Componentes do Modelo Espacial Territorial

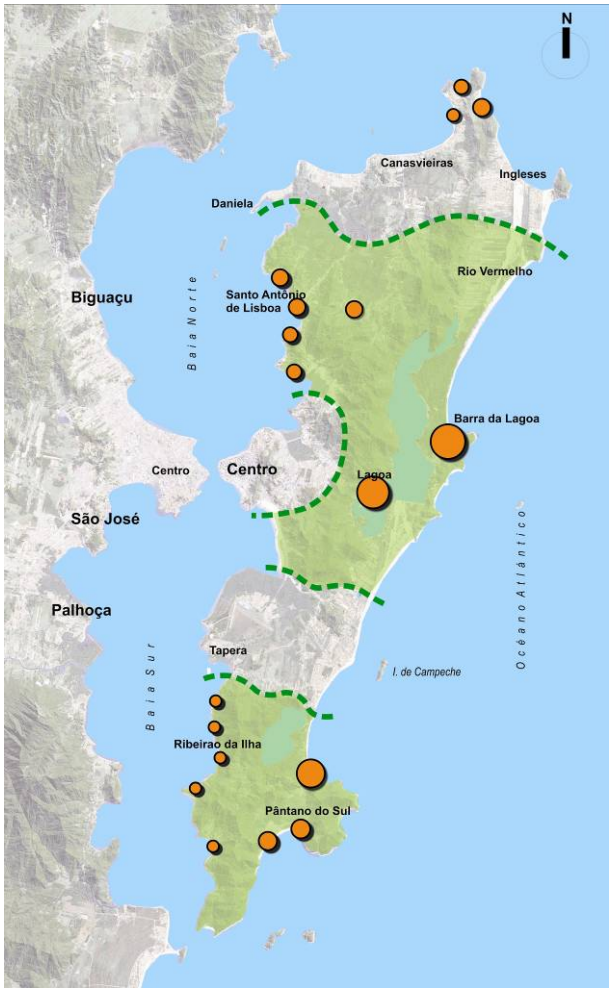
Em complemento ao descrito no Capítulo V do Título I desta lei, segue uma descrição mais detalhada do Modelo Espacial Territorial contido no Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Floeianópolis - PDDSF, com seus principais componentes.

Regiões de Conservação da Paisagem Tradicional e da Biodiversidade

O município e em particular a ilha apresentam áreas de grande valor por seu nível de conservação da biodiversidade e da paisagem natural, com profundas e destacadas manifestações também da paisagem cultural. Estas áreas se concentram en particular em na região dos morros centrais e lagoa, e nas áreas ao sul.

Este patrimônio merece uma ampla atuação centrada na conservação, mediante núcleos naturais e núcleos históricos urbanos, mas também nas áreas de amortecimento em que podem coexistir assentamentos compatíveis com a conservação e valorização da paisagem tradicional.

É aqui que, além dos tradicionais métodos de conservação, a inserção da ilha na Reserva da Biosfera da Mata Atlântica facilita esta visão pró-ativa e inovadora de sustentabilidade rumando a uma rápida atuação neste sentido. Os avanços já realizados com a implantação da Reserva de Biosfera en Ambiente Urbano (RBAU), considerada desde 2007 como proyecto piloto por la UNESCO, facilitam o processo institucional e a visão de integração das paisagens naturais e culturais.



Esquema 1

Regiões de Acelerada Transformação e Inovação

Existem na Ilha duas áreas onde o fenômeno da suburbanização e periferização se tornaram preocupantes. Uma destas áreas é o norte da ilha, onde inumeráveis empreendimentos de caráter turístico expandiram de forma dispersa os núcleos urbanos antigos, ocupando zonas ambientalmente frágeis e gerando impactos de contaminação do solo, deterioração de bacias hidrográficas e outros recursos naturais, dificuldades de acesso às praias e aumento da exclusão social e outras consequências insustentáveis.

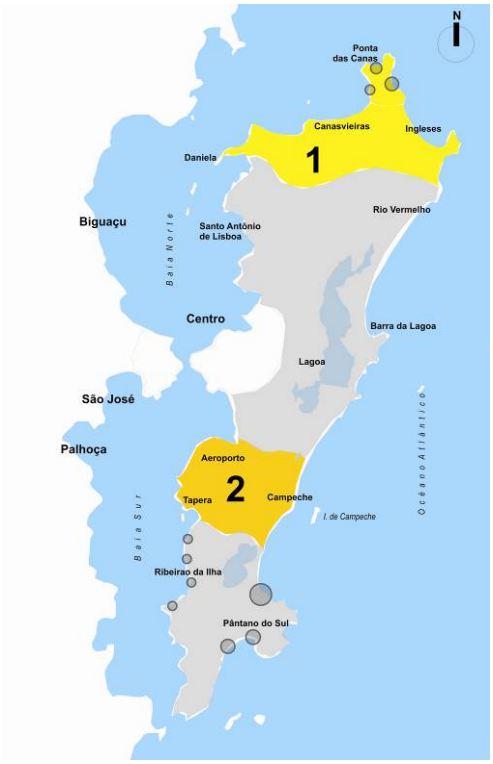
Apresenta-se claramente aqui o equívoco que a baixa altura e a baixa ocupação do solo são boas soluções ambientais e sociais, quando que em realidade comprometem todo o território e aumentam a perda de coesão social.

Esse já é um processo bastante avançado no norte da ilha, mas também se trata de uma área de empreendimentos de grande porte

e qualidade. Sendo, portanto, uma área onde as aceleradas transformações e as grandes inovações configuram um território de urgente reordenação e valorização.

No caso da planície do rio Tavares, a circunstância é distinta ainda que com características semelhantes, pois também convivem um acelerado crescimento populacional residente e a presença de grandes infra-estruturas como o aeroporto.

Também aqui, se trata de uma área de transformação e inovação, com interesses contrapostos entre a vocação de muitos residentes por uma vida tranqüila e as pressões de localizacão de grandes investimentos públicos e privados.



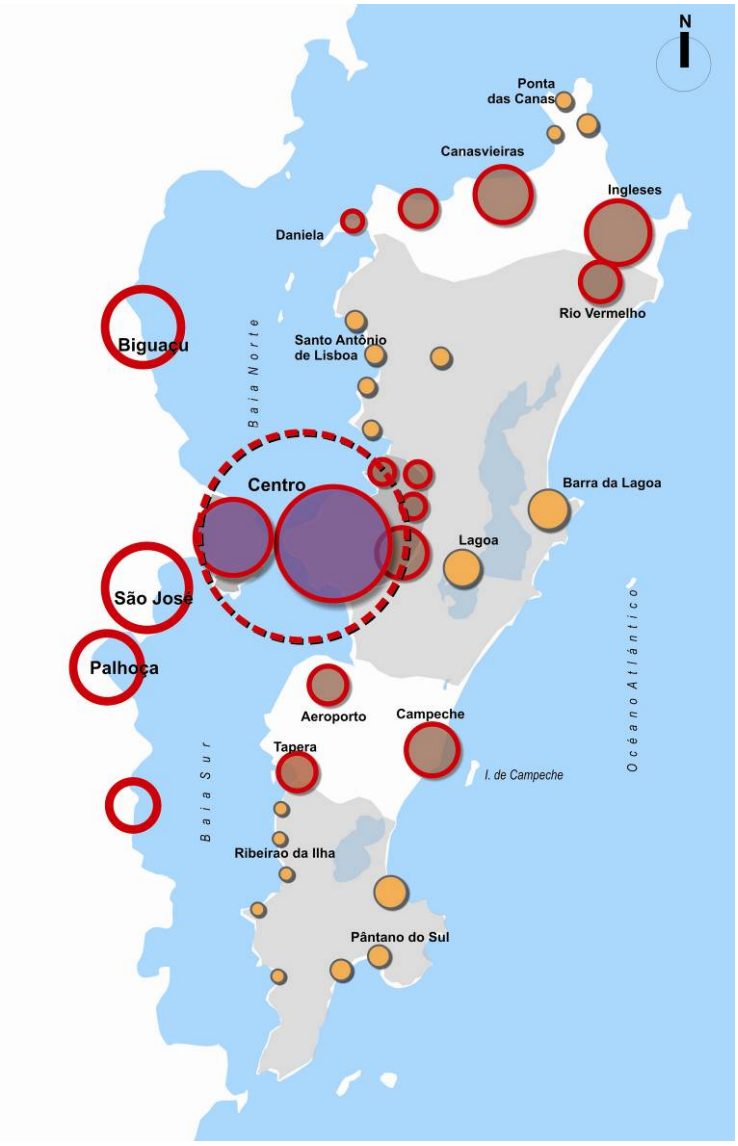
Esquema 2

Região de Paisagem Urbano Multipolar

Graças a sua topografia muito acidentada, Florianópolis não sofreu a típica expansão periférica da maioria das cidades, mas ocupou os escassos espaços planos com um critério de múltiplos núcleos urbanos dispersos. Esta é uma das metas ansiadas de um planejamento territorial sustentável, nas mais modernas concepções internacionais, pois a melhor distribuição da população no território evita concentrações excessivas em poucos pontos.

É preciso oportunizar a essas populações equipamentos sociais e econômicos, promovendo a redução dos fluxos

congestionantes de ida e vinda à área central. No mapa se observa também os municípios vizinhos que compõem a Grande Florianópolis neste esquema de multicentralidade e de melhor distribuição da população.



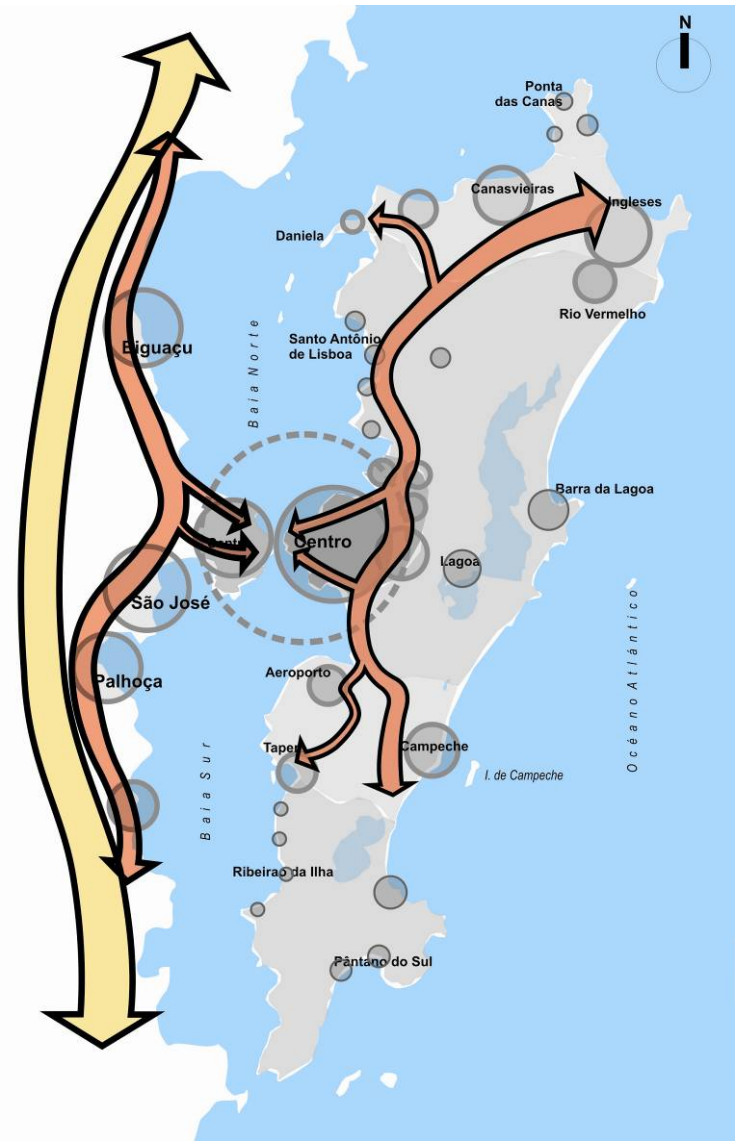
Esquema 3

Mobilidade e Corredores de Articulação

A variada configuração de Florianópolis não encontrou uma clara estrutura de mobilidade que fortaleça a multicentralidade e forneça a merecida oportunidade às áreas de inovação, sem alterar a conservação da paisagem ou aumentar o peso do centro metropolitano. Para responder a este problema, foram concebidas três atuações principais:

4.1 - Corredor de Mobilidade e Urbanidade

Um grande corredor de mobilidade e urbanidade, com a incorporação de trem de superfície ou sistema equivalente, que garanta acesso adequado e rápido aos focos de centralidade, na ilha e entre a ilha e o continente. Devido ao novo traçado da BR-101, tem-se a oportunidade de utilizar o antigo traçado como um corredor de urbanidade entre o continente os municípios vizinhos.

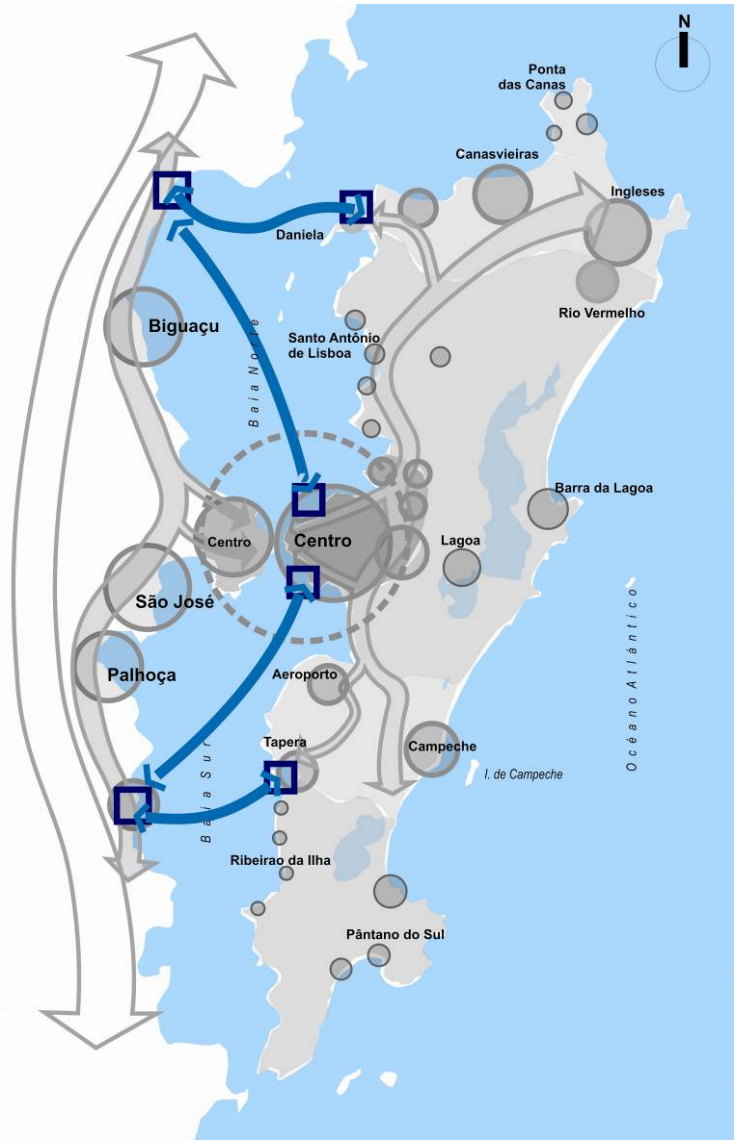


Esquema 4

4.2 - Corredores Marítimos

Um sistema de corredores náuticos para melhorar o acesso entre o continente e a ilha. Desta forma, pode-se reorganizar o tráfego pelo estreito entre a ilha e o continente, cuja característica de funil, não permite nenhuma solução completa e efetiva. A proposta é definir com clareza portos para

tráfico de transbordo tanto no norte, quanto no sul e centro, ativando novos pólos de atividade portuária e diminuindo o fluxo de transporte na área central. Esta concepção de cidade e mar integrados nas baías requer um saneamento integral das mesmas e um manejo adequado de seus recursos e paisagem natural e produtivo.

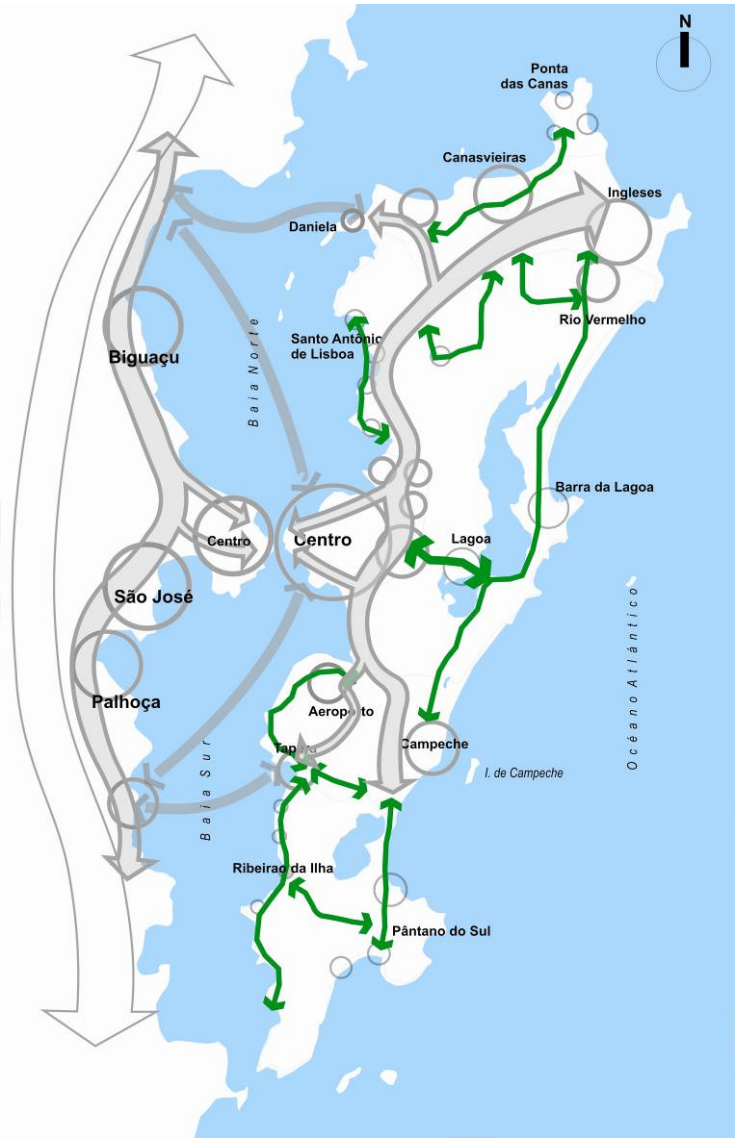


Esquema 5

4.3 - Rotas Paisagísticas

No restante da ilha não deve ser produzida sobrecarga de trânsito para não alterar a proposta de regiões de conservação. Estas excepcionais paisagens naturais e culturais devem ser concebidas como oportunidades turísticas, educativas e científicas de grande valor. Para tanto, dependem de caminhos paisagísticos que privilegiem a baixa velocidade e o baixo impacto geral

Assim será definitivamente alcançada uma malha viária em forma de rede devidamente hierarquizada (corrigindo pontos atuais de desnecessário congestionamento) e incluindo algumas pequenas conexões ainda inexistentes.



Esquema 6

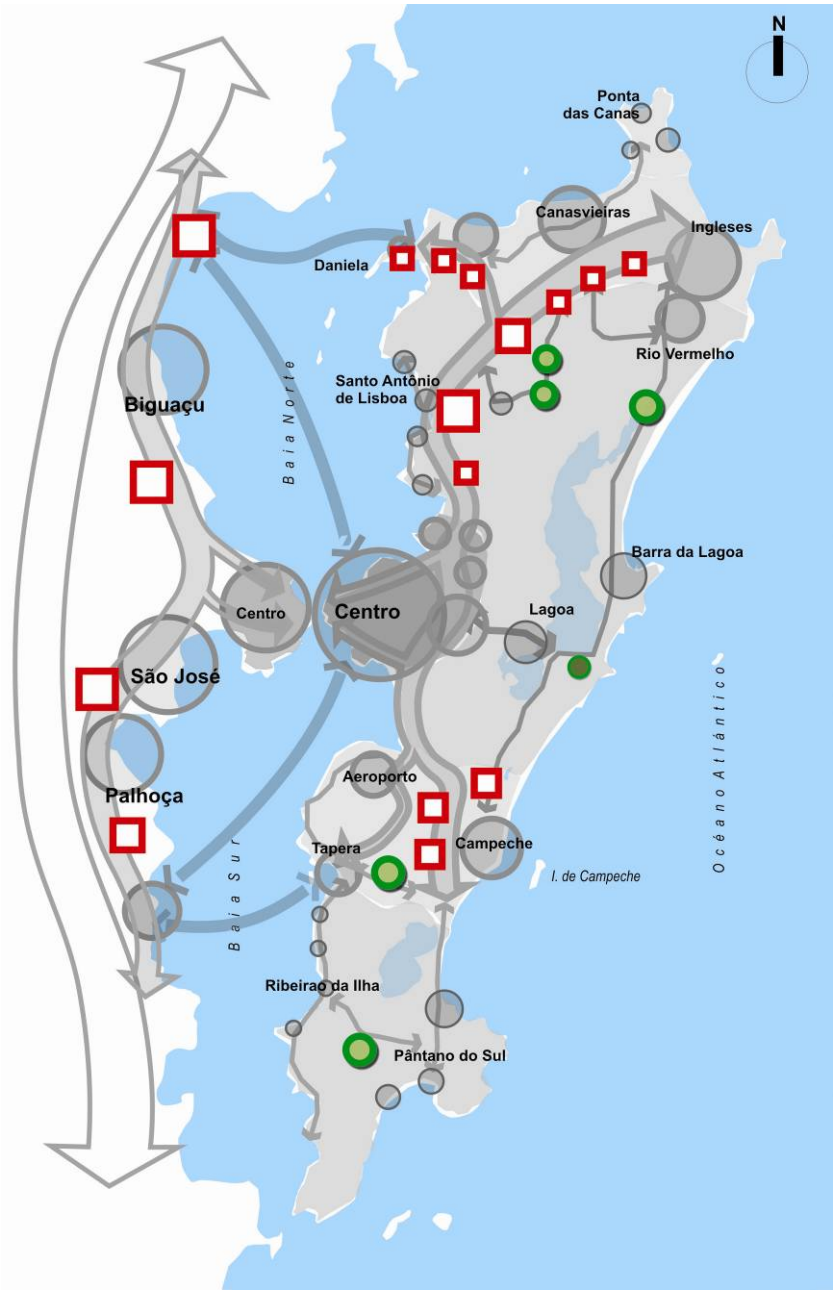
Novos Assentamentos e Descentralização da População

Os componentes anteriormente descritos procuram melhorar as condições atuais do município e da região. No entanto, ao início deste documento se informou que é esperado um crescimento populacional em torno de 500.000 pessoas para os próximos 20 anos, considerando-se a população residente, com crescimento de aproximadamente 200.000 pessoas e a população

visitante, sendo está de 300.000 pessoas nos dias de pico. A pergunta chave, portanto, é: como produzir assentamentos compatíveis com essas demandas, com todos os seus benefícios econômicos e sociais, sem produzir impactos de insustentabilidade (congestionamento, contaminação, crise de serviços ambientais naturais e de infraestrutura urbana, etc.).

Para responder a esta pergunta, foram concebidos três tipos de ações:

- complementação e consolidação das áreas já urbanizadas com incentivos econômicos, fiscais e medidas de fiscalização para que aproveitem a pleno seus espaço e os serviços ambientais e urbanos existentes, fazendo uso dos instrumentos de política urbana propostos pelo Estatuto da Cidade.
- conceber o corredor de articulação norte-sul como um eixo vertebral de transporte para as microcentralidades e assentamentos de atividade mista residencial, comercial, cultural e de serviços incluindo moradia social.
- criar pequenos assentamentos, “ecovilas”, com um tipo de urbanização ambientalmente leve, compatíveis com áreas agro-urbanas ou de amortecimentos de núcleos naturais.



Esquema 7

Síntese Descritiva do Modelo

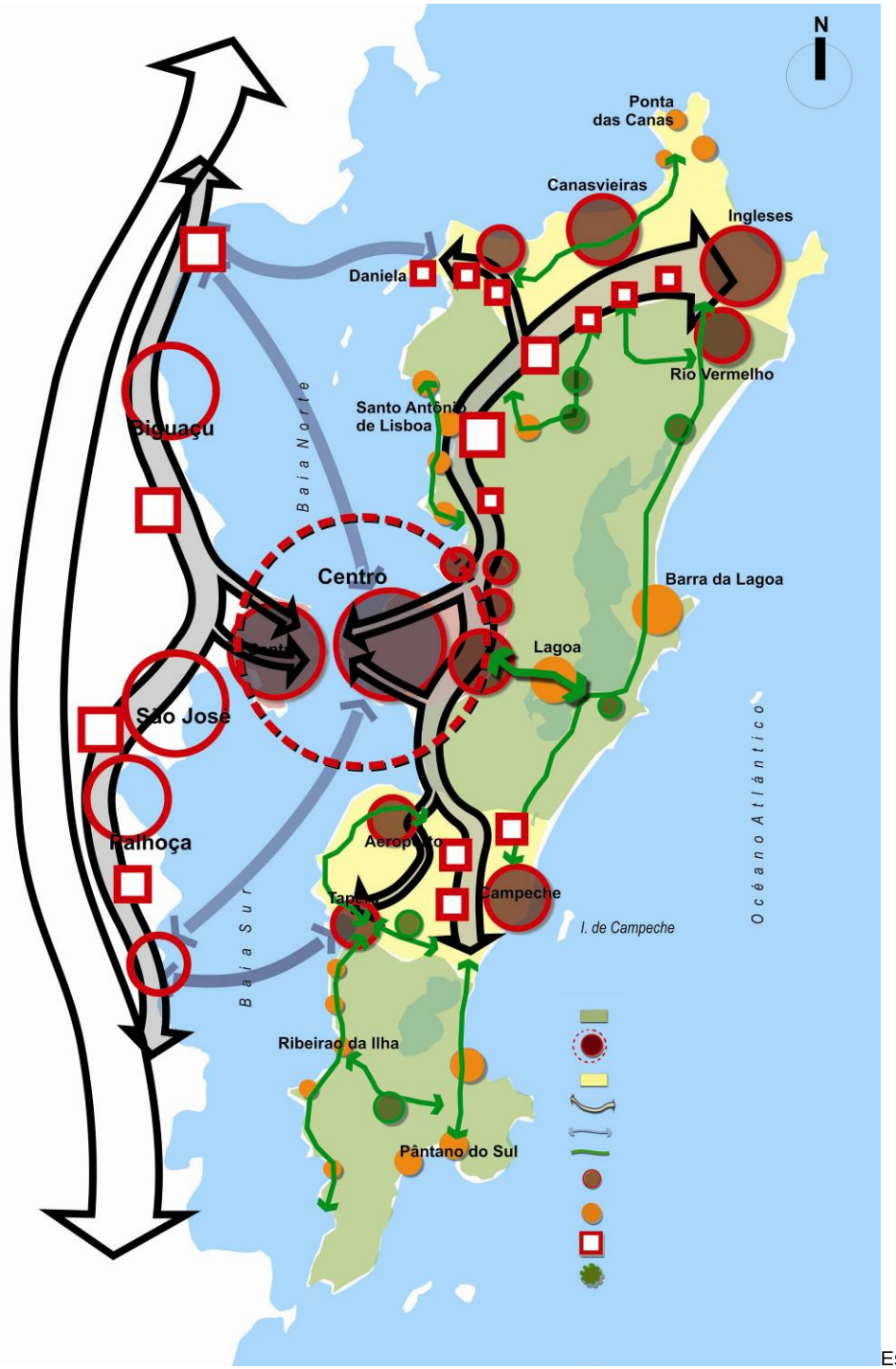
Em síntese – e como interpretação integrada dos componentes antes descritos – o novo modelo consiste no fortalecimento de múltiplos centros distribuídos pela cidade, amparados por um grande corredor de transporte público de passageiros e de alta mobilidade. O objetivo é distribuir melhor a população na Ilha e preservar os valores da paisagem natural e cultural na maior parte do seu território.

Esta conformação territorial deverá repercutir de maneira semelhante no continente, promovendo uma melhor distribuição da população e das oportunidades de desenvolvimento sócio econômico e ambiental, apoiados na liberação do fluxo proporcionada pelo novo traçado da BR-101.

O modelo se completa com a proposta de fluxos marítimos entre continente e ilha, para melhorar o acesso. Aponta-se a urgente necessidade de uma integração de Florianópolis aos Municípios da região, para sua maior sustentabilidade e aumento da referência regional.

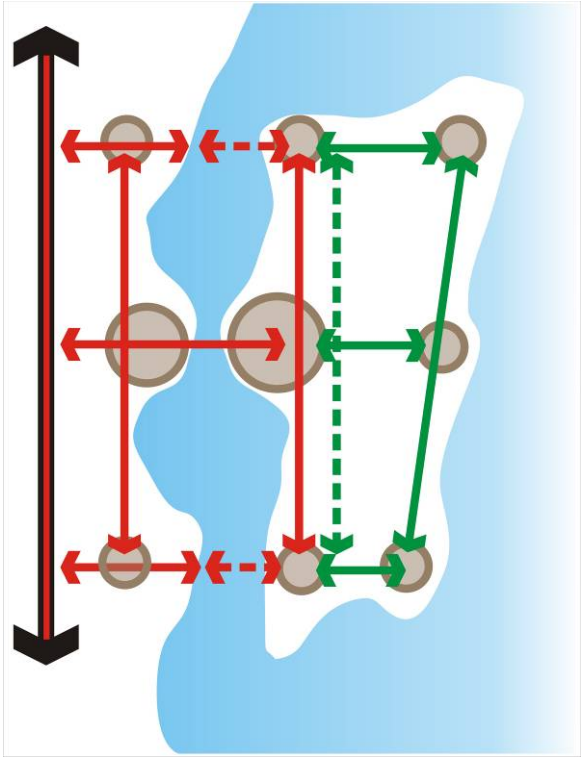
As áreas da região centro e continente formam o setor urbano mais extenso e ocupado, cuja função ultrapassa a do distrito central da cidade, pois também atua como capital do Estado de Santa Catarina e foco de uma ampla região metropolitana.

Esta região deve ser fortalecida em suas funções atuais, completando uma adequada ocupação dos numerosos vazios existentes, potencializando seus espaços públicos e melhorando seu sistema de transporte público coletivo.



Esquema 8

Na busca de uma descrição sucinta do modelo proposto, o mesmo pode receber a denominação de “Duplo H”. Concentra as duas principais hastes do “H” nos corredores de mobilidade norte-sul, tanto na ilha, quanto no continente. O vínculo transversal central é a alta conectividade que necessitam esses dois corredores. Há, ainda, outros vínculos transversais propostos, como conexões marítimas. E finalmente, trata-se de um “duplo H” porque existe um corredor vertical paisagístico sobre o litoral leste da ilha.



Esquema 9