

INTERAÇÃO E A PAISAGEM URBANA DE SOMBRIO - SC

NOVAS FORMAS DE PENSAR O ESPAÇO URBANO A PARTIR DO EFEITO BARREIRA

LOCALIZAÇÃO

Sombrio é uma cidade brasileira localizada no Extremo Sul do Estado de Santa Catarina. Está à 7km do litoral, fazendo divisa com as cidades de Balneário Gaivota, Jacinto Machado, Araranguá e Santa Rosa do Sul.

É um município com aproximadamente 28.209 habitantes (2013) distribuídos em uma área de 143,329km² e apresenta uma densidade demográfica de 185,68 hab/km². Entre as fontes econômicas há destaque para os setores de prestação de serviços e indústrias. A frota de automóveis chega a 16.609 veículos de todas as categorias. (Dados oficiais do IBGE).

Situado em uma planície costeira, o município apresenta topografia uniforme na região urbana com morros e colinas ao interior do município.

A hidrografia da região onde se localiza o município de Sombrio pode ser considerada muito variada e incluem extensas lagoas, rios, lagoas menores e sangradouros. Sombrio faz parte da Bacia do Mampituba, que abrange os rios ao sul da serra da Peroba, pequena serra que se destaca da Serra Geral.

O contrário do que ocorre na maioria das cidades, onde o centro histórico da cidade precede um crescimento centrífugo, bem como a malha urbana se estende em ambas as direções, o crescimento da malha urbana a partir do centro de Sombrio logo encontrou barreiras que impedem ou limitam o crescimento territorial nas direções sul e leste. Ao sul o Rio da Laje conteve o crescimento da cidade em direção sul, havendo um crescimento retilíneo apenas à beira das margens da BR-101. Ao leste, uma área baixa e alagadiça impede que a malha urbana avance em direção leste.

Ambos os limites físicos já foram rapidamente alcançados no decorrer da evolução urbana de Sombrio, fazendo assim com que os vetores de crescimento da cidade se voltassem em direção ao interior (oeste) e em direção norte.



PROBLEMATIZAÇÃO

A revolução industrial nos trouxe, além das inovações tecnológicas, um avanço cada vez mais acelerado do fenômeno chamado de urbanização da população. Por volta do século XIX apenas 1,7% da população mundial era urbana. Já na virada do século XXI, segundo a ONU, a população urbana chegou a representar cerca de metade da população do planeta. Junto ao crescimento urbano surgem as preocupações dos profissionais ligados às questões ambientais, pois a medida que a urbanização vai crescendo, os espaços urbanos vão se deteriorando.

A duplicação da rodovia BR-101 vem sendo discutida há anos como uma solução para desafogar o tráfego de cargas e pessoas de norte a sul no litoral do país. Projetada e executada através de licitações públicas, o projeto de duplicação atende as necessidades a qual foi proposta. Porém, em etapa de projeto, quais condicionantes foram levadas em consideração para amenizar os impactos gerados por esta obra nas áreas urbanas localizadas às margens da BR-101?

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DEINFRA) (2004) apontam que é possível identificar os pontos negativos da existência de rodovias nas áreas urbanas como impactos sobre o uso e ocupação do solo, segregação urbana e a intrusão visual. Além dos impactos visuais e descaracterização da identidade da cidade, rodovias deste porte tendem a segregar a cidade polarizando-a. Viadutos, criados para permitir o acesso entre os dois lados da rodovia, geram espaços ociosos sob a ponte e geralmente são abandonados pelo poder público.

A rodovia BR-101, em Sombrio-SC, além de ser a principal via de conexão com as capitais Porto Alegre-RS e Florianópolis-SC, marca os principais acessos da cidade. Localizado na Av. Getúlio Vargas, marco zero da cidade, o trevo sul é o principal acesso a cidade. Com forte característica comercial esta avenida atrai pessoas de cidades vizinhas menores, em busca principalmente de comércio de vestuário e entretenimento.

Marco este descaracterizado com o novo viaduto, o qual rouba todos os olhares por seu tamanho e “rigidez”, deixando despercebido aos visitantes e moradores à antiga Igreja Matriz, localizada ao fim da avenida, considerada por muitos moradores o cartão postal da cidade.

Com planejamento e comunicação entre as esferas governamentais é possível transformar elementos ou espaços inicialmente vistos como negativos às cidades, como o caso dos viadutos, em potenciais urbanísticos positivos.



A CIDADE E SUAS RELAÇÕES

A IGREJA.....

Com a criação da paróquia no ano de 1938, padre João Reitz, precursor dos primeiros grandes projetos da cidade, arquitetou a construção da nova igreja matriz. Nomeada em homenagem ao padroeiro da cidade, Santo Antônio de Pádua, logo se tornou uma forte referência histórica, cultural e arquitetônica no município.

Na quadra onde se localiza a igreja, encontra-se também uma praça, campo de futebol, pista de caminhada e uma escola particular de ensino básico, fundamental e médio de ordem católica, fundado logo em seguida a igreja matriz.

No conjunto urbano de Sombrio, a igreja matriz pode ser considerada um «ponto marcante». Até pouco tempo a igreja era a única estrutura que se destacava no skyline da cidade. Porém ainda pode ser considerada um referencial na paisagem de Sombrio.

SUPER CENTER JAPONÊS.....

Aproximadamente na década de 70 chega em Sombrio, mais precisamente no atual bairro Januária, a família do senhor Hideki Kouketzul, o qual instalou um restaurante de apoio turístico. Nessa época esta região em Sombrio era uma área rural, sem infra estrutura. Porém, com a instalação do restaurante, passaram a surgir empregos, e a vila passou a se desenvolver se chamando assim Vila Japonês, em alusão à origem da família de Hideki, que era japonesa. Em 1975 a vila passou a se chamar Vila Januária.

Na década de 1990, em anexo ao restaurante Japonês, foi construído o shopping Super Center Japonês, que vendia produtos de vestuário, produzidos na própria cidade, para moradores de outras regiões que viajavam para Sombrio em busca do turismo comercial gerado pelo shopping.

Hoje em dia outros centros de varejo e atacado foram e estão sendo instalados na cidade, o que está fortalecendo ainda mais este tipo de turismo em Sombrio.

Estes centros atacadistas tem pos si só uma grande importância para a economia local, pois além de gerar vários empregos diretos e indiretos, potencializam as indústrias locais e atraem diversos turistas de outros municípios, inclusive dos estados do Rio Grande do Sul e Paraná. Hoje o restaurante Japonês é parada obrigatória para os ônibus estaduais que passam através da rodovia BR-101.



A CENTRALIDADE

Os grandes vazios urbanos encontrados na cidade, principalmente na área central, fornecem condições para que a cidade cresça, nas próximas décadas, sem a necessidade de expansão horizontal. Fazendo assim com que a "cidade compacta" seja a melhor estrutura a se adotar em Sombrio, adensando a nova centralidade e melhorando sua relação com os bairros periféricos.

Para que seja possível uma nova centralidade na cidade de Sombrio, é necessário que haja uma melhor permeabilidade de pedestres e ciclistas através da rodovia ao longo desta área. Estendendo o trecho elevado da rodovia e propondo novos acessos de travessia mais seguros e atrativos aos pedestres, junto a uma revitalização das margens da BR-101, desviando o fluxo de veículos da marginal para um anel viário, seria possível propor uma praça linear, com áreas de lazer e gastronomia comunicando-se com o novo comércio que se formaria no lugar dos atuais comércios pesados.

A ideia de criar um anel viário no perímetro da nova centralidade surge a partir, não só das análises das tendências comerciais que acontecem sob estas vias, mas também pela concentração de escolas, tanto de ensino básico, fundamental e médio, sob o anel viário proposto, além de atividades relacionadas à saúde, áreas de lazer e centro histórico.

Para potencializar as relações dos bairros periféricos com o centro proposto e a locomoção dos usuários aos equipamentos públicos localizados fora e ao núcleo do anel viário, linhas de ciclovias costumariam e facilitariam a distribuição de pessoas, principalmente trabalhadores das indústrias locais, que se utilizam deste modo de transporte para se locomoverem ao trabalho.

A revitalização das vias do perímetro central, criando um novo caráter com arborização e ciclovias, dariam identidade ao anel viário, tornando-o de fácil distinção.



DEFINIÇÃO

ROLEX LEARNING CENTER.....

Localizado na área central do campus EPFL, em Lausanne, na Suíça, é um projeto realizado por Kazuyo Sejima, Ryue Nishizawa.

O edifício é essencialmente uma estrutura contínua, distribuída ao longo do terreno, possuindo planta retangular, porém, parecendo mais ser orgânico, por causa da maneira que o seu teto e piso ondulam suavemente, sempre em paralelo. Com muitos espaços visíveis, o edifício toca o solo levemente, deixando uma extensão de espaço aberto abaixo, que atrai pessoas de todas as partes com uma entrada central.

O mais audacioso aspecto do projeto é a sua falta de limites físicos. O grande espaço aberto é definido por sua geografia artificial. Ele agrupa zonas silenciosas e calmas ao longo de suas 'colinas e encostas', em vez de oferecer salas de estudo enclausuradas tradicionais.

BRATISLAVA CULENOVA NEW CITY CENTRE.....

O projeto é obra do escritório Zaha Hadid Architects, criando uma nova centralidade para Bratislava, capital da Eslováquia. Batizado de Bratislava Cullenova New City Centre, o conjunto de prédios soma 150 mil m² e reúne 66 mil m² em escritórios, 69 mil m² em apartamentos e outros 5 mil m² em espaços culturais.

Com a intenção de oferecer espaços públicos de qualidade, o estacionamento subterrâneo foi coberto por uma plataforma natural do ambiente instalado. A plataforma é levemente elevada em alguns pontos para possibilitar a acomodação de pontos de interesse, assim como de entradas para o estacionamento e para os edifícios. Já em outros pontos, ela se aproxima do nível da cidade ao redor do novo centro, conectando-se a parques urbanos, praças e estruturas preexistentes. O pavimento contém lojas, parques, museu, shopping, espaço para convenções e hall de eventos.

CONCLUSÃO.....

Além disso, outro referencial serve como base para a elaboração do presente projeto: um estacionamento subterrâneo, projeto criado pelo escritório Zaha Hadid Architects, que demonstra, como os outros referenciais apresentados, a estrutura da qual o projeto se apropria para a criação de espaços públicos capazes de tornarem a **deficiência da cidade** em uma **centralidade com grande potencial**, como também demonstra o conceito do projeto criado por Zaha Hadid na Eslováquia.

