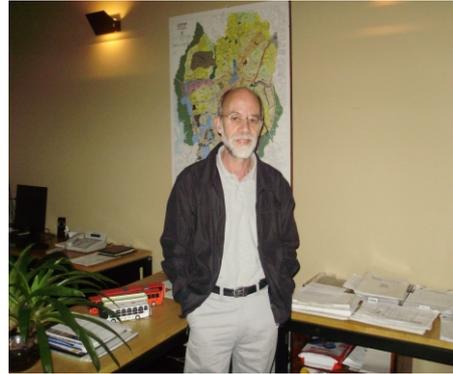


PLANEJAMENTO URBANO: O FUTURO DE CURITIBA

ENTREVISTA COM O ARQUITETO RICARDO ANTÔNIO DE ALMEIDA BINDO

APRESENTAÇÃO

A arquitetura nunca esteve apenas restrita às linhas e formas harmoniosas que causam forte efeito impressionante nos admiradores que param extasiados para contemplar uma edificação. A Capela Sistina, a Catedral de Notre Dame, o museu Guggenheim, o Palácio do Planalto pontificam dentre as muitas atenções do desenho arquitetônico em expressar um ponto de vista estético. As cidades também ocupam um papel fundamental no traçado destes profissionais. Elas devem se tornar humanas, habitáveis, como centros que favorecem a convivência, o bem estar, o prazer de estar em dado lugar, a integração entre os homens e destes com a natureza. E não é recente a preocupação com o planejamento urbano. Os espanhóis já organizavam suas cidades, no século XVI, em ruas, quadras e praças geometricamente desenhadas. Ricardo de Almeida Bindo é um destes profissionais atentos ao ofício de decodificar da vida humana nos grandes centros urbanos. Ele trabalha no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, pensando, discutindo, concebendo a cidade, junto com outros pares nas mesmas lides com o desenho e a acomodação do espaço físico. São pelo menos 30 anos tratando a matéria, propondo projetos e implementando melhores soluções. Nada melhor do que ouvir este ilustre cidadão para discorrer sobre Curitiba, uma capital ainda especial, por ter conseguido se prevenir, planejando melhor seu futuro que evitou ser rapidamente engolida pelas fábricas e o caos do crescimento vertiginoso e caótico que trouxe outras metrópoles.



Boa Leitura!



Professor José da Silveira Filho

(1) Painel Santa Cruz – O que é planejar uma cidade grande como Curitiba e com quais critérios isso é realizado?

Ricardo Bindo - Planejar uma cidade é em verdade buscar o bem estar de sua população. O princípio orientador é algo simples de compreender, contudo esse conceito é mais amplo e envolve a ideia de processo, de algo perene que nunca acaba, que se

transforma sempre, que exige soluções historicamente diferentes. Os problemas se modificam e surgem novas necessidades e o planejamento precisa estar atento aos desafios, antecipando dificuldades futuras. Atualmente, um dos gargalos está em como integrar a população da região metropolitana entre si e com Curitiba para facilitar a chegada ao trabalho em menor tempo hábil. O transporte não pode ocupar tempo demasiado na vida das pessoas. Isso é um

um critério significativo a ser levado em conta ao se conceber o planejamento urbano. Há dez anos atrás, levava-se aproximadamente 30 minutos para atravessar Curitiba através da BR, do Atuba até o Pinheirinho, em velocidade moderada. Isso agora mudou completamente.

O planejamento de Curitiba começou relativamente cedo. Em 1943, o arquiteto e urbanista francês Alfredo Agache entrega um plano urbanístico sob encomenda para a prefeitura. Traçaram-se as atuais grandes vias de deslocamento como raios que partem em fuga do centro para a periferia: a avenida Visconde de Guarapuava, a Sete de Setembro e a Marechal Floriano Peixoto. Estabeleceu-se o recuo de 5 metros a partir da divisa com o passeio para a construção do imóvel. Projetou-se a primeira Cidade Industrial, detrás da atual estação rododiferroviária, onde fica o bairro Rebouças. Lá se ergueram a Brahma, o Mate Real, a empresa de Fósforos Fiat Lux, a Mate Leão, Ceras Canário. Os critérios da época traziam como diretrizes a organização da cidade em setores específicos, pré-determinados a dada finalidade para evitar a dispersão geográfica e o concentrar o direcionamento das vias em grandes eixos de deslocamento de tal forma que Curitiba não crescesse caoticamente tal qual uma mancha de óleo que se espalha irregularmente e avança sem um claro sentido. As grandes vias orientam o crescimento e abreviam a ida de um ponto a outro com maior rapidez, perdendo-se o menos tempo. Mobilidade fácil é bem-estar.

(2) Painel Santa Cruz - Quais são os principais desafios ao planejamento desta cidade num horizonte de 25 anos?

Ricardo Bindo - Primeiro é preciso diagnosticar a situação presente de Curitiba. A cidade sofre com o intenso aumento demográfico. Somente a cidade de Curitiba atingiu 1.750.000 habitantes e a região metropolitana 1.300.000 habitantes. É preciso proporcionar transporte eficiente, equipamentos, saneamento, coleta de lixo, iluminação pública, esporte, lazer e organizar estas regiões de tal forma que seus residentes não precisem vir ao centro da capital, exceto por algo inadiável. Ao mesmo tempo, é necessário integrar as políticas de planejamento e conferir mobilidade de escoamento. Na periferia mora a população trabalhadora que aciona a cidade.

Em termos relativos a taxa de crescimento diminuiu, todavia em termos absolutos o crescimento permanece numericamente igual. A cada 10 anos Curitiba aumenta em 500 mil habitantes. A população aumentou, relativamente o percentual caiu, mas o número em si permanece quase inalterado. Este é o calcanhar de Aquiles da cidade, oferecer melhores condições de vida antes que o crescimento se apresente desordenado e daí torna-se extremamente complexo organizar qualquer ação.

(3) Painel Santa Cruz - Qual o melhor destino a ser dado às toneladas diárias de lixo produzidas pela população seja o orgânico ou o reciclado?

Ricardo Bindo – O lixo constitui transtorno terrível principalmente para as metrópoles. A intensa aglomeração urbana piora o ambiente por causa da quantidade extraordinária de detritos produzida diariamente. Há um número muito grande de pessoas compartilhando o mesmo espaço geográfico. O encaminhamento desta questão envolve diversas ações e requer a participação efetiva de todos os cidadãos. Em primeiro lugar, diminuir o volume de lixo. Quando se mora em casa, pode-se enterrar os restos orgânicos que se transformam em hortas e jardins desde que as pessoas desenvolvam esta mentalidade. Depois, quanto mais reciclagem houver, melhor é para a natureza e inclusive com grande potencial de geração de renda e economia de recursos naturais e energia. O ideal é que apenas 15% de lixo siga para aterros. E é um grave problema encontrar locais para receber o lixo. O lixo orgânico também pode ser fonte de energia renovável e não poluente com a instalação de usinas de aproveitamento. A separação do lixo é fundamental para melhorar a qualidade de vida urbana. Também é preciso destacar a importância dos carrinhos que promovem verdadeiras limpezas na cidade inteira e aproveitam toda a variedade de material reciclável. Enfim, essas atitudes não envolvem apenas o governo, exigem a participação popular consciente de que esse gesto contribui inclusive para a sobrevivência da espécie humana.

(4) Painel Santa Cruz - O tráfego urbano está se mostrando cada vez mais intenso e lento, retardando a chegada ao trabalho. São Paulo parece estar paralisada pelo congestionamento.

paralisada pelo congestionamento. Quais as novas concepções para se solucionar o problema em Curitiba?

Ricardo Bindo – Antes de mais nada é necessário compreender o peso da indústria automobilística. Ela possui uma importância central no próprio modelo de desenvolvimento brasileiro. Ocupa uma figura em pedestal. Essa concepção parece ultrapassada em função das circunstâncias da cidade grande. Essa visão coloca de lado o incentivo ao transporte público para conseguir deslocar as pessoas. A quantidade de automóveis se tornou tão assustadora que não é mais possível segregar o ônibus em avenidas exclusivas para ele circular. Assim, fica muito difícil colocar o ônibus como prioridade no transporte público. O metrô é uma excelente alternativa. O obstáculo reside no custo inicial que é bem elevado, mas ele fica permanentemente lá embaixo e se paga rapidamente. O custo do quilômetro construído são 150 milhões de dólares. Porém, possui alta durabilidade e o benefício é para frente. A questão é o seu financiamento e a capacidade do município em conseguir arcar com o custo. Normalmente, ele necessita ser subsidiado para a população ter acesso a transporte barato, pois construir o metrô com recursos próprios implicaria em tirar recursos de outros setores como saúde, educação, praças, moradia popular, coleta de lixo. O financiamento é para evitar esta restrição financeira que seria imposta à coletividade.

(5) Paineis Santa Cruz - Curitiba nos anos 50 não possuía nenhuma favela, segundo relato das pessoas mais idosas, hoje são quantas e por onde estão espalhadas? Por que houve um aumento tão grande de moradias precárias?

Ricardo Bindo – Vamos primeiro caracterizar o que são essas favelas. Elas são ocupações irregulares por pessoas em situação de baixo nível de rendimento em razão de trabalho pouco qualificado ou trabalho precário que define desemprego. No total em Curitiba, são 70 mil famílias que subsistem nessa condição, o que é um número muito longe do que se encontra em Rio de

Janeiro e São Paulo. Destas famílias, 10 mil vivem em regiões de risco, em áreas inóspitas, de preservação, o caso de fundos de vale. A etapa inicial é regularizar estes territórios e inclusive remover essas famílias destes locais e impedir que outras venham ali se instalar, o que envolve todo um trabalho de conscientização de moradores. Os casos merecem ser dos em separado conformes suas especificidades e diferenças. Quanto aos aumentos das favelas o motivo se deve ao próprio modelo industrial que atua como atrativo às populações expulsas do campo, seja pela concentração fundiária ou pela mecanização. Em Curitiba, este movimento foi mais suave em função da própria industrialização paranaense ter sido mais tardia. Mas, a preocupação é grande por parte do IPPUC dado o número de pessoas muito expressivo que aporta na região metropolitana a cada ano, em busca de melhores oportunidades de sobrevivência.

As pessoas migram para os lugares aonde supõem ter melhores condições de existir, então as ocupações irregulares se elevaram muito e a tal ponto que se fica muito difícil e cada vez mais complexo oportunizar melhores condições de habitação digna, além

da infraestrutura que deve acompanhar. Este problema está em aberto e depende inclusive da discussão dos modelos econômicos de desenvolvimento.

(6) Paineis Santa Cruz - A segurança pública se tornou um imperativo nos centros urbanos, como o planejamento urbano pode fazer algo para pelo menos diminuir a insegurança?

Ricardo Bindo – Segurança é um entendimento muito mais amplo. Não é propriamente de circunstância que envolve agressão física, o crime, o roubo, embora seja isso o que mais apareça. Quer dizer o cidadão quer atravessar a rua e ter uma faixa para pedestre. Ele desejar andar à noite e encontrar iluminação pública. Sair na rua e poder andar na calçada sem tropeçar e não na rua. Se for andar de bicicleta tiver a ciclovia apropriada. A rua ter a sinalização de trânsito regular. A rua for larga o bastante para a entrada e saída de uma ambulância, um carro de bombeiro, o caminhão de lixo. Não pode ter 4 metros, muito menos 20. E, além disso, é claro se

combinar com as ações de polícia para as situações de gravidade em que o risco de vida está sob ameaça. O planejamento pode ajudar na medida em que recomenda e conscientiza as pessoas de que residências não devem se esconder das vistas dos vizinhos. O isolamento facilita a ação dos marginais. O planejamento consegue ajudar quando regulariza e urbaniza uma favela proporcionando endereço e ligações de infraestrutura para a população. Até o asfalto auxilia a segurança posto que uma ambulância pode trafegar e não cair numa valeta, ou quebrar a roda ou suspensão por causa de buracos. A segurança aumenta quando há creches, escola, áreas de lazer, posto de saúde, quadras de esporte, praças de passeio.

(7) Paineis Santa Cruz - Como a Copa do Mundo vai afetar a cidade e quais benefícios poderiam ser aproveitados com esse evento?

Ricardo Bindo – A Copa do Mundo sugere um passe de mágica como se ela fosse capaz de transformar radicalmente a paisagem urbana. Em realidade, o que ocorre é a aceleração das obras já programadas e não executadas. Elas vão receber maior atenção e recursos para acontecerem mais rápido. A trincheira que corta a Avenida das Torres vindo da Vila Pinto pode ser apressada e inaugurada antes do previsto. Assim quem sai do aeroporto pode se dirigir ao estádio de futebol ou hotéis do centro de Curitiba com mais rapidez. O aeroporto Afonso Pena pode ganhar mais uma pista. O benefício para a cidade, além das obras concluídas, está na visibilidade mundial, o que pode atrair turistas para visitação. A Copa coloca a cidade sede na vitrine mundial com câmaras e microfones para ela. A cidade se torna mais visível, desfaz imagens errôneas ou preconceituosas sobre um lugar, especialmente aqui, que somos vítimas do complexo de terceiro mundismo. Por exemplo, após a Copa passada, a África do Sul passou a ser atração turística e reforçou a mudança de conceito. Em Curitiba, este evento vai trazer o deslocamento até determinados pontos da cidade onde se deixa o automóvel em estacionamentos de shoppings, por que não, e dali as pessoas irão a pé ou de van em segurança para assistir aos jogos no estádio mais próximo. Um ponto de

“A Copa do Mundo sugere um passe de mágica como se ela fosse capaz de transformar radicalmente a paisagem urbana. Em realidade, o que ocorre é a aceleração das obras já programadas e não executadas. Elas vão receber maior atenção e recursos para acontecerem mais rápido.”

localização poderá ser o Shopping Estação e o Muller, mais próximos do Alto da Glória. Inclusive os estacionamentos particulares poderão lucrar com isso. Esse conjunto de ações é que se materializa. O que os cidadãos não podem é criar falsas ilusões.

(8) Paineis Santa Cruz - Como a convivência social enquanto concepção de cidade pode ser melhorada para as pessoas não sentirem receio uma das outras?

Ricardo Bindo – A cultura da população influencia muito. Se ela tem o hábito de conversar uma com a outra, de trocar ideias, de desenvolver solidariedade facilita a integração e a unidade. Isto são características das comunidades. O desenho da cidade pode facilitar esse contato, quando se constrói um calçadão, quando há praças projetadas com bancos, árvores e flores. Essa interatividade promove a comunicação entre os seres humanos. Principalmente, no caso de um espaço público, ele precisa ser ocupado por alguém. Se a comunidade não se reúne para trocar ideias e participar do evento outros grupos vão fazê-lo. Aí surgem os problemas. O tráfego, as gangs se aglomeram em espaços livres nos quais a população não deu atenção. Nesse sentido é preciso conscientizar para as pessoas cultivarem a possibilidade de conhecer umas as outras e trocarem experiências. Este senso está sendo perdido. O isolamento está aumentando pelo receio mútuo. As tradições culturais aprimoram a convivência e o desenho dos lugares onde se pode praticar eventos conjuntos apenas serve como chamariz e incentivo. Ninguém gosta de coisas feias, mal cuidadas ou desleixadas. O belo, o organizado chamam a atenção e estimulam as pessoas se reunirem. Onde vamos nos encontrar? Na praça tal que é muito linda. Um belo ponto de encontro é a praça do Japão no Batel. Assim os lugares podem ser concebidos para a agradabilidade. E quanto mais as pessoas puderem se confraternizar mais as ações se mostram viáveis.

(9) Paineis Santa Cruz - Quais os principais planos diretores de planejamento de Curitiba e que resultados produziram?

Ricardo Bindo – O primeiro plano de definição de Curitiba foi o Plano Agache em 1943. Curitiba crescia sem qualquer orientação. Ela ia se espalhando quase a revelia. Esse Plano elabora uma definição de estruturas em grandes áreas: indústrias, centro cívico, vias de deslocamento. Mais tarde, em 1965/66, o plano preliminar de urbanismo modificou os elementos de planejamento a serem colocados como grandes diretrizes. A concepção tradicional de tudo em direção ao centro se inverteu. Agora seria do centro para a periferia com o objetivo de distribuir melhor as atividades, estabelecer uma forma de crescimento linear, seguindo orientações como os prédios de apartamentos enfileirados numa direção. O comércio saindo do centro e formando regiões quase autônomas e vias de acesso. Implementaram-se as linhas Santa Cândida/Capão Raso (Norte-Sul) e Campina do Siqueira/Capão da Imbuia (Leste-Oeste) e, o último grande eixo radial Centro/Carmo. O zoneamento teve várias mudanças, como por exemplo, definir lugares para localização de Shopping Center em função de eixos lineares para serem melhor encontrados, facilitando a chegada e a partida. No propósito de acompanhar o plano diretor, o que está certo, o que está errado, o que pode ser aperfeiçoado, as reavaliações, foi criado o IPPUC como instituição que exerceria o planejamento urbano em seus vários aspectos.

(10) Paineis Santa Cruz - Como Curitiba atingiu o status de capital sustentável reconhecida mundialmente?

Ricardo Bindo – O primeiro destaque está na prática de determinadas atitudes que precederam as preocupações com o meio-ambiente. Muito antes do meio-ambiente se evidenciar algo noticiado em primeiro plano, com luzes e holofotes, Curitiba já se atinha com a preservação de parques e definição de novos. As áreas verdes eram observadas e garantidas como itens importantes da convivência entre as pessoas na cidade. A separação do lixo, a mentalidade de conservação do meio ambiente, dos fundos de vale, a conscientização entre as pessoas principiaram muito antes. A grande escala com que essas novas práticas foram colocadas fizeram dela uma notoriedade nacional e, depois,

“Muito antes do meio-ambiente se evidenciar algo noticiado em primeiro plano, com luzes e holofotes, Curitiba já se atinha com a preservação de parques e definição de novos. As áreas verdes eram observadas e garantidas como itens importantes da convivência entre as pessoas na cidade.”

mundial, inclusive como referência para diversos países. Mas, ainda falta muito. As pessoas precisam saber direcionar seus esgotos na rede apropriada para isso e não na rede de águas pluviais. Ligar o esgoto na rede pluvial é muitas vezes mais fácil do que na rede de esgoto. Este ato contribui inclusive para zelar os rios, torná-los limpos, como áreas de lazer. Quanto às fábricas, ela já possuem programas especiais de atenção e comprometimento com a qualidade ambiental. Elas são muito visíveis e é muito fácil fiscalizá-las, difícil é fiscalizar o cidadão comum em seus hábitos até inconscientes. A terceirização de atividades diminuiu a concentração e tornou mais viável instaurar ações de defesa ambiental

(11) Paineis Santa Cruz – E qual o futuro de Curitiba nos próximos 25 anos? Seremos uma São Paulo, um Rio de Janeiro, algo perto disso?...

Ricardo Bindo – Esta perspectiva está fora de cogitação. São Paulo e Rio de Janeiro são cidades que cresceram e amadurecem em condições históricas completamente diferentes das vivenciadas na atualidade por Curitiba. E, no caso mais saliente, como de São Paulo, alguns aspectos dela são altamente salutares como o progresso econômico e a geração de renda. Curitiba não se encaixa nestes moldes pela cidade ter se industrializado praticamente a partir de 1974 com a implantação da Cidade Industrial de Curitiba. E, agora, a população brasileira já é urbana. O último Censo do IBGE colocou em 87% a população habitante nas cidades. O êxodo rural já parou. Este processo está em estancamento. A principal atenção agora é buscar outro modelo de desenvolvimento em que a indústria automobilística não ocupe o centro dos olhares de governos e pessoas. É hora do espaço coletivo e de desinchar as cidades. Curitiba não chegará ao modelo

Paulistano por ter conseguido se antecipar e ter se constituído em outro momento, o que não quer dizer que não tenhamos problemas de organização do espaço geográfico e de deslocamento dos cidadãos especialmente da

região metropolitana em direção à Curitiba. Ainda seremos referência por anos, embora com dificuldade maior.

