

recorte - amenização dos conflitos viários e acessibilidade

6.2.2.2. Amenização dos Conflitos Viários - Redução de Fluxo

Os conflitos viários, principalmente relacionados à presença de vias de trânsito pesado em meio à malha urbanizada e o sobrecarregamento de fluxo da Avenida Atilio Fontana/São Pedro (coexistência de fluxo de caminhões, carros, ônibus, bicicleta, carroças, pedestres), são um dos grandes responsáveis pela redução da qualidade de vida e pelo rompimento físico-espacial da região (contribuindo para a segregação), principalmente se considerarmos a inexistência de travessias seguras de pedestres e, até mesmo, de passeios em grande parte das margens dessas vias.

Nesse sentido, uma das **estratégias adotadas para amenização desses conflitos e uma conseqüente humanização e integração dessa região segregada à cidade**, é justamente a redução de fluxo dessas vias através de intervenções urbanísticas estruturais na lógica do sistema de circulação da região.

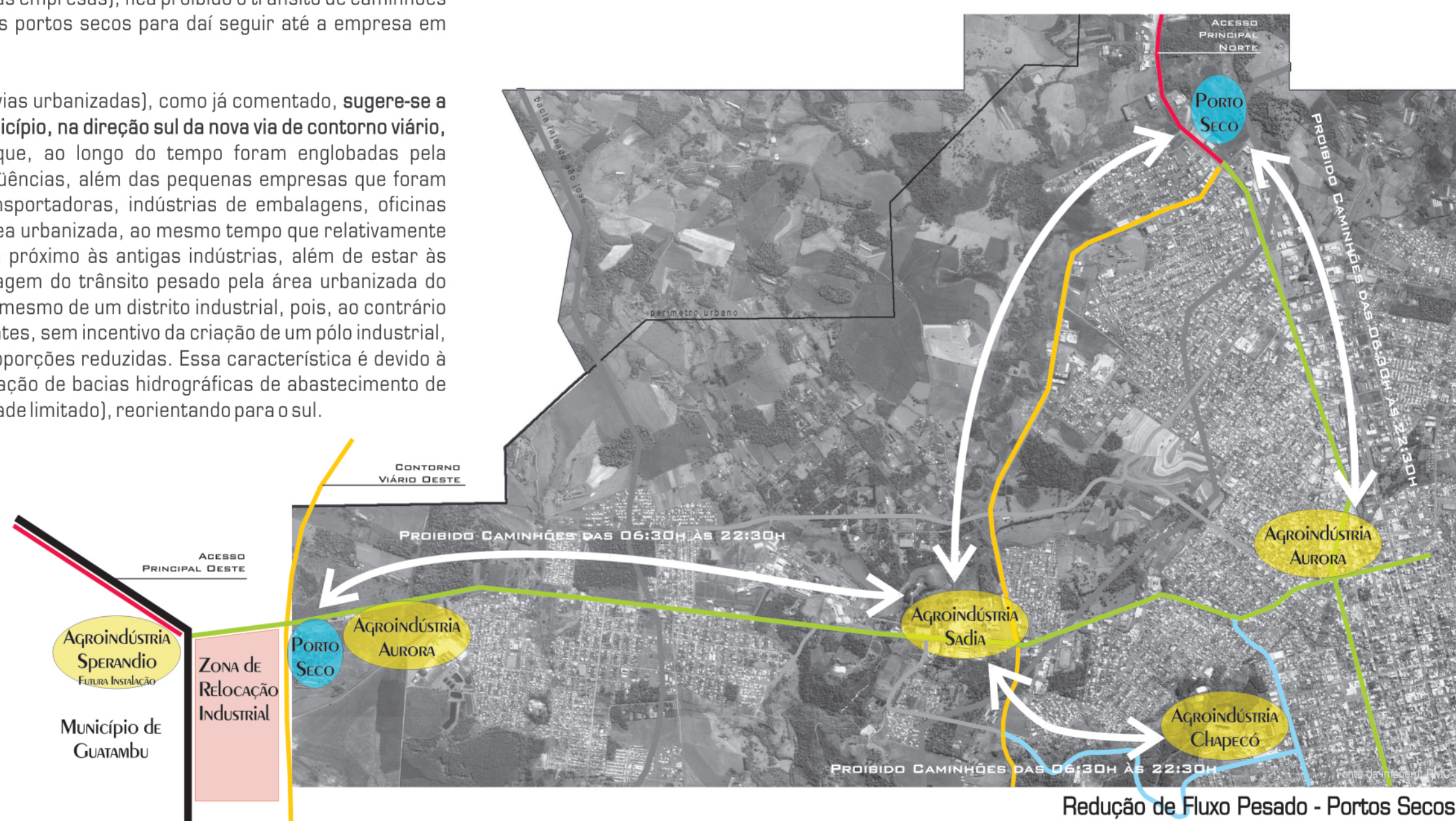
Vias alternativas de fluxo

A partir da problemática de fluxo, principalmente na Avenida São Pedro/Atilio Fontana (acesso oeste ao município), o novo Plano Diretor prevê a abertura de uma via paralela ao norte da Avenida como forma de distribuir o fluxo, "desafogando" a Avenida atual. Essa solução é adotada no trabalho (apesar do seu traçado alterado devido à topografia), além de prever a abertura de uma via ao sul do bairro Jardim América como forma de desviar o trânsito pesado da Agroindústria Chapecó da Avenida São Pedro, trajeto da via onde o problema de trânsito se dá em maior proporção devido à urbanização excessiva das margens.

Redução de fluxo pesado

A presença das agroindústrias em meio à malha urbana e o conseqüente trânsito de veículos pesados junto ao de veículos de passeio (além de ônibus, bicicletas, etc), são um dos responsáveis pela degradação paisagística e qualitativa espacial da região, dificultando a acessibilidade à área, evidenciando a segregação. Como forma de reduzir o impacto viário causado pela presença dessas agroindústrias (enquanto elas não são transferidas para a região prevista para relocação industrial), propõe-se a criação de portos secos nos pontos extremos das vias de acesso norte e oeste ao município e às empresas, onde a carga dos caminhões pesados são distribuídos em veículos menores, reduzindo o impacto sobre a via. Assim, em horários determinados, onde o fluxo na via é maior (fluxo de acesso à Universidade e de trabalhadores das empresas), fica proibido o trânsito de caminhões pesados, sendo obrigados a descarregar suas cargas nos portos secos para daí seguir até a empresa em caminhões menores.

Dentro dessa mesma lógica (redução do fluxo pesado nas vias urbanizadas), como já comentado, sugere-se a criação de uma área de relocação industrial a oeste do município, na direção sul da nova via de contorno viário, para onde seriam transferidas as grandes indústrias que, ao longo do tempo foram englobadas pela urbanização Sadia, Chapecó, Aurora -, sofrendo conseqüências, além das pequenas empresas que foram criadas dependentes da proximidade das primeiras (transportadoras, indústrias de embalagens, oficinas mecânicas). Sua localização define-se por estar fora da área urbanizada, ao mesmo tempo que relativamente próxima à moradia dos trabalhadores, que se instalaram próximo às antigas indústrias, além de estar às margens do novo contorno viário oeste, evitando a passagem do trânsito pesado pela área urbanizada do município. Vale destacar que o caráter dessa área não é o mesmo de um distrito industrial, pois, ao contrário deste, o objetivo é apenas de relocar as indústrias já existentes, sem incentivo da criação de um pólo industrial, sendo permitido a implantação de indústrias novas em proporções reduzidas. Essa característica é devido à limitação de expansão do município nessa direção (localização de bacias hidrográficas de abastecimento de água potável, acidentes geográficos, sistema de acessibilidade limitado), reorientando para o sul.



Sistema viário de mão única

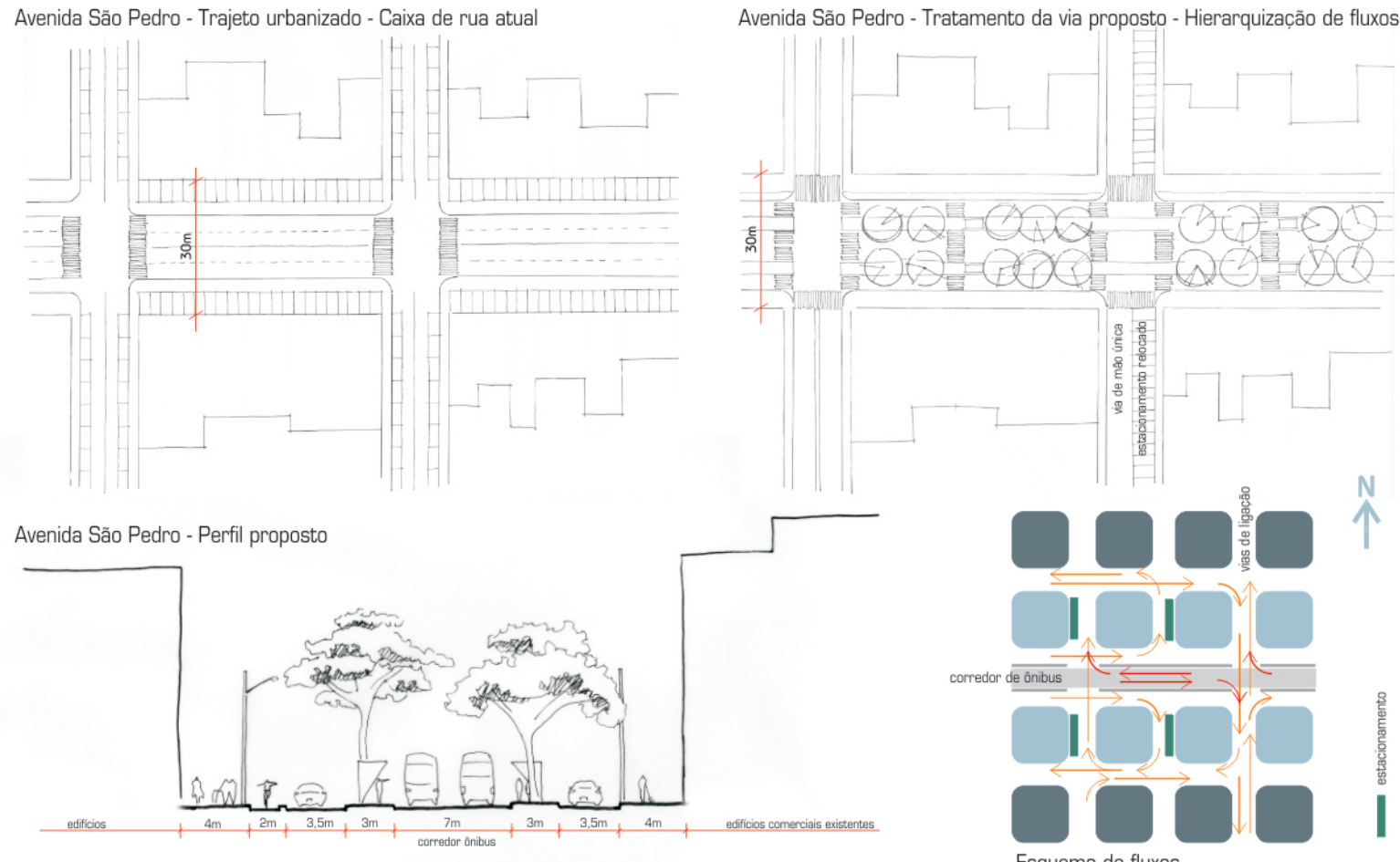
Ainda como estratégia de redução de fluxo viário nas vias sobrecarregadas de acesso à região propõe-se um sistema de mão única nas duas vias paralelas criando um binário viário. Propõe-se que a Avenida São Pedro/Atilio Fontana tenha o sentido leste e a paralela a ela, sentido oeste, evitando o cruzamento no início do binário. Os retornos são facilitados, principalmente ao longo da Avenida São Pedro, Avenida Licínio Córdova e no extremo oeste da região (onde se fazem mais necessários devido à urbanização avançada), através das vias de mão dupla que as ligam (denominadas de vias de ligação). Nos outros trajetos, as distâncias entre as vias de retorno são maiores, uma vez que, devido à predominância de áreas verdes e parques urbanos, não há necessidade de grande número de ligações, a não ser as de acesso aos parques. Apesar do sistema de mão única adotado, propõe-se que o transporte público se faça em mão dupla nas duas vias, facilitando o trajeto dos ônibus e a conseqüente qualidade do sistema de transporte coletivo, o que incentiva o uso e a redução do fluxo de automóveis nas vias, principalmente nos horários de pico.



Vias Alternativas de Fluxo

Hierarquização de fluxos

Propõe-se, como forma de racionalização e humanização do sistema viário da região, uma hierarquização de fluxos, já que a área comporta fluxos de diversos portes. Sendo assim, propõe-se para as vias Atilio Fontana/São Pedro (maiores problemáticas de fluxo) e Paralela Norte a criação de um corredor exclusivo para circulação do transporte coletivo, assim como de ciclovias, passeios, vias de transporte leve, além da limitação já citada do horário para trânsito de veículos pesados em favor de veículos menores (portos secos).



Hierarquização de vias

As intervenções viárias acima descritas, como forma de redução dos impactos viários na região, são complementadas por um plano de estruturação das vias, seguindo a lógica da hierarquização, evidenciando o papel de cada via na lógica urbana da região, criando uma legibilidade de fluxos e uma conseqüente humanização. Nesse sentido são previstas:

Via perimetral - Corresponde à Avenida Leopoldo Sander e o seu prolongamento previsto até a via de acesso sul do município, devido à sua função de desviar o trânsito pesado (sentido norte - sul) do centro da cidade (Avenida General Osório e ...), caracterizando-a como via direta de ligação entre o Rio Grande do Sul e o Estado de Santa Catarina.

Via estrutural - Corresponde às Avenidas São Pedro e Atilio Fontana (contínuas), devido à sua característica estruturadora da dinâmica urbana da região (principal acesso, corredor de centralidade, etc). Uso das bordas definidos de forma criteriosa para futuros investimentos. Caráter de centralidade nos trajetos ocupados. Passível de grande adensamento.

Via estrutural parque - Corresponde à via paralela norte prevista, possuindo a mesma importância de estruturação da região, mas com o tratamento das margens diferenciado da via estrutural (São Pedro/Atilio Fontana) devido a predominância de parques, áreas verdes e equipamentos culturais de escala regional. Uso das bordas restrito. Passível de grande adensamento nos trajetos urbanizados.

Via de ligação parque - Corresponde à via proposta ao sul da região tornando-se alternativa de acesso da região oeste ao centro, assim como solução necessária para desvio do trânsito pesado que parte da agroindústria Chapecó, evitando o trajeto da Avenida São Pedro onde o fluxo de veículos se faz mais intenso devido à urbanização avançada de suas margens. Sua denominação deve-se ao seu traçado estar em meio a uma área de preservação ambiental, dando uma característica paisagística das margens peculiar, o que também exige uma fiscalização rígida, evitando a ocupação ilegal.

Vias de ligação - Correspondem às vias coletoras do novo Plano Diretor. Sua denominação é devido ao papel de ligação entre as principais vias de acesso à região (paralelas), tornando-se as principais vias de contorno do binário proposto. Passível de médio adensamento.

Vias de acesso parque - Correspondem às vias internas das áreas públicas propostas, dando acesso a elas. Uso restrito das bordas. Trânsito lento (pavimentação rugosa, caixa de rua reduzida). Acesso preferencial para ônibus e embarque e desembarque.

Vias locais - Correspondem às vias internas dos bairros residenciais, caracterizando-as de baixo fluxo e velocidade e trânsito leves. Passíveis de baixo adensamento.

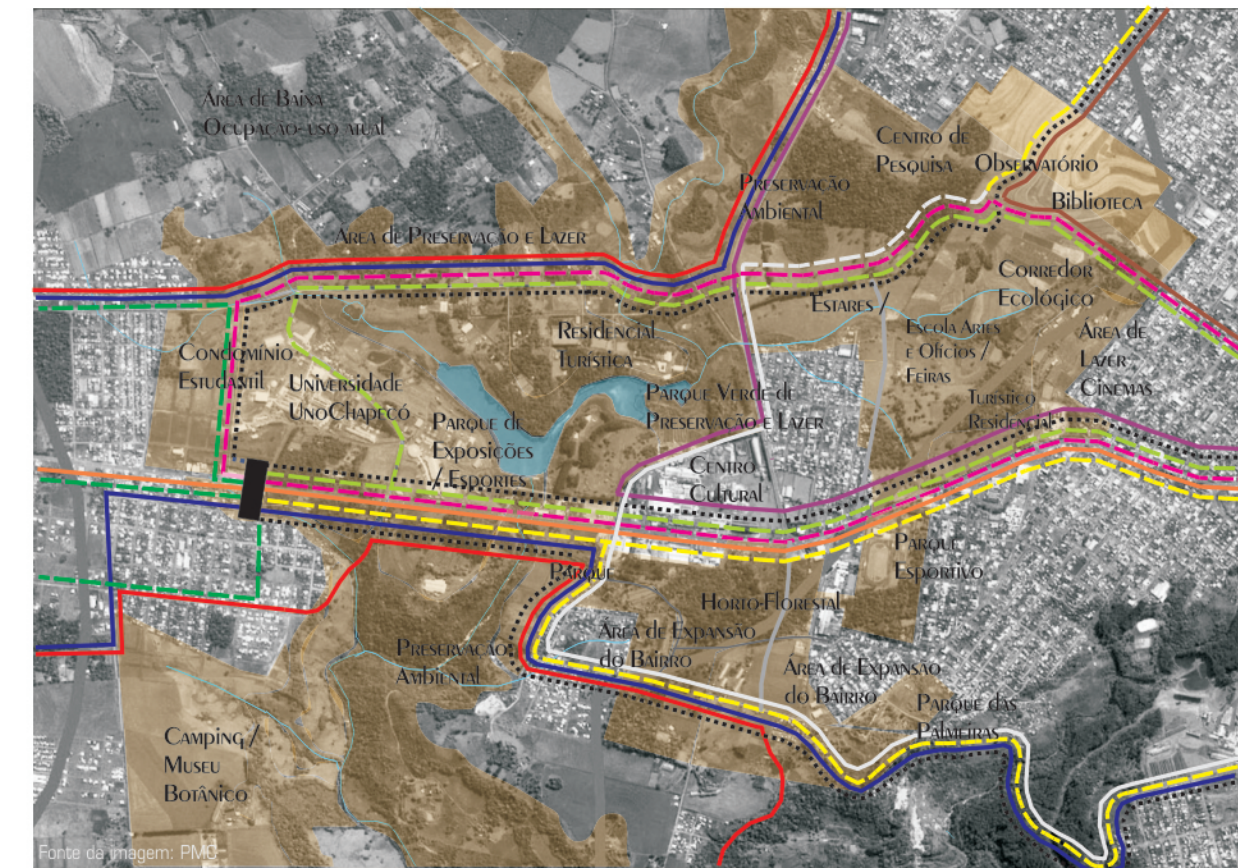


6.2.2.3. Amenização dos Conflitos de Acessibilidade e Sistema de Circulação - Humanização

Entendendo que espaço público de qualidade é o que está integrado a um sistema de circulação eficiente, facilitando a acessibilidade e permitindo a conseqüente apropriação da população, propõe-se a amenização dos conflitos de acessibilidade da área (sobrecarregamento do sistema de circulação) através da adoção do sistema de integração do transporte público determinado no novo Plano Diretor do município, além da proposta de um sistema de ciclovias e passeios que interliguem as áreas propostas.

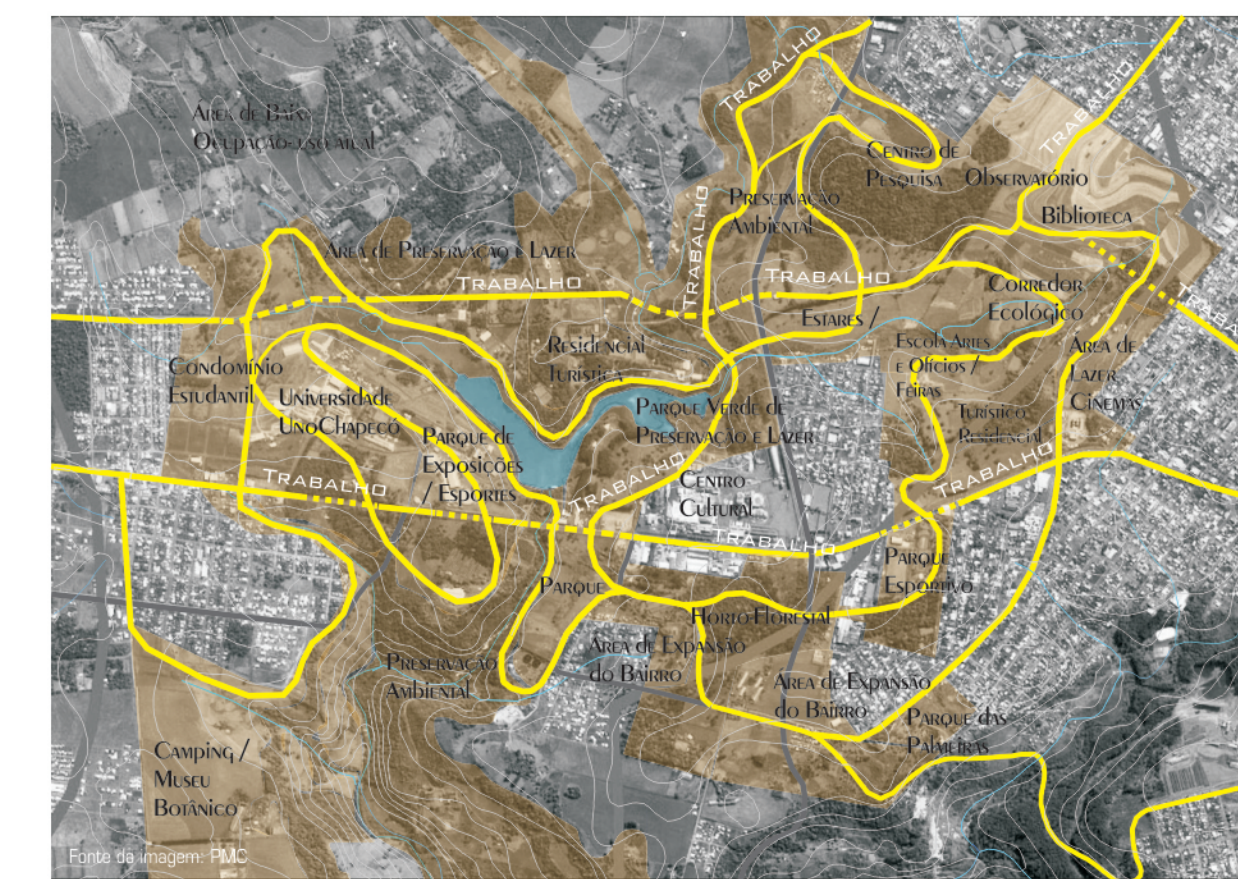
Sistema integrado de transporte público

Parte do sistema adotado para todo o município (prancha 05). A criação do terminal de transbordo e de linhas de conexões diretas entre terminais, linhas diretas (sem parada nos terminais) e linhas alimentadoras, facilitam a circulação e acessibilidade de todos os pontos da cidade, incentivando o uso do transporte público em detrimento ao privado (redução de tráfego). Na região oeste a localização do terminal de integração proposta se dá próxima à Universidade devedo, principalmente, ao enorme fluxo de usuários com destino a esta. A região, como percebe-se no mapa, segundo a proposta de trajeto de ônibus, é bem servida pelo transporte público abrangendo linhas diretas (circular parques, etc), linhas expressas de conexão entre terminais e linhas alimentadoras. A partir do sistema maior adotado para todo o município, é possível o acesso à área a partir de qualquer parte da cidade. Vale destacar a adoção de canteleta exclusiva de mão dupla para ônibus nas vias principais de acesso à região (Atilio Fontana/São Pedro e paralela norte), apesar da mão única para o transporte de veículos particulares, como forma de facilitar a circulação dos ônibus tornando-os mais rápidos e de abrangência maior, o que incentiva o uso do transporte público (principalmente de estudantes da Universidade e trabalhadores das agroindústrias), em detrimento ao transporte privado.



Sistema de ciclovia

Parte do sistema adotado para todo o município (prancha 05). Constitui-se de uma linha contínua integrada ao parque que conecta as áreas propostas, facilitando o acesso e incentivando a dinâmica dos usuários no espaço, evidenciando a intenção de continuidade espacial sugerida. Seu traçado é definido pela topografia (inclinações convenientes) e aproveitamento dos potenciais paisagísticos. Ainda é prevista a conexão dessas linhas de ciclovia às vias de acesso principais como forma de facilitar o transporte dos trabalhadores às indústrias e dos estudantes à universidade. Ainda com intenção de facilitar o acesso e o uso dos espaços criados, sugere-se a criação de uma pista de caminhada e cooper contínua (aos moldes da ciclovia), conectando as áreas propostas e reforçando a idéia da unidade dos espaços (rede) como um único grande parque.



Passagem aérea
Passagem sob a via

chapecó :: vazios urbanos como espaços públicos

uma proposta de humanização

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA - ARQUITETURA E URBANISMO

DANIELLA RECHE acadêmica

PROF. LINO F. BRAGANÇA PERES orientador

PROF. MARIA INÊS SUGAI

sem.2003-2

ARQ. FLÁVIO C. GUSATTI

