e prestar serviços aos viajantes, integrando as atividades pré-existentes no âmbito do ecoturismo com a extensão do território Sul-Catarinense e Nordeste Rio-Grandense.

Quem são os usuários?

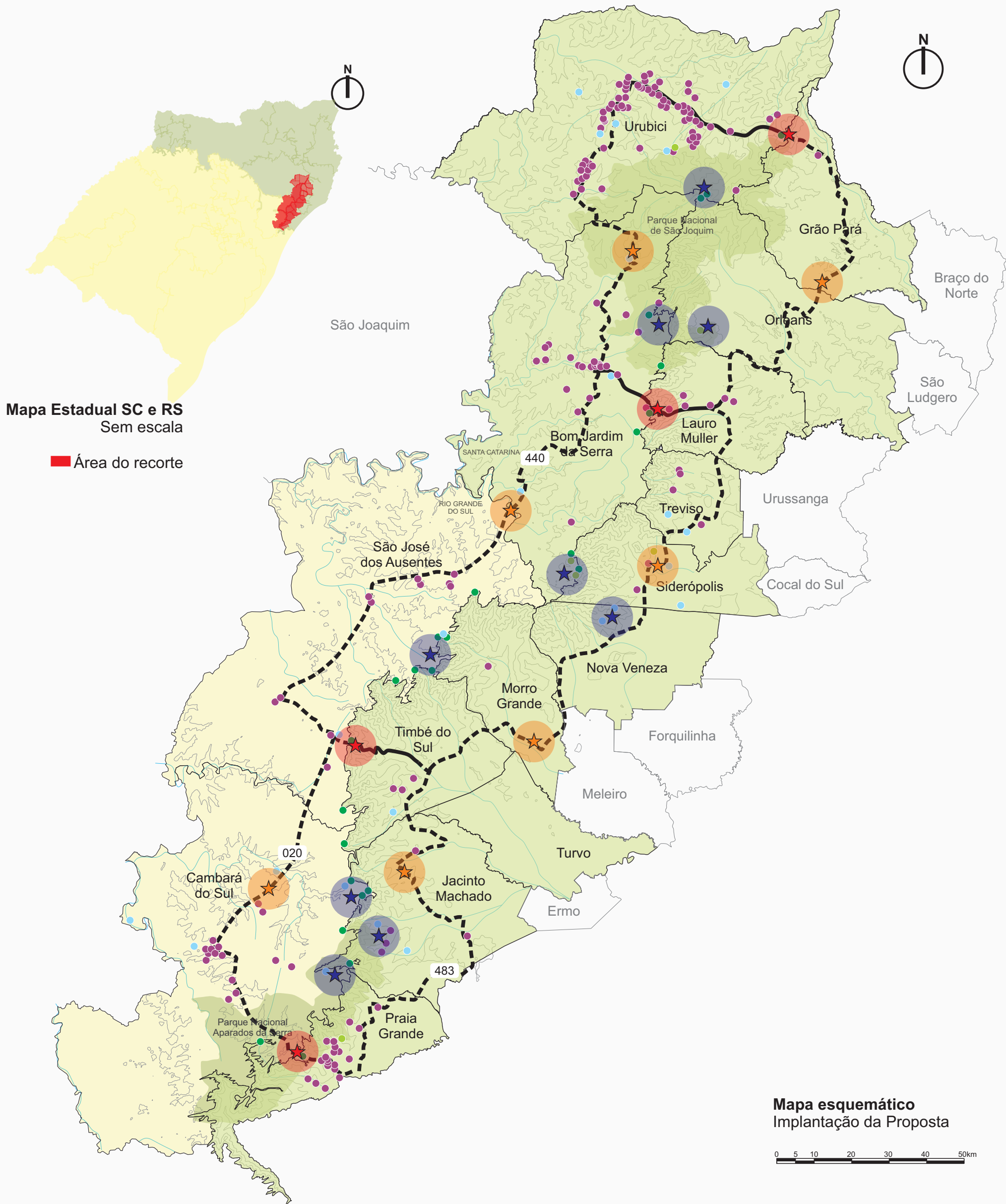
O público “em movimento”, abrangendo viajantes de todas as categorias, sendo elas passageiros, turistas, aventureiros ou rotineiros

Qual o âmbito do Projeto?

Âmbito no qual envolve uma parceria entre o poder público com a iniciativa privada.

Esquema Geral

Implantação do Sistema



Legenda:

Rio Grande do Sul

Santa Catarina

Parques Ambientais

Rios Principais

Curvas de Nível - 250m

Canions

Cachoeiras

Hotéis/Pousadas

Campings

— Trajeto Sistema - ruas existentes a serem pavimentadas

— Trajeto Sistema - ruas existentes pavimentadas

★ Centro de Auxílio e Informação

★ Módulo Rodoviário

★ Módulo Básico

14. A proposta

1 A Malha Viária

Para a concepção inicial na criação do sistema, usou-se de um conceito básico e simples: um traçado conector de todas as Serras em estudo, posteriormente foi analisado as rodovias estaduais existentes e constatado que há lugares ao 'pé da serra' nos quais não fazem parte to percurso estadual ou federal, sendo assim, foram encontrados meios alternativos através de ruas já existentes, para que houvesse uma valorização da paisagem local.



2 Elementos compondo o Sistema

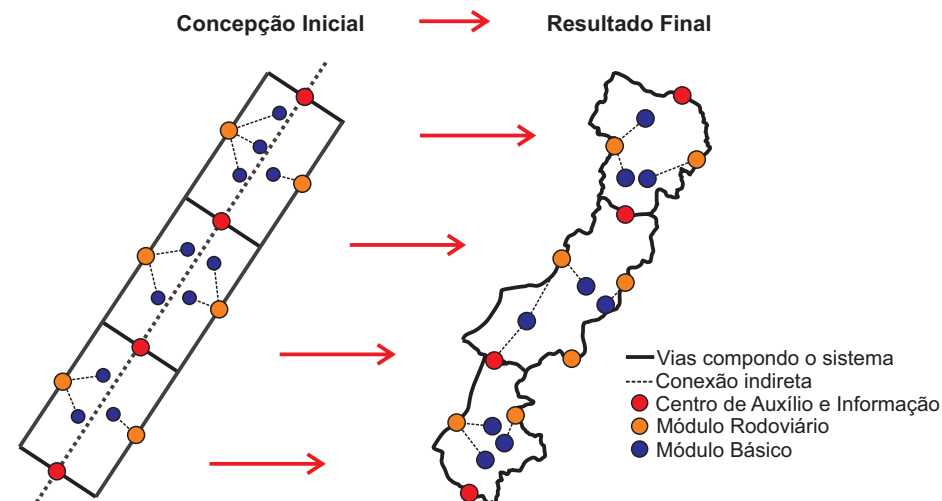
Os elementos arquitetônicos compondo o sistema estão divididos em três categorias: Centros de Informação e Auxílio ao Viajante (inseridos nas proximidades das bordas do planalto e à margem da rodovia), módulos rodoviários (inseridos entre os Centros de Auxílio, às margens da rodovia) e o módulo básico (inserido em pontos estratégicos, próximo aos principais atrativos do ecoturismo).

Elementos:

- ★ **Centro de Informação e Auxílio** - Grande porte, atende ao público em geral com o programa de necessidades voltados às atividades básicas do viajante e de atividades complementares às redes de aporte pré-existentes.
- ★ **Módulo Rodoviário** - Médio porte, atende o público em geral, serve como apoio aos principais Centros de Auxílio e Informação e conectam os Módulos Básicos.
- ★ **Módulo Básico** - Pequeno porte, atende o público 'off-roads', na qual fornece um programa com as necessidades básicas do aventureiro e serve como abrigo contra as intempéries.

3 Distribuição dos Elementos

As distribuições dos módulos estão estrategicamente localadas de forma que atendam o viajante a uma curta distância. Primeiramente foi gerado uma concepção conceitual para que assim, fosse distribuído conforme a proximidade dos atrativos pré-existentes.



15. Centros de Informação e Auxílio ao Viajante

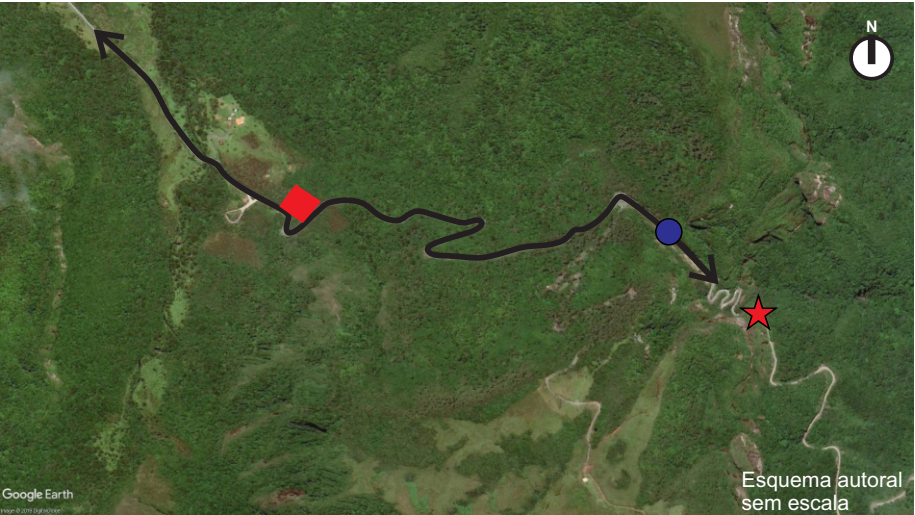
15.1 Serra do Corvo Branco

Característica Principal Atual: Hospedagem

Caracterizada por abrigar uma grande quantidade de hospedagens, o Centro de Informação e Auxílio ao Viajante abrange um programa de necessidades adequado para o recebimento de viajantes, de forma que complemente as atividades praticadas no entorno.

Localização do Lote

O local de implantação do Centro foi escolhido com base dos elementos naturais presentes no recorte. Localizado no município de Urubici, o lote de aproximadamente 5.000m² distancia-se em torno de 1,3km da atração principal da serra: Rocha Cortada. Para que não houvesse desmatamento da região, o lote de estudo encontra-se em uma região sem vegetação significativa.



— Via compoondo o sistema ■ Lote escolhido ● Rocha Cortada ★ Serra Corvo Branco

Programa de Necessidades

	Ambiente	Área (aprox.)
Programa Base dos Centros	Recepção, exposição e Informação	100m²
	Museu Histórico	60m²
	Sala de Projeção - 50 pessoas	40m²
	Sala Multiuso	60m²
	Administração + complementares	150m²
	Loja de Conveniência	25m²
	Espaço Família	20m²
	Sanitários	60m²
	Guarda-Volumes	20m²
	Vestiários	20m²
Comércio	Loja de Comerciantes Locais	40m²
Alimentação	Restaurante - 150 pessoas	250m²
	Cafeteria	90m²
Área Externa	Espaço Pet	25m²
	Convivência Externa	50m²
Apoio Veículos	Estacionamento - 150 vagas	2.000m²
	Carga e Descarga	50m²
	Bicicletário	30m²
	Garagem de Serviço	40m²

Área Total Coberta (aproximado): 1.130m²

Programa de Necessidades

	Ambiente	Área (aprox.)
Programa Base dos Centros	Recepção, exposição e Informação	150m ²
	Museu Histórico	80m ²
	Sala de Projeção - 50 pessoas	50m ²
	Sala Multiuso	80m ²
	Administração + complementares	150m ²
	Loja de Conveniência	50m ²
	Espaço Família	40m ²
	Sanitários	60m ²
Comércio	Guarda-Volumes	30m ²
	Vestiários	40m ²
Alimentação	Loja de Comerciantes Locais	40m ²
Área Externa	Restaurante - 150 pessoas	250m ²
	Cafeteria	90m ²
Apoio Veículos	Espaço Pet	25m ²
	Convivência Externa	50m ²
Apoio Veículos	Estacionamento - 100 vagas	2.500m ²
	Carga e Descarga	70m ²
	Bicicletário	30m ²
	Garagem de Serviço	40m ²
Área Total Coberta (aproximado)		1.325m²

15.2 Serra do Rio do Rastro

Característica Principal Atual: Infraestrutura

Caracterizada por ser a rota principal de escolha do viajante, a rodovia é completamente pavimentada e estruturada com vários mirantes ao longo do percurso. Sua grande quantidade de visitantes requer um grande Centro de Informação e Auxílio.

Localização do Lote

O local de implantação do Centro foi escolhido com base dos elementos arquitetônicos já existentes. A serra do Rio do Rastro é um cartão postal do estado de Santa Catarina e como mencionado previamente, é receptora de um número considerável de visitantes. Sendo assim, na borda do planalto já existe uma infraestrutura na qual abriga restaurante, café e lojas de comerciantes locais e um mirante de parada obrigatória. Portanto, o Centro a ser projetado será uma requalificação do espaço existente, agregando um programa de necessidades elaborado para a melhor comodidade dos viajantes.

Área da edificação existente 1,2ha Área a ser adicionada: 0,5ha



— Via composto o sistema ■ Lote escolhido ● Estrutura Existente ★ Serra do Rio do Rastro

15.3 Serra da Rocinha

Característica Principal Atual: Eventos

Caracterizada por abrigar uma grande quantidade de eventos relacionados ao ecoturismo e à aventura, a Serra da Rocinha é um grande atrativo do ramo do esporte. No entanto, possui uma defasagem no ramo hoteleiro, o que leva uma diferente abordagem no planejamento do Programa de Necessidades do Centro de Informação e Auxílio ao Viajante, incluindo uma área destinada à hospedagem.

Localização do Lote

O local de implantação do Centro foi escolhido com base da proximidade da rodovia e do principal mirante da Serra da Rocinha. A intensão da proposta é de promover uma exploração local através da inserção de plataformas conduzindo o visitante a um percurso visual, na qual cria caminhos à beira da borda do planalto.



Programa de Necessidades

	Ambiente	Área (aprox.)
Programa Base dos Centros	Recepção, exposição e Informação	60m ²
	Museu Histórico	40m ²
	Sala de Projeção - 25 pessoas	30m ²
	Sala Multiuso	60m ²
	Administração + complementares	100m ²
	Loja de Conveniência	25m ²
	Espaço Família	20m ²
	Sanitários	60m ²
	Guarda-Volumes	20m ²
Comércio	Vestiários	20m ²
	Loja de Comerciantes Locais	30m ²
Alimentação	Restaurante - 80 pessoas	100m ²
Hospedagem	Hotel - 15 suítes	800m ²
Área Externa	Espaço Pet	25m ²
	Espaço para Camping	100m ²
Apoio Veículos	Estacionamento - 85 vagas	1.000m ²
	Carga e Descarga	30m ²
	Bicicletário	40m ²
	Garagem de Serviço	40m ²
Área Total Coberta (aproximado)		1.600m ²

Programa de Necessidades

	Ambiente	Área (aprox.)
Programa Base dos Centros	Recepção, exposição e Informação	80m²
	Museu Histórico	60m²
	Sala de Projeção - 50 pessoas	50m²
	Sala Multiuso	80m²
	Administração + complementares	150m²
	Loja de Conveniência	40m²
	Espaço Família	30m²
	Sanitários	60m²
	Guarda-Volumes	30m²
	Vestiários	40m²
Comércio	Loja de Comerciantes Locais	40m²
Alimentação	Restaurante - 100 pessoas	200m²
	Cafeteria	70m²
Área Externa	Espaço Pet	25m²
	Espaço para Camping	80m²
Apoio Veículos	Estacionamento - 100 vagas	2.500m²
	Carga e Descarga	40m²
	Bicicletário	30m²
	Garagem de Serviço	40m²
Área Total Coberta (aproximado)		1.145m²

15.4 Serra do Faxinal

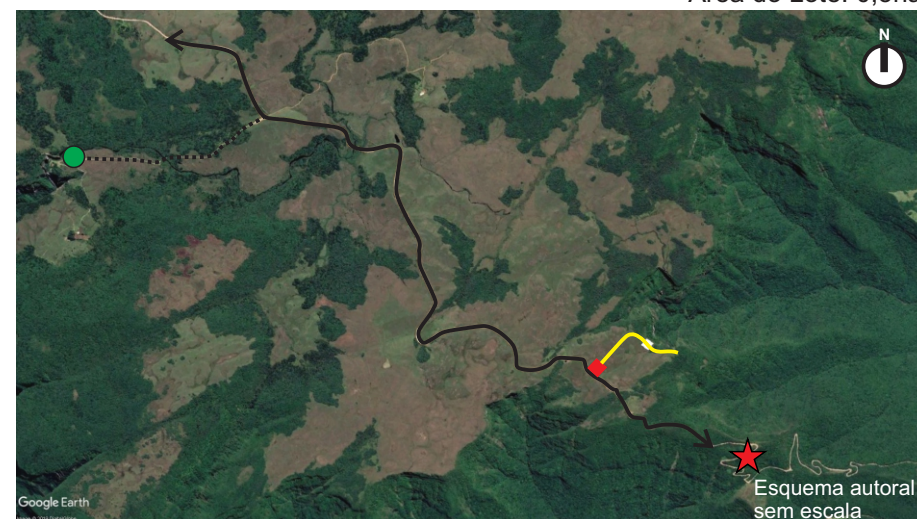
Característica Principal Atual: Atrativos

Caracterizada por possuir um maior número de atrativos ecológicos, tais como cânions e cachoeiras, a serra possui proximidade do Parque Nacional Aparados da Serra, na qual possui atividades voltadas ao ecoturismo.

Localização do Lote

O local de implantação do Centro foi escolhido com base da disponibilidade topográfica relativamente plana logo após o término da subida da Serra. Devido a proximidade do Cânion Índios Coroados, toma-se a decisão de implantar o Centro às margens da rodovia porém descentralizar a arquitetura através da inserção de plataformas conectoras com o cânion, criando um percurso visual na qual resulta em um mirante. O recorte inicial escolhido possui 5.000m².

Área do Lote: 0,5ha



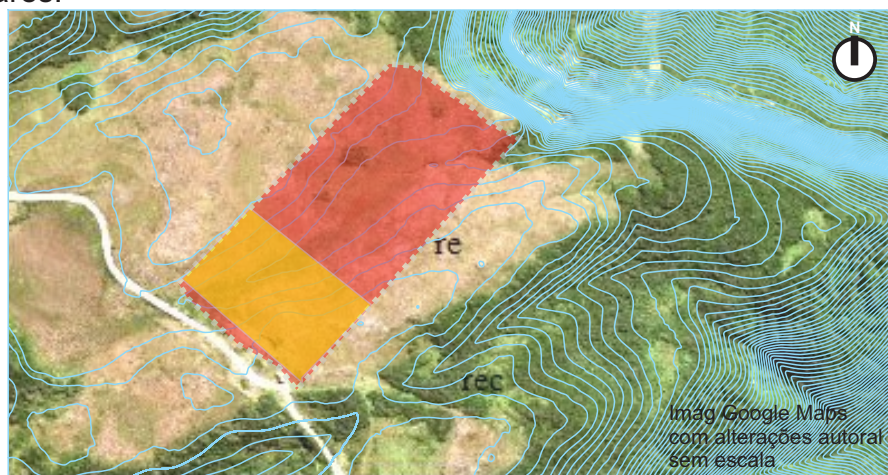
— Via composta o sistema ■ Lote escolhido ● Estrutura Existente ★ Serra do Faxinal
— Plataforma/Mirante

16. Proposta Individual TGF II

O desenvolvimento do Trabalho Final de Graduação II, a ser desenvolvido no segundo semestre de 2019, será um dos Centros de Informação e Auxílio ao Viajante conforme o planejado no TFG I. O foco do desenvolvimento do anteprojeto será na Serra do Faxinal devido o grande potencial de atrativos da região e pela carência de infraestrutura no ramo de atendimento ao viajante na região. O município de Cambará do Sul abriga um dos maiores parques ambientais, o Parque Nacional Aparados da Serra, na qual possui os atrativos da prática do ecoturismo e o C.I.A do Faxinal complementar esta busca pela apreciação da paisagem.

Localização do Lote

Como mencionado previamente, o local de implantação do Centro, a ser desenvolvido, possui uma localização estratégica. Sua proximidade da borda do planalto gera um condicionante de conectar a arquitetura com o entorno, gerando uma relação íntima entre o interno e externo. O lote possui em torno de 5.000m², porém a área a ser trabalhada, através da inserção de caminhos, rampas e mirantes, possui um total de hectares 13 hectares.

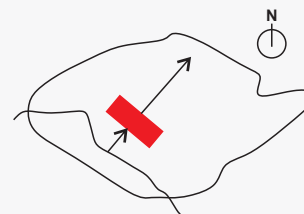


■ Lote escolhido ■ Área a ser Trabalhada — Curvas de nível - 5 em 5 metros

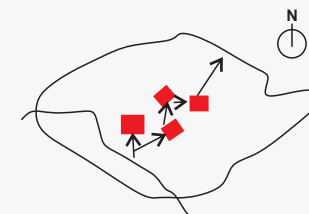
Decisões a serem tomadas no Partido

Implantação - Qual é a melhor forma de fazer o uso do terreno para o recebimento e acolhimento do público viajante?

Centralizada



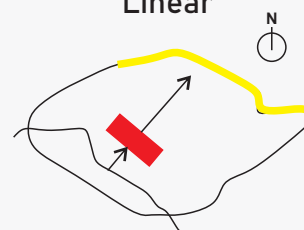
Descentralizada



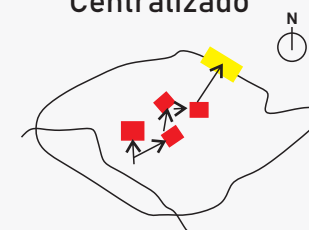
■ Implantação Arquitetura

Mirantes - Qual é a melhor forma de apreciação da paisagem com um fácil acesso?

Linear



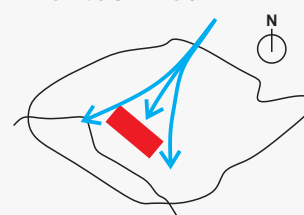
Centralizado



■ Implantação Mirantes

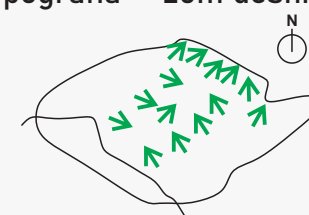
Condicionantes físicos - Como trabalhar a arquitetura de modo que supere os obstáculos da topografia e dos ventos?

Ventos Pred. NE



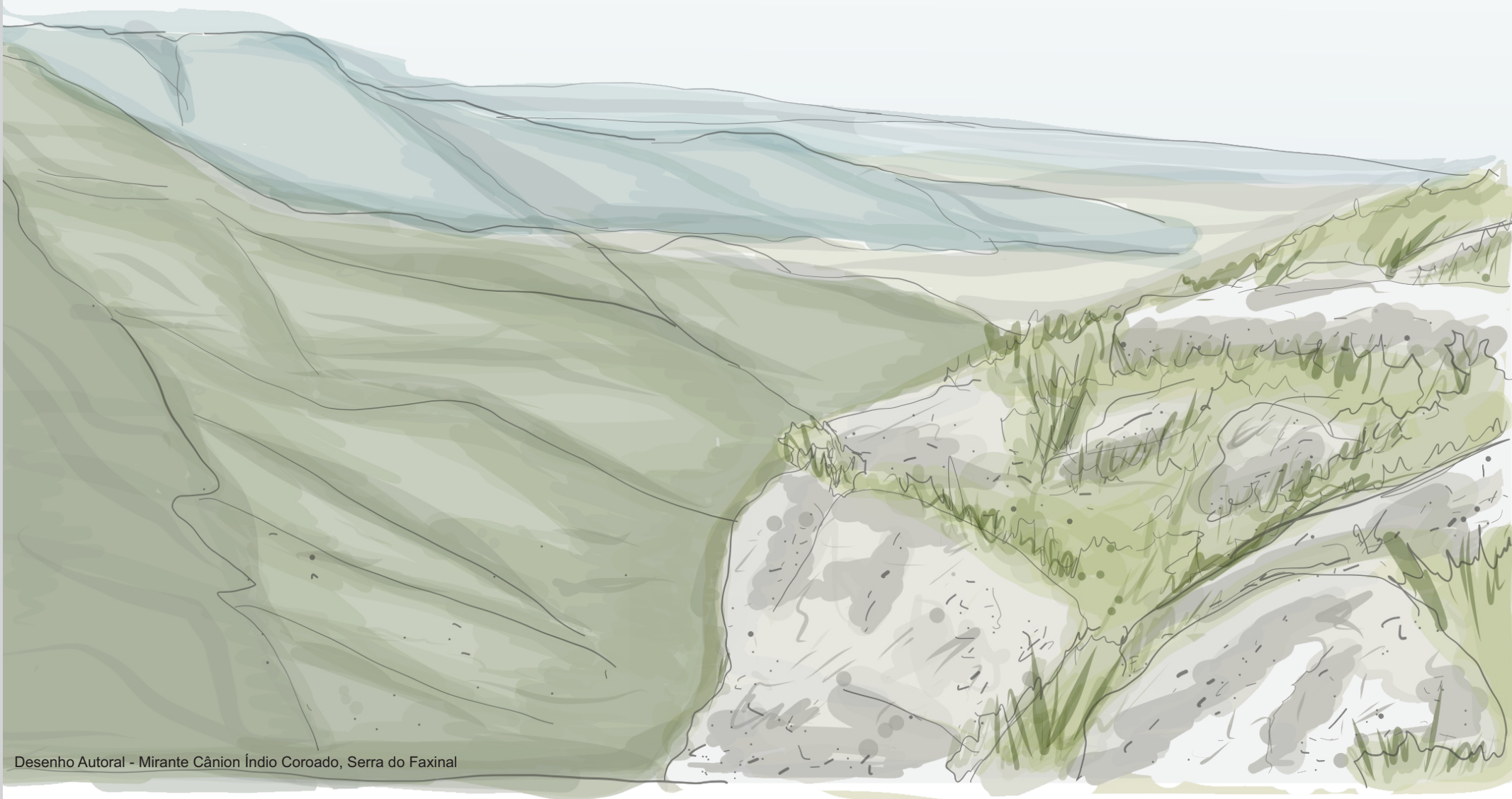
→ Sentido Ventos Predom.

Topografia - 20m desnível



→ Sentido do declive

Esquemas Autoral - sem escala



Desenho Autoral - Mirante Cânion Índio Coroado, Serra do Faxinal

Capítulo 6 - Considerações Finais

CONCLUSÃO | REFERENCIAIS





17. Conclusão

Este estudo teve por objetivo realizar um levantamento de dados relacionados à atividades praticadas no âmbito do lazer, turismo e ecoturismo na região dos Cânions Sul Catarinense e compreender como são as políticas de auxílio a este público de viajantes. Conclui-se, a partir de análises do recorte, de referenciais teóricos e de referenciais na prática, que a região possui um grande potencial para o crescimento das atividades pré-existentes porém através da implantação de uma rede organizada de suporte e apoio para o auxílio do viajante.

Sendo assim, o Trabalho Final de Graduação I teve por objetivo gerar um Sistema na qual direciona o viajante a uma experiência completa de conhecimento da paisagem serrana através de caminhos conectores, tanto rodoviário quanto informal, da criação de espaços disponíveis ao viajante, adaptados às necessidades do entorno e da contemplação da paisagem através do percurso visual.

O TFG-I serviu como uma base de conhecimento para o desenvolvimento do TFG-II, na qual abordará o projeto de um Centro de Informação e Auxílio ao Viajante na Serra do Faxinal, município de Cambará do Sul/RS. Todas as considerações feitas pela banca serão levadas adiante para a conclusão deste trabalho e para a continuação do TFG - II.

18. Referenciais

BEHENCK, Érik; NETTO, Vitor. *Serra da Rocinha: sonhos e possibilidades de uma estrada tão esperada*, 2017. Disponível em: <<http://www.jornalismo.satc.edu.br/serra-da-rocinha-sonhos-e-possibilidades-de-uma-estrada-tao-esperada>> Acesso em: 15 de abril de 2019

BORDIGNON, Genuino. Desenvolvimento, educação e padrões de colonização em Santa Catarina. Rio de Janeiro: Editora Fórum, 1977.

CRISTÓVÃO PEREIRA: O PIONEIRO DO TROPEIRISMO BRASILEIRO. Patronagem EV. 2017. Disponível em: <<https://www.estanciavirtual.com.br/inicial/2017-04-17-crist-c3-93v-c3-83o-pereira-o-pioneiro-do-tropeirismo-brasileiro>> Acesso em: 14 de abril de 2019

CUNHA, Aldemis Rodolfo da. História Serra do Corvo Branco. 2013. Disponível em: <<http://www.museudapessoa.net/pt/conteudo/historia/serra-do-corvo-branco---responsavel-tecnico-52650>> Acesso em 05 de abril de 2019

FONTE, Luis. Serra do Rio do Rastro. 2014. Disponível em: <fonte192.blogspot.com/2014/10/serra-do-rio-do-rastro.html> Acesso em: 03 de abril de 2019

GESTÃO AMBIENTAL. Documentário sobre a história do tropeirismo na região da BR-285/RS/SC é produzido pela autarquia. 2018. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/noticias/documentario-sobre-a-historia-do-tropeirismo-na-regiao-da-br-285-rs-sc-e-produzido-pela-autarquia>> Acesso em: 05 de abril de 2019

HOME PAGE. Posto Sinuelo. Disponível em: <<http://sinuelo.com.br/postos/>> Acesso em: 10 de abril de 2019.

HIGHWAY SERVICE CENTRES. Ontario Ministry of Transportation. Disponível em: <<http://www.mto.gov.on.ca/english/ontario-511/highway-service-centres.shtml>> Acesso em: 26 de março de 2019

HISTÓRIA. Mensageiro da Montanha Café. Disponível em: <<http://www.mensageirodamontanha cafe.com.br/>> Acesso em: 10 de abril de 2019

HISTÓRIA DA SERRA RIO DO RASTRO. Serra do Rio do Rastro. Disponível em: <<http://serradoriodorastro.weeb10.com/historia-da-serra-do-rio-do-rastro/>> Acesso em: 05 de abril de 2019

FRAMPTON, Kenneth. História crítica da arquitetura moderna. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 469p.

MINISTÉRIO DO TURISMO. Caracterização E Dimensionamento Do Turismo Doméstico No Brasil – 2010/2011: RELATÓRIO EXECUTIVO – PRODUTO 6. São Paulo, 2012.

MOTORWAY SERVICE ARE. Motorway Services Online. Disponível em: <https://motorwayservicesonline.co.uk/Motorway_service_area> Acesso em: 26 de março de 2019

NOSSA HISTÓRIA. Engenho Lanches. Disponível em: <<http://engenholanches.com/p/oengenho>> Acesso em: 10 de abril de 2019

PEDRO, Fábio Costa; COULON, Olga. A cidade Medieval. 1989. Disponível em: <http://www.miniweb.com.br/historia/Artigos/i_media/cidade_medieval.html> Acesso em: 10 de abril de 2019

SCHMIDLIN, Henrique Paulo. Inusitada aventura de resgate histórico gaúcho-catarinense envolvendo Bom Jesus, São José dos Ausentes e Timbé do Sul. 2018. Disponível em: <<http://altamontanha.com/inusitada-aventura-de-resgate-historico-gaucha-catarinense-envolvendo-bom-jesus-sao-jose-dos-ausentes-e-timbe-do-sul-em-abril-de-2018/>> Acesso em: 05 de abril de 2019.

SOBRE OS APARADOS DA SERRA. Aparados da Serra: Canyons do Braisl. Disponível em: <<http://aparadosdaserra.net/sobre-os-aparados-da-serra>> Acesso em: 15 de abril de 2019.

SOUZA, Reni. Praia Grande SC: Com Cheiro de Serra e Mar, 1987. Disponível em: <http://www.praiagrandedoscanyons.com.br/historias/noticia_04.htm> Acesso em: 15 de abril de 2019

SOUZA, Reni. História de Praia Grande. Disponível em: <<https://www.praiagrande.sc.gov.br/cms/pagina/ver/codMapaltem/42410>> Acesso em: 15 de abril de 2019

TEXAS SAFETY REST AREAS. Texas Department of Transportacion.
Disponível em: <http://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/library/pubs/travel/sra_brochure.pdf> Acesso em 24 de março de 2019

WITTMANN, Angelina. Corvo Branco - Urubici - Santa Catarina, 2015.
Disponível em:
<<https://angelinawittmann.blogspot.com/2015/04/corvo-branco-urubici-santa-catarina.html>> Acesso em: 05 de abril de 2019

ZELDIN, Dinah. Road Stops with Style. YCM. Pags 38 a 39. Março de 2011.

ZILLI, Edson. *Caminhos Das Tropas No Extremo Sul Catarinense: Memória E Patrimônio*. 68f. Dissertação de Bacharelado – Universidade do Extremo Sul Catarinense, 2014.