

PROJETO BAIXIOS DE VIADUTOS DA VIA EXPRESSA LESTE-OESTE

Flavio Agostini
Luciana Cajado
Carlos Teixeira



A Associação Arquitetos Sem Fronteiras – Brasil – ou ASF-Br – foi fundada em 2003 com o objetivo geral de elaborar projetos arquitetônicos que contribuam para o resgate da cidadania e melhoria da qualidade de vida das comunidades, e para apoiar iniciativas que apresentem uma abordagem diversa daquelas já estabelecidas por órgãos públicos. Hoje presentes em mais de 15 países, os Arquitetos sem Fronteiras formam uma rede de sedes que são independentes entre si, mas que compartilham o mesmo interesse de associar pesquisa e projeto, investigação e prática na área de projetos arquitetônicos de caráter social.

1. INTRODUÇÃO

Como se sabe, as grandes cidades brasileiras têm, nas áreas que pertencem ao setor público, um reservatório de terrenos ociosos sujeitos a ocupações pela população de baixa renda e mesmo por setores da economia formal. Geralmente, essas áreas são invadidas devido à ausência de controle das administrações públicas, à conivência das prefeituras com certos usos ilegais, e/ou com a impossibilidade de planejar a cidade frente às pressões cada vez maiores do crescimento da cidade informal. O objetivo básico do projeto “Baixios de Viadutos” é lançar um plano de programas – com fins de implementação real – para uma parcela específica dessas áreas ociosas nunca vistas como locais com potencial de ocupação planejada. Estas são as áreas lindeiras aos doze viadutos e três passarelas de pedestres ao longo dos quinze quilômetros de extensão da Via Expressa Leste-Oeste, uma das principais vias arteriais da grande BH e que conecta o município de Belo Horizonte ao município de Betim.

Os objetivos mais específicos do projeto são:

- 1) testar a viabilidade econômica e social das intervenções físico-ambientais nos baixios de viadutos;
- 2) procurar reinserir os baixios no tecido urbano como áreas socialmente úteis ao reincorporar a população dos ex-moradores de viadutos no plano de usos;
- 3) demonstrar ao poder público que áreas ociosas devem, necessariamente, ser objeto de planejamento e ter funções claras para que as mesmas sejam integradas funcional e socialmente na cidade formal;
- 4) utilizar a infra-estrutura instalada das regiões centrais como alavancadora de novas densidades e programas, potencializando ocupações que sejam próprias das regiões metropolitanas brasileiras;
- 5) aceitar a informalidade urbana das grandes cidades como ponto de partida de projeto.

2. JUSTIFICATIVA

Viadutos urbanos e passarelas são componentes da infra-estrutura urbana, atendendo prioritária e quase exclusivamente à circulação de veículos, servindo de transposição de fundos de vales, vias férreas, cruzamentos de vias, etc. Um olhar mais atento sobre estes componentes revela que, além dessas funções, eles propiciam, através de suas características espaciais e construtivas, o surgimento de áreas intersticiais e marginais livres. Entretanto, como não são contempladas com o planejamento funcional, estas áreas são ocupadas informalmente e, em geral, de maneira precária. O foco desse projeto é a incorporação à cidade dessas áreas, assim como a reincorporação da população que historicamente, por mais de duas décadas, tem utilizado os viadutos para garantia de subsistência e de inserção, mesmo que periférica, na economia e na sociedade urbana. São várias as visões a respeito dos usos possíveis nestes locais e seu agenciamento. Existe, entretanto, um ponto que unifica estes pensamentos e a partir do qual pode ser formulado um consenso: a necessidade de evitar que estes espaços fiquem ociosos, pois de fato eles nunca permanecerão como tal.

É verdade que os muitos viadutos que formam o objeto desta proposta assumem contornos diversos consoantes à localização, origem e características físico-ambientais dessas áreas residuais urbanas, bem como pelos usos e agentes que delas se apropriaram. No entanto, todos eles apresentam em comum o potencial de requalificação de áreas vazias significativas da cidade, e que podem se dar a partir de intervenções urbanísticas para atribuir-lhes funções úteis à sociedade e conferir-lhes qualidade estética, assegurando condições de desempenho relativamente à segurança, salubridade e conforto. Do ponto de vista social, o texto “Viadutos Urbanos: a que será que destinam?” provê vários argumentos a favor da condição da ocupação dos viadutos, que nós repetimos abaixo com algumas edições: “As legislações municipais atuais não prevêm nada a não ser a retirada dos moradores e a proibição de qualquer uso para estes locais. (...) Nos estudos e nas ações dos planejadores sobre a nossa cidade não se reconhece o que dela é específico: idealmente, ela está sempre sendo acusada de ser uma cidade de um país periférico, e não uma cidade de um país central. Não se admite que a cidade brasileira tenha uma forma própria, distanciando-se definitivamente das cidades modelares enraizadas no imaginário de administradores, planejadores e da própria população. No nosso caso, existe ainda uma resistência por parte do poder público em considerar áreas de ocupação informal as áreas ocupadas sob e no entorno dos viadutos urbanos como áreas passíveis de reabilitação. [...] De fato, os (ex-)moradores são expostos aos arbítrios e às ineficiências da máquina pública administrativa, mas a maioria das moradias em viadutos tem acesso aos serviços e aos equipamentos básicos; e quase a totalidade das famílias cadastradas morando nos viadutos usufrui os serviços básicos dos bairros adjacentes, incluindo: posto de saúde, creches e escolas. Estudos confirmam que essas moradias possuem acesso à infra-estrutura e, se não possuir a ligação com as infra-estruturas presentes nas áreas limítrofes, sua conexão resulta muito mais econômica e viável que em outras situações, como é o caso das vilas e favelas, onde o poder público comprometeu-se há mais de uma década a intervir.”¹

3. METODOLOGIA

Os programas do projeto estão sendo delineados a partir da produção de dados relativos às necessidades dos atuais ocupantes, às demandas de uso que possam existir no entorno dos viadutos (por exemplo, atividades relacionadas à reciclagem de resíduos urbanos, cultivo de hortas ou pequenos serviços e comércios, oficinas de capacitação), e de vários outros condicionantes que já fazem parte ou podem ser potencializados dentro dessas áreas. Acima de tudo, as informações que produzimos e coletamos levam em consideração que, se o objetivo final é chegarmos a uma intervenção real e efetiva na cidade, é mister ouvir, a um só tempo, o setor privado, as empresas locais, os ex-moradores dos viadutos, os catadores de papel e as associações de bairros. Só assim poderemos ter a certeza que todos os setores – dos prestadores de serviço mais marginalizados da sociedade aos produtores da cidade – estão envolvidos

no processo, assim endossando a viabilidade econômica, jurídica e social do projeto.

Dessa forma, dada a grande complexidade das demandas e os diversos atores envolvidos, optamos por uma metodologia onde a produção e coleta de dados é representada e sintetizada por meio de gráficos, tabelas e diagramas que, finalmente, vão nos auxiliar na elaboração dos programas dos viadutos. Esta coleta de dados – primeira etapa para chegarmos aos programas, que compõem nosso objetivo final – não foi apenas uma pesquisa em órgãos públicos. Um grupo multidisciplinar de doze estagiários de arquitetura, economia, direito e assistência social, todos coordenados por um arquiteto da ASF-Br, saiu às ruas de todos os bairros atravessados pela Via Expressa.² A partir dessa pesquisa de três meses (que exigiu caminhadas árduas de dezenas e dezenas de quilômetros pela cidade, inúmeras entrevistas, centenas de vales-transportes, o preenchimento de um sem-número de formulários por parte de todos os estudantes e arquitetos envolvidos; o que também nos possibilitou o conhecimento dos limites da cidade formal e informal *in loco*), chegamos então aos mapas/diagramas que nos serviram como ponto de partida para as fases subsequentes do projeto. Os mapas elaborados são onze:

1. **mapa de usos atuais** dos bairros adjacentes aos viadutos (para um entendimento das demandas locais e as intensidades de uso nos três turnos – manhã, tarde, noite);
2. **mapa do potencial de publicidade** de cada um dos viadutos (com o objetivo de prever futuras parcerias entre eventuais patrocinadores e os usos propostos);
3. **mapa de reciclagem** (para sabermos quais os percursos e quais seriam as áreas mais propícias para apoio da reciclagem de material reciclável);
4. **mapa das demandas** das empresas, associações de bairro, moradores de rua, catadores, e empresas dos bairros (para termos um quadro mais amplo das demandas de programas de todos os possíveis interessados na ocupação dos viadutos);
5. **mapa de parcerias** das empresas locais (para identificarmos os possíveis parceiros dos programas propostos);
6. **mapa jurídico** (para indicarmos a situação cartorária dos terrenos não ocupados e áreas residuais – a quem pertencem?, e para traçarmos o caminho jurídico para a sua incorporação nos futuros projetos);
7. **mapa de sentimento de segurança** (para identificarmos o nível de violência e o grau de sentimento de insegurança quanto ao real quadro estatístico relativo a esse problema);
8. **mapa de acessibilidade** (para mapearmos os graus de acessibilidade aos viadutos e adjacências para pedestres, automóveis e usuários de sistemas de transporte coletivo);
9. **mapa das futuras modificações** (para identificarmos tendências de modificações futuras nas áreas, de modo a gerar um panorama para atuação a médio prazo);
10. **mapa social** (para sistematizarmos e disponibilizarmos aos futuros parceiros dos projetos dados que permitam a inclusão social pela

participação de moradores e catadores em novos programas); e

11. **mapa de mesoestrutura** (para medirmos a potencialidade física de cada viaduto para absorver programas de pequeno, médio ou grande porte, além da estrutura já instalada – luz, esgoto, etc. – e de condicionantes ambientais).

Na feitura desses mapas, fizemos uma pesquisa paralela sobre os modos de representação da cidade formal e informal e das dinâmicas das áreas mais caóticas da cidade. Assim, os mapas e diagramas são, eles mesmos, sínteses visuais das informações coletadas – sempre com o objetivo de prestarem-se como instrumentos operativos para a fase final do projeto. Todos eles buscam representar questões relativas à dinâmica urbana e ao quadro social da área de pesquisa de maneira direta mas, ao mesmo tempo, eles procuram manter-se distantes da representação tradicional em plantas, croquis, etc. Nesta fase, a representação não foi tomada como uma estratégia de simples ilustração da realidade: o que foi escolhido para ser representado está inserido em um raciocínio de questionamento da pertinência dos prováveis programas. Ou seja, se uma determinada informação é considerada sem importância no contexto do *rankeamento* dos programas, essa informação é eliminada.

Dada a enorme quantidade de informações apreendidas pela equipe, a representação dos mapas foi evoluindo gradativamente, convergindo para sínteses mais ricas. Para isso, desenvolvemos critérios de pontuação numérica de cada assunto que, juntos, determinam a “nota” de um viaduto. Isso se dá em um processo de discussão dos aspectos subjetivos que temos que compreender. Por exemplo: o que é mais prejudicial para pensarmos a viabilidade dos futuros projetos: uma área com sentimento de alto índice de furtos e roubos ou uma área com índice médio de homicídios? Ou ainda, como medir qual grupo (entre as empresas, moradores, catadores, etc.) tem maior peso no mapa de demandas, já que o número de entrevistas é diferente entre estes, bem como os interesses e a área de atuação de cada grupo?

No momento atual do projeto, estamos na fase de estabelecermos os parâmetros (sempre subjetivos e técnicos a um só tempo) para chegarmos a uma síntese final de todos os mapas. Para os de segurança, acessibilidade, demandas, reciclagem, publicidade e mesoestrutura, serão desenvolvidos *rankings* finais – as já mencionadas “notas” para cada viaduto. Os demais mapas (usos, social, jurídico e parcerias) entram na outra fase – os cruzamentos – influenciando especificamente os primeiros. São esses cruzamentos que constituem a última etapa do projeto, onde cada mapa passa a ser influenciado pelos outros para que suas notas iniciais sejam modificadas, e assim tenhamos um *ranking* final.³

O resultado será uma série de doze viadutos e três passarelas com programas classificados em A, B ou C. Assim, um viaduto X terá um programa específico (serviços, por exemplo) como o programa mais indicado por meio de sua nota (A, por exemplo). Quando, eventualmente, estivermos diante da parte projetual do projeto, teremos que escolher os programas mais indicados de um determinado viaduto e analisá-los de acordo com a pertinência deles durante o dia e horário. Outros fatores de influência

determinarão essa escolha. Por exemplo, a quantidade de área que um determinado programa demanda será um dado fundamental (uma pista de skate ou uma quadra requer muito espaço aberto; enquanto lojas e serviços de bairro requerem pouca área de projeção). Da mesma forma, o desenvolvimento dos modelos de parceria para cada família de programa deverá ser estudado oportunamente – aqueles que os próprios ex-moradores irão administrar (autogestão de comércio, serviço), aqueles em que as empresas irão ocupar as áreas (comércio, serviço), aqueles de caráter público (lazer, praça), etc. A partir daqui, teremos então que articular os mecanismos jurídicos que vão, finalmente, endossar as parcerias vislumbradas entre os setores público e privado, possibilitando assim a viabilização das intervenções nos viadutos.



5. FINAL

O projeto “Baixios de Viadutos” é um projeto piloto⁴ e esse texto certamente reflete o aspecto “em processo” do trabalho. O grupo começou em março de 2005 e a etapa final será entregue em setembro do mesmo ano. “Baixios de Viadutos” é uma iniciativa conjunta e jamais seria possível sem a participação de todas as instituições envolvidas: o Escritório de Integração do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Minas, a Pastoral de Rua da Arquidiocese de Belo Horizonte, o Rua Viva/Instituto de Mobilidade Sustentável e a ONG Associação Arquitetos sem Fronteiras – ASF-Br; a qual elaborou este texto. A Pastoral de Rua vem dando apoio sistemático aos ex-moradores de viadutos da cidade e nosso contato com estes não seria possível sem o envolvimento constante das assistentes sociais da Pastoral. É importante frisar que, desde a primeira semana, os ex-moradores tiveram participação ativa no projeto, discutindo e expondo as dificuldades e potenciais dos catadores, atendendo as oficinas de projeto, auxiliando os arquitetos nas entrevistas de rua e participando de *workshops* para instrumentá-los a entender e elaborar representações da cidade.

“Baixios de Viadutos” tem financiamento do Ministério das Cidades através do programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais e apoio da Prefeitura de Belo Horizonte. Após a entrega do projeto, é nosso objetivo conseguirmos recursos adicionais para a etapa complementar, onde faremos os projetos urbanísticos e arquitetônicos a partir dos respectivos programas indicados nessa etapa.

Carlos Teixeira

Arquiteto pela EA-UFMG e mestre em urbanismo pela Architectural Association. Publicou o livro *Em Obras: História do Vazio em Belo Horizonte* (Cosac & Naify) e colabora em publicações no Brasil e exterior. Fundou a Casa Design Brasileiro e o escritório de arquitetura Vazio S/A. Já expôs seus trabalhos em diversas cidades, incluindo a IX Bienal de Arquitetura de Veneza (2004). ct@vazio.com.br

Flávio Agostini

Formado em Arquitetura e Urbanismo em 1996 pelo Unicentro Izabela Hendrix. Possui escritório desde 1997 e é sócio da MAB Arquitetura e Urbanismo LTDA desde 2002. É especialista pelo IECMG, curso “Arquitetura Contemporânea: Projeto e Crítica” e mestre em Arquitetura pela UFMG (título da dissertação: O Edifício Inimigo: a Arquitetura de Estabelecimentos Penais no Brasil). É professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo do UNILESTEMG.

Luciana Miglio

Arquiteta pela EA-UFMG, 1993. Desenvolveu projetos de urbanismo e habitação social na Holanda e Alemanha, respectivamente, no período 1994/1998. Tem escritório em Belo Horizonte, onde realiza projetos de arquitetura e urbanismo em associação com outros arquitetos. É sócia fundadora da ASF-BRASIL.

NOTAS

¹ Alfio Conti; Margarete Maria de Araújo Silva; Marco Antonio Souza Borges Netto; José Mário Barbosa Alves; Marina de Paiva Naufel: “Viadutos Urbanos: a que será que destinam?”, manuscrito não publicado desenvolvido no Escritório de Integração do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Minas.

² Os participantes são: Margarete Maria de Araújo Silva (Professora responsável técnico — PUC/Minas), Flavio Mourão Agostini (arquiteto coordenador — Arquitetos sem Fronteiras-Brasil), Luciana Miglio Cajado (arquiteta júnior — Arquitetos sem Fronteiras-Brasil), Adriene Lessa (arquiteta júnior), Mateus Gouvêa de Sousa (arquiteto júnior), Marco Antônio Sousa Borges Neto (advogado), Cristiane Martins Oliveira (estagiária de arquitetura), Fernando de Abreu Fortes (estagiário de arquitetura), Mario Antonio Ferrari Felisberto (estagiário de arquitetura), Mariana Caçado Juste (estagiária de arquitetura), Geise Cordeiro Rocha (estagiária de arquitetura), Antônio Esteves do Nascimento Júnior (estagiário de arquitetura), José Mario Barbosa Alves (estagiário de arquitetura), Rosilene Ramos da Silva (ex-moradora), Carlos Antônio de Oliveira (ex-morador), Irani Aparecida Meireles (ex-moradora), Leila Damasceno (ex-moradora), Maria do Porto (ex-moradora), Fabiana de Jesus Santos (ex-moradora), Robson Sávio (CRISP), Liane Nunes Borm (Instituto Rua Viva), José Alberto São Thiago Rodrigues (Instituto Rua Viva), Múcio T. Gonçalves (consultor de economia), Claudenice Rodrigues Lopes (Pastoral de Rua).

³ As etapas dos cruzamentos são:

- Os mapas de demandas, reciclagem e publicidade são isolados dos demais, já que só eles serão representados nos diagramas finais (já que estes contêm essência programática, enquanto os outros não — eles são apenas fatores de influência dos primeiros). Neste cruzamento, identificamos em cada tema ou programa levantado quais mapas se influenciam diretamente. Aqui, tudo tem o mesmo peso e, ao final, chegamos a uma média entre pontos positivos e negativos que influenciam nos programas dos viadutos.
- “Respescagem”: os programas novos podem surgir não apenas a partir de informações, mas também de acordo com a interpretação subjetiva dos fatos. Assim, discutimos tudo o que foi observado e levantado, recapitulamos o que já foi listado e dimensionado, e então investigamos se outros programas (já levantados em outros viadutos, programas que tiveram nota baixa e que não foram classificados, ou ainda programas ainda não mencionados por ninguém) podem nos interessar. Então, listamos estes programas e fazemos novamente o cruzamento da etapa inicial, com todos os outros mapas.
- Por fim, iremos distribuir esses programas indicando sua maior ou menor pertinência em relação ao dia da semana ou horário.

⁴ Dadas as poucas iniciativas similares no Brasil, consideramos este um projeto piloto. Há alguns casos isolados de reabilitação de áreas residuais sob e no entorno de viadutos urbanos, mas de modo geral o tema tem sido pouco explorado. Conforme relato do estudo da PUC-Minas já citado (“Viadutos Urbanos: a que será que destinam?”), em Belo Horizonte noticiase a experiência pioneira de intervenção no histórico Viaduto Santa Teresa (1999). Em São Paulo, duas experiências são dignas de nota: o Projeto Tesourinha — projeto de implantação de salões de beleza sob viadutos, associado à capacitação e profissionalização dos antigos moradores para o trabalho, e o Projeto Telecentros — programa de inclusão digital, instalado em diversos pontos da cidade, inclusive sob viadutos anteriormente ocupados informalmente.