

XI INTI International Conference La Plata 2012



GDR Groupe De Recherche International INTI International Network of Territorial Intelligence



UFES

ABSTRACT

This investigation pursues a critical research concerning the means of dislocation and relationship associations shared by the inhabitants of contemporary metropolis. It proposes new pathways in the form of planning provocations, trying to find answers toward crucial questions: How to work out the production of new urban tissue and their links with pre-existing urban spatiality and territoriality?; How to manage and expand urban design and equipment to provide intersubjective approaches?; How to resolve interactions between public and private territories in areas conceived to stimulate the polarization and segregation? The proposal plan is concerning about a metropolitan area, whose “conurbation” has revealed severe contrasts caused by rapid and uncontrolled expansion. Without required articulation mechanisms, it is difficult to equation people’s everyday social experiences with the necessary infrastructure (urban design, vehicles and supplies). We believe that through strategic connections it is possible to build a qualified collective spatiality that infiltrate the territory with new devices that radiate positive effects.

To create an effective “urban tissue”, this proposal stands up for a major premise: before increase the speed, how to decrease the hurry? The contemporary city is surrounded by a high speed logic of displacements that coexists with new globalization technologies that easily spread over territory. To confront this “fluidity” that challenges the means of perception, the power of experience and the conception of exceptional places, we propose an experimental (or) provocative intervention in multiple scales. It is an approach that aims to proliferate distinctive ambiances. The planning over the chosen location (that will be better explained in forward step) starts with the development of urban growth vectors associated with the diversification of transport infrastructure, which will conduct the planning and the new architectural program. Multimodal platforms spread over territory would form a metropolitan qualified network that encourages new uses in public areas designated for each of them, specifically on: the mismanaged aquifers and fringes, the urban centers only concerned with the vehicles movement, the residual marginal voids which are often boundary between neighboring municipalities. This critical discussion adopts iconographic references to analyze modes of occupation and movement, and as part of the results of the investigation, the city was able to reveal its prerogatives, nodes of influence and conflicts that produce intercepted barriers, discontinuous territories and occasional evacuated places, which subsidizing the development of forward-looking strategies.

Keywords: Metropolitan Infrastructure, Mobility, Urban Design, Quality of Life.

1. PRINCIPAIS PREMISSAS

Este projeto presume a implantação de um complexo multimodal que otimize uma rede de fluxos e de atividades interligadas por plataformas intermodais e a conjuntos de espaços qualificadores das dinâmicas urbanas metropolitanas. Assim, ao invés de focar o tema dos “fluxos urbanos” do mesmo modo como processado na cidade contemporânea (que prioriza os veículos particulares e os espaços de passagem), este projeto se destina aos espaços promotores da diversidade cultural, das trocas interpessoais e dos encontros sociais; visa à construção de novas relações vivenciais que restaurem a qualidade dos espaços coletivos urbanos.

Partindo do princípio de que as cidades atuais tendem à concentração populacional (80% da população humana habita zonas urbanas), e que o crescimento urbano ainda repete o estigma da carta de Atenas, por meio do parcelamento (muitas vezes sem correlação) de setores monofuncionais (habitar; circular; recrear; trabalhar), este projeto tem, como conceito central, uma infraestrutura de transportes diversificada e eficaz, que não se restringe à mera circulação e ao trânsito de pessoas e mercadorias. Essas premissas resumem a percepção dos modos de produção do território da cidade de Vitória, localizada na Região Metropolitana de Vitória (Espírito Santo, Brasil), escolhida como objeto empírico para implantação do projeto e que motivaram este projeto. Trata-se de um território que teve um crescimento não acompanhado de desenvolvimento, e tal crescimento em grande parte se deve às atividades industriais e portuárias, responsáveis por intensos fluxos e deslocamentos que cruzam/penetram as áreas urbanas. Esses fluxos deram origem a espacialidades, instalações e dinâmicas que não condizem com as atividades urbanas cotidianas dos moradores. Paradoxalmente, os investimentos públicos têm privilegiado tais instalações e fluxos alheios à vida urbana, ao invés de incentivarem a qualificação dos espaços públicos de convivência social.

Para Ascher, (2010:86) no contexto das metrópoles contemporâneas “...os lugares de conexão entre as diferentes redes assumem uma importância crescente e transformam a intermodalidade dos transportes em desafio-chave das dinâmicas urbanas”. Por isso, este projeto propõe um modelo de desenvolvimento que restaure a verdadeira importância da “conectividade urbana”, o que transcende o atual modelo de alinhamento do território em prol da circulação, gerando fragmentação (ao invés de promover o contínuo urbano), produzindo barreiras (ao invés de correlações) e aumentando distâncias (ao invés de superá-las). Contra esse modelo, propõem-se lógicas de organização coletivizantes, que evidentemente atendam às necessidades logísticas, mas que sobre tudo priorizem as questões ambientais, promovam interações entre grandes e pequenas estruturas e escalas, e equacionem a coexistência entre passageiros, pedestres, veículos e habitantes por meio de lugares multifuncionais: convívio + circulação + permanência.

2. PRINCIPAIS PROPOSTAS

Um complexo multimodal de fluxos e atividades: rede metropolitana de plataformas urbanas para integrar e qualificar diversos modais de transportes (existentes e propostos); além de viabilizarem acessos estratégicos a diversos pontos à escala metropolitana, os lugares escolhidos são potenciais pontos de convergência de convívio urbano. Desse modo, pretende-se diversificar a vida urbana por meio de pontos de permanência (e não apenas de passagem), além de dinamizar setores ociosos e desestruturados. Foram escolhidos locais de interesse ecológico/paisagístico, que embora sejam pontos de convergência da população, via de regra não cumprem eficazmente as atividades que deveriam desempenhar. Trata-se, portanto, de incentivar o papel de “interseções” viárias da malha de fluxos e atividades propostas, de pontos de transição entre modais relativos às especificidades de cada lugar. Mas, por serem “nós de convergência” na rede de dinâmicas metropolitanas, deverão atender a múltiplas funções urbanas e não apenas à organização do transporte coletivo. Nas figuras ao lado seguem seis exemplos de localização das plataformas multimodais, com legendas sintéticas que justificam a escolha de cada localidade e suas características primordiais.>>>>

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mutação cada vez mais rápida da sociedade e os valores contemporâneos de uso e ocupação do solo têm gerado espaços cada vez mais individualizados e hostis à prática de atividades coletivas, de uso e apropriação do espaço urbano. Buscamos por meio de ações projetuais embasadas um planejamento de cidade que reverta situações conflitivas e transforme ambiências cotidianas negativas em lugares com interesse de permanência e usufruto. Propõe-se que a diversificação dos deslocamentos coletivos aliada ao tratamento dos espaços de convergências sejam vetores para esta qualificação.

Este projeto levou em conta diversas escalas de apreensão e prospecção, mostrando que o urbanismo e a arquitetura podem e devem ser pensados de forma conjunta e também que é possível intervir na veloz expansão urbana de modo a tirar partido dela para evitar eventuais prejuízos (Ascher, 2010:18). O trabalho não padroniza ações e não prevê um modelo único para resolução dos problemas enfrentados pelos habitantes da cidade. Pensamos de que modo cada intervenção pode agir de forma a beneficiar o todo e de que modo ações conjuntas sustentadas por um pensamento multidisciplinar são capazes de reverter situações conflitivas já instauradas pelo modelo vigente de ocupação. Para que isso aconteça de forma efetiva faz-se necessária uma nova forma de pensar a cidade, as relações entre seus ambientes públicos e privados e as relações de convivência dos seus habitantes, para que se possa o quanto antes: reverter o processo de individualização e cerceamento da vida coletiva; ramificar pela cidade espaços de lazer e de convivência agradáveis; agregar e distribuir o conhecimento e os bens de forma democrática; garantir a gentileza urbana a todos; minimizar distâncias e velocidades reduzindo a dependência do automóvel privado além de preservar os espaços verdes ainda existentes; Tudo isso para que a cidade evolua de forma eficaz, em um ambiente saudável e interessante ao convívio mútuo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASCHER, François. Os novos princípios do urbanismo. São Paulo: Romano Guerra, 2010. Tradução e apresentação para o português Nadia Somekh.
- AUGÉ, Marc. Não-Lugares. Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papiro, 2005.
- BAUMAN, Zygmunt. Modernidade líquida. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.
- DELEUZE, Gilles; GUATARRI, Felix. Mil Platôs. Capitalismo e Esquizofrenia. Vol 1. Rio de Janeiro, Ed. 34, 1995.
- DERRIDA, Jacques. Uma arquitetura onde o desejo possa morar. (em) NESBITT, Kate (org.) Uma nova agenda para a arquitetura.
- ESTEVEZ, Milton Jr. “Da realidade do planejamento fragmentista à utopia do Urbanismo Unitário: o medo e o cuidado dos o meio e o cuidado dos urbanistas na hora da projeção urbana”. In Panoramas Urbanos: reflexões sobre a cidade, ESTEVES, M. e URI-ARTE U. M. (orgs). Edfuba, Salvador, 2003. Edfuba, Salvador, 2003.
- _____. Neogênese. Catálogo da 6ª Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo. São Paulo, Instituto dos Arquitetos do Brasil, 2005.
- NESBITT, Kate (org.). Uma Nova Agenda Para a Arquitetura. Cosac Naify, São Paulo, 2006.
- SORT, Jordi Julià. Metropolitan Networks, Barcelona, Gustavo Gili, 2002.

SUPORTE ICONOGRÁFICO

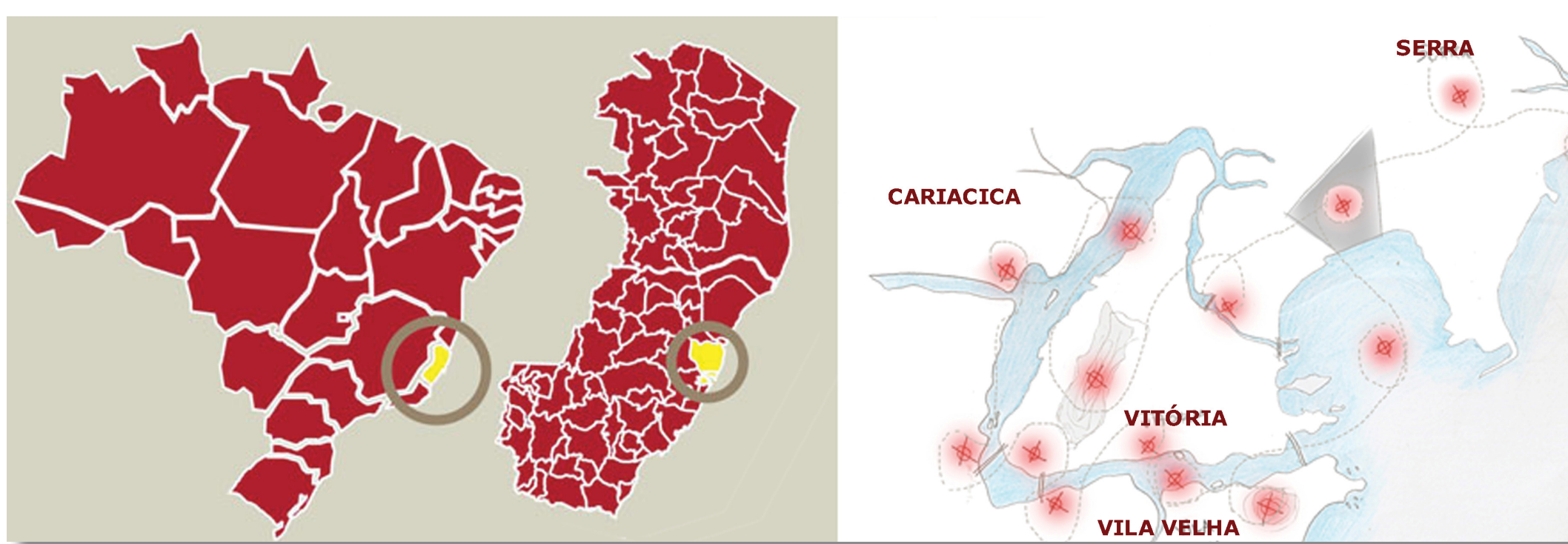


FIG.01:Localização da proposta - Brasil > Espírito Santo > Região Metropolitana de Vitória.



FIG. 02 - Orla do município de Cariacica - Plataforma Multimodal de Cariacica.



FIG. 03 - Orla da Baía de Vitória na Ilha das Caieiras. Plataforma Multimodal das Caieiras.

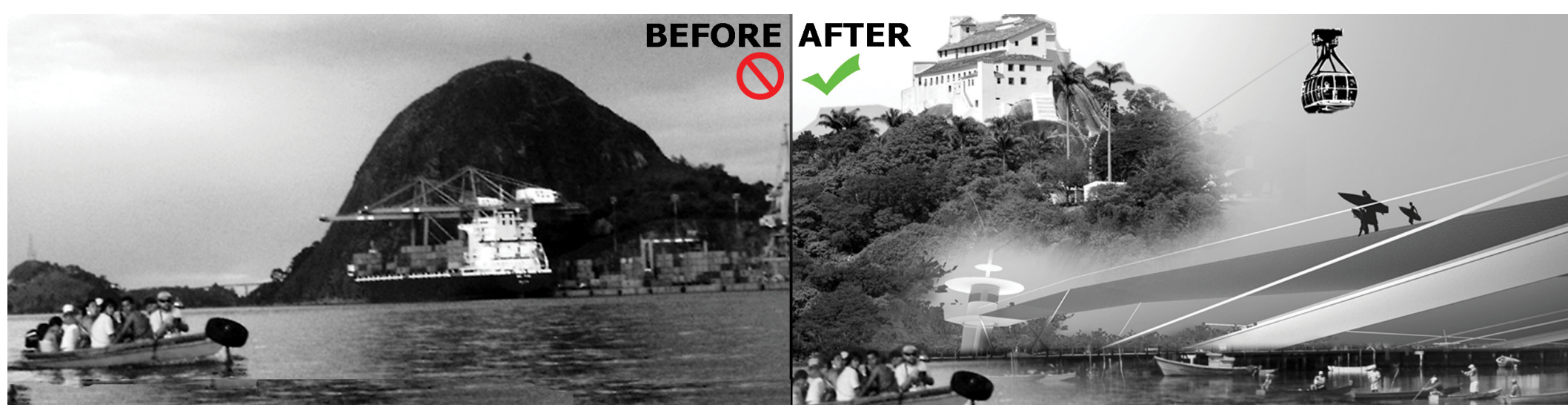


FIG. 04 - Orla do Município de Vila Velha. Plataforma Multimodal Cais de Vila Velha.



FIG. 05 - Centro de Vitória. Plataforma Multimodal Porto de Vitória.



FIG. 06 - Praça do Papa - Orla de Vitória. Plataforma Multimodal Cais das Artes



FIG. 07 - Orla de Vitória - Canal de Camburi. Plataforma Multimodal Cais do Canal.

LEGENDA DE FIGURAS

FIG.02: A cidade de Cariacica apresenta índices muito baixos de desenvolvimento urbano e social. A implantação dessa plataforma alia assentamentos urbanos às qualidades geomorfológicas e naturais do sítio visando à geração de impactos positivos no desenvolvimento urbano. O contato com o canal favorece a instalação de um pólo infraestrutural multimodal para relações intermunicipais por meio de modal hidroviário.

FIG.03: O local escolhido para esta plataforma situa-se numa região que por muito não recebeu a devida atenção (em termos de planejamento urbano) de parte da administração pública, apesar de concentrar muitos moradores, importantes atividades ligadas à pesca e à culinária regional (basicamente de frutos do mar). É um local que desfruta de um enorme potencial paisagístico e natural, e que merece melhor conectividade e muitos incentivos à exploração sustentável dos recursos naturais.

FIG.04: A cidade de Vila Velha foi palco das primeiras aproximações colonizadoras no estado. Atualmente, a velocidade da expansão urbana configura lógicas de ocupação e apropriação conflituosas, incompatíveis com a desejável preservação ambiental e qualidade urbana. O acesso à baía de Vitória por modal aquaviário não é explorado nos fluxos cotidianos, sendo utilizado prioritariamente por grandes navios que têm os portos como destino. A demanda por locais de convívio e lazer urbano é marcante nesta faixa litorânea, e a plataforma aqui proposta tem como meta proporcionar um espaço que supra as demandas de transportes e qualifique o uso cotidiano do espaço urbano

FIG.05:Esta plataforma equaciona as relações entre as atividades portuárias e a cidade. Conectada a uma ampla rede de transportes e atividades para promover dinâmicas urbanas diversificadas, deverá minimizar a ocupação da área central por grandes instalações logísticas. A presença do porto e da indústria Flexibrás (do grupo Technip), intensificam pesados fluxos no centro, sem escoamento eficaz, e agravam problemas de trânsito na adensada zona central. Em horários não comerciais nota-se um grande esvaziamento aumentando a insegurança. A plataforma objetiva devolver os espaços públicos qualificadores à vida urbana e diminuir o trânsito local com implantação do sistema aquaviário para passageiros e para o escoamento de cargas pesadas às zonas fora do centro urbano.

FIG.06: Com importante papel na lógica de deslocamento e convívio urbano, esta plataforma localiza-se em uma porção privilegiada do litoral da cidade, às margens da baía de Vitória, com excelentes qualidades paisagísticas e uma importante concentração de comércio e serviços. O objetivo desta plataforma é proporcionar uma infraestrutura urbana que organize os fluxos e movimentações diárias e, também, intensificar o convívio urbano nos espaços públicos numa imensa “praça dura” existente que é desprovida de atividades de permanência cotidianas, utilizada somente para atividades esporádicas como feiras, exposições, festivais etc. Propõem-se, aqui também, instalações para modais diversos, transportes coletivos eficientes (como o hidroviário e o metroviário) aliados a elementos programáticos que possibilitem a transformação da região árida em um lugar para convívio social, encontros e permanências.

FIG.07: Esta plataforma localiza-se num importante ponto de convergência entre a Ilha de Vitória e a porção continental da capital, na interseção de bairros muito densos que contam com equipamentos urbanos importantes. Nessa localidade há uma interessante interseção entre duas praias e o canal que separa a ilha do continente, e este possui suas margens totalmente ocupadas por construções, e não conta com o tratamento urbanístico adequado. O objetivo desta plataforma é promover o acesso ao canal, além de qualificá-lo de modo a permitir o acesso e o transporte público, e promover programas de uso coletivo.

- REDE MULTIMODAL E A PRODUÇÃO DE NOVOS TECIDOS URBANOS -

AUTORES: MILTON ESTEVES JUNIOR e CAROLINE VALLANDRO COSTA
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO / UFES - VITÓRIA 2012

Contatos: m.estevesg3@gmail.com / vc.caroline@gmail.com