

SP 30 /04/81

NT 068/81

Aspectos de um Experiência em Planejamento Urbano

Eng.º Humberto Moreira Pullin

A presente Nota Técnica é o resultado da visita realizada pelo autor na ocasião em que realizava estágio nesta Companhia, à cidade de Curitiba (Paraná) e ao órgão encarregado de seu planejamento. Oferece uma visão da experiência vivida por aquela cidade em decorrência do Plano Diretor criado para seu desenvolvimento, bem como a viabilidade de que em outros centros urbanos, como São Paulo, venha ser possível desenvolver trabalho semelhante.

A população de São Paulo chega hoje a 8,7 milhões de habitantes de acordo com a estimativa do Departamento de Estatística do Governo do Estado. E calcula-se que em 1985, 70 % da população do Brasil estará vivendo em meios urbanos.

O crescimento rápido e desordenado deteriora a qualidade de vida, agride o meio natural e a paisagem urbana. Poderemos ter uma visão mais otimista quanto ao futuro dos aglomerados urbanos se pudermos orientar o seu destino, encontrando uma fórmula prática possível para que cada caso atinja seu objetivo. Podemos reconciliar a cidade com a natureza se for encontrada a forma adequada de planejamento urbano, tendo o homem como finalidade. Podemos facilitar-lhe o desempenho e prover-lhe o conforto, o prazer e o acesso a todos os elementos que compõem a cidade.

Curitiba conta com uma população em torno de um milhão de habitantes e a experiência mostrou que existe uma idéia do que se quer da cidade. Idéia esta, criada pelo Plano Diretor elaborado para o modelo em questão, levando-se em conta as necessidades e prioridades de um desenvolvimento. Cada chefe do Poder Executivo que assume o cargo tem o Plano Diretor à sua disposição com um leque variado de opções. Estabeleceu-se como principais diretrizes básicas que passaram a vigorar a partir de 1970:

- Descongestionamento da área central;
- Linearização da cidade;
- Expansão do setor de serviços;
- Contenção da população dentro de seus limites físicos e territoriais;
- Criação de uma infra-estrutura econômica.

Este Plano Diretor estabelece desde o traçado do sistema viário e suas características, a lei de zoneamento da cidade, o transporte de massa e saneamento, até o tipo de árvore a ser plantada. E, ao lado desse Plano Diretor, foi criado o IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, único órgão planejador da cidade, com função de colocar esse plano em prática.

Curitiba se desenvolve ao longo de eixos estruturais que cortam a cidade de norte a sul. Nesses eixos foram construídas canaletas para a circulação livre dos coletivos e, nas laterais, pistas para o tráfego local. Em paralelo à via com canaletas, foram construídas vias expressas para o escoamento rápido dos veículos, ligando os bairros ao centro e interligando os setores estruturais, já que a cidade anteriormente se desenvolvia radialmente. Essas vias expressas atuam em binário, compondo, com a via que contém a canaleta, o setor especial estrutural.

Dessa forma conseguiu-se direcionar o desenvolvimento, provocando adensamento nas áreas desejadas. Para tanto aplicou-se uma política de uso do solo e levou-se para lugares escolhidos transportes de massa, equipamentos e serviços, conforme exposto nas figuras 1 e 2.

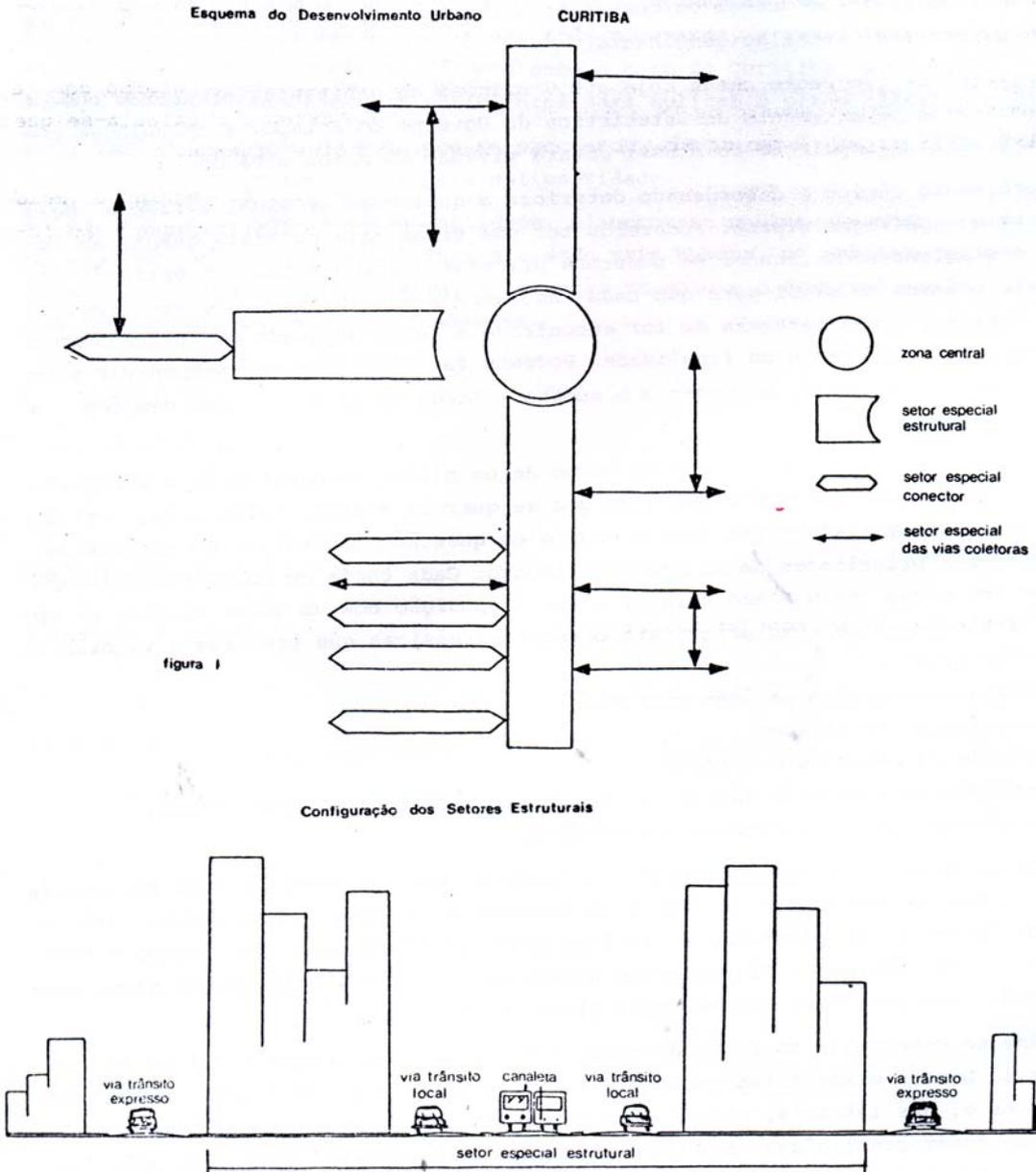


figura 1

Nos eixos, circulam em faixas exclusivas ônibus expressos, alimentados nos terminais por ônibus diretos que circulam bairro adentro, funcionando em sistema de integração. Esse sistema se apresenta eficaz em frequência, velocidade e conforto, pois são praticamente nulas as interferências do tráfego de veículos do restante do sistema viário, já que o horário dos ônibus é controlado por relógio de ponto dos terminais. Conforme for aumentando o adensamento populacional, controlado pela lei do zoneamento, mais será exigido dos transportes de massa, até que seja viável a construção de um pré metrô. Para isso seriam utilizadas as canaletas, onde hoje circulam os ônibus. Também linhas de ônibus seletivas, que circulam pela malha viária com veículos mais confortáveis e música ambiente, atendem os bairros, os setores especiais estruturais e o centro, visam incentivar o transporte público aos usuários de veículos particulares.

O controle dos principais cruzamentos semaforizados é feito pelo CTA (Controle de Tráfego Automático), onde se desenvolve o projeto Semco. Conta-se com 12 câmeras de televisão localizadas nos principais cruzamentos do centro, que oferecem a possibilidade de se visualizar, a qualquer instante, a situação de tráfego de veículos no cruzamento desejado. Essas câmeras são colocadas em pontos estratégicos, em postes próprios, sendo dotadas de controle remoto a partir de uma central com video-tape, executando movimento de 90° na vertical e 180° na horizontal.

No centro, cada vez mais, são criadas novas condições de locomoção para os mesmos. As ruas de lazer poderiam ser vistas como uma espécie de prolongamento do comércio, ampliação natural e homogênea, e como uma maneira rápida e econômica de resolver os problemas cada vez maiores, do tráfego de veículos no centro da cidade. Seja qual for a função original, as ruas de lazer criaram um novo espaço na cidade, o que provocou grandes alterações na forma de relacionamento entre o indivíduo e a cidade em que convive. Sem agressividade do tráfego de veículos, a zona central de Curitiba é hoje mais humana e corresponde às expectativas de uma vida urbana integrada.

Faz parte do Plano Diretor o saneamento básico. Ao invés de canalizar e retificar os córregos, parece ser mais eficaz impedir a ocupação das áreas ribeirinhas. Com isso, evita-se a poluição dos cursos d'água, liberam-se áreas para a recreação e previne-se as conseqüências de possíveis inundações. Juntamente é desenvolvido um plano de tratamento de esgotos.

A não orientação das cidades quanto ao seu destino, que se manifesta pela inexistência de objetivos urbanos expressos com clareza e simplicidade, nos leva ao gigantismo provocado pelo crescimento vegetativo e pelos contingentes populacionais deslocados de outras regiões. Em decorrência da concentração da posse da terra, modernização dos processos de produção ou simplesmente pela tentativa de buscar melhores condições de vida, força-se a ocupação de lugares cada vez mais distantes do centro tradicional.

Essa ocupação realizada sem uma lei de zoneamento eficiente e um planejamento urbano e de transportes inadequados, leva à destruição de áreas verdes e reservas ecológicas, deterioração do meio ambiente, péssima qualidade do ar; gerando um crescimento acelerado e desorientado, provocando a depredação do patrimônio natural e constituindo assim, as principais causas da degradação da qualidade de vida. A cidade desenvolvia-se de acordo com o plano clássico europeu de cidade radiocêntrica, valorizando muito a zona central. Esse modelo, entretanto, é eficiente quando é baixo o índice de motorização, quando há um sistema de transporte coletivo muito eficiente que atenda toda a demanda, e quando existe uma densidade demográfica homogênea. Não era esse o caso de Curitiba. Além disso, as verbas da prefeitura não eram suficientes para aplicar o plano clássico europeu.

Pelo tipo de ocupação do solo que se processou, chegou-se à conclusão de que o desenvolvimento urbano tendia para a linearidade. Então, fundamentando-se nessa realidade, elaborou-se o Plano Diretor, tendo como objetivo único e conciso tornar a cidade mais humana, um ambiente onde o tráfego de veículos, a malha viária, a ocupação do solo e o desenvolvimento natural não agredissem os seus habitantes.

Humberto Moreira Pullin

Assistente Técnico B - Métodos Operacionais