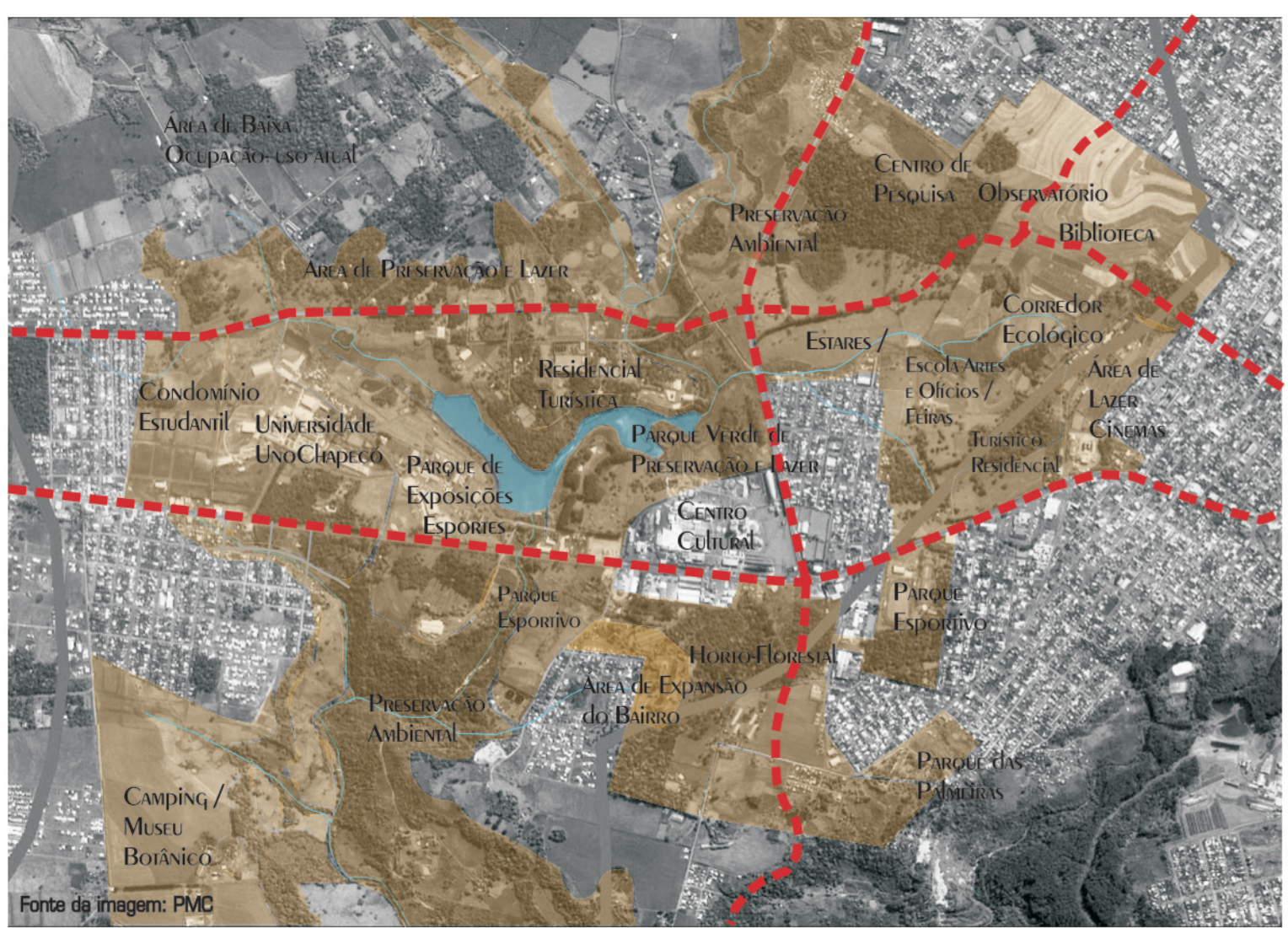


6.2.3. ROMPIMENTO FÍSICO-ESPACIAL DA CONTINUIDADE DA REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS VIAS DE TRÂNSITO RÁPIDO E PESADO

A intenção de estruturação da região a partir da continuidade espacial entre as áreas públicas propostas e a criação de um espaço único, entra em contradição se considerarmos que essas áreas são rompidas física e espacialmente por vias de trânsito pesado e fluxo intenso em função da presença das indústrias em suas bordas e sua característica de acesso ao município, apesar das intervenções propostas para redução de fluxo. A situação agrava-se considerando que em grande parte do trajeto dessa vias não existe nem mesmo passeio de pedestre, o que resulta numa total desumanização e desqualificação dessas vias. Nada do que foi proposto até o momento tem sentido se não houver alguma solução eficiente que permita a livre circulação dos usuários entre os espaços. Vale destacar que em muitos projetos urbanísticos de referência, principalmente nas grandes cidades, onde a questão viária normalmente tem maior ênfase na estruturação urbana, essa problemática existe sem ter uma solução eficiente. É o caso, por exemplo, do Parque Ibirapuera em São Paulo que tornou-se uma ilha entre vias de trânsito rápido e intenso, dificultando o acesso de pedestre. Outro exemplo, agora melhor resolvido, se dá no Parque do Flamengo no Rio de Janeiro. Cortado linearmente por vias de trânsito rápido, a acessibilidade ao parque fica garantido através de passarelas ao longo da via que têm sua aparência minimizada por taludes nos seus extremos evitando grandes escadas.

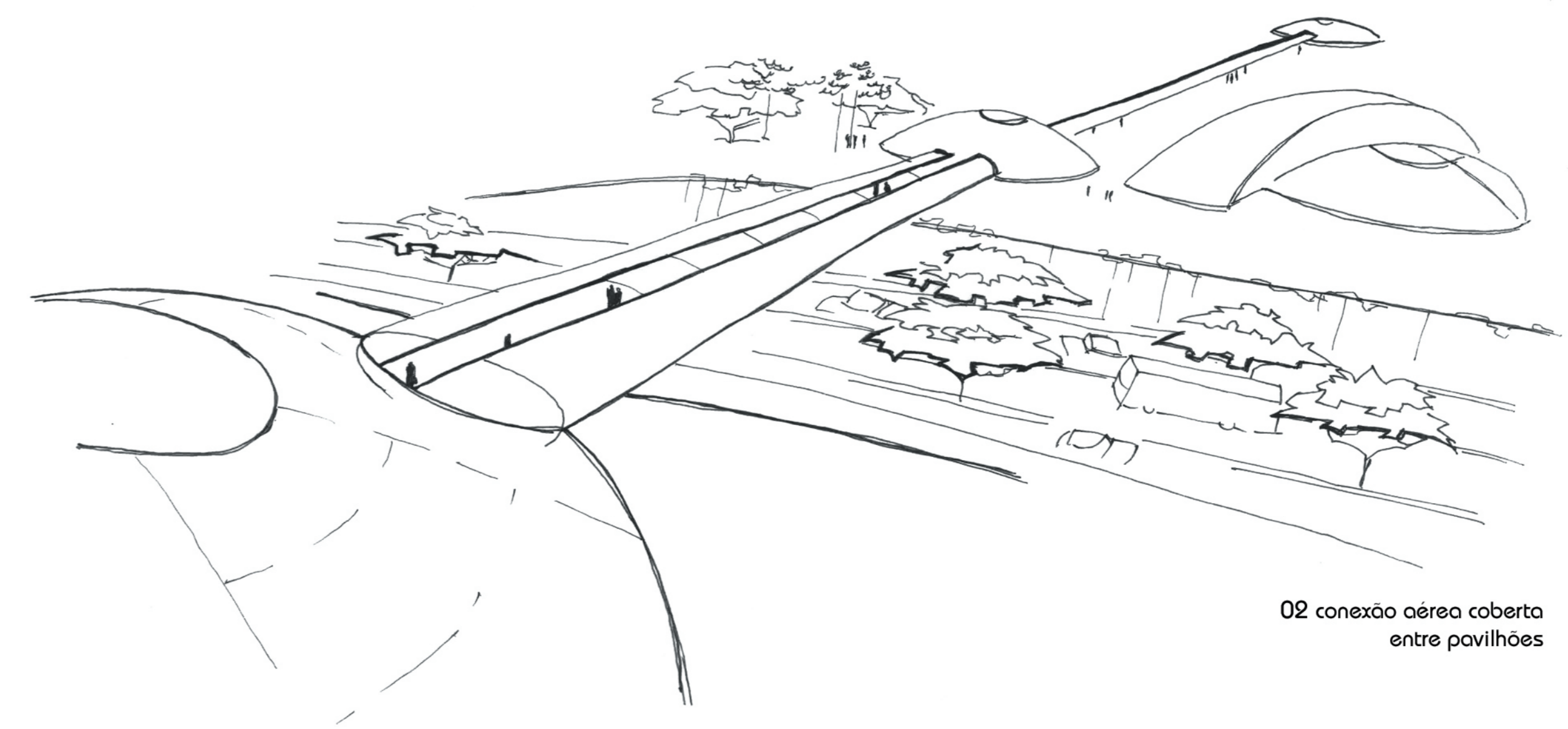
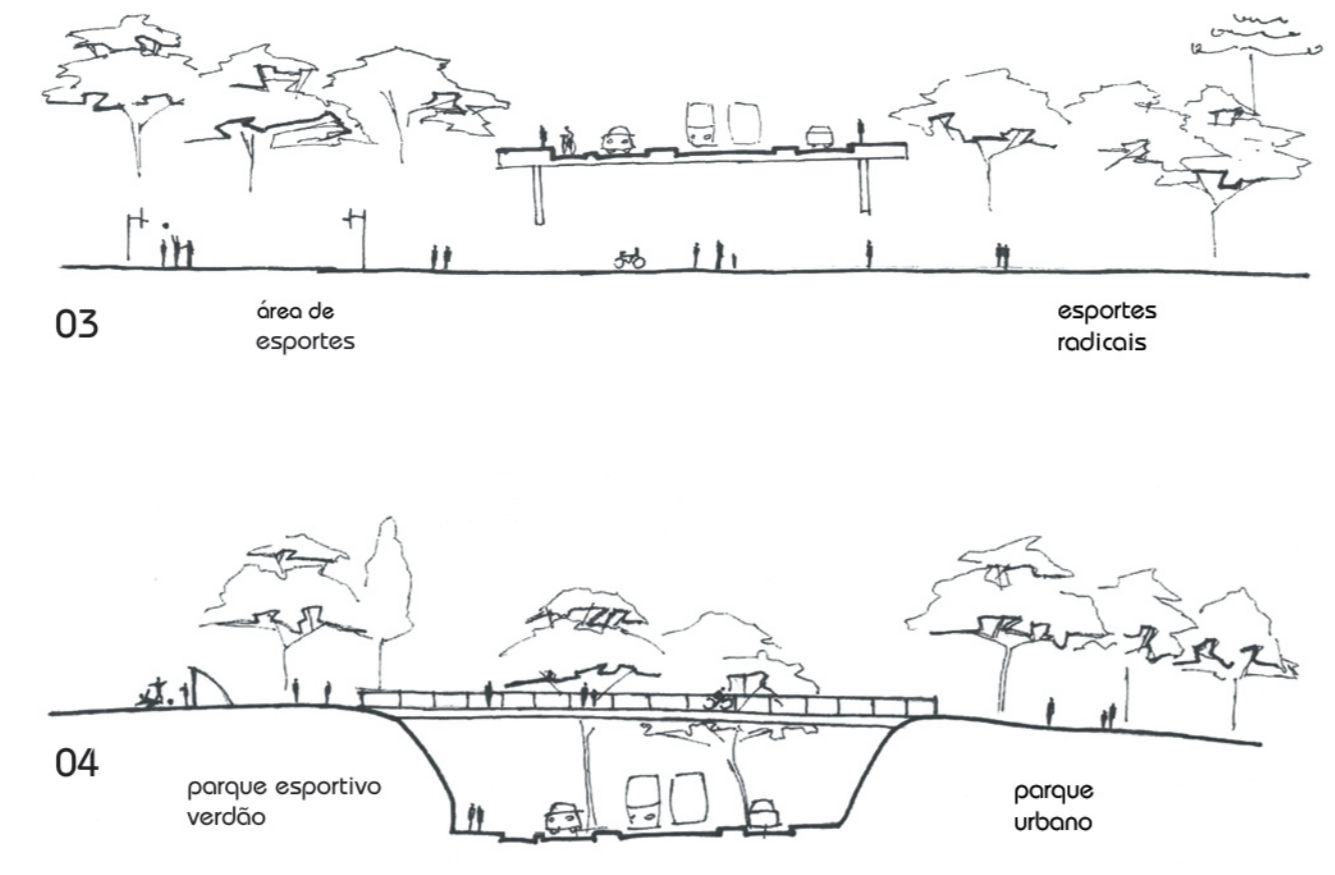
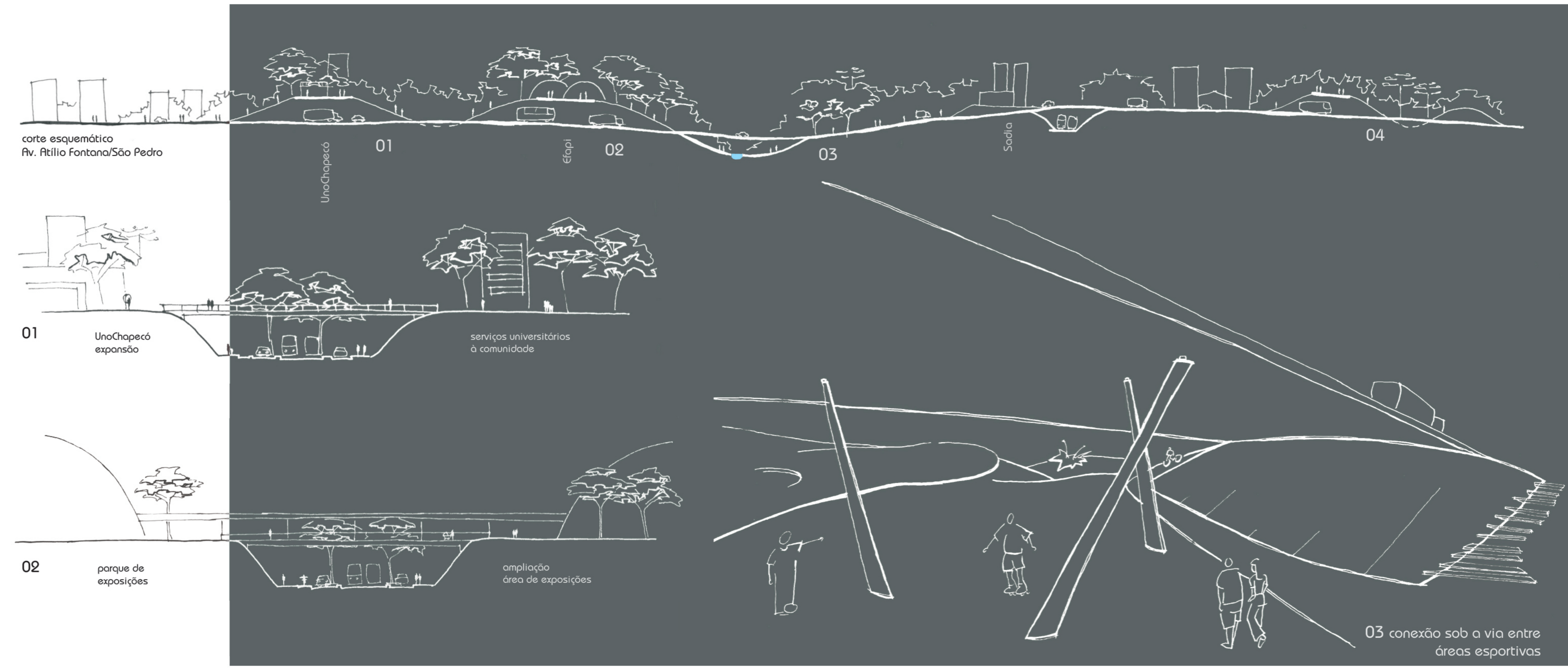
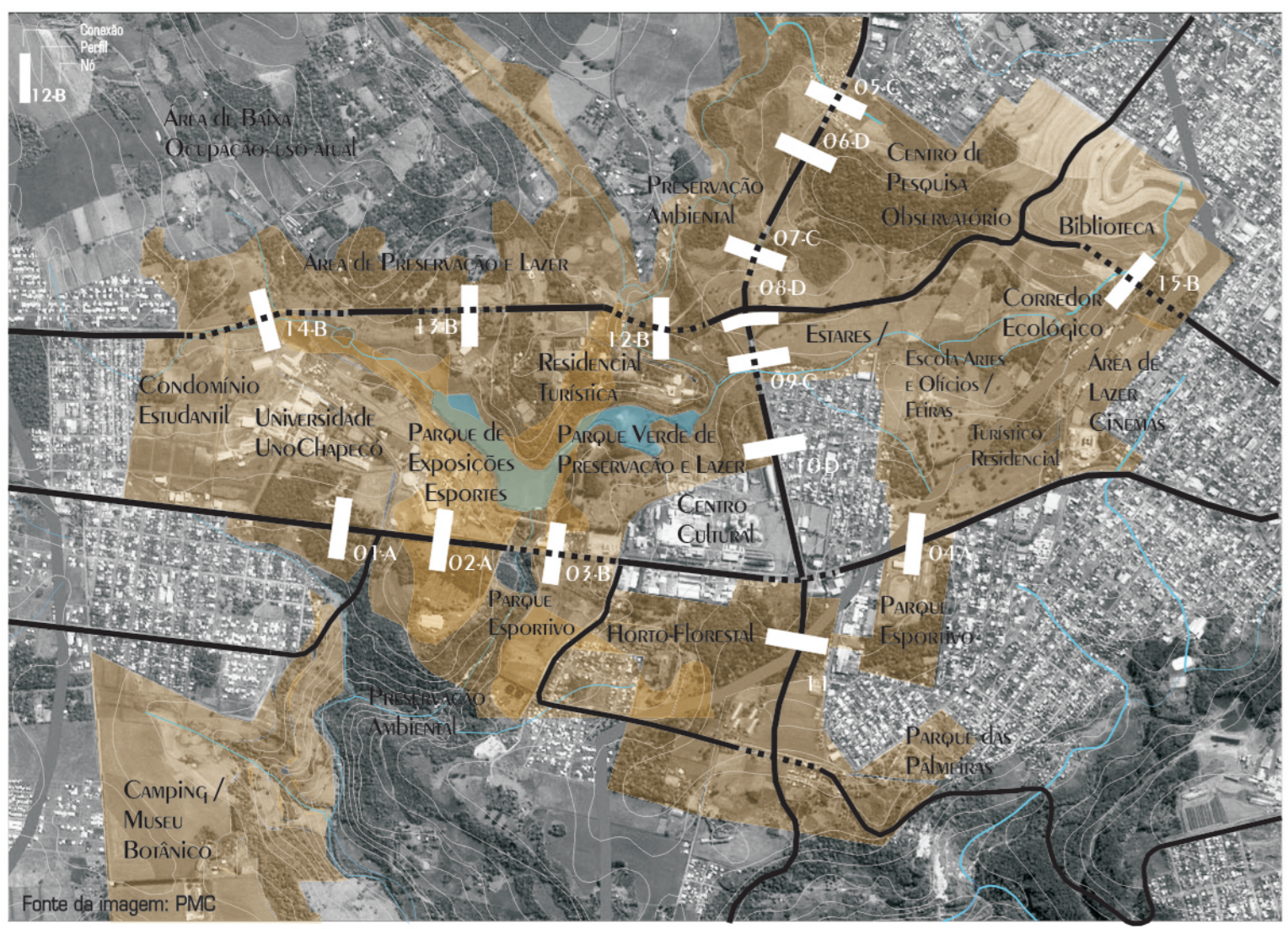


6.2.3.1. AMENIZAÇÃO DA RUPTURA ESPACIAL POR VIAS DE TRÂNSITO INTENSO E PESADO - CONEXÕES / COSTURAS

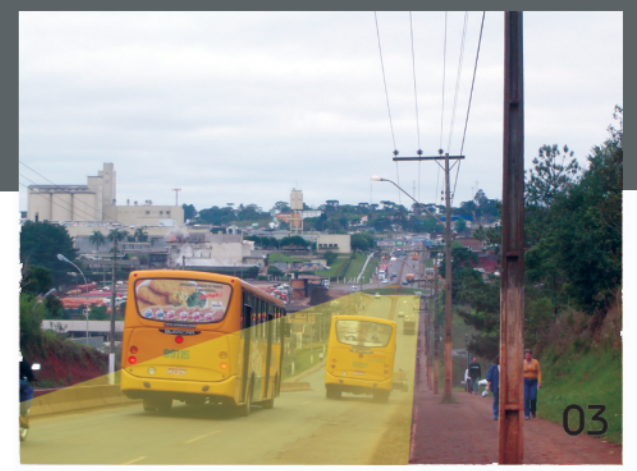
Diante da problemática de ruptura espacial dos espaços propostos por vias de trânsito intenso, propõe-se, diante da particularidade das vias de terem seu traçado definido por cortes consideráveis do terreno, criando taludes e depressões de alturas consideráveis ao longo do seu trajeto, a criação de passagens de pedestres aéreas ou subterrâneas aproveitando os desníveis, o que permite a mimetização das estruturas no terreno e a redução do impacto visual (comum tratando de passarelas). Essas estruturas, portanto, têm a função de tornarem-se costuras, conexões, entre os espaços propostos, garantindo a acessibilidade e a continuidade espacial, neutralizando a presença das vias.

A solução adotada (tirar proveito dos cortes topográficos às margens das vias), evita, na maior parte dos casos, a alteração da estrutura e do traçado das vias, o que a torna viável considerando os custos de implantação. Na via proposta ao norte, considerando que ainda não foi implementada e sua topografia ser bastante acidentada, adota-se a mesma solução (traçado da via plano, criando passagens subterrâneas através do desenho topográfico natural). Nessa solução, a estrutura da via transformam-se em cobertura dando margem à criação, dependendo do tratamento arquitetônico, de um espaço diferenciado dentro da estrutura de parques proposta.

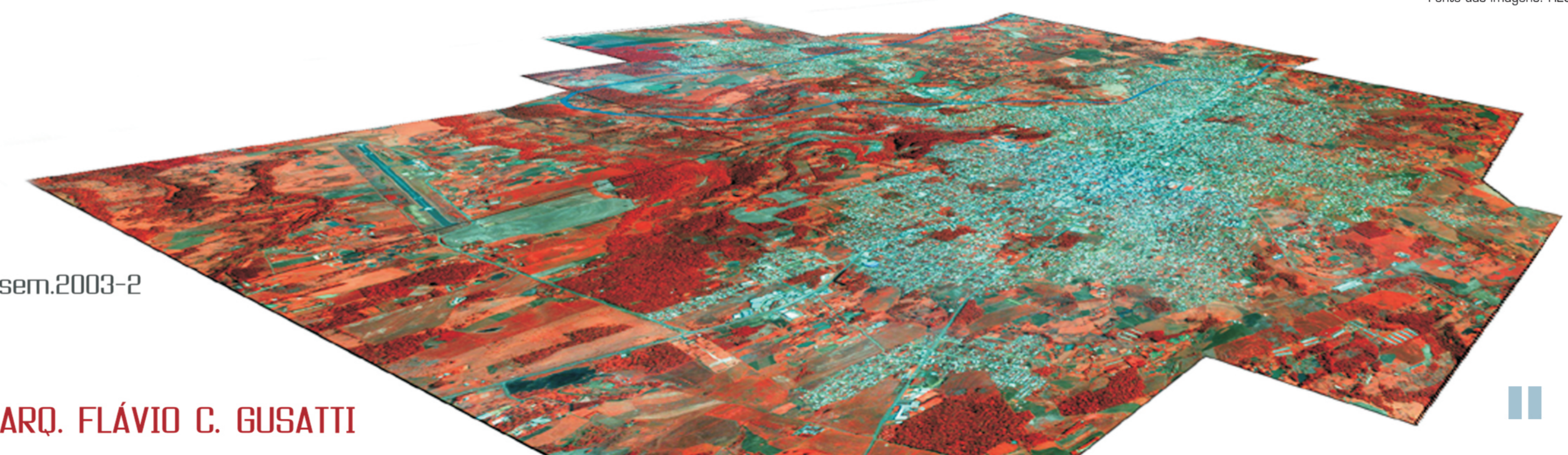
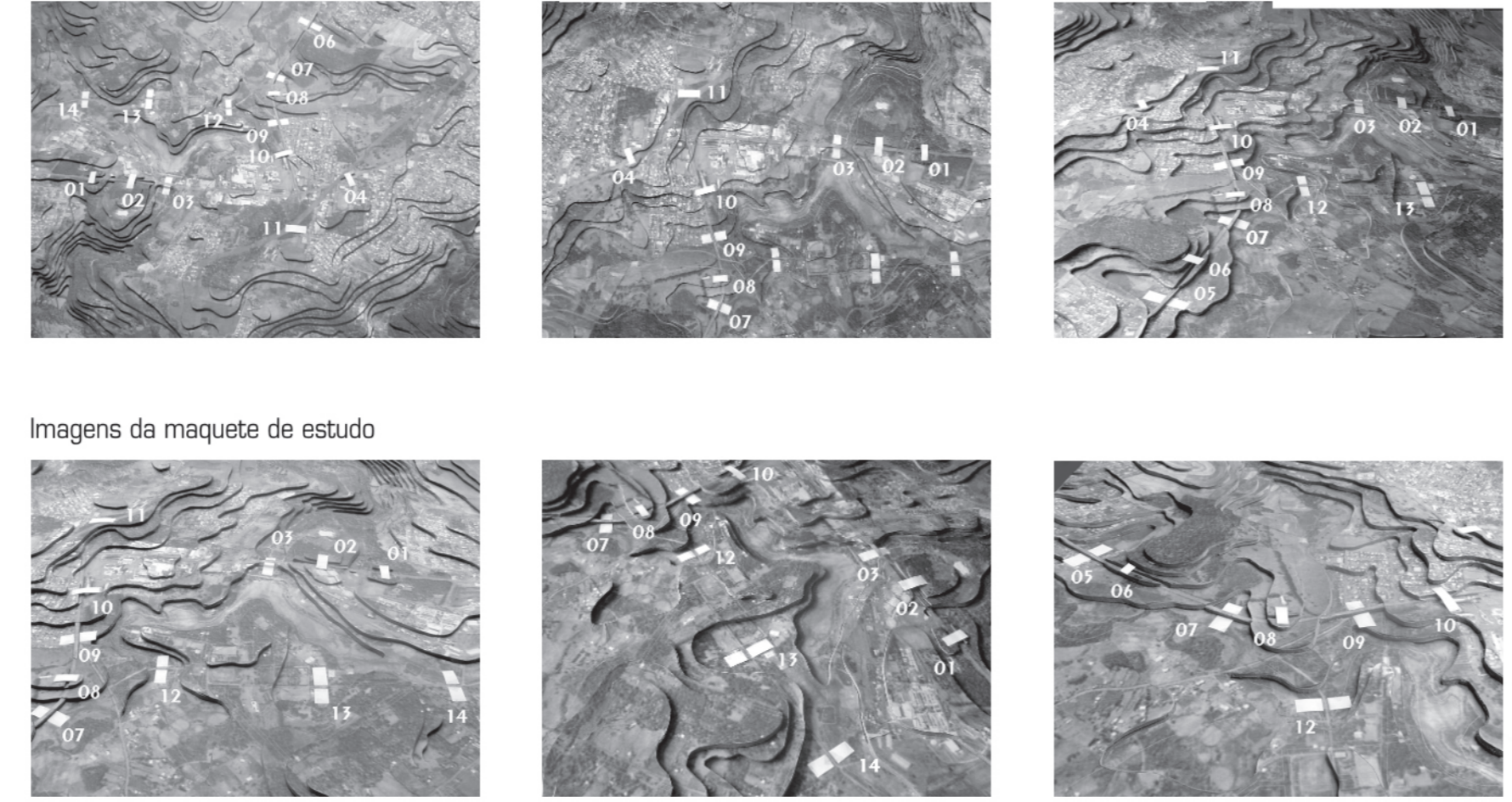
Um mecanismo de viabilização de implantação dessas conexões é a operação urbana consorciada, envolvendo principalmente a empresa Sadia, responsável por grande parte das problemáticas segregadoras da região, como forma de compensação.



avenida atílio fontana



CONEXÕES HUMANIZAÇÃO



chapecó :: vazios urbanos como espaços públicos
 UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA - ARQUITETURA E URBANISMO
 uma proposta de humanização

AVALIADORES ::
 DANIELLA RECHE acadêmica PROF. LINO F. BRAGANÇA PERES orientador PROF. MARIA INÊS SUGAI ARQ. FLÁVIO C. GUSATTI

sem.2003-2

Fotomontagens das propostas
 Fonte das imagens: RECHE, D.