iário de Obra reas vazias s

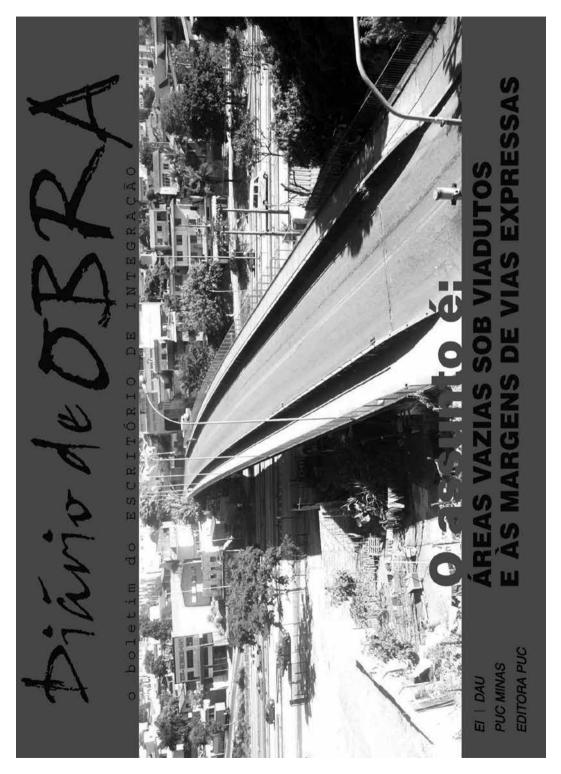
O Diário de Obra nº1 - o Boletim do Escritório de Integração. O assunto é: viadutos urbanos foi elaborado em 2005. Ele é o principal produto do projeto de pesquisa intitulado "Uso e apropriação de áreas urbanas residuais: perspectivas de reabilitação físico-ambiental", desenvolvido entre agosto de 2004 e agosto de 2005, sob orientação da Profa. Alícia Duarte Penna, com a colaboração da Profa, Margarete Maria de Araújo Silva, tendo como bolsistas pelo Fundo de Incentivo à Pesquisa os então alunos do Curso de Arquitetura e Urbanismo José Mário Barbosa Alves e Marina Beatriz Tello de Oliveira.

A pretensão era de que o Diário de Obra fosse uma publicação periódica, somando-se a outras iniciativas de distribuição do conhecimento construído e acumulado no El, como o é o Curso de Formação de Mão-de-Obra e tanto quanto o são os projetos participativos e auto-gestionários ali desenvolvidos. Foi então concebido como uma cartilha, destinada não só aos profissionais e futuros profissionais da Arquitetura e do Urbanismo, mas também aos senhores administradores da cidade, senhores técnicos e políticos que trabalham pela cidade, senhores operários que constróem a cidade, senhores empresários que investem na cidade, senhores e senhoras, rapazes e moças, meninos e meninas que vivem na cidade, e, naquele primeiro número, que resultou ser o único, especificamente a todos os que pensam que as grandes obras viárias - vias expressas, viadutos, trincheiras, linhas verdes, vermelhas ou amarelas- são uma solução para o trânsito da cidade e que a ocupação das áreas vazias - que sobram quando grandes obras viárias são construídas - pela população que não tem casa, nem trabalho, são um problema para a cidade. Foram essas as razões que levaram o El a tomar como seu objeto a ocupação sob viadutos urbanos e, como seu interlocutor, o morador dessas áreas, numa iniciativa contrária às restrições impostas pela tradição do campo de atuação do arquiteto-urbanista e pela cadeia produtiva da habitação e da cidade no Brasil.

A concepção e a redação são da Profa. Alicia Duarte Penna; o projeto gráfico, de Lúcia Serrano; as ilustrações, de Alfio Conti (então professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo), Fernanda Fernandes (arquiteta-urbanista formada pela PUC Minas) e Marcos Franchini (então aluno do Curso de Arquitetura e Urbanismo).

Alícia Duarte Penna

Aquiteta, escritora e tradutora, mestre e doutora em Geografia Urbana, pelo IGC UFMG, professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da PU<u>C Minas</u>







Essas palauras foram escritas PARA

os senhores administradores da cidade
os senhores técnicos e políticos que trabalham pela cidade
os senhores operários que constróem a cidade
os senhores e as senhoras,
os senhores e as moças,
os rapazes e as meninas
que vivem na cidade

Essas palarras foram escritas
POR

ESCRITÓRIO DE INTEGRAÇÃO DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO PUC MINAS | EDITORA PUC



ESSAS PALAVRAS FORAM ESCRITAS PARA

TODOS OS QUE PENSAM

que grandes obras viárias vias expressas, viadutos, trincheiras, "linhas" verdes, vermelhas ou amarelas são uma solução para o trânsito da cidade

TODOS OS QUE PENSAM

que a ocupação das grandes áreas vazias que sobram quando grandes obras viárias são construídas,pela população que não tem casa, nem trabalho,é um problema para a cidade

ESSAS PALAVRAS FORAM ESCRITAS

QUEM PENSA

que as grandes obras viárias são um problema para o trânsito da cidade

QUEM PENSA

que a ocupação das grandes áreas vazias que sobram quando grandes obras viárias são construídas, pela população que não tem casa, nem trabalho,é uma solução para a cidade



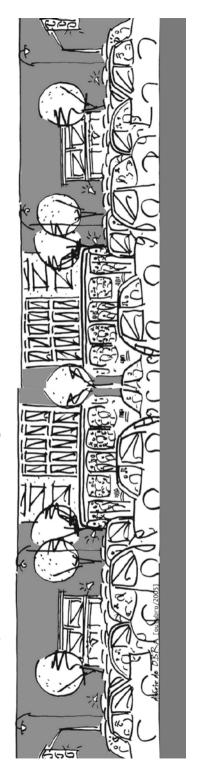


Por que as grandes obras viárias são problema para o trânsito da cidade

• problema de trânsito nas grandes cidades no Brasil é provocado principalmente pelo fato de haver muito mais carros do que ônibus e metrôs circulando.

composto pelas suas vias de circulação. Acontece que nas cidades no Brasil, a maior parte Sabemos que toda a população de uma cidade usa o seu sistema viário, que é o sistema da população é pobre e mora longe do centro, onde trabalha. É esta a população que usa o transporte coletivo, principalmente os ônibus, enquanto a população rica, que é a minoria que mora no centro ou nos condomínios fechados, usa o transporte privado, os carros.

disto: há muitos mais carros do que ônibus em circulação na cidade. Assim, o espaço de Moje, uma família de classe média não possui menos do que dois carros. Cada ônibus leva cerca de 60 pessoas; cada carro, às vezes uma só. O trânsito fica congestionado por causa circulação - o leito das ruas, avenidas, vias expressas, viadutos, trincheiras, "linhas" - é quase todo ocupado por uma minoria da população, a que é usuária do carro. É o carro que faz o ônibus andar devagar, e não o contrário.



Se o problema é o excesso de carros, qual é a solução?



Alargar ou construir mais vias, e viadutos ou trincheiras para que elas se cruzem, não é a solução, porque esses serão sempre mais utilizados pelos carros, ficando logo congestionados.

Mesmo em Los Angeles, cidade americana em que as vias são muito largas, com até seis pistas em cada mão de direção, há congestionamentos, porque há carros demais, já que lá o mais comum é cada carro carregar uma pessoa.

G

Hitrio de OBRA [novembro/2005]

ao investir recursos nessas grandes obras viárias, que beneficiam apenas a minoria usuária do transporte privado, o governo deixa de investir na ampliação e na melhoria do sistema de transporte coletivo, que Alargar ou construir mais vias, e viadutos ou trincheiras para que elas se cruzem, não é a solução, porque, beneficia a maioria da população.

A solução para o trânsito na cidade está no transporte coletivo, porque ele leva muito mais passageiros ocupando muito menos espaço nas vias.

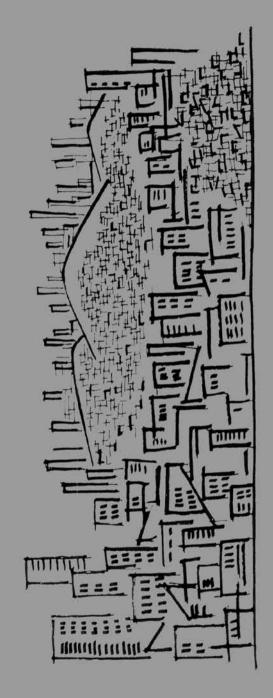
mentos, maior rapidez nos deslocamentos, e uma distribuição mais justa do espaço de circulação. Assim, ruas de ser ocupadas pela minoria da população - a que tem acesso ao carro - e passariam Com a mesma quantía de recursos investidos nessas grandes obras viárias, que são caríssimas e não resolvem coisa alguma, teriamos mais linhas de metrô, uma maior integração entre metrô e ônibus, menos congestionae avenidas deixariam ser de todos.



9

Airio de OBRA [novembro/2005]





Sabemos que o Brasil é o país da desigualdade: poucos são muito ricos e muitos são muito pobres.

Assim também é a cidade brasileira:

parques e praças, teatros e cinemas, comércio e serviços -, muitos são os que moram nas periferias e nas favelas - onde não há nada disso -, e outros tantos não têm sequer poucos são os que moram nos centros - onde há água, esgoto, energia elétrica, escolas, hospitais, a "população de rua" ou os "sem-teto"



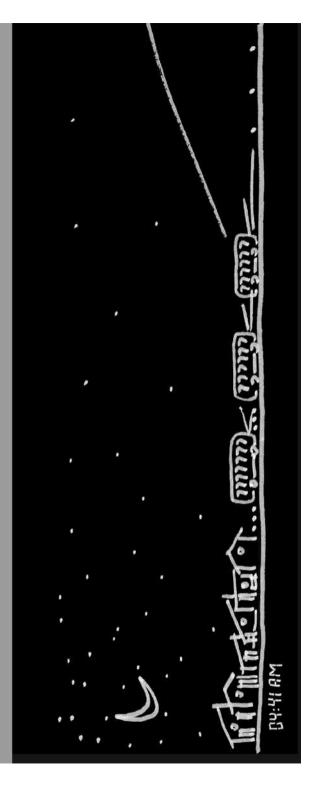
Hikrio de OBRA [novembro/2005]

🗛s favelas existem incrustadas nos centros não só porque a pobreza existe, mas porque quem é pobre precisa estar próximo de quem é rico, para sobreviver.

no custo das passagens, no tempo gasto e no desgaste físico de quem todos os dias vai de oferecem: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura, comércio, serviços. Morar longe dos centros, para quem é pobre, significa ficar mais pobre ainda. Para entender isso basta pensar Morar longe dos centros, para quem é pobre, significa morar longe de tudo o que os centros uma ponta a outra da cidade.

emprego exigirem que o candidato use apenas um vale-transporte para chegar até o local de Para quem emprega essas pessoas, há também um custo alto. Hoje é comum os anúncios de trabalho. Morar longe dos centros, para quem é pobre, significa ficar sempre pobre.

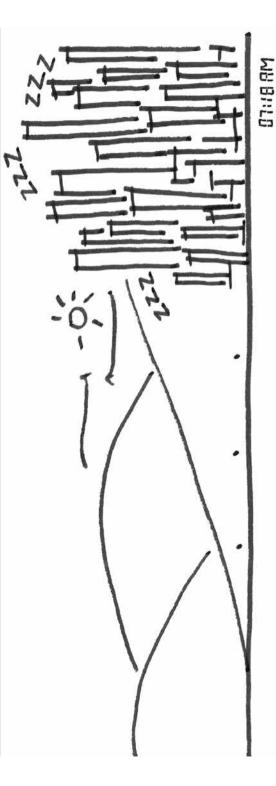
E, para a cidade, há um custo altíssimo: basta pensar o que seria de Belo Horizonte se ricos



e pobres, se trabalho e mão-de-obra fossem completamente apartados.

ela está em busca da vantagem que a localização central oferece para quem não pode pagar nem Mais do que uma ótima localização, essas áreas ainda oferecem outras vantagens para quem Quando a população de rua instala-se nas áreas vazias sob viadutos ou às margens de vias expressas, mesmo uma passagem de ônibus: morar, trabalhar, estudar e tratar de saúde no mesmo lugar. não tem terra, nem teto, nem trabalho.

Em segundo lugar, a terra, ali, é muita, pois, como sabemos, os viadutos e as vias Em primeiro lugar, porque são centrais, essas áreas possuem a infra-estrutura - água, esgoto, energia elétrica - que poucas áreas na cidade possuem, mas da qual todos necessitam. que cruzam são imensos e geram imensas áreas vazias.



85

cara, significa espaço para morar e trabalhar. Grande parte dos moradores de viadutos plantam e criam animais para transporte de carga: é da terra que eles tiram o seu ganha-pão, como verdureiros e carroceiros. Muitos também trabalham com reciclagem de lixo, usando a terra como lugar de depósito para o material que catam. Além disso, as hortas e criações lhes Muito espaço, para quem não tem condição de morar nas favelas centrais, onde a terra já dão o que comer, sem que seja preciso comprar verduras, ovos, e até mesmo carne.

bem para o plantio de hortas e a criação de animais, e também para a construção de casas Em terceiro lugar, a terra sob os viadutos e às margens das vias expressas é plana, servindo com fundações mais simples e mais baratas. Em quarto lugar, a estrutura dos viadutos protege das chuvas, do sol, e dos ventos, barateando ainda mais o custo de construção das casas, que não precisam ter coberturas muito fechadas.



Viaduto Silva Lobo



viaduto Silva Lobo



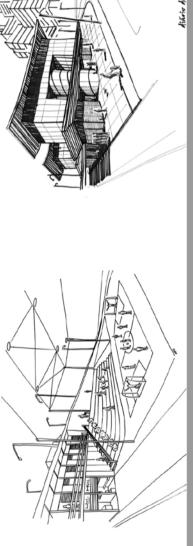
Mas não há riscos em morar e trabalhar sob os viadutos?

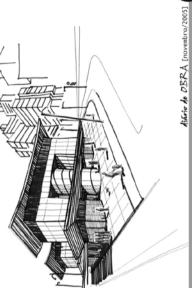
Muita gente, inclusive os que elaboram as leis para a construção e o funcionamento da cidade, pensa que há riscos em morar e trabalhar sob os viadutos por ser grande, ali, a possibilidade de acidentes com queda de veículos.

a Física, ciência que estuda o movimento, a tendência é os veículos serem projetados para longe em linha Ora, a possibilidade de os veículos atingirem quem está debaixo dos viadutos é mínima, pois, como ensina reta, e não fazerem uma curva para baixo!

com as quais devemos nos preocupar igualmente -, basta colocar barreiras de proteção nas bordas dos avenidas e rodovias da cidade, para que não ocorram acidentes, inclusive, como já sabemos, diminuir o número Além do mais, para evitar que os veículos despenquem, machucando também quem está dentro deles - pessoas viadutos. Isto, sem contar tudo o mais que deve ser feito, nos viadutos, mas também em todas as ruas, de carros em circulação.

mora e trabalha sob os viadutos ou às margens das vias expressas. Ora, árvores e arbustos, quando escolhidos e plantados adequadamente, podem proteger muito bem da poluição do ar e da poluição sonora essas áreas, tanto quanto outras áreas da cidade, onde também há um excesso de carros e uma falta de controle dos gases Muita gente pensa também que o barulho, a poeira e a fumaça dos veículos pode prejudicar a saúde de quem tóxicos e dos sons emitidos pelos veículos.







E não há riscos para a vizinhança?

balham sob viadutos ou às margens de vias expressas uns sobre os outros é muito mais fácil. Assim, quando abrigam essas comunidades, viadutos ou margens de vias expressas não são bons esconderijos para os Muita gente pensa que as pessoas que moram e trasão perigosas. A verdade, porém, é que as comunidades que se formam nessas áreas são pequenas, constituídas Sabemos que em uma comunidade pequena a vigilância de poucas famílias e famílias de poucos membros. marginais e para o tráfico de drogas.

moradores de viadutos circulam tranqüilamente pela Pelo contrário, essas pequenas comunidades, formadas por pessoas que buscam ali a sobrevivência - e não a delinqüência -, costumam relacionar-se muito bem passam por suas casas sem medo algum, conhecem todos pelos nomes, e ainda são fregueses dos que vendem pequenos animais e verduras. Da mesma forma, os vizinhança, coletando material reciclável, ajudando com seus vizinhos, que são de fato seus vizinhos, o serviço público de limpeza urbana. Os vizinhos da comunidade do Viaduto Silva Lobo, na Via Expressa Leste-Oeste em Belo Horizonte, chegaram a fazer um abaixo-assinado pedindo à Prefeitura Municipal que não retirasse dali os moradores. E isto ocorreu não só porque não viam os moradores como

uma ameaça, mas também porque se sentiam protegidos com a sua presença debaixo do viaduto.

viadutos ou às margens de vias expressas quando movimentada dia e noite, como são as áreas sob estão habitadas, traz segurança. Uma área deserta, sem vigilância, como são as áreas sob viadutos ou às margens de vias expressas quando estão vazias, traz Uma área em que moradia e trabalho se misturam, insegurança, e perigo.







sobram das grandes obras viárias, não é ruim para a cidade que Se é bom para a população de rua ocupar as áreas que essas áreas sejam ocupadas pela população de rua?

Vejamos as opções que a cidade tem:

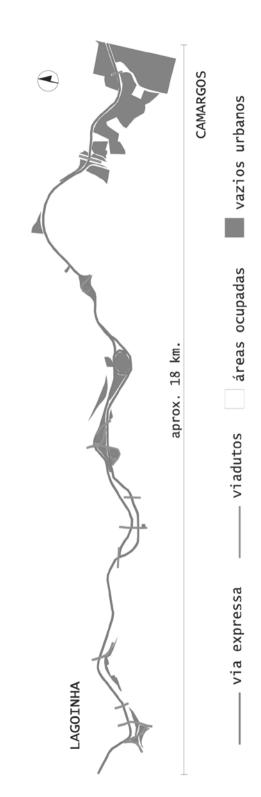
1. AS ÁREAS QUE SOBRAM DAS GRANDES OBRAS VIÁRIAS PERMANECEM VAZIAS.

Numa cidade em que os terrenos centrais e com infra-estrutura são tão raros, não utilizar toda essa terra Se isso acontece, a terra extensa e plana, e a infra-estrutura ali instalada, permanecerão sem utilização. seria um desperdício. Desperdiçar terra e infra-estrutura nos centros significa desperdiçar os recursos públicos investidos nessas áreas, que são recursos que saem do bolso de toda a população da cidade por meio dos impostos.

periferias. Para entender isso, basta pensar como a nossa cidade seria menor, como seria mais barato construí-la e mantê-la, e como ela poderia ser melhor para todos, se todas as áreas vazias, os lotes vagos Desperdiçar terra e infra-estrutura significa aumentar ainda mais a cidade, e afastar ainda mais as e as edificações desocupadas, que existem em grande quantidade, fossem habitados.



para abrigar cerca de 15mil familias, ou sessenta mil pessoas. A população de rua Bairro Camargos, há cerca de 415.000 m² de área desocupada, terra suficiente Na Via Expressa Leste-Deste em Belo Horizoute, eutre o Bairro Lagoiuha e o em Belo Horizoute é estimada em 60.000 pessoas.



Se a terra, a infra-estrutura e as edificações centrais são desperdiçadas, a população pobre somente pode se localizar em áreas muito, muito distantes do centro, e assim, fica sempre e cada vez mais pobre.

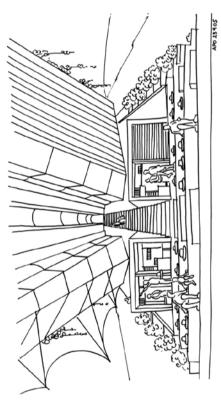
Se isso acontece, as áreas sob viadutos e às margens de vias expressas permanecem como terra-de-ninguém, um lugar deserto e escuro onde tudo pode acontecer.



2. AS ÁREAS QUE SOBRAM DAS GRANDES OBRAS VIÁRIAS SÃO OCUPADAS PELA POPULAÇÃO DE RUA.

periferias cada vez mais distantes e mais desprovidas de tudo, mas tem uma distribuição melhor e mais justa Se isso acontece, a cidade não desperdiça terrenos centrais providos de infra-estrutura, e não produz das suas terras, sendo também mais justa com a sua população, que é, como sabemos, em sua maioria, pobre. Se isso acontece, a cidade promove uma mistura de pobres e ricos nos espaços centrais, o que é bom para todos. Ainda que seja inaceitável a desigualdade entre pobres e ricos no Brasil, sabemos que tanto quanto o pobre precisa do rico para sobreviver, pois é o rico que oferece trabalho, o rico precisa do pobre para lucrar, pois é o pobre que oferece mão-de-obra. Além disso, separar pobres e ricos no espaço significa esconder de um o outro, o que é o mesmo que esconder a desigualdade, e não lutar contra ela. Se isso acontece, a cidade não precisará crescer ainda mais, os deslocamentos entre centros e periferias não serão maiores, e não ficará tão caro para o governo e para o povo levar infra-estrutura até as áreas periféricas.

É claro que só a ocupação das áreas vazias sob viadutos e às margens de vias expressas pela população de rua não resolve de uma vez por todas essas questões. O importante, porém, é que a ocupação dessas áreas faça parte de uma estratégia mais ampla de não desperdiçar os terrenos, a infra-estrutura, e as edificações centrais, e de redistribui-los para a população que hoje não tem acesso a eles porque é pobre.



Mas ter áreas no centro ocupadas pela população de rua não enfeia o centro?









Viaduto Silva Lobo

Viaduto João Pinheiro

Viaduto Delta

servadas pelo poder público, virando matagais, depósitos de lixo e entulho, ficando muito mais feias do Quando as áreas que sobram das grandes obras viárias são mantidas vazias, elas não são tratadas, nem conque quando são ocupadas.

🗛o contrário, as áreas sob viadutos e às margens das vias expressas são tratadas e conservadas pela população de rua, que, como já sabemos, faz dali o seu lugar de trabalho e moradia.

e das edificações pobres na cidade vem muito menos do fato de o pobre não ter recursos, e muito mais do fato de o pobre não saber construir coisas belas com poucos recursos. O mesmo acontece com quem é rico, e Muita gente pensa que tudo o que é barato, é feio. O que essas pessoas não sabem é que a feiúra dos lugares pode gastar muito, mas nem sempre sabe construir. Nem tudo o que custa caro, é bonito.

embelezem a cidade, é preciso, em primeiro lugar, que a população de rua aprenda a construir ou seja Para que as áreas sob viadutos e às margens de vias expressas sejam ocupadas pela população de rua e ainda ajudada por quem sabe fazê-lo.

Para isso, as escolas de Arquitetura e Urbanismo da cidade podem oferecer cursos para essa população, ensinando-lhe não só a usar material de construção barato - e hoje há inclusive muitos tipos alternativos de



As escolas de Arquitetura e Urbanismo da cidade podem ainda oferecer à população de rua o serviço

gratuito de elaboração de projetos arquitetônicos e urbanos e de acompanhamento de obra.

Os recursos para essas atividades podem vir do poder público, da iniciativa privada e de organizações nargens de vias expressas, por exemplo, podem investir recursos na execução dos projetos, tal como hoje

Em troca, seus estabelecimentos seriam valorizados pela proximidade de uma área tratada e bonita, e suas

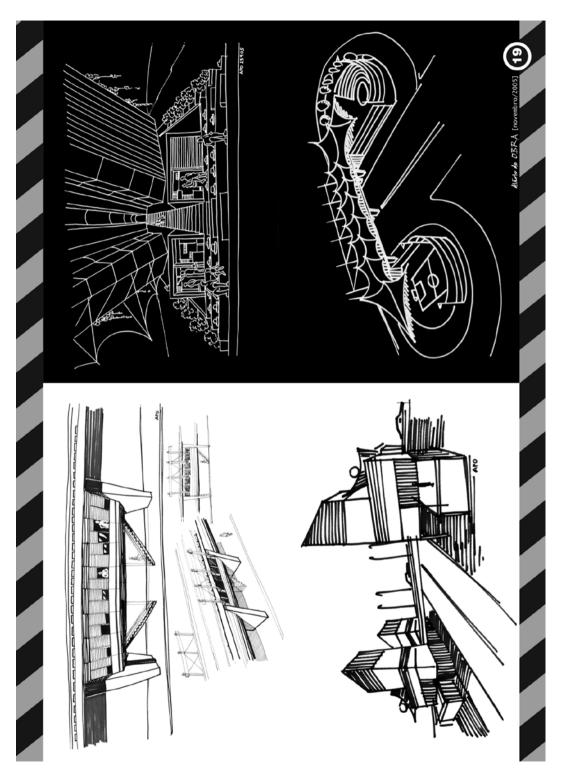
Para que as áreas sob viadutos e às margens de vias expressas mantenham-se bonitas, porém, é preciso

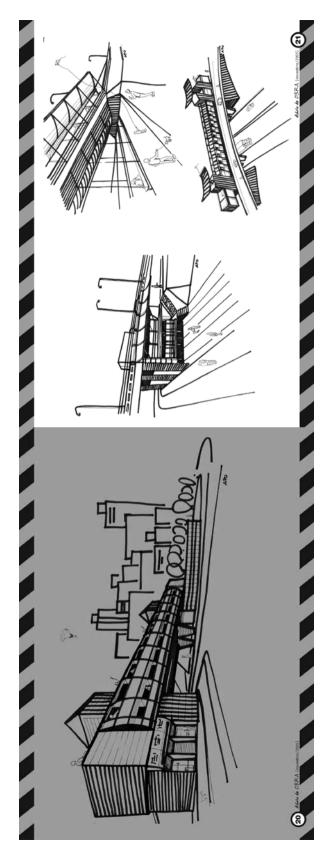
Como já sabemos, a localização dessas áreas é central, o que significa que próximo a elas há muitos

Empresas locais poderiam ainda empregar os moradores, reduzindo os gastos com transporte, contribuindo seu local de moradia e da cidade.

sadas, recebendo em troca trabalho e investimentos necessários para fazer das áreas sob viadutos e às margens Quanto à terra, que é de propriedade pública na maioria das vezes, esta continuaria a ser pública.







EXPEDIENTE

(Planejamento e Desenvolvimento Institucional), Profa. Maria Inês Martins (Graduação), Prof. João Francisco de Abreu (Pesquisa e Pós-(Extensão), Prof. Paulo Sérgio Gontijo do Carmo (Gestão Financeira), Rômulo Albertini Rigueira (Infra-estrutura), Prof. Chefia de Gabinete da Reitoria: Prof. Osvaldo Rocha Tôrres Sérgio de Morais Hanriot (Logística) e Prof. Alexandre Vice-reitor: Prof. Pe. Joaquim Giovani Mol Guimarães Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais Graduação), Profa. Vera Maria Neves Victer Assessor especial: Prof. José Tarcísio Amorim Pró-Reitores: Prof. Carlos Francisco Gomes Reitor: Prof. Eustáquio Afonso Araújo

Secretaria de Comunicação: Mário Lara Leite Secretaria Geral: Flávio Augusto Barros Guimarães (Recursos Humanos)

Secretaria de Ação Comunitária: José Chequer Neto

Editora PUC MINAS

Comissão Editorial: Ângela Vaz Leão (PUC MINAS); Graça Paulino (UFMG); José Newton Garcia de Araújo (PUC MINAS); Lucília Neves (PUC MINAS); Maria Nazareth Soares Fonseca - Presidente (PUC WINAS); Maria Zilda Cury (UFMG); Oswaldo Bueno Amorim Filho Diretora: Maria Nazareth Soares Fonseca (PUC MINAS)

Conselho Editorial: Pe. Alberto Antoniazzi (PUC MINAS); Antônio Chile); Evando Mirra de Paula e Silva (UFMG); Gonçalo Byrne (Portugal); José Salomão Amorim (UnB); José Viriato Coelho Lepecki (Univ. de Lisboa); Philippe Remy Bernard Devloo Cota Marçal (PUC MINAS); Benjamim Abdalla (USP); Carlos Reis (Univ. de Coimbra); Dídima Olave Farias (Univ. Del Bío Bíovargas (UFPR); Kabengele Munanga (USP); Lélia Parreira Duarte (PUC MINAS); Leonardo Barci Castriota (UFMG); Maria Lúcia (Unicamp); Regina Leite Garcia (UFF); Rita Chaves (USP); Sylvio Bandeira de Mello (UFBA)

Coordenação Editorial: Cláudia Teles de Menezes Teixeira

Departamento de Arquitetura e Urbanismo Conselho Técnico-administrativo: Cláudio Listher Marques Bahia Roberto Eustaáquio dos Santos Leonardo de Araújo Pereira

Coordenação do Escritório de Integração: Margarete Maria de Araújo Silva

Concepção e redação:

Alicia Duarte Penna (professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo)

Projeto gráfico e editoração: úcia Raquel Serrano

rlustrações:

Rezende

Fernanda Fernandes(arquiteta-urbanista formada pela PUC MINAS) Marcos Franchini (aluno do Curso de Arquitetura e Urbanismo) Alfio Conti (professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo)

Fotografias: Escritório de Integração

Estagiários: José Mário Barbosa Alves e Marina Beatri Oliveira (alunos do Curso de Arquitetura e Urbanismo)

Pontificia Integração O Diário de Obra é uma publicação do Escritório de do Departamento de Arquitetura e Urbanismo universidade Católica de Minas Gerais.

Endereço para correspondência:

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais Departamento de Arquitetura e Urbanismo Escritório de Integração

Coração Eucarístico - 30535-610 - Belo Horizonte - Minas Gerais Avenida Dom José Gaspar, 500 - Prédio 47 - 2º andar Tel.: (31) 3319 4154 Fax: (31) 3319 4501 E-mail: integra@pucminas.br











