

SC401-NORTE

UM NOVO CONCEITO DE URBANIDADE

JUSTIFICATIVA

Quando entrei na faculdade tinha muitos sonhos e uma grande paixão: arquitetura. Tinha verdadeira adoração ao que o projeto arquitetônico poderia fazer, e claro, mudar o mundo. Na metade do segundo semestre um acidente de carro mudou completamente minha vida e meu amigo morreu tragicamente no pedágio da SC-401.

Essa tragédia mudou meus sonhos e minha maneira de olhar o mundo, saí dos limites do terreno e passei a olhar para a cidade. Não é possível esconder o sonho da cidade ideal, uma cidade mais justa socialmente, no entanto, a grande mágoa com a rodovia que corta o Norte da Ilha continuava. Assim, ficou decidido que meu trabalho de graduação seria nesta rodovia.

A rodovia SC-401 corta inúmeros bairros, como Santo Antonio de Lisboa e Vargem Pequena, expondo seus habitantes a uma barreira física mas não psicológica. Isto gera inúmeros conflitos entre os habitantes desses bairros e a rodovia com seu fluxo intenso de carros de alta velocidade. Além de impor barreiras físicas aos mangues que corta, impondo sérias restrições de fluxos necessários ao bom funcionamento do ecossistema dos mangues. No entanto não podemos ignorar o forte fluxo de transporte de massas que todos os dias levam milhares de trabalhadores aos seus pontos de trabalho. Estabelecer uma relação de equilíbrio entre estes fatores é um desafio pessoal.



INTRODUÇÃO

Qual a importância da SC 401? Levar aos polinúcleos balneários como um dos maiores eixos turísticos, ligação destes com o centro regional (tendo a cidade de Florianópolis como contexto geral). Estes são valores de maior importância no contexto da cidade, no entanto, no contexto dos diversos núcleos que a SC corta ela toma outros valores e conceitos. Em geral a via é propulsora de desenvolvimento econômico e urbano no contexto local, porém a mesma também traz grandes conflitos, tais como a barreira física que impõe aos moradores locais, colocando em risco a vida dos próprios moradores que têm de atravessar a pista da Rodovia no seu cotidiano. A via não é causadora apenas de conflitos urbanos, a mesma confina os ecossistemas que corta, interrompendo ou dificultando a troca de energias entre eles, separando a mata atlântica de encostas do mangue e dificultando a preservação destes.

A SC foi fator fundamental para o desenvolvimento urbano e consolidação do norte da Ilha como área urbana. Não se deve exorcizá-la como se fosse um tumor, a mesma é parte integrante da cidade e qualquer intervenção que seja pensada para a via deve considerar suas deficiências e potencialidades, numa tentativa de mitigar a primeira e incentivar a segunda.



CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA E PROBLEMA

Em Florianópolis existem duas fortes limites físicos, de divisões espaciais de planejamento, os distritos, os quais relacionam a escala global e local, e as Unidades Espaciais de Planejamento (UEP's) as quais tratam da escala local, popularmente chamadas de bairros. Os distritos são unidades de planejamento espacial que tratam da escala da cidade e são delimitadas geograficamente pelas micro-bacias, com exceção da parte continental do distrito sede. Já com as UEP's a dificuldade de estabelecer limites claros e/ou consensuais necessitou de critérios que diferiam da "noção de bairro". Para estabelecer os limites foi utilizado como primeira opção a noção de vizinhança. No entanto, dado a subjetividade do conceito, outros conceitos mais objetivos foram estabelecidos para delimitar a área de cada unidade especial de planejamento (UEP). São estes os limites geográficos, tais como rios caudalosos, vertentes de morros, vértice de morros, que vem a ser os limítrofes escolhidos para a melhor demarcação das áreas. Contudo, com o passar dos anos, algumas UEP's sofreram uma divisão espacial/geográfico, imposto crescimento da cidade de Florianópolis, em especial seu crescimento automotivo. Algumas ruas, avenidas ou rodovias, que há dez anos não constituam como barreiras físicas tornaram-se

fortes limites físicos, de transposição difícil. Ao invés de tentar contornar essas barreiras, para assim preservar a noção de vizinhança, o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) apenas redefiniu os limites das UEP's, considerando que 'ruas movimentadas com o efeito de rios caudalosos' são limites físicos. Portanto algumas UEP's foram divididas pelas 'ruas caudalosas', subindo o número total de UEP's de 107 para 139 unidades. Entretanto, as UEP's foram divididas pela lei, mas não culturalmente, logo a noção de vizinhança do moradores continuava a mesma, gerando, assim, inúmeros conflitos entre a população local e as vias, agora com intenso tráfego. As pessoas continuam fazendo parte de um todo, o qual a rua cortante é apenas um obstáculo e não um divisor. Este é o conflito típico gerado pela dialética GlobalXLocal, CidadeXBairro. Apesar do grande esforço da população às margens da rodovia para incorporá-la à cidade, a rodovia continua por ignorar o entorno de seu trajeto, mantendo seu desenho que permite apenas o deslocamento de tráfego intenso. A questão que este trabalho pretende elucidar é se há um desenho urbano que possibilite uma via de alto tráfego, que



LOCALIZAÇÃO



OBJETIVOS

Geral

Através da especulação de dois cenários extremos, um desenvolvimentista e um preservacionista, estabelecer um cenário moderado onde exista a possibilidade de coexistência da cidade com o meio ambiente natural.

Desenvolver um conceito de desenho para a via que proporcione uma simbiose entre os diversos fatores que interagem com a mesma. Estabelecer as relações existentes entre a Rodovia SC 401 e os bairros que corta, além da relação da mesma com os diversos ecossistemas que represa. Apresentando uma solução urbanística para a SC 401 que proporcione uma harmonia entre os diversos agentes.

Específicos

Desenvolver uma evolução urbana progressista, estabelecendo os locais de iminente urbanização, pela valorização através da especulação imobiliária ou pela sua disponibilidade edilícia.

Desenvolver uma hipótese preservacionista estabelecendo os ecossistemas mais frágeis e debilitados; e os de maior importância para a preservação do ciclo natural da biodiversidade.

Estabelecer as potencialidades e limitações de cada cenário especulados. Através dos dois cenários especulativos, estabelecer parâmetros para a preservação do ciclo natural da biodiversidade e para a viabilidade da ocupação urbana. Desenvolvendo, assim, um cenário de equilíbrio.

Conceituar um novo padrão urbanístico que propicie uma adequação da via às suas potencialidades e suas deficiências.