

CABEÇUDA, MOBILIDADE URBANA, ESPAÇOS PÚBLICOS E EQUIPAMENTOS- Transformações Urbanísticas com a Duplicação da BR-101 Sul

Autor: **Msc. Adilson de SOUZA MOREIRA**
Universidade Federal de Santa Catarina
Orientador: Prof. Dr. Ayrton Portilho Bueno
Mail: hstcidurb@gmail.com; Ayrtonbueno@hotmail.com

RESUMO

Este estudo se propõe a identificar as transformações nas condições de mobilidade e acessibilidade urbana na localidade de Cabeçuda com as obras de duplicação da BR-101, divisa entre os Municípios de Laguna e Pescaria Brava em Santa Catarina. As obras à transposição do Canal de Laranjeiras orientam o eixo do presente estudo e remetem a uma análise precisa da dimensão das transformações em curso, ampliando em larga escala o sistema viário, facilitando o acesso à orla lagunar e atividades laborais, espelhando a cidade como construção contínua. Propomos como metodologia para a realização da pesquisa a utilização do Método de Análise Territorial. Como estratégia, programamos e realizamos percursos pré-definidos, registrando imagens, percepções e observações desenvolvidas na análise do espaço. Como resultado final, objetivamos identificar as conseqüências sócio-espaciais que impactam a comunidade com o impulso na dinâmica de modernização das vias urbanas e a relação com as práticas laborais.

Palavras chave: Vias. Mobilidade. Acessibilidade. Dinâmica Urbana.

ABSTRACT

This study proposes identifying the transformation in urban mobility and accessibility conditions in the Cabeçuda vicinity with the widening works of BR-101, border between Laguna and Pescaria Brava in Santa Catarina. The works for transposition of the Laranjeiras Channel orient the axis of the present study and lead to an accurate analysis of the dimension of the ongoing transformations, enhancing the road system on a large scale, facilitating the access to the lagoon coast and labor activities, mirroring the city as continuous building. We propose the Territorial Analysis Method as methodology to carry out the research. Aiming at identifying the structural elements, as strategy, we programmed and performed pre-defined courses, capturing images, perceptions and observations developed on space analysis. As a final result, we targeted to identify the socio-spatial consequences which impact the community with the impulse on the dynamics of modernization of urban roads and relation with labor practices.

Keywords: Roads. Mobility. Accessibility. Urban Dynamics

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho se propõe a identificar e analisar as transformações nas condições de mobilidade e acessibilidade na localidade de Cabeçuda, relacionadas às obras de transposição do Canal de Laranjeiras na divisa entre Laguna e Pescaria Brava, Santa Catarina. A passagem sobre o canal se constitui em ponto estratégico para o desenvolvimento do sul catarinense e a integração da capital e porção do Litoral Leste e Norte com o Sul de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Esta importância se reflete nos projetos em curso com Duplicação da BR101-Sul e o impulso às transformações urbanas das comunidades às suas margens.

A paisagem às margens das lagoas de Santo Antônio e Imaruí compõe um mosaico de referências, centralmente intersectada pela rodovia, cujo foco centro visual (ponto estratégico econômico e paisagístico) é o Canal de Laranjeiras, agora acentuado pelas dimensões da ponte estaiada em construção, conquistando o *status* de marco simbólico das obras de duplicação do trecho sul da BR-101. A complexidade da paisagem no entorno do complexo lagunar em que se encontra inserida a área de estudo é composta por esferas justapostas que se intersectam e se relacionam combinando elementos físico-geográficos, urbanos e sócio-culturais.

A localidade de Cabeçuda, situada em uma península do complexo lagunar no perímetro urbano de Laguna, caracteriza-se por uma planície arenosa à margem leste do Canal de Laranjeiras, tendo seus limites de expansão definidos pelas margens da lagoa e pelas vias que a intersectam. A gênese urbana tem seu foco na estação ferroviária implantada em 1884 com inauguração da ferrovia. O traçado urbano se expande em duas vias de contorno a partir deste equipamento e da praça lateral, conduzindo as demais vias a este ponto de convergência. Logo, a estação e a praça são os equipamentos geradores do assentamento e caracterizam a sua consolidação pela condição de local de entrada e saída, constituindo-se no pólo aglutinador da vivência urbana, o core, local de chegada, partida, espera e descanso, a gênese da forma urbana.

Destaca-se na infra-estrutura turístico-comercial o denominado “Complexo Lagoa”, compreendido pelo hotel, restaurante, lanchonete e posto de gasolina, homônimos. Apresenta também inúmeros estabelecimentos destinados ao comércio de pescados e artigos diversificados. O incremento ao desenvolvimento local teve forte impulso em fins da década de 1970 e início dos anos 1980 pela aprazível praia às margens das plácidas águas da lagoa, difundindo-se a atividade turístico-balneária pelas boas condições de balneabilidade.

Entretanto, o crescimento urbano da localidade em foco, devido as suas limitações físico-territoriais, sofreu estagnação ao longo do tempo, principalmente, pelo fim do transporte ferroviário de passageiros, substituído pelo modal rodoviário, perdendo o caráter de ponto de conexão e, posteriormente, pela queda de sua condição balneária causada pela ascensão das praias de mar aberto, pela poluição e assoreamento do complexo lagunar. Ao mesmo tempo, o aumento do fluxo de veículos criava uma barreira entre as margens opostas.

Os ciclos de desenvolvimento de Cabeçuda está intrinsecamente associado as vias e obras de arte à transposição do istmo lagunar, pioneiramente marcado pela ponte metálica em 1884, objetivando o transporte ferroviário do carvão explorado no sul de Santa Catarina e escoado para os portos de Laguna e Imbituba. Por ocasião da inauguração da via férrea instalou-se na localidade a Estação da Bifurcação que se destinava exclusivamente ao embarque e desembarque de passageiros, diferenciando-se das demais que, em sua maioria, possuíam armazéns.

As estações eram o centro da vida urbana e as estradas de ferro dinamizaram as localidades onde estas se situavam. Neste contexto, a construção de ferrovias, de acordo com Bueno (2006:106), “ativou a vida de algumas regiões litorâneas mais afastadas”. Da estação da Bifurcação saía o ramal para Laguna, sendo fechada em 1970 com a implantação da BR 101 e o fim do transporte ferroviário de passageiros. Cabe lembrar que, após os anos 1960, ainda segundo Bueno (2006:107), “o país passou a privilegiar a matriz rodoviária”.

A ponte ferroviária denominada Tereza Cristina, inteiramente construída em ferro, material símbolo da idéia de progresso acalentada no século XIX, encontra-se tombada por decreto municipal desde 1977, constituindo-se em um monumento, marco à importância econômica da transposição do Canal de Laranjeiras. O tombamento estabelece um conceito, uma linguagem que deve estar expressa na imagem de um monumento, pois “trata de tocar, pela emoção, uma memória viva” (Choay, 2001:17). Perpetua um

cenário em que a imagem do espaço “nos dá a ilusão de não mudar através do tempo e de reencontrar o passado no presente” (Le Petit, 2001:149).

Avançando o século XX, o rodoviarismo desponta pela difusão do veículo automotor para o transporte de cargas e passageiros, sendo construída juntamente com o aterro, a partir de 1934, a ponte de concreto denominada Henrique Lage, permitindo o tráfego rodoferroviário e desativando a ponte metálica, momento que pode ser observado na figura 01, a seguir:



Figura 01: A ponte metálica, o aterro e a ponte de concreto

Fonte: www.pontedelaguna.com.br. C. 1934-Acesso: 19/11/2014 y



Figura 02: As três obras de arte no Canal de Laranjeiras

Fonte: www.dnit.gov.br-Acesso: 12/10/2014

Nas imagens, a convergência das vias sobre as obras de arte especiais em direção a Cabeçuda. A imagem do passado (figura 01) confrontada com o presente (figura 02), ao mesmo tempo em que transmite a idéia de continuidade, apresenta rupturas. O aterro em construção, obstáculo ao fluxo das marés, e a Ponte Henrique Lage, executada em concreto armado (figura 01), a partir de 1934, facilitaram a ligação com os municípios do sul do Estado e o Rio Grande do Sul sem a transposição por balsas, desviando o tráfego de parte do traçado da antiga Estrada do Litoral, então realizado entre dunas e restingas ao longo do complexo lagunar.

No momento presente, a ponte estaiada em fase final de construção e a seqüência da via elevada sobre o perímetro urbano de Cabeçuda (figura 02) se apresentam como solução à questão da segregação urbana acentuada ao longo do tempo pela rodovia, pois “ao propor estas vias de grande porte, a preocupação surge com as fragmentações e descontinuidades provocadas por rodovias em meio urbano” (Mascaró, 2013:80).

No início da década de 1970, a rodovia federal (BR-101) foi aberta ao tráfego em toda a sua extensão, incorporando, a partir de Laguna em direção ao Sul do Estado, o traçado viário consolidado e implantado em fins da década de 1930 e início da década de 1940 com a ligação rodoferroviária. O crescente aumento do tráfego, proporcionado pela rodovia, tornou-se o grande indutor do desenvolvimento das cidades às margens deste principal eixo de ligação do sul catarinense com o resto do país, expectativa que se amplia com as obras de duplicação da BR- 101.

Os três exemplares, a ponte de ferro, a ponte de concreto e a ponte estaiada, juntamente com as vias à transposição do Canal de Laranjeiras, são testemunhos representativos dos lapsos temporais que remetem a uma análise dimensional das transformações em curso com a duplicação da BR-101 e a construção da monumental ponte estaiada. Neste cenário, “somente o espaço permite apreender o futuro, através do presente e também do passado, pela incorporação de todas as dimensões do real concreto” (Santos, 1994:118). O avanço tecnológico e as intervenções humanas acrescentam formas, onde se torna perceptível cada tempo das ações empreendidas, demonstrando que “as formas urbanas ou territoriais são constituídas pela composição de diferentes unidades espaciais e elementos morfológicos” (Lamas, 2004:73).

Por outro lado, as vias de passagem cortando comunidades, ao mesmo tempo em que são elos de ligação com localidades distantes, representam um histórico de segregação sócio-espacial entre as comunidades do entorno, dificultando o acesso às margens opostas das intrusas vias de tráfego, obstáculo à reprodução dos modos de vida, fatores culturais que vão se perdendo pela dificuldade de acesso aos espaços representativos dessas práticas.

2. PRESSUPOSTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

As transformações do espaço trazem à tona a discussão sobre conceitos implícitos na transformação e composição da paisagem urbana, singularidades inerentes às condições históricas e sociais na construção do espaço urbano e das intervenções realizadas sobre o território. Neste caso em particular, a localidade de Cabeçuda apresenta um campo apropriado ao estudo da modernização de vias de transportes e as transformações inerentes a este processo impostas sobre as condições do viver urbano, colocando em evidência a relação cidade e vias de transportes. Para compreender este processo, percorremos um trajeto preestabelecido, objetivando identificar nas intervenções as soluções às demandas relacionadas à mobilidade urbana, aos espaços públicos e os equipamentos previstos e instalados.

A partir da metodologia adotada, utilizando o Método de Análise Territorial apoiado no Método Histórico Comparativo, realizamos a análise do território urbano, sua gênese, as permanências, condições do presente e as soluções que se apresentam para o futuro próximo. Seguidor deste método, Rossi (1995, p. 37), reitera que “é o conhecimento do passado que constitui o termo de comparação e a medida para o futuro”. Lançamos como estratégia, para detectar a situação presente e as permanências, a programação e realização de percursos urbanos, onde registramos imagens, percepções e observações desenvolvidas na análise do espaço urbano. Como consequência da adoção deste recurso, os percursos urbanos possibilitam, “a partir de uma idéia orientadora, estabelecer um trajeto dentro de uma determinada área específica, onde melhor se caracterizam os processos de transformações urbanas a serem observados” (Souza e Cabral, 1992:279). Na análise territorial embasada no método histórico comparativo, a morfologia urbana encontra na análise da rua e na composição da malha urbana a importância crucial ao desenvolvimento deste estudo, já que a localidade de Cabeçuda tem seu desenvolvimento intrinsecamente relacionado às vias de passagem e ligação, ferrovia e rodovia, e, neste caso, “associar o destino da cidade às vias de comunicação é, portanto, uma regra fundamental de método” (Rossi, 1995, p. 38).

Desta forma, estabelecemos um roteiro que objetivou realizar o registro dos elementos mais significativos do espaço, a partir da análise das vias. Caminhando por dentro d’água em linha paralela à margem, percorremos o trajeto ao longo da orla em direção às margens do canal, junto à cabeceira da ponte metálica, retornamos pela margem da rodovia ao ponto de partida, a área adequada que identificamos como adequada a construção de uma praça pública litorânea. Através de registros fotográficos, procuramos identificar como as obras de duplicação da BR-101, junto ao Canal de Laranjeiras, constituem-se em processos inovadores de revitalização e regeneração urbana, introduzindo elementos extrínsecos que se propõem romper com a segregação ao criar condições de mobilidade, implantando equipamentos e valorizando o espaço público.

Busca-se, através da análise do processo de transformação da localidade em foco, discutir o impacto das modernas vias de tráfego sobre a infraestrutura urbana, entendendo que a mesma se constrói ao longo do tempo, representando o imaginário vigente em cada momento histórico, num contexto onde se pode afirmar que “a cidade é lugar onde o fato e a imaginação simplesmente têm de se fundir” (Harvey, 1992:17). Seguindo esta linha de análise empreendida sobre a paisagem urbana contida na área de estudo, consideramos que “uma imagem ambiental pode ser decomposta em três componentes: identidade, estrutura e significado” (Lynch, 2010:09).

A localidade em foco apresenta um mosaico que possibilita uma leitura dos tempos distribuídos em seus espaços, através dos projetos de modernização, implantação de novas estruturas, largura, função, hierarquia, e movimento das vias. Desta forma, apoiados no Método de Análise Territorial e histórico comparativo, tendo em vista o largo lapso temporal que abrange a análise sobre o objeto de estudo, adotamos, apesar da diferença na escala urbana das intervenções e no padrão das mesmas, a categoria de análise focada no tripé mobilidade urbana, espaços públicos e equipamentos, adotado por Zapatel (2011) em sua análise sobre Barcelona, onde se debruçou sobre as transformações urbanísticas no período entre 1979 e 1992.

3. A PONTE ESTAIADA E A DUPLICAÇÃO DA BR- 101- EXPECTATIVAS ÀS DEMANDAS URBANAS

Com a explanação acerca dos ciclos ocorridos anteriormente e diante da implantação de infraestrutura urbana junto às vias marginais e seu entorno com as obras de duplicação da BR-101, consideramos as obras à transposição do Canal de Laranjeiras como o espaço representativo do desenvolvimento capitalista pela importância das vias de transportes sobre a economia e ao desenvolvimento das comunidade envolvidas. A localidade em foco, caracteriza-se como ponto de conexão à passagem do transporte

rodoviário e ferroviário, inicialmente o transporte do carvão e, posteriormente, matérias primas e mercadorias diversas, consolidando-se atualmente como o grande corredor rodoviário do MERCOSUL.

Entre as obras executadas sobre o Canal de Laranjeiras, destacamos a ponte estaiada em fase final de execução, resultante da duplicação em andamento do trecho Sul da BR- 101, a qual caracteriza-se como a primeira do Brasil com traçado em curva, ocupando a segunda posição em extensão, sendo superada pela ponte estaiada sobre o Rio Negro no Estado do Amazonas.



Figura 03: A ponte e os vãos estaiados em construção

Fonte: Foto do autor- Nov./2014

A ponte estaiada sobre o Canal de Laranjeiras em fase de conclusão, Ponte Anita Garibaldi, apresenta 2,83 Km de extensão com vãos formando 400 m estaiados e simétricos em sua parte central, sendo 200 m entre as torres (figura 03). A obra que em fins de 2014 apresentava as torres centrais erguidas e os vãos estaiados em estado final de execução causará muitas modificações não só em sua área de influência imediata, mas em toda a área urbana adjacente. A expectativa que se apresenta, diante da sua condição de monumentalidade, está centrada na constituição de um novo cartão postal a ser acrescido ao roteiro turístico do Município de Laguna.

A intersecção de vias (ferrovia e rodovia), ao mesmo tempo em que segregava a comunidade, tornou a localidade de Cabeçuda um pólo de atração às localidades da margem oposta, Bananal e Ponta das Laranjeiras. Com a duplicação da BR 101, Cabeçuda se consolida como local de ligação das citadas comunidades ao centro de Laguna, destacando-se as soluções que estão sendo implantadas à melhoria do tráfego local. Ao mesmo tempo em que traz soluções aos problemas de mobilidade urbana, repercutindo na forma urbana, as intervenções espelham a cidade como construção contínua.

O projeto de duplicação da rodovia federal amplia em larga escala as dimensões do sistema viário com vias marginais, vias de nível, calçadas, passarelas, proporcionando soluções de urbanismo às antigas demandas relacionadas à carência de infraestrutura urbana, “fator básico para a conformação e a consolidação de novas áreas urbanas” (Zapatel, 2013:165). O processo de modernização em curso se propõe em romper as barreiras, desfazendo rupturas e a segregação espacial, demandas relacionadas ao fluxo entre as margens da rodovia que ao longo do tempo sofreu com o acentuado aumento do tráfego rodoviário, segregando a comunidade. Nesta situação, de acordo com Mascaró (2013:80), “quando numa cidade, o bairro é cortado por uma via de tráfego intenso, cidade e bairro ficam divididos ao meio, o que é altamente prejudicial para eles”.

A comunidade separada pela via e as obras em execução podem ser percebidas na imagem a seguir:

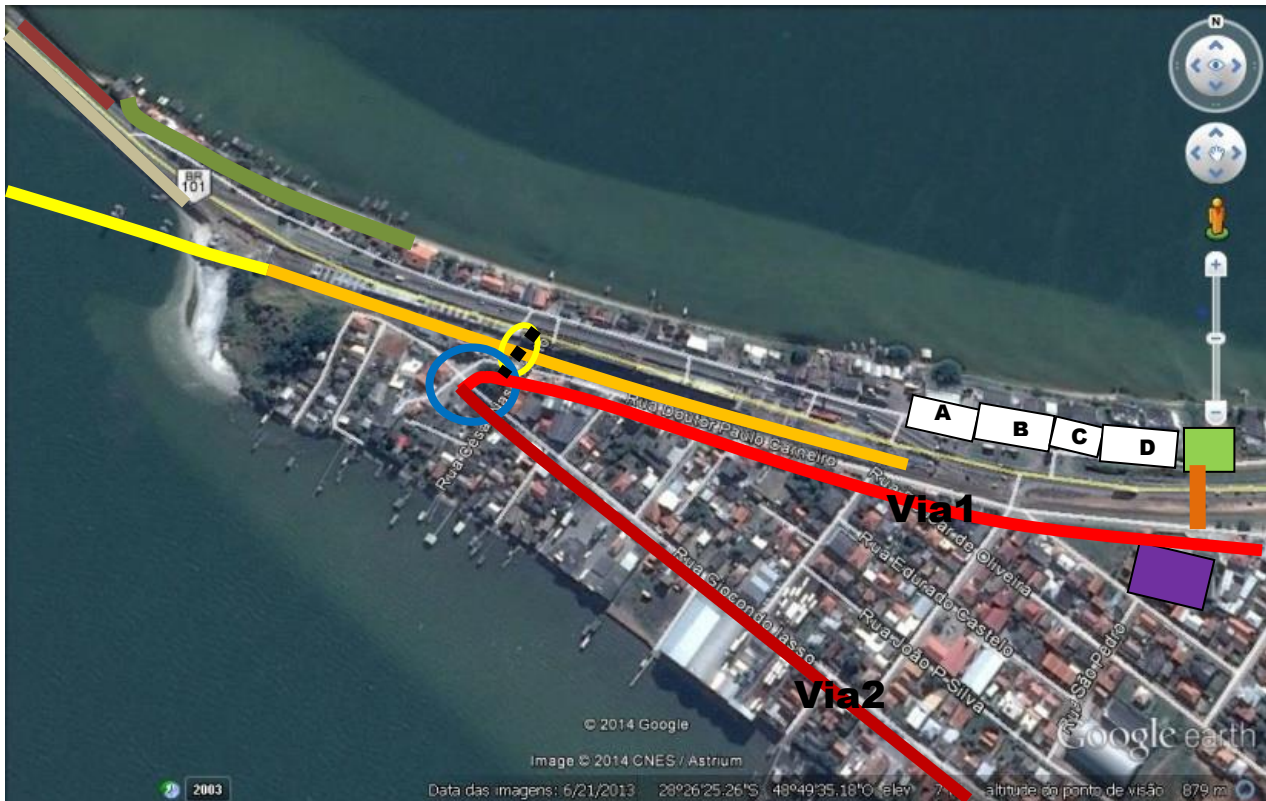


Figura 04: Cabeçuda, as permanências e as intervenções em curso

Legenda: (—) Ponte Metálica; (—) Aterro e Ponte de Concreto; (—) Ponte Estaiada; (—) Via Elevada; (○) Estação e Praça, Gênese Urbana; (—) Vias Convergentes à Estação, Contorno da Malha Urbana, (□) Área adequada à Praça Litorânea; (□) Escola Pública; (—) Casas de Pescadores e Abrigos de Embarcações; (—) Passarela Pedestres; (—) Passagem de Nível sob a Via Elevada; (□) "Complexo Lagoa": (A) Posto de Combustíveis; (B) Lanchonete; (C) Restaurante; (D) Hotel. (Fonte: Google Earth- Marcações do Autor).

O projeto em conclusão prevê a manutenção da via pré-existente, a ponte de concreto e o aterro sobre o Canal de Laranjeiras, como via marginal destinada ao tráfego local, facilitando a ligação de Cabeçuda e das comunidades da margem oposta (Bananal, Laranjeiras e Ponta das Laranjeiras) ao Centro de Laguna e às demais localidade ao longo da rodovia, separando-as da convivência diária direta com o tráfego pesado da BR-101. Nesta transformação da condição de via de passagem para o tráfego urbano, "a rua deixa de ser um corredor, o corredor se transforma em rua" (Panerai, 2013:147). Outro fator relevante consiste na pavimentação asfáltica do contorno norte da malha urbana (via 1), trecho que incorporou o antigo traçado do ramal ferroviário para Laguna, fechado no início da década de 1970. Neste processo de transformação das vias, ocorre uma requalificação na definição do traçado urbano, "atributo em que reside uma das principais qualidades do projeto" (Zapatel, 2013:64).

Em nossa análise, verificamos a ausência de abrigo de ônibus, equipamento crucial para o conforto de passageiros intermunicipais e do transporte coletivo local, um ponto de referência e marco visual ao longo da via, o que já demonstra a precariedade dos equipamentos urbanos, até o presente momento. Cabe lembrar que esta função de embarque e desembarque, juntamente com o transbordo de passageiros, constituiu-se no elemento gerador do assentamento urbano por ocasião da instalação da estação ferroviária em 1884 e a implantação das vias que, dela partindo, dão forma e contornam a malha urbana, vias 1 e 2 (figura 04). Desta forma, tendo em vista a recuperação de ponto de convergência com passagem de nível sob a via elevada, lateralmente a estação, ligando as margens opostas da rodovia, acreditamos que a antiga estação possa recuperar a sua função e status original, naturalmente revitalizando a estação e a praça, sua condição de permanência e o entorno em quanto núcleo da gênese urbana. Neste caso, a estação desativada e a praça, enquanto elemento gerador do assentamento urbano, são permanências, elementos que persistem, mesmo após encerrada a sua condição de uso, mantendo o seu caráter de geratriz e, "esta geratriz é o objetivo principal da pesquisa urbana, pois é a partir de sua compreensão que se pode remontar à formação espacial da cidade" (Rossi, 1995, p. 38).

Neste sentido, a recuperação da centralidade está nas novas soluções que se apresentam, principalmente à questão da segregação urbana, promovendo a interligação entre as comunidade às margens pelo cruzamento de veículos e pedestres de um lado a outro da rodovia, condição que será possibilitada pela

futura passagem de nível sob a via elevada na cabeceira da ponte estaiada, junto à antiga estação ferroviária, local que podemos ver nas imagens a seguir:



Figura 07: A Estação e a Via para passagem de Nível

Fonte: Foto do autor- Fev./2015



Figura 08: O vão sob a via, promessa de conexão

Fonte: Foto do autor- Nov./2014

Inseridas em meio urbano, caracterizando-se como vias de passagem e sem interação com a vida urbana, as vias elevadas são vistas como um elemento intruso que não interage com o local. Estas vias, segundo Lynch (2010:26), “são percebidas como “extrínsecas” à cidade, muito pouco associadas a ela, ainda que a penetrem”. Todavia, neste caso em particular, permite que o movimento de uma via, até então de superfície e intrusa por sua condição de passagem, agora elevada siga seu curso, atenuando a condição de elemento segregador. Com efeito, a intrusa via permite a integração das comunidades pela passagem de nível sob suas pistas de rolamento, trazendo a convergência do tráfego à antiga estação e praça geradora do assentamento e articulando-as a via lateral do sistema viário já existente, “incorporando atividades de bairro em parte das vias e conferindo maior caracterização urbana ao local” (Zapatel, 2013:155).

Outro fator, relevante às intervenções em curso, diz respeito à construção de calçadas para pedestres, anteriormente deficitárias ou inexistentes, levando o pedestre a circular pelo acostamento da rodovia e na via marginal disputar o espaço com os veículos.



Figura 05: Via marginal, trecho preservado

Fonte: Foto do autor- Nov./2014



Figura 06: Via marginal, revitalizada ao tráfego de passagem

Fonte: Foto do autor- Nov./2014

A pavimentação da antiga via lateral para comportar o desvio no tráfego da BR-101 (figura 06) trouxe a implantação de calçadas, realizando uma intervenção que modificou, sobremaneira, as condições de urbanização, conforme observado no trecho preservado da antiga via lateral sem pavimentação e calçadas, compartilhada por veículos e pedestres (figura 05). A via pavimentada comportando o trânsito da BR-101 e as calçadas implantadas à margem possibilitam a conexão das vias de pedestres à futura passarela, junto à praça, conectando os acessos públicos à orla, estabelecendo um padrão de vias exclusivamente pedestrianizadas, requalificando o espaço, onde “os caminhos para peões, insinuantes e ágeis, conferem à cidade a sua dimensão humana” (Cullen, 2009:56).

Dentro da padronização adotada em vias urbanas, considerando a necessidade de boas condições de mobilidade e segurança ao modal peatonal, a colocação em evidência dos limites das vias (figura 06), indicando ao usuário o seu término, denota a importância na visualização adequada dos limites nas pavimentações das mesmas. Esta demarcação, segundo Mascaró (2008:117), “permite combinar o efeito de alargamento das linhas transversais com o encaminhamento e delimitação das linhas longitudinais”. Outro recurso está na diferenciação do piso pela cor e material que, além da sobre-elevação da faixa, demarca os limites de cada elemento na via, separando convenientemente o tráfego motorizado do peatonal, “indicando aos automobilistas, que nessa faixa, a prioridade não é deles” (Mascaró, 2013:76).

Para a localidade em foco, frente à destacada vocação turística da cidade de Laguna, ao forte atrativo da paisagem ao longo do complexo lagunar e a forma monumental da ponte estaiada emoldurando a beleza cênica da paisagem, propaga-se o surgimento de um novo cartão postal. Para esta condição, deve-se considerar os percursos a pé para um grande número de pedestres, instalando-se equipamentos que, por sua vez, permitam que as vias passem sem interromper o tráfego local, não interferindo na continuidade do fluxo. Neste caso específico, a cidade convive com um elemento estranho, que não interage, mas é funcional.

A disponibilidade de acessos à orla é algo bastante relevante neste estudo, no que diz respeito às condições de fluxo, rompimento de barreiras e rupturas.



Figuras 09 e 10: Acessos à orla em melhores condições

Fonte: fotos do autor- Nov./2014

Os melhores espaços de acessibilidade à orla se configuram em um espaço restrito, cujas melhorias foram realizadas por interesses particulares (figura 09) e por um espaço amplo, notadamente público, que possibilita boas condições de acesso à orla, mesmo sem pavimentação (figura 10). Por outro lado, embora apresentem possibilidades de melhorias junto à área comercial “Complexo Lagoa”, o acesso pela área adequada à implantação de uma praça litorânea, ainda em condições de abandono, se mostrará mais qualificado pela implantação de equipamentos, principalmente a passarela, transpondo a rodovia, antes fator de segregação. Esta forma de intervenção que facilita a mobilidade e valoriza o espaço público com a instalação de equipamentos, de acordo com Zapatel (2011:87), “alteram as formas de expansão urbana, intensificando a relação da cidade com o mar”.

Entre as obras previstas no projeto, podemos destacar a construção da passarela para pedestres sobre as vias, apresentando uma cabeceira em frente ao grupo escolar e outra na área adequada à praça litorânea, às margens da lagoa, facilitando o acesso à escola e à orla lagunar. Contrapondo-se ao frenético movimento da rodovia, estes espaços de uso coletivo com equipamentos adequados ao lazer e convívio social agregam valor à cidade, pois “é no estabelecimento deste equilíbrio que uma nova ordem urbana é fundada, sob uma estrutura de solo público que se contrapõe à cidade capitalista” (Zapatel, 2013:48).

A situação atual da área adequada à praça litorânea, bem como as obras e desvios, podem ser vistos na imagem, a seguir:



Figura 11: O espaço destinado à praça
 Fonte: Foto do autor- Nov./2014)



Figura 12: Leito central e via marginal, local da passarela
 Fonte: Foto do autor- Nov./2014 -Simulação da Passarela)

Em todo este processo de implantação de infraestrutura urbana, um fato que devemos observar é que a via em construção representa o processo de modernização de um equipamento pré-existente e que se constituiu em elemento gerador da densidade urbana, diferenciando-se de um elemento intruso que altera a condição anterior, gerando maiores fluxos, porém acompanhados de melhorias urbanas. Com efeito, as obras complementares à duplicação da BR-101 inserem a condição de que “a via se transforma e permite a diversificação e multiplicação das funções distributivas de um complexo substrato de funções de distribuição rápida de pessoas, alimentos, água, gás e remoção do lixo” (Panerai, 2013:11).

A construção da praça e da passarela frontal (figuras 11 e 12), juntamente com as calçadas, conectam áreas em condições de isolamento, possibilitando a contemplação da paisagem, descanso e o lazer que, associado à estética, “desempenham importante contribuição para a qualificação do espaço urbano e, por conseguinte, para o conforto dos cidadãos” (Freitas, 2008:173). A travessia elevada para pedestres, comunicando espaços públicos, escola e praça, articulando a acessibilidade à escala do pedestre, qualifica um cenário típico da modernidade, onde “o caminho aberto leva à praça pública” (Berman, 2007:20).

Neste caso, a duplicação apresenta soluções às demandas existentes, implantando equipamentos de conexão, humanização do tráfego e a integração e acesso aos locais de atividades culturais, revitalizando espaços que marcaram a história do local e que merecem permanecer na memória dos cidadãos, práticas profissionais relacionadas aos recursos naturais e que têm forte valor simbólico.

Um elemento marcante na comunidade constituí-se na prática da pesca artesanal. A imagem a seguir ilustra esta condição.



Figura 13: As casas de pescadores e os abrigos de embarcações
 Fonte: Foto do autor- Nov./2014

A comunidade, entre as atividades culturais ligadas as práticas profissionais, tem preservada a pesca artesanal beneficiada pelo novo traçado da rodovia distanciado em via elevada (figura 13), permitindo o fluxo sob a via e o antigo traçado transformado em via de tráfego local, possibilitando o melhor desenvolvimento do comércio, principalmente de pescados. Nesta localidade, a vocação local para a pesca é algo intrínseco ao aspecto natural, a piscosidade, as boas condições de abrigo às embarcações e a favorável condição de navegabilidade tornam a pescaria uma atividade compensadora. Neste contexto,

encontramos paisagens que, “carregadas de cultura e testemunhas das transformações no processo de construção do território, podem contar a memória da região, narrando uma história que dê significância ao passado no presente, reforçando a identidade do grupo social local” (Bueno, 2006:65).

Em Cabeçuda, a tipologia das habitações de pescadores e os abrigos de embarcações são elementos que imprimem à paisagem o seu aspecto cultural, onde “as práticas cotidianas e o trabalho parecem ter um papel preponderante, determinando os significados sociais e a forma urbana” (Azevedo, 2006:65). Tais práticas cotidianas, características fortemente marcadas na paisagem local, constituem-se em expressão de cultura que “pode e merece ser conservada e é importante pelo reconhecimento do passado, mas também como resultado de práticas culturais do presente” (Bueno, 2006:65). Logo, neste contexto, ainda segundo Bueno (2006:65), “a significação e a consistência da paisagem como representação material de uma sociedade são elementos de importante afirmação cultural”.

A melhora no fluxo das águas trará reflexos positivos à pesca artesanal, atividade tradicional realizada pela população costeira local, constituindo-se em fator marcante na paisagem cultural das lagoas de Santo Antônio e do Imaruí divididas pelo Canal de Laranjeiras. Estas lagoas, além de receberem os efluentes gerados pelas localidades e municípios que a margeiam, recebem ainda as águas provenientes do Rio Tubarão e seus afluentes com a descarga de diversos materiais que contribuem para a poluição e o assoreamento, escasseando os recursos pesqueiros.

Por outro lado, o assoreamento nas margens do canal tende a ser amenizado com a implantação de bueiros celulares no aterro, proposta contemplada no projeto em curso. A modernização da rodovia em fase de conclusão, na medida em que se propõe às soluções de mobilidade, instalação de equipamentos, criação de espaços públicos e a promessa de valorização do espaço para o turismo, tendem a proporcionar novo impulso à dinâmica urbana local.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os três exemplares, a ponte de ferro, a ponte de concreto e a ponte estaiada, juntamente com as vias à transposição do Canal de Laranjeiras, são testemunhos representativos dos lapsos temporais e possuem uma relação intrínseca com a evolução urbana da localidade de Cabeçuda. As vias de passagem, cortando comunidades, representam um histórico de segregação espacial e sócio comunitária, dificultando a ligação entre as margens opostas das intrusas vias de tráfego. Demanda cuja promessa de solução se apresenta em Cabeçuda com as obras complementares à duplicação da BR-101 Sul.

Cabeçuda desde a construção da ferrovia em 1884 com a implantação da estação que dinamizou a localidade, passando pela ligação rodoviária executada a partir de 1934, implantação da rodovia federal BR-101 em 1970 e sua atual condição de duplicação em vias de conclusão representam uma série de intervenções que estão diretamente relacionadas ao desenvolvimento urbano local. Portanto, ao longo dos últimos 130 anos, a localidade vem sendo impactada por obras relacionadas à transposição do Canal de Laranjeiras, acarretando no constante aumento do tráfego e, conseqüentemente, na dificuldade em cruzar a rodovia. Neste caso, a duplicação em curso da BR-101 apresenta soluções às demandas existentes, implantando equipamentos de conexão, humanização do tráfego e a integração com acesso aos locais de atividades culturais, práticas profissionais relacionadas aos recursos naturais. Esta condição proporciona a melhor circulação e possibilita acesso adequado ao lazer e às práticas culturais junto à orla lagunar.

As obras, cuja conclusão está prevista para maio de 2015, trazem anseios de impulsionar a dinâmica urbana com a transformação do atual traçado da rodovia em via de tráfego local, facilitando o tráfego entre as margens do Canal de Laranjeiras e, desta forma, possibilitando a melhor comunicação entre as comunidades, até então dificultada pelo intenso tráfego da citada rodovia.

Com a duplicação da BR-101 e os equipamentos urbanos que estão sendo implantados na localidade de Cabeçuda, até então ausentes, como calçadas, passarela, praça e vias de conexão entre as margens, humanizam e fazem emergir uma condição urbana adequada ao desenvolvimento das comunidades, integrando os setores, até então segregados pela via. Ao mesmo tempo, a ponte estaiada em construção, considerando o seu caráter monumental, traz a expectativa do surgimento de um novo cartão postal, o qual espera inserir, definitivamente, a comunidade de Cabeçuda e da margem oposta no roteiro turístico da cidade de Laguna.

5 BIBLIOGRÁFIA:

AZEVEDO, P. O. (2006). *A cidade como obra aberta*. In V. H. MORI et. al. (Orgs.), *Patrimônio- atualizando o debate* (65- 69). São Paulo: 9ª SR/IPHAN.

BERMAN, M. (2007). *Tudo o que é sólido desmancha no ar- a ventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras.

BUENO, A. P. (2006). *Patrimônio paisagístico e turismo na ilha de Santa Catarina: a premência da paisagem no desenvolvimento sustentável da atividade turística*. São Paulo: Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

CHOAY, F. (2001). *A alegoria do Patrimônio*. São Paulo: UNESP.

CULLEN, G. (2009). *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70.

FREITAS, R. M. (2008). *Mobiliário Urbano*. In J. L. MASCARÓ (Org.), *Infra-estrutura da Paisagem* (153-173). Porto Alegre: Masquatro Editora.

HARVEY, D. (1992). *A Condição Pós-moderna- Uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural*. São Paulo: Loyola.

LAMAS, J. M. (2004). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian.

LYNCH, K. (2010). *A imagem da cidade*. São Paulo: WMF Martins Fontes.

MASCARÓ, J. L. (2008). *Infra-estrutura da Paisagem*. Porto Alegre: Masquatro Editora.

MASCARÓ, J. L. e YOSHINAGA, M. (2013). *Infraestrutura urbana*. Porto Alegre: J. Mascaró.

PANERAI, P. (2013). *Formas Urbanas: A dissolução da quadra*. Porto Alegre: Bookman.

ROSSI, A. (1995). *A Arquitetura da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes.

SANTOS, M. (1994). *A Urbanização Brasileira*. São Paulo: EDUSP.

DE SOUZA, C. F. e CABRAL, G. F. (1992). *Percursos Urbanos: A Reconstituição da História do Cotidiano*. In A. FERNANDES e M. A. GOMES, *Cidade & História: Modernização das Cidades Brasileiras nos Séculos XIX e XX* (275- 282). Salvador: UFBA/Faculdade de Arquitetura. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo; ANPUR.

ZAPATEL, J. A. (2011). *Barcelona: Transformação Urbanística (1979- 1992)*. Florianópolis: EDUFSC.

ZAPATEL, J. A. (2013). *Visões Urbanas e Habitação no Século XX*. Florianópolis: EDUFSC.

ZUMBLICK, W. (1987). *Teresa Cristina: A ferrovia do carvão*. Florianópolis: EDUFSC, R.F.F.S.A.

Fontes eletrônicas:

<http://www.pontedelaguna.com.br>. (Acesso: 19/11/2014)

<http://www.dnit.gov.br> (Acesso: 12/10/2014)