aU

ARQUITETURA E URBANISMO

ANO 28 . Nº227 . FEVEREIRO 2013

www.revistaau.com.br

PINI

R$ 29,00

ISSN 0102-8979

Praça das Artes

de Brasil Arquitetura + Marcos Cartum, em São Paulo

Casa em São Paulo de Studio MK27

Escritório de advocacia Sisconeto por Piratininga Arquitetos Associados, em São Paulo

Estábulo se transforma em residência no Equador por Al Borde

DEBATE telhas termoisolantes

Nas eleições de 2012 para as prefeituras do País, o resultado se marcou pela fragmentação política e pela troca de gerações, como em Recife, Salvador e Curitiba. As mudanças de gestão, sejam elas de quebra de hegemonia ou simples alternância democrática de poder, enfrentam sempre desafios políticos e administrativos. Para o cidadão comum, o que importa é a boa gestão da cidade e o atingimento de resultados, pois é na cidade que se vive e é na cidade que se sente a qualidade de vida. No dia a dia das pessoas, entre a rotina de trabalho e o tempo de lazer, as questões de mobilidade e urbanismo, se não forem bem resolvidas, atrapalham o bem-estar e mesmo a saúde da população. Cada cidade do Brasil tem suas características. Assim, perguntamos a profissionais nas principais capitais do País: quais os maiores desafios na sua cidade?

O grande número de veículos nas ruas da cidade, advindos da política de incentivo em adquirir automóveis, não pode ser suportado, por não ter havido contrapartida de infraestrutura urbana e investimento nos transportes coletivos. No que diz respeito ao urbanismo, a especulação imobiliária é um forte impulso do desenvolvimento urbano. A ausência de participação da população e outros segmentos representativos nesse processo fragiliza a gestão democrática, fazendo com que a qualidade de vida da cidade fique prejudicada em função do interesse do segmento imobiliário. O prefeito ainda tem que resolver outros problemas, como a falta de recursos financeiros e a ineficiência da estrutura técnica-administrativa do município na questão do planejamento e desenvolvimento urbano.

Assimp/CAU-GO

John Silveira
presidente do CAU-GO

FATO & OPINIÃO

Quais os principais problemas de urbanismo e mobilidade urbana que o prefeito da sua cidade deve enfrentar em seu mandato?

COLABOROU **LUCAS RODRIGUES**

www.revistaau.com.br/forum
Dê sua opinião no site

divulgação Arquitetos Associados

Carlos Alberto Maciel
sócio do escritório Arquitetos Associados e professor de projeto na Escola de Arquitetura da UFMG

Os problemas de mobilidade urbana de Belo Horizonte e das demais capitais são consequência do incentivo ao transporte motorizado individual e da priorização da construção pesada, de estradas e obras de infraestrutura urbana. A tríade "indústria automobilística/empresas de transporte público/construção pesada" constitui o modelo econômico que sustenta e financia a política brasileira desde JK, independentemente das ideologias que se alternaram no poder. Portanto, o grande desafio é mudar a política, reconhecendo outros modos de produção da cidade, do espaço público e de mobilidade. Para isso, são necessárias mudanças conceituais radicais no planejamento urbano, como a desejável opção pela densidade e pelo investimento em infraestrutura, em vez da expansão periférica; nos sistemas de transporte, com ênfase em modais não poluentes e na democratização dos sistemas; e a priorização dos concursos públicos de arquitetura, ampliando a qualidade dos espaços e equipamentos públicos.

Claudio Cruz

Zeca Brandão
arquiteto e urbanista, PhD pela Architectural Association School of Architecture (AA School/London), professor da UFPE e coordenador do Laboratório de Arquitetura e Desenho Urbano (Ladu), do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano (MDU)

Apesar de Recife ter tradição em urbanismo, há décadas esta prática vem sendo negligenciada pelos gestores públicos. O excelente momento da economia local, paradoxalmente, tem agravado esse quadro e piorado a qualidade de vida da população. Portanto, a retomada de um planejamento urbano mais consistente parece ser o principal desafio para o novo prefeito. Esse planejamento, entretanto, não deve mais ser normativo como no passado, quando as cidades eram concebidas por Planos Diretores. Nesses planos, as tendências urbanas maléficas à cidade eram identificadas para, posteriormente, serem evitadas por uma série de normas. Imaginava-se uma cidade que não queríamos para depois estabelecer uma legislação urbanística com o objetivo de (tentar) impedir que ela se materializasse. Sem desmerecer a importância desses planos, a dinâmica e a complexidade da cidade contemporânea exigem do poder público uma postura mais propositiva. É preciso a elaboração de um plano estratégico no qual a cidade seja idealizada, para depois ser realizada por ações urbanísticas pertinentes. Assim, os problemas que o próximo prefeito terá pela frente são muitos, mas acredito que a valorização do urbanismo propositivo seria a melhor maneira de enfrentá-los.

TBenassi

Ermínia Maricato
fundadora do Labhab (Laboratório de Habitação e Assentamentos Humanos) e coordenadora do curso de pós-graduação, ambos da FAUUSP. Formulou a proposta de criação do Ministério das Cidades, no qual foi ministra-adjunta entre 2003 e 2005

A vida em São Paulo está se tornando insuportável. Os dados atuais sobre a situação da mobilidade, da falta de controle público sobre o uso e a ocupação do solo e da violência exigem um Plano de Ação Emergencial. Não um projeto de lei, mas um projeto executivo que engaje o maior número possível de pessoas e entidades (que já existem) em torno de focos unificadores da ação e do esforço. O transporte público deve ser prioridade. Isso parece óbvio e é. Porém o carro é que é, de fato, a prioridade da mobilidade. As consequências desse fato têm sido calculadas: um terço da população sofre de doenças emocionais - depressão, ansiedade mórbida e stress - e outro tanto de doenças respiratórias e cardíacas. A cidade tem sido violentada pela sede de lucro imobiliário, e despejos violentos revelam como a segregação e desigualdade se reproduzem sob novas formas de expansão urbana em meio à riqueza. Planos existem, leis existem, conhecimento técnico existe, quadros experientes em gestão pública nós temos, mas o que é preciso mudar é a forma de fazer política. A sociedade precisa reagir e os jovens estão novamente abrindo o caminho. Quem viver verá.

No Rio de Janeiro, a questão passa pelo enfraquecimento de um planejamento urbano forte, global e centralizado. Desde a década de 1990 os diversos temas ligados ao espaço urbano, como transportes, infraestrutura e uso e ocupação do solo, são definidos por distintos órgãos municipais em que há pouca ou nenhuma inter-relação. O novo sistema de transporte na cidade, os BRTs, se estendem para onde se concentram a maior parte das novas habitações de interesse social. Porém, além de pouca infraestrutura, a região é distante da área central da cidade, o que dificulta a vida dos trabalhadores. Em contraponto, a zona Norte é bem atendida por transporte ferroviário, o espaço urbano está consolidado e é atendido por toda infraestrutura necessária para absorver novas habitações de todas as classes sociais. Com investimentos menores nessa região poderíamos ir ao encontro dos conceitos de cidade compacta, densificados ao máximo suportável, em detrimento da expansão da malha urbana para locais que necessitam de muito mais investimento.

acervo pessoal

Rogerio Goldfeld Cardeman
sócio-fundador da DC Arquitetura, é mestre em arquitetura e urbanismo

Três pontos essenciais: 1º) não se faz urbanismo numa metrópole sem recursos para investimento fixo e de custeio (manutenção), com a infraestrutura sucateada e sem equipamentos sociais; 2º) operar a mobilidade exige corpo técnico adequado e motivado; 3º) não se pode transferir para a iniciativa privada, como acontece, a tarefa de repensar a cidade, pois o projetado tende a reproduzir prioridades empresariais. Urbanismo e mobilidade devem assegurar acessibilidade ao centro histórico e aos núcleos de atividades, que não se limitam a ações focadas apenas no "negócio transporte". Requer sensibilidade urbanística, fundada no conhecimento da história e da geografia da cidade, para dar conta do patrimônio ambiental em risco. Há uma tendência local de abraçar novidades sem avaliação. Se o prefeito quer superar a velha postura pragmática e equivocada de copiar projetos, deve preparar a Prefeitura para pensar a cidade/região e suas mobilidades numa perspectiva de 20 a 30 anos de horizonte.

acervo pessoal

Heliodório Sampaio
professor titular da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (FAUFBA)