

| 41 | VERTICALIZAÇÃO URBANA E ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA FACE AOS PARADIGMAS DA CIDADE COMPACTA E DA CIDADE ESPRAIADA

Tomás de Albuquerque Lapa

A verticalização é uma consequência natural da demanda por espaços para construção, no meio urbano. Assim tem sido, desde a Antiguidade, a exemplo da Roma Imperial, até nossos dias, com as grandes cidades contemporâneas. A rigor, desde o momento em que se sobrepõem pisos, já se pode considerar que se trata de um processo de verticalização das edificações e do modo de viver no ambiente urbano. Não obstante, neste estudo, faz-se referência ao processo de verticalização exacerbada que atinge extremos nunca antes alcançados, a exemplo das torres recentemente construídas em países emergentes do Extremo Oriente e que têm servido como imagem de progresso a ser copiada em países também emergentes como o Brasil.

A oposição entre os dois paradigmas, o da cidade compacta e o da cidade espraiada, coloca em destaque, no primeiro caso, a otimização das infraestruturas instaladas, visando à diminuição do consumo energético, assim como à liberação de espaços naturais, de modo que possam servir ao uso comum da população, visando à melhoria da qualidade de vida coletiva. No segundo caso, aparecem em destaque as vantagens de uma urbanização na qual as implantações humanas estão cercadas de verde e de natureza, mas que, a despeito de tais vantagens, pode levar a grandes deseconomias. Para esta sessão livre, propõe-se um debate sobre os prós e contras de um e de outro paradigma, trazendo à luz, por um lado, os efeitos decorrentes do adensamento urbano exacerbado, com ênfase na verticalização e nos riscos de destruição da ambiência preexistente, assim como na saturação da capacidade de atendimento das infraestruturas urbanas instaladas às novas demandas e na falta de condições para a circulação de pedestres e de transportes não motorizados no meio urbano que vem se consolidando em nossos dias. Por outro lado, o debate serve também para desmistificar certas crenças atribuídas ao modelo das cidades espraiadas.

Desde as primeiras colocações feitas pelo arquiteto Le Corbusier, na década de 1920, a concentração de áreas edificadas numa mesma projeção de terreno, por meio do artifício da verticalização, tem servido como argumento para justificar a gana dos especuladores imobiliários, sobretudo nos países que vivem um intenso período de atividades no setor da construção civil. A despeito das vantagens da cidade compacta, que não deve ser confundida com cidade verticalizada, por trás do argumento acima aludido e amplamente questionado nos anos de reconstrução após a II Guerra Mundial, o setor da construção civil tem levado adiante o processo de verticalização das construções, segundo uma visão puramente economicista. Apoiados no sofisma de que é mais funcional e salutar para a cidade concentrar quarenta e nove pisos numa mesma projeção de terreno, por exemplo, do que distribuí-los em sete lâminas de sete pisos, na realidade os especuladores deixam de esclarecer que os modelos de ocupação do solo daí resultantes não guardam as mesmas proporções determinadas pelos espaços livres entre as edificações, num e noutro caso. Ou seja, após implantar uma torre de quarenta e nove pisos, a lógica capitalista segue adiante, buscando implantar tantas outras torres de quarenta e nove pisos quantas forem possíveis, pois o suposto terreno liberado induz a esse raciocínio. Assim sendo, os afastamentos entre tais torres elevadas e os espaços públicos abertos nunca são proporcionais ao afastamento que seria adotado entre edificações mais parcimoniosas, até porque se assim fosse entraria em contradição com os princípios que justificam a cidade compacta.

Nos dias atuais, as cidades brasileiras padecem de problemas muito sérios, que estão relacionados de modo particular com a mobilidade urbana, e que são agravados pela falta de investimentos voltados à melhoria dos sistemas de transportes públicos de passageiros e pela política governamental de incentivo à produção e venda subsidiada de veículos particulares. Outros problemas, menos difundidos pelos meios de comunicação, porém tão críticos quanto o da mobilidade, também assolam as cidades contemporâneas como a incapacidade do sistema de abastecimento d'água, a saturação dos sistemas instalados para destinação de esgotos e de resíduos sólidos e a ineficiência do sistema de coleta de lixo, sem falar no clima de insegurança que reina nas grandes cidades brasileiras.

Dada a complexidade do fato urbano, as causas desses problemas são diversas e vão desde a ausência do poder público no processo de planejamento urbano até a falta de acompanhamento e fiscalização ao longo do processo de ocupação e uso do solo urbano. Em geral, a lógica do adensamento urbano adota como modelo o das torres monofuncionais, sejam elas compostas de unidades habitacionais ou compostas de espaços comerciais e de serviços. Em decorrência da omissão do poder público, que praticamente tem cedido seu papel de condutor no processo de ordenamento do espaço urbano ao setor imobiliário, o processo de adensamento urbano, com exacerbação na verticalização das edificações, é um fator que vem somar-se para agravar tais problemas.

Colocados os problemas relacionados com a incapacidade e saturação das infraestruturas e serviços urbanos instalados, outros aspectos de natureza menos palpável e que dizem respeito aos valores tangíveis e intangíveis que compõem a paisagem cultural são dignos de nota. A questão da renovação urbana, que leva à discussão sobre a inserção do novo em trechos já edificados do tecido urbano e, conseqüentemente, do diálogo entre o novo e o antigo, recai ela também no contexto do debate que opõe cidade compacta à cidade espraiada. Sob esse aspecto, e no que diz respeito à alteração radical da escala dos edifícios, faz-se necessário atentar para determinados atributos do espaço urbano que garantam minimamente a inserção do elemento humano na nova paisagem. Para tanto, a infraestrutura necessária à circulação de pedestres e dos transportes não motorizados constitui uma forma de compensar a desproporção e a estranheza causada pelo gigantismo do ambiente diante do elemento humano.

Diante das questões acima expostas, alguns princípios de ordenamento do espaço impõem-se como é o caso do descortino das visadas ao longo do tecido urbano cuja finalidade é a de preservação da paisagem. Do mesmo modo, é essencial que o desenho urbano aplicado às novas áreas busque a continuidade dos espaços públicos abertos, por meio de um tratamento abrangente dos eixos constituídos por espaços verdes, de modo a assegurar a integração urbana, neutralizando a segregação dos espaços e criando condições para uma cidade mais humana e acolhedora.

Palavras-chave: Verticalização, Cidades compactas, Mobilidade urbana

CIDADES COMPACTAS, VERDES E DE QUALIDADE DE VIDA

Edson Leite Ribeiro, José Augusto Ribeiro da Silveira

Resumo

No contexto contemporâneo, onde a dispersão (*sprawl*) e a fragmentação urbana se disseminam, afetando inclusive algumas cidades europeias, tradicionalmente mais compactas e densas, o paradigma da cidade compacta pode vir a se apresentar como

alternativa viável, embora não lhe faltem críticos. Este estudo analisa vantagens e desvantagens do modelo compacto, em relação à proposição americana do smart growth. A pesquisa objetivou examinar os dois modelos, através de uma comparação dos impactos urbanos sobre a natureza, incluindo o consumo energético, de espaços naturais e sobre a qualidade de vida da população, utilizando-se de vários indicadores espaciais, urbanísticos e indicadores de qualidade de vida da população. Como metodologia, partiu-se de algumas hipóteses construídas a partir da teoria existente e adotou-se alguns modelos de índices de compactação urbana utilizados internacionalmente e, através de simulações, chegou-se a conclusões referentes à disponibilidade e acessibilidades a elementos qualitativos urbanos, bem como à simulação de sua percepção por parte da comunidade. Como resultado, verificou-se que, embora em alguns casos, os indicadores quanti-qualitativos de um modelo mais expansivo pareçam melhores, pela quantidade disponibilizada (áreas verdes, por exemplo), por outro lado, a sua efetiva utilização ocorre melhor e mais eficientemente em cidades mais compactas, seja pela melhor distribuição espacial e acessibilidade, seja pelo dimensionamento mais apropriado, o que torna o seu potencial de utilização mais otimizado. Os resultados permitem desmistificar os argumentos de uma suposta qualidade ambiental e disponibilidade real em uma estruturação mais extensiva, oferecendo respostas objetivas à escolha de princípios de desenho urbano mais sintético e verde.

Palavras-chave: Cidades compactas, Expansão urbana, Qualidade de vida.

RELAÇÃO ENTRE O MODAL DE DESLOCAMENTO A PÉ E A INFRAESTRUTURA DE CIRCULAÇÃO NA ÁREA CENTRAL DO RECIFE

Nivaldo Gerônimo da Silva

Resumo

A questão do transporte urbano no Brasil vem sendo tratada de maneira contraditória, particularmente no que se refere à mobilidade urbana sustentável. Apesar de a questão da mobilidade urbana vir sendo amplamente discutida nas diversas cidades brasileiras, observa-se que o transporte não motorizado ainda está na contramão das propostas e ações governamentais, uma vez que os resultados dos planos e projetos não condizem com a realidade dos deslocamentos não motorizados, sobretudo a pé. Tendo em vista o percentual que o andar a pé representa no total das viagens, nas médias e grandes cidades brasileiras, esse modal tem uma relevância significativa no contexto do espaço urbano. Dentro desse raciocínio, ao deslocamento a pé cabe um tratamento prioritário uma vez que se enquadra no contexto dos transportes sustentáveis. A questão torna-se mais complexa quando se leva em conta a má qualidade e falta de conservação dos canteiros centrais, passeios e calçadas que constituem comumente as vias utilizadas pelos pedestres. Além disso, há o agravante do mobiliário urbano que é disposto irregularmente ao longo das vias. Sendo assim, o presente trabalho tem como objetivo aprofundar o debate sobre essa contradição, tomando como objeto de estudo o núcleo central do Recife, de modo a contribuir para uma melhor mobilidade urbana, sustentável e compatível com os meios acessíveis à população.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, deslocamento a pé, transportes sustentáveis.

UMA CONTRIBUIÇÃO AOS ESTUDOS DE REQUALIFICAÇÃO DE CORREDORES VIÁRIOS INTRAURBANOS

Alexandre Augusto B. da C. Castro, José Augusto Ribeiro da Silveira

Resumo

A partir das primeiras décadas do século XX, a cidade de João Pessoa passou por mudanças significativas, em relação a aspectos do seu tecido urbano, no que se refere aos planos urbanísticos de ordenamento, embelezamento e circulação na cidade, especialmente com a abertura de novas vias. A principal delas, a Avenida Presidente Epitácio Pessoa, imaginada nesse contexto, foi a primeira via a ligar a área central à orla marítima, viabilizando o crescimento da urbe em direção ao leste e sul. Atualmente, um dos principais eixos comerciais estruturadores, o corredor desempenha um papel de ponto nodal entre vários lugares da cidade, escoando um considerável fluxo de mercadorias e pessoas. Contudo, seu sistema viário tende a não comportar as necessidades atuais eficientemente, comprometendo sua funcionalidade e gerando impactos na cidade, como um todo. O objetivo do presente artigo é apresentar, com base em boas práticas da acessibilidade, uma contribuição para minimizar os problemas encontrados, através de ideias urbanísticas, de modo a alcançar uma proposta que melhor integre os espaços e os modos de locomoção, de maneira mais humanizada e inteligível.

Palavras-chave: Requalificação urbana, Integração, Acessibilidade urbana.

DO DISCURSO À PRÁTICA: A MOBILIDADE URBANA E SEU CONTEXTO SOCIOPOLÍTICO. CONTRADIÇÕES E LACUNAS ENTRE A ELABORAÇÃO E EXECUÇÃO DO PLANEJAMENTO DAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE NAS CIDADES BRASILEIRAS

Nivaldo Gerônimo da Silva

Resumo

Em pouco mais de seis décadas, o debate em torno do conceito de mobilidade urbana têm adquirido uma complexidade acentuada, dada a multiplicidade de variáveis que nela passam a interferir, tornando-as passíveis de uma discussão que vai muito além do campo teórico. Na atualidade, o ângulo de discussão do tema direciona-se a dois aspectos: a) aquele concernente à relevância que é intrínseca ao espaço urbano; e b) aquele relativo à amplitude que relaciona-se ao viés histórico a partir do momento em que o termo ganha ênfase; ao viés econômico no que se refere à produção interna do país; ao viés ambiental principalmente a partir de grandes conferências mundiais sobre o meio ambiente; ao viés social no atendimento inclusivo e essencial à população; e por fim um viés político, no tocante as tomadas de decisões. No que se refere ao primeiro, a abordagem na qual se insere o conceito de mobilidade confere um alargamento da aplicação do termo. Quanto ao segundo, no caso brasileiro, o debate está associado ao contexto que se define a partir da década de 1950, quando se observa o crescimento acentuado das capitais brasileiras. Assim, o trabalho procura questionar as formas de planejamento urbano voltadas para os transportes nas

últimas décadas, focando as lacunas entre a mobilidade urbana e as políticas públicas. Procurar-se-á investigar essa problemática, tomando como estudo de caso a Região Metropolitana do Recife (RMR), através de uma metodologia comparativa entre o discurso teórico e a prática evidenciada nos diversos modais de deslocamentos.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, políticas de transporte, planejamento urbano