TRAMAS URBANAS:
ALTERNATIVAS PARA O PEDESTRE EM ITUPORANGA

Trabalho de Conclusão de Curso - 2016I2
Acadêmica: Gabriela Conceição Peruzzo
Orientador: Samuel Steiner dos Santos

APRESENTAÇÃO DO TEMA

Nas últimas décadas o planejamento urbano das nossas cidades, ou a falta dele, deu ênfase ao uso do automóvel, fazendo os pedestres sentirem-se desprotegidos e as ruas perderem a vitalidade, diminuindo a convivência e a interação entre as pessoas. O aumento do número de automóveis e os investimentos em infraestrutura priorizando o seu uso fizeram a paisagem e o modo de viver dos habitantes se modificar. Caminhar vem sendo desconsiderado como meio de transporte, fazendo a cidade perder a qualidade de vida.

A dificuldade de acessibilidade de alguns lugares da cidade quase impede a mobilidade dos moradores, principalmente nas áreas de baixa renda, agravando a segregação sócio espacial e aumentando cada vez mais a desigualdade social.
A segregação urbana reproduz espacialmente a segregação sócio econômica onde pessoas mais pobres acabam por morar em lugares menos acessíveis e afastados de locais de maior infraestrutura.

"O ESPAÇO É UM CAPITAL COMUM A TODA HUMANIDADE. ENTRETANTO, SUA UTILIZAÇÃO EFETIVA É RESERVADA AQUELES QUE DISPÕEM DE UM CAPITAL PARTICULAR."

Milton Santos

Este trabalho tem como objetivo fazer do caminhar um instrumento de democratização da cidade, criando um plano para estimular as pessoas a usarem mais a cidade de outras maneiras não somente usando o carro como meio de transporte, fazendo com que as pessoas se sintam convidadas a caminhar, pedalar, fazendo a cidade voltar a ser um cenário de encontros coletivos. Tornando natural atividades diárias serem feitas a pé.

"REFORÇA-SE A POTENCIALIDADE PARA A CIDADE TORNAR-SE VIVA, SEMPRE QUE MAIS PESSOAS SE SINTAM CONVIDADAS A CAMINHAR, PEDALAR OU PERMANECER NOS ESPAÇOS DA CIDADE".

Jan Gehl

CONCEITOS

CAMINHABILIDADE: qualidade do lugar de acordo com sua predisposição de ser acessível, considerando atratividade, qualidade das calçadas, segurança.
PERMEABILIDADE: capacidade que um lugar tem de ser penetrado.
URBANIDADE: diferentes pessoas utilizando e interagindo nos espaços públicos; traços da vida cotidiana.
CENTRALIDADE: diversidade de usos e infraestrutura urbana com maior número de conexões.

"A REDUÇÃO DA AÇÃO URBANA, OU SEJA, O EMPOBRECIMENTO DA EXPERIÊNCIA URBANA PELO ESPETÁCULO LEVA A UMA PERDA DA CORPOREIDADE. OS ESPAÇOS URBANOS SE TORNAM SIMPLES CENÁRIOS, SEM CORPO, ESPAÇOS DESENCARNADOS."

Paola Berenstein

OBJETO DE ESTUDO

ITUPORANGA é um Município do Estado de Santa Catarina, localizado no Alto Vale do Itajaí, que pertence a mesorregião do Vale do Itajaí.

A região tracejada no mapa mostra a área de intervenção da proposta que será apresentada a seguir.

População: 22.250 hab
Área: 336,929 km²
Densidade: 66,05 hab/km²
IDH: 0,748
Bioma: mata atlântica
Clima: subtropical (temp. média 17ºC)

PROBLEMÁTICA

- Muitos trechos sem calçadas e situação precária na maioria existente
- Dificuldade do acesso às escolas
- Uso excessivo do carro
- Escassez de espaços públicos
- Segregação socioespacial

Rua sem calçada

Calçada em situação precária

Difícil acesso à escola

Fluxo intenso de carros no centro

Centro

O bairro centro é onde reúne-se a maioria dos esquipamentos urbanos e há maior concentração de comércio e serviços.
Nos bairros próximos ao centro, existem equipamentos como escolas e postos de saúde e comércio de apoio imediato a moradia, como afirma Cândido Malta.

Região mais segregada

Acesso mais difícil ao centro e também para outras localidades, essa região concentra a área mais pobre da cidade e com maiores problemas de infraestrutura.

Espaços Públicos

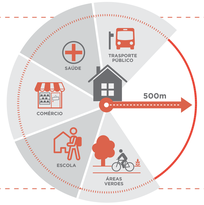
Do pouco que há de área de lazer (hachuradas em verde) não tem infraestrutura adequada, com poucos equipamentos apropriados.

Áreas de maior densidade

Essas áreas (hachuradas em laranja), concentram o maior número de moradores e são próximas a equipamentos importantes, confirmando o caráter de centralidade que faz parte da proposta.

OBJETIVOS

- Desenvolver ambiente caminhável
- Revigorar o "caminho da escola"
- Fortalecer centralidades locais
- Criar novas áreas de lazer



DIRETRIZES

- Qualificação dos passeios e novas conexões
- Uso e ocupação do solo
- Sistema cicloviário
- Sistema de transporte público

ESTRATÉGIAS

A proposta desenvolve um conjunto de ações para estimular e facilitar os deslocamentos e as condições dos pedestres, criando opções, além do caminhar, ao uso do carro. Com novos caminhos e mais outras alternativas como a bicicleta e o ônibus.

Com isso, configura-se uma
rede de reestruturação urbana com foco no pedestre.

MACROÁREA DE REESTRUTURAÇÃO URBANA

A área localiza-se dentro do perímetro urbano do Município de Ituporanga, englobando o centro da cidade e o bairros próximos.
A proposta divide-se em camadas que juntas complementam-se para promover deslocamentos sem o uso do carro.

REESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

A mudança acontece para não permitir trânsito rápido e tranporte pesado nas áreas urbanizadas da cidade, onde há um fluxo grande de pessoas circulando.

REDE ESTRUTURAL DE MOBILIDADE

Essa rede é um conjunto de ações como alternativas ao uso do transporte motorizado individual, que tem como objetivos:
- Estimular e priorizar a circulação de pedestres;
- Motivar o uso da bicicleta;
- Criar linha de transporte coletivo.

REDE DE REESTRUTURAÇÃO LOCAL - CENTRALIDADES

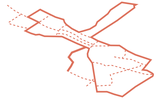
Concentrar moradia, equipamentos urbanos e de lazer, uso misto em um raio de mais ou menos 500m para incentivar as centralidades em localidades que já tem essa predisposição.

REDE DE ÁREAS VERDES

Essas áreas tem diferentes funções dependendo da localização e o raio que atinge. Elas são:
- Áreas de proteção e uso restrito: bordas do rio e encontas de morros;
- Parques urbanos e lineares: conectores das centralidades;
- Áreas de lazer: pequenas praças ou parques próximas a moradias.

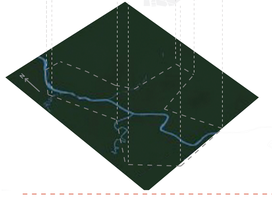
CAMADAS

Transporte público


Sistema Cicloviário

Eixos de caminhabilidade

Centralidades



Perfil de via
Exemplo via da centralidade 1 por onde passa o transporte público, e ciclovia. Edificações de uso misto.

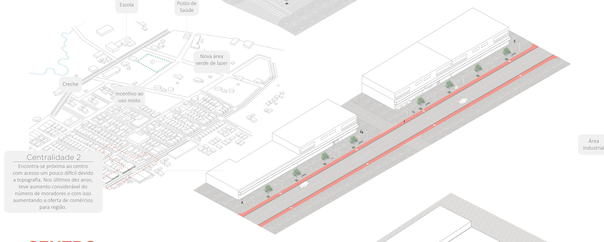
CENTRALIDADES LOCAIS

As centralidades foram escolhidas por sua localização, conectividade e proximidade a equipamentos sociais. Elas dividem-se em quatro, cada uma com sua especificidade, de acordo com as características do lugar. A linha de ônibus e o sistema cicloviário contemplam os caminhos que levam a essas centralidades para melhorar os deslocamentos entre elas e entre o centro. Para fortalecer as centralidades, além de melhorar as condições para os pedestres, incentiva-se comércio e serviço em pontos estratégicos.

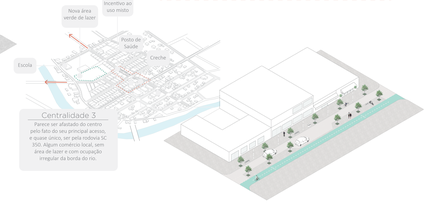
Estratégias para promover a caminhabilidade:

- Calçadas - faixa livre de no mínimo 1,50m;
- Mobiliário urbano - iluminação, arborização, bancos
- Fachadas ativas - deixar as ruas mais atrativas

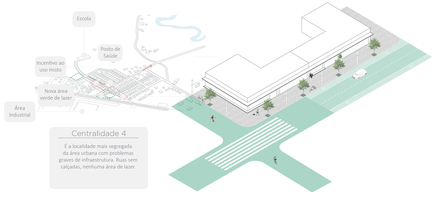
Centralidade 1
Centralidade localizada entre dois bairros, que são os com maior densidade populacional, depois do centro. Próximo ao centro, com boa infraestrutura e diversidade de usos.



Centralidade 2
Encontra-se próxima ao centro com acesso um pouco difícil devido a topografia. Nos últimos dez anos, teve aumento considerável do número de moradores e com isso aumentando a oferta de comércios para região.



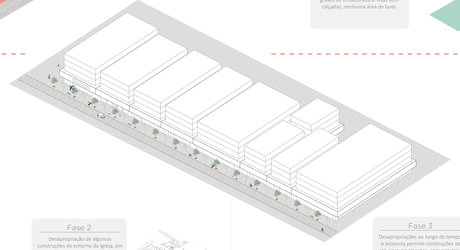
Centralidade 3
Parece ser afastado do centro, pelo fato do seu principal acesso, e quase único, ser pela rodovia SC 350. Algum comércio local, sem área de lazer e com ocupação irregular da borda do rio.

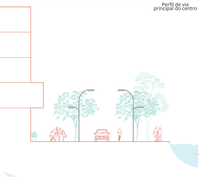


Centralidade 4
É a localidade mais segregada da área urbana com problemas graves de infraestrutura. Ruas sem calçadas, nenhuma área de lazer.

CENTRO

O centro da cidade de Ituporanga concentra atividades restritas, principalmente de comércio e serviços, o que Cândido Malta chama de comércio e serviço diversificado, com frequência menor que o comércio local, como lojas de roupas, entre outros.
A proposta para o centro inclui densificar de forma ordenada aumentando o número de moradias, para que aumente a circulação de pessoas em diferentes horários.
Propõem-se mudanças em etapas divididas em três fases:




Perfil de via principal do centro

Fase 1
Qualificação dos passeios, implantação de ciclovias, ciclofaixas e transporte coletivo.

Fase 2
Desapropriação de algumas construções do entorno da Igreja, em área de APP, com intenção de usar o espaço para promover a cultura.

Fase 3
Desapropriações ao longo do tempo. A proposta permite construções de até cinco pavimentos, com comércio no térreo.