

GEORGE ANDRÉ DE SOUZA

AS RELAÇÕES ENTRE A BR-101 E BIGUAÇU-SC

FLORIANÓPOLIS, MARÇO DE 2012

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO - CTC
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

GEORGE ANDRÉ DE SOUZA

AS RELAÇÕES ENTRE A BR-101 E BIGUAÇU-SC

Trabalho de Conclusão de Curso

Orientadora: Prof^a Elizabeth de Siervi

FLORIANÓPOLIS, MARÇO DE 2012

INTRODUÇÃO

O município de Biguaçu é um dos mais antigos do estado de Santa Catarina, fundado em 17 de maio de 1833, tem relatos da ocupação de açorianos desde 1748, graças ao porto de São Miguel e a água limpa encontrada. Após um surto de malária no final do século XIX essa ocupação se deu de forma tímida até a implantação da BR 101. A proximidade com a capital do estado e o fácil após a construção da BR, trouxe um crescimento habitacional para o município, além de indústrias e comércio que se fixaram próximos a estes acessos.

Entretanto esses dois fatores já citados e mais a falta de planejamento (haja vista que o primeiro plano diretor do município é de 2004) deixou o município pouco integrado, dividido pela BR-101 e fragmentados em bairros que usam apenas a BR como ponto de integração com o resto do território.

As consequências da implantação e depois duplicação da BR-101 vão além da via, de problemas de drenagem e de inundações; passam também por especulação imobiliária (que engessaram parte do município por décadas), ocupações desordenadas e loteamentos sem nenhuma fiscalização, resultando na malha viária municipal que temos atualmente, pouco contínua.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a minha família que tornou possível a realização desta graduação. Aos amigos que se fizeram presente nos momentos de dificuldade, em especial ao Eng Marcelo Rosa por seu apoio moral tão importante e Juliano Zimmermann por apoio técnico e ombro amigo.

Aos orientadores, primeiramente o prof^o Roberto Gonçalves e seus esforços para um olhar mais crítico sobre as relações criada entre arquitetura e sociedade; e o apoio da prof^a Elizabeth Siervi pelo seu apoio no desenvolvimento desse projeto.

O MUNICÍPIO

Biguaçu é um município brasileiro, do estado de Santa Catarina e situado na região da Grande Florianópolis, tendo como municípios vizinhos São José, Antônio Carlos, Tijucas, Governador Celso Ramos e São João Batista. Segundo o IBGE o município contava em 2010 com uma população de 58206 habitantes distribuídos em um território de 374 km². O início da ocupação do território por parte dos portugueses, data de 1749, onde os primeiros açorianos foram trazidos da ilha da Madeira e foram assentados em São Miguel da Terra Firme tornando-se freguesia em 1752. São Miguel foi a primeira fornecedora de água potável para os barcos que utilizavam a baía para atracar, fazendo a freguesia ganhar destaque na região, chegando a ser por caráter provisório a capital da Capitania de Santa Catarina quando Desterro foi invadida por espanhóis.

Os limites do território de Biguaçu, inicialmente eram formados pelos territórios de Antônio Carlos e Governador Celso Ramos, sendo assim controlava grande parte da Baía norte continental. Isso fez com que as relações comerciais com a capital da capitania fossem intensas nos anos de colônia e império, continuando pela velha república. Os principais produtos trocados nessa época eram os de origem animal, como leite, manteiga e queijos.

São Miguel começa a perder importância quando surtos de malária aparecem na região, fazendo o centro da vila ser deslocado para a foz do rio Biguaçu, mesmo com algumas divergências e troca de centralidade o município ganha em 1886 a definição do seu centro nas margens do rio de mesmo nome, Biguaçu.



Figura 1
Igreja de São Miguel da Terra Firme

São Miguel tinha uma implantação correspondente ao que a coroa portuguesa designava para suas colônias. A igreja defronte a uma praça que se estendia até o mar, esse exemplo foi repetido em varias freguesias do litoral de Santa Catarina, como Enseada de Brito e a própria Desterro. Com a mudança para a foz do rio, implantada por imigrantes alemães (família Born inicialmente) a praça não tem mais contato com a água, (agora rio serve para a agricultura), e a praça se torna o elemento central, ponto de partida para a malha viária atual do município.

Aos poucos a troca de transportes aquáticos por terrestres começa a transformar o território de Biguaçu e seu entorno, os caminhos das carroças começam a ser alargados dando lugar a vias de grande extensão. O novo centro de Biguaçu era cortado por uma via que ligava Florianópolis a Tijucas e a Blumenau. Esta via expandia a centralidade linearmente comportando hotéis e postos de gasolina, serviços voltados aos viajantes. Com o término da construção da ponte Hercílio Luz, esse tráfego se intensifica junto com a dependência à Florianópolis. Em 1928 já existia linha de viação entre Florianópolis e Blumenau, passando por Biguaçu e em 1947 já começa a circular ônibus urbano entre Biguaçu e Florianópolis.

A malha viária do município evoluiu a partir de uma praça central cortada por uma rua de importância regional (Florianópolis-Tijucas). Essa malha evoluiu até a década de 50, quando começou a ser implantada a BR-101. Já na implantação a BR-101 interrompe algumas ruas centrais do município fragmentando a malha viária existente e alterando a lógica de crescimento da cidade. A alteração não se dá apenas pela implantação, fragmentando a malha original e criando novo eixo de desenvolvimento, mas também implantando uma via que não se comunicava com a cidade. A rodovia antiga que cortava a praça central era incorporada pela malha do município, já a BR com sua altura considerável do solo destacando-a das outras vias também em função às altas velocidades não permitam uma comunicação entre a cidade e a via.



Figura 2
Praça central de Biguaçu, década de 30

A BR 101

Em 1937, surge o plano do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER), no qual havia idéia de duas rodovias longitudinais, sendo uma pelo interior e outra pelo litoral do País. Com Este plano surge o projeto de uma rodovia litorânea dando origem da história da BR 101.

No novo plano rodoviário de 1944, a BR 101 apresentada como rodovia longitudinal de Santa Catarina, que apresentava uma extensão de 699 km, e seu traçado passaria por Curitiba, Joinville, Blumenau, Florianópolis, Santo Amaro, Gravatal, Tubarão Criciúma, Praia Grande e Torres, Tendo como objetivo interligar as capitais e servir a região carbonífera.



Figura 3
Mapa do Brasil com destaque a BR 101

Foi nos Planos nacionais de Viação dos anos de 1951 e 1956 que a BR 101 ainda chamada de BR cinco, apresentava um traçado entre as cidades de Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre. Aprovada pela lei nº 4592 de 29 de dezembro de 1964 surge a BR 10, enquadrada tecnicamente como rodovia longitudinal com extensão de 4.085 km, tendo seu traçado entre as cidades de Natal, João Pessoa Recife, Maceió, Aracajú, Alagoinhas, Itabuna, Vitória, Campos, Niterói, Rio de Janeiro, Mangaratiba, Angra dos Reis, Caraguatatuba, Santos, Iguape, Antonina, Joinville, Itajaí, Biguaçu, Palhoça, Tubarão e Osório.

Em Fevereiro de 1967, através do decreto lei nº 142 ocorrem algumas alterações no traçado, aumentado para 4114Km de extensão total da via que ratificou a necessidade e serviu para a realização da obra. A Br 101 tem sua importância justificada através dos 465,9 Km que cruzam o Estado de Santa Catarina, fazendo a ligação entre os estados do Paraná e Rio Grande Do Sul. Além da ligação entre a cidade de Osório no Rio Grande do Sul a cidade de Touros no Rio Grande do Norte.

Em Natal, Rio Grande do Norte a BR101 corta a capital do estado, e a cidade incorpora a rodovia a sua malha viária, não temos a impressão de “muralha” que temos nas cidades de Santa Catarina. Na capital potiguar a cidade se desenvolve absorvendo a BR 101 a sua malha e amenizando o impacto da implantação desastrosa.

A passagem de pedestres na BR 101 é uma constante, já que a via corta o interior de várias cidades. Para facilitar a travessia de pedestres são criadas passarelas, contudo as passarelas são muito altas e quando em rampas tem inclinações muito dramáticas. Os desenhos dessas passarelas são dos mais variados possíveis, de escadas, rampas com muitas trocas de direção, com péssimos acessos, Há casos que as passarelas são tão inacessíveis que um percurso de 15 m passa para mais de 200 metros na passarela. Algo pouco visto no sul, mas bastante utilizado no nordeste do País são desaceleradores de tráfego, como quebra molas. A via de concreto com quebra molas existe em Pamamirim, próximo de Natal, cerca de 2Km cruzando o centro de uma cidadezinha é possível observar a passagem de pedestres nessa área sem problemas.



Figura 4
BR 101 em Natal-RN

Uma Rodovia que cruza todo o litoral de um país multi cultural como o Brasil sofre algumas adaptações regionais e se adequa, em alguns casos, ao cotidiano dos moradores. Embora durante a sua implantação das décadas de 60 e 70 tenha sido bastante rígida, com a duplicação nas décadas de 90, 00 e 10, a implantação BR 101 tenta se adequar melhor aos municípios que corta.

O MUNICÍPIO E A BR-101

Biguaçu começa a ser cortado Pela BR-101 na década de 50, inicialmente uma estrada de barro que sobrepunha a estrada antiga que ligava Florianópolis a Tijucas e a estrada que ligava Biguaçu a São Miguel. No caso de São Miguel a BR-101 tornou-se o único caminho de acesso a este bairro histórico. No início da construção, ainda sem asfalto, há relatos de moradores que utilizaram essa via para ter acesso ao balneário de São Miguel e ao bairro de Tijuquinhas. Relatam que podiam vir andando ou de bicicleta no novo caminho que era mais curto que o antigo.

Com o asfalto a permanência de pedestres e ciclistas na via se torna insustentável, a velocidade dos carros, a via simples, a extensão e fluxo de veículos não deixaram espaço para outro veículo a não ser carros.

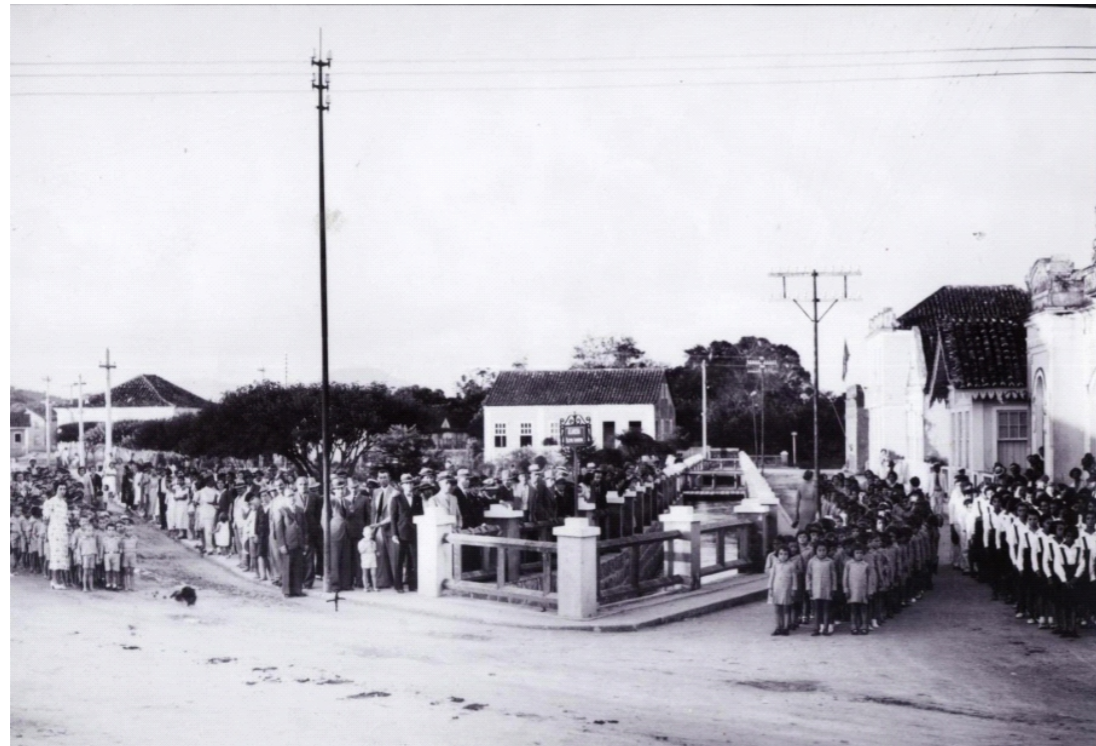
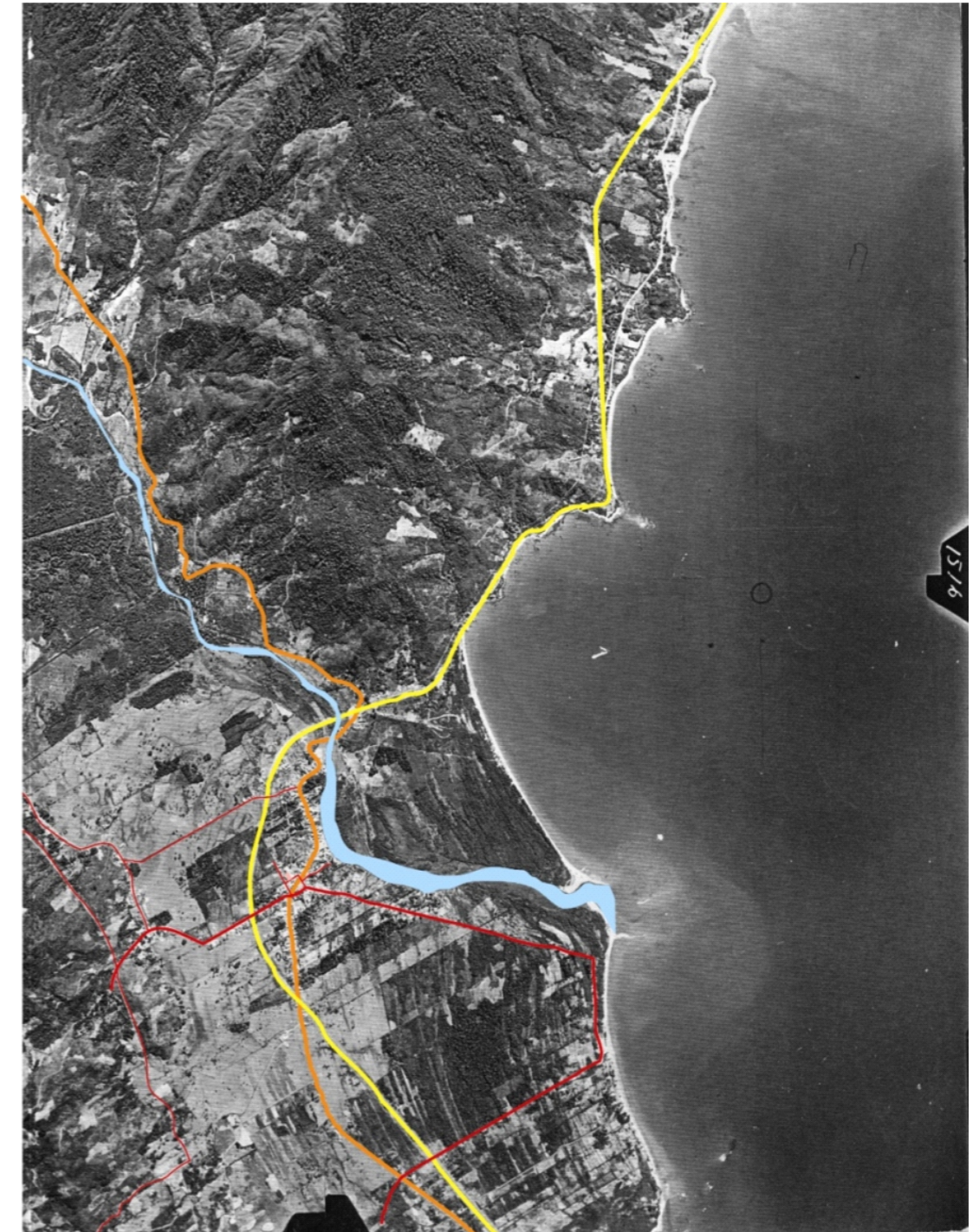


Figura 5
Praça de Biguaçu, final da década de 50



- BR 101
- Estrada Velha, Florianópolis Tijucas.
- Ruas locais cortadas pela BR 101.

Figura 6
Foto aérea de Biguaçu-1958

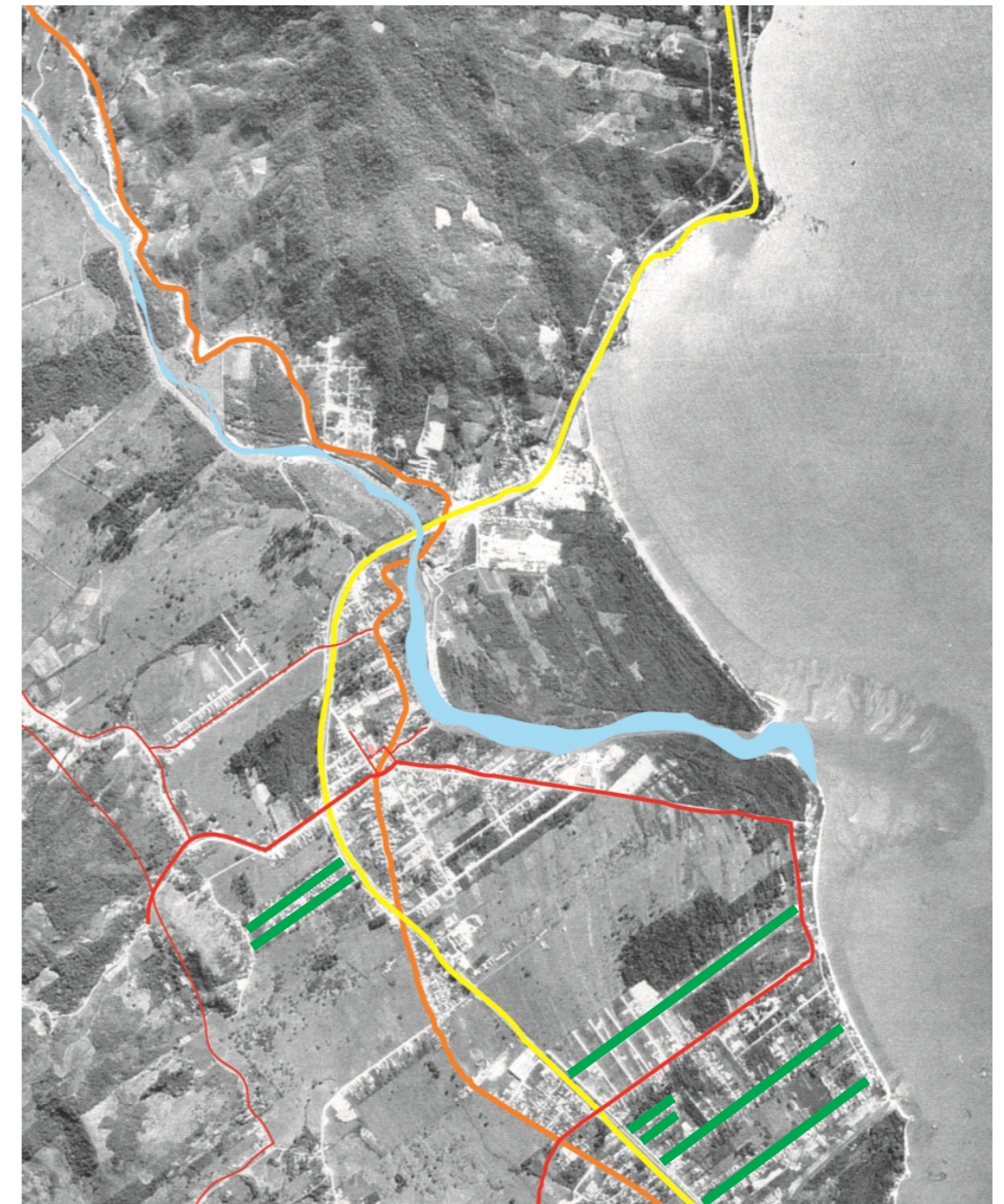
No centro do município a BR-101 se torna uma barreira, a dificuldade de atravessar a pista e a total falta de acesso dos pedestres a estruturas que facilitariam a travessia tornaram os atropelamentos uma constante nas cidades cortadas pela BR-101. Além de ser uma barreira para os pedestres, a BR-101 também foi uma barreira para as águas pluviais, após sua implantação grandes áreas do município de Biguaçu sofreram com alagamentos por falta de um projeto de melhor de drenagem. A BR-101 represava toda a água, tendo poucos canais de drenagem, evitando que essa água escoasse para o mar. Após a duplicação foi amenizado, mas ainda não é o ideal em alguns locais.

Os problemas descritos acima são reflexos da implantação despreocupada da BR-101 em relação aos municípios que corta. No caso de Biguaçu a BR destrutura o sistema viário local da época, cortando várias ruas importantes para a articulação dos bairros e forçando o traçado linear sobre a cidade radial. Esta via federal redivide a cidade já dividida pelo rio, e o centro fica limitado entre a BR-101, o rio Biguaçu e o mar.

Com o passar dos anos as novas vias que surgem, ora loteamentos legais ora ilegais, ligam-se somente a BR-101, não se comunicando entre si ou entre vias já existentes do município. Isso se dá por causa do aumento da dependência com a capital catarinense, agora com um acesso mais fácil e rápido, e pela falta de acesso local ao centro do município de Biguaçu, já que as glebas de terra mais próximas ao centro servem ao capital especulativo até hoje.

A estrada antiga, que ligava Florianópolis a Tijucas, perde sua importância dentro do município, os hotéis fecham, o comércio decai. Com isso o município começa a direcionar as atividades comerciais para a BR-101 e com isso sofrendo sensíveis modificações em seu traçado. A outra margem da BR-101, entre os morros, rio e BR-101, também começa a ser mais ocupada por moradias. A maioria dos moradores trabalha em Florianópolis ou São José e apenas dormem em Biguaçu, caracterizando assim bairros dormitórios. Embora Biguaçu dependa de serviços de Florianópolis, o município também tem seu comércio em desenvolvimento, pois este já comercializava os produtos agrícolas e três Riachos (antigo distrito em Biguaçu) e atendia aos novos municípios de Governador Celso Ramos e Antônio Carlos. Mesmo com a estrutura do município se fragmentando, o centro conseguiu manter suas funções e resistir às mudanças de acesso.

Figura 7
Desfile cívico em um fragmento da Estrada Velha, agora sem a importância regional



- BR 101
- Estrada Velha, Florianópolis Tijucas.
- Ruas locais cortadas pela BR 101.
- Ruas locais criadas após a instalação da BR 101.

Figura 8
Foto aérea de Biguaçu-1972

Com a duplicação da BR-101, os municípios próximos a esta via ganham mais investimentos públicos e privados, os acessos a BR-101 são mais constantes, viadutos facilitam os retornos e diminuem os acidentes de trânsito, os problemas de drenagem são amenizados em alguns pontos, mas a barreira física é mais visível. São José se verticaliza dramaticamente, empresas de grande porte se instalam nas margens da BR-101 e os municípios ganham um novo impulso de desenvolvimento. Porém a que preço? Dificuldade de mobilidade dentro das cidades, excesso de carros em horários definidos, transportes público não integrado, que atendem deficientemente a população. As problemáticas se somam e está em plena expansão via BR-101 norte.

Biguaçu começa a se verticalizar como São José começou há 10 anos, a “ferida” da BR-101 ainda não foi fechada e outro problema se sobrepõe, a ocupação desordenada e em alta densidade. Glebas de terra que durante anos impediram o desenvolvimento do município começam a ser desmembrada, a prefeitura terá nova sede impulsionando o desenvolvimento de uma nova área interligando bairros mais facilmente.

Uma alternativa apresentada pelo Governo Federal para diminuir o tráfego na BR-101 é um desvio para os caminhões começando em Tijucas e indo até Palhoça, deixando o trecho de BR dentro de Biguaçu para circulação regional. O governo do estado também apresentou proposta de uma via paralela a BR-101, a PC3, porém até hoje nunca foi concluída, apenas alguns poucos trechos que não se comunicam.



Figura 9
Biguaçu entre BR 101 e Rio Biguaçu

O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

A região da Grande Florianópolis é compreendida pelos municípios de Florianópolis, São José, Palhoça, Biguaçu, Santo Amaro da Imperatriz, Antônio Carlos, Governador Celso Ramos, Águas Mornas e São Pedro de Alcântara, conta também com uma expansão da sua influência que engloba mais os municípios de Alfredo Wagner, Angelina, Anitápolis, Canelinha, Garopaba, Leoberto Leal, Major Gercino, Nova Trento, Paulo Lopes, Rancho Queimado, São Bonifácio, São João Batista e Tijucas. Desses todos apenas três são cortados pela BR 101, que são Palhoça, São José e Biguaçu.

Após a duplicação da BR 101, o litoral catarinense, especificamente a região da grande Florianópolis, demonstrou um crescimento bastante significativo. o município de São José sofreu, e sofre, um processo de verticalização intenso em seus bairros contando com a maior densidade populacional, cerca de 1860hab/m²; Palhoça tem o maior crescimento econômico da região e Biguaçu também se destaca em crescimento econômico e populacional.

Aos poucos a região da Grande Florianópolis vai ganhando novas centralidades, posteriormente o centro de Florianópolis abrigava quase todos os serviços mais específicos, assim como o comércio especializado e as grandes redes varejistas. Atualmente esses serviços se distribuem por toda a região e principalmente nas novas centralidades que mais se destacam, como o caso do Kobrasol, Campinas, Barreiros, Estreito e Capoeiras.



Figura 10
Região da Grande Florianópolis, Scs e BRs

Antes mesmo da duplicação da BR 101 ou a formação de novas centralidades já se pensava em um caminho alternativo a BR, nascia as primeiras ideias para a PC3 (Perimetral continental 3). Esta via foi inicialmente idealizada no final da década de 60, seu primeiro desenho sobre o sítio foi feito em 1976 quando foi criado um plano diretor para a grande Florianópolis. Deveria ligar Biguaçu São José e Florianópolis, encurtando o tempo de viagem entre esses municípios. Contudo a Pc3 nunca foi concluída, alguns pontos chegaram a ser construídos em Florianópolis, mas sem interligação entre eles. Em São José foi construída a Avenida das Torres (Parte do projeto da Pc3) mas tem caráter somente local, não integrando os municípios vizinhos.



BR 101
Pc3

Figura 11
Foto aérea de parte do município de São José

Atualmente o que se discute em relação a essa região é o desvio da BR 101, inicialmente com um projeto de 176km, o anel rodoviário pretende diminuir o tráfego pesado por dentro dos municípios e interioriza-lo com esse desvio. Com isso os trechos de BR 101 que passam em parte de Biguaçu, São José e Palhoça, passam a atender mais as necessidades regionais diminuindo o fluxo de veículos e assim os congestionamentos.

Biguaçu é o município da Grande Florianópolis e que mais sofre influência em sua malha viária da rodovia federal, parte da ligação dos bairros se dá quase que exclusivamente pela BR, um problema antigo e até então sem propostas de soluçona-lo.

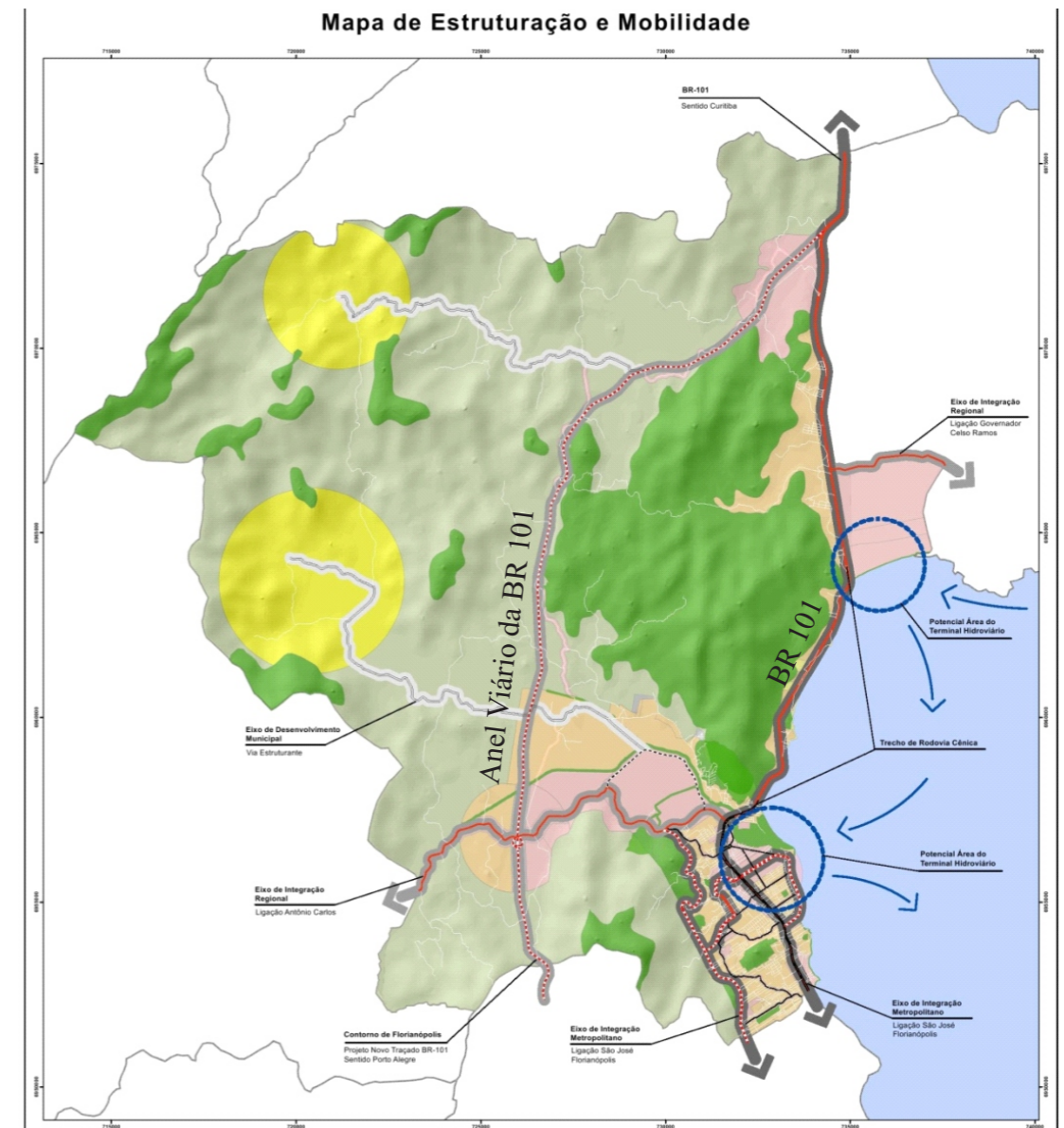


Figura 12
Anel rodoviário da BR 101

BIGUAÇU ATUALMENTE

Após a duplicação da BR 101 o município sofreu um crescimento populacional que continua em ritmo acelerado, em 1996 o município contava com uma população de 39.927 hab, data em que era finalizado a duplicação do trecho até a via expressa. Em 2007 já contava com uma população de 53.444 hab, um crescimento de mais de 33% em 10 anos enquanto o estado de Santa Catarina cresceu menos de 16%. Atualmente o município de Biguaçu conta com uma população de 58.206 hab, crescendo de 2007 a 2010 mais de 8% .



Figura 13
Crescimento Populacional IBGE

A principal atividade econômica do município são os serviços, seguido das indústrias. No setor industrial Biguaçu se destaca a fabricação de plásticos, no município são produzidos embalagens plásticas para varias empresas nacionais e internacionais.

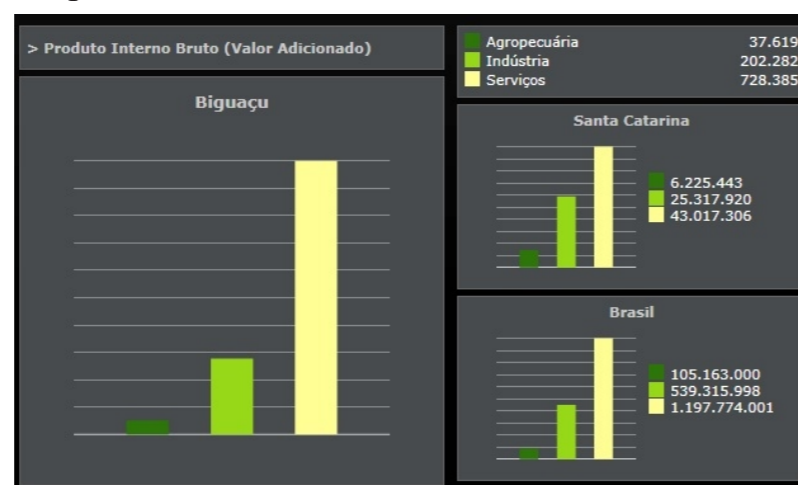


Figura 14
PIB IBGE

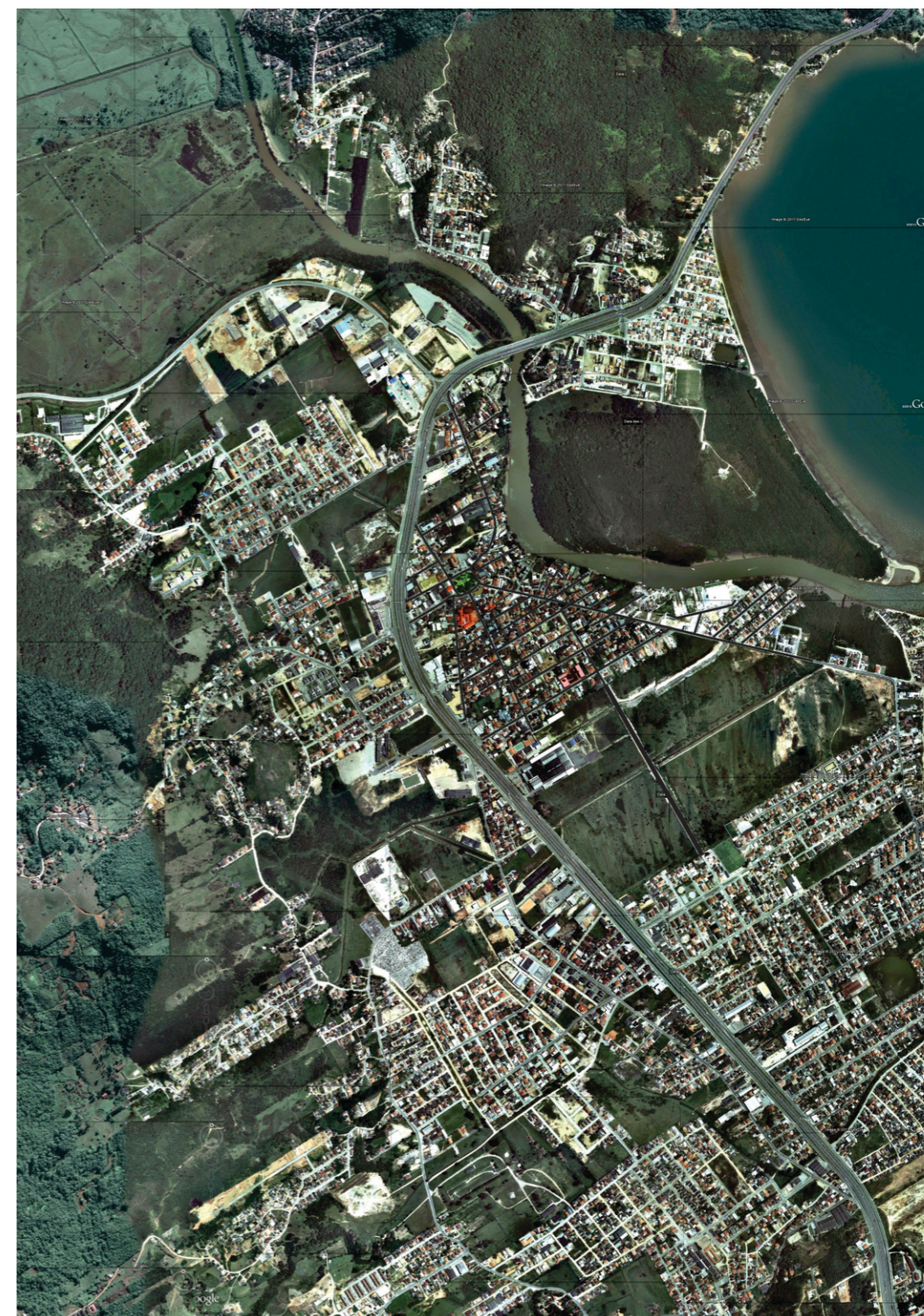


Figura 15
Foto aérea Biguaçu- 2010

O município de Biguaçu sofre forte influência dos maiores centros vizinhos, como KobraSol, Campinas, o centro de Florianópolis, Barreiros, Estreito e Capoeiras. E influência municípios menores, como Antônio Carlos e Gov. Celso Ramos.



Figura 16

Mapa Regional de polarização

O crescimento populacional e a intensificação comercial e social com as cidades vizinhas (graças a facilidade de acesso), deixou a situação da cidade com a BR ainda mais drástica, atualmente existem apenas 3 viadutos na área central e uma passarela de pedestres. Os viadutos são as únicas ligações de carros e parte dos pedestres entre os dois lados da mesma cidade, trazendo alguns conflitos para se circular na município. Outro problema com essa situação é o transporte urbano, o município conta com apenas uma linha circular, a maioria dos bairros são atendidos com linhas que vão até Florianópolis.

A locação desses viadutos de nada atendem as necessidades de ligação da cidade, estão implantados devido a distâncias e cálculo de fluxo para retornos. A única passarela nesse trecho já parece não obedecer cálculo algum de ergonomia ou conforto, com inclinações que ultrapassam os 30% acaba sub-utilizada.



Figura 17
Única travessia de pedestre prevista para a área central de Biguaçu

O plano diretor de 2009 pouco, ou quase nada discute essa problemática, trata cada lado da BR separadamente mantendo a diferenciação de desenvolvimento que já existe entre elas, como na maioria dos municípios cortados pela BR. Itapema é um caso drástico desta diferenciação, as edificações erguem-se praticamente coladas a BR e a outra margem da rodovia não há construções nem vias. Camburiú chegou a se dividir politicamente criando o município de Balneário Camburiú.

O PROJETO

Analisando o plano diretor e considerando os estudos feitos e já mencionados aqui, o presente projeto preocupa-se em evitar a polarização da cidade em apenas uma margem da BR 101. Entende-se que para tal é necessário rever a malha viária da cidade e propor alterações que aumentem as conexões e a transposição a essa barreira imposta à cidade desde a década de 60.

Estudando a malha viária anterior a implantação da BR no sítio, é possível observar quais mudanças imediatas a BR impõem para a cidade. As ruas cortadas pela rodovia eram parte da expansão do núcleo central do município, partiam linearmente pela planície sem bifurcações como é possível observar na figura 6. Com a limitação da BR uma malha se desenvolve próximo ao núcleo central, as ruas que foram cortadas fazem parte dessa malha na margem banhada pelo mar, na outra margem as ruas pouco se desenvolvem, figura 8. Nesta mesma figura é possível observar também a malha que se origina a partir da BR 101, utilizando esta rodovia como único acesso.

ZIR3- Zona de interesse residencial 3

Tem por objetivo destinar prioritariamente ao uso residencial e serviços correlatos de apoio a atividade predominante, limitando o adensamento, baseado no dimensionamento das redes de infra-estrutura urbana, do sistema viário e configuração da paisagem. Prevê até 6 pavimentos, TO de 55% e IA 3,0

ZMD- Zona mista diversificada

Tem por objetivo concentrar atividades de uso misto e diversos de natureza comercial, prestação de serviços, indústrias de médio e grande porte de baixo impacto ambiental e outros compatíveis, toleráveis ou admissíveis ao longo da BR 101 e SC 408, dada a sua localização estratégica na Região e as boas condições de acessibilidade. Prevê até 8 pavimentos, TO de 65% e IA 3,9

ZCC- Zona corredor comercial

Tem por objetivo concentrar atividades de comércio e prestação de serviço ao longo das vias coletoras com condições de acessibilidade, criando-se corredores nas ruas dos bairros, descentralizando-se as atividades comerciais. Prevê até 8 pavimentos, TO de 70% e IA 4,2

ZCH- Zona central histórica

Tem por objetivo manter a Área Central da Cidade preservada, incentivando a instalação de atividades comerciais e de prestação de serviços, podendo receber intervenções e projetos de renovação, qualificação ou reestruturação urbana. Prevê até 8 pavimentos, TO de 50% e IA 3,6

ZIR1- Zona de interesse residencial 1

Tem por objetivo destinar prioritariamente ao uso residencial e serviços correlatos de apoio a atividade predominante, sendo nesta Zona permitido maior adensamento, baseado no dimensionamento das redes de infraestrutura urbana, do sistema viário e configuração da paisagem. Prevê até 10 pavimentos, TO de 50% e IA 4,8



Figura 18
Volumetria do plano
diretor de 2009

ZMC2- Zona mista central 2

Tem por objetivo implantar uma nova área central, destinada ao uso comercial, prestação de serviço e institucional, complementada pelo uso residencial e áreas de lazer, devendo na mesma, ser implantada infraestrutura e sistema viário que viabilize maior adensamento.
Prevê até 13 pavimentos, TO de 65% e IA 5,2

ZMC1- Zona mista central 1

Tem por objetivo implantar uma nova área central, destinada ao uso comercial, prestação de serviço e institucional, complementada pelo uso residencial e áreas de lazer, devendo na mesma, ser implantada infraestrutura e sistema viário que viabilize maior adensamento.
Prevê até 20 pavimentos, TO de 40% e IA 4,8

Nas figuras 18 e 19 simula-se as definições de menor lote e máxima ocupação indicadas pelo plano diretor de 2009, verificando um adensamento em áreas hoje desocupadas. Pode-se observar também a intenção de criar uma nova centralidade no município que, mais uma vez, não se estende além a rodovia.

As áreas ZMC1 e ZMC2 são destinadas a criação de uma nova centralidade no município, destinada inclusive para uso institucional (já existindo projeto da nova prefeitura na área). Embora os objetivos descritos dessas áreas ressalte áreas de lazer, o plano não especifica quais e onde devem ser implantados.

-  Residência
-  Comércio
-  Industria
-  Institucional
-  Terreno baldio
-  Terreno ocupado

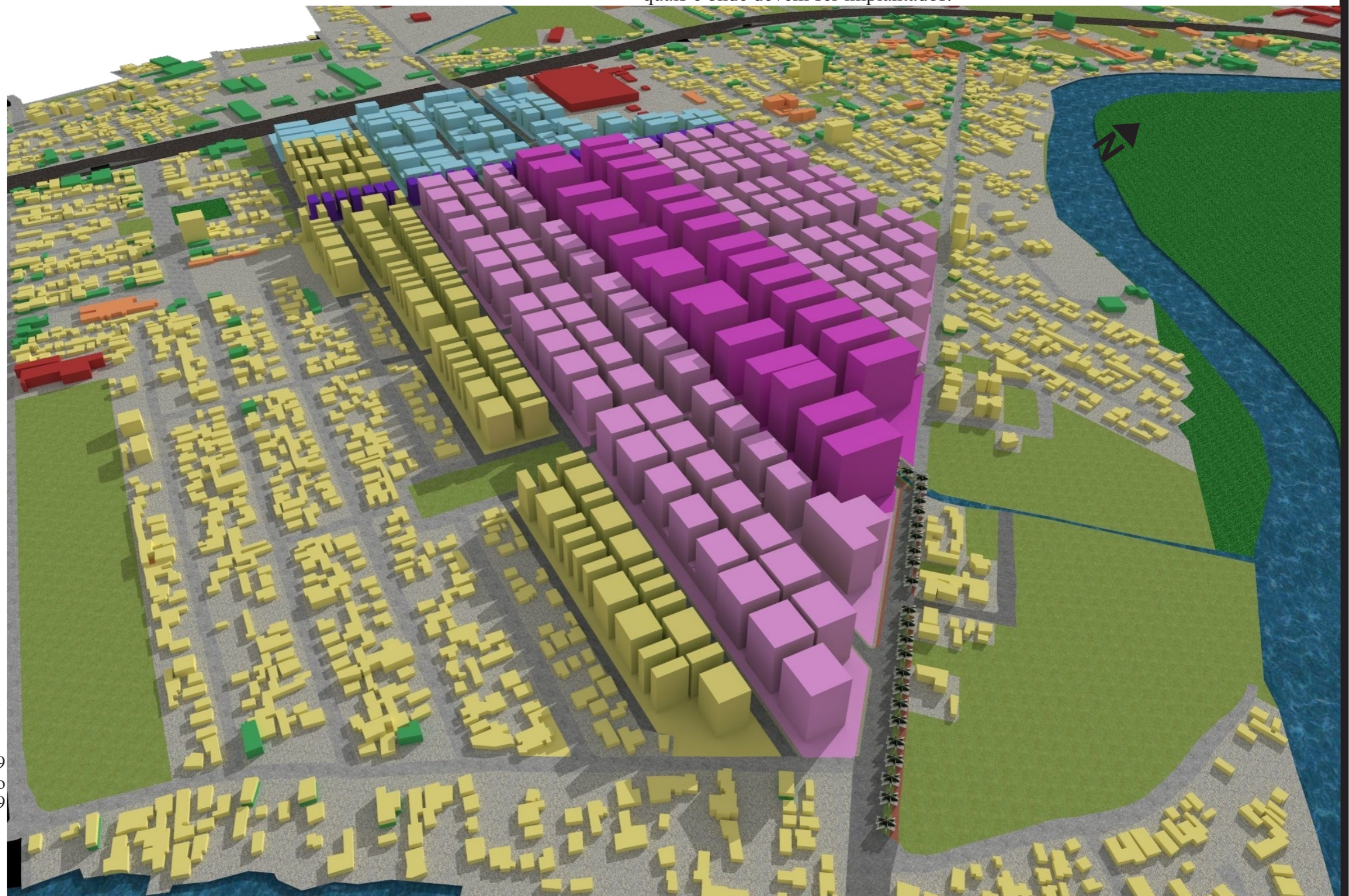


Figura 19
Volumetria do plano
diretor de 2009

A REESTRUTURAÇÃO DA MALHA

O plano diretor reserva um tipo específico de urbanização para as margens da BR e da SC que cortam o município, esse tipo de proposta acaba criando uma dificuldade maior de relacionamento entre os dois lados do município. Para cidades que se desenvolvem em uma área com maior possibilidade de expansão, a proposta de colocar comércios atacadistas e distribuidoras focando no fácil acesso é bastante utilizada nos planos diretores, porém no caso de Biguaçu que está limitado pelo triângulo, BR, Rio e mar; esta proposta acaba aumentando a segmentação entre os dois lados.

Prevendo a criação de uma nova centralidade, demonstrada pela verticalização maciça da área determinada para esse centro, faz-se necessário a expansão dessa nova centralidade para o outro lado da rodovia, fomentando assim o desenvolvimento dessa outra área também.

Essas foram algumas das percepções que foram levadas em consideração para propor o projeto apresentado.



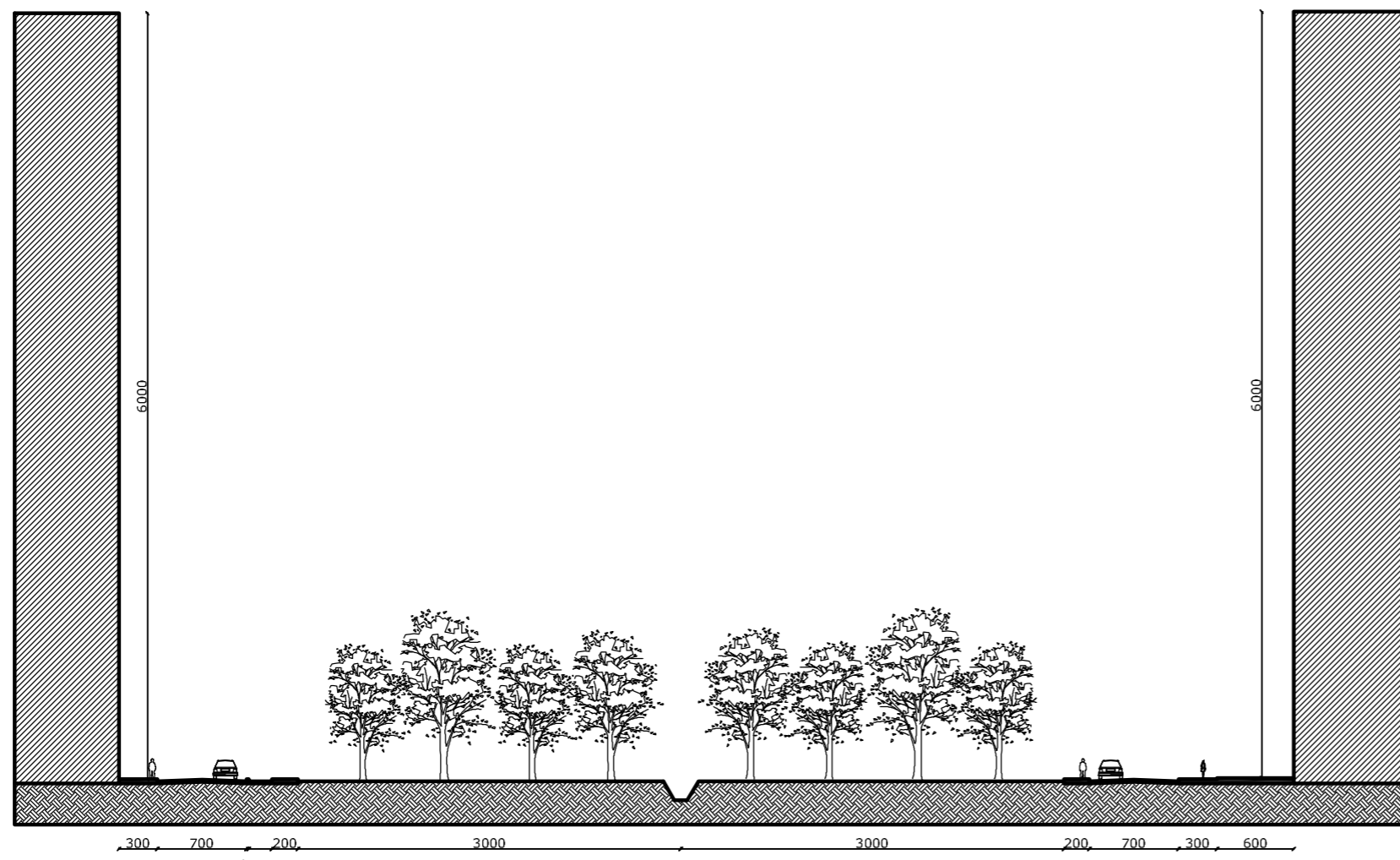
Retomar a ligação das antigas ruas cortadas pela BR 101 se faz necessária para uma integração da malha central do município e recomunicação com o outro lado da cidade. Essas ruas tem caráter urbanizadoras visto que partem do centro da cidade, região mais desenvolvida.

Para comunicar a nova área central a malha viária existente propõe-se uma via de cruzando as vias principais já existentes, uma avenida aproveitando o traçado do córrego existente no sítio. Essa avenida ocorrendo a verticalização prevista pelo plano e se estendendo até o outro lado da cidade, além da BR 101.

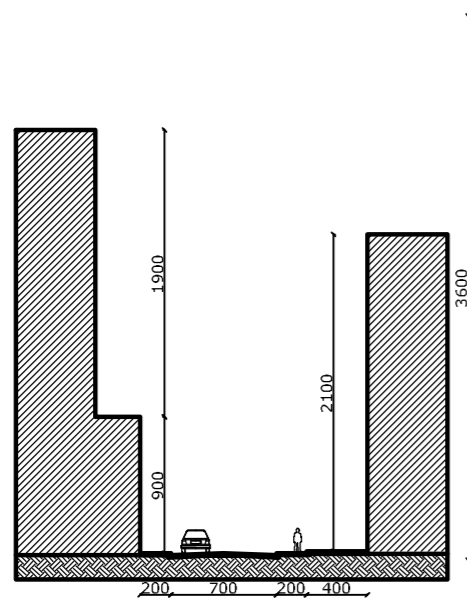
O parque central a essa avenida servirá como um primeiro canal de religação dos morros que circundam a cidade, até o rio. Com o desenvolvimento urbano e depois a BR 101 essa ligação se perdem, recria-la e trazer a fauna e a flora tão diversificada existente nos morros, até o novo centro da cidade. Além disto é visível no município a necessidade de áreas de caminhadas adequadas, é comum encontrar munícipes se exercitando nas margens da BR ou em uma avenida central que atualmente tem um fluxo de veículos reduzido.

- BR 101
- Via Coletora
- Via Arterial
- ■ ■ Segunda Ponte
- Área de Parque
- Áreas de preservação permanente

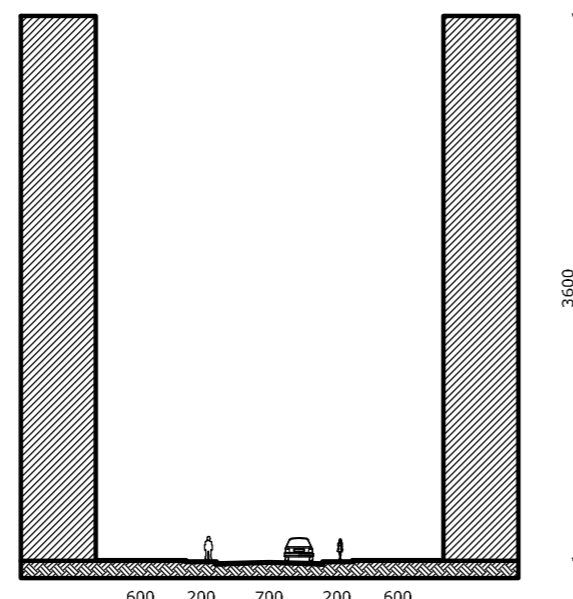
Figura 20
Mapa esquemático das principais vias centrais



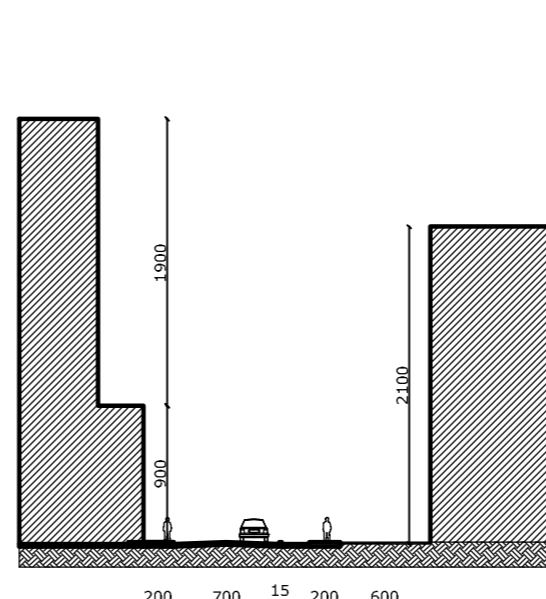
Corte da AV com o parque
ESC 1:500



Corte de via local
ESC 1:500



Corte de via local
ESC 1:500



Corte de via coletora
ESC 1:500

No projeto a Avenida que limita o parque é classificada como uma via arterial. A função inicial no projeto é fazer uma ligação direta entre os dois lados da BR. Entretanto a longo prazo, e com o desenvolvimento regional, espera-se que a Pc3 (perimetral continental 3) seja concluída e aí esta avenida se ligue a Pc3 sendo mais um ponto de acesso ao município. Outro ponto de desenvolvimento desta via é sobre o rio Biguaçu, criando assim uma segunda ponte no município sobre este rio. Atualmente a única ligação entre as duas margens é a ponte que é parte da BR 101.

Parte integrante das ruas coletoras as cicloviárias disponibilizam espaço exclusivo para bicicletas, atualmente este meio de transporte é bastante usado na cidade mesmo sem cicloviárias. Com o desenvolvimento do município e o aumento de tráfego de veículos as relações entre motoristas e ciclistas tendem a ser conflituosas e tentando minimizar esta situação, além de ciclovia nas vias arteriais, as coletoras (bem mais numerosas que as arteriais no município) também terá essa faixa exclusiva.

Além de pistas de caminhadas e infra-estrutura voltada para o lazer na área do parque, esse espaço verde também servirá de drenagem, atualmente esta área é uma grande pastagem, drenando uma quantidade significativa de águas pluviais. A criação do parque garante que parte desta água ainda seja absorvida e cria também uma área de transbordo do córrego, evitando maiores danos nos dias de tormenta



Figura 21
Situação atual da área
para o novo centro

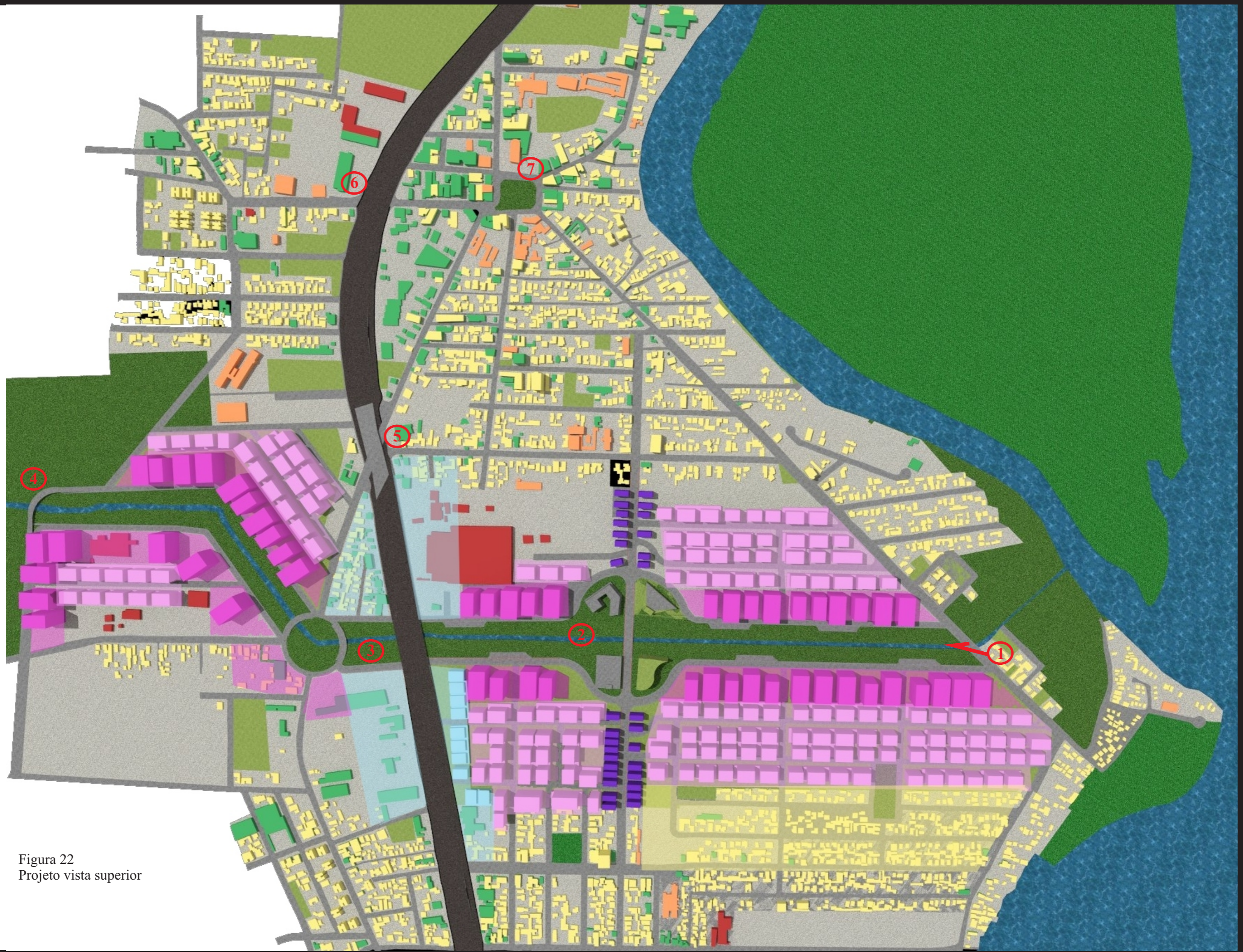


Figura 22
Projeto vista superior



Figura 23
Vista do parque em direção ao Rio e mar.



Figura 24
Início do parque.

Na Imagem número 2 aparecem 4 volumes diferenciados, ali está o novo centro, um construção é para a nova prefeitura e suas secretarias, outra para um teatro e espaço para ensaios e apresentações já que o município conta com uma banda sinfônica municipal. Uma outra construção é para um ginásio de esporte e área para o centro de artes marciais, o município mantém aulas regulares de Caratê, Judo e jiu-jitsu; e outra construção para fórum e delegacia para atender toda a comarca.

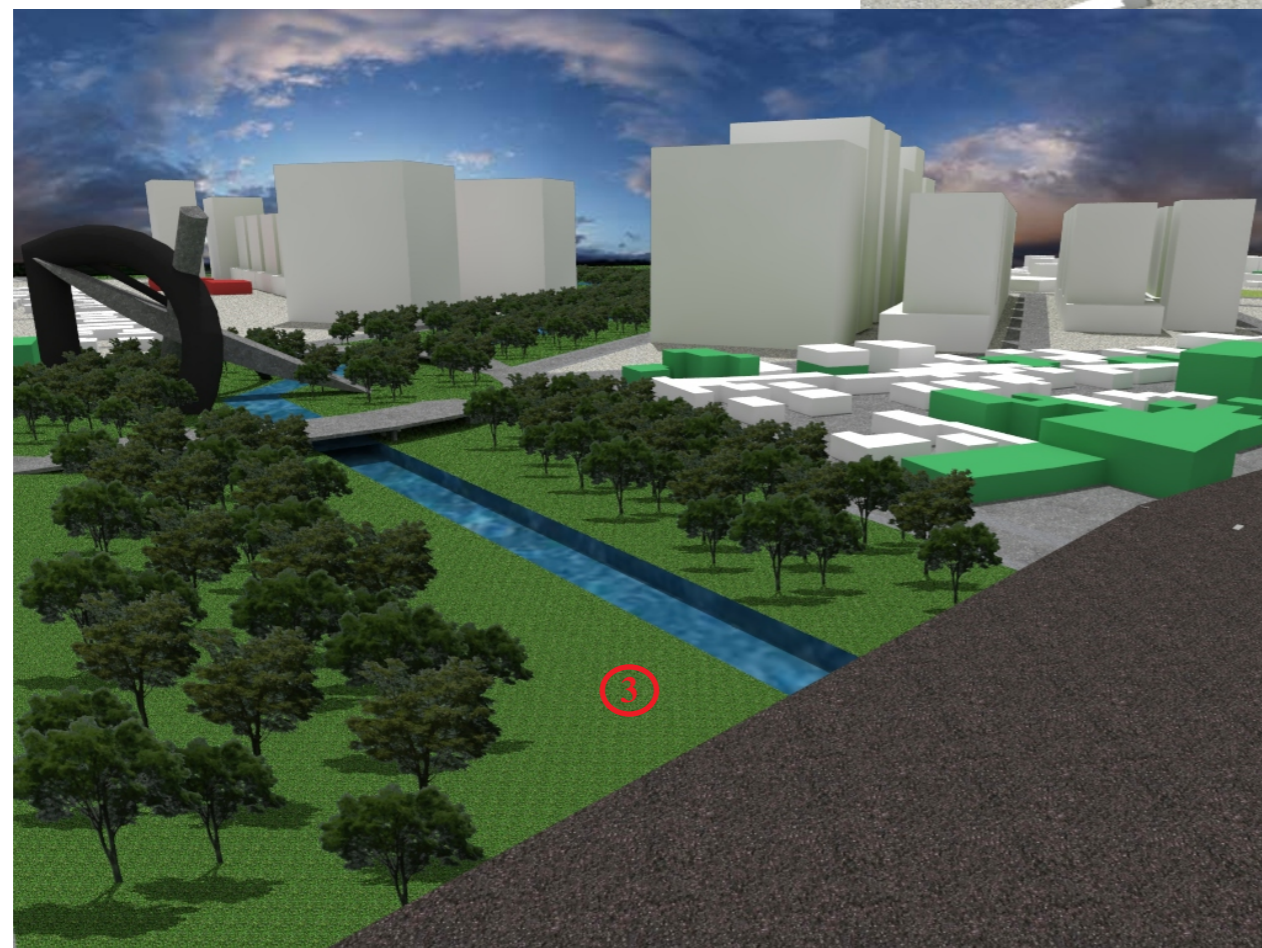


Figura 25
Nova área central.

Figura 26
Chegada do parque do outro lado da BR-101



Figura 27
Visão sobre a BR 101, olhando para a rótula



A rótula é o ponto de encontro do parque com as vias existentes do outro lado da BR-101. É possível perceber que onde o parque passa a rótula é elevada, permitindo assim a passagem de animais terrestres sem serem atropelados e permitindo também uma ligação contínua da área verde. O elemento «rótula» lembra o início da urbanização da cidade, quando as ruas partiam de uma praça central que funcionava, e ainda funciona como uma rótula.

A praça central, a rótula e o novo centro formam um triângulo na malha viária colocando a BR 101 no centro dessa configuração, diminuindo assim a o caráter de periferia que a proximidade com a BR acaba impondo. No centro da rótula há uma escultura abstrata abrindo portas para instalações artísticas em toda a extensão do parque.

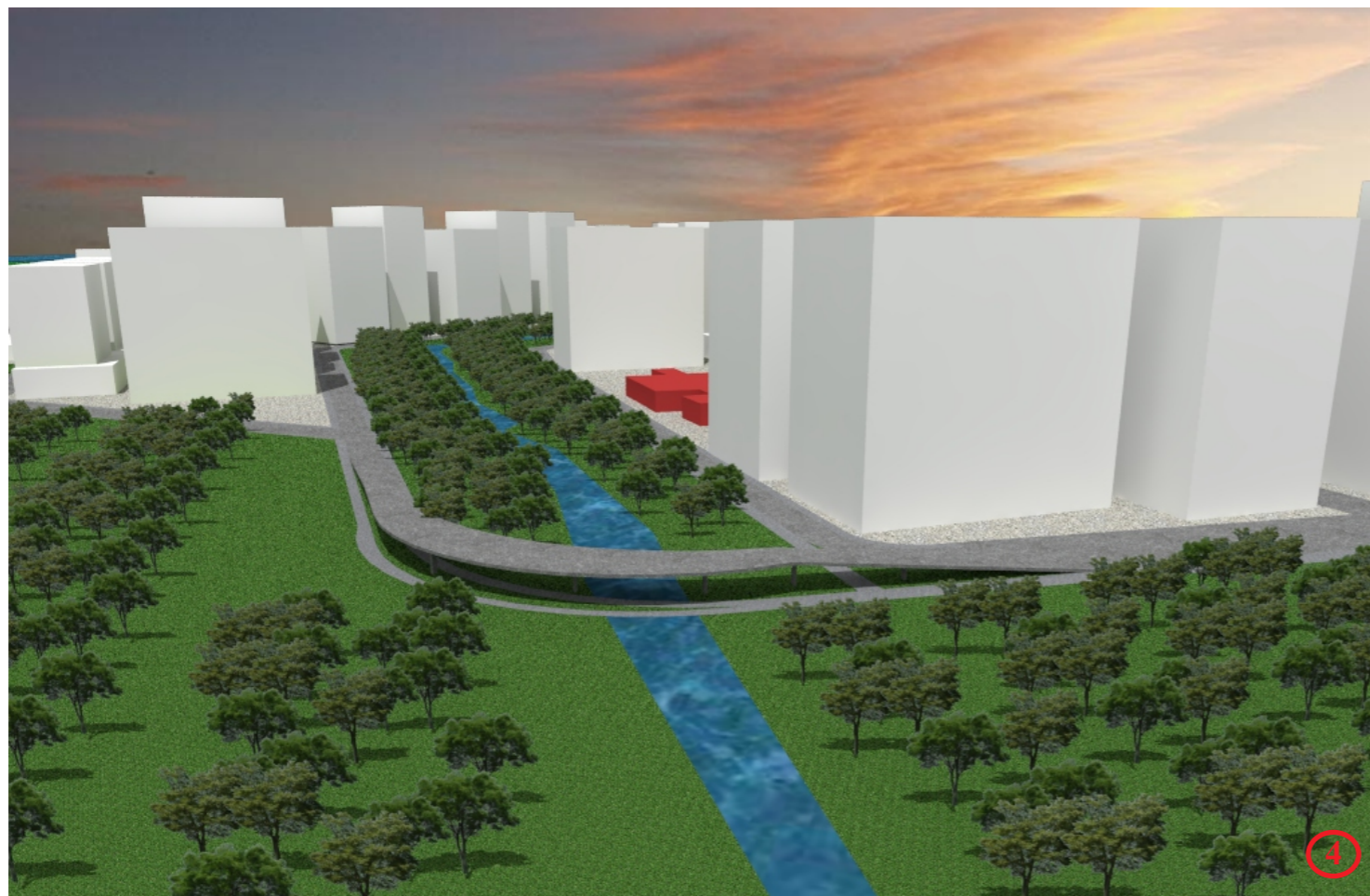


Figura 28
Final do parque chegando na APP



Figura 29
AV Marcondes de Mattos atualmente



Figura 30
Previsão do plano para a AV Marcondes de Mattos



Figura 31
Reconecção da AV Getúlio Vargas



Figura 33
Reconecção da AV Getúlio Vargas



Figura 32
AV Getúlio Vargas situação atual



Figura 34
Reconecção da AV Getúlio Vargas



Figura 35
Rua Velha, Atual Cônego Rodolfo atualmente



Figura 36
Reconecção da Rua Velha, Atual Cônego Rodolfo



Figura 37
Reconecção da Rua Velha, Atual Cônego Rodolfo

CONCLUSÃO

O Município de Biguaçu desenvolve-se consideravelmente após a construção da BR-101, o entanto paga o preço da má implantação da rodovia até hoje. Muitas foram as vidas perdidas por um simples «atravessar» a via, muitos foram os bens perdidos pelo dique que a BR formava após grandes tormentas. A duplicação da via trouxe um desenvolvimento ainda maior para o município e com o aumento da quantidade de pistas dificultou mais ainda a ligação entre os dois lados da cidade. Essa problemática é observada em varias cidades cortadas por vias de tráfego pesado.

Nos planos diretores dessas cidades se faz necessário a observação dessa segmentação e de propostas que tratem essa problemática além de um plano de ocupação do solo. No caso deste trecho da BR-101, com o desvio do anel viário, espera-se maior flexibilidade dos órgãos federais para minimizar o impacto da via no território. Em outros casos resta esperar do poder público, ora estadual ora federal, maior sensibilidade na implantação de infra-estrutura desse porte. As conseqüenciais desses projetos aparece com os anos, mas as soluções, se tratando de urbanismo, pode demorar décadas para serem percebidas.

DADOS BIBLIOGRÁFICOS

Sites:

[HTTP://www.catarinense.net/web/pt/empresa/historico.htm](http://www.catarinense.net/web/pt/empresa/historico.htm)

[HTTP://www.emflotur.com.br/3empresa/0historico.htm](http://www.emflotur.com.br/3empresa/0historico.htm)

[HTTP://www.bigua.sc.gov.br/?page.id=320](http://www.bigua.sc.gov.br/?page.id=320)

Entrevistas com:

Joaquim Gonçalves dos Santos – Historiador e pesquisador da história de Biguaçu

José Manoel da Cunha – Deco – Trabalhou na construção da BR-101 e possui uma oficina mecânica nas margens da BR-101 em Biguaçu desde 1963.

Paulina Viríssimo de Azim (in memorian) – No começo do século 20 vivenciou o começo na baía norte, entre os municípios de Biguaçu e Florianópolis.