

Viaduto São Jorge – Porto Alegre na contramão da história?

Overpass São Jorge - Porto Alegre in history's opposite direction?

Rosana Picoral, Me.

rosana.solano@puccrs.br

Resumo

Este artigo tem como objetivo trazer uma reflexão sobre a forma como estamos planejando nossa cidade e conseqüentemente se a cidade que estamos construindo é a cidade que queremos. O Método utilizado foi o dialético, de natureza aplicada, abordagem qualitativa, objetivo exploratório, pesquisa bibliográfica e levantamento fotográfico local. Conclui-se que ainda estamos fazendo uma cidade para os automóveis em detrimento às pessoas, não valorizando a identidade ou paisagem urbana local.

Palavras-Chave: paisagem urbana, passagens de nível, cidade para pessoas.

Abstract

This article aims to reflect on how we plan our city and to ponder if the city that we are building is the city that we want. The method used was dialectic, applied nature, qualitative approach, exploratory objective, bibliographic research and photographic survey of the site. It is concluded that we are still building a city for cars over people and that we are not giving value to local identity and urban landscape.

Keywords: urban landscape, level crossings, city for people.

Introdução

A Terceira Perimetral de Porto Alegre é uma via arterial que liga as Zona Norte e Sul da cidade, sem passar pelo Bairro Centro. Projetada há muitas décadas visando otimizar o fluxo de veículos e transporte público e melhorar o tráfego urbano, é composta por várias avenidas, possuindo desta forma diversos nomes. Sua extensão aproximada é de 12,3 km e passa por cerca de 20 bairros.

Sua construção iniciou em 2004 e tem 4 passagens de nível previstas ainda em seu projeto: passagem subterrânea viária Av. Ceará sob Av. Farrapos; passagem subterrânea viária rua Anita Garibaldi sob Av. Carlos Gomes; passagem subterrânea viária Av. Cristóvão Colombo sob Av. Dom Pedro II; viaduto av. Augusto Meyer/Av. Carlos Gomes x Av. Plínio Brasil Milano.

A última passagem de nível construída foi o viaduto São Jorge - Rua Salvador França/Av. Aparício Borges x Av. Bento Gonçalves - que começou a ser construído no segundo semestre de 2012 "com extensão total de 540 metros, com seis faixas de tráfego, incorporando estação de ônibus do corredor da Terceira Perimetral [...]. O viaduto terá dois níveis, com uma plataforma inferior para o corredor de ônibus e a passagem superior, dedicada aos demais veículos", conforme notícia publicada em Porto Alegre (2012).



Figura 01 - Simulação da implantação do Viaduto São Jorge (DBONATTO, 2013).

Mais informações sobre o projeto do Viaduto São Jorge em Porto Alegre (2012):

A altura mínima entre a superestrutura do vão do viaduto e a Avenida Bento Gonçalves é de 5,5 metros. Nos retornos sob os acessos ao vão central, a altura livre é de 3,8 metros. O acesso dos pedestres à plataforma dos ônibus será por meio de quatro rampas, uma em cada extremo, com previsão futura de implantação de quatro elevadores. A estrutura da obra é mista em aço e concreto, dividida em três segmentos: acesso Norte, trecho estaiado e acesso Sul. O trecho estaiado tem vão livre de 50 metros.

Sabe-se, também, que o governo do Estado repassou para a Prefeitura terreno pertencente à Brigada Militar para o alargamento e abertura de vias laterais ao viaduto.

O objetivo deste artigo é questionar o tipo de passagem de nível adotado para o entorno da igreja São Jorge: o impacto do Viaduto São Jorge na área onde foi implantado e na paisagem urbana local. Foi entregue para uso da população em 2015 e ainda está faltando a finalização de alguns acessos laterais.

A cidade para automóveis

Considerando-se a época em que a Terceira Perimetral foi idealizada é compreensível que o foco fosse apenas a otimização do fluxo dos veículos. De acordo com ITDP/EMBARQ (2013), "nos anos 60 e 70 várias cidades brasileiras importaram o exemplo norte americano de construir viadutos e vias expressas [...], acreditando assim resolver o problema de congestionamento do trânsito." Neste período, estava começando o fenômeno da urbanização da população brasileira e a da popularização do automóvel. Gehl (2015) afirma que "em torno de 1960, grandes quantidades de carros invadiram as cidades do mundo todo". Esta preocupação era totalmente pertinente. Vias expressas e viadutos ainda tinham sido pouco testados e estavam sendo implantados no mundo inteiro.

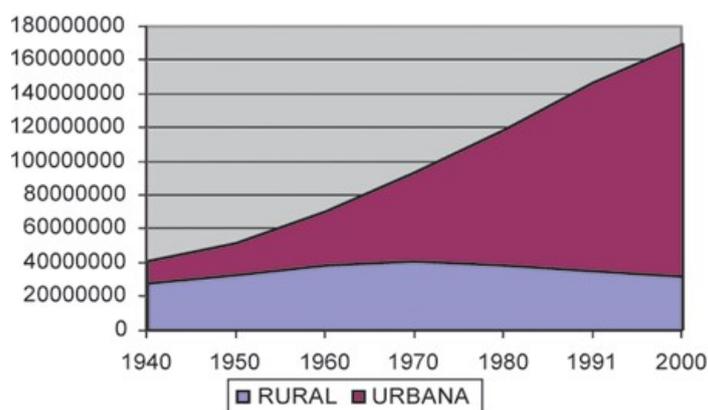


Gráfico 1 - Brasil: população rural e urbana, 1940/2000 (IBGE citado por Brito, 2006)

O modelo de urbanismo modernista pregado pelos planos diretores da época também priorizavam os automóveis:

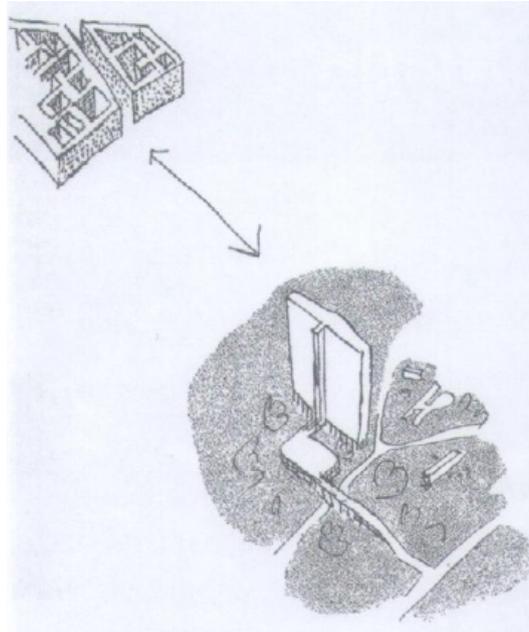


Figura 02 - Os modernistas rejeitaram a cidade e o espaço da cidade, mudando seu foco para construções individuais. Esta ideologia tornou-se dominante por volta de 1960 e seus princípios continuam a afetar o planejamento de muitas áreas urbanas novas. (Gehl, 2015)

Atualmente, o resultado da experiência da construção de vias expressas e viadutos desde a década de 60 estão sendo bastante questionados por criarem barreiras na cidade que comprometem a identidade e vitalidade local, algumas vezes sacrificando bairros inteiros. Muitas destas barreiras urbanas estão próximas de sua obsolescência funcional, o que também tem levantado questões do papel das mesmas nas cidades e se merecem o investimento de recuperação ou se devem ser demolidas. Estudos demonstram que “a construção de um viaduto elevado tira valor fundiário de uma área; as fachadas das edificações perdem acessibilidade e ganham ruído e contaminação. A simples observação do entorno dos viadutos confirma esta observação.” (SINERGIA, [2011?])

A cidade que queremos

A cidade que queremos tem que oferecer mobilidade, mas com certeza o foco tem que ser a pessoa. *“Reforça-se a potencialidade para a cidade tornar-se viva, sempre que mais pessoas sintam-se convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços da cidade.”* (GEHL, 2015)

Em 1971, a cidade de Curitiba teve a ousadia de fazer diferente do que estavam fazendo naquele tempo: foi proposta pelo Instituto de Engenharia do Paraná ao prefeito da época a construção de um viaduto na área central para transpor a Av. XV de Novembro, pois o trânsito de veículos no centro estava caótico. Ao invés de construir o viaduto, criaram a primeira rua peatonal do país, espaço focado nas pessoas que além de transitarem podiam sentar e vivenciar o lugar. Consideraram que a revitalização do centro era primordial para garantir a integridade da cidade.

Hoje, percebe-se que a criação de mais vias estimula e faz aumentar o trânsito. É preciso investir no transporte público de qualidade e espaços públicos que convidem as pessoas a vivenciar a cidade.

Várias cidades pelo mundo têm adotado diferentes estratégias focando qualificar as cidades para as pessoas e para isto restringindo o uso do automóvel ao nível do solo: substituindo pistas de rolamento por ciclovias; pedagiando a circulação de automóveis em determinadas regiões das cidades; criando lugares de convívio para as pessoas em áreas anteriormente destinadas a circulação de veículos; substituindo pistas elevadas por vias subterrâneas e construindo novos espaços públicos nestas áreas. Entre muitas, podemos citar Copenhague (desde 1962)¹, Boston (1982/2007)², São Francisco (1989)³, Londres (2002)⁴, Seul (2003)⁵ e Nova York (2007/2008)⁶.

Mais recentemente, o Rio de Janeiro no projeto Porto Maravilha que tem por meta revitalizar e qualificar a área central junto ao porto, como complemento as intervenções urbanísticas demoliu o Elevado da Perimetral, criou vias subterrâneas para absorver o fluxo viário e liberou o solo para criar espaços públicos qualificados para as pessoas.



Figura 03- Área portuária do RJ com o Elevado da Perimetral (Rio de Janeiro, (2015?))



Figura 04 - Área portuária do RJ sem o Elevado da Perimetral (Rio de Janeiro, (2015?))

Estas e outras experiências demonstram que quando planejadores urbanos mudam o foco da cidade do automóvel para as pessoas, cresce a qualidade de vida urbana e de acordo com o Gehl (2015): *“existem conexões diretas entre as melhorias para as pessoas no espaço da cidade e as visões para obter cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis.”*

O impacto do viaduto São Jorge no sítio

De acordo com Lynch (1997): *“como uma obra arquitetônica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala; uma coisa só percebida no decorrer de grandes períodos de tempo.”*

O fato da cidade ser construída ao longo de muito tempo, deveria estar fortemente associada ao cuidado de que as ações presentes em relação ao planejamento urbano não trarão degradação ou desqualificação a nenhuma área. Considerando que projetos apenas viários não atendem a esta premissa, precisamos rever nossos conceitos em relação ao planejamento urbano. Gehl (2011) analisa que *“a prioridade dada aos carros é um dos principais inimigos. O carro espreme a vida urbana para fora do espaço público”*.

A Paróquia São Jorge era ponto de referência desta área da cidade há várias décadas. Elemento importante para a comunidade e na paisagem urbana, onde contribuía muito na construção da identidade local em um bairro de classe média e baixa com carência de

espaços públicos. Ponto Focal mesmo após a construção da Terceira Perimetral antes da etapa de construção do Viaduto São Jorge. Além disto, a Paróquia São Jorge promove missas campais e procissões que contribuíam para que as pessoas se apropriassem do espaço urbano.

O Viaduto São Jorge facilitou o tráfego de veículos, mas com certeza não contribuiu na qualificação da paisagem urbana local, que de acordo com Cullen (1983 citado por ADAM, 2000), “a paisagem é a arte de tornar coerente e organizado, visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano”. Pelo contrário, tornou o espaço visualmente caótico.

As pistas para os ônibus e automóveis em níveis diferentes, somadas aos suportes para a estrutura estaiada impactam extremamente a paisagem local.



Foto 1- Visual Paróquia São Jorge antes a construção do Viaduto São Jorge (Laud, 2011)



Foto 2 - Visual Paróquia São Jorge após a construção do Viaduto São Jorge (Solano, 2016)

A percepção da visual da Paróquia São Jorge, hoje está bastante comprometida e com isto sua contribuição na construção da identidade do local também.

“A identidade gera o sentimento de pertencimento, a referência que nos orienta enquanto cidadãos. No âmbito urbano, a identidade se reflete nos vínculos que estabelecemos com os espaços da cidade, seus elementos de referência – patrimônio histórico, rios, ruas, praças e parques, edifícios emblemáticos. (LERNER, 2015)”



Foto 3 – Visual da Paróquia São Jorge – Vista da Perimetral sentido Sul/Norte (Solano, 2016)



Foto 4 – Visual da Paróquia São Jorge – Vista da parte alta do Viaduto São Jorge sentido Norte/Sul (Solano, 2016)

Também a escolha da passagem de nível por meio de um viaduto não contribuiu na qualificação da área. Como se relatou anteriormente, viadutos tendem a degradar áreas onde são inseridos. Em um domingo de sol, observa-se além de lojas para alugar, movimento praticamente nulo de pessoas e exclusivamente de passagem. Ao mesmo tempo, muito próximo deste ponto, muitas pessoas caminham, andam de skate, patinete ou bicicleta ao longo do corredor de ônibus da Perimetral que é fechado para o transporte coletivo neste dia. Fato que sinaliza a carência de espaço público para as pessoas.



Foto 5 – Parte inferior do Viaduto São Jorge / Rua Aparício Borges (Solano, 2016)



Foto 6 – Parte inferior do Viaduto São Jorge / Rua Salvador França (Solano, 2016)

A construção de uma passagem de nível no local era importante, mas porque não subterrânea? Acredita-se que se tenha perdido uma grande oportunidade de ter sido feito um projeto urbano para a área e não apenas um projeto viário. Em um bairro carente de espaços públicos, depois de tantos estudos e experiências positivas para nos servirem de exemplo, continuamos construindo barreiras e espaço apenas para os veículos. Não teria sido uma boa oportunidade para criar-se um espaço público de qualidade ao nível do solo? Quem se sente convidado ou seguro a caminhar em um lugar destinado apenas para veículos e com fachadas inativas, como nos mostra a Foto 6?

Na década de 60, Jacobs (2011) já alertava que *“artérias viárias, junto com estacionamentos, postos de gasolina e drive-ins, são elementos de destruição urbana poderosos e persistentes. Para lhes dar lugar, ruas são destruídas e transformadas em espaços imprecisos, sem sentido e vazios para qualquer pessoa a pé”* e de acordo com Gehl (2011) *“nos últimos 50 anos, a dimensão humana foi seriamente negligenciada no planejamento urbano”*. Infelizmente, é isto que ainda se constata no resultado final da construção do Viaduto São Jorge.

Considerações finais

Porto Alegre figura, atualmente, entre as 50 cidades mais violentas do mundo. Com certeza, este título não é motivo de orgulho. Entre os diversos fatores que levam a uma cidade tornar-se violenta, o fato de estarmos negligenciando o espaço público é uma delas.

Viramos as costas para nossa cidade e são poucos os lugares que os cidadãos sentem-se seguros em desfrutar e também não é em qualquer horário. As pessoas querem morar em condomínios fechados que voltam as costas para o espaço público e buscam o lazer no interior de shoppings-centers por sentirem-se mais seguras. Será que é este o caminho, ou à medida que não nos apropriamos do espaço público estamos abrindo mais espaço para a violência?

Quando construímos obras com o foco apenas no automóvel e desconsideramos edifícios emblemáticos como o da Paróquia São Jorge acredita-se estar contribuindo para a perda de identidade local e do sentimento de pertencimento em relação à cidade.

Quando se perde uma oportunidade de criar espaço público qualificado para as pessoas, com uma obra apenas com o foco viário, perde-se uma oportunidade de criar uma cidade com mais qualidade de vida, mais humana. Acredita-se estar mais que na hora de revermos nossos conceitos de planejamento urbano.

Notas

¹ “Um gradual processo iniciado em 1962 aumentou as áreas sem veículo em Copenhague. Estudos de 1968, 1986 e 1995, sobre a vida pública no espaço público, mostram que os índices de atividades e permanência aumentou quatro vezes no período estudado. Quanto mais espaço é ofertado, mais vida tem a cidade.” GEHL (2015)

² O Big Dig- mega projeto que substituiu a Artéria Central elevada que cortava Boston, por vias subterrâneas devolvendo para cidade grande superfície a nível do solo que resultaram em 45 parques, várias praças e ruas arborizadas. (MASSACHUSETTS D.T. [s.d.])

³ “Quando Embarcadero, larga via expressa em São Francisco, foi fechada depois de um terremoto em 1989, as pessoas rapidamente adaptaram seu comportamento no trânsito e o tráfego residual encontrou outras rotas. Hoje, o Embarcadero é um agradável bulevar com árvores, bondes e boas condições para a vida na cidade e para os ciclistas.” GEHL (2015)

⁴ “Em 2002, Londres introduziu um pedágio urbano em vias congestionadas [...]. Desde o começo, a cobrança desta taxa reduziu drasticamente o tráfego de veículos. Mais tarde, a zona atingida pelo pedágio foi ampliada a oeste e agora compreende quase 50 km.” GEHL (2015)

⁵ “O caso de recuperação do canal Cheonggyecheon[...], exemplifica como uma cidade pode mudar os seus padrões de crescimento, restaurar um importante e antigo canal urbano ao seu papel natural e gerar um dos mais interessantes espaços públicos para a população.” GIARETTA (2011)

⁶ “Em 2007, iniciou-se em Nova York abrangente ampliação das oportunidades de uso da bicicleta”, utilizando espaços antes destinados aos veículos. “Em apenas dois anos, o uso de bicicletas em Nova York dobrou.” GEHL(2015)

Referências

- ADAM, Roberto S. **Analisando o conceito de paisagem urbana de Gordon Cullen**. Curitiba: Da Vinci, 2000. Disponível em: <http://www.up.edu.br/davinci/5/pdf21.pdf>. Acesso em: 15 jun.2016.
- DBONATTO. [Sem título], [S.l.], 8 jan. 2013. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1580160>. Acesso em: 22 jun. 2016.
- BRITO, Fausto. **O deslocamento da população brasileira para as metrópoles**. São Paulo: mai/ago. 2006. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142006000200017. Acesso em: 22 jun. 2016.
- EMBARQ e Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). **Vida e morte das rodovias urbanas**. [S.l.]: abr. 2013. Disponível em: <http://wricidades.org/research/publication/vida-e-morte-das-rodovias-urbanas>. Acesso em: 15 jun. 2016.
- GIARETTA, Rafael. **Uma impressionante renovação urbana em Seul**. [S.l.]: Blog, 13 mar. 2011. Disponível em: <http://portalarquitetonico.com.br/uma-impressionante-renovacao-urbana-em-seul/>. Acesso em: 23 mai. 2016.
- GEHL, J. **Jan Gehl fala sobre cidades e escala humana**. **AU**, São Paulo: n. 215, [entrevista], dez. 2011. Disponível em: <http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/215/jan-gehl-fala-sobre-cidades-e-escala-humana-250160-1.aspx>. Acesso em: 09 mai. 2016
- GEHL, J. Tradução Anita di Marco. **A Cidade para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano. **Curitiba: uma rede de soluções**. Ambiente 84, año XXIV, tercer época, n. 84, p. 14 – 33, La Plata: Argentina, Oct. 2000.
- JACOBS, Jane; Tradução Carlos S. Mendes Rosa. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.
- LAUD, João. [Sem título]. RBS TV, Porto Alegre: [s.d.], 1 fotografia, color. Foto da Igreja São Jorge. Disponível em: <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2013/01/obra-de-viaduto-da-copa-bloqueia-terceira-perimetral-em-porto-alegre.html>. Acesso em: 22 jun. 2016.
- LERNER, Jaime. Prólogo à edição brasileira. In: Cidade para pessoas (2015). São Paulo: Perspectiva, 2013.
- LYNCH, Kevin; Tradução Jefferson Luiz Camargo. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MASSACHUSETTS Department os Transportation. **The central artery/ Tunnel Project – The Big Dig**. Massachussets: [2010?]. Disponível em: <http://www.massdot.state.ma.us/highway/thebigdig.aspx>. Acesso em: 15 jun. 2016.

Por que Curitiba deu certo? [S.l.]: Cidades para pessoas. 2011. Vídeo (4:52 min). Direção, Edição e Trilha: Natalia Garcia, Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=46gy95lbvLk>. Acesso em: 23 jun.2016

PORTO ALEGRE. **Viaduto na Bento beneficiará usuários do transporte coletivo.** Porto Alegre: ago. 2012. Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smgae/default.php?p_noticia=154349&VIADUTO+NA+BENTO+BENEFICIARA+USUARIOS+D+O+TRANSPORTE+COLETIVO. Acesso em: 15 jun. 2016.

PORTO ALEGRE. **Implantação de 5 obras na III perimetral.** Porto Alegre: jan. 2013. Disponível em: <http://www.obrasdemobilidadeurbana.com.br/obras/implantacao-de-5-obras-na-iii-perimetral/82>. Acesso em: 15 jun. 2016.

RIO DE JANEIRO (cidade). Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp). **Porto Maravilha:** Apresentação da operação urbana. Rio de Janeiro: [2015?]. Disponível em: <http://www.portomaravilhario.com.br/portomaravilha>. Acesso em: 24 jun. 2016.

SINERGIA Estudos e Projetos Ltda. **ANEXO XI Experiências Mundiais de Derrubada de Viadutos e Uma experiência de Manutenção.** [S.l.]: [2011?] Disponível em: <http://docplayer.com.br/1637335-Anexo-xi-experiencias-mundiais-de-derrubada-de-viadutos-e-uma-experiencia-de-manutencao.html>. Acesso em: 15 jun. 2016.

SOLANO, Guilherme. **Viaduto São Jorge.** 2016. 5 fotografias digitais (n. 2 a 6), color.

Sobre a Autora

Profa. Arqa. Rosana Picoral, Me.

Arquiteta e Urbanista (UFRGS, 1983), Mestre em Arquitetura (UFRGS, 2000), Docente da Faculdade de Engenharia Civil no período de 1989/2006 (PUCRS), Docente da FAUPUCRS desde 1997, Sócia-Gerente da Picoral e Solano Arquitetura e Engenharia Ltda desde 1986.