An aerial photograph of a city, likely São Paulo, showing a dense urban landscape with numerous high-rise buildings and a winding river. A major highway is visible on the right side of the image.

Tomás André Rebollo

**URBANISMO
E MOBILIDADE
NA METRÓPOLE
PAULISTANA
ESTUDO DE CASO
O PARQUE
DOM PEDRO II**

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo

Tomás André Rebollo

**URBANISMO
E MOBILIDADE
NA METRÓPOLE
PAULISTANA
ESTUDO DE CASO
O PARQUE
DOM PEDRO II**

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo

Tomás André Rebollo Figueiredo da Silva

Urbanismo e mobilidade na metrópole paulistana

Estudo de caso: o Parque Dom Pedro II

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre
em Arquitetura e Urbanismo

ÁREA DE CONCENTRAÇÃO Projeto, Espaço e Cultura

ORIENTADORA Profa. Dra. Regina Maria Prosperi Meyer

São Paulo, março de 2012

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.
E-mail: rebollo@usp.br

Silva, Tomás André Rebollo Figueiredo da

S586m Urbanismo e mobilidade na metrópole paulistana.
Estudo de caso: o Parque Dom Pedro II / Tomás André
Rebollo Figueiredo da Silva. –São Paulo, 2012.
280 p.: il.

Dissertação (Mestrado – Área de Concentração:
Projeto, Espaço e Cultura) – FAUUSP.
Orientadora: Regina Maria Prosperí Meyer

1. Planejamento territorial urbano 2. Arquitetura
3. Transporte urbano 4. Acessibilidade ao meio físico
5. Projeto urbano 6. Estações intermodais 7. Mobilidade
I. Título

CDU 711.4

FOLHA DE APROVAÇÃO

Tomás André Rebollo
Urbanismo e mobilidade na metrópole paulistana.
Estudo de caso: o Parque Dom Pedro II

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre.
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO Projeto, Espaço e Cultura

Aprovado em

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr.
Instituição
Julgamento
Assinatura

Prof. Dr.
Instituição
Julgamento
Assinatura

Prof. Dr.
Instituição
Julgamento
Assinatura

Para Armando, Norma, Regina e Carlos.

AGRADECIMENTOS

À FAPESP pela concessão da bolsa que permitiu a realização deste trabalho.
A Regina Meyer pela estimulante e precisa orientação, e pelo aprendizado que ultrapassa os limites do que esta dissertação conseguiu expor.

Aos membros da banca de qualificação, Vladimir Bartalini e Angelo Bucci, pelas contribuições ao trabalho.

A Luciano Fiaschi por seu incentivo à realização do mestrado e pela compreensão de minha ausência no escritório durante este período.

A Edward Bramfit pela acolhida durante minha visita a Londres.

Aos amigos Diego Bis e Alessandro Muzi pelas contribuições bibliográficas e pelo permanente diálogo ao longo do percurso.

A toda a família, especialmente meus avós, Armando e Norma, e meus pais, Carlos e Regina, pelo apoio.

E finalmente a Ana Paula, companheira querida, pelo projeto gráfico e diagramação deste volume, e por compartilhar comigo esta viagem.

RESUMO

Esta dissertação busca as diretrizes de reinserção urbana da área do Parque Dom Pedro II em São Paulo, partindo da constatação de seu papel atual de polo de mobilidade metropolitano e apoiando-se em exemplos internacionais de projetos de renovação urbana de áreas associadas à reforma ou construção de grandes estações intermodais. Este percurso se organiza em três eixos investigativos, correspondentes aos três capítulos da dissertação. Inicialmente a área do Parque Dom Pedro II é abordada empregando-se um método de análise urbanística que busca, em sua trajetória histórica e em suas características físicas e funcionais atuais, as pautas para planejamento e projeto para sua reinserção na cidade. Em seguida, no segundo capítulo, são abordadas as teorias urbanísticas mais recentes que tratam das metrópoles contemporâneas, com ênfase para o papel que as redes de mobilidade e os pontos de interface com a cidade, os polos de mobilidade metropolitanos, cumprem na organização e na estruturação destes vastos territórios urbanizados. Este capítulo pretende facilitar a compreensão do papel que a área de estudo pode vir a cumprir dentro da atual lógica de funcionamento da metrópole paulistana, atualizando o significado dos elementos analisados no primeiro capítulo. Finalmente, no terceiro capítulo, as características tipológicas e morfológicas dos polos de mobilidade metropolitanos, enquanto trechos específicos da cidade – como peças urbanas – e de seus principais elementos constituintes, as grandes estações intermodais, são analisadas através de um breve histórico da relação entre mobilidade, urbanismo e arquitetura, desde as propostas das megaestruturas imaginadas por arquitetos nas décadas de 1950 e 1960 até os exemplos contemporâneos de projetos urbanos associados a cinco estações europeias, reformadas ou construídas recentemente: Euralille em Lille, King's Cross e Saint Pancras em Londres, Hauptbahnhof em Berlim, La Sagrera em Barcelona e Porta Susa em Turim. Fechando o terceiro capítulo um pequeno histórico das experiências de desenho urbano associadas à construção do metrô paulistano pretende aproximar as questões levantadas à realidade de São Paulo. Em vez de uma conclusão definitiva sobre uma solução projetual acabada para o Parque Dom Pedro II, um epílogo relaciona as questões abordadas nos três capítulos precedentes com o intuito de oferecer parâmetros para um plano e para a ação projetual para a área

PALAVRAS-CHAVE: Urbanismo; Arquitetura; Metrópole; Parque Dom Pedro II; Planejamento urbano; Projeto urbano; Transporte urbano; Estações intermodais; Mobilidade; Acessibilidade; São Paulo (cidade), Brasil.

ABSTRACT

This study seeks the guidelines for the urban reintegration of the Parque Dom Pedro II area in Sao Paulo, based on the finding of its current role as a metropolitan mobility hub and relying on international examples of urban renewal projects in areas associated with the renovation or construction of major intermodal stations. This path is organized into three investigative axes corresponding to the three chapters of the study. Initially the area of Parque Dom Pedro II is addressed by employing a method of urban analysis which seeks, through its historical trajectory and its current physical and functional characteristics, the guidelines for planning and design for its reintegration in the city. Then, in the second chapter, the most recent urban theories that address the contemporary metropolis are discussed, with emphasis on the role that mobility networks and its interface points with the city, the metropolitan mobility hubs, perform in the organization and structuring of these vast urbanized territories. This chapter is intended to facilitate the understanding of the role that the study area is likely to meet within the logics of operation in place in the Sao Paulo metropolis, updating the meaning of the urban elements analyzed in the first chapter. Finally, in the third chapter, the typological and morphological characteristics of the metropolitan mobility hubs, considered as specific areas of the city – as urban parts – and its main constituents, the major intermodal stations, are analyzed through a brief history of the relationship between mobility, urbanism and architecture, from the proposals of megastructures imagined by architects in the 1950s and 1960s to the contemporary examples of urban projects associated with five renovated or newly designed European stations: Euralille in Lille, King's Cross and Sait Pancras in London, HauptBahnhof in Berlin, La Sagrera in Barcelona and Porta Susa in Turin. Closing the third chapter a brief history of the experiences of urban design associated with the construction of the Sao Paulo subway system and stations aims to bring the issues raised closer to the reality of Sao Paulo. Instead of a definitive conclusion about a finished design solution to the area of Parque Dom Pedro II, an epilogue relates the issues addressed in the three previous chapters in order to provide parameters for planning and design in the area.

KEYWORDS: Urbanism; Architecture; Metropolis; Parque Dom Pedro II; Urban planning; Urban design; Urban transportation; Intermodal stations; Mobility; Accessibility; Sao Paulo (city), Brazil.

SUMÁRIO

10 INTRODUÇÃO

Capítulo 1

- 17 **O PARQUE DOM PEDRO II EM SÃO PAULO**
- 19 Parte 1 **Metodologia de análise urbana**
- 25 Parte 2 **Preexistências e evolução histórica**
- 78 Parte 3 **O Parque Dom Pedro II hoje**
- 118 **Considerações finais do capítulo 1**

Capítulo 2

- 124 **O PAPEL DAS REDES DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NA NOVA ETAPA DO PERCURSO METROPOLITANO DE SÃO PAULO**
- 126 Parte 1 **Mobilidade e acessibilidade nas metrópoles contemporâneas**
- 141 Parte 2 **Da metrópole moderna à metrópole contemporânea**
- 152 **Considerações finais do capítulo 2**

Capítulo 3

- 159 **OS POLOS DE MOBILIDADE METROPOLITANOS CONTEMPORÂNEOS**
- 161 Parte 1 **Caracterização dos polos de mobilidade metropolitanos**
- 171 Parte 2 **Tipologia arquitetônica e urbanística dos grandes equipamentos das redes de mobilidade**
- 182 Parte 3 **Exemplos de estações intermodais contemporâneas na Europa**
- 228 Parte 4 **As estações do metrô de São Paulo como instrumentos de desenho urbano**
- 257 **Considerações finais do capítulo 3**

260 EPÍLOGO

- 274 **Bibliografia**
- 278 **Créditos das imagens**

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa começou em 2010 com a intenção inicial de oferecer uma reflexão sobre o impacto da implantação da infraestrutura viária e de transporte metropolitano no sistema de espaços públicos do centro da cidade de São Paulo, ao longo de um período entre as décadas de 1930 e o início da operação do expresso Tiradentes. Do ponto de vista metodológico a proposta tinha originalmente um forte cunho histórico, pois pretendia-se, além de analisar as principais transformações implantadas no sistema de infraestrutura viária do Centro de São Paulo, procurar evidenciar as opções urbanas estabelecidas, destacando as relações que os projetos de infraestrutura viária e de transporte estabeleceram com os espaços públicos consolidados historicamente.

Em um primeiro momento seriam analisados os projetos realizados na área central de São Paulo desde a década de 1930 desenvolvidos a partir do Plano de Avenidas de Prestes Maia, cuja implantação prolongou-se até os anos 1960. Correspondendo a uma segunda etapa seriam passadas em revista as intervenções de cunho rodoviaristas das décadas de 1960 e 1970, chegando-se até a implantação das estações do metrô e dos terminais de ônibus na área central nas décadas mais recentes.

Como estudo de caso havia sido escolhida a área do Parque Dom Pedro II, já que ao longo das primeiras investigações havia ficado claro que se tratava do conjunto de espaços públicos centrais que sofreu as transformações funcionais e espaciais mais significativas devido à implantação de diversos equipamentos de infraestrutura viária e de transporte coletivo – como as avenidas que compõem o trecho leste do perímetro de irradiação concebido por Prestes Maia entre as décadas de 1930 e 1940, o complexo viário composto por diversos viadutos associados à Radial leste e à Ligação leste-oeste, a Avenida do Estado, a estação Dom Pedro II da linha leste-oeste do metrô, o terminal de ônibus e mais recentemente o terminal do expresso Tiradentes.

O trabalho daquele primeiro ano de pesquisa levou a uma importante conclusão, segundo a qual o processo de deterioração urbana da área do Parque Dom Pedro II, assim como outro de setores na região central da cidade, foi resultado direto da implantação da infraestrutura viária metropolitana, realizada com a preocupação de conectar pontos distantes do território da cidade sem, no entanto, levar em consideração o aspecto desagregador que sua construção pudesse ter nos espaços urbanos que atravessou.

As grandes infraestruturas presentes na área do Parque Dom Pedro II foram concebidas de maneira setorial, isto é, tomando como dado de projeto apenas as variáveis internas aos sistemas que viriam a atender. Em outras palavras, nenhum dos equipamentos de mobilidade – o sistema viário, as estações de metrô e de ônibus – se preocuparam em encarar a área como um todo articulado, prejudicando enormemente a acessibilidade na região. As diversas redes de mobilidade – o sistema viário metropolitano, o sistema viário local, o metrô, a via segregada do expresso Tiradentes – se cruzam mas não se relacionam.

A partir dessas duas constatações preliminares, houve uma reorientação dos objetivos da pesquisa, voltando-se para a procura de alternativas capazes

de reverter o processo de deterioração urbana da área ao invés de oferecer apenas uma leitura histórica do processo. Do interesse inicial, que era entender o impacto da implantação excessivamente setorial e instrumental do complexo viário nos sistemas de espaços públicos na região central, passou-se à procura de uma leitura da área que fosse capaz de encontrar as potencialidades de sua reinserção urbana através do reconhecimento de sua condição de polo de mobilidade metropolitana. Assim, de uma abordagem exclusivamente histórica passou-se para uma análise urbana comprometida com uma solução projetual, não apenas salientando os aspectos negativos da atual situação da área, mas também levando em consideração as possibilidades de sua recuperação urbana dentro do atual contexto do Centro e das dinâmicas da metrópole paulistana.

Apesar de toda a degradação ambiental causada pelo desastroso impacto do complexo de avenidas e viadutos na área do parque, o processo de sobreposições de equipamentos ligados ao transporte coletivo culminou em sua transformação em grande terminal central das zonas leste e sudeste da cidade, com todas as características de um grande polo de mobilidade em escala metropolitana.

Esse é justamente o ponto a partir do qual a pesquisa se desenvolveu. Já se sabe que o atual terminal de ônibus projetado pelo Arquiteto Paulo Mendes da Rocha na década de 1980 e construído no início dos anos 90, com caráter provisório, não será capaz de absorver o aumento do fluxo de ônibus e passageiros vindo da zona leste da capital, tendo em vista a projeção do crescimento da demanda pela ligação Centro-leste já diagnosticada na Pesquisa Origem Destino realizada pela Companhia do Metropolitano em 2007.

Além da ampliação do terminal de ônibus, uma outra variável projetual está prevista para entrar em cena nos próximos anos. A Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM), através da Companhia do Metropolitano de São Paulo, pretende construir uma nova linha de metrô, que teria uma estação próxima ao Mercado Municipal. A oportunidade de se pensar, desde o início, a construção de ambos equipamentos – novo terminal de ônibus e nova estação de metrô – associados a um projeto urbanístico de reintegração urbana da área do Parque Dom Pedro II foi o mote para o desenvolvimento da pesquisa.

Ao se propor uma nova abordagem dos problemas decorrentes do impacto da implantação da infraestrutura viária na área do parque, partindo das potencialidades dos grandes equipamentos de transporte coletivo – as estações e terminais – pretende-se encontrar novas chaves de compreensão que possam ser empregadas em situações similares na cidade de São Paulo e em outras metrópoles brasileiras que enfrentam desafios similares. A área do Parque Dom Pedro II é paradigmática nesse sentido porque veio a tornar-se, através da acumulação dos equipamentos de transporte, um dos maiores “terminais” urbanos de passageiros, não só na região central mas em toda a cidade. Além disso, dentre todos os terminais existentes – ou áreas que podem ser encaradas como verdadeiros terminais – o Parque Dom Pedro II é o mais problemático, funcional e espacialmente.

O esforço da investigação desenvolvida ao longo deste trabalho poderá fornecer subsídios para intervenções em áreas menores, que partam do mesmo princípio de que a ocasião de se projetar um equipamento de tal porte (uma estação de metrô ou um terminal de ônibus) é uma oportunidade que não deve ser desperdiçada de intervenção na cidade existente. Devido ao seu

caráter estruturador esses equipamentos poderiam ser projetados não apenas de acordo com as necessidades técnicas da lógica do sistema de transporte, mas como verdadeiras peças urbanas (VALLEJO, 1998) com capacidade de transformar o entorno onde se insere.

Para a recuperação da qualidade urbana da área do parque, a pesquisa busca entendê-lo dentro da lógica metropolitana da qual participa, não mais de forma setorial. Para isso procurou-se entender como uma nova intervenção – um equipamento de infraestrutura de escala metropolitana de transporte coletivo – pode contribuir para, na escala local, reverter o processo de degradação iniciado pelas intervenções rodoviaristas, não enfrentados pelos projetos das estações existentes.

No Parque Dom Pedro II já estão presentes as funções normalmente associadas às estações intermodais de grande porte, do modo como estão sendo construídas em outras metrópoles. A grande quantidade de passageiros entre as distintas estações dos três sistemas presentes na área (metrô, ônibus e o expresso tiradentes) acabam alimentando uma série de atividades na área, desde a comercial – ainda que se trate de comércio ambulante – até pequenos serviços. Um dos problemas identificados é justamente que essas funções ocorrem sem o suporte físico adequado (arquitetônico e urbanístico) que favoreça tanto a intermodalidade quanto a integração dos equipamentos de transporte com o sistema de espaços públicos em seu entorno. O potencial da área como polo de mobilidade e acessibilidade em escala metropolitana poderia ser aproveitado como uma oportunidade para corrigir os aspectos negativos atuais da organização atual da área e potencializar os aspectos positivos de sua situação urbana excepcional.

Os exemplos analisados nas cidades europeias mostram que na oportunidade de se projetar uma estação intermodal na área do parque poderia-se tomar como partido de projeto a mitigação dos aspectos negativos comumente decorrentes da implantação de grandes equipamentos de infraestrutura em tecido urbano consolidado – descontinuidades geradas por vias ou outros obstáculos, aumento do fluxo de pessoas no entorno, etc. Além disso, seria oportuno incorporar no projeto das estações a complexidade de usos característica de seu entorno. Seus espaços internos poderiam abrigar múltiplos usos, além das funções estritamente ligadas ao transporte. O aproveitamento do potencial de um polo metropolitano de mobilidade para o desenvolvimento de outras atividades próximas à estação – comércio, serviço, etc. – vem sendo potencializado, nas cidades europeias, através de soluções projetuais que tenham a capacidade de irradiar qualidade para o espaço público, enfatizando o valor simbólico de espaço de reconhecimento do indivíduo como membro de uma coletividade metropolitana.

Para que isso venha a ocorrer no caso do Parque Dom Pedro II foi necessário buscar as características de um novo tipo de arquitetura-urbana, que seja capaz de conectar e criar lugares, superando limites e barreiras físicas, funcionais e espaciais através da articulação complexa de funções urbanas. Criar lugares de ser e estar, além da simples função de se locomover, não somente no interior das estações como também em seu entorno foi uma premissa comum a todos os projetos estudados na Europa.

A pesquisa pretende constituir-se, portanto, em uma etapa de um processo projetual que dê conta destas questões. O que este trabalho pretende é elaborar uma análise comprometida com o projeto, abordando o problema para fornecer os subsídios e as premissas para seu futuro desenvolvimento.

Para o papel da análise dentro do processo projetual recorreu-se ao conceito de intervenção na cidade existente, apresentado, entre outros autores, por Portas (2003). Este método consiste em um processo que parte da associação entre as etapas de análise, de projeto e de execução, fortemente determinado pelas características do espaço construído e dos condicionantes presentes na área: seu desenvolvimento histórico, suas condicionantes ambientais, o padrão de ocupação contemporânea e as dinâmicas de transformação em andamento no ponto específico em que se analisa e projeta.

Esta abordagem desenvolveu-se nas últimas décadas como uma resposta à percepção das limitações do modelo tradicional de separação entre planejamento e projeto urbanos elaborados a partir de princípios previamente fixados – a “ordenação urbana abstrata” de usos do solo, fluxos e dimensões – cristalizados nos procedimentos normativos e simplificadores, que não dariam conta da complexidade e da dinâmica da metrópole contemporânea (BUSQUETS, 2000).

Dentro deste contexto a análise adquire o caráter de etapa de projeto, assumindo um papel maior do que de simples indicação das questões urbanas presentes na área de intervenção. A análise comprometida com a incorporação das dinâmicas de transformação nos projetos que serão propostos e desenvolvidos tem papel decisivo no partido a ser adotado na etapa de projeto.

Para o desenvolvimento da pesquisa foram traçados três eixos de investigação complementares entre si, correspondentes ao três capítulos desenvolvidos a seguir, com o objetivo de fornecer o referencial necessário para o estabelecimento de um partido de projeto para uma intervenção na área do parque, o que será apresentado no epílogo da dissertação.

O primeiro capítulo trata do significado do Parque Dom Pedro II enquanto polo intermodal de transporte metropolitano, e se apoia, por um lado, na leitura da realidade construída – seu desenvolvimento histórico, suas condicionantes ambientais, o padrão de ocupação contemporânea e as dinâmicas de transformação em andamento física, funcional e simbólica –, e por outro em bibliografia específica sobre o parque e sobre as questões urbanísticas contemporâneas da cidade de São Paulo.

Através da leitura de autores que trataram da estruturação da cidade e da metrópole de São Paulo serão analisadas as origens e as permanências das condicionantes físicas e funcionais que atuam na área do Parque Dom Pedro II. Será traçado um breve histórico das intervenções físicas realizadas na várzea do Carmo estabelecendo paralelos entre as soluções projetuais adotadas e as questões urbanísticas presentes no momento histórico em que foram concebidas e executadas. Serão passadas em revista as intervenções saneadoras do início do século XX, a construção do parque, as obras para adaptação ao Plano de Avenidas de Prestes Maia, as intervenções rodoviaristas das décadas de 1960 e 70 e finalmente as construções das estações do metrô, do terminal de ônibus municipais e do expresso Tiradentes.

Em seguida será investigado o significado da área do Parque Dom Pedro II dentro do contexto atual da cidade de São Paulo, a partir do reconhecimento de sua consolidação como ponto de chegada de diversos modos de transporte vindos das zonas leste e sudeste, dotando-a de todas as características de um polo intermodal em escala metropolitana. Os instrumentos para esta análise serão obtidos através da interpretação crítica de mapas plantas, que possam permitir a clara compreensão das dinâmicas espaciais e funcionais presentes atualmente na área de estudo, fornecendo parâmetros para o

embate direto com a realidade física e funcional dos setores internos do parque e para suas relações com os bairros do entorno.

Através da leitura empírica da área pretende-se entender a relação entre a evolução urbana da cidade e a conformação da área do Parque Dom Pedro II, buscando-se compreender de que maneira as diferentes dinâmicas dentro da atual metrópole paulistana se rebatem no funcionamento e na estruturação da área de estudo.

No segundo capítulo foi construído um referencial teórico para tratar do papel das redes de infraestrutura de transporte coletivo dentro do processo de transição da metrópole moderna para a metrópole contemporânea. O objetivo deste eixo investigativo é entender como as redes de transporte podem funcionar como princípio organizador dentro da metrópole contemporânea. Na primeira parte do segundo capítulo, para compreender o papel de um grande equipamento de transporte na reorganização espacial e funcional do território metropolitano em todas suas escalas procurou-se entender o papel agregador e estruturador das redes de transporte metropolitanas, apontadas como ferramenta para se lidar com as duas principais características do atual processo de metropolização: a dispersão física e a desagregação funcional.

Nesta segunda parte do primeiro capítulo será abordada a relação entre planejamento e projeto na metrópole contemporânea a partir de uma discussão das limitações do modelo de planejamento descolado da prática projetual. Através desta discussão pretende-se encontrar estratégias projetuais adequadas de intervenção dentro da nova lógica da economia informacional, analisando-se os processos urbanos associados à passagem da etapa industrial para a contemporânea no interior do organismo metropolitano.

O conceito de intervenção na cidade existente e seus desdobramentos com relação às potencialidades das redes de infraestrutura como oportunidades projetuais de construção de sistemas não somente de mobilidade, mas da vida urbana propriamente dita, também será desenvolvido nesta segunda parte do primeiro capítulo, de modo a oferecer um quadro referencial teórico para a análise dos exemplos tratados no terceiro capítulo da dissertação.

Um conceito muito importante para a pesquisa é o que o arquiteto holandês Rem Koolhaas desenvolveu a partir de sua experiência no projeto do complexo de Euralille – um dos estudos de caso de estações na Europa propositos adiante. Segundo o arquiteto, a partir de uma certa escala de tamanho e de complexidade funcional os instrumentos projetuais convencionais da Arquitetura não dão mais conta de lidar com o objeto construído. A essa nova “escala”, entre arquitetura e urbanismo, o holandês deu o nome de *bigness*, e foi justamente incorporando à prática arquitetônica alguns instrumentos da urbanística que o autor afirma ter conseguido enfrentar os desafios de um projeto em escala inédita.

No terceiro eixo foram abordadas as questões específicas aos polos de mobilidade metropolitanos, através de uma nova abordagem do projeto arquitetônico e urbano, elaborada por arquitetos que enfrentaram o desafio de lidar com a complexidade de intervenções relacionadas a grandes polos de mobilidade metropolitanos, sejam elas o projeto de novas estações em si ou o projeto urbanístico associado à estação.

Um breve histórico das questões relacionando arquitetura, urbanismo e mobilidade a partir da virada da década de 1950 e 60 até hoje abre a discussão que continua através de uma investigação sobre o sentido das estratégias projetuais que estão sendo empregadas nas novas estações construídas na

Europa, assim como nas áreas próximas destas estações – os chamados “distritos ferroviários” – como oportunidades de intervenção na cidade existente.

Para melhor compreender as possíveis relações entre os equipamentos de infraestrutura de transporte de massa e a reorganização da metrópole contemporânea – com ênfase nos sistemas de espaço público – foram empregados textos teóricos e exemplos de projetos de áreas de renovação urbana associadas à construção, reforma ou ampliação, de grandes estações intermodais centrais em metrópoles europeias. O interesse consiste em entender como o projeto arquitetônico das novas estações – assim como o projeto urbanístico de seu entorno, encarado de maneira integrada à arquitetura – lida com as questões da relação entre as escalas local e metropolitana.

Para ilustrar estas questões foram escolhidos exemplos de projetos recentes de novas estações, oferecendo uma leitura complementar ao referencial teórico desenvolvido no segundo capítulo. A principal característica comum aos projetos selecionados é seu protagonismo em processos estruturadores e reorganizadores do funcionamento e do tecido da metrópole em que se inserem.

Os exemplos selecionados são a nova Estação Intermodal de Lille, o Euralille; construída para receber os trens de alta velocidade; o complexo intermodal de King’s Cross/Saint Pancras em Londres; a nova estação principal da cidade de Berlim, a HauptBahnhof; a nova estação de trens de alta velocidade projetada para Barcelona no bairro da Sagrera e, finalmente, a nova estação de trens de alta velocidade de Turim, a Porta Susa.

Finalmente um breve histórico dos projetos paulistanos em que as questões associando urbanismo, projeto arquitetônico e mobilidade fecha o terceiro capítulo, elencando as oportunidades e soluções propostas – executadas ou não – ao longo dos quase quarenta anos de construção do metrô paulistano.

Através da análise de exemplos de áreas de intervenção urbana associadas à reforma ou construção de novas estações pretende-se identificar soluções tipológicas que respondem às novas exigências físicas e espaciais associadas aos polos de mobilidade metropolitanos. Procurou-se igualmente compreender a construção do valor simbólico de grande espaço público, de reconhecimento do indivíduo como membro de uma coletividade metropolitana – espaço sem diferenciação social, através das características de um novo tipo de arquitetura-urbana, que conecta e cria lugares, superando limites e barreiras físicas, funcionais e espaciais através da articulação em escala inédita de atividades complexas.

Capítulo 1

O PARQUE DOM PEDRO II EM SÃO PAULO

O área na cidade de São Paulo hoje denominada como Parque Dom Pedro II, que se constitui como um conjunto desconexo de espaços, é o resultado de um longo processo histórico de construção e de destruição de elementos urbanos sobrepostos sem qualquer intenção de se estabelecer soluções de continuidade espacial, funcional ou simbólica entre si. Analisando este conjunto de espaços, hoje, pode-se até mesmo questionar sua integridade, isto é, o próprio fato de serem agrupados sob a denominação única de um parque. De fato, a identidade por trás do nome é justificada muito mais pela história do que por sua condição urbana atual. Cortado por um implacável sistema de viadutos, pontes e vias expressas, este conjunto de espaços truncados e afastados dos setores urbanos vizinhos talvez seja melhor definido pelo que não é, por sua negação de urbanidade, decorrente de um processo de esvaziamento funcional desencadeado pela implantação da infraestrutura viária metropolitana a partir da década de 1960.

Talvez seja esta, hoje, sua característica mais importante, o fato de ser um arquipélago de espaços residuais— em sua maioria sem uso ou significado — cercado por setores relativamente cheios de vida por todos os lados — uma contradição que se sobrepõe a outra, o fato de haver, em seu interior, três grandes equipamentos de transporte de massa, que, apesar do enorme fluxo de passageiros que embarcam e desembarcam todos os dias de suas plataformas, não estabelecem nenhuma relação urbana positiva com o parque em si. Ao se analisar os principais fluxos de pedestres entre as estações de metrô Pedro II da linha 3-vermelha e os terminais de ônibus, constata-se que a grande maioria apenas atravessa o parque para se dirigir às ruas do entorno próximo.

Para compreender as razões que levaram a esta condição atual será apresentada neste primeiro capítulo uma breve retrospectiva histórica, pontuando os momentos decisivos no processo de sua construção desde fins do século XIX até os dias de hoje. O objetivo deste capítulo é oferecer uma leitura espacial e funcional da área hoje, dando ênfase à trajetória de sobreposição dos elementos construídos presentes.

Dessa maneira serão empregados mapas, fotos aéreas e imagens que evidenciam a evolução espacial dos elementos que determinaram a organização da área. Grosso modo, pode-se dividir esta trajetória em três momentos, o primeiro correspondendo ao protagonismo do rio Tamanduateí e à conturbada relação entre a cidade e sua várzea; o segundo momento correspondente à apropriação da várzea pela cidade, seu processo de urbanização e a construção do parque propriamente dito e, finalmente, um terceiro momento em que a área do parque passou a sofrer o impacto da construção da infraestrutura viária e de transporte coletivo que permitiu a estruturação e a expansão da metrópole moderna paulistana a partir da década de 1950.

Após a conclusão deste percurso retrospectivo, será desenvolvida a análise urbana da área do parque e seu entorno nos dias de hoje. Por uma questão prática, essa leitura será dividida em três escalas, para facilitar a compreensão das implicações das diferentes condicionantes correspondentes a cada

uma delas. Inicialmente será tratada a escala metropolitana, na qual será estudado o papel que a área ocupa, hoje, dentro do contexto da metrópole paulistana. Em seguida, serão tratadas as questões relativas à escala intermediária, isto é, da relação do parque com os bairros e setores da área central da cidade em seu entorno. Por fim, serão analisadas as questões da escala local das áreas internas do parque, suas relações de vizinhança com os quarteirões adjacentes e suas dinâmicas funcionais e espaciais.

Naturalmente esta separação entre escalas não significa que as questões pertencentes a cada uma sejam independentes entre si. Na realidade, ocorrem de maneira simultânea no tempo e no espaço, e se influenciam mutuamente. Por conta disso, à guisa de uma conclusão para este capítulo, será oferecida uma síntese relacionando as questões apresentadas na leitura das três escalas.

Antes de passar ao desenvolvimento do capítulo, será explicitada a construção do método para a análise urbana empregado, através da apresentação dos autores que forneceram os subsídios teóricos para sua elaboração.

O objetivo da análise urbana da área do parque realizada neste trabalho é compreender as relações funcionais e espaciais e o significado urbano da área dentro do contexto atual da metrópole paulistana. Mais do que tentar resgatar as relações preexistentes entre os setores urbanos que se relacionam com o parque – interrompidas de forma violenta pelas intervenções físicas levadas a cabo desde a década de 1950 até a implantação do terminal do expresso Tiradentes – a leitura da área pretende abrir possibilidades de novas relações. Essa arqueologia do intangível, que pretende descobrir a vocação do espaço em meio a todas as camadas historicamente construídas no parque, busca oferecer-se como o primeiro passo para um projeto de reinserção urbana do setor, e, por conseguinte, como uma referência para os projetos de edificações que venham a ser construídas, como uma nova estação intermodal já cogitada pela administração municipal e pela SPTRANS.

A análise urbana da área de estudo que será realizada neste capítulo pretende, dessa maneira, constituir-se como a primeira etapa de um processo projetual. Seu objetivo último é a reconstituição do funcionamento urbano de um setor da cidade de São Paulo ameaçado de perder definitivamente seus atributos de urbanidade. Este tipo de análise, comprometida com o projeto urbanístico, é encarada pelos autores apresentados a seguir como um passo decisivo para seu sucesso. Naturalmente, o propósito deste trabalho não é o desenvolvimento de um projeto urbanístico para o parque e seu entorno. Pretende-se apenas se oferecer uma leitura da área que possa servir de base para seu desenvolvimento posterior.

Para o papel da análise dentro do processo projetual será empregado o conceito de *intervenção na cidade existente*, apresentado por Portas¹ e desenvolvido por Meyer (2010) a partir da adequação à realidade e especificidades urbanas da metrópole paulistana. Este método consiste em um processo que parte da associação entre as etapas de análise, de projeto e de execução, fortemente determinado pelas características do espaço construído e dos condicionantes presentes: desenvolvimento histórico, condicionantes ambientais, padrão de ocupação contemporânea e dinâmicas de transformação em andamento no preciso momento em que se analisa e projeta.

Este método pretende fornecer os elementos de análise que conduzirão à elaboração das premissas e à instrumentação projetual necessária para se

[1] [2] *Coisas urbanas* ou diferentes elementos de caracterização do ambiente da cidade.

[3]-[6] Illa Diagonal, projeto de Solà-Morales na cidade de Barcelona. Um grande complexo multi-funcional organizando diversos níveis de espaços públicos e privados.

[7]-[10] Illa Diagonal, projeto de Solà-Morales na cidade de Barcelona. Um grande complexo multi-funcional organizando diversos níveis de espaços públicos e privados.

[11] [12] Diagramas de análise da organização espacial da ilha de Manhattan, indicando os principais eixos de organização viária e suas respectivas forças de estruturação do tecido urbano.

abarcam a complexidade de fatores que constroem a cidade e sua urbanidade, em oposição a intervenções de força econômica ou projetos urbanísticos que a desconsiderem, como é o caso dos projetos implementados de forma setorial na área do parque a partir da década de 1960.

Esta abordagem desenvolveu-se nas últimas décadas como uma resposta à percepção das limitações do modelo tradicional de separação entre planejamento e projeto urbanos elaborados a partir de princípios previamente fixados – a “ordenação urbana abstrata” de usos do solo, fluxos e dimensões – cristalizados nos procedimentos normativos e simplificadores, que não dariam conta da complexidade e da dinâmica da metrópole contemporânea.²

É dentro deste contexto que a análise adquire o caráter de etapa de projeto, assumindo um papel maior do que de simples indicação das questões urbanas presentes na área de intervenção. A análise comprometida com a incorporação das dinâmicas de transformação nos projetos que serão propostos e desenvolvidos tem papel decisivo no partido a ser adotado na etapa de desenho.

A referência metodológica para a elaboração da análise urbana da área do Parque Dom Pedro II se encontra nos trabalhos de Gandelsonas³ e Solà-Morales apresentados na bibliografia (GANDELSONAS, 1999, e SOLÀ-MORALES, 2010).

O método de leitura de Gandelsonas, para ser empregado em uma abordagem sobre qualquer espaço na cidade de São Paulo precisou de uma adaptação necessária à realidade local. Ao contrário das cidades norte-americanas estudadas pelo autor, São Paulo não foi construída sobre uma malha genérica definida a priori, muito pelo contrário. A estruturação de seu território sobre o sítio físico obedeceu a outras dinâmicas. O próprio autor já previa a maleabilidade de sua abordagem ao afirmar que:

“Cada cidade demanda uma estratégia específica na confrontação com a arquitetura. Cada cidade constrói suas próprias questões e seu próprio modo de recepção que os desenhos urbanos retratam ao empregar uma multiplicidade de técnicas de representação.” (GANDELSONAS, 1999, p.76)⁴

Ou seja, para se empregar a técnica de análise urbana de Gandelsonas, na qual as ferramentas de representação arquitetônicas são empregadas não mais em modo de “escrita” mas em modo de “leitura”, é necessário compreender quais são os elementos estruturantes da cidade e do espaço urbano que se pretende analisar, para somente em seguida passar à busca das relações espaciais que reafirmam ou subvertem esta estrutura. No caso do Parque Dom Pedro II, a busca por estas condicionantes estruturais será feita ao se abordar a escala metropolitana em que o parque se insere. A própria trajetória histórica do parque, que será tratada de forma breve neste capítulo, também fornecerá pistas para a análise do rebatimento espacial atual dos elementos estruturantes construídos ao longo do tempo.

Se este método de leitura urbana apresentado por Gandelsonas parece adequado para a abordagem da escala metropolitana, ou até certa medida a escala intermediária, para uma aproximação mais cuidadosa da escala local o método de trabalho de Solà-Morales, apresentado através de exemplos de projetos urbanos elaborados pelo arquiteto, pode oferecer resultados mais condizentes aos objetivos deste trabalho.⁵

Uma importante conclusão do arquiteto, que é particularmente válida para o estudo de caso do Parque Dom Pedro II, é que os elementos que compõem o espaço urbano não são necessariamente bons ou ruins em si – por

exemplo, uma via-expressa urbana não é um elemento naturalmente desarticulador do tecido urbano, ou uma praça não é um espaço que inevitavelmente agrega atributos positivos à dinâmica do bairro em que se insere. Tudo depende das relações que se estabelecem entre estes “objetos urbanos”, e essas relações dependem da maneira como o projeto urbano lida, espacialmente, com estes elementos.

Desse modo, mais do que tentar separar os elementos urbanos de acordo com suas funções, segregando usos e atividades, o arquiteto propõe uma nova lei de implantação do espaço adaptada à densidade atual de tráfegos e movimentos dentro da cidade, aceitando a complexidade de usos e funções como uma variável de projeto, que deve ser resolvida na forma urbana projetada. O importante, segundo o autor, é:

“... que um projeto complexo abra caminho como um resumo de intenções diversas em uma forma urbanística sintética, e que esta permita dar clareza e conforto a situações que, de outra maneira, somente produzem desgosto. A facilidade das circulações — de pessoas e de veículos — e sua incrustação direta e simples na cidade pretende ser o tema do projeto, e as formas da cidade e as de seu uso — não a forma dos edifícios em si — seus verdadeiros protagonistas.” (SOLÀ-MORALES, 2010, p. 91)⁶

Em outras palavras, o que o arquiteto busca na leitura da realidade construída com a qual trabalha são os traços de urbanidade de seus elementos, inclusive dos “objetos” comumente associado à ideia de anti-urbanidade, como vias-expressas, estacionamentos subterrâneos, bunkers abandonados, etc. Porque a urbanidade, segundo o autor, não é uma qualidade intrínseca somente aos “objetos urbanos” ou à arquitetura dos edifícios urbanos, mas depende da maneira como estes espaços são apropriados pelas práticas sociais coletivas. O que chancela a urbanidade dos espaços da cidade são as pessoas, e esta relação ocorre no embate com o meio físico, no espaço:

“... nos objetos urbanos, na superfície da cidade vivenciada em sua materialidade tangível, em suas sensações físicas e em tudo o que sugere, reside a origem e forma de qualquer tipo de urbanidade. É a matéria urbana que nos transmite, em seus pontos mais sensíveis e em suas zonas mais neutras, a energia qualitativa que acumula caráter coletivo em determinados espaços, carregando-os com significados complexos e referências culturais, e tornado-os material semântico, construções sociais da memória intersubjetiva.” (SOLÀ-MORALES, 2010:24)⁷

Este caráter urbano de certos ambientes, reconhecíveis na hora de se representar a vida coletiva, reside justamente nos espaços públicos que são reconhecidos como especialmente propícios às práticas sociais coletivas, nos quais a coletividade reconhece um valor de urbanidade do lugar e onde também se reconhece a si mesma como uma comunidade. É por isso que se pode atribuir, por exemplo, valor cívico a uma estação de metrô subterrânea, assim como as atividades sociais que nela se desenvolvem: esperar o trem, caminhar até o estacionamento, emergir ao nível da rua. Estas atividades prosaicas também constituem-se como elementos formadores de urbanidade, como uma forma de experiência cidadina e não somente um intervalo técnico e uma experiência truncada entre outras atividades consideradas mais dignas de serem reconhecidas como urbanas.

Resumindo o esforço do autor ao apresentar os projetos selecionados, pode-se dizer que o desafio enfrentado em cada um deles foi o de se “fazer cidade” em situações de frágil ou ausente urbanidade. E o que seria isso, na

interpretação do autor, ou, em outras palavras, que atributos e qualidades deve-se buscar para se construir não somente a cidade, o espaço urbano, mas a urbanidade em si?

“Simultaneidade, temporalidade, diversidade são atributos da cidade. Para se fazer cidade, portanto, deve-se conseguir isso. E fazer cidade é o objetivo de todo projeto urbano, em qualquer escala, em qualquer país, com qualquer programa.” (SOLÀ-MORALES, 2010, p. 145)⁸

São justamente estes atributos que pretende-se aqui descobrir ao se analisar a área do Parque Dom Pedro II com um olhar atento às potencialidades ocultas e possibilidades de reintegração urbana de seus espaços. Aceitando naturalmente o papel desarticulador que as intervenções de cunho rodoviário tiveram tanto nas dinâmicas urbanas internas ao próprio parque mas também — e sobretudo — nas relações da área com os quarteirões dos bairros vizinhos e, por conseguinte, com o sistema de espaços públicos do centro da cidade como um todo, serão investigadas as soluções de continuidade espacial e funcional que poderiam, se recompostas, alimentar uma relação mutuamente frutífera entre o parque e seu entorno.

A constatação de que a maneira como as vias expressas, os viadutos e pontes — e mais recentemente a via e o terminal do expresso Tiradentes — foram marcos indiscutíveis no processo de segregação espacial e funcional do parque não impede a possibilidade de se vislumbrar, além da realidade construída atual, possibilidades de reconexão urbana através de soluções de continuidade de circulação de pessoas e veículos de maneira compatível com a escala local.

Antes de prosseguir com o histórico da construção e desconstrução espacial do parque, vale lembrar-se de que hoje, apesar de todas as intervenções negativas, o parque não se constitui em um completo vazio desprovido de urbanidade, muito pelo contrário. Como foi visto no início do capítulo, o principal paradoxo urbanístico da área é o fato de haver, em seu interior dois terminais de ônibus, dentre os mais movimentados da capital, uma estação da linha mais carregada do sistema de transportes metropolitanos, além de uma escola municipal e do Palácio das Indústrias. A presença destes fortes “objetos urbanos”, e principalmente seu poder de criar e irradiar urbanidade, são tolhidos pela maneira como se relacionam entre si e com o resto da cidade, estrangulados, atualmente, pelo complexo viário que os comprime.

Parte 2

PREEXISTÊNCIAS E EVOLUÇÃO HISTÓRICA

Nesta parte do primeiro capítulo serão analisados mapas, fotos aéreas, fotografia e imagens que testemunham a evolução histórica da área do Parque Dom Pedro II desde meados do século XIX até os dias de hoje. Através destes documentos pretende-se retratar a evolução de suas principais características espaciais, funcionais e simbólicas, assim como suas continuidades e rupturas através do tempo. O interesse é sobretudo ressaltar as formas de mediação entre a área do parque e seu entorno urbano, ou em outras palavras, as soluções de continuidade espacial entre os setores internos da área e os bairros vizinhos.

Como ficará evidente através da leitura deste material, desde o início de sua história a área do Parque Dom Pedro II, então chamada de Várzea do Carmo, o crescimento e a estruturação da cidade de São Paulo se refletiram em obras e intervenções que marcaram fortemente sua configuração espacial

e sua relação com o entorno próximo. Essa observação é importante porque traz em si a lembrança de que as questões locais pertinentes à área não podem ser analisadas sem que se leve em conta sua inserção dentro da lógica da cidade como um todo, desde a pequena vila colonial de meados do século XIX até a metrópole contemporânea do início do século XXI. Por conta disso, ao se lidar com o material iconográfico selecionado, é preciso sempre encará-lo através de uma mirada dupla, que dê conta desta concomitância de escalas.

Para facilitar a organização e a leitura do material selecionado, será empregada uma divisão por períodos históricos pautada nos marcos das intervenções que alteraram de maneira mais significativa a área. Esta divisão foi adotada por diversos autores (KLIASS, 1993; MEYER, 2010). O que pretende-se apresentar aqui, à guisa de uma nova periodização da evolução histórica do Parque Dom Pedro II, é uma leitura que seja capaz de reconhecer as continuidades e as rupturas espaciais e funcionais entre cada período. À primeira vista essa arqueologia do invisível pode parecer complicada, ou até mesmo inútil, pois, afinal de contas, é muito difícil pensar que se poderá, hoje em dia, se voltar à configuração espacial da área como era em 1958 ou em 1896. Qual é o interesse, então, em se investigar estas permanências espaciais esquecidas e ocultadas por sucessivas camadas de intervenções e elementos construídos?

O interesse pode ser resumido como a tentativa de se resgatar, ou restabelecer, continuidades funcionais, espaciais e simbólicas que ainda hoje poderiam ser promovidas entre o parque e os bairros em seu entorno. Apesar de existir dentro da área do parque o maior polo de transportes públicos da área central, não há como, por exemplo, os passageiros se dirigirem a pé a um determinado ponto do bairro da Mooca a apenas 600 metros do terminal de ônibus Parque Dom Pedro. Da mesma maneira, um morador do conjunto residencial do Glicério tem que se aventurar a cruzar vias expressas, canteiros sem circulação adequada para pedestres, para chegar a uma estação de metrô que está a apenas 800 metros de distância.

Essas micro-relações na escala local, que foram severamente penalizadas em função da prioridade dada ao atendimento da demanda da circulação de veículos em escala metropolitana a partir dos anos 1960, formam uma rede de continuidades e discontinuidades espaciais que, em grande medida, tiveram sua origem em outros períodos da formação histórica do parque. Resgatar suas origens, ou pelo menos lembrar-se delas, é um caminho necessário não somente para restabelecê-las, mas também para permitir a descoberta e invenção de outras novas, que levem em conta o contexto em que o parque se insere atualmente.

ANTES DA FERROVIA

Durante os três primeiros séculos da história da cidade de São Paulo, o trecho da várzea do rio Tamanduateí contíguo à colina onde se concentrava a ocupação urbana, conhecido como Várzea do Carmo por conta da proximidade do mosteiro e da igreja homônimos, constituía-se como limite e porta de acesso à pequena vila. Fronteira natural entre as terras secas do triângulo histórico, sobre o qual os jesuítas haviam decidido construir o colégio para agrupar os índios da região de Piratininga, e os vastos campos a leste do rio Tamanduateí, a várzea participava do cotidiano da cidade como lugar de entrada e saída de viajantes e de mercadorias e fronteira natural entre o construído e a paisagem natural.

[4] Vista da Colina Histórica a partir da Várzea do Carmo, 1821. À esquerda a torre do Carmo e no centro a antiga Ladeira do Carmo – atual Rangel Pestana – e o aterrado do Carmo.

[5] Vista da cidade de São Paulo a partir do Caminho do Brás, 1897.

[6] Vista do Largo do Carmo em direção à Várzea do Carmo. Thomas Ender, 1817.

[7] Vista de São Paulo tomada do Convento das Carmelitas. Thomas Ender, 1817.

[8] Mapa da cidade de São Paulo, 1842, mostrando o trecho do Tamanduateí conhecido como das "sete-voltas" já retificado. Assim como no mapa de 1810, apenas dois pontos de travessia do rio estão indicados.

[9] Mapa da cidade de São Paulo, 1847. As travessias do rio são as mesmas que nos mapas precedentes.

[10] Várzea do Carmo, c. 1862.

[11] Ladeira do Carmo, c. 1862.

[12] Rua General Carneiro, c. 1862.

[13] Várzea do Carmo (detalhe), c. 1862.

[14] Várzea do Carmo, c. 1862. Comparar com a aquarela de Thomas Ender (*imagem 7*) retratando a várzea do mesmo ponto de vista em 1817.

[15] Inundação da Várzea do Carmo, 1892.

A diferença de cota entre o triângulo histórico e a várzea, assim como a instabilidade do terreno alagadiço e as periódicas cheias do rio não estimularam a ocupação da área neste primeiro momento de sua trajetória. Os usos associados ao rio e à várzea, no entanto, eram muitos, e até mesmo conflitantes. Uma das principais atividades era a natural função de estabelecer a ligação fluvial com as outras vilas fundadas no planalto, tanto a montante quanto à jusante do Tamanduateí, garantindo o abastecimento de produtos agrícolas vindos das fazendas distantes da aglomeração urbana. A navegação do Tamanduateí foi possível até meados década de 1840, promovendo a ligação com São Caetano, São Bernardo, com a Freguesia de Nossa Senhora do Ó, Nossa Senhora da Conceição dos Guarulhos, São Miguel e Itaquaquecetuba (MEYER, 2010).

Além do abastecimento da cidade e do transporte fluvial, o rio garantia o abastecimento de água à vila e também era usado, contraditoriamente, como local para despejo do lixo e esgoto. Alguns relatos do século XIX dão conta de que o rio era também muito procurado para atividades de lazer dos moradores da cidade, que mantinham o hábito indígena de banharem-se nus em suas águas, costume que mais tarde viria a ser proibido por postura municipal aprovada na década de 1880 (KLIASS, 1994).

Constituindo-se como um obstáculo natural à expansão da pequena cidade em direção ao leste, fato que acabou privilegiando a ocupação das colinas a oeste do Anhangabaú, a Várzea devia ser atravessada por aqueles que viajavam para o Vale do Parnaíba ou para o Rio de Janeiro, além das pequenas chácaras que haviam se estabelecido ao longo do caminho. Esta travessia era feita através de aterrados e pontes sobre os diversos canais abertos para a drenagem da várzea. O principal destes aterrados era o do Carmo, com o traçado da atual avenida Rangel Pestana, que, partindo do sopé da Ladeira do Carmo, cruzava a várzea pelas pontes do Carmo, do Meio e do Ferrão, chegando à rua do Brás e à estrada da Penha. Esta era a principal entrada da cidade em seu quadrante leste, pois estabelecia a ligação com a Corte. Outra travessia, de menor importância, era feita através da ponte da Mooca, que ligava a rua Tabatinguera à rua da Mooca.

Na “Planta da Imperial Cidade de São Paulo”, levantada em 1810 pelo Capitão de Engenheiros Rufino J. Felizardo e Costa, pode-se notar como o trecho do rio Tamanduateí mais próximo à colina – conhecido como as “sete voltas”, praticamente encostava no sopé de suas encostas, impossibilitando qualquer tipo de ocupação das terras baixas.

As cheias e a estagnação das águas na várzea eram constantes motivos de reclamação dos moradores da cidade, e o poder público, desde muito cedo, promoveu uma série de intervenções, como abertura de canais e tentativas de dessecamento das áreas alagadiças, para tentar remediar essa situação. A primeira intervenção de grande porte aconteceu em 1849, com o projeto do engenheiro João Carlos Bresser, quando o trecho das sete voltas foi retificado, afastando o rio da colina e permitindo a ocupação da porção oeste da várzea pela rua Vinte e Cinco de Março.

Apesar do projeto não ter resolvido os problemas de inundação, o poder público insistiu nas iniciativas para se promover a construção de edifícios públicos na área da várzea, assim como na construção do sistema viário melhorando a ligação entre os bairros a leste do rio com a cidade. Em área ganha com a retificação foi construído o antigo Mercado Municipal, conhecido como mercado caipira, em 1867, reforçando a vocação comercial que já se encontrava presente na configuração da área através da presença do Porto Geral.

Mesmo com as melhorias urbanas implementadas, que tinham como objetivo a apropriação da área da várzea pela cidade, o despejo de lixo e entulho continuavam, contribuindo para os problemas de drenagem e estagnação das águas.

Em parte devido à voga das teorias miasmáticas do fim do século XIX (KLIASS, 1993; MEYER, 2010) a várzea era vista como um lugar que deveria, urgentemente, ser saneado. Os relatos da época sobre a situação das terras alagadiças enfatizam a influência maléfica das águas estagnadas para a saúde geral da população, acusando a várzea de ser o foco e o local de origem de miasmas e vapores que carregavam doenças pelo ar.

Em 1863 foi elaborado o Plano Geral de Melhoramentos da Cidade que compreendia a edificação de longas praças e bulevares nas margens da várzea até o Cambuci, a canalização retilínea do rio Tamanduateí e a abertura de bulevares ao longo do canal com a construção de pontes. Mesmo não tendo sido executado, o plano continha em si o embrião de propostas que viriam a ser resgatadas posteriormente (ENOKIBARA, 2003) sobretudo a associação entre um projeto de canalização do rio e a construção do sistema viário baseado em bulevares arborizados de acordo com a estética urbana importada, na época, da Europa.

Com relação ao período anterior a este plano, a cidade não havia crescido muito, e os bairros do Brás e da Mooca mantinham seu caráter essencialmente rural. Os pontos de travessia da várzea continuavam sendo os mesmos, o aterrado do Carmo, ligando a ladeira do Carmo (atual Rangel Pestana) à rua do Brás e a ponte da Tabatinguera ligando a ladeira homônima ao bairro da Mooca. O antigo caminho do Brás, atual rua Piratininga, estabelecia a ligação entre os dois bairros além-Tamanduateí.

Nestas fases iniciais da evolução histórica da área é interessante notar o fato de que a várzea do Carmo se configurava já como um local conectado com pontos distantes do território da Província de São Paulo. Seja através do caminho por terra que levava à Penha e ao Rio de Janeiro, trilhado por tropas e viajantes, seja através da rede fluvial que o conectava com as vilas de São Caetano e São Bernardo e, através do Tietê, às mais distantes de Nossa Senhora da Conceição dos Guarulhos, Itaquaquecetuba, Freguesia do Ó e Santana de Parnaíba, a área da várzea, assim como um porto marítimo, continha em si a ideia, a presença em potencial destes lugares distantes, seja através de seus viajantes ou dos produtos que traziam à capital.

Esta sensação de se estar ao mesmo tempo dentro e fora da cidade, pois os limites da pequena vila de São Paulo estavam muito bem definidos pelas escarpas da colina onde se assentava o triângulo histórico, tendo diante de si a promessa de paisagens e cidades distantes transparece nos desenhos dos primeiros viajantes europeus que retrataram a chegada à capital pelo caminho da corte.

A situação peculiar de determinados espaços urbanos dentro da vila também foi capturada por alguns destes viajantes. Na aquarela de Thomas Ender de 1817 retratando o largo do Carmo fica evidente a condição excepcional destas portas de entrada da cidade, lugares específicos que colocavam em relação, ao mesmo tempo, a sensação de pertencimento à pequena vila e a abertura à potencialidade do caminho que se descortinava na imensidão além da várzea. O artista austríaco foi muito feliz em não apenas capturar a paisagem da grande várzea e do caminho além, mas também mostrar como a presença da várzea se fazia sentir dentro da pequena vila, contrapondo a singela beleza da frágil presença do construído e ordenado (o mosteiro do

Carmo aparece retilíneo, solidamente erguido sobre um barranco cortado pela ladeira) diante de uma paisagem natural poderosa e arredia ao controle humano, o terreno instável da várzea e o rio com seus inúmeros meandros.

É importante salientar que os problemas aos quais se referem os cronistas da época acerca da Várzea do Carmo tinham sua origem não na própria natureza específica da várzea, mas na incompatibilidade do modelo de cidade que se pretendia construir com a especificidade geográfica do sítio. O modelo de civilização e a forma de apropriação do território existente é que tornavam as cheias do rio e a estagnação das águas em sua várzea um problema a ser resolvido. A apropriação da área da várzea dentro dos padrões urbanísticos correntes tornava-se mais difícil conforme os padrões de “urbanidade” se afastavam da realidade natural do sítio em que a cidade foi fundada. Não há nada mais incompatível com a instabilidade do terreno pantanoso da várzea de um rio extremamente sinuoso, que se esparrama por meandros que mudam de desenho e de lugar ao longo dos anos, do que a necessidade da estabilidade de caminhos e terrenos onde possa florescer o espaço urbano desejado pelos paulistas do século XIX.

Em outras palavras, esta construção técnica do território teve sua origem, no caso específico da várzea do Carmo, na maneira como a cidade se relacionou com seu suporte físico. O caso do Tamanduateí foi o pioneiro de um modelo que se repetiu ao longo de toda a história da capital, sempre que a cidade encontrava um curso d’água em seu caminho. O aterramento da várzea e a canalização retilínea, que a partir de meados do século XX viriam sempre acompanhados da construção de avenidas nas margens dos rios, foi a maneira de se construir o suporte físico para a cidade, claramente em conflito com sua geografia. As chuvas de verão e as cheias dos rios ainda hoje lembram do papel que as várzeas desempenhavam, evidenciando que a escolha da relação entre a cidade e seu suporte físico poderia ter sido resolvida em outros termos.

É curioso verificar que conforme a cidade de São Paulo foi se desenvolvendo, nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras do XX, as queixas contra os malefícios da várzea foram crescendo, e como os termos empregados para expressar o descontentamento foram se tornando cada vez mais fortes no sentido de oporem a barbárie representada pela natureza selvagem da várzea (e das figuras humanas a ela associados, negros escravos, bandidos, mestiços) à civilização contida no receituário contemporâneo de saneamento e construção de alamedas e passeios arborizados (KLIASS, 1993)⁹.

Diante do cenário atual de degradação urbanística, sem dúvida as fotos das alamedas arborizadas e dos passeios elegantes ao redor do Palácio das indústrias recém construído justificam a nostalgia, ou, pelo menos, a sensação de perda diante de um passado que não pode mais ser resgatado. Mas, ao se analisar as aquarelas dos primeiros viajantes europeus que retrataram a pequena vila e a paisagem da várzea, a sensação é de que algo muito maior foi perdido. Essa peculiaridade da cidade de São Paulo, cujo processo de estruturação e construção não foi capaz de reconhecer nos atributos de seu sítio original a potencialidade de valores paisagístico de seu sítio original dignos de serem preservados, ou, em outras palavras, o simples fato de seus territórios não ter sido o objeto de um olhar paisagístico — a não ser, é claro, pelos poucos viajantes e artistas que a retrataram desde o começo do século XIX até a primeira metade do século XX — abriu caminho para a expansão totalmente desimpedida da mancha urbana sem que a paisagem natural fosse incorporada à sua construção e ao espaço do cotidiano da cidade.

Essa observação pode parecer sem importância, pois afinal de contas a percepção atual dos elementos da paisagem da natureza original do sítio ocupado pela cidade exige um refinado exercício de imaginação e pesquisa, sendo que, via de regra, sua presença só é notada quando os rios transbordam com as chuvas de verão. Além disso é muito difícil imaginar que estes canais de esgoto algum dia podem ter sido objeto de um olhar paisagístico ou de contemplação estética. No entanto, um olhar contemporâneo lançado sobre as paisagens retratadas pelos viajantes das primeiras décadas do século XIX, as fotografias da virada do século XIX para o XX dos grandes rios – o Tietê e o Pinheiros – ainda em suas calhas originais e até mesmo as paisagens dos pintores da primeira metade do século XX, revelam a riqueza paisagística que a cidade perdeu.¹⁰

Não se trata de se lamentar a perda deste patrimônio paisagístico baseando-se apenas em conceitos estéticos, mas lembrar que a organização de um sistema paisagístico fundado na realidade geográfica original poderia ter funcionado também como um fator de organização sistêmica da cidade, relacionando setores e dando significado a áreas hoje em dia problemáticas. O caso do Parque Dom Pedro II é enigmático, pois a análise da maneira como a área se relaciona com o triângulo histórico, ao mesmo tempo tão perto (fisicamente) e tão longe (em termos de qualidade do espaço público construído) revela que a relação visual entre distintos setores urbanos tem também sua importância para sua continuidade espacial e funcional, e sobretudo para a continuidade simbólica. Esta ruptura pode ser apontada como um dos fatores do afastamento funcional e simbólico entre a colina histórica e a várzea, englobando não só o parque mas parte dos bairros ao seu redor. De fato a área não pode mesmo ser vista das ruas da colina – como aparecia nas gravuras dos artistas viajantes do século XIX ou dos fotógrafos do início do século XX – o que contribui para que o parque e seu entorno não sejam encarados como objetos urbanos dignos de um olhar que valorize sua posição privilegiada com relação ao centro da cidade e sua carga simbólica construída ao longo da história.

A CHEGADA DA FERROVIA E A CONSTRUÇÃO DO PARQUE

A situação da área permaneceria praticamente inalterada até a chegada da ferrovia nos bairros a leste do rio, a partir de 1867, ano em que foi inaugurada a estrada de ferro São Paulo Railway Company, ligando a cidade de Jundiaí ao porto de Santos, passando pela capital ao longo dos terraços fluviais dos rios Tietê e Tamanduateí. Em 1875 foi aberta a Estrada de Ferro do norte, ligando São Paulo a Cachoeira Paulista e chegando ao Rio de Janeiro em 1877, com a estação terminal no largo da Concórdia no Brás, onde já havia uma pequena estação de passo da estrada inglesa.

O período entre a chegada da ferrovia e o término da construção do Parque Dom Pedro II foi marcado por rápidas e radicais transformações nos bairros a leste do rio Tamanduateí e também na própria Várzea do Carmo. O estabelecimento da indústria nos antigos terrenos das chácaras do Brás e da Mooca selou a transição definitiva do caráter predominantemente rural deste setor da cidade de São Paulo. A presença da indústria promoveu a formação dos bairros operários do Brás, da Mooca e do Belém, que cresceram de forma muito acelerada a partir da década de 1870. A estrutura fundiária original destas terras, constituída por grandes glebas rurais, deu origem à

[16] Mapa da cidade de São Paulo, 1868. Uma nova travessia da várzea aparece indicada, correspondente ao aterrado do Gasômetro. A partir da chegada da ferrovia à cidade, indicada neste mapa, os mapas da capital passaram a ser representados com o norte na parte superior da folha, ao contrário dos mapas anteriores a 1860, em que o leste figurava nesta posição.

[17] Mapa da cidade de São Paulo, 1877. O aterrado do Gasômetro já aparece consolidado, e entre ele e o aterrado do Carmo figura a Ilha dos Amores.

[18] Detalhe do mapa de 1877 mostrando o tratamento paisagístico da Ilha dos Amores.

[19] Mapa da cidade de São Paulo, 1881.

[20] Mapa da cidade de São Paulo, 1890.

[21] Projeto de retificação do Tamanduateí, 1894.

[22] Tamanduateí, Guilherme Gaensly, c. 1900.

[25] Vista da Várzea do Carmo a partir da rua Florêncio de Abreu, c. 1905.

[26] Rio Tamanduateí, Vincenzo Pastore, 1910.

[27] Várzea do Carmo, Vincenzo Pastore, 1910.

[28] Mapa da cidade de São Paulo, 1915. Notar o Tamanduateí já totalmente retificado desde a foz do Ipiranga até a sua foz no Tietê.

[29] Ponte da Tabatinguera sobre o Tamanduateí, 1915.

[30] Mapa da cidade de São Paulo, 1924. O Parque Dom Pedro II já aparece consolidado de acordo com o projeto de Cochet (ao lado, detalhe).

[31] Várzea do Carmo, 1916.

[32] [33] Várzea do Carmo, 1918.

[34] Rua General Carneiro, vista em direção ao Parque Dom Pedro II, c.1920.

[35] Várzea do Carmo, 1918.

configuração que permanece até hoje, na qual grandes lotes ocupados por galpões industriais convivem com terrenos extremamente compartimentados, ocupados por conjuntos habitacionais e vilas operárias (MEYER, 2010:92).

O crescimento dos bairros a leste do Tamanduateí passou a exigir do poder público melhorias e modernização dos equipamentos e serviços ligados ao transporte público e ao sistema viário. Na administração de João Teodoro foi construída a terceira travessia da várzea, o aterrado do Gasômetro, promovendo a ligação entre a rua General Carneiro e a rua do Gasômetro, facilitando a comunicação do bairro do Brás com a colina histórica, até então atendida apenas pelo aterrado do Carmo. Além deste aterrado, foram abertas vias que estabeleciam novas ligações entre bairros da cidade. Através da rua Nova, hoje rua João Teodoro, o bairro da Luz passou a contar com uma ligação com o Brás, cruzando o Tamanduateí. A rua Tabatinguera foi ligada à rua do Lavapés através da rua Conde d'Eu, hoje rua do Glicério. Estas intervenções viárias implementadas articulavam-se entre si, esboçando um primeiro circuito viário ao redor da cidade (MEYER, 2010:94)

Além das intervenções viárias realizadas em toda a cidade, a administração de João Teodoro foi responsável pela primeira tentativa de dar à várzea do Carmo o uso de parque urbano. Entre o aterrado do Carmo e o recém construído aterrado do Gasômetro foi construída a Ilha dos Amores, aproveitando-se uma curva suave do canal do Tamanduateí. A ilha foi aterrada até o mesmo nível da rua Vinte e Cinco de Março, e o parque foi totalmente ajardinado e provido de instalações de banho. O tratamento paisagístico da ilha, no entanto, contrastava com o restante da área da várzea, que continuava a receber os despejos da cidade. Esta primeira tentativa de apropriação da várzea através do tratamento paisagístico para uso recreativo teve vida curta. Em 1888 o canal que separava a ilha da rua Vinte e Cinco de Março foi aterrado para a construção do Mercado do Peixe (KLIASS, 1993:112)

A partir de 1872 começaram a circular os primeiros bondes pela cidade, ainda com tração animal. Em 1875 foi criada a linha ligando a ponte do Mercado (no aterrado do Gasômetro) até a chácara de Júlio Joly, no caminho da Penha. Esta linha passava pela recém inaugurada estação do norte, ao lado da estação Brás da São Paulo Railway e chegava ao centro da cidade pelo Pátio do Colégio (MEYER, 2010:94).

Em 1886 já havia diversas linhas atendendo aos bairros a leste do rio Tamanduateí: do largo do Rosário ao Brás, da rua do Brás à Mooca, da rua do Brás à estrada de ferro do norte e da rua do Brás à estrada de ferro Inglesa (STIEL, 1978). Estas linhas eram operadas por diversas companhias, e somente em 1889 foram unificadas em uma única empresa, a Companhia Viação Paulista. Em 1901 todo o acervo da Companhia foi a leilão para ser arrematado pela recém fundada São Paulo Tramway, Light and Power Corporation, empresa de capital canadense já responsável pela iluminação elétrica da capital. Após a aquisição a companhia iniciou a substituição, em todo o sistema, dos bondes puxados por mulas pelos de tração elétrica

A companhia canadense já havia estabelecido a ligação entre o largo São Bento e o bairro da Barra Funda com uma linha de tração elétrica em 1900, a primeira da capital com a nova tecnologia. Ainda no mesmo ano foi aberta a primeira linha para o Brás e em 1902 para a Mooca. Em meados da década de 1910 havia diversas linhas de bondes elétricos que atravessavam a várzea do Carmo, estabelecendo a ligação entre o centro da cidade e os bairros do Brás, Mooca, Cambuci, Pari e Belém.

Além da ferrovia, e de suas estações do Brás e da Mooca muito próximas da área da várzea, e da significativa presença das inúmeras linhas de bonde, vale ressaltar a chegada do tramway da Cantareira junto ao aterrado do gasômetro. No mapa de 1901 a linha do tramway, vinda do bairro de Santana ao norte do Tietê, acompanhando a calha do rio Tamanduateí, chegava até a rua Jorge Miranda, na altura do convento da Luz. No mapa de 1905 pode-se ver uma pequena estação construída junto ao aterrado do Gasômetro, e a extensão da linha do tramway até ela. Já no mapa de 1924 a linha volta a aparecer somente até a rua João Teodoro. Em 1918 a estação terminal havia sido deslocada da área próxima ao aterrado do gasômetro para a recém construída estação Tamanduateí, de dimensões modestas. A linha do tramway da Cantareira, que havia sido aberta como um ramal da Estrada de Ferro Sorocabana para o transporte de materiais para a construção da adutora da Cantareira, transportava também passageiros, ligando, através do ramal de Guarulhos, os bairros do Carandiru, Parada Inglesa, Tucuruvi, Vila Mazzei, Jaçanã, entre outros, com o centro da cidade. Em 1947 um de seus ramais, que já chegava até a cidade de Guarulhos, foi estendido até o aeroporto militar de Cumbica. O ramal da Cantareira chegava aos bairros de Santana, Santa Teresinha, Mandaqui, Tremembé e Horto Florestal. Toda a linha foi desmontada a partir de 1964, e as estações foram demolidas (STIEL, 1978).

Curiosamente, esta primeira estação construída junto ao aterrado do gasômetro, da qual não se tem maiores informações do que a localização indicada no mapa da cidade de 1905, foi a primeira estação terminal construída na área da várzea do Carmo. As linhas de bonde, apesar de numerosas, não faziam o ponto final na várzea, e sim nas praças e largos da colina histórica: praça da Sé, Pátio do Colégio, largo de São Bento, etc. A grande praça da estação de trens era o largo da Concórdia no Brás, de onde saíam as linhas que ajudaram a estruturar o crescimento dos bairros nas direções leste e sudeste da capital. O tramway da Cantareira estabeleceu a primeira importante ligação no sentido norte-sul entre a área da várzea do Carmo e os bairros além Tietê. Seu traçado seria reproduzido aproximadamente pela construção das avenidas do Estado e Cruzeiro do sul, e pela linha azul do metrô, pelo menos no trecho entre a Ponte Pequena e o Tucuruvi.

De qualquer maneira, o importante de se salientar com relação à estruturação dos bairros além Tamanduateí — Brás e Mooca — e sua relação com o centro da cidade e a área da várzea do Carmo é o estabelecimento, neste momento, de três eixos que faziam a travessia do rio: o primeiro composto pela rua General Carneiro, aterrado do Gasômetro e rua do Gasômetro, ligando o Pátio do Colégio ao largo da Concórdia; o segundo pela ladeira do Carmo, aterrado do Carmo e rua Rangel Pestana, ligando o antigo largo da Sé também ao largo da Concórdia e, finalmente, o terceiro eixo passando pela rua Tabatinguera, ponte da Tabatinguera e rua da Mooca, ligando a praça João Mendes ao bairro da Mooca.

Neste primeiro momento do crescimento dos bairros industriais no setor leste da cidade as ligações importantes eram portanto as no sentido leste-oeste. Ainda não havia sido esboçada uma ligação viária cortando a várzea no sentido norte-sul. Como foi visto ao se tratar do tramway da Cantareira, esta ligação era garantida por via férrea, assim como a ligação com as cidades do ABC era feita pela estrada de ferro inglesa.

As transformações urbanas dos bairros industriais do Brás e da Mooca contrastavam, ainda na década de 1920, com a área da várzea do Carmo, en-

trecortada por canais de drenagem, além do canal principal do rio Tamanduateí. Apesar das primeiras tentativas tímidas de urbanização, como a construção da Ilha dos Amores na administração de João Teodoro, a área ainda se caracterizava na virada do século XIX para o XX pela condição pantanosa da várzea e pelas atividades de despejo de entulho e efluentes da cidade, assim como de lavagem de roupas e pouso de animais.

A construção do Parque Dom Pedro II a partir do projeto do Paisagista Francisque Cochet foi o resultado de um longo processo de tentativas de saneamento da área. Os primeiros projetos datavam ainda das últimas décadas do século XIX, e compartilhavam as idéias encontradas nas teorias médicas sobre o papel maléfico para a saúde das águas sujas e estagnadas da várzea, a teoria miasmática (MEYER, 2010). Segundo os promotores do dessecamento da várzea o argumento de que as águas paradas eram a fonte de doenças e mal-estar para a população se mesclavam a outros elementos de retórica que associavam a condição marginal da área – no sentido de não fazer parte da cidade propriamente dita, ainda que cercada pela colina histórica e pelos bairros operários do Brás e da Mooca – a toda sorte de atividades marginais e ilícitas.

Os primeiros projetos para a área, além de proporem o dessecamento e a canalização retilínea do trecho do rio Tamanduateí se preocuparam igualmente em defender a implementação de obras viárias que constituíssem um circuito ao redor da área central, interligando as áreas de expansão urbana a leste do rio. A conjugação entre o saneamento da várzea e a criação de um novo sistema viário que articulava-se com a oferta de novas áreas de lazer para os bairros operários eram características comuns ao projeto do boulevard circular, concebido durante a gestão de João Alfredo Correia de Oliveira (1885-1886), às propostas para o Saneamento e Aformoseamento da Várzea do Carmo, elaboradas por empreendedores privados e apresentadas em 1889, à proposta de uma grande avenida Circular concebida por Ferraz e Gomes Cardim em 1897 e no projeto do Circuito Exterior, elaborado por Victor da Silva Freire (MEYER, 2010:105).

Um passo importante para a implementação das propostas de saneamento da várzea foi a transferência da responsabilidade do poder público municipal para o estadual, quando em 1891 a Superintendência de Obras e Serviços. Os primeiros estudos concentravam a atenção nas questões técnicas relativas à vazão do rio Tamanduateí, e pretendiam garantir o fim das enchentes na região da várzea do Carmo através do escoamento mais rápido das águas em direção ao Tietê. Os trabalhos se iniciaram em 1896 e estenderam-se até 1915, resultando em um canal retilíneo de aproximadamente sete quilômetros entre a foz do rio Ipiranga, um dos afluentes do Tamanduateí, até sua própria foz no Tietê. Uma faixa de 60 metros de largura em cada uma das margens foi declarada de utilidade pública, e a ideia era construir avenidas marginais ladeadas por um largo bosque arborizado, projeto inspirado pelas parkways construídas nos Estados Unidos pelos arquitetos paisagistas Frederick Law Olmstead e Barry Parker. No entanto só foram executadas as avenidas de 18,5 metros de largura de cada lado do canal. No trecho da várzea do Carmo, com o intuito de se acabar de vez com as inundações e com a estagnação das águas foi feito um aterro a partir do desmonte hidráulico do Morro Vermelho, no Cambuci, permitindo a elevação das margens do rio Tamanduateí em dois metros.

Somente após a execução das obras de canalização do rio Tamanduateí e do aterramento da várzea do Carmo é que seria concebido o projeto paisagís-

tico para a construção de um parque na área. O primeiro anteprojeto para o futuro Parque Dom Pedro II foi elaborado pelo arquiteto francês Joseph Antoine Bouvard, um alto funcionário da administração pública da cidade de Paris, responsável pelo departamento de arquitetura, vias públicas e espaços verdes, discípulo do engenheiro Jean Charles Alphand, autor dos projetos dos grandes parques parisienses do Bois de Boulogne e do Bois de Vincennes, além dos parques Montsouris, Monceau e Buttes-Chaumont, executados durante a administração de Haussmann na capital francesa (DOURADO, 2011).

Bouvard havia sido chamado a Buenos Aires para a elaboração de um vasto projeto de reurbanização da capital portenha com o intuito de dar à cidade uma imagem mais próxima da capital francesa após as intervenções de Haussmann. Em uma de suas viagens para a Argentina, em 1911, Bouvard passou por São Paulo e, a convite da Câmara Municipal, elaborou em dois meses um relatório, mais conhecido como Plano Bouvard, no qual apresentava propostas urbanísticas para a cidade, além de dois estudos preliminares para parques na área central da cidade, o parque do Anhangabaú e o parque da Várzea do Carmo.

O estudo inicial para o parque na Várzea do Carmo apresentava duas alternativas, a primeira com a utilização de toda a área disponível para a construção do parque e a segunda com a alienação de aproximadamente um terço da área total para a venda de terrenos. A ideia era que a venda dos terrenos, valorizados pelo saneamento da várzea e pela construção do parque, pagassem sua construção.

Bouvard previa a construção de vias sinuosas que cortavam a área da várzea definindo grandes canteiros de formas irregulares, em seus desenhos aparentemente destinados apenas para plantio. Não há indicação de qualquer equipamento esportivo ou outra construção além do Palácio das Indústrias. Junto à ponte na continuação da ladeira do Carmo o projeto propunha duas grandes praças hemisféricas, uma em cada margem do rio, cujo leito permaneceria aproximadamente restrito ao canal retificado. Dentro do parque a presença da água seria valorizada através da construção de dois pequenos lagos, conectados ao rio por um estreito canal, também um em cada uma de suas margens. A variante do projeto que previa a alienação de terrenos para a venda mantinha o mesmo desenho para os elementos do parque ao norte do antigo aterrado do Carmo e propunha, para o trecho sul largas avenidas arborizadas com renques duplos de árvores de cada lado do rio (KLIASS, 1993: 114).

Através dos desenhos de Bouvard é muito difícil entender quais caminhos eram destinados apenas para pedestres, ou se os poucos automóveis que circulavam pela capital na época poderiam ter acesso a todos os setores do parque. Pela largura das vias indicadas no estudo, aparentemente seria possível a circulação de veículos pelas sinuosas alamedas propostas, algo como ainda hoje ocorre em setores do parque Três de Fevereiro no bairro de Palermo em Buenos Aires, projetado pelo arquiteto paisagista Charles Thays a partir de estudos elaborados inicialmente pelo próprio Bouvard (DOURADO, 2011).

De qualquer maneira, o projeto de Bouvard não é o que foi executado. Seus estudos iniciais foram desenvolvidos posteriormente pelo arquiteto paisagista Francisque Cochet, também francês, mas radicado no Rio de Janeiro. O projeto de Cochet não diferia muito do estudo inicial de Bouvard, pelo menos no que diz respeito ao tratamento do jardim em estilo *paysager*, com aléias sinuosas e plantio informal definindo grandes áreas gramadas. Havia,

no entanto, diferenças funcionais entre ambos os projetos. No projeto de Cochet o rio deveria ser alargado na área entre os antigos aterrados do gasômetro e do Carmo, formando pequenas ilhas e um grande lago, e, mais importante do que isso, havia a previsão de se construir inúmeros equipamentos esportivos, formando um conjunto até então inédito nos parques públicos da capital (DOURADO, 2011). O arquiteto justificava a inclusão destes equipamentos afirmando que:

“... a área posta a nossa disposição e os bairros do entorno onde a população se concentra nos levaram naturalmente a estudar um complexo diversificado onde grande parte foi reservada às áreas de recreação e jogos infantis, e áreas de esportes para os adultos.

A experiência nos tem mostrado que os parques públicos não devem ser somente passeios agradáveis e reservas de ar puro, mas devem também propiciar educação física às crianças, repouso aos adultos e desenvolvimento da raça” (KLIASS, 1993:117)

O projeto de Cochet apresentava-se como contraponto ao parque do Anhangabaú, que seria executado de acordo com o projeto de Bouvard. Ao passo que no Anhangabaú o parque funcionava como cartão postal da cidade – atendendo à vontade de representatividade do poder e da pujança econômica da aristocracia paulista – na área da Várzea do Carmo era proposto um parque com uso mais relacionado ao cotidiano da vida e às necessidades de lazer da população operária dos bairros do Brás e da Mooca.

Aprovada a variante sem a alienação dos terrenos em 1914 pela Câmara Municipal, os trabalhos para a execução do parque foram iniciados em 1918 e se estenderam até 1921, quando recebeu o nome atual de Parque Dom Pedro II. Em 1922 a Prefeitura Municipal recebeu da empreiteira contratada para a execução uma área em que apenas as vias e os gramados haviam sido executados. O término do ajardinamento, com o plantio de mais de 17 mil mudas de árvores, ficou a cargo do departamento municipal de áreas verdes. Nenhum dos equipamentos esportivos previstos por Cochet foi executado.

O único edifício representativo construído dentro da área do parque, foi o Palácio das Indústrias, imaginado como um monumento ao progresso econômico paulista. Projetado por Domiziano Rossi com a colaboração dos arquitetos Ramos de Azevedo e Ricardo Severo, como uma amálgama de estilos típica da arquitetura eclética da virada do século paulistana, começou a ser construído em 1911 e foi entregue em 1924 para sediar uma exposição sobre a indústria paulista¹⁴.

Além do Palácio das Indústrias, outro equipamento público mais modesto foi construído na porção sul do parque, numa área hoje ocupada pela estação de metrô Pedro II da linha 3-vermelha. Um pequeno edifício dedicado ao parque Infantil do Brás, um de tantos outros construídos por iniciativa do então diretor do Departamento de Cultura, Mário de Andrade. Assim como nos parques infantis de outros bairros operários – Lapa, Ipiranga, Tatuapé, Santo Amaro, Barra Funda – este centro educacional oferecia aos filhos dos moradores dos bairros, além do cotidiano em sala de aula, atividades esportivas e recreativas, que tinham lugar ao ar livre. No caso do Parque Dom Pedro II, como pode-se ver através das fotos de B. J. Duarte, também funcionário do Departamento de Cultura, estas atividades aconteciam nas alamedas e canteiros arborizados às margens do Tamanduateí.

Sem que os equipamentos esportivos tivessem sido executados, a apropriação do parque pela população dos bairros nas redeondezas não foi significativa.

[36] As duas variáveis do anteprojeto de Bouvard para o Parque Dom Pedro II: com a alienação de parte dos terrenos (*acima*) e sem a alienação (*abaixo*).

[37] Anteprojeto de Cochet para o Parque Dom Pedro II, planta e perspectiva.

[38]-[42] Obras para a implantação do Parque Dom Pedro II, c. 1928.

[43] Edifício Guarani, arquiteto Rino Levi, c. 1936.

[44] Vista aérea do Parque Dom Pedro II em direção ao sul, c.1935. Notar a extensão das glebas desocupadas na parte superior da foto. Em parte destes terrenos viria a ser implantado o conjunto habitacional do IAPI, poucos anos mais tarde.

[45] Parque Infantil Dom Pedro II, 1937.

[46] Mario de Andrade com alunos do Parque Infantil Dom Pedro II, 1937.

[47] Detalhe do mapa Sara Brasil, 1930.

Ao associar-se funcionalmente o parque à escala local, tratando-o como um parque de vizinhança, e não um parque “proto-metropolitano”, na escala da cidade como um todo, o projeto de Cochet atrelava seu destino ao dos bairros operários e populosos do Brás e da Mooca. Em outras palavras, seu valor e sua representatividade dependiam do uso que os moradores destes bairros fariam dele (OLIVEIRA, 2008). Essa associação viria a se constituir em um problema para a organização funcional da área quando os bairros começaram a perder população poucos anos após a conclusão das obras do parque, a partir de 1940¹².

Além disso, os descaminhos na execução dos equipamentos e serviços de ajardinamento do parque deixam transparecer o fato de que para a administração pública o aterramento da área da antiga Várzea do Carmo, com o objetivo de eliminar o problema das enchentes no local era a prioridade. A escolha da primeira variante do projeto de Cochet demonstra que não houve interesse da iniciativa privada em investir nos terrenos que seriam oferecidos de acordo com a segunda variante do projeto (KLIASS, 1993).

De qualquer maneira, sendo inaugurado o parque em 1922, a estrutura viária que conectava o centro aos bairros do Brás e da Mooca permaneceram a mesma. No mapa da década de 1930 pode-se ver claramente as linhas de bonde que atravessavam a área pelos três eixos anteriores à construção do parque: General Carneiro/Gasômetro, Carmo/Rangel Pestana e Tabatinguera/rua da Mooca. As linhas se conectavam à rede de trilhos existentes no triângulo histórico, com principais paradas nos largos de São Bento, Sé, e na praça João Mendes. No mesmo mapa pode-se ver o atual Mercado Municipal, cuja construção havia sido iniciada em 1928 e terminada em 1932. Projetado pelo escritório de Ramos de Azevedo, o novo mercado, que compunha com o Palácio das Indústrias o setor mais representativo do parque, foi construído para substituir o modesto mercado existente na rua Vinte e Cinco de Março. A presença do novo mercado veio reforçar a vocação comercial da área, e em sua vizinhança, sobretudo no setor do Brás mais próximo, consolidou-se a formação da Zona Cerealista, a única área de abastecimento de grãos e hortifrutigranjeiros da cidade de São Paulo até a década de 1960, quando foi inaugurado, em 1969, o CEAGESP na zona oeste da capital (MEYER, 2010:111).

O crescimento das atividades comerciais no bairro do Brás é apontado como um dos motivos do início do processo de perda de população a partir da década de 1940 (MEYER, 2010:114). Como já foi mencionado, a perda de população dos bairros vizinhos ao parque foi um duro golpe para sua própria existência, para o funcionamento da área como um espaço destinado a funções recreativas associadas à tipologia de um parque urbano. Somando-se a este processo, a construção de avenidas e ligações viárias iniciado na virada das décadas de 1930 a 1940 com a implementação das obras do Perímetro de Irradiação concebido pelo Engenheiro Francisco Pestes Maia em sua primeira gestão como prefeito da capital (1938 a 1945) – que culminou com a abertura da Radial leste na década de 1970 – selou o destino da área, como será visto a seguir.

A CONSTRUÇÃO DO COMPLEXO VIÁRIO E A ESTRUTURAÇÃO DA METRÓPOLE

O momento em que o Parque Dom Pedro II foi concluído coincide com o início do processo de estruturação da metrópole da grande São Paulo. As preocupações dos profissionais responsáveis pela adequação da estrutura urbana para a nova etapa que se anunciava giravam em torno das questões de mobilidade associadas ao modelo de crescimento a ser adotado para a região me-

tropolitana como um todo. O Plano de Avenidas de Prestes Maia, apresentado em 1930, retomava a proposta de um perímetro de avenidas de irradiação englobando o centro da cidade presente nas propostas do engenheiro João Florence de Ulhôa Cintra na década de 1920. O que Maia propunha em seu plano, resumidamente, era a construção de uma estrutura viária radio-concêntrica que pudesse orientar o crescimento da mancha urbana e organizar os fluxos de veículos na cidade (MEYER, 2010:114). Além do perímetro de irradiação, cujo propósito era evitar que os fluxos viários atravessassem o centro, distribuindo-os pelas avenidas radiais, o plano propunha a construção de um segundo anel sobre o leito das linhas férreas e um circuito de parkways que correria ao longo das várzeas dos rios Tietê e Pinheiros, passando pelas cabeceiras do Ipiranga e descendo o Tamanduateí até sua confluência com o Tietê. O traçado deste sistema de parkways coincidiria aproximadamente com o que hoje é o limite do chamado centro expandido da capital.

Inicialmente foram propostas duas alternativas para o primeiro perímetro de irradiação, cada uma com soluções diferentes para a área de estudo. A proposta de Ulhôa Cintra previa a ligação entre a colina e o Parque Dom Pedro II através do eixo Carmo/Rangel Pestana, com o alargamento da rua Anita Garibaldi. Esta solução tinha como consequência o seccionamento da área do parque por uma larga avenida, separando a porção norte, onde se encontravam o Palácio das Indústrias e o Mercado Municipal, da porção sul.

O primeiro estudo de Prestes Maia para o perímetro de irradiação propunha uma solução diferente, estabelecendo a ligação entre a colina e a várzea através da rua Tabatinguera. Esta solução teria garantido que a totalidade da área do Parque Dom Pedro II permanecesse do lado de dentro do perímetro de avenidas.

A ligação proposta pela rua da Tabatinguera foi preterida pela ligação da praça Clóvis Bevilacqua com a avenida Rangel Pestana, seccionando o parque em dois setores distintos. As vias entre o parque e o bairro do Brás, as ruas da Figueira e Santa Rosa, foram alargadas para fazer parte da perimetral. Em sua extremidade norte, entre o Palácio das Indústrias e o Mercado Municipal, foi aberta a continuação da avenida Mercúrio, cruzando o rio Tamanduateí sobre uma nova ponte ligando-a à avenida Senador Queiroz.

Na foto aérea de 1945 pode-se notar as intervenções viárias e seu impacto na organização espacial do parque, com o reforço do eixo da avenida Rangel Pestana definindo claramente a divisão entre os setores norte e sul. Mais do que uma simples divisão física, o alargamento da avenida Rangel Pestana marcou a divisão simbólica entre um setor dotado de equipamentos públicos e edifícios representativos, ao norte, de um setor essencialmente ocupado apenas por áreas ajardinadas ao sul. Apesar da presença do antigo edifício do hospício, ocupado então pelo Segundo Batalhão de Guardas e o parque Infantil do Brás, o trecho do parque ao sul da ponte do Carmo não contava com nenhum outro equipamento que pudesse ser comparado ao Palácio das Indústrias ou ao Mercado Municipal. Além disso, tinha como vizinhos em sua extremidade sul grandes terrenos que permaneciam vazios e que só viriam a ser ocupados no início da década de 1960, ao contrário do setor norte, densamente ocupado.

Além da nova ponte na avenida Mercúrio foram construídas mais duas entre o Mercado Municipal e o Palácio das indústrias, totalizando, em 1945, seis travessias viárias sobre o rio Tamanduateí, além de uma pequena ponte de pedestres no interior do parque. Esta ponte era o remanescente de uma ilha que havia sido executada a partir do projeto de Cochet, com a abertura

[48] Diagrama de circulação viária ao redor do centro, Victor da Silva Freire, 1911, propondo a articulação entre avenidas radiais e anéis perimetrais.

[49] Diagrama de circulação viária rádio-concêntrica para a cidade de São Paulo, Ulhôa Cintra.

[50] Esquema teórico do Plano de Avenidas de Prestes Maia.

[51] Versão do perímetro de irradiação passando pela rua Tabatinguera, 1930.

[52] Versão do perímetro de irradiação passando pela avenida Rangel Pestana, 1945. Esta opção foi a executada, em detrimento da alternativa pela rua Tabatinguera.

[53] Foto aérea, 1945.

[54] *Praça Clóvis*, óleo sobre tela, Francisco Rebolo, 1944.

[55] *Parque Dom Pedro II*, 1947.

[56] Vista aérea parcial do Parque Dom Pedro II, 1954.

[57] Parque Dom Pedro II, 1956.

[58] Parque Dom Pedro II, 1958.

[59] Foto aérea, 1958.

de um canal formando um remanso entre as pontes do Carmo e do Gasômetro. Na foto de 1945 esta ilha não aparece mais, pois o canal que a definia havia sido aterrado formando uma extensa área gramada. Destas travessias, cinco localizavam-se ao norte da Ponte do Carmo e apenas uma, a ponte da Tabatinguera, ao sul.

Na mesma foto pode-se ver o Edifício Guarani, projetado pelo arquiteto Rino Levi e terminado em 1942, o primeiro edifício alto construído na área do parque, fechando a perspectiva de quem se aproximava do centro vindo pela avenida Rangel Pestana. Assim como em outros trechos do perímetro de irradiação, a associação do binômio grande avenida/arranha céu consolidava o anel em torno do centro como a concretização da imagem de modernidade a que São Paulo aspirava (MELLO FRANCO, 2005)

A construção das avenidas que compunham o primeiro perímetro de irradiação tiveram um duplo impacto na área do parque. O primeiro, salientado pela maioria dos autores que trataram da área foi negativo, pois o parque teve de ceder áreas para a construção das vias e das alças viárias (KLIASS, 1993; MEYER, 2010). Além disso, a própria presença do parque – um intervalo de quase quinhentos metros de largura – criava uma ruptura no principal eixo radial que ligava o centro com a zona leste, a avenida Rangel Pestana. Ao contrário das outras radiais articuladas pelo perímetro de irradiação concebido por Prestes Maia, a avenida Rangel Pestana não teve a capacidade de expandir além da área da colina histórica o padrão de urbanização que a caracterizava. Este processo, que pode ser atribuído em um primeiro momento à ruptura do tecido representada pelo parque, foi reforçado pela implantação desastrosa dos viadutos sobre a avenida do Estado, que eliminaram qualquer possibilidade de continuidade urbana entre os bairros da Sé e do Brás.

O segundo impacto, que pode ser encarado de forma positiva, foi decorrente do fato de que o perímetro de avenidas de Prestes Maia colocava a área do Parque Dom Pedro II dentro de um circuito que articulava diferentes áreas livres e monumentos do centro da cidade. Pela primeira vez o parque passou a fazer parte de um outro sistema de espaços que não se limitava mais à relação histórica entre a colina e os bairros do Brás e da Mooca. Ainda hoje é possível percorrer este circuito e perceber a riqueza de uma sequência espacial que articula as grandes avenidas do centro, seus monumentos e edifícios representativos da nova escala que a cidade se propunha a partir da década de 1950. Como num plano sequência cinematográfico, podia-se passar de cena em cena, numa espécie de montagem espacial ligando a avenida Ipiranga com seus cinemas, a praça da República e a Escola Normal (hoje Caetano de Campos), a avenida São Luís e seus elegantes edifícios residenciais e suas galerias comerciais, a Biblioteca Municipal e a praça Dom José Gaspar, os Viadutos, a Catedral da Sé e o fórum para finalmente se chegar ao Parque Dom Pedro II com o Palácio das Indústrias e o Mercado Municipal.

Ainda que a área do parque possa ser encarada como o elo fraco da corrente de espaços articulados pelo perímetro de irradiação, o fato de ter sido incluído nesta sequência espacial tem sua importância e, ainda hoje, pode ser uma das chaves para sua recuperação. O equacionamento destes dois impactos da implantação do perímetro de irradiação, conforme analisados acima, parece ser um ponto importante para a reinserção urbana da área.

A cidade, no entanto, continuava a crescer e o ideário de construção de avenidas viria assumir uma nova escala a partir da década de 1950. Um estudo encomendado pela prefeitura municipal ao engenheiro norte-americano

Robert Moses, responsável pelo programa de construção de vias expressas no estado de Nova Iorque, propunha em 1950 a continuidade das obras viárias adotando-se características de vias expressas, com acessos limitados e sem cruzamentos em nível, medidas para se facilitar o fluxo de veículos. Adotando uma diretriz já presente no Plano de Avenidas de Prestes Maia, o Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo propunha a construção da Rodovia Expressa da Penha, que viria a se tornar mais tarde a avenida Radial leste (MEYER, 2010: 119).

As demolições para a abertura da Radial leste foram iniciadas em 1955. O trecho inicialmente executado ia do Parque Dom Pedro II até a altura da rua Piratininga, próximo à linha férrea. O projeto inicial previa uma via com pouco mais de dez quilômetros de extensão, atravessando a estrada de ferro sobre um viaduto, permitindo a integração das periferias situadas no leste do município ao centro. Assim como as primeiras intervenções viárias na área do parque para a construção do perímetro de irradiação, a abertura da Radial leste teve um impacto duplo na região. Por um lado abria a possibilidade de conexão entre o parque e bairros mais distantes da capital, ampliando sua área de influência. Por outro lado, a desapropriação de inúmeros imóveis e a interrupção da continuidade da rede viária anterior à sua construção alteraram drasticamente a mobilidade de veículos e pedestres no interior dos bairros atravessados pela avenida. Este aspecto negativo de sua construção, ao se constituir como uma forte barreira física entre os bairros do Brás e da Mooca, permanece ainda hoje como um dos elementos de maior impacto da organização espacial da área central prejudicando enormemente a acessibilidade na escala local (MEYER, 2010:120).

Na foto aérea de 1958 pode-se ver o trecho da avenida Radial leste desembocando diretamente na rua da Figueira, através da qual se atingia o perímetro de irradiação concluído poucos anos antes. Além da chegada desta grande avenida no cenário do parque, pode-se notar a presença dos pontos finais de ônibus nas praças da Sé e Clóvis Beviláqua, que recebiam os fluxos vindos dos bairros da zona leste. No início da década de 1960 era através do eixo Anita Garibaldi (antiga ladeira do Carmo)/Rangel Pestana que se organizavam os principais fluxos entre a zona leste e o centro da cidade.

Em comparação com a foto de 1945, outras alterações merecem destaque na foto de 1958. Uma delas é o aparecimento do Colégio São Paulo, edifício modernista construído dentro da área do parque entre o Palácio das Indústrias e a avenida Rangel Pestana. No extremo norte da área também aparece nesta foto o Edifício São Vito, o segundo edifício alto construído na vizinhança do parque. Erguido pela construtora Zarzur & Kogan entre 1954 e 1959, o edifício residencial contava com conjuntos comerciais no térreo.

Outra significativa mudança com relação à foto anterior foi a construção dos edifícios residenciais no antigo terreno da companhia de bondes na rua do Glicério, que vieram ocupar um enorme vazio no extremo sul da área do parque, consolidando o perfil residencial do bairro do Glicério e do setor sul do Parque Dom Pedro II.

As intervenções viárias executadas com o intuito de se constituir um sistema de ligações rápidas tiveram continuidade a partir do início da década de 1960. Em seu segundo mandato como prefeito (1961-1965) Prestes Maia retomou os estudos que na década de 1950 haviam considerado o sistema de ligações rápidas através de vias expressas urbanas a solução mais adequada para as necessidades de mobilidade da cidade de São Paulo (MEYER, 2010:120).

Distanciando-se do padrão urbanístico de suas primeiras intervenções viárias realizadas para a consolidação do perímetro de irradiação, Maia apontava a limitação do esquema radio – concêntrico presente em suas propostas da década de 1930 e salientava a necessidade de uma ligação diametral entre as regiões leste e oeste. Apontava igualmente a necessidade de complementação da avenida Radial leste e a construção de viadutos cruzando o Parque Dom Pedro II, consolidando o perímetro de irradiação e dando acesso a terminais de ônibus e de táxis das praças da Sé e Clóvis Beviláqua.

Somente no final da gestão do prefeito Faria Lima (1965-1969) a prefeitura passou a executar as obras viárias projetadas para a extensão da Radial leste. O complexo de viadutos sobre o parque teve sua construção finalizada durante a gestão de Paulo Maluf (1969-1971). O primeiro viaduto construído foi o Diário Popular, tangenciando o Palácio das Indústrias. Os outros viadutos, tanto na continuidade da avenida Rangel Pestana (Mercúrio e Vinte e Cinco de Março) quanto os do complexo da ligação leste-oeste e da Radial leste foram projetados pelo escritório de arquitetura Aflalo e Gasperini (MEYER, 2010:121).

Ainda na década de 1970 foi construído um terminal de ônibus e um estacionamento de veículos na porção noroeste do parque, atendendo à crescente dificuldade de circulação de veículos no centro e à transformação de diversas ruas da colina histórica em áreas exclusivas para pedestres. Grande parte dos coletivos que tinham seus pontos finais nas praças da Sé e Clóvis Beviláqua foram transferidos para o grande terminal construído no Parque Dom Pedro II.

A consolidação da avenida do Estado como uma importante ligação expressa entre os municípios do ABC e a Marginal Tietê, além do tamponamento de trecho do rio Tamanduateí entre o Parque Dom Pedro II e a avenida Dom Pedro I no Ipiranga, coroaram o processo de transformação radical da configuração espacial e funcional da área do parque em poucos anos. Se até o final da década de 1960 a área apresentava uma configuração próxima à do projeto original de Cochet, como se pode notar na foto aérea de 1968, no início da década de 1970 o processo de degradação desencadeado pela construção da infraestrutura viária já havia alterado profundamente sua organização interna e sua relação com os bairros vizinhos, como evidencia a foto aérea de 1973.

Os viadutos, construídos para facilitar as ligações viárias em escala metropolitana, acabaram comprometendo radicalmente as ligações de pedestres na escala local. Na foto de 1973 pode-se notar a existência de apenas um ponto de travessia de pedestres do rio Tamanduateí, na altura do Palácio das Indústrias. A construção das pistas expressas da avenida do Estado vieram reforçar a barreira imposta pelo rio, afastando ainda mais as duas margens, tanto física quanto funcionalmente. Após a conclusão da construção do complexo viário, a área correspondente ao antigo projeto de Cochet foi repartido em quatro setores cuja comunicação entre si ficou severamente comprometida pelas intervenções viárias.

Cada um destes setores acabou desenvolvendo características particulares, principalmente devido aos equipamentos existentes em seu interior e à forma como o sistema viário passou a mediar sua relação com os bairros vizinhos. Os setores ao norte da avenida Rangel Pestana, agora marcadamente separados entre si, não apenas pelo rio Tamanduateí, mas também pela via expressa da avenida do Estado, permaneceram os mais bem equipados. O quadrante noroeste recebeu o terminal de ônibus e o estacionamento de automóveis, devido à proximidade com a colina histórica e com a rua Vinte e Cinco de Março. Apesar do alargamento da via que separava o terminal de

[60] Estudos iniciais para implantação da segunda perimetral, 1953.

[61] Estudos iniciais para implantação do sistema metropolitano de trens subterrâneos.

[62] Estudos iniciais para implantação da segunda perimetral, com destaque para a ligação leste-oeste.

[63] Foto aérea, 1968.

[64] Parque Dom Pedro II, 1970.

[65] Foto aérea, 1973.

ônibus da região comercial da rua Vinte e Cinco de março, este setor permaneceu relativamente bem conectado com seu entorno. O quadrante nordeste foi o único dos quatro que manteve algum resquício das funções associadas ao parque concebido cinquenta anos antes, com a presença do Palácio das Indústrias e do Ginásio São Paulo.

Os outros dois quadrantes ao sul da avenida Rangel Pestana permaneceram como ilhas cercadas por vias expressas e viadutos, áreas de difícil integração com o entorno e sem praticamente nenhum uso associado. O quadrante sudoeste contava com o antigo edifício do hospício, então ocupado pelo segundo batalhão de guardas do exército. O edifício, tombado pelo Conpresp, ocupa ainda hoje, apesar de abandonado, praticamente toda a área deste setor. O quadrante sudeste, na foto aérea de 1973, aparece completamente vazio, ocupado apenas por árvores remanescentes do projeto de Cochet. Neste setor viria a ser construída a estação Pedro II da linha 3-vermelha do Metrô paulistano alguns anos mais tarde.

Além do severo impacto físico na área do parque, que levou ao seu parcelamento em unidades espaciais disfuncionais e desconectadas, a construção da pesada infraestrutura viária veio coroar o processo de esvaziamento populacional dos bairros do Brás e da Mooca, sobretudo nos trechos mais comprometidos pelas obras. Bairros como o Glicério e trecho do Cambuci também sofreram um forte processo de deterioração devido à abertura da ligação leste-oeste e da avenida do Estado.

A CHEGADA DO METRÔ

Ainda na década de 1970 foi iniciada a construção da rede do metrô paulistano, baseada inicialmente nos estudos de um consórcio de empresas nacionais e estrangeiras (Hochtief, Montreal e Deconsult) elaborados em 1967. O projeto inicial previa a construção de quatro linhas diametrais: Santana-Jabaquara, Casa Verde- Vila Maria, Pinheiros – Anchieta e Vila Madalena-Paulista. A primeira linha, no sentido norte-sul, foi entregue em 1974, apenas com pequenas alterações com relação ao projeto original. A linha leste-oeste teve seu traçado reelaborado no início da década de 1970, e em 1979 foi inaugurado o primeiro trecho ligando a praça da Sé ao Brás. Em 1988 a linha foi entregue em sua totalidade, com a configuração atual ligando os bairros da Barra Funda e Itaquera (METRÔ, 1998).

A decisão de se construir todo o trecho leste da linha sobre o leito existente da estrada de ferro central do Brasil gerou severos impactos nos setores urbanos atravessados. As desapropriações foram maiores no trecho entre o Parque Dom Pedro II e a estação Bresser, onde a linha de metrô se encontra com as linhas férreas vindas da estação Brás Roosevelt. A construção da via e das estações elevadas entre a colina histórica e o leito ferroviário além do Tamanduateí criou uma faixa de espaços residuais que vieram se somar aos gerados pela implantação das vias expressas.

Apesar de terem sido cogitadas soluções para a reurbanização desta faixa desapropriada, sobretudo o Programa Brás Cura (Comunidades Urbanas de Recuperação Acelerada), os resultados não contribuíram para a reversão do quadro de desagregação espacial responsável pela desorganização do antigo bairro e de esvaziamento funcional de um vasto setor urbano (ANELLI, 2010)¹⁵.

Na foto aérea de 1986 pode-se ver a estação Pedro II já concluída, assim como o trecho de via elevada que, saindo da colina histórica na altura da rua

[66] Foto aérea, 1986.

[67] Parque Dom Pedro II, 1987.

Alcides Bezerra, atravessa grandes glebas desapropriadas para sua construção a leste do Tamanduateí. A estação foi construída elevada do solo, ocupando praticamente todo o quadrante sudeste do parque. Suas saídas ficaram contidas a esta ilha, cercada de avenidas, viadutos e vias expressas. Curiosamente foi também construída uma plataforma no subterrâneo, que deveria receber os trens vindos do prolongamento do que é hoje a linha 4-amarela. Além da Estação da Luz seriam construídas mais duas estações subterrâneas desta linha, uma junto ao Mercado Municipal e outra no Parque Dom Pedro II. Apesar da ideia ter sido descartada pela Companhia do Metropolitano, a possibilidade de se conectar diretamente o expresso Tiradentes com a linha 4-amarela permanece hoje como uma interessante possibilidade de articulação entre os setores sudeste e sudoeste da metrópole (METRÔ, 1998).

Por causa da contingência imposta pelas cotas de implantação das estações Sé e Bresser da linha leste-oeste, o trecho e as estações intermediárias, Pedro II e Brás, foram construídos elevados do solo. Estas duas estações, construídas em áreas que já se encontravam em processo de deterioração urbanística, sobretudo causado pela implantação da pesada infraestrutura viária de escala metropolitana, poderiam ter sido encaradas como oportunidades de reintegração urbana. A estação Pedro II foi construída no terreno remanescente da implantação dos viadutos da ligação leste-oeste e da avenida do Estado, numa área de difícil acesso para os pedestres vindos das ruas do Brás e da Mooca mais próximas. Além disso, quando foi construída a única forma de comunicação com a margem esquerda do Tamanduateí era feita através de uma pequena ponte e caminhos estreitos que atravessavam áreas ajardinadas cercadas pelas vias expressas, de acesso ainda mais difícil. O partido adotado para a estação, assim como para sua implantação, não foi, no entanto, o de conectar os dois lados do parque, funcionando como uma estação-ponte nos moldes do que havia sido realizado poucos anos antes na linha 1-azul com a construção da estação Ponte Pequena (hoje Armênia), projetada pelo Arquiteto Marcelo Fragelli (METRÔ, 1998). Este fato é ainda mais relevante se levar-se em conta que, no momento em que a estação foi projetada, já encontrava-se em funcionamento o terminal de ônibus na margem esquerda do rio.

Da mesma maneira, a estação Brás, que promove a integração do metrô com as linhas de trens, hoje administradas pela CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), foi construída sobre um grande terreno proveniente de desapropriações ao lado da linha férrea. A ligação com a estação ferroviária se dá através de um longo corredor elevado do solo. Em um setor urbano fortemente desconectado do restante do bairro pela barreira imposta pela ferrovia, a construção da estação Bresser também poderia ter sido encarada como uma oportunidade de rearticulação do tecido urbano sobre o qual foi implantada. Assim como no caso da estação Pedro II poderia ter-se optado por uma solução em ponte, atravessando as linhas férreas e promovendo a ligação entre os dois setores desconectados do bairro. Ao invés de apresentar-se como um ponto de centralidade do bairro, capaz de irrigar o tecido urbano, a estação encontra-se atualmente em uma posição marginal, de borda, funcionando essencialmente como uma estação de transbordo.

Ao se levar em conta o papel negativo que a implantação das grandes infraestruturas associadas à mobilidade metropolitana tiveram no funcionamento e na organização espacial dos bairros do Brás e da Mooca, assim como no caso do Parque Dom Pedro II, essas observações sobre o partido de projeto

adotado para as estações Pedro II e Brás assumem um caráter estratégico que infelizmente não foi levado em consideração para sua construção. A força que uma estação de metrô pode ter sobre o tecido urbano no qual é implantada não se reflete de maneira positiva em nenhum dos casos. As duas estações permanecem, ainda hoje, como apenas mais dois objetos que ocupam o espaço sem qualificá-lo ou promover a integração de setores urbanos desagregados funcional e espacialmente.

INTERVENÇÕES A PARTIR DA DÉCADA DE 1980

A foto aérea de 1986 mostra o Parque Dom Pedro II com uma configuração espacial muito próxima à atual. As intervenções que viriam a ser levadas a cabo nas duas décadas seguintes não alteraram significativamente esta estrutura.

Em 1996 o enorme terminal de ônibus que ocupava o quadrante noroeste do parque foi substituído por um menor, projetado pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha. Este terminal, que havia sido pensado como um equipamento provisório, está em funcionamento até hoje e é um dos mais movimentados da capital. Sua construção permitiu a liberação de uma área onde mais tarde viria a ser implantada a estação terminal do VLP (veículo leve sobre pneus), o expresso Tiradentes, projetada pelo arquiteto Ruy Ohtake. Essa área foi conquistada afastando-se a avenida do Estado do canal do Tamanduateí no trecho entre os viadutos Diário Popular e Mercúrio.

Na foto aérea de 1994 pode-se ver que os terrenos vazios que haviam sido desapropriados para a construção do metrô já haviam sido ocupados por edifício residenciais construídos pela Cohab-SP. Estes conjuntos foram todos realizados seguindo-se o mesmo modelo de ocupação dos terrenos, com a construção de torres isoladas e a ocupação do térreo por vagas para estacionamento de veículos. O térreo de cada conjunto foi fechado com gradis, o que acabou criando longos setores de ruas de muros e de uso mono-funcional.

Ainda na foto de 1994 nota-se a construção de uma praça em frente ao Palácio das Indústrias, uma tímida tentativa de requalificação do único quadrante do Parque Dom Pedro II que ainda mantinha algumas características de um parque urbano. Esta intervenção foi uma das poucas ações levadas a cabo após a elaboração de uma série de planos imaginados para se reverter o processo de deterioração física da área do Parque Dom Pedro II a partir de meados dos anos 1980. Após o estrago causado pelas obras da infraestrutura viária e pelas obras do metrô, diversos projetos e propostas de recuperação do parque foram elaborados (MEYER, 2010: 131).

Em 1989, na gestão da Prefeita Luiza Erundina, foi elaborado um projeto para o parque que propunha a recuperação de sua unidade física, através de intervenções viárias significativas, que incluíam o deslocamento de pistas da avenida do Estado para as bordas do parque e a demolição de parte dos viadutos que transpõem a avenida. Realizado pelo arquiteto José Paulo de Bem, este projeto previa ainda a transferência da sede da Prefeitura Municipal para o Palácio das Indústrias, na frente do qual seria construída a praça cívica que se pode ver na foto aérea de 1994. De todo o escopo do projeto, apenas o restauro do Palácio foi realizado, assim como a praça cívica. A Prefeitura foi transferida do parque do Ibirapuera para o Parque Dom Pedro II, e lá permaneceu até ser transferida para a sede atual, junto ao Viaduto do Chá (MEYER, 2010: 132).

No início da década de 1990 a Emurb propôs a criação da Operação Urbana Parque Dom Pedro II/Pari, estabelecendo uma série de diretrizes para

[68] Foto aérea, 1994.

[69] Foto aérea, 2002.

[70] Foto aérea, 2007.

[71] Intervenção artística sobre a calha do Tamanduateí. Hector Zamorra, 2010.

[72] Vista aérea do Parque Dom Pedro II, 2010.

[73] Vista do Parque Dom Pedro II a partir da colina histórica, 2010.

coordenar as ações do poder público e da iniciativa privada. As intervenções físicas propostas se apoiavam no papel indutor das transformações geradas pelas obras de reurbanização do parque e pela transferência da sede da prefeitura para a área. Englobando trechos do centro histórico e dos bairros da Várzea do Carmo, em linhas gerais esta Operação Urbana propunha a permanência e requalificação da função habitacional da área, especialmente para a população de baixa renda. Paralelamente, incentivava a saída do comércio atacadista da Área Central e a instalação de comércio e serviços voltados ao apoio do uso residencial. Em 1997, a área da Operação Urbana Parque Dom Pedro II/Pari, que não havia sido encaminhada para aprovação da Câmara Municipal, foi englobada pela Operação Urbana Centro (Lei Municipal nº 12.349/97) abrangendo áreas do Centro e dos bairros centrais do Glicério, Brás, Bixiga, Vila Buarque e Santa Ifigênia. Dentro do escopo de suas propostas urbanísticas, que visavam sobretudo promover a recuperação dos bairros através de incentivos para o investimento imobiliário da iniciativa privada, a operação previa a transformação do Parque Dom Pedro II no grande parque central da cidade (MEYER, 2010:132).

Na foto aérea de 2000, no entanto, pode-se ver que praticamente nada havia mudado com relação à anterior, de 1994. O único novo elemento no cenário do parque é o Viaduto Governador Roberto Abreu Sodré, ligando a rua da Mooca ao Glicério, mais uma obra de cunho rodoviarista.

A sucessão de projetos não implementados, ou realizados de forma parcial, iniciados na década de 1980, não obteve nenhum sucesso em reverter o processo de deterioração da área. Sua abordagem excessivamente local, que não levou em consideração as questões de escala metropolitana, impediu que tivessem força para enfrentar o impacto que as intervenções de cunho predominantemente viário impuseram à região, retalhando o parque desenhado por Cochet (MEYER, 2010). Partindo do diagnóstico de que as intervenções de cunho rodoviarista, elaboradas a partir de uma lógica setorial que buscava atender somente às demandas da circulação de veículos, eram as responsáveis pelo processo de degradação física do parque, as propostas de reurbanização da área que chegaram a ser elaboradas em projetos assumiram, via de regra, uma postura antagônica à presença da infraestrutura viária. Em outras palavras, para responder a uma lógica espacial setorial e mono-funcional, representada pela presença das avenidas e viadutos, propunha-se uma outra lógica também setorial e mono-funcional, partindo-se do pressuposto de que as funções associadas ao uso do parque (atividades esportivas, a presença da natureza, espaços contemplativos, etc.) seriam fortes o suficiente para reverter o impacto negativo das intervenções viárias.

Mais recentemente, lançada durante a campanha eleitoral e a gestão do Prefeito Celso Pita (1997-2000) a ideia de uma ligação entre o Sacomã e o Centro através do VLP, um modelo de transporte coletivo de média capacidade, propunha inicialmente uma extensão de 8,5 quilômetros. Na gestão de Marta Suplicy (2001-2004) as obras que haviam sido interrompidas foram retomadas, e o trajeto proposto foi estendido até São Mateus, no extremo leste da capital. Na administração dos Prefeitos José Serra e Gilberto Kassab (2005-2008) o projeto foi retomado e novamente modificado, passando a ser denominado expresso Tiradentes. Adotando um desenho em Y, com uma bifurcação na altura da praça Ari Rocha no bairro do Ipiranga, o sistema de vias elevadas para a circulação de ônibus convencionais atualmente liga a estação do metrô Sacomã da linha 2-verde à área do Parque Dom Pedro II.

Está em fase de conclusão o terminal de ônibus junto à estação Vila Prudente do metrô, também da linha 2-verde, que receberá, além dos ônibus convencionais, os ônibus que circulam pelo ramal sudeste do expresso Tiradentes. Desta estação será feita a ligação, através de um monotrilho elevado, até o bairro da Cidade Tiradentes no extremo leste da capital.

Na área do Parque Dom Pedro II foram construídas duas estações deste sistema, uma junto à estação Pedro II da linha 3-vermelha do metrô e uma junto ao terminal de ônibus municipais existente na margem esquerda do Tamanduateí. Todas as estações e passarelas do sistema foram projetadas pelo arquiteto Ruy Ohtake. Assim como na ocasião da chegada do metrô à área, a possibilidade de se pensar desde o início a construção das estações do expresso Tiradentes representava uma grande oportunidade de reorganização espacial da área do parque e de reorganização do sistema de transporte público já implantado. Infelizmente a lógica setorial dos projetos já implantados no parque prevaleceu também na elaboração do projeto para a via e as estações Dom Pedro II e Mercado do expresso Tiradentes. Ao invés de promover novas ligações para pedestres entre os dois lados do rio no nível do térreo da cidade, ambas estações foram conectadas aos equipamentos existentes através de longas passarelas elevadas, acrescentando mais elementos ao complexo de pontes e viadutos presentes na área. A via por onde circulam os ônibus também criou uma nova barreira junto ao rio Tamanduateí, dificultando ainda mais o cruzamento de pedestres entre as duas margens.

* * *

Após praticamente trinta anos do surgimento das primeiras propostas de recuperação da área do Parque Dom Pedro II o cenário atual não difere muito do encontrado no final da década de 1970 e início da de 1980. Em certo sentido, depois da implantação da linha e das estações do expresso Tiradentes, pode-se afirmar que a desagregação física dos espaços do parque é ainda maior do que a que pode-se observar nas fotos aéreas de 1973 e 1986. No entanto, a presença deste equipamento de transporte coletivo e sua futura ligação com a Cidade Tiradentes abre novas possibilidades de projeto para intervenção na área. Na próxima parte deste capítulo será analisada a situação atual do Parque Dom Pedro II, levando-se em consideração as novas variáveis que passaram a operar nos últimos anos. O legado de décadas de uma política rodoviarista será abordado dentro da lógica de funcionamento atual da metrópole paulistana, e a leitura das condicionantes nas diversas escalas, local, média e metropolitana, buscará evidenciar as novas relações entre o suporte físico construído e as possibilidades contemporâneas de reinserção urbanística da área.

A área do Parque Dom Pedro II ocupa hoje, dentro da metrópole paulistana, uma posição estratégica no que diz respeito aos sistemas viário e de transporte coletivo. Atravessada por um complexo de avenidas e viadutos que fazem parte do sistema viário metropolitano, e contando com a presença de grandes equipamentos destinados aos transportes sobre trilhos e pneus em escala metropolitana, o parque faz parte de uma dinâmica espacial que coloca em relação distantes pontos da metrópole. Ainda que as soluções de projeto para estes equipamentos, tanto os que constituem o pesado sistema viário quanto as estações e terminais destinados ao transporte coletivo de massa, não te-

nham sido cuidadosos com seu impacto na escala local, sua presença e suas dinâmicas de funcionamento são fortes condicionantes da estrutura física e da organização funcional do parque. Além da presença destes equipamentos, ou seja, do fato do parque ser atravessado por todos estes sistemas de mobilidade, sua posição com relação ao centro da cidade o eleva a uma condição estratégica. Não se trata de uma situação qualquer, como acontece em diversos outros pontos da metrópole, lugares pesadamente marcados pela presença dos equipamentos em escala metropolitana. A conjugação destes equipamentos com o fato da área do parque ser, hoje, o maior ponto de chegada de passageiros ao centro da cidade o eleva a uma condição espacial que exige uma abordagem mais cuidadosa das implicações da presença destes elementos – sistema viário, terminais de ônibus e estação de metrô – com a rede de espaços e equipamentos públicos da área central.

Somando-se à complexidade que a presença destes elementos metropolitanos impõem à área, há ainda a presença do rio Tamanduateí, cuja bacia se estende por todo setor sudeste da metrópole, englobando os municípios do ABC além da capital.

A presença destas questões sistêmicas será analisada nesta parte do primeiro capítulo com o intuito de esclarecer seus desdobramentos na esfera local do parque. A aceitação da concomitância da atuação de elementos metropolitanos sobre a estrutura urbana na escala dos bairros do entorno do parque – a escala intermediária – e seu rebatimento sobre a estrutura local dos espaços definidos por estas dinâmicas, está na origem do método de análise urbana da situação atual da área.

A ESCALA METROPOLITANA

> A posição do Parque Dom Pedro II dentro do sistema viário metropolitano de São Paulo

O sistema Y composto pelas avenidas Tiradentes/Prestes Maia e Nove de Julho/23 de Maio organiza os fluxos que cortam o centro da cidade diametralmente no sentido norte-sul. A ligação leste-oeste estabelece a conexão entre o elevado Costa e Silva, a oeste, com a avenida Alcântara Machado, a Radial leste. No entroncamento destes dois grandes eixos viários metropolitanos podem ser feitas as seguintes conexões diretas: sul-leste, sul-oeste, oeste-sul leste-sul e norte-oeste. As ligações oeste-norte, leste-norte e norte-leste não podem ser feitas sem se sair do sistema de vias expressas, pois não há alças construídas para se atender a esta demanda neste ponto do sistema. Na verdade, os fluxos que demandam estas ligações são resolvidos antes de se entrar no perímetro da área central, delimitado pelas avenidas de irradiação e pela ligação leste-oeste. Os fluxos no sentido oeste-norte são diluídos pelo sistema viário composto pelas diversas avenidas que fazem a ligação entre os bairros da Zona oeste e a Marginal Tietê. Os fluxos nos sentidos leste-norte e norte-leste são resolvidos pelo complexo viário do Parque Dom Pedro II.

Dessa maneira pode-se entender que a presença do complexo viário que atravessa área do parque não organiza apenas a relação entre as Zona leste, oeste e o Centro. No trecho da área de estudo, a ligação diametral composta pela Radial leste e pela ligação expressa leste-oeste se articula com outros dois sistemas metropolitanos, o perímetro de irradiação e o Sistema norte-Sudeste composto pelas avenidas do Estado (no ABC batizada de avenida dos Estados), Ricardo Jafet e Luiz Ignácio de Anhaia Mello, entre outras.

[1] Vista aérea do Parque Dom Pedro II, 2010.

[2] Vista aérea do centro de São Paulo, 2010. Notar como o Parque Dom Pedro II é a única grande área livre ao longo de todo o anel perimetral.

IMAGEM DA CAPA

[3] Vista aérea da várzea do Tamanduateí, entre a Vila Prudente e o Tietê, 2010.

[4] Rede de infraestrutura de transporte na região metropolitana de São Paulo.

[5] Eixos transversais da zona leste do município de São Paulo.

[6] Eixo sudeste da metrópole paulistana.

[7] Infraestrutura de transporte na área do Parque Dom Pedro II.

[8] Escala intermediária – divisão dos setores:
1-Mercado, 2-Colina histórica, 3-Glicério, 4-Cambuci,
5-Rua da Mooca, 6-Brás/Metrô, 7-Brás/Gasômetro,
8-Brás/Zona Cerealista, 9-Pari.

[9] Uso do solo predominante por quadra em 2004.

[10] Linhas de ônibus municipais.

Este sistema norte-Sudeste articula as Rodovias Anchieta e dos Imigrantes com a Marginal Tietê, cruzando a área do Parque Dom Pedro II, e se prolonga em direção à Zona norte através das avenidas Cruzeiro do sul, Zaki Narchi, Ataliba Leonel e Luís Dumont Villares. Com a implementação do trecho leste do Rodoanel, ligando as rodovias que vêm do litoral às rodovias Ayrton Senna da Silva e Dutra, o tráfego de cargas pelo sistema da avenida do Estado tende a diminuir. Sua função estrutural, no entanto, permanecerá, articulando todo o ABC, os bairros da Vila Prudente, Ipiranga, Sacomã, Cambuci, Mooca, Pari, Canindé, Santana e Tucuruvi com o Centro.

Como será tratado adiante, parte do sistema de transporte público que chega ao Parque Dom Pedro II se apóia neste sistema viário, sobretudo a rede de média capacidade representada pelo expresso Tiradentes, também organizada em “Y” e apoiada nas avenidas do Estado, Juntas Provisórias e Luiz Ignácio de Anhaia Mello.

Além destes dois grandes sistemas diametrais, que atravessam a área nos sentidos leste-oeste e norte-sul há ainda a presença do perímetro de irradiação, que não tem o caráter de via expressa, mas que mesmo assim responde por importantes conexões metropolitanas através da articulação que estabelece entre importantes avenidas Radiais e o Centro. O trecho do perímetro de irradiação que circunda a área do Parque Dom Pedro II recebe os fluxos vindos da Zona leste através das avenidas Rangel Pestana, Celso Garcia e pela rua do Gasômetro. Mais ao sul do complexo de avenidas, pode-se também destacar a chegada da rua da Mooca, que já foi um importante eixo de estruturação do bairro homônimo, mas cuja função foi substituída pela presença da Radial leste. Além de organizar a chegadas destas avenidas, como já foi visto, este trecho do perímetro de irradiação também é responsável por organizar as articulações entre as diametrais norte-sul, representada pela avenida do Estado, e leste-oeste.

Mais do que um simples ponto ao longo destes sistemas de escala metropolitana (e alguns deles regionais, devido ao entroncamento com as rodovias) a área do Parque Dom Pedro II se destaca por ser o lugar onde o sistema viário metropolitano articula o Centro com os setores leste e sudeste (e em certa medida também o nordeste) da região metropolitana. No entanto, a oferta de mobilidade em escala metropolitana não se reflete de forma positiva no parque por falta de soluções de acessibilidade na escala local. Projetado apenas de acordo com critérios técnicos que respondiam às demandas da circulação de veículos, estes equipamentos, avenidas, viadutos e pontes, ao mesmo tempo que expandem a área de influência do parque na metrópole negam atributos mínimos de urbanidade na escala local, limitando o uso da área praticamente à simples função de circulação de fluxos de veículos.

► Os sistemas metropolitanos sobre trilhos

Além da pesada presença do sistema viário, a área do Parque Dom Pedro II conta com uma estação da linha 3 – vermelha do Metrô, a estação Pedro II. Além disso, a poucas centenas de metro ao norte dos limites da área passam as linhas de trens metropolitanos que atravessam a cidade de leste a oeste, bifurcando-se no Brás em direção ao extremo leste e ao sudeste da região metropolitana. É na estação Brás do metrô em que se faz a conexão dos passageiros com as linhas da CPTM, através de uma passarela que a conecta com a estação ferroviária Brás-Roosevelt no largo da Concórdia.

Como foi visto anteriormente a presença da ferrovia foi o elemento catalisador do processo de crescimento industrial dos bairros do Brás, Pari e Mooca. As linhas, que neste trecho do sistema não foram rebaixadas com relação ao nível natural do terreno, como aconteceu nas proximidades da estação da Luz, apresentam-se como fortes barreiras à continuidade do tecido urbano. Até hoje são poucos os pontos de travessia, tanto de veículos quanto de pedestres, limitando-se basicamente aos principais eixos do sistema viário.

Assim como no processo de implantação do sistema viário de escala metropolitana, a chegada do metrô representou um forte impacto na área, sobretudo no trecho entre o Parque Dom Pedro II e a estação Bresser, onde foram realizadas demolições para a liberação de enormes terrenos para as obras da linha. A presença da estrutura elevada do metrô constitui-se como mais uma barreira urbana, nem tanto por sua presença física, pois a solução construtiva respeitou a continuidade das vias por ela atravessada, mas pelo fato de ter criado, ao longo de sua passagem, uma faixa de espaços funcionalmente desconectados do restante do bairro.

De qualquer maneira, apesar dos aspectos negativos da implantação do metrô nesta área da cidade, sua presença, hoje, representa um enorme potencial de reinserção urbana. A conjugação dos sistemas de alta capacidade, representados pelo metrô e pelos trens da CPTM, com os sistemas de ônibus de média capacidade, representados pelo expresso Tiradentes e pela promessa de implantação de corredores de ônibus na avenida Celso Garcia – por parte da Prefeitura Municipal e da SPTRANS – representa um enorme potencial e uma grande oportunidade de se repensar o uso da área do Parque Dom Pedro II e a maneira como ela se relaciona com o Centro e com os bairros vizinhos.

► A rede de ônibus e o expresso Tiradentes

Apoiadas na rede viária radial que se estende do centro em direção aos bairros mais distantes das zonas leste e sudeste da capital, cerca de duzentas linhas de ônibus municipais tem como destino a área do Parque Dom Pedro II. São cerca de cem linhas com ponto final dentro do Terminal Dom Pedro II, quarenta que apenas passam pelo terminal, seis com ponto final na praça Fernando Costa e cerca de quarenta que apenas passam pela praça (segundo dados obtidos junto à SPTRANS em agosto de 2011).

A estas linhas de ônibus convencionais, que compartilham o leito do sistema viário com outros veículos, à exceção dos que correm em trechos de corredores segregados, somam-se as linhas do expresso Tiradentes com destino aos terminais Sacomã e ao futuro terminal Vila Prudente, ambos interligados à linha 2-verde do metrô.

Segundo dados da SPTRANS este volume de linhas de ônibus que chegam à área representa aproximadamente 15% do total de linhas operantes na cidade de São Paulo no ano de 2010 (134,8 linhas). Somando-se os dados das viagens com destino às zonas do Parque Dom Pedro II, Gasômetro e Brás (aproximadamente a área entre a colina histórica e a linha férrea) chega-se à cifra de cerca de cento e dez mil por dia, com média de vinte e cinco mil viagens na hora pico. Para comparação, as áreas da Sé e da República contam com os seguintes dados, respectivamente, 106.608 e 109.033 por dia; 21.864 e 23.816 de média na hora pico.

Esta vasta rede sobre pneus é responsável pela articulação da área do Parque Dom Pedro II com todo o quadrante leste e sudeste da região metropolitana, tornando o parque a porta de entrada do Centro para todos aqueles

que vêm dos bairros distantes. É na área do parque, igualmente, que se organizam as principais conexões entre sistemas diferentes de transporte coletivo. A passagem de um modo de transporte a outro, como por exemplo dos ônibus para o metrô, se apóia no sistema de espaços públicos da região, ou seja, nos passeios, calçadas e praças entre a várzea e a colina histórica. Atualmente o maior fluxo de pedestres se concentra entre o Terminal Dom Pedro II e a colina histórica, de onde podem ser acessadas as linhas 3-vermelha e 1-azul do metrô, através das estações Sé e São Bento.

A presença destes grandes equipamentos associados a distintos modos de transporte coletivo de baixa, média e alta capacidades fazem do Parque Dom Pedro II hoje o maior terminal intermodal da cidade de São Paulo, tanto em número de passageiro quanto em volume de veículos. O problema é que, na verdade, não existe um terminal intermodal de fato, um edifício construído para este fim, nem os edifícios que suportam essas funções foram projetados para funcionarem de maneira integrada. Levando-se em consideração a presença na área de outras funções além das diretamente ligadas aos sistemas de transporte, como o comércio (regular ou irregular) e os serviços oferecidos nas lojas do lado oeste do parque, pode-se até mesmo afirmar que a área funciona em seu conjunto, hoje, como qualquer grande estação intermodal em atividade na Europa, ou, melhor dizendo, a área concentra as funções presentes nestas estações, mas distribuídas de maneira improvisada e precária, em um conflito mal resolvido com a rede viária e sem o suporte físico adequado para se garantir conforto e rapidez nas trocas entre os distintos modos de transporte.

As ligações entre o terminal de ônibus e o terminal do expresso Tira-dentes são feitas, por exemplo, através de longas passarelas que obrigam os usuários dos sistemas a demorados percursos através de espaços totalmente desvinculados do térreo da cidade e de todas as funções urbanas que este contato poderia permitir. A solução projetual encontrada para se lidar com a complexidade de usos conflitantes na área – os pesados fluxos do sistema viário, a presença do rio, as atividades comerciais da zona cerealista, etc. – privilegiou a segurança física dos pedestres que circulam entre as estações, mas para isso teve que isolá-los do entorno, circunscrevendo dentro de um sistema fechado que exclui qualquer função que não esteja diretamente relacionada ao transporte.

► A posição do Parque Dom Pedro II na bacia do Tamanduateí

Além das redes de mobilidade construídas, tanto o sistema viário metropolitano quanto a rede ferroviária e metroviária, um outro importante sistema presente na área é constituído pela rede de rios e canais que formam a bacia do Tamanduateí, responsável pela drenagem de todo o setor sudeste da região metropolitana.

A bacia do Tamanduateí abarca aproximadamente 330 quilômetros quadrados através de partes dos municípios de São Paulo, São Bernardo do Campo, Santo André, Diadema e Mauá, além da totalidade do município de São Caetano do sul. Em seu território funciona uma das maiores e mais antigas zonas industriais do país.

Por conta desta extensão, as questões ambientais relacionadas à bacia do Tamanduateí são naturalmente complexas e seu equacionamento exige uma abordagem que leve em conta o papel sistêmico e estrutural de seus diversos condicionantes. A qualidade da água do rio, por exemplo, depende de uma série de questões, desde a ausência de uma rede eficiente de coleta

dos efluentes até o modelo de urbanização precária da área ao longo da bacia, sobretudo nas regiões periféricas (MEYER, 2010:160). Aos impactos socioambientais da dinâmica de ocupação urbana da bacia do Tamanduateí, que geram uma série de problemas ambientais ainda hoje não resolvidos – como a poluição da água e a degradação das áreas de mananciais através da ocupação irregular – somam-se a escassez de áreas verdes e a excessiva impermeabilização do solo ao longo de seu território. Estas duas características contribuem para intensificar os problemas relacionados à drenagem urbana ao longo do Tamanduateí.

Além das enchentes formadas pelo transbordamento dos rios e canais que formam o sistema de macro-drenagem urbana, na várzea do Tamanduateí grande parte dos pontos de inundação estão relacionados a inadequações no sistema de micro-drenagem (MEYER, 2010:170). As questões associadas ao sistema de macro-drenagem são complexas, pois envolvem cálculos de vazão que devem levar em conta não apenas a capacidade do Tamanduateí, mas também do Tietê, pois não é possível aumentar a capacidade de vazão da bacia do Tamanduateí além do que o Tietê é capaz de suportar.

A partir da década de 1990 o Departamento de Águas e Energia Elétrica (DAEE) iniciou uma política de implantação de reservatórios de contenção de águas ao longo da bacia do Tamanduateí para se diminuir o volume lançado no Tietê de uma só vez. Mais conhecidos como piscinões, estes equipamentos vem sofrendo críticas e ressalvas por conta do pesado impacto urbano no local onde são implantados. Com projetos que levam em consideração apenas questões relacionadas ao sistema de drenagem, acabam por gerar espaços sem nenhuma qualidade urbanística, aos quais se somam, por conta de sua manutenção precária, a disseminação de pragas e vetores de doenças.

Além da construção destes piscinões, outra solução conjugada para a redução do volume e da velocidade com que as águas pluviais entram no sistema é sua retenção no solo ao longo dos rios e canais que alimentam o Tamanduateí. Infelizmente o controle à expansão da mancha urbana e à impermeabilização de áreas adicionais na bacia não vem sendo objeto de controle por parte do poder público (MEYER, 2010:173). O planejamento do uso do solo associado à outorga do direito de impermeabilização não é atualmente uma política presente nos planos diretores dos municípios que compõem a bacia.

Assim como a construção do sistema viário em escala metropolitana foi levada a cabo de forma setorial, com projetos de vias que ignoraram seu impacto local para estabelecer a ligação entre pontos distantes do território, a maneira como o Tamanduateí e muitos de seus afluentes foram tratados revela igualmente preocupações setoriais, para se solucionar, ou, melhor dizendo, remediar, o problema das inundações. O ideário de construção de avenidas de fundo de vale associadas à canalização retilínea dos corpos d'água foi o roteiro seguido desde a década de 1930 em todas as intervenções para saneamento e drenagem das várzeas do Tamanduateí.

Hoje, diante do cenário de degradação ambiental e urbanística em que se encontra o rio, reduzido a um canal de esgoto a céu aberto (e até mesmo tamponado em um trecho) pode parecer uma consideração irreal ou utópica a lembrança de que a presença de um grande rio na área do Parque Dom Pedro II poderia ser um importante elemento de valorização urbanística. Considerando-se o potencial paisagístico de um grande rio urbano despoluído e acessível, pelo menos visualmente, compreende-se que as ações do poder público para sanar os problemas relacionados à macro e micro-drenagem urbanas, assim

como o tratamento de esgoto, poderiam ser pensadas desde o início de forma integrada a outras questões além das meramente técnicas. As políticas públicas e intervenções se levassem em conta critérios urbanísticos e não apenas aqueles ligados à dinâmica dos fluídos poderiam contribuir para a reversão do quadro de isolamento e degradação do Tamanduateí, devolvendo-lhe o protagonismo na valorização do significado urbano da área do Parque Dom Pedro II.

A ESCALA INTERMEDIÁRIA

A presença destes sistemas metropolitanos constituem as grandes forças em ação na área do Parque Dom Pedro II. Estas forças, no entanto, não constituem por si só, ou melhor, não se rebatem espacialmente em uma organização física diretamente relacionada à sua ação. Seus impactos, positivos e negativo, na escala intermediária, se dão a partir do embate com a realidade física e funcional dos trechos de cidade que o constituem. O tipo de relação que se estabelece, por exemplo, entre a via expressa representada pela Radial leste e os trechos dos bairros do Brás por ela atravessados depende tanto da presença da avenida quanto forma como ela se relaciona com a estrutura do bairro.

Nesta parte do primeiro capítulo estas relações serão tratadas ao se analisar as principais características da área de estudo na escala intermediária. Para tanto, será adotada a divisão do entorno próximo do Parque Dom Pedro II em áreas com características comuns. Estes setores e bairros, cujos limites são definidos pelas barreiras impostas pelo rio e pelas principais vias existentes, são os seguintes: Mercado Municipal e rua Vinte e Cinco de Março, Colina Histórica, Glicério, Cambuci, rua da Mooca, Brás/Metrô, Brás/Gasômetro, Brás/Zona Cerealista e, finalmente, Pátio do Pari. De cada um destes setores serão apresentadas as principais características funcionais e espaciais, além de uma breve análise da maneira como se relacionam com a área do Parque Dom Pedro II.

► Mercado municipal

Até poucos anos atrás, a região do Mercado Municipal, sobretudo as ruas de seu entorno, ainda guardavam as características de entreposto comercial de hortifrutigranjeiros, vocação da área desde a instalação dos primeiros portos através dos quais chegavam mercadorias vindas das chácaras distantes da cidade pelo Tamanduateí. Apesar de ainda contar com lojas que atendem a este tipo de comércio, hoje em dia mais voltado ao abastecimento de restaurantes, o Mercado transformou-se em um importante ponto de atração turística da capital, após reforma coordenada pelo arquiteto Pedro Paulo Saraiva. Construído em 1933 segundo projeto do escritório de Ramos de Azevedo, o edifício, tombado bem cultural de interesse histórico-arquitetônico, foi reformado em 2004, quando passou a contar com um mezanino destinado a restaurantes e lanchonetes, consolidando-se como polo turístico-gastronômico. Aberto durante todos os dias da semana, o edifício atrai um grande número de veículos, alimentando uma série de estacionamentos regulares e irregulares que ocupam grande parte das ruas do entorno.

Nas quadras próximas ao Mercado ainda se encontram atividades de abastecimento de hortifrutigranjeiros. Na rua Barão de Duprat, próximo à avenida Senador Queiroz encontra-se o Mercado Municipal Kinjo Yamato, que abriga uma feira livre. O edifício foi erguido originalmente para dar apoio à construção do atual Mercado Municipal, e sua cobertura metálica, vinda da Escócia, é tombada pelo Patrimônio Histórico Municipal.

[11] Vista aérea do Mercado Municipal, 2010.

[12] Rua 25 de Março, 2011.

[13] Rua Florêncio de Abreu, 2011. Sob este viaduto, enterrado sob a rua Carlos de Sampaio, corre o rio Anhangabaú.

[14] Rua General Carneiro, 2011.

Em complementação aos dois mercados coberto, uma série de pequenos armazéns continuam as atividades de entreposto comercial de alimentos, alguns oferecendo os mesmo produtos encontrados nas lojas do Mercado Municipal (frutas secas, frios e laticínios) e outros especializados em produtos mais baratos, como batatas e cebolas, sobretudo nas duas quadras da rua General Carneiro que ladeiam o viaduto Diário Popular, onde caminhões carregados de mercadorias estacionam para descarregar. Ao longo da rua da Cantareira também se encontram pequenos empórios de bebidas e produtos importados para culinária.

Além do Mercado e das atividades a ele atreladas, ainda se encontram neste setor as ruas de comércio especializado de importância nacional. As ruas Vinte e Cinco de Março e Barão de Duprat concentram lojas de tecidos, enfeites, utensílios domésticos e brinquedos. Na Ladeira Porto Geral, onde há um dos acessos à estação São Bento da linha 1- azul do metrô, encontram-se lojas de bijuterias e fantasias. Na rua Comendador Afonso Kherlakian encontram-se grandes galerias de pequenos boxes que comercializam eletro-eletrônicos e outros produtos importados. Ao longo da rua Florêncio de Abreu distribuem-se estabelecimentos que comercializam ferramentas e peças mecânicas. Finalmente, na rua Paula Souza são vendidos móveis e utensílios para restaurantes e para cozinha em geral. Um pouco mais ao norte do setor analisado ainda encontra-se a rua São Caetano com lojas para noivas.

Em dias normais estas ruas chegam a receber por volta de um milhão de pessoas, que chegam de toda a metrópole principalmente através do terminal de ônibus Dom Pedro II e da estação São Bento do metrô. Um grande número de compradores também chega de outras cidades, tanto do Estado de São Paulo quanto de outras partes do país, e até mesmo de outros países, através de ônibus fretados que estacionam no Pátio do Pari e nas proximidades do Viaduto Diário Popular do lado leste do rio Tamanduateí. A este enorme fluxo de pessoas somam-se os automóveis particulares que lotam os estacionamentos improvisados nos terreos dos antigos imóveis da região. Caracterizadas pelo fluxo intenso de multidões de compradores, camelôs e veículos durante o dia, as ruas do setor se esvaziam à noite devido à quase total ausência de moradores.

Ainda dentro deste setor está a rua Boa Vista, no alto da colina histórica. Nela se encontram sedes de empresas, bancos e instituições públicas, como a Secretaria de Habitação do Estado; Secretaria de Transportes Metropolitanos; Secretaria de Energia e Saneamento, Secretaria de Estado de Relações do Trabalho; Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras; Secretaria de Estado da Saúde; a Procuradoria Geral do Estado; Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e a Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô); a Escola de Defensoria Pública do Estado de São Paulo, além da Associação Comercial de São Paulo e da sede social do Jockey Club de São Paulo.

Apesar de não ter nenhum impacto na dinâmica deste setor, uma curiosidade geográfica merece uma lembrança. Na rua Florêncio de Abreu há o viaduto, de mesmo nome, que passa sobre a rua Carlos de Souza Nazaré. Esta travessia, hoje sem nenhuma grande importância ou nenhum fato urbano que mereça destaque, corresponde à primeira ponte sobre o rio Anhangabaú do antigo caminho da Luz, que ligava a colina histórica à várzea do Tietê por terra. Sob a rua Carlos de Souza Nazaré ainda correm as águas do Anhangabaú, que atingem o Tamanduateí poucos metros além da avenida Mercúrio. O jorro d'água que pode ser visto rompendo o paredão de concreto do canal

do Tamanduateí, na foto da obra do artista Hector Zamorra, é o único vestígio do encontro dos dois rios que limitavam a antiga vila colonial.

A ligação entre este setor e a área do parque é problemática, sobretudo por conta do obstáculo imposto pelo Viaduto Diário Popular. A proximidade da avenida do Estado também impõe aos pedestres uma barreira entre as ruas junto ao Mercado Municipal e o Tamanduateí. A passagem para a margem leste do rio é feita apenas por um ponto, através da ponte da avenida Mercúrio.

► Colina histórica

A área da colina central mais próxima do Terminal de Ônibus Parque Dom Pedro II, lugar de fundação da cidade de São Paulo, reúne no triângulo delimitado pela Catedral da Sé, o Convento do Carmo e o Pátio do Colégio um significativo conjunto de edificações tombadas. O Departamento de Patrimônio Histórico Municipal (DPH) classificou esse perímetro como área de proteção arqueológica. A encosta entre o Pátio do Colégio e a praça Fernando Costa, de forte declividade, único terreno no centro que permanece não edificado – aproximadamente como era no século XVI quando a cidade foi fundada – marca a relação entre o topo da colina e a baixada da várzea do Tamanduateí.

Assim como no setor analisado anteriormente, ao longo das ruas próximas à praça da Sé se concentram diversas sedes de órgãos governamentais e secretarias de estado. Ao lado da Catedral está o Palácio da Justiça, edifício tombado pelo CONDEPHAAT, que abriga o Tribunal de Justiça do Estado. Na praça João Mendes está o fórum homônimo, e a Ordem dos Advogados do Brasil tem sua sede também na praça da Sé.

Historicamente usadas como ponto de chegada dos ônibus e bondes vindos da zona leste do município, as praças da Sé e Clóvis Beviláqua perderam este posto para a área do Parque Dom Pedro II na década de 1970, quando foram iniciadas as obras do metrô, e os ônibus passaram a se concentrar no setor noroeste do parque.

Atualmente a maior estação do metrô paulistano, a Sé interliga as linhas 1-azul e 3-vermelha. Ocupando o espaço das antigas praças da Sé e Clóvis Beviláqua, sua construção na década de 1970 promoveu a demolição de dois quarteirões inteiros que as separavam. A unificação das duas antigas praças resultou num enorme vazio que foi transformado em um espaço com ambíguas características entre praça e parque. A maneira como foi realizado o tratamento do térreo da praça, com a construção de canteiros elevados que receberam vegetação arbustiva cerrada, gerou uma série de dificuldades de apropriação espacial e de integração entre os espaços subterrâneos da estação de metrô e o térreo da cidade. Apesar de uma reforma realizada no ano de 2006, que teve como objetivo diminuir a compartimentação espacial gerada pelos canteiros de vegetação excessivamente cerrada e permitir um maior número de possibilidades de travessia no sentido leste-oeste da praça, a relação da praça da Sé com o restante do sistema de espaços públicos do Centro ainda é problemática.

A ligação com o Parque Dom Pedro II é um exemplo disso. Apesar de situar-se no desemboque da avenida Rangel Pestana, a praça da Sé se fecha para a rua Anita Garibaldi, sua continuação, com canteiros construídos que chegam a alturas de mais de um metro e meio. A escolha de se privilegiar apenas o tráfego de veículos neste trecho do Perímetro de Irradiação faz com que os maiores fluxos de passageiros que devem vencer a distância entre a estação da Sé do metrô e o Terminal de ônibus no Parque Dom Pedro II cir-

[15] Avenida Rangel Pestana, 2011.

[16] Praça Fernando Costa Rua General Carneiro,, 2011.

[17] Rua 25 de Março X Rua Fernão Sales, 2011.

[18] Rua Anita Garibaldi, 2011.

[19] Rua Dom Pedro II, 2011.

[20] Rua Joaquim dos Santos Andrade, 2011.

culam pelas ruas 15 de Novembro e General Carneiro, muito mais íngreme do que a Rangel Pestana.

Do lado par da rua Anita Garibaldi, ainda sob a influência da estação Sé do metrô, encontram-se a Secretaria de Fazenda e o Poupa Tempo Sé, o maior do estado, responsável por mais de dez mil atendimentos por dia.

Entre as avenidas Rangel Pestana e a rua Tabatinguera, as duas mais importantes ligações históricas entre a colina e a várzea do Carmo, tem lugar um fato urbano curioso: após circularem por quase cinco quilômetros no subterrâneo, os trens do metrô vindos da Barra Funda emergem para o trecho elevado da linha, para chegarem à estação Pedro II da linha 3-vermelha. Escondido entre os edifícios da rua Alcides Bezerra este acontecimento passa praticamente despercebido.

Esta parte do setor analisado tem características distintas da área mais próxima ao Pátio do Colégio e praça da Sé, comuns a outros bairros centrais. As ruas entre as avenidas Rangel Pestana e Tabatinguera apresentam mescla de usos residencial, comercial, além da presença de alguns edifícios institucionais, como é o caso da unidade do Sesc Carmo.

As mesmas características podem ser verificadas nos quarteirões entre a rua Dom Pedro II e a Vinte e Cinco de Março, e sua continuação, a rua Frederico Alvarenga. Vale notar a predominância de estacionamentos nos térreos dos edifícios, assim como a presença do grande edifício garagem junto à praça Fernando Costa. Visível de praticamente toda a área do Parque Dom Pedro II, arrematando a perspectiva da avenida Rangel Pestana no sentido bairro/centro, está o Edifício Guarani, projetado pelo arquiteto Rino Levi e construído na década de 1940.

O trecho do parque limítrofe a este setor é o mais comprometido pela apropriação de seus espaços por equipamentos ligados ao transporte coletivo, como o terminal de ônibus municipais e o terminal do expresso Tiradentes. Há apenas dois precários pontos de travessia para a outra margem do Tamanduaté, um deles através de um longo corredor cercado por grades e uma ponte sobre o rio, percurso que reproduz o traçado do antigo aterrado do gasômetro, e o outro através de uma passarela elevada que liga a estação Dom Pedro II do expresso Tiradentes à estação de metrô Pedro II da linha 3-vermelha.

► Glicério

Parte do distrito da Liberdade, delimitado pelas ruas Conselheiro Furtado, Tabatinguera, Glicério e pela via expressa da ligação leste-oeste, este setor é mais homogêneo do que os dois analisados anteriormente. A principal função é a residencial, com exceção das três ruas citadas acima, que concentram alguns edifícios voltados a serviços de alcance metropolitano e comércio local. A rua Conde de Sarzedas também concentra alguns edifícios institucionais, como o recém construído Edifício 9 de Julho do Tribunal de Justiça, projetado pelo arquiteto Ruy Ohtake, ainda sob a influência funcional das praças da Sé e João Mendes.

Assim como o sub-setor com caráter mais residencial do setor da colina histórica, analisado anteriormente, neste trecho do bairro do Glicério ocorre uma transição abrupta entre a ocupação no topo da colina e a da várzea. O contraste entre o padrão urbanístico das cotas mais elevadas e da baixada é enorme, tanto no aspecto espacial quanto funcional. Apesar de estarem muito próximas de grandes equipamentos de transporte, e de serem áreas bem dotadas de infraestrutura urbana em geral, estes bairros da várzea, que ain-

[21] Vistas aéreas do Glicério, 2011.

[22] Praça Ministro Costa Manso, 2011.

[23] Rua Anita Ferraz, 2011.

da sofrem com pequenas mas periódicas inundações, se destacam pela precariedade urbanística e social.

Os quarteirões entre as ruas Conde de Sarzedas e Doutor Lund concentram as habitações mais precárias, inclusive com a presença de cortiços. Ao longo da rua dos Estudantes há algumas pequenas oficinas ocupando antigos galpões em lotes estreitos e compridos. A grande maioria das construções tem no máximo dois pavimentos, num conjunto que mescla antigas residências do início do século XX – inclusive com algumas antigas vilas operárias, como a Vila Suíça, a Vila dos Estudantes e a Vila dos Bancários – com precárias habitações auto-construídas.

A passagem da via expressa da ligação leste-oeste contribui para a degradação ambiental deste setor do bairro do Glicério. A maneira como foi implantada a via neste trecho, ao contrário do que foi feito no bairro da Liberdade, um pouco a oeste do setor, interrompeu a continuidade do tecido urbano entre as duas partes do bairro, gerando um forte impacto negativo e desvalorizando os imóveis ao longo de seu percurso.

Em contraste com este sub-setor organizado ao longo da rua dos Estudantes encontra-se o conjunto de edifícios residenciais ao redor da praça Ministro Costa Manso. Construídos sobre um antigo terreno pertencente à companhia de bondes, desmembrado na ocasião da obra, a área se caracteriza pela alta densidade de ocupação do solo, com edifícios de até vinte andares. Em comparação com a área mais degradada analisada anteriormente, este sub-setor apresenta boa qualidade urbanística, com equilíbrio entre a função residencial e o comércio de bairro no térreo dos edifícios. Trata-se de um bairro residencial completo, autônomo, dotado de passeios e espaços públicos arborizados e com bom tratamento espacial.

Ainda dentro deste setor do Glicério vale ressaltar a presença da Igreja de Nossa Senhora da Paz, construída na década de 1930 a partir de projeto do Arquiteto Italiano Leopoldo Pettini e decorada com afrescos de Fulvio Penacchi (pintor membro do grupo Santa Helena inserir nota) e esculturas de Galileo Emendabili, autor do Obelisco Mausoléu ao Soldado Constitucionalista de 1932 no Parque do Ibirapuera.

A relação entre este setor e o Parque Dom Pedro II ficou muito comprometida devido ao impacto negativo do complexo viário de viadutos da ligação entre a Radial leste e a avenida do Estado. Se até meados da década de 1970 havia uma estreita relação entre o setor da rua da Mooca e o Glicério, o complexo de viadutos não permite, atualmente, a menor possibilidade de se estabelecer qualquer tipo de relação entre os dois bairros. A antiga ponte que ligava a rua Tabatinguera à rua da Mooca, estabelecendo uma relação que irrigava reciprocamente os dois bairros, foi substituída pelos enorme viadutos que estabelecem uma ligação em outra escala, metropolitana, ignorando totalmente as dinâmicas espaciais locais anteriores à sua implantação.

► Cambuci

Ocupando a área de antigos galpões industriais está a sede de uma igreja pentecostal, com capacidade para sessenta mil pessoas. Cercada por área residuais geradas pela implantação do complexo viário da ligação leste-oeste, o edifício é de difícil acesso e não estabelece nenhuma solução de continuidade espacial com o restante do setor ou com a área do Parque Dom Pedro II.

Contíguo à igreja localiza-se o conjunto habitacional do IAPI (Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários), construído na Várzea do

[24] Vistas aéreas do Cambuci, 2011.

[25] Rua Professor Demóstenes Batista Figueira Marques, 2011.

Carmo na década de 1940 a partir de projeto do arquiteto e urbanista Atilio Correia Lima, caracterizado por uma tipologia de ocupação do solo em que blocos de edifícios isolados se intercalam a espaços livres. O projeto original propunha a articulação dos edifícios de moradia a equipamentos sociais e áreas de lazer. Infelizmente apenas os edifícios residenciais foram construídos, sendo que os blocos de equipamentos que os uniriam acabaram substituídos por edifícios destinados a serviços da previdência social (MEYER, 2010: 104). Cada “quadra” do conjunto, as áreas delimitadas pelo sistema viário, acabaram também sendo cercadas com muros e grades, contrariando a ideia inicial de livre circulação através dos espaços livres entre os edifícios.

Além do complexo viário da ligação leste-oeste a presença da avenida do Estado também impõe uma forte barreira física limitando o bairro e impedindo a relação com o setor da rua da Mooca, do outro lado do Tamanduateí. De todos os setores analisados, este talvez seja o que teve sua relação com a área do Parque Dom Pedro II mais comprometida pela construção da infraestrutura viária metropolitana.

Apenas como uma curiosidade, vale ressaltar que as ruas Junqueira Freire e Otto de Alencar, além da avenida Prefeito Passos foram alargadas e receberam tratamento de passeios largos e ilha central para arborização num momento anterior à decisão de se construir a ligação leste-oeste. Estas vias deveriam fazer parte do segundo perímetro de irradiação, concebido de acordo com os mesmos moldes urbanísticos do primeiro perímetro implementado por Prestes Maia antes da década de 1950. A ideia foi abandonada, mas as vias permanecem como testemunho de uma outra forma de relação entre o sistema viário e a cidade, como pode-se ver ainda em outras avenidas que comporiam este segundo anel perimetral, como na avenida Duque de Caxias nos Campos Elíseos, por exemplo.

► Rua da Mooca

Em formato de cunha, este setor é delimitado pelos dois grandes eixos de circulação viária compostos pela Radial leste e pela avenida do Estado, que formam duas barreiras urbanas que separam o bairro do restante do tecido ao seu redor. Com a predominância de construções de baixo gabarito, estão presentes no setor os usos residencial, comercial e industrial, com predominância para o primeiro.

Ao longo da avenida do Estado há apenas uma transposição para pedestres, em um trecho com mais de um quilômetro e meio de extensão. Ao longo da Radial leste, a única travessia em direção ao Brás é pela rua Piratininga, quase a dois quilômetros de distância do Parque Dom Pedro II, sob o viaduto Alcântara Machado. Assim como no setor do Cambuci, a presença da infraestrutura viária impõe um forte obstáculo à continuidade espacial entre o setor e o Parque Dom Pedro II. A ligação com os bairros centrais e com a colina histórica, antigamente garantida pela conexão direta entre a rua da Mooca e a Tabatinguera também ficou muito comprometida após a implantação do complexo viário metropolitano, tornando quase impossível a realização de trajetos com distâncias que antigamente podiam ser vencidas a pé sem muito esforço.

O principal eixo de estruturação interna deste setor é a longa rua da Mooca, um dos caminhos mais antigos da capital, que fazia a ligação da colina histórica, através da ponte da Tabatinguera, com o bairro da Mooca. Ao longo desta rua concentram-se os edifícios dedicados ao comércio. Há tam-

[26] Vista aérea do setor da rua da Mooca, 2011.

[27] Vista aérea da avenida do Estado junto ao setor da rua da Mooca, 2011.

[28] Vista aérea da ferrovia junto ao setor da rua da Mooca, 2011.

[29] Rua da Mooca, 2011.

bém uma escola estadual de primeiro e segundo grau e a Igreja de San Genaro, ponto inicial da tradicional festa italiana organizada anualmente.

Ao longo das ruas Odorico Mendes, Oscar Horta e nas proximidades do parque se concentram alguns cortiços horizontais, em contraste com novos lançamento imobiliários de edifícios de médio padrão em grandes glebas, como na rua Andrade Reis. O Centro Técnico Operacional do Banco Itaú está localizado a poucas quadras de distância, na avenida do Estado.

Próximo ao viaduto na continuação da rua da Mooca (Governador Abreu Sodré), que foi a última peça construída do complexo de viadutos ao sul do parque, estão a Casa de Saúde Dom Pedro II e as Escolas Profissionais Salesianas, na rua Dom Bosco.

O limite leste do setor é definido pela orla ferroviária, com grandes glebas industriais que se estendem em direção ao sul ao longo da avenida Presidente Wilson. Algumas das fábricas continuam em atividade, mas outras estão abandonadas, como é o caso do complexo de edifícios da antiga cervejaria Antártica.

A estação Mooca da CPTM, de difícil identificação e acesso, também encontra-se neste setor. Com a recente conexão da linha à qual pertence com a linha 2-verde do metrô, na Estação Tamanduateí, este ponto ganhou o potencial de se transformar em protagonista de uma nova centralidade no interior do setor.

► Brás / Metrô

Polígono delimitado ao norte pela avenida Rangel Pestana, ao sul pela avenida Alcântara Machado, a leste pela linha férrea e a oeste pelo Parque Dom Pedro II, este setor conta com duas estações de metrô (Pedro II e Bresser) além da estação de trens metropolitanos Brás Roosevelt, que dá acesso às linhas 10-turquesa (que atende o sudoeste da região metropolitana) e 11-coral e 12-safira da CPTM (que atende ao extremo leste da região metropolitana). Ao levar-se em consideração as inúmeras linhas de ônibus que atravessam o setor em direção ao Terminal no Parque Dom Pedro II esta área pode ser considerada, ao lado da colina histórica, a mais bem atendida por transporte coletivo no entorno do parque.

O cenário urbano atual, no entanto, não condiz com essa situação excepcional do ponto de vista de sua localização estratégica dentro da rede de transporte de massa metropolitanos. Com terrenos de baixo valor venal, em parte pela ocorrência de alagamentos no passado, mais da metade da área se encontra dentro do perímetro da ZEIS 03 – L010, com grande parte do antigo casario ocupado por cortiços, alguns contidos em vilas fechadas nos miolos das quadras. Alguns antigos galpões permanecem em funcionamento como pequenas fábricas e oficinas. Outros receberam novos usos, como é o caso da sede de uma igreja entre as ruas Carneiro Leão e Caetano Pinto, com capacidade para dez mil pessoas. Em frente à igreja está a sede da Central Única dos Trabalhadores (CUT).

Além do comércio especializado da própria avenida Rangel Pestana, na rua Piratininga estão lojas e oficinas reparadoras de peças mecânicas e maquinários, que atendem as fábricas vizinhas presentes no setor.

Para a construção do metrô, na década de 1970, foram realizadas extensas desapropriações e demolições de quarteirões inteiros em uma faixa que atravessa todo o setor. Estes terrenos, que chegaram a ser objeto do programa Brás-Cura (ANELLI, 2010) estão ocupados por torres residenciais construídas

[30] Vista aérea do trecho da linha 3-vermelha entre as estações Pedro II (*abaixo*) e Bresser (*acima*), 2011.

[31] Vista aérea da estação Bresser, 2011.

[32] Rua Piratininga, 2011.

[33] Rua Carneiro Leão, 2011.

[34] Rua Campos Sales, 2011.

[35] Avenida Rangel Pestana, 2011.

pela COHAB. Ao todo são 29 torres de 20 andares, que contém cerca de 2.200 unidades residenciais. A forma de implantação dos conjuntos de torres, isoladas dentro de grandes lotes com o térreo livre, acabou criando uma barreira entre os trechos mais antigos do bairro que haviam sido cortados para a construção do metrô. Ao invés de contribuírem para a regeneração do tecido urbano, funcionando como um elemento que pudesse suturar a cicatriz aberta pelo metrô, estes terrenos ocupados pela COHAB acabaram criando uma larga faixa mono-funcional, caracterizada por longas ruas cercadas de muros, tornando muito difícil a reaproximação funcional e física entre os dois lados seccionados do bairro (ANELLI, 2010).

Presentes no setor estão ainda edifícios de interesse histórico-arquitetônico, alguns em bom estado de preservação e funcionamento e outros totalmente descaracterizados. Junto ao Parque Dom Pedro II estão as antigas estruturas do gasômetro, atualmente ocupadas pela sede da Comgás. Tombados como patrimônio histórico, estão bem conservados. Na avenida Rangel Pestana há dois importantes edifícios, o antigo Grupo Escolar do Brás, projetado pelo escritório de Ramos de Azevedo, em bom estado de conservação e funcionando atualmente como a Escola Estadual de Segundo Grau Romão Puiggari, e o edifício do antigo Cine Piratininga, projeto do arquiteto Rino Levi. Inaugurado na década de 1940 com a maior sala de cinema do país, o edifício está em ruínas, funcionando como um estacionamento improvisado. A cobertura da grande sala ruuiu e a fachada foi totalmente descaracterizada.

No que diz respeito à relação da área com o Parque Dom Pedro II, ao contrário dos setores do Cambuci e da rua da Mooca, não há grandes obstáculos causados pela infraestrutura viária metropolitana, apenas as faixas da rua da Figueira que fazem parte do anel perimetral, com travessias para pedestres em nível.

► Brás / Gasômetro

A rua do Gasômetro, continuação da avenida Celso Garcia, é o principal eixo estruturador deste setor. Por ela passam todas as linhas de ônibus vindas dos bairros a leste do município. Ao movimento intenso de ônibus soma-se a agitação do comércio especializado em ferragens, peças, madeiras e material de construção. As ruas entre a rua do Gasômetro e a avenida Rangel Pestana estão também ocupadas por lojas especializadas em artigos de couro, plásticos, entre outros.

Assim como o restante do Brás, incluindo os outros setores aqui analisados, o Gasômetro se caracteriza pela presença lado a lado de grandes lotes ocupados por antigos galpões industriais, alguns ainda em atividade, outros funcionando apenas como depósitos ou outras funções, e pequenos lotes ocupados por casarões antigos. O conjunto de casas operárias na Travessa Queiroga, atualmente em processo de deterioração, está protegido pela Subprefeitura da Mooca devido a seu valor cultural. Diante da estreita travessa se descortina o edifício da casa das retortas, originalmente parte do antigo gasômetro. Tombado pelo Condephaat em 2006, o conjunto de edificações está sendo restaurado e receberá a construção do novo Museu da História de São Paulo, obra do Governo do Estado.

Além destas construções tombadas, na avenida Rangel Pestana está a igreja matriz Bom Jesus do Brás, ponto inicial da formação do antigo bairro, na beira da antiga estrada da Penha. Em razoável estado de conservação, a igreja passa atualmente por um processo de restauro da pintura de seus interiores.

[36] Vista aérea da zona cerealista, 2011.

[37] Rua Jairo Góis, 2011.

[38] Rua Benjamin de Oliveira, 2011.

[39] Rua Professor Eurípedes Simões de Paula, 2011.

[40] Rua Sampaio Moreira, 2011.

No eixo da rua do Gasômetro encontra-se a única travessia para pedestres em nível de toda a área do Parque Dom Pedro II, uma longa e estreita passagem cercada pelos gradis que delimitam as duas áreas do Palácio das Indústrias e do parque propriamente dito. Entre as avenidas Rangel Pestana e a rua do Gasômetro a presença do viaduto Mercúrio impõe um forte obstáculo à continuidade espacial entre as ruas do bairro e a área ocupada pelo Colégio São Paulo, no interior da área do parque.

► Brás / Zona cerealista

Nas ruas entre o Pátio do Pari e a rua do Gasômetro se agrupa o maior conjunto de armazéns e empórios para venda de grãos, cereais e tubérculos da área central da cidade de São Paulo. Durante o dia uma grande quantidade de caminhões, carregadores, pallets e lixo se acumulam ao longo das estreitas ruas do bairro, em frente a construções de importante valor histórico-arquitetônico, como os Armazéns Gerais de Santa Teresa ou o edifício do Senai, que abriga a Escola Técnica Roberto Simonsen, uma das mais antigas da capital, inaugurada em 1943.

A presença destes antigos galpões justificou a criação de uma área de preservação cultural e há mais de duas décadas se estuda a substituição do comércio atacadista pelo varejo, o que reduziria significativamente o impacto do tráfego pesado de caminhões e cargas nas ruas do bairro, permitindo a adoção de políticas de promoção e incentivo ao uso habitacional (MEYER, 2010).

Apesar da forte presença do comércio atacadista, há ainda no bairro a presença da função habitacional, apesar de não ser preponderante como nos setores próximos do metrô ou da rua da Mooca. Junto à linha férrea, na rua Sampaio Moreira, localizam-se quatro torres construídas pela CDHU, com cerca de 380 unidades residenciais. Na rua Polignano A. Maré acontece nos finais de semana de maio e junho, durante a noite, a festa italiana popular de São Vito Mártir, uma das festas de rua mais tradicionais da cidade.

As três quadras entre a avenida Mercúrio e a do Estado, uma delas antigamente ocupada pelos edifícios São Vito e Mercúrio, foram totalmente demolidas. A promessa da atual administração municipal de demolição do viaduto Diário Popular levanta uma série de possibilidades para esta área, sobretudo por sua posição estratégica entre dois dos mais importantes edifícios tombados da cidade, o Palácio das Indústrias e o Mercado Municipal.

Assim como nos outros setores estudados do bairro do Brás, e também no setor da rua da Mooca, a presença da linha férrea é responsável por descontinuidades do tecido urbano, criando uma faixa de degradação urbana ao longo de seu percurso.

► Pátio do Pari

Antigo pátio de manobras e manutenção de trens, o vazio é hoje dividido pelas linhas da CPTM que ligam a estação da Luz à do Brás. A parte norte foi ocupada por tendas improvisadas de comércio atacadista e funciona também como uma precária rodoviária e estacionamento de ônibus fretados que trazem compradores de várias regiões do país com destino às ruas de comércio especializado dos bairros do Brás, Bom Retiro e da rua Vinte e Cinco de Março. A área funciona como um verdadeiro centro logístico, de maneira precária e improvisada, de uma rede de comércio popular que alimenta todo o arco nordeste da área central.

Ao sul da linha férrea os antigos galpões da estrada de ferro Santos-Jundiaí são ocupados como depósitos, também precários e improvisados, de fru-

[41] Vista aérea do pátio do Pari, 2011.

[42] Avenida do Estado, 2011.

[43] Largo do Pari, 2011.

[44] Vista aérea do pátio do Pari, 2010.

tas, verduras e legumes que são comercializados nas ruas do entorno e nos armazéns da zona cerealista.

O Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Mooca classifica a área como Zona Especial de Preservação Cultural (ZEPEC) e como área sujeita à incidência do direito de preempção. O interesse estratégico deste grande vazio urbano reside na possibilidade de articulação com outras importantes áreas no Centro, especialmente pela presença da linha férrea e por sua posição dentro da orla ferroviária.

A ESCALA LOCAL

Finalmente, após a análise dos condicionantes físico e funcionais das escalas metropolitana e intermediária resta a leitura da situação atual da área do parque em si. O impacto negativo das grandes infraestruturas ligadas à mobilidade metropolitana, tanto das que constituem o sistema viário quanto os equipamentos destinados ao transporte coletivo de média e alta capacidades poderá ser melhor compreendido ao se analisar as relações espaciais, ou, melhor dizendo, a ruptura destas relações no interior da área.

Na primeira parte deste capítulo foi mostrado – através de um breve histórico da evolução espacial da área do parque e seu entorno – como o antigo parque projetado por Cochet foi reduzido a uma série de espaços residuais e desconectados, de difícil apreensão e integração com as ruas dos bairros adjacentes.

Para a análise de sua situação atual o parque será dividido em quatro setores, definidos pelos grandes obstáculos existentes, o rio Tamandateí no sentido norte sul e os viadutos que compõem o eixo Sé/Brás, através da avenida Rangel Pestana, no sentido leste-oeste.

Se há cinquenta anos esta divisão não fazia muito sentido, pois a totalidade da área apresentava um tratamento espacial quase que homogêneo, além de haver uma maior permeabilidade da área e integração com o restante dos espaços públicos do centro e do bairro do Brás, o impacto da implantação do complexo viário foi tão forte que acabou interrompendo travessias e continuidades espaciais, configurando esses quatro setores que praticamente não estabelecem nenhuma relação entre si.

A chegada de novas funções à área também contribuiu para dar características distintas a cada um destes setores, sobretudo os terminais de ônibus e a estação de metrô, que introduziram não só no parque, mas em todo seu entorno, uma nova lógica de distribuição dos fluxos de pedestres.

Assim, estes quatro setores que serão analisados na sequência foram definidos pelo fato de estarem contidos por obstáculos físicos de forte presença e por apresentarem características de uso mais ou menos homogêneas. No setor nordeste estão o Palácio das Indústrias e o Colégio São Paulo, além do único trecho que ainda mantém as características espaciais originais de um parque urbano, entre estes dois edifícios públicos. No setor noroeste estão os terminais de ônibus e do expresso Tiradentes, ponto de chegada do maior número de pessoas na região. O setor sudoeste é, dos quatro, o que acolhe menos atividades, contando com uma série de espaços residuais da implantação das alças de viadutos. Há o edifício do antigo batalhão de guardas, atualmente fechado e sem uso, além de um campo de futebol improvisado, também um vestígio do uso recreativo da área. Neste setor encontra-se ainda uma estação do expresso Tiradentes interligada à estação Pedro II da linha 3-vermelha do metrô, localizada no setor sudeste do parque.

[45] Divisão dos setores internos ao parque: 1-nordeste, 2-noroeste, 3-sudoeste, 4-sudeste.

► Setor nordeste

Separado pelo Viaduto Diário Popular da área hoje vazia onde erguia-se o edifício São Vito, o Palácio das Indústrias abriga um museu, voltado aos alunos do ensino fundamental, dedicado às ciências naturais, o Espaço Catavento, iniciativa da Secretaria de Cultura do Estado. A área do parque próxima ao Palácio abriga uma exposição ao ar livre de grandes máquinas, entre antigas locomotivas e um modelo de avião Douglas DC-3, além de uma tenda destinada a exposições temporárias. Há ainda um estacionamento destinado ao público do museu, de acesso controlado. A área de aproximadamente 23 mil metros quadrados está toda cercada com gradis metálicos, separando-a do restante dos trechos remanescentes do parque e também da longa travessia de pedestres que liga a rua do Gasômetro à margem esquerda do Tamanduateí.

No extremo sul do setor está o complexo de edifícios da Escola Estadual São Paulo, que oferece ensino fundamental, médio e alguns cursos técnicos. Apesar de estar próxima ao Palácio das Indústrias, que abriga um museu destinado justamente à faixa etária que frequenta a escola, não há integração entre os dois conjuntos de edifícios. A área da escola também é fechada com gradis e tem acesso controlado. Cercada pelos viadutos Mercúrio e Antonio Nakashima, além da Avenida do Estado, a escola é de difícil acesso. A estação de metrô, a pouco mais de duzentos metros, também não é diretamente acessível. Entre os dois equipamentos há um trecho de parque totalmente fechado por gradis. O único acesso à escola é feito através de um portão no gradil na rua da Figueira. Não há também nenhuma ligação com o Terminal do expresso Tiradentes, distante apenas cem metros da escola na outra margem do rio.

Entre essas duas áreas públicas de acesso controlado se encontra um trecho de parque com características espaciais próximas do projeto original de Cochet. Objeto de diversas reformas ao longo das últimas duas décadas, esta área hoje conta com largos passeios pavimentados entre grupos árvores e palmeiras não muito densos. Em péssimo estado de conservação, que indica a manutenção precária ou quase inexistente, a área também se encontra fechada por gradis metálicos que, ao norte, no limite com a área do Palácio das Indústrias configura o longo corredor que é a única forma de travessia de pedestres entre os setores noroeste e nordeste do parque. Este trecho de duzentos metros de comprimento, com aproximadamente três metros de largura, cria uma situação de confinamento e insegurança que exemplifica a maneira como o espaço público e seu uso vêm sendo tratados na área do Parque Dom Pedro II.

A promessa da atual administração municipal de se demolir o Viaduto Diário Popular aparece como uma oportunidade de se repensar o tratamento destas grandes áreas públicas, que funcionam atualmente de forma setORIZADA, sem integração. A possibilidade de se conectar a área do Palácio das Indústrias ao Mercado Municipal, e a criação do Museu da Cidade no antigo edifício da casa das retortas apontam para a consolidação do caráter institucional e cultural deste setor nordeste.

► Setor noroeste

Este setor é o mais movimentado da área do Parque Dom Pedro II, tanto pelo fato de contar com os dois terminais, o de ônibus e o do expresso Tiradentes, quanto pela proximidade com a rua Vinte e Cinco de Março e as estações de metrô da colina, Sé e São Bento. Apesar de relativamente bem integrado às ruas comerciais, as barreiras impostas pelo rio, pela avenida do

[46] [47] Avenida do Estado, 2011.

[48] Rua da Figueira, 2011.

[49] Viaduto Diário Popular, 2011.

Estado e pela via segregada do expresso Tiradentes tornam a comunicação com o setor nordeste muito problemática. Como foi visto acima, a única passagem para pedestres entre ambos os setores é através do longo corredor cercado por grades, que se estendem também através deste setor noroeste.

O viaduto Diário Popular gerou uma série de espaços residuais no extremo norte deste setor, criando uma faixa que atualmente é utilizada como estacionamento improvisado de automóveis e caminhões ligados às atividades de comércio varejista de hortifrutigranjeiros ainda presentes no trecho da rua General Carneiro contígua ao viaduto. Assim como na zona cerealista, há conflitos de uso gerados pelas atividades de carga e descarga, pelo movimento de carregadores e compradores, além do lixo que se acumula ao longo dos passeios.

O trecho de terreno entre a avenida do Estado e o rio Tamanduateí, ao longo de uma faixa que se estende do viaduto Diário Popular até o viaduto Vinte e Cinco de Março forma uma barreira intransponível para os pedestres, em parte pela apropriação por parte do Terminal e da via do expresso Tiradentes, em parte pela existência de fechamento nos terrenos remanescentes.

O terminal do expresso Tiradentes se conecta ao terminal de ônibus e à praça Fernando Costa através de uma passarela elevada para pedestres. No total, um passageiro que desembarca na plataforma do terminal deve caminhar mais de trezentos metros antes de chegar ao nível da rua, além de ter de subir e depois descer uma altura superior a seis metros. Pintada com o tom de amarelo que identifica a linha ao longo de seu percurso esta passarela é mais um elemento que veio se sobrepor à rede de espaços públicos do nível térreo.

Ainda que cumpra uma função distinta, seu impacto, levando-se em conta as proporções, pode ser comparado ao dos viadutos que foram construídos na década de 1970. No final das contas, esta passarela resume a lógica de organização setorial dos fluxos – de pedestres ou de veículos – que se sobrepôs ao parque sem levar em consideração sua estrutura espacial e funcional pré-existente. Naturalmente a escolha pela passarela foi motivada pela segurança dos pedestres, para atravessar a avenida do Estado, neste trecho uma verdadeira via expressa. No entanto, mais uma vez, a implantação do Terminal do expresso Tiradentes revela a maneira como as questões espaciais que dizem respeito à área são tratadas de forma setorial. A preocupação foi em garantir o funcionamento do terminal, e não resolver de forma integrada o projeto da estação e o projeto dos elementos urbanos em seu redor. Trata-se da mesma lógica de segregação espacial que está na origem do conceito das vias expressas urbanas. Para se maximizar a circulação deve-se reduzir o contato com a trama urbana, conectando dois pontos distantes e ignorando o que está ao longo do percurso.

O terminal de ônibus, construído inicialmente como um equipamento temporário, que deveria ter sido desmontado poucos anos após sua construção, também forma uma forte barreira entre as ruas do entorno e a outra margem do rio, com acesso somente pela extremidade norte e elevado com relação à rua Dom Pedro II. Sua posição junto à colina histórica gera um grande movimento dos ônibus vindos da zona leste, que devem atravessar o viaduto Diário Popular ao chegarem ao centro e o viaduto Vinte e Cinco de Março para retornarem à zona leste. Ao longo de todo este percurso a presença dos coletivos gera uma série de inconvenientes, contribuindo para a degradação dos quarteirões da rua Dom Pedro II.

A presença dos dois terminais, e sobretudo o grande número de passageiros, dá suporte ao comércio informal que ocupa a praça Fernando Costa e os passeios próximos aos seus respectivos acessos.

[50] Vista aérea dos terminais de ônibus e do expresso Tiradentes.

[51] Avenida do Estado, 2011.

[52] Rua Dom Pedro II, 2011.

[53] Viaduto Antônio Nakashima, 2011.

Finalmente, vale ressaltar a presença de tendas improvisadas de atendimento a moradores de rua localizadas nas áreas residuais definidas pelos viadutos Vinte e Cinco de Março e Antônio Nakashima, também cercadas por gradis metálicos, já no limite com o setor sudoeste do parque.

► Setor sudoeste

Este setor, que corresponde ao trecho entre a avenida Rangel Pestana e o complexo viário da ligação leste-oeste é ainda atravessado pela via elevada do metrô, que emerge da colina histórica na altura da rua Alcides Bezerra para se dirigir à estação Pedro II no setor sudeste do parque. No trecho norte do setor antigos trechos arborizados foram reduzidos a espaços residuais após a implantação do sistema viário.

Assim como no setor noroeste a via do expresso Tiradentes criou uma barreira intrasponível no nível do pedestre entre as duas margens do Tamanduateí. Foi construída uma estação do sistema de ônibus segregados para permitir a integração com a estação de metrô, através de uma passarela elevada sobre a avenida do Estado e o Tamanduateí.

Os viadutos Antônio Nakashima, Vinte e Cinco de Março e Mercúrio contam com calçadas estreitas para pedestres, mas seus desenhos obrigam que para se fazer a travessia do rio seja percorrido um trajeto muito longo. Não servem para estabelecer a conexão, ao menos no nível dos pedestres, entre os dois lados do parque seccionados pelo Tamanduateí. A passarela elevada do expresso Tiradentes é a única opção de travessia em quinhentos metros de extensão do rio. Os viadutos da ligação leste-oeste não contam com passeios para pedestres.

A faixa remanescente da implantação da avenida do Estado, de aproximadamente cem metros de largura, entre o viaduto do metrô e a ligação leste-oeste contém o edifício do antigo batalhão de guardas da capital, fechado e sem uso, e um improvisado campo de futebol, em área fechada com muros, utilizado pela comunidade do bairro do Glicério.

Entre a avenida Prefeito Passos e a alça de acesso do viaduto Trinta e Um de Março há uma área que funciona como um pequeno parque de bairro, com quadras poliesportivas. Cercada por gradis metálicos, a área divide o baixio dos viadutos com uma cooperativa de catadores de lixo reciclado, em instalação organizada pela prefeitura municipal. Assim como no setor sudeste, o impacto da implantação do complexo viário foi fortemente desestruturador e negativo. A continuidade espacial foi muito prejudicada e as áreas remanescentes sob os viadutos, ainda que tenham recebido tratamento para abrigarem funções associadas a um parque urbano, não estabelecem relação alguma entre si.

► Setor sudeste

Neste setor está localizada a estação de metrô Pedro II da linha 3-vermelha, implantada sobre trecho do antigo parque. A área ao sul da estação foi tratada como uma praça, com pisos amplos e canteiros no nível do piso e recebe a passarela de ligação com a estação do expresso Tiradentes, exemplo da falta de integração e coordenação entre os projetos dos distintos equipamentos de infraestrutura presentes na área.

A plataforma do expresso Tiradentes se encontra aproximadamente na cota do chão, da avenida do Estado. As plataformas do metrô estão seis metros acima deste nível. Para alguém que desembarca do ônibus do expresso Tiradentes é necessário subir até o nível da passarela para depois, após haver cruzado o rio, descer novamente para a cota da avenida, já na outra margem. En-

[54] Avenida do Estado, 2011.

[55] Vista aérea do setor, 2003.

[56] Viaduto Ligação Leste Oeste, 2011.

[57] Viaduto Ligação Leste Oeste, 2011.

[58] Viaduto Ligação Leste Oeste e avenida do Estado, 2011.

[59] Rua da Figueira e Viaduto Mercúrio, 2011.

[60] Avenida do Estado, 2011.

[61] Avenida do Estado, 2011.

[62] Rua da Figueira, 2011.

tão é necessário subir mais uma vez para se atingir as plataformas do metrô. O excesso de mudanças de nível que os passageiros são obrigados a vencer a pé revela a lógica setorial com a qual o projeto da estação do expresso Tiradentes foi tratada, de maneira não integrada com a arquitetura da estação do metrô.

A área ao norte da estação, tratada com largos pisos pavimentados entre alguma árvores remanescentes do parque original encontra-se atualmente fechada com gradis, inacessível ao público.

A PRESENÇA DA LEGISLAÇÃO URBANA

Como foi visto anteriormente, os bairros em torno da área do Parque Dom Pedro II apresentam uma forte heterogeneidade de usos e características espaciais, desde setores bem equipados do ponto de vista urbanístico, como a rua Boa Vista na colina histórica, até conjuntos de cortiços que oferecem precárias condições de moradia.

A maneira como a área é tratada pela legislação urbanística também reflete esta heterogeneidade, e, em alguns casos, a complexidade das questões envolvidas é tão grande que acabou gerando sobreposições conflitantes entre diferentes instrumentos legais.

A regulamentação incidente sobre a área está contida no Plano Diretor Estratégico 2002 do Município de São Paulo, na Lei de Uso e Ocupação do Solo e nos Planos Regionais das Subprefeituras Sé e Mooca, ambos de 2004. Os instrumentos presentes nestes documentos podem ser divididos em três categorias. A primeira refere-se a diretrizes para a intervenção urbana, como a definição de áreas de Operação Urbana, as Áreas de Intervenção Urbana e as de Projeto Estratégico de Intervenção Urbanística

A segunda dá conta das normativas sobre a preservação do patrimônio histórico construído. Há uma série de imóveis tombados pelo CONDEPHAAT, órgão ligado à Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo, e pelo Conpresp, do Departamento do Patrimônio Histórico Municipal. O único bem tombado pelo IPHAN, o Instituto do Patrimônio Histórico Nacional, é a capela da Venerável Ordem Terceira do Carmo. A presença deste patrimônio levou à criação das ZEPECS, zonas especiais de preservação cultural

A terceira categoria refere-se aos instrumentos legais de fomento habitacional, com destaque para as Zonas Especiais de Interesse Social, as ZEIS. No caso da área de estudo há uma grande concentração de ZEIS-3 nos setores do Glicério, Cambuci, rua da Mooca, Brás (os três setores metrô, gasômetro e zona cerealista) e do Pátio do Pari.

A principal característica da área de estudo, do ponto de vista da legislação que trata das intervenções urbanas é o excesso de regulamentação. As leis de ordenamento territorial em vigência atualmente, o Plano Diretor Estratégico (PDE), os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras Sé e Mooca (PRES) e a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) incorporaram todas as ferramentas disponíveis no Estatuto da Cidade superando-o com uma profusão de instrumentos e regulamentações.

O problema, no caso da área central da cidade de São Paulo, e especialmente na área do Parque Dom Pedro II, não é o excesso de regulamentações em si, mas a desarticulação e falta de coordenação entre eles (MEYER, 2010:219-225). Essa observação se faz ainda mais relevante se levar-se em consideração o fato de que o conjunto de regulamentações que regem os instrumentos de intervenção urbanística deveriam ter, ao menos em teoria, um

[63] Sobreposição de instrumentos legais na área central.

[64] Ações de promoção de habitação de interesse social (HIS) - CDHU.

papel coordenador e articulador das diversas ações setoriais que configuram o espaço urbano, inclusive as ações relacionadas às duas outras categorias mencionadas acima, das iniciativas de preservação do patrimônio histórico e de promoção da função habitacional, de interesse social ou comercial.

O PDE de 2002 definiu a figura das Áreas de Intervenção Urbana (AIU) como “porções do território de especial interesse para o desenvolvimento urbano, objeto de projetos urbanísticos específicos” (PDE 2002, art. 146, inciso VI). O texto do PDE definiu que estas AIU compreendem dois outros instrumentos urbanísticos, as Operações Urbanas (OU) e os Projetos Estratégicos (PE) que devem funcionar como subconjuntos no interior de sua área.

No entanto, o PDE não especifica as AIU, apenas estabelecendo os perímetros das OU, ratificando as pré-existentes e propondo algumas novas. Além disso, propõe pontos para projetos de intervenção urbana estratégica, definidos como “território cuja localização urbana o predispõe a receber projetos urbanísticos e a implantação de equipamentos capazes de dinamizar e qualificar toda a região circundante.” (PDE 2002, art. 146, inciso XXV).

O conceito das AIU foi apropriado pelos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras Sé e Mooca, aprovados dois anos após o PDE, sem estabelecer nenhuma relação com as Operações Urbanas contidas no próprio PDE (OU Centro, vigente, e Operações Urbanas Consorciadas – ouc – Diagonal sul e Celso Garcia, propostas). No que diz respeito ao Parque Dom Pedro II, o maior problema com relação à legislação urbanística incidente na área é o fato de pertencer a duas Subprefeituras distintas. Pela maneira como os Planos Regionais Estratégicos foram concebidos há divisões entre as Áreas de Intervenção Urbana previstas para a área. Esta divisão não se sustenta do ponto de vista físico e urbanístico, e acaba gerando dificuldades para a elaboração de um Projeto Estratégico que trate a área como uma unidade onde devem ser articuladas todas as intervenções setoriais. Em outras palavras, a segmentação da área em várias AIUs por conta da divisão administrativa do município não leva em conta nem a inserção metropolitana do parque nem seu caráter de equipamento público de uso local.

No que diz respeito ao caráter do uso local da área do entorno do Parque Dom Pedro II, um dos aspectos mais importantes da legislação urbanística é a figura das Zonas Especiais de Interesse Social. Nas áreas das subprefeituras Sé e Mooca há 69 áreas definidas como ZEIS pelos Planos Regionais Estratégicos de 2004. Sua tipologia varia de lotes isolados a agrupamentos de 10 ou 15 quadras, com diferentes formas de ocupação do solo. Há edifícios altos, vagos, ocupados em condições precárias ou encortiçados, lotes vazios ou pouco edificadas (como galpões e estacionamentos) e também conjuntos edificadas consolidados, mais ou menos verticalizados, nem sempre com predominância de uso residencial. Apesar das distintas características todas estas áreas estão enquadradas dentro da figura legal da ZEIS-3.

As ZEIS são definidas, de forma geral, como áreas nas quais o uso residencial deve ser prioritário, tanto para iniciativas de recuperação urbanística e regularização fundiária quanto para a produção de novas unidades habitacionais. Para isso, a legislação estabelece um fator mínimo de 80% de uso residencial para as ZEIS, sendo que os outros 20% podem ser ocupados por atividades ligadas ao comércio e serviço. Estas unidades habitacionais, que podem tanto ser obtidas a partir de novas construções quanto da recuperação de edifícios existentes, devem ser destinadas metade para Habitação de Interesse Social (HIS) e metade para Habitação de Mercado Popular (HMP) ou HIS (MEYER, 2010:227).

A especificidade das ZEIS 3 é definida por sua localização em áreas urbanas consolidadas, como é o caso do entorno do Parque Dom Pedro II. Ou seja, o que define uma ZEIS 3 não é o uso ou a ocupação atual, mas a potencialidade da ocupação futura com relação à infraestrutura urbana já consolidada. Sua definição foi norteadada pela identificação de oportunidades para intensificação e ampliação do uso residencial em áreas específicas, bem equipadas com infraestrutura urbana, eixos de transporte público, equipamentos como escolas, hospitais, etc. Por conta deste critério de seleção pode-se observar que na região do Parque Dom Pedro II há ZEIS definidas em áreas de grande concentração de cortiços, mas também há quadras com predominância deste tipo de habitação precária que ficaram fora de seus perímetros. Esta distinção do tratamento de áreas com características similares dificulta a integração da política municipal de desenvolvimento urbano, representada pelas ZEIS, com iniciativas de outras instâncias, como é o caso do Programa de Atuação em Cortiços do Governo do Estado.

Além da falta de integração com este programa do Governo do Estado, a delimitação das ZEIS-3 revela conflitos com os dispositivos de preservação do patrimônio histórico edificado existente na área. A falta de integração e inter-setorialidade entre a delimitação das ZEIS-3 e das ZEPECS criou situações de sobreposição entre os instrumentos legais que podem gerar situações de conflito. Por exemplo, a verticalização que poderia intensificar o uso habitacional pode ser incompatível com a política de preservação da envoltória de um determinado bem tombado. Estas situações de projeto, diferentes caso a caso, devem ser contempladas pelos Planos de Urbanização das ZEIS (PU-ZEIS).

A ZEIS-3 LO10, que compreende cerca de quatorze quadras dos setores do Brás analisados acima é um bom exemplo da heterogeneidade de tipologias agrupadas dentro de uma mesma zona legal. Há tanto conjuntos de casas uni-familiares em lotes pequenos, muitas das quais permanecem como um registro construído da memória habitacional do antigo bairro proletário, como as vilas operárias, quanto galpões e oficinas em lotes maiores e adequados à verticalização. Apesar da ocupação predominante ser de construções baixas há pelo menos cinco quadras verticalizadas. Os cortiços se concentram em apenas duas quadras, sendo que um grande cortiço na esquina da rua Caetano Pinto com a avenida Rangel Pestana é objeto de intervenção do Programa de Atuação em Cortiços da CDHU.

A experiência do Projeto Brás Cura, que resultou na construção das torres da COHAB no trecho desapropriado para a construção do metrô é um exemplo de que as políticas habitacionais realizadas de maneira setorial, assim como as intervenções de cunho rodoviarista levadas a cabo na região do Parque Dom Pedro II, podem reforçar discontinuidades espaciais e funcionais na trama urbana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 1

Ao longo deste primeiro capítulo foram apresentadas as principais características físicas e funcionais da área do Parque Dom Pedro II. Após este trajeto analítico é possível reconhecer que a complexidade e heterogeneidade de usos urbanos atualmente presentes na área se apóiam sobre o legado físico de um época em que a cidade de São Paulo se estruturava como a grande metrópole industrial do país, sobretudo no que diz respeito à infraestrutura viária de alcance metropolitano. A presença da rede de transporte público – apoiada em parte sobre esta infraestrutura viária – composta pelos ônibus,

trens metropolitanos, metrô, e mais recentemente pelo expresso Tiradentes, é um dos principais fatores funcionalmente estruturantes da área.

O papel deste pesado sistema viário de ligações metropolitanas presente na área do parque tende a ser reavaliado por conta de mudanças estruturais importantes que têm origem nas alterações no funcionamento interno do organismo metropolitano. Construída em um momento no qual a mancha urbana se expandia rapidamente, estas vias expressas e avenidas radiais foram concebidas justamente para sustentarem este modelo de expansão urbana centrífuga, permitindo a estruturação de um vasto território ocupado de forma rarefeita (MEYER, 2009). Em outras palavras, os eixos diagonais que atravessam o Centro, como no caso do Parque Dom Pedro II a ligação leste oeste ou o eixo norte-sul composto pelas avenidas do Estado e suas continuações foram concebidos para conectarem pontos distantes do território metropolitano. Seu impacto nos trechos urbanizados que atravessaram não foi considerado uma prioridade de projeto, pois o que interessava era apenas ir cada vez mais longe cada vez mais rápido. Hoje, diante da reestruturação interna da metrópole, que será analisada mais a fundo no próximo capítulo, o principal objetivo das intervenções urbanas deveria ser o estabelecimento de múltiplas conexões entre lugares dotados de atributos mínimos de urbanidade, permitindo a acessibilidade a todos os trechos percorridos pelas vias expressas e pelos sistemas de mobilidade em escala metropolitana.

Como será visto no próximo capítulo, o conceito de lugar carrega em si uma série de atributos funcionais e espaciais mais ricos do que os pontos distantes no território que as infraestruturas do período moderno da metrópole articulavam. O legado da era de expansão da mancha urbana e da estruturação da metrópole moderna tende a ser reavaliado e adequado às novas premissas de organização interna da metrópole contemporânea. Exemplos de reformas urbanas em outras grandes metrópoles nos EUA ou na Europa evidenciam que o patrimônio viário construído, se é que pode-se chamá-lo assim, terá de passar por uma série de readaptações, incluindo alterações físicas, de modo que possa permitir a reinserção urbana de setores impactados negativamente nas três últimas décadas do século XX. Estas vias tendem a assumir o papel de vias irrigadoras do tecido urbano, permitindo não apenas a mobilidade em escala metropolitana, mas também a acessibilidade na escala local. E não somente a acessibilidade de veículos, mas também de pedestres, dos sistemas de transporte coletivo de média e alta capacidade, etc.

Nas intervenções de remodelação viária realizadas em outros países, como é o caso da cidade de Boston, além de alterações em seu desenho, modificando a maneira como se dá a relação física entre o tráfego de veículo e as diversas outras funções urbanas, estas vias são adaptadas à multiplicidade de meios de transporte. Abrindo-se para a complexidade do meio urbano, o legado viário da era rodoviarista é reinventado para funcionar não mais a partir de uma lógica setorial e mono-funcional, mas de forma mais adequada à multiplicidade de fluxos e eventos urbanos. Não se trata de um desmonte desta enorme infraestrutura viária, mas de sua reinvenção em prol da consolidação de sistemas de mobilidade condizentes com a valorização dos sistemas de espaços públicos da cidade, e no caso de São Paulo, sobretudo de sua Área Central.

No próximo capítulo serão analisadas as mudanças estruturais nas dinâmicas da organização da metrópole paulistana em sua passagem da era industrial para a contemporânea. As questões urbanísticas elencadas ao longo deste primeiro capítulo poderão ser reavaliadas de acordo com o que os

autores contemporâneos estudados no segundo capítulo têm a dizer sobre os novos papéis atribuídos às redes de mobilidade. A emergência da área do Parque Dom Pedro II como um polo de mobilidade metropolitano é o ponto de partida para a investigação que será apresentada a seguir.

O reconhecimento de que a presença dos grandes equipamentos de transporte coletivo, os terminais e a estação de metrô, e a possibilidade – já aventada pela administração municipal – de que será necessário ampliar a capacidade do terminal de ônibus são encaradas como novas chaves de leitura para a reorganização funcional e espacial da área do parque. Além do peso do sistema viário, a presença dos equipamentos de transporte de massa aparece como um importante condicionante para a conciliação das escalas metropolitana e local. A oportunidade de recuperação urbana através de uma intervenção estratégica associada à construção de uma nova estação intermodal será tratada mais detalhadamente no terceiro capítulo desta dissertação.

NOTAS

[1] PORTAS, Nuno. “Opções de estratégias e formas urbanas”. In CABRAL, João; DOMINGUES, Álvaro; PORTAS, Nuno. *Políticas Urbanas. Tendências, estratégias e oportunidades*. Portugal: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003.

[2] BUSQUETS, Juan. Evolución del planeamiento hacia la escala intermedia. Transcrição de palestra ministrada na Escola Técnica Superior de Arquitetura de Barcelona.

[3] Em sua pesquisa sobre as cidades norte americanas, Gandelsonas apresenta uma série de ferramentas de leitura urbana baseadas nas técnicas tradicionais de desenho arquitetônico. Tendo como ponto de partida a existência da malha ortogonal genérica comum a todas as cidades analisadas, o autor procurou, através de desenhos diagramáticos, encontrar dentro do tecido urbano outras lógicas que organizam o espaço. Dando ênfase à relação entre arquitetura, os edifícios dentro da cidade, e os espaços urbanos em si, este método pretende, segundo seu autor, encontrar os lugares carregados de significado pela maneira como essa relação se estabelece:

“Esses lugares, onde a articulação entre a arquitetura e a cidade podem acontecer, são normalmente encontrados no espaço de falhas que subvertem os traços permanentes da grelha geométrica e não nos espaços irrestritos onde forças urbanas caóticas e violentas se inscrevem” (GANDELSONAS, 1999, p. 76). No original: “These sites, where the articulation of architecture and the city can take place, are usually found in the space of failure that subverts the permanent traces of the geometric grid and not in the unrestricted spaces where the chaotic and violent urban forces are inscribed.”

Em outras palavras, o que o autor pretende encontrar com seus desenhos arquitetônico-urbanísticos são justamente estes pontos específicos dentro do território da cidade, onde as relações entre a arquitetura e a cidade atingem um grau de significação mais elevado no que no resto da homogênea grelha genérica.

[4] No original: “Every city demands a specific strategy in the confrontation with architecture. Every city constructs its own questions and its own mode of reception that the urban drawings depict using a multiplicity of techniques of representation.” (GANDELSONAS, 1999, p. 76)

[5] Em sua mais recente publicação (SOLÀ-MORALES, 2010), o autor passa em revista alguns projetos urbanos elaborados em cidades de diferentes escalas e contextos na Europa, alguns realizados, outros que ficaram somente na fase de projeto. O interessante do método de trabalho do arquiteto, para o propósito deste capítulo, é a preocupação com a análise da situação preexistente a sua atuação projetual como um dado essencial para a elaboração do partido arquitetônico e urbanístico. A leitura que o autor faz da realidade construída na qual pretende intervir não está condicionada por uma ideia pré-concebida de uma forma urbana ideal, ou seja, a um modelo de cidade ou de arquitetura urbana universalmente válidos, que poderiam ser aplicados como um carimbo em qualquer cidade e em qualquer contexto. Muito pelo contrário, é no próprio embate com a realidade física construída que o arquiteto busca os elementos geradores de sua atuação, as questões estruturantes do lugar, suas potencialidades, muitas vezes ocultas ou não reveladas à primeira vista. Como afirma o próprio autor, os projetos apresentados:

“São trabalhos que têm em comum uma aproximação cautelosa e atenta da riqueza dos lugares urbanos. A riqueza existente e, sobretudo, a riqueza possível. Neste olhar solícito está o ponto de partida das respostas, tão distintas em cada caso, mas sempre preocupadas com a cidade que está mais além. (...) A escolha do ponto de vista contém aqui, como na fotografia e no cinema, a metade do resultado. O olhar como interpretação, o projeto como ideia.” (SOLÀ-MORALES, 2010, p. 18). No original: “Son trabajos que tienen en común una aproximación cautelosa y atenta a la riqueza de los lugares urbanos. La riqueza existente y, sobretudo, la riqueza posible. En este mirar solícito está el arranque de las respuestas, tan distintas en cada caso, pero siempre preocupadas por la ciudad que está más allá.”

- [6] No original: "...que un proyecto complejo se abra paso como resumen de intenciones diversas en una forma urbanística sintética, y que ésta permita dar claridad y confort a situaciones que, de otro modo, sólo producen disgusto. La facilidad de las circulaciones – de personas y vehículos – y su engarce directo y simple en la ciudad pretenden ser el tema del proyecto, y las formas de la ciudad y las del uso – no la de los edificios en sí mismos – sus verdaderos protagonistas." (SOLÀ-MORALES, 2010, p.91)
- [7] No original: "... en la materia urbana, en la superficie de la ciudad experimentada en su materia concreta, en sus sensaciones físicas y en sus sugerencias, están el origen y la forma de cualquier urbanidad. Es la materia urbana la que nos transmite, tanto en sus puntos más sensibles como en sus zonas más neutrales, la energía cualitativa que acumula el carácter colectivo sobre ciertos espacios, cargándolos de significación compleja y de referencias culturales, y haciendo de ellos materia semántica, construcción de memoria intersubjetiva, social." (SOLÀ-MORALES, 2010, p.24)
- [8] No original: "Simultaneidad, temporalidad, diversidad son atributos de la ciudad. Para hacer ciudad, pues, hay que conseguir esto. Y hacer ciudad es el objetivo de todo proyecto urbano, a cualquier escala, en cualquier país, con cualquier programa." (SOLÀ-MORALES, 2010)
- [9] O discurso do Prefeito Washington Luís na Câmara Municipal no dia 16 de dezembro de 1914, proferido cinquenta anos após a elaboração do primeiro plano de saneamento da várzea, solicitando a implantação imediata do parque, é paradigmático neste sentido:
- "Não pode ser adiado, porque o que hoje ainda se vê, na adiantada capital do Estado, a separar brutalmente do centro comercial da cidade os seus populosos bairros industriais, é uma vasta superfície chagosa, mal cicatrizada em alguns pontos, e ainda escalavrada, feia e suja, repugnante e perigosa, em quase toda sua extensão.
- Nessa vasta superfície acidentada, de mais de vinte e cinco alqueires de terra, após a época das chuvas ficam estagnadas águas que em decomposição alimentam viveiros assombrosos de mosquitos, que levam incômodo e a moléstia aos moradores confinantes. No tempo da seca formam-se aí trombas de poeira que sujam e envenenam a cidade. A espaços, o mato cresce a esconder imundícies que o sustentam, não obstante o zelo da Limpeza Pública, tudo isso com grave dano para a saúde dos munícipes.
- É aí que, protegida pelas depressões do terreno, pelas voltas e banquetas do Tamanduateí, pelas arcadas das pontes, pela vegetação em moitas, pela ausência de iluminação, se reúne e dorme e se encaixa, à noite, a vasa da cidade, numa promiscuidade nojosa, composta de negros vagabundos, de negras amaciadas pela embriaguez habitual, de uma mestiçagem viciosa, de restos inomináveis e vencidos de todas as nacionalidades, e em todas as idades, todos perigosos.
- É aí que se cometem atentados, que a decência manda calar; é para aí que se atraem jovens estouvados e velhos concupiscentes para matar e para roubar, como nos dão notícias os anais judiciários, com grave dano para a moral e para a segurança individual, não obstante a solicitude e a vigilância da nossa polícia.
- Era aí que, quando a polícia fazia o expurgo da cidade, encontrava a sua mais farta colheita. Tudo isso pode desaparecer, e já, tendo sido já muito melhorado com a canalização e aterrados feitos, sendo substituído por um parque seguro, saudável e belo, como é o do projeto Cochet." (extraído de KLIASS, 1993)
- [10] Um exemplo que pode ser comparado ao estudo de caso do Parque Dom Pedro II é da rua Heitor Penteado, continuação do espigão da avenida Paulista, cuja situação topográfica excepcional permitia vistas extraordinárias das várzeas dos rios Tietê e Pinheiros. Da maneira como foram ocupados os lotes ao longo da avenida, hoje em dia a vista só é aproveitada em poucos pontos, através de escassas brechas na ocupação. Na rua Boa Vista no triângulo histórico, de onde se descortinava a várzea do Tamanduateí, só restou a toponímia, os edifícios bloquearam totalmente a antiga boa vista.

- [11] Um dos relatos mais interessantes sobre o Palácio das Indústrias e o papel simbólico de sua relação com o Parque Dom Pedro II – e por consequência com os bairros operários vizinhos – é o conto “Primeiro de maio” de Mário de Andrade, no qual o autor narra o dia do personagem 35, carregador na estação da Luz:

“Não eram bem treze horas e já o 35 desembocava no parque Pedro II outra vez, à vista do Palácio das Indústrias. Estava inquieto mas modorrento, que diabo de sol pesado que acaba com a gente, era por causa do sol. Não podia mais se recusar o estado de infelicidade, a solidão enorme, sentida com vigor. Por sinal que o parque já se mexia bem agitado. Dezenas de operários, se via, eram operários endomingados, vagueavam, por ali, indecisos, ar de quem não quer. Então nas proximidades do palácio, os grupos se apinhavam, conversando baixo, com melancolia de conspiração. Polícias por todo lado.

(...) Pararam bem na frente do Palácio das Indústrias que fagulhava de gente nas sacadas, se via que não eram operários, decerto os deputados trabalhistas, havia até moças, se via que eram distintas, todos olhando para o lado do parque onde eles estavam.

Foi uma nova sensação tão desagradável que ele deu de andar quase fugindo, polícias, centenas de polícias, moderou o passo como quem passeia. Nas ruas que davam pro parque tinha cavalarias aos grupos, cinco, seis escondidos na esquina, querendo a discrição de não ostentar força e ostentando. Os grilos ainda não faziam mal, são uns (palavrão)! O palácio dava ideia duma fortaleza enfeitada, entrar lá dentro, eu!... O 486 então, exaltadíssimo, descrevia coisas piores, massacres horrendos de ‘proletários’ lá dentro, descrevia tudo com a visibilidade dos medrosos, o pátio fechado, dez mil proletários no pátio e os polícias lá em cima nas janelas, fazendo pontaria na maciota.” (ANDRADE, 1999)

Mário de Andrade foi talvez o único autor a enfatizar o fato curioso de que um monumento à indústria paulista tenha sido construído como o único grande equipamento público em um parque concebido originalmente para o recreio de operários que passavam a maior parte de seu tempo trabalhando nas indústrias do Brás e da Mooca. Erguido como símbolo do poder dos donos das fábricas, o Palácio aparece no conto como um antipático monumento para o homem comum, personificado pelo 35 ou qualquer outro dos operários que se amontoavam no Parque Dom Pedro II à espera de que algo diferente do cotidiano de trabalho acontecesse.

- [12] Neste sentido é interessante a comparação com o projeto de Bouvard para o Anhangabaú. Sobre as relações entre a modernização do sistema viário e o papel simbólico atribuído aos parques urbanos ver o trabalho de OLIVEIRA (2008) sobre as relações entre pensamento urbanístico e os debates paisagísticos em São Paulo na primeira metade do século XX.

- [13] Ver a Parte 4 do Capítulo 3 desta dissertação.

Capítulo 2

O PAPEL DAS REDES DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE COLETIVO NA NOVA ETAPA DO PERCURSO METROPOLITANO DE SÃO PAULO

Este capítulo tem como objetivo passar em revista as discussões mais atuais sobre as transformações urbanas das metrópoles ocidentais, em andamento desde as últimas décadas do século XX. Estas mudanças, que operam tanto na organização física quanto funcional dos territórios urbanizados, estão associadas a uma alteração do padrão produtivo, segundo a qual as atividades ligadas aos setores de serviço passaram a assumir a primazia sobre as atividades industriais. À metrópole industrial os autores aqui empregados associam o termo “moderna”, e à metrópole dos serviços, ou informacional, o termo “contemporâneo”.

Como o objetivo deste trabalho é entender o significado do legado da infraestrutura de mobilidade em escala metropolitana na área do Parque Dom Pedro II, assim como o potencial urbanístico por trás da presença dos grandes equipamentos de transporte de massa, será dada ênfase ao impacto das mudanças da passagem dos modelos metropolitanos sobre estas estruturas, como a mudança do significado e do propósito das redes de mobilidade e a emergência dos polos de mobilidade metropolitanos como importantes elementos estruturadores não só de seu entorno próximo mas do território metropolitano como um todo.

Os sistemas de transporte público fazem parte da estrutura da maior parte das cidades ocidentais desde fins do século XIX, e os estudos sobre a história da implantação dos diversos sistemas — bondes, trens suburbanos, metrô e ônibus — têm demonstrado que existe uma relação intrínseca entre a organização destas redes e a consolidação e o funcionamento das metrópoles modernas (SORT, 2006). A adequação do território das cidades para o funcionamento das atividades ligadas ao modo de produção industrial foi o motor da construção das redes de infraestruturas associadas à mobilidade urbana ao longo de praticamente todo o século XX. Neste capítulo pretende-se entender de que maneira as mudanças ocorridas no funcionamento do capitalismo mundial — a transição do modo de produção industrial para o informacional (CASTELLS, 1999) — criaram novos desafios para a organização do território metropolitano e, conseqüentemente, um renovado papel para as redes de transporte público.

Na primeira parte deste capítulo serão tratados os temas diretamente relacionados à mobilidade e acessibilidade urbanas no processo de estruturação do território metropolitano. Serão desdobrados os significados dos conceitos de “nó” e “lugar” para a atualização do sentido urbanístico dos polos de mobilidade metropolitanos e sua capacidade de estimular a criação de novas centralidades, agindo como elementos estruturadores e catalizadores de mudanças dentro do organismo da cidade metropolitana.

Na segunda parte pretende-se compreender as implicações projetuais da emergência do novo modelo de “metrópole contemporânea” e as relações entre as mudanças ocorridas no funcionamento do organismo urbano e as transformações do padrão produtivo da nova etapa do capitalismo mundial. A postura metodológica de arquitetos e urbanistas frente aos desafios presentes nas metrópoles contemporâneas, ao tratar da relação entre planejamento e projeto e das possibilidades de intervenção na cidade existente, fornecerá o pano de fundo sobre o qual serão desenvolvidos os temas estudados no terceiro capítulo.

A superação dos limites físicos e a diminuição dos tempos de deslocamentos pelo tecido urbano através da construção das infraestruturas de transporte são apontados por diversos autores como os motores da estruturação física e funcional das metrópoles industriais modernas (SORT, 2006; GRAHAM; 2002). A aceitação de que a organização das redes de mobilidade é uma condicionante e não consequência da forma urbana, e portanto da organização física das atividades voltadas para um modo de produção específico, é o ponto de partida para a análise do papel estruturador que os pontos nodais dos sistemas de transporte de alta capacidade – as estações e terminais de transferência – podem desempenhar na nova etapa do percurso metropolitano (MEYER, 2004).

São inúmeros os exemplos de associação entre o padrão de mobilidade adotado por uma cidade e a maneira como seu território foi construído, como é o caso da cidade de São Paulo, cujo padrão periférico de expansão apoiou-se, sobretudo, na oferta de uma malha viária que suportou os deslocamentos pendulares centro-periferia realizados por uma extensa rede de ônibus (SORT, 2006; MEYER, 2004).

Como será visto na segunda parte deste capítulo, em busca de estratégias eficientes de intervenção na metrópole contemporânea, diversos autores e urbanistas têm assumido que as redes de infraestrutura relacionadas aos sistemas de mobilidade podem promover um forte impacto físico e funcional sobre o tecido urbano, e por consequência têm grande poder de estruturação do organismo metropolitano. A saturação do padrão de mobilidade baseado exclusivamente no transporte rodoviário, com grande ênfase para o automóvel particular, e a emergência de novos padrões de deslocamentos no interior da metrópole colocam as redes de transporte público no centro das atenções do urbanismo contemporâneo. Será analisado como os processos de reorganização das redes e de seus pontos de acesso – estações, terminais, etc. – e de articulação com o sistema viário podem oferecer oportunidades de reestruturação física e funcional da cidade existente.

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE COMO CONDICIONANTES DA ORGANIZAÇÃO DAS CIDADES METROPOLITANAS

Dois conceitos fundamentais para este trabalho são os de mobilidade e acessibilidade. Segundo Meyer (2004), ao primeiro corresponde o conjunto de deslocamentos da população no território, de forma geral, e ao segundo, a possibilidade física de realização destes deslocamentos, em particular. Em outras palavras, o conceito de mobilidade dá conta da capacidade de se atingir pontos distantes do território urbano, de permitir o deslocamento através deste território. Esse deslocamento, no entanto, não significa que se estabeleça. Ao longo do percurso, uma relação direta entre o sistema de mobilidade (avenidas, vias expressas, corredores segregados de ônibus, linhas de metrô, etc.) e o tecido urbano por ele atravessado. A capacidade dos fluxos de veículos e pessoas de se imbricarem no tecido urbano, de chegarem até determinado lugar no interior da cidade é o que designa o termo da acessibilidade. Esta distinção é muito importante, especialmente no caso da cidade de São Paulo, na qual as grandes infraestruturas viárias construídas no período de estruturação da metrópole industrial rasgaram o tecido de bairros consolidados na área central para conectar pontos distantes do território. Ao longo de seu percurso estas estruturas, ao invés de promover a acessibilidade na escala dos bairros que atravessaram, provocaram fortes rupturas que deram início a um processo de degradação urbana.

[1] Rio Tietê e expansão periférica na zona norte de São Paulo, 2010.

[2] Vale do Rio Pinheiros, 2010.

[3] Entroncamento viário em Los Angeles.

[4] Favela do Moinho, centro de São Paulo, 2010.

[6] Favela de Paraisópolis, São Paulo, 2010.

[5] Urbanização sem cidade. Favela na região metropolitana de São Paulo, 2011.

[7] Típico subúrbio norte-americano. Ocupação residencial de baixa densidade sustentada pela expansão da infraestrutura viária em escala metropolitana.

[8] Obras para construção da estação Paraíso da linha 1-azul do metrô paulistano, 1974.

[9] Obras para construção do edifício garagem na Praça Alfredo Issa, avenida Casper Líbero, São Paulo, 1970.

[10] Construção da alça viária junto ao viaduto Dona Paulina, 1970.

[11] Avenida Ruben Berta, bairro de Moema, 1970. Ao fundo à esquerda, aeroporto de Congonhas.

Estes dois conceitos são apontados com muito importantes para as análises que têm como objeto as dinâmicas da metrópole contemporânea, pois é justamente na relação que ambos estabelecem entre a organização funcional e física das atividades no interior de seu território que se pode buscar estratégias de intervenção eficientes e estruturadoras.

Ainda segundo Meyer (2004), a participação das funções associadas à mobilidade e à acessibilidade é apontada como decisiva para a estruturação da metrópole contemporânea. As mudanças nas dinâmicas da metrópole industrial para a contemporânea, que serão tratadas na segunda parte deste capítulo, dotaram as redes de mobilidade de um renovado papel. Se no primeiro momento de estruturação do território metropolitano o objetivo, atingido pela construção da infraestrutura de alcance metropolitano, era promover a mobilidade a todos os quadrantes de um organismo em rápida expansão, trata-se agora de se promover deslocamentos cada vez mais rápidos e eficientes dentro da malha urbana para o estabelecimento de condições adequadas ao modo de produção informacional, permitindo que atividades dispersas pelo território aproximem-se através da compressão do espaço e do tempo proporcionado pelas redes de transporte de alta capacidade.

Esta mudança na função das redes de infraestrutura de mobilidade, sejam elas viárias ou sobre trilhos, tem importantes rebatimentos funcionais na estruturação espacial das partes que as compõem – as vias – assim como criam novos paradigmas para o desenho dos elementos articuladores dos sistemas, as estações e as interfaces entre os distintos sistemas. No caso da cidade de São Paulo essa mudança na ênfase funcional das estações do metrô, a “vocação” da estação e de seu entorno, já começa a se fazer sentir, especialmente com a recente abertura da linha-4 amarela. A grande inovação trazida por esta nova linha ao sistema sobre trilhos da capital foi sua capacidade de articular todas as outras linhas por ela interceptadas. Pela primeira vez as linhas 1-azul, 2-verde e 3-vermelha passam a funcionar como uma verdadeira rede coesa, e o resultado da distribuição dos fluxos de passageiros ao longo do sistema já se faz sentir. Apesar da linha 2-verde já cumprir um papel descentralizador, as estações do centro da cidade, sobretudo a estação da Sé, ainda concentravam a maior parte dos passageiros. Assim como na infraestrutura viária, a rede do metrô se caracterizava por uma estrutura radio-concêntrica, reforçando a centralidade da colina histórica com relação ao restante da metrópole. O novo padrão de deslocamentos possibilitado pela linha 4-amarela reforça a lógica de emergência de novas e múltiplas centralidades dispersas pelo território da metrópole contemporânea.

Nesse sentido, a acessibilidade entre os distintos pontos da rede (as estações) e os setores urbanos em seu entorno passa a ser uma variável de projeto que não deveria ser ignorada no momento de concepção dos equipamentos. A permeabilidade entre os espaços internos do sistema de transporte o sistema de espaços públicos dos bairros onde se inserem as estações passa a ser uma característica fundamental para o funcionamento tanto da rede quanto do território metropolitano como um todo.

Mesmo estações que foram desenhadas no período de expansão industrial da metrópole, e que cumpriam o papel de atender à demanda de locomoção entre bairros dormitórios e os centros de emprego, como é o caso de praticamente todas as estações do tramo leste da linha 3-vermelha do metrô, estão passando por um processo de reforma e renovação que confirma a mudança do caráter sistêmico da relação entre a rede de mobilidade – a linha do metrô – e a cidade. Estações como Tatuapé e Itaquera vêm se transfor-

mando ao longo das últimas duas décadas em verdadeiros centros de comércio e serviços através da construção de equipamentos diretamente conectados com as antigas estações (ver parte 4 do capítulo 3).

Segundo Castells (1999) as funções urbanas associadas à mobilidade e à acessibilidade dentro do território da metrópole são justamente aquelas que colocam em relação, de forma mais decisiva, as duas principais dimensões materiais da sociedade informacional, o tempo e o espaço. Funcionando como mecanismos de compressão do tempo-espaço urbano, as redes de mobilidade de alta capacidade são apontadas como o principal instrumento para dar conta das transformações da vida urbana contemporânea (MEYER, 2004:29).

A mobilidade e a acessibilidade assumem portanto um papel indutor do desenvolvimento urbano, condicionante não somente do padrão de ocupação do território mas também das articulações entre seus diversos setores dentro de uma determinada lógica produtiva. Em oposição às redes de mobilidade baseadas no transporte individual, como as vias expressas urbanas construídas em inúmeras cidades ao longo da segunda metade do século XX, as redes de transporte público assumem um papel central na construção de uma cidade mais democrática e igualitária, por expandirem o potencial de mobilidade e de acessibilidade a uma parcela maior da população.

O transporte coletivo de massa em sítio específico, seja ele metrô, trem suburbano ou ônibus em corredores de alta capacidade, é apontado por diversas análises como o instrumento mais eficiente para se garantir mobilidade e acessibilidade dentro do organismo metropolitano, graças a sua capacidade de deslocar a estrutura espacial da simples dimensão física para uma condição de fenômeno temporal. Em outras palavras, é possível afirmar que as redes de mobilidade de alta capacidade têm o poder de sublimar as distâncias, retirando do percurso entre pontos distantes do território os inconvenientes da superação física do espaço, reduzindo-o a uma simples questão do tempo gasto no trajeto (MEYER, 2004:30).

Será preciso, portanto, rever como os projetos de infraestrutura associados à mobilidade podem incorporar atributos urbanísticos em seu desenho. A maneira como o sistema viário de escala metropolitana foi construído em diversas cidades ao redor do mundo, e sobretudo no caso da capital paulista, é um ótimo exemplo a não ser mais seguido.

O PAPEL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NA CONSTRUÇÃO DAS METRÓPOLES MODERNAS

A análise do processo de construção das vias expressas para a estruturação do território em expansão de diversas metrópoles ao redor do mundo revela o impacto negativo que tiveram no tecido urbano que atravessaram. Para conectar pontos distantes, na maioria dos casos, criaram descontinuidades físicas e funcionais nos trechos de malha urbana que atravessaram. A história da implantação das vias expressas projetadas por Robert Moses em Nova Iorque, sobre os bairros do Brooklin, e seus rebatimentos na vida de seus moradores deu origem a uma série de denúncias contra esse modelo tecnocrático de tratamento do espaço urbano (BERMAN, 1982).

No caso da cidade de São Paulo, os impactos negativos da implantação da estrutura viária que foi construída para se ligar os diversos quadrantes da metrópole se rebatem ainda hoje sobre o tecido urbano atravessado, sobretudo na área central da cidade. A relação entre o modelo de crescimento disperso da aglomeração paulistana e a degradação de seu centro é hoje um consenso.

O projeto urbanístico destes elementos – vias expressas, viadutos, avenidas – é apontado como agente exacerbador dos processos negativos de degradação dos atributos de urbanidade da área central da cidade de São Paulo. As soluções adotadas nos projetos destas grandes infraestruturas, pensadas para atender à demanda de problemas localizados fora da área central – a ligação entre pontos distantes do território metropolitano – acabaram gerando seus próprios espaços resultantes com problemas secundários na escala local. Projetos como a ligação leste-oeste foram levados a cabo de forma setorial, com a única preocupação de atender à demanda primordial de atravessar de forma mais rápida e eficiente os bairros centrais, e cada uma das ações específicas para a construção deste percurso – o elevado Costa e Silva, a Praça Roosevelt, os viadutos no Parque Dom Pedro II, etc. – geraram fortes pontos de desarticulação sobre o conjunto de áreas públicas do centro, que haviam sido construídas e articuladas por um longo processo histórico.

A maneira de se atuar sobre a área central gerou um processo de diluição e insulamento de importantes espaços públicos, rompendo a lógica – anterior à construção da pesada infraestrutura viária – segundo a qual as praças e áreas livres se organizavam de forma complementar e articulada. À ruptura espacial imposta pela abertura destas novas vias veio somar-se a ruptura funcional, evidente nos trechos de bairros que apresentavam características homogêneas antes de sua passagem e cujas partes separadas pelas vias apresentam hoje características muito distintas (MEYER, 2001).

Além dos impactos negativos das obras viárias em si, como o Elevado Costa e Silva ou a ligação leste-oeste sobre tecidos urbanos já consolidados, a consolidação de um sistema de mobilidade focado substancialmente na estrutura viária rádio-concêntrica condicionou o modelo de transporte público metropolitano à extensa rede de ônibus que converge para o centro da cidade. O impacto do grande número de ônibus e passageiros que são direcionados ao centro também se faz sentir no sistema de espaços públicos. A presença compulsória de uma imensa massa de usuários cuja maioria não tem destino final na área central cria uma anomalia no uso de seus espaços públicos, transformando o centro em um enorme território de transbordo. A ausência de qualquer estratégia de integração, mesmo com a recente instituição da tarifagem única, gera para os passageiros percursos obrigatórios, e muitas vezes longos, entre duas modalidades de transporte ou apenas entre duas paradas de ônibus com destinos distintos.

A maneira assistemática como o sistema viário foi sendo expandido em São Paulo, sem planos de conjunto e com projetos muito simplificados, geralmente reduzidos apenas à construção do leito carroçável, condicionou a implantação do sistema de transportes coletivos sobre pneus à necessidade de adaptações permanentes do espaço urbano, levadas a cabo, na maioria das vezes, de forma imediatista e com projetos tão simplificados e setoriais quanto aqueles do sistema viário. O processo de transformação de diversas praças e espaços públicos significativos no centro da cidade em enormes terminais de ônibus é testemunha do impacto dessa maneira de se lidar com as exigências do transporte em escala metropolitana (MEYER, 2004:78).

Os terminais de ônibus municipais e intermunicipais definem e marcam na cidade de São Paulo os pontos de chegada e de saída de milhares de passageiros que se deslocam diariamente no interior da metrópole. São pontos de convergência e concentram no seu entorno imediato atividades comerciais e de serviços nem sempre organizadas de maneira compatível com a estrutura

urbana existente. Os conflitos gerados pela implantação descuidada destes equipamentos podem ser equiparados aos efeitos negativos da implantação das vias expressas sobre a malha urbana pré-existente (GRAHAM, 2008).

Nesse sentido, fica evidente que, em termos urbanísticos, o sistema viário e os equipamentos de apoio ao transporte de massa sobre pneus não deveriam ser encarados como elementos descolados da estrutura urbana que atravessam e onde se implantam. Sua eficácia, para promover a coesão física e funcional da metrópole contemporânea deve ser medida pela sua capacidade de conectar lugares e não apenas de chegar cada vez mais longe.

No caso da cidade de São Paulo, não se trata mais de atender à demanda de transporte e mobilidade, de forma tentacular e pontual, em toda a mancha urbana construída, mas de se promover sua articulação através de novas conexões que privilegiem a acessibilidade em escala local, aproveitando-se a rede de ligações que foi construída nos últimos cinquenta anos, e que deu suporte, ainda que de maneira insuficiente, à articulação de seu território pelo sistema de ônibus municipal (MEYER, 2004:163).

Às estruturas de mobilidade e acessibilidade cabe portanto o papel de reorganizar este território extenso e em grande parte desarticulado, através de intervenções que permitam uma nova relação entre sistema viário, transporte coletivo sobre pneus, transporte de massa sobre trilho e todas as outras funções urbanas presentes no organismo metropolitano. A articulação complexa de todos estes elementos, presente de maneira difusa ao longo das linhas de infraestrutura, se dá de maneira mais intensa em pontos específicos do território convencionalmente denominados *polos de mobilidade metropolitanos*, lugares privilegiados que concentram grande oferta de mobilidade e acessibilidade (MEYER, 2004:166).

A CRIAÇÃO DE NOVAS CENTRALIDADES ASSOCIADAS AOS POLOS DE MOBILIDADE METROPOLITANOS

A potencialidade de integração e organização do território metropolitano se baseia na capacidade dos polos de mobilidade metropolitanos de ampliar a mobilidade e criar acessibilidade a todos os setores da mancha urbana. Sua eficácia, portanto, depende não apenas da ampliação de cobertura da rede (linhas de metrô, corredores do ônibus segregados, etc.) mas também da maneira como seus pontos de acesso (estações, terminais) se inserem no tecido existente da cidade, de maneira a promover a acessibilidade em escala local. Infelizmente são muitos os exemplos na cidade de São Paulo de estações cujos projetos não souberam aproveitar seu potencial de desenvolvimento para reverter sua presença de maneira positiva para o entorno, assim como são inúmeros os exemplos de estações e terminais de ônibus que não só não promoveram melhorias urbanísticas como, pelo contrário, causaram degradação e desorganização funcional onde foram implantados (ver parte 4 do capítulo 3).

Estes polos se caracterizam por serem localizações urbanas precisas distribuídas ao longo do território metropolitano onde se articulam as funções urbanas locais e metropolitanas associadas ao transporte público de massa. Estas funções, cada vez mais, ultrapassam a lógica interna aos sistemas de transporte, isto é, atividades não diretamente relacionadas ao funcionamento do sistema, como comércio e serviço, passam a ocupar um importante papel na organização destes pontos específicos do território metropolitano. Sua emergência como importante tipologia urbana deriva diretamente das no-

vas características assumidas pelas mudanças de funcionamento do território metropolitano, sobretudo de duas características da complexa organização de suas dinâmicas internas, a dispersão funcional e a descontinuidade territorial. A presença em um polo de mobilidade metropolitano de todos os modos de transporte público de massa associada a sua capacidade de promover a articulação espacial e funcional do território metropolitano como um todo são apontadas como antídotos para a dispersão funcional das atividades em um território cada vez mais marcado pela descontinuidade física entre seus setores urbanos. Nesse sentido, os polos de mobilidade metropolitano se distinguem de outras formas de agregação de funções e de coesão territorial, apontadas como superadas dentro da nova lógica metropolitana (MEYER, 2004:164)

É preciso portanto atenção redobrada na implantação destes grandes equipamentos, buscando a melhor maneira de promover sua integração ao tecido urbano existente, resolvendo-se projetualmente a relação de concomitância entre as escalas metropolitana e local. A simples proximidade física entre distintos “objetos urbanos” não é mais garantia de que se estabeleça uma inter-relação entre eles:

“Dentro dos territórios complexos de conexões e desconexões sobrepostas que emergem no interior da metrópole em processo de desagregação, a proximidade física não pode ser empregada para se identificar relações significativas e o impacto de um projeto ou de uma política. (...) Isto implica na necessidade de uma avaliação cuidadosa das diversas vivências espaciais e temporais de uma cidade, e de como estas vivências se inter-relacionam no sentido de constituir e de dar valor a um lugar.”¹ (GRAHAM, 2008:416)

O plano integrado de transportes urbanos (PITU, 2025) elaborado pela Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, com horizonte previsto de implantação para o ano de 2025, encara essas localidades específicas, os polos de mobilidade metropolitanos, como pontos chave para o reforço e a criação de novas centralidades na metrópole paulistana.

“Uma metrópole desenhada ou reestruturada dentro desses princípios é uma cidade mais eficiente e humana, multi-polarizada, menos dispersa e segregada (...) Há um centro principal e centros secundários, que se desenvolvem em torno das facilidades mais importantes do sistema estrutural de transporte coletivo. Onde aplicável, esses centros apresentam elevada densidade demográfica, com uso misto, calçadas bem tratadas e um terciário ativo, garantindo a vida do lugar. O entorno dessas centralidades é formado por áreas predominantemente residenciais e o deslocamento entre usos (escritórios, residências, comércio) e entre esses e a estação é feito predominantemente a pé ou de bicicleta. Junto às estações, além das facilidades para guarda de bicicletas, há também estacionamentos para automóveis.” (SÃO PAULO, 2006:37)

Pode-se encontrar, ainda no PITU 2025 algumas recomendações com relação ao desenho das estações e sua relação com o entorno:

“Fica nítida, entretanto, a necessidade de – quando da revisão dos planos diretores urbanísticos e do zoneamento municipais – reforçar a citada articulação centralidade/estação, ou centralidade/eixo estrutural de transportes, levando em conta a configuração das redes propostas neste PITU 2025. Nessa ocasião, a vocação, os componentes e o desenho específicos de cada centralidade deverão ser estabelecidos com a clareza possível, em acordo com a comunidade e o estilo de vida por ela almejado. Deverão ser levados em conta a posição da centralidade na metrópole, as características sócio-econômicas locais, a localização da(s) estação(ões) ou eixos da rede estrutural nela(s)

contida(s) e o tecido urbano objetivado ou possível no entorno da centralidade. Assim, cada centralidade terá a sua personalidade, sua natureza própria, não obstante possa vir a ser estabelecida uma tipologia, para facilitar o estabelecimento e a aplicação dos instrumentos indutores dos resultados almejados.” (SÃO PAULO, 2006:38)

O reconhecimento de que a presença de uma estação de porte metropolitano, seja ela da rede do metrô, do sistema de ônibus municipais ou intermunicipais ou uma estação intermodal, configura um lugar específico e não apenas um nó ou uma ligação do sistema de transportes é um argumento defendido por diversos autores. Se, fisicamente, os nós coincidem com os lugares, o primeiro conceito se refere apenas à lógica do sistema de transporte, ao passo que o segundo diz respeito a uma condição espacial, um local de elevado padrão de qualidade urbana que promova qualidade de vida e eficiência (BERTOLINI, 1998).

“Como uma entidade geográfica, uma estação ferroviária tem duas básicas, ainda que parcialmente contraditórias, identidades. Ela é um nó: um ponto de acesso aos trens e, cada vez mais, a outras redes de transporte. Ao mesmo tempo, é um lugar: uma parte específica da cidade com uma concentração de infraestrutura mas também com um agrupamento diversificado de edifícios e espaços livres. Tanto a prática quanto a teoria da renovação de estações ferroviárias demonstra uma compreensão inadequada da natureza ambivalente de sua localização, assim como das interações entre as duas conotações. Como consequência, suas oportunidades e problemas específicos tendem a ser negligenciados.”² (BERTOLINI, 1998:35)

Essa distinção é muito importante no que diz respeito à maneira como são projetados os nós dos sistemas de transporte. Ainda em muitos casos as estações e terminais de integração são encarados por seus projetistas apenas como elementos que devem responder a critérios técnicos internos ao sistema do qual fazem parte, e não como objetos urbanos capazes de expandir sua influência reorganizadora no tecido urbano à sua volta. O impacto local deste tipo de atitude projetual ficou evidente, por exemplo, quando foram analisados os equipamentos de transporte presentes na área do Parque Dom Pedro II (ver capítulo 1).

Além disso, é preciso lembrar-se de que grande parte da infraestrutura de transporte existente nas metrópoles contemporâneas foi construída no período de estruturação da metrópole industrial. A compreensão do significado destas permanências físicas que passam a operar dentro de uma nova lógica metropolitana é muito importante para se guiar as intervenções reestruturadoras dos pontos nodais dos sistemas de mobilidade. Nos casos das cidades europeias, que serão tratadas no terceiro capítulo, as intervenções nas estações podem ser encaradas muito mais como obras renovadoras – reformas – através das quais os polos de mobilidade passam a assumir renovados atributos na estruturação funcional e física da cidade. No caso da cidade de São Paulo, em que a rede sobre trilhos ainda não atingiu a extensão proposta pelo PITU 2025, é necessária uma dupla atenção, que dê conta de compreender como as novas dinâmicas metropolitanas estão agindo sobre a rede existente e de que maneira as novas linhas e estações poderiam ser concebidas.

A permanência das estruturas que correspondem à fase em que o desenvolvimento urbano ainda atendia às exigências do modo de produção industrial no interior da metrópole contemporânea levanta uma série de novas questões. Operando dentro de uma nova lógica funcional e espacial, distinta daquela que lhes havia dado origem há algumas décadas, essas estruturas se

apresentam como desafios projetuais para que possam ser reinseridas na dinâmica da vida cotidiana.

Este processo é mais evidente no caso de instalações industriais – fábricas, pátios de logística, antigos portos desativados – mas também opera sobre as redes de mobilidade que foram concebidas para dar suporte à expansão periférica que esteve na base do crescimento de muitas das metrópoles industriais. No caso da cidade de São Paulo pode-se extrair algum aprendizado da transformações pelas quais estão passando, por exemplo, algumas das estações da linha leste-oeste do metrô (ver parte 4 do capítulo 3).

Construída entre a década de 1970 e início da de 80 o traçado da linha havia sido desenhado praticamente sobre um gráfico dos deslocamentos pendulares diários entre residência e trabalho. Concebida para atender ao crescimento vertiginoso da região leste da capital, a linha funcionava como uma sequência de terminais de ônibus urbanos associado à linha de alta capacidade, o metrô. A partir da estação Bresser, praticamente todas as estações contavam com um terminal de ônibus a elas associados (METRÔ, 1998). Atualmente, o perfil mono-funcional das estações e de seu entorno próximo vêm sofrendo profundas mutações. Na estação Tatuapé, por exemplo, foram construídos dois shopping centers totalmente interligados aos espaços internos da estação. Também na estação Itaquera, com a construção do edifício do Poupatempo, projetado pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha, e de um shopping center, além da promessa da construção do Polo Institucional leste e do estádio que sediará partidas da Copa do Mundo FIFA 2014, é possível perceber a mudança do perfil puramente ligado ao transporte de passageiros para a emergência de um polo de comércio e serviços.

A imbricação de diversas funções urbanas no interior das estações das redes de transporte de massa é uma tendência notada em diversos países (BERTOLINI, 1998). O reconhecimento de que os espaços dos sistemas de mobilidade podem incorporar outros usos além do atendimento ao transporte propriamente dito, sem prejuízos para seu funcionamento, os eleva a uma posição privilegiada no sentido de se estabelecerem como o lugar por excelência de conformação da experiência metropolitana contemporânea. Se aceita-se o fato de que as redes de mobilidade são atualmente a forma de organização física e funcional que melhor encarnam o conceito de espaço dos fluxos apresentado por Castells, por se constituírem como o elemento que de maneira mais eficiente coloca em relação os dois principais aspectos da nova organização metropolitana – o tempo e o espaço – não se pode deixar de pensar que os espaços dos sistemas de transporte de alta capacidade – as estações, e até mesmo os veículos – devam ser encarados como legítimas representações espaciais da nova condição de vida contemporânea.

Assim como os grandes boulevares foram reconhecidos por diversos autores como os lugares por excelência da experiência coletiva da vida moderna nas grandes cidades industriais (BERMAN, 1982) os polos de mobilidade metropolitanos começam a ser encarados como os pontos nos quais as diversas escalas da vida contemporânea se articulam de maneira mais intensa.

A segunda parte deste capítulo está dedicada a se compreender de que maneira as dinâmicas em andamento no interior do território metropolitano contemporâneo impõem novos desafios à concepção e às intervenções urbanísticas em geral e às redes de transporte de massa em particular.

[12] Entroncamento viário em Los Angeles.

[13]-[14] Abertura da via expressa da ligação leste-oeste através do bairro da Liberdade, 1970.

[15] Elevado Costa e Silva recém construído, década de 1970.

[16]-[17] Complexo viário sobre o Parque Dom Pedro II, década de 1970.

[18] Construção do elevado Costa e Silva sobre a rua Amaral Gurgel.

[19] Abertura da via expressa da ligação leste-oeste através do bairro do Bexiga, 1970.

[20] Primeiro terminal de ônibus municipais construído na Praça da Bandeira, 1982.

[21] Estação Tatuapé da linha 3-vermelha do metrô sobre a Radial Leste, 2010.

[22] *Champs Elysées*. Óleo sobre tela, Childe Hassam, 1889. Berry-Hill Gallery, Nova Iorque.

[27] Avenida Nevsky, São Petersburgo, c. 1900.

[23] Alexanderplatz, Berlim, c. 1910.

[24] Alexanderplatz, Berlim, c. 1930.

[25] Hall central da Grand Station, Nova Iorque, 2010.

[26] Obras da estação Vila Prudente da linha 2-verde do metrô paulistano, 2010.

As mudanças ocorridas a partir da transição do modo de produção industrial para o informacional alteraram radicalmente a organização urbana das metrópoles contemporâneas ao redor do mundo. Cidades com localizações geográficas e graus de desenvolvimento social e econômico os mais distintos possíveis incorporaram características urbanas novas, tornando os conceitos utilizados por urbanistas até meados dos anos 80 inadequados para se lidar com suas dinâmicas internas.

A consolidação da metrópole moderna estabeleceu as condições necessárias para a instalação e o funcionamento da grande indústria, para a organização do mercado consumidor e para o alojamento da classe trabalhadora em seu interior. A própria disciplina do Urbanismo moderno, como profissão liberal, surgiu como uma tentativa de resolver os conflitos decorrentes deste processo (BENEVOLO, 1994).

As metrópoles industriais abrigaram desde sua consolidação no século XIX as atividades da sociedade associadas a um modo de vida encarado como moderno. O processo de metropolização ocorreu concomitantemente à renovação do modo de produção industrial, transformando as antigas cidades mercantis no lugar por excelência da nova sociedade industrial. Desde sua origem a vida metropolitana foi essencialmente moderna em todos os seus aspectos, com a organização da sociedade de classes e a emergência das figuras da multidão e da massa. Uma nova forma de cosmopolitismo, intensificado pela multiplicação dos meios de comunicação e transporte e a intensificação das trocas entre distintas cidades, pôde se desenvolver paralelamente ao nascimento do indivíduo moderno (MEYER, 2004).

O território metropolitano esteve portanto, desde suas origens, intimamente vinculado ao impulso renovador imposto pela pressão de crescimento do capitalismo industrial. Os padrões de modernização exigiram a constante adaptação do organismo urbano para as necessidades do modo de produção industrial.

O contínuo processo de modernização colocado em marcha pelo capitalismo mundial levou ao atual processo de transição de um modo de produção essencialmente mecânico para um modo de produção predominantemente tecnológico, no qual a criação, controle e distribuição de informação e conhecimento assumem o papel central antes destinado à produção de bens (CASTELLS, 1999). Assim como a metrópole moderna era o lugar por excelência do capitalismo industrial, o território e o espaço onde hoje ocorre este processo de transição passaram a ser designados como metrópole contemporânea (MEYER, 2004:20).

As metrópoles modernas formaram-se a partir de um processo de expansão física associado ao crescimento demográfico, ao desenvolvimento econômico e à instalação de lógicas sociais específicas ao modo de produção industrial. Os grandes aglomerados metropolitanos da era industrial tornaram-se o centro de produção, consumo e das atividades econômicas, de desenvolvimento técnico e tecnológico. Foram também o lugar por excelência da vida cultural moderna e da sociedade de classes.

A reestruturação global do capitalismo, introduzindo uma série de transformações no modo de produção e na organização do território urbanizado, veio reforçar o papel centralizador das metrópoles. A dispersão produtiva e a centralização de operações de comando baseadas nos serviços avançados, que estão na essência do desenvolvimento das metrópoles contemporâneas, exigem grandes investimentos para a instalação de infraestruturas de ponta, voltadas sobretudo para a comunicação eletrônica e sistemas de informação (MEYER, 2004:28).

Antes de avançar para a descrição dos principais temas metropolitanos contemporâneos é preciso fazer duas importantes observações. A primeira diz respeito ao tipo de relação entre as mudanças no sistema produtivo e as dinâmicas de organização do organismo metropolitano, que parte da premissa de que a metrópole é expressão, e não reflexo do modo de produção, ou seja, ela é um poderoso agente das transformações no interior do próprio sistema capitalista (MEYER, 2004). Em outras palavras, a cidade não deve ser encarada como um organismo inerte que “sofre” os impactos da instalação de novos meios de produção, mas como um agente ativo que através de sua organização física responde às exigências econômicas, funcionais, simbólicas e estratégicas do modo de produção vigente.

A segunda diz respeito às distinções entre as metrópoles ao redor do mundo. A disseminação dos modelos de metropolização industrial criaram padrões de organização material, de formas de crescimento, de vida cultural e de imagem urbana e de relação com a natureza distintos em metrópoles europeias, norte-americanas, latino-americanas e asiáticas, de acordo com a maneira como a lógica do sistema produtivo se implantou sobre diferentes contextos geográficos e históricos. Da mesma maneira como é importante enfatizar os traços comuns das metrópoles contemporâneas de todo o mundo, é também fundamental assinalar suas peculiaridades. Ainda neste capítulo serão tratadas as distinções fundamentais entre os processos metropolitanos em países desenvolvidos e em países periféricos, como é o caso da aglomeração paulistana.

A TRANSIÇÃO DO MODO DE PRODUÇÃO INDUSTRIAL PARA A ECONOMIA DE SERVIÇOS

Como visto acima, o contínuo processo de modernização que levou à transição do modo de produção industrial para o informacional passou a operar sobre a estrutura consolidada da metrópole moderna. Naturalmente, as estruturas construídas para abrigar as funções industriais dentro das cidades, apesar de tornarem-se obsoletas dentro da nova lógica produtiva, permanecem como o suporte físico sobre o qual a nova organização veio instalar-se. A continuidade destas estruturas e as necessidades do novo modo de produção tornaram fundamental uma abordagem capaz de reconhecer a permanência das formas de organizações associadas à etapa produtiva superada, contemplando ao mesmo tempo a nova organização que permeia o tecido urbano existente, que se desenvolve de acordo com os novos padrões de relações sócio-econômicas, e a velha, que tende a permanecer inalterada a menos que receba algum estímulo de renovação (MEYER, 2004).

Como esse processo de transição encontra-se em andamento, não é possível ainda verificar, no mundo, nenhuma metrópole inteiramente identificada com o modelo de produção informacional. Ao invés de um simples processo de transição, em que os elementos que correspondem ao modelo da metrópole industrial dão lugar a novas estruturas adaptadas ao modo de produção informacional, seria mais adequado falar em um complexo processo de imbricação entre ambos os modelos, segundo o qual os elementos constituintes da fase superada passam a ter um novo papel dentro da metrópole contemporânea.

Assim, mesmo que a organização da era industrial ainda configure a maior parte do tecido das metrópoles contemporâneas, a introdução de uma nova lógica produtiva veio alterar significativamente a maneira como as partes da cidade se relacionam entre si. A pós-modernidade, além de haver

criado suas próprias condições, gerou paralelamente articulações específicas com o modo de vida e as formas do tecido urbano preexistentes (Edward Soja, citado em MEYER, 2004:19).

A mudança do padrão de mobilidade dentro da metrópole ilustra muito bem esta constatação. Se no período industrial a maior parte dos deslocamentos de pessoas se dava de acordo com o padrão pendular moradia/trabalho – relação que permeava praticamente toda a estrutura social e econômica da vida metropolitana – a partir da instalação da economia informacional os movimentos dentro da cidade passaram a obedecer a novas lógicas, mais compatíveis com a estruturação do território em rede, e não mais em “árvore”.

A diferença entre os dois processos de metropolização, o industrial e o contemporâneo, é que no período de instalação da indústria, que teve como sustentáculo a conurbação de municípios a partir de um preciso ponto de partida, representado pelo município sede do organismo metropolitano, o desenvolvimento se baseou essencialmente na mono-centralidade. Já no caso da metrópole contemporânea este processo de estruturação do território passa a adquirir o caráter de um sistema urbano pluri-articulado, caracterizado pela organização das funções de produção e pela infraestrutura em rede, onde a mono-centralidade não exerce mais o papel organizador do período anterior (MEYER, 2004:25).

Diversos autores têm sublinhado o papel estratégico que as regiões metropolitanas vêm assumindo na fase atual do capitalismo mundial.

“No contexto internacional, as metrópoles passaram a ser vistas como lugares privilegiados onde se organiza o conjunto de relações econômicas e sociais específicas da nova etapa do capitalismo. (...) a nova economia global se articula territorialmente em torno de redes de cidades. O duplo movimento de constituição de uma constelação urbana globalizada e de dispersão espacial intra-urbana cria novas características para as metrópoles contemporâneas.” (SASSEN, 1998)

Organização em rede – tanto das cidades entre si quanto de seus setores intra-urbanos – e dispersão espacial das atividades que suportam o funcionamento do novo modo de produção informacional são características das metrópoles contemporâneas salientadas por diversos autores.

“O poder das novas tecnologias de informação sustentam a complexa reestruturação das formas, paisagens e estilos de vida urbanos. Isto baseia-se nos processos paralelos de fragmentação e recombinação dos usos e funções urbanas, tanto no interior de cidades quanto entre sistemas de cidades. Enquanto algumas atividades se dispersam através do espaço geográfico para serem integradas eletronicamente (...) as tecnologias de informação podem também promover a ‘renucelacão’ do trabalho, da moradia e dos serviços de vizinhança para determinadas pessoas e lugares – atividades que se encontravam separadas em zonas mono-funcionais durante o desenvolvimento da cidade funcional industrial.”³ (GRAHAM, 2000:14)

A organização deste sistema de cidades se articula de uma maneira distinta da que prevalecia durante a predominância do padrão industrial, no qual uma estrutura hierárquica em árvore, ou piramidal, era responsável pelas relações entre cidades especializadas em distintas etapas do processo de produção. O novo sistema produtivo se organiza em rede, na qual cada ponto nodal é precisamente localizado, poli-articulado, diversificado e equivalente. No lugar de uma organização hierárquica, as cidades correspondentes a estes “nós” desempenham as funções necessárias para manter a rede coesa e funcionalmente ativa.

Como foi visto acima, uma das consequências desta nova lógica de organização entre os distintos trechos do território metropolitano é o enfraquecimento do modelo mono-centralizado, segundo o qual um município sede exercia uma força de aglutinação em todo o conjunto da mancha urbanizada. A emergência de novas centralidades, que não coincidem necessariamente com os centros tradicionais das cidades que compõem a metrópole, alterou profundamente a estrutura das relações entre as partes e o todo.

A forma urbana em seu sentido mais linear, isto é, da configuração urbana total e compacta, vem sendo substituída por uma organização composta de um imenso conjunto de espaços distribuídos pelo território metropolitano. Estes espaços, denominados peças urbanas, são apontados como áreas que não revelam facilmente as conexões funcionais e espaciais que as articulam (MEYER, 2004:26). São partes do tecido da cidade que mantêm em seu interior fortes conexões e características que justificam sua unidade, distinta de outros trechos urbanos contíguos. Podem se concentrar ao redor de um edifício significativo ou se estender por todo um bairro ou setor urbano, pois o que determina sua identidade, e sua unidade, são as relações entre as funções urbanas que ocorrem em seu interior.

Estas peças urbanas se organizam de acordo com o sistema em rede descrito como o *espaço dos fluxos* de Castells (1999), uma nova configuração material urbana que organiza a sociedade contemporânea, cujas relações são essencialmente de fluxos de capital, de informação, de tecnologia, de imagens, pessoas, etc. Estes fluxos não são apenas vistos como a expressão dos processos que dominam a vida da sociedade informacional, mas como uma possibilidade material de articulação dos processos socioeconômicos, políticos, culturais e simbólicos no interior de uma nova organização em tempo simultâneo (MEYER, 2000:25).

As peças urbanas não se articulam entre si da mesma maneira que as distintas partes constituintes do tecido urbano se relacionavam durante o predomínio do modo de produção industrial. Se a principal característica das metrópoles modernas foi a capacidade de reunir em um todo relativamente coeso distintos núcleos e cidades mediante a unificação de suas malhas urbanas, respeitando uma hierarquia funcional de articulação do território, na metrópole contemporânea a forma e a continuidade do tecido urbano deixam de ser metas para se tornarem condicionantes da distribuição e organização das atividades em seu interior (MEYER, 2004).

Diversos autores salientam que o processo de reorganização das atividades dentro do território da metrópole contemporânea obedecem a um padrão que pode ser descrito pela fragmentação e pela dispersão. A criação de núcleos de atividades que não obedecem mais às continuidades espaciais características da etapa industrial está na base da desagregação urbana e funcional apontados como aspectos negativos da nova etapa no percurso metropolitano (GRAHAM, 2000).

No entanto, ainda que ambos os termos – fragmentação e dispersão – sejam frequentemente empregados para se explicar a passagem do modelo de organização territorial da metrópole moderna para a contemporânea, seu emprego indiscriminado deve ser relativizado. Os novos setores urbanos promovidos pela lógica do modo de produção informacional só podem ser considerados dispersos ou fragmentados com relação ao resto do território da metrópole ao se tomar como referência as formas já superadas de contiguidade física e organização territorial da etapa produtiva industrial. Na reestrutura-

ção metropolitana atual a proximidade espacial e a continuidade territorial são garantidas por meios que dispensam o suporte material e físico convencionais, isto é, o próprio espaço urbano (MEYER, 2000:25).

“... a proximidade geográfica no interior das cidades, ou entre elas, não garante relações ou conexões significativas. Os elos de relações tanto no interior quanto entre cidades são tão múltiplos e complexos, assim como tão mediados por redes de infraestruturas locais e gloais⁴ que não obedecem nenhuma lei geográfica ingênua que possa sugerir que pessoas ou lugares distantes não se relacionam ao passo que aqueles próximos entre si o fazem.”⁵ (GRAHAM, 2000:204)

O espaço dos fluxos descrito por Castells assegura portanto a articulação entre setores urbanos aparentemente descontínuos e desarticulados. A metrópole contemporânea funciona como um sistema, um tipo urbano pluri-articulado. Ela constitui-se simultaneamente como uma forma de organização da força de trabalho qualificada, um equipamento científico, do desenvolvimento econômico, uma estrutura econômica e financeira, um mercado, um centro de irradiação de conhecimento e cultura a serviço do capital mundializado. Não se trata portanto da substituição pura e simples da atividade industrial pelos serviços, mas a ampliação das atribuições da metrópole no interior da nova etapa produtiva (MEYER, 2004:25).

A permanência de atividades centrais da etapa superada, e de muitos de seus problemas ainda não superados, estão na origem das contradições urbanas mais visíveis em países periféricos, como é o caso de São Paulo.

A modernização estratégica de setores urbanos transformados para atrair o investimento econômico por meio da instalação de empresas que têm na metrópole seu centro de administração e comando é conseqüentemente apontada como um dos principais objetivos dos planejadores urbanos contemporâneos (MEYER, 2004:23). O poder de uma cidade de atração do capital internacional baseia-se em sua capacidade de promover o aumento da qualidade urbana através da qualificação de seus espaços e serviços públicos. Além disso, há ainda uma segunda categoria de exigência, puramente simbólica, que diz respeito à sua capacidade de transmitir uma imagem de qualidade e eficiência que possa ser associada à imagem corporativa das companhias.

Os desafios para as metrópoles em países em desenvolvimento, como é o caso de São Paulo, são mais complexos do que nas metrópoles europeias ou norte-americanas, pois os problemas urbanos não solucionados na fase industrial da construção de seu território permanecem presentes, demandando soluções que promovam o aumento da qualidade urbana e o equilíbrio social.

As iniciativas voltadas para a consolidação dos espaços de fluxos, necessárias para a instalação da economia informacional no seio da metrópole, contrapostas ao atendimento às demandas por melhorias urbanas do resto de seu território, nem sempre totalmente atendidos durante a fase industrial – sobretudo nos países periféricos – geram um aprofundamento das contradições urbanas dentro da metrópole contemporânea. Estes conflitos são ainda maiores nas metrópoles em países em desenvolvimento, exigindo soluções mais complexas e criativas do que as que estão sendo adotadas em cidades norte-americanas ou europeias.

Os conflitos de interesse acompanham as políticas e ações de intervenção e modernização nas metrópoles. As exigências de modernização estratégica para atender às demandas do capital internacional se contrapõem às inúmeras melhorias urbanas no universo da vida cotidiana de grande parte

de seus cidadãos. E às demandas não atendidas na fase industrial vêm-se somar novas demandas que têm origem no próprio processo de mudança das dinâmicas internas da metrópole informacional (MEYER, 2004:25).

Apesar de ser mais evidente em países em desenvolvimento, essa contradição foi também salientada por autores que se concentraram sobre as metrópoles contemporâneas nos países desenvolvidos.

“Virtualmente todas as cidades ao redor do planeta estão começando a apresentar espaços e zonas que estão fortemente conectadas a outros espaços valorizados através da paisagem urbana assim como através de distâncias nacionais, internacionais e até mesmo globais. Ao mesmo tempo, no entanto, há com frequência um sentimento palpável e crescente de desconexão local entre estes lugares e outros locais e pessoas fisicamente próximos, mas social e economicamente distantes.”⁶ (GRAHAM, 2000:15)

As características da estruturação da metrópole industrial em países periféricos – a oferta de energia farta e barata, mão de obra abundante e disponibilidade de grandes glebas associadas a um sistema viário eficiente – levaram à consolidação de um modelo de urbanização pautado na relação centro/periferia no qual o segundo termo do binômio – a periferia – constituiu-se como uma imensa mancha cujas características físicas revelam a profunda desigualdade socioeconômica de seus habitantes (MEYER, 2004).

Consolidou-se em muitas metrópoles ao redor do mundo em desenvolvimento um modelo de “urbanização sem cidade”, ou seja, um alastramento da função habitacional destituída de qualquer atributo urbano. Esse processo de segregação urbana, patente na desarticulação entre os setores equipados e os precários da cidade, definiu a relação entre a periferia e a metrópole industrial.

Esta contradição torna-se ainda mais crítica quando se considera a tese de Graham (2000) – desenvolvida em seu trabalho sobre o processo que o autor classificou de *splintering urbanism*, urbanismo dilacerante, ou desagregador – segundo a qual os processos de modernização e setorização das infraestruturas urbanas para atender às exigências do novo modo de produção informacional tendem a criar ilhas de excelência dentro do território metropolitano ao mesmo tempo em que exacerbam a segregação urbana.

“Estamos diante de um novo sistema urbano. Ele não vai jamais se tornar uma cidade no sentido reconhecível do termo: cada parte compete e ao mesmo tempo estabelece uma relação com as outras partes. No atual momento estas partes estão sendo suturadas entre si pelas infraestruturas, de modo que todas elas estejam conectadas, porém não em um todo... Neste modelo, infraestruturas que eram originalmente consolidantes e totalizantes (da forma urbana) estão se tornando cada vez mais competitivas e locais. Elas não têm mais a intenção de criar um todo funcional, mas sim desmembrar entidades funcionais. Ao invés de uma rede ou de um organismo a nova infraestrutura cria enclaves, separação e impasse.”⁷ (KOOLHAAS, citado em GRAHAM, 2000:350)

Diante desse quadro de contradições e desafios impostos pelos novos paradigmas da metrópole contemporânea, arquitetos e urbanistas vêm buscando novas posturas analíticas e projetuais no sentido de adequar o território para as exigências do novo sistema produtivo e ao mesmo tempo resolver os problemas herdados da metrópole industrial. Esta mudança de atitude com relação aos modelos clássicos de planejamento urbano será analisada a seguir.

INTERVINDO NA METRÓPOLE CONTEMPORÂNEA

Diversos autores têm salientado as dificuldades de se lidar com o novo organismo metropolitano empregando-se as tradicionais ferramentas metodológicas do urbanismo ortodoxo moderno. O arcabouço teórico construído para se interpretar e intervir na metrópole industrial parece não mais dar conta das problemáticas surgidas com a instalação do novo modo de produção informacional (MEYER, 2000). Não apenas novos fatos metropolitanos surgiram, mas velhos problemas herdados da etapa anterior assumiram novas dimensões devido a mudanças nas formas de organização do território.

A tradicional separação entre a prática do Planejamento Urbano baseado em planos normativos e as ações concretas de intervenção na cidade – os projetos urbanos – também está sendo revista por uma série de teóricos e arquitetos em diversos países (BUSQUETS, 1999).

Além da crise pela qual passa a disciplina do urbanismo frente aos novos fatos impostos pelas metrópoles contemporâneas, as mudanças também causaram uma série de novos questionamentos e desafios para a atuação profissional de arquitetos. Segundo os autores analisados, os instrumentos tradicionais de análise e de projeto arquitetônico parecem não terem capacidade para enfrentar e dar resposta a muitas das novas condicionantes do espaço físico metropolitano (SOLÀ-MORALES, 2002).

A vontade de se estabelecer limites e formas de controle sobre o crescimento urbano, que alimentou o pensamento das políticas públicas a partir da década de 1950, deu o impulso para a consolidação da ideologia da ordem presente na prática do planejamento urbano, que começava a dividir espaço com o urbanismo. O grande arcabouço de proposições e regulamentações criado por esta lógica acabou tornando-se ele mesmo parte do problema que as cidades passaram a enfrentar daquele ponto em diante. No caso de algumas cidades, como a de São Paulo, as propostas não só amenizaram os problemas urbanos existentes como foram gradualmente contribuindo para a ampliação das dificuldades vivenciadas pelas metrópoles contemporâneas. Na prática, os resultados destas políticas evidenciam a derrota das tentativas de se conter ou controlar o crescimento irrestrito da mancha urbanizada (MEYER, 2004:74).

Um dos aspectos mais discutidos na transformação pela qual as metrópoles ao redor do mundo têm passado é o crescimento urbano marcado pelo processo de suburbanização. Tanto cidades em países desenvolvidos, como europeias ou norte-americanas, quanto cidades em países periféricos, como é o caso do Brasil e da América Latina apresentam semelhanças no padrão de espraiamento em “mancha de óleo” da aglomeração urbana.

Segundo Robert Fishman (citado em MONCLÚS, 1998), o fato mais contundente do urbanismo do século XX foi a criação de um novo tipo de cidade descentralizada, caracterizada pelo crescimento ilimitado da mancha urbana e pelo enfraquecimento do poder de agregação exercido pelo centro tradicional sobre o tecido metropolitano. Segundo o autor, a aparição deste novo tipo de cidade descentralizada é coerente com os novos processos sociais, econômicos, financeiros e culturais que sucederam as lógicas de organização da fase industrial. O predomínio de baixas densidades tanto em áreas residenciais de habitação uni-familiar como nos assentamentos de habitação coletiva apoiados em diversos sistemas de infraestrutura viárias e entremeadas de extensos espaços livres está na base do fenômeno de dispersão suburbana (MONCLÚS, 1998). A metrópole resultante destes processos se configura como uma constelação de partes cada vez mais autônomas que se justapõem de

forma descontínua e entre as quais proliferam espaços intersticiais e vazios urbanos, aumentando as distâncias e dificultando a interação entre as partes.

“A periferia urbana espera ainda ser analisada e compreendida. A cidade difusa é o novo tema da reflexão urbanística: a expansão das grandes cidades invadiu os territórios dos municípios vizinhos; a edificação ilegal se confunde com a legal em ocupações sem forma nem qualidade; os pequenos e médios centros das costas e das planícies saturaram suas áreas edificáveis (o autor fala da Europa) e soldam-se em um contínuo sem hierarquias; esta nova e complexa realidade elude completamente os instrumentos do urbanismo tradicional.”⁸ (PAVIA, 2009)

Este processo de espraiamento da mancha urbana, iniciado durante o período da metrópole industrial, assumiu, com a passagem da produção industrial para a economia informacional, uma nova dimensão. A diferença entre o modelo de suburbanização dentro da metrópole industrial para a o que está em processo na metrópole contemporânea reside no tipo de relação que as partes mantém com o todo e entre si. Se na metrópole moderna, organizada em torno do sistema produtivo industrial, o centro da aglomeração urbana – o município sede – exercia um forte poder de atração e aglutinação sobre o resto do território urbanizado, na metrópole contemporânea as distintas partes organizam-se em rede, o que consequentemente acaba por gerar novas centralidades e enfraquecer o poder de atração e aglutinação dos centros tradicionais sobre o resto do território metropolitano (MEYER, 2004).

A principal consequência teórica desta constatação é que não é mais possível encarar o território metropolitano como uma forma global, sobre a qual seria possível exercer a partir de um único ponto qualquer força organizadora que promovesse o equilíbrio estático entre todas suas distintas partes. A configuração organizadora, responsável pela unidade metropolitana, tão importante para o projeto urbano modernista, é apontada como uma aspiração obsoleta. A procura da forma no interior da cidade, vista como uma importante informação e um objetivo legítimo no período industrial, perde seu sentido e sua função de acordo com as novas dinâmicas da metrópole contemporânea. O mal estar diante de uma forma urbana racional e a permanente presença do padrão sempre mutante de mancha de óleo reforçam a necessidade de se buscar novos paradigmas de análise e atuação sobre a organização do território urbanizado (MEYER, 2004:26).

Parece ser um consenso entre diversos autores que os instrumentos contidos nos tradicionais planos urbanos, com seu tempo de implementação, seus procedimentos e métodos de previsão do desenvolvimento urbano e suas modalidades de intervenção predominantemente ligadas ao controle da edificação e do zoneamento não são mais suficientes para se garantir a eficiência necessária para um território estruturado de acordo com as lógicas da economia informacional.

A crise do planejamento ortodoxo, sentida com maior intensidade a partir dos anos 1970, evidenciou as dificuldades de gestão na escala metropolitana. O efeito da redução dos planos diretores a meras ferramentas reguladoras do uso do solo urbano, de conteúdo essencialmente normativo, teve como consequência a diminuição da eficácia do planejamento urbano e a perda da credibilidade na ação planejadora. Como resposta a essa crise, a desregulamentação da legislação urbana e as intervenções urbanísticas isoladas, pontuais, foram, a partir de meados da década de 1980, apresentadas como uma possível solução.

No entanto, a limitação dos dois procedimentos ficaram rapidamente evidentes. A ineficiência das intervenções desarticuladas, que não levavam em conta o aspecto sistêmico das questões metropolitanas contemporâneas, assim

como a fragilidade das desregulamentações de normas, geralmente criadas para se atender a interesses do capital imobiliário especulativo, levaram a uma série de polêmicas e de análises extremamente desfavoráveis. Como resultado deste processo de crise emergiu a compreensão da necessidade de se articular as esferas do planejamento e do projeto urbano de forma complementar, dentro de novas bases que ofereçam uma resposta ativa aos desafios impostos pelos processos de mutação do organismo metropolitano (MEYER, 2004:31).

As teses mais recentes apontam que o urbanismo, para que reassuma seu papel propositivo, deveria ser encarado a partir de uma nova abordagem que substitua os planos que apenas regulam as ações sobre o território urbanizado por verdadeiros planos de ação atuantes, capazes de articular as esferas do planejamento e do projeto para a realização de intervenções físicas que respondam às diferentes escalas existentes dentro da metrópole contemporânea.

“Claramente, a emergência de novos territórios, que mudam a escala de compreensão e intervenção dos projetos urbanos, assim como multiplicam a complexidade, exige novos modelos e instrumentos projetuais e uma nova forma de desenho arquitetônico.”⁹ (GRAHAM, 2002:406)

As alternativas apresentadas por teóricos e profissionais, articulando as esferas do plano e do projeto às experiências mais recentes de intervenção na metrópole contemporânea apontam para duas estratégias de intervenção complementares. Por um lado, buscam-se elementos agregadores do território, que de forma sistêmica possam garantir as continuidades ameaçadas pela dispersão funcional. Por outro, e de forma complementar e associada ao anterior, procura-se identificar pontos estratégicos dentro do território metropolitano que tenham a capacidade de promover transformações em diversas escalas.

As pressões por uma perspectiva dinâmica, relacional e em diversas escalas da multiplicidade de espaços e tempos dentro da metrópole contemporânea está na base da busca por ferramentas e possibilidades de intervenção que partam do princípio de que, para garantir o funcionamento do organismo urbano, é fundamental garantir interações eficientes entre suas partes, muito mais do que tentar promover a ordem física entre elas (GRAHAM, 2002: 412). De acordo com Koolhaas, o instrumental necessário para o projeto urbano contemporâneo:

“...não será mais baseado na dupla fantasia da ordem e onipotência; será a encenação da incerteza; não dirá mais respeito ao arranjo de objetos mais ou menos permanentes, mas à irrigação de territórios com potencial; não visará mais configurações estáveis mas a criação de campos de possibilidades que acomodem processos que recusam ser cristalizados em formas definitivas; não tratará mais de definições meticulosas, da imposição de limites mas da expansão de conceitos, da negação de limites; não tratará mais de separar e identificar entidades, mas de descobrir híbridos inomináveis.”¹⁰ (citado em GRAHAM, 2002:414)

Este instrumental terá mais chances de sucesso se aplicado sobre as redes de infraestrutura urbanas, apontadas pelos autores analisados como o elemento com o maior potencial organizador dentro da nova lógica de funcionamento da metrópole contemporânea (MEYER, 2004). A questão central, portanto, é descobrir como as redes de infraestrutura e seus nós podem ser aproveitados de maneira criativa, e integrados no tecido metropolitano, de modo a promover a coesão funcional ameaçada pelos processos de desagregação urbana típicos da metrópole contemporânea.

Para que estas infraestruturas funcionem como elemento agregador é necessário, no entanto, que seja superada a abordagem estritamente técnica e setorial com que algumas destas obras vêm sendo realizadas, sobretudo as relacionadas aos sistemas de mobilidade, que têm um impacto maior sobre a superfície do tecido urbano.

É preciso incorporar ao projeto destes grandes equipamentos características urbanas e arquitetônicas. Apesar do principal objetivo da reorganização dos sistemas de transporte de massa e de mobilidade no território seja a ampliação e a busca por melhor desempenho no atendimento à população em suas necessidades de deslocamento cotidianos, os desdobramentos funcionais e espaciais dos equipamentos que compõem o sistema nem sempre são levados em consideração no momento de elaboração de seus projetos. O reconhecido potencial que as intervenções associadas à mobilidade possuem no sentido de se promover uma maior coesão espacial e social que favoreça a integração de setores urbanos e continuidades em áreas fragmentadas nem sempre é reconhecido ou coordenado com outras intervenções urbanísticas.

Da mesma maneira há nestas intervenções a possibilidade de, seguindo-se as diretrizes que podem gerar um impacto positivo num determinado setor urbano, promover a desestruturação de áreas consolidadas da cidade, afetando os setores com a ruptura da malha urbana, criando descontinuidades físicas e funcionais e novas formas de segregação espacial.

Estes impactos contraditórios, que não se apresentam de forma isolada, podendo coexistir ao longo de uma via expressa ou de uma linha de metrô, exigem que planejamento urbano e projeto sejam realizados de forma integrada e coordenada, levando em consideração uma série de variáveis urbanas, funcionais, ambientais e socioeconômicas. As intervenções de cunho setorial, como as que foram levadas a cabo no Parque Dom Pedro II em São Paulo são incompatíveis com a nova lógica metropolitana que exige, ao mesmo tempo, que estas infraestruturas respondam à demanda da mobilidade em escala metropolitana e à necessidade de se promover a acessibilidade na escala local dos pontos notáveis da rede (MEYER, 2004:162).

Os impactos negativos que a construção da infraestrutura viária metropolitana gerou no centro da cidade de São Paulo é um exemplo das consequências de um modo de se intervir na cidade que desconsidera a complexidade urbana em nome da eficiência interna à lógica intrínseca ao sistema de transporte. A aceitação dos sistemas viários e das redes de infraestrutura como geradores de centralidade e de urbanidade, encarando a construção destes grandes equipamentos como oportunidades de reestruturação urbana, muito além da resolução de problemas de congestão do tráfego ou da simples dotação de serviços de mobilidade (no caso das redes de transporte público) é apontada como uma estratégia fundamental para garantir a coesão funcional e social da metrópole contemporânea (VALLEJO, 1998).

O caráter sistêmico e estruturante das redes de mobilidade e de transporte, de abastecimento de água, saneamento básico e macro-drenagem, entre outras, exige que sejam tratadas na escala correta e conjugadas com outras funções urbanas como habitação, comércio, educação, etc. Somente dessa maneira é que estes elementos físicos e espaciais poderão de fato contribuir para a organização do território metropolitano.

“É preciso entender, por exemplo, que a construção de uma via implica a abertura de um espaço, e que é portanto causa imediata de atração ou recusa de localização

de atividades. (...) entender, em suma, que através da organização formal que as infraestruturas provocam se está condicionando a articulação do espaço econômico e, inclusive, a própria integração social sobre o território. E como reverso desta concepção, se chega à postura de que se a construção ou reforma de infraestruturas é uma grande oportunidade de articulação do sistema urbano, o desafio será a capacidade de se encontrar antecipadamente quais lugares encontram um maior poder de articulação. E, inclusive, aproveitar a construção das infraestruturas para inventar esses lugares, para projetar sobre elas com a finalidade de atrair atividades e irradiar urbanidade.”¹¹ (VALLEJO, 1998:33)

A estes pontos precisos do território urbano Vallejo atribui a capacidade estratégica de articulação de seu entorno imediato e de amplificação, através das redes de infraestrutura, de seu potencial regenerador na escala da metrópole. A este tipo de operação, de identificação de locais em que potencialidades de transformação positivas estejam em andamento e do aproveitamento dessa dinâmica para a elaboração de um projeto urbano de abrangência ampla associa-se o conceito de urbanismo de oportunidade.

As teorias urbanísticas mais recentes apontam a existência, dentro do tecido metropolitano, de pontos específicos com potencial estratégico para a realização de intervenções reestruturadoras. Nestes pontos de convergência, por suas características físicas, espaciais e funcionais, articulam-se as escalas local e metropolitana, e é justamente nestes locais específicos que intervenções projetuais têm maior capacidade de expandir sua área de influência (MEYER, 2004:26).

Em contraposição às antigas ações de melhoramentos urbanos, que muitas vezes respondiam apenas a demandas pontuais e específicas sem compromisso articulador com outros setores urbanos, a reestruturação das metrópoles contemporâneas exige projetos urbanos que sejam capazes de desempenhar um papel estratégico, no sentido de promover transformações urbanas em diversas escalas, desde a local até a metropolitana, expandindo sua área de influência através das redes de mobilidade (MEYER, 2004:27).

O instrumental teórico para esta nova abordagem parte de uma nova postura diante do projeto urbano, identificada por autores com o conceito de intervenção na cidade existente. Esta forma de ação, baseada na sequencialidade das etapas de análise, projeto e implementação, é fortemente condicionada pelo espaço existente e suas condicionantes. Não se trata de uma postura contextualista, mas de apreensão através da leitura do espaço existente das chaves de referência para a ação. Analisando o espaço urbano como um campo de informação e realização da proposta urbanística, os profissionais contemporâneos lançam um novo olhar sobre a experiência territorial e histórica do desenvolvimento das metrópoles contemporâneas, não apenas como um pano de fundo para suas propostas, mas como elementos que devem ser levados em consideração desde os primeiros passos da investigação projetual (MEYER, 2004:74).

Segundo esta lógica, as áreas de intervenção estratégica seriam o objeto de projetos que incorporem a complexidade dos processos funcionais que estão em andamento na metrópole contemporânea. Esta defesa de um urbanismo com forte capacidade de intervenção física na cidade existente através da articulação das esferas do planejamento com a do projeto levanta uma série de novas questões para a prática da arquitetura dentro do contexto metropolitano.

“... o compromisso com a forma da cidade volta a ser colocado em destaque. Os projetos ‘especiais’ estão afrontando partes difíceis e sensíveis da cidade: os bastidores da cidade, zonas abandonadas, para utilizá-las como espaços urbanos de primeira categoria.

Aparecem assim estratégias de projeto muito sofisticadas. Também se elaboram processos de definição da forma urbana e de intervenção com muito comprometimento. Estas experiências estão trazendo, sem dúvida, uma renovação do instrumental de desenho urbano sem precedentes. O “projeto urbano” se recupera e a composição urbana torna-se novamente prioritária. Desde o pós-guerra não há um período de tamanha renovação instrumental, que reelabora a bagagem analítica e crítica dos anos setenta. De qualquer maneira, a integração de funções diversas, de infraestrutura e edificação são tentativas plausíveis destes projetos especiais que permitem desenhar novamente a forma urbana. Supera-se assim o fatal dualismo entre infraestrutura e arquitetura que havia instaurado uma má leitura do movimento moderno.”¹² (BUSQUETS, 1999)

Portanto, se não é mais possível falar em uma forma urbana total para a metrópole contemporânea, no sentido clássico encontrado desde o renascimento até as críticas do modelo de cidade defendido pelo Movimento Moderno, não se deve menosprezar a importância da dimensão física da organização espacial das dinâmicas internas à metrópole contemporânea. Estes lugares especiais, os polos metropolitanos, podem ser concebidos como verdadeiras peças urbanas que articulam, funcional e espacialmente, o território da metrópole. É um importante rebatimento desse postulado para as disciplinas da arquitetura e do urbanismo é que esses polos, ainda que dependam de fluxos e conexões imateriais para sua emergência, são construídos fisicamente por objetos urbanos (SOLÀ-MORALES, 2010).

Opondo-se a uma leitura da realidade construída da cidade como apenas uma consequência “superficial” de processos sócio-econômicos e infraestruturais, Solà-Morales reivindica para a arquitetura – a materialização física destes processos, os “objetos urbanos” – um papel ativo na organização das dinâmicas da metrópole contemporânea.

“... nos objetos urbanos, na superfícies da cidade vivenciada em sua materialidade tangível, em suas sensações físicas em tudo o que sugere, reside a origem e forma de qualquer tipo de urbanidade. É a matéria urbana que nos transmite, em seus pontos mais sensíveis e em suas zonas mais neutras, a energia qualitativa que acumula caráter coletivo em determinados espaços, carregando-os com significados complexos e referências culturais, e tornado-os material semântico, construções sociais da memória intersubjetiva.”¹³ (SOLÀ-MORALES, 2010:24)

CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 2

Em busca dos “objetos urbanos” que tenham a capacidade de amplificar sua influência regeneradora sobre a cidade, muitos autores apontam para as redes de mobilidade e seus pontos de acessibilidade como os instrumentos mais objetivos para se promover a integração entre os setores dispersos fisicamente e socialmente no território metropolitano.

O que será abordado, no próximo capítulo, é como projetistas através do mundo vêm contribuindo para que a oportunidade de se projetar uma estação ou seu entorno seja também aproveitada para a criação de lugares propícios ao desenvolvimento de novas centralidades na cidade. Através do desenvolvimento do capítulo 3 se buscará compreender como a aceitação de que estes grandes equipamentos podem ser projetados adotando não apenas critérios técnicos, mas também urbanísticos, contribuiu para o estabelecimento de novos paradigmas tipológicos. Será também tratada a maneira como os projetos das estações vêm sendo concebidos de forma associada a projetos urbanos elaborados para seu entorno, através da análise das características que promovam uma melhor integração entre o sistema de transporte e as atividades urbanas, consolidando o estabelecimento dos polos de mobilidade metropolitanos.

[1] Mapa do Plano Integrado de Transportes Urbanos (PITU, 2025).

[2] Elevado Costa e Silva, 2007.

[3] Chegada do primeiro trem pela manhã à estação Victoria, Londres, 1865.

[4] Chegada do primeiro trem pela manhã à estação da Liverpool Street, Londres, 1884.

[5] [6] Liverpool Street Station, 2010.

[7] As docas de Londres na primeira metade do século XIX.

[8] As docas de Londres na primeira metade do século XX.

[9] A *blitz* de 1940. Bombardeio alemão das docas de Londres.

[10] As docas de Londres após a renovação urbana do final do século XX, com a criação do centro empresarial de Canary Wharf.

[11] Puerto Madero no final do século XIX, Buenos Aires.

[12] Puerto Madero, década de 1980.

[13] Puerto Madero, 2010.

NOTAS

- [1] No original: “Within the complex terrains of superimposed connections and disconnections that emerge within the splintering metropolis, physical adjacency cannot be used as a proxy for identifying meaningful relationships and the impacts of a project or a policy. (...) This implies the need for careful assessment of the many spatial and temporal experiences of a city, and how these flow across and into each other in shaping a place and filling it with value.”
- [2] No original: “As a geographical entity, a railway station has two basic, though partly contradictory, identities. It is a node: a point of access to trains and, increasingly, to other transportation networks. At the same time, it is a place: a specific section of the city with a concentration of infrastructure but also with a diversified collection of buildings and open spaces. Both the practice and the theory of railway station redevelopment demonstrate inadequate understanding of the ambivalent nature of the location, as well as of the interactions between its two connotations. As a consequence, its specific opportunities and problems tend to be overlooked.”
- [3] No original: “The power of new information technologies support the complex restructuring of urban forms, lifestyles and landscapes. This is based on the parallel processes of fragmentation and recombination of urban uses and functions, within and between cities and systems of cities. Whilst some activities are scattering across geographical space to be integrated electronically (...) information technologies may also support the ‘renucleation’ of work, home and neighbourhood services for certain people and places – activities that were often separated into single-use zones during the development of the industrial, functional, city.”
- [4] Glocal: neologismo fundindo os termos global e local, usado para tratar dos polos ou áreas de abrangência econômica global mas ainda assim relacionados de alguma maneira com a escala local, como, por exemplo, as Docklands de Londres.
- [5] No original: “... geographical proximity within cities is no guarantee of meaningful relations or connections. Relational links within and between cities are far too multiple and complex, and far too mediated by local and glocal networked infrastructure, to obey any naive geographical laws implying that far-off people and places do not relate whilst close-up ones do.”
- [6] No original: “Virtually all cities across the world are starting to display spaces and zones that are powerfully connected to other ‘valued’ spaces across the urban landscape as well as across national, international and even global distances. At the same time, though, there is often a palpable and increasing sense of local disconnection in such places from physically close, but socially and economically distant, places and people.”
- [7] No original: “We are confronted with a new urban system. It will never become a city in the recognizable sense of the word: each part is both competitive with and has a relationship to each other part. Now these parts are being stitched together by infrastructures, so that every part is connected, but not into a whole... In this model, infrastructures which were originally reinforcing and totalizing are becoming more and more competitive and local. They no longer pretend to create functioning wholes, but now spin off functional entities. Instead of network or organism, the new infrastructure creates enclave, separation, and impasse.”
- [8] No original: “La periferia urbana espera todavía ser analizada y comprendida. La ciudad difusa es el nuevo tema de la reflexión urbanística: la expansión de las grandes ciudades ha invadido los territorios de los municipios vecinos; la edificación ilegal se confunde con la legal en desarrollos sin forma ni calidad; los centros pequeños y medianos de las costas y de las llanuras han saturado sus áreas edificables y se sueldan en un continuo sin jerarquías; esta nueva y compleja realidad elude completamente a los instrumentos del urbanismo tradicional”.

- [9] No original: “Clearly, the emergence of new territories, with change of understanding and intervention in urban projects, and multiplies their complexity, demands new planning styles and instruments and a new kind of architectural design”.
- [10] No original: “... will not be based on the twin fantasies of order and omnipotence; it will be the staging of uncertainty; it will no longer be concerned with the arrangement of more or less permanent objects, but the irrigation of territories with potential; it will no longer aim for stable configurations but for the creation of enabling fields that accommodate processes that refuse to be crystallised into definitive form; it will no longer be about meticulous definition, the imposition of limits, but about expanding notions, denying boundaries; not about separating and identifying entities, but about discovering unnamable hybrids”.
- [11] No original: “Es preciso entender, por ejemplo, que la construcción de una vía implica la apertura de un espacio, y es por tanto inmediata causa de atracción o rechazo de localización de actividades; (...) entender, en suma que a través de la organización formal que las infraestructuras provocan se está condicionando la articulación del espacio económico e incluso la propia integración social sobre un territorio. Y como reverso de esta concepción, se llega a la actitud de que si la construcción o reforma de infraestructuras es una gran oportunidad de articulación del sistema urbano, el desafío ha de ser la capacidad de encontrar anticipadamente qué lugares concentran un mayor potencial de articulación. E incluso, aprovechar la construcción de unas infraestructuras para inventar esos lugares, para proyectar sobre ellas con la finalidad de atraer actividades e irradiar urbanidad”.
- [12] No original: “... el compromiso con la forma de la ciudad vuelve a ser puesto de relieve. Los proyectos ‘especiales’ están afrontando partes difíciles y sensibles de la ciudad: espaldas urbanas, zonas abandonadas, para usar-las como espacios urbanos de primer rango. Aparecen así estrategias de diseño muy sofisticadas. También se elaboran procesos de definición de la forma urbana y de intervención muy comprometidos. Estas experiencias están aportando sin duda una renovación del instrumental de diseño urbano sin precedentes. El ‘proyecto urbano’ se recupera y la composición urbana deviene de nuevo prioritaria. Desde la postguerra no existe un período de tal renovación instrumental, que reelabora el bagaje analítico y crítico de los años setenta. En cualquier caso, la integración de funciones diversas, de infraestructura y edificación son intentos plausibles de estos proyectos especiales que permiten diseñar de nuevo la forma urbana. Se supera así el fatal dualismo entre infraestructura y arquitectura que había instaurado una mala lectura del movimiento moderno.”
- [13] No original: “... in the urban matter, in the surface of the city experienced in its tangible materiality, in its physical sensations and in all it suggests, lie the origin and form of any kind of urbanity. It is the urban matter that transmits to us, at its most sensitive points and in its most neutral zones, the qualitative energy that accumulates collective character on certain spaces, charging them with complex significance and cultural references and making them semantic material, social constructions of intersubjective memory”.

capítulo 3

**OS POLOS DE MOBILIDADE
METROPOLITANOS CONTEMPORÂNEOS**

No capítulo anterior foram abordadas as questões relativas às dinâmicas espaciais e funcionais características de uma nova forma de organização do tecido urbano convencionalmente designada como a metrópole contemporânea. Desafiando os paradigmas tradicionais da disciplina do urbanismo moderno, esta configuração urbana exige dos profissionais ligados ao projeto novas formas de abordagem e encaminhamento das ações que tenham como objetivo orientar sua estruturação física e seu funcionamento.

As redes de mobilidade e seus pontos notáveis – no caso das redes de transporte público, suas estações – são apontadas como eficientes ferramentas para se lidar com dois processos negativos típicos deste novo organismo metropolitano, a dispersão física e a desagregação funcional. A ideia segundo a qual ações concentradas nestes pontos específicos do território têm a capacidade de expandir seu raio de ação através dos sistemas de transporte, alcançando lugares e populações fisicamente distantes mas funcionalmente conectadas aos polos de mobilidade está na base do desenvolvimento deste capítulo.

A condição excepcional destes territórios urbanos, nos quais se concentram e se multiplicam relações espaciais, funcionais e sociais em diversas escalas, exige uma abordagem que seja capaz de lidar com a complexidade imposta pela sobreposição de usos e sistemas, muitas vezes conflitantes entre si. Os exemplos de projetos de estações recentemente construídas ou ainda em fase de projeto na Europa vão demonstrar a necessidade de se encarar o projeto das áreas ao redor das estações, os “distritos de mobilidade”, como verdadeiras peças urbanas, unidades de projeto dentro das quais se articulam as escalas urbanas e arquitetônicas (BERTOLINI, 1998).

Na primeira parte deste capítulo serão apresentadas as definições dos polos de mobilidade metropolitanos. Suas principais características físicas e funcionais serão analisadas através da abordagem da relação de integração dos seus elementos compositivos (a presença das estações, das funções associadas à mobilidade, etc.) com o espaço urbano. Apesar da dificuldade de se caracterizar uma unidade ou uma definição global para os polos, a primeira parte do capítulo tentará retratar a evolução de sua percepção e de sua concepção para mostrar como estas novas peças urbanas participam, para além da lógica interna dos sistemas de transporte, da difusão de um urbanismo das redes (MENERAULT, 2003: 8). Esta abordagem pretende colocar os polos em perspectiva com relação à evolução das relações entre centro e periferia metropolitanos, assim como com o enriquecimento das funções associadas de comércio e serviço nas áreas em seu entorno, consolidando novas centralidades ou reforçando as antigas.

A primeira parte do capítulo tratará, portanto, da escala urbanística dos polos de mobilidade metropolitanos, dando ênfase às relações espaciais que se organizam “do lado de fora” das estações e outros equipamentos dos sistemas de mobilidade. Na segunda parte serão tratadas as questões arquitetônicas relativas a estes equipamentos. Esta separação de escalas de projeto será adotada apenas por uma questão prática. No desenvolvimento da segunda

parte do capítulo ficará claro, através da análise da evolução tipológica que deu suporte à concepção projetual das atuais grandes estações intermodais europeias, que a incorporação da escala urbana no projeto arquitetônico é uma das principais características deste novo tipo de edificação.

O método de análise das características físicas e espaciais destes elementos de constituição e de organização de uma dinâmica metropolitana em rede pretende oferecer uma perspectiva para a abordagem das relações entre mobilidade e acessibilidade e o rebatimento destas funções nos projetos analisados na terceira parte do capítulo.

A partir das questões elencadas ao longo das duas primeiras partes do capítulo serão analisados os exemplos de estações construídas ou ainda em projeto na Europa. A escolha destes exemplos, apesar das diferenças com relação ao estudo de caso do Parque Dom Pedro II, pretende fornecer chaves para uma visão atualizada das questões presentes no caso do polo de mobilidade paulistano. As estações escolhidas foram as seguintes: o complexo de Saint Pancras e King's Cross em Londres, a estação central de Berlim, a Hauptbahnhof, o complexo do Euralille, em Lille, a estação de La Sagrera em Barcelona e a estação Porta Susa em Turim.

Finalmente, na quarta e última parte deste capítulo, será analisada a experiência paulistana no que diz respeito à interface entre os projetos relacionados aos sistemas de mobilidade e os projetos urbanos a eles associados. Como não há ainda na cidade de São Paulo nenhuma experiência que possa ser comparada às grandes obras analisadas na terceira parte do capítulo, tanto no que diz respeito à complexidade dos sistemas de transporte envolvidos na constituição das estações intermodais quanto à abrangência dos projetos urbanísticos a elas associados, a opção foi se retrair a trajetória da implantação das linhas do metrô, que através de sua concepção e implementação chegaram a esboçar algumas tentativas de conciliação entre a construção das estações propriamente ditas e a reorganização urbana de seu entorno.

A definição das características dos polos de mobilidade metropolitanos é marcada pela complexidade. No contexto atual do desenvolvimento das metrópoles contemporâneas, as redes de transporte público são um elemento essencial de sua organização espacial e social. Os polos de mobilidade, por sua condição de se apresentarem como pontos singulares do espaço geográfico, constituem-se como dispositivos que, por conta de sua inserção urbanística, do potencial de acessibilidade que encerram em si e por sua capacidade de funcionarem como verdadeiros condensadores sociais, marcam o espaço da cidade e participam do processo de reconhecimento e orientação de sua heterogeneidade constitutiva (MENERAULT, 2003:7).

Suas características podem portanto variar de acordo com o contexto urbano de cada cidade em que se inserem, assim como de acordo com os tipos de sistemas de transporte que articulam. A presença das diferentes escalas dos setores urbanos que um polo contribui a organizar, assim como dos diferentes tempos dos sistemas de transporte (trens de alta velocidade, trens suburbanos, ônibus, etc.) torna muito complexa a tarefa de se estabelecer padrões universalmente válidos para sua análise e projeto. Assim como foi visto no capítulo anterior, o método de trabalho para a definição das ações de reconhecimento e intervenção em um polo de mobilidade metropolitanos depende de uma leitura cuidadosa das condicionantes físicas e funcionais da

área em que se insere, assim como de sua posição dentro da rede que articula o território da metrópole como um todo.

A dificuldade de se apreender a complexidade de funções associadas a um polo de mobilidade levou os autores que se debruçaram sobre o assunto a elaborar estratégias de divisão de suas características funcionais e físicas para se poder analisar os exemplos construídos em diferentes metrópoles contemporâneas. Objeto ao mesmo tempo ligado à lógica do sistema de transportes e à organização urbanística da metrópole em si, os polos de mobilidade metropolitanos encarnam, desde a origem, uma dualidade que articula dimensões aparentemente contraditórias. Eles são, ao mesmo tempo, um “não-lugar”, um simples nó na rede de transportes nos quais os passageiros devem passar para trocar de modo de transporte, e um lugar urbano por excelência, pois sua presença sustenta uma série de funções urbanas e coloca em relação espacial e funcional (e também social) pontos distantes do território urbanizado (BERTOLINI, 1998).

Para facilitar a abordagem deste objeto complexo, será adotada a separação em três categorias de suas funções constitutivas, as primeiras ligadas à lógica dos sistemas de transporte, as segundas às funções urbanas e finalmente as funções associadas ao comércio e serviço. Esta divisão, proposta por Menerault (2003), não pretende dar uma definição estrita dos polos de mobilidade, mas salientar a diversidade e a interpenetração das características de cada uma das esferas com relação às demais. Mesmo os espaços típicos dos sistemas de transporte, como por exemplo corredores, halls de espera e distribuição de passageiros, etc., podem apresentar atributos de urbanidade que lhes conferem características dignas de um legítimo lugar. Como afirma Solà-Morales sobre seu projeto para a estação de Lovaina:

“Descer ao metrô não será como a descida de Dante ao inferno. A transição – física e mental – entre a superfície aberta ao ar livre e o subsolo há de evocar a condição metropolitana presente na praça pública, apropriando-se do valor cívico da estação e de suas atividades, como esperar o trem, caminhar até o estacionamento e emergir à rua no nível da superfície. Tais atividades teriam que se converter em uma forma de experiência cidadina e não somente em um intervalo técnico – necessariamente temporal e experiência truncada – entre as atividades previstas.” (SOLÀ-MORALES, 2010, p. 129)¹

A DIMENSÃO DOS TRANSPORTES

Do ponto de vista estritamente funcional dos sistemas de transporte que articula, os polos de mobilidade são indissociáveis da noção de ruptura das viagens e da realização das conexões necessárias, para o passageiro, entre um ou mais veículos – ou modos de transporte – para chegar ao seu destino. Se, por um lado, esta ruptura pode ser encarada como um aspecto negativo, por outro a capacidade de se articular os diversos modos de transporte em uma rede coesa, ampliando a oferta de mobilidade e acessibilidade à totalidade do território metropolitano pode ser encarada como um fator positivo preponderante na percepção dos polos como elementos importantes para sua estruturação.

Na década de 1970 estudos estatísticos buscaram medir, na França, a sensação de penalização das baldeações dentro do tempo de trajeto percebida pelos passageiros. A conclusão foi de que o principal inconveniente da baldeação, isto é, da ruptura da viagem, era a sua própria necessidade. Dentro de uma lógica de organização dos sistemas de transportes metropolitanos que ainda não levava em consideração o poder da organização em rede obtido através da articulação dos diferentes sistemas, a resposta à percepção negativa da neces-

sidade de baldeação foi a prioridade dada à extensão da cobertura espacial das linhas de transporte coletivo e a supressão das discontinuidades, ao invés da criação e da valorização dos polos intermodais (MENERAULT, 2003: 13).

Nesta conjuntura, as ações do poder público francês, até meados da década de 1980, foram mais focalizadas sobre a dimensão intermunicipal através da extensão dos perímetros e das linhas urbanas e suburbanas em direção a aglomerações periféricas, do que sobre as condições globais de articulação da totalidade da rede no interior do território urbano como um todo. Tomando-se a devida distância entre a situação das metrópoles francesas e a metrópole paulistana, esta observação adquire uma importância fundamental para o estudo de caso do Parque Dom Pedro II. Somente agora, na primeira década do século XXI, é que as linhas de transporte público de alta capacidade da região metropolitana de São Paulo começa a esboçar um funcionamento em rede, exemplificada pela abertura da linha 4-amarela do metrô que passou a articular diversas linhas do metrô e de trens metropolitanos da CPTM.

Na Europa, e em especial na França partir da década de 1980, a evolução urbana, a hierarquização dos meios de transporte, sobretudo com a introdução de novos modos como os modernos bondes, e a chegada dos trens de alta velocidade contribuíram para a emergência de lugares de conexão entre distintos modos que passaram a multiplicar a acessibilidade dos transportes urbanos e reduzir o tempo de percurso global dos passageiros. Modos de alta capacidade e frequência, circulando em sítio próprio, passaram a irrigar o território metropolitano a partir de um número de eixos reduzido, organizando uma rede coesa. Sobre estes eixos articulam-se, através de um série de polos de mobilidade, linhas que atendem setores mais distantes e que articulam bairros periféricos entre si, sem a necessidade de se passar pelo centro da aglomeração (MENERAULT, 2003: 13).

Esta mudança de sentido das baldeações entre diferentes sistemas de transporte, que de fato percebido como negativo passou a representar a possibilidade de se chegar a cada vez a mais lugares conectados pela rede, depende sobretudo da qualidade do tipo de ligação que é estabelecida entre os distintos meios de transporte, do nível de conforto e rapidez percebidos pelos usuários do sistema. Do ponto de vista da lógica interna dos sistemas de transporte, facilitar as conexões significa privilegiar um organismo fechado sobre si mesmo e um dispositivo autônomo com relação ao espaço urbano. É este raciocínio setorial que dá origem, por exemplo, às longas passarelas tão comuns nos terminais e estações da cidade de São Paulo.

A DIMENSÃO URBANÍSTICA

Esta materialização da continuidade da rede para além das mudanças de um veículo para outro nem sempre é executada de forma complementar às necessidades de integração entre os sistemas de transporte e o sistema de espaços públicos no qual os equipamentos se inserem. Esta aparente contradição, que coloca de um lado as exigências técnicas do sistema de transporte com outras exigências de cunho urbanístico está na origem de problemas projetuais que devem ser estudados caso a caso.

As soluções de equilíbrio entre ambas esferas de funcionamento de um polo de mobilidade devem ainda lidar com uma segunda relação de forças, que coloca em questão a presença física e a visibilidade da estação em contraposição à urbanidade do lugar onde se insere. Se por um lado para se me-

lhorar o acesso de passageiros é recomendado se afirmar a presença e a visibilidade do transporte, ocupando-se fortemente o espaço, por outro lado facilitar o acesso à cidade conduz à diluição da presença da infraestrutura para se melhor afirmar a urbanidade do lugar (MENERAULT, 2003: 15). Como será tratado adiante, estas contradições aparentes impõem desafios para o partido urbanístico e arquitetônico dos polos de mobilidade, que através de soluções criativas procuram conciliar a multiplicidade das variáveis de projeto.

A especificidade do conceito urbanístico e arquitetônico com relação ao tecido urbano no qual se insere e seu pertencimento a uma identidade comum, ou seja, de um nó de uma rede de abrangência metropolitana, são os elementos que constituem, simultaneamente, o polo. Mais do que simples pontos notáveis de uma rede, dispositivos que permitem passar de um sistema de transporte a outro, são elementos da paisagem urbana que contribuem para a expressão da heterogeneidade espacial do território e, de acordo com os lugares e com as formas de implantação, contribuem para valorizar ou desvalorizar seu entorno. Neste sentido, vale lembrar que os polos de mobilidade cumprem hoje os papéis tanto de reafirmação das centralidades tradicionais (como o caso do Parque Dom Pedro II e o Centro da cidade de São Paulo) como de promoção de novas centralidades em áreas periféricas ou afastadas dos centros tradicionais.

Os polos de mobilidade metropolitanos localizados nas áreas centrais consolidadas de grandes aglomerações se desenvolveram tendo em vista a rearticulação da relação entre a cidade tradicional e as áreas mais distantes da metrópole. A construção do complexo de transportes de Les Halles em Paris, por exemplo, combinou a renovação urbanística de um bairro popular com o agenciamento de uma rede de transporte de massa na escala da região metropolitana da Île-de-France. Atualmente passam pelo interior do complexo, cotidianamente, perto de um milhão de passageiros que podem se dirigir às três linhas de trens suburbanos (RER) ou às cinco linhas de metrô. Foi também construído um estacionamento subterrâneo para mais de dois mil veículos (MENERAULT, 2003).

A maneira como esta concentração de fluxos foi levada a cabo, associada a um reagrupamento de funções urbanas, notadamente associadas ao comércio, mas também a atividades culturais e de entretenimento, é vista atualmente com ressalvas por urbanistas franceses. A relação espacial entre as funções urbanas incorporadas no complexo da estação subterrânea e as atividades no nível da rua fez com que, apesar do complexo ter se estabelecido como uma nova centralidade comercial, cultural e turística, o bairro no entorno da estação tenha perdido aproximadamente metade de seus moradores. Os aspectos negativos da artificial hiper-densidade do complexo, e sobretudo a maneira como as funções foram todas agenciadas no subsolo, são elementos vistos como desencadeadores deste processo de esvaziamento. Atualmente, a remodelação do setor de Les Halles busca abrir os subterrâneos da estação para o térreo urbano, permitindo a penetração da luz e a percolação das atividades urbanas até o subsolo. Os princípios de projeto que buscam revelar, e não mais esconder, as atividades que ocorrem no subsolo visam abrir o polo de mobilidade para o exterior, de modo a garantir interações entre os transportes, os jardins e as atividades comerciais, garantindo a continuidade com os edifícios do entorno (MENERAULT, 2003: 16).

A percepção de que a simples proximidade física entre os grandes equipamentos de transporte e os espaços livres urbanos não garante uma interação

[1] Foto aérea do mercado de Les Halles Centrales, 1952.

[3] Diagrama das conexões subterrâneas entre as distintas linhas articuladas no complexo de Les Halles.

[2] Foto aérea do área de Les Halles, 2000.

[4] Esquema para o projeto de renovação do complexo de Les Halles, lançado pela Prefeitura de Paris na década de 1990. O objetivo do projeto era estabelecer uma nova relação entre o subsolo (apenas indicado através do buraco no nível do térreo do grande vazio) e a cidade existente.

[5] Cortes propostos pelos arquitetos participantes do concurso. Notar a preocupação de se estabelecer relações verticais entre os distintos níveis do subsolo e do térreo da cidade, presentes em todas as alternativas de projeto. O projeto vencedor do concurso, em 2004, dos arquitetos Patrick Berger et Jacques Anziutti é o último de cima para baixo.

[6] Perspectiva do projeto vencedor dos arquitetos Patrick Berger et Jacques.

efetiva entre ambos é um alerta para os projetistas envolvidos nos planos de reordenação e configuração dos polos de mobilidade metropolitanos. Simples soluções de projeto podem garantir o equacionamento da cisão entre o universo dos transportes e os espaços urbanos tradicionais, da mesma maneira como projetos setoriais ou descuidados podem inviabilizar o potencial destes equipamentos de funcionarem como verdadeiros catalizadores das atividades urbanas, buscando a coerência entre as escalas, da metropolitana à local, e entre os projetos arquitetônicos das estações e urbanísticos de seu entorno.

O exemplo de Les Halles é apontado como um caso mal sucedido de constituição de um polo de mobilidade baseado exclusivamente em elementos subterrâneos, que se conectam ao térreo da cidade através de pequenos acessos. A este modelo de urbanismo subterrâneo, caracterizado por um polo ultra-concentrado e oculto com relação ao térreo da cidade, Menerault (2003) contrapõe um segundo tipo, que tem seus elementos dispersos sobre a superfície da cidade, e cuja conexão entre si é garantida pela própria rede de espaços urbanos. A este tipo se associa o conceito de distrito de mobilidade, ou seja, uma determinada área do tecido urbano que concentra e articula diversos equipamentos de transportes, como por exemplo uma estação de trem de alta velocidade e um terminal de ônibus urbanos. A organização dos espaços de ligação entre estes equipamentos podem ser ocasiões de “embelezamento” que diferem das ações de melhoramentos urbanos setoriais por articularem elementos estratégicos de estruturação em escala metropolitana. O bom funcionamento de um distrito de mobilidade depende, neste caso, da qualidade de seus espaços públicos e de sua capacidade de garantir ligações rápidas e confortáveis para os passageiros que se deslocam de um modo de transporte a outro.

Além das duas tipologias apresentadas acima, uma subterrânea e a outra dispersa no nível do térreo da cidade, Menerault (2003) apresenta ainda uma terceira, aérea, na qual as funções associadas ao polo se desenvolvem acima do nível do térreo da cidade, superando barreiras físicas e criando novas formas de conexão entre setores urbanos divididos, por exemplo, por uma linha férrea ou um rio.

Como será apresentado adiante, ao se examinar as estações europeias, estas três tipologias urbanísticas de agenciamento dos polos de mobilidade não são excludentes entre si. O projeto de cada estação se apropria de elementos tipológicos mais convenientes, subterrâneos, aéreos ou no nível da cidade, para melhor se adequar à realidade urbana da cidade em que se inserem.

A DIMENSÃO COMERCIAL E DE SERVIÇOS

Uma terceira fonte de reflexão sobre os polos de mobilidades, complementar às duas apresentadas, a primeira da lógica interna do sistema de transporte e a segunda das relações urbanísticas entre o polo e a cidade, é uma terceira, seu reconhecimento como um lugar de comércio e serviços. A interface entre as atividades de passagem associadas à gestão dos fluxos de passageiros e as atividades de permanência associadas à urbanidade do lugar estão na origem da especificidade do tipo de relação que se estabelece entre o sistema de espaços públicos – incluídos os espaços internos das estações – e as áreas destinadas ao comércio e serviços (MENERAULT, 2003: 21).

“O comércio, lugar de trocas, vai onde vai a vida, segue os itinerários das pessoas, associa-se aos novos percursos dos transportes, se concentra nos lugares onde se canali-

zam os fluxos. É justamente aí que ocorrem as misturas, que se elabora uma cultura comum, é aí, portanto, que se constrói a urbanidade. À sociedade nômade, comércios de itinerários.” (Bellanger, citado em MENERAULT, 2003:21)²

Entre os três componentes de um polo de mobilidade – urbanismo, transporte e serviços – a última categoria é a mais difícil de se identificar e caracterizar. Por um lado, os serviços podem se apresentar sob as mais variadas formas e, por outro, alguns aspectos encontram-se ainda em estágio embrionário de desenvolvimento na maioria dos polos ao redor do mundo. Ao tratar dos polos franceses, Menerault chama a atenção para o fato de que esta área de desenvolvimento projetual, ligada ao comércio e aos serviços, se constitui como um fator de grande importância no futuro próximo num contexto de competição entre os transportes coletivos, notadamente urbanos, e outros modos de transporte. Na realidade, a presença dos serviços permite que se estabeleça uma ligação entre as funções estritamente ligadas ao transporte e a função urbana de um polo de mobilidade, tanto através do espaço (as áreas disponíveis entre os modos de transporte e a cidade) quanto através do tempo (disponível entre as mudanças de modo).

Valorizar o tempo gasto nos trajetos através da rede de mobilidade metropolitana não significa apenas tornar agradável a permanência e a espera nas estações, mas principalmente otimizar o tempo gasto com outras atividades urbanas. Ganhar tempo realizando na estação atividades prosaicas, como pagar uma conta no banco, pode não reduzir necessariamente o tempo total do percurso do passageiro, mas realizar atividades que exigiriam deslocamentos adicionais é uma forma de reduzir o total dos deslocamentos no interior da metrópole. À densificação espacial de atividades e usos urbanos no interior do polo de mobilidade corresponde a densificação dos deslocamentos e, por consequência, do tempo de cada passageiro. Em outras palavras, o tipo de deslocamento pendular comum entre moradia e trabalho pode se desdobrar em uma multitude de ações e atividades permitindo ao usuário do sistema gastar menos tempo e menos deslocamentos para realizar os afazeres de sua vida cotidiana.

Da mesma forma que a concentração de atividades ao longo da rede permite uma grande economia de tempo e energia, o aproveitamento do potencial imobiliário gerado pela valorização do solo urbano associada à constituição do polo de mobilidade já é aproveitada, em outros países, como fonte de recursos para sua própria construção. Esta abordagem que permite o financiamento dos transportes coletivos através da venda ou locação de espaço valorizado junto – ou até mesmo sobre – as estações é uma prática muito comum, por exemplo, no Japão, onde as companhias ferroviárias costumam controlar também o desenvolvimento imobiliário das áreas sobre as quais se concentram suas intervenções (MENERAULT, 2003:75).

Para se compreender as relações entre comércio e transporte o autor francês estabelece uma distinção entre três grupos, caracterizados pelos tipos de atividade. A primeira reúne a totalidade das atividades de comércio e serviços que dependem diretamente do transporte. A segunda diz respeito àquelas atividades que permitem uma otimização do tempo despendido no polo de mobilidade. Finalmente, uma terceira categoria engloba as atividades que não têm necessariamente nenhuma relação com as viagens propriamente ditas. Há uma correlação entre, de um lado, o consumo ou a procura por serviços e, de outro, o preço do trajeto, o tempo disponível e recorrência do trajeto. As atividades comerciais e de serviços normalmente associadas a um aeroporto, por exemplo, são muito diferentes daquelas associadas a um terminal de ônibus intra-urbanos.

A necessidade de se adaptar os tipos de atividade às características locais, propondo-se, além de um oferta padrão associada ao transporte uma oferta adaptada às especificidades do lugar é vital para se garantir o sucesso da relação entre o polo de mobilidade – enquanto centro de comércio e serviços – e os setores urbanos próximos a ele. O autor francês faz uma ressalva lembrando que a simples frequência de passageiros não é garantia do sucesso dos comércios e serviços nos polos, e ilustra o argumento com casos de pequenos polos implantados em cidades de médio porte no interior da França nos quais as oportunidades de projeto para o estabelecimento de novos polos comerciais não foram aproveitadas na ocasião da construção das estações, seja por desinteresse das concessionárias, seja por rejeição da população local à introdução de um novo tipo de comércio, não mais associado ao bairro tradicional mas a um novo elemento, a estação.

A presença de equipamentos comerciais e de serviço não é suficiente para se privilegiar uma apropriação dos tempos de espera dos passageiros. Para isso é preciso, segundo o autor, o conhecimento preciso da duração da permanência dos passageiros nas estações (ou dos percursos entre elas) e uma aptidão pessoal dos usuários a valorizar este tempo. Em outras palavras, é preciso se buscar soluções de projeto e instrumentos que promovam a percepção dos espaços comerciais e de convivência dos polos de mobilidade como lugares onde podem se prolongar as atividades ligadas ao trabalho, às relações sociais ou simplesmente ao lazer. O reconhecimento e a apropriação destes lugares por parte não só dos usuários dos sistemas de transporte, mas também dos moradores dos setores urbanos adjacentes ao polo de mobilidade é um desafio para projetistas e para os agentes responsáveis por sua gestão.

As questões levantadas nesta descrição dos polos de mobilidade metropolitanos levam à conclusão que sua concepção, seu funcionamento e usos levantam uma série de indagações múltiplas, cujas respostas demandam uma análise mais cuidadosa, a ser feita caso a caso, de cidade em cidade, e lavando-se em conta as características peculiares de cada metrópole e de cada rede onde se insere. Um estudo atento às relações entre os diversos elementos urbanos presentes próximos aos equipamentos de transporte é necessário para se definir, mesmo que de forma imprecisa e maleável, os limites, do ponto de vista espacial e funcional, de um polo de mobilidade, ou em outras palavras, onde começa e onde termina a área de influências das atividades ligadas à função de transporte.

Da mesma forma, em cada caso é preciso verificar até que ponto as características de um determinado polo são definidas pelos modos de transporte presentes. Um polo que se organiza, por exemplo, tendo como elemento central uma estação de trens de alta velocidade terá naturalmente características diferentes de um outro baseado prioritariamente em um sistema municipal, seja ele sobre trilhos ou sobre pneus. Estas diferenças têm relação não somente com características físicas dos meios de transporte envolvidos no estabelecimento do polo, especialmente das infraestruturas que dão suporte ao seu funcionamento, como as vias e as estações, mas também pelos diferentes tempos e lugares que são colocados em relação em seu interior. Um aeroporto articula pontos muito mais distantes fisicamente e de forma muito mais rápida do que uma estação de trens metropolitanos, por exemplo.

A reflexão de fundo sobre as temporalidades introduzidas pela emergência destas centralidades circulatórias, sobre as quais os polos de mobilidade metropolitanos exercem uma poderosa força geradora, é o ponto de partida

para a compreensão das consequências sociais de uma ordem urbana dominada pelo movimento.

A inserção dos polos no tecido urbano das metrópoles contemporâneas levanta uma série de questões que dizem respeito ao desenho, ao projeto de seus elementos construídos. Um dos principais inconvenientes da implantação de grandes infraestruturas em meio urbano consolidado é a criação de espaços residuais decorrentes da forma de implantação de vias, estações, etc. Os exemplos de grandes infraestruturas que causaram impacto negativo nas áreas urbanas que atravessaram foram examinados nos capítulos anteriores, e atestam a necessidade de se investigar de que maneira as áreas consideradas “de borda”, ou no limite dos polos de mobilidade podem ser agenciadas de tal forma que não se transformem em espaços de segunda categoria, não-lugares ou espaços simplesmente abandonados. As soluções de continuidade espacial, que promovem a acessibilidade a todos os setores urbanos próximos do polo de mobilidade são apontadas como indispensáveis neste sentido.

Os conceitos de proximidade e conectividade, que estão na base da organização e configuração de qualquer polo de mobilidade, se complementam de modo a articular a rede de sistemas de transportes com a rede de espaços urbanos. Encarado como um ponto de convergência e de passagem das diferentes redes de transporte urbanos e interurbanos, é justamente a relação entre estes distintos modos e os setores que articulam que darão a um determinado polo uma vocação local, regional, nacional ou até mesmo internacional.

As soluções de continuidade espacial que permitem a conexão fácil entre distintos modos de transporte, ou entre os equipamentos de transporte e os espaços urbanos, respondem à vocação primeira, do ponto de vista do transporte, de um polo de mobilidade. Permitir a passagem de um modo a outro minimizando a distância a ser percorrida a pé pelos passageiros é o ideal a ser perseguido pelo projeto de agenciamento dos equipamentos de transporte.

A troca de veículo feita sem se sair da plataforma de desembarque é a solução ideal, mas nem sempre possível, de baldeação entre um meio e outro. Algumas estações do metrô de São Paulo, como é o caso da estação Paraíso, permitem este tipo de conexão. Há, no entanto, uma infinidade de formas de se realizar a passagem de um veículo a outro, desde transferências realizadas no próprio térreo da cidade, como é o caso da conexão entre uma linha de ônibus e outra com parada poucos metros distantes, até a superposição vertical dos modos, solução adotada para se reduzir as distâncias entre modos de transporte coletivo em sítio próprio, como os trens do metrô ou suburbanos.

No que diz respeito à geração de centralidades, sobretudo no que diz respeito às centralidades internas à rede de transportes de uma determinada metrópole, Menerault faz uma observação muito importante. Segundo o autor, um polo de mobilidade definido por uma forte centralidade na rede não precisa necessariamente coincidir com um ponto de forte centralidade urbana.

A fronteira entre as noções de centralidade e acessibilidade pode explicar este aparente paradoxo. A acessibilidade a um polo de mobilidade, ou a partir de um polo, pode ser definida como a maior ou menor facilidade de se atingir este lugar a partir de todos os outros – ou, vice versa, de atingi-los a partir do polo. A localização geográfica destes lugares, assim como a qualidade e o número de infraestruturas e de modos de transporte permitindo sua conexão são fundamentais para a percepção do polo como um lugar de acessibilidade privilegiada dentro da metrópole.

Do ponto de vista da lógica de funcionamento interno da rede, um determinado polo pode ser considerado como uma centralidade se as durações dos trajetos para se atingir os outros pontos da rede foram pequenas. Esta posição nem sempre coincide com os centros tradicionais das metrópoles, o que pode gerar um novo tipo de centralidade, não mais associado às instituições normalmente encontradas nos centros urbanos tradicionais (MENERAULT, 2003:53). Um polo de mobilidade metropolitana não constitui em si um sinônimo de centralidade urbana. Para chegar a se constituir de fato como um centro da vida metropolitana, é preciso agregar ao conjunto de equipamentos associados aos modos de transporte uma grande diversidade de funções urbanas, que possam garantir sua identidade e, sobretudo, a promoção de interação social (MENERAULT, 2003).

As relações entre a centralidade gerada pelo polo de mobilidade e as centralidades tradicionais da cidade em que se insere são elementos fundamentais para a compreensão de sua vocação urbanística da área de alcance de sua influência espacial e funcional. Naturalmente, polos de mobilidade localizados e agenciados de forma complementar a centros tradicionais têm muito mais poder de transformação urbana do que polos localizados nas áreas periféricas, que, apesar de gerarem sua própria centralidade, não têm capacidade, nem vocação, de competição com o centro tradicional da cidade.

A complexidade de usos e funções urbanas presentes em um polo de mobilidade metropolitana se refletem igualmente na dificuldade do agenciamento entre os diversos atores envolvidos em sua concepção, execução e gestão. A separação institucional das redes de transporte, sem que haja uma autoridade que possa legalmente cumprir o papel de coordenação, é um entrave muito sério a sua otimização.

A gestão setorial das redes de transporte apresenta sérios riscos, desde o funcionamento truncado da rede até o aparecimento de espaços intersticiais entre as estações cujo abandono e incoerência espacial só contribuem para a degradação espacial dos setores urbanos em que se inserem.

Da mesma forma, é grande a dificuldade para os agentes ligados aos sistemas de transporte de trabalharem em conjunto com as autoridades responsáveis pelas questões urbanas envolvidas na constituição de um polo de mobilidade. A abordagem interdisciplinar necessária para o bom funcionamento da rede de transporte também é fundamental para o bom desempenho urbanístico de seus elementos constituintes. A falta de reflexão global, combinando os projetos de urbanização com os de transporte está na origem da disfunção de muitos polos de mobilidade analisados por Menerault (2003).

Identificar um responsável pelo polo, seja ele uma autoridade municipal ou metropolitana, é um passo necessário para o estabelecimento de uma relação segundo a qual todos os atores envolvidos em sua elaboração tenham o suporte de um interlocutor único, deixando mais claras as relações entre si e permitindo a tomada de decisões baseadas no diálogo entre as partes. Se o objetivo de um polo de mobilidade ultrapassa a questão do transporte, buscando-se o estabelecimento de um lugar da vida urbana, sua apropriação por uma população que não foi consultada e que não tenha participado dos processos de decisão se torna problemática.

Ao mesmo tempo organizadores espaciais e condensadores do tempo, espaço vivenciado no cotidiano da metrópole, os polos de mobilidade metropolitanos permitem a mobilidade e a articulação de diferentes velocidades e de diferentes setores urbanos. A rede que os relaciona, verdadeiras matrizes

espaço-temporais, modificam as relações entre os territórios sem, no entanto, substituí-los. Cada vez mais os polos de mobilidade são apontados como instrumentos estratégicos de poder, sobretudo no que diz respeito ao agenciamento e à recomposição dos espaços e dos territórios metropolitanos, participando ativamente, e de forma simultânea, ao processo de sua unificação e diferenciação.

A maneira como se pode agenciar os setores urbanos integrando-se simultaneamente o tempo mais longo da estratificação urbana, característico dos tecidos urbanos consolidados e de seu patrimônio construído, com o tempo acelerado de uma sociedade baseada na eficiência e rapidez da vida cotidiana é um desafio de projeto que foi encarado de maneira diversa em diferentes cidades ao redor do mundo. Na segunda parte deste capítulo estes aspectos serão tratados ao se passar em revista a evolução histórica da tipologia arquitetônica dos grandes edifícios que organizam os polos, as estações intermodais, híbridos de arquitetura e urbanismo, de movimento e permanência.

Na primeira parte deste capítulo foi dada ênfase às questões urbanísticas relacionadas aos polos de mobilidade metropolitanos. Sua inserção na trama urbana e suas relações funcionais e espaciais foram elencadas através da análise de seus três elementos constituintes, transporte, urbanismo e serviços. A maneira como esta complexidade de usos, espaços e temporalidades são agenciadas pela forma arquitetônica das grandes estações intermodais é o tema desta segunda parte. Segundo Castells (1999):

“... os novos monumentos arquitetônicos de nossa época serão provavelmente intercambiadores de comunicação (aeroportos, estações ferroviárias, zonas de transferência intermodais, infraestruturas de telecomunicação, portos e centros comerciais informatizados).” E que, neste sentido, “(...) a arquitetura e o design, na medida em que suas formas respondem ou interpretam a materialidade abstrata do espaço dos fluxos dominantes, são suscetíveis de tornarem-se os modos fundamentais da inovação cultural.”

Segundo Tirý (2003) os terminais aeroportuários ou os nós de transporte constituem novas mega-formas tipicamente produzidas por mega-cidades que sofrem com processos de crise de visibilidade ou de identidade. As diferentes figuras da mobilidade, termo cunhado pelo autor Bernardo Secchi (citado em TIRY, 2003:9) desenhadas por arquitetos e urbanistas tornaram-se os principais referenciais espaciais e funcionais de uma cidade que perdeu sua medida, ou sua capacidade de compreensão enquanto organismo único.

Ao analisar a produção projetual e teórica de arquitetos que, ao longo dos últimos quarenta anos, se preocuparam com as questões relativas a estes novos objetos contemporâneos de status ambíguo, entre edifício e fragmento urbano, a autora busca identificar as características morfológicas, tanto na escala arquitetônica quanto urbanística, dos grandes equipamentos de transporte contemporâneos. Partindo da hipótese de que a evolução das condições urbanas e das práticas de mobilidade produziram, por um lado, uma importante mutação tipológica destes objetos arquitetônicos, e por outro, conduziram a uma reavaliação de seu papel estruturador no interior dos sistemas urbanos onde se inserem, a autora confronta dois momentos históricos chave nos quais a mobilidade e as redes emergiram como temas dominantes e determinantes do projeto urbano (TIRY, 2003).

Nestes dois momentos históricos, o primeiro na virada das décadas de 1950 e 60, e o segundo na virada das décadas de 1990 e 2000, o grande equi-

[1] Projetos para Montevideu (acima) e São Paulo (abaixo). Grandes edifícios sustentariam em suas coberturas vias expressas estruturando o território metropolitano. Le Corbusier, final da década de 1920.

[2] Projeto de Le Corbusier para o Rio de Janeiro, nos mesmos moldes dos projetos acima. Le Corbusier, final da década de 1920.

[3] Plano Obus para Alger, Le Corbusier, década de 1920, anterior aos projetos das megaestruturas sul-americanas.

[4] Diagrama de Bakema explicitando seu conceito de interpenetração de espaços e usos.

[5] Desenho de Bakema para a Lijnbaan.

[6] A Lijnbaan recém construída.

[7] Projeto para uma cidade na baía de Antuérpia (*Pampusstaad*). Bakema e Van der Broek.

[8] Projeto de Kenzo Tange para a extensão de Tóquio sobre sua baía, 1960.

[9] [10] Megaestrutura sobre Paris. Yona Friedman.

[11] Fun Palace, Cedric Price, década de 1960.

[12] [13] Projeto para o centro de Berlim - Berlin Hauptstadt - Allison e Peter Smithson, 1959.

[14] Plug in city, Peter Cook, Archigram, 1965.

[15] Walking Cities, Ron Herron, Archigram, 1963.

pamento de transporte foi tratado pelos arquitetos além de seus limites físicos e funcionais tradicionais, participando do planejamento de um território cuja escala ultrapassa em larga medida sua própria escala arquitetônica. Do primeiro período analisado a autora selecionou projetos de arquitetos que podem ser definidos pelo uso das megaestruturas, como por exemplo os trabalhos do casal Alison e Peter Smithson ou do japonês Kenzo Tange. O interesse de arquitetos e urbanistas em resgatar algumas das soluções propostas por esta primeira geração, a partir da retomada das preocupações associadas aos problemas do transporte de massa surgidas na última década do século XX é o mote para a análise do segundo período. Esta abordagem coloca em relação diferentes soluções espaciais na escala urbana, concebidas com uma distância de trinta anos entre si, que relacionam arquitetura e mobilidade, cuja problemática gerou, e ainda gera, transformações morfológicas importantes.

No final dos anos 1950, dispositivos tridimensionais gigantes, convencionalmente designados como *ws*, emergiram internacionalmente, mesmo que sua concepção se distanciasse de possíveis tentativas de execução no mundo real. Os arquitetos que as conceberam propunham uma fusão entre as escalas da cidade e da arquitetura baseada na crescente mobilidade urbana e nas redes de comunicação, ambas consideradas como sistemas organizacionais dominantes. Estes projetos utópicos se apoiavam sobre um conjunto de conceitos como a flexibilidade, a mescla de usos, o zoneamento vertical ou o controle climático total, oferecendo a perspectiva de um urbanismo indeterminado capaz de acolher as condições mutáveis da metrópole contemporânea.

De acordo com Tiry (2003), o salto de escala das propostas urbano-arquitetônicas dos arquitetos das megaestruturas tem uma relação intrínseca com o fenômeno da expansão periférica (*urban sprawl*) que se acelerou com uma escala e forma inéditas a partir de meados da década de 1950 nas cidades europeias e norte-americanas. A relação entre forma arquitetônica e mobilidade urbana, presente na maior parte dos projetos da época, seria uma resposta metafórica à ausência de escala destas novas periferias, assim como ao caráter proliferante de sua produção formal. A multi-funcionalidade e a hiper-densidade urbana dos dispositivos projetados, por outro lado, revelariam o desejo permanente de se controlar este processo de expansão territorial das cidades.

Nesse sentido a produção dos arquitetos das megaestruturas, alguns deles membro do grupo que ficou conhecido como Team X no último Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) pode ser encarada como uma tentativa tardia de aplicação do conceito modernista de controle sobre a forma total do ambiente construído. A concepção e o poder de transformação real da arquitetura total, como defendida por Walter Gropius, havia chegado a um ponto crítico após a guerra, e as propostas destes arquitetos seriam uma tentativa de legitimação da própria profissão diante de uma realidade urbana avessa às teorias clássicas do planejamento urbano moderno:

“Sem dúvida é evidente que nos anos 60 os arquitetos modernos haviam levado sua discussão até um dilema que precisava de uma saída lógica e do qual as megaestruturas não eram mais do que uma solução duvidosa: ainda que a profissão arquitetônica não tenha renunciado à sua rotunda e ‘moderna’ pretensão de responsabilidade para o ‘desenho do ambiente humano em sua totalidade’, na verdade se viu obrigada a reconhecer que aquela ‘arquitetura total’ homogeneamente desenhada, pela qual advogavam pessoas como Walter Gropius, seria algo tão inerte, culturalmente insignificante, como qualquer outra máquina perfeita.” (BANHAM, 2001: 9)⁵

Diante de um cenário de crescimento urbano com o qual os arquitetos não conseguiam lidar utilizando as ferramentas – e buscando o ideal da forma total – do ideário moderno clássico, as tentativas de reorganizar a cidade mesclavam-se com a ideia de fazê-la desaparecer, em sua forma tradicional, para ser substituída por estes novos organismos, as megaestruturas. Observando-se hoje a produção destes arquitetos suas propostas aparecem ao mesmo tempo como extremamente audaciosas e destrutivas. Ainda que poucas delas se apoiem diretamente sobre a questão do crescimento urbano descontrolado, às vezes mais preocupadas em sacudir as teorias urbanas do movimento moderno, seus arquitetos foram capazes de vislumbrar um novo modelo urbano à altura do fenômeno (TIRY, 2003)

Praticamente todas as propostas incorporaram a ideia de que a cidade do futuro seria construída a partir do desenvolvimento de suas redes, notadamente as de comunicação e transporte. A mobilidade urbana, e em particular a invasão do espaço urbano pelo automóvel, e o desenvolvimento de suas grandes infraestruturas estão presentes em seus projetos, que de uma maneira ou de outra reconhecem que a mobilidade tem uma papel determinante na estruturação da metrópole contemporânea (TIRY, 2003:10).

Tratando destes projetos como ao mesmo tempo simplistas e inovadores, Tiry (2003) chama a atenção para a inviabilidade da maioria das soluções propostas, criticando a maneira como a leitura simplificadora da nova realidade urbana se transformou nos projetos de mega-edifícios que incorporavam em seu funcionamento interno uma série de funções urbanas. Prisioneiros da ambição do renascimento disciplinar da profissão, de acordo com o exposto por Banham, esta geração de arquitetos teria se esforçado a reinventar a cidade a “golpes de edifícios”, emprestando-lhe a escala e sua linguagem emergentes. De acordo com esta lógica, o edifício foi elevado às dimensões da infraestrutura, absorvendo todas as funções urbanas e desenvolvendo a capacidade de renovação de seus componentes internos. A megaestrutura, ou “cidade-edifício” foi o produto de sua busca de uma forma arquitetônica apropriada às condições de mobilidade da metrópole contemporânea, que operativamente nasceu do desejo de fusão entre cidade e arquitetura, manifesto sobretudo pela instauração de relações inéditas entre edifício e infraestrutura (TIRY, 2003:11).

Um importante antecedente para a elaboração das propostas das megaestruturas foi o relatório Buchanan (1966) sobre o trânsito de veículos (*Traffic in Towns*) nas cidades britânicas publicado em 1963. Com o objetivo de promover a coexistência pacífica dos pedestres com os automóveis, o relatório preconizava um novo tipo de planejamento cujo dispositivo urbanístico, materializado pelo solo artificial elevado dedicado aos pedestres (uma grande laje), promoveria a estratificação hierarquizada dos diferentes tipos de tráfego, ou modos de transporte, e velocidades. Denominada por seus autores como “arquitetura da circulação” (*traffic-architecture*), esta abordagem apresenta a inovação, pelo menos para sua época, de recusar a tradicional dissociação entre tráfego e massa construída. Em outras palavras, não se tratava de se propor a construção de vias e de edifícios de forma independente, mas de projetá-los juntos, no interior de um mesmo processo operativo (MENERAULT, 2003:17).

Esta preocupação de integração entre os diferentes meios de locomoção e a criação de novas formas urbanas, e de edifícios, conciliando as exigências de circulação dos automóveis com o uso tradicional da rua como espaço não só de circulação, como também de vivência, já havia sido esboçada qua-

se uma década antes da publicação do relatório Buchanan (1966), no projeto de reconstrução da área da Lijnbaan concebido pelos arquitetos holandeses Bakema e Van der Broek, entre os anos de 1948 e 1953. Em uma área da cidade de Rotterdam pesadamente bombardeada pelos alemães durante a guerra, os arquitetos propuseram a construção de blocos comerciais e residenciais ligados por um sistema de vias que disciplinava os fluxos de pedestres e veículos (JOEDICKE, 1963).

O conjunto foi a primeira realização prática do conceito que Bakema intitulou de “arquiteturbanismo”, uma escala de intervenção que englobava ferramentas das duas disciplinas do urbanismo e da arquitetura para produzir um objeto único. No caso da Lijnbaan, este objeto foi um trecho de cidade, projetado e executado de acordo com um plano único. Mais adiante na carreira dos arquitetos os objetos foram se tornando cada vez mais complexos e distantes da forma urbana tradicional, como no caso do projeto da Pampusstad de 1964, uma nova área de expansão urbana proposta sobre a baía de Amsterdam.

Esta inovação tipológica introduziu uma forma de zoneamento vertical das funções urbanas e das velocidades de circulação, permitindo a multifuncionalidade em um elemento compacto, pelo menos se comparado com o tipo de cidade pouco densa e extensa que surgia nas novas periferias da época. Tiry (2003) associa este conceito, presente na obra de muitos outros arquitetos que produziram projetos de megaestruturas (como os Smithson na Inglaterra, Yona Friedman na França e Tange e seus seguidores no Japão) com a crise gerada pelo impasse do modelo dos planos urbanísticos da época, baseados no conceito do zoneamento de acordo com os preceitos da Carta de Atenas. A superposição de funções urbanas no interior das megaestruturas surge teria sido uma solução geradora de complexidade urbana em oposição à mono-funcionalidade defendida pelo urbanismo moderno ortodoxo.

Além do conceito de zoneamento vertical, outra importante contribuição dos arquitetos do período foi a introdução da ideia de inter-conectividade generalizada, ou seja, a capacidade de se passar de um sistema de transporte a outro sem que haja uma ruptura espacial ou temporal. Em 1961 Kenzo Tange publicou seu projeto para a extensão da cidade de Tóquio sobre a baía. Um dos princípios preconizados pelo arquiteto, intitulado de “unificação orgânica da cidade, do sistema de transporte e da arquitetura”, indica sua abordagem do transporte urbano em vista do crescimento do uso do automóvel. Sua análise se apóia sobre a constatação de uma inadequação das estruturas urbanas herdadas com relação ao modo de deslocamento viário. A canalização dos fluxos de veículos haveria conduzido, segundo o arquiteto, a uma disjunção espacial tanto entre pedestres e veículos quanto entre ruas e edifícios (TIRY, 2003:25).

Este impasse a que se havia chegado necessitava, segundo Tange, uma nova organização na qual sistema urbano, sistema de circulação e sistema arquitetônico fossem organicamente unificados. De acordo com este pressuposto, o arquiteto propôs um tipo de continuidade entre o espaço urbano e o espaço do edifício através da infraestrutura de mobilidade, orquestrando uma hierarquia de velocidades, desde a mais rápida (automóveis, trens) até a imobilidade no interior das moradias. Concebida como uma extensão do sistema de transporte, a megaestrutura de Tange realizaria a fusão entre equipamento de transporte e edifício de uso múltiplo. Sua morfologia se caracteriza pelo encadeamento contínuo das circulações, uma forma de inter-modalidade generalizada.

Outra importante característica das megaestruturas, presente por exemplo no projeto do *fun palace* do arquiteto britânico Cedric Price, concebido entre os anos de 1961 e 1965, é sua capacidade de flexibilidade e renovação das atividades em seu interior. Seu programa de apresentava como um diagrama de combinações possíveis entre frequências e modos de ocupação do espaço, determinadas pelas diferentes montagens dos componentes do edifício ao longo do tempo (TIRY, 2003:20).

As motivações deste princípio de evolução do edifício com relação a um ambiente em constante mutação dão conta de um cuidado de se estabelecer uma articulação entre a megaestrutura e a cidade em seu entorno. A questão da acessibilidade da megaestrutura proposta por Price, ou seja, a capacidade de integração física, funcional e social entre seu edifício e a cidade, é tão importante quanto sua escala ou a multi-funcionalidade presentes em seu interior. Segundo o arquiteto:

“O complexo só pode funcionar se não for somente acessível àqueles que moram ou trabalham nas imediações mas também, através de suas variadas conexões de comunicação, acessível como um equipamento regional e nacional.” (citado em BANHAM, 2001:86)

Esta observação é muito importante porque dá conta da escala à qual a megaestrutura de Price se reporta à escala do território. Sua implantação às margens de um eixo ferroviário ou fluvial é primordial nesse sentido. Conectado em um vetor cujo tráfego é, no mínimo, regional, o edifício adquire de fato o status de nó do território metropolitano. Esta capacidade de irradiação territorial, no cruzamento de diversas estruturas de transporte, antecipou a emergência dos edifícios-polos de mobilidade metropolitanos, tratados adiante.

Estas três características estruturais das megaestruturas, a multi-funcionalidade agenciada de acordo com um zoneamento vertical, a inter-modalidade generalizada integrada às redes de mobilidade em escala metropolitana e a capacidade de acomodar mudanças de uso e de atividades em seu interior foram combinadas de diferentes maneiras por diversos arquitetos e deram origem a três tipologias urbano-arquitetônicas básicas, designadas por Tiry (2003) de acordo com suas características formais, sobretudo na forma de relação com a cidade existente. As megaestruturas que se sobrepõem ou substituem parte do tecido urbano pré-existente são designadas como *toalhas* (*nappe* no original) e se caracterizam pela dimensão horizontal predominante, uma forma proliferante. Os objetos concentrados foram agrupados em uma segunda categoria designada pelo termo *bloco*, de forma compacta. Finalmente, uma terceira categoria linear recebeu a designação de *tubo* (TIRY, 2003:26).

► Toalhas

As megaestruturas caracterizadas como *toalhas* foram concebidas como uma infraestrutura habitada. Forma arquitetônica, forma urbana e forma da infraestrutura são consideradas como equivalentes. A *toalha* substitui totalmente o tecido urbano tradicional, definindo uma arquitetura da circulação. Como exemplo desta morfologia Tiry (2003) cita o projeto de Alison e Peter Smithson elaborado na ocasião do concurso para a reconstrução do centro de Berlim (Berlin Hauptstadt) do ano de 1958.

Assim como em outros projetos do casal, nos quais a mobilidade é assumida como condição determinante da cidade contemporânea, a proposta pretendia dar uma forma arquitetônica ao sistema de circulação considerado não

mais como elemento funcional urbano, mas como o principal elemento visual e simbólico com capacidade unificadora da experiência metropolitana. O dispositivo espacial reticular, chamado pelos autores de *connective urban form* seria desenvolvido à escala do território, superposto ao tecido viário tradicional, assumindo a forma de uma rede de edifícios-ponte, cuja continuidade linear dos tetos-terraços constituiria o solo artificial reservado aos pedestres, as ruas aéreas (*streets in the air*). Esta malha construída conteria em sua espessura uma série de programas associados ao comércio e aos serviços. As torres empresariais que emergiriam pontualmente garantiriam as ligações verticais com o nível das vias destinadas aos automóveis. A rede proposta formaria ao mesmo tempo uma estrutura arquitetônica e urbana que se estenderia a partir da estação metro-ferroviária da Friedrichstrasse. Ainda que não houvesse uma ligação física direta com a estação, o dispositivo proposto pelos Smithson definiria uma extensão do equipamento de transporte cujos fluxos se distribuíram, através de suas ruas elevadas, por todo o centro da cidade (TIRY, 2003:27).

► Blocos

A segunda tipologia definida pela autora francesa, os *blocos* se caracterizam como grandes conectores tridimensionais, nos quais forma arquitetônica, forma urbana e os nós das redes de transporte são tratados de maneira equivalente, definindo uma arquitetura da conexão. Ao contrário do tipo analisado acima, mais adaptado à circulação e à distribuição dos fluxos, atributos da mobilidade, o bloco se apresenta como uma arquitetura da conexão, tanto entre sistemas quanto entre a cidade tradicional e a nova megaestrutura, respondendo melhor aos atributos da acessibilidade. Trata-se de dar forma arquitetônica ao ponto de contato entre a mobilidade dos pedestres e os diversos modos de mobilidade mecanizada, seja ela viária ou ferroviária, individual ou coletiva.

Como exemplos deste segundo tipo Tiry (2003) apresenta os projetos do arquiteto francês Paul Maymont para as cidades verticais na Ile-de-France, de 1965, e dos arquitetos japoneses Fumihiko Maki e Masato Otaka para o distrito da estação de Shinjuku em Tóquio, de 1960. No primeiro caso, apoiando-se sobre considerações acerca do crescimento periférico e do aumento dos tempos de viagem através das redes de transporte público, sobretudo os trens suburbanos do RER, na região metropolitana de Paris, o arquiteto propôs uma série de cidades-edifícios cônicos superpostas às infraestruturas de transporte, associando os pontos notáveis da rede – as estações – à altíssima densidade dos dispositivos propostos, em oposição ao modelo rodoviário de espraiamento urbano baseado na extensão da rede viária e no uso do automóvel particular.

No caso do segundo projeto, elaborado para um concurso para a renovação urbana do setor situado a oeste da mais importante estação de Tóquio, os arquitetos deliberadamente incorporaram o equipamento ferroviário, fazendo dele o elemento central do novo distrito. Através de uma enorme laje que recobriria a estação subterrânea, um programa de uso misto, contando com um complexo cultural, dois centros comerciais, torres de escritórios e um parque, foi adotado para adensar o nó de transporte público, afastando a circulação viária para a periferia do conjunto.

Estas duas propostas formalizavam a junção entre elementos fixos e móveis através da adensamento dos nós de transporte, do uso da grande dimensão arquitetônica e da integração de usos mistos e diversas funções urbanas.

Em um certo sentido pode-se ver em suas propostas o esboço dos conceitos empregados no agenciamento dos polo de mobilidade metropolitanos, como encarados atualmente por arquitetos e urbanistas, além do embrião da característica peculiar dos grandes complexos de edifícios que Koolhaas viria a chamar de *bigness*. No entanto, apesar do fato destas megaestruturas expressarem a grande escala do contexto urbano em que se inserem, tanto das redes de mobilidade quanto do território metropolitano que atendem, elas se organizariam de forma autônoma, sem participar da estruturação dos territórios adjacentes. Mesmo funcionando como grandes receptáculos de atividades urbanas múltiplas e de fluxos, os dispositivos propostos funcionariam segundo uma lógica de adição, ou justaposição do edifício à infraestrutura de transporte, sem estabelecer soluções de continuidade com a cidade existente sobre a qual seriam construídos (TIRY, 2003:33).

► Tubos

Finalmente, a terceira tipologia analisada pela autora, o tubo, apresenta uma síntese das duas tipologias anteriores, com distintas características com relação à resolução espacial das relações entre edifício e infraestrutura, segundo a qual a forma do grande equipamento de transporte e a forma urbana tornam-se assimiláveis. Estes projetos, posteriores em alguns anos aos apresentados anteriormente, têm em comum uma preocupação com a conexão entre as atividades urbanas e os fluxos, como exemplificados pelo trabalho do grupo britânico Archigram. O projeto da Plug-in City, elaborado pelo arquiteto Peter Cook entre 1962 e 1964 se caracteriza por uma dupla escala: os componentes da cidade (habitação, atividades, transporte, espaços livres, etc.) são encaixados em uma única malha estrutural gigante, promovendo a conexão na escala arquitetônica e urbana. Cada Plug-in city seria conectada às redes de mobilidade entre cidades existentes, promovendo uma conexão na escala do território. Esta dupla escala resultava em uma forma ambivalente, ao mesmo tempo megaestrutura (como os *blocos*) e rede (como as *toalhas*).

Através de suas características espaciais – a dupla escala, multimodalidade, espaços de transferência entre meios de transporte abertos e coletivos – as Plug-in City davam forma ao espaço de transferência modal e esboçavam a ideia do edifício-intercambiador entre escalas e modos de transporte, de um lado, e entre as funções associadas à mobilidade e as funções urbanas do outro. Se este projeto for encarado como um edifício, o conjunto de atividades compreendidas entre as duas camadas de tráfego (lento e local na parte inferior da estrutura e rápido e regional na superior) sua combinação e sua proximidade definiriam um verdadeiro espaço intermodal (TIRY, 2003:33).

O resultado mais radical das propostas deste terceiro tipo foi a do arquiteto britânico Ron Herron, do mesmo grupo Archigram, para as Walking Cities em 1964, no qual a fusão dos dois componentes – cidade e arquitetura de um lado, infraestrutura de mobilidade e seus nós do outro – é total, os edifícios-cidade se deslocariam através do território.

► A contribuição das megaestruturas

Se as megaestruturas dos anos 1950 e 60 podem ser encaradas como a última tentativa de construção da utopia moderna, elas tiveram um importante papel inovador a partir de uma transformação fundamental no olhar sobre a cidade. Analisando os projetos, apesar de ainda tratarem a cidade como um objeto técnico e científico, e o edifício como uma máquina, certas características

comuns atestam um ponto de inflexão histórico. A reflexão por eles proposta considera a cidade, assim como seu projeto, mais como um processo do que como um resultado acabado. Neste sentido, eles inauguraram um urbanismo fundado sobre o tempo e a mobilidade, do qual as redes são a materialização última, ou seja, um urbanismo fundado no uso e não mais somente na forma.

As megaestruturas dos anos 1950 e 60 inauguraram uma reflexão sobre as redes que aboliu de fato os limites entre arquitetura e urbanismo, fundando uma tentativa de organização dos lugares baseada unicamente em seu uso, sem mediação da forma arquitetônica. Afinal, nada mais informal do que a própria rede de mobilidade em si. As propostas tratavam de uma pesquisa de novas relações entre o construído e as redes, entre seus elementos fixos e móveis.

Na prática, as propostas originárias destas investigações utópicas de uma fusão entre arquitetura e infraestrutura encontraram pouquíssimas aplicações concretas. Tanto no plano teórico quanto no plano operacional, as tentativas de uma abordagem integrada da cidade através de suas redes de infraestrutura foram preteridas por um funcionalismo tecnicista predominante, na origem de muitos projetos setoriais implantados em cidades ao redor do mundo, responsáveis pela dissociação entre as duas esferas que as megaestruturas pretendiam reconciliar.

No entanto, a partir de década de 1990 esta herança ressurgiu com outras formas, nas novas tentativas que buscavam uma concretização real da integração entre construção e mobilidade. Segundo Tiry (2003), uma nova dinâmica de projeto em múltiplas escalas está na origem das transformações morfológicas dos grandes equipamentos de transporte e do incremento de sua capacidade estruturante do ponto de vista urbanístico. Estes grandes complexos se caracterizam atualmente por sua capacidade de responder a uma problemática projetual que envolve, no mínimo, duas escalas, sejam elas local, metropolitana, regional ou até mesmo internacional.

Estes distintos níveis interagem normalmente em binômios e orientam particularmente a tipologia arquitetônica do grande equipamento de transporte, de um lado, e o papel que lhe é atribuído dentro da lógica dos sistemas urbanos pré-existentis, do outro. A leitura dos projetos arquitetônicos a partir de uma observação na escala metropolitana permite precisar seus papéis mais amplos (difusor de urbanidade, regenerador do tecido urbano, integrador de setores urbanos distantes) assim como a particularidade de cada projeto (polarização de um determinado território, conexão de setores urbanos fragmentados, caracterização de um lugar, etc.)

Se os inventores das megaestruturas da década de 1960 encararam a cidade como um edifício, seus herdeiros, de acordo com Tiry (2003), encontram-se hoje em dia confrontados com uma situação inversa. A complexidade do grande edifício leva a concebê-lo como um fragmento urbano, ou pelo menos a fazê-lo funcionar como um sistema urbano. O conceito de *bigness*, desenvolvido por Rem Koolhaas durante o processo de concepção da grande estação intermodal de Lille, o complexo do Euralille, ilustra muito bem esta inversão dos termos sinalizada pela autora francesa:

“Juntas, todas estas rupturas – de escala, da composição arquitetônica, da tradição, da transparência e da ética – implicam na ruptura final mais radical: a grandeza (*bigness*) não é mais parte de nenhum tecido urbano. Ela existe; no máximo, coexiste.”⁴
(KOOLHAAS, 1995:502)

Esta observação é particularmente pertinente no que diz respeito aos grandes equipamentos de transporte, que funcionam como elementos estruturadores de territórios de escala muito superior àquela do edifício que organiza o nó de transporte em si. Esta característica é o princípio fundador do projeto das grandes estações que serão analisadas na próxima parte deste capítulo.

Outra importante característica, emprestada da tradicional organização do espaço urbano, presente nestes grandes equipamentos é a mescla de usos, somando-se às funções ligadas ao transportes outras relacionadas ao comércio e serviços. A coabitação espacial destas funções, que à primeira vista não têm nenhuma relação particular entre si, caracteriza estes grandes equipamentos do ponto de vista morfológico.

Finalmente, uma terceira característica comum entre os grandes equipamentos contemporâneos e as megaestruturas da década de 1960 é sua capacidade de acomodar transformações no interior de sua própria estrutura. A flexibilidade diante do crescimento dos tráfegos e da complexidade dos sistemas intermodais, em constante mutação, é uma característica essencial para os grandes edifícios destinados ao transporte, uma garantia de que através de sua capacidade de se recompor tenham uma vida útil mais longa.

A análise dos projetos selecionados na terceira parte do capítulo ajudará a exemplificar as características morfológicas e tipológicas destes novos grandes dispositivos de integração entre arquitetura e urbanismo, de um lado, e as redes de mobilidade e seus pontos de acessibilidade, do outro, na configuração dos polos de mobilidade das metrópoles contemporâneas.

Os arquitetos que na virada das décadas de 1950 e 1960 se lançaram às pesquisas projetuais e metodológicas que deram origem às megaestruturas analisadas na parte precedente deste capítulo trabalhavam sobre organismos urbanos – as cidades europeias e japonesas do pós-guerra – que recebiam o impacto da afirmação dos automóveis particulares como um dos principais elementos de sua organização física e funcional. No segundo capítulo desta dissertação foi tratado o tema da associação entre os padrões de mobilidade e a forma do crescimento urbano das metrópoles ao longo do século xx. O consenso entre os autores que trataram do assunto é que o padrão de mobilidade adotado por um organismo metropolitano é uma condicionante, e não o resultado da sua organização física e da distribuição das atividades em seu território.

Durante o processo de consolidação das metrópoles industriais europeias o binômio automóvel/expansão periférica esteve na base das discussões urbanísticas, como visto no capítulo anterior. Segundo Tirý (2003) a principal preocupação dos arquitetos das megaestruturas era justamente oferecer alternativas para a relação entre fluxos de mobilidade, notadamente viários, e a cidade. A partir da década de 1970 um novo modo de produção, informacional, veio ocupar a primazia do modelo industrial, dando início a uma série de mutações internas no funcionamento das metrópoles, igualmente analisadas no capítulo anterior.

No que diz respeito aos modelos de transporte adotados pelas metrópoles europeias, em constante readaptação diante dos novos paradigmas da sociedade informacional, a partir da década de 1980 as ligações ferroviárias de longa distância reassumiram a importância que haviam tido nas últimas décadas do século xix, no que Bertolini (1998) chamou de uma “renascença ferroviária”. A introdução da tecnologia dos trens de alta velocidade permi-

[1] Compressão do espaço-tempo europeu através das redes de trens de alta velocidade.

[2] Mapa da rede de trens de alta velocidade europeus, 2011.

tu oferecer uma alternativa não só às ligações rodoviárias mas também às rotas atendidas por companhias aéreas.

Permitindo a ligação rápida entre as principais capitais da Europa ocidental, estes novos trens de alta velocidade levantavam uma questão principal, que está na origem dos cinco projetos aqui analisados. Os projetistas deviam se perguntar qual seria buscavam a melhor maneira desta nova rede de alto desempenho ser inserida nas cidades existentes. Em todos os cinco casos estudados a opção foi de se levar os trens de alta velocidade até o coração das cidades, em detrimento de uma solução ex-urbana, como é o caso dos aeroportos das mesmas cidades analisadas. Esta decisão tem relação com um cenário de competição por passageiros entre os dois modos de transporte, já que a proximidade com os centros urbanos tradicionais é vista como uma importante vantagem para as companhias ferroviárias.

A imbricação deste novo modo de transporte, que de certa forma veio alterar significativamente a geografia econômica e social europeia, criando atalhos temporais entre as cidades por ele conectadas, com as eficientes redes de transporte urbano já existentes – metrô, trens suburbanos, ônibus, etc. – foi uma garantia de se ampliar sua influência através de soluções que promovessem a acessibilidade dos novos equipamentos de transporte com relação à maior área urbanizada possível.

Nos cinco casos a oportunidade de se planejar uma nova estação, capaz de articular as escalas local, metropolitana, regional e internacional, foi aproveitada para se promover a construção ou a renovação de vastos setores urbanos contíguos aos equipamentos de transporte. Desde a época das megaestruturas dos anos 1950 e 1960 foi a primeira vez que arquitetos e urbanistas voltaram a se debruçar sobre as questões e as implicações da associação entre redes de mobilidade e projeto urbano. O complexo de Euralille, cujo processo de projeto começou ainda na década de 1980, foi o primeiro dos cinco exemplos analisados e de certa forma estabeleceu alguns paradigmas que os projetos subsequentes trataram de acordo com as particularidades das cidades para as quais foram desenhados.

O COMPLEXO DE EURAILLIE

No final de 1981, quando o primeiro mandato de François Mitterrand aproximava-se do final, o presidente francês e a primeira ministra britânica Margaret Thatcher acordaram a retomada dos estudos para a construção de uma ligação entre ambos os países através de um túnel sob o canal da Mancha, que permitiria a passagem de trens de alta velocidade, os TGV franceses. Após anos de hesitação o projeto parecia ser um consenso, e o acordo franco-britânico que deu início à construção foi assinado em Lille no início de 1986. Paralelamente, em 1985 foram iniciadas as negociações para a criação de uma linha de TGV no norte da França, ligando-a à Bélgica, à Holanda e à Alemanha.

Na intersecção destas duas linhas encontrava-se a cidade de Lille, centro de uma área com um passado industrial, mas que havia sofrido com o colapso de suas três principais indústrias – carvão, aço e têxteis – a partir de meados da década de 1960. Apesar do declínio destas atividades terem sido parcialmente compensado pelo desenvolvimento da indústria automobilística e pela indústria de processamento de alimentos, as mudanças estruturais da macro-região de Lille, antiga capital de Flandres, têm a ver com a ascensão da economia de serviços. No momento das primeiras discussões sobre o tra-

gado das linhas de TGV, a economia da cidade de Lille já era dominada pelo setor de serviços (VERMANDEL, 1996: 14).

Após um longo debate sobre a posição da nova estação de TGV de Lille, inicialmente localizada em uma posição distante do centro da cidade pela companhia estatal francesa, a SNCF, o então primeiro ministro francês Jacques Chirac deu o aval, em 1987, para sua construção no coração da cidade, aproveitando-se uma área não edificada proveniente das antigas fortificações do século XVII que separavam o centro antigo dos bairros modernos além da via férrea e de um anel viário.

O objetivo do projeto, conforme imaginado pelas autoridades francesas responsáveis por seu desenvolvimento, era não apenas preparar o terreno para a implantação de um novo *hub* de transportes e negócios em escala europeia, mas também criar um foco de irradiação de crescimento para impulsionar o renascimento econômico do conglomerado de Lille e da região de Nord Pas-de-Calais como um todo. Assim, sua força dependia de três pontos básicos: sua posição estratégica no cruzamento das linhas de TGV no norte da França, conectando-a com as ilhas britânicas e com a Alemanha e os países baixos (1), a implementação de uma rede rápida e eficiente de transporte, baseada justamente nos TGV (2) e a significativa abundância de terreno disponível em uma área central da cidade (3).

O novo centro de serviços do complexo de Euralille, atualmente o terceiro distrito empresarial da França, atrás apenas dos distritos da Défense em Paris e Part-Dieu em Lyon, foi concebido para alavancar a economia de toda a antiga região industrial. A ideia de se trazer o TGV para o complexo da cidade de Lille e junto à estação se promover a criação de um centro concentrando serviços, comércio e atividades de lazer exigiu um arranjo institucional e financeiro até então inéditos na França.

A estrutura escolhida para a empresa que ficaria responsável pelo projeto, Euralille Métropole, tornou possível dividir os riscos financeiros da iniciativa entre o poder público e o setor privado. Um dos principais desafios das fases iniciais do projeto foi justamente atrair parceiros do setor privado dispostos a investir com uma perspectiva de retorno de longo prazo. Desde o primeiro momento, portanto, havia um forte compromisso entre a viabilidade financeira do projeto e sua execução, sendo que os elementos que fariam parte do vasto programa de atividades presentes no futuro complexo tiveram que ser definidos através da intermediação dos interesses públicos – representados principalmente pela prefeitura de Lille e pela estatal SNCF – e os interesses e as expectativas de lucro da iniciativa privada.

Assim, mesmo antes da contratação do arquiteto que elaboraria o masterplan do complexo seus elementos estruturadores já haviam sido definidos através de uma metodologia que partiu inicialmente de um diagnóstico das potencialidades econômicas da metrópole de Lille, estabelecendo a vocação dominante do projeto a ser implementado, para em seguida definir as linhas de força dos elementos espaciais do sítio de implantação da nova estação de TGV e do complexo de comércio e escritórios, que a conectaria com a velha estação de trens Lille-Flandres.

No final de 1988 as diretrizes funcionais e as relações espaciais, ainda que de maneira esquemática, haviam sido definidas pela empresa Euralille. O complexo deveria abrigar quatro funções principais, um centro de serviços urbano, um centro de serviços ligado ao transporte, um centro destinado ao intercâmbio comercial e um parque urbano, além, naturalmente, da estação

[3] Foto aérea de Lille, 2011.

[4] O nó entre a via projetada dos trens de alta velocidade e a via expressa urbana.

[5] A solução proposta por Koolhaas, via expressa e via férrea alinhadas. Entre ambas, um estacionamento.

[6] Croquis de Koolhaas para o complexo de Euralille, realizado a posteriori da elaboração dos projetos executivos (notar o edifício do Congrexpo com forma diferente dos croquis iniciais do arquiteto).

[7] A evolução da forma da estação tgv. Da caixa fechada dos técnicos da companhia sncf à forma aberta para a cidade através da grande janela da estação projetada por Duthilleuil.

[8] Croquis de Koolhaas para a janela tgv.

[9] Croquis de Koolhaas (*acima*) e corte do projeto de Nouvel (*abaixo*) para o centro comercial, mostrando a relação entre o subsolo da estação e o térreo da cidade.

[10] O Espaço Piranesiano, segundo croquis de Koolhaas.

[11] Planta do subsolo do complexo de Euralille.

[12] Planta do terreno do complexo de Euralille.

[13] Implantação do complexo de Euralille.

[14] Foto aérea do canteiro de obras. Notar como o projeto de Koolhaas soube tirar partido dos desníveis naturais entre o centro de Lille, o vale por onde corre a via-expressa e a via férrea, e os bairros periféricos.

[15] Vista da estação tgv, 2011.

[16] O Espaço Piranesiano conforme executado.

[17] Vista aérea do complexo de Euralille recém executado.

[18] Interior do centro comercial projetado por Jean Nouvel, 2009.

[19] Vista da estação tgv a partir do viaduto Le Corbusier, 2011.

[20] Vista aérea do complexo Euralille, 2011.

[21] Vista aérea da área de expansão do Euralille 2, 2011.

[22] Avenida Willy Brandt, 2011.

[23] Vista do acesso à estação tgv, 2011.

TGV. Posteriormente foram acrescentados ao programa a presença de instituições de ensino e pesquisa assim como habitações, tanto para comercialização no mercado imobiliário quanto de cunho social. Os elementos foram dispostos ao longo de um eixo norte-sul acompanhando a nova linha férrea e a via expressa urbana existente (o anel viário de Lille). O centro de serviços urbanos, associado ao centro de serviços ligado à estação (situado entre a nova estação TGV e a antiga estação de trens) formariam o centro gravitacional de todo o conjunto. Sua posição estratégica o faria funcionar como a interface entre as distintas funções presentes no complexo, assim como o elemento de ligação entre os setores urbanos situados a oeste e a leste da via-expressa, o centro tradicional e o distrito de Saint Maurice, respectivamente.

A totalidade do conjunto foi encaixada num vale de suave declividade, anteriormente uma faixa non-aedificandi que fazia parte das antigas fortificações construídas no século XVII, que estavam sob controle militar até 1985. A presença deste longo enclave urbano próximo ao centro da cidade, que havia permanecido virtualmente sem nenhum uso, com exceção de parte da ferrovia e da via expressa, foi o que permitiu a oportunidade de se criar um novo distrito ligando-o a um setor caracterizado por uma ocupação residencial de densidade média. O parque urbano proposto pelo projeto viria se inscrever em um cinturão verde de parques que praticamente engloba todo o centro de Lille.

O projeto apresentava-se portanto como uma tentativa de promover continuidades com a cidade existente, através da construção de um distrito empresarial em que seriam combinados os elementos da vida urbana, como a presença das funções associadas aos serviços, habitação, lazer, edifícios institucionais e um parque urbano. Apesar de não ser inovadora na essência a proposta apresentava uma escala e uma densidade de múltiplos elementos que criaria uma ruptura, tanto fisicamente como psicologicamente com os distritos vizinhos. O desafio para a elaboração do projeto urbanístico seria justamente conciliar a presença de um novo distrito moderno, ancorado na presença das grandes infraestruturas de transporte, com a continuidade espacial e funcional com a cidade existente, desejada pelo poder público.

O arquiteto escolhido para elaborar o plano urbanístico do novo complexo foi o holandês Rem Koolhaas, que resumiu o processo de decisões anteriores a sua contratação da seguinte maneira:

“Baseado somente nesta hipótese (de que a presença da nova estação de TGV colocava Lille numa posição estratégica dentro de uma rede de cidades europeias aproximadas, temporalmente, pelos trens de alta velocidade), Euralille, uma parceria público-privada (...) concebeu um vasto programa que consistiria em última análise em aproximadamente 800.000m² de atividades urbanas – comércio, escritórios, estacionamentos, uma nova estação TGV, hotéis, habitação, uma sala de concertos, instalações para congressos – a serem erguidos no lugar das antigas fortificações da cidade, projetadas por Vauban.

O programa vai enriquecer a vida de Lille mas será ao mesmo tempo autônomo: ele equipa Lille para seu papel de sede de uma comunidade teórica gerada pelas novas infraestruturas.

Nós tínhamos que inserir uma cidade completa – um programa de um milhão de metros quadrados – em uma situação urbana complicada. Esta sintética nova cidade é e não é parte da cidade antiga. Isso era a coisa mais difícil de se explicar. Ela não foi gerada por Lille: ela pousou lá.” (KOOLHAAS, 1995: 1160)⁵

O primeiro gesto projetual de Koolhaas foi resolver a relação entre a nova via proposta para a passagem dos trens de alta velocidade e via expressa existen-

te, que separava o centro da cidade de Lille dos bairros residenciais a leste. Ao deslocar e enterrar a via expressa para uma posição paralela à via férrea o arquiteto pôde criar um novo dispositivo de ligação entre a via expressa e o centro da cidade, através da construção de um grande estacionamento em um nível rebaixado com relação ao centro histórico. Este sóculo no subsolo receberia grande parte do programa do complexo que seria construído junto à cidade antiga, e a solução aproveitando o desnível natural permitiu que sua enorme massa construída não se impusesse de forma agressiva com relação ao tecido tradicional do entorno. Sobre este imenso subsolo técnico as funções urbanas do complexo poderiam se desenvolver de uma maneira mais integrada fisicamente com as ruas próximas à antiga estação Lille-Flandres.

Sobre o imenso solo criado se resolveria a relação entre a nova estação de trens TGV e a antiga de trens convencionais, através de uma área de formato triangular, inicialmente imaginada como uma grande esplanada, sobre a qual seriam distribuídas atividades comerciais. No entanto, outro ponto chave do projeto de Koolhaas – a decisão de se abrir uma das laterais do túnel do TGV de modo a permitir sua visualização a partir do nível do térreo da cidade – levou, segundo as palavras do autor, a uma solução distinta da imaginada inicialmente. Esta área triangular:

“... se interpretada como um plano que pudesse girar sobre seu próprio eixo, uma parte poderia emergir do solo para tornar-se um edifício e a outra descer o suficiente para expor a lateral do túnel do TGV: o trem poderia ser revelado ao longo de uma ‘janela’ de 300 metros de comprimento. O TGV assumiria uma presença física na cidade, e as duas estações (a nova TGV e a antiga Lille-Flandres) seriam visualmente conectadas.” (KOOLHAAS, 1995: 1166)⁶

Assim a estrutura espacial básica do complexo estava definida, com o triângulo entre as duas estações ocupado por um grande complexo que deveria abrigar um centro comercial, nos moldes de um shopping center, e uma série de torres que abrigariam diversas funções, habitação, serviços, hotéis, instituições de ensino e pesquisa, etc. Sobre a nova estação do TGV seriam erigidas, de acordo com o plano inicial, três torres, um hotel e dois edifícios empresariais. O plano urbanístico de Koolhaas definiu os níveis de implantação, as relações entre níveis através de cortes do conjunto e as interfaces entre estes diversos edifícios. No entanto, o projeto arquitetônico de cada elemento foi designado para arquitetos diferentes. Jean Nouvel ficou responsável pelo centro comercial. A torre de escritórios exatamente em cima da estação de TGV, em forma de bota, foi desenhada por Christian de Portzamparc. O hotel que não foi executado foi projetado pelo arquiteto japonês Kazuo Shinohara, e a estação, sob responsabilidade da SNCF, foi desenhada pelo arquiteto francês Jean-Marie Duthieul. A porção norte da área foi transformada em um parque urbano, projetado pelo paisagista Gilles Clément (autor do Parc Citroën em Paris), para o qual se abrem a “janela” da estação TGV e a esplanada do complexo comercial de Nouvel.

A coerência entre estes distintos elementos arquitetônicos é garantida nem tanto por suas formas, mas por seus programas, ou melhor dizendo, pela complementaridade programática entre si. Uma trajetória de pedestres contínua entre todos os elementos – desde os espaços públicos da cidade existente até os novos elementos projetados – é a garantia da coesão funcional e espacial das partes autônomas, e ao mesmo tempo é também a garantia da integração com o entorno existente. Um viaduto cuidadosamente dese-

nhado liga a praça da antiga estação de Lille Flandres com a nova estação TGV; a estação foi concebida como uma galeria pública; um eixo diagonal que conecta a cidade existente com a cabeceira da nova estação atravessa o grande centro comercial de Jean Nouvel; As torres fazem parte desta rede urbana.

A opção de se construir as torres sobre a via férrea, apesar do custo e da dificuldade técnica maiores do que se fossem construídas do outro lado da avenida, se apoiou no valor simbólico de associação direta com a nova infraestrutura. O próprio autor do plano urbanístico afirma que:

“Em qualquer outro lugar a não ser na França, tamanha ideia seria recebida com desdém. Aqui, o cliente calculou o custo adicional de se construir sobre os trilhos – entre 8 e 10% – e decidiu que era um investimento aceitável em puro simbolismo.” (KOOLHAAS, 1995: 1170)⁷

Assim, esta nova posição geográfica, não mais definida pela distância física, mas pelo tempo que separaria Lille das grandes capitais europeias, tornaria-se visível a partir da opção por fazer com que alguns prédio fossem imbricados na mesma estrutura que a rede do TGV. Edifícios e trens seriam apenas diferentes estágios de um mesmo sistema espacial. O importante deste lugar específico, ainda de acordo com Koolhaas, não é tanto onde ele se encontra, mas sim para onde ele pode levar. O endereço seria “70 minutos de Londres”, ou “50 minutos de Paris” (KOOLHAAS, 1995: 1170).

Koolhaas ficou encarregado do projeto de arquitetura de apenas um edifício, separado do conjunto pela via férrea, que viria abrigar atividades de um centro de conferências e uma área destinada a grandes exposições e feiras de negócios. O complexo, batizado pelo autor de Congrexpo, havia sido imaginado inicialmente como um edifício ponte ligando os dois setores urbanos separados pela ferrovia e auto-estrada, mas devido a limites orçamentários teve de ser reduzido ao formato oval que apresenta atualmente, situado apenas em um dos lados da barreira urbana.

No interior do complexo da nova estação, no entanto, Koolhaas não chegou a desenhar nenhum elemento arquitetônico. Sua única contribuição para o conjunto foi o vazio que apelidou de “espaço piranesiano”, uma abertura contínua de todos os níveis do conjunto que permitiria a entrada da luz natural até o nível mais profundo e, reciprocamente, a visualização e compreensão direta das relações entre os diversos níveis do conjunto a partir de qualquer ponto. O detalhamento final deste espaço ficou a cargo dos arquitetos da SNCF, diferindo dos croquis de Koolhaas, que deixavam antever as possibilidades projetuais que o conceito espacial poderia adquirir, como mais tarde viria a ser explorado no projeto da estação principal de Berlim, analisada adiante.

A experiência do projeto de Lille foi resumida por Koolhaas como uma tentativa de reintrodução da complexidade como um importante componente da urbanidade de um lugar. A montagem do programa, caracterizado pela somatória de usos e espaços inéditas na cidade de Lille, e a sobreposição física dos edifícios, formam ferramentas empregadas para se fabricar a alta densidade e complexidade que caracterizam o conjunto.

Independentemente do significado simbólico ou das discussões estéticas sobre o conjunto edificado, o fato é que a iniciativa pode ser avalida, hoje, como bem sucedida. Vinte anos após seu lançamento, o complexo de Eurallille cumpriu seu objetivo inicial de dotar a cidade de Lille de um centro de negócios na escala das grandes metrópoles europeias. Atualmente 81% dos

direitos construtivos da área correspondente à segunda fase de implantação do novo distrito foram comercializados, e o plano de agenciamento dos espaços públicos do entorno, iniciado em 2000, melhorou significativamente a acessibilidade das estações, reforçando os diferentes setores da área de intervenção. A empresa que havia sido fundada para organizar a construção do grande complexo planejado por Koolhaas, Euralille, atualmente controla o desenvolvimento de projetos para diversas áreas no entorno próximo.

Pelo pioneirismo da construção do complexo de Euralille com relação às outras cidades que teriam que lidar com a chegada dos trens de alta-velocidade, muitas das questões tratadas por Koolhaas e pela equipe responsável por sua viabilização pautaram os projetos que serão analisados a seguir.

KING'S CROSS E SAINT PANCRAS EM LONDRES

Ao contrário de Lille, onde o processo de planejamento e construção da nova estação de trens de alta velocidade e do novo distrito se desenvolveram de forma integrada e ao longo de uma trajetória relativamente retilínea, sob a coordenação de uma agência de capital público e privado revestida de forte apoio político do estado francês, a história do projeto de King's Cross em Londres revela um longo percurso de modificações e redefinições desde o plano institucional até as decisões de projeto. Também ao contrário do Euralille, cuja primeira etapa já está concluída e uma segunda etapa de expansão com caráter majoritariamente imobiliário encontra-se em estágio inicial de execução, até o presente somente a parte relativa à infraestrutura de transportes foi concluída na capital inglesa. Os trabalhos para a implantação da primeira fase do projeto urbanístico começaram apenas em 2011, e ainda não é possível se fazer uma avaliação definitiva dos resultados obtidos pela empresa que recebeu a concessão para executá-lo, nem do ponto de vista imobiliário nem em termos urbanísticos.

No Reino Unido a companhia responsável pelas ferrovias, a British Rail, que foi privatizada em 1993, já vinha desde o final da década de 1970 buscando receitas complementares para financiar investimentos operacionais e equilibrar seu balanço. Iniciada em 1978, após a imposição por parte do governo federal de limites ao financiamentos externos às operações da BR, esta prática se apoiava sobretudo no desenvolvimento imobiliário de terrenos pertencentes ou adquiridos pela empresa em suas operações de ampliação ou reforma da infraestrutura ferroviária existente (BERTOLINI, 1998:184).

Este papel assumido pela BR viria encontrar uma série de parceiros dispostos a aproveitar as oportunidades que apareceram assim que as antigas glebas ferroviárias e nos direitos aéreos de construção sobre as antigas estações londrinas (principalmente) estivessem disponíveis no mercado imobiliário. A interação entre as estratégias destes dois atores determinou em grande medida onde, quando e como as estações ferroviárias foram objeto de projetos de renovação. Basicamente, foram concentradas nos terrenos ferroviários ou os direitos aéreos sobre estações próximas à City londrina, durante o boom financeiro e imobiliário da década de 1980, e desenvolvidas como complexos predominantemente (ou quase exclusivamente) dedicados a escritórios de alto padrão (BERTOLINI, 1998:185).

A lista dos projetos implementados que se encaixam neste perfil inclui as estações de Blackfriars, Cannon Street, Charing Cross, Fenchurch Street, Liverpool Street, Ludgate e Victoria. Na maioria dos casos, e especialmente

[24] Foto aérea de Londres, 2011.

[25] As estações Saint Pancras (à esquerda) e King's Cross (à direita) na década de 1950.

[26] Vista aérea das glebas entre as estações de Saint Pancras e King's Cross, 2009.

[27] Vista aérea das glebas entre as estações de Saint Pancras e King's Cross, 2009.

[28] Maquete da primeira proposta para área, projeto do arquiteto Norman Foster.

[29] Planta da estação internacional de trens de alta velocidade no subsolo, sob as plataformas existentes da estação King's Cross, segundo projeto de Norman Foster.

[30] Projeto de ampliação da estação de Saint Pancras. A nova cobertura plana recebeu as plataformas dos trens de alta velocidade, um nível acima do térreo da estação existente.

[31] Interior da estação de Saint Pancras após a ampliação.

[32] Interior da estação de Saint Pancras após a ampliação. O nível do térreo foi ocupado por lojas e serviços, e sobre estes nível estão localizadas as plataformas dos trens internacionais.

[33] Planta do nível térreo da estação de Saint Pancras, que foi agenciado como um grande complexo de comércio e serviços, associados tanto à presença dos trens quanto ao cotidiano dos bairros vizinhos à estação.

[34] Planta do nível superior das plataformas da estação de Saint Pancras.

[35] Perspectiva ilustrando as conexões subterrâneas entre as diversas estações de metrô com as estações de trens de King's Cross (*direita*) e Saint Pancras (*esquerda*).

[36] Vista aérea do projeto de reurbanização das glebas de King's Cross.

[37] Maquete do projeto de reurbanização das glebas de King's Cross, 2010.

[39] Maquete do projeto de reurbanização das glebas de King's Cross, 2010.

[38] Maquete do projeto de reurbanização das glebas de King's Cross, 2010.

[40] Perspectiva ilustrativa do aspecto do novo distrito.

na operação de Liverpool Street/Broadgate, a transformação urbanística foi considerável e os resultados financeiros obtidos foram espetaculares, garantindo grandes lucros para a British Rail.

Em todos estes casos foi a BR quem tomou a iniciativa do desenvolvimento dos projetos. O poder público, representado pelas autoridades locais, não tomou parte nenhuma da definição do programa ou das características espaciais dos planos urbanísticos, se contentando com os possíveis benefícios oferecidos em troca da permissão para a construção, fossem eles representados por melhorias do espaço público ou o simples aumento de receita por conta dos novos empreendimentos. Quando os primeiros passos começaram a ser dados para a renovação da área de King's Cross, no início da década de 1990, esse já não era mais o cenário.

Ao contrário dos projetos executados na década de 1980, o plano de urbanização das glebas entre as linhas ferroviárias das estações de King's Cross e Saint Pancras não pôde ser reduzida a uma simples operação imobiliária. O plano de se instalar uma nova conexão com a rede de trens de alta velocidade do continente (através do túnel sob o canal da mancha), a cargo da CTRL (Channel Tunnel Rail Link), exigia uma abordagem muito mais ampla, capaz de lidar concomitantemente com as questões ligadas ao transporte e ao desenvolvimento urbano.

No momento em que se iniciavam os planos de adaptação das antigas estações de Saint Pancras e King's Cross, ambas do século XIX, para a chegada dos trens de alta velocidade, o complexo já era um dos mais movimentados da rede de transporte de Londres, contando com mais de trinta mil passageiros no horário de pico da manhã. Além das linhas de trens nacionais que chegavam às estações, e das linhas de trens regionais, havia seis linhas do metrô e diversas linhas de ônibus – urbanos, regionais e internacionais. A Euston Road, uma avenida que faz parte do anel viário central de Londres, tangencia ambas as estações.

Além da chegada dos trens de alta velocidade, a partir da implantação do CTRL, os planos iniciais incluíam melhorias nas instalações do metrô, garantindo conexões mais eficientes entre as linhas e as estações ferroviárias, além de uma nova estação da nova linha Thameslink. Graças à reorganização das vias férreas uma grande área entre as duas estações ficaria liberada para o desenvolvimento de um novo setor urbano. Estas glebas formavam uma das maiores áreas para novas intervenções urbanas na Europa, e no momento em que os primeiros passos foram dados para a viabilização do projeto encontravam-se ocupadas por instalações de pátios industriais e de carga em desuso, além de uma área de reserva natural. Entre os antigos edifícios industriais havia exemplos significativos do patrimônio da arquitetura industrial vitoriana.

Assim como no caso da construção do complexo de Euralille, a disponibilidade de terrenos relativamente próximos ao centro de Londres foi um dos fatores determinantes para o início do projeto de renovação urbana em King's Cross. Apesar desta proximidade, apenas o trecho sul do entorno da área se configurava como uma área valorizada, com a forte presença de hotéis e escritórios ao longo da Euston Road, além de uma série de importantes edifícios institucionais, como a British Library e alguns edifícios ligados à Universidade. Os trechos dos distritos de Camden e Islington adjacente à área se caracterizavam, no momento das primeiras propostas de intervenção, como bairros mais pobres, marcados por grandes conjuntos habi-

tacionais e índices de criminalidade acima da média da capital (BERTOLINI, 1998:188). A presença das linhas férreas significava uma forte barreira entre os distritos adjacentes às estações.

O processo de renovação urbana da área foi marcado por complexas negociações entre as administrações públicas central (representada pelo parlamento britânico) e locais (dos distritos de Camden e Islington) com as comunidades da vizinhança, os operadores de transporte e os investidores imobiliários. Os interesses conflitantes entre tantos atores prolongaram as decisões sobre o destino da área, e em 1988 foi publicado um projeto de Norman Foster elaborado para um consórcio de empresas – o London Regeneration Consortium, LRC – que previa a construção de uma estação totalmente subterrânea para a chegada dos trens de alta velocidade. Este projeto, elaborado pelo LRC a partir de um contrato de exploração dos direitos construtivos na área concedidos pela British Rail, tinha uma forte ênfase na construção de escritórios de alto padrão, como os outros projetos da década de 1980 mencionados anteriormente. Mais de 70% de toda a área construída seria destinada a este uso, mas a autoridade local de Camdem opôs forte resistência a sua aprovação pelo parlamento.

A proposta do LRC, desenhada por Foster, previa um círculo de edifícios entre oito e dez andares, além de duas torres de 44 andares, ao redor de um grande parque central. O acesso à estação internacional subterrânea seria feito através de uma nova cobertura leve situada entre as duas antigas estações. O plano previa ainda pequenas áreas a serem destinadas à habitação e oficinas na extremidade norte do conjunto. Ao contrário do que era anunciado pelo consórcio, o novo distrito não se caracterizaria pela mescla de atividades urbanas, com lojas, residências, edifícios institucionais e escritórios, nem mesmo pelo equilíbrio entre estas funções. A porcentagem de área destinada aos escritórios de alto padrão era predominante, de acordo com a filosofia que havia sido concretizada nas reformas das estações da City londrina na década de 1980. Para se ter uma ideia do desequilíbrio entre as funções ligadas aos escritórios e a habitação, o projeto previa um total de 25.000 funcionários das empresas contra apenas 5.000 moradores no total.

Conforme as discussões foram se desenvolvendo, outros grupos de incorporadores apresentaram alternativas ao plano original do LRC. O principal objetivo destas propostas era questionar os princípios que haviam norteado a proposta cristalizada no projeto de Foster. O consórcio LRC argumentava que a escolha pela predominância dos escritórios sobre outros usos se devia à necessidade de se compensar os altos custos de execução da infraestrutura, que o governo não estava preparado para financiar. A construção dos edifícios corporativos, geradores de altos lucros, pagariam a construção da estação subterrânea. A alternativa encontrada pelos críticos deste modelo urbanístico praticamente mono-funcional foi a proposta de se abandonar a ideia de uma estação subterrânea em prol de uma na superfície, muito mais barata, na extensão da estação de Saint Pancras (BERTOLINI, 1998:192). Esta opção foi a escolhida, em 1994, pelo governo britânico, abandonando-se a proposta do LRC elaborada por Foster.

A decisão do governo britânico foi, a partir deste momento, de se separar a execução da infraestrutura ferroviária da exploração imobiliária das glebas entre as estações. Assim foi concedido o direito à CTRL (Channel Tunnel Rail Link) de construir a nova estação de Saint Pancras com capital próprio e explorá-la comercialmente. A previsão era de que seriam gastos cerca de

dois bilhões de libras, a serem gastos desde o túnel sob o canal até as estações a serem construídas na Inglaterra, Ashford, Ebbsfleet, Starttford (atualmente a estação do setor olímpico) e King's Cross.

Já em 1995 foi aprovada uma segunda lei federal que liberava cerca de £37.5 milhões de recursos públicos para a reurbanização das glebas, verba que se somaria a cerca de £ 43.6 milhões de fundos públicos locais e £171.4 milhões da iniciativa privada. Após dez anos da primeira convocação por parte da British Rail para interessados em promover o desenvolvimento imobiliários das glebas de King's Cross o projeto assumia, ainda que de forma incerta, os traços atuais, pelo menos no que diz respeito à organização institucional. Um novo consórcio foi formado para administrar a realização dos trabalhos. A L&C Stations & Property, uma subsidiária da London and Continental, seria responsável pelo gerenciamento das glebas exigidas pelas obras da CTRL assim como das glebas excedentes. Além disso, a empresa controlaria todos os bens presentes na área, incluindo as estações.

O novo projeto, com relação ao que havia sido proposto pelo LRC e Foster, assumia um papel distinto, desassociando o projeto de renovação urbana com a exigência de altos lucros imobiliários. Graças à verba alocada pelo governo central foi possível se reduzir o número de escritórios previstos, dando-se mais importância para a função habitacional e suas funções associadas, comércio de bairro, instalações comunitárias atendendo às demandas das comunidades locais dos distritos de Camden e Islington.

A liberação da verba por parte do governo central estava atrelada à clara definição das porcentagens de área destinadas a habitação (930-1000 unidades, das quais 25-50% deveriam ser destinadas à habitação social) e aos escritórios (máximo de 150.000-185.000 m²). Uma série de outras atividades eram preconizadas, como a manutenção de algumas das atividades já presentes na área (como pequenas oficinas) e edifícios ligados ao lazer, aproveitando-se o patrimônio arquitetônico e natural da área. A concentração de atividades comerciais ao redor das estações era também estimulada. O foco da estratégia de aproveitamento econômico da área afastou-se do modelo dos *business districts* dos anos 1980 para assumir um caráter mais ligado aos setores cultural, turístico e de entretenimento. A ideia era transformar King's Cross em um destino importante dentro da metrópole londrina, muito além da simples função de polo de transporte.

O longo processo de negociação entre o poder público, a iniciativa privada e as comunidades locais revelam a preocupação de se encontrar a melhor solução de continuidade entre o novo distrito e os bairros vizinhos, não só do ponto de vista físico mas também funcional e, principalmente, social. Ao contrário de Lille, onde o poder público representado pelas autoridades locais tinham muito clara a ideia de que tipo de empreendimento desejavam associar à chegada dos TGV à cidade – a criação de um catalizador de crescimento econômico baseado na criação de um forte polo de serviços e escritórios na escala da região metropolitana de Lille – no projeto de King's Cross não havia uma autoridade única com poder de decisão centralizador e a definição das características urbanas do novo bairro foram sendo lapidadas ao longo de mais de dez anos através de debates públicos e negociações entre as partes.

A L&C deu início às obras de infraestrutura e inaugurou a nova estação internacional de Saint Pancras no final de 2007. O projeto do novo terminal consistiu na ampliação da antiga estação vitoriana através da construção de uma cobertura metálica e na reorganização das linhas férreas em diversos

níveis. Os trens regionais passaram a circular no subsolo, ao passo que as plataformas dos trens de alta velocidade foram localizadas em um piso um nível acima do nível da rua. A área entre os dois níveis de plataformas, em continuidade com o nível das ruas adjacentes à estação, foi destinada ao comércio e serviços. O edifício do hotel construído no mesmo corpo da estação vitoriana – projetado por Gilbert Scott – também foi restaurado, sendo que parte dos apartamentos foram comercializados como residências e outra parte voltará a funcionar como hotel. A estação vizinha, King's Cross, também passou por um importante processo de restauro, e um novo hall de acesso ao complexo, permitindo uma melhor articulação com as estações de metrô no subterrâneo, está previsto para ser aberto em 2012.

Ao contrário de Lille, em que a entrega do complexo de transporte ao mesmo tempo que o complexo de escritórios era vista como uma condição necessária para o sucesso da empreitada – que tinha como objetivo atrair novos investidores para Lille – a decisão de se construir inicialmente toda a nova infraestrutura de transportes para somente em seguida se dar início à construção do novo distrito de King's Cross levou a uma outra forma de integração entre os equipamentos de transporte – as estações – e o setor urbano que começa a ser construído apenas agora. Ao invés do urbanismo ultra-denso do complexo projetado por Koolhaas, onde as conexões entre os edifícios e a ferrovia são praticamente diretas, em Londres a opção foi por uma solução urbanística mais convencional, empregando-se a rede de espaços públicos como elemento de integração entre as diversas funções.

A criação de espaços públicos de alta qualidade – bons passeios, integração franca e direta com o interior das estações de trem, equilíbrio entre espaços vazios, como praças e parques, com a massa edificada – associada a um padrão de ocupação similar ao tecido tradicional da capital britânica – pequenas ruas e edifícios com no máximo oito pavimentos – são a aposta dos projetistas do novo distrito para a atração de moradores com alto poder aquisitivo e de empresas que desejam ter sua imagem associada a este modelo de urbanismo ao mesmo tempo tradicional e ligado à inovação tecnológica representada pela presença dos trens de alta velocidade. O destino do novo distrito ainda é incerto, já que as obras para sua construção apenas estão começando, mas as imagens do projeto deixam antever uma visão muito distinta do que foi construído em Lille.

A confiança na força do modelo urbanístico tradicional de Londres, assim como o poder de atração imobiliário de uma das cidades mais valorizadas no mundo, podem ser apontados como motivos da diferente postura estratégica em comparação com a adotada pelos vizinhos franceses. A própria decisão de se construir o novo distrito em partes, e de não se definir a forma final do bairro, deixando margem para futuras adaptações a novos contextos, levando-se em conta as flutuações econômicas dos ciclos de expansão e retração do mercado imobiliário, revela a confiança dos ingleses de que os investidores aparecerão e que o bairro, daqui a vinte anos ou menos, será mais um trecho rico em atividades urbanas dentro da capital. Resta esperar para saber se King's Cross, que hoje não passa de um dos maiores nós de transporte da Europa, se transformará de fato em um importante destino, e não apenas um ponto de passagem de viajantes e passageiros com destino a outros pontos da capital.

A ESTAÇÃO CENTRAL DE BERLIM, HAUPTBAHNHOF

Como resultado da reunificação Alemã em 1990, o governo federal decidiu em meados de 1991 transferir a capital de Bonn para Berlim. A abertura da Europa oriental após a queda do muro fez com que a cidade passasse de uma posição marginal para uma mais central com relação aos eixos na escala do continente, transformando-a em um importante hub de comunicação e transporte europeu.

Uma importante medida para a reorganização de toda a malha ferroviária alemã, que havia sofrido rupturas e se desenvolvido de maneira desigual em cada uma das metades do país, foi a criação de uma forte empresa nacional de capital privado, que assumiu o patrimônio das empresas anteriormente administradas pelos governos capitalista e comunista. A Deutsche Bahn (DB) nasceu em 1993 com a tarefa de reorganizar as ligações ferroviária através de todo o país, reforçando a posição estratégica da Alemanha no cenário europeu e da cidade de Berlim como centro de uma nova Europa unificada.

A principal obra na cidade foi a construção de um túnel ferroviário de 9 km no sentido norte-sul, atravessando a área central de Berlim. Na intersecção deste novo eixo com o antigo eixo leste-oeste na posição da estação Lehrter foi criado o maior cruzamento ferroviário europeu, ponto de confluência de uma rede que virtualmente liga a Rússia a Portugal, no sentido leste-oeste, e a Escandinávia à Itália, no sentido norte-sul. Nesta posição estratégica, localizada junto ao novo distrito governamental e próximo ao Reichstag, reformado pelo arquiteto Norman Foster para se tornar a sede do parlamento alemão, decidiu-se construir a estação central de Berlim, a Hauptbahnhof.

A política de transportes que levou à construção da Hauptbahnhof foi ratificada pelo plano de reestruturação da rede ferroviária metropolitana de Berlim, elaborado pela DB, e caracterizado pelo conceito em forma de cogumelo – Pilzkonzept – que articula o eixo leste-oeste da via elevada dos trens do sistema S-Bahn com a linha norte-sul, subterrânea, que atravessaria a cidade. Concebido em 1992 este conceito envolvia a reconstrução da rede radial que historicamente havia sido construída antes da separação da cidade, além da reorganização das linhas do metrô, o U-Bahn (DEUTSCHE BAHN, 2011).

Além da reconstrução da rede ferroviária, a capital passou por importantes obras de readequação do sistema viário. Uma importante rodovia federal, a B96, cortava o parque de Tiergarten, a maior área verde da cidade. Para se evitar a presença do tráfego pesado cortando tanto o parque quanto o distrito de Spreebogen, onde seriam instalados os futuros edifícios administrativos do governo federal, decidiu-se pela construção de um túnel paralelo ao ferroviário, no sentido norte-sul, de aproximadamente 2.4 km, liberando importantes áreas próximos à antiga estação Lehrter e à Potsdamer Platz. Esta importante artéria viária seria conectada ao estacionamento subterrâneo da Hauptbahnhof, numa configuração de alinhamento entre infraestrutura viária e ferroviária similar à que havia sido realizada em Lille.

O distrito ao redor da antiga estação Lehrter se caracterizava até o início da década de 1990 pela presença de edifícios industriais, galpões e áreas degradadas, e o muro de Berlim passava junto à área. O projeto arquitetônico para a estação foi escolhido através de um concurso público, vencido pelo escritório alemão, sediado em Hamburgo, Gerkan, Marg & Partners. O edifício consiste na articulação das vias férreas que correm a quinze metros abaixo do nível do solo no sentido norte-sul, com as vias elevadas que correm no sentido leste-oeste, a dez metros de altura.

[41] Foto aérea de Berlim, 2011.

[42] Croquis da estação, indicando a imbricação dos eixos norte-sul e leste-oeste.

[43] Seção em perspectiva da estação.

[44] Vista da estação a partir da margem esquerda do rio Spree, 2010.

[45] Vista aérea da estação no término das obras.

[46] Interior da estação, 2010.

[47] Maquete da proposta de urbanização de Ungers.

[48] Maquete eletrônica do projeto de reurbanização.

[49] Maquete eletrônica do projeto de reurbanização.

[50] Maquete eletrônica do projeto de reurbanização.

O partido arquitetônico do complexo da estação é muito parecido com o que havia sido elaborado alguns anos antes para o complexo de Euralille, marcado pela complexidade de funções incorporadas no grande edifício, com a diferença de que em Berlim o desenho de todos os elementos do conjunto da estação foi centralizado nas mãos de apenas um arquiteto. Além das funções diretamente ligadas ao transporte foram previstas áreas no interior da estação para comércio e serviços, além da construção de dois edifícios ponte sobre a via férrea elevada, destinados a escritórios.

Assim como em Lille, a sobreposição destes dois grandes edifícios destinados a escritórios sobre as vias férreas cumpria um papel essencialmente simbólico, e o custo adicional para sua execução – em oposição a uma solução mais barata de simples justaposição das torres à estação – foi aceito diante da vontade de se criar a forte imagem de uma centralidade baseada na grande oferta de mobilidade representada pela estação. A própria forma da HauptBahnhof reflete a presença da infraestrutura, e a situação peculiar do cruzamento dos dois grandes eixos. O edifício de 180 metros de comprimento por 42 metros de largura que concentra os acessos e a distribuição dos passageiros é atravessado pelas plataformas de 320 metros de comprimento em via elevada, que receberam uma nova cobertura de aço e vidro. Os dois edifícios-ponte, com 46 metros de altura, refletem na superfície o traçado das plataformas subterrâneas, no sentido norte-sul.

A sobreposição das plataformas e de pisos dedicados ao comércio e serviços que atendem aos passageiros garante a concentração de usos e a redução das distâncias percorridas entre os distintos modos de transporte. A integração entre as diversas linhas de trem e metrô é exemplar, aproveitando-se em parte do desenho da via elevada dedicada ao S-Bahn, que permite a troca de trens metropolitanos para os trens regionais ou internacionais na mesma plataforma. A transparência entre os distintos níveis, assim como a clareza e a generosidade dos espaços dedicados à circulação permitem aos passageiros a leitura direta da localização das distintas redes no interior do complexo. De certa forma, o espaço central da estação, que permite a entrada de luz natural até o nível mais profundo a quinze metros do térreo, é a concretização do que o arquiteto holandês Rem Koolhaas havia chamado de “espaço piranesiano” em seus croquis iniciais para o complexo de Euralille.

A estação está organizada em cinco níveis. As oito linhas e quatro plataformas no sentido norte-sul estão localizadas no segundo subsolo, adjacentes à estação subterrânea da linha 5 do metrô (U5). No primeiro subsolo há uma série de espaços destinados ao comércio, serviços e alimentação, assim como a ligação com o estacionamento subterrâneo para mais de 900 automóveis conectado ao túnel da via expressa B96. Nos níveis do térreo e do primeiro pavimento há ainda mais lojas e restaurantes, além das bilheterias e dos acessos às torres de escritórios. No segundo pavimento estão as plataformas destinadas aos trens metropolitanos – as linhas de S-Bahn – e os trens regionais, nacionais e internacionais controlados pela DB. Cerca de 300.000 passageiros utilizam a estação diariamente (DEUTSCHE BAHN, 2011).

Em certo sentido, a HauptBahnhof foi organizada de modo a promover a integração entre um programa tão vasto e complexo quanto o que foi organizado no complexo de Euralille. No entanto, ao contrário do conjunto construído na França, no qual a integração entre os distintos elementos do complexo – estação, centro comercial, torres de escritório e habitação – se estabelece através de relações bilaterais entre cada elemento – a estação com o

centro comercial, este com os edifícios de escritórios, etc. – em Berlim o conjunto foi agenciado de forma a permitir a integração total e múltipla entre as partes. É através do espaço único do interior da estação que se faz a ligação entre as atividades comerciais e de serviço e as torres de escritório. Na realidade não há distinção espacial entre as atividades relacionadas ao transporte e as outras atividades presentes no complexo. Tudo se resolve dentro de uma mesma (mega?) estrutura, um verdadeiro condensador urbano, capaz de dar suporte a uma infinidade de necessidades da vida cotidiana metropolitana.

Gerkan, um dos arquitetos responsáveis pelo projeto da estação enfatiza que seu projeto partiu do pressuposto de que os espaços destinados ao transporte não devem ser encarados apenas como elementos técnicos dimensionados para a circulação de pessoas e bens, mas como verdadeiros espaços de convivência. Sua organização é uma prova de que a complexidade de funções que um grande edifício – a qualidade que Koolhaas batizou de *bigness* – venha a abrigar não resulta necessariamente em uma forma complexa. A simplicidade e a clareza com que um sistema composto de muitos elementos, camadas e estruturas foi resolvido no interior da Hauptbahnhof é uma contraposição à deliberada complexidade formal do conjunto do Euralille, desenhado alguns anos antes (VON GERKAN, 1997:14).

A concentração de atividades em um enorme edifício, assim como no caso de Lille, foi encarada pelas autoridades alemãs como a oportunidade de se construir uma forte nova centralidade em Berlim, à altura do papel centralizador que a nova capital – que perdeu muita população durante os anos da guerra fria – deveria assumir em uma Alemanha e em uma Europa unificadas. A construção da Hauptbahnhof foi o primeiro passo para a reurbanização de uma vasta área relativamente pouco ocupada, antigamente seccionada pelo muro de Berlim.

O setor urbano ao redor da estação central de Berlim foi também objeto de um concurso público, organizado conjuntamente pela autoridade responsável pelo planejamento e projetos urbanos da capital, o Departamento de Construção e Habitação do Senado, e a Deutsche Bahn. Quatorze arquitetos foram convidados e duas propostas saíram vencedores, ambas de arquitetos berlinenses: o projeto de Max Dudler para a área ao norte da Invalidenstrasse e o projeto de Oswald Mathias Ungers para a área diretamente no entorno da Hauptbahnhof (DEUTSCHE BAHN, 2011).

O projeto de Ungers deixou a estação em uma posição livre, com a criação de grandes esplanadas tanto ao norte quanto ao sul do edifício. Ele dividiu o entorno em um setor de sete quarteirões com formato tradicional (com dimensões das vias públicas e da massa edificada equivalentes ao tecido do século XIX de Berlim) nos quais se previa a construção de sete edifícios residenciais, com o restante do volume construído sendo destinado a escritórios e comércio. A leste da estação o grande espelho d'água formado pelo antigo ancoradouro Humboldt, que desde o final da guerra havia perdido sua função original de entreposto de mercadorias, seria remodelado e receberia um cinturão de edifícios residenciais com atividades comerciais nos pavimentos térreos. Edifícios isolados foram imaginados para as grandes praças diante da estação. Do lado norte uma torre de 100 metros de altura, e do lado sul um bloco cúbico de 36 metros de lado destinado a um hotel.

Assim como no caso da construção do novo distrito de King's Cross em Londres, os donos das glebas adjacentes à Hauptbahnhof se preocuparam em promover a construção de um distrito de uso misto, com edifícios destinados

à habitação, comércio, escritórios, cultura e lazer. Em 2007, quando as obras da grande estação já estavam praticamente concluídas, a DB comissionou uma empresa privada, a CA Immo Deutschland, que já era proprietária de mais de 50% das terras próximas à estação, para a elaboração do projeto urbanístico que daria suporte ao desenvolvimento de uma lei de uso e ocupação do solo específica para a área. Em 2008 a empresa organizou um segundo concurso urbanístico, do qual saiu vencedor o time formado pelos escritórios KCAP/ASTOC e Studio Urban Catalyst. O projeto de lei, cuja expectativa de aprovação era para o ano de 2011, seria o primeiro passo para a construção do novo distrito.

Assim como em Londres, os investimentos mais pesados em infraestrutura foram realizados numa primeira etapa de reurbanização da vasta área ao redor da Hauptbahnhof. Apesar de contar com blocos que não fogem ao padrão tradicional da cidade de Berlim do século XIX, o projeto para o entorno da estação central assumiu uma escala monumental inédita no projeto de Londres, que também propunha a integração da estação com o novo distrito através de um forte sistema de espaços públicos de alta qualidade urbanística. Em Berlim, diante do papel simbólico que a nova estação assumiu diante da posição da capital no país reunificado, a monumentalidade da estação, assim como de sua implantação urbana, condiz com os edifícios e com os espaços públicos do centro governamental logo do outro lado do Rio Spree. Assim como o renovado edifício do Reichstag, com a cúpula de cristal desenhada por Foster, a Hauptbahnhof foi erguida como um verdadeiro monumento à democracia alemã e tem um papel tão importante na consolidação da cidade como centro cultural, administrativo e econômico do país quanto o complexo da Potsdamer Platz.

As obras para a implantação do novo distrito ainda não foram iniciadas, e assim como em King's Cross só se saberá com o tempo se a promessa de um novo distrito baseado na enorme oferta de mobilidade e acessibilidade em diversas escalas se concretizará em um verdadeiro setor urbano no qual a experiência da vida metropolitana poderá reconhecer seu lugar próprio de existência, e a estação como o coração desta nova urbanidade móvel.

LA SAGRERA, BARCELONA

A área de intervenção urbana da Sagrera faz parte de um conjunto de ações de renovação urbana previstas para o setor leste da cidade de Barcelona caracterizado pela presença de zonas industriais obsoletas, grandes áreas destinadas à ferrovia e infraestruturas destinadas ao abastecimento de energia elétrica e tratamento de esgoto que se encontravam isoladas do restante da cidade. As propostas se articulam com as ações levadas a cabo nas últimas décadas, como a renovação de todo o frente marítimo e a remodelação do Poble Nou, assim como a transformação do distrito 22@. No total serão cobertos cerca de 38 hectares de leito ferroviário, obra de maior envergadura deste tipo na Europa, o que representará, por um lado, a possibilidade de integração entre os bairros separados por aproximadamente 3,7 quilômetros de vias férreas, e por outro a transformação urbana de cerca de 164 hectares ao longo deste corredor central de infraestruturas. O plano de remodelação urbanística prevê a criação de 1,7 milhões de metros quadrados de área construída (BSVA, 2011).

O ponto de partida para esta ampla intervenção urbanística foi a decisão de se implantar a rede de trens de alta velocidade sobre o antigo leito ferroviário que cortava a cidade no sentido leste-oeste, fruto de um acordo

fechado em 2002 entre o Ministério do Desenvolvimento Espanhol, do governo da Catalunha (Generalitat de Catalunya) e da prefeitura de Barcelona. Como fruto deste acordo foi criada uma empresa pública, a Barcelona Sagrera Alta Velocidad (BSVA) com o objetivo de coordenar a remodelação do sistema ferroviário e de transporte público, além de promover e gerenciar as transformação urbanística decorrente das obras de infraestrutura nos distritos da Sagrera, Sant Andreu e Sant Martí. Além disso, caberia à empresa elaborar os projetos e executar as obras necessárias para a intervenção. As ações da companhia foram divididas entre o governo da Catalunha (25%), a prefeitura de Barcelona (25%), a companhia Renfe Operadora (a Rede Nacional de Ferrocarriles Españoles, uma autarquia ligada ao Ministério do Desenvolvimento Espanhol, com 12,5%) e a companhia ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, também ligada ao Ministério do Desenvolvimento Espanhol, com 37,5%) (BSVA, 2011).

O papel da empresa BSVA é coordenar a complexa organização de ações (traçado viário, estações, infraestruturas, metrô, urbanização, etc.) e garantir a compatibilidade técnica dos diversos projetos e obras. Os projetos das estações, dentre elas a estação da Sagrera, foram elaborados pela companhia. Curiosamente, ao contrário das outras quatro estações estudadas, o nome dos autores do projeto não se encontram em nenhuma publicação editada pela companhia, por enquanto a única fonte de informações sobre todo o projeto.

O conjunto de infraestruturas da estação da Sagrera e das obras de urbanização representarão um investimento de cerca de 2.25 bilhões de euros, sem contar as edificações que se planeja construir posteriormente. Parte deste montante será financiado através do aproveitamento imobiliário dos terrenos que pertencem ao poder público e que serão urbanizados com a obra. A ideia é que a gestão urbanística conseguirá seus próprios recursos para a execução de parte das obras através da abertura de novas áreas destinadas ao uso misto, com residências, comércio e edifícios comerciais.

A ligação com a rede de trens de alta velocidade franceses, cruzando os Pirineus, permitirá à cidade de Barcelona assumir um papel estratégico regional. Desde 2008 a cidade está conectada com o centro da península ibérica através da linha de trens de alta velocidade que vai até Madri. Com a abertura da ligação com a França, Barcelona se tornará o principal nó em um corredor de alta velocidade mediterrâneo e o ponto de articulação com o corredor central espanhol (ligando-a à capital), ficando a menos de 4 horas das principais cidades do sudoeste francês.

Nesse sentido o distrito da Sagrera poderá assumir o papel de referência para um território que se estende desde Madrid, passando pela Catalunha, até a região de Lyon no sudeste francês. A grande oferta de mobilidade urbana e interurbana (sobretudo internacional) é encarada pelas autoridades catalãs – assim como há vinte anos uma situação semelhante deu origem ao projeto do Euralille – como uma chance de se construir uma “nova cidade” com 180 mil habitantes dentro da cidade de Barcelona, integrando-a ao tecido existente e sobretudo ao distrito tecnológico do 22@.

A oportunidade de se construir uma “nova cidade” sobre a cidade existente deu origem a uma solução urbanística baseada no conceito de cidade compacta em múltiplas camadas, desde a superfície até os subsolos. O projeto da Sagrera pretende integrar ao longo de toda a faixa de intervenção as funções e os espaços do térreo da cidade com as pesadas infraestruturas agenciadas no subsolo. A superfície, espaço da vida cotidiana, do trabalho

[51] Foto aérea de Barcelona, 2011.

[52] Área de intervenção do projeto da Sagrada.

[53] Eixos transversais à área de intervenção da Sagrada.

[54] Perspectiva do projeto urbanístico e da estação da Sagrera.

[55] Vista aérea da mesma área mostrada na perspectiva anterior, em 2005.

[56] Obras para implantação das infraestruturas ferroviárias para a ligação em alta velocidade, 2010.

[57] Diagrama dos diversos níveis da estação da Sagrera.

[58] Corte esquemático da estação.

[59] Corte da estação mostrando a relação com os setores urbanos vizinhos.

[60] Perspectiva da estação mostrando a cobertura com tratamento de jardins, no nível do parque urbano.

[61] Corte longitudinal da estação.

[62] Perspectiva da fachada da estação voltada para o parque urbano.

[63] Perspectiva da plataforma de trens internacionais.

[64] Extensão do parque do Camí Contal, englobando a área de intervenção da Sagrera.

[65] Detalhes de trechos do parque.

[66] Seção típica do parque.

e do lazer, receberá importantes espaços públicos – ruas, praças e espaços verdes – além das novas edificações. Um grande parque linear, elemento de destaque da paisagem em escala metropolitana, será o principal elemento estruturador na superfície, suturando as antigas barreiras urbanas entre os bairros cortados pela ferrovia.

No subsolo serão agenciadas as redes de infraestrutura de transporte e de serviços, sistemas que alimentam a superfície da cidade. A grande estação da Sagrera será o principal ponto de convergência entre estes dois mundos, o lugar de integração entre a cidade e a infraestrutura de mobilidade, entre a superfície e o subsolo. O projeto foi pensado para se reforçar o papel central da estação na operação, tratando-a como um imenso intercambiador urbano, no qual os sistemas se articulam e onde se pode vivenciar, mais do que em qualquer outro ponto da faixa de intervenção, a natureza multi-facetada das diversas camadas que compõem o novo distrito.

O grande parque central funcionará como elemento articulador de um vasto território. Ao longo de seus 40 hectares estará a menos de dez minutos de caminhada de uma população de cerca de 180 mil pessoas. Sua construção será possível graças à execução de uma grande plataforma que cobrirá as infraestruturas de transporte público e privado, ao longo de um trecho de aproximadamente 4 quilômetros. O parque funcionará não somente como área de recreação mas como um importante elemento estruturador tanto da rede de espaços públicos quanto dos equipamentos de transporte.

A integração dos importantes nós de transporte metropolitanos localizados em seu interior – como a própria estação da Sagrera de alta velocidade, a estação de Sant Andreu Comtal e as estações de metrô e de ônibus intermunicipais – com os usos coletivos do parque – atividades esportivas, espaços para atividades culturais, etc. – pretende ser um forte elemento de configuração de um novo polo de atração urbana, complementando o tecido urbano de bairros bem consolidados mas desconectados entre si, como Sant Martí e Sant Andreu.

Unindo os antigos bairros residenciais antigamente seccionados pela ferrovia o grande parque funcionará ao mesmo tempo na escala local, nas relações transversais que estabelecerá com o tecido urbano existente, e na escala metropolitana, oferecendo em seu sentido longitudinal uma nova possibilidade de articulação – através de percursos realizados a pé ou de bicicleta – entre setores distantes da cidade de Barcelona. Dessa maneira a presença de um grande parque urbano associado a uma estação de alta velocidade assume um caráter mais amplo do que o parque Henri Matisse construído junto ao complexo do Euralille. Ao passo que na cidade francesa o parque funciona como uma espécie de antecâmara para o complexo construído sobre a estação, de certa forma cumprindo o mesmo papel de complementaridade entre edifício e jardins como nos antigos parterres dos palácios barrocos do século XVIII, em Barcelona o grande espaço verde é encarado como importante elemento estruturador da rede de espaços públicos da cidade, funcionando como mediador entre os espaços no nível da rua e os níveis no subsolo onde correm as pesadas infraestruturas.

O parque do Camí Contal, como foi batizado, projetado pelos mesmos arquitetos paisagistas responsáveis pelo recente parque do rio Manzanares em Madrid, no qual uma pesada via expressa foi totalmente recoberta por um parque que também articula importantes setores da capital espanhola os holandeses do escritório West8 apresentaram seu projeto, vencedor de um concurso internacional, como uma inovadora diagonal verde, que à imagem das

avenidas diagonais projetadas por Cerdá, articula a cidade de Barcelona com a paisagem natural ao seu redor, retomando o trajeto de um antigo aqueduto romano que ligava os Pirineus às terras da planície próximas do mar.⁸

Assim como nos projetos para urbanização das áreas próximas às estações de King's Cross e Hauptbahnhof, a ideia dos projetos para a Sagrera é equilibrar o uso residencial com os edifícios destinados ao comércio e às empresas, criando ao longo da área de intervenção 30.000 novas vagas de trabalho e prevendo a instalação de novos 25.000 habitantes. Estas novas áreas urbanizadas foram imaginadas como um tecido de transição com relação à cidade existente. Ao longo do percurso da intervenção, os novos usos propostos se relacionam com as características morfológicas e funcionais dos antigos bairros adjacentes, adquirindo sutis diferenças entre si.

Cerca de 40% do total de 10.300 novas residências serão destinadas à habitação social. As atividades ligadas ao setor terciário foram concentradas em pontos específicos, como no entorno da estação da Sagrera, ao passo que as habitações se encontram distribuídas de forma mais ou menos homogênea ao longo da área de intervenção. Aproveitando-se o potencial de mobilidade e acessibilidade gerado pela nova estação de trens de alta velocidade serão construídos hotéis e escritórios de alto padrão em seu entorno próximo, reforçando a criação de uma nova centralidade em Barcelona. No meio do caminho entre o núcleo da Sagrera e o centro comercial previsto para a zona da Maquinista está prevista a construção de uma grande torre, inicialmente projetada por Frank Ghery, associada a um equipamento de caráter metropolitano que estabeleça a articulação com as ramblas Onze de Setembro e Prim.

A estação da Sagrera em si, o edifício que articula os diferentes modos de transporte – trens de alta velocidade, trens metropolitanos, metrô, ônibus – foi concebida como elemento de integração entre os setores urbanos anteriormente seccionados pela ferrovia e entre o térreo da cidade e os subsolos destinados aos transportes. Para se aproveitar o potencial da posição estratégica da estação dentro de uma rede de alcance continental a área junto à construção principal deverá se consolidar como um importante centro de negócios.

A decisão de se fazer o parque passar sobre a cobertura da estação subterrânea é resultado da vontade de integração com os terraços dos edifícios destinados aos escritórios. A cobertura receberá tratamento ajardinado e transitável, permitindo a continuidade dos passeios do grande parque linear. Grandes aberturas em shed garantirão luz natural ao hall principal e às plataformas dos trens de alta velocidade, reproduzindo em parte a ideia da “janela TGV” da estação de Lille e também do partido arquitetônico da estação de Berlim. Imaginado como uma grande praça pública coberta, o vestíbulo da estação garantirá também a ligação transversal entre os bairros da Sagrera e Sant Martí, historicamente separados pela via férrea.

A estação foi projetada para conectar, em um só espaço, todos os meios de transporte presentes no complexo da Sagrera – os trens de alta velocidade, metropolitanos, o metrô, ônibus interurbanos, paradas de taxi, ônibus urbanos e bicicletas – além de prever um estacionamento para veículos privados. O programa é muito parecido com o da Hauptbahnhof, com os distintos modos agenciados em quatro níveis. A opção pela solução semi-enterrada, assim como a sobreposição dos diferentes modos de transporte, foi tomada por oferecer a possibilidade de redução da área em planta do complexo, minimizando-se as distâncias percorridas pelos passageiros, além de permitir uma melhor integração física entre os bairros vizinhos. Ao contrário de Lille,

em que o parque urbano de certa forma serve a estação, em Barcelona a estação submerge para permitir a continuidade do grande parque que articula distintos setores da metrópole.

A ESTAÇÃO PORTA SUSA EM TURIM

Assim como Lille, a cidade de Turim teve um importante passado industrial e a partir das décadas de 1970 e 80 entrou em um processo de declínio econômico relacionado com a saída de importantes indústrias da região, entre elas a FIAT, que haviam transformado a capital piemontesa no centro da indústria automobilística italiana no pós-guerra. Um plano foi elaborado pela prefeitura da cidade, que receberia as olimpíadas de inverno de 2006, para adequá-la às novas exigências da economia baseada no setor terciário. Este plano previa uma transformação radical, tanto da rede de infraestrutura ferroviária, que seria enterrada e receberia novas estações, quanto da rede de espaços públicos na superfície, que formariam uma espinha dorsal ao longo da qual se distribuiriam áreas de transformação urbana. Fundada no renovado papel designado à infraestrutura ferroviária, esta espinha se tornaria a estrutura de sustentação de novas conexões urbanas não apenas no âmbito local mas sobretudo metropolitano (CORSICO, 2011:215).

A decisão de se enterrar toda a orla ferroviária de Turim, desenvolvida pelo projeto do “passante ferroviário”, permitiu a liberação de uma faixa de cerca de 7 quilômetros para reurbanização, sobre o qual está sendo consolidado um eixo de espaços públicos. As vias férreas, que cortavam a cidade ao meio, criando uma forte barreira urbana entre bairros, foram enterradas a uma profundidade de 8 metros com relação ao nível da rua, e sobre elas será construída uma nova avenida urbana batizada de *la Spina*. A criação deste novo eixo de desenvolvimento urbano permitiu a criação de uma estrutura territorial policêntrica em nível metropolitano.

A criação, ao longo do eixo, de novos centros urbanos caracterizados pela pluralidade de funções e grande oferta de mobilidade e acessibilidade devido à integração com as redes de transporte de massa no subsolo, permitiu a criação de conexões capilares com o tecido urbano existente do centro da cidade e a extensão da área de influência das intervenções para a totalidade da região metropolitana, justamente através da rede ferroviária renovada e expandida graças a investimentos do poder público.

A chegada da rede de trens de alta velocidade na cidade de Turim foi a oportunidade para se remodelar a estação de Porta Susa, que se tornará a primeira estação em solo italiano dos TGV vindos de Paris em direção a Roma. A nova estação de Turim se insere no processo de renovação de toda a malha ferroviária italiana para poder receber os trens de alta velocidade que já se estendem pela França e Alemanha. Nas cidades de Turim, Bolonha, Florença, Roma, Reggio Emilia e Napoli novas estações foram objeto de concursos internacionais de arquitetura, organizados pela RFI (Rete Ferroviaria Italiana – pertencente ao Gruppo Ferrovie Dello Stato), uma empresa estatal ligada ao governo federal italiano.

O projeto da nova estação de Porta Susa foi realizado pelo escritório francês de arquitetura AREP, comandado pelo arquiteto Jean-Marie Duthilleul, responsável pelo projeto realizado dentro da SNCF para a estação TGV de Lille. A área de intervenção, situada em pleno centro histórico de Turim, foi objeto de um projeto de renovação urbana mais amplo coordenado pela pre-

[67] Foto aérea de Turim, 2011.

[68] Diagrama da rede ferroviária de Turim com indicação da posição da nova estação Porta Susa.

[70] Antiga estação de Porta Susa e obras de rebaixamento da via férrea para instalação da nova ligação ferroviária, 2009.

[69] Spina Centrale, avenida construída sobre leito ferroviário, 2010.

[71] Croquis conceitual da nova estação Porta Susa.

[71] [75] Croquis conceituais da nova estação Porta Susa, com ênfase para as ligações transversais entre os bairros anteriormente seccionados pela ferrovia.

[76] Seções transversais da estação Porta Susa.

[77] Seção longitudinal e planta da estação Porta Susa.

feitura da cidade. O princípio norteador da intervenção representada pela construção da *spina centrale*, a avenida urbana que será construída sobre o leito ferroviário enterrado, foi também adotado no partido arquitetônico da estação. Além de estabelecer a continuidade espacial entre o nível da rua e as plataformas no subsolo da estação, os arquitetos franceses procuraram transformá-la em um forte elemento de aproximação entre os antigos bairros separados pela linha férrea.

Neste sentido as soluções projetuais privilegiaram a continuidade entre a função ferroviária e o contexto urbano, através de soluções que já haviam sido empregadas em Lille e nas outras estações analisadas, como o emprego de grandes aberturas permitindo a entrada da luz natural e a visualização recíproca entre interior da estação e o térreo da cidade. Um cuidadoso sistema de travessias no interior da estação garante a continuidade entre os bairros cortados pela ferrovia.

Assim como nas outras estações selecionadas, no interior da estação de Porta Susa serão acomodadas funções de comércio e serviços, contribuindo para dotar o interior da estação com a mesma riqueza de usos que as antigas galerias comerciais de Turim, funcionando como verdadeiro espaço urbano associado à mobilidade.

Com pretensões mais modestas do que as de Barcelona, por exemplo, a RFI pretende construir uma grande torre em uma das cabeceiras da estação, destinada a escritórios de alto padrão e um hotel. Mais uma vez, a grande oferta de mobilidade e acessibilidade representada pela presença da estação é encarada como oportunidade para o máximo aproveitamento das áreas adjacentes.

LIÇÕES DA EXPERIÊNCIA EUROPEIA

Os processos que deram origem aos projetos das novas estações selecionadas para análise, assim como aos projetos de renovação urbanas a elas associados, são marcados por uma característica comum, a complexidade, em todos os níveis da cadeia de eventos e ações que antecederam sua elaboração. Esta complexidade tem origem na multiplicidade de fatores e atores envolvidos em projetos de tão ampla abrangência, na intrincada relação entre diferentes sistemas infraestruturais e no próprio reconhecimento da complexidade urbana com a qual os projetos deveriam lidar.

Certas características comuns aos cinco projetos estudados permitem traçar um panorama das principais questões envolvidas na construção dos novos polos de mobilidade metropolitanos na Europa. Ao contrário das primeiras estações ferroviárias do século XIX, os novos complexos intermodais foram concebidos a partir da acomodação de múltiplas variáveis de projeto, que respondem a uma complexa ordem de questões urbanas e técnicas – que dizem respeito à lógica interna das redes de mobilidade. Reflexo das motivações originadas de diversas áreas, seus projetos são inovadores não apenas por oferecerem novas soluções tipológicas, mas sobretudo por terem exigido novas formas de abordagem de seus projetistas, mesclando o instrumental tanto da disciplina arquitetônica quanto urbanística.

Os cinco projetos analisados nasceram de uma tripla motivação. Antes de mais nada, a promoção do transporte público, e especialmente do transporte de massa sobre trilhos. Bertolini (1998) chama a atenção para a importância das preocupações ambientais na origem desta decisão política. A substituição, ou pelo menos um melhor equilíbrio entre o tráfego motoriza-

do, sobretudo individual, com o uso dos transportes públicos de massa sobre trilhos reflete a decisão estratégica dos governos europeus no sentido de se reduzir a dependência do uso de combustíveis fósseis, o que não deixa de ser uma motivação também geopolítica, além de ambiental.

Este argumento econômico por trás da chamada renascença ferroviária europeia (BERTOLINI, 1998:212) é reforçado pelo papel indutor nas economias locais – no mercado imobiliário, na dinâmica baseada na economia de serviços, etc. – que as áreas de renovação urbana associadas à grande oferta de mobilidade e acessibilidade representada pelas estações assumem aos olhos das autoridades responsáveis por seu desenvolvimento – sobretudo pelas estações de trens em alta velocidade, que têm a capacidade de elevar a importância estratégica das cidades onde são construídas a um nível internacional, parte de uma rede europeia.

Associado a este segundo argumento por trás dos processos analisados nos cinco casos acima, há ainda um terceiro, que de certa forma se relaciona com o primeiro. Ainda segundo Bertolini (1998) o conceito de desenho cívico (*civic design*), ou melhoramento urbano (*urban upgrading*), presentes nos projetos revelam uma preocupação em promover, através da construção dos novos equipamentos de transporte, a sutura de tecidos urbanos fragmentados, a remoção de barreiras físicas, a integração dos espaços internos das estações à vizinhança, a criação de espaços públicos de alta qualidade, fazendo do equipamento de transporte parte viva da cidade. Estas ações não representam apenas uma maneira de se valorizar o solo urbano para se aumentar os lucros do processo de renovação urbana das áreas adjacentes às estações, mas sobretudo uma maneira de se promover o uso intenso de áreas normalmente próximas dos centros das cidades, mas degradadas ou esvaziadas por conta da presença nociva de pesadas infraestruturas herdadas da fase de desenvolvimento industrial. Neste sentido este terceiro fator relaciona-se com o primeiro, promovendo o melhor aproveitamento da infraestrutura urbana em uma área mais concentrada, uma cidade mais densa, e na qual os deslocamentos motorizados perdem espaço para o transporte público de massa.

Naturalmente estes três fatores abstratos tiveram que ser adaptados à realidade física do contexto de cada cidade em que foram planejadas as estações e os novos distritos. As características relativamente autônomas da modernização das infraestruturas – sobretudo das linhas de trens de alta velocidade – foram sem dúvida o fator mais importante que possibilitou o desencadeamento dos processos de transformação. Isto fica evidente nos casos de Lille e Londres, nos quais a decisão de se construir um novo distrito só foi de fato ratificada quando a presença dos trens de alta velocidade estava garantida pelas autoridades competentes. No entanto, e este é um fator muito importante para o sucesso destes projetos, a lógica dos sistemas de transporte foi de certa forma conciliada com outras variáveis de projeto, numa tentativa de se equilibrar as demandas por espaço dos grandes equipamentos de transporte com a vontade de transformá-los em verdadeiras peças urbanas. Isto só foi possível, em todos os casos analisados, após a criação de uma forte figura de autoridade dotada de poder de decisão e capacidade de ação integradora, resolvendo os conflitos e dilemas presentes em operações tão grandes e complexas. Em projetos que demoram mais de dez anos para se tornarem uma realidade, sem dúvida a estabilidade institucional representada pela criação destes poderosos agentes foi um fator decisivo para o sucesso de sua implementação (BERTOLINI, 1998:212).

Por conta da envergadura dos projetos de renovação urbana a iniciativa privada foi chamada para participar da construção dos novos distritos. Em cada um dos casos estudados a relação entre o poder público, representado pelos inúmeros agentes envolvidos nos processos – autoridades municipais, provinciais e nacionais, companhias ferroviárias, concessionárias de metrô, ônibus interurbanos e urbanos, etc. – estabeleceu diferentes formas de cooperação com o capital imobiliário. Estas relações, mediadas pelos diferentes contextos institucionais e econômicos de cada cidade, moldaram também a forma como cada projeto se desenvolveu. Bertolini (1998) chama a atenção para a relação entre os projetos para cada vizinhança das estações e os ciclos e vicissitudes do mercado imobiliário de cada país.

A difícil combinação destes diversos fatores, às vezes conflitantes, às vezes convergentes, foi dissecada por Bertolini (1998) em uma série de dilemas que podem ser encontrados em cada um dos projetos estudados, e que podem ser resolvidos através de soluções projetuais criativas e abrangentes. Os dilemas característicos destes projetos nascem das distintas características das duas “naturezas” de um equipamento, como uma grande estação. Segundo o autor, estes edifícios são, ao mesmo tempo, um nó em uma rede mais ampla de transporte e um lugar específico dentro da cidade. Assim, estes polos de mobilidade metropolitanos são, de um lado, importantes pontos de articulação de redes heterogêneas de transporte e de comunicação e, de outro lado, lugares, sítios urbanos específicos, normalmente caracterizados por uma mescla de usos e estruturas espaciais acumulados ao longo do tempo, com uma história social e urbana muito rica que pode ou não ter relação com a presença do polo de transporte. Em outras palavras, estes polos de mobilidade metropolitanos não podem ser encarados apenas como polos de transporte isolados – como os grandes aeroportos localizados fora das aglomerações urbanas- nem como apenas lugares específicos dentro da cidade que podem ser encarados como objetos de renovação urbana – como antigas glebas industriais abandonadas, portos e frentes marítimas abandonados, etc. Sua principal característica é a concomitância destes dois mundos, e os dilemas que surgiram no projeto para cada uma destas áreas nasceram desta ambivalência.

O primeiro dilema é físico, e diz respeito à acomodação entre os fluxos de pessoas que usam o equipamento de transporte e os que vivem ou usam os espaços urbanos próximos a ele. Se dispostos lado a lado, na superfície da cidade, todos os equipamentos necessários ao funcionamento técnico de uma grande estação intermodal – vias, plataformas, hall de acesso, etc. – ocupariam uma superfície que, em todos os casos analisados, superaria a área disponível para sua construção. O ideal de aproveitamento máximo do solo para o aproveitamento imobiliário das áreas junto às estações e o ideal de máxima flexibilidade para a implantação das infraestruturas teve de encontrar uma difícil síntese em todos os casos estudados (BERTOLINI, 1998:214).

No caso de Lille, a criação de um enorme volume construído de edifícios foi combinada com a construção da estação de trens de alta velocidade, promovendo uma melhora significativa na acessibilidade em escala local e metropolitana ao mesmo tempo em que foram acomodadas no subsolo do complexo todas as pesadas infraestruturas: as vias férreas, a via expressa, um grande estacionamento, uma estação de metrô e a estação TGV propriamente dita. A pioneira estratégia adotada em Lille é uma das quatro que Bertolini (1998) identificou para se tratar deste dilema. Ela consistiu em promover a integração física dos equipamentos de transporte com o desenvolvimento imobiliário, em

um único conjunto de obras. O que foi feito na França seria o ideal, mas, como foi visto, Euralille foi o resultado de uma excepcional confluência de forças muito difícil de se conseguir em outros contextos institucionais e econômicos.

Uma segunda estratégia, mais flexível e adequada a lidar com a complexidade institucional de projetos de tão ampla abrangência, seria a de separar as duas esferas de ação o máximo possível, dividindo o plano geral em vários sub-projetos autônomos. Em outras palavras, esta estratégia corresponde à execução das obras de infraestrutura de forma independente das obras necessárias para a construção dos novos distritos próximos à estação, sob a coordenação de um plano geral que forneça os parâmetros adequados para que, quando prontos, ambos funcionem de forma integrada. Bertolini chama a atenção para a importância do planejamento em longo prazo da implantação da infraestrutura para o sucesso deste tipo de estratégia, que pode ser exemplificada pelos projetos de Barcelona, nos quais as pesadas obras de infraestrutura estão sendo finalizadas para somente agora dar-se início ao processo de reurbanização das áreas ao longo do novo eixo metropolitano e ao redor da estação da Sagrera.

A estação de Berlim pode ser encarada como um meio caminho entre esta segunda e a primeira estratégia. O grande volume da estação, incorporando as duas torres de escritórios tem um parentesco direto com o complexo desenhado por Koolhaas em Lille. No entanto, a estação foi construída em uma área até agora praticamente vazia dentro de Berlim. A ocupação proposta para o entorno da estação, que de certa forma reforça seu caráter monumental e simbólico, ainda espera o dia de sua concretização.

O desequilíbrio entre as duas esferas de ação está na origem da terceira e da quarta estratégias adotadas nos projetos de renovação dos polos de mobilidade metropolitanos. No caso de Londres, a ênfase recaiu sobre a construção da infraestrutura, após longos anos de discussão sobre o destino que seria dado às terras entre as estações de St. Pancras e King's Cross. Responsável pela maior fatia do orçamento das obras, a ampliação da estação de Saint Pancras e a readequação de toda a infraestrutura ferroviária e metroviária foi levada a cabo, de certa forma, de maneira independente do que seria realizado em termos de reurbanização. Ainda que o projeto atual para as glebas de King's Cross levem em conta a situação excepcional representada pela presença da estação, não se pode afirmar que o partido adotado para a construção das infraestruturas tenha sido pautado pelo que seria feito no novo bairro. Evidentemente que a reforma de Saint Pancras não foi feita ignorando-se totalmente sua inserção urbana, mas sim que esta segunda fase do andamento do projeto de renovação urbana de todo o complexo foi deixado em aberto o máximo possível, para que as relações entre flutuações do mercado e as vicissitudes da complexa estrutura institucional local pudessem chegar a um consenso.

Uma última estratégia corresponde ao oposto da anterior, ou seja, quando a ênfase é dada à renovação urbana em si, colocando a seu serviço as obras de infraestrutura. De certa forma pode-se perceber esta estratégia no caso de Turim, onde o projeto de enterramento da orla ferroviária e de renovação urbana de toda a *spina centrale* antecedeu e pautou o projeto de arquitetura da nova estação de Porta Susa. Em comparação com as estações de Lille ou de Berlim, a pequena estação italiana é praticamente uma continuidade do espaço da rua, uma materialização do desejo das autoridades municipais em se promover novas conexões físicas entre os dois lados dos bairros anteriormente seccionados pela ferrovia.

Um segundo dilema presente nestes grandes projetos é funcional. Como afirma Bertolini (1998:215) idealmente qualquer projeto de renovação urbana de áreas associadas a novas estações, os polos de mobilidade metropolitanos, trata da concepção e implementação de “curto-circuitos” entre as mudanças no padrão de acessibilidade e no perfil de usos urbanos, tanto em termos materiais quanto do ponto de vista da percepção que se tem destes lugares. Como resultado desta acomodação de funções diversas, mesclas de múltiplos usos urbanos são perseguidos pelos projetistas como o ideal. A multi-funcionalidade é vista como condição para a vivacidade, para o poder de atração e para a segurança das áreas adjacentes às estações, oferecendo as condições de otimização das redes de transporte público e, a longo prazo, aumentando o valor das propriedades. Todos os projetos analisados deixam transparecer a ideia de que a mescla intensa de usos, nestas áreas, é uma condição fundamental para o estabelecimento de uma nova centralidade associada ao equipamento de transporte.

Esta garantia de que diferentes funções urbanas venham de acomodar nas áreas próximas às estações pode ser obtida de duas maneiras. No caso de Lille, por exemplo, um forte compromisso desde os estágios iniciais do projeto definiu as diferentes funções que seriam acomodadas dentro do complexo construído. De certa forma isso também aconteceu com a estação de Berlim, ainda que as áreas em seu entorno permaneçam abertas à futuras mudanças de uso e ocupação do solo. No caso britânico, em King’s Cross, a diversidade de usos na urbanização das glebas liberadas pelas obras de infraestrutura foi o resultado de um longo processo de negociação entre diferentes atores, cada um com uma clara visão de seus interesses – de um lado, os investidores que preferiam a maior superfície possível de edifícios empresariais e de outro o poder público e as comunidades locais que preferiam um bairro predominantemente residencial com algumas atividades ligadas ao comércio e aos negócios.

O sucesso em se garantir a multi-funcionalidade, na prática, depende de um processo muito problemático, exigindo uma combinação difícil entre políticas que orientem as intervenções e uma certa dose de flexibilidade, que permita a acomodação de atividades que não haviam sido consideradas inicialmente, agenciando usos tanto mais lucrativos (como as torres destinadas a escritórios de alto padrão) quanto menos lucrativos (como as habitações de interesse social). Somente as abordagens mais criativas parecem capazes, segundo Bertolini (1998), de conseguir esta síntese. O caso do complexo do Euralille, mais uma vez, pode ser apontado positivamente como exemplar neste sentido, assim como o projeto para King’s Cross, após tantas discussões anteriores ao estabelecimento dos critérios que nortearam o projeto que começa agora a ser executado.

Este dilema funcional pode ser visto como o resultado de um processo que articula, concomitantemente, o choque entre interesses funcionais e sua compartimentação em unidades isoladas. As diferenças funcionais tendem a levar, naturalmente, para uma subdivisão de projetos tão amplos, sobretudo quando diferentes atores envolvidos no processo revelam interesses conflitantes (BERTOLINI, 1998:216).

Um terceiro dilema presente nos projetos é financeiro. As dificuldades técnicas e as exigências conflitantes das obras de infraestrutura e de urbanização presentes em um polo de mobilidade normalmente significam altos custos adicionais. As restrições impostas aos gastos públicos, ou ainda a simples falta de recursos suficientes para a execução das obras levam a parce-

rias com o setor privado, especialmente com o setor imobiliário, sobretudo no que diz respeito aos custos adicionais à construção da infraestrutura de transporte (vias, estações, etc.). Isso dá origem a uma lógica circular, que demanda um aproveitamento maior da área urbanizada e consequentemente torna os projetos mais complexos e caros, podendo chegar ao paradoxal resultado de paralisar toda a iniciativa. O projeto de King's Cross, ainda na fase inicial representada pelo projeto de Norman Foster, chegou a este impasse, atrasando o início das obras em anos.

Outro problema relacionado a este dilema financeiro é o fato de que, por melhores e mais sólidas que sejam as intenções de se garantir a mescla de usos e funções nas terras urbanizadas junto às estações, a relação mútua entre altos custos e altos lucros levam à preferência pela construção de edifícios de escritórios de alto padrão, afastando outros usos menos lucrativos. Este processo tem relação com o segundo dilema apresentado acima, e nos casos estudados parece só ter sido resolvido, ou minimizado, por uma forte ação do poder público no sentido de se garantir (ou mesmo exigir) a presença de uma porcentagem restrita de edifícios corporativos dentro de cada área de intervenção. Se o resultado final destas políticas será positivo ou se nos próximos anos estes distritos se transformarão em novas Docklands – com a exceção de Lille, que já apresenta a consolidação de bairros de uso misto que tiveram sua construção desencadeada pela abertura do complexo do Eurallille – diz respeito ao quarto dilema envolvido na orquestração dos polos de mobilidade, um dilema temporal.

Ainda segundo Bertolini (1998:217) este seja talvez o dilema mais importante. O desenvolvimento dos polos de mobilidade, ou melhor dizendo, de seus componentes que formam, de um lado, o nó na rede de transportes e, de outro, um lugar específico na trama urbana, tendem a seguir caminhos autônomos, cada qual com tempos distintos de implementação. Esta dualidade se traduz em diferentes tipos de incertezas.

Do ponto de vista imobiliário, as condições tendem a mudar constantemente e de forma imprevisível, seguindo os ritmos de oscilação do mercado, sendo muito comum as fases iniciais de concepção dos projetos coincidirem com períodos de aquecimento do mercado – o que se reflete em previsões excessivamente otimistas da demanda por novas áreas construídas – e o momento de implementação das obras acontecer em um período de desaquecimento, obrigando a revisões e readequações das expectativas iniciais. Somente projetos extremamente flexíveis ou fortes, como foi o caso de Eurallille, são capazes de resistir a estas oscilações sem maiores alterações.

Do ponto de vista da lógica dos sistemas de transporte, os investimentos e as políticas relacionadas ao transporte público tendem a preferir diluir os recursos no funcionamento total das malhas, evitando altos investimentos concentrados em um só de seus pontos. A implicação destes dois aspectos deixa claro que um projeto que seja muito dependente de apenas uma lógica de mercado ou de política de transporte pode se tornar rapidamente obsoleto. A flexibilidade das partes e a coerência do todo combinadas podem ser características capazes de vencer as mudanças ocorridas nos longos períodos que obras deste porte demandam para serem realizadas.

Estes quatro dilemas se relacionam em um último, um dilema de gestão que não se limita às etapas de concepção e execução dos projetos. A ambivalência dos polos de mobilidade não termina com a conclusão das obras. A maioria dos casos analisados ainda se encontra nas fases iniciais de imple-

mentação, mas os desafios de gestão que tendem a surgir nas áreas próximas às estações renovadas – tanto como importantes nós de transporte quanto complexos de atividade urbanas – já podem ser percebidos. A própria condição incerta dos futuros complexos – nem somente públicos nem somente privados, mas públicos e privados ao mesmo tempo – contribui para aumentar as dificuldades de gestão.

Segundo Bertolini (1998), a gestão dos processos de desenvolvimento dos polos de mobilidade metropolitanos são o principal fator de seu sucesso. Os dilemas mencionados acima estão sempre presentes nestes grandes projetos, e um profundo conhecimento de suas dinâmicas e das dificuldades por eles geradas melhora o entendimento entre as diferentes partes envolvidas. Compromisso e cooperação entre interesses conflitantes podem ser conseguidos mais facilmente quando uma abordagem mais ampla das respectivas posições é contraposta a uma visão global da iniciativa.

A complexidade e as diferenças dos contextos em que se desenvolveram os cinco projetos analisados não permite que se possa extrair de suas experiências uma receita aplicável universalmente em qualquer cidade e em qualquer polo de mobilidade ao redor do mundo. No entanto, é possível desvendar alguns indícios de um processo que pode ser seguido, que Bertolini (1998:218) trata como a construção de uma capacidade para agir (*building a capacity to act*). Esta é a capacidade para, independentemente da origem do processo, mobilizar e envolver uma pluralidade de atores, tanto públicos quanto privados, abrangendo-se tanto o domínio dos transportes quanto o urbanístico. Sem importar quantas e quão profundas sejam as divisões internas e externas, o indispensável para a implementação destes vastos projetos é haver um alto nível de consenso ativo entre as partes.

Os diferentes contextos institucionais moldam as condições a partir das quais os projetos podem se desenvolver. Consequentemente o contexto institucional de cada cidade funciona ao mesmo tempo como um fator, alimentando o processo de consolidação dos polos de mobilidade metropolitanos, como quanto um condicionante, influenciando o tipo de modelo a ser adotado ao longo do processo. No caso de King's Cross, por exemplo, importantes mudanças no contexto institucional resultaram em mudanças das características do projeto como um todo. De uma fase inicial basicamente pautada pelo aproveitamento imobiliário, como nos casos das estações londrinas centrais da década de 1980, passou-se ao projeto atual, marcado pela primazia da implantação das infraestruturas de transporte, deixando o desenvolvimento imobiliário para uma segunda fase. Esta mudança não se deve somente a uma diferente postura do poder público diante da iniciativa, exigindo uma mudança no perfil do bairro a ser construído, mas sobretudo a adaptações a mudanças nas dinâmicas do mercado imobiliário local. Segundo Bertolini (1998) esta é uma observação importante, pois deixa claro que, como os projetos de reurbanização das áreas próximas às grandes estações levam muito tempo para se consolidarem, eles são vulneráveis a mudanças no contexto econômico.

Assim, mais do que oferecer receitas prontas para aplicação no contexto da metrópole paulistana, o estudo das cinco estações europeias revela a importância da análise do contexto específico em que se pretende atuar. Os polos de mobilidade metropolitanos são espaços específicos no interior da cidade em que múltiplas escalas geográficas são representadas, através da criação de uma interface que relaciona os fluxos de transporte e comunica-

ção que ultrapassam os limites da escala local. Sua capacidade de estabelecer conexões físicas, funcionais e simbólicas entre lugares distantes é ao mesmo tempo fonte de seu potencial, seus limites e suas contradições. Como visto no segundo capítulo da dissertação, o território das metrópoles contemporâneas vem sendo organizado através de sistemas policêntricos, nos quais novas centralidades se articulam aos tradicionais centros através de redes materiais (de transporte) e imateriais (de comunicação). Os exemplos analisados neste capítulo permitem vislumbrar diferentes estratégias de integração entre estas diversas escalas.

Suas soluções projetuais podem servir de inspiração para intervenções na cidade de São Paulo, inclusive as propostas dos arquitetos das décadas de 1950 e 1960, tomando-se o devido distanciamento crítico de soluções que nem sempre levavam em conta a complexidade da realidade urbana, como nos casos com a qual tiveram que lidar os projetistas dos cinco projetos selecionados. No entanto, para se chegar a uma proposta coerente com a realidade paulistana parece tanto ou mais importante prestar atenção nos processos que levaram à concretização destes projetos.

A história de projetos desta envergadura em nosso país está ainda no seu início. Há obras importantes que podem ser apontadas como precursoras de uma tentativa de integração entre os domínios do transporte e do urbanismo, como é o caso da rodoviária de Brasília projetada por Lúcio Costa. No caso da cidade de São Paulo, no entanto, estas iniciativas foram até hoje mais modestas. Na próxima parte deste capítulo pretende-se analisar a curta história da construção do metrô de São Paulo, encarada como importante experiência de tentativas, nem sempre bem sucedidas, de integração de políticas de transporte com as urbanísticas. A partir da construção deste referencial pretende-se estabelecer critérios para se pautar uma intervenção na área do Parque Dom Pedro II mais próximos da realidade institucional e da cultura projetual paulistana.

Neste última parte do capítulo serão tratadas algumas estações do metrô de São Paulo construídas ao longo de quatro décadas, nas linhas 1-azul, 3-vermelha, 2-verde e 4-amarela. A atenção será concentrada nas estações que foram objeto de projetos que tenham, de alguma maneira, extrapolado o âmbito do edifício da estação em si, ou seja, que contaram com projetos urbanísticos a elas associados ou com algum tipo de interligação com a rede de transporte sobre pneus através de estações terminais ou de transferência de passageiros entre ônibus e metrô.

A construção destas estações e dos projetos associados serão avaliados à luz da cultura urbanística corrente no momento de sua elaboração e projeto. Pode-se distinguir, ao longo de sua história de quatro décadas, uma primeira fase de implantação da rede de transportes de alta capacidade relacionada à construção e estruturação da metrópole industrial, e uma segunda fase de consolidação da rede de transportes de massa que responderia às exigências atuais da metrópole contemporânea (MEYER, 2004).

À primeira fase pode-se associar as iniciativas previstas no Plano Urbanístico Básico (PUB) de 1968 em busca da estruturação do território em rápida expansão de acordo com as necessidades da indústria implantada na metrópole. A segunda fase coincide com os objetivos expostos no Plano Integrado de Transportes Metropolitano 2025 (PITU 2025) de consolidação da malha metro-

[1] Diagrama da rede subterrânea proposta pela Companhia Light, 1927.

[3] Rede básica do metrô proposta pelo consórcio HMD.

[2] Projeto para uma estação no largo de São Bento, década de 1930.

[4] Projeto inicial para a estação São Bento da linha 1-azul do metrô.

[5] Projeto inicial para a estação São Bento da linha 1-azul do metrô.

[6] Implosão do edifício Mendes Caldeira na Praça da Sé.

viária como um agente organizador da rede de transportes metropolitanos das redes ferroviária e de ônibus, planejada para combater a dispersão das atividades e a desagregação funcional no interior de uma metrópole contemporânea com taxas de crescimento da mancha urbana praticamente estabilizadas.

Através da leitura crítica dos projetos propostos e dos executados para as estações estudadas, serão elencadas as respostas projetuais para as questões urbanísticas consideradas mais importantes no momento de sua implantação.

Uma importante e recente contribuição para a história do metrô paulistano é a aceitação da incorporação de novos usos não associados à função principal das estações – o transporte de passageiros – por parte do corpo técnico do metrô. Este processo será analisado através dos estudos de caso dos shoppings-metrô Santa Cruz (inaugurado em 2001), Tatuapé (o primeiro edifício foi inaugurado em 1997 e o segundo em 2007) e Jabaquara (2007). Finalmente, será abordada a relação entre os terminais de ônibus e as estações de metrô existentes na área central da cidade (Bandeira, Dom Pedro II, Princesa Isabel, Correios e Amaral Gurgel).

O primeiro passo para a construção do metrô paulistano foi dado em 1965, quando o então prefeito Faria Lima anunciou a implantação do sistema de transportes de alta capacidade como prioridade de seu governo, criando por decreto, no final de 1966 o Grupo Executivo do Metropolitano. O recém criado órgão municipal – GEM – seria o responsável pela organização de uma concorrência internacional para a implantação do empreendimento e pelo acompanhamento dos trabalhos da empresa vencedora (METRÔ, 1998). Dessa concorrência saiu vencedor o consórcio formado pelas empresas alemãs Hochtief e DeConsult e a brasileira Montreal Empreendimentos (HMD).

No início de 1968 o GEM saiu de cena com a criação da Companhia do Metropolitano de São Paulo. No final do mesmo ano o consórcio contratado entregou o relatório final com o plano básico de implantação do metrô e os estudos que foram empregados em sua elaboração, com detalhes e pesquisas elaborados com metodologia inédita no país até então.

O relatório propunha a construção de quatro linhas, com traçado ligeiramente diferente aos das atuais linhas 1-azul, 3-vermelha, 4-amarela e 2-verde. A linha 1-azul, no sentido norte-sul foi escolhida como a primeira a ser executada, sob a alegação de que a criação de uma alternativa para os deslocamentos nesse sentido iriam diminuir consideravelmente os congestionamentos de veículos na área central da cidade.

LINHA 1 – AZUL

As obras para a construção da linha que ligaria os bairros de Santana ao do Jabaquara, distantes aproximadamente 18 quilômetros, se iniciaram ainda em 1968, mas poucos meses depois foram paralisadas, para serem retomadas apenas em 1970. Neste intervalo o corpo técnico do metrô teve oportunidade de rever algumas das recomendações contidas no relatório da HMD e tomou-se a decisão de desenvolver a tecnologia construtiva necessária para as obras aqui mesmo em São Paulo, ao invés de importá-la. Na construção foram utilizados três métodos construtivos.

Da estação Ponte Pequena (hoje Armênia) até Santana, o metrô correria sobre vias elevadas para se evitar a construção de túneis sob os rios Tamanduateí e Tietê. Além disso o baixo custo dos terrenos a serem desapropriados para o alargamento da Avenida Cruzeiro do sul e a implantação dos cantei-

[7] Construção da linha 1-azul sob a avenida Jabaquara, com o emprego do método de trincheira.

[8] Construção da linha 1-azul em via elevada sobre a avenida Cruzeiro do Sul, na altura da estação Carandiru.

[9] [10] Estação Armênia, antiga Ponte Pequena, Arquiteto Marcelo Fragelli.

[11] Estação Liberdade, Arquiteto Marcelo Fragelli.

[12] Estação Santana, Arquiteto Marcelo Fragelli.

[13] Estação Tietê, Arquiteto Marcelo Fragelli.

[14] Perspectiva do Projeto Vergueiro e seção esquemática dos edifícios construídos na escarpa entre a rua Vergueiro e avenida 23 de Maio.

[15] [16] Centro empresarial Itaú Conceição, em 2010 e na década de 1980.

[17] Shopping Metrô Santa Cruz, 2010.

[18] Edifícios de uso misto próximos à estação Jabaquara da linha 1-azul, projeto de Botti e Rubin Arquitetos.

[19] Planta e corte dos edifícios de uso misto próximos à estação Jabaquara da linha 1-azul. Botti e Rubin Arquitetos.

ros de obra a céu aberto também favoreceram esta escolha. O método construtivo foi baseado na tecnologia mais conhecida pela engenharia nacional, o concreto armado (FRAGELLI, 2010).

O trecho sul da linha foi construído totalmente no subterrâneo, implantado segundo o método de trincheiras, que consiste na escavação de grandes valas a céu aberto que depois são recobertas. Naturalmente essa opção teve um enorme impacto na paisagem urbana, causando uma série de desapropriações e transtornos no trânsito. Tendo em vista os aspectos negativos desse método construtivo, os túneis do trecho da linha que cruzavam o centro da cidade foram construídos com o método shield, empregado pela primeira vez no país, que consiste em escavação subterrânea com o auxílio de uma grande máquina perfuratriz, apelidada de tatuzão (METRÔ, 1998).

Se a construção dos túneis no trecho central da linha ocorreu sem grandes distúrbios ao funcionamento cotidiano da cidade e sem grandes desapropriações ou alterações significativas da estrutura espacial anterior às obras, o mesmo não se pode dizer da construção das estações Sé e São Bento. Na primeira, a demolição de um quarteirão inteiro, causando a fusão das antigas praças da Sé e Clóvis Bevilacqua, desencadeou um processo de desagregação dos espaços públicos associados à estação, resultando numa área de difícil apreensão e apropriação. No antigo Largo de São Bento os acessos à estação alteraram significativamente a relação entre a massa edificada e o vazio da praça.

A maneira como o projeto destas duas estações se relacionou com o tecido urbano onde foram implantadas é reveladora de um momento em que o mais importante era apenas estabelecer a conexão entre pontos distantes da metrópole, expandindo a oferta de mobilidade praticamente a qualquer custo. A ausência de preocupações de se integrar as obras de infraestrutura com a complexidade da dimensão urbanística dos espaços em que as estações viriam a se inserir favoreceu o predomínio de lógicas setoriais e dogmáticas de desenho urbano (ou da sua ausência):

“Liberados, em nome de uma eficiência maior, da necessidade de trabalhar com a complexidade das questões urbanas, os projetos ganharam gradualmente total autonomia e, desimpedidos a partir de argumentos técnicos, puderam, sem qualquer constrangimento, eleger sem restrições seus próprios princípios e condicionantes” (MEYER, 2004:162).

Enquanto os grandes projetos de intervenção associados ao transporte de massa respondiam às demandas da expansão contínua do território associado ao rápido crescimento da população os efeitos negativos desta abordagem setorial não foram questionados. Em situações urbanas menos complexas do que a da região central da cidade, onde as novas estações se impunham pela própria presença como o principal elemento reorganizador do tecido urbano, muitas oportunidades de se redesenhar a cidade foram perdidas, como é o caso do Projeto Vergueiro ou da Estação Santana. Em outras estações, como Jabaquara e Conceição, conseguiu-se atingir um bom nível de intervenção urbanística após a conclusão das obras. A seguir serão apresentadas, caso a caso, algumas das estações da linha norte-sul.

► Estação Santana

A estação Santana situava-se no extremo norte da linha quando o metrô iniciou suas operações. Além da estação propriamente dita, foi construído um pequeno terminal de ônibus municipal, conectado à galeria de acesso através de um cor-

redor subterrâneo. A quadra que havia sido ocupada pelo canteiros de obras da estação também foi objeto de um projeto de reurbanização, e nela foram construídas duas torres de apartamentos e um pequeno edifício municipal.

Esta intervenção fazia parte de um plano mais amplo, que previa a remodelação de mais cinco quadras lindeiras à estação. O projeto de reurbanização destas quadras, com o remembramento dos lotes pequenos para a criação de quadras abertas com torres isoladas e equipamentos públicos no térreo faziam parte de uma política de intervenções urbanísticas promovidas pela recém criada Empresa Municipal de Urbanização – EMURB.

“No lugar de uma renovação urbana espontânea, que naturalmente ocorreria pela valorização da área, o adensamento vertical da reurbanização planejada combinaria a liberação de mais áreas verdes para uso coletivo com a organização da circulação e dos estacionamentos de modo a eliminar conflitos de fluxos. Somente uma ação pública a um só tempo poderia ter a eficiência necessária para isso, o que justificava a ampla desapropriação.” (ANELLI, 2007)

Inicialmente essas quadras seriam ocupadas por edifícios construídos com recursos do programa Comunidades Urbanas de Recuperação Acelerada – CURA – do Banco nacional de Habitação – BNH. Com a paralização do projeto devido a mandados de segurança obtidos pelos moradores do bairro contra a EMURB, e a valorização dos terrenos, subsequentes à inauguração da linha, elevando os custos de desapropriação, a abrangência do projeto foi radicalmente reduzida. Apenas umas das quadras, entre as ruas Darzan, Ezequiel Freire e a avenida Cruzeiro do sul, foi reurbanizada, sem atingir, no entanto, uma qualidade urbanística que pudesse distingui-la dos projetos realizados pelo mercado imobiliário da época.

“Não se encontra ali sinais de uso coletivo da área verde e das circulações de pedestres nos meios das quadras que possam denotar a presença de um urbanismo especial. Apenas a liberação de área para a construção de equipamento social pode ser vista como ação de interesse público, sendo muito pouco para justificar tamanho esforço.” (ANELLI, 2007)

A criação de um polígono “congelado” ao redor da estação, com o estabelecimento da Zona de Uso Especial – Z8, acabou deslocando o adensamento e a verticalização da região para a área mais ao norte da estação, com edifícios para uma padrão de renda muito superior ao visado pelo programa CURA. Atualmente as quadras mais próximas da estação e do terminal de ônibus se caracterizam pela ocupação dos pequenos lotes por comércio popular e pequenos escritórios e serviços.

São poucas as torres residenciais ou de escritórios próximas à estação. Apesar da ampliação da linha mais ao norte, com a construção das estações Jardim São Paulo, Parada Inglesa e Tucuruvi, o terminal de ônibus associado à estação Santana continua cumprindo um importante papel de articulação com os bairros da Zona norte, como Casa Verde, Imirim, Mandaqui, Lauzane e Horto Florestal.

O partido adotado para o projeto arquitetônico da estação, elaborado pelo arquiteto Marcelo Fragelli, e do terminal são decorrentes das soluções construtivas adotadas para este trecho da linha. A estação está organizada em dois níveis, um subterrâneo, que estabelece a ligação entre os dois lados da avenida e também com o terminal de ônibus, e um nível aéreo, com as plataformas de embarque e desembarque (FRAGELLI, 2010).

O terminal configura-se como uma praça coberta, aberta à circulação de pedestres nos quatro lados. A relação com a estação de metrô se dá horizontalmente, e ambos os equipamentos foram concebidos como objetos autônomos.

Os espaços remanescentes da quadra entre o terminal e o acesso leste à estação foram tratados com grandes canteiros de vegetação. A área sob a via elevada, entre as pistas da Avenida Cruzeiro do sul, abrigava até recentemente uma feira livre, e atualmente foi fechada com grades metálicas e ocupada com canteiros para vegetação e rampas e elevadores para acesso de deficientes às plataformas da estação.

► Estação Vergueiro

A faixa que se estende entre o centro da cidade e o bairro do Paraíso, situada entre a avenida 23 de Maio e a Rua Vergueiro, foi objeto de um grande plano de reurbanização para as áreas que desapropriadas para a construção da via expressa e da linha do metrô. A forma desta área, estreita e longa, com forte declividade entre a rua vergueiro e a avenida 23 de maio criava grandes dificuldades para o seu aproveitamento.

A ideia proposta pela EMURB, desenvolvida durante a presidência de Alberto Botti (1973/1975) foi a de se fazer uma única concorrência de projeto, construção e exploração comercial do conjunto. Seria feita uma permuta com o vencedor da concorrência, outorgando-lhe uma determinada quantidade de área construída que poderia revender ao fim da construção de todos os edifícios públicos e privados, assim como de áreas de lazer e ajardinamento.

“Dessa forma as propostas arquitetônicas e comerciais foram concebidas articuladamente, realizando as condições estabelecidas pelo poder público. Os esquemas de implantação e índices de ocupação e de aproveitamento propõem que o espaço da Rua Vergueiro se estendesse através do nível térreo, tornando-se uma praça em plataforma para o vale da 23 de Maio. Acima desse nível seriam erguidas as torres e abaixo ficariam serviços e estacionamento.” (ANELLI, 2007)

O projeto vencedor, de autoria dos arquitetos Sidinei Rodrigues e Roger Zmekhol encaixava no espaço entre as duas vias áreas destinadas a garagens e serviços, reservando ao plano no nível da Rua Vergueiro um conjunto comercial e terraços públicos voltados ao vale da avenida 23 de maio. Sobre os terraços seriam construídos um hotel no setor norte e duas torres de escritório no setor sul. O projeto de La Défense, nos arredores de Paris, era apresentado pelos autores como um exemplo internacional de renovação urbanística a ser seguido. Infelizmente, a prioridade dada pelo prefeito Olavo Setúbal ao desenvolvimento da Avenida Paulista impediu a continuidade do projeto. O mercado imobiliário paulistano naquele momento, segundo as avaliações da prefeitura, não teria condições de suportar duas frentes de desenvolvimento de grande porte. No lugar do projeto de Rodrigues e Zmekhol foram propostas a construção da nova biblioteca municipal (o atual centro cultural São Paulo) e a nova sede do IPESP, que nunca chegou a ser construída.

► Estação Santa Cruz

A trajetória da estação Santa Cruz é interessante para o propósito deste trabalho porque foi a primeira, e até agora a única, na linha 1-azul à qual foi incorporado um edifício de uso distinto da função de transporte de passageiros: um shopping center.

Anteriormente à construção do shopping e sua integração com a estação existia no local um pequeno terminal de ônibus, nos moldes dos que ainda estão em funcionamento junto às estações Ana Rosa e Vila Mariana da mesma linha. Este terminal atendia aos ônibus vindo da Zona sul da cidade, estabelecendo uma ligação que no futuro será realizada pela extensão da atual linha-5 lilás do metrô.

Quando o shopping foi construído, previu-se uma pequena baia para atender aos ônibus, dando conta de apenas uma parte das linhas que utilizavam o terminal. O restante dos pontos de parada foram distribuídos nas calçadas lindeiras ao Shopping, gerando conflitos de circulação entre passageiros que fazem a integração ônibus-metrô e os demais transeuntes, usuários do shopping, do comércio local, etc. A construção da linha 5-lilás nos próximos anos diminuirá a presença dos ônibus no entorno da estação.

Mesmo levando-se em consideração a baixa qualidade arquitetônica do edifício do shopping ou a maneira confusa como o terminal de ônibus foi diluído nas ruas de seu entorno, a inovadora atitude de se associar a uma estação um grande equipamento pode ser apontada como um ponto de inflexão na história da construção do metrô paulistano. Como será visto mais adiante, ao se trata da estação Tatuapé, da linha 3-vermelha, outro caso de integração de uma estação do metrô com shopping centers, em ambas as situações, o espaço onde se construíram os edifícios é alugado pelo Metrô às concessionárias responsáveis pela administração dos shoppings.

O setor de novos negócios da Companhia do Metropolitano de São Paulo afirma que nos últimos anos esses empreendimentos, assim como o aluguel de pequenos espaços no interior de algumas estações, foram responsáveis por uma arrecadação equivalente a 7% do custo operacional de todo o sistema. Atualmente encontra-se em obras o Shopping Estação Tucuruvi, no extremo norte da linha 1-azul, com previsão de abertura em 2012. Há ainda planos de se construir mais shoppings nas estações Vila Madalena, Carrão e Jabaquara.⁹ (ESTADO, 2011)

A experiência iniciada por essas intervenções abre a perspectiva de outras formas de aproveitamento dos espaços gerados pela própria construção das linhas e estações como uma fonte de renda para a Companhia. Terrenos desapropriados e tratados por projetos setoriais que visam apenas mitigar o impacto negativo das obras no tecido urbano, como é o caso de tantas praças e outros espaços livres executados pelo metrô, poderiam ser ocupados por uma infinidade de outras atividades: edifícios de escritórios, hotéis, centros de convenção, etc. Os exemplos internacionais não faltam mas, infelizmente, como será visto adiante, mesmo na linha mais recente, a linha 4 ainda em construção, esse potencial urbanístico não vem sendo aproveitado como poderia.

► Estações Conceição/Jabaquara

O percurso da reconstrução urbana das áreas entre as estações Conceição e Jabaquara merece atenção por se tratar de um exemplo bem sucedido de coordenação entre diversos setores, tanto públicos quanto privados, no sentido de promover transformações positivas no entorno das estações, adequando-os à nova escala metropolitana imposta pela presença da linha.

Em 1973 o escritório Croce, Aflalo e Gasperini realizou para a EMURB um estudo de viabilidade econômico-financeira da área CURA Piloto Jabaquara. A área se estendia ao longo do espigão ao sul da avenida dos Bandeirantes, entre o aeroporto de Congonhas e a rodovia dos Imigrantes.

Para o programa CURA, a área foi subdividida em quatro setores. Junto à estação Conceição foi elaborado plano de reurbanização pela PROMON Engenharia S.A. sob a coordenação da EMURB. As áreas próximas à estação Jabaquara compunham o perímetro Metrô-Inocoop.

Os remanescentes das desapropriações junto ao pátio de manobras constituíram a área de reurbanização Sítio da Ressaca, onde existe uma casa de tradição bandeirista conservada. O quarto setor do Programa CURA Jabaquara era constituído pela Vila do Encontro, entre o pátio de manobras e a rodovia dos Imigrantes, a área mais carente de infraestrutura.

A discussão que acompanhou o processo de elaboração dos projetos elaborados dentro do programa CURA tratavam da contradição entre a estratégia de conquistar para o poder público o retorno de seus investimentos – gastos na construção da infraestrutura do metrô – e o desenvolvimento de uma política social associada à melhoria no sistema de transportes.

A valorização dos imóveis logo após a inauguração da linha e a construção dos conjuntos habitacionais da COHAB para moradores de renda média evidenciaram a substituição da população carente original do bairro, um processo muito difícil de ser combatido ao longo da história da construção do metrô, não só em São Paulo como em outras cidades do mundo (CERVERO, 2010).

Apesar dessa ressalva, a introdução de abordagens urbanísticas e arquitetônicas inovadoras nos projetos do complexo intermodal do Jabaquara e da reurbanização da área da estação Conceição merece destaque. Ambas intervenções inserem-se na área como elementos na escala metropolitana introduzida pela presença da linha do metrô.

A área junto à estação Conceição, com cerca de dez hectares, foi objeto de projeto de reurbanização desenvolvido pela PROMON em 1974, sob a coordenação do Arquiteto Paulo Sérgio de Souza e Silva. Em uma área com padrão de ocupação de classe média, com estrutura mais consolidada do que os bairros mais ao sul da área do Projeto CURA Jabaquara, foram previstas diversas intervenções no tecido urbano, desde a reestruturação do sistema viário e a implantação de uma praça junto ao metrô até a criação de um parque aproveitando-se um pequeno trecho de mata existente.

Foi também construído um pequeno terminal de ônibus junto à avenida Engenheiro Armando de Arruda Pereira. A área restante foi dividida em seis grandes terrenos que foram destinados a empreendimentos comerciais diretos da EMURB ou da iniciativa privada. Somente em 1981 os terrenos foram adquiridos pelo Grupo Itaú. Foi desenvolvido então um projeto urbanístico pela equipe técnica da Itauplan, coordenada pelos Arquitetos João Eduardo de Gennaro, Jaime Cupertino e Francisco Xavier Judas y Manubens. A qualidade dos espaços de uso público resultantes da implantação do projeto surpreende até hoje, assim como a maneira como o empreendimento privado integra-se aos espaços públicos da estação de metrô:

“A fusão entre os espaços privados de acesso público e os espaços públicos da praça, rua e estação de Metrô ocorre sem comprometer a integridade dos espaços corporativos, de acesso restrito, constituídos pelas torres unidas pelos ambientes abaixo do nível da avenida. A interligação subterrânea entre as torres permitiu, por sua vez, a liberação do solo para a continuidade da superfície. A complexidade do entrelaçamento dos vários níveis de subsolo e de superfície contrasta com a clareza e ritmo dos volumes principais das torres. Uma rara experiência de novos padrões de urbanização bem sucedida nesse período em São Paulo.” (ANELLI, 2007).

Na estação Jabaquara foi prevista a interligação com dois terminais, um rodoviário intermunicipal, atendendo a baixada santista e litoral, e outro para ônibus expressos metropolitanos atendendo a região do ABC.

Ambos terminais foram diretamente conectados por uma galeria sob a avenida que os conecta ao mezzanino da estação de metrô. O terminal de ônibus foi projetado pelos arquitetos Jerônimo Bonilha, Israel Sancovski e Paulo Bastos. O terminal intermunicipal foi projetado pelos Arquitetos Júlio Neves e Luigi Villavecchia. O partido arquitetônico de ambos organiza-se sob duas grandes coberturas horizontais, tirando partido da espacialidade horizontal e da posição privilegiada no espigão, abrindo grandes terraços para a paisagem.

Além dos terminais foi construído dentro da área do complexo um supermercado, totalmente integrado ao funcionamento da estação, cuja presença deixa evidente a intenção de conferir um aspecto de centro comercial e de serviços ao polo de transportes metropolitanos. Ao redor do terminal foram construídos uma série de conjuntos habitacionais pelo Inocoop e pela Cohab, além de outros empreendimentos privados com características similares. Dentre todos os conjuntos, vale a pena ressaltar a construção de dois pequenos prédios cilíndricos na Rua do Buritis, projetados pelo escritório Botti e Rubin.

Estes edifícios destacam-se por terem sido concebidos como de uso misto, abrigando nos dois primeiros andares um centro comercial e, nos demais, apartamentos de dois e três dormitórios. O vazio central dos cilindros é coberto por fibra de vidro translúcida, criando um espaço que integra a circulação em balcão de acesso aos apartamentos com o hall dos andares comerciais.

LINHA 3 – VERMELHA

De acordo com o projeto original da rede proposta no relatório da HDM, de 1968, a atual linha 3-vermelha faria a ligação entre os bairros da Casa Verde e da Vila Maria, através de um arco que interceptaria a linha 1-azul na Praça Clóvis Beviláqua.

Este trajeto de aproximadamente 13 quilômetros seria em sua maior parte subterrâneo. A decisão de se alterar o traçado da linha em direção ao extremo leste da capital baseou-se, entre outros argumentos, no fato de estudos técnicos indicarem que era aquele quadrante da cidade o que mais crescia no momento. Estabelecendo a ligação entre os bairros populosos e de rápido crescimento da Zona leste com o Centro, a linha respondia a uma das preocupações comuns a um instrumental urbanístico que procurava soluções para a estruturação da metrópole industrial em plena expansão.

Garantindo uma rápida ligação entre os setores mais populosos, onde se concentrava um grande estoque de mão de obra barata, a linha 3-vermelha, de maneira mais evidente do que a 1-azul, foi desenhada praticamente sobre um gráfico que indicava o maior fluxo de deslocamentos pendulares entre moradia e trabalho. Assim, em seu trecho leste, da estação da Sé até o atual terminal Itaquera, a linha foi construída sobre o antigo leito ferroviário, paralela à Avenida Radial leste. Estações “ponte”, estabelecendo conexões entre setores urbanos seccionados pelas redes de infraestrutura garantiam a continuidade do tecido urbano e promoviam a criação de centralidades em bairros ainda pouco adensados.

Terminais de ônibus foram construídos em praticamente todas as estações deste trecho da linha, permitindo que sua influência fosse expandida a uma grande área da periferia de São Paulo.

[20] Anteprojeto para a estação Barra Funda.

[21] Anteprojeto para a estação República.

[22] Anteprojeto para a estação Pedro II.

[23] Edifícios da Cohab junto à linha 3-vermelha entre as estações Pedro II e Bresser, 2010.

[24] Planta de situação da estação Tatuapé, década de 1980.

[25] Obras da estação Tatuapé.

[26] Estação Tatuapé, 2010. A estação estabelece a ligação entre os dois shopping centers por sobre os feixes de infraestrutura representados pela Radial Leste e pelas vias do metrô e dos trens metropolitanos da CPTM.

[27] Anteprojeto para a estação Bresser.

[28] Anteprojeto para a estação Carrão.

[29] Anteprojeto para a estação Itaquera.

[30] Estação Itaquera, 2010.

[31] Perspectiva do Polo institucional Itaquera, 2010.

No extremo oeste da linha foi construída a estação intermodal da Barra Funda, em antigo bairro industrial, também em solução aérea. O trecho subterrâneo da linha concentrou-se nas áreas mais densas, da estação Marechal Deodoro à Sé.

O episódio da construção da estação República marcou uma mudança na postura da opinião pública com relação à liberdade dada ao metrô para intervir na cidade existente. O projeto original previa a demolição do colégio Caetano de Campos, justificada tecnicamente pela redução de custos para escavação da estação. A reação foi extremamente negativa e a Companhia teve de rever o projeto, adequando-o à complexidade da situação urbana pré-existente.

Já no caso das demolições levadas a cabo para a passagem da via elevada entre as estações Dom Pedro II e Bresser, será analisado adiante como foram tratadas as questões de recuperação do tecido urbano destruído.

Recentemente algumas estações do tramo leste da linha passaram a receber a companhia de grandes equipamentos de comércio e serviços, como shopping centers e edifícios institucionais, como é o caso da estação Tatuapé e do terminal Itaquera. Esta nova tendência de associar novas funções aos pontos nodais do sistema de transporte de massa vem contribuindo para criar novas centralidades e gerar receitas para o metrô.

► Estação Palmeiras-Barra Funda

O terminal intermodal da Barra Funda, construído sobre o antigo leito das estradas de ferro Sorocabana e Santos-Jundiaí é a estação com o maior número de ingressos de passageiros (190 mil) no sistema do metrô (METRÔ, 2008).

Desde o projeto funcional para a linha 3-vermelha foi concebida como um edifício único, incorporando as estações de metrô, trens suburbanos, ônibus municipais e intermunicipais, com a rodoviária que atende a todo o oeste paulista.

A grande inovação do projeto foi integrar sob uma grande cobertura todos estes modos de transporte. Até hoje é, ao lado da estação Itaquera, uma das únicas estações intermodais em São Paulo em que todas as atividades foram organizadas dentro de um volume único. Destinando o térreo para os diferentes modos de transporte, alinhados de forma paralela aos trilhos, a estação se organiza como uma grande plataforma horizontal que se sobrepõe transversalmente aos feixes dos sistemas de transporte.

Curiosamente, no projeto inicial da estação, que consta do projeto funcional da linha elaborado no início dos anos 1970, estava prevista uma solução mais compacta, com a estação organizando-se em três níveis. O térreo seria destinado aos sistemas sobre trilhos, o primeiro pavimento à circulação de passageiros e na cobertura chegariam os ônibus, através de longos viadutos. Havia inclusive a previsão da construção de dois edifícios destinados a um hotel e escritórios, que não foram realizados (METRÔ, 1979).

Atualmente os lotes lindeiros à estação, até há poucos anos ocupados por antigos galpões industriais e enormes estacionamentos a céu aberto, vêm sendo ocupados por edifícios de faculdades e grandes condomínios de torres residenciais. Infelizmente, como acontece em outros antigos bairros industriais, como a Mooca ou a Vila Leopoldina, os grandes lotes vêm sendo ocupados por torres isoladas, e seu interior tratado como clube privativo e cercado por altos muros, sem nenhum tipo de integração com o espaço da rua.

A experiência do Projeto CURA Santana, ainda que tenha sido limitada a apenas um lote, e a construção dos pequenos edifícios de uso misto junto à estação Jabaquara, indicam que as áreas próximas às estações poderiam ser

objeto de uma tipologia de ocupação diferente da que está sendo realizada pela indústria imobiliária. O potencial de criação de novas centralidades gerado pela presença do equipamento de mobilidade seria mais estimulado com a criação de regras de ocupação que promovessem o uso misto e uma maior penetrabilidade do espaço público no interior das antigas quadras industriais, seja pela abertura de novas vias ou por soluções de quadra aberta e edifícios de múltiplo uso, como o Conjunto Nacional na Avenida Paulista.

► Estações Brás/Bresser

Para a passagem da via elevada entre as estações Dom Pedro II e Bresser, que corta diagonalmente uma série de quarteirões no bairro do Brás, foi realizado um enorme conjunto de desapropriações e demolições. Esperava-se uma grande valorização imobiliária destes terrenos após o início das operações da linha, o que abria a possibilidade da Companhia aproveitar o lucro graças aos baixos custos das desapropriações em relação ao valor final esperado para sua revenda. A solução construtiva adotada pela Companhia para este trecho da linha incorporava a intenção de um vasto programa de reurbanização na área de intervenção direta (ANELLI, 2007).

Os terrenos residuais resultantes das demolições foram objeto do Projeto Cura Brás Bresser. Foram realizados diversos projetos pela equipe da EMURB, que, segundo Anelli, se caracterizavam por serem compostos de:

“edifícios multifuncionais, com comércio nos pavimentos inferiores, estacionamento no sub-solo e torres laminares de habitação ou escritório nos pisos mais elevados (...) distribuídos por uma superfície plana pública ajardinada atravessada pelos trilhos elevados. Uma cidade na qual o adensamento e a facilidade de deslocamento em transporte público iria conviver com a amplidão dos espaços abertos verdes.” (ANELLI, 2007).

Infelizmente, apesar do desenvolvimento e da qualidade dos projetos elaborados pela EMURB, o contrato com o BNH, que viabilizaria a obra, não teve continuidade. Os terrenos permaneceram vazios até a administração Jânio Quadros (1985-88) quando foram cedidos pela EMURB à COHAB, que decidiu construir uma série de torres habitacionais ocupando a maior parte dos lotes com áreas de uso comum e estacionamentos para os condomínios, abandonando o conceito inicial dos planos da EMURB de promover o uso misto e a livre circulação entre as quadras reurbanizadas.

A solução adotada, ao invés de contribuir para superar um dos grandes problemas da região – a descontinuidade do tecido urbano devido à presença de inúmeros obstáculos, como a linha férrea, a radial leste e a própria linha do metrô – acabou gerando longos trechos de “ruas de muros”. Desse modo, a ocupação dos lotes remanescentes das demolições para a construção da linha 3-vermelha acabou aumentando ainda mais o isolamento físico e, sobretudo, funcional da área do Parque Dom Pedro II, criando uma zona sem atividades e formando uma espécie de tampão entre a área do parque e os setores mais ativos do bairro do Brás.

A configuração das quadras torna muito difícil, ainda hoje, uma solução que permita dotar essas ruas de atividades múltiplas, com comércios e serviços.

A trajetória do projeto CURA Brás-Bresser é talvez o exemplo mais patente de que os projetos de renovação urbana associados à construção de estações de metrô seriam mais eficientes, do ponto de vista urbanístico, se conseguisse incorporar todas as escalas da metrópole.

Os exemplos das grandes estações europeias deixam claro que projetos destas dimensões não podem apenas se propor a resolver o problema de reocupação dos lotes, de forma isolada do contexto urbano em que se inserem. Os acanhados edifícios construídos entre as estações Brás e Bresser, e sobretudo a forma de ocupação de seus lotes, não se apresentariam como um problema se tivessem sido executados, por exemplo, em Alphaville. A questão central é que naquele lugar específico algo distinto poderia ter sido feito, um projeto forte que incorporasse a complexidade da condição metropolitana e desse uma resposta mais eficiente às demandas urbanísticas impostas pela presença do metrô e a proximidade do Parque Dom Pedro II. estas questões serão tratadas no epílogo deste trabalho, quando serão discutidas as implicações atuais do que significa, hoje, a consolidação de um polo de mobilidade metropolitana na área do Parque Dom Pedro II.

► Estação Tatuapé

Durante alguns anos a estação Tatuapé funcionou como a ponta da linha 3-vermelha no sentido leste. Nesse período, as ligações com o extremo leste da cidade eram completadas por ônibus que chegavam a um terminal construído ao lado da estação, assim como através da ferrovia e da Radial leste ainda em expansão.

Com o prolongamento da linha de metrô, os ônibus foram sendo remanejados em terminais associados a cada nova estação construída. Com a conclusão da linha, chegando até Itaquera, a necessidade de um grande terminal de ônibus no Tatuapé já não era tão relevante.

Na área do antigo terminal decidiu-se então construir um shopping center, o primeiro diretamente conectado a uma estação de metrô na cidade de São Paulo. Ao contrário do que aconteceu na estação Santa Cruz da linha 1-azul, não havia a necessidade de se realocar os ônibus nas ruas do entorno do shopping.

O sucesso da parceria foi tamanho que, poucos anos depois da implantação do primeiro shopping decidiu-se construir um segundo, desta vez na margem norte da linha. O Shopping Boulevard Tatuapé, projetado pelo escritório Botti e Rubin, foi inaugurado em 2007, reforçando o papel de centralidade da estação em um bairro que vem passando por um intenso processo de verticalização.

► Estação Itaquera

Assim como a estação intermodal da Barra Funda, o terminal Itaquera foi concebido como um único edifício dentro do qual se organizam as linhas de metrô, trens suburbanos e ônibus municipais. Implantada no centro de uma enorme área desocupada, de aproximadamente um quilômetro de raio, o complexo intermodal organiza-se em dois níveis. O térreo foi destinado à circulação de veículos automotores, ônibus e automóveis. As linhas de metrô e trem chegam a uma plataforma elevada do solo.

O curioso desta grande estação é que, ainda hoje, ela se apresenta descolada da malha urbana próxima, tanto pela condição geográfica no fundo de um vale artificial escavado quanto pela sempre adiada ocupação dos terrenos lindeiros ao sul do terminal. Tamanho é o descolamento entre o fluxo de passageiros a pé e o nível do chão que os equipamentos construídos ao norte da estação, o Poupatempo, projetado pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha, e o Shopping Metrô Itaquera, se faz através de passarelas no nível do mezzanino da estação.

A promessa da construção de um estádio de futebol e do Polo Institucional Itaquera, anunciados pelos governos municipal e estadual, reforçam a consolidação da área como um poderoso centro no extremo leste da capital.

Resta saber de que maneira o complexo se relacionará com os bairros do entorno, e se será capaz de estender seu poder de renovação urbana além dos limites do recinto em que se encontra.

LINHA 2 – VERDE

Se durante o processo de implantação das linhas 1-azul e 3-vermelha ficaram evidentes as preocupações relacionadas à estruturação da metrópole industrial em plena expansão, a concepção das linhas 2-verde e 4-amarela revela preocupações urbanísticas que têm origem no processo de transição em andamento da metrópole contemporânea analisado no capítulo 2.

Concebidas de acordo com as mesmas preocupações evidenciadas no Plano Urbanístico Básico de 1968, as linhas 1-azul e 3-vermelha procuravam dar uma resposta às necessidades da vida cotidiana baseada nos deslocamentos pendulares da população por grandes extensões de um território em contínua expansão. A ampliação da mobilidade da força de trabalho, no sentido de aumentar a disponibilidade e concorrência por empregos, era um dos objetivos preconizados por esta estratégia urbanística (ANELLI, 2007).

A resposta do metrô a este processo de expansão periférica e urbanização precária pode ser vista no caso dos projetos (não realizados) para o entorno da estação Santana e na reurbanização das áreas junto às estações Conceição e Jabaquara. Através de ações projetuais controladas pelo poder público, buscou-se estimular o adensamento da ocupação ao redor das estações e incrementar os usos comercial e de serviços, criando-se polaridades locais que diminuíssem a necessidade de deslocamentos entre a periferia e o centro da cidade.

Os projetos funcionais para as linhas 2-verde e 4-amarela partiram de uma revisão concluída em 1980 do estudo inicial feito pela HDM para a rede do metrô, elaborado originalmente em 1968. Nesta revisão ficou estabelecido que o objetivo da construção das duas futuras linhas era configurar uma rede metroviária que pudesse agir como elemento estruturante e organizador das outras redes de transporte de massa metropolitanas, como os trens suburbanos e os ônibus municipais e intermunicipais.

No entanto, diferentemente do papel estruturante que a linha 3-vermelha teve no sistema de ônibus da zona leste da capital, organizando os diferentes modos de transporte dentro de uma estrutura “em árvore”, o projeto das novas linhas procurou consolidar uma estrutura de distribuição não hierárquica, através de uma rede articulada em que cada ponto nodal cumpre sua função específica dentro de um todo articulado. O reconhecimento de que a ampliação da rede do metrô não mais respondia às exigências do período de organização da metrópole industrial, mas a uma nova fase em que diferentes processos urbanos estavam em andamento, levou a uma mudança de postura estratégica.

O principal objetivo da rede não seria mais apenas promover o aumento da mobilidade dentro do território urbanizado, mas também permitir a acessibilidade entre seus mais diversos setores, conectando lugares e não apenas pontos distantes. Essa estratégia responde às três principais tendências do processo de consolidação da metrópole contemporânea: a busca de uma organização sistêmica do novo organismo urbano, a estruturação em rede de todas as atividades da sociedade e a articulação de setores urbanos mediante a constituição de pontos fortes, nodais, os polos metropolitanos da rede de mobilidade e as novas centralidades associadas às funções do setor terciário (MEYER, 2004:159).

[32] Anteprojeto para a estação Consolação.

[33] Anteprojeto para a estação Trianon.

[34] Estação Sumaré, 2010.

[35] Perspectiva de shopping center proposto junto à estação Vila Madalena, 2010.

Não se trata mais do padrão pendular de deslocamentos que predominava durante o ciclo de desenvolvimento da metrópole industrial, mas de um novo tipo de mobilidade difusa, em rede, que articula e promove a coesão de setores urbanos ameaçados pela dispersão funcional e desagregação física.

As implicações projetuais deste novo paradigma são mais evidentes na implantação da linha 4-amarela, já que a linha 2-verde teve seu projeto funcional elaborado exatamente no momento de transição entre uma cultura urbanística ainda ligada às questões evidenciadas no PUB e relacionadas com a metrópole industrial. De qualquer maneira, a análise de algumas de suas estações permite elencar atitudes que dizem respeito a essa nova concepção do papel do metrô na organização do território metropolitano.

► Estação Vila Madalena

A estação Vila Madalena, atualmente o ponto final da linha no sentido oeste foi construída totalmente no subterrâneo, evitando ao máximo as desapropriações em um setor de habitação de classe média bem consolidado antes de sua implantação.

Ao contrário dos grandes terminais de ônibus construídos nas extremidades das linhas 1-azul e 3-vermelha, como nas estações Santana, Jabaquara, Barra Funda e Itaquera, na Vila Madalena foi construído um pequeno terminal, integrado à estação e aberto à Rua Heitor Penteado e às outras ruas lindeiras.

Recentemente foi divulgada a intenção de se construir junto à estação mais um shopping center, nos moldes dos que foram realizados junto às estações Santa Cruz e Tatuapé. O projeto encontra-se em desenvolvimento, aguardando apenas a aprovação da Prefeitura para ser iniciado.⁹

► Estação Sumaré

Implantada de forma inovadora sob o viaduto da Avenida Doutor Arnaldo, sobre o vale da Avenida Paulo VI, a estação era até recentemente uma das menos movimentadas de toda a rede do metrô. A oportunidade de se estabelecer uma ligação entre a cota da Avenida Paulo VI, parte do importante eixo constituído pelas Avenidas Sumaré e Henrique Schaumann com a cota da Avenida Doutor Arnaldo, importante eixo de ligação entre a zona oeste e a região da Avenida Paulista não foi considerada importante. Ao longo do processo de projeto ficou decidido que não seria estabelecida nenhuma ligação direta com a avenida no fundo de vale.

Inicialmente destinada a atender apenas à demanda de um bairro predominantemente residencial, após a proibição da entrada de ônibus fretados dentro de um perímetro estabelecido pela prefeitura, a estação adquiriu as características de um pequeno polo intermodal, sem que nenhuma adaptação física tenha sido feita para dar conta deste novo papel.

Atualmente, nas ruas do entorno da estação pode-se verificar uma situação que algumas décadas atrás foi usada como justificativa para a implantação dos terminais de ônibus na região central da cidade. A parada de ônibus fretados ao longo dos viadutos da avenida Doutor Arnaldo e da rua Oscar Freire provoca o acúmulo de longas filas nas calçadas, sem nenhuma proteção ou conforto para os usuários.

Este terminal improvisado de ônibus fretados deixa no ar o receio de que se resolva construir, em algum espaço público próximo à estação, um terminal nos moldes dos que foram construídos na região central, assim como a indagação de que uma outra alternativa mais adequada poderia ter sido possível se houvesse uma ligação entre a estação e a avenida de fundo de vale.

► Estação Sacomã

Ao contrário das estações no extremo oeste da linha, as estações recentemente construídas além do vale do córrego Ipiranga, Sacomã, Vila Prudente e Tamanduateí, estabelecem conexões com importantes redes sobre trilhos e pneus que atendem aos quadrantes leste e Sudeste da Região Metropolitana.

Junto à estação Sacomã foi construído um terminal que abriga paradas de ônibus municipais convencionais, no pavimento térreo, e dos ônibus que correm sobre estrutura elevada até o Parque Dom Pedro II, o expresso Tiradentes.

Projetado pelo arquiteto Ruy Ohtake este terminal organiza-se em três níveis, estabelecendo uma conexão vertical entre o terminal de ônibus urbanos no térreo, o piso intermediário destinado ao trânsito de passageiros e o nível superior, onde foram localizados os pontos de embarque e desembarque dos ônibus expressos. A ligação com a estação de metrô é feita através de passarelas sobre a rua Bom Pastor.

A pequena distância entre a estação de metrô e o terminal de ônibus, assim como o fato de a estação ser totalmente subterrânea, indica que se poderia ter adotado uma proposta de integração mais eficiente entre ambos equipamentos, liberando solo urbano próximo às estações para outros usos. Talvez teria sido mais oportuna a construção de uma estação única, com esquema de circulação vertical entre as linhas do metrô no subsolo e os níveis do terminal de ônibus. A falta de coordenação entre os órgãos responsáveis pela construção de ambos os equipamentos, metrô e SPTRANS (São Paulo Transporte) pode ser apontada como uma das causas para que fosse adotada a solução atual.

► Estação Vila Prudente

A mesma crítica à construção do terminal Sacomã pode ser feita no caso da estação Vila Prudente de metrô e sua relação com o terminal do expresso Tiradentes que será construído entre as faixas da Avenida Luiz Ignácio Anhaia Mello. Assim como na estação terminal do expresso Tiradente no Parque Dom Pedro II, também projeto do arquiteto Ruy Ohtake, a ligação entre os diversos equipamentos de transporte será feita por longas passarelas, obrigando os usuários a realizarem penosos deslocamentos horizontais.

Por se tratar da construção de dois grandes equipamentos concebidos praticamente concomitantemente poderia-se ter adotado uma solução de integração vertical entre ambos, facilitando o trânsito dos passageiros entre os distintos modos de transporte. Não se trata de um simples capricho, mas de uma questão central para o funcionamento mais eficiente do sistema integrado de transportes de massa.

Diversos autores salientam que o principal motivo de escolha entre distintos modos de transporte é o tempo total do trajeto – segundo o conceito de door-to-door time – seguido pelo critério do conforto (GIVONI, 2010). É evidente que percursos através de passarelas e rampas helicoidais que podem chegar a mais de trezentos metros, como no caso do terminal mercado do expresso Tiradentes, não são nem rápidos nem confortáveis, impondo-se como uma difícil barreira para integração com outros modos, especialmente para pessoas portadoras de deficiência locomotora.

Analisando os casos destes novos terminais, a conclusão a que se chega é que, apesar da linha 2-verde ter sido incumbida da tarefa de promover novas centralidades, a maneira como os edifícios destinados às funções associadas ao transporte vêm sendo pensados não é compatível com a nova dimensão urbanística que poderiam assumir.

Os exemplos de Sacomã e Vila Prudente mostram que os edifícios destinados ao transporte de passageiros da cidade de São Paulo ainda são projetados de forma setorial, respondendo apenas às demandas técnicas internas ao sistema que atendem. Infelizmente, oportunidades de integração- tanto entre os diferentes sistemas, metrô, ônibus, trens suburbanos, quanto chances de se estabelecer relações mais diretas com outras funções urbanas adequadas aos polos de mobilidade metropolitanos- vêm sendo sistematicamente desperdiçadas.

Os novos terminais metropolitanos, para que funcionem de acordo com as diretrizes do PITU 2025, no sentido de promover novas centralidades ao longo do território metropolitano, terão que ser o objeto de uma revisão tipológica. A complexidade das questões urbanísticas envolvidas no projeto destes equipamentos não pode ser simplificada e reduzida apenas a uma organização linear de fluxos de passageiros entre plataformas de embarque e desembarque de distintos modos de transporte.

A recusa de integração entre os espaços das estações e o espaço público circundante, justificado por questões técnicas e de segurança do trânsito, cristaliza-se na construção de enormes passarelas que podem ser encontrar em inúmeros terminais em todos os quadrantes da cidade. Uma nova relação harmoniosa entre o sistema viário e os equipamentos de transporte de massa aponta para a necessidade de se rever a solução de segregação entre o tráfego de veículos e de passageiros.

Em termos urbanísticos, soluções como o alargamento de passeios, a criação de travessias em nível através de faixas de pedestres e o uso dos terrenos próximos à estação por edifícios de uso misto são muito mais adequados para a construção de novos espaços e centralidades do que as enormes passarelas sobre vias expressas que fazem com que os dois sistemas de transporte apenas se tangenciem, sem de fato estabelecer uma relação de complementaridade entre si. Todos os projetos analisados na parte 3 deste capítulo indicam que o investimento na qualidade dos espaços públicos no entorno das estações é uma condição fundamental para o estabelecimento de novas centralidades associadas aos equipamentos de transporte.

LINHA 4 – AMARELA

Quando concluída, a linha 4 do metrô terá um papel fundamental na estruturação da rede de transportes de alta capacidade sobre trilhos da Região Metropolitana de São Paulo, estabelecendo interligações entre as linhas ferroviárias da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM – e as demais linhas do metrô, 1-azul, 2-verde e 3-vermelha.

Estendendo-se ao longo de mais de doze quilômetros, com seis terminais de interligação previstos – Luz, República, Paulista, Pinheiros, Butantã e Vila Sônia – a linha pretende aumentar a acessibilidade a setores urbanos já consolidados, desde áreas predominantemente residenciais até importantes polos de comércio e serviços. A linha funcionará como elemento articulador de uma importante rede de ônibus, sobretudo nos trechos que coincidem com importantes corredores de transporte coletivo ao longo das avenidas Francisco Morato, Doutor Vital Brasil, Eusébio Matoso, Rebouças e Consolação.

Ainda que anedótica, a lembrança de que seu traçado coincide com o ancestral percurso que ligava a Vila de Piratininga aos distantes aldeamentos de Pinheiros e às vilas tropeiras do interior revela uma diferença fundamental de sua implantação com relação às linhas mais antigas do metrô paulistano. Não se trata mais de promover a expansão urbana através da im-

[36] Implantação do Terminal do expresso Tiradentes junto à estação Sacomã, entre as faixas da avenida Luiz Ignácio Anhaia Mello.

[37] Seção da estação Vila Prudente.

[38] Obras de implantação da estação Vila Prudente.

[39] Perspectiva do projeto vencedor do Concurso Nacional de Reconversão Urbana do Largo da Batata no bairro de Pinheiros, de autoria de Tito Livio Frascino.

[40] Praça de acesso à estação Luz da linha-4 amarela, 2011.

[41] Hall principal de acesso da estação Pinheiros da linha-4 amarela, 2011.

[42] Seção transversal do terminal Vila Sônia.

[43] Implantação do terminal Vila Sônia.

plantação da rede de infraestrutura de transporte, abrindo novas frentes de ocupação, mas sim de se adequar o território já urbanizado às novas demandas apresentadas pelas dinâmicas contemporâneas de um modo de produção baseado mais no setor de serviços do que na grande indústria (METRÔ, 1997).

Assim como no início da implantação da linha 1-azul, para a linha 4-amarela também foram feitos ambiciosos planos de reurbanização associados a duas de suas principais estações, o Projeto Nova Luz, e a Reurbanização do Largo da Batata.

► Estação Luz

Com a chegada da linha 4-amarela a região da Luz passará a ter as condições de se consolidar como um polo de mobilidade metropolitana. Espera-se que o projeto de reurbanização do bairro, o Projeto Nova Luz, consiga integrar as competências das intervenções urbanísticas, arquitetônicas e de infraestrutura de transporte para a criação de novos lugares com padrão espacial compatível com a nova centralidade da região (MEYER, 2004:164).

A concentração de equipamentos culturais e de transporte de massa coloca em pauta a necessidade de se desenhar com muito cuidado os espaços públicos neste setor urbano. Infelizmente o metrô deu um mau exemplo no tratamento da área resultante das demolições para a construção da nova estação. Ao invés de propor a ocupação do espaço aéreo sobre o vazio criado pela estação, o projeto previa uma grande praça com canteiros elevados protegendo as aberturas destinadas à iluminação zenital da estação. O risco que se corre neste caso é que o mesmo processo de desagregação espacial e funcional desencadeado pela construção da estação se repita numa área que pretende-se justamente que funcione como polo integrador e regenerador do tecido urbano do entorno.

Assim como no caso do Projeto CURA Brás Bresser a presença de um grande equipamento de escala metropolitana não deveria ter sido ignorada na ocasião dos projetos de reurbanização de seu entorno. A Companhia do Metropolitano de São Paulo não poderia propor para uma enorme área sobre a estação Luz uma praça com caráter bucólico como se estivesse no centro de uma pequena cidade do interior. Infelizmente, a falta de compreensão da vocação urbana de uma área irrigada por possibilidades geradas pela presença de uma estação parece ser mais regra do que exceção na história da construção do metrô paulistano.

No caso da Estação da Luz poderia-se pensar em uma dezena de tipologias adequadas para se preencher o vazio criado pela construção da estação, ao invés de uma praça cercada pelas empenas cegas dos fundos dos lotes vizinhos. A justificativa de que seria mais caro se construir sobre a estação não é aceitável num caso excepcional como o da Luz. O prejuízo urbanístico, e até mesmo simbólico, gerado pela atitude projetual adotada é maior do que qualquer aumento de custo na construção da linha. Se levar-se em consideração o esforço que foi feito pelas autoridades francesas no projeto do Euralille para se promover a modernização da cidade, a implementação do projeto Nova Luz, a depender do potencial de transformação urbanística dos grandes equipamentos de infraestrutura que não estão sendo aproveitados, começou mal.

► Estações Faria Lima e Pinheiros

Implantadas na região central do bairro de Pinheiros, entre as avenidas Faria Lima e Marginal Pinheiros, os projetos de ambas as estações estiveram vinculados desde o início a um projeto de renovação urbana de toda a área.

Objeto de um concurso nacional, o projeto de readequação do Largo da Batata teve a oportunidade de propor importantes melhorias na qualidade dos espaços públicos da região. Além disso, após a conclusão dos projetos das duas estações a área anteriormente ocupada pelo precário terminal do Largo da Batata será liberada graças à transferência da maior parte dos ônibus para um novo terminal ao lado da estação Pinheiros.

O projeto vencedor, de autoria do Arquiteto Tito Livio Frascino, propõe, entre outras ações, a melhoria e ampliação do espaço público e o adensamento imobiliário utilizando os instrumentos presentes na Operação Urbana Faria Lima. De acordo com o projeto, o Largo da Batata seria transformado no grande espaço público organizador dos subsistemas de calçadas alargadas e outros espaços públicos na área, como a praça em frente à igreja de Pinheiros.

O projeto também propunha um empreendimento associado, a ser promovido pelo poder público através da EMURB em parceria com a iniciativa privada. O lote pertencente à Cooperativa Agrícola de Cotia seria desapropriado e repassado à EMURB, e nele seria construído um edifício – em parceria com a iniciativa privada – com salas comerciais, auditórios, etc. Estes espaços poderiam ser alugados e gerar receitas para a administração pública.

A estação Faria Lima, distante menos de 800 metros da estação Pinheiros, foi toda construída no subsolo. Já a estação Pinheiros havia sido inicialmente pensada para ter parte de seu programa agenciado em um volume construído acima do solo, contendo as salas técnicas. Devido ao desmoronamento ocorrido durante as obras de escavações do túnel em direção ao Pátio Vila Sônia o projeto original foi alterado e as salas técnicas foram incorporadas ao volume subterrâneo do complexo. A ligação com a estação de trens da CPTM, do outro lado das faixas da Marginal Pinheiros, também foi alterada com relação ao projeto original.

Inicialmente planejada para ser feita através de um túnel, o que permitiria uma ligação mais curta e rápida, a solução de integração entre ambas as estações adotada foi através de uma passarela. Com isso, os usuários devem subir do nível das plataformas do metrô até o da passarela para então descer novamente para as plataformas da estação da CPTM. Ao contrário da estação Faria Lima, para o entorno da estação Pinheiros não foi planejada nenhuma ação direta de reurbanização. Um terminal de ônibus será construído ao lado da estação de metrô, sobre estacionamentos para automóveis no subsolo.

Assim como a Luz, a Estação Pinheiros tende a se consolidar como o centro de um grande polo de mobilidade metropolitana, articulando as redes do metrô com a CPTM (através da conexão com a atual estação CPTM da linha que corre às margens do Rio Pinheiros) e o sistema de ônibus municipais e intermunicipais que estabelecem a ligação entre os bairros e os municípios do extremo oeste da capital e da Região Metropolitana.

A presença da ligação com os setores de maior desenvolvimento do setor terciário na capital – o eixo Faria Lima/Berrini – estabelecida tanto pela Marginal do Rio Pinheiros quanto pela linha da CPTM sugere a oportunidade de aproveitamento do potencial de desenvolvimento de outras atividades associadas à estação. A necessidade de se conjugar a oferta de vagas de estacionamento de automóveis particulares e a presença dos ônibus municipais e intermunicipais será atendida pelo futuro terminal construído ao lado da estação pela Prefeitura Municipal.

O espaço aéreo tanto sobre este novo terminal quanto sobre a nova estação poderia ser aproveitado nos moldes do que foi realizado, por exemplo, na

Estação Liverpool Street em Londres, quando da construção do complexo de Broadgate. Um enorme complexo de edifícios destinados ao comércio (nos níveis térreos) e ao serviços e escritórios foi construído incorporando um terminal de ônibus e se integrando perfeitamente aos espaços internos da estação pré-existente. A área da estação Pinheiros tem todas as características para se configurar como uma forte centralidade em escala metropolitana. Infelizmente, até agora, somente os espaços destinados ao sistema de transporte foram pensados para a área da estação.

► Estação Vila Sônia

A estação Vila Sônia apresenta algumas inovação com relação às estações terminais das outras linhas do metrô. Graças à nova tecnologia de controle dos trens, totalmente automatizada, o pátio de manobras pôde ser coberto, ao contrário do que acontece nos pátios do Jabaquara e de Itaquera, nos quais um controlador posicionado em uma torre coordena visualmente as manobras.

Assim, o espaço sobre os trilhos pôde ser aproveitado para a construção do terminal de ônibus, que tira partido das diferentes cotas de nível de implantação do complexo e se relaciona com a estação através de circulações verticais, evitando passarelas e grandes deslocamentos horizontais, como é corrente encontrar em diversos terminais de integração na cidade de São Paulo.

PERSPECTIVAS FUTURAS

Ao longo de quase quarenta anos de história o metrô de São Paulo esteve sempre envolvido com as questões mais abrangentes de organização e desenvolvimento da cidade e, mais tarde, da metrópole. Alguns projetos que não vieram a se tornar realidade guardam ainda hoje a promessa de que o potencial regenerador da criação de uma estação possa vir a ser aproveitado e direcionado para melhorias na qualidade do espaço público em seu entorno.

Há também, como é o caso do metrô Conceição, bons exemplos de que é possível conciliar os interesses privados com os públicos, no sentido de se promover a construção de espaços de qualidade e bem integrados com o sistema de transporte de massa.

A importância assumida pela organização em rede de todos os sistemas de transporte de massa aumenta o protagonismo dos terminais de integração entre os diferentes meios de transporte. Mais do que nunca, é fundamental que esses equipamentos sejam pensados como verdadeiros edifícios urbanos, e não apenas como máquinas que devem responder apenas às exigências técnicas internas aos sistemas que atendem.

Há bons exemplos de que a integração com diferentes funções – shopping centers, edifícios institucionais – não apenas não são nocivas ao funcionamento do sistema como contribuem para a arrecadação de recursos. Os terminais de transferências poderiam ser pensados como poderosos complexos que proporcionem aos usuários rapidez e conforto no percurso entre os modos de transportes que articula, ao mesmo tempo em que poderiam se inserir no tecido urbano de forma a integrar seus espaços e funções com a rede de espaços públicos existentes.

A experiência dos grandes terminais de ônibus da região central e sua péssima implantação com relação às estações de metrô mostra que os deslocamentos compulsórios de pedestres entre equipamentos distantes não é uma forma positiva de apropriação do espaço público. As soluções baseadas

[44] Terminal Mercado do expresso Tiradentes, junto ao terminal de ônibus do Parque Dom Pedro II, 2007.

[45] [46] Terminal Sacomã do expresso Tiradentes, 2011

[47] Seção do Terminal Sacomã do expresso Tiradentes, 2011. Os ônibus que circulam pela via segregada do expresso Tiradentes chegam ao nível mais elevado do edifício, ao passo que os ônibus convencionais param no térreo. Entre estes está localizado o mezzanino de acesso do público.

[48] Planta do Mezzanino de acesso ao Terminal Sacomã do expresso Tiradentes.

em passarelas, que segregam os pedestres do espaço da rua, do chão urbano, também já demonstraram seu impacto negativo tanto para os usuários como para a qualificação do espaço público.

Soluções que muitas vezes forçam os pedestres a malabarismos espaciais através de passarelas que serpenteiam, sobem e descem, por darem prioridade ao fluxo de veículos nas avenidas que atravessam, como no caso da ligação do terminal Bandeira com a estação Anhangabaú, poderiam ser revistas e substituídas por soluções com atributos mais urbanos: passagens em nível com faixas de pedestre, calçadas largas, etc.

É muito importante que os equipamentos dos sistemas de transporte possam contribuir para melhorar a qualidade do térreo da cidade. O chão urbano é seu recurso “natural” mais valioso se reconquistado para a esfera da vida pública.

As soluções de conexão vertical entre as estações de metrô e os terminais de ônibus também parecem ser mais adequadas do que a construção de edifícios separados por longas distâncias, porque concentram o fluxo de passageiros e possibilitam a aproximação e o adensamento de outros usos junto à estação. Os exemplos internacionais deste tipo de solução são muitos, e mesmo no caso das estações paulistanas há exemplos nesse sentido, como as estações Barra Funda e Itaquera.

CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 3

Este capítulo teve como objetivo lançar luz sobre o papel dos polos de mobilidade metropolitanos na reorganização das metrópoles contemporâneas. A longa discussão sobre as origens das questões relacionando urbanismo e mobilidade, exemplificada nos projetos dos arquitetos das décadas de 1950 e 60 serviu como fundo histórico sobre o qual as experiências mais recentes de projetos de grandes estações e novos distritos urbanos a elas associados em cidades europeias. Foi ainda traçado um breve histórico das relações entre os projetos de equipamentos de transporte e tentativas de inovações urbanísticas na cidade de São Paulo, através da análise dos quarenta anos de trabalho da Companhia do Metropolitano de São Paulo.

Este percurso permitiu que fossem elencadas diversas posturas projetuais diante das dificuldades de conciliação entre as duas esferas presentes no agenciamento de um polo de mobilidade, as questões ligadas à lógica dos sistemas de transporte e aquelas relacionadas com sua faceta urbanística. Além das inovações tipológicas mostradas pelos projetos analisados em Lille, Londres, Berlim, Barcelona e Turim, os processos que antecederam a fase de projeto foram também objeto de atenção.

Este capítulo, assim como os dois que o antecedem, ofereceu portanto uma leitura de parte das questões presentes na área do estudo de caso do Parque Dom Pedro II. Até agora estas questões foram tratadas de forma isolada. O primeiro capítulo ofereceu uma análise urbanística da área do parque, o segundo capítulo o referencial teórico das questões urbanísticas mais amplas dentro das quais o parque se insere hoje e este terceiro capítulo ofereceu um panorama das questões específicas da relação entre urbanismo, mobilidade e acessibilidade na base da concepção e agenciamento dos polos de mobilidade metropolitanos.

Como essas questões se relacionam e quais são as implicações projetuais com relação ao Parque Dom Pedro II são o objeto da próxima parte da dissertação, um epílogo no qual será oferecida uma tentativa de síntese entre todas as questões apresentadas até este ponto.

NOTAS

- [1] No original: “Descender al metro no será como la bajada de Dante al infierno. La transición – física y mental – entre la superficie abierta al aire libre y el subsuelo ha de evocar la condición metropolitana presente en la plaza pública, apropiándose del valor cívico de la estación y de sus actividades, como esperar el tren, caminar hacia el aparcamiento y emerger en la calle en el nivel de la superficie. Tales actividades tendrían que convertir-se en una forma de experiencia ciudadana y no sólo en un intervalo técnico – necesariamente temporal y experiencia truncada – entre las actividades previstas. La expresión plena de la conectividad del sitio se alcanzará a través de las conexiones verticales – escaleras y ascensores.”

- [2] No original: “Le commerce, lieu de l’échange, va où va la vie, suit les itinéraires des gens, épouse les nouveaux parcours des transports, se concentre aux lieux où se canalisent les flux. C’est bien là que se réalisent les brassages, que s’élabore une culture commune, c’est donc là que se construit l’urbanité. À société nomade, commerces d’itinéraires.”

- [3] No original: “Sin embargo, es evidente que en los años 60 los arquitectos modernos habían llevado su discusión hacia un dilema que carecía de salida lógica y del que la megaestructura no era más que una liberación dudosa: aunque la profesión arquitectónica no haya renunciado a su rotunda y ‘moderna’ pretensión de responsabilidad para ‘el diseño del ambiente humano en su totalidad’, en la actualidad se ha visto obligada a reconocer que aquella ‘arquitectura total’ homogéneamente diseñada por la que abogaban gente como Walter Gropius, sería algo tan inerte, culturalmente tan insignificante, como cualquier máquina perfecta.”

- [4] No original: “Together, all these breaks – with scale, with architectural composition, with tradition, with transparency, with ethics – imply the final, most radical break: Bigness in no longer part of any urban tissue. It exists; at most, it coexists.”

- [5] No original: “Based purely on this hypothesis, Euralille, a public-private partnership (...) conceived a vast program that will ultimately consist of $\pm 800,000$ m² of urban activities – shopping, offices, parking, a new tgv station, hotels, housing, a concert hall, congress accommodations – to be built on 120 hectares on the site of former city fortifications by Vauban.

The program will enrich life in Lille but is at the same time autonomous: it equips Lille for its role as headquarters of the theoretical community generated by the new infrastructures. (...)

We had to insert an entirely new city – a program of one million square meters – in a complicated urban condition. This synthetic new city is and isn’t part of the old town. That was the hardest thing to explain. It has not been spawned by Lille: it has landed there.”

- [6] No original: “... if it was interpreted as a plane that could rotate along an axis, one part would emerge from the ground to become building while the other would descend far enough to expose the flank of the TGV tunnel: the train could be revealed through a 300-meter-long ‘window’. The TGV would assume a physical presence in the city, and the two stations would be visually connected.”

- [7] No original: “Anywhere but in France, such idea would have been met with derision. Here, the client calculated the additional cost of building over the tracks – between 8 and 10% – and decided it was an acceptable investment in pure symbolism.”

- [8] O projeto do parque do Camí Contal em Barcelona foi realizado por uma equipe composta pelos escritórios Alda y Jover, RCR e SBDA, além do escritório holandês de Arquitetura Paisagística West 8.

- [9] Conforme reportagem publicada no jornal *O Estado de São Paulo* no dia 19 de Março de 2011: “(...) há planos para inaugurar pelo menos outros quatro shoppings em estações nos próximos anos. Dois dos novos empreendimentos já estão com projetos

adiantados – um deles está em obras. O Tucuruvi deve ser o primeiro a sair do papel, com previsão de inauguração para abril de 2012. Como houve atraso no cronograma, administradores do futuro shopping já estão repassando dinheiro ao Metrô. O outro shopping em andamento é o Vila Madalena, que está com projeto pronto e aguarda liberação da Prefeitura. O Metrô estima que ele ficará pronto cerca de um ano e meio depois do início das obras. Além desses, a companhia fechou recentemente estudos sobre dois empreendimentos para médio prazo. Um será erguido sobre o Pátio Jabaquara, na Linha 1-Azul, na zona sul. O outro será na Estação Carrão, mas com características um pouco diferentes das dos outros. ‘Nosso objetivo é fazer ali um shopping atacadista, para não concorrer com o Shopping Metrô Tatuapé’, explica o diretor de Negócios do Metrô, José Yazbek”.

Epílogo

**PARÂMETROS PARA REINserÇÃO URBANA
DO PARQUE DOM PEDRO II**

Ao longo dos três capítulos apresentados foram discutidas uma série de questões relacionadas ao papel que a área do Parque Dom Pedro II cumpre atualmente dentro da metrópole paulistana. Marcada pela fragmentação e pela descontinuidade espacial, a área apresenta no entanto um forte potencial de reintegração urbana, possível graças ao reconhecimento da oportunidade de consolidação de um novo polo de mobilidade metropolitano associado aos sistemas e aos equipamentos de transporte presentes.

No primeiro capítulo foram elencadas as principais características físicas e funcionais da área, a partir de uma leitura que possibilitou o reconhecimento da complexidade e heterogeneidade de usos e conflitos decorrentes da acumulação de pesadas infraestruturas relacionadas à mobilidade. A maneira como estes equipamentos – o sistema viário, as estações de ônibus, o metrô – foram projetados e executados gerou grande parte dos problemas associados à descontinuidade física e funcional entre os setores do parque e com os bairros em seu entorno.

O potencial estratégico da área foi explorado ao longo do segundo capítulo da dissertação. Apesar do aspecto negativo das pesadas infraestruturas na organização espacial e funcional do parque, sua presença, hoje, representa um importante ponto de partida para sua reinserção urbana, permitindo que um processo de regeneração – já que o potencial de irradiação das melhorias das condições urbanísticas pode ser amplificado pela própria presença das redes de mobilidade – se apóie no reconhecimento das condições necessárias para o estabelecimento de um polo de mobilidade metropolitano.

O terceiro capítulo forneceu, através da análise das principais questões envolvidas na gênese, projeto e gestão dos polos de mobilidade, um referencial prático e teórico que pode pautar um projeto de reinserção urbana do Parque Dom Pedro II.

Este epílogo pretende, finalmente, oferecer uma síntese destes três capítulos, relacionando as questões presentes em cada um para fornecer parâmetros para uma eventual ação projetual para a área de estudo.

O ponto de partida desta síntese é o reconhecimento da vocação da área dentro da lógica de estruturação da metrópole paulistana hoje em dia. No segundo capítulo foram elencadas importantes contribuições de diversos autores acerca do papel estruturador destes pontos específicos do território metropolitano, os polos de mobilidade. Além disso ficou clara a necessidade de se conjugar planejamento e projeto urbano para se conseguir dar uma resposta eficaz às conflitantes demandas e à complexidade funcional, espacial e legal presentes no Parque Dom Pedro II.

O próprio Plano Integrado de Transportes Urbanos elaborado pela Secretaria de Estado de Transportes Metropolitanos, com horizonte de aplicação para o ano de 2025 (PITU 2025) reconhece a necessidade de se reforçar o papel indutor de novas centralidades associados aos polos de mobilidade. Na prática, esta ação tem como objetivo equilibrar as dinâmicas de desagregação física e dispersão funcional analisadas ao longo do segundo capítulo. Para

que funcione, esta estratégia precisa ultrapassar as esferas do planejamento, desdobrando-se em projetos urbanos específicos para cada área de ação, e pautando, concomitantemente, os projetos de arquitetura das novas estações intermodais que dão sustentação aos polos de mobilidade. Cabe investigar, na ocasião de um projeto para o Parque Dom Pedro II, que relações – e entre quais setores da metrópole – são articuladas na área e quais podem ser incorporados a partir da concretização de um novo projeto.

No terceiro capítulo foram salientadas as múltiplas atribuições encontradas em distintos polos de mobilidade em diferentes cidades ao redor do mundo. É um consenso entre os autores que trataram do assunto que as características físicas e funcionais de um determinado polo têm relação direta tanto com os modos de transporte presentes em seu interior quanto às características físicas e funcionais dos territórios que nele se articulam, abrangendo desde a escala local, onde se inserem, até metropolitana, ou mesmo internacional. Esta combinação de forças determina a vocação específica de um determinado polo.

No caso das estações analisadas na Europa, o primeiro passo para o estabelecimento do partido de projeto para as áreas de intervenção foi o reconhecimento desta vocação. No caso de Lille estava claro desde o início do processo, para as autoridades francesas, que o papel do novo complexo associado à chegada dos trens de alta velocidade seria o de desencadear um processo de modernização econômica de toda a região do Nord Pas-de-Calais, através da criação de um forte polo de serviços e negócios. Ao mesmo tempo, a oportunidade de se promover a integração entre o centro da cidade e as áreas de expansão mais recente, separados pela barreira física representada pelas infraestruturas – a via expressa urbana e a ferrovia – foi incorporada como importante condicionante do projeto.

Nem sempre a vocação da área foi aceita de forma consensual, como demonstra o longo processo de discussões que antecederam a elaboração definitiva do projeto para a área de King's Cross, em Londres. Inicialmente imaginado como mais um distrito predominantemente empresarial, nos moldes do que havia sido construído em Canary Wharf poucos anos antes, o projeto urbanístico para as antigas glebas ferroviárias assumiu uma morfologia mais próxima à do tecido tradicional de Londres, com uma forte mescla de usos, com residências, comércio, serviços e atividades culturais e de entretenimento.

A vocação monumental da HauptBahnhof de Berlim, complementar ao distrito governamental construído entre o Tiergarten e o rio Spree, assim como no caso de Lille, foi uma decisão tomada nas altas esferas da administração pública, corroborada pelas políticas da Deutsche Bahn que visavam transformar a capital alemã no maior entroncamento ferroviário europeu.

No caso da cidade de São Paulo, a análise urbanística feita no primeiro capítulo pode fornecer subsídios para a definição da vocação de um polo de mobilidade metropolitano situado no Parque Dom Pedro II. Por um lado, as características físicas e funcionais atuais podem fornecer chaves de compreensão para o papel que a área pode vir a assumir e, por outro, a presença das redes de mobilidade e a melhoria da acessibilidade à área – objetivo da intervenção física que possa vir a ocorrer – permitem vislumbrar novas atribuições que se relacionam com sua posição privilegiada em escala metropolitana.

Historicamente funcionando como interface entre o centro da cidade de São Paulo e os bairros a leste do Tamanduateí – no primeiro momento de sua história com os bairros contíguos do Brás e da Mooca e no segundo mo-

mento, a partir da implantação da infraestrutura viária de escala metropolitana com os bairros mais afastados do extremo leste e o setor sudeste da capital e da região do ABC – o Parque Dom Pedro II pode assumir um renovado papel a partir de sua inserção em uma rede que não está mais, atualmente, regida pelas lógicas dos deslocamentos pendulares entre moradia e trabalho, conforme as mudanças decorrentes da passagem do modelo da metrópole industrial para a contemporânea, descritas no segundo capítulo.

Algumas das funções urbanas historicamente presentes na área podem adquirir um importante papel no processo de reinserção urbana do parque – como por exemplo a forte presença da função habitacional nos setores do Glicério, Cambuci, Mooca e Brás – e também a presença de importantes edifícios institucionais, marca dos setores próximos à colina histórica. A própria proximidade com o centro histórico da cidade confirma a vocação de polo institucional e cultural da área, reforçada ainda pela presença do Mercado Municipal na rua da Cantareira e pela futura inauguração de um museu na reformada Casa das Retortas. Dentro do parque, o uso do Palácio das Indústrias como espaço expositivo, ligado à educação (função similar àquela para qual o edifício foi erguido no início do século XX) reforça sua vocação cultural, sustentada também pela presença nos bairros circundantes de um importante conjunto de edificações de interesse histórico datando do período de instalação da primeira indústria em São Paulo.

As atividades comerciais presentes no entorno do Parque Dom Pedro II têm também uma longa história na caracterização da área. Atualmente a presença do comércio atacadista de grãos, cereais e hortifrutigranjeiros na chamada Zona Cerealista próxima ao pátio do Pari é vista como conflitante com os outros usos presentes na área, principalmente o residencial. A difícil conciliação do pesado trânsito de caminhões, carregadores e o volume de lixo produzido por estas atividades leva à conclusão de que sua presença na área é um empecilho para a melhoria da qualidade geral dos espaços públicos e das condições para o estímulo à ocupação residencial. A transferência destas atividades para outro local parece ser uma das condições para a consolidação da função habitacional na área do Parque Dom Pedro II.

Já as atividades do comércio varejista, presente nas ruas de comércio especializado, distribuídas nos arredores da rua Vinte e Cinco de Março e das avenidas Celso Garcia e Rangel Pestana são, ao contrário, importantes polos de atração, podendo ser vistas como elementos positivos para o funcionamento urbanístico da região, ainda que o volume de tráfego de veículos e pedestres gere uma série de conflitos espaciais atualmente mal resolvidos, principalmente no que diz respeito à integração (ou à falta dela) entre sistema de espaços públicos – passeios, praças – sistema viário e equipamentos de transporte. Estas atividades podem ser conciliadas com as outras funções urbanas – habitação, serviços e as atividades institucionais e culturais – desde que sejam levadas em consideração no momento de elaboração dos projetos de readequação do sistema viário e do sistema de espaços públicos.

Estes três componentes básicos – o setor institucional e cultural, o setor habitacional e o comércio especializado – constituem um tripé de usos urbanos que podem nortear um projeto de reintegração urbana da área do parque. O equilíbrio entre estes usos depende de uma cuidadosa avaliação da demanda futura para seu desenvolvimento, sobretudo no que diz respeito ao setor habitacional. Uma avaliação correta das relações espaciais entre as diversas atividades também é essencial para o dimensionamento do sistema

de espaços públicos que possa articular as diferentes demandas de cada atividade, minimizando os conflitos de uso e circulação.

A presença das zonas de interesse especial (ZEIS-3) nos setores do Glicério, Cambuci, Mooca e Brás levanta ainda a questão da presença da habitação de caráter social na área, uma característica que também esteve presente nos projetos de Lille, Londres e Barcelona, por exemplo. Sobretudo no projeto de King's Cross, as discussões sobre o equilíbrio entre habitação de caráter social e habitações de médio e alto padrão – a serem negociadas pelo setor imobiliário – foi responsável por longos anos de afinação das características do projeto final. Em todos os casos a participação do poder público, dotado de um forte papel regulador, foi fundamental para a garantia de uma porcentagem de habitação de interesse social no interior das áreas de renovação urbana associadas às novas estações.

Uma contribuição muito importante destes exemplos para o caso paulistano é a constatação de que as áreas destinadas a habitação social foram todas agenciadas de forma integrada a outros usos, como o comércio e serviços, e inclusive a áreas de habitação destinadas à comercialização pelo mercado imobiliário, evitando-se a criação de setores mono-funcionais e estimulando a convivência de diferentes classes sociais nas áreas no entorno das estações. Os exemplos dos edifícios construídos nas áreas que haviam sido objeto de demolições para a construção da linha 3-vermelha, entre as estações Pedro II e Bresser são diametralmente opostos ao ideal urbano perseguido pelos projetistas dos novos distritos europeus. Como foi visto na última parte do terceiro capítulo, o modelo de torres mono-funcionais isoladas no interior de grandes quadras fechadas, cercados de estacionamentos, criando-se longos trechos de ruas de muros, sem comércio ou outras atividades, não parece ser o mais adequado para o aproveitamento das condições excepcionais de mobilidade e acessibilidade presentes em uma área tão bem dotada de equipamentos de transporte.

Assim como nos casos das estações europeias analisadas, a complexidade é hoje uma marca da área do Parque Dom Pedro II. Os mesmos dilemas identificados por Bertolini (1998) nas áreas de renovação urbana associadas às estações intermodais podem ser constatados no caso da cidade de São Paulo. A acomodação de diversas funções e a mescla de múltiplas atividades urbanas, condição vista como necessária para a vivacidade, para o poder de atração e para a segurança dos polos de mobilidade, exige, de um lado uma combinação entre políticas que orientem as intervenções e, de outro, uma certa dose de flexibilidade capaz de permitir a acomodação de atividades diferentes ao longo do tempo de implementação do projeto. Este dilema funcional pode ser resolvido a partir da criação das condições institucionais necessária para o estabelecimento de um processo que articule, concomitantemente, os diferentes interesses funcionais, e que promova a superação da tendência à subdivisão do projeto em unidades funcionais autônomas, em elementos menores projetados de forma setorial.

Os conflitos de fluxos e de uso entre as diferentes atividades presentes na área podem ser resolvidos através de ferramentas projetuais inovadoras, como exemplificam as estações europeias analisadas. O tipo de relação que se estabelece entre os complexos de transporte e a sua vizinhança exige uma abordagem que leve em conta as especificidades e as exigências espaciais e funcionais de ambas as esferas – ligadas à lógica dos sistemas de transporte mas também à lógica urbanística – de forma integrada. A especificidade da condição dos polos de mobilidade metropolitanos demanda

uma postura projetual que seja capaz de tratá-los não só como importantes nós no sistema das redes de mobilidade, nem só como simples áreas de renovação urbana, mas como as duas coisas ao mesmo tempo. Soluções excludentes, que respondem às lógicas dos sistemas fechados em si, como é o caso das longas passarelas segregando o tráfego de pedestres do nível térreo da cidade não são adequadas para se promover a integração entre estas duas esferas funcionais e espaciais.

Somando-se ao dilema funcional, representado pela multiplicidade de usos urbanos presentes na área, um dilema físico, representado pela difícil relação entre a presença das pesadas infraestruturas de transporte – principalmente o sistema viário no caso paulistano – está na origem da maior parte das disfunções espaciais e funcionais da área atualmente. A forte barreira imposta pelas vias expressas e seus viadutos se configura como o maior empecilho para soluções de continuidade entre os bairros vizinhos e o parque. As estações que foram construídas em seu interior – o terminal de ônibus, o terminal Mercado do expresso Tiradentes e a estação Pedro II da linha 3-vermelha – não foram concebidos de forma a promover a superação destas barreiras físicas. A estação do expresso Tiradentes, e principalmente a via segregada por onde correm os ônibus que a atendem, criou, ao contrário, mais uma forte barreira entre os dois lados do Tamanduateí.

O agenciamento de uma nova estação única, ou de uma nova forma de articulação entre as existentes, abre a possibilidade de se rever a relação entre os sistemas de transporte coletivos e o sistema viário atual. A remodelação da infraestrutura de mobilidade presente na área, segundo os projetos analisados no capítulo 3, teria como objetivo aumentar sua acessibilidade, transformando o que é atualmente um grande conjunto de espaços desconexos e degradados em um polo de atração de atividades e pessoas, um verdadeiro lugar conectado à rede metropolitana de transportes. Independentemente da forma como essa transformação possa vir a ocorrer, e independentemente das soluções projetuais adotadas para a remodelação das estações e do sistema viário presentes na área, uma questão muito importante vem à tona. Ao se tratar da vocação da área do Parque Dom Pedro II ficou claro que, assim como nos casos das estações europeias, a promoção de usos mistos para a consolidação de um bairro densamente ocupado é uma garantia do bom aproveitamento urbanístico do potencial representado pela presença dos equipamentos de mobilidade. No entanto, a otimização da acessibilidade da área e sua inserção em uma rede que estabelece conexões que ultrapassam a relação centro-periferia historicamente consolidada pela infraestrutura viária do período industrial de desenvolvimento metropolitano levanta a possibilidade de introdução de novos usos.

Nos casos europeus, a aceitação de que os polos de mobilidade metropolitanos constituem fortes centralidades dentro de metrópoles esteve sempre associada à promoção da construção de novos centros de negócio, com maior ou menor ênfase dependendo da cidade. Seria este o caso para o Parque Dom Pedro II? Naturalmente é preciso ter em mente que os exemplos europeus tratam de áreas associadas a estações que passaram a receber trens de alta velocidade, passando a fazer parte de uma rede internacional, na escala do continente europeu. A nova posição estratégica adquirida pelas cidades que receberam estas novas estações justifica a construção dos centros empresariais, que se sustentam pela virtual proximidade com os grandes centros financeiros já consolidados. Este não é, naturalmente, o caso do polo de mobi-

lidade no Parque Dom Pedro II. No entanto, sua inserção em uma rede coesa que se conecta com outros importantes centros empresariais paulistanos levanta a possibilidade de que a área possa funcionar de forma complementar a outras já consolidadas, como a Paulista ou a região da Faria Lima e Berrini, por exemplo. Ou ainda que, retomando o protagonismo no papel de espaço estruturador da relação do centro da cidade com as zonas leste e sudoeste, o parque possa se consolidar como um importante sub-centro regional, complementando o papel do centro histórico e atendendo justamente aos bairros e às cidades cujo passado se vincula a ele.

A definição do potencial urbanístico da área, nos momentos iniciais de definição do escopo do projeto, é muito difícil de ser estabelecida de maneira definitiva. A menos que haja um forte consenso entre o poder público e a iniciativa privada, representada pelo setor imobiliário – como ocorreu em Lille – a definição do tipo de ocupação que deverá ser promovido, e as proporções entre habitação social, habitação de médio ou alto padrão, serviços, comércio e escritórios depende de um longo processo que envolva negociações entre todos os envolvidos e leve em conta as flutuações econômicas e as vicissitudes políticas ao longo do tempo. Nesse sentido, a estratégia mais adequada para o caso do Parque Dom Pedro II, de acordo com a análise dos exemplos das estações europeias, seria similar à que foi adotada em Londres. Como afirma Bertolini (1998) ao tratar do dilema físico entre as demandas por espaço das infraestruturas de transporte e as exigências de padrões mínimos de urbanidade para a consolidação de um verdadeiro polo de mobilidade, uma estratégia flexível, em que alguns pontos de definição sejam deixados em aberto, talvez seja mais adequada para se lidar com a complexidade institucional de um projeto de tamanha abrangência.

Esta estratégia consistiria na execução das obras de adequação da infraestrutura de forma independente das obras necessárias para a renovação das áreas próximas ao parque, sob a coordenação de um plano geral que forneça os parâmetros adequados para que, quando prontas todas as partes, o conjunto funcione de forma integrada. Para o sucesso desta estratégia é fundamental o planejamento a longo prazo, assim como a coordenação das ações dos diversos atores envolvidos no processo.

Em termos práticos esta estratégia dependeria de uma ação coordenada que fosse capaz, em um primeiro momento, de adequar as infraestruturas existentes na área do parque de acordo com as exigências de urbanidade a serem definidas por um projeto urbanístico para a totalidade da área e de seu entorno. No primeiro capítulo o impacto desarticulador da forma como as infraestruturas foram implantadas foi extensamente avaliado através da análise das consequências físicas e funcionais da relação entre o parque e os bairros em seu entorno. A implantação do sistema viário de alcance metropolitano, representada pela construção da avenida do Estado e o complexo de viadutos da ligação leste-oeste, é paradigmática neste sentido. Liberados de qualquer obrigação de se relacionar de forma positiva com os tecidos urbanos que atravessaram, estes projetos, que tinham como único objetivo conectar pontos distantes do território metropolitano, foram executados de forma extremamente setorial e seu impacto negativo nas áreas junto ao Parque Dom Pedro II é um dos principais empecilhos para sua reinserção urbana hoje.

Neste sentido, de acordo com a estratégia descrita por Bertolini (1998) as ações para a consolidação de um verdadeiro polo de mobilidade metropolitano na região do Parque Dom Pedro II depende de fortes intervenções sobre o

legado rodoviarista, a partir de projetos que tenham a capacidade de conciliar as exigências viárias com a promoção da continuidade do tecido urbano. Soluções como o enterramento de parte do sistema viário, supressão de alças e viadutos – inclusive do sistema de viadutos da ligação leste-oeste – significariam a promoção da permeabilidade entre as áreas internas do parque e os bairros em seu entorno, aumentando os pontos de travessia do rio e melhorando consideravelmente a acessibilidade dos equipamentos de transporte de massa.

Em todos os exemplos europeus analisados no terceiro capítulo a criação de espaços públicos de qualidade, privilegiando os percursos dos pedestres no nível do térreo da cidade, foi apontada como a primeira condição necessária para a criação de novos lugares associados à oferta de mobilidade representada pelas estações. Independentemente das soluções projetuais do equipamento de transporte em si – uma única estação concentrando todos os modos de transporte ou estações independentes conectadas através do espaço da rua – o papel estrutural do sistema de espaços públicos foi considerado estratégico para o sucesso das iniciativas. A criação de passeios, avenidas com caráter urbano – e não de vias expressas – praças e parques foi encarada como uma ferramenta capaz de expandir a área de influência das estações, aumentando a acessibilidade em seu entorno e expandindo o potencial de mobilidade representado pelos sistemas de transporte de massa.

No que diz respeito ao Parque Dom Pedro II, a reconquista do térreo para os pedestres representaria a superação de uma barreira de quase dois quilômetros criada pela implantação do sistema viário e dos terminais de ônibus e do expresso Tiradentes, permitindo a integração dos bairros a leste do Tamanduateí com a colina histórica. Do ponto de vista do funcionamento dos equipamentos de transporte esta nova configuração permitiria expandir sua área de influência na escala local, aumentando a acessibilidade a setores atualmente em condição de severo isolamento e degradação.

Assim, fica claro que um projeto de remodelação da infraestrutura de transporte no Parque Dom Pedro II, abrangendo desde o redesenho do sistema viário até a remodelação das estações existentes – o que pode ser feito através de sua fusão em uma única estação intermodal, como será visto adiante – seria o ponto de partida para um projeto mais amplo de renovação urbanística de todos os bairros no entorno, analisados no primeiro capítulo da dissertação na ocasião da leitura da escala intermediária da área de influência do parque. Uma importante lição extraída dos projetos europeus analisados no terceiro capítulo é que as ações projetuais propostas para remodelação dos chamados distritos de mobilidade têm mais chance de sucesso se forem capazes de promover soluções de continuidade espacial, funcional e simbólica com os usos e os tecidos urbanos anteriores a sua implantação.

Seguindo este raciocínio, e apoiando-se na análise dos setores feita no primeiro capítulo, chega-se à conclusão de que os setores internos do parque podem assumir vocações complementares, relacionadas com as principais características dos setores urbanos mais próximos. Por exemplo, o setor nordeste do parque, no qual está o Palácio das Indústrias, apresenta o potencial de se tornar um importante polo institucional, articulando equipamentos como o próprio palácio com o Mercado Municipal e o Museu na Casa das Retortas. Já o setor sudoeste do parque, junto aos bairros do Glicério e do Cambuci poderia assumir um aspecto mais relacionado à função habitacional, incluindo equipamentos relacionados a este uso e promovendo uma me-

lhor integração com os equipamentos de transporte, melhorando as condições de acessibilidade aos bairros.

A complexidade e a abrangência das questões envolvidas em um projeto para a área do Parque Dom Pedro II chamam a atenção para a necessidade da criação do que Bertolini (1998) chamou de “capacidade de ação”, personificada em uma autoridade capaz de superar as incertezas inerentes a um plano que congrega projetos com diferentes (e longos) tempos de implementação. A criação ou o reconhecimento de uma autoridade responsável pelo desenvolvimento dos projetos estudados na Europa foi a primeira condição para seu sucesso. Promovendo o compromisso e a coordenação entre interesses muitas vezes conflitantes (como os da lógica interna dos sistemas de transporte e os urbanísticos, ou entre a promoção de habitação social e as demandas por lucro representado pelo aproveitamento imobiliário) através de uma abordagem ampla das respectivas posições contraposta a uma visão global da iniciativa, estes agentes foram capazes, ao mesmo tempo, de garantir a continuidade na execução dos projetos e de incorporar alterações de programa ou de projeto decorrentes de mudanças no contexto econômico ou político ao longo do tempo.

Como foi visto no primeiro capítulo a complexidade da área do Parque Dom Pedro II se reflete inclusive no instrumental jurídico da legislação urbanística incidente. A sobreposição de instrumentos legais, muitas vezes conflitantes entre si, chama a atenção para a necessidade de orquestração entre eles, o que poderia ser feito através da criação de um único instrumento legal para o perímetro de ação. Este tipo de operação foi realizado em todos os exemplos europeus, e a história de King's Cross demonstrou a necessidade de participação da população local no processo de tomada de decisões e definições legais sobre o futuro da área de intervenção. A participação dos conselhos municipais de Camdem e Islington, além da representação direta das comunidades dos bairros vizinhos à área de renovação urbana, teve um papel crucial na mudança de paradigma entre o primeiro projeto apresentado pela LRC (desenhado por Norman Foster) e o projeto atual. De um modelo de reurbanização pautado essencialmente pela construção de edifícios destinados a escritórios de alto padrão passou-se à criação de um distrito de uso múltiplo congregando diferentes atividades urbanas e diferentes classes sociais. No caso paulistano este processo pode ser adequado para se promover a integração com áreas de habitação de cunho social, garantindo que projetos específicos para cada setor levem em consideração as diferenças morfológicas e especificidades de cada ZEIS-3, conforme visto no primeiro capítulo.

* * *

As ações de cunho urbanístico teriam como objetivo promover a integração física e funcional entre o parque e os bairros vizinhos, através da readequação do sistema viário para a promoção de ligações no nível do térreo urbano. No que diz respeito à remodelação dos equipamentos de transporte os exemplos analisados na Europa oferecem interessantes contribuições para o estudo de caso do Parque Dom Pedro II.

Como foi visto no primeiro capítulo, os três grandes equipamentos presentes na área – o terminal de ônibus, as estações do expresso Tiradentes e a estação de metrô Pedro II da linha 3-vermelha – foram construídos de forma independente, o que resultou em uma difícil articulação entre si, impondo aos usuários do sistema de transportes de massa penosos deslocamentos entre cada modo de transporte. Além disso, os próprios terminais e suas respec-

tivas vias criaram importantes barreiras físicas, especialmente a via segregada destinada aos ônibus do expresso Tiradentes.

O exemplo da implantação da estação de metrô Pedro II revela que a simples proximidade física entre os equipamentos de transporte e os espaços livres urbanos não garante uma interação efetiva entre ambos, algo que foi tratado no terceiro capítulo. Soluções de projeto podem superar a cisão entre o universo dos transportes e os espaços urbanos, mas, no caso da estação no parque, a descontinuidade entre seu interior e os espaços residuais ao seu redor testemunha sua inaptidão para funcionar como um catalisador de atividades urbanas, promovendo o uso da área onde foi implantada.

Do ponto de vista da lógica do sistema de transportes do qual os equipamentos presentes no parque fazem parte é preciso identificar as melhores estratégias de integração entre eles. Na realidade, as estações presentes no interior da área se relacionam também com outras estações mais distantes, como as estações Sé e São Bento do metrô e a estação Brás Roosevelt de trens metropolitanos. Semelhantes territórios de transbordos foram tratados por Menerault (2003), do ponto de vista de sua inserção urbanística, como polos de mobilidades cujos elementos, dispersos na superfície da cidade, se articulam através de uma coesa rede de espaços públicos, em contraposição aos polos concentrados em complexos edifícios intermodais que articulam em seu interior todos os modos de transporte.

Na prática, a estratégia mais adequada para a condição de polo de mobilidade do Parque Dom Pedro II parece ser incorporar características destes dois modelos. Os equipamentos mais próximos – os terminais de ônibus e a estação Pedro II do metrô – poderiam, por um lado, ser combinados em um novo edifício intermodal, reduzindo as distâncias percorridas pelos usuários entre cada sistema, concentrando os fluxos de veículos em um só ponto – ajudando a reduzir o impacto do tráfego de ônibus nas ruas do entorno do parque – e otimizando o papel integrador da tarifagem única. Por outro lado, a conexão com as demais estações de metrô e trens próximas seria o mote para ações projetuais de melhorias dos espaços públicos que as conectam, através da promoção de soluções que privilegiem os pedestres e as travessias em nível, com faixas e semáforos ao invés de passarelas sobre vias expressas. Os parâmetros mínimos de urbanidade, que poderiam ter sido empregados no momento da implantação destas estruturas, teriam o poder – como nos exemplos europeus – de promover não apenas o melhor funcionamento da rede de transporte como um todo mas também de estimular novos usos e atividades ao longo dos percursos conectando as estações, promovendo um modelo de cidade mais compacto, cujo espaço urbano – resultado de pesados investimentos públicos – multiplique sua capacidade de uso.

O desenho deste novo equipamento de transporte – articulando metrô, ônibus e o expresso Tiradentes – e sua relação com os espaços urbanos do parque e de seu entorno merece especial cuidado. A definição do programa de usos a serem agenciados nesta nova estação, como foi visto ao longo de todo o terceiro capítulo – seria objeto de uma análise da vocação urbanística – funcional, espacial e simbólica – a ser-lhe atribuída. Como afirma Menerault (2003) a conciliação de atividades ligadas ao universo dos transportes com atributos de urbanidade e com atividades de comércio e serviços é uma importante característica das recentes estações construídas na Europa. Os tipos de serviços e comércio a serem incorporados ao edifício depende dos tipos de transporte que são agenciados em seu interior.

No caso do Parque Dom Pedro II, onde modos de curta espera são agenciados, a definição de que tipos de comércio e serviços seriam mais adequados depende de uma avaliação da demanda de acordo com o número de passageiros e de suas necessidades cotidianas. A experiência levada a cabo pela Companhia do Metropolitano de São Paulo de associação entre Shopping Centers e algumas estações ao longo do sistema pode fornecer subsídios para o dimensionamento destas atividades em um possível complexo no parque. Naturalmente, no caso de uma área central dotada de espaços públicos significativos a tipologia arquitetônica de um Shopping Center tradicional não é adequada, mas sua capacidade de agenciar diversos usos – lojas, cinemas, bancos, estacionamentos – pode ajudar na definição de uma tipologia apropriada ao Parque Dom Pedro II.

Esta avaliação pode permitir saber se a estação intermodal será revestida da mesma complexidade e abrangência funcional do que o complexo do Euralille, por exemplo, ou se deverá assumir proporções mais modestas, como a estação Porta Susa em Turim. De qualquer maneira, o mais importante é que a definição do programa desta estação leve em consideração o contexto urbano em que se insere, e que seja capaz de cumprir com as mesmas funções que o projeto urbanístico para a área, ou seja, promover a integração física e funcional entre as partes atualmente segregadas pela presença das infraestruturas de transporte.

A aceitação das consequências de se promover o valor simbólico do adensamento funcional do complexo da estação – como foi feito em Lille ou em Berlim – depende de uma decisão da autoridade responsável pela orquestração do projeto urbano como um todo. Como foi feito pela empresa Euralille, será necessário levantar até que ponto vale a pena elevar os custos de construção e gestão do complexo intermodal para se promover a renovação urbana das áreas ao seu redor. À dificuldade de se articular as diferentes administradoras dos sistemas de transporte – SPTRANS, Prefeitura Municipal, Secretaria de Transportes Metropolitanos, Companhia do Metropolitano de São Paulo – se soma a dificuldade em se equilibrar as atribuições do poder público e da iniciativa privada. Como adverte Bertolini (1998) a lógica circular segundo a qual o aumento de lucros (empregados para complementar o financiamento do custo de construção da infraestrutura) tende a gerar o aumento da complexidade do projeto – o que, por sua vez, aumenta os custos gerais de execução das obras – se constitui em um dilema cuja solução depende do correto dimensionamento da capacidade de investimento do poder público, de um lado, e da capacidade e interesse de participação da iniciativa privada do outro – o que depende de uma correta avaliação do potencial da área.

Nesse sentido os exemplos europeus oferecem diferentes formas de participação entre iniciativa privada e poder público na concretização dos novos distritos associados às estações intermodais, desde o modelo inglês de concessão total a uma empresa privada para a execução das obras de urbanização – naturalmente sob a forte ação reguladora do poder público – até a experiência catalã da criação de um consórcio entre empresas públicas responsáveis pela execução e futura comercialização das novas áreas urbanizadas. A escolha do melhor modelo de engenharia financeira para a execução das obras no Parque Dom Pedro II depende de uma cuidadosa avaliação da situação institucional e econômica paulistana.

Do ponto de vista da lógica dos sistemas de transporte os exemplos estudados na Europa não deixam dúvidas com relação à melhor forma de integração

entre os diferentes modos presentes em uma estação intermodal. A sobreposição dos diferentes sistemas, articulados através da circulação vertical, é o modo mais rápido, eficiente e confortável de se promover a ligação entre metrô, ônibus e o expresso Tiradentes. A justaposição horizontal das estações, ligadas por longas passarelas, é uma solução que, além de exigir penosos deslocamentos dos usuários, ocupa uma área muito grande do térreo da cidade e acaba gerando mais rupturas e descontinuidades no tecido urbano. A possibilidade de ligação visual entre os diferentes níveis no interior da estação – assim como a visualização recíproca entre seus espaços internos e o espaço urbano – é uma característica presente em todos os exemplos europeus estudados. Desde os projetos utópicos dos arquitetos das décadas de 1950 e 60 até os projetos mais recentes das estações construídas nas cinco cidades analisadas, a continuidade funcional e visual obtida através de soluções que articulam camadas sobrepostas de infraestruturas e espaços urbanos é uma característica onipresente. Os croquis de Koolhaas para o “espaço piranesiano” na estação de Lille e a concretização máxima deste conceito, na HauptBahnhof de Berlim, testemunham a importância desta solução para a consolidação dos espaços internos dos sistemas de mobilidades como verdadeiros espaços da vida metropolitana contemporânea, e não apenas corredores técnicos ligando diferentes modos de transporte.

* * *

Finalmente, um aspecto muito importante que deve ser levado em consideração para a elaboração de um projeto para a área do Parque Dom Pedro II é sua inserção na bacia do Rio Tamanduateí. Esta condição excepcional se desdobra em dois aspectos complementares. De um lado, as questões técnicas envolvidas no sistema de macro drenagem de toda a bacia e de micro drenagem das áreas em seu entorno, onde pontos de inundação ainda são comuns. Do outro lado, a dimensão paisagística da área, esquecida desde a implantação do parque originalmente desenhado por Cochet no início do século XX.

Neste aspecto o Parque Dom Pedro II se distancia dos exemplos analisados no terceiro capítulo, pois em nenhum dos casos as estações foram construídas em áreas que exigiam cuidados particulares com os sistemas de macro drenagem urbana, ainda que algumas delas, como a HauptBahnhof ou King's Cross e Saint Pancras tenham sido construídas próximo a importantes corpos d'água (o Rio Spree e o Regent's Canal, respectivamente). Por ultrapassar o escopo desta pesquisa, que foi concentrada nas relações entre os equipamentos e infraestruturas de transporte e as questões urbanísticas contemporâneas, não chegaram a ser analisados projetos que oferecessem referenciais para a conciliação destas duas esferas – técnica e paisagística – com as peculiaridades de um polo de mobilidade metropolitano.

Os exemplos de imbricação entre soluções técnicas inovadoras e a criação de novos espaços para a paisagem no interior da cidade são recentes, mas oferecem perspectivas muito interessantes de renovação estratégica de importantes setores urbanos. Assim como na virada das décadas de 1950 e 60 o instrumental das disciplinas do urbanismo e da arquitetura foram combinadas pelos arquitetos responsáveis pelos projetos das megaestruturas, como Bakema ou o casal Smithson, abrindo uma série de perspectivas que viriam a ser desenvolvidas nos projetos das grandes estações estudadas das duas últimas décadas, atualmente as ferramentas técnicas do urbanismo e do planejamento territorial vêm sendo combinadas com o instrumental prático

das disciplinas da arquitetura paisagística e das ciências ambientais em uma nova disciplina que congrega as necessidades da urbanização com as exigências do correto funcionamento ambiental das cidades. Conhecida pela designação de *Landscape Urbanism*, esta nova disciplina seria capaz de conciliar as necessidades técnicas, por exemplo, de um amplo sistema de contenção de enchentes ao longo da bacia do Tamanduateí, com a criação de importantes áreas verdes urbanas, contribuindo para a criação de um novo tipo de parque cujas atribuições ultrapassariam as funções do parque original construído no início do século passado.

Um exemplo do papel estruturador que um parque associado a um importante eixo em escala metropolitana pode ser apontado no caso do projeto da Sagrera em Barcelona. Ainda que no projeto dos arquitetos paisagistas holandeses não esteja incluído nenhum sistema técnico associado à macro drenagem urbana, a maneira como o parque – que na verdade se constitui como um longo sistema de áreas verdes – ajuda a estruturar um vasto território na região metropolitana de Barcelona permite vislumbrar uma nova relação entre natureza e cidade, entre a várzea do Tamanduateí e o sistema viário metropolitano, não somente no trecho do Parque Dom Pedro II mas ao longo de todo seu percurso.

[1] Rio Tietê, 1905.

[2] Plantas do projeto de Saturnino de Brito para a retificação do Tietê.

[3] Retificação do rio Pinheiros, 1930. Light and Power Company.

BIBLIOGRAFIA

AB'SABER, Aziz. *Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo*. Cotia: Ateliê Editorial, 2007.

ANDRADE, Mário de. *Contos Novos*. São Paulo: Nova Fronteira, 1999.

ANELLI, Renato. *Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB*. Disponível em < vitruvius.es/revistas/read/arquitextos/08.088/204 > em novembro de 2011.

BANHAM, Reyner. *Megaestructuras: futuro urbano del pasado reciente*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001.

BARTALINI, Vladimir. *Praças do metrô: enredo, produção cenário, atores*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1988.

BENEVOLO, Leonardo. *As origens da urbanística Moderna*. Lisboa: Presença, 1994.

BERLINER SENATSVERWALTUNG FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN. *Bericht 27: Lehrter Kreuzungsbahnhof*. Berlin: Berliner Senatsverwaltung für Bau-und Wohnungswesen, 1994.

BERMAN. *Tudo o que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Companhia das Letras, 1982.

BERRINI JR., Luiz Carlos. *A segunda perimetral da cidade de São Paulo*. Revista Engenharia. São Paulo: Instituto de Engenharia, n. 147, pp. 263-7, fevereiro 1955.

_____. *Por que a segunda perimetral?* Revista Engenharia. São Paulo: Instituto de Engenharia, n. 157, pp. 159-168, dezembro 1955.

_____. *Problemas urbanísticos de São Paulo*. Revista Engenharia Municipal. São Paulo: Sociedade dos engenheiros municipais de São Paulo, n. 22, pp. 5-10, julho-setembro 1961.

_____. *O Metropolitano de São Paulo*. Revista Engenharia. São Paulo: Instituto de Engenharia, n. 260, p. 12-21; 54-5, fevereiro 1965.

BERTOLINI, Luca e SPIT, Tejo. *Cities on Rails – The Redevelopment of Railway Station Areas*. Londres: E&FN Spon, 1998.

BLOW, Christopher. *Transport Terminals and Modal Interchanges – Planning and Design*. Oxford: Architectural Press, 2005.

BRAGA, Milton L. A. *Infraestrutura e projeto urbano*. Tese de doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.

BRUINSMA, Frank et al. *Railway Development – Impacts on Urban Dynamics*. Leipzig: Physica Verlag, 2008.

BSVA. *Barcelona Sagrera Alta Velocidad*. Disponível em <www.barcelonasagrera.com>, janeiro 2012.

BUCHANAN, Colin. *Traffic in Towns The specially shortened edition of the Buchanan Report*. Harmondsworth: Penguin, 1964.

BUND DEUTSCHER ARCHITEKTEN; DEUTSCHE BAHN AG; FÖRDERVEREIN DEUTSCHES ARCHITEKTURZENTRUM DAZ; VON GERKAN, MEINHARD (eds.). *Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert*. Braunschweig: Vieweg, 1996.

BUSQUETS, Joan. *Evolución del planeamiento hacia la escala intermedia*. Transcrição de palestra ministrada na Escola Técnica Superior de Arquitetura de Barcelona. Barcelona, 1999.

CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTELLS, Manuel. *The Informational City*. Oxford: Blackwell, 1989.

CERTU; CETE Méditerranée. *Les Équipements Publics et la Ville – Problématique du dialogue entre le Projet de l'Équipement et le Projet Urbain*. Paris: Éditions du Certu, 2004.

CERVERO, Robert. *Integration of urban transport and urban planning*. Disponível em <info.worldbank>.

- org/etools/docs/library/115504/torontog9/assets/t-cervero-modog.pdf>, janeiro 2010.
- CORSICO, FRANCO e TABASSO, Matteo. *A renovação urbana de Turim e a ligação ferroviária integrada*. In: CAMPAGNER, Larissa e CALDANA, Valter. *Projetos urbanos em São Paulo: oportunidades, experiências e instrumentos*. São Paulo: Livre Expressão Editora, 2011.
- DOURADO, Guilherme Mazza. *Belle Époque dos jardins*. São Paulo: Senac, 2011.
- DEUTSCHE BAHN (DB). *Berlin Hauptbahnhof – Lehrter Bahnhof*. Berlin: DB Station & Service, 2010. Disponível em <www.db.de> em dezembro de 2011.
- EDWARDS, Brian. *The Modern Station – New Approaches to Railway Architecture*. Oxford: E&FN Spon, 1997.
- ENOKIBARA, Marta. *Para além do vazio: as propostas elaboradas para a Várzea do Carmo na cidade de São Paulo: séculos XIX e XX*. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2003.
- ÉSPACES ET SOCIÉTÉS. *Infrastructures et formes urbaines – Tome I – Géographie des Infrastructures – L’Harmattan*. Número 95. Paris, 1998.
- _____. *Infrastructures et formes urbaines – Tome II – Architecture des réseaux – L’Harmattan*. Número 95. Paris, 1998.
- FRAGELLI, Marcello. *Quarenta anos de prancheta*. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- GANDELSONAS, Mario. *X-Urbanism: Architecture and the American City*. New York: Princeton Architectural Press, 1999.
- GIVONI, Moshe; BANISTER, David. *Integrated Transport – From Policy to Practice*. Oxon: Routledge, 2010.
- GRAHAM, Stephen; MARVIN, Simon. *Splintering Urbanism – Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Oxon: Routledge, 2001.
- IMRIE, Rob; LEES, Loretta; RACO, Mike. *Regenerating London – Governance, Sustainability and Community in a Global City*. Oxon: Routledge, 2010.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2011.
- JOEDICKE, Juergen. *Architektur und Stadtebau: das Werk van den Broek und Bakema*. Stuttgart: Karl Kramer Verlag, 1963.
- JONES, Will. *New Transport Architecture*. Londres: Mitchell Beazley, 2006.
- KLIASS, Rosa Grena. *Parques Urbanos de São Paulo*. São Paulo: Pini Editora, 1994.
- KOOLHAAS, Rem. *Architecture against Urbanism*. In: Verwijnen and Lehtovuori (ed.). *Managing urban change*. Helsinki: UIAH, 1996, pp. 119-132.
- KOOLHAAS, Rem et al. *Euralille – The Making of a New City Center*. Basileia: Birkhäuser, 1996.
- KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. *S, M, L, XL*. New York: The Monacelli Press, 1995.
- LACONTE, Pierre. *La Gare et la Ville*. Paris: Publications de la Fondation pour l’Aménagement Urbain, 2003.
- LANGENBUCH, Jurgen Richard. *A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. São Paulo: Biblioteca Geográfica Brasileira, 1971.
- LANSLEY, Alastair et al. *The Transformation of St. Pancras Station*. Londres: Laurence King, 2010.
- LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. *Transporte coletivo como agente transformador da estruturação do centro da cidade de São Paulo*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1986.
- MADELIN, Roger; PORPHIRIOS, Demetri. *The Human City, King’s Cross Central 03*. New Haven: Yale School of Architecture, 2008.
- MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930.

_____. *Os melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1945.

MELLO FRANCO, Fernando de. *A construção do caminho: a estruturação da metrópole pela conformação técnica das várzeas e planícies fluviais da bacia de São Paulo*. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005.

MENERAULT, Philippe. *Les Pôles d'Échange en France. État des connaissances, enjeux et outils d'analyse*. Paris: Éditions du CERTU, 2006

MEYER, Regina Maria Prosperi. *Atributos da Metrópole Moderna*. In: SEADE (Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados). *São Paulo em Perspectiva*, n. 4 (vol. 14). São Paulo, outubro-dezembro 2001.

_____. *Centro da metrópole como objeto de projeto*. In: *São Paulo Centro XXI, entre história e projeto*. São Paulo: Associação Viva o Centro, dezembro 1994.

_____. *A Construção da metrópole e a erosão de seu centro*. In: *Revista URBS*. São Paulo, setembro-outubro 1999.

MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora. *A leste do centro – territórios do urbanismo*. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. *São Paulo metrópole*. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

MEYER, Regina Maria Prosperi; RAMALHO, Thomaz Machado Teixeira; CRUZ, Maurício Feijó. *Mobilidade viária versus contexto urbano*. In: BENFATTI, Denio; SCHICCHI, Maria Cristina (org.). *Urbanismo. Dossier São Paulo-Rio*. Campinas: Proub UFRJ; PUC Campinas, 2004.

METRÔ, Companhia do Metropolitano de São Paulo. *Leste oeste. Em busca de uma solução integrada*. São Paulo, 1979.

_____. *Terceira linha do metrô de São Paulo*.

_____. *Estudo de viabilidade técnico-econômico-financeiro*. São Paulo, 1980.

_____. *Linha 4 – amarela Morumbi Luz. Projeto funcional*. São Paulo, 1997.

_____. *Tempos metropolitanos*. São Paulo, 1998.

_____. *Pesquisa origem e destino 2007: região metropolitana de São Paulo. Síntese das informações*. São Paulo: Metrô, 2008.

MONCLÚS, Francisco Javier. *Suburbanización y nuevas Periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas*. In: *La Ciudad Dispersa. Suburbanización y nuevas Periferias*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998.

MORSE, Richard. *Formação histórica de São Paulo*. São Paulo: Difel, 1970.

OLIVEIRA, Fabiano Leme de. *Modelos urbanísticos modernos e parques urbanos: as relações entre urbanismo e paisagismo em São Paulo na primeira metade do século XX*. Tese de Doutorado. Universidade Politécnica da Catalunha. Barcelona, 2008.

PAVIA, Rosario. *El Miedo al Crecimiento Urbano*. In: RAMOS, Ángel Martín. *Lo Urbano en 20 Autores Contemporáneos*. Barcelona: Edicions UPC, 2004.

PORTAS, Nuno. *Opções de estratégias e formas urbanas*. In: CABRAL, João; DOMINGUES, Álvaro; PORTAS, Nuno. *Políticas Urbanas. Tendências, estratégias e oportunidades*. Portugal: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003.

PELLEGRINO, Pierre et al. *Infrastructures et formes urbaines*. In: *Espaces et Sociétés*, Tomos 1 e 2, n. 95. Paris, 1999.

PRELORENZO, Claude; ROUILLARD, Dominique. *La métropole des infrastructures*. Paris: Editions Picard, 2009.

RICHARDS, Brian. *Future Transport in Cities*. New York: Spon Press, 2001.

ROLNIK, Raquel. *São Paulo leste/sudeste – Reestruturação urbana da metrópole paulistana*.

análise de territórios em transição. São Paulo: Puccamp; Fapesp; Instituto Pólis, 2002.

VERMANDEL, Frank *et al.* *Euralille – The Making of a New City Center*. Berlin: Birkhäuser, 1996.

SANTOS, Milton. *Metrópole corporativa fragmentada. O caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1990.

VON GERKAN, Meinhard. *Architecture for Transportation*. Hamburg: Birkhäuser, 1997.

SÃO PAULO, Prefeitura do Município de São Paulo. *Plano Urbanístico Básico*. São Paulo: PMSP, 1969.

SÃO PAULO, Governo do Estado, Secretaria de Transportes Metropolitanos. *PITU 2025 Plano Integrado de Transportes Urbanos*. São Paulo, 2006.

SANTOS, Irani. *A integração das estações de metrô à cidade de São Paulo*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2004.

SASSEN, Saskia. *As cidades na economia mundial*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. *Presente Y Futuros, Arquitectura en la Ciudad*. In: *Territorios*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A., 2002.

SOLÀ-MORALES, Manuel de. *De cosas urbanas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2010.

SORT, Jordi Julià. *Redes metropolitanas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2006.

STIEL, Waldemar Corrêa. *História dos transportes coletivos em São Paulo*. São Paulo: Edusp, 1978.

TIRY, Corinne. *Les Mégastructures du transport. Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité*. Paris: Éditions du CERTU, 2002.

TOLEDO, Benedito L. de. *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

UIC – Union Internationale des Chemins de Fer. *High Speed and the City*. London: UIC, 2009.

VALLEJO, Manuel Herce. *Proyectos de Infraestructuras y Ordenación Urbana*. In: *Revista OP*, n. 43, 1998. pp. 32-41.

CRÉDITOS DAS IMAGENS

CAPA Manipulação digital de Ana Paula Campos sobre foto de André Bonacin. Imagem original disponível em <www.panoramio.com>, janeiro de 2011.

CAPÍTULO 1

> Parte 1

[1]-[2] SOLÀ-MORALES (2010).

[3]-[10] SOLÀ-MORALES (2010).

[11]-[12] GANDELSONAS (2010).

> Parte 2

[1] Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, vol. XVI, 1911.

[2]-[3] Airton Vignola. Disponível em <www.panoramio.com>, outubro de 2011.

[4] Arnaud Julien Pallière. Arquivo Histórico Municipal.

[5] William Burchell. Arquivo Histórico Municipal.

[6] FERREZ, Gilberto. *O Brasil de Thomas Ender*. Rio de Janeiro: Fundação João Moreira Salles, 1976.

[7] FERREZ, Gilberto. *O Brasil de Thomas Ender*. Rio de Janeiro, Fundação João Moreira Salles, 1976.

[8] Arquivo Histórico Municipal.

[9] Arquivo Histórico Municipal.

[10]-[14] Militão Augusto de Azevedo. Departamento do Patrimônio Histórico Municipal.

[15] Óleo sobre tela, 1892, Benedito Calixto. Museu Paulista.

[16]-[21] Arquivo Histórico Municipal.

[22] Departamento do Patrimônio Histórico Municipal.

[23] [24] Arquivo Histórico Municipal.

[25] Autor desconhecido. Disponível em <www.memoriaviva.com.br>, janeiro de 2011.

[26]-[30] Arquivo Histórico Municipal.

[31]-[33] Aurelio Becherini. Arquivo Histórico Municipal.

[34] Departamento do Patrimônio Histórico Municipal.

[35] Aurelio Becherini. Arquivo Histórico Municipal.

[36] KLIASS (1993).

[37] DORADO (2010).

[38]-[42] KLIASS (1993).

[43] Autor desconhecido. Memorial do Imigrante.

[44] Departamento do Patrimônio Histórico Municipal.

[45] [46] Benedito Junqueira Duarte.

Departamento do Patrimônio Histórico Municipal.

[47] [48] MEYER (2010).

[49] MEYER (2008).

[50] [51] MAIA (1930).

[52] [53] MEYER (2010).

[54] Acervo particular.

[55] Acervo *Life Magazine*.

[56] Henri Ballot. Arquivo Histórico Municipal.

[57] Tomas Somlo. Biblioteca digital do acervo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

[58] Tibor Jablonsky. Biblioteca digital do acervo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

[59] MEYER (2010).

[60] BERRINI JR, 1955.

[61] [62] BERRINI JR, 1965.

[63] MEYER (2010).

[64] Autor desconhecido. Acervo da Editora Abril.

[65] [66] MEYER (2010).

[67] Acervo da Editora Abril.

[68]-[70] MEYER (2010).

[71] Nilton Fukuda. Agência Estado.

[72] [73] André Bonacin. Disponível em <www.panoramio.com>, janeiro de 2011.

> Parte 3

[1]-[3] André Bonacin. Disponível em <www.panoramio.com>, janeiro de 2011.

[4]-[10] MEYER (2010).

[11] Joannis Mihail Moudatsos. Disponível em <www.panoramio.com> em janeiro de 2011.

[12]-[20] Disponível em <maps.google.com>, novembro de 2011.

[21] Ize Kampus. Disponível em <www.panoramio.com>, fevereiro de 2011.

[22] [23] Disponível em <maps.google.com>, novembro de 2011.

[24] Ize Kampus. Disponível em <www.panoramio.com>, janeiro de 2011.

[25] Disponível em <maps.google.com>, novembro de 2011.

[26]-[28] Ize Kampus. Disponível em <www.panoramio.com>, janeiro de 2011.

[29] Disponível em <maps.google.com>, novembro de 2011.

[30] [31] Ize Kampus. Disponível em <www.panoramio.com>, janeiro de 2011.

[32]-[35] Disponível em <maps.google.com>, novembro de 2011.

[36] Ize Kampus. Disponível em <www.panoramio.com>, janeiro de 2011.

[37]-[40] Disponível em <maps.google.com>, janeiro de 2011.

[41] Ize Kampus. Disponível em

- <www.panoramio.com>, janeiro de 2011.
- [42] [43] Disponível em <maps.google.com >, janeiro de 2011.
- [44] Joannis Mihail Moudatsos. Disponível em <www.panoramio.com>, fevereiro de 2011.
- [45] MEYER (2010).
- [46]-[49] Disponível em <maps.google.com >, fevereiro de 2011.
- [50] Autor desconhecido, 2010. Disponível em <www.panoramio.com>, março de 2011.
- [51] [53] Disponível em <maps.google.com>, março de 2011.
- [54] Eduardo Dantas. Disponível em <www.panoramio.com>, julho de 2011.
- [55]-[62] Disponível em <maps.google.com>, novembro de 2011.
- [63] [64] MEYER (2010).

CAPÍTULO 2

> Parte 1

- [1] [1] André Bonacin. Disponível em <www.panoramio.com>, fevereiro de 2011.
- [3] BANHAM, Reyner. *Los Angeles: the architecture of four ecologies*. Berkeley: University of California Press, 2001.
- [4] [5] André Bonacin. Disponível em <www.panoramio.com>, fevereiro de 2011.
- [6] Foto do autor.
- [7] BANHAM, Reyner. *Los Angeles: the architecture of four ecologies*. Berkeley: University of California Press, 2001.
- [8] Agência Estado.
- [9]-[11] Ivo Justino, Arquivo Histórico Municipal.
- [12] BANHAM, Reyner. *Los Angeles: the architecture of four ecologies*. Berkeley: University of California Press, 2001.
- [13] [14] Ivo Justino, Arquivo Histórico Municipal.
- [15] Arquivo Histórico Municipal.
- [16]-[17] Ivo Justino, Arquivo Histórico Municipal.
- [18] Arquivo Histórico Municipal.
- [19] Ivo Justino, Arquivo Histórico Municipal.
- [20] Autor desconhecido. Arquivo Histórico Municipal.
- [21] André Bonacin. Disponível em <www.panoramio.com>, fevereiro de 2011.
- [22] *Champs Elysées*. Óleo sobre tela, Childe Hassam, 1889. Berry-Hill Gallery, Nova Iorque.
- [23] Cartão postal, autor desconhecido.
- [24] Autor desconhecido.
- [25] Autor desconhecido. Disponível em <www.panoramio.com>, fevereiro de 2011.
- [26] André Bonacin. Disponível em

<www.panoramio.com>, fevereiro de 2011.

[27] Cartão Postal, autor desconhecido.

> Parte 2

- [1] SÃO PAULO, 2006.
- [2] Disponível em <www.panoramio.com>, janeiro de 2011.
- [3] *Chattner and Dover*, Illustrated London News. London Transport Museum.
- [4] Autor desconhecido. London Transport Museum.
- [5] [6] Foto do autor.
- [7] *Illustrated London News*, 1945. Museum of London.
- [8] [9] Museum of London.
- [10] Disponível em <www.panoramio.com>, fevereiro de 2011.
- [11] [12] Museo de la Ciudad de Buenos Aires.
- [13] Foto do autor.

CAPÍTULO 3

> Parte 1

- [1] Roger Henrard. In: COHEN, Jean-Louis. *Above Paris - The aerial survey of Roger Henrard*. New York: Princeton Architectural Press, 2006.
- [2] Disponível em <www.panoramio.com>, fevereiro de 2011.
- [3] *Enciclopédie Larousse*, 1982.
- [4]-[6] Disponível em <www.paris.fr>, fevereiro de 2012.

> Parte 2

- [1] LE CORBUSIER. *Precisões*. CosacNaify: São Paulo, 2010.
- [2] SANTOS, Cecília Rodrigues dos Santos *et al.* *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Projeto Editora, 1987.
- [3] SANTOS, Cecília Rodrigues dos Santos *et al.* *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Projeto Editora, 1987.
- [4]-[7] Arquivo Bakema do NAI (Nederlands Architectuurinstituut). Disponível em <www.nai.nl>, fevereiro de 2011.
- [8] MÉNERAULT (2010).
- [9] [10] FRIEDMAN, Yona. *Drawings & models, 1945 - 2010*. Paris: Les Presses du Réel, 2011.
- [11] HARDINGHAM, Samantha. *Cedric Price, Opera*. London: Wiley & Sons, 2003.
- [12] [13] Disponível em <www.teamtenonline.com>, agosto 2010.
- [14] [15] Disponível em <www.archigram.net>, agosto de 2011.

> Parte 3

- [1] BUSQUETS, Joan. Barcelona *The Urban Evolution of a Compact City*. Rovereto: Nicoloti, 2005.
- [2] Disponível em <www.uic.org>, março de 2011.

[3] Disponível em <maps.google.com>, novembro de 2011.

[4]-[14] KOOLHAAS (1995).

[15] Autor desconhecido. Disponível em <www.panoramio.com>, abril de 2011.

[16] [17] KOOLHAAS (1995).

[18]-[21] Disponível em <www.panoramio.com>, abril de 2011.

[22]-[24] Disponível em <maps.google.com>, abril de 2011.

[25] LANSLEY (2010).

[26] [27] MADELIN (2008).

[28] [29] BERTOLINI (1998).

[30] [35] LANSLEY (2010).

[36] MADELIN (2008).

[37] [39] Foto do autor.

[40] MADELIN (2008).

[41] Disponível em <maps.google.com>, novembro de 2011.

[42] VON GERKAN (1997).

[43] DEUTSCHE BAHN (2010).

[44] Foto do autor.

[45] [46] DEUTSCHE BAHN (2010).

[47] BERLINER SENATSVERWALTUNG FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN (1994)

[48] [50] Disponível em <stadtentwicklung.berlin.de>, fevereiro de 2011.

[51] Disponível em <maps.google.com>, novembro de 2011.

[52]-[66] BSAV (2012).

[67] Disponível em <maps.google.com>, novembro de 2011.

[68] CORSICO (2011).

[69] [70] Disponível em <www.panoramio.com>, abril de 2011.

[71]-[77] Arep arquitetos associados. Disponível em <www.arep.fr>, abril de 2011.

► Parte 4

[1] [2] STIEL (1978).

[3]-[5] METRÔ (1998).

[6] Agência Estado.

[7]-[9] Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo.

[10]-[13] IAB, *Cadernos Brasileiros de Arquitetura vol. VII*. São Paulo: Projeto, 1988.

[14] ANELLI (2010).

[15] André Bonacin. Disponível em <www.panoramio.com>, abril de 2011.

[16] METRÔ (1998).

[17] André Bonacin. Disponível em

<www.panoramio.com>, abril de 2011.

[18] [19] Disponível em <www.vitruvius.com.br>, maio de 2010.

[20]-[22] METRÔ (1979).

[23] Foto do autor.

[24] METRÔ (1998).

[25] Acervo da Companhia do Metropolitano de São Paulo.

[26] André Bonacin, Disponível em <www.panoramio.com>, abril de 2011.

[27]-[29] METRÔ (1979).

[30] Nelson Kon.

[31] Disponível em <www.prefeitura.gov.sp>, março de 2011.

[32] [33] METRÔ (1980).

[34] Foto do autor.

[35] Acervo da Companhia do Metropolitano de São Paulo.

[36]-[37] Desenho digital fornecido pelo Departamento de Arquitetura da Companhia do Metropolitano de São Paulo.

[38] Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo.

[39] Disponível em <www.titolivio.com.br>, maio de 2011.

[40] [40] Foto do autor.

[42]-[43] Desenho digital fornecido pelo Departamento de Arquitetura da Companhia do Metropolitano de São Paulo.

[44]-[46] Revista *Projeto Design*, edição 327, maio de 2007.

[47] [48] Ruy Ohtake Arquitetura.

EPÍLOGO

[1] Guilherme Gaensly. Arquivo Histórico Municipal.

[2] Arquivo Histórico Municipal.

[3] Acervo Eletropaulo.