

4.7. ÁREAS DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

Outra problemática causada pelo acelerado crescimento do município, sem o devido planejamento, é o **descaso com os recursos hídricos e das áreas de preservação**. São áreas de grande potencial paisagístico que estão sendo a cada dia mais degradadas.

O município de Chapecó tem sua malha urbana atravessada por diversos rios e córregos, mas a maior parte destes encontra-se canalizada ou degradada, o que faz com que sejam ignorados na paisagem da cidade. Não existe nenhuma preocupação e controle de ocupação e uso que reflita na preservação desse recurso e aproveitamento de seu potencial.

Essa situação é reflexo do processo histórico onde foi reproduzido inconseqüentemente a malha xadrez inicial sem qualquer consideração com rios, topografia, provocando os desequilíbrios ambientais na malha urbana hoje.



O problema se agrava considerando que alguns dos córregos da malha urbana fazem parte da bacia hidrográfica que abastece o Lajeado São José que abastece de água parte do município, na região noroeste. Segundo SANDER, o Plano Diretor de 1990, numa tentativa de preservação dessa bacia, instituiu essa região como Área de Preservação Ambiental (APA), sendo proibido a ocupação. Essa determinação não evitou as ocupações ilegais, como podemos perceber no mapa que representa a situação habitacional atual do município (prancha 03).

Outro exemplo da falta de controle e desvalorização dos rios se faz na região central do município, em um acidente geográfico na parte sudoeste, constituída de uma depressão no solo. Nas encostas do rio apresentam-se ocupações irregulares, assim como instalações industriais que não respeitam a determinação de preservação.

4.8. DISTRIBUIÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS

Chapecó, ao longo do seu desenvolvimento, teve um crescimento muito rápido, o que exigiu uma contínua ampliação de sua malha devido à pressão populacional. Em muitos momentos essas ampliações se fizeram sem um planejamento adequado.

Um reflexo desse crescimento acelerado se faz na lógica segregativa de distribuição dos serviços, comércios e indústrias, que se concentraram exclusivamente no centro da cidade, obrigando a população dos locais mais afastados a se deslocarem até este para adquirirem seus produtos ou pagarem suas contas. A localização desse tipo de infra-estrutura acaba determinando, também, o valor do solo, que é maior nas áreas próximas a essa infra-estrutura, que "coincide" com a localização da classe mais alta da população (ver mapa que mostra a distribuição de renda no município - prancha 03), e menor para as áreas consideradas longe. Essa concentração é reflexo da lógica segregadora adotada para o desenvolvimento do município, a partir do planejamento rígido instituído em 1990.

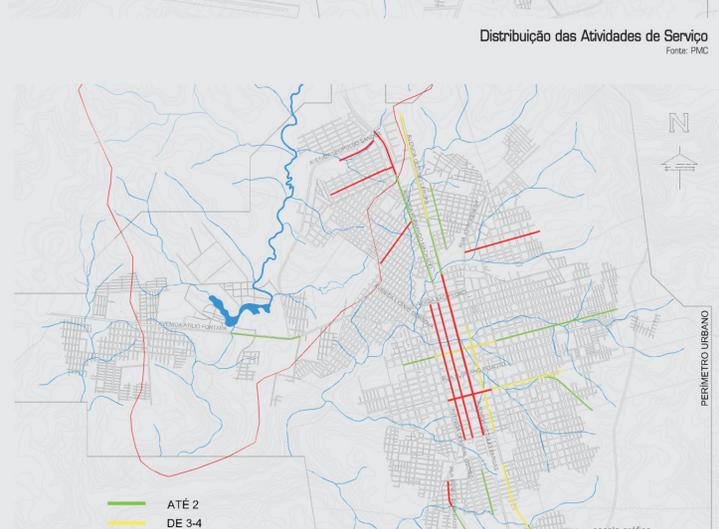
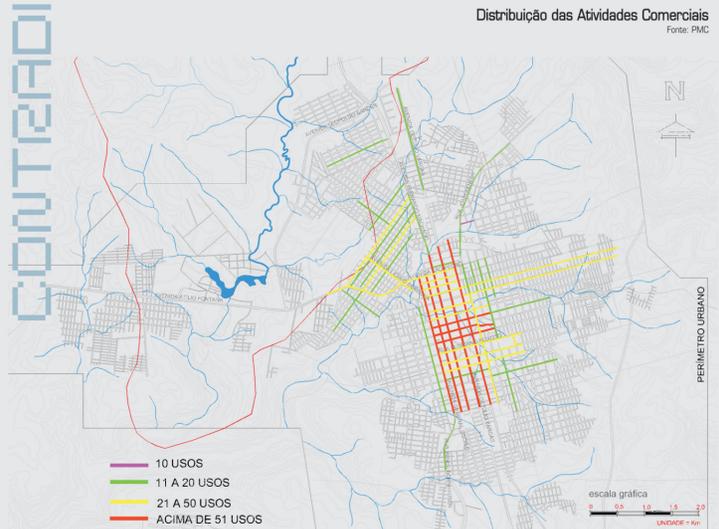
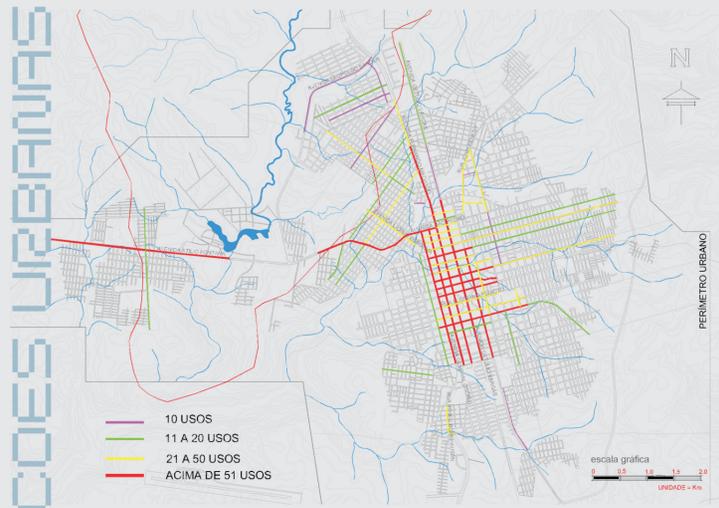
Os mapas de centralidade de serviço e comércio nas vias urbanas fornecidos pela Prefeitura Municipal, revelam a concentração citada na área central, supervalorizando-a, mas permite visualizar a criação de novas centralidades em bairros caracterizados como operários, devido, principalmente a demanda desses serviços. Esse é o caso dos Bairros São Cristóvão e Bela Vista na região noroeste, próxima à região industrial ao longo da rodovia de acesso ao município e do Bairro Efapi na parte oeste do município, onde se localizam as maiores agroindústrias. É importante destacar que esse último vem tendo um crescimento acelerado nos últimos anos devido à importância dos equipamentos aí localizados, atraindo a população migrante de outros municípios e do meio rural. Dentro dessa lógica percebe-se a importância da via de ligação entre o centro e essa região (Avenida São Pedro) caracterizando-a como um corredor de centralidade.



Observa-se também, a presença considerável de comércios e serviços nas vias de acesso ao município, o que é natural à maioria das cidades. Essa característica estende-se até mesmo ao antigo acesso norte do município (Avenida John Kennedy) - característico por seu traçado orgânico dentro da malha xadrez rígida, que tinha sua continuidade, antes do período de colonização, com o acesso sul (também de traçado orgânico) - que teve sua centralidade consolidada com o passar dos anos.

Quanto ao mapa que mostra a centralidade de indústrias no município, percebe-se a concentração também na área central e nas principais vias da cidade, mas principalmente, localizam-se nas vias de acesso, com destaque ao sul com a nova área industrial. Através da implantação das indústrias, percebe-se os investimentos e incentivos por parte do poder municipal para direcionar a essas atividades para o sul.

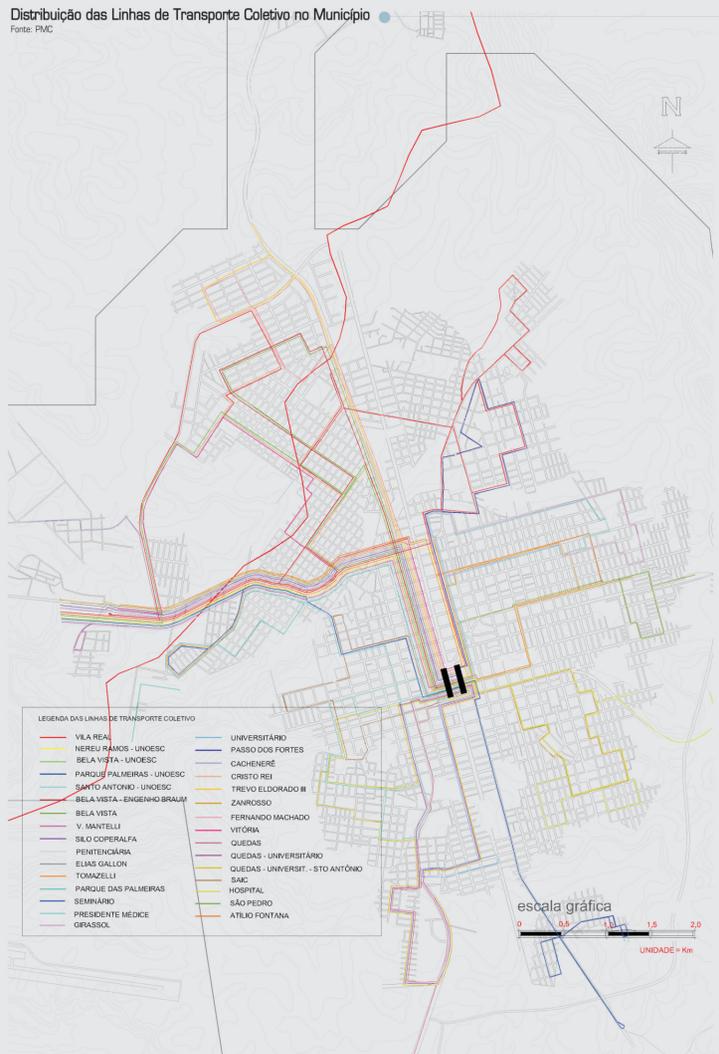
Nos mapas que espacializam as atividades econômicas do município, percebe-se, também, a carência de comércio, serviços e pequenas indústrias, principalmente na região leste, considerando que essa região possui uma das maiores densidades e onde estão localizados alguns dos bairros com menor renda (ver mapa que mostra a densidade dos bairros de Chapecó - prancha 02 - e mapa que revela a distribuição de renda no município - prancha 03), além de estar na direção de crescimento da cidade, através de novos loteamentos, como vemos no mapa que mostra a situação habitacional - prancha 03. Essa situação deve-se ao zoneamento rígido de uso dessa área, definido no plano diretor de 1990, que permite exclusivamente o uso residencial (ZR4 e ZR2).



4.9. ACESSIBILIDADE

Outra problemática urbana que se agravou com o crescimento foi o sistema de acessibilidade urbana, principalmente pela inexistência de uma hierarquização de vias (nem pela dimensão, nem pelo uso), agravada pelos inúmeros cruzamentos da malha xadrez; a sobrecarga de algumas vias com tráfego pesado e de passeio; a inexistência de passeios adequados e ciclovias que privilegiam o pedestre e o transporte não poluente e saudável das bicicletas.

Os locais onde se fazem mais graves esses problemas são as Avenidas São Pedro e Atilio Fontana (contínuas) que ligam a região central à região oeste do município e as Avenidas Fernando Machado e General Osório, que passam pela região central da cidade e onde se localizam várias indústrias, grandes comércios. Esta última se constitui a única via do município que liga o Estado de Santa Catarina ao Rio Grande do Sul, motivo pelo qual, ocasiona transformos com a obrigatoriedade de o transporte de carga pesada destinado ao Estado vizinho, deslocar-se dentro da malha urbana central. As problemáticas das Avenidas São Pedro e Atilio Fontana se dão no mesmo sentido que o caso anterior, mas agrava-se porque, ao longo desta, existem instalados equipamentos de importância regional (Universidade, Agroindústrias Sadia e Aurora, parque de exposições) que acarretam, além do tráfego de passeio, tráfego pesado (agroindústrias) e esta ser a única alternativa de acesso, o "estrangulamento" viário da mesma. O problema viário resultante dessas duas vias tem a mesma causa principal: a ampliação da malha viária e o envolvimento de grandes indústrias, vias de passagem de veículos pesados.



Percebemos a importância dessas vias e a sua sobreutilização, por exemplo, no mapeamento da distribuição das linhas de transporte público da cidade. A maior parte delas fazem a ligação do centro urbano para as regiões oeste e norte, através das vias citadas, onde está localizada a maior parte das indústrias e grandes empresas do município.

O mapeamento das linhas de transporte público também evidencia a importância da região oeste do município para a lógica urbana, já comentada anteriormente. A presença da Universidade e da Sadia nessa região, são as principais responsáveis pela enorme demanda por transporte público entre o centro e essa região, apresentada no mapa.

Ao mesmo tempo em que, de acordo com o mapeamento, as regiões oeste e norte são bem servidas de transporte público, as outras regiões do município sentem a dificuldade de deslocamento, principalmente se tratando da população mais carente que não possui transporte particular (bairros Esplanada, Seminário, São Pedro - este último com alta densidade populacional relativamente).

Outra demanda do município, que não está presente na estrutura de transporte urbano são as ciclovias, sejam elas com objetivo de lazer, seja para trabalho. Nesse último caso, de acordo com o arquiteto Flávio Cosme Gusatti, Diretor Geral da FASP/PMC, a demanda se faz maior justamente na região oeste e norte, principalmente para deslocamento dos operários de seus bairros até as indústrias. O arquiteto comenta que 30%, por exemplo, dos trabalhadores da Sadia, utilizam bicicleta como meio de transporte para o deslocamento de sua residência até a indústria. Essa é a causa de vários acidentes, principalmente na Avenida São Pedro, onde tem que conviver na mesma via bicicletas, carros, caminhões e ônibus coletivos.

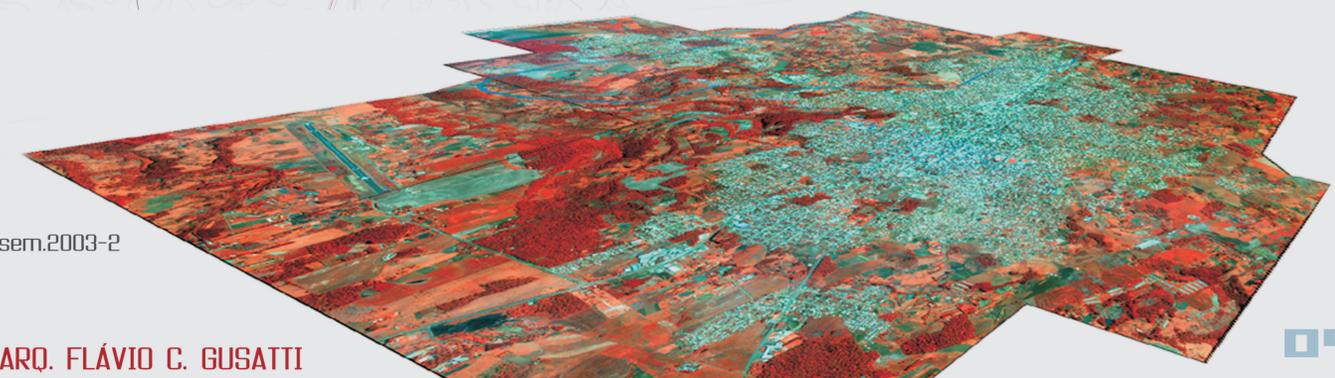
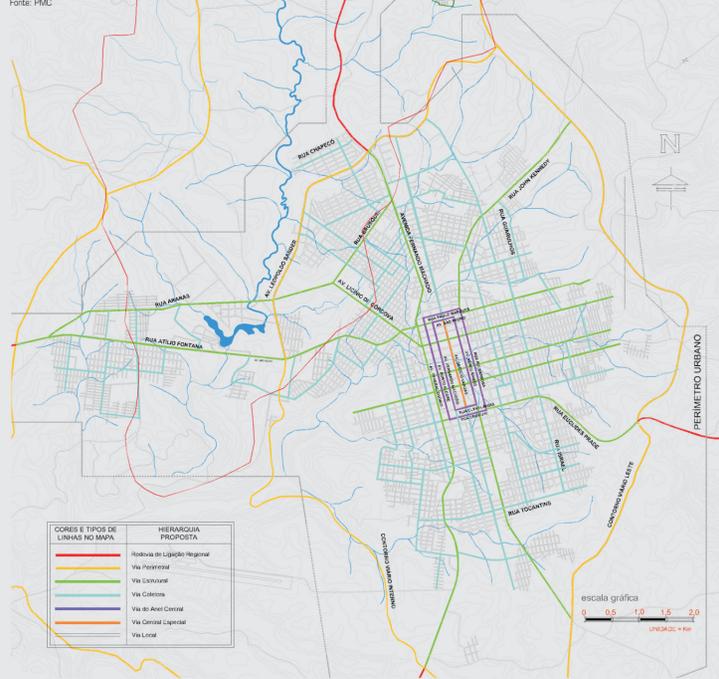


Diante de todas essas problemáticas, a Prefeitura Municipal, como parte do novo Plano Diretor aprovado no início de 2004, propõe uma alternativa ao sistema viário com a criação de anéis de contorno à oeste e leste do município, além de um sistema de hierarquização das vias da malha urbana.

O projeto proposto tem como objetivo principal desviar o trânsito pesado do centro da cidade para a periferia, além de criar uma alternativa para o "desafogamento" das Avenidas São Pedro e Atilio Fontana, através da abertura de duas vias paralelas a esta. Propõe também a criação de anéis viários de mão única nas principais vias centrais do município, evidenciando uma maior legibilidade da hierarquização das vias.

A implantação desse projeto poderá, se não controlado, ocasionar reflexos para a expansão urbana da cidade, uma vez que atrairá investimentos para suas margens e a posterior urbanização, o que não é benéfico ao município, já que será obrigado a levar infra-estrutura até as vias, provocando a descontinuidade da malha urbana e custos de implantação. Esse problema agrava-se considerando que grande parte das vias cruzam áreas de preservação ambiental (Lajeado São José) e frágeis do ponto de vista ambiental (encostas, topografia acidentada), que, se não controlada a ocupação das margens, podem acarretar graves problemas ambientais.

Proposta para Hierarquização de Vias do Município - PMC



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 ARQ. FLÁVIO C. GUSATTI

AVALIADORES ::

sem.2003-2