

AS 11.069

Entrevista >> POR **ELAINE VIEIRA** evieira@redegazeta.com.br

Valério Medeiros >> ARQUITETO

“As cidades brasileiras seguem um padrão de colcha de retalhos”

Crescer sem planejamento leva à dificuldade de locomoção

■ ■ As cidades brasileiras são as mais difíceis do mundo para se deslocar. O arquiteto Valério Augusto Soares de Medeiros constatou essa realidade em sua tese de doutorado, defendida na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (FAU/UnB). Medeiros realizou um estudo comparativo entre cidades brasileiras e outros lugares do mundo para verificar questões de facilidade de deslocamento, movimento e acessibilidade nas vias urbanas, a partir da forma de articulação das ruas. Ele comparou cidades de grande porte (capitais e município com população superior a 300 mil habitantes) - incluindo Vitória - e também municípios de interesse colonial (tombadas pelos órgãos de patrimônio). Tudo isso com a intenção de confrontar a grande cidade brasileira de hoje com o que ela teria sido no passado. Numa estrutura não-planejada que se assemelha a uma colcha de retalhos, os centros urbanos do Brasil se transformaram em verdadeiros labirintos, responsáveis pelas dificuldades de locomoção que sofremos hoje.

■ ■ Como o senhor optou por



DIVULGAÇÃO

de circulação mais ecológicos, como ciclovias.

■ ■ Aqui em Vitória, além da falta de acessos, as grandes vias já estão saturadas...

Em Vitória temos a questão das características geográficas, muito parecidas com a do Rio de Janeiro e mesmo Florianópolis ou Salvador, que acabam condicionando as vias. Não posso falar para você que seria necessário abrir uma maior quantidade de vias, pois o próprio relevo não permitiria. Numa situação como essa, a melhor ação é melhorar os outros modos de transporte, para não haver uma dependência tão grande do carro. Porque se há uma saturação, ela com certeza tem ligação com o uso do veículo particular. Resolver a circulação não passa por aumentar a quantidade de vias ou faixas de rolamento, e sim estabelecer quais são as prioridades do sistema de circulação.

■ ■ Um redesenho das vias pode melhorar a situação?

Sim. Isso seria muito importante e tem a vantagem de poder ser simulado. Com o mapa axial de Vitória hoje, é possível redesenhar a via, simular e já prever qual seria o efeito na circulação da cidade, percebendo se isso melhoraria a acessibilidade ou o deslocamento. Uma

■ Como o senhor optou por fazer essa comparação com a colcha de retalhos?

As cidades brasileiras têm um formato muito parecido com uma colcha de retalhos por conta dos tipos de padrões diferentes de formas e desenhos das ruas. A princípio, isso não seria negativo, mas o problema são as grandes conseqüências para a circulação viária, incluindo aí a dificuldade de ir e vir e problemas na localização. Tudo isso pode ser comprometido pelo tipo de desenho da cidade. E essa é uma abordagem distinta das tradicionais em transporte, que normalmente têm como base a contagem das grandes vias.

■ Esses problemas são históricos, vêm desde o início da formação das cidades?

Depois que a gente começou a fazer a comparação das cidades atuais surgiu uma outra dúvida sobre como teriam sido as cidades na época colonial. Resolvemos fazer esse contraponto entre as cidades modernas e as tombadas pelo patrimônio cultural, ou seja, que guardariam a forma das cidades do passado. A idéia era tentar encontrar semelhanças ou diferenças para identificar se houve melhora ou piora em todo os aspectos.

■ E qual foi o resultado?

Não diria que os erros vêm desde o começo. Quando se fala da sociedade colonial algumas pessoas têm um preconceito de achar que as cidades coloniais espanholas são melhores que as portuguesas, as pessoas tendem a achar essa irregularidade falta de planejamento, mas não é o caso. O planejamento português é muito mais ligado em questões militares e de defesa, por isso os sítios são elevados. Era uma escolha que permitia uma visibilidade maior dos navios inimigos. Hoje sabe-se que essas cidades portuguesas são mais positivas do que as espanholas. O problema da grande cidade brasileira hoje é resultante da expansão urbana muito acelerada a partir dos anos 40. Naquela época, a população urbana era de 25%, e nos anos 80

Currículo voltado para o urbanismo

■ **VIDA.** Valério Augusto Soares de Medeiros, 29 anos, nasceu em Natal, Rio Grande do Norte. Casado, trabalha na UNB

■ **FORMAÇÃO.** Graduado em Arquitetura e Urbanismo, Valério concluiu

o doutorado na área pela Universidade de Brasília em 2006, com estágio em Londres, na University College of London

■ **CARGO.** Atualmente é pesquisador colaborador pleno do Programa de

Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB, professor do Centro Universitário Unieuro e analista legislativo (atribuição arquiteto) da Câmara dos Deputados

■ **PRÊMIO** Sua tese de

doutorado recebeu Menção Honrosa no Prêmio Capes de Teses (2007). Atuou principalmente nas áreas de configuração e morfologia urbana, sintaxe espacial, sistemas de informação geográfica e historiografia urbana

chegou a 81%. Temos aumento populacional, cidades crescendo rápido e uma ausência de políticas efetivas em todas esferas que pudessem acompanhar esse processo. Isso fazia parte da lógica de desenvolvimento do país. O governo acabou por gerar e favorecer esse aspecto da fragmentação do espaço.

“Os bairros iam surgindo sem uma análise sobre onde seria a melhor localização, ou como conectar as vias desse bairro novo com os já existentes”

■ As cidades coloniais eram melhores que as atuais?

Sim. A situação anterior era melhor do que a contemporânea, principalmente no que se refere à inteligibilidade, que é a capacidade de você reconhecer que está em um lugar e não em outro, de se orientar e se localizar no espaço. E isso não é uma questão do tamanho das cidades e sim de articulação. A ausência de articulação entre as partes urbanas é sempre o problema-chave.

■ Podemos falar então de um padrão entre as cidades brasileiras?

Existem muitas variações, mas

no final existe um padrão comum que inclui o espaço de fragmentação e a colcha de retalhos, que são todas figuras alegóricas para fazermos referência a uma situação que gera esse labirinto. Quando falo fragmentação me refiro a muitos bairros, com desenhos diferentes e não tão bem articulados. No processo de urbanização, os bairros iam surgindo, mas eram acrescentados à cidade sem uma análise sobre onde seria a melhor localização, como conectar as vias desse bairro novo com os já existentes. O próprio governo financiou a construção desses conjuntos, geralmente feitos bem distantes das áreas centrais das cidades, deixando grandes vazios que ao longo do tempo foram sendo preenchidos pela própria especulação imobiliária, sem comprometimento. Isso foi gerando uma série de desenhos diferentes no tecido urbano.

■ Seria melhor se as cidades tivessem o mesmo desenho?

Não é que as cidades precisassem ser todas iguais. Em Vitória, as vias acabam obedecendo ao relevo, em outros lugares são mais parecidas com xadrez, todas paralelas e perpendiculares. Isso vai depender de cada lugar. Mas é essa grande fragmentação que acaba por criar o efeito labirinto. É esse ponto fundamental que faz das cidades brasileiras as com o pior grau de integração. Por isso é necessário que existam ações mais eficientes de plane-

jamento do espaço urbano.

■ Há um modelo melhor a ser seguido?

Não existe um padrão específico, até pela própria diversidade de tipos urbanos que nós temos. Mas há certas características que seriam importantes. Um ponto fundamental são as vias ditas de conexão global, ou seja, eixos que cortem várias partes da cidade de uma maneira mais abrangente e que atravessem, por exemplo, vários bairros, facilitando a acessibilidade. Isso não significaria você traçar um grande eixo reto, mas sim um eixo que vá se conformando ao próprio desenho da cidade, como ela é atualmente. Quando você não tem esses eixos, aí sim você passa por uma situação de comprometimento do deslocamento.

■ A chave para a fluidez então, é apostar na interligação da cidade?

Nas grandes cidades brasileiras,

“O problema da grande cidade brasileira hoje é nitidamente resultante da expansão urbana acelerada a partir dos anos 40”

54% não chegam a ter eixos de conexão global. Claro que tem uma relação com a história da própria cidade, mas também por uma ausência de planejamento. É preciso pensar a cidade precedente na hora de criar novos bairros e ligações, ou seja, se perguntar como articular esse novo bairro com a cidade anterior. Como fazer essa costura entre as vias para que você esteja num lugar e passe para o outro sem sentir aquela ruptura, que é o que causa essa dificuldade tanto de orientação quanto de localização.

■ Isso inclui também os contornos das cidades?

Sim. Isso é muito importante. Na Europa como um todo, esses anéis de circulação existem em quase todas as grandes cidades. Assim você evita um fluxo interno que não precisaria passar ali dentro, como caminhões e pessoas que vão atravessar toda a cidade para chegar a outro ponto. Essa é uma questão essencial da mobilidade hoje. No lugar de simplesmente aumentar a quantidade de acessos, tem que tentar criar alternativas que reduzam os fluxos em certos pontos. Isso tende a produzir um espaço que é dito como mais urbano e humano. Você reduz aquela massa veicular muito grande, aquela sensação de um espaço feito exclusivamente para o veículo, e começa a ter possibilidade de ampliação de áreas de calçadas e canteiros, além da implantação de outros modos

ou o deslocamento. Uma grande característica de Vitória é a irregularidade das vias principais. São vários tipos de contornos. Será que não seria possível ajustar alguns trechos dessas vias para que elas ficassem melhor conectadas com as vias do entorno?

■ O transporte público tem que ser prioridade também...

Se você cria um modelo que prioriza simplesmente o aumento das vias, você aca-

“Resolver a circulação não é aumentar a quantidade de vias ou faixas, e sim estabelecer quais são as prioridades do sistema de circulação”

ba por financiar o transporte individual. Certamente numa cidade como Vitória seria mais positivo pensar em outros modos de circulação, como ônibus e cicloviás. Isso para fazer uma cidade mais urbana e menos arisca à própria vida do cidadão comum. Porque é muito desagradável quando você anda pela cidade e sente que ela é montada não para você andar, mas sim para o seu carro ir de um ponto ao outro. Isso é lamentável pois você perde a própria essência do viver coletivo. O mesmo acontece com o abandono dos centros antigos. Isso tem gerado a ociosidade de uma infraestrutura pronta, boa e adequada.

■ OUÇA NA WEB

A entrevista com o arquiteto está disponível no site www.gazetaonline.com/agazeta