ENSAIO URBANO EM SOMBRIO-SC: centralidades que conectam

INTRODUÇÃO

Considerando-se que a abordagem de uma análise e proposta urbana requer o entendimento dos conceitos que circundam a temática apresentada, compreendendo assim a estruturação do espaço urbano e considerando as suas escalas temporais. Este trabalho trata-se da segunda etapa do trabalho final de graduação de Arquitetura e Urbanismo, nesta etapa será apresentada as conclusões de reflexões e análises sobre o tema central do trabalho que é **cidade compacta e bi central.**

As conclusões serão apresentadas através de um **ensaio urbanístico** propositivo em um recorte da cidade de Sombrio-SC.

PALAVRAS CHAVE:
urbanismo - centralidades - cidade compacta - desenvolvimento urbano

OBJETIVOS

GERAL:
Desenvolver um ensaio urbano em um recorte da cidade de Sombrio-SC, buscando possíveis alternativas para potencializar o desenvolvimento da cidade como um todo a partir da nova centralidade que se forma no bairro Januária.

ESPECÍFICOS:

- Revisar partido de TFG-1 e ajustar itens necessários de acordo com considerações da banca final;
- Apresentar a evolução de partido ao ensaio urbano para a pré-banca de TFG-2;
- Concluir proposta geral e apresentar os resultados que o ensaio trás sobre o recorte apresentado na Sombrio-SC de forma hipotética.

PROBLEMÁTICA - JUSTIFICATIVA

No Brasil, assim como em muitos países, segundo Pereira (2014), o processo da **urbanização acelerada** ocasionado pela Revolução Industrial, foi a transformação urbana e territorial que trouxe maiores impactos nas cidades, gerando diversos conflitos urbanos solucionados de forma momentânea e superficial resultando em que o que antes era visto como solução, atualmente são os problemas.

O **crescimento territorial** é um fenômeno que está fortemente relacionado com a migração campo-cidade. Atualmente, a dispersão urbana é caracterizada como fenômeno da pós-industrialização, sendo consequência de forças diversas, entre elas as do mercado imobiliário sedento por novas (e mais baratas) áreas de ocupação, aliado ao aumento da violência urbana, que leva as classes médias e altas a procurarem uma segregação planejada.

A expansão territorial aliada à falta de gerenciamento adequado, não apenas aumentam as desigualdades urbanas, mas também contribuem para maiores riscos econômicos e ambientais para a cidade como um todo. Segundo Evers (2018), o modelo de **cidade compacta** objetiva conter a dispersão, focando a retração e a contenção do processo dispersivo por meio de planos, estratégias e inúmeros instrumentos urbanísticos com diretrizes de projeto.

Na cidade de **Sombrio-SC**, considerada uma cidade de pequeno porte, entretanto, com grande potencial econômico, nota-se três questões a serem evidenciadas, ocasionadas por rápidas e constantes transformações no seu espaço urbanizado.

Imagem 01: Transformações do espaço urbano. 01- BR 101; 02- Shopping varejista Outlet; 03- Instituto Federal Catarinense ; 04- Shopping varejista Sombrio Moda Shopping; 05- Supermercado; 06- modificação da Av. Getúlio Vargas e Calçadão.
Fonte: Google Earth, editado pela autora.

No mapa representa uma análise geral das transformações que Sombrio-SC vêm passando nas última década, onde destacam-se: a duplicação da BR-101 e suas elevações na malha urbana em 2011, a modificação da Avenida Getúlio Vargas, acesso principal do centro da cidade em 2016, a relocação do museu ao ar livre e calçadão em 2016, a saída do shopping atacadista do bairro Januária 2012 e implantação de um shopping varejista no mesmo local 2015, implantação da faculdade IFC, em 2008, a implantação de um shopping varejista em uma das edificações da antiga fábrica Geloko, no centro em 2015, e implantação de um supermercado em outra edificação da antiga fábrica, em 2018.

A primeira questão a se evidenciar, é que estas transformações foram feitas desconexas e sem planejamento, gerando grandes impactos, como o conflito no sistema viário e de mobilidade em geral, a desconsideração de questões históricas e a identidade do centro, o impacto na paisagem gerando barreiras físicas e espaciais, seccionando assim, espaços dentro do contexto urbano, que neste caso fica evidente, a **secção que a BR-101 faz na malha urbana de Sombrio-SC**, sendo então, uma grande geradora de delimitação do espaço urbano, dividindo a malha entre leste e oeste.

A segunda questão é que a maior parte das transformações, assim como a maior parte dos equipamentos e vias importantes da cidade, estão localizados no lado leste do espaço urbano, gerando assim um **desequilíbrio na conformação da cidade.**

A terceira questão importante que se nota na cidade de Sombrio-SC é a **tendência para expansão urbana,** onde se tem previsão de extensão no espaço intraurbano através de projeções de vias que se conectam com a cidade de Araranguá-SC, prevendo uma conurbação que na tendência de crescimento demográfico e urbano é praticamente utópica.

Sendo assim, a abordagem da temática de cidades compacta e bi central para o ensaio urbano na cidade de Sombrio-SC, tem o intuito de questionar a tendência de expansão territorial, e o desequilíbrio entre os espaços leste e oeste da cidade, onde o projeto não será um rígido ordenamento do território, um desenho final, mas sim um veículo para viabilizar as transformações, com enfoque no novo embrião de centralidade que se forma no **bairro Januária,** destacado no mapa da imagem 02.

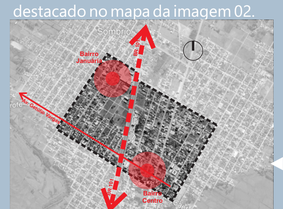


Imagem 02: Centro histórico e conformação de nova centralidade no bairro Januária.
Fonte: Google Earth, editado pela autora.

Como potencializar o desenvolvimento de Sombrio-SC reforçando o caráter da nova centralidade que vem se formando no bairro Januária?

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA - SÍNTESE DOS TEMAS ABORDADOS

HISTÓRICO E CONCEITO DE CIDADE E CENTRO:

O estudo deste tópico vêm da necessidade de compreender a cidade e seus conceitos como um todo, para possibilitar o entendimento de suas **partes** e assim poder analisar e trabalhar nelas.

Do ponto de vista de Dieter Hassenpflug (2007), existem três definições básicas de "cidade". Uma delas é precisamente sobre a centralidade urbana. A primeira definição é uma criação da filosofia da história. Ela categoriza a cidade e a sua história ambas como um produto e produtor da civilização. Deste ponto de vista, a cidade é considerada como uma força espacial que impulsiona o avanço da sociedade e a liberação dos seus vínculos com a tradição (comunidade), assim transformando sociedade em sociedade civil. A segunda definição é sociológica e conceitua a cidade como "presença da diversidade e diferença". A terceira definição se refere à cidade como lugar de centralidade cultural. As cidades são cidades porque – e quando – elas têm um centro ou mais.

Cidade tradicional monocêntrica
Mumford (1998)

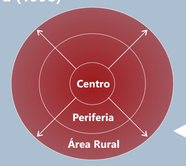


Imagem 03: Esquema cidade monocêntrica.
Fonte: Autoral.

Cidade pós-industrial multicêntrica
Mumford (1998)

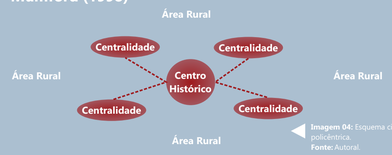


Imagem 04: Esquema cidade policêntrica.
Fonte: Autoral.

As áreas centrais das cidades, podendo ser mais de uma, como citado anteriormente, enquanto referente simbólico da urbanidade, constituem-se como fator de coesão e de integração das comunidades, dos grupos e dos espaços, estabelecendo uma relação espacialmente hierarquizada com os diferentes "territórios" do espaço urbano – sejam econômicos, políticos, culturais ou sociais.

O centro é a **parte** das cidades que reflete o seu **todo,** que tem grande importância no provimento da forma urbana e sua coerência, ou seja, é o elemento que as diferenciam e as deixam legíveis. Ao entendê-lo, entende-se a cidade.

COMO AS CIDADES VÊM CRESCENDO E O QUE AS MOTIVA CRESCER:

De onde vem e para onde vão? Este é o questionamento que instiga a analisar a forma que as cidades vem crescendo, e nota-se que as formas de crescimento das cidades em geral geraram diversos conflitos em cidades do mundo inteiro, ao abordar os temas que circundam, análise e planejamento, deve-se considerar as escalas temporais para compreender a estruturação do espaço urbano.

Tendo em vista as mudanças ocasionadas pela evolução urbana acelerada e a ampliação de seus limites, o fenômeno do espraiamento das cidades e as políticas públicas priorizando o transporte individual em detrimento aos demais tipos de deslocamento, nota-se, que há uma relação direta entre o crescimento demográfico da população urbana e o uso e a ocupação do solo de forma desordenada. A falta ou ineficácia de planejamentos urbanos juntamente ao fato de o sistema viário ter sido suporte estruturador do espaço urbano por muito tempo, geram-se implicações físico-territoriais, influi na acessibilidade, na mobilidade e na segregação, dividindo o espaço em usos e participa da produção de centralidades polarizadas.

Linha Síntese de Forma de Crescimento das cidades

Revolução Industrial → Êxodo Rural → Explosão Demográfica → População rural x urbana (1970) → Espraiamento Urbano → Indústria Automobilística → Ocupação do solo desordenada → "Circulai, circulai circulai..."

CRESCIMENTO X DESENVOLVIMENTO URBANO:

CRESCIMENTO URBANO ≠ DESENVOLVIMENTO URBANO

CRESCIMENTO URBANO → CIDADE DISPERSA

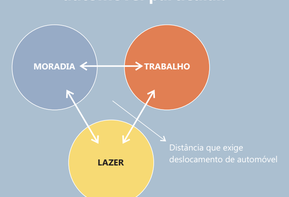
DESENVOLVIMENTO URBANO → CIDADE COMPACTA

Os termos crescimento e desenvolvimento no âmbito do urbanismo, estão relacionados com os modelos de cidades compactas e cidades dispersas. Uma das características mais marcante da urbanização dispersa é a expansão e extensão da malha urbana e o modo de produção urbano para além dos limites da cidade consolidada, conforme afirma Pescatori (apud, Monte-Mór 2015).

O adensamento planejado no conceito de cidade compacta, segundo Farkasvölgyi (2014), otimiza a infraestrutura existente em áreas mais adensadas, com boa infraestrutura e incentivo ao uso misto (onde as pessoas moram, trabalham e se divertem sem a necessidade de grandes deslocamentos), representam melhorias na qualidade de vida, da mobilidade urbana, bem como melhorias no uso dos serviços e recursos públicos, que ali empregados, podem atender a mais pessoas e de forma mais racional, possibilitando que o espaço progrida, evolua e se desenvolva de maneira mais sustentável.

Estes dois fenômenos levam a diferentes conformações urbanas e com benefícios e consequências distintas. A compreensão de suas divergências justifica a abordagem da temática para o projeto de intervenção urbana na cidade de Sombrio-SC.

O zoneamento e dispersão das atividades induz à utilização e dependência de automóvel particular.



Núcleos compactos reduzem distâncias e aproximam as atividades urbanas, permitindo deslocamento a pé ou de bicicleta

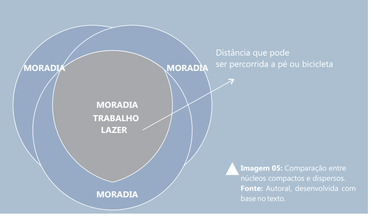


Imagem 05: Comparação entre núcleos compactos e dispersos.
Fonte: Autoral, desenvolvida com base no texto.

CONTEXTUALIZAÇÃO DO MACRO RECORTE

Sombrio-SC trata-se de um dos 15 municípios que compõem a Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense - AMESC, sendo de pequeno porte, com aproximadamente **30.010 habitantes** (IBGE, 2010). Compreende uma área de **142 KM²**, distando 224 Km da capital, Florianópolis, e 238 Km da capital do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Sombrio-SC é cortado pela BR-101 na direção norte e sul, seccionando a cidade em leste e oeste, dando o principal acesso ao município.

A rodovia BR-101, em Sombrio-SC, além de ser a principal via de conexão com as capitais, marca os principais acessos da cidade, em que o acesso sul fica na entrada do centro histórico da cidade e o acesso norte no bairro Januária.

As principais atividades econômicas estão no setor da agropecuária (produção de arroz, fumo e banana), na indústria (confecções, cerâmica, móveis e calçados) e no comércio (lojas de confecções, e shoppings varejistas).

DADOS ATUAIS DO MUNICÍPIO:		
ÁREA URBANA 12,972 km²	ÁREA RURAL 129,773 km²	POPULAÇÃO 2018 30.010 mil
ÁREA MUNICÍPIO: 142,745 km²	DENSIDADE BRUTA: 2,10hab/ha	

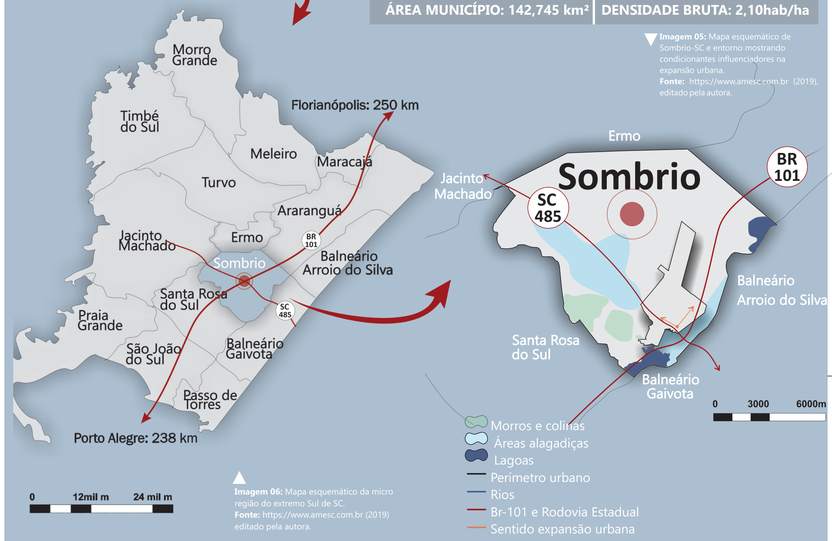


Imagem 05: Mapa esquemático de Sombrio-SC e entorno mostrando condicionantes influenciadores na expansão urbana.
Fonte: https://www.amesc.com.br (2019), editado pela autora.

Imagem 06: Mapa esquemático da micro região do extremo Sul de SC.
Fonte: https://www.amesc.com.br (2019) editado pela autora.

HISTÓRICO E TRANSFORMAÇÃO URBANA EM SOMBRIO-SC

Década 1940
As primeiras ocupações no estado ocorreram com a imigração de açorianos para a província com a finalidade de ocupar o litoral sul, fortalecendo a região contra invasões espanholas.
Havia uma linha férrea ligava a cidade de Araranguá e Criciúma ao porto de Laguna. As demais conexões da região eram feitas por estradas de terra que passavam de comunidade em comunidade. O início da configuração urbana de Sombrio-SC aconteceu nesta época com a ocupação ao leste da estrada regional entre Santa Rosa do Sul e Turvo. Por volta da década de 40, Sombrio já possuía um pequeno **centro consolidado**, com residências e pequenos comércios, concentrados praticamente na **Av. Getúlio Vargas e Av. Nereu Ramos.**

Década de 1970
Esta década foi marcada pelo "milagre brasileiro", onde o país passou por um intenso crescimento econômico e industrial. Foi **implantada a rodovia BR-101**, que ligaria o sul ao nordeste brasileiro pelo litoral. No caminho que se sucedeu a BR-101.

Década de 1980
Década onde a indústria de Sombrio se desenvolvia plenamente, intensificando ainda mais o êxodo rural e atraindo migrantes do estado do Rio Grande do Sul. Foi neste período que Sombrio deixou de possuir maior parte de sua população no meio rural para **se tornar um município predominantemente urbano.**

Década de 1990
A **rodovia SC-485,** que conecta Sombrio-SC à Jacinto Machado foi pavimentada, juntamente com a expansão da Av. Getúlio Vargas para outra margem da BR-101, que também se caracterizou como um eixo atrator no lado oeste da rodovia. Inicia-se a **verticalização do centro da cidade**, com prédios de até seis pavimentos. Na década de 90, ao lado leste da rodovia, a área central da cidade já contava com infraestrutura consolidada, comércio mais vigoroso e uma maior valorização econômica.

Década 2000
Economia em ascensão, diversas indústrias de vestuário se instalaram no município. É instalada uma **Escola de Ensino Médio Estadual** na Av. Prefeito Francisco Lumertz Júnior, junto com sua pavimentação.