

coletividade acessibilidade reconhecimento crise comple planejamento -sistema de ciclorotas e requalificação da circ ruído degradação impacto exemplo segurança coerência

Apresentação

A redução da utilização do automóvel tornou-se uma condição necessária para a manutenção da mobilidade do mesmo. (Comissão Europeia do Meio Ambiente, 2000).

O processo de urbanização das cidades brasileiras, na década de 50 e 60, teve como característica marcante a ênfase no desenvolvimento de projetos que priorizassem o uso do veículo pessoal através de uma ampla malha rodoviária e de um desenho urbano que, de acordo com a Carta de Atenas, produz cidades organizadas segundo usos e funções, sendo que a circulação tem o mero papel de realizar a conexão entre habitação – trabalho – lazer. Do mesmo modo, a Carta critica o uso do transporte coletivo e aponta como alternativa para adequada mobilidade urbana a implantação de largas e contínuas avenidas, com diferenças de nível que solucionassem os cruzamentos, facilitando o trânsito rápido e eficiente de veículos motorizados. O resultado da realização de tais políticas públicas pode ser observado nas cidades contemporâneas, onde o fluxo de veículos pessoais implica em congestionamentos diários, contribui para a péssima conservação das ruas e avenidas e para a poluição do ar (além da poluição sonora e, porque não visual), influencia em um mau comportamento no trânsito, e claramente exclui a participação do pedestre e, em concordância com o tema, da bicicleta, na dinâmica do deslocamento urbano.



Imagem 01 - congestionamento em cruzamento movimentado, AV. Brigadeiro Faria Lima e uma de suas transversais, cidade de São Paulo (fonte: autor desconhecido, possivelmente montagem).

Em face a essa problemática, e impulsionado pelas tendências dos modelos "sustentáveis" de organização e mobilidade urbana, o Governo Federal, com a criação do Ministério das Cidades, vem reunindo soluções tais como sistemas integrados de transporte público, estudos preliminares para implantação de metrô de superfície e teleféricos, e ainda a criação de ciclovias integradas que atuem como verdadeiras vias públicas para a utilização de bicicletas como veículo alternativo no transporte individual local. A força de vontade dos cidadãos e as atitudes legislativas de alguns políticos têm resultado em decisões mais rápidas do Governo neste aspecto, mas ainda assim muito pouco tem sido efetivamente feito.

As cidades da Grande Florianópolis, como Florianópolis, São José e Palhoça também partilham do mesmo cenário de caos urbano, em maior ou menos escala, mas do mesmo modo são produto daquele sistema supracitado, que privilegia as vias de tráfego rápido em detrimento aos pedestres e outros meios de transporte que não seja o veículo próprio. Sendo assim, o inchaço urbano e a falta de um sistema integrado de transporte público e de qualidade resultam na deficiência da circulação urbana, em stress nos deslocamentos e na desapropriação da cidade pelo cidadão, que pouco a pouco se vê destituído do direito fundamental de ir e vir, de realmente viver a cidade.

A bicicleta, integrada a um sistema de transporte público multimodal, procura retomar o direito à cidade do cidadão, colaborando para a mobilidade local dos habitantes e para a apropriação dos espaços públicos que constroem a vida urbana.

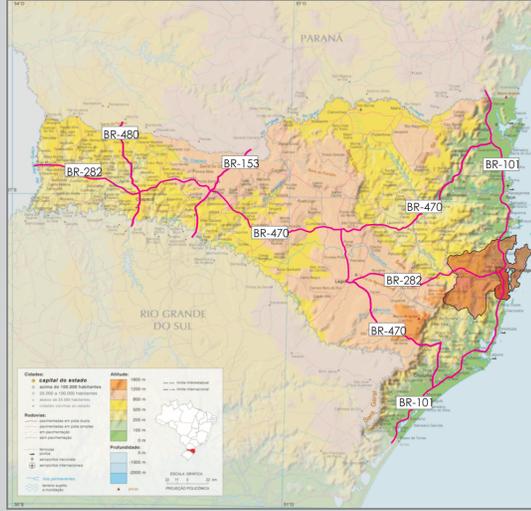


Figura 01 - mapa localização GranFpolis no Estado de Santa Catarina e seus acessos (montagem da autora, fonte: IBGE).

Área de Intervenção

A região da Grande Florianópolis (fig. 01), constitui-se de 22 municípios, sendo a cidade de Palhoça, parte da região conurbada da GranFpolis, que conta também com Florianópolis e São José, foi a cidade escolhida para esta intervenção urbanística.

Palhoça faz divisa com São José e São Pedro de Alcântara ao Norte, Santo Amaro da Imperatriz à Oeste e Paulo Lopes ao Sul, sendo banhada pelo Oceano Atlântico à Leste. O crescimento populacional e urbano se deu de forma desordenada e desorganizada, sendo que o Município ainda não possui inúmeros serviços básicos para uma cidade, como hospitais e um terminal Rodoviário. Mesmo assim, é a cidade que mais cresce na GranFpolis, com população de 128. 102 habitantes (dado IBGE 2006).

Para compreender melhor a condição da cidade de Palhoça dentro da Grande Florianópolis, foram analisados seus acessos e as relações regionais com os municípios vizinhos. Estas localidades possuem grandes vias circulatórias passando por seus territórios, sendo a BR-101 (sentido Norte-Sul) e a BR-282 (sentido Oeste) as mais importantes e que realizam a função de conectar entre tais cidades. Este núcleo conurbado é bastante característico, possuindo relações dinâmicas de circulação, além de econômicas, políticas e espacial. Muitas pessoas que trabalham em Florianópolis moram nessas cidades vizinhas, resultando em um tráfego intenso e diário de veículos e pessoas por essas rodovias.. Grande parte dos deslocamentos de passageiros é realizado através do transporte público intermunicipal, e o percurso entre os centros Palhoça e de Florianópolis chega a durar mais de uma hora e meia em horários de pico. Por isso, um projeto ciclovitário que assegure conexões futuras com os municípios adjacentes é partido imprescindível para o funcionamento da rede como um todo, também incentivando a ampliação da infraestrutura para outras cidades.

Para efeito de detalhamento técnico das ciclovias e qualificação dos espaços públicos, a cidade de Palhoça foi escolhida como objeto de estudo uma vez que ali encontram-se características geo-morfológicas ideais para a implantação de um sistema ciclovitário, sendo o centro da cidade e seus bairros adjacentes uma grande planície. Além disso percebeu-se o uso da bicicleta pela população do município como veículo de transporte e até mesmo para a realização de serviços como transporte de produtos, recolhimento de lixo, entre outros. A cidade também já conta com certa, embora precária e mal implantada, infraestrutura ciclovitária, o que demonstra também a vontade do poder municipal em colaborar com a diminuição do tráfego de veículos e incentivar o uso, já bastante evidente, da bicicleta como meio de transporte.

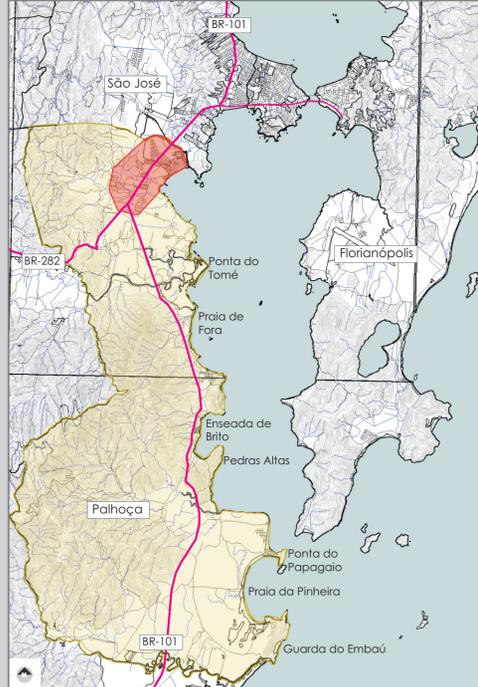


Figura 02 - mapa localização município de Palhoça, Santa Catarina, com destaque para a área de intervenção (montagem da autora, fonte: IBGE).



Figura 03 - mapa da área de intervenção ampliada (montagem e atualização da autora, fonte: mapa base cedido pela arquiteta Vanessa Luckmann).



Foto Aérea 01 - área de intervenção vista N-S (montagem autora, fonte: Google Earth).

Objetivo Geral

Proposição de um sistema ciclovitário (ciclovias e ciclo-faixas), associado a uma rede de transporte público multimodal (ônibus, transporte marítimo e um veículo alternativo como o monorail), adequado à malha viária existente e coerente com eventuais melhorias na mesma. A área definida pelo centro da cidade de Palhoça e bairros adjacentes foi escolhida, e o projeto tem como fim promover a democratização da mobilidade urbana, a convivência social no espaço público, a qualificação da estrutura viária presente, e o uso da bicicleta, assim como das demais formas de equipamentos de locomoção alternativos (patins, rollers, patinetes e skates) como meio de transporte, além de seu uso recreativo.

Projetar um traçado focado na área supracitada, que possibilite costura com eventual infraestrutura implantada nas cidades vizinhas, com o objetivo de incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte democrático, limpo, e eficaz. Posteriormente, reduzir a escala às áreas de interesse, de modo a realizar um projeto mais detalhado das ciclovias e ciclo-faixas e de como estas se relacionam e se inserem no espaço público, desenvolvendo planos de qualificação dos mesmos para uso e domínio do cidadão.

Objetivos Específicos

- Compreender a utilização da bicicleta como meio de transporte no Brasil e no Mundo, estudando o histórico da evolução de tal equipamento em diversas localidades, a partir de bibliografia sobre o assunto, e viagens de estudo com intuito de observar tal mudança de comportamento do cidadão quanto à saúde, tanto de si próprio como da cidade.
- Analisar a atual situação da mobilidade em Palhoça, do público ao individual e as condições e morfologia da malha viária, bem como a condição dos espaços públicos da cidade, a identificação das centralidades, tanto novas quanto aquelas na memória do cidadão, e a qualidade dos novos empreendimentos urbanísticos e sua conexão com aqueles já implantados, que formam a antiga malha urbana.
- Garantir a qualidade e segurança de um sistema intermodal que pretende a integração dos diversos meios de transporte, a partir de sugestões para alterações e melhorias nos ônibus e quaisquer veículos pertencentes à rede pública de transporte. Além disso, preparar os espaços públicos para receber o fluxo e volume de novas bicicletas que por ele transitarão, com a implantação de bicicletários e paraciclos.
- Projetar um sistema de ciclovias e ciclo-faixas que inclua e integre o ciclista, o pedestre e os veículos motorizados, respeitando as normas e sugestões do Ministério das Cidades, e amparando os espaços públicos com qualidade para que a cidade seja devolvida ao domínio e uso do cidadão.
- Projetar a calha da bicicleta, o passeio do pedestre e as melhorias na malha viária, além de equipamentos de suporte para que a mobilidade através da bicicleta seja assegurada, preparando o espaço público para o convívio com a bicicleta.
- Incluir no programa a utilização de um sistema de aluguel de bicicletas para uso público, a serem utilizadas como meio de transporte para deslocamentos diários ou eventualmente para lazer.
- Definir um sistema de ciclorotas onde o usuário possa escolher o trajeto desejável a partir das diversas opções de caminhos disponíveis.
- Detalhar calhas de ruas modelo para que sejam exemplos da boa e correta implantação de ciclovias e ciclo-faixas, a partir da ampliação de áreas de interesse com tipologias diferenciadas.
- Realizar um estudo de viabilidade executiva, a partir da elaboração de um projeto a ser executado em etapas, levando em consideração primeiramente as áreas mais críticas do ponto de vista da falta de estrutura adequada à circulação de bicicletas e pedestres e do escasso uso do espaço público ou abandono do mesmo, e secundariamente integrar esta primeira etapa ao sistema ciclovitário por completo, contemplando todas aquelas áreas julgadas interessantes à implantação do sistema.
- Criar um projeto que incentive a qualidade de vida, hábitos ecologicamente corretos, a prática de exercícios físicos, um estilo de vida saudável, a convivência urbana, o respeito no trânsito, e que garanta a mobilidade urbana.
- Desenvolver, com auxílio de um profissional na área de design, um panfleto educativo das normas e leis de trânsito e uso adequado da bicicleta como meio de transporte.

Conceitos Chave

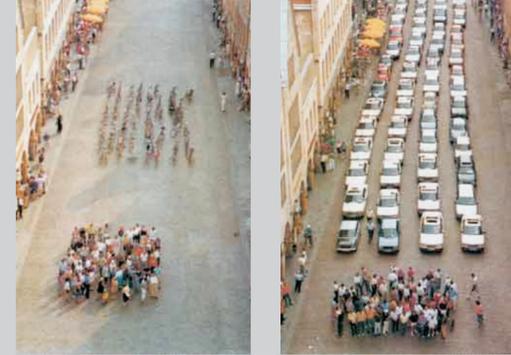


Imagem 02 - mudança na percepção da paisagem de uma rua quando o mesmo número de pessoas (fonte: eacurbana.wordpress.com).

Mobilidade Urbana: resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e com a cidade. Isso significa que o conceito de mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou do conjunto de serviços implantados para estes deslocamentos. Pensar a mobilidade urbana é mais que tratar apenas transporte e trânsito. (Ministério das Cidades, 2006).

Mobilidade Urbana Sustentável: conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de modo efetivo, ecologicamente sustentável, e socialmente inclusivo. (Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, 2003).

Qualidade de Vida: percepção do indivíduo de sua posição na vida, no contexto da cultura e nos sistemas de valores nos quais se insere. É um amplo conceito de classificação, afetado de modo complexo pela saúde física do indivíduo, pelo seu estado psicológico, por suas relações sociais, por seu nível de independência e pelas suas relações com as características do seu meio ambiente. (Organização Mundial da Saúde).

Urbanismo Sustentável: Novo Urbanismo ou Neotradicionalismo. Comunidades pequenas e densas, com adequada mescla de funções que incorporem espaços de recreação, comerciais, institucionais e de serviço, em estreita vinculação com residências de vários tipos. As viagens para fora da vizinhança são minimizadas, reduzindo a dependência do carro, a contaminação e o consumo de energia. As distâncias de um lugar a outro poderiam ser percorridas a pé, e se podia chegar caminhando até às estações de transporte público que conectem com outras comunidades similares. (CNU Carta do Novo Urbanismo).

Bicicleta como Meio de Transporte: De acordo com levantamentos da Associação Nacional de Transportes Públicos, a bicicleta é responsável por 7% dos deslocamentos urbanos. São 250 mil viagens por dia para uma frota de 50 milhões de bicicletas - o dobro do número de carros -, cujo crescimento dobrou nos últimos dez anos. (www.antp.org.br).

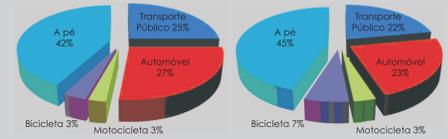


Gráfico 01 - Perfil da mobilidade dos habitantes de cidades de 250 a 500 mil habitantes (montagem arquiteta Paula Barcellos, fonte: Associação Nacional de Transportes Públicos)

Gráfico 02 - Perfil da mobilidade dos habitantes de cidades de 100 a 250 mil habitantes (montagem arquiteta Paula Barcellos, fonte: Associação Nacional de Transportes Públicos)

