



## **TRADIÇÃO E CULTURA: PROJETO DE UM MUSEU NAVAL PARA A CIDADE DE LAGUNA - SC**

**Ana Luísa Andrade Moreira**

Arquiteta e Urbanista  
Laguna, Santa Catarina, Brasil  
analuisa\_andrade@hotmail.com

**Douglas E. D. Heidtmann Jr.**

Udesc – Universidade do Estado de  
Santa Catarina  
Laguna, Santa Catarina, Brasil  
douglasemerson@gmail.com

### **RESUMO**

O presente artigo foi desenvolvido com base nos estudos realizados durante as disciplinas TCC I e II, referente aos trabalhos de conclusão de curso de Arquitetura e Urbanismo, do Centro de Educação Superior da Região Sul-CERES/UDESC. Durante o TCC I foram realizados os estudos teóricos, tendo como objetivo a preservação da memória das embarcações tradicionais do complexo lagunar. O trabalho teve como problema desenvolver o estudo para basear o projeto arquitetônico de um Museu Naval para o município de Laguna. O complexo lagunar foi até meados da década de 70, responsável pelo comércio da região, onde tornou a cidade de Laguna polo comercial do sul do estado de Santa Catarina. Esse comércio era realizado por embarcações, como a canoa de convés, atualmente já extinta. Outras duas embarcações são apresentadas no trabalho: a baleeira açoriana e a canoa bordada. O museu usará do modelismo naval, arte de representar em escala as embarcações, para apresentar a história e a estética de cada uma delas. O trabalho apresenta também três nomes importantes ligados ao modelismo naval mundial, Antônio Alves Câmara, Almirante Pâris e Henrique Maufroy Seixas. Os três projetos analisados como referência permitem entender possíveis relações de edificações com o meio natural, a utilização de elementos navais como conceito formal e o fluxograma de um museu marítimo. Foram utilizados como procedimentos metodológicos entrevistas com o modelistas navais e construtores tradicionais, consulta em bibliografias e artigos, análise do local de implantação e análise dos projetos referenciais

baseada em Clark e Pause (1997) e Ching (2002). O Trabalho de Conclusão de Curso II tem como objetivo o projeto arquitetônico em coerência com o que foi apresentado no TCC I.

**PALAVRAS CHAVES:** Patrimônio Naval. Museu. Modelismo. Arquitetura.

### **TRADITION AND CULTURE: NAVAL MUSEUM PROJECT FOR THE CITY OF LAGUNA - SC**

#### **ABSTRACT**

This paper was developed based on studies made during the TCC I and II, referring to the final works of the course Architecture and Urban Planning, Centro de Educação Superior da Região Sul - CERES / UDESC.

During the TCC I were performed the theoretical studies with the objective of preserving the memory of traditional boats of the lagoon complex. The work was to develop problem based study for the architectural design of a naval museum for the city of Laguna. The lagoon complex was until the mid-70s, responsible for trade in the region, which became the city of Laguna commercial hub of the southern state of Santa Catarina. This trade was carried by ships, such as the deck canoe, now extinct. Two other vessels are presented in the paper: the Azorean whaling and Embroidered canoe. The museum will use the naval model making, art of acting in scale vessels, to present the history and aesthetics of each. The work also presents three important names linked to global naval modeling, Antônio Alves Câmara, Admiral Pâris and Henrique Maufroy Seixas. The three projects

analyzed by reference allow us to understand possible connections of buildings with the natural environment, the use of marine elements such as formal concept and the flowchart of a maritime museum. They were used as instruments interviews with naval designers and traditional builders, query in bibliographies and papers, of the site analysis and analysis of reference designs based on Clark and Pause (1997) and Ching (2002). Work Completion Course II aims to architectural design consistent with what was presented in the TCC I.

**KEYWORDS:** Naval Heritage. Museum. Modeling. Architecture.

## TEMA E PROBLEMA

A presente pesquisa tem como pano de fundo a preservação do patrimônio naval do complexo lagunar do sul do Estado de Santa Catarina, tendo em vista que o mesmo caracteriza-se como patrimônio cultural brasileiro, que compreende:

(...) os bens, de natureza material ou imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem as formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. [1]

A pesquisa parte de uma análise histórica da contribuição da construção naval para o desenvolvimento do município de Laguna e na sua relação com a atividade comercial de importação e exportação em diferentes escalas. Esta atividade foi o motor do desenvolvimento econômico, social e cultural da cidade na passagem do século XIX para o XX, constituindo componente importante para a formação da identidade da cidade em termos urbanos, na medida em que a configuração morfológica do centro tradicional orienta-se a partir desta, mas também em termos antropológicos (LUCENA, 1998).

A movimentação comercial da cidade de Laguna dava-se através da Lagoa de Santo Antônio dos Anjos e, conseqüentemente, do Complexo Lagunar. Com a decadência dessa atividade a partir das crises comerciais dos anos 1920 e 1970, e, ao mesmo tempo, devido às limitações físicas impostas por esta baía abrigada (que não comportava embarcações com grandes calados), a cidade foi virando as costas para a lagoa. Suas margens foram agressivamente ocupadas por residências, sendo que elas mesmas têm seus fundos voltados para o corpo d'água. A crise comercial levou à decadência da atividade naval.

A paisagem da cidade tem vitalidade porque tem lastro e porque vive, inserindo-se dinamicamente no tempo, companheiro das gerações, e é constituída para além da sua imagem física, delineando-se por um conceito mais amplo e dinâmico de cidade – paisagem cultural, entendendo-se por cultura, como Vidal de La Blache, aquilo que se interpõe entre o homem e o meio, e humaniza as paisagens. Mas é também uma estrutura geralmente estável de comportamento, que interessa descrever e explicar. [3]

Com o desenvolvimento tecnológico, os modos de fazer tradicionais das embarcações estão se perdendo, os mestres construtores são poucos e de idade já avançada. A população desconhece essa tradição e são poucos os estudos, documentos e registros desta época que marcou o momento de maior desenvolvimento do município de Laguna.

## LAGUNA E A LAGOA SANTO ANTÔNIO DOS ANJOS

Laguna tem uma relação importante com a Lagoa Santo Antônio dos Anjos, pois, foi a partir dela que, até meados do século XX, o município foi o polo comercial e social do sul do estado de Santa Catarina.

Embarcações de variadas cidades se dirigiam até Laguna, mais precisamente para o cais do Mercado Público, para comercialização de produtos, como tecidos, alimentos e utensílios, com a população residente e as advindas de localidades vizinhas (Figura 1).

Com o desenvolvimento dos meios de transporte, principalmente com a construção da BR-101, o comércio feito por estas embarcações entraram em declínio até desaparecer. Alguns dos donos das embarcações ainda tentaram sobreviver com o transporte de pessoas, porém não conseguiram prosseguir com o trabalho, pois esse tipo de transporte foi cada vez menos procurado.



Figura 1 – Comercialização de mercadorias no cais do Mercado Público na década de 60.  
Fonte: Pereira Junior (2005).

Muitas dessas embarcações foram perdidas, desmontadas e descaracterizadas, entrando em processo de degradação, por vezes irreversível.

Diante desse quadro, torna-se urgente identificar, registrar, salvaguardar e divulgar este acervo e seus métodos de transmissão oral, como também criar e implementar políticas de preservação, para evitar o desaparecimento completo de uma tecnologia secular. [4]

Essa cultura deve ser o quanto antes preservada, pois “o desaparecimento de uma embarcação ou a morte de um mestre significa perda de informações seculares.” (FOGAÇA, 2005, p. 107).

## PATRIMÔNIO NAVAL DO COMPLEXO LAGUNAR

“O Brasil é o país mais rico em diversidade de barcos tradicionais do mundo. Cada região, cada contexto geográfico, possui um tipo específico de embarcação, adaptada às condições locais de clima, navegabilidade, heranças culturais e dinâmica econômica.” [5]

A região Lagunar apresenta três tipos de embarcações características, a primeira é denominada Canoa de Convés. Ela foi a responsável por grande parte da integração comercial e social de comunidades vizinhas com a cidade de Laguna, até metade do século XX (Figura 2).

Segundo Pereira Júnior (2005, p. 138),

Toda a produção agrícola das pequenas propriedades rurais do interior era escoada para ser negociada no cais do mercado público de Laguna. Produtos como farinha de mandioca, frutas, legumes, carne de porco, torresmo, lenha, areia de rio e até paralelepípedos para pavimentação de ruas da cidade de Laguna, faziam parte dos produtos transportados. Nas viagens de volta traziam tecidos, açúcar, ferramentas, produtos manufaturados e fretes em geral.[6]

A Canoa de Convés foi muito utilizada por ser, na época, o meio de transporte economicamente mais viável e rápido de interação entre os municípios. Alguns exemplares resistiram até a década de 1970, porém desapareceram por completo nas décadas posteriores.



Figura 2 – Canoas de convés no cais do Mercado Público, década de 30.  
Fonte: Pereira Junior (2005).

Pereira Júnior (2005) cita alguns dos fatos que contribuíram para o desaparecimento total desse tipo de embarcação, entre eles a construção da BR-101 sobre a Lagoa Santo Antônio dos Anjos na localidade de Cabeçudas, a não continuidade dos jovens no ofício, o aparecimento de novos tipos de embarcação de construção mais fácil e o desaparecimento da madeira nativa, peroba e cedro, principalmente.

Outra embarcação de relevância histórica para o complexo Lagunar é a Baleeira Açoriana (Figura 3). Como o nome já diz, é destinada a pesca da baleia e tem como característica a leveza e a ótima navegabilidade.

Sua origem primeira vem dos povos nórdicos, a baleeira apresenta características dos famosos barcos vikings e foram construídas originalmente onde hoje é a Noruega, a Suécia e a Dinamarca. Após a conquista da Inglaterra, passaram a ser fabricados também nas ilhas britânicas, Normandia e Bretanha francesa (MUSEU NACIONAL DO MAR, 2014).



Figura 3 – Baleeira Açoriana  
Fonte: Gehlen (2004).

A baleeira de Santa Catarina é a única embarcação tradicionalmente brasileira relacionada com os barcos nórdicos.

Descendente dos barcos ingleses, mais tarde levados para a América do Norte, esses barcos chegavam até o local da caça a bordo dos navios baleeiros norte-americanos, que pescavam nos mares do sul e faziam escalas nas ilhas dos açores.

Os açorianos começaram então, a conviver com essas embarcações, pois muitos dos marinheiros do arquipélago eram contratados para trabalhar na caça as baleias ou porque os barcos acabavam ficando pelas ilhas, como pagamento de serviços e alimentos. Foram assim, aprendendo a reproduzi-las.

Quando migraram para o Brasil e povoaram o litoral catarinense trouxeram o conhecimento de fabricar e usar a baleeira, que se tornou o barco típico de Santa Catarina.

Segundo Câmara (2010, p. 110),

Na província de Santa Catarina, onde houve muita pescaria de baleia e fábricas de seu azeite, conservam ainda tipos destas embarcações, mas já sem estas particularidades, são apenas aplicadas ao tráfego da pequena capotagem.[9]

Em Laguna, essa embarcação é muito utilizada no Farol de Santa Marta. Ainda hoje é possível encontrar alguns exemplares de grande porte, em atividade, porém sem a utilização de mastros e velas, empregando como propulsão única o motor a diesel.

A última embarcação apresentada e também muito comum no complexo lagunar é a canoa bordada (Figura 4). A referida canoa é utilizada para realizar a pesca da tainha, no chamado cerco à tainha. Sua origem advém da junção da cultura dos colonizadores açorianos e dos indígenas que aqui já habitavam.



Figura 4– Canoa bordada no complexo lagunar.  
Fonte: Mesquita (2009).

É assim chamada porque nas bordas dos troncos escavados adicionam-se tábuas que aumentam a borda livre, dando maior segurança no momento de romper a arrebentação. As bordas são colocadas em um ângulo aberto para fora da embarcação, servindo como escudo e protegendo o interior do barco das ondas. Estas canoas são pintadas com cores vivas e consideradas embarcações plasticamente muito expressivas.

Resumidamente, a canoa bordada deixou de ser construída por três motivos, o primeiro e principal é o declínio da pesca artesanal. O segundo, porque a madeira está sendo substituída pela fibra de vidro. E por fim, a proibição dos órgãos ambientais em relação a



extração da madeira necessária à sua confecção. Com isso, ocorre o sério risco de se perder o “saber fazer” destas embarcações.

## MODELISMO NAVAL COMO FORMA DE PRESERVAÇÃO

Desde os primórdios do homem pré-histórico já é possível encontrar pinturas que representam os modos de navegar utilizados na época.

Conforme entrevista realizada com o modelista naval Luiz Lauro Pereira Junior, um começo da prática do modelismo naval pode ser visto em obras chamadas ex-votos (Figura 5). Estas eram realizadas por marinheiros religiosos que quando passavam por algum problema em suas viagens, como tempestades ou situações que enfrentavam a morte, pediam a algum santo a graça de permanecerem vivos. Quando a graça era alcançada a forma escolhida de agradecimento era a fabricação de pinturas e confecção de maquetes, onde representavam suas embarcações juntamente com o a imagem do Santo escolhido.



Figura 5 – Exemplo de Ex-voto.  
Fonte: Pelos Confins Do Mundo (2010).

Durante os séculos XVII e XVIII, começou-se a fabricar modelos de embarcações para apresentar ao rei, são denominados modelos de arsenal. Já os baleeiros em suas horas de folga e lazer, utilizavam o osso da baleira para esculpir sua embarcação em miniatura, com extrema perfeição.

O modelismo é, portanto, uma arte variada e bastante valorizada no mundo, ele reproduz em escala, com riqueza de detalhes, modelos de todos os tipos, chegando ao requinte de reproduzir exemplares que se movimentam na terra, no mar e no ar.

De acordo com a entrevista realizada com o modelista naval, Luiz Lauro Pereira Júnior, o modelismo resulta em duas vertentes, o modelismo estático, que tem como principal característica a reprodução de modelos sem movimento, o mais fiel possível, de embarcações presentes no dia-a-dia de uma determinada época (Figura 6). E o rádio controlado, que são peças maiores, utilizadas em competição e que possuem movimento. Neste ramo são bastante conhecidos os ferromodelistas, que reproduzem trens, estações, túneis, pontes e estradas de ferro. O aeromodelismo também é muito conhecido e praticado, assim como a reprodução de automóveis, ônibus e caminhões.



Figura 6 – Modelista Luiz Lauro Pereira Júnior e o modelo do baleeiro Charles Morgan.  
Fonte: Acervo do modelista (2014).

Dentre as modalidades citadas, o modelismo naval é o mais reproduzido e valorizado no mundo. A natureza intrinsecamente atraente dos mastros, velas, canhões e chaminés, a grande dimensão dos navios, as formas hidrodinâmicas dos cascos e a fascinação que o mar e as viagens marítimas sempre exerceram, faz com que os barcos do mundo sejam profusamente reproduzidos com as mais diversas motivações, podendo ser de brinquedos e objetos de decoração, até coleções, exposições e museus inteiros, baseados em modelos de embarcações. (VIEIRA FILHO, 2011).

O modelismo distingue-se do artesanato naval pela utilização de escala e pelo estudo prévio de iconografia histórica, documentos antigos, fotografias ou até mesmo in loco (Figura 7).

Atualmente é utilizado como forma de resguardar a memória das embarcações que já não existem mais.

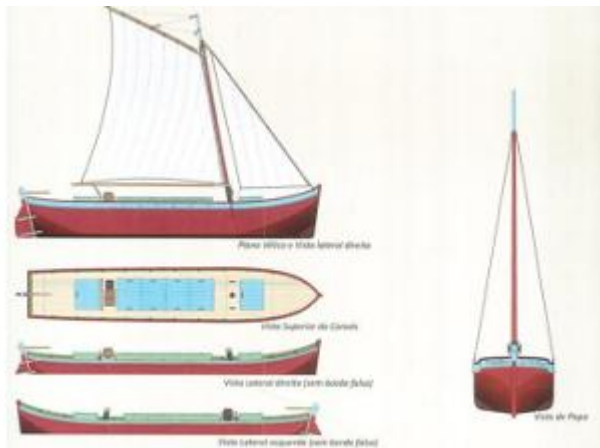


Figura 7 – Projeto da canoa de convés, desenho de Lucas Delgado.  
Fonte: Pereira Junior (2005).

Segundo Garrido (2011), as culturas marítimas alimentam-se de objetos e de imaginários. Desde que as sociedades deixaram de lado uma relação física com o mar, a produção de memórias passou a ter um papel importante na compensação de um sentimento geral de perda. É por isso que os modelos em miniatura de embarcações ganharam uma grande importância na história.

O modelismo naval é atualmente o modo mais barato e viável para reprodução de modelos, pois as restrições ambientais impedem a reprodução de algumas dessas embarcações em tamanho real e pela falta de pessoas com o saber necessário. Com as tecnologias atuais as profissões que exigem trabalhos manuais estão acabando, portanto o modelismo naval também é uma arte escassa e rara.

Os principais nomes da história voltados a essa prática, são Antônio Alves Câmara, Almirante Pâris e Henrique Maufroy de Seixas.

Antônio Alves Câmara, principal nome no Brasil, listou em um trabalho datado de 1888, as embarcações indígenas do Brasil, resultado de

observações próprias, informações e leituras (Figura 8). O autor descreve as características das embarcações, fatos históricos, costumes e usos, juntamente com algumas poesias ou estrofes que se referem à embarcação em questão.



Figura 8 – Ilustração de Alves Câmara.  
Fonte: Câmara (2010).

Segundo Câmara (2010), é muito comum conservarem-se os vestígios de edifícios e cidades destruídas ou soterradas, as embarcações não. Pois é feito de madeira, servindo até não poder mais navegar, sendo aproveitado ainda como material em outras obras, ou reduzido às cinzas, ou entregues a ação destruidora do tempo. E é por isso que até mesmo a origem da navegação, bem como a data dos tempos pré-históricos, é ainda hoje obscura e problemática, e sobre elas se tem feito conjecturas e fantasias.

Nota-se que na época em que o livro foi escrito, Câmara (2010) já mostrava preocupação em relação ao desaparecimento dessas embarcações, sua história e memória:

Assim no mundo, assim em nosso país, cuja história das construções a não ser de algumas canoas e jangadas, nada mais se conhece. Por isso nos afigura de utilidade a publicação de uma memória histórica e descritiva da construção naval indígena do Brasil, mostrando o que se conhece do passado, e do desconhecido tomando a atualidade para ponto de partida, memória essa, que servirá de incentivo a estudos minuciosos e corretos, e de guardar tradições desses usos e costumes, que poderiam para o futuro ser completamente modificados e até esquecidos como nos parece já estar a origem de tais construções [...] [9]

François-Edmond Pâris, o Almirante Pâris, começou a se interessar pelas embarcações tradicionais em 1830, na França. A partir de então dedicou sua vida a encontrar, extrair, estudar, publicar e reproduzir, em forma de modelos, vários tipos de barcos que chamavam sua atenção.

Almirante Pâris participou de três expedições ao redor do mundo e relatou suas experiências em livros de viagens, com esboços, croquis, detalhes técnicos e aquarelas (Figura 9). Em sua carreira foi membro das principais instituições artísticas de seu tempo e dirigiu a partir de 1871 até sua morte, o Museu da Marinha, que naquela época fazia parte do Museu do Louvre. Sua coleção atingiu cerca de 250 modelos de embarcações de diversas partes do mundo.

Para isso, utilizou a mão de obra dos melhores modelistas franceses da época e artistas do próprio Museu do Louvre.



Figura 9 – Aquarela do Almirante Pâris.  
Fonte: Rieth (2010).

Por fim, Henrique Maufroy Seixas, no início do século XX, foi um apaixonado pelo mar e suas variantes. Após conhecer a coleção do Almirante Pâris, dedicou grande parte de sua vida e seu dinheiro à reprodução de tudo que fosse possível pelos materiais e mão de obra de sua época. Realizou 45 modelos navais, que após seu falecimento, entregou a seu país, Portugal. E é atualmente visto no Museu de Marinha, em Lisboa (Figura 10).



Figura 10 – Coleção de Henrique Maufroy Seixas.  
Fonte: Marques (1985).

## LEVANTAMENTO E ANÁLISE DE DADOS

O terreno destinado ao projeto do Museu Naval localiza-se muito próximo à poligonal de tombamento do Centro Preservado de Laguna, instituída pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) em 1985, é uma área de transição entre os bairros Centro e Progresso, onde é possível observar as mudanças de linguagem arquitetônica e gabaritos. No mapa de potencialidades é possível verificar a localização do terreno em relação a algumas edificações de usos importantes para o projeto.



Figura 11 – Mapa de Potencialidades  
Fonte: Elaborado pela autora (2014).

Para o uso proposto na área de estudo destaca-se os usos culturais e turísticos, como o Museu Anita Garibaldi e principalmente o Museu Memorial Tordesilhas, edificação que antigamente abrigava a Usina Elétrica da cidade, hoje restaurada para abrigar exposições sobre grandes



navegações com ênfase no Tratado de Tordesilhas.

A escolha da área para o estudo foi realizada a fim de evidenciar o terreno em relação ao Centro, a Lagoa Santo Antônio dos Anjos e o Memorial Tordesilhas.

## **ANÁLISE PROJETOS REFERENCIAIS**

Os projetos referenciais serviram para maior compreensão dos espaços internos de um Museu relacionado ao ambiente marinho principalmente de embarcações. Como também foram escolhidos quanto à arquitetura apresentada para subsidiar a formulação de diretrizes para o projeto.

O Museu Naval de Ílhavo (MMI) localiza-se na cidade de Ílhavo, Portugal. Lugar de memória dos ilhavenses que o criaram, começou por assumir uma vocação etnográfica e regional. Em 2001 foi renovado e ampliado, passando a habitar um edifício de arquitetura moderna projetado pelo escritório ARX Portugal. Foi escolhido por ter o mesmo uso do proposto neste trabalho, pelo modo de exposição das embarcações tradicionais e sua cenografia.



Figura 12 – Museu Naval de Ílhavo  
Fonte: Archdaily (2008-2012).

O segundo projeto analisado foi o Centro Cultural da Costa Norueguesa, localizado em Rorvik, uma pequena cidade portuária na Noruega. O projeto teve como objetivo criar um espaço para a comunidade e realçar o passado da população local, esta estreitamente ligada ao mar. A indústria pesqueira e a construção de barcos constituem a herança cultural desta região

costeira. O arquiteto Godmundur Jonsson projetou um edifício que representa a evolução da história local, utilizando elementos dos barcos como inspiração. Conceito este, o motivo da escolha do projeto.



Figura 13 – Centro Cultural da Costa Norueguesa  
Fonte: Bahamón; Álvarez (2009).

O Museu Nórdico da Aquarela foi o terceiro projeto escolhido, localiza-se no arquipélago sueco Tjörn, no norte de Gotemburgo. O local foi escolhido em 1995 para receber um centro dedicado à arte da aquarela nórdica. No ano seguinte a equipe de Niels Bruun e Henrik Corfitsen ganhou o concurso internacional do edifício destinado a acolher um grande espaço de exposições e outros para o ensino da arte da aquarela. O projeto foi escolhido pela relação com o ambiente natural, principalmente com a água, sua forma e materiais.



Figura 14 – Museu Nórdico da Aquarela  
Fonte: Bahamón; Álvarez (2009).

## **SÍNTESE DO ESTUDO TEÓRICO**



Após os estudos sobre o tema proposto, entendeu-se a importante relação da cidade de Laguna com a Lagoa Santo Antônio dos Anjos, bem como as embarcações que foram, em grande parte, responsáveis pelas décadas de maior desenvolvimento econômico do município e da região sul catarinense.

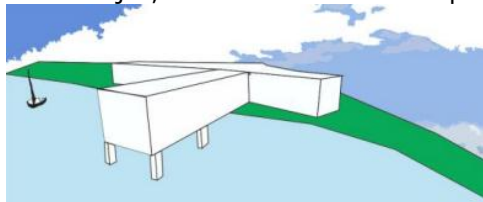
Em seguida, os estudos realizados na área de intervenção, possibilitaram a correta escolha do terreno em relação aos pontos mais importantes para o desenvolvimento do Museu, como a proximidade da poligonal de tombamento, com a criação de um provável roteiro dos museus e pontos turísticos, do Memorial Tordesilhas e do Centro da cidade.

A partir dos estudos, destacam-se as principais potencialidades do terreno escolhido, são elas: as visuais para a Lagoa, os acessos, um pela Avenida Colombo Machado Salles e outro pela Rua Jacinto Tasso e a relação com a água, importante devido ao próprio uso proposto e por ser uma identidade da cidade, servindo também como contemplação e lazer.

Outra potencialidade a se destacar é a legislação, por se tratar de um bem de utilidade pública e interesse social, é possível construir em área de preservação permanente, respeitando os índices do Plano Diretor Municipal e prevendo uma arquitetura compatível com seu entorno.

Os projetos referenciais serviram como análise e entendimento do programa de um museu naval, da organização e setorização dos espaços e da relação do edifício com o ambiente natural. Esses estudos possibilitaram estabelecer as diretrizes iniciais do projeto (Tabela 1).

Projetar um volume sobre as águas da Lagoa Santo Antônio dos Anjos, utilizando estrutura de palafitas.



Tirar partido das diferentes visuais possibilitadas pela localização do terreno.


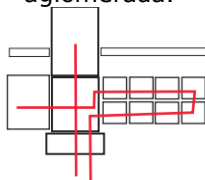


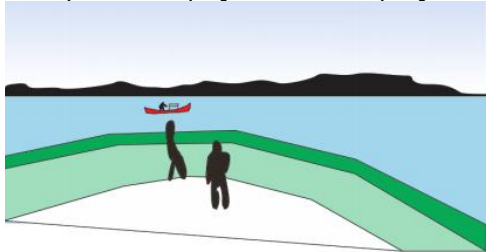

<p>Criar volumes através da organização espacial aglomerada.</p> 
<p>Utilização de pilares para possibilitar maior alcance visual e relação com a Lagoa, vidros como elemento de vedação e transparência e detalhes em madeira.</p> 
<p>Criar um espaço de uso para os pescadores.</p> 
<p>Propor um espaço de contemplação.</p> 

Tabela 1 – Diretrizes iniciais para elaboração do Projeto.

Fonte: Acervo Próprio (2014).

Logo após as análises foi traçado o programa de necessidades e o pré-dimensionamento inicial que resultou em um total mínimo de 1742,8 m<sup>2</sup>, dividindo-se em três setores principais, administração, exposição e serviço.

Foram realizadas três propostas de implantação, sendo que todas têm como elemento comum, o braço acima da Lagoa Santo

Antônio dos Anjos e os três blocos de setores, conforme organização espacial.

Ao final, foi elaborado um quadro síntese da proposta, utilizando-se como base o proposto por Heidtmann, através de suas leituras de Boudon.

## PROJETO

O terreno escolhido para implantação do Museu Naval Lagunense, localiza-se imediatamente após o limite da poligonal do Centro Preservado.

Durante a apresentação do Trabalho de Conclusão de Curso I, foi levantada a ideia de utilizar a casa vizinha ao Museu, esta tombada pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

Atualmente a casa recebe a EPAGRI (Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina), são poucos os funcionários, pois a casa é pequena.



Figura 15 – Fachada da edificação  
Fonte: Google Maps, 2012.

A proposta para a edificação é que ela se torne um Centro de Recepção aos Turistas (CRT). Seria uma extensão do Museu Naval, mas estaria a serviço de toda a cidade.

O CRT deve ter estrutura para atender da melhor maneira possível as informações solicitadas pelo turista sobre todos os serviços e equipamentos da atividade turística da cidade e região da AMUREL (Associação dos Municípios da Região Lagunar).

Sua função principal seria informar o turista dos pontos importantes ou de destaque na história ou na arquitetura que merecem ser visitados e contemplados em Laguna. Assim como, informar serviços locais, restaurantes e meios de hospedagem com materiais diversos como mapas e guias.

O projeto contaria com o restauro da edificação e sua adequação a portadores de necessidades físicas e a criação de uma área externa de descanso e contemplação.

Além disso, forneceria ainda, birô de informações turísticas em diferentes idiomas, internet para os turistas visitantes e seus respectivos guias, armários para aluguel e banheiros.

O CRT (Centro de Recepção ao Turista) terá ligação ao Museu Naval, através da parte de contemplação.

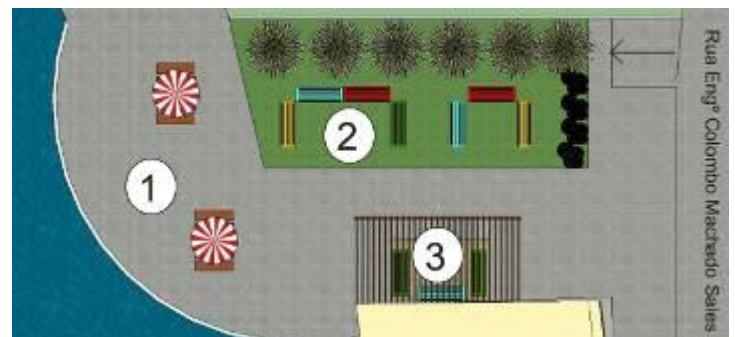


Figura 16 – Planta baixa esquemática da área externa.

1- Área aumentada sobre a Lagoa Santo Antônio dos Anjos, em estrutura metálica, tem como função a contemplação, servindo também como um mirante e área para fazer pequenas refeições. Conexão com a área de contemplação do Museu Naval.

2 – Área de descanso, vegetação de pequeno e médio porte.

3 – Pergolado, área de descanso e espera.

Fonte: Acervo próprio (2014).



Figura 17 – Fachada do CRT  
Fonte: Acervo Próprio (2014).



Figura 18 – Área de Contemplação do CRT  
Fonte: Acervo Próprio (2014).

## MUSEU



Figura 19 – Implantação do Museu Naval  
Fonte: Acervo Próprio (2014).

Primeiramente, para definir a locação do Museu foi levado em conta as visuais da Lagoa e o acesso principal ao lote, a Av. Colombo Machado Salles, fazendo com que a fachada do Museu, fosse projetada paralela à rua e a área de exposição das canoas tivessem como pano de fundo a Lagoa Santo Antônio dos Anjos.

Os recuos são variados conforme a implantação, sendo o menor de 1,5 m, respeitando portanto o Plano Diretor Municipal.

As funções internas do Museu são ditas a partir do foyer, é ele quem distribui as demais áreas, como exposições e serviços.

A área externa do Museu possui ainda, um estacionamento, um bicicletário e uma área de lazer, onde localiza-se a entrada secundária.

A estrutura é feita com pilares de concreto pré-moldados de 1,5 x 0,3 m e 0,5 x 0,5 m e altura de 6,45m, as lajes são alveolares e fundação de estaca, o que confere ao edifício altura total de 7,75 m, sendo que ele está elevado 0,45 m acima do nível da rua.

O conceito da sala das canoas está na construção das mesmas, mais precisamente no esqueleto ainda não finalizado, quando fica a mostra sua estrutura de madeira.

Para que fosse possível a criação de uma estrutura em analogia as canoas, utilizou-se estrutura com MLC – Madeira Laminada Colada. Essa técnica constitui-se da colagem de lâminas de madeira, dispostas de maneira que suas fibras fiquem paralelas entre si. Sua vantagem principal é a realização de grandes vãos e curvaturas, além de contribuir com um bom isolamento térmico e acústico.

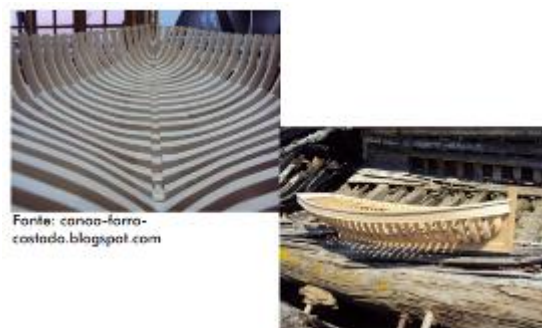


Figura 20 – Esqueleto de canoas em madeira  
Fonte: canoa-forro-castado.blogspot.com

A MLC responde bem a corrosão e ao incêndio, resiste às deteriorações e por isso, torna-se um material de baixo custo no sentido da manutenção. A madeira utilizada como revestimento e na Madeira Laminada Colada foi a Itaúba, pois apresenta alta durabilidade e cor castanho escuro.



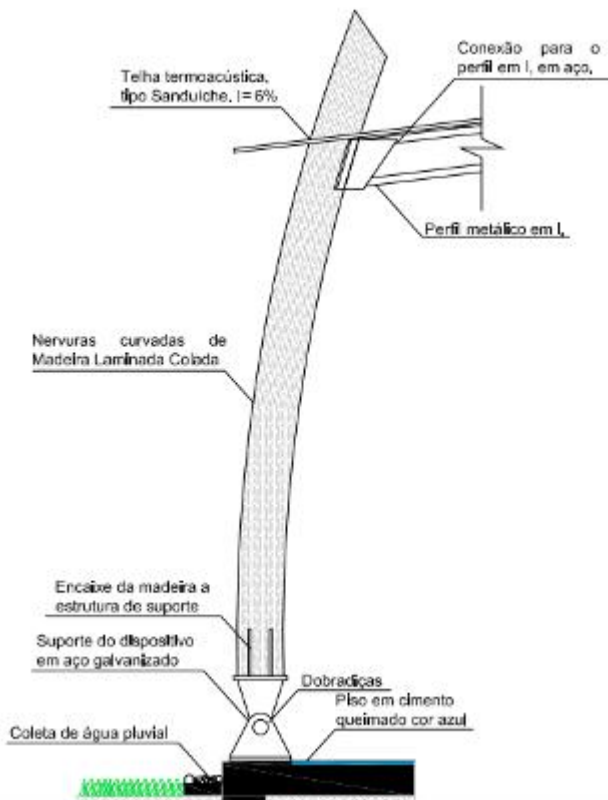


Figura 21 – Detalhe da estrutura da Sala das Canoas em Madeira Laminada Colada.  
Fonte: Acervo Próprio (2014).

Para a cobertura da edificação optou-se pela telha metálica termo-acústica tipo sanduíche, pois são resistentes e duráveis, além de ser agradável esteticamente. Foram utilizadas lajes impermeabilizadas para a cobertura da caixa de água, central de gás, central de lixo e central de energia. O edifício possui uma marquise que cobre a parte de acesso secundário, sua estrutura é feita de madeira e sua cobertura com acrílico.

Os revestimentos utilizados na fachada do edifício foram a pintura acrílica cor Branco Absoluto e Marrom Açaí e placas de pedra em alto-relevo branca, esquadrias de alumínio e vidro. Internamente utilizou-se no piso, cimento queimado azul marinho e cinza e piso antiderrapante na cor branca.



Figura 22 – Fachada principal do edifício  
Fonte: Acervo Próprio (2014).



Figura 23 – Vista da Lagoa Santo Antônio dos Anjos  
Fonte: Acervo Próprio (2014).



Figura 24 – Entrada secundária, área de estar e estacionamento.  
Fonte: Acervo Próprio (2014).

Outro elemento importante do projeto foi o braço sobre a Lagoa. Local cujo objetivo é a contemplação e a entrada de barcos para passeio e turísticos. A inspiração surgiu dos sarilhos espalhados por toda orla da Lagoa Santo Antônio dos Anjos, em Laguna.

Sua estrutura é feita com pilares de concreto com resistência a sulfatos e acabamento em pintura epóxi a base de água. O telhado recebe estrutura de madeira e telha termo-acústica e a fundação é do tipo tubulão a ar comprimido.

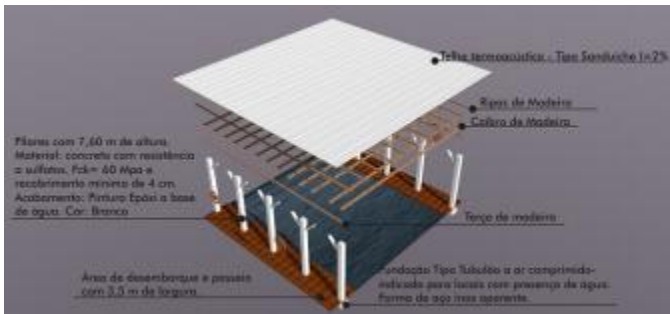


Figura 25 – Perspectiva explodida da estrutura.  
Fonte: Acervo Próprio (2014).



Figura 26 – Perspectiva da estrutura  
Fonte: Acervo Próprio (2014).

No pavimento térreo estão dispostas as áreas de exposições, foyer, biblioteca, auditório e maquetaria.



Figura 27 – Biblioteca  
Fonte: Acervo Próprio (2014).



Figura 28 – Maquetaria  
Fonte: Acervo Próprio (2014).



Figura 29 – Auditório  
Fonte: Acervo Próprio (2014).

O primeiro pavimento fica localizado acima do foyer, da maquetaria e da oficina. Nele se encontram a área administrativa e o Espaço Café. Possuindo acesso por escada e elevador.

A administração contém salas de reuniões, gerência, sub-gerência, recepção, copa e arquivo.



Figura 30 – Gerência  
Fonte: Acervo Próprio (2014).

O Espaço Café é dividido em salão de mesas, lounges, área de atendimento, depósito, pré-higienização e banheiros.



Figura 31 – Salão de Mesas  
Fonte: Acervo Próprio (2014).

## CONCLUSÃO

O patrimônio cultural naval do complexo lagunar sul catarinense merece ser o quanto antes preservado. Seu papel de destaque na história deixou claras marcas na nossa cultura. Unindo este ao patrimônio edificado, foram responsáveis por construir a paisagem urbana da cidade de Laguna.

O projeto aqui exposto é um sonho e tem chances de não sair do papel, mas é mais um passo, uma nova maneira de passar a diante esses interesses, essa preocupação. Um novo jeito encontrado de não deixar a memória se esvaecer, trata-se de acender a lâmpada e deixá-la refletir em toda uma população, por vezes desconhecadora de sua própria história e identidade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- [1]BRASIL, 2004, *Constituição da República Federativa do Brasil*, Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, Brasília, 80 p.
- [2]LUCENA, L. M. F., 1998, *Laguna: de ontem a hoje – espaços públicos e vida urbana*, Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC, Florianópolis.
- [3]BAHIA, C. L. M., 2014, "Identidade, Lugar e Paisagem Cultural". *3º Colóquio Ibero-Americano Patrimônio e Projeto – Desafios e Perspectivas*, Universidade Federal de Minas Gerais, Minas Gerais. Disponível em: <<http://www.forumpatrimonio.com.br/paisagem2014/trabalhos>>.
- [4]FOGAÇA, E., 2005, *Projeto de pesquisa sobre o patrimônio naval brasileiro*. In. PEREIRA, Vanessa Maria (Coord.) 1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro, Museu Nacional do Mar, São Francisco do Sul.
- [5]VIEIRA FILHO, D., et al, 2011, *Barcos do Brasil*. [Catálogo da Exposição Barcos do Brasil, realizada em Brasília, 31/08 a 18/11/2011], Ministério da Cultura, Brasília.
- [6]PEREIRA JÚNIOR, L. L., 2005, *Resgate das Embarcações Tradicionais Regionais*. In. PEREIRA, Vanessa Maria (Coord.) 1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro, Museu Nacional do Mar, São Francisco do Sul.
- [7]MUSEU NACIONAL DO MAR, [Site oficial], Acervo, 15 de abril de 2014, Disponível em: <[www.museunacionaldomar.com.br/estrutura/index.htm](http://www.museunacionaldomar.com.br/estrutura/index.htm)>.
- [8]GEHLEN, J. (Ed.), 2004, *Embarcações brasileiras*, Letradágua, Joinville.
- [9]CÂMARA, A. A., 2010, *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*, Papel Maça, São Francisco do Sul.
- [10]MESQUITA, J. L., 2009, *Embarcações típicas da costa brasileira*, Terceiro Nome, São Paulo.
- [11]PELOS CONFINS DO MUNDO, [Blog], 2010, *Ex-votos das gentes do mar*. Disponível em: <<http://pelosconfinsdomundo.blogspot.com.br/2010/07/gentes-domar.html>>.
- [12] GARRIDO, A. (Coord.), 2011, *Bateiras da Ria de Aveiro: memórias e modelos*, Câmara Municipal de Ílhavo, Museu Marítimo de Ílhavo.
- [13]RIETH, E. (Dir.), 2010, *Tous les bateaux du monde*, Éditions Glénat, [S.l.].
- [14]MARQUES, L. A., 1985, *História da Coleção Seixas: e seus artistas, modeladores e artífices seguida de alguns conselhos sobre modelismo naval*, Museu de Marinha, Lisboa.
- [15]ARCHDAILY. [Site de projetos de arquitetura e urbanismo]. 2012, *Museu Marítimo de Ílhavo / ARX PORTUGAL*. Disponível em: <[www.archdaily.com.br/br/01-45656/museu-maritimo-de-ilhavo-arx-portugal/45656\\_45657](http://www.archdaily.com.br/br/01-45656/museu-maritimo-de-ilhavo-arx-portugal/45656_45657)>.
- [16]ÁLVAREZ, A. M.; BAHAMÓN, A., 2009, *Palafita: Da arquitectura vernácula à contemporânea*, Parramón, Barcelona.
- [17]IPHAN, 2010, *O Projeto Barcos do Brasil: Origens, parceiros e perspectivas*, 16 de novembro de 2010. Disponível em: <[http://canoadetolda.org.br/dolp2011/wpcontent/uploads/O-projeto-Barcos-do-Brasil\\_Quadro-Geral-2010.pdf](http://canoadetolda.org.br/dolp2011/wpcontent/uploads/O-projeto-Barcos-do-Brasil_Quadro-Geral-2010.pdf)>.