

O reconhecimento das pontes como importantes pontos não rememora pássados. A ocupação por comércio e residências de importantes pontes como a antiga Ponte de Londres e a Ponte Vecchio, em Florença, demonstram o potencial que tais estruturas possuem para se integrarem à vida urbana das cidades.

O avanço dos meios de transportes individuais motorizados tem induzido a pontes a miras infra-estruturas para o tráfego viário, criando áreas inabitáveis, muitas vezes intransponíveis para pedestres e segregadoras dos espaços urbanos.

O potencial de recuperação da antiga urbanidade da ponte, porém, ainda é latente. Propostas mais recentes como os edifícios verticais de LaCoubertier, embora ainda priorizando o transporte motorizado, demonstram que a estrutura das pontes, que hoje possuem um enorme potencial de ocupação desperdiçado, podem receber vários usos e contribuírem para a vida urbana.

Com a crescente preocupação com a mobilidade urbana, a necessidade de incentivar o uso de meios de transporte não motorizado torna-se prioritária. Dessa forma, o projeto para a ponte de Florianópolis busca nas referências históricas subsídios para propor uma melhor solução para a ligação do continente à ilha. Solução que não se limita apenas ao tráfego de veículos, ou mesmo de pedestres e bicicletas, mas a verdadeira urbanização da ponte, tornando-a parte indispensável do tecido e vida urbanos.

O tráfego de veículos motorizados foi completamente separado do de pedestres e ciclistas. As alças de acesso são exclusivas para os automóveis e ônibus e encontram-se no subterrâneo, liberando o espaço antes ocupado por avenidas para a criação de parques que integram a ponte à cidade. Na ponte, o tráfego continua segregado cruzando-a sob o tabuleiro. Apenas ônibus podem, em alguns pontos, acessar o tabuleiro superior para o embarque e desembarque de passageiros com maior comodidade. Sobre o tabuleiro desenvolve-se a urbanidade promissora.

O acesso dos pedestres e ciclistas é feito por meio de dois parques, um em cada extremidade, que se fundem com a cidade, revalorizando o caráter urbano da ponte e a importância dada às formas não motorizadas de transporte.

Dois grandes arcos geram uma topografia que possibilita a apropriação de sua sombra. Sob os arcos estão localizados os pontos de aluguel de bicicletas, ativos para os transeuntes e próximos das ciclovias. A área restante é apropriada por pontos comerciais trazendo vida e animação para a ponte, ao mesmo tempo que garantem a segurança devido ao movimento que geram. Sobre os arcos desenvolve-se um longo jardim que percorre toda a extensão da ponte, no qual as árvores geram sombra e estimulam a apropriação de seus espaços para lazer e relaxamento da população.

Os grandes pilares metálicos se tornam circulações verticais que levam aos apartamentos e escritórios presos à estrutura da ponte, além de mirantes e restaurantes localizados no interior da viga triplicada que conformam os grandes pórticos. Os diferentes usos garantem o movimento constante de pessoas da ponte, reforçam seu caráter urbano e exploram sua potencialidade como ponto nodal, além de contribuir para a sua sustentabilidade econômica.

As unidades habitáveis possuem estruturas metálicas e fechamentos leves. Podem ser individuais ou se conectar, criando amplos espaços. Por se tratarem de estruturas independentes podem se transformar, sendo substituídas de acordo com a necessidade, sofreram expansões em tamanho e quantidade ou mesmo serem completamente eliminadas, ganhando assim total flexibilidade para os usos da ponte com o tempo.

Sob a sombra dos apartamentos e escritórios, criam-se espaços apropriados para a prática de exercícios físicos com maior conforto ou para o simples relaxamento e lazer. Geram ainda uma paisagem protegida para pedestres, seja do sol ou da chuva, além de conformar um ambiente protegido para o embarque e desembarque dos passageiros dos ônibus.

Se adaptando ao mundo contemporâneo, a ponte pretende ser mais do que uma transposição física ou um marco turístico, mas também, e acima de tudo, uma estrutura capaz de contribuir de forma positiva para o bem estar da população e de se transformar a medida que a vida urbana evoluir, assumindo diferentes usos e conformações. Sua monumentalidade física deve não expressar riqueza ou tecnologia, mas sim um ideal em prol de um desenvolvimento urbano mais humano.

