

## SISTEMA VIÁRIO

### Estruturando a cidade

Podemos afirmar que uma das principais causas do tamanho das cidades (atuais, modernos e capitalistas) dá-se em função da tecnologia que permitiu o desenvolvimento dos sistemas de transportes. Não pudesse o homem transportar-se a si, e às coisas, não teria as condições mínimas indispensáveis ao crescimento de suas cidades, que expandiram-se na proporção que foi possível se implantar, de maneira cada vez mais confortável e rápida, sistemas adequados, eficientes e modernos.

Ressaltamos, dentro da complexidade e abrangência que o tema sistemas de transportes e circulação urbana engloba dois itens que necessitam análise especial no município de Araranguá: os meios de transporte e as vias de transporte.

Quanto aos meios de transporte, destaca-se o automóvel, o qual gerou autêntica revolução na forma de ocupação e urbanização dos espaços. O transporte coletivo permite a locomoção de grande número de pessoas com menor poder aquisitivo que deslocam-se dos bairros residenciais periféricos em direção aos locais de trabalho, em geral de localização mais central. O transporte privado, utilizando o automóvel como meio, permite uma autonomia imensa ao usuário, aumentando sua individualidade, capacidade de deslocamento no tempo e no espaço e acrescentando de maneira considerável a quantidade de veículos em trânsito nas vias urbanas.

A articulação entre as diversas e distintas regiões da cidade dá-se através das vias que compõem o sistema viário no caso específico do município de Araranguá, já que a cidade é conhecida por uma de suas características físicas mais marcantes: Cidade das Avenidas. O sistema possui “em xadrez” de suas ruas: largura destas mesmas vias; facilidade de deslocamento; acessibilidade excelente até a área central; boa ligação inter-bairros; boa ligação inter-municipal; facilidade de deslocamento para regiões de lazer e turismo; boas condições de fluxo intra-urbano.

### Sistema Viário e o Plano Diretor

O conhecimento do sistema viário é de primordial importância ao estabelecimento do zoneamento do uso do solo urbano. São as vias do sistema viário e os acidentes naturais (rios, lagos, áreas alagadiças, etc.) que delimitam as unidades de vizinhança, setores, distritos, etc.. Cada uso do espaço seja ele comercial, residencial, industrial, institucional ou misto tem uma capacidade diferente de gerar ou atrair viagens e é essa a relação direta entre sistema viário urbano e o zoneamento da cidade que devemos analisar.

### O sistema viário e a relação com o zoneamento e uso do solo da cidade.

A planta de uso do solo, como vimos, setorizou a cidade de uma maneira estanque quando na realidade as atividades interligam-se e ocorrem em um mesmo zona várias funções.

O sistema viário principal, secundário, periférico e marginal previsto no plano não é aquele vivenciado pela população.

A mistura dos usos, e no caso específico, a descontinuidade do sistema viário que ocorre em áreas alagadiças (ex. Av. XV de Novembro, Av. Engenheiro Mesquita, Av. Capitão Pedro Fernandes) bem como a não execução dos gabaritos previstos no plano quando da expansão urbana (ex. Av. Cel. João Fernandes, Av. XV de Novembro), não permitem uma harmonia funcional entre o sistema viário e os usos.

Na verdade, apenas as Av. 7 de Setembro, Av. Getúlio Vargas, Av. Mário Andreazza e Av. Governador Jorge Lacerda tem seu gabarito em acordo com a hierarquia prevista no plano e permitindo harmonização com o zoneamento.

Outro exemplo claro de incompatibilidade entre a hierarquia viária e zoneamento ocorre ao longo da SC-499. A via tem tendência de comércio e serviço em ambos os lados devido à excelente condição de acessibilidade que oferece, porém o Plano Diretor lhe dá tratamento comercial em um lado e residencial no outro.

### A hierarquia do sistema viário previsto e a relação com a realidade.

O Plano Diretor previu quatro vias expressas das quais duas bem cumprem sua função: BR-101 e Rodovia Jorge Lacerda. A ausência das vias perimetrais (gabarito de 49,00m.) e das periféricas A, B e C (gabarito de 20,00m.) inibe o crescimento da expansão urbana e ligações inter-bairros.

As cinco vias distribuidoras principais têm sua função parcialmente cumprida em concordância com a previsão do plano, já que a descontinuidade não permite a efetiva ligação inter-zonas ou inter-bairros (ex. Av. Capitão Pedro Fernandes), transformando-a em via local secundária.

O traçado regular e com grande gabarito (acima de 15,00m.) foi executado na íntegra na área central, quando ocorreu a expansão urbana nos diversos períodos históricos já analisados (em especial após a década de 70), a continuidade dos gabaritos e o prolongamento das vias não foi respeitado. A área central tem o sistema viário super dimensionado em detrimento das áreas vizinhas ao centro que, com o aumento da densidade tendem a apresentar problemas de fluxo.

Há necessidade de definição, redefinição e execução do sistema viário principal. As vias perimetrais fazem-se necessárias, com definição de localização e traçados condizentes com os novos acessos originários do processo de implantação da duplicação da BR-101 que irão induzir e gerar novos usos e, por consequência, novas necessidades de fluxos.

## O tipo de pavimentação e a relação com a hierarquia prevista.

A crescente motorização da população mundial é fato verificado também na América Latina. Segundo Ferrari (Ferrari, Célson, 1984, p.447), o aumento médio de veículos nos países da América Latina foi de dez vezes. Araranguá não foge à regra. A tabela 1 nos mostra o aumento significativo do trânsito de veículos nas ruas da cidade, entre os anos de 1994 e 2001, os quais passaram de 8.793 veículos para 17.214 veículos em apenas sete anos. Foi, com certeza, este fato que exigiu administração pública o investimento em pavimentação das avenidas e ruas principais.

Algumas vias tiveram pavimentação asfáltica e, acrescido de seu gabarito satisfatório, passaram a cumprir função de via principal em desarmonia com o que previa-se no plano. Como vias de fluxo principal, tiveram um incremento das atividades industriais, comerciais e serviços, tornando-se eixos de uso misto. Enquanto isto, o prolongamento, nos bairros, de vias principais, não tiveram pavimentação asfáltica, transformando-as em vias de fluxo secundário. Fica claro a não sintonia entre o Plano e a realidade praticada.

## O sistema viário e os novos loteamentos.

Surgidos, principalmente, ao longo das vias marginais à BR-101 (em seu sentido perpendicular) e de forma radial, demonstrado nos mapas de evolução urbana, nas zonas periféricas, aquelas preferidas pela ocupação humana, os novos loteamentos e as ocupações espontâneas não respeitaram a hierarquia prevista.

Apresentam traçado regular, com gabarito de acordo com as funções dos bairros em que estão inseridos, porém não prevêem vias principais internas e de ligação com o restante do sistema viário da cidade para permitir o crescimento e a execução de planos de pavimentação. Araranguá era, neste momento, apenas local de passagem obrigatória utilizada pelas expedições e bandeiras, provenientes de Laguna, que se dirigiam por terra para o extremo sul. No entanto, muito antes de ser fundado seu primeiro núcleo povoador, a região já estava assinalada em cartas geográficas antigas, marcando em intervalos, lugares de paragens, como etapas de viagens, com os nomes Iriringuá, Jeronga, Auronga, Aremangar. (HOBOLD, PG31). O rio que atravessava esta região era o habitat privilegiado dos golfinhos, que imitiam sons estridentes, "iririn, iririn, iririn", sendo denominado pelos índios de Iriringuá – bacia ou baixada dos golfinhos.<sup>1</sup>

A visita de inspeção do capitão Manoel Gonçalves de Aguiar, em 1714 (por ordem do governador do Rio de Janeiro), pelo povoado de Laguna e o continente sulino, incluindo as terras de Rio Grande, incentivaram o governo do Rio de Janeiro a investir sobre esta área e expandir o seu território, indo além do estipulado pelo Tratado de Tordesilhas. (Cabral, 1987:44).

<sup>1</sup> Em documentos oficiais posteriores, a região mais tarde receberia o nome de Araranguá.

A partir de 1725 então, não somente tropas de combatentes se dirigiam para o extremo sul, mas também uma "corrente de povoadores" que se estabeleceriam no território de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, para desenvolver a atividade pecuária. A agricultura também foi exercida, concentrando-se por todo o litoral, até a região de Porto Alegre (Prado Júnior, 1992:95). Laguna se ressentiu nesta época com a evasão da população para o interior, que também buscava adquirir terras para moradia e estâncias de gado.