

Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC
Arquitetura e Urbanismo
Trabalho de Conclusão de Curso I

ACADÊMICA: ALINE DUZIONI VIEIRA
Professor Orientador: Maurício Pamplona

REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA SANTOS DUMONT

Criciúma | SC

Tema: Plano de requalificação da Avenida Santos Dumont como subcentralidade da cidade de Criciúma/SC

Palavras Chave: Plano Urbano; Qualificação Urbana; Subcentralidade.

Criciúma, 2015

À DEUS e À NOSSA SENHORA APARECIDA.

AGRADECIMENTOS

À Deus, que na sua infinita bondade possibilitou a realização deste meu sonho com fé e força. Colocou no meu caminho pessoas do bem que foram essenciais para que eu conquistasse cada etapa desta trajetória e por fim chegasse até aqui.

À minha família, que na medida do possível ofereceu toda estrutura necessária para o meu bem estar. Aos meus pais Claudionor e Maria de Fátima por segurarem minha mão com carinho. Ao meu irmão Alexandre e sua esposa, que durante esta caminhada me presentearam com meu afilhado fazendo meus dias mais felizes.

Ao meu noivo Bruno que não mediu esforços para que este sonho se tornasse realidade.

Aos meus amigos, em especial a Beatriz, Laís, Larissa, Marina, Mateus e Rudiéro. Às queridas arquitetas Andréia Valar e Vânia Burigo, do qual tenho muito respeito e admiração. Aos colegas de trabalho do escritório André Sartor Arquitetos, que além de alegrarem meus dias, me proporcionam aprender cada dia mais, como profissional e como pessoa.

Aos meus professores de graduação e vida. Em especial aos professores Maurício Pamplona e Miguel Angelo Pousadela, que me acompanharam nesta caminhada me oferecendo todo conhecimento necessário.

“Eis o meu segredo: é muito simples, às vezes, não precisamos de palavras, só do som que vem do coração!”

Antoine de Saint-Exupéry

SUMÁRIO

01 INTRODUÇÃO.....11

- 1.1 Apresentação.....12
- 1.2 Problemática e justificativa.....12
- 1.3 Objetivos.....13

02 METODOLOGIA DO PROJETO.....15

03 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....19

- 3.1 As intervenções e seus significados.....20
 - 3.1.a Renovação urbana.....20
 - 3.1.b Revitalização urbana.....20
 - 3.1.c Requalificação urbana.....20
- 3.2 Agentes transformadores do espaço urbano....21
- 3.3 Planejamento urbano.....22
- 3.4 Subcentralidades.....24
- 3.5 A diversidade de uso.....27

04 REFERENCIAIS.....29

- 4.1 Referenciais de conceitos.....30
 - 4.1.a Caderno a cidade somos nós.....30
 - 4.1.b Cidade para pessoas.....32
- 4.2 Referenciais de projeto.....34
 - 4.2.a Plano e projeto nova luz.....34
 - 4.2.b Geórgia Street – Indianápolis.....36

05 CONTEXTUALIZAÇÃO.....39

- 5.1 Formação e expansão da cidade de criciúma...40
- 5.2 A cidade de criciúma e o espaço regional.....43

06 ÁREA DE ESTUDO.....47

- 6.1 Localização da área de estudo.....48
- 6.2 Definição da área de estudo.....49
- 6.3 Contexto histórico da área de estudo.....50
- 6.4 As marcas deixadas pela indústria.....53
- 6.5 Sistema viário.....54
 - 6.5.a Sistema viário na macroescala.....54
 - 6.5.b Malha viária.....56
 - 6.5.c Hierarquia viária.....57
- 6.6 Transporte público.....57
- 6.7 Transporte de cargas.....58
- 6.8 O pedestre, o transporte público e o automóvel particular.....60
 - 6.8.a Circulação.....60
 - 6.8.b O fluxo intenso de automóveis.....60
 - 6.8.c Calçadas e passeios.....61
- 6.9 A paisagem urbana.....62
- 6.10 Declividade e áreas alagadiças.....64
- 6.11 Equipamentos públicos.....66
- 6.12 Uso e ocupação do solo.....67
- 6.13 Densidade.....68
- 6.14 Plano diretor – Zoneamento.....69
- 6.15 A proposta da prefeitura para Avenida Santos Dumont.....70
- 6.16 A imagem da área de estudo.....72
 - 6.16.a As vias.....73
 - 6.16.b Bairros e limites.....74
 - 6.16.c Pontos nodais.....76
- 6.17 Conflitos e deficiências.....78
- 6.18 Potencialidades.....79
- 6.19 Diagnóstico.....80
- 6.20 Definição do recorte.....81

07 PARTIDO.....83

- 7.1 O partido.....84
- 7.2 Conceitos.....84
- 7.3 Diretrizes gerais.....85
- 7.4 Plano na escala regional.....86
- 7.5 Plano na escala urbana.....88
- 7.6 Plano para área de estudo.....90
- 7.7 Projeto na escala do corte.....92

08 REFERÊNCIAS.....97

01

INTRODUÇÃO

1.1 APRESENTAÇÃO

Como um processo de escolhas de ações, o planejamento urbano conduz a situação atual da cidade em busca de objetivos futuros, comuns aos moradores. Seu propósito é evitar, ou ao menos diminuir os problemas futuros e valorizar o que há de melhor para benefício de todos. (SOUZA, 2006)

Segundo Jan Gehl, o planejamento deve ser focado na dimensão humana e suas reais necessidades. Arquitetos e Urbanistas devem tratar “as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis.” (GEHL, 2010. p.06)

Desta forma, planos urbanos em áreas específicas apresentam maior aprofundamento nas reais necessidades daqueles que vivem os espaços: os moradores, enquanto o planejamento urbano da cidade garante que esses planos específicos vão resultar em objetivos coletivos, sendo costurados a malha da cidade. (JACOBS, 2001)

Um recorte específico da Avenida Santos Dumont, objeto de estudo deste trabalho, se localiza na cidade de Criciúma, em Santa Catarina. Em decorrência de sua história, a avenida apresenta justificativas suficientes que demonstram a necessidade de um plano urbano específico, assim como um projeto urbano, que garantam o foco nos cidadãos proporcionando bem estar, segurança e vitalidade.

O planejamento urbano define o uso do solo, enquanto o projeto urbano configura o espaço externo formalizando elementos como ruas, praças, parques, edifícios, etc. O segundo é consequência do primeiro, e juntos são essenciais no projeto de arquitetura. (CANDELLA, 1999)

1.2 PROBLEMÁTICA E JUSTIFICATIVA

Criciúma teve sua emancipação da cidade de Araranguá datada em 1925, pouco mais de dez anos após a descoberta do carvão no município. Foi com a extração de carvão e a implantação da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina que Criciúma teve um impulso na economia e no desenvolvimento da cidade começando assim sua expansão. (PORTO, 2008)

A Avenida Santos Dumont foi denominada uma via pública em 1956 para ligação direta entre o futuro aeroporto Leoberto Leal, inaugurado em 1958, até a antiga rua de ligação entre Criciúma e Araranguá. (PORTO, 2008)

A expansão da cidade que até então se dava a norte, leste e oeste da cidade, devido a presença de fortes mineradoras, passa a acontecer a sul a partir do momento em que surge o desemprego devido a mecanização da extração do carvão. Por conseguinte, com auxílio do BNDS, o governo investe em outros ramos, como por exemplo o de pisos e azulejos. A exemplo a empresa Eliane Revestimentos no bairro São Luiz, próximo a Avenida Santos Dumont. (PORTO, 2008)

Desta forma, o bairro São Luiz e seu entorno passou a ser visto como uma área industrial, não somente pela presença do antigo aeroporto que facilitava a entrada e saída de cargas mas também pela implantação de grandes indústrias como a Eliane, o Grupo Votorantin e a Seara (hoje JBS), e principalmente pela sua ligação e proximidade com importantes rodovias da cidade que dão acesso a BR 101, responsável pela ligação norte/sul do país.

Isso explica a presença atual de diversas empresas do setor secundário na Avenida Santos Dumont, e conseqüentemente a circulação de um número elevado de veículos pesados, conforme mostra a figura 01, afastando cada vez mais as pessoas das áreas públicas da Avenida, hoje inseguras, apagadas e nada agradáveis. Mas então, como deslocar esse tráfego de veículos pesados se não há a atualização do plano de uso e ocupação do solo? Como devolver as áreas de uso público aos cidadãos se não há a qualificação devida para a vivência social?

FIGURA 01
A presença de veículos pesados na Av. Santos Dumont
Fonte: Arquivo Pessoal



1.3 OBJETIVOS

OBJETIVO GERAL

Desenvolver plano e projeto de requalificação da Avenida Santos Dumont, caracterizando-a como uma subcentralidade da cidade de Criciúma-SC.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Entender a expansão histórica da área de estudo e as conseqüências das estruturas industriais pós carvão;

Entender a presença do comércio e serviço de médio porte na Avenida e seu impacto na área de estudo como subcentralidade;

Entender o papel da Avenida Santos Dumont no sistema rodoviário da cidade e a importância de uma área de comércio e serviço diversificado;

Propor partido de plano e projeto de requalificação para a área de estudo com ênfase no recorte da Avenida Santos Dumont como elemento de atração de uma nova subcentralidade.

A metodologia adotada para este trabalho tem seu embasamento bibliográfico em livros, teses, dissertações e artigos relacionados ao tema. Leituras de obras de autores como Marcelo Souza, Kevin Lynch, Jane Jacobs e Jan Gehl foram essenciais para maior compreensão do tema e conseqüentemente leitura da área de estudo.

Referenciais de projeto auxiliam não somente na concepção de ideias, mas também na metodologia adotada. É importante ressaltar a consulta em projetos acadêmicos com abordagens semelhantes, que desempenham o papel de referenciais como os Trabalhos Finais de Graduação a seguir:

- “Criciúma: Alternativas para Mobilidade Urbana” realizado por Franciele Roque Perdoná, na UNESC;
- “Vila Farrapos, Porto Alegre” realizado por Jordana Engler Hahn, na UNESC;
- “Paisagem Histórica e Espaços Livres em Botucatu, São Paulo” realizado por Isadora de Almeida, na USP;
- “Planejamento Metropolitano em Nova Veneza, São Paulo” realizado por Rodrigo Carneiro, na FIAM FAAM Centro Universitário.

Para entendimento histórico da cidade e da área de estudo vale destacar a leitura da dissertação “Planos diretores e (re)produção do espaço urbano no município de Criciúma: a produção da cidade e sua regulação legal” de Éder Pereira Porto, ex professor desta Universidade.

O entendimento da situação atual é possível através da coleta de dados oferecidos pelo DPFT/PMC e ASCT, e visitas a campo, onde melhor se conhece o espaço complementando assim as informações coletadas.

Os referenciais teóricos somados aos referenciais metodológicos ajudam a compreender o funcionamento do espaço urbano e nos permite análises de vários elementos que configuram assim o diagnóstico necessário para chegar a uma proposta sustentável.

ÁREA DE ESTUDO:

AVENIDA SANTOS DUMONT,
CRICIÚMA/SC

PROCEDIMENTO METODOLÓGICO:

LEVANTAMENTO BIBLIOGRÁFICO

- Plano Urbano
- Projeto Urbano
- A imagem da cidade
- Subcentralidades
- Espaços Públicos
- A Escala do Pedestre

COLETA DE DADOS

- Bibliografias
- DPFT/PMC
- Acervo histórico de Criciúma
- Acervo Jairo Viana
- Acervo Maurício Pamplona
- Visitas a campo
- Levantamento fotográfico no local

LEITURA URBANA

- Leitura Municipal e Urbana da área
- Análises da área de intervenção a partir de diversos temas e em várias escalas

REFERENCIAIS

- Referenciais Teóricos
- Referências Metodológicos
- Referenciais de Projetos

DESENVOLVIMENTO:

TC I

DIRETRIZES E ESTRATÉGIAS GERAIS FORMALIZANDO UM PARTIDO DE **PLANO E PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO** DA ÁREA DE ESTUDO.

TC II

CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO EXTERNO ATRAVÉS DE UM **PROJETO URBANO** FORMALIZANDO E DETALHANDO ALTERNATIVAS DE **REQUALIFICAÇÃO NA ÁREA DE RECORTE.**

3.1 AS INTERVENÇÕES E SEUS SIGNIFICADOS

As intervenções urbanas influenciam diretamente nas relações temporais e ideológicas, mediante aos diversos interesses. Neste sentido é fundamental compreendermos alguns conceitos destinados as ações sobre a cidade, são eles: renovação urbana, revitalização e requalificação urbana. (MOURA et. al., 2006)

3.1.a RENOVAÇÃO URBANA

De acordo com Moura et. al. (2006, p. 18 – grifos nossos) renovação urbana “é marcado pela ideia de demolição do edificado e conseqüente substituição por construção nova, geralmente com características morfológicas e tipológicas diferentes” que ocorre mediante intervenção em ampla escala.

3.1.b REVITALIZAÇÃO URBANA

Moura et. al. (2006, p. 21) assegura que a revitalização “assenta na implementação de um processo de planejamento estratégico, capaz de reconhecer, manter e introduzir valores de forma cumulativa e sinérgica.” O autor ainda assevera que tais intervenções estão associadas a médio e longo prazo, articulando vínculos entre territórios, atividades e pessoas.



FIGURA 02

Projeto de Requalificação do Largo do Mercado Público de Florianópolis, 2010
Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.122/3755?page=3>

3.1.c REQUALIFICAÇÃO URBANA

A requalificação urbana “é sobretudo um instrumento para melhoria das condições de vida das populações, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infra-estruturas e a valorização do espaço público com medidas de dinamização social econômica.” no sentido de propor uma nova função na área urbana diferente daquela antecedente.

Tais modificações influenciam diretamente no valor da área, por desenvolverem o nível econômico, cultural, paisagístico e social. Por isso a requalificação urbana está fortemente ligada ao caráter mobilizador, acelerador e estratégicos. Vislumbrando desempenho econômico mediante a reorganização e utilização dos espaços. (MOURA et. al., 2006, p. 20 – grifos nossos)

3.2 AGENTES TRANSFORMADORES DO ESPAÇO URBANO

Em termos gerais o espaço urbano constitui se “no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão.” (CORRÊA, 1989, p. 7)

Os agentes sociais são: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o estado e os grupos sociais excluídos.

PROPRIETÁRIOS DOS MEIOS DE PRODUÇÃO

Os proprietários dos meios de produção, segundo Corrêa (1989) são os grandes proprietários industriais e das grandes empresas comerciais, que pelo tamanho de suas atividades, busca localizações amplas e baratas que supram as necessidades.

PROMOTORES IMOBILIÁRIOS

Corrêa (1989, p. 19 grifos nossos) afirma “Por promotores imobiliários [...] um conjunto de agentes que realizam, parcialmente ou totalmente, as seguintes operações:” (a) Incorporações; (b) Financiamento; (c) Estudo técnico; (d) Construção ou produção física do imóvel; (e) Comercialização ou transformação do capital-mercadoria em capital-dinheiro;

Os promotores imobiliários utilizam-se de estratégias para excluir a classe proletária, aumentando o valor de uso e produzindo inovações de habitações.

O ESTADO

De acordo com Corrêa (1989, p. 24) “O estado atua também na organização espacial da cidade. Sua atuação tem sido complexa e variável tanto no tempo como no espaço, refletindo a dinâmica da sociedade da qual é parte integrante.” Assim o estado desfruta de uma diversidade de instrumentos para aplicar em relação ao espaço urbano. Sendo estes: (a) direito de desapropriação e precedência na compra de terras; (b) regulamento do uso do solo; (c) controle e limitação dos preços de terras; [...] (g) mobilização de reservas fundiárias públicas, afetando o preço da terra e orientando espacialmente a ocupação do espaço; (h) investimento público na produção do espaço, através de obras de drenagem, desmontes, aterros e implantação da infra-estrutura; [...](CORRÊA, 1989, p. 25)

OS GRUPOS SOCIAIS EXCLUÍDOS

Na sociedade dividida em classes os grupos sociais excluídos são aqueles excluídos de habitar tal localidade, ou seja, não possuem poder aquisitivo para residir. Corrêa (1989) ressalta que este é o principal sintoma de exclusão, que repercute na subnutrição, nas doenças, no baixo nível de escolaridade, no desemprego.

3.3 PLANEJAMENTO URBANO

O planejamento, seja ele qual for, é imprescindível para uma vida social organizada. É só através dele que podemos nos precaver de futuros problemas, evitando-os e/ou minimizando-os. (SOUZA, 2006) Segundo Matus (Apud SOUZA, 2006 p. 47) “Negar o planejamento é negar a possibilidade de escolher o futuro, é aceitá-lo seja ele qual for.”

Para Candela (1999), o planejamento urbano nada mais é do que um processo que define o uso e ocupação do solo através de vários mecanismos. Essa definição deve ser feita a partir de análises das condicionantes do sítio e da paisagem resultando na organização espacial e qualificação do uso do solo.

Um bom planejamento contribui também para o desenvolvimento urbano, que para Souza (2006, p. 60) “é entendido como uma mudança social positiva” sendo que só se confirma com a melhoria na qualidade de vida e na justiça social.

Segundo Gehl (2010, p.6) tais melhorias em prol da qualidade dos espaços serão possíveis através da priorização do planejamento urbano humanista, aquele que convida os cidadãos a participarem da vida urbana através do uso de espaços públicos. “Deve-se destacar, como objeto chave para o futuro, um maior foco sobre as necessidades das pessoas que utilizam as cidades.”

Conforme visto na Figura 03, A Avenida Santos Dumont, área de estudo deste trabalho, apresenta grande repulsa ao pedestre a partir do momento que a ocupação do solo é voltada para serviços do setor secundário, priorizando o uso do automóvel e de veículos para o transporte de cargas.



FIGURA 03
A repulsa ao pedestre e a priorização de automóveis na Avenida Santos Dumont
Fonte: Arquivo Pessoal



FIGURA 04
A vitalidade nas ruas
Fonte: Projeto Nova Luz, PMSP

“PENSEMOS UM INSTANTE NAS METAS QUE O PLANEJAMENTO URBANO PRECISA PROCURAR OBTER, SE TIVER COMO OBJETIVO A VITALIDADE URBANA.”

JACOBS, 2001.

Jacobs (2000, p. 454) em seu livro Morte e Vida de Grandes Cidades destaca que “o pseudoplanejamento urbano implacável, simplista, e o pseudodesenho urbano que temos atualmente é uma forma de desconstruir cidades.” É necessário refletir sobre os reais objetivos do planejamento urbano, deixando as soluções rotineiras feitas por máquinas administrativas de lado.

Segundo Jacobs (2000, p. 454-455), a vitalidade urbana deve ser o objetivo final do planejamento urbano, enfatizando:

- **A DIVERSIDADE DE USOS** “O planejamento para a vitalidade deve estimular e catalisar o maior espectro e a maior quantidade possível de diversidades em meio aos usos...”
- **A SEGURANÇA DOS LUGARES PÚBLICOS** “O planejamento para a vitalidade deve propiciar uma interpenetração contínua de vizinhanças...”
- **OS CONTATOS INTERNOS E EXTERNO** “O planejamento para a vitalidade combater a existência nociva das zonas de fronteiras desertas...”
- **A APROPRIAÇÃO DOS EDIFÍCIOS** “O planejamento para a vitalidade deve visar a recuperação de cortiços para convencer uma grande porcentagem de moradores, seja quais forem, a permanecer por livre escolha...”

Para a vitalidade, as partes físicas de uma cidade são tão importantes quanto o funcionamento das atividades nelas realizadas por intermédio das pessoas. Através da vivência, cada cidadão cria uma ou mais imagens que são associadas a alguma parte física da cidade, trazendo lembranças do local e seus significados. LYNCH (2006)

3.4 SUBCENTRALIDADES

As novas centralidades, também conhecidas como subcentralidades, se caracterizam por viabilizar um conjunto de intervenções concentradas. O subcentro deve ser uma zona atrativa de apoio ao centro da cidade, com infraestrutura necessária para dar apoio ao seu entorno. Geralmente situado entre as áreas centrais e periferias, seu papel não apenas econômico, mas também intervir no aspecto social e físico. (FERNANDES, 2009)

Para Villaça (2001, p. 293), o subcentro nada mais é do que o centro principal da cidade em menor escala, que não se iguala mas pode ser uma área concorrente. “A diferença é que o subcentro apresenta tais requisitos apenas para uma parte da cidade, e o centro principal cumpre-os para toda a cidade”.

A necessidade de expandir as áreas de serviço comerciais para fora da área central da cidade vai desde a necessidade de sair de áreas muito aglomeradas até aquelas que já apresentam um intenso uso do solo. São vários os fatores que acabam gerando descentralização, como o valor da terra, de aluguéis e impostos; congestionamentos; a falta de espaço para expansão; entre outros, gerando assim novos núcleos secundários. (CORRÊA, 1989)

A subcentralidade, porém, só vai acontecer, se houver ou forem criadas atrações que fortifiquem sua localização, como infraestrutura, facilidades de transporte, baixo valor da terra e de impostos, e claro, qualidades atrativas que encante o público alvo e garanta o bem estar dos cidadãos. (CORRÊA, 1989)

A descentralização acontece quando, pela expansão da cidade, tem-se necessidade de novos núcleos urbanos. Esses núcleos podem também ser classificados como subcentros, onde dão suporte de comércio e serviço a uma região, a um bairro ou até mesmo a uma rua. (CORRÊA, 1989)

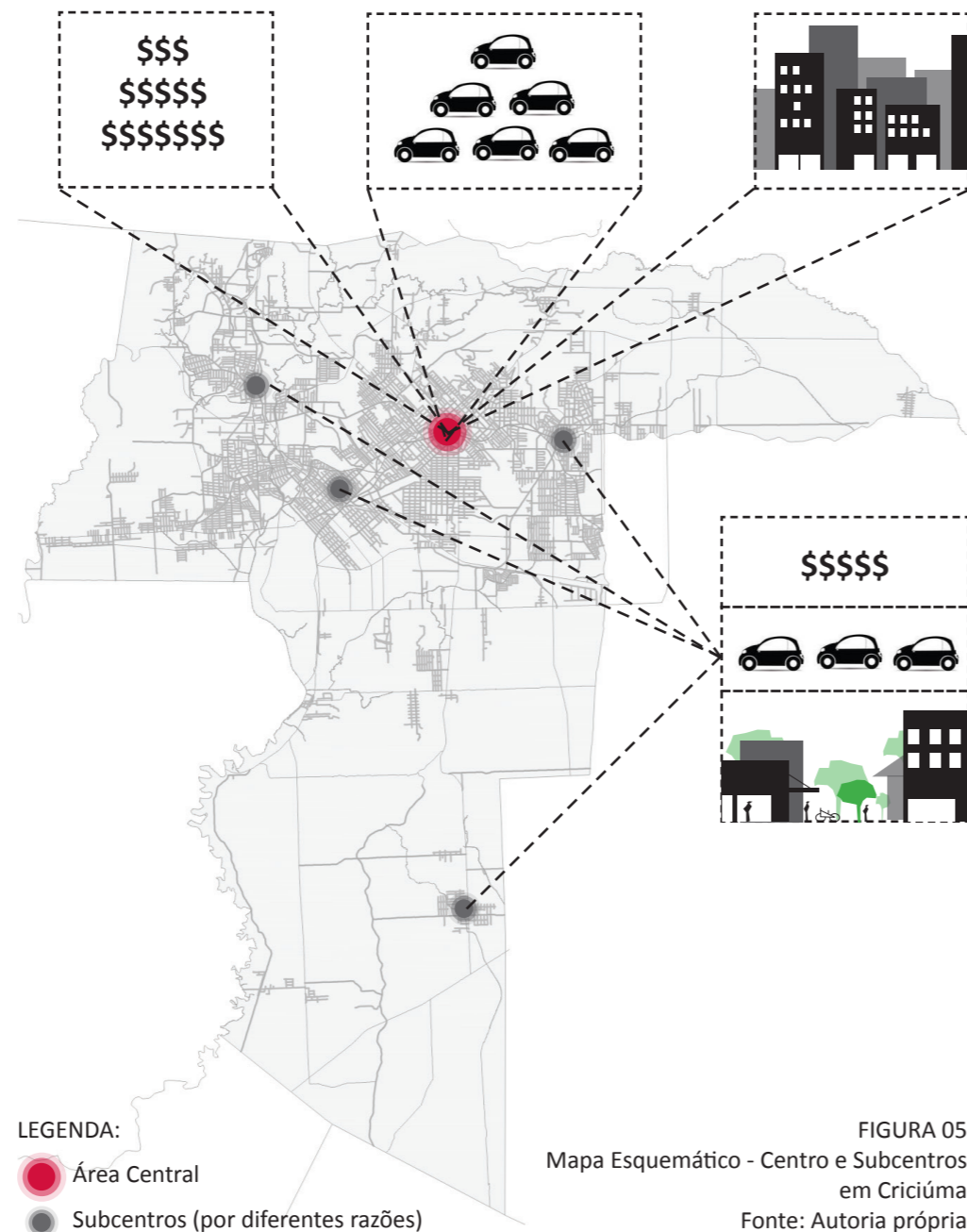


FIGURA 05
Mapa Esquemático - Centro e Subcentros em Criciúma
Fonte: Autoria própria

[..] a descentralização torna o espaço urbano mais complexo, com vários núcleos secundários de atividades. [...] Para o consumidor gera economia de transporte e tempo. O capital industrial, além das vantagens da nova localização tem grandes lucros com a troca de terrenos com grandes diferenças de preços. (CORRÊA, 1989, p. 47-48)

Os subcentros podem também ser especializado em um certo tipo de comércio e serviço. Quando especializados, geralmente atendem grande parte da cidade, mas por sua especialização tem um menor número de usuários do que no centro principal, e em menor frequência. Segundo Villaça (2001, p. 293) “a rua Consolação, em São Paulo, é especializada em lustres; a Santa Efigênia, em material elétrico e eletrônico; a avenida Duque de Caxias, em autopeças, etc.”.

Referindo-se a comércio e serviço, Berry (Apud CORRÊA, 1989, p. 50) descreve, conforme na figura 06, núcleos secundários gerados pela descentralidade:

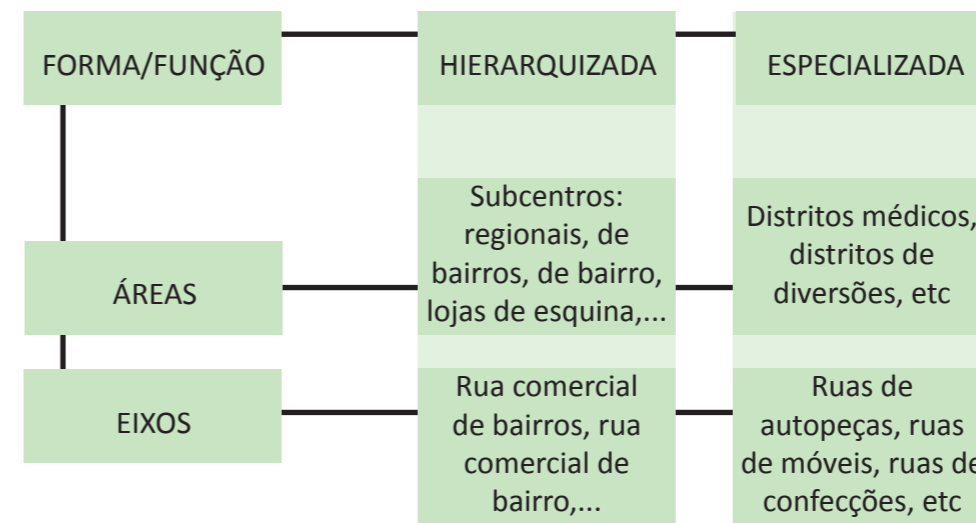


FIGURA 06
Núcleos secundários de comércio e serviço segundo Berry.
Fonte: (BERRY Apud CORRÊA, 1989)

Segundo CORRÊA (1989), em várias esquinas, espalhadas pela cidade, é possível encontrar agrupamentos de lojas que atendem as necessidades frequentes de moradores próximos.

[...] duas a cinco lojas como padaria, açougue, quitanda, farmácia, armazém, botequim, que atendem as demandas muito frequentes da população que habita nos quarteirões imediatos ao agrupamento. Os comerciantes são moradores do bairro e conhecidos dos fregueses. (CORRÊA, 1989, p.51)

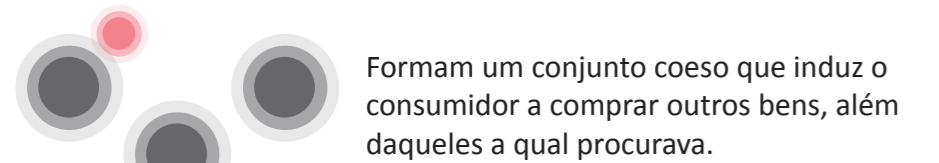
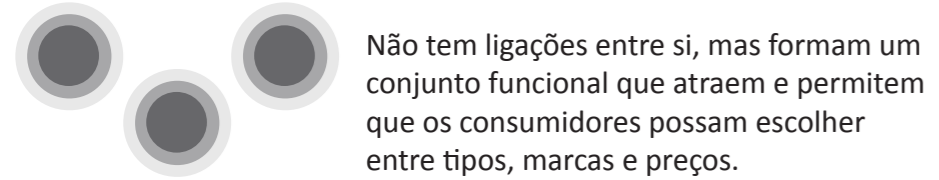
“A concentração de um hábito ou atividade especial numa rua pode torná-la importante aos olhos dos observadores”. (LYNCH, 1997, p.84)

O setor terciário compreende as atividades de comércio e prestação de serviço. O setor secundário refere-se as atividades relacionadas a indústria. E o primário, as atividades de agricultura, pecuária e extrativismo mineral. Fonte: http://www.suapesquisa.com/geografia/setores_economia.htm

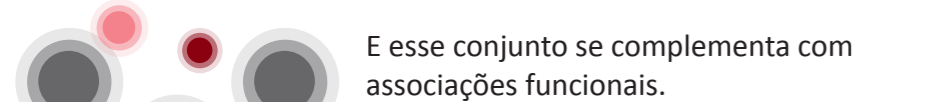
Resumidamente, Corrêa (1989, p. 51) afirma que os subcentros voltados ao setor terciário não somente são hierarquizados, mas também especializados. É um processo de coesão que pode se resumir no movimento que leva uma determinada atividade a atrair para perto de si outra atividade do mesmo ramo, então, ambas se localizam-se juntas.

Corrêa (1989, p. 56-57), explica o magnetismo das atividades terciárias, que, a partir da leitura, resumo na figura 07:

Lojas varejistas de mesma linha de produto: sejam em subcentralidade regionais, de bairros, ou ruas comerciais.



lojas de calçados, por exemplo, vendem também bolsas, outras também roupas, o que atrai lojas de acessórios, joalherias, e assim por diante.



podem ser restaurantes, lanchonetes, bancos, farmácias, etc.

Todas essas atividades só acontecem com a **integração de pessoas**, sendo assim, é fundamental que haja acessibilidade a todos os cidadãos. CORRÊA (1989).



Segundo Jacobs (2001), só o comércio, assim como só o parque ou a praça, não é suficiente para a integração de pessoas. É preciso mais do que isso. É preciso promover o entorno e conectar as vizinhanças através de elementos importantes resumidos na figura 08:

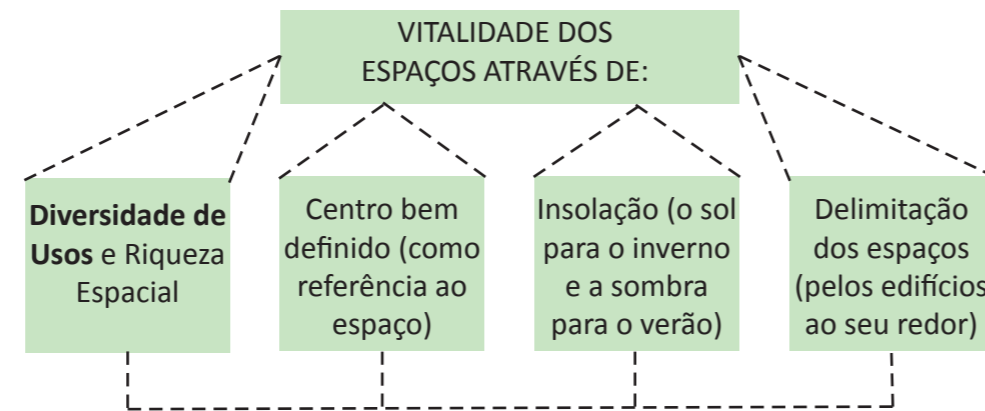


FIGURA 08
Elementos para funcionamento de um bairro
Fonte: Jacobs (2001)

3.5 A DIVERSIDADE DE USOS

Para que haja **vitalidade** dos espaços nas cidades é necessário que o planejamento tenha como um de seus objetivos a **diversidade de usos**. E para proporcionar essa vitalidade, é necessário acima de tudo compreender as misturas e combinações dos usos, e não os usos separadamente. (JACOBS, 2001)

Para Gehl (2010), a **vitalidade** é o resultado da **diversidade de usos**, onde diferentes atividades fazem com as pessoas se envolvam ao utilizar dos mesmos espaços. Essa diversidade é criada a partir de três tipos de atividades:

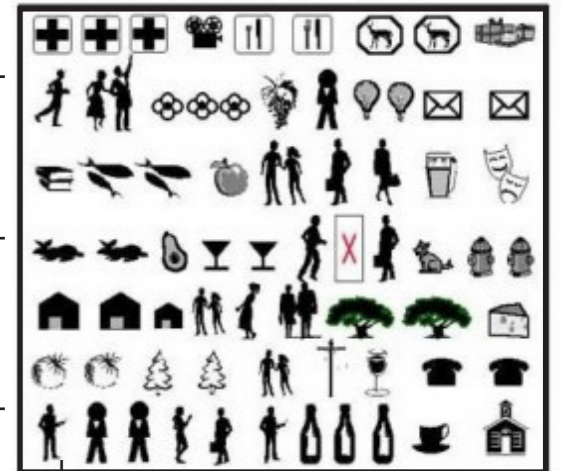
ATIVIDADES NECESSÁRIAS ----- São aquelas que as pessoas têm que fazer: ir para o trabalho, para escola, pegar ônibus, fazer compras...

ATIVIDADES OPCIONAIS ----- São aquelas que as pessoas se sentem convidadas: caminhar, contemplar, descansar, fazer novas amizades...

ATIVIDADES SOCIAIS ----- São aquelas que incluem o contato entre as pessoas: rodas de conversas, oficinas de arte, brincadeiras, atendimentos médicos coletivos...

Todas essas atividades são resultados de ações humanas, e para que o planejamento dê certo é necessário orientá-lo para o real potencial da área, garantindo a inclusão dos moradores do bairro, da cidade e dos turistas, durante o dia e a noite, através da combinação de usos do perfil da cidade, e não no sentido contrário. (JACOBS, 2001)

FIGURA 09
Diversidade de usos
Fonte: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.129/3499>



“Um aumento na qualidade do ambiente externo estimula, em especial, as atividades opcionais. O aumento no nível de atividade é, portanto, um convite a um substancial aumento das atividades sociais.” (GEHL, 2010, p.21)

04

REFERENCIAIS

4.1 REFERENCIAIS DE CONCEITOS

4.1.a CADERNO A CIDADE SOMOS NÓS

As Cidades Somos Nós é um programa entre equipes de projetistas de dez cidades para aplicar esses princípios em dez recortes selecionados. A intenção é fazer com que os princípios norteadores sejam inspiração para os governantes mudarem o foco e repensarem os espaços na escala humana.

No Brasil, o Rio de Janeiro está dentre as dez cidades escolhidas, com projeto da Central do Brasil e entorno. Uma exposição em 2011 mostrou a evolução da área até 2030 se aplicado os princípios básicos para uma cidade habitável hoje e sustentável amanhã.



ANDAR A PÉ

É preciso inserir ambientes agradáveis e adequados para os pedestres. Quanto mais confortável no espaço, mais o pedestre permanece.

USAR A BICICLETA

É preciso inverter a prioridade do automóvel pelo transporte alternativo. As redes de ciclovias seguras estimulam essa inversão, com menor gasto, sem poluição e com interação social.

CONECTAR

Sistemas compactos de ruas e caminhos com permeabilidade para pedestres e ciclistas estimulam o uso do transporte não motorizado.

TRANSPORTAR

Um sistema de transporte coletivo rápido, barato e direto são mais atraentes do que filas e filas de carro. É necessário enfatizar o uso do ônibus, principalmente entre áreas de trabalho, lazer e moradia.

MISTURAR

Usos mistos e áreas de lazer é ideal para integração social e vitalidade dos espaços urbanos. É preciso ter harmonia entre moradias, comércios e serviços.

DENSIFICAR

Nem baixa, nem média, nem alta. A densidade ideal é aquela que está de acordo com o espaço e toda sua infraestrutura e supraestrutura como linhas de transportes coletivos, áreas verdes e de lazer.

COMPACTAR

A compactação das centralidades diminui os deslocamento e reaproveita os espaços, evitando o espraiamento. Assim as pessoas podem morar, trabalhar e se divertir sem precisar ir muito longe.

PROMOVER MUDANÇAS

A falta de estacionamento provoca a desestimulação das pessoas quanto ao uso de veículos, mas também pode afasta-los ainda mais. É preciso dosar com estacionamento regulamentados e cobranças de taxas.

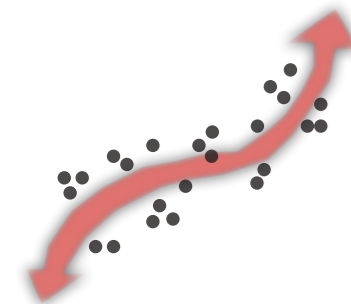
4.1b CIDADE PARA PESSOAS

As oportunidades culturais e sociais dadas ao homem são de extrema importância no espaço público para tornar a cidade cheia de vida, com caminhadas, pedaladas e vivências contínuas dos espaços. (GEHL, 2010)

Gehl (2010. P.232) coloca que há diversos princípios essenciais para se trabalhar o planejamento na dimensão do pedestre. Dentre eles, cinco se destacam na procura da qualidade dos espaços públicos e na garantia de que as pessoas vão realmente fazer parte destas vivências da cidade, sendo eles:

REUNIR

“Distribuir, cuidadosamente, as funções da cidade para garantir menores distâncias entre elas, além de uma massa crítica de pessoas e eventos.”



INTEGRAR

“Integrar várias funções nas cidades para garantir versatilidade, riqueza de experiências, sustentabilidade social e uma sensação de segurança nos diversos bairros.”

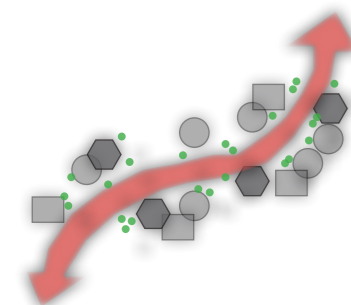
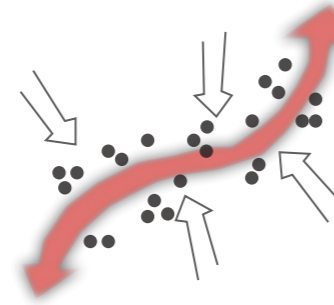


FIGURA 10
Croquis Princípios do Planejamento
Fonte: Jan Gehl



CONVIDAR

“Projetar o espaço urbano de forma a torná-lo convidativo tanto para o pedestre quanto para o ciclista.”

“Reforçar os convites para permanências mais longas no espaço público” [...]



ABRIR PARA

“Abrir os espaços de transição entre a cidade e os edifícios, para que a vida no interior das edificações e a vida nos espaços urbanos funcionem conjuntamente.”



AUMENTAR

“Reforçar os convites para permanências mais longas no espaço público, porque algumas pessoas por muito tempo em um local proporcionam a mesma sensação de vitalidade do que muitas pessoas por pouco tempo.”

“Em determinado espaço geográfico, metade do número de pessoas não frequentará metade das empresas que fiquem duas vezes mais longe. Quando existe o inconveniente da distância, o pequeno, o variado e o pessoal desaparecem.” (JACOBS, 2001, p.162)

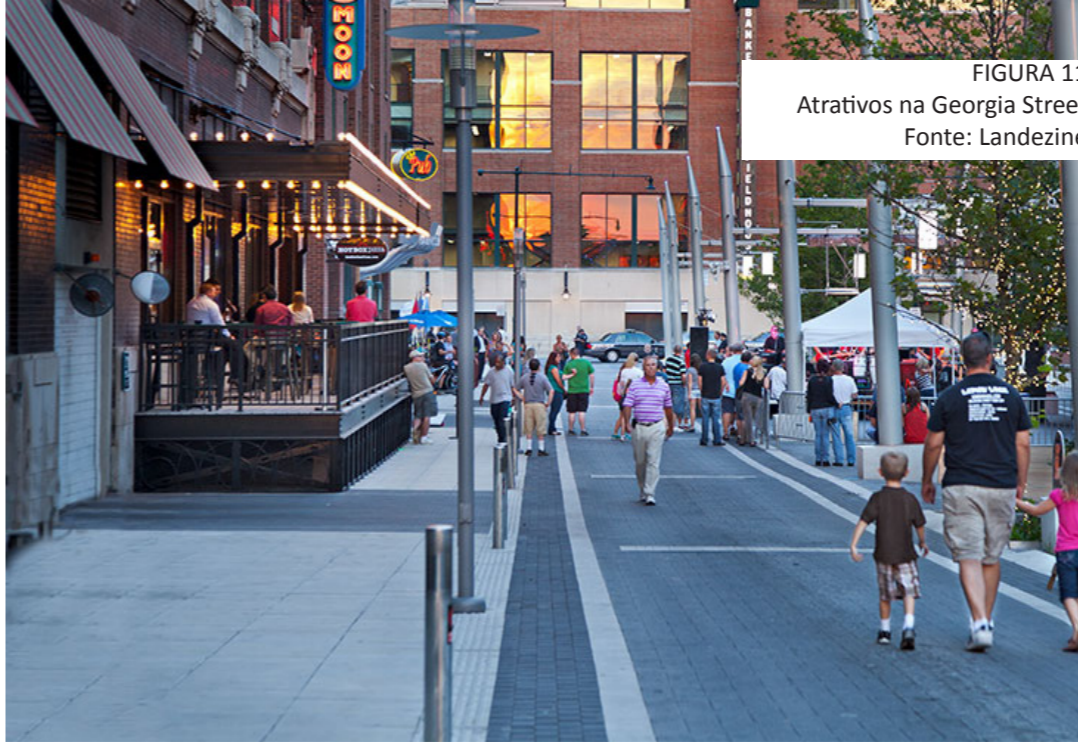


FIGURA 11
Atrativos na Georgia Street
Fonte: Landezine



FIGURA 12
Vitalidade na Georgia Street
Fonte: Landezine



FIGURA 13
Show Hoobstank na Georgia Street
Fonte: Landezine

4.2 REFERENCIAIS DE PROJETO

4.2.a PLANO E PROJETO NOVA LUZ

O projeto de requalificação Nova Luz é uma proposta de Plano Urbano de uma área localizada no centro da cidade de São Paulo, hoje conhecido como Cracolândia. Para as áreas públicas o projeto lança alternativas de acabamentos para as vias, passeios, mobiliário, entre outros e para o espaço privado são lançadas diretrizes de uso e ocupação do lote que somados às normas da legislação urbanísticas determinam a volumetria final proposta pelo projeto. Vale ressaltar que a aplicação das regras foi detalhada em projeto em sete quadras, ou seja, um subrecorte da área de intervenção. (PMSP,ano)

O plano lança diretrizes de requalificação para a área que priorizam a mistura de usos residenciais, comerciais, cívicos e educacionais para todos os grupos socioeconomicos através da promoção de padrões de desenvolvimento sustentáveis.



FIGURA 14
Visão Rua de Bairro, Projeto Nova Luz
Fonte: Site PMSP

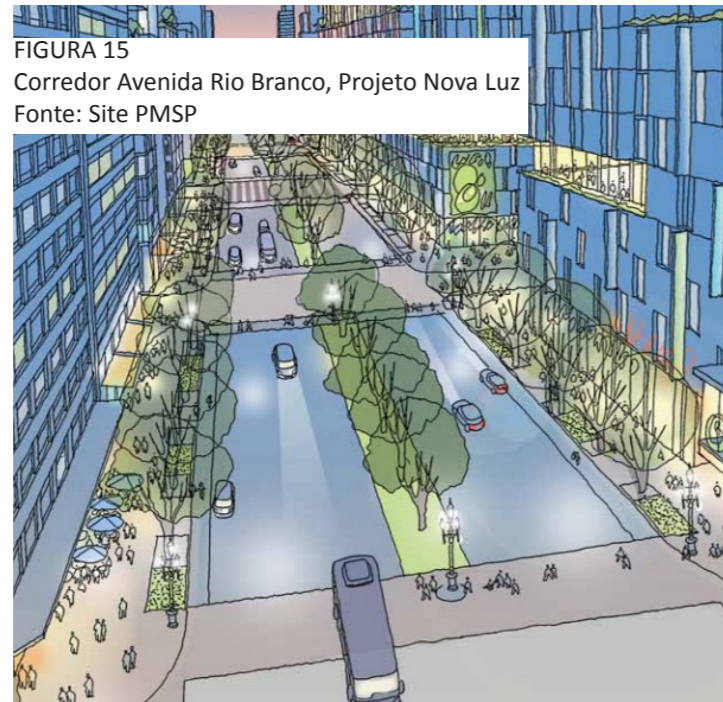


FIGURA 15
Corredor Avenida Rio Branco, Projeto Nova Luz
Fonte: Site PMSP



FIGURA 16
Visão de Peatonal, Projeto Nova Luz
Fonte: Site PMSP

PRINCIPAIS DIRETRIZES DO PLANO URBANÍSTICO

- Uso eficiente do solo urbano;
- Retorno do uso residencial no centro;
- Potencialização das atividades comerciais.
- Atração de novas atividades econômica;
- Ligação com bairros adjacentes para criar um atraente no setor urbano de uso misto;
- Atração de uma ampla gama de faixas etárias e estilos de vida para o “coração” da cidade;
- Facilitação das viagens a pé ou de bicicleta;
- Incorporação e potencialização de atividades ligadas a cultura e entretenimento;
- Provimento de novos espaços e equipamentos públicos de qualidade;
- Qualificação ambiental e urbanística.



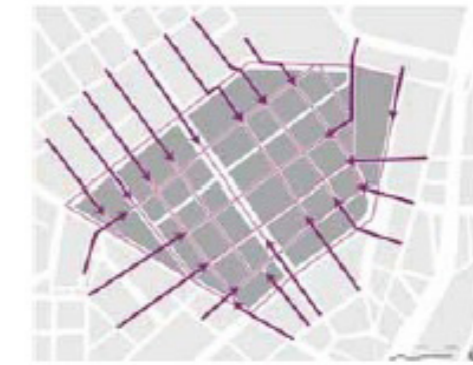
FIGURA 17
Plano Ilustrativo, Projeto Nova Luz
Fonte: Site PMSP



PROTEGER A MALHA URBANA



DEFINIR PORTAIS



FORTALECER CONEXÕES



REDE DE ÁREAS VERDE

PRINCÍPIOS NORTEADORES

Para um projeto urbano coerente e bem estruturado foram estabelecidos alguns princípios como base das ideias desenvolvidas revelando as possibilidades e potencialidades da área, através da conectividade, espaços abertos e definição do programa de usos para cada edificação. Na figura 18, os princípios se resumem em estudos, com inserção dos mesmo sobre a área de estudo.



CONECTAR COM O RESTANTE DA CIDADE



ESTABELECEER ÂNCORAS URBANAS

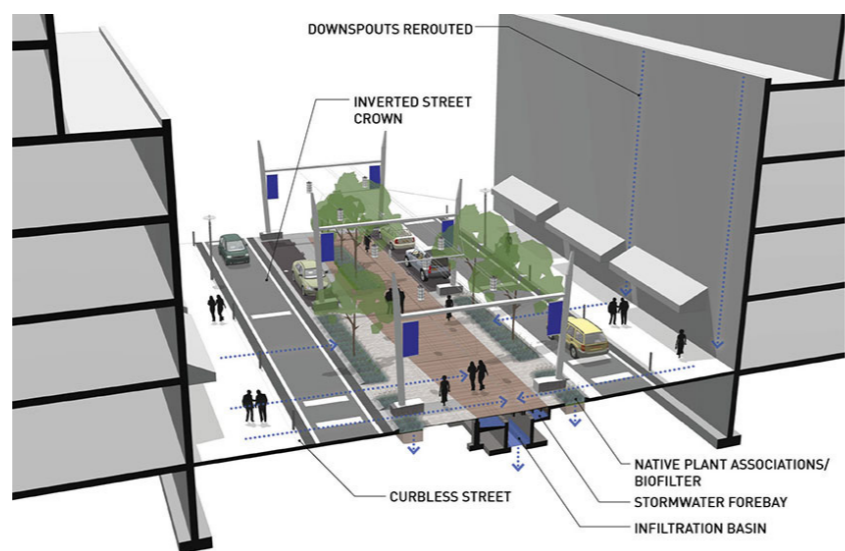
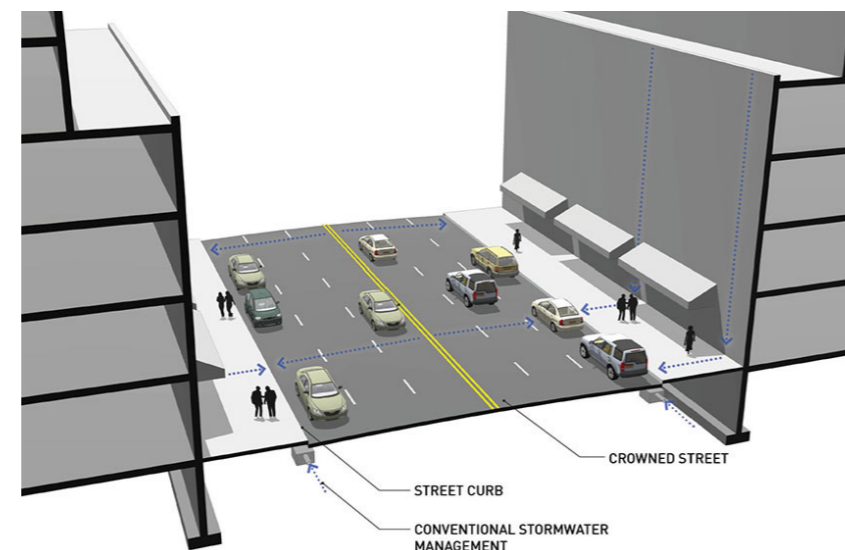
FIGURA 18
Princípios Norteadores, Projeto Nova Luz
Fonte: Site PMSP

4.2.b GEORGIA STREET – INDIANAPOLIS

A Via Georgia Street é um espaço prioritário para pedestres, com qualidade de arborização e infra-estrutura necessária para a vitalidade do meio social. Pode ser considerado um padrão de cidade habitável do futuro pois oferece muito além de mobilidade, inverte as prioridades entre automóveis e pedestres, tornando o espaço público mais humano.

A concretização das cidades habitáveis de um futuro próximo, além de oferecer opções de mobilidade, também oferecem serviços que expressam a vitalidade. É o caso da Georgia street, que destina espaço prioritário para pedestres e concomitante investe na arborização urbana e infra-estrutura a afim de proporcionar um ambiente inovador ao ar livre e local de eventos. Estas condições garantem a rua sustentabilidade, responsabilidade fiscal e beleza sem perder a função.

“A cidade ganhou um espaço público contemporâneo que ancora o distrito de entretenimento e convenções. Simultaneamente, Georgia Street é um local atraente, todos os dias para improviso, encontros íntimos e um local de evento ao ar livre moderno”



FIGURAS 19
O uso do espaço público na Geogia Street
Fonte: SiteGeogia Street

05

CONTEXTUALIZAÇÃO

5.1 FORMAÇÃO E EXPANSÃO DA CIDADE DE CRICIÚMA

Criciúma tem sua primeira ocupação datada em 6 de janeiro de 1880, em território pertencente a cidade de Araranguá, com um núcleo colonial de 22 famílias de imigrantes italianos que viviam basicamente de atividades agropastoril. Em 1890 imigrantes alemães, poloneses, portugueses juntam-se aos imigrantes italianos, expandindo o núcleo colonial, intensificando as atividades agrícolas e dando início ao desenvolvimento da cidade. (PORTO, 2008)

A partir de 1913, a descoberta do carvão impulsiona a economia da cidade e seu desenvolvimento, ganhando força em 1919 com a instalação da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina. No ano de 1924 é implantado na cidade a estação ferroviária de passageiros expandindo assim a malha viária com a ligação da Praça Nereu Ramos e a ferrovia além de fortalecer o comércio e serviços existente no núcleo central. Assim, em 1925 Criciúma conquista sua emancipação. (PORTO, 2008)

Em 1940 o consumo do carvão cresce fortemente se fazendo necessário a ampliação da ferrovia. É a partir deste momento que, devido a criação de núcleos secundários por conta da extração do carvão, Criciúma entra num processo de expansão urbana, conforme apresenta as figuras 20 e 21. (PORTO, 2008)

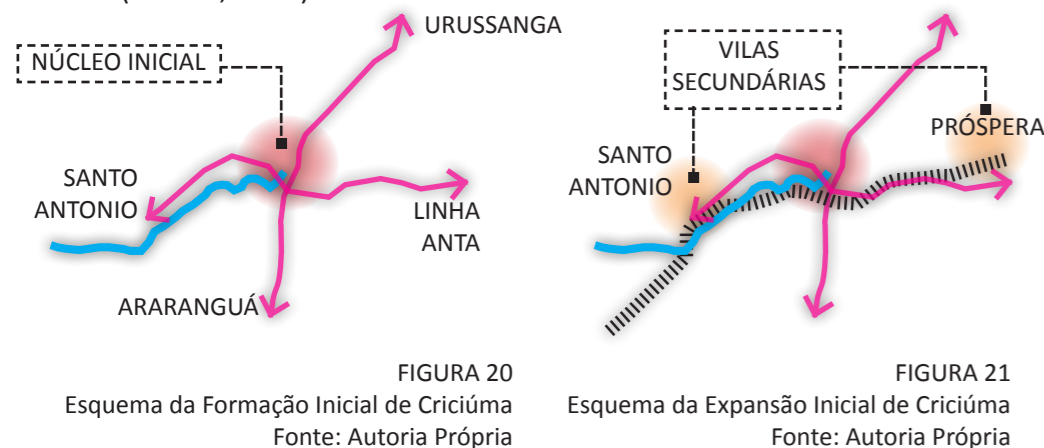


FIGURA 20
Esquema da Formação Inicial de Criciúma
Fonte: Autoria Própria

FIGURA 21
Esquema da Expansão Inicial de Criciúma
Fonte: Autoria Própria



FIGURA 22
Centro de Criciúma - Déc XX
Fonte: Facebook Criciúma FotoAntigas

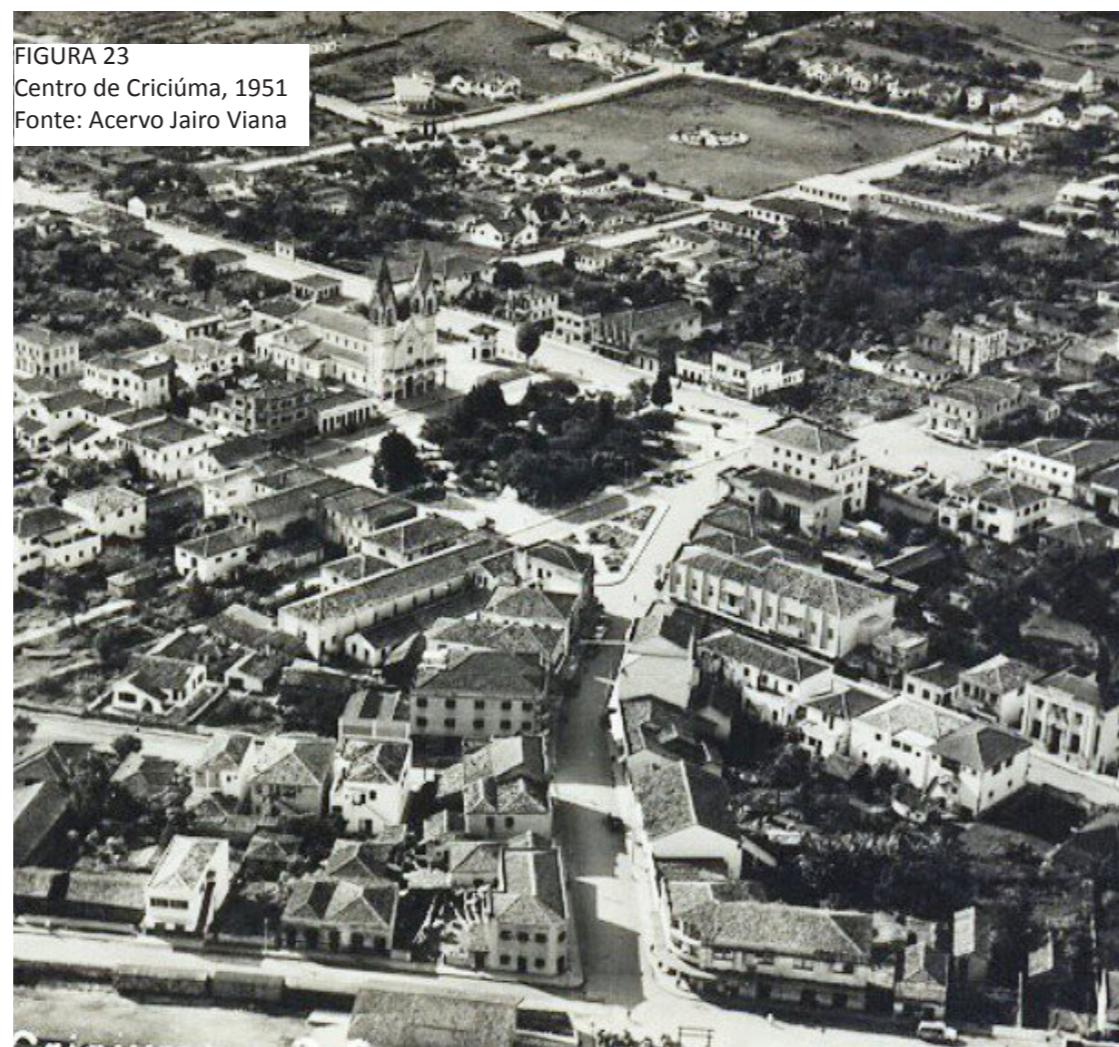


FIGURA 23
Centro de Criciúma, 1951
Fonte: Acervo Jairo Viana



FIGURA 24
Vila Operária, Déc. 40
Fonte: Acervo Jairo Viana

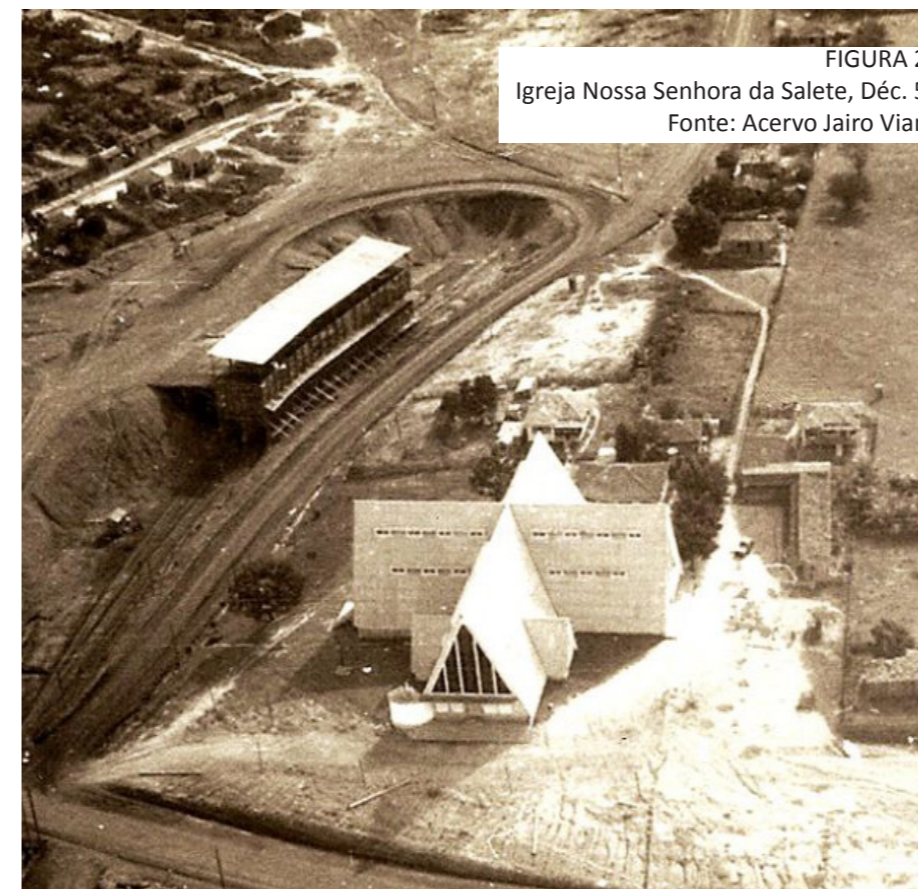


FIGURA 25
Igreja Nossa Senhora da Salete, Déc. 50
Fonte: Acervo Jairo Viana

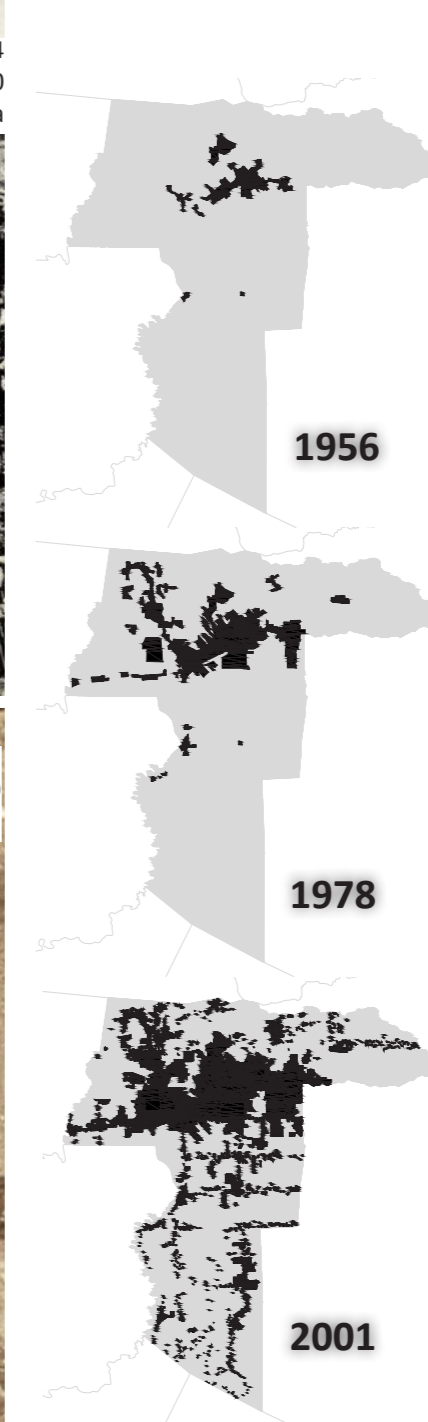


FIGURA 26
Mapas de Expansão de Criciúma
Fonte: PMC

A área do centro de Criciúma definiu-se em oposto à área de carvão que existia em sua proximidade. Ao redor das minas de carvão, formavam-se comunidades de trabalhadores que se chamavam de vilas operárias. (NASCIMENTO, 2000, p.85)

Em 1957 a área de ocupação urbana na cidade de Criciúma era de apenas 5,73km². Devido ao considerável aumento da demanda de carvão necessitou-se a contratação de muitos operários, expandindo o município através das vilas operárias, próximo as mineradoras. Em 1978 a ocupação do solo chega a 22,74km². Já em 2001 a área de ocupação é de 50,36km². (PORTO, 2008)

Um dos fatores para a expansão a sul foi a mecanização da extração de carvão, que ao gerar desemprego, fez com que o governo, através do BNDS, potencializasse o capital industrial de vários ramos, dentre eles o de pisos e azulejos. (PORTO, 2008)

Com a diversificação da economia iniciada nos anos 1960, nos anos 1970 destacaram-se as indústrias cerâmicas de pisos e azulejos, tornando Criciúma um grande polo produtor da América Latina, o que levou a cidade a ser conhecida como a “Cidade do Azulejo”. (RUPPENTHAL, 2014 p.89)

Em 1974, por exemplo, a empresa Eliane Revestimentos Cerâmicos se incorpora a INPISA (Indústria de Pisos S/A), no bairro São Luiz. (ISOPPO, 2009) Figura XX

Em 1976 começa a funcionar no antigo leito da ferrovia a Avenida Axial, que em 1980 recebe o nome de Avenida Centenário, em homenagem ao centenário da cidade de Criciúma. Essa reestruturação viária e a proximidade com a BR 101 torna o sul da cidade em um ponto estratégico para locação de indústrias. (NASCIMENTO, 2004)



FIGURA 27
Indústria Cerâmica Eliane - B. São Luiz, Déc. 70
Fonte: Facebook Fotos Antigas Criciúma

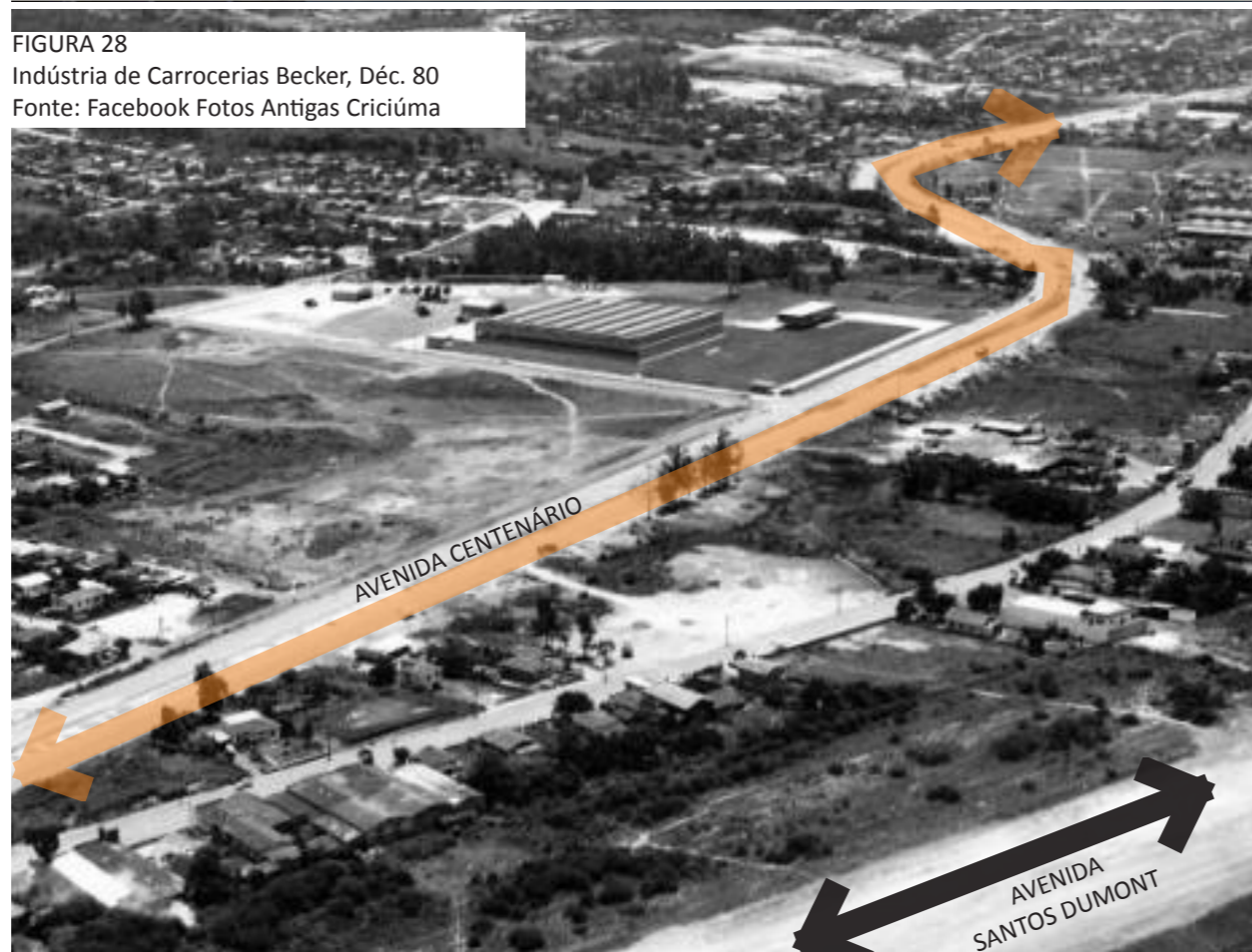


FIGURA 28
Indústria de Carrocerias Becker, Déc. 80
Fonte: Facebook Fotos Antigas Criciúma

5.2 A CIDADE DE CRICIÚMA E O ESPAÇO REGIONAL

A cidade de Criciúma, com área total de 235,628km², tem seus limites com os municípios de Forquilha, Nova Veneza, Siderópolis, Cocal do Sul, Morro da Fumaça, Içara, Araranguá e Maracajá. Além de ter o maior número de habitantes, que segundo dados do IBGE (2014) é de 204.667hab,

Criciúma é a cidade pólo da AMREC, não apenas pela concentração de comércio e prestação de serviços que dão suporte as outras cidades, mas também pelos órgãos e instituições governamentais que aqui se encontram.

Como pode ser visto na figura 29, rodovias configuram os principais acessos as cidades vizinhas. Elas são responsáveis pelo tráfego de pessoas e cargas, que a todo momento chegam e saem da cidade. A sul, o destaque é a rodovia federal BR-101, conectando Criciúma a norte e sul do país.

Além de atrair pessoas de fora nos setores de saúde, educação e serviço, a cidade é também pólo em diversos setores industriais, como cerâmico, plástico, confecção, construção civil, metalmeccânico, e extração de carvão.



FIGURA 30 -
Destaque Santa Catarina/Brasil
Fonte: Autoria Própria

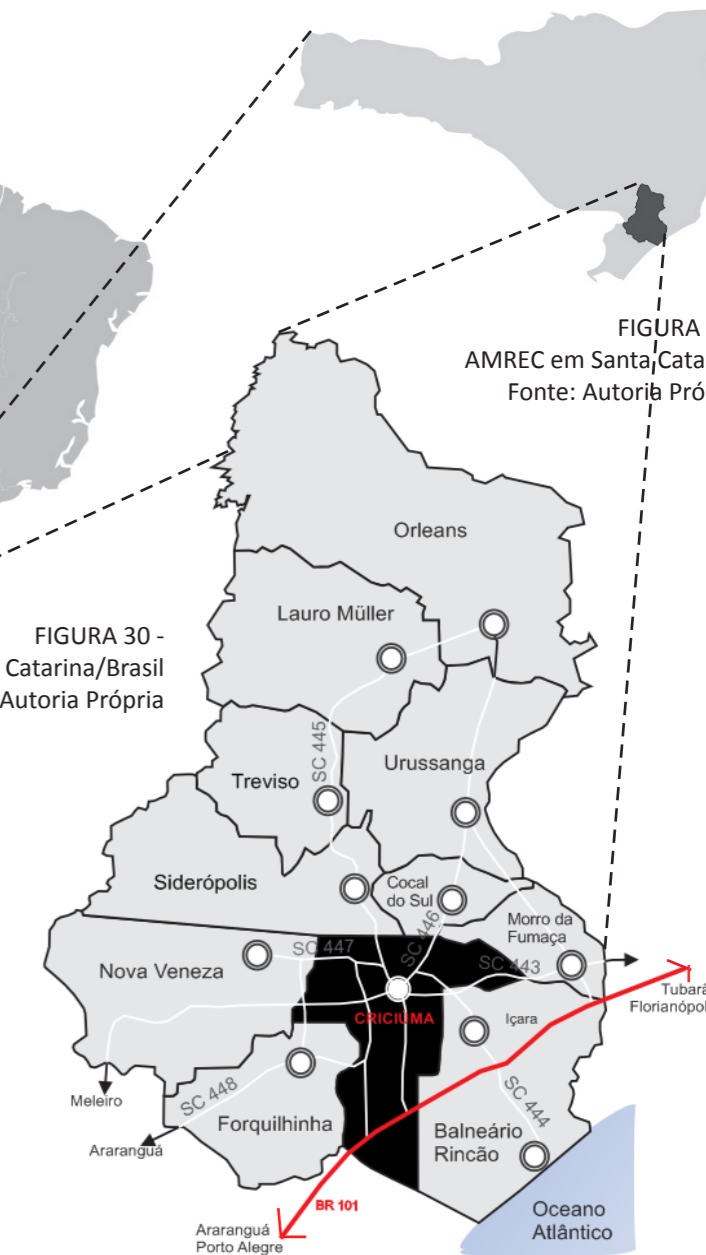


FIGURA 29
Criciúma na região da AMREC
Fonte: Carlos Alberto Silva modificado pela autora

FIGURA 31 -
AMREC em Santa Catarina
Fonte: Autoria Própria

A Ferrovia Tereza Cristina é uma importante opção logística para o transporte do carvão até a Termelétrica Jorge Lacerda, além do transporte de carvão mineral e de containers até o Porto de Imbituba.

Com o projeto de um Terminal Intermodal na cidade de Içara, será possível diminuir o número de veículos pesados na BR 101 e ampliar a diversidade de cargas a serem transportadas.

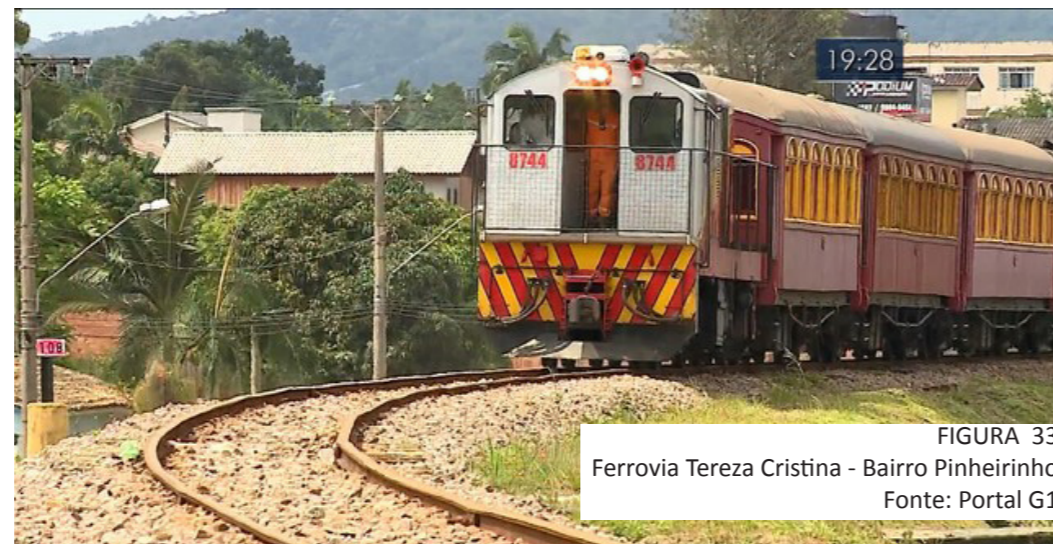
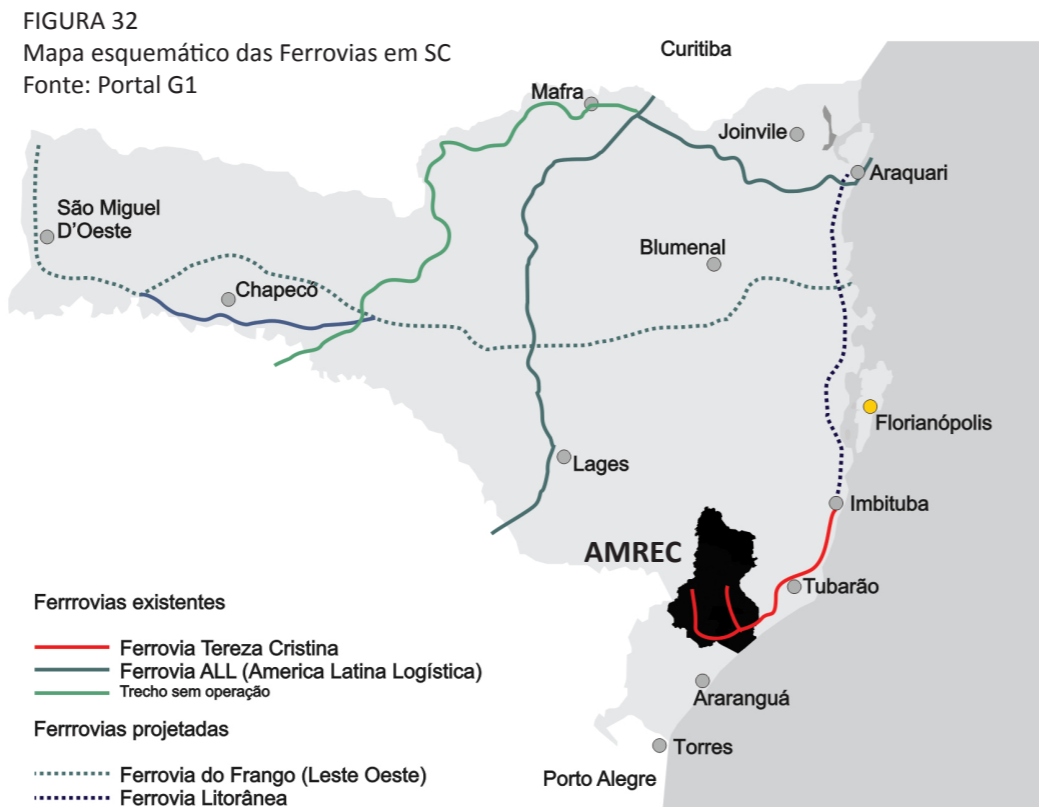
Além disso, o transporte ferroviário já é elencado pelo plano da cidade de Içara como uma alternativa para o transporte de passageiros, a princípio de estudantes, até o núcleo estudantil de Criciúma, localizado no bairro Pinheirinho.

Segundo noticiário¹,

“Parte do plano de mobilidade urbana da cidade, a ideia do projeto experimental é facilitar o trajeto dos universitários que vão de Içara estudar em Criciúma.” PORTAL G1-SC

“Por enquanto, o transporte de universitários é temporário – os testes devem durar duas semanas. Mas a ideia é que seja permanente. “Não tem sentido entre as duas cidades ter um modal que é o trilho, pronto, instalado, em condições de uso, sem ser utilizado”, diz o prefeito de Içara, Murialdo Gastaldon”

(¹) Fonte: <http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2015/10/universitarios-trocaram-onibus-por-trem-e-ganham-tempo-no-sul-de-sc.html>



Com a função de relocar as rotas de veículos pesados decorrentes do setor industrial, é o anel de contorno viário em Criciúma, ainda sendo executado. Segundo reportagem,

O objetivo é desviar o trânsito pesado do Centro de Criciúma e facilitar o escoamento da produção tanto da maior cidade da região quanto dos municípios vizinhos. A previsão é que até 2016, estará ligado à futura Via Rápida, que liga Criciúma à BR-101. (MEDEIROS, 2013)

Conforme podemos observar na figura 34, com as obras do anel viário concluídas e com o apoio do Porto Seco, locado estrategicamente entre o anel viário, a linha férrea e a via expressa sul, a cidade terá um novo sistema de tráfego pesado. A função do Porto Seco seria redistribuir as cargas em veículos menores, ou até utilizar-se da linha férrea, para então adentrar a cidade.

Porém, enquanto isso, os veículos pesados continuam a circular restritamente pela zona urbana. As rodovias Jorge Lacerda e Luiz Rosso são rotas certas para veículos de cargas que precisam do acesso Criciúma/BR-101.

Fonte: <http://www.clicatribuna.com/noticia/geral/obras-do-anel-de-contorno-viario-estao-prestes-a-comecar-9364>

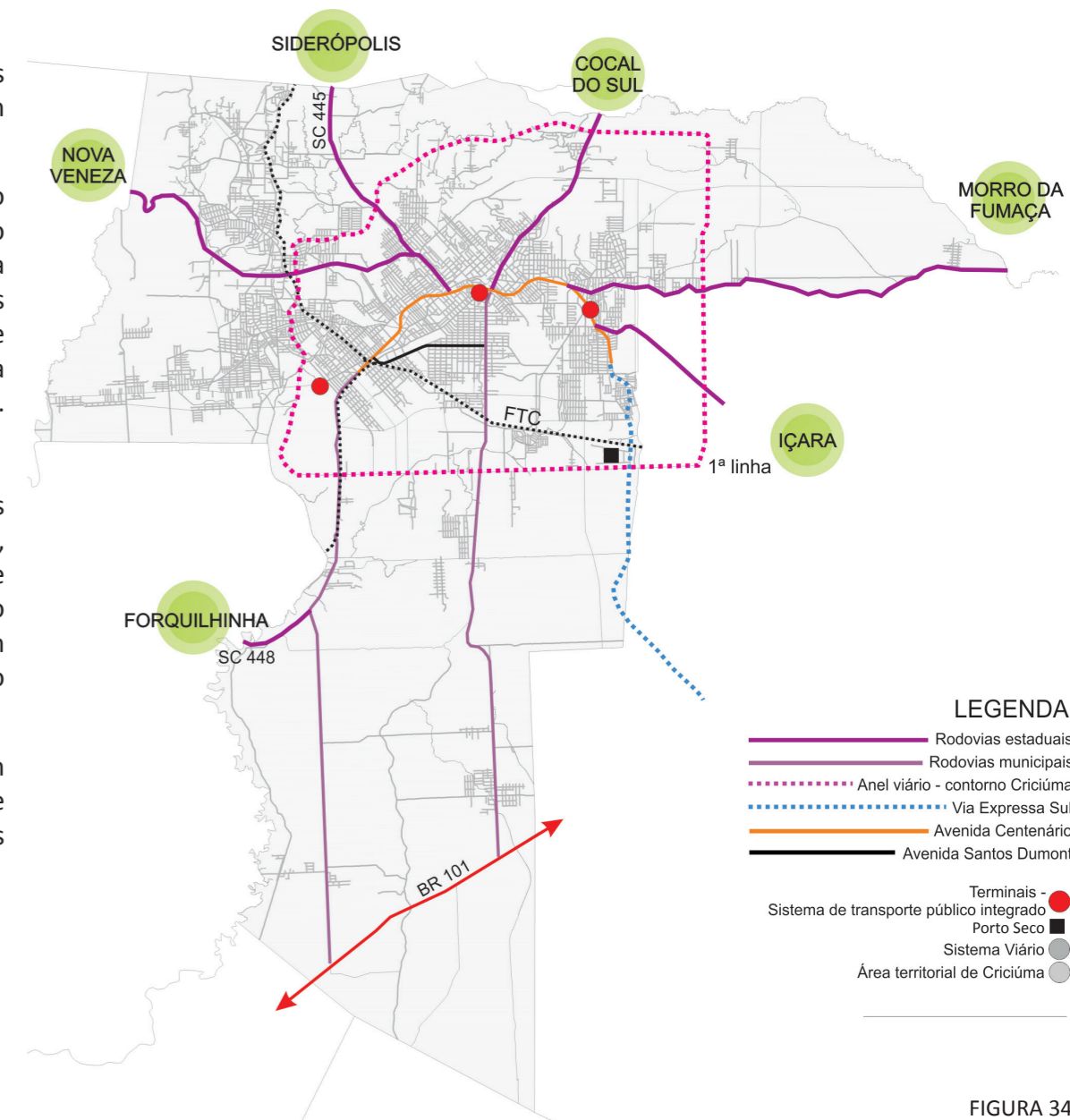


FIGURA 34
Criciúma na região da AMREC
Fonte: Autoria Própria

06
ÁREA DE ESTUDO

6.1 LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Com 2,7km de extensão, a Avenida Santos Dumont está localizada nos bairros Pinheirinho, Milanese, São Luiz, Santa Bárbara, Michel e Comerciário, conforme mostra figura 35.

No sentido leste/oeste tem seu início em um ponto nodal formado por importantes vias: a sul a Rodovia Luiz Rosso, que conecta a cidade a BR-101; a leste a Avenida Imigrantes Poloneses/Rua Miguel Patrício de Souza, que conecta ao Bairro Próspera; e a norte a Rua Desembargador Pedro Silva, que em sentido único traz o fluxo do centro da cidade. Seu final é marcado pela ligação perpendicular a Avenida Centenário que como via arterial da cidade, recebe um intenso tráfego de veículos diariamente. (FIGURA 36)

Desta forma, a Avenida Santos Dumont se comporta como uma relevante via coletora da cidade, promovendo a ligação de três grandes regiões administrativas.



FIGURA 35
Principais acessos a Avenida Santos Dumont.
Fonte: Da autora.

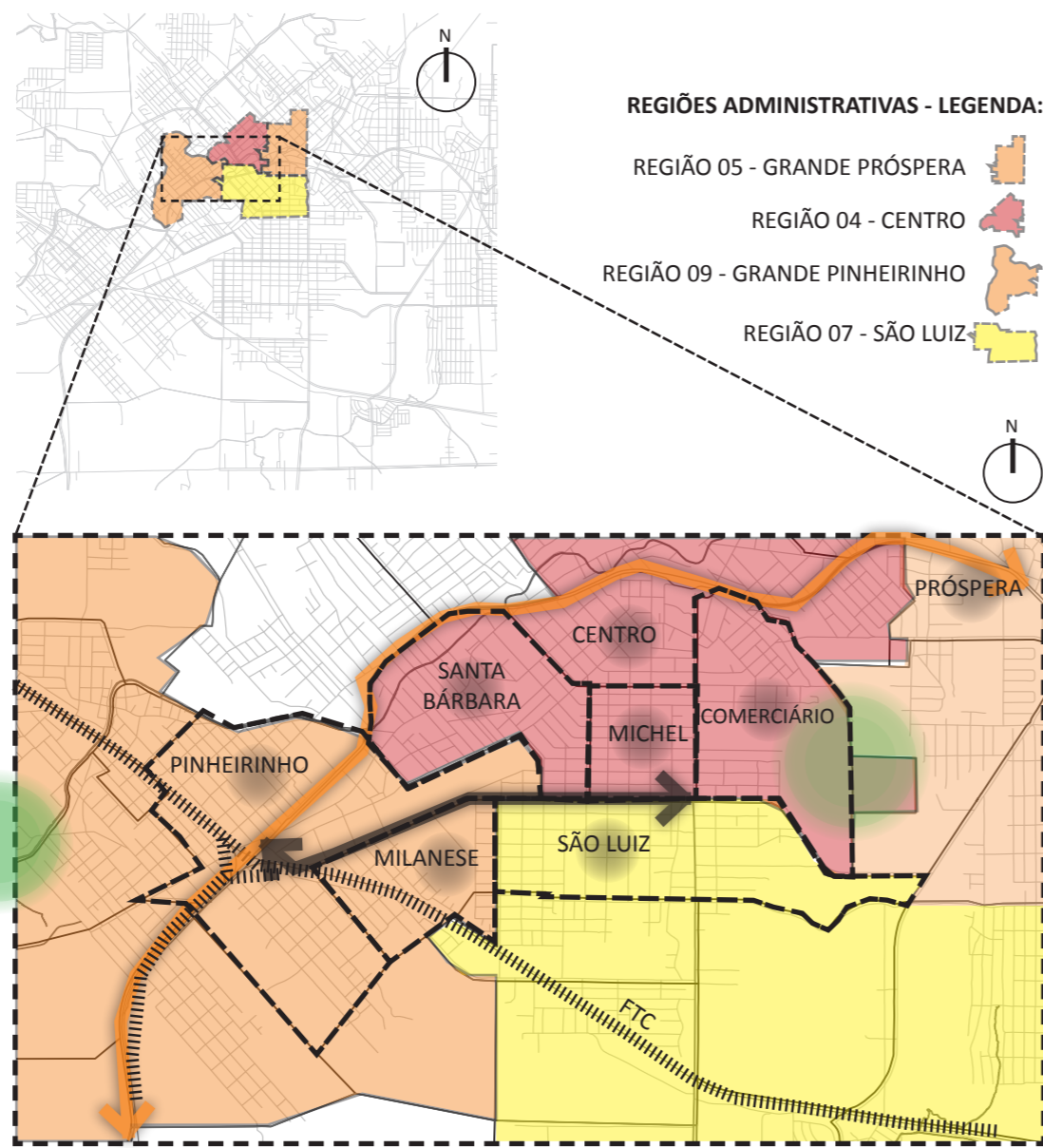


FIGURA 36
Bairros da área de estudo.
Fonte: Da autora.

6.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Ao reconhecer e querer trabalhar o recorte como uma subcentralidade de bairro com um eixo especializado, opta-se por definir uma área de estudo para análises na escala de bairro. A área abrange grande parte da microbacia do Rio Criciúma, conforme figura 37.

Apresentando uma topografia adequada no sentido leste/oeste, a Avenida é propícia a meios de transportes como bicicleta, o “andar a pé”, e o transporte público. Além disso, a leve inclinação a sul facilita o acesso dos moradores a Avenida através desses meios de transporte. Desta forma, é possível conectar esses bairros que hoje estão “presos” entre a ferrovia e a Avenida, atraídos por espaços de trabalho, educação, lazer e cultura.

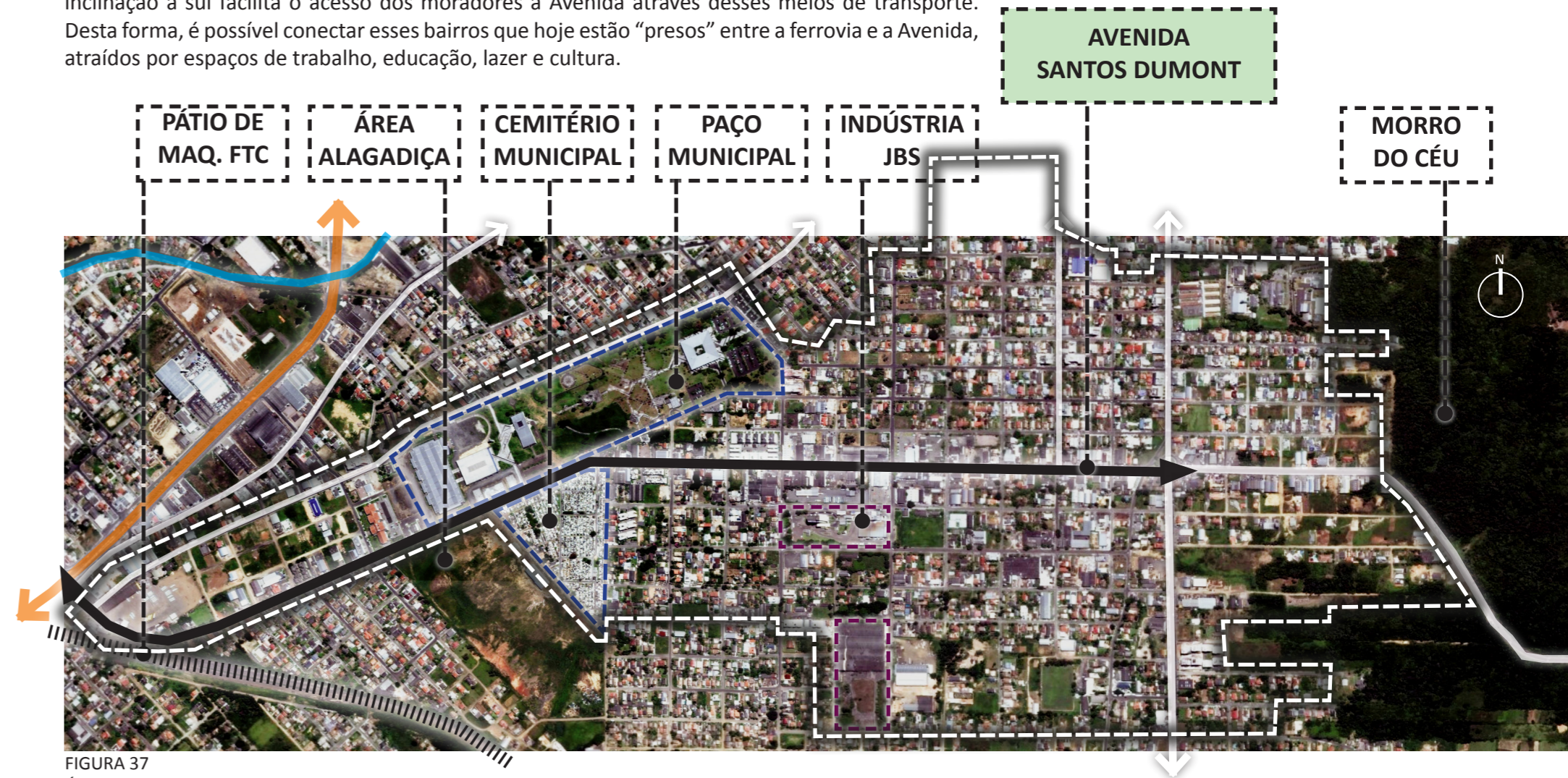


FIGURA 37
Área de estudo
Fonte: Google Earth, adaptado pela autora, 2015

6.3 CONTEXTO HISTÓRICO DA ÁREA DE ESTUDO

Com o fortalecimento do carvão por volta de 1940, duas grandes mineradoras acabam por criar núcleos secundários, para dar apoio aos trabalhadores, criando assim as vilas operárias. Essas vilas são responsáveis por dar início a expansão da cidade, no sentido leste/oste. (PORTO, 2008)

Em 16 de maio de 1956, a LEI Nº 173/1956 “DENOMINA AVENIDA SANTOS DUMONT UMA VIA PÚBLICA DA CIDADE”(FILHO, 1987, s/p):

Art. 1º - Fica denominada “Avenida Santos Dumont” a via pública que parte da antiga estrada Criciúma-Araranguá, nas terras de irmãos Comin e vai até a futura Estação de embarque, no campo de pouso desta cidade, com a largura de 20 m.³

Conforme a LEI Nº 173/1956, a Avenida Santos Dumont foi criada para dar suporte ao primeiro aeroporto da cidade, o Aeroporto Leoberto Leal, inaugurado em 1958. A estrutura urbana então é ampliada para o sul através das Ruas Joaquim Nabuco e Desembargador Pedro Silva formando um terceiro núcleo. (PORTO, 2008)

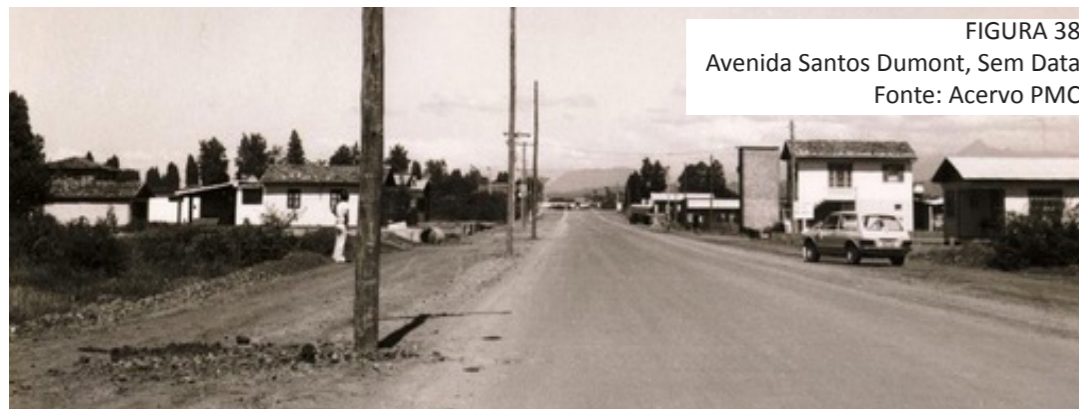


FIGURA 38
Avenida Santos Dumont, Sem Data
Fonte: Acervo PMC

³Disponível em: <https://www.leismunicipais.com.br/a/sc/c/criciuma/lei-ordinaria/1956/18/173/lei-ordinaria-n-173-1956-denomina-avenida-santos-dumont-uma-via-publica-da-cidade?q=173>

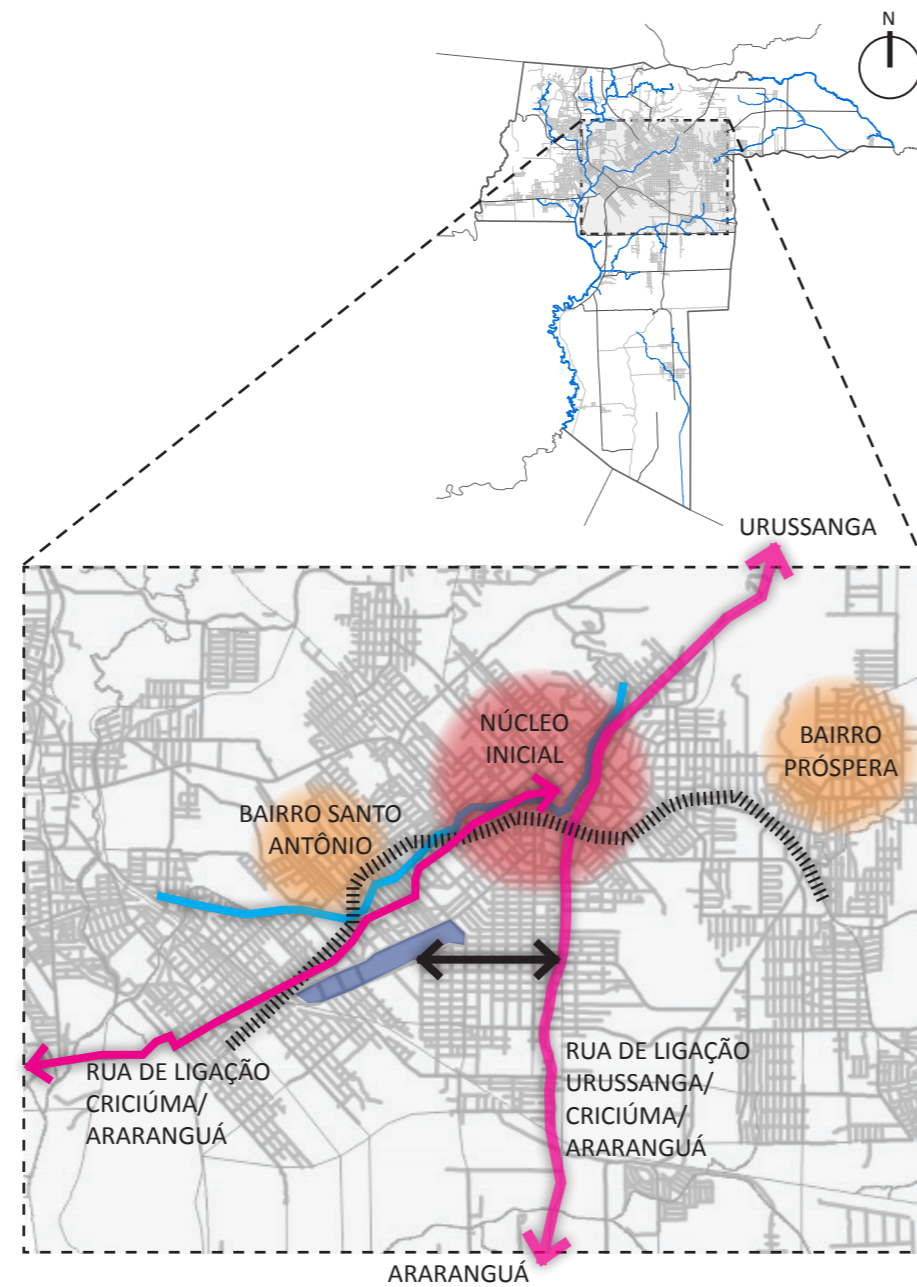


FIGURA 39
Esquema da Expansão do núcleo inicial da cidade
Fonte: Acervo PMC



FIGURA 40
Antigo Aeroporto Leoberto Leal
Fonte: Acervo PMC

Na figura 41 é possível observar a oeste da cidade uma pequena macha urbana que se deu pela localização da mina CBCA (Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá) e a norte o núcleo inicial da formação urbana de Criciúma, já apresentando uma maior mancha urbana no centro da cidade, com acesso a antiga estrada Criciúma-Araranguá.

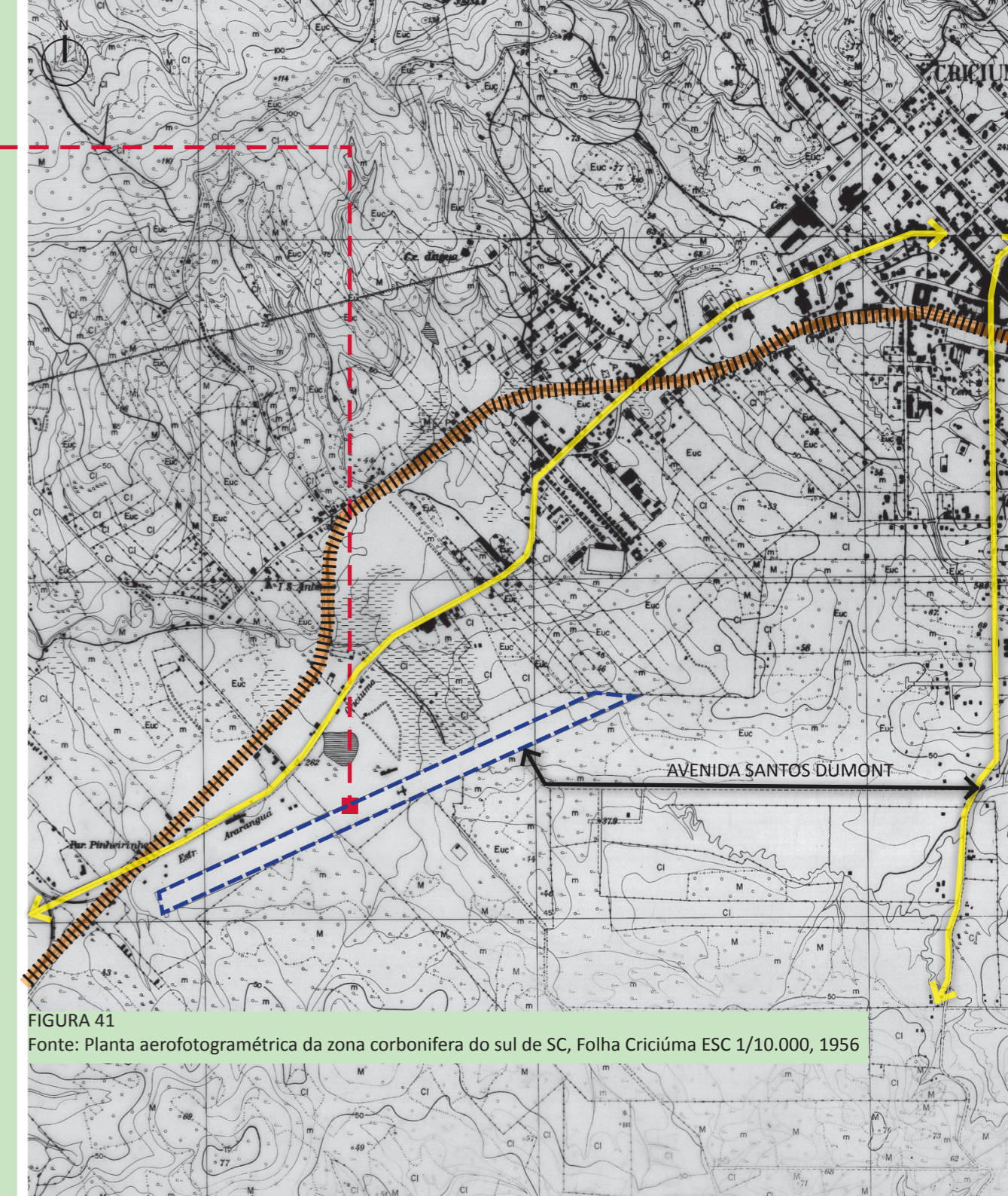
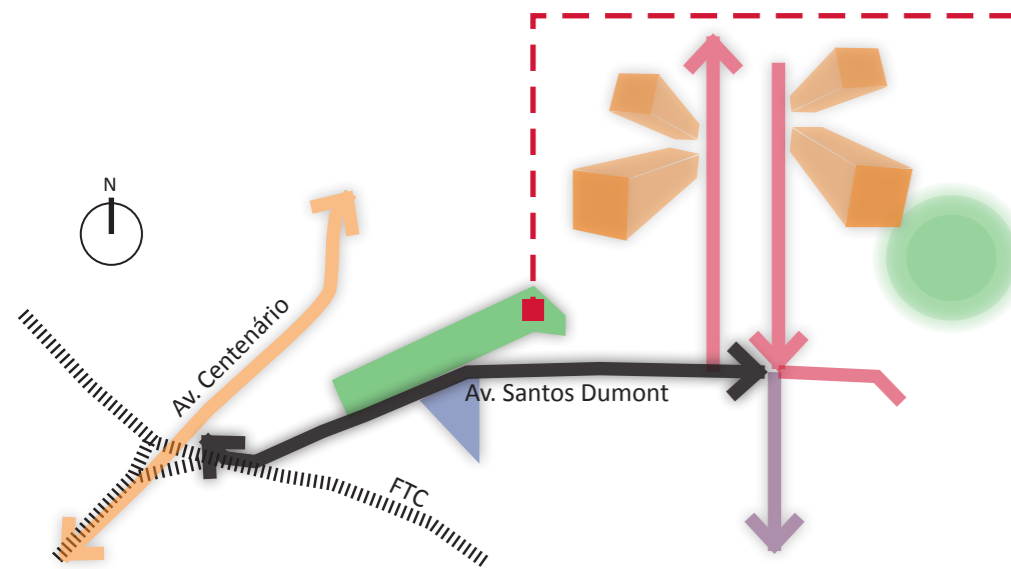


FIGURA 41
Fonte: Planta aerofotogramétrica da zona carbonífera do sul de SC, Folha Criciúma ESC 1/10.000, 1956

Também em 1980 é inaugurado o Paço Municipal, com projeto do arquiteto Manoel Coelho, substituindo o aeroporto Leoberto Leal, relocado para, hoje, a cidade de Forquilha. (NASCIMENTO, 2004)

O Paço Municipal conta com a Prefeitura, Monumento as Etnias, Museu (desativado), Teatro, Biblioteca, Ginásio de Esportes, Centro de Eventos e um grande parque com pista de caminhada e academia ao ar livre.



Ainda na década de 1980 se inicia um processo de verticalização nos bairros Comerciário e Michel, localizados entre a Avenida Centenário e a Avenida Santos Dumont. Essa verticalização é facilitada pelo plano diretor devido a sua proximidade com o Centro da cidade, pela infraestrutura e terrenos mais baratos, formando então a área mais verticalizada da cidade, com até 16 pavimentos. (PORTO, 2008)

Na Figura 42 é possível identificar, já nesta época, a presença de conjuntos habitacionais e do Cemitério Municipal.



FIGURA 01
Prefeitura Municipal - Déc. 80
Fonte: Facebook Criciúma Fotos Antigas

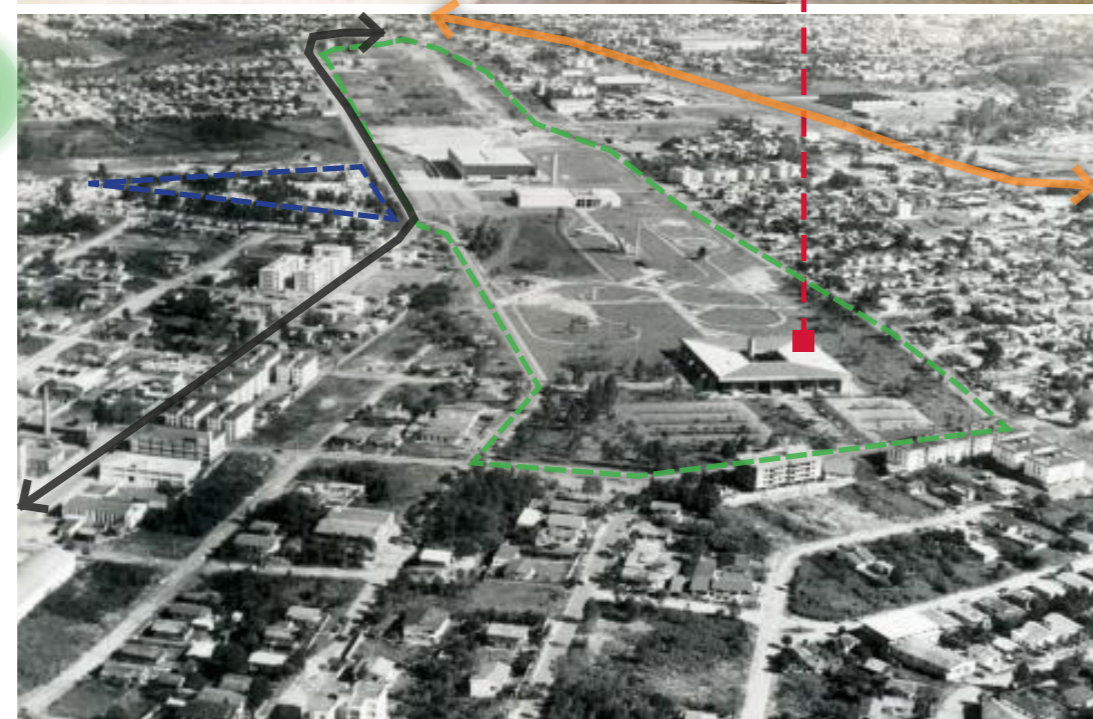


FIGURA 42
Paço Municipal - Déc. 80
Fonte: Facebook Criciúma Fotos Antigas

6.4 AS MARCAS DEIXADAS PELA INDÚSTRIA

A área de estudo ainda traz consigo as marcas do crescimento econômico pós carvão. São grandes estruturas, de antigas indústrias, que hoje estão abandonadas ou receberam novos usos que não potencializam a área.

Quando uma indústria de porte abandona o seu sítio original, o estrago causado na área é gigantesco. Ultrapassa, em muito, o já grande vazio deixado no seu território industrial desativado. Mas, como já não é mais possível recuperar essas áreas e reviver as antigas atividades, temos que encontrar novos usos, novas atividades que tragam vida a essa área. Assim como os demais recursos, os ambientes existentes não podem deixar de ser reciclados e transformados. É mais inteligente a transformação dos espaços existentes e subutilizados do que a sua negação e substituição. (MESTRINER APUD RUPPENTHALL, 2014, P. 97)



FIGURA 43
Mapa de Antigas Indústrias
Fonte: Facebook Criciúma Fotos Antigas

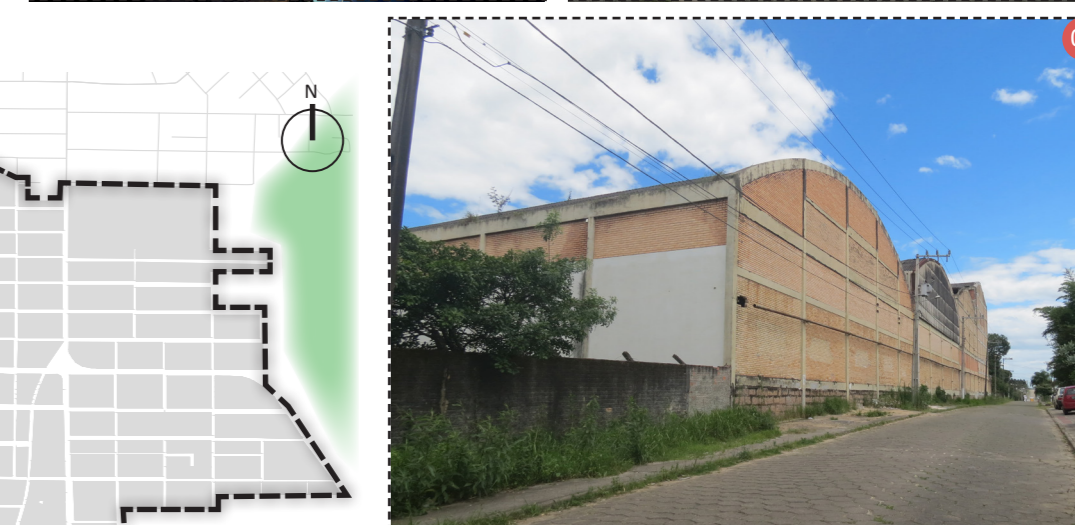


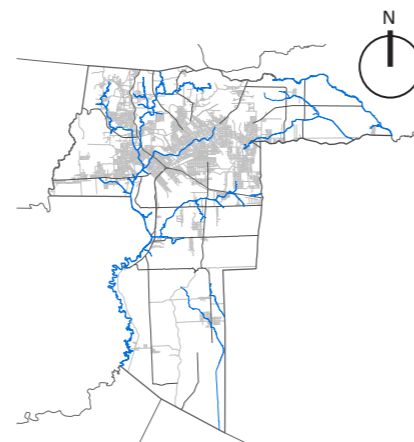
FIGURA 44
Indústrias que marcam a história
Fonte: Da autora, 2015

6.5 SISTEMA VIÁRIO

6.5.a SISTEMA VIÁRIO NA MACROESCALA

Como cidade pólo da AMREC, Criciúma tem sua infraestrutura dividida com as cidades vizinhas. Segundo dados da ASTC, em torno de 50% das compras no comércio, dos veículos estacionados, e o movimento nos postos de saúde e hospitais em Criciúma são de cidadãos de outras cidades.

Segundo dados do DETRAN/SC são 87.134 licenciados em Criciúma, além de outros veículos, como por exemplo os caminhões. Eles somam 3.654 só na cidade, fora aqueles que adentram a cidade para acessar empresas de transportes, indústrias, serviços, entre outros.



CRICIÚMA

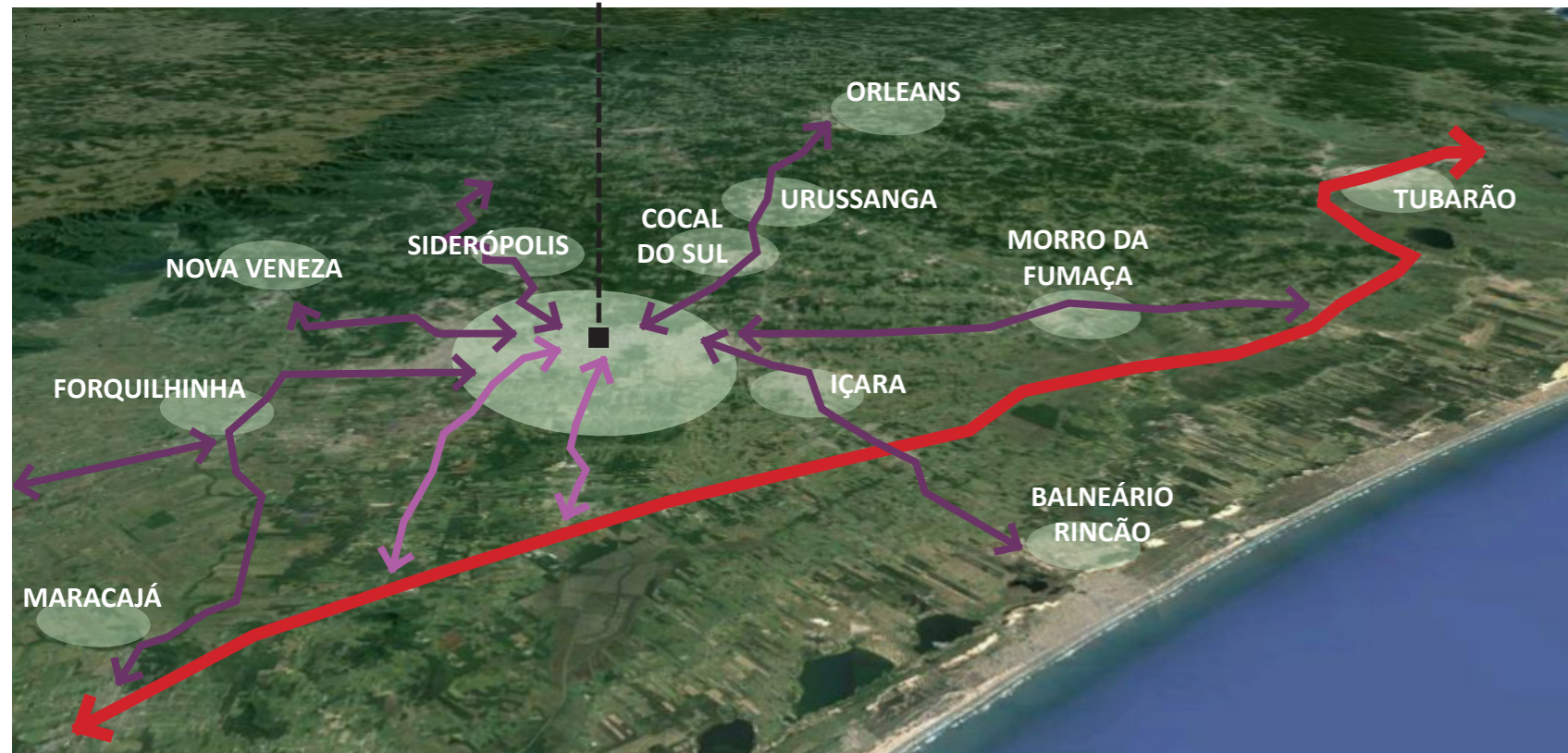
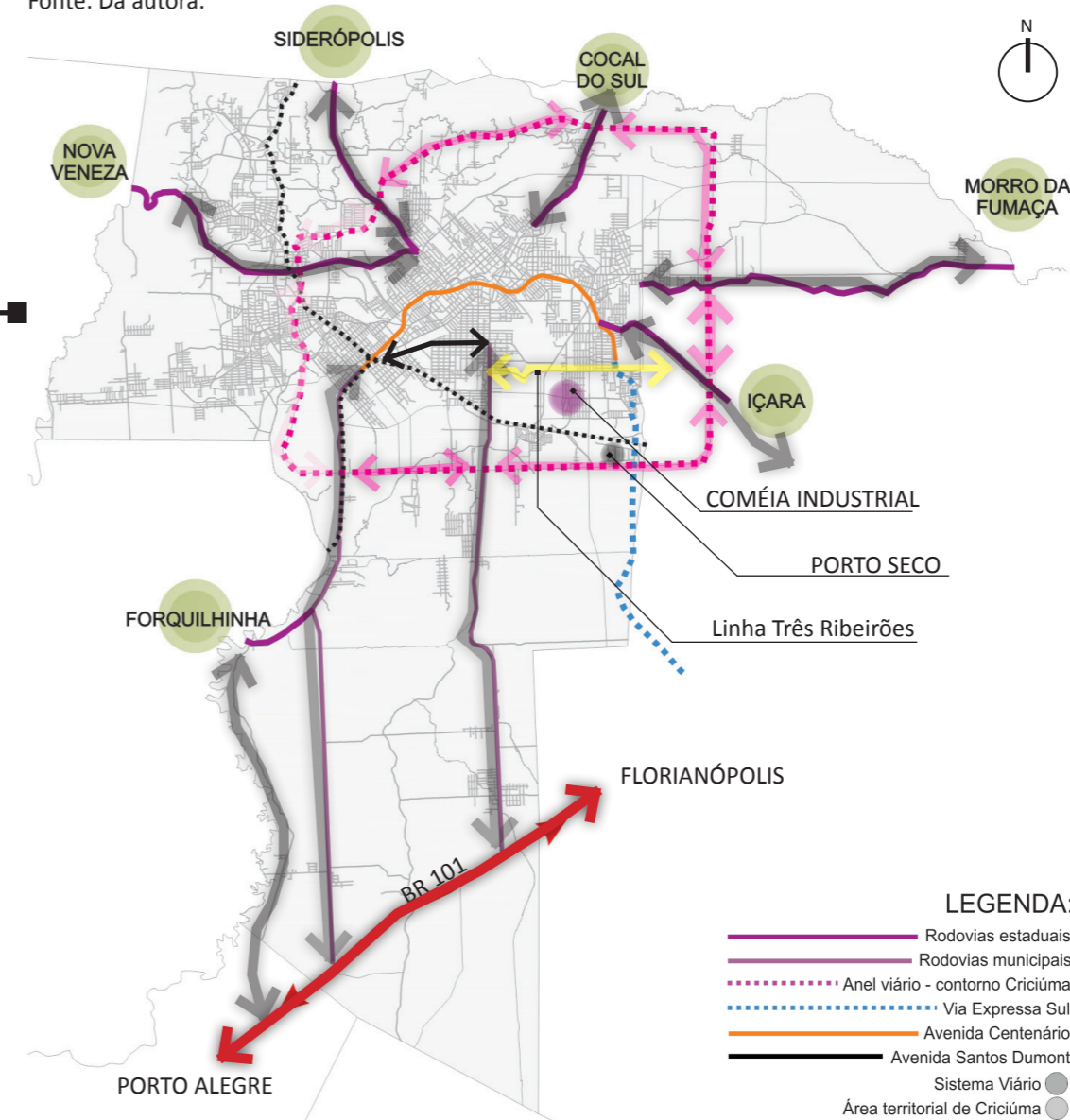


FIGURA 45
Mapa Rodovias municipais/estaduais.
Fonte: Da autora.



LEGENDA:

- Rodovias estaduais
- Rodovias municipais
- - - Anel viário - contorno Criciúma
- - - Via Expressa Sul
- Avenida Centenário
- Avenida Santos Dumont
- Sistema Viário
- Área territorial de Criciúma

Como visto na história da cidade, a área de estudo já tinha um papel industrial na expansão da cidade, deixando marcas fortes nos dias atuais, como comércios e serviços de médio porte, atraindo um fluxo intenso de veículos pesados.

A Avenida Santos Dumont consta na ASTC como rota permitida para veículos pesados pelo fácil acesso a BR 101 através das rodovias municipais Luiz Rosso e Jorge Lacerda, que levam esses veículos a um grande número de serviços do setor secundário, que dentre eles estão: empresas de ônibus, transportadoras, distribuidoras, indústrias, entre outros.

A proximidade com a colmeia industrial, permite que esses veículos cruzem a cidade no sentido leste/oeste, passando pela Avenida Santos Dumont. E o acesso da colmeia com a Linha Três Ribeirões, os veículos tem possibilidade de mais um acesso a BR 101, pela SC 445, pela cidade de Içara.

A leitura do sistema viário regional nos faz refletir sobre a importância de relocar esse tipo de serviço pesado para as bordas do anel viário, facilitando o acesso dos transportes de cargas, e principalmente, deixando a cidade livre para uma **qualificação na escala humana**.

6.5.b MALHA VIÁRIA

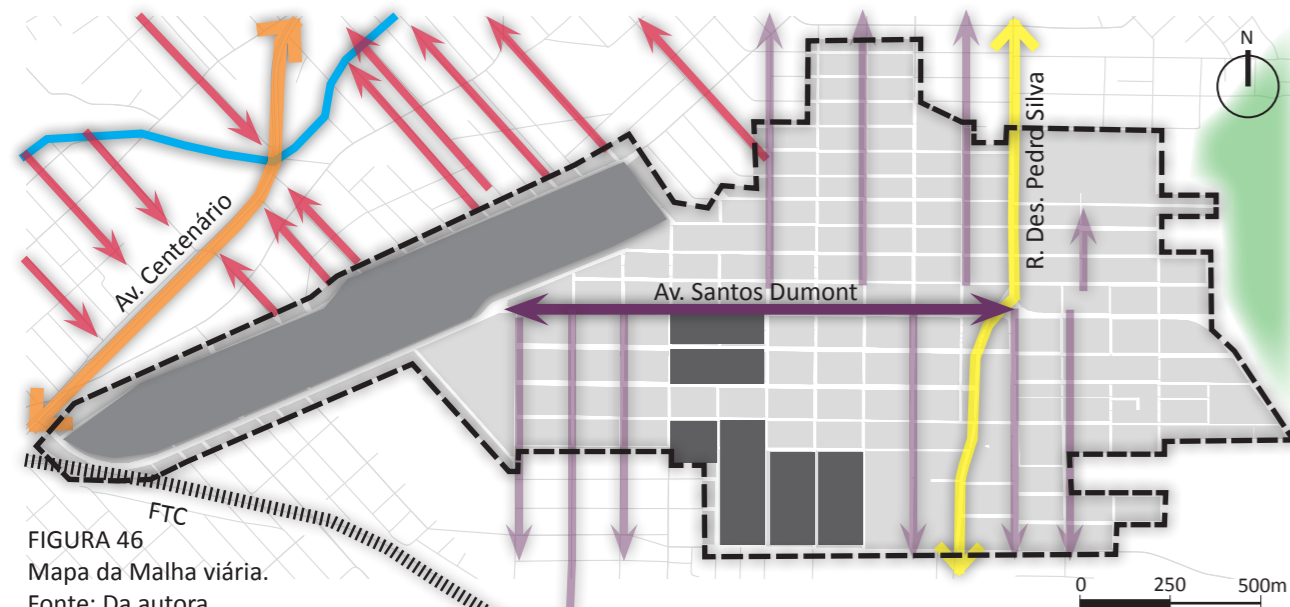


FIGURA 46
Mapa da Malha viária.
Fonte: Da autora.

6.5.c HIERARQUIA VIÁRIA

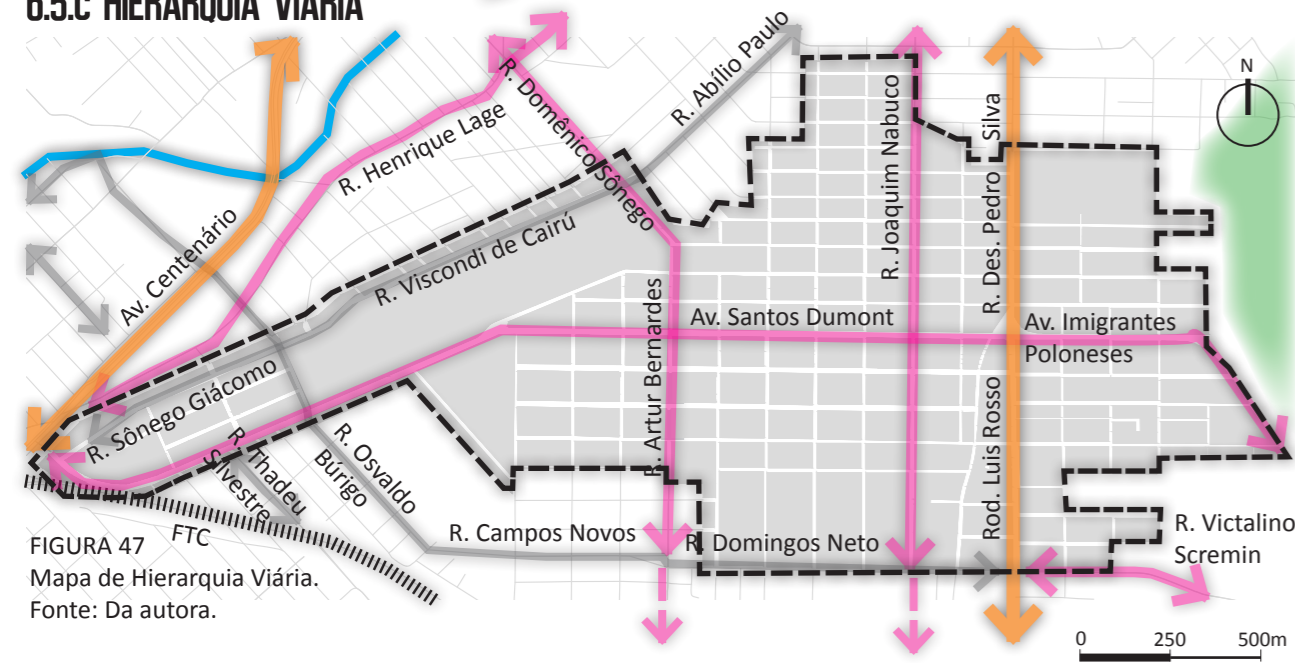


FIGURA 47
Mapa de Hierarquia viária.
Fonte: Da autora.

Analisado a malha viária da área de estudo é possível perceber (em vermelho) que a malha inicial foi configurada perpendicular ao Rio Criciúma no centro da cidade (núcleo inicial) e se manteve em sua extensão. O restante (em roxo), segue o sentido norte/sul.

A quadra do Paço Municipal (em cinza) foi configurada diferente da malha existente, por ter a topografia e a orientação mais adequada para a implantação do Aeroporto Leoberto Leal.

Quanto as quadras retangulares, seguem em dimensões parecidas, exceto naquelas (em cinza) em que se instalou grandes empresas no período de expansão.

A Ferrovia funciona como um limite na malha viária pois há apenas uma via cruzando-a para ligação dos bairros.

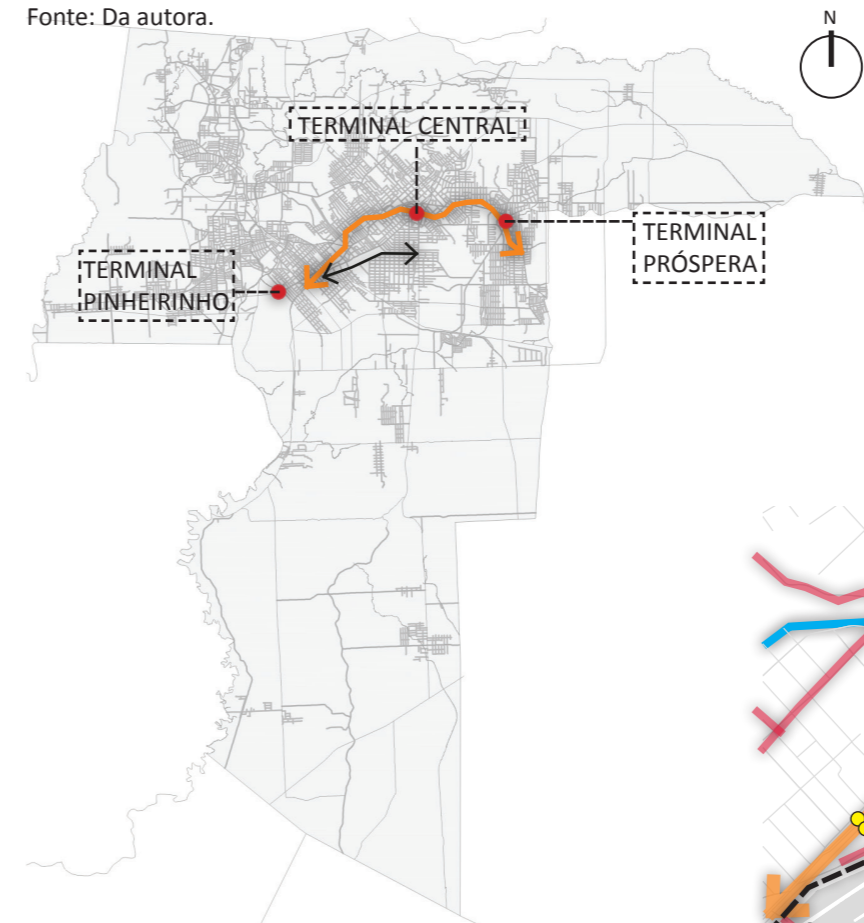
A Avenida Santos Dumont se conecta a importantes vias arteriais da cidade: a Avenida Centenário e a Rod. Luiz Rosso/Desembargador Pedro Silva, conformando dois grandes pontos nodais.

LEGENDA:

- Vias Arteriais
- Vias Coletoras
- Vias Coletoras Secundárias
- Vias Locais

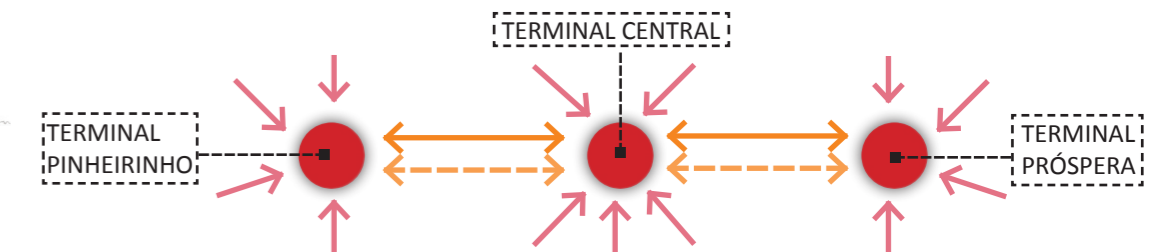
6.6 TRANSPORTE PÚBLICO

FIGURA 48
Mapa sistema de transporte Integrado
Fonte: Da autora.



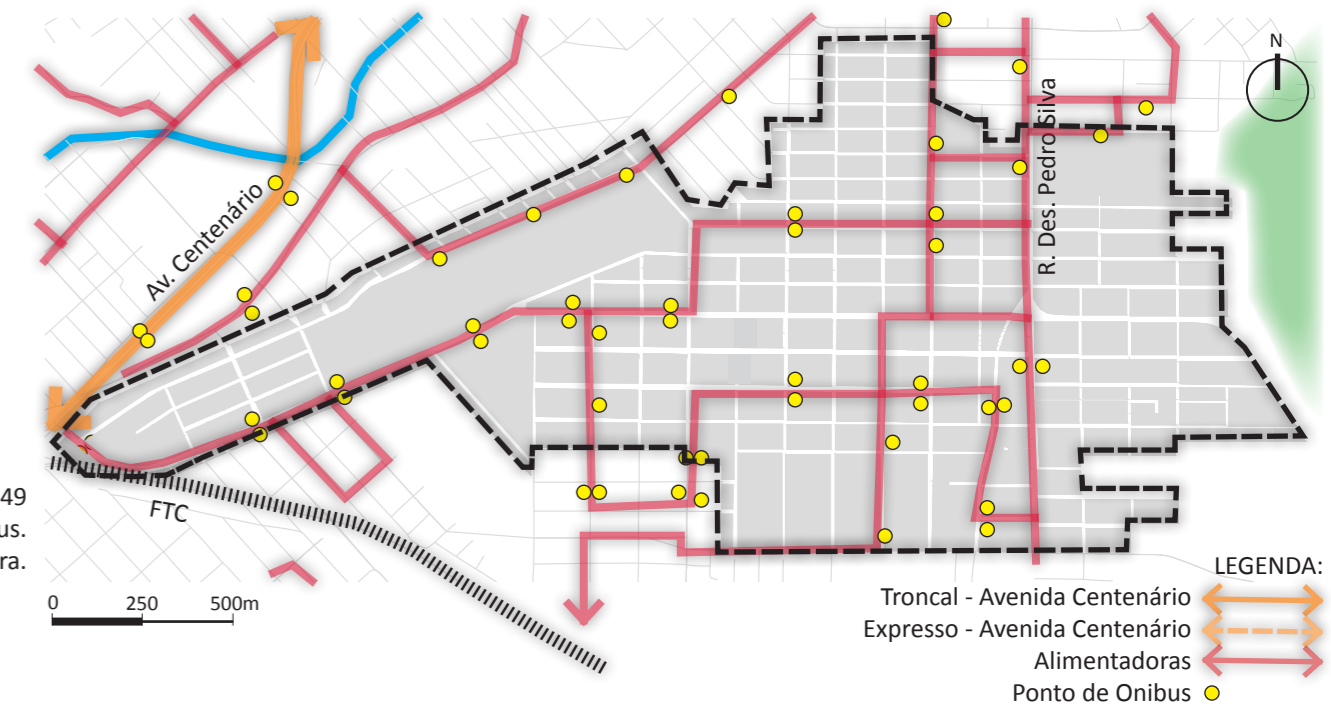
Criciúma conta hoje com um Sistema de Transporte integrado, inaugurado em 1996. Esse sistema é estruturado por três terminais: Pinheirinho, Centro e Próspera, que recebem diariamente as linhas troncal, expressa e alimentadora.

As linhas troncal e expressa contam com pista exclusiva na Avenida Centenário, sendo a linha expressa ligação direta de terminal a terminal sem parada e somente nos horários de pico, e a troncal liga um terminal a outro com paradas exclusivas.



Embora a linha alimentadora não passe em toda a extensão da Avenida Santos Dumont, trafega no mínimo uma linha alimentadora dentro de um raio de 300 a 500m. Os pontos de ônibus são na maioria, somente placas indicativas, e os poucos pontos cobertos não se apresentam em bom estado.

FIGURA 49
Mapa circulação de Ônibus.
Fonte: Da autora.

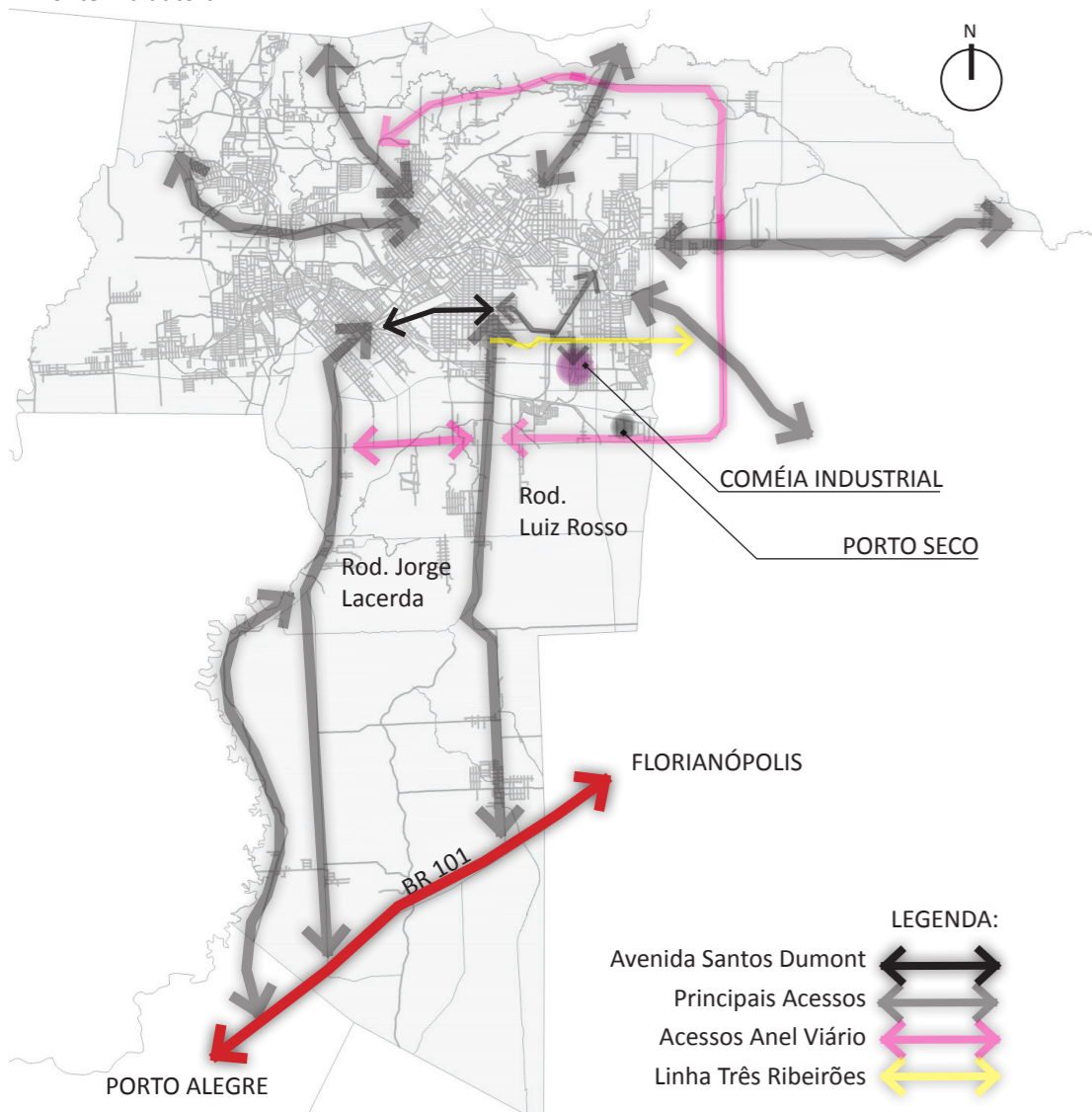


LEGENDA:

- Troncal - Avenida Centenário
- Expresso - Avenida Centenário
- Alimentadoras
- Ponto de Ônibus

6.7 TRANSPORTE DE CARGAS

FIGURA 50
Mapa Acessos Principais do Transporte de Carga.
Fonte: Da autora.



Conforme levantamento feito em visita a campo, é possível perceber uma grande quantidade de comércio e serviço voltados para veículos pesados do decorrer da Avenida Santos Dumont e em sua extensão, na Avenida Imigrantes Poloneses e Miguel Patricio de Souza.

São empresas do tipo: indústrias, transportadores, empresas de ônibus, distribuidoras e várias de serviço pesado como marmorarias, aterros, e mecânicas de veículos pesados.

Os principais acessos desse veículos de grande porte vem das Rodovias Jorge Lacerda e Luiz Rosso, devido a ligação com a BR 101; e também pela Avenida Imigrantes Poloneses, pela presença de inúmeros serviços voltados para este setor e também a proximidade com a colmeia industrial. Além Disso, parte da Linha Três Ribeirões conecta a colmeia industrial com a SC-445 que vai até até a BR-101.



FIGURA 51
Transporte de Carga na ASD.
Fonte: Da autora.

Na mapa ao lado podemos observar os pontos de comércios e serviços que necessitam de veículos pesados para seu funcionamento. Na Avenida Santos Dumont, especificamente, se destaca o fluxo intenso de caminhões que acessam a empresa JBS - Rações para Frangos. A empresa é responsável por grande parte do fluxo de caminhões que circulam pela área de estudo, pois os mesmos acabam utilizando outros serviços como mecânicas e

FIGURA 52
Mapa esquemático, serviços pesados.
Fonte: Da autora.

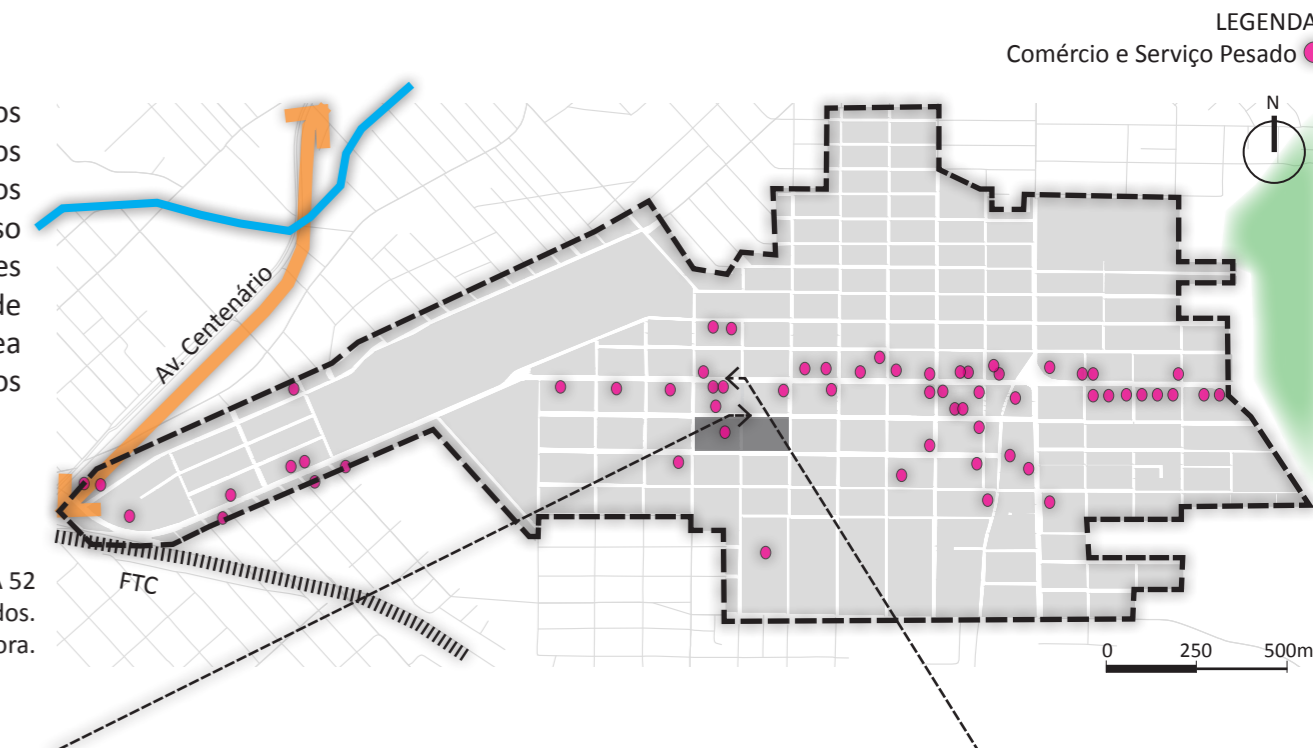


FIGURA 53
Transporte de Carga na Rua Presidente Prudente.
Fonte: Da autora.

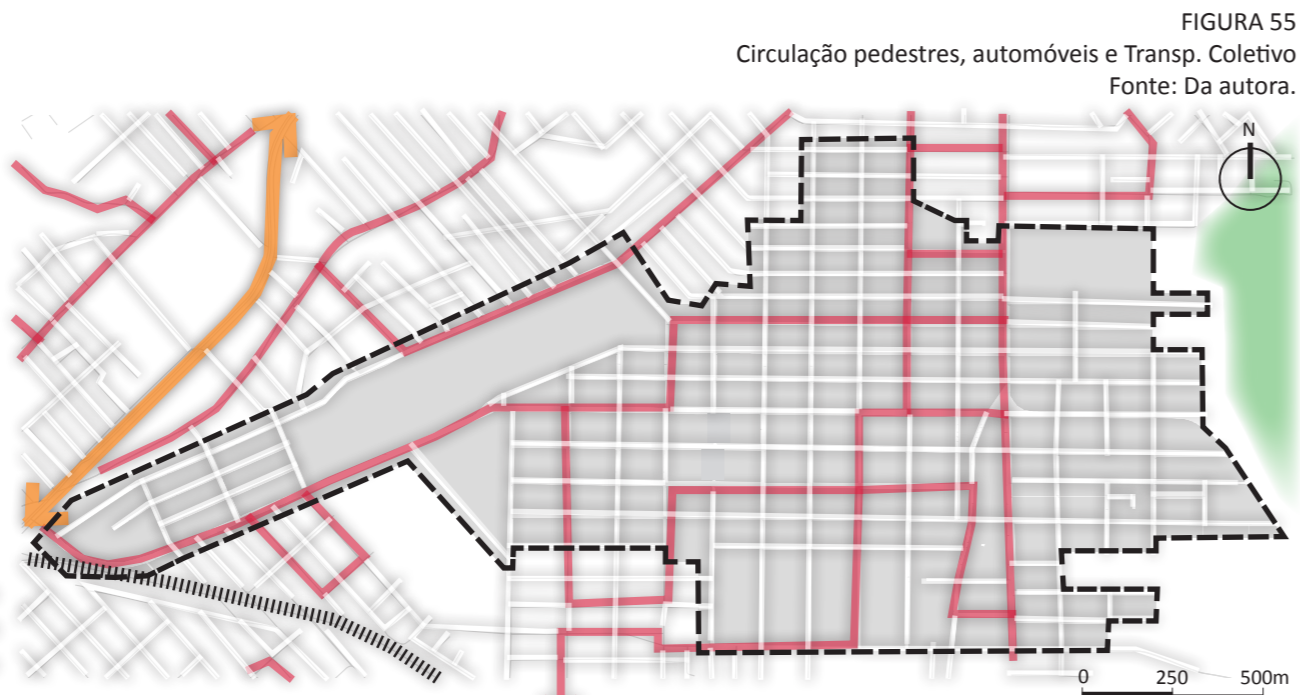
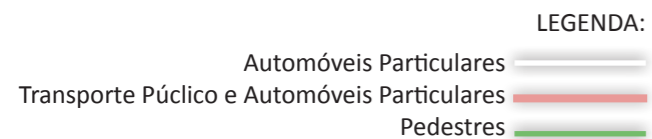


FIGURA 54
A falta de delimitação entre veículos e pedestres.
Fonte: Da autora.

6.8 O PEDESTRE, O TRANSPORTE PÚBLICO E O AUTOMÓVEL PARTICULAR

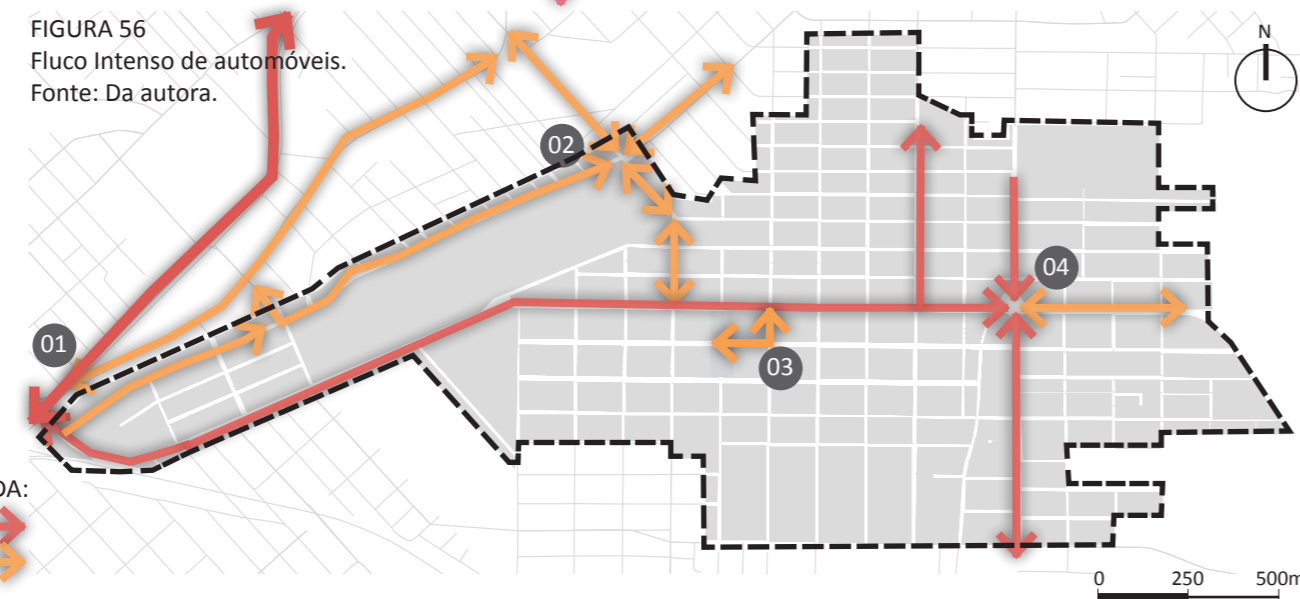
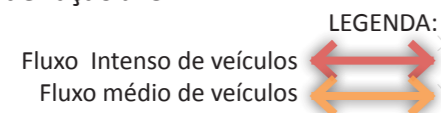
6.8.a CIRCULAÇÃO

Ao analisar as sobreposições do uso das vias percebe-se que não há na área de estudo nenhuma via exclusiva para pedestre e nem mesmo vias exclusivas para transportes alternativos como bicicletas e caminhadas. Assim com na grande maioria das cidades o fluxo é mais intenso por automóveis particulares, seguido do transporte público. E isso é um dos maiores problemas que o planejamento na escala humana enfrenta, pois é preciso inverter essa ordem, evidenciando o pedestre e diminuir o fluxo de veículos.



6.8.b O FLUXO INTENSO DE AUTOMÓVEIS

O fluxo de veículos é mais intenso na Avenida Centenário, mas a área de estudo sofre com o fluxo de veículos em muitas vias coletoras. No item 01, o fluxo de veículos é intenso decorrente do núcleo estudantil (Cedup, Satc e Unesc), além de ser uma das poucas saídas do Bairro Pinheiro em direção a norte e leste. No item 02 e 03, o fluxo fica mais intenso nos horários de pico, formando congestionamento nas rótulas. No item 04, o fluxo intenso é de caminhões que acessam diariamente a indústria de ração JBS.



6.8.c CALÇADAS E PASSEIOS

No mapa ao lado, produzido a partir de levantamento no local, o pedestre sofre diretamente com o transporte de cargas na Avenidas Santos Dumont, R. Presidente Prudente e Rod. Luiz Rosso. Essas vias acabam recebendo poucos pedestres tanto pela falta de atrativos como por falta de passeios adequados e acessíveis, falta de arborização, impacto sonoro e poluição do ar por conta dos veículos pesados, entre outros.

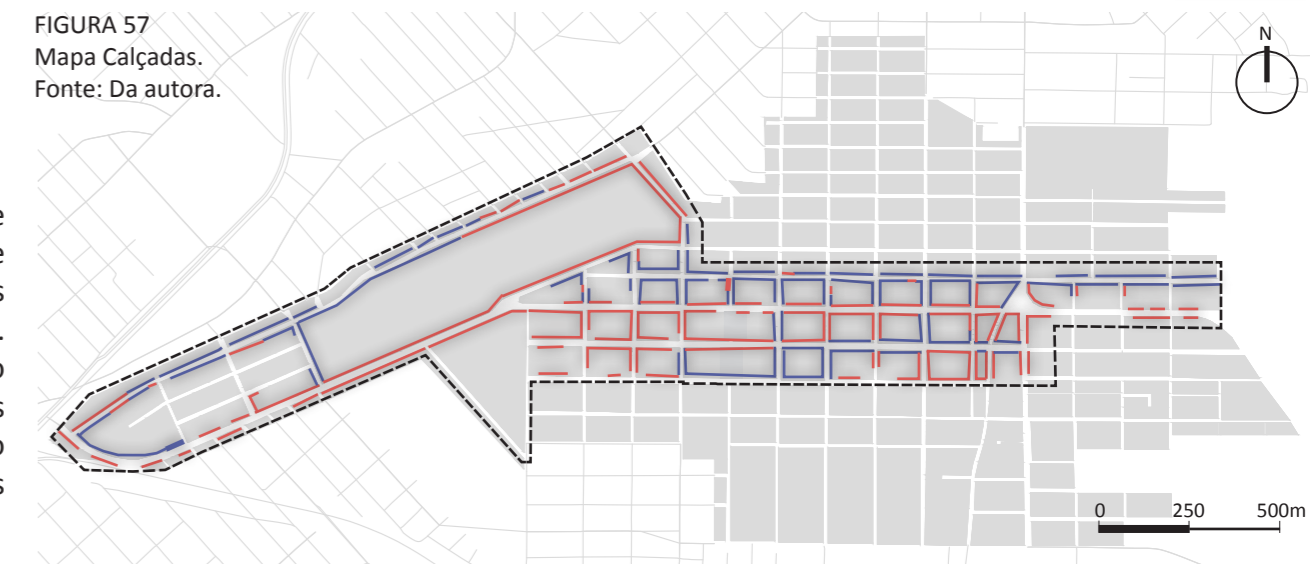
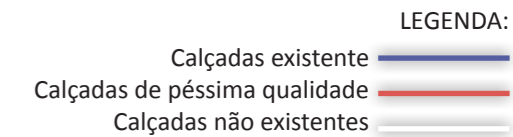


FIGURA 58
Falta de delimitações veículos e pedestres.
Fonte: Da autora.

6.9 A PAISAGEM URBANA

A paisagem urbana da área de estudo é representada historicamente pela gleba, que antes dava lugar a um aeroporto e hoje, ao Paço Municipal de Criciúma.

Hoje paisagem é conformada por edificações de serviço de médio porte que dão a impressão de uma via fora da escala humana, tanto na Avenida Santos Dumont quanto na rua Presidente Prudente, com gabaritos máximos de quatro pavimentos, com algumas excessões. Já a norte e a sul da Avenida vias locais calmas conformam a paisagem dos usos residenciais.

Um forte elemento, que se destaca na paisagem por sua altura, são os cilos da empresa JBS, visível de vários pontos da área de estudo.

A leste, o Parque Morro do Céu se torna um divisor entre o céu e uma avenida marcada pelo intenso tráfego de veículos pesados.

FIGURA 59
Paisagem da Área de Estudo - Vista para parque municipal
Fonte: Da autora.

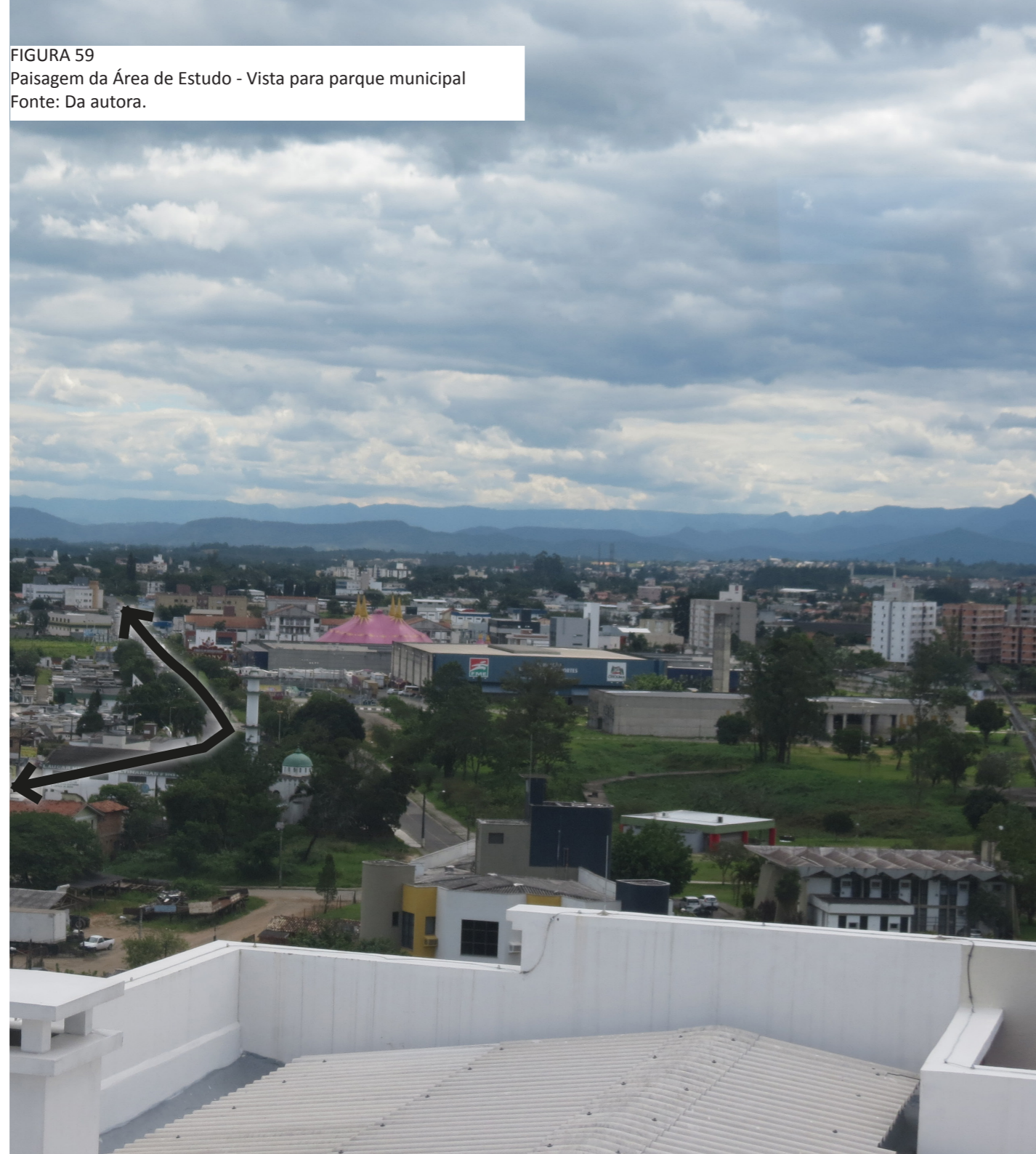


FIGURA 60
Paisagem da Área de Estudo - A Suldoeste
Fonte: Da autora.



6.10 DECLIVIDADE E ÁREAS ALAGADIÇAS

Ao analisar a declividade e as curvas de nível da área de estudo, podemos perceber que a Avenida Santos Dumont localiza-se sobre um terreno que potencializa o espaço para implantação de meios de transporte alternativos. Apesar da acividade a norte, leste e sul, o recorte permite fácil acesso de transporte alternativo a oeste, conectando-se com a Avenida Centenário onde está localizada a linha troncal de ônibus, conectando assim toda a cidade.

Da mesma forma que permite a conexão com a linha troncal de ônibus, os bairros do entorno norte, leste e sul precisam de acesso através de transporte público ou automóvel devido a acividade. Além disso, a Avenida se faz necessária no sistema rodoviário para ligação com a Grande Pinheiro, o Centro e a Grande Próspera.

As áreas alagadiças apresentadas na figura acima poderiam ser um grande potencial para o projeto. Porém, o Cemitério Municipal acaba poluindo o lençol freático, ficando assim inapropriado a utilização dessas áreas, como bacias de contenção, por exemplo.

FIGURA 61
Mapa declividades e Áreas Alagadiças
Fonte: PMC, adaptado pela autora.

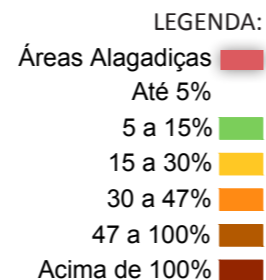
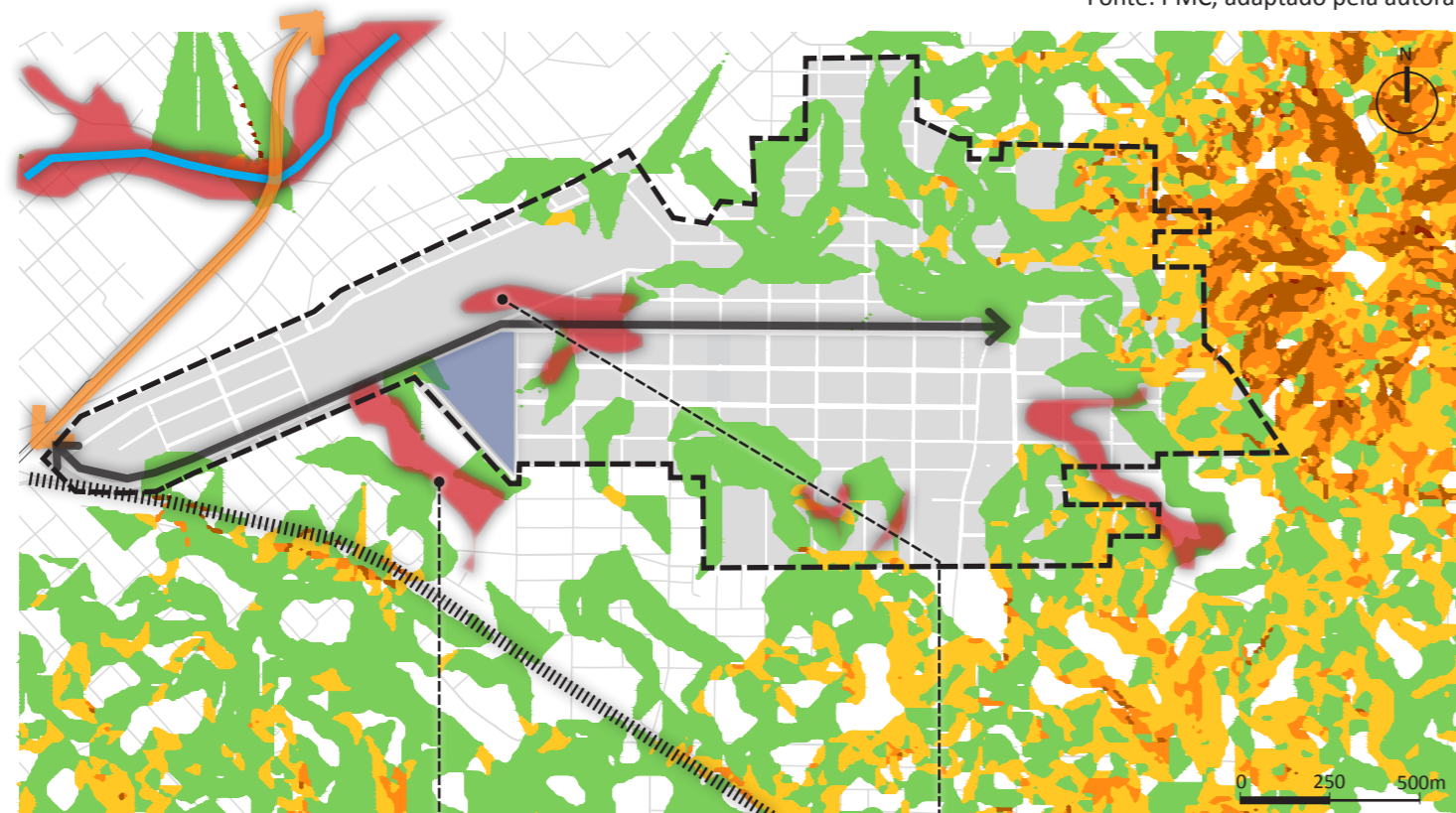


FIGURA 64
Mapa Topografia
Fonte: PMC, adaptado pela autora.

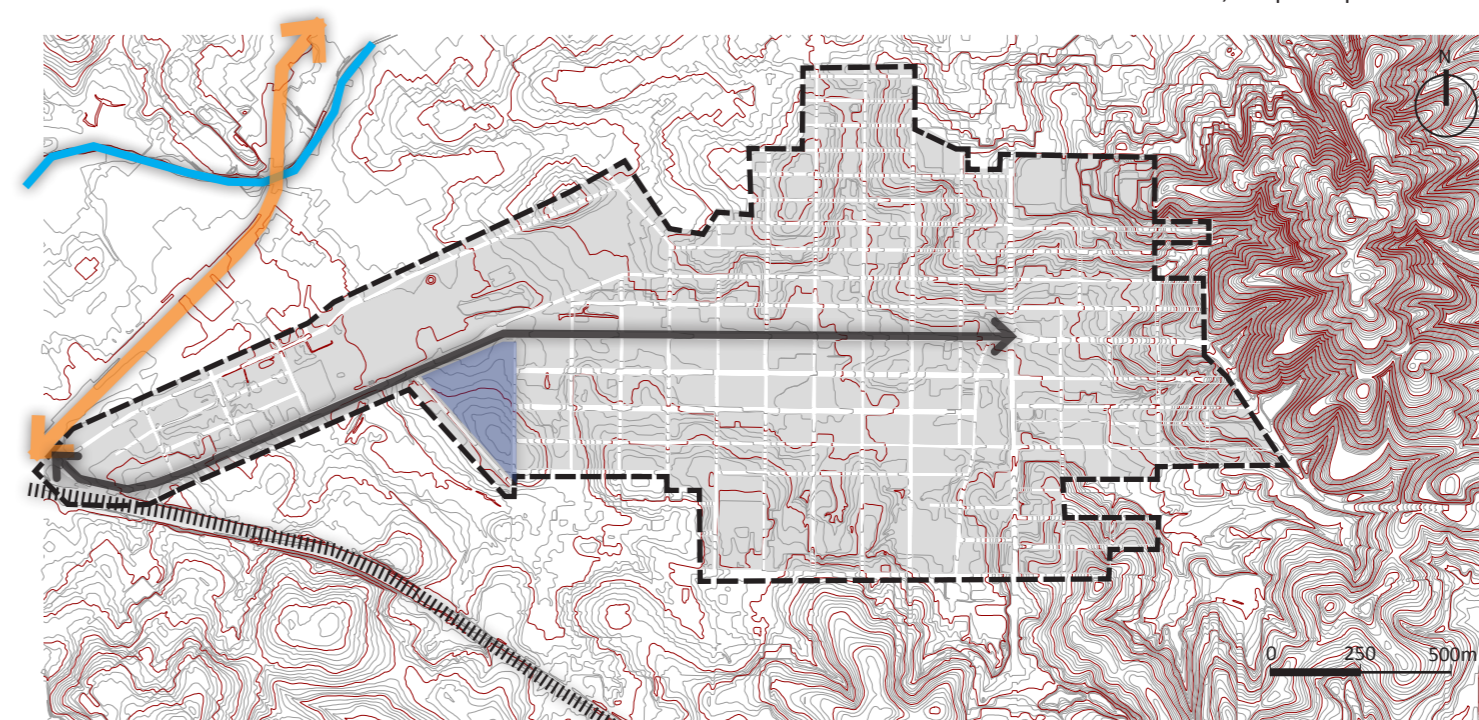


FIGURA 65
Avenida Santos Dumont - Sentido Oeste
Fonte: Da autora.



FIGURA 66
Área de Estudo a Sudeste
Fonte: Da autora.



6.11 EQUIPAMENTOS PÚBLICOS



LEGENDA:

- 01 PMC
- 02 Parque Centenário
- 03 Teatro Municipal
- 04 Ginásio de Esportes
- 05 Centro de Eventos
- 06 Fórum
- 07 Cemitério Municipal
- 08 Escola Municipal
- 09 Unidade de Saúde
- 10 Escola Estadual
- 11 Unidade de Saúde
- 12 Escola Municipal
- 13 Igreja São Luiz Gonzaga
- 14 Escola Particular
- 15 Igreja São Paulo Apóstolo
- 16 Escola Estadual
- 17 Escola Municipal
- 18 SENAI
- 19 Morro do Céu

FIGURA 67
Equipamentos Públicos
Fonte: Da autora.

Alguns dos principais equipamentos públicos da cidade estão localizados na área de estudo, destacando o Parque Centenário que conta além do parque, com a Prefeitura Municipal, Teatro Municipal, Biblioteca Municipal, Ginásio de Esportes, Centro de Eventos, Fórum da Comarca de Criciúma e Sede da Amrec. Também na área de estudos fica o Cemitério Municipal.

Além deles, escolas municipais e particulares, postos de saúde e igrejas que são referências na cidade.

6.12 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

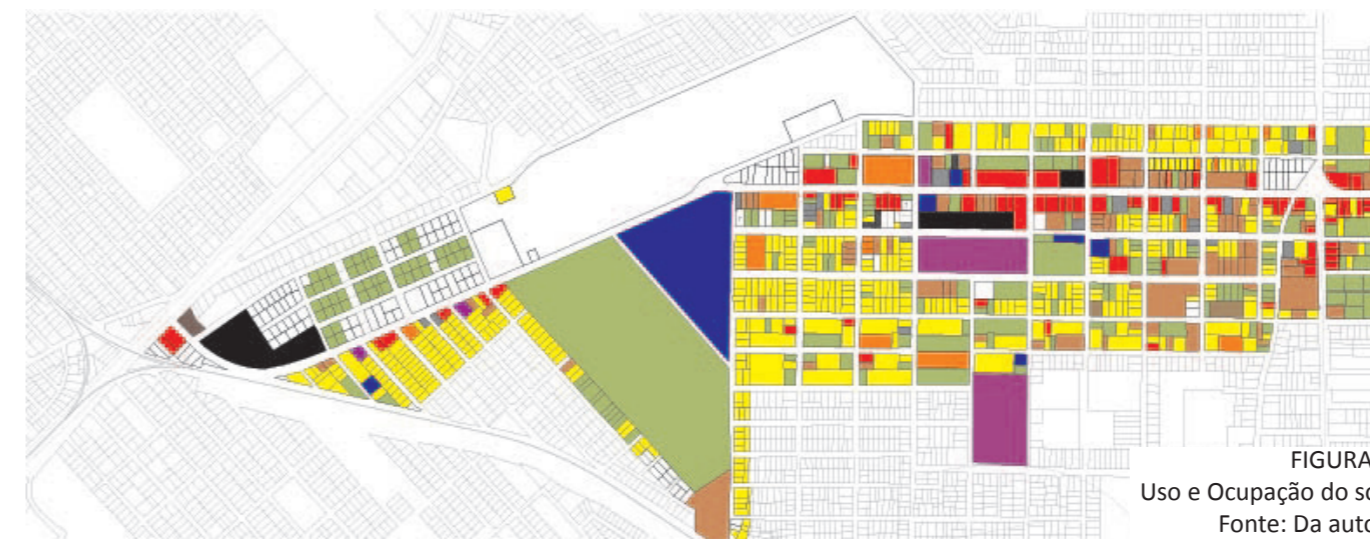


FIGURA 68
Uso e Ocupação do solo.
Fonte: Da autora.

O levantamento de uso e ocupação do solo atual confirma a concorrência do uso residencial com os serviços pesados, que se espalha cada vez mais a sul. Além do impacto desses serviços devido a necessidade de veículos maiores para seu funcionamento, o agrupamento desses serviços acabam gerando áreas apagadas fora do horário comercial aumentando a insegurança. Assim também, os moradores sem espaços atrativos e com ruas inseguras se mantem dentro de suas casas diminuindo o convívio social entre vizinhança.

A garagem de três grandes empresas de onibus da cidade se localizam no recorte, aumentando o fluxo de veículos que não o transporte público.

É visível no levantamento, que ainda há lotes vazios passíveis de intervenção na escala humana, conectando os bairros e a Avenida Santos Dumont.



6.13 DENSIDADE

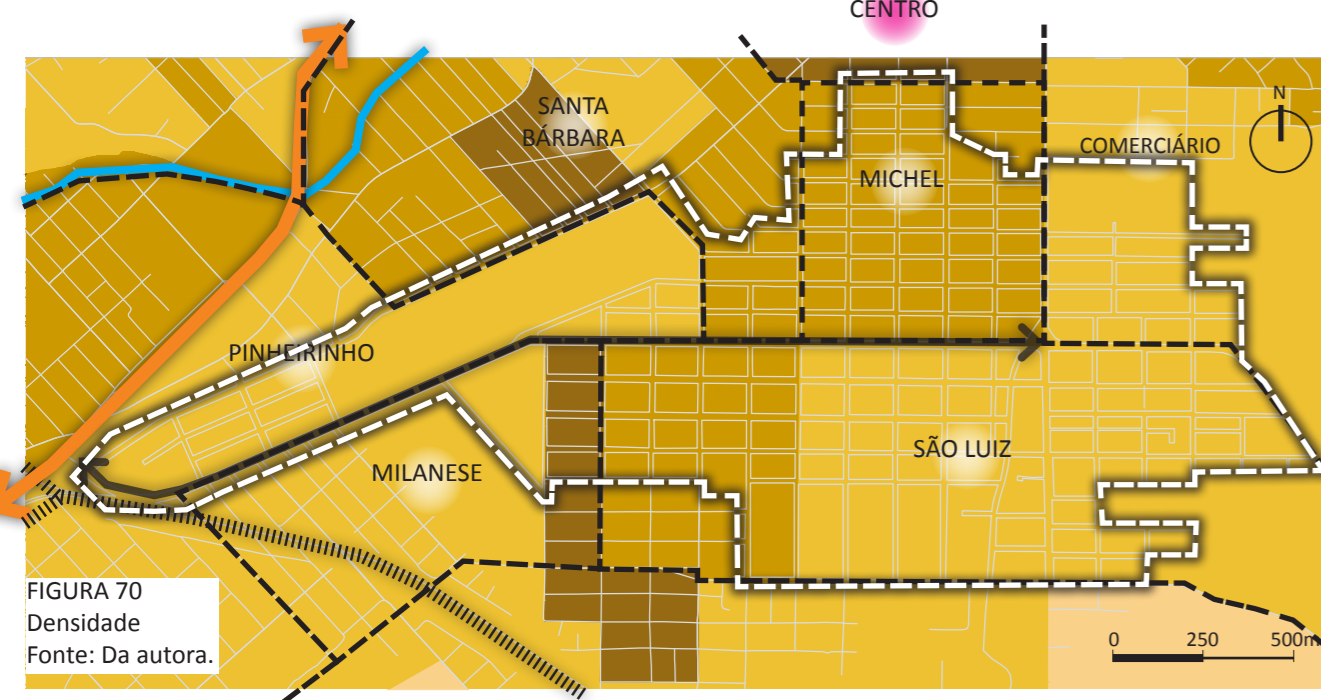


FIGURA 70
Densidade
Fonte: Da autora.

LEGENDA:

Até 5 hab/ha	
De 5 a 25 hab/ha	
De 25 a 50 hab/ha	
De 50 a 100hab/ha	

A densidade da área de estudo é considerada baixa tanto por ter em maior número residências unifamiliares de dois pavimentos, quanto pela dimensão de áreas vazias como o Paço Municipal. São poucos os conjuntos habitacionais, que chegam ao máximo de quatro pavimentos, e a medida que se aproxima do centro os edifícios passam a ser mais altos,

A sul, uma maior densidade próximo ao cemitério municipal, devido a desvalorização do lote, mas ainda assim considerada baixa.. Conforme mostra figura xx, é uma área degradada pelo falta de tratamento adequado as extremidades do cemitério, atraindo moradores de com menor renda.

FIGURA 69
Em Branco Extensão da Rua Joaquim a Sul
Fonte: Da autora.



6.14 PLANO DIRETOR – ZONEAMENTO

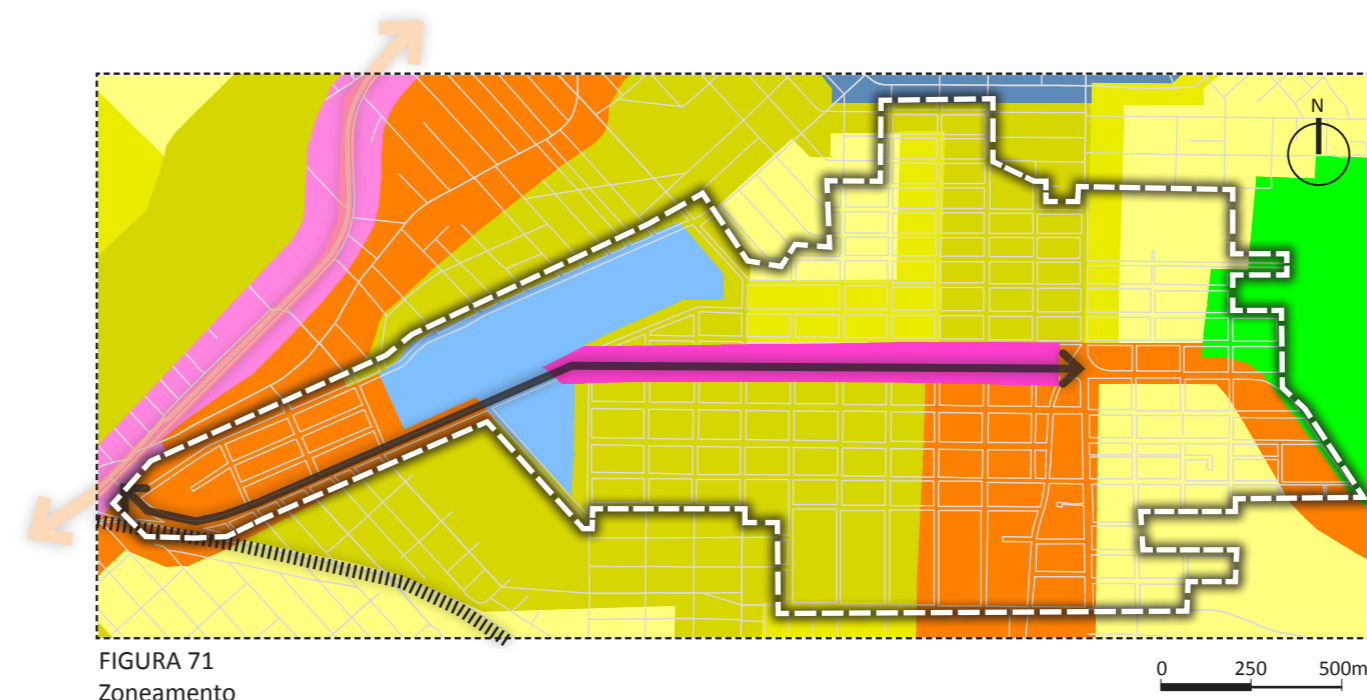


FIGURA 71
Zoneamento
Fonte: Da autora.

A zona ZM2-8 é permitido Habitação unifamiliar (HU); Habitação coletiva vertical (HCV); Comunitário 1 (C1); Comunitário 2 (C2); Comércio e serviço vicinal de bairro (CSVB); Comércio e serviço setorial (CSS); Comércio e serviço geral (CSG). Fica permissível Habitação coletiva horizontal (HCH); Uso institucional (In); Comunitário 3 (C3); Comunitário 4 (C4); Comércio e serviço específico 1 (CSE1). É Proibidos: todos os demais.

A ZR 1-2 é permitido Habitação unifamiliar (HU); Habitação coletiva horizontal (HCH); Habitação coletiva vertical (HCV); Comunitário 1 (C1); Comunitário 2 (C2); Comércio e serviço vicinal de bairro (CSVB) - Exceto para as Atividades de: Laboratório e Oficina de Próteses em geral; Laboratórios de Análises Clínicas, Radiológicos e Fotográficos; Oficina Mecânica de Veículos, Máquinas e Equipamentos; sendo estas consideradas permissíveis. É permissível comunitário 4 (C4); Comércio e serviço específico 1 (CSE1). E fica Proibido: todos demais usos.

Para a ZR 2-4 fica permitido Habitação unifamiliar (HU); Habitação coletiva horizontal (HCH); Habitação coletiva vertical (HCV); Comunitário 1 (C1); Comunitário 2 (C2); Comércio e serviço vicinal de bairro (CSVB) - Exceto para as Atividades de: Laboratório e Oficina de Próteses em geral; Laboratórios de Análises Clínicas, Radiológicos e Fotográficos; Oficina Mecânica de Veículos, Máquinas e Equipamentos; sendo estas consideradas permissíveis. É Permissível uso institucional (In); Comércio e serviço setorial (CSS); Indústria tipo 1 (I1). E fica Proibido: todos os demais.

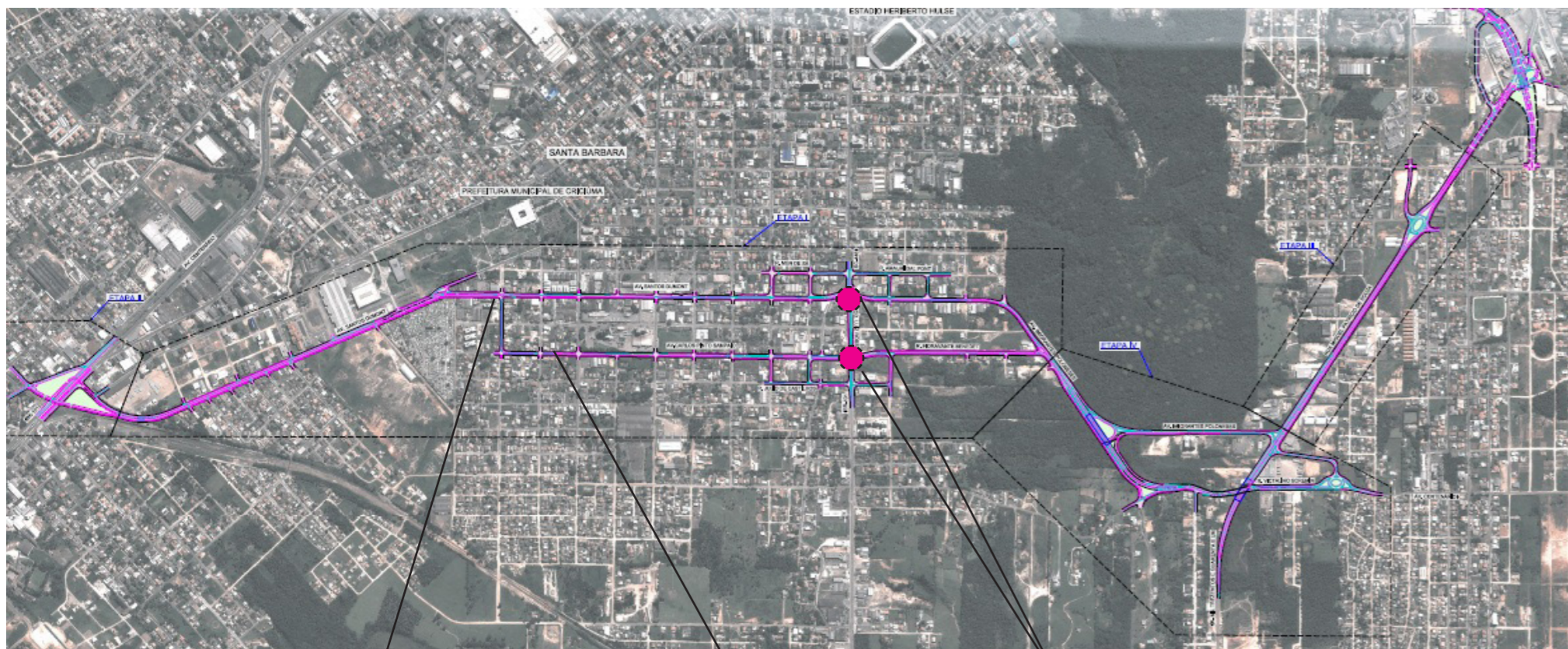
A Zona R 3-8 é permitido Habitação Unifamiliar (HU); Habitação Coletiva Horizontal (HCH); Habitação Coletiva Vertical (HCV); Comunitário 1 (C1); Comércio e serviço vicinal de bairro (CSVB) Comércio e serviço setorial (CSS) - Exceto para as Atividades de: Laboratório e Oficina de Próteses em geral; Laboratórios de Análises Clínicas, Radiológicos e Fotográficos; Oficina Mecânica de Veículos, Máquinas e Equipamentos; sendo estas consideradas permissíveis. A mesma é permissível Uso institucional (In); Comunitário 1 (C1); Comunitário 4 (C4); Comércio e serviço específico 1 (CSE1). E ficam proibido todos os demais.

6.15 A PROPOSTA DA PREFEITURA PARA A AVENIDA SANTOS DUMONT

Previsto no Plano Diretor de 2012, a Avenida Santos Dumont vai passar de 20m de largura para 25m. Além disso a PMC lança um projeto de binário que fará parte do Plano de Mobilidade de Criciúma, que ainda está em fase de diagnóstico.

No mes de setembro de 2015 aconteceu a primeira audiência da Viamob - Plano de Mobilidade de Criciúma. O assunto em questão era a divulgação das datas para reuniões com a população a fim de se obter melhores resultados sobre o que realmente acontece na cidade.

Leonardo Tiscoski, representante do consorcio Viamob, enfatizou na audiência que o plano ainda está em fase de diagnóstico, contradizendo a proposta do binário da Avenida Santos Dumont que já tem sua primeira etapa licitada e verba destinada. Se o plano de mobilidade ainda está em fase de diagnóstico como este projeto realmente ajudaria na mobilidade de Criciúma? Como uma avenida que da prioridade aos automóveis pode ajudar na qualidade de vida dos habitantes? Como dois viadutos em menos de 200m de distancia ajudaria na segurança e na permeabilidade visual?



CRIAÇÃO DE UM FORTE PONTO NODAL, COM ANGULO DE 90 graus

RUA PRESIDENTE PRUDENTE ONDE O USO É EM SUA GRANDE PARTE RESIDENCIAL UNIFAMILIAR

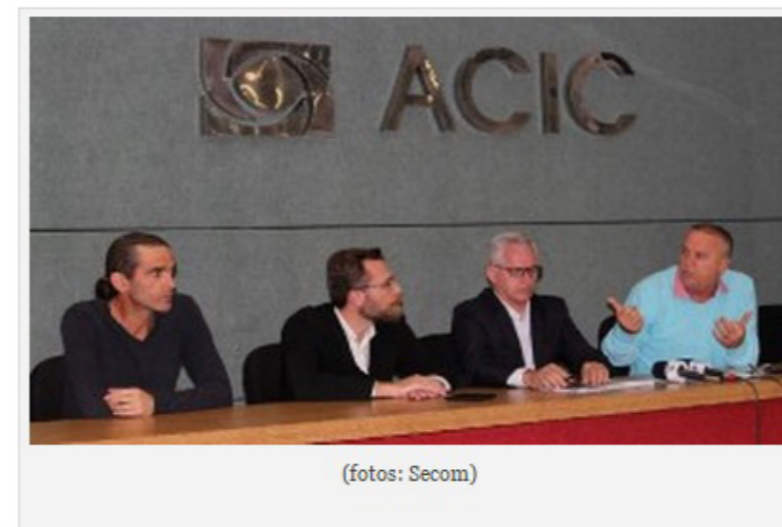
PROPOSTA DE VIADUTOS SOBRE A ROD. LUIS ROSSO

Publicado em: qua, set 9th, 2015

destaque / Geral1 | Por carmel

Criciúma Começa A Discutir Seu Plano De Mobilidade Urbana

Curtir 14 G+ 0 Tweetar 0 Pin it



(fotos: Secom)

Executar obras que resolvam problemas atuais é uma das bandeiras da Administração Municipal de Criciúma, mas planejar a cidade e pensar preventivamente também é um dos focos da Prefeitura que com esta quarta-feira (9), discutirá seu Plano de Mobilidade Urbana. A primeira audiência pública será na sede da Associação dos Municípios da Região Carbonífera (Amrec), às 19h.

Depois serão realizadas nove leituras comunitárias, com o objetivo de atingir a maioria da população. “Nós vamos construir a Lei de Mobilidade Urbana, mas antes temos que ouvir as pessoas. Precisamos saber do cidadão o que ele considera mais importante quando o assunto é mobilidade. Por isso, convidamos a sociedade para que fique atenta às datas das leituras comunitárias e esperamos que todos compareçam e assim, juntos, daremos esse passo importante para a nossa cidade e também para toda a região”, destaca o prefeito Márcio Búrigo. Uma prévia do Viamob foi apresentada na tarde desta quarta-feira (8), em coletiva de imprensa.

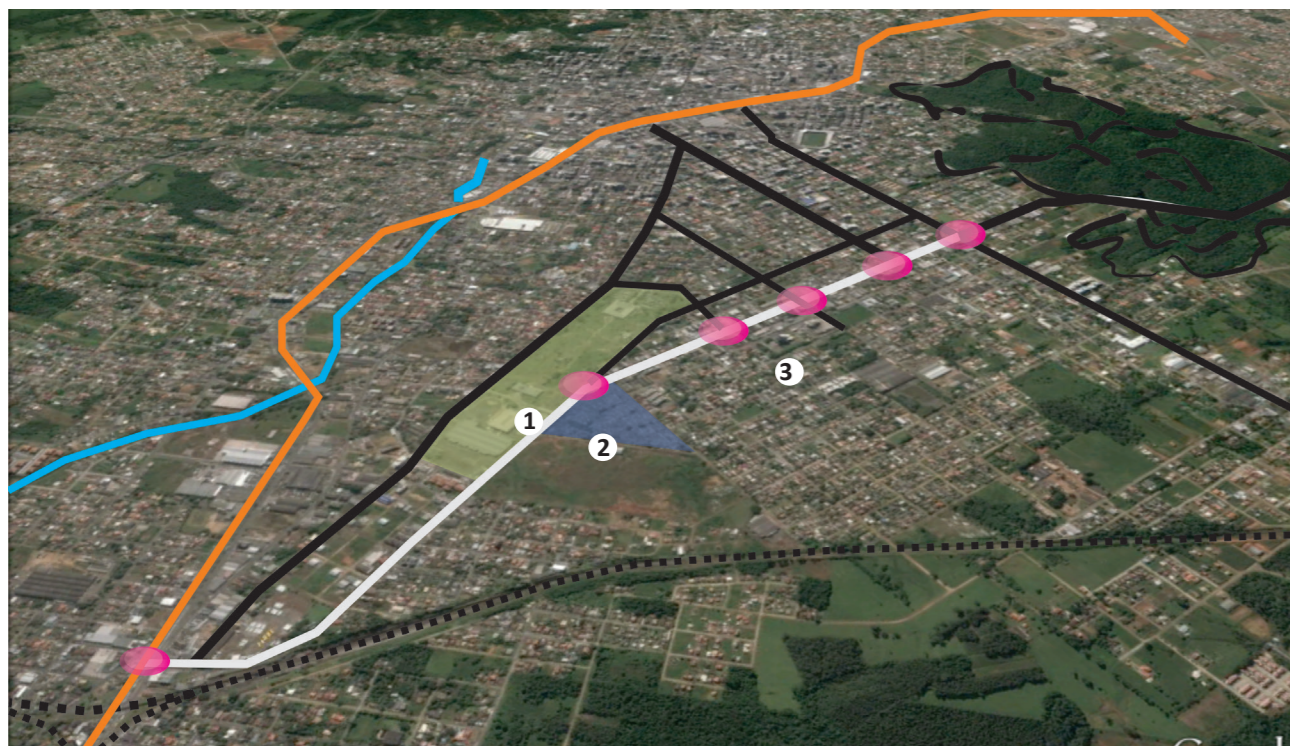
Noticiário Jornalístico Eletrônico
Fonte: criciuma.vev.com.br

Apesar do projeto de passeio espaço para vegetação e ciclovia, a prioridade para o automóvel é a presença de viadutos, o que pode prejudicar a vida urbana e a qualidade de vida dos habitantes.

Considerando a presença de veículos de grande porte que contribuem para a degradação do ambiente, o aumento do número de veículos e a necessidade de serviços de transporte público, a Prefeitura de Criciúma precisa planejar a cidade e pensar preventivamente também é um dos focos da Prefeitura que com esta quarta-feira (9), discutirá seu Plano de Mobilidade Urbana.

Durante a audiência pública de mobilidade urbana, o Arquiteto Roberto Cabral enfatizou a necessidade de melhorar a qualidade de vida da cidade através da redução de veículos e a criação de alternativas como o uso de bicicletas e o planejamento de ruas para pedestres. Segundo ele, a mobilidade urbana é um dos pontos mais importantes para a cidade, pois envolve a qualidade de vida dos habitantes e a segurança. Isso só pode ser alcançado através de uma abordagem teórica e prática que leve em consideração a realidade local e a necessidade de serviços de transporte público.

6.16 A IMAGEM DA ÁREA DE ESTUDO



LEGENDA:

- Rio Criciúma
- - - - - Linha Férrea FTC
- Avenida Centenário
- Avenida Santos Dumont
- Vias Importantes Conectadas a ASD
- Parque Centenário
- Cemitério Municipal de Criciúma

FIGURA 72
Leitura de elementos marcantes na área de estudo
Fonte: Google Earth modificado pela autora, 2015



6.16.a AS VIAS

Segundo Lynch (1997) para quem conhece um pouco melhor a cidade, o sistema viário costuma ser a base para localização, tendo domínio de vias específicas e suas inter-relações. Já quem conhece extremamente a cidade prefere confiar em pequenos marcos.

A Avenida Santos Dumont se apresenta como uma forte via coletora da cidade, e por isso é bastante conhecida pelos cidadãos seu nome e suas conexões com os Bairros Pinheirinho, Centro e Próspera.

A concentração de algumas atividades não fica por menos. Equipamentos como o Centro de Eventos, o Ginásio Municipal, o Teatro Municipal, o Cemitério Municipal, a Mesquita e algumas lojas de acabamentos da construção civil, são associados a via e também a via associada a eles.

Ao se tratar da Avenida Santos Dumont, sem dúvida, os usuários associam a via com o seu mal estado de conservação, a falta de arborização, a falta da escala do pedestre e o excessivo tráfego de caminhões.



6.16.b BAIRROS E LIMITES

A Avenida Santos Dumont se configura no limite de cinco bairros: Pinheirinho, Santa Bárbara, Michel, São Luiz e Milanese.

Não somente sendo configurada como limite destes bairros, a via também separa os bairros na questão social. O norte mais valorizado pelo fato da sua proximidade com o centro e o sul não tanto, pela proximidade com a Ferrovia Tereza Cristina.

Analisando a área de estudo com ênfase na Avenida Santos Dumont, é visível a necessidade de conexão entre os bairros. Apesar da importância da Avenida no sistema rodoviário da cidade e necessária para uma subcentralidade específica qualificada, é importante a costura dos bairros na escala do pedestre afim de garantir a vitalidade dos espaços e a inversão de prioridades do automóvel particular por transporte alternativo de qualidade.



Na figura ao lado é possível perceber a lateral do cemitério municipal, que além de ser um limite que acontece naturalmente, se evidencia devido a falta de tratamento. Ao lado esquerdo vemos tubulações despejando água poluída na via que não recebe pavimentação e passeios adequados.

Outro limite que se destaca no recorte é a Ferrovia Tereza Cristina, que assim como na cidade toda, funciona como um divisor. Na área de recorte há apenas uma via que conecta os dois lados do bairro Milanese.



6.17 CONFLITOS E DEFICIÊNCIAS

Posteriormente as análises, foi possível identificar os reais problemas da área de estudo com foco no recorte definido:

QUANTO A MOBILIDADE:

- Fortes pontos nodais que implicam em congestionamento em horários de pico;

- Ausência de transportes alternativos, como: ciclovias, pistas de caminhada, passeios acessíveis, entre outros;

- Excessivo tráfego de veículos pesados devido a forte presença de serviços do setor terciário, danificando a Avenida e afastando cada vez mais o pedestres;

- A Avenida funciona como um limitador entre os bairros, afastando a possibilidade de interação entre eles;

- A Ferrovia Tereza Cristina funciona como uma barreira entre os bairros, inviabilizando a mobilidade, e ainda desconsiderada como transporte alternativo entre cidades vizinhas;

QUANTO AOS USOS:

- Sua dimensão, em relação a escala humana, torna a Avenida um subcentro de comércios e serviços voltados a necessidade de acesso com automóveis, não atendendo aos cidadãos que residem em seu entorno;

- A falta de diversidade de usos faz com que a Avenida seja apenas mais uma no sistema rodoviária da cidade, com foco no automóvel;

- Pista de Skate e Quadra de Esporte Aberta, localizados no Paço Municipal, estão em área apagada durante a noite, aumentando a insegurança e reduzindo a utilização do espaço;

- Nenhuma relação da Avenida, a nível do pedestre, com o Paço Municipal, tornando o espaço subutilizado como espaço público e áreas de lazer;

- Pouquíssimo ou nenhum cuidado com calçamento arborização e acessibilidade na Avenida;

- Falta de incentivo cultural rotineiramente, desestimulando o uso do Teatro Municipal;

- Grandes indústrias desativadas: umas se apresentam em ruínas, e outras ganharam novos usos que não potencializam a área.

QUANTO A SEGURANÇA:

- Áreas apagadas e inseguras são geradas fora do horário comercial pela falta de usos convidativos aos cidadãos, sejam moradores do entorno ou da própria cidade;

Entende-se por Conflitos à desordem; e por Deficiência à carência, falta de.

- Presença de um Cemitério, que por si só, gera áreas apagadas e evitadas a noite;

QUANTO AO MEIO AMBIENTE:

- Total descaso com as áreas alagadiças, que além de repulsivas aos olhos do pedestre, sofrem ambientalmente com a água poluída do Cemitério Municipal;

- A presença da Indústria JBS, não permitida pelo plano diretor atual, gera diversos impactos negativos ao seu entorno, seja na mobilidade, ao afastar o pedestre das ruas ou até mesmo pelo forte odor da ração produzida;

- Descaso com o tratamento dos limites do Cemitério Municipal;

6.18 POTENCIALIDADES

Conforme análises, também é possível perceber grandes potencialidades da via:

- Ligação com o Centro da cidade e subcentralidades que potencializam o recorte como uma subcentralidade;

- Subcentralidade com forte potencial para rua específica e diversificada ao mesmo tempo: na primeira dando suporte a cidade sem romper com sua característica e na segunda, atendendo a escala do bairro e da comunidade;

- Topografia que facilita o transporte alternativo como bicicletas e o “andar a pé” no sentido leste/oeste;

- Paço Municipal, que como Parque apresenta áreas de lazer;

6.19 DIAGNÓSTICO

Ao analisar a Avenida Santos Dumont, recorte da escala de projeto, criada fora da área urbana e ocupada junto com seu entorno por indústrias e serviços de grande porte, obtem-se um diagnóstico. Ao longo da expansão da cidade essas indústrias dão lugar a inúmeros serviços pesados e algumas delas ainda continuam em funcionamento, gerando grande impacto na mobilidade, na qualidade e no uso dos espaços, principalmente pela formação de bairros residenciais nas proximidades da Avenida. Isso tudo tornou em um eixo de comércio e serviços desorganizados, sem diversidade e importante no sistema rodoviário da cidade, afastando cada vez mais o pedestre do contato com a rua.

Pela sua significância no sistema rodoviário de conectar regiões importantes da cidade, a Avenida é voltada apenas para o fluxo de automóvel tendo o papel de via coletora na escala da cidade. A conexão com a Avenida Centenário, arterial na cidade, e as rodovias municipais e federal faz com que esse fluxo se fortaleça cada vez mais na Avenida e a sul da área de estudo, atraindo serviços pesados e expulsando qualquer tipo de qualidade do espaço urbano. Todavia, esses acessos podem ser uma potencialidade no plano urbano da área de estudo, criando uma nova subcentralidade, dando suporte ao pedestre, ao bairro e a região.

O transporte de cargas e a presença de inúmeros serviços pesados como: empresas de transporte coletivo, transportadoras, distribuidoras, postos de gasolinhas, e vários outros do ramo da construção civil, geram desconforto visual, sonoro e olfativo. Além disso, esse tipo de transporte gera congestionamentos e acaba denegrindo as vias que sem as devidas manutenções, invadem a área de pedestre deixando-o sem nenhuma qualidade.

Os bairros residenciais a sul da Avenida Santos Dumont, ficam limitados entre a mesma e a Ferrovia Tereza Cristina com poucas opções de acesso ao restante da cidade. A forte presença de serviços pesados também causa espraiamento das empresas a sul, causando a impressão de uso residencial fora da escala.

Os equipamentos públicos não exercem a função de atrair os moradores que ao se ausentarem contribuem para áreas apagadas e inseguras. O Parque Municipal por exemplo, tem poucos atrativos, como pista de caminhada e academia ao ar livre. O museu das etnias, abaixo do monumento as etnias, está a anos fechado, por motivos de alagamento e falta de interesse da população.

O Cemitério Municipal recebe tratamento somente na fachada principal. As laterias geram extrema repulsa visual, desvalorizando a área residencial e afastando os moradores da vivência na rua. O cemitério acaba criando limites e área apaga, insegura. O impacto é ainda maior com o meio ambiente: as águas do cemitério polui o lençol freático e conseqüentemente, duas áreas alagadiças que poderiam ser potencial de plano e projeto, mas são impróprias para usos.

A topografia do recorte, por ser pouco acidentada, contribui para a priorização do pedestre, seja a pé ou de bicicleta. Porém, a área de estudo apresenta grande necessidade de qualificação, valorizando a sua significância perante a cidade, ao bairro e ao pedestre.

6.20 DEFINIÇÃO DO RECORTE

Com a intenção de qualificar a Avenida Santos Dumont, em Criciúma, considerando-a uma subcentralidade, buscou-se na história um maior entendimento entre a expansão da cidade e a presença de comércio e serviços pesados. A partir disso foi possível perceber que a via tem um grande potencial tanto para uma subcentralidade com diversidade de usos.

Tendo em vista a ideia de um recorte que pudesse alcançar uma escala mais detalhada (produto de TCII), ou seja, um recorte específico, que **valorize a escala humana**, procurou-se estabelecer um fator relevante para a escolha do mesmo. Assim o recorte se define no primeiro trecho da Avenida Santos Dumont, criado em 1956 para conexão da via Criciúma-Araranguá com o antigo Aeroporto Leoberto Leal.



7.1 O PARTIDO

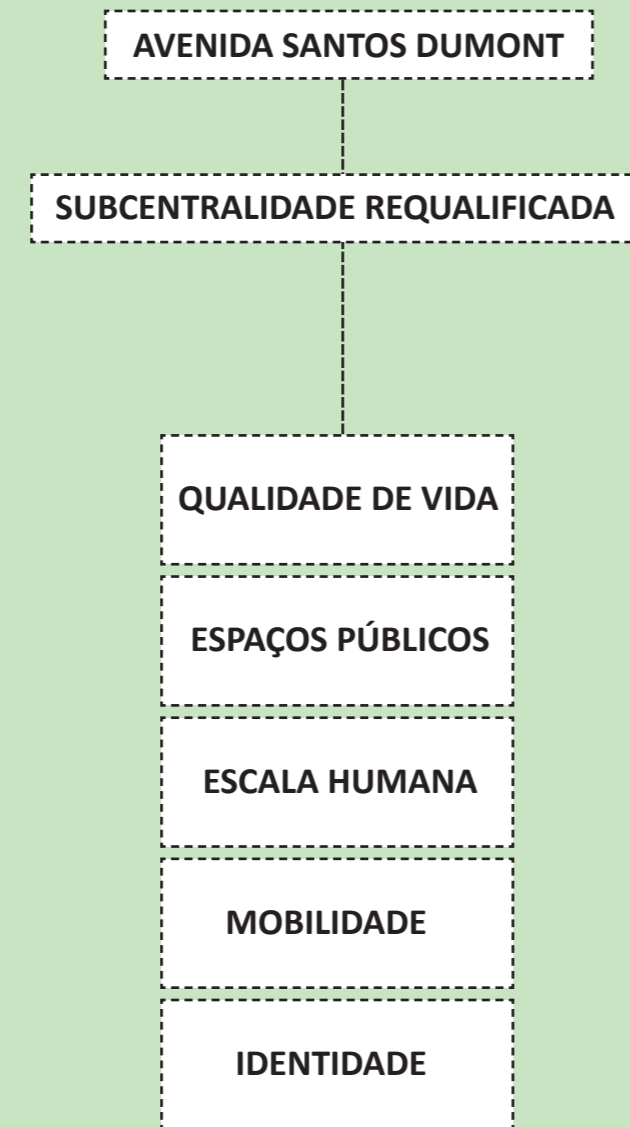
Para alcançar o projeto de requalificação da Avenida Santos Dumont é necessário trabalhar outras escalas, não só pelo sistema rodoviário, mas também para melhorar as conexões da cidade e dos bairros, tratando o problema dos serviços pesados não só na via mas em todo o entorno.

Assim, as escalas propostas se definem em:

- Plano na Escala Regional;
- Plano na Escala Urbana;
- Plano para a Área de Estudo;
- Projeto na Escala do Recorte.

O objetivo da escala de plano é garantir que a área trabalhada vai ser costurada a malha da cidade, tendo a escala humana como ponto chave. Desta forma, o plano assegura objetivos coletivos que resultará em um projeto pensado para o bairro, para a cidade e para a região.

7.2 CONCEITOS



7.3 DIRETRIZES GERAIS

As diretrizes gerais norteiam as decisões nas quatro escalas propostas:

- Relocar indústrias e serviços pesados para o Anel de contorno viário e para a colmeia industrial, aproveitando dos acessos para conectar com as cidades vizinhas;
- Criar novas conexões na cidade facilitando a mobilidade e enfatizando a via como uma nova subcentralidade;
- Reaproveitar estruturas industriais para usos institucionais e conexões entre novos usos e espaços públicos com destaque na escala humana;
- Nova identidade para a Avenida com um eixo binário específico qualificado através da diversidade de usos, espaços públicos como passeios, ciclovias, espaços de estar e lazer, e mobilidade adequada a partir de transportes alternativos como ônibus, bicicletas e o “andar a pé”.

7.4 PLANO NA ESCALA REGIONAL

O Plano na escala regional permite buscar soluções para o problema de transportes de cargas e também reforçar conexões da área de estudo com o restante da cidade e da região.

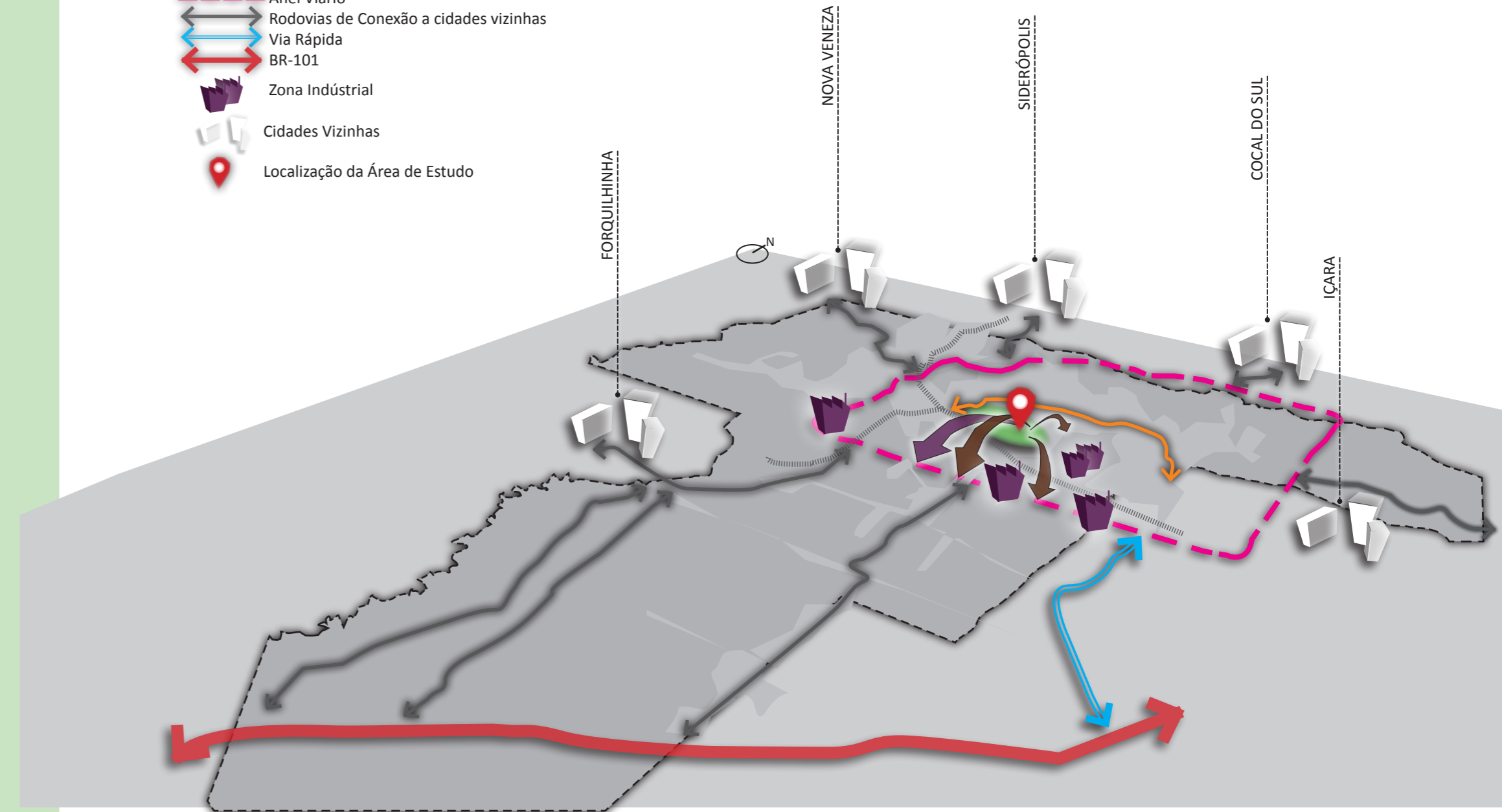
O anel viário da cidade tem grande potencial na solução do transporte de cargas. Além das conexões com as cidades vizinhas sem a necessidade de adentrar a área urbana, existe em sua margem oferta de terra para receber indústrias e serviços pesados. O Porto Seco, locado entre o anel viário e a Ferrovia Tereza Cristina funciona como um equipamento de apoio aos serviços pesados, desfragmentando a carga em caminhões menores para então distribuí-las na área urbana.

Ao relocar as indústrias e serviços pesados da área de estudo é possível então oferecer novos usos atrativos ao moradores, requalificando o espaço através da diversidade e conformando uma subcentralidade com moradia, trabalho e lazer.

As conexões viárias com as cidades vizinhas se potencializam garantindo fácil acesso a área de estudo como subcentralidade, reforçando o papel de Criciúma como cidade Pólo da AMREC e aumentando a vitalidade dos espaços para além dos habitantes da área de estudo ou entorno

LEGENDA:

- Avenida Centenário
- Anel Viário
- Rodovias de Conexão a cidades vizinhas
- Via Rápida
- BR-101
- Zona Industrial
- Cidades Vizinhas
- Localização da Área de Estudo



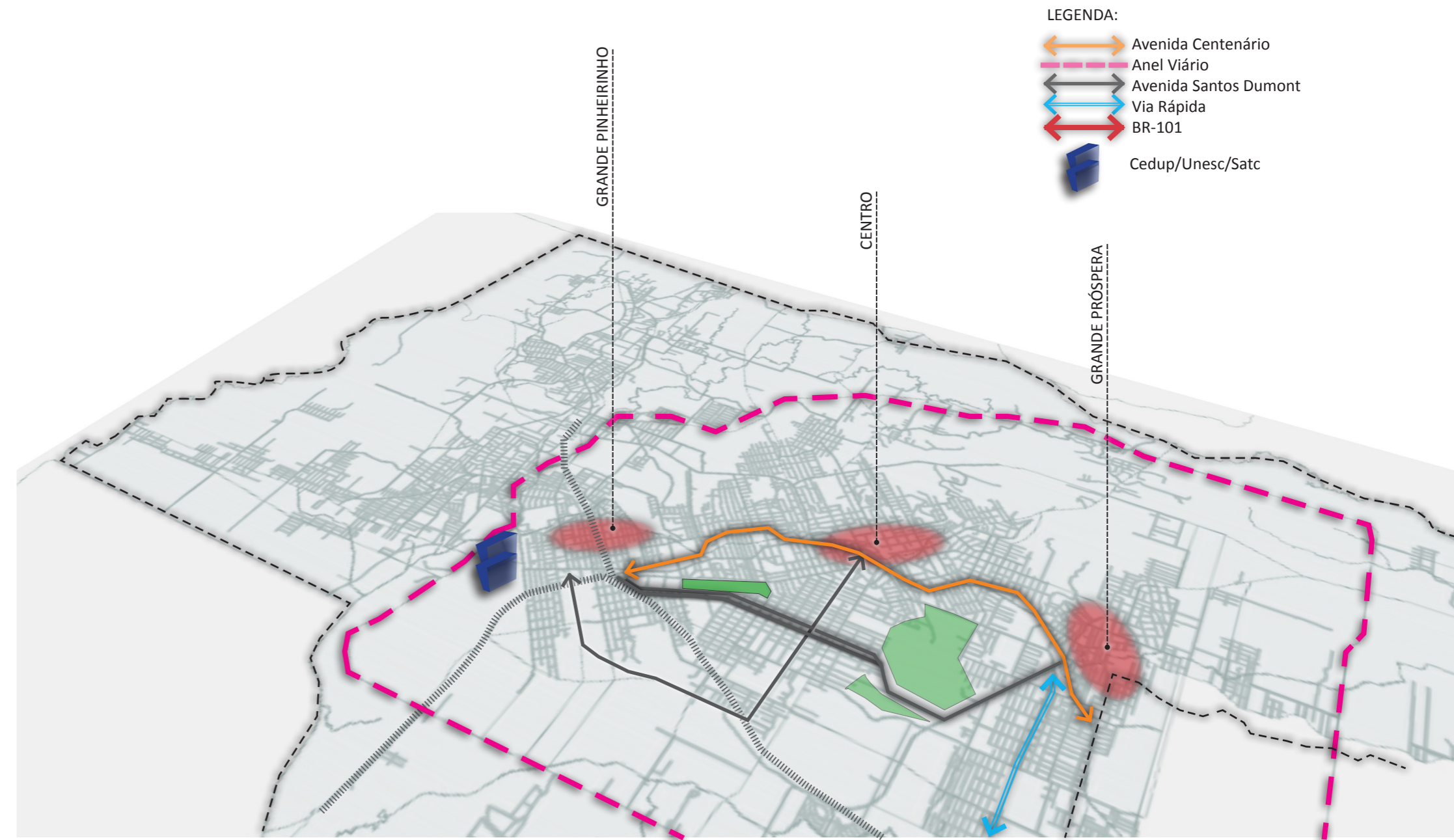
7.5 PLANO NA ESCALA URBANA

O plano na escala urbana permite buscar soluções de conexão da área de estudo com a cidade com ênfase em transportes alternativos como o transporte coletivo, e os não motorizados como bicicleta e o “andar a pé”.

As novas conexões com diferentes bairros da cidade darão acesso aos equipamentos institucionais da área de estudo, promovendo a socialização dos moradores. Essas conexões serão reforçadas através de devido tratamento na escala humana e meios de transportes alternativos. A ligação com a Avenida Centenário é um grande potencial de acesso ao restante da cidade uma vez que nela se tem o acesso a linha trocal de transporte coletivo que ao chegar em um dos terminais se conecta com todos os bairros.

Para reforçar a ligação da cidade com a área de estudo afim de reforçar uma subcentralidade e resolver os problemas do sistema rodoviário existente, a proposta é de duplicação da Avenida Santos Dumont em formato de binário, que conecta os bairros Pinheirinho e Próspera. Essa proposta, já inserida no Plano Diretor de 2012, será mantida porém redesenhada na busca de melhores soluções na escala humana e menores impactos ao uso residencial existente.

Esse binário contribui para a conexão com o restante da cidade pela ligação direta com a Avenida Centenário, criando um novo anel viário intraurbano.

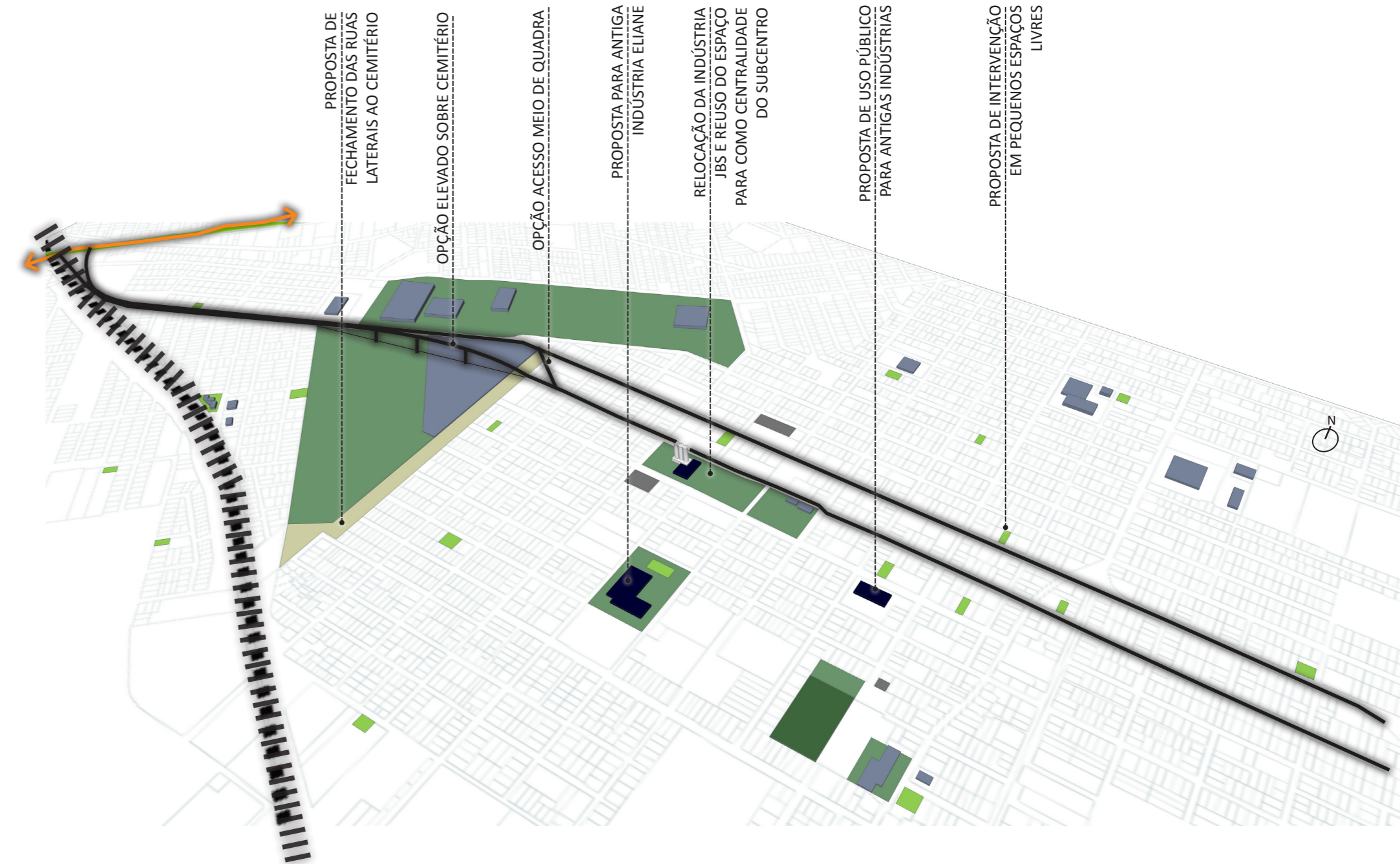


7.6 PLANO NA ESCALA DA ÁREA DE ESTUDO

O plano na escala da área de estudo permite buscar soluções em prol da qualidade e vitalidade dos espaços, enfatizando o pedestre. O plano conta com propostas de conexões e usos integrando os bairros e elevando a vitalidade dos espaços públicos.

No mapa esquemático é possível identificar a proposta de plano da área de estudo, que se resumem nas seguintes intenções:

- Redesenho do binário lançado pelo DPFT/PMC afim de evitar a gentrificação nas áreas residenciais pela valorização da terra. A proposta do redesenho é trabalhada em duas linhas: Uma com possibilidade de viaduto qualificado sobre o Cemitério Municipal, como um marco de subcentralidade, e outra com ligação pelo centro de quadra;
- Reutilização de antigas estruturas industriais que marcam a história da cidade, com usos institucionais;
- Relocação de indústrias e serviços de médio porte para o anel viário, tratando esses vazios de acordo com o que o plano diretor atual exige da área;
- Conexão da área de estudo com os bairros vizinhos;
- Sistema de espaços livres garantindo bem estar de imediato ao moradores através de pequenas praças atrativas, que dentre eles tem-se: contemplação, playground, hortas comunitárias, entre outros;
- Retiradas das vias paralelas ao Cemitério Municipal com tratamento adequado e criação de cul-de-sacs.
- Criação de uma área central qualificada com diversidade de usos.

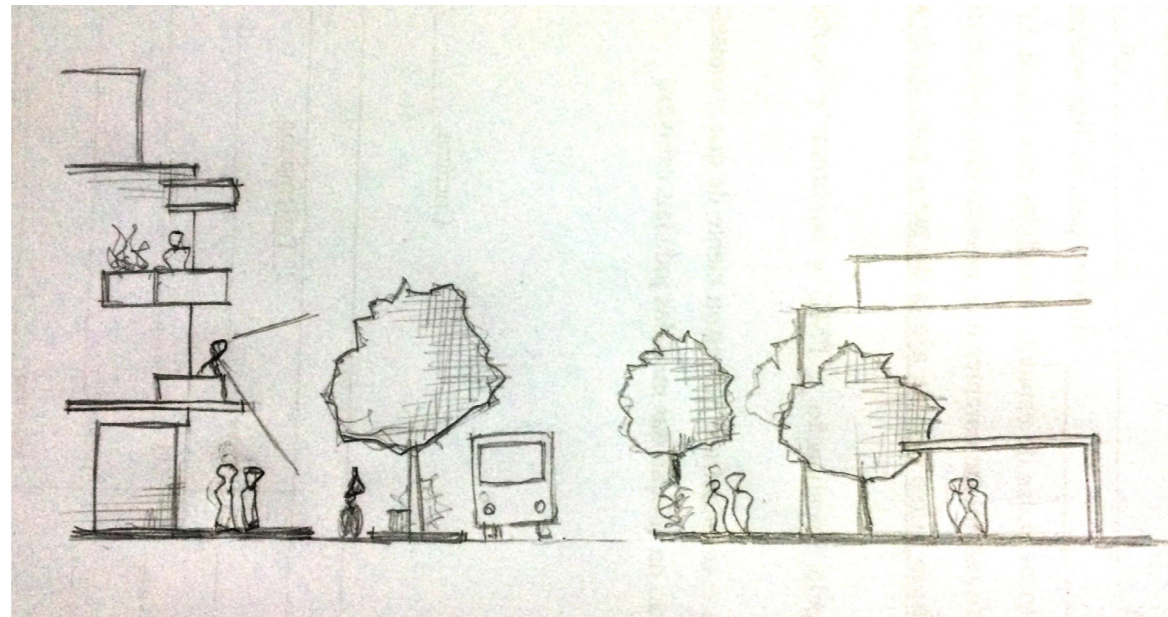
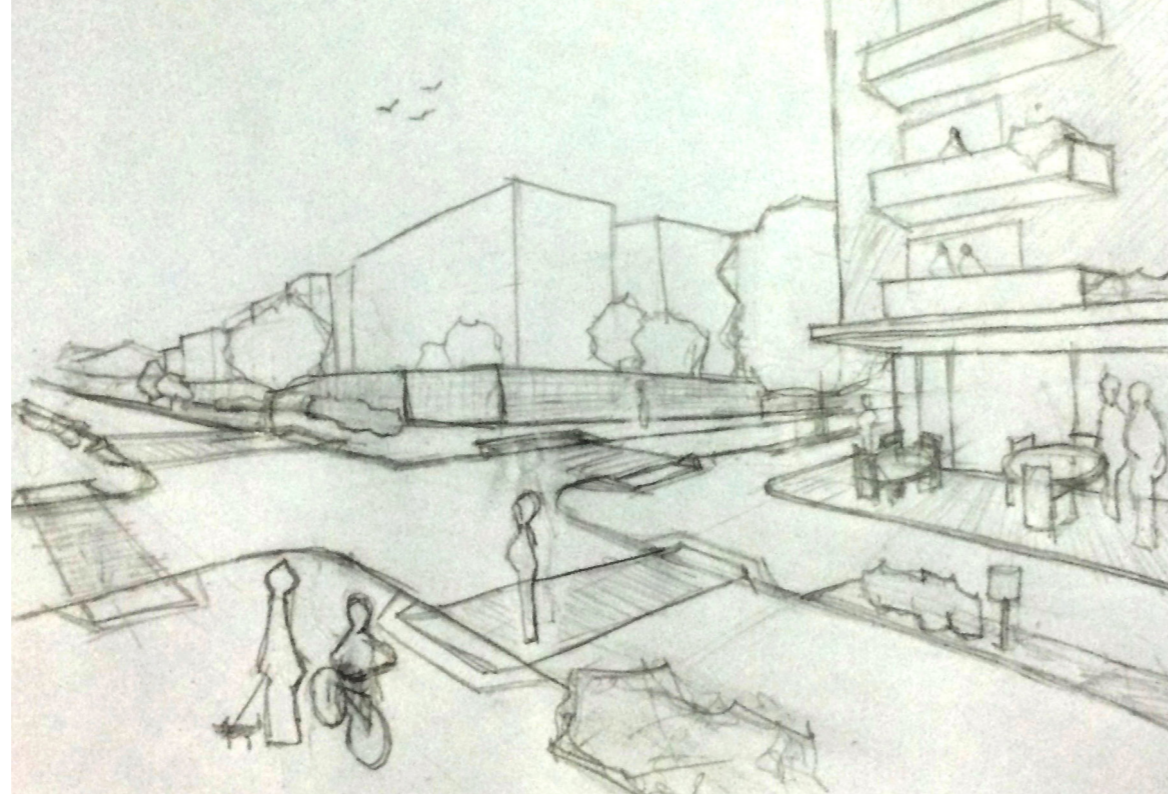


7.7 PROJETO NA ESCALA DO RECORTE

O projeto na escala do recorte permite buscar soluções que priorizam o pedestre através de diversidade de usos tornando-a atrativa a grande parte da população.

Para o Recorte, definido pela presença de usos institucionais, considera-se as seguintes intenções de partido:

- Criação de uma nova identidade para a área, reafirmando seu papel de subcentralidade da cidade;
- A área central da área de estudo é reforçada através da qualificada com diversidade de usos tornando-a uma área atrativa a população;
- Qualificação das vias com ênfase no pedestre agregando o transporte alternativo a mobilidade da área de estudo.



11

REFERÊNCIAS

BERNARDO, R. T. O Carvão Nacional: Discurso Formado à Ação Concretizada, in GOULARTI F, Alcides (org) Memória a Cultura do Carvão em Santa Catarina. Florianópolis: Cidade. Futura, 2004.

CANDELA, J. Diseño Urbano: Teoría y práctica. Madrid: Editorial Murilla – Leria, 1999.

CORRÊA, R. O espaço urbano. São Paulo: Ática, 1989.

FERNANDES, A. Centralidade subtraída. I Seminário Internacional Urbicentros – Morte e vida dos Centros Urbanos, João Pessoa, 2009. Disponível <http://www.atlas.ufba.br/menu_eventos.htm>. Acesso em 27 de set de 2015.

FILHO, A. Estas ruas que pisamos. Criciúma: Tabajara, 1987.

GEHL, J. Cidades para pessoas. Tradução Anita Di Marco. São Paulo: perspectiva, 2013.

ISOPPO, K. Gênese e Evolução da Indústria Cerâmica na Região de Criciúma – SC. 2009. 243f. Dissertação (Mestrado) Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2009.

JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LEI MUNICIPAL Nº 173/1956. Disponível em: <https://www.leismunicipais.com.br/a/sc/c/criciuma/lei-ordinaria/1956/18/173/lei-ordinaria-n-173-1956-denomina-avenida-santos-dumont-uma-via-publica-da-cidade?q=173>. Acesso em: 10 agosto 2015.

LYNCH, K. A Imagem da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MEYER, R. O urbanismo: entre a cidade e o território. Cienc. Cult. vol. 58 n.1 São Paulo Jan./Mar. 2006. Disponível em: <http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252006000100016&script=sci_arttext> Acesso em: 12 de agosto de 2015.

MIELE, S. Avenida Eng. Luis Carlos Berrini: a produção do “moderno”. GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 20, pp. 145 - 171, 2006. Disponível em: <http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geousp/Geousp20/Artigo_Savio.pdf> Acesso em: 15 de agosto de 2015.

MOURA, Dulce et.al. A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito operativo. In: Cidades, Comunidades e Territórios, n.0 12/13, 2006, p. 1332 15. Disponível em <http://www.spell.org.br/documentos/ver/10820/o-fla-neur-revisitado--processos-de-revitalizacao-urbana-e-caminhabilidade>> acesso em: 15 de set de 2015.

NASCIMENTO, D. As curvas do trem: A presença da estrada de ferro em Criciúma (1919 -1975) cidade, modernidade e vida urbana. 2000. 176f. Dissertação (Mestrado) Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2000.

PMC – Prefeitura Municipal de Criciúma. Disponível em: <<http://www.criciuma.sc.gov.br/site/>> Acesso em: 12 agosto 2015.

PMSP – Prefeitura municipal de São Paulo. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/nova_luz/201108_PUE.pdf> Acesso em: 1 de abril de 2015.

PORTO, É. Planos diretores e (re) produção do espaço urbano no município de Criciúma: a produção da cidade e sua regulação legal. 2008. 259f. Dissertação (Mestrado) Departamento de Arquitetura e Urbanismo do Centro Tecnológico. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2008.

RUPPENTHAL, S. M. Novos cenários urbanos : reconversão e refuncionalização de brownfields em Criciúma/SC. 2014. 166f. Dissertação (Mestrado) - Universidade do Extremo Sul Catarinense, Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais, Criciúma, 2014.

SOUZA, M. ABC do desenvolvimento urbano. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

SOUZA, M. Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e á gestão urbanos. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio nobel: Fapesp: lincoln Institute, 2001.