

O INESPERADO HABITAT DO SER URBANO EM MOVIMENTO: NOVA BH 2014

CAMPOLINA, Joel

Arquiteto e Urbanista, Professor Doutor, FAU/UFMG – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais.

jocamp@argstudio.com.br

RESUMO

O habitat inesperado do ser urbano contemporâneo. A premissa é que os investimentos públicos massivos para megaeventos em regiões metropolitanas, atendendo às normas da Copa do Mundo, deveriam igualmente ser pensados para a otimização de prioridades e expectativas tanto veiculares como para o pedestre. O habitante urbano contemporâneo deve ser visto de forma dinâmica e não pertencendo para um lugar estático ou específico na cidade. De fato, o típico ser urbano na idade produtiva vive imerso numa rede integrada, lugares de uma propriedade semi transitória. Aqueles cenários constituem uma serie de lugares onde este passa partes significativas do dia a dia, cria elos de afetividade, ciclos de coexistência e fragmentos de percepção de ambientes diferenciados. O lugar da residência, por exemplo, é apenas parte de seu cotidiano. Lugares para se dirigir até o trabalho ou por diversão, e aonde este trabalha e produz sua contribuição cívica, são também os lugares com os quais convive, e assim devem ser considerados desde as fases conceituais do projeto. A maioria de todas as novas infraestruturas construídas para a Copa do Mundo da FIFA e o Programa BRT/MOVE para o transporte de massa, na cidade de Belo Horizonte, tem sido projetadas como equipamentos mono funcionais. Vias para automóveis e passarelas para pedestres foram projetadas apenas para a otimização do fluxo veicular. Uma abordagem semelhante pode ser vista no projeto do mega-*retrofit* da Arena Mineirão, aparentemente pensado apenas para a otimização o ambiente interno para o público afetivo e os jogadores de futebol. É difícil achar harmonia na interface com os bairros vizinhos; todo novo equipamento aqui citado parece ter sido projetado apenas olhando para si mesmo.

Palavras-chave: Copa do Mundo da FIFA; Programa BRT/MOVE; Belo Horizonte.

ABSTRACT

The unexpected habitat of the contemporary urban being. The assumption is that massive public investments for mega-events in metropolitan areas, attending to the World Cup rules by FIFA, should equally be thought on optimizing vehicular as well as pedestrian priorities and expectations. The contemporary urban inhabitant must to

be seen dynamically, not as belonging of a static or specific place in town. Actually, the typical urban being at productive age, lives immerse in an integrated network, places of semi-transient ownership. Those sceneries are a set of places where he spends significant portions of his daytime, creates ties of affection, cycles of coexistence and fragments of perception of differentiated environments. The place of residence, for example, is just a part of his everyday life. Places for commuting to work or for fun, and where he works and produces his civic contribution, are also places where he lives with, and so have to be considered since the conceptual design phases. The majority of all new public infra-structures built for the FIFA world cup and the BRT/MOVE Program of mass transportation, in the city of Belo Horizonte, have been designed as mono-functional equipment. Automotive lanes and pedestrian elevated walkways, were designed just to optimize the vehicular flow. A similar approach could be seen in the mega refurbishment project for the new Arena Mineirão, apparently thought just to optimize the inner ambience for the affectionate public and football players. It is hard to find harmony at the interface with the surrounding neighborhoods, all new urban equipment cited here, seems to have being designed just looking at their own selves.

Keywords: FIFA World Cup; BRT/MOVE Program: Belo Horizonte.

1-INTRODUÇÃO:

Segundo o Portal da Transparência da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte/MG ¹ um volume de recursos públicos superior a 1 bilhão de Reais está sendo aplicado em intervenções no tecido urbano da Capital, efetivado em tempo recorde no âmbito da modernização e melhoria do transporte público e mobilidade urbana. Falta também computar recursos da ordem de 1 bilhão de Reais, destinados para projetos e obras da mega reforma da Arena Mineirão, um capítulo à parte. Despertou polêmica no que se refere a origem das contratações dos projetos, viabilizadas por eventuais condições de notório saber.

Assunto ainda sub judice.

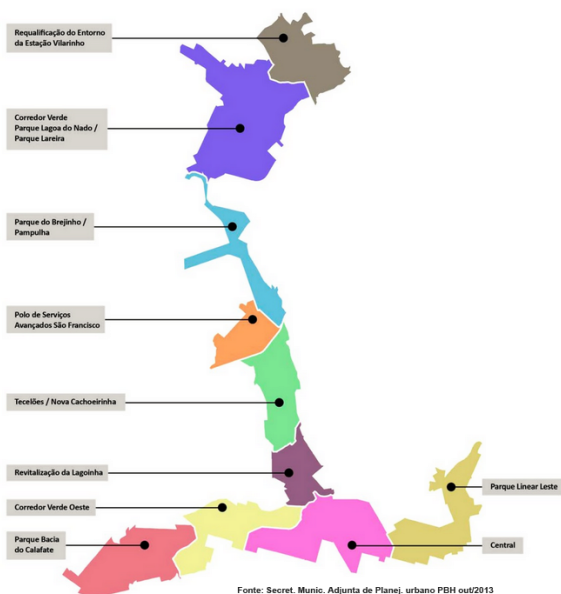
Em economias de escassez, como é o caso das nossas grandes metrópoles e especificamente da Região Metropolitana de Belo Horizonte/MG, parece tornar-se pertinente uma reflexão mais cuidadosa sobre a importância de se otimizar o aproveitamento de espaços públicos residuais atípicos que podem ser derivados dos projetos de equipamentos esportivos, vias expressas, passarelas, pontes e viadutos convencionais.²

Para situar melhor a proposta deste ensaio para o tema “Megaeventos e Regeneração Urbana no Brasil: Belo Horizonte 2014 ”, optou-se por desenvolvê-lo em três segmentos chave: Fundamentos, Contextualizações e Contribuições. As análises e críticas se darão na ótica da multifuncionalidade do habitat do ser urbano contemporâneo nômade, em movimento.

2- FUNDAMENTOS

O pressuposto é de que o ser urbano contemporâneo seja visto dinamicamente, não como habitante de um lugar estático ou específico da cidade, mas como habitante de uma rede integrada de lugares de apropriação semi-transitória, onde vive parcelas definidas e significantes do seu tempo, cria laços de afetividade, ciclos de convivência e fragmenta sua percepção de “locus” diferenciado. No **Lugar Moradia** vive uma boa parte do seu tempo cotidiano. No **lugar Movimento** se apropria do seu trajeto para o Lugar Trabalho ou qualquer outro. No **lugar trabalho** vive e exercita sua contribuição cidadã produtiva. Lynch, Kevin³ em seu clássico e consagrado trabalho “The image o the city”, 1961, já via a totalidade da cidade como arquitetura, e considerou seus componentes em movimento, particularmente o ser urbano e suas atividades, como sendo tão importantes quanto suas construções e elementos estáticos. Vai além, quando apontou que a percepção da cidade é fragmentária, não há resultado final mas somente uma sucessão de permanências.

Mais recentemente, pode-se encontrar em Inan, Asseem⁴, “Design Urban



Transformation”, 2014, quem defenda mudanças que efetivamente melhoram a qualidade das cidades, ocorram fundamentalmente quando processos convencionais de planejamento são repensados, novas metodologias e conceitos alternativos são incorporados no redesenho de cenários urbanos contemporâneos.

Em muitos casos, estes espaços se fundem ou se entrelaçam como lugares de sociabilidade que se interconectam através da infosfera, uma nova camada de informação que envolve o planeta abaixo da atmosfera - supostamente

acessível a todos. Este neologismo foi originalmente atribuído ao filósofo italiano da informação Luciano Floridi⁵, em “The Fourth Revolution: How the infosphere is reshaping human reality” 2014. Novos conceitos contemporâneos de planejamento urbanístico dinâmico poderão ainda ser adotados.

3- CONTEXTUALIZAÇÕES

Considerando as características e objetivos deste texto, cabe delimitar o campo de análise ao âmbito de dois mega projetos em curso em Belo Horizonte: Projeto BRT_MOVE, de mobilidade urbana, diretamente acoplado a um conjunto de

intervenções para a Copa da FIFA 2014, e o plano de operações urbanas consorciadas OUC_NOVA BH.⁶ Fig1

Trata-se da implantação de corredores expressos de transporte rápido de massa – abrangendo cerca de 25 km² ao longo e adjacências aos eixos av. Antônio Carlos/av. Pedro I e av. dos Andradas-via leste-oeste. Esta operação urbana impacta direta ou indiretamente a população dos então 34 municípios constituintes da região metropolitana de Belo Horizonte/MG, com aproximadamente 5,5 milhões de habitantes.

Deste universo, os indicadores do censo do IBGE/2013, registram que cerca de 6 entre 10 habitantes, (cerca de 60,4%) da população total (média masculina/feminina) estão na idade ativa.

Sendo assim, pode-se assumir que, mais da metade da população economicamente ativa da RMBH habita simultaneamente nos três lugares: moradia, deslocamento e trabalho.

Para entender melhor a dinâmica histórica da evolução da metrópole, cabe sintetizar as características da evolução da estrutura ambiental da Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH como um todo, sendo que no Município de Belo Horizonte concentram-se cerca de 70% da população total da região.

O Plano Integrado de desenvolvimento da RMBH, (PDI-RMBH secretaria estadual de desenvolvimento- 2013) amplia incentivos para a expansão da concentração multifuncional urbana em 3 novas centralidades metropolitanas além do hipercentro histórico, fixando 2 grandes pontos nodais ao longo de eixos macro-indutores já existentes nos quadrantes dos vetores Norte e Oeste, partes da chamada depressão geomorfológica de Belo Horizonte que se caracteriza por colinas levemente onduladas, numa altitude média de 900 metros acima do nível do mar. Prevê-se também outro ponto nodal em um bolsão mais favorável no quadrante do vetor sul, áreas montanhosas dos quadrantes opostos sudeste/sudoeste que englobam todo o município de Nova Lima e partes dos municípios de Belo Horizonte, Brumadinho e Ibirité, com altitudes médias de 1050 m.

A formação ferrífera da Serra do Curral desenvolve-se no sentido leste-oeste e estabelece ao sul da RMBH uma barreira natural á continuidade da mancha urbana convencional nesta direção. O ponto culminante é o pico do Curral, a 1230 metros de altitude.

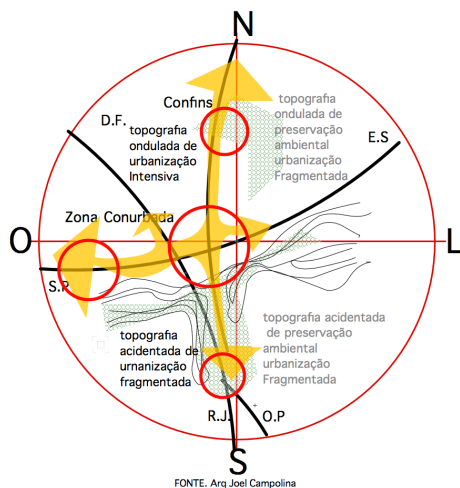


Fig2

Embora apresentem grandes áreas com arborização nativa intensiva, um conjunto lacustre significativo com grande apelo paisagístico e bolsões de assentamentos humanos já consolidados notadamente nas adjacências e ao longo do eixo da BR-140 (Belo

Horizonte/Rio de Janeiro/Ouro Preto) os quadrantes sudeste e sudoeste, guardam importantes reservas do quadrilátero ferrífero, e são predominantemente sujeitos à pressões da atividade minerária, muitas vezes incompatíveis com a urbanização convencional. Num cenário supostamente ideal de uso e ocupação do solo, somam-se ainda as restrições impostas pela legislação para a urbanização de setores protegidos como reservas ecológicas. Grandes grupos de investidores interessados em mega empreendimentos de desenvolvimento imobiliário têm antecipado, ao conhecimento público, propostas de projetos urbanísticos integrados, concebidos sob a responsabilidade de Arquitetos e Urbanistas conceituados. Este é o caso do recente plano C-SUL Lagoa dos Ingleses, mega-projeto urbanístico abrangendo área de 2,7 mil hectares nos municípios de Nova Lima / Itabirito no vetor sul da RMBH.

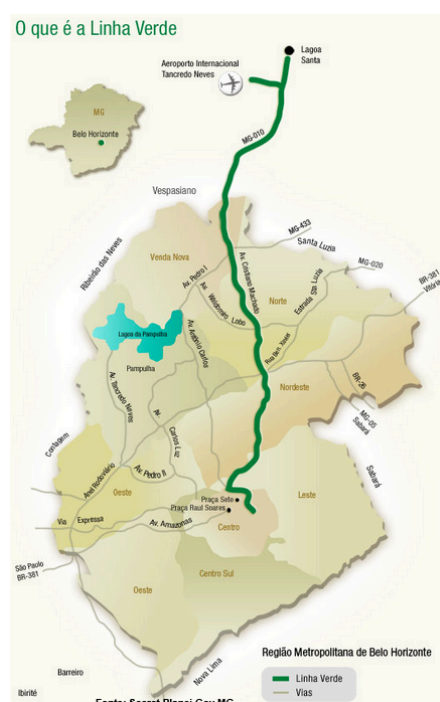
McHarg, Ian, no clássico - *Design With Nature*⁷ - já defendia que a melhor maneira de se preservar áreas de interesse ambiental sujeitas a pressões de urbanização, é assumir o protagonismo de planejar sua ocupação.

Do ponto de vista histórico, dando sequência ao embasamento deste texto, vale situar a evolução da mancha urbana da RMBH que, simplificadamente, pode ser segmentada em quatro períodos marcantes.

O primeiro período vai de 1897, data da fundação da cidade de Belo Horizonte, até 1950. Nestes primeiros 53 anos, o desenvolvimento urbano se deu muito lentamente e a cidade se manteve dentro do perímetro da Av. do Contorno, conforme o plano original de Arão Reis, consolidando sua função principal de cidade administrativa e sede do governo estadual, para a qual havia sido concebida.

No segundo período, iniciado por volta de 1950, ocorreu a consolidação dos primeiros grandes núcleos periféricos de polarização, como a cidade industrial de

Contagem, no vetor Oeste, o balneário turístico da Pampulha e o Aeroporto no vetor Norte, além de dois novos eixos rodoviários ligando Belo Horizonte a São Paulo e Rio de Janeiro. O primeiro “boom” imobiliário especulativo, ocorreu ao longo da rodovia BH/SP em direção do polo industrial de Contagem e ao longo da nova Av. Antonio Carlos em direção a Pampulha e Aeroporto, extrapolando de forma caótica o perímetro inicialmente planejado. Em consequência, foram ultrapassadas as previsões de capacidade de tráfego de veículos, abastecimento de água, de drenagem superficial das águas pluviais, de densidades de ocupação do solo, etc. Conforme inicialmente planejadas.



No terceiro período, iniciado com a aprovação da lei nº 4034 de 1985, que disciplinou o “Uso e Ocupação do Solo” de Belo Horizonte estendeu-se até 1990, ano estabelecido como meta do planejamento. Em decorrência, as décadas de 1980/90 foram marcadas pela concentração de grandes obras intra-urbanas indutoras do desenvolvimento do quadrante norte, como o caso do Metrô de superfície (Demetrô/STU-BH), a implantação da via expressa leste/oeste, e inauguração do aeroporto internacional de Confins.

Um quarto período, de 2000 até 2014, foi marcado pelo mega projeto da “linha verde” em 2005, Fig3 apontado como o maior conjunto de obras viárias na época. O objetivo foi a implantação de uma via de trânsito rápido com cerca de 35,4 Km de extensão, ligando o hipercentro de Belo Horizonte ao aeroporto internacional Tancredo Neves, em Confins.

Este conjunto de obras incluiu intervenções nas avenidas dos Andradas, Cristiano Machado e rodovia MG-10 e impactou a vida de mais de 3,5 milhões de habitantes, quase 100 bairros e mais de 10 municípios da RMBH.

Como de outras vezes, a prioridade foi dada a eficiência do fluxo viário. Sabe-se que vias ferroviárias e automotivas expressas de trânsito rápido provocam rupturas nas interfaces sociais pré-existentes entre populações de bairros lindeiros. Na linha verde, e no caso dos eixos expressos av. Antônio Carlos/ Pedro I, a previsão e construção de passarelas aéreas convencionais para atravessamento de pedestres demonstrou ser insuficiente e não conseguiu resgatar a ideia de continuidade daqueles lugares urbanos originais.

As operações do sistema BRT-MOVE entraram em funcionamento parcial, em Março de 2014.

O projeto de Operação urbana Consorciada- OUC Nova BH inspirou-se em operações urbanas consorciadas menores, já implementadas com sucesso em outras grandes metrópoles como a OUC Agua Espraiada em São Paulo, em 2011 com cerca de 6 Km² de área, a OUC Diagonal Mar em Barcelona, de 1997, cerca de 17,2 Km², e Puerto Madero em Buenos Aires, de 1997, com cerca de 0,7 Km². A OUC Nova BH foi posta para discussão pública com área de abrangência muito maior, algo em torno de 25Km² e em uma única fase de implantação. Por sua amplitude, o plano encontrou resistência em setores da iniciativa privada ligados ao planejamento e execução dos empreendimentos imobiliários suportes à viabilidade do projeto, a ser concretizado através de PPPs, Parcerias Público-Privadas. A argumentação fundamentada do setor é que o tamanho do mercado local não tem porte suficiente para neutralizar a magnitude da proposta inicial.

O poder público admitiu rever as escalas de seu objetivo, e reduziu a área inicial de implantação para 12,5 Km², a metade da original. Postula-se como mais adequado,

entretanto, que modelo seja testado em etapas menores, sendo a inicial numa amplitude em torno de 8 Km².

Quando analisada na dimensão do ser urbano em movimento⁸: o projeto Nova BH e MOVE BRT 2013 pouco acrescentou além do conceito de travessias urbanas no eixo av. Antônio Carlos/Pedro I , onde estão previstas intervenções pontuais desse tipo. O intuito é potencializar ao longo destes eixos, a qualificação do espaço urbano interagente nos três lugares de Morar, Deslocar e Trabalhar. Sem isso relações sociais lindas aos dois lados do eixo continuarão rompidas.

4- CONTRIBUIÇÕES

Uma das contribuições do autor, 2012, consta do capítulo - Cidade Sustentável , tópico 43 - do programa de governo deste segundo mandato do atual Prefeito: o compromisso de introduzir o conceito de passarelas urbanas aéreas multifuncionais mais amigáveis, largas, com espaços verdes e multifuncionais, como alternativas às passarelas convencionais para pedestres, travessias em lugares urbanos onde as rupturas socioambientais tenham ocorrido mais drasticamente. Quer-se estimular a continuidade natural dos atravessamentos e interconexões sociais antes existentes em certos setores críticos identificados através de demandas das próprias



Passarela Boulevard Arq. Joel Campolina

comunidades impactadas. Soluções derivadas deste conceito poderiam vir acopladas aos viadutos veiculares já implantados, ou melhor ainda, quando concebidas na época dos projetos executivos para implantação da própria via veicular e dos equipamentos complementares como pontes, passarelas de pedestres.

Poderiam ainda ocorrer intervenções avulsas em certos pontos críticos estratégicos ao longo dos eixos expressos das avenidas Antonio Carlos e Pedro I, onde houvesse demanda das populações lindas, desníveis topográficos adequados e espaços públicos compatíveis.

No projeto Passarela Boulevard Multifuncional, de 2013, Fig. 4, sobre o eixo expresso

BRT_MOVE da av. Antonio Carlos - reconectam-

se os dois lados dos bairros Lagoinha e São Cristovao na altura do conjunto habitacional IAPI. A travessia se fará naturalmente por um percurso ajardinado e arborizado, larguras variáveis em função das características urbanísticas do lugar. Numa das extremidades de acesso foi previsto um pequeno núcleo multifuncional, com lojas de bairro, posto municipal de serviço e revitalização dos espaços verdes das areas de contato. Esse tipo de travessia urbana, permitirá que o ser urbano em movimento se aproprie do lugar trajeto, incorporando-o na dimensão do

multifuncional e do afetivo. O programa MOVE BRT, constitui-se de equipamentos veiculares modernos e confortáveis (onibus articulados, climatizados e econômicos) que fazem parte de um sistema avançado de gestão e controle que pretende garantir eficiência e pontualidade. Além disso, o sistema conta também, ao longo dos percursos, com módulos de estações padronizadas de embarque/desembarque projetadas para produção industrial.



Plataforma Lúdica



Estação Nodal BRT- Pampulha Arq. Joel Campolina

Os mais complexos pontos nodais do sistema são as estações de transbordo entre linhas de onibus alimentadores e BRT troncais. Nestes equipamentos o ser urbano tende a permanecer mais tempo e pode ser intuído a extender suas dimensões do habitar e trabalhar.

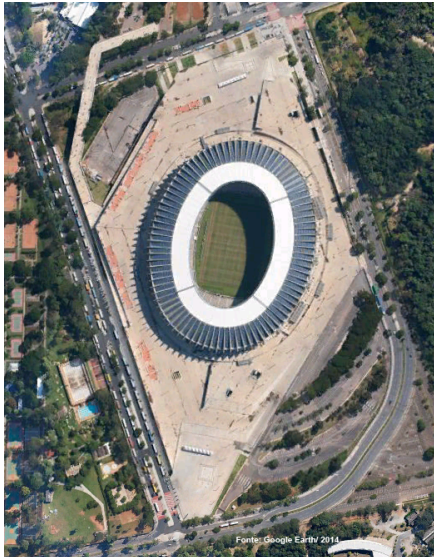
O projeto Estação BRT Pampulha, Fig5 entrou em operação no primeiro semestre de 2014, ainda em fase final de obras. Neste equipamento incluem-se como diferenciais nos seus 43 mil m² de área construída, um terminal de ônibus turísticos com lojas e serviços e uma terceira plataforma lúdica multifuncional com 6 mil m², de onde se poderá

descortinar a vista da lagoa da Pampulha e arredores, se apropriar do amplo espaço lúdico, usufruir do restaurante panorâmico, e abrigar manifestações culturais e convivência coletiva.

5- CONCLUSÕES

A maioria das obras públicas executadas para a consolidação do programa BRT-MOVE de transporte de massa ao longo dos eixos avenidas Antonio Carlos / Pedro I e eixo leste/oeste Boulevard Arrudas, vias expressas, em Belo Horizonte têm características unifuncionais. Pistas automotivas e viadutos projetados para a otimização do fluxo veicular. Para um segundo plano, ficou a harmonia com a estrutura ambiental urbana adjacente à área onde estão inseridos. O ser urbano pedestre em movimento, que habita e transita nestes lugares deixou de ser devidamente considerado. Sabe-se que passarelas aéreas convencionais para atravessamento de pedestres foram adaptadas à solução viária. Muitas foram incluídas somente após demandas detectadas no decorrer das obras, resolvidas como trajetos e não como lugares urbanos.

Por suas dimensões ampliadas, mais de 100 mil m², a mega reforma da Arena Mineirão se enquadra num patamar mais incômodo. Sem entrar no mérito conceitual da solução arquitetônica original adotada, e seu desdobramento nas fases de detalhamento executivo, melhor acreditar que a circunstância da demanda programática justificou a transformação da maior parte da esplanada arborizada



anteriormente existente no seu entorno, em um lajão contínuo de concreto de 80 mil m². FIG 6

Cabe constatar a baixa qualidade construtiva desta e outras obras da copa FIFA em Belo Horizonte, licitadas pelo famigerado RDC – Regime Diferenciado de Contratação, sem projetos executivos detalhados completos. Prazos exageradamente reduzidos para conclusão das obras, deixaram margens para todo tipo de questionamentos e justificativas.

Sem a efetiva participação dos arquitetos e urbanistas autores da conceituação original nos desdobramentos dos projetos executivos detalhados destes tipos de intervenções urbanas, ficou o predomínio dos interesses materiais, e em segundo plano a configuração de novos cenários urbanos mais amigáveis, pensados como “lugares”, e dar relevância ao usuário final, o ser urbano contemporâneo nômade.

Ele não apenas transita por elas, deve poder criar vínculos que as estabeleçam como extensões das seus lugares de Morar e Trabalhar. Ou não deveriam poder?

REFERENCIAS

¹ www.pbh.gov.br/transparenciabh/

² Campolina, Joel. Tese de Doutorado em Arquitetura. FAU Universidade de São Paulo. 1992.

Espaços Públicos Residuais Atípicos. Revitalização via pré-arquiteturas. Brasil. 1992

³ Lynch, Kevin, “The Image of the city”, M.I.T. USA. 1960 first edition

⁴ Inam, Asseem. “Design Urban Transformation”. Routledge Ed. 2014. N.Y. USA

⁵ Floridi, Luciano. “The Fourth Revolution: How the infosphere is reshaping human reality” Oxford ed. UK. 2014

⁶

<http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/noticia.do?evento=portlet&pAc=not&idConteudo=129779&pldPlc=&app=salanoticia>

⁷ MacHarg, Ian L.. “Design with Nature”. Paperback. 1995

⁸ CALVINO, Italo. Cidades Invisíveis. Cia. Das Letras. São Paulo. Brazil. 1991