

5.5. REDES DE ESPAÇOS PÚBLICOS

Entendendo que áreas públicas de qualidade e com o devido uso se fazem não pulverizadas na malha urbana, mas fazendo parte de um sistema que as integre e sustente, facilitando a sua acessibilidade e a sua legibilidade na cidade, **propõe-se a "infiltração" da paisagem natural na malha urbana pela extensão das zonas-tampão propostas, através dos espaços públicos propostos** (a partir dos vazios urbanos e parques existentes) e **projetos de requalificação dos rios e córregos da cidade, além da criação de eixos culturais** (Avenida Getúlio Vargas) e circuitos de parques e de cultura.

O objetivo principal dessas redes de espaços públicos é a requalificação da paisagem urbana e natural através do redescobrimto e reconstrução de paisagens e ambiências inertes e estagnadas e a preservação de paisagens potenciais existentes, direcionando-as para o uso coletivo proporcionando maior qualidade de vida. Os vazios urbanos, juntamente com as áreas verdes já existentes, acabam tendo o papel de "costura" dentro da lógica segregativa da cidade, que possibilita integrar áreas segregadas, redistribuir investimentos, criar espaços de qualidade, dentro da lógica de continuidade espacial, paisagística, de uso e acessibilidade. Vale destacar que essa costura deve se dar através de intervenções arquitetônicas ou paisagísticas que priorizem o direito de ir e vir do pedestre, possibilitando a apropriação pública do espaço.

Através dessas redes, são recuperados à paisagem urbana, elementos naturais que estavam sendo degradados e renegados do cotidiano da cidade, como rios e córregos, que são considerados atualmente elementos de conflito, mas que, na proposta, são tratados como potenciais de qualificação urbana. É o caso, por exemplo, da rede criada ao sul do município, que integra cinco áreas de intervenção (vazios urbanos), através da incorporação do rio à paisagem, atribuindo usos que garantem a qualidade do ambiente (caminhadas, ciclovia, estar); e da continuidade dos sete espaços públicos (vazios urbanos e áreas verdes já existentes) da região nordeste da cidade, ao longo do córrego, integrando centro e bairro através de áreas de uso coletivo.

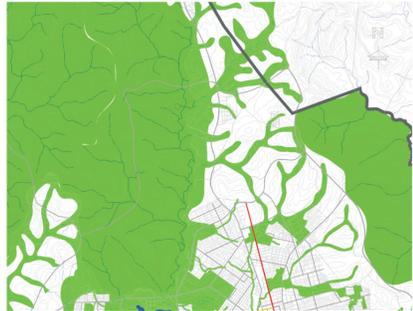
Dentro da lógica de integração dos espaços públicos, ainda se propõe a criação de um eixo cultural de escala urbana e regional de sul a norte (direção da expansão prioritária) na principal avenida do município (Avenida Getúlio Vargas), envolvendo o Parque de Eventos (25), o Teatro Municipal (21) propostos ao sul, o museu Paulo Siqueira e o Monumento Desbravador, A Biblioteca Municipal, o Calçadão (16), o Centro Cultural do Silo proposto(31), o centro de cinemas proposto (32) e, finalmente, o Museu Municipal (42) ao norte. Sua localização de norte a sul e a sua centralidade, torna as atividades acessíveis a toda população. Nesse mesmo sentido, **propõe-se ainda o eixo cultural centro oeste ao longo das Avenidas São Pedro e Atilio Fontana**, incluindo o Centro Cultural do Silo proposto (31) no centro, o Centro de Eventos e Cultural proposto (14), o Parque de Exposições já consolidado (06 e 09) e a Universidade (Unochapecó), além da área esportiva criada - ao longo da via (10 e 12).

A seleção dos vazios urbanos utilizados na proposta, se fez a partir de sua contribuição dentro das redes criadas, que acabam tendo um destaque dentro da paisagem urbana, criando uma nova estrutura e legibilidade da cidade.

Redes da região oeste



REDES



5.6. ACESSIBILIDADE AOS ESPAÇOS PÚBLICOS

Dentro da lógica apresentada de integração dos espaços públicos propostos, garantindo a acessibilidade à toda a população e a incorporação destas áreas ao cotidiano e paisagem urbana, indicou-se, além da integração física através, como já comentado, de intervenções arquitetônicas e paisagísticas, principalmente tirando partido dos rios e córregos da malha urbana, a trajetória do transporte público coletivo e sistema de ciclovias.

Vale destacar que as propostas indicadas referem-se à integração dos espaços públicos propostos, com exceção do sistema de ciclovias ao norte que contempla também a acessibilidade dos trabalhadores ao local de trabalho (agroindústrias).

5.6.1. Rede de Transporte Público de Integração e Acessibilidade entre os Espaços Públicos

Considerando o transporte coletivo público essencial na lógica de inclusão social nas cidades, deu-se prioridade na proposta para a criação de um sistema integrado que garanta a acessibilidade universal aos espaços públicos criados. A proposta aqui apresentada refere-se à rede principal de transporte público, podendo haver sub-redes de acordo com estudos mais detalhados.

A proposição baseia-se nos seguintes critérios:

- Adoção de um sistema integrado descentralizado, criando terminais de transbordo em pontos estratégicos da malha, assim como linhas de ônibus de conexão direta, entre terminais e alimentadoras, dinamizando o transporte, facilitando a circulação e a acessibilidade entre os pontos da cidade, o que, consequentemente, incentiva o uso do sistema
- Chegada e saída dos ônibus coletivos no anel interno proposto para o centro da cidade, evitando a permanência do ônibus parado e infra-estrutura para um terminal de ônibus
- Utilização das vias principais, de acordo com a nova hierarquia de vias proposta pela PMC
- Garantia da acessibilidade universal
- Possibilidade de implantação de sublinhas locais que se integrem às principais apresentadas
- Distribuição homogênea do transporte, servindo todo o território urbano e todo o sistema de espaços proposto
- Incentivo a uma dinâmica de usuários entre os diversos espaços propostos
- Fortalecimento da legibilidade de espaços públicos criada, através de linhas que circulem entre as áreas que compõem o sistema, (tomando-as parte do cotidiano da população), linhas de acesso direto a determinada área (por exemplo, linha circular parque)
- Criação de linhas de transporte temáticas, como a Circular Parques

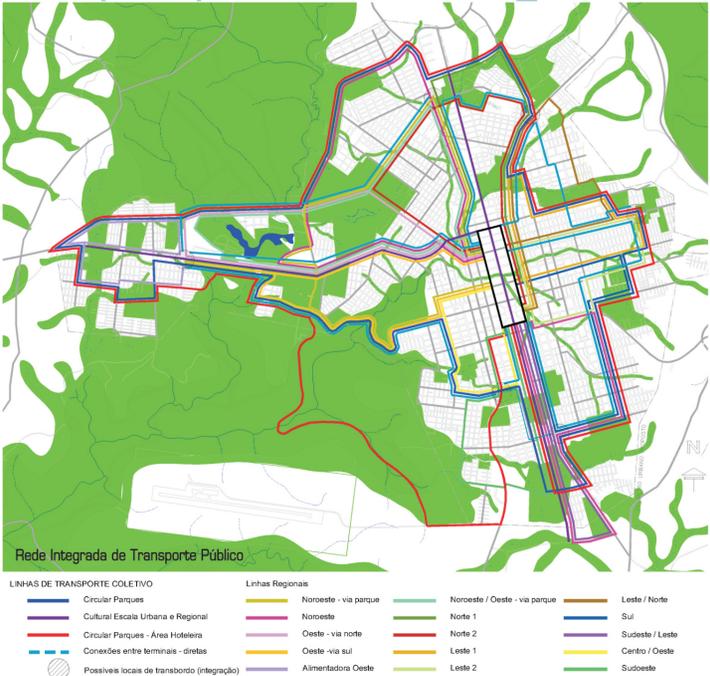
5.6.2. Rede de Ciclovias de Integração e Acessibilidade entre os Espaços Públicos

A proposta de um sistema de ciclovia de integração entre os espaços públicos e a população também segue a lógica de inclusão social, uma vez que, sendo a bicicleta um meio de transporte relativamente barato, é mais acessível à população.

A presença do sistema de ciclovias na malha urbana do município é essencial para a formação da nova legibilidade urbana proposta a partir dos espaços públicos, uma vez que diferencia o tratamento paisagístico das vias por onde ela passa, tornando as redes e seus usos como parte da paisagem do cotidiano da população.

As rotas foram previstas principalmente para o transporte de passeio (com a exceção às da região norte e oeste), apesar da preocupação para que estas passassem pelas vias principais (onde propõe-se o incentivo à implantação de comércios, serviços e pequenas indústrias - corredores de centralidade promovendo a descentralização das atividades econômicas), fazendo com que sejam uma alternativa de locomoção para o trabalho.

proposta - integração



plano diretor

S. PLANO DIRETOR

O novo Plano Diretor (fruto de participação popular) aprovado no início de 2004, vem de encontro a muitos dos conceitos adotados neste trabalho, principalmente tratando de questões-chaves de crescimento e estruturação interna do município, o que demonstra o comprometimento das propostas com a realidade e com uma busca de maior qualidade de vida futura para a população. Algumas propostas de abrangência estruturadoras previstas no Plano, como a questão do sistema viário, são incorporadas ao trabalho, mas repensadas de acordo com a lógica estrutural proposta.



Dentre as propostas do Plano Diretor compatíveis com esse trabalho, vale destacar:

- a participação popular no processo de decisões - "Art. 319. A estratégia de implementação do planejamento territorial e da gestão democrática cria o Sistema de Planejamento Territorial e Gestão Democrática - SPTGD, tendo como objetivos: articulação entre o governo, sociedade civil, entidades e outros órgãos governamentais; [...];

- o redirecionamento da expansão urbana para a região sul - "Art. 134. A macroárea de expansão urbana futura-MEUF é constituída pelas áreas definidas [...] com potencial de urbanização futura, localizadas principalmente à leste e ao sul da malha urbana atual, [...];

- a preocupação de ocupação dos vazios urbanos do município - "Art. 128. As áreas especiais de urbanização e ocupação prioritária- AEOUP compreendem as glebas, terrenos e imóveis não edificados, subutilizados ou não utilizados, identificados neste PDDTC para ocupação, utilização ou urbanização prioritária[...] através de projetos especiais que atendam as necessidades territoriais do local e da cidade, tais como: I. conservação e a qualificação ambiental; II. produção de locais destinados à habitação de interesse social e usos residenciais; III. implantação de atividades de produção e desenvolvimento econômico; IV. criação de espaços de lazer e convívio social integrados à espaços de conservação e qualificação ambiental; V. implantação de pólos de reestruturação e desenvolvimento local; VI. otimização dos investimentos públicos e privados."