

A Centralidade Sul e sua interface com a mobilidade metropolitana

O objetivo é que esta centralidade seja realmente uma referência regional, tenha serviços próprios, educação, hospitais, faculdades e grandes empresas.

Para falar como a mobilidade foi trabalhada dentro do Masterplan proposto pela CSul, desenvolvido pelo escritório do Arquiteto e Urbanista Jaime Lerner, a reportagem do JORNAL BELVEDERE conversou com os arquitetos Paulo Kawahara e Fabiana Martins, que integram a equipe responsável pela elaboração do projeto urbanístico. Foram eles que pensaram e consolidaram soluções tanto para o deslocamento interno como para o deslocamento externo, as larguras das pistas, os tipos de modais e serviços para otimizar essa mobilidade.

Paulo Kawahara destaca o conceito geral do empreendimento, lembrando que o objetivo principal é ser uma centralidade autossuficiente. Ou seja, é ter mais empregos do que habitantes. "Se nós conseguirmos isso, esperamos que a maioria das pessoas morem perto do trabalho, para evitar os grandes deslocamentos, da periferia para o centro, que tanto congestionam as vias na hora de pico", ressalta Kawahara.

+ Existem as exceções

Mas, num tom bem realista, o arquiteto reconhece que "sabe que isso não vai acontecer na totalidade". Paulo Kawahara sabe que existem pessoas que moram num lugar e que o emprego delas está em outro lugar, e elas não querem sair de onde moram, ou vice-versa. Para estas situações, ele lembra que o projeto deverá oferecer condições para implantação de uma rede de mobilidade, e que essa rede deverá privilegiar o transporte coletivo ou transportes leves (bicicletas ou andar a pé).

Paulo Kawahara ressalta que eles pensaram a mobilidade no Projeto CSul sob dois aspectos: o da mobilidade interna, já que o empreendimento é muito grande, e da conexão externa com Belo Horizonte e os outros municípios vizinhos, pois o objetivo é que esta centralidade seja realmente uma referência regional, tenha serviços próprios, educação, hospitais, faculdades, grandes em-

presas etc. E isso fatalmente vai atrair pessoas de outros lugares. "E imaginamos esses deslocamentos por transporte coletivo", disse o arquiteto.

+ Dois terminais

Para a conexão e integração entre o transporte externo (oriundo de outros municípios) e o interno (oriundo de áreas do próprio Masterplan da CSul), Paulo Kawahara disse que foram propostos dois terminais situados nas extremidades do eixo viário estruturante, quando o mesmo se conecta às rodovias BR-040 e BR-356. A partir desses terminais de integração, haverá um transporte estruturante, ou troncal, que vai ligar os dois terminais, passando pelas principais vias do empreendimento; e haverá uma alimentação, uma integração com as linhas de vizinhança e vias locais, para tentar se chegar o mais próximo possível do "porta a porta".

Para isso, "imaginamos, um grande número de ciclovias, conectadas em rede por todo o empreendimento".

O arquiteto Paulo Kawahara explicou que o espaço reservado para as vias internas é suficiente para comportar tanto o tráfego de automóveis quanto para abrigar futuras "canaletas de transporte", ou seja, elas já foram planejadas considerando o espaço necessário para abrigar o aumento deste tráfego interno, à medida que os terrenos forem sendo ocupados e consolidarem assim a demanda por transporte coletivo de massa.

+ Veículo elétrico

Quanto ao modal, se é ônibus, se é um veículo elétrico leve sobre trilhos ou não, o arquiteto disse que "não temos como prever qual será este modal, mas nos programamos para recebê-lo, seja ele qual for". Ele explicou que, como a ocupação vai demorar algumas décadas, eles esperam que seja um transporte elétrico, para evitar emissões de poluentes, seja confortável e com capacidade para transportar um grande número de



PAULO KAWAHARA E FABIANA MARTINS | Os arquitetos responsáveis por consolidar soluções de deslocamentos interno e externo do Projeto CSul

pessoas.

A arquiteta Fabiana Martins destaca que a questão da mobilidade está diretamente ligada ao uso do solo. "No caso da CSul, onde a gente prevê este eixo troncal da mobilidade interna, que vai se conectar aos terminais que podem ligar a BH e outras cidades, teremos uma maior densidade de ocupação e maior diversidade de uso. Ou seja, nossa ideia é que se tenha mais áreas de emprego e mais pessoas morando e trabalhando ao longo desse eixo de transporte", disse a arquiteta.

Fabiana Martins completa que em todas as áreas o Projeto CSul prevê, na medida do possível, usos mistos, com áreas de comércio, principalmente para atender às necessidades mais cotidianas (próximo às áreas de residências de famílias, sempre terá um pequeno centro comercial). "Nós distribuímos as áreas de modo que as pessoas possam também ir caminhando para a escola, para o comércio, para uma academia etc., pois serão distâncias curtas que dispensam o uso do carro", ressalta a arquiteta.

+ Grandes empresas

Sobre as grandes empresas, Paulo Kawahara disse que elas precisam de um espaço maior para operarem. Ele cita como exemplo, um supermercado ou uma grande loja de materiais de construção, que necessitariam de

uma ampla área para carga e descarga, e de uma logística mais elaborada, não poderiam ficar numa área muito interna. Por isso, o empreendimento prevê a presença dessas empresas de maior porte nas chamadas "bordas", ou seja, em espaços bem próximos das duas rodovias que passam pelo empreendimento: a BR-040 e a Rodovia dos Inconfidentes.

Com relação à separação entre casas e prédios, Paulo Kawahara explica que a verticalização é estimulada ao longo dos eixos estruturantes, que terão o melhor transporte coletivo no futuro. "Seguimos sempre o raciocínio de ter o maior número de pessoas morando perto do melhor transporte. Temos uma faixa intermediária de moradias de quatro, seis pavimentos, e depois mais afastado as casas".

Fabiana Martins completa que essa distribuição levou em consideração o estudo ambiental e a valorização da paisagem, deixando as casas mais próximas às áreas de preservação, para melhor conservá-las.

+ Equipamentos públicos

Fabiana Martins explica que os equipamentos públicos, principalmente educação e saúde, para o empreendimento foram pensados a partir da estimativa da população e da pirâmide etária da Região Metropolitana de BH. "São estudos empíricos que podem ser complementados

depois com dados da Prefeitura de Nova Lima e das políticas públicas de saúde e educação, mas a ideia é distribuir esses equipamentos no território para facilitar o acesso a eles, pois o empreendimento prevê moradores que dependerão desses serviços públicos" conta a arquiteta.

Ela ressalta que as escolas estão bem distribuídas dentro do empreendimento e que, por exemplo, a universidade ficará bem próxima a um dos dois terminais, o que facilitará bastante o transporte para os estudantes. Sobre os equipamentos, a arquiteta explica que eles fazem parte também de um dos objetivos principais do projeto, que é gerar empregos. "Além de gerar educação e saúde para a região, esses equipamentos vão gerar postos de trabalho", afirma Fabiana Martins.

Para finalizar o assunto mobilidade, Paulo Kawahara lembra uma frase do prefeito de Bogotá, que fez uma revolução urbana na cidade: "Nas metrópoles, não há salvação fora do transporte coletivo". Ele disse que acredita que o prefeito tem toda a razão e completa "ou as metrópoles se estruturam e investem no transporte coletivo, dando opções para uma grande parte da população, e educando-a culturalmente, ou não há solução se elas voltarem seus investimentos apenas para os automóveis, pois isso levará ao estrangulamento".