

5º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS

CATEGORIA (1)

ESTAÇÃO ITAQUERA: DILEMAS, DESAFIOS E POTENCIALIDADES ESPACIAIS PARA O
DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO

INTRODUÇÃO

Objetiva-se nesse trabalho discutir por um lado os dilemas e desafios espaciais entre o NÓ DE TRANSPORTE e LUGAR na área da estação Corinthians-Itaquera na cidade de São Paulo, e por outro, apresentar por meio da “pesquisa por projeto”, um cenário urbano de desenvolvimento urbano integrado demonstrando as potencialidades espaciais latentes no território do entorno da estação de maior demanda localizada fora do centro expandido da cidade de São Paulo.

Entende-se que estações nodais são estratégicas para a estruturação urbana e transformações espaciais de um dado ambiente quando entendidas como parte de uma política urbana que alie instrumentos urbanísticos e medidas de projeto urbano que trate a estação de metrô não somente como “NÓ” (que integra diversos modos de transportes e permite ampla acessibilidade local e regional), mas também como “LUGAR” num território com acúmulo de múltiplas atividades em que englobe as dinâmicas urbanas de seu entorno.

Autores como CALTHORPE (1993), ASCHER (2010), BERTOLINI E SPIT (1998), AMAR(2004), SMETS E SHANNON (2010) reforçam o novo papel da paisagem da infraestrutura contemporânea dialogando com a arquitetura, mobilidade e cidade, reduzindo a marginalização e segregação e assim estimulando novas formas de interação urbana, integrando-se efetivamente ao território onde está inserido.

Por meio de análises gráficas da área da estação de metrô Corinthians-Itaquera bem como de suas potencialidades urbanas objetiva-se discutir o papel estratégico na contemporaneidade do desempenho espacial em áreas de estações e no correspondente ordenamento territorial e desse modo impulsionar o desenvolvimento urbano integrado.

O estudo apresentado para estação Itaquera e seus arredores manifesta o compromisso de criar uma cena diversa, verdadeiramente urbana. Mais que um desafio projetual, é a discussão da prática da visão de conjunto e da composição de um Nó de Transporte, de uma estação como Lugar.

OS DILEMAS ENTRE O NÓ DE TRANSPORTE E LUGAR

Num dado momento da história das cidades, adveio um divórcio entre as ruas e a cidade em virtude da hiperespecialização das ruas urbanas, avenidas, vias expressas entre outros o que produziu uma perda da qualidade urbana e da vitalidade urbana (ASCHER, 2010).

Não existe uma fórmula única para harmonizar os sistemas de transportes e o funcionamento das cidades, mas é fundamental a sinergia entre transporte e território local sobretudo a localização das atividades urbanas.

A mobilidade urbana, compreendida como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço público, situa-se na raiz do desenvolvimento urbano. É a infraestrutura necessária para garantir o acesso do nível local ao global, usufruir das funções e atividades do solo e possibilitar as trocas sociais e econômicas em todas as suas vertentes. Com uma sociedade cada vez mais urbanizada, o desenho dessa infraestrutura emerge como a espinha dorsal para alcançar a qualidade no território urbano, da paisagem, do urbanismo e sua própria resiliência. SUSUKI H.; CERVERO R.; IUCHI (2013) reforçam que a operação adequada dos sistemas de transportes é a base sustentabilidade das cidades.

Dentro de um contexto de macromobilidade, algumas estações do sistema de transporte de alta capacidade do metrô em função da sua posição da rede de transportes e no território urbano inserem-se em espaços muito peculiares. Por um lado, podem ser consideradas "NÓS" importantes, e por outro, identificam um "LUGAR" (BERTOLINI, 1996).

Nas áreas das estações há portanto uma ambiguidade entre NÓ e LUGAR, uma natureza dupla que impõe diversos desafios para seu desenvolvimento. Considera-se que é necessário

lidar simultaneamente com essa **ambiguidade, que geralmente** resultam em diversos DILEMAS no processo de desenvolvimento urbano no entorno das estações de metrô e trem, sobretudo espaciais e físicos, bem como dilemas funcionais, temporais, financeiros e de gestão (BERTOLINI, 1998).

Nas palavras de RICHER (2008), os “Nós de Transportes” são compostos pelo encontro de dois ou mais sistemas de transportes. Um Nó de transporte, por ser o ponto de acesso à rede, é capaz de promover a um espaço local o alcance metropolitano. Esse espaço caracteriza-se pela intensidade da microacessibilidade e intermodalidade e pela acumulação dos fluxos. Destaca que o nó se refere ao sistema e não ao território e configura-se somente pelo cruzamento de linhas de transportes.

Por outro lado, estações como “lugares”, são locais onde as pessoas possam (também) ter o acesso às funções do não-transporte (BERTOLINI E SPIT, 1998). Um Lugar é entendido como o espaço que disponibiliza criação de uma identidade, relação e história (AUGE, 2012), com múltiplas interpretações, mas também aquele que concebe um Entre-lugar como agente catalisador para uma ligação afetiva, para a intensificação de um evento indeterminado e mutável, seja durante o movimento ou a permanência das pessoas (GUATELLI, 2012; BAIARDI, 2018).

A ambivalência da área estação é base de tensões, mas também pode ser o núcleo catalisador para o desenvolvimento urbano da área. É desafiador articular o “nó” e dimensões do “lugar” nas áreas das estações, ou em outras palavras torná-los compatíveis, equilibrados e trazer benefícios para ambos. As áreas de estações, em especial aquelas com uma alta demanda de passageiros, podem oferecer vantagens para ampliar mobilidade,

promover o desenvolvimento imobiliário, a coesão urbana, vitalidade social e aumentar os ganhos ambientais (CONCEIÇÃO, 2015). No entanto, essas vantagens, muitas vezes não são otimizadas nos espaços das áreas das estações. Na verdade, existem muitas oportunidades, bem como muitos desafios para a (re) definição de tal equilíbrio nas zonas das estações (BERTOLINI, 1998), incluindo as espaciais.

Uma estação Nó-Lugar tem o potencial de auxiliar na implementação das políticas de melhoria de mobilidade urbana, e na articulação com a dinâmica urbana e impulsionar um desenvolvimento urbano. São uma oportunidade real e assertiva na estruturação de polos urbanos (SUSUKI H.; CERVERO R.; IUCHI, 2013; BAIARDI, 2018) por meio de projetos urbanos específicos.

Assim, pesquisas que foquem possíveis estratégias para implementar e/ou impulsionar polos urbanos numa rede de macroacessibilidade por meio do desenho de estações de metrô, sobretudo seu entorno podem contribuir para minimizar tais desequilíbrios e potencializar o desenvolvimento urbano do entorno. É apresentado pois a estação Corinthians-Itaquera como estudo de caso para evidenciar tais tensões, descompassos, dilemas para depois demonstrar um caminho possível para superação dos desafios impostos no território da estação.

DIAGNÓSTICO

DILEMAS E DESAFIOS ESPACIAIS NA ÁREA DA ESTAÇÃO DE METRÔ CORINTHIANS-ITAQUERA

A metodologia para analisar o estudo de caso nesse artigo é baseada especialmente na escala urbana intermediária do bairro/área da estação. Nessa escala urbana duas categorias de análise são destacadas: "Lugar" (L) e "Nó de transporte" (N). Na escala do Bairro é sublinhada a implantação das linhas de transportes públicos no território em especial seus Nós (N) e sua articulação com o território. Para categoria Lugar, ocorre a análise por meio de uma "evolução histórica" na área da estação, "antes" e "depois" da implantação da infraestrutura do Metrô com mapas disponíveis para a investigação (Sarah Brasil: 1933 e Gegrán: 1974), e mapas de situações presentes (MDC - 2004: 2015) na escala 1:10.000. Para isso, haverá a divisão em cinco subcategorias para o estudo das transformações espaciais: 1. Os elementos naturais; 2. Infraestrutura e traçado das ruas; 3. Áreas construídas; 4. Atividades principais; 5. Principais Instrumentos urbanos; 6. Imagens aéreas. A área desejada de análise é o 'raio de caminhada' de 500 metros que ocorre em torno de 15 minutos.

LUGAR E NÓ DE TRANSPORTE NO BAIRRO DE ITAQUERA

A estação Corinthians – Itaquera localiza-se no extremo da zona leste da cidade (figura 1), distante dos limites do Centro Expandido. Em 2010, a população era de 204.871 distribuídos em 14.100,0 km² resultando numa densidade de 14,530hab/km² no distrito de Itaquera. O

IDH médio no ano de 2000 era de 0,795. O número total de postos de trabalho formais para pessoas em idade ativa (15 anos ou mais) foi de 0,17 (2012) 1.

Inaugurada em outubro de 1988, a estação de metrô Corinthians-Itaquera faz parte da última estação da Linha-3 (Vermelha), a linha mais movimentada da rede de metrô. Sem paradas, a partir da estação Luz (centro da cidade) leva cerca de 20 minutos para acessá-la.

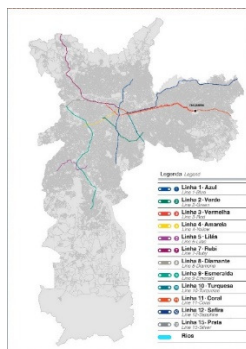


Figura 1: Rede metroferroviária na cidade de São Paulo com destaque para estação Itaquerã.

Fonte: MDC 2015. Tratamento autora.

1 OBSERVASAMPA, Indicadores. Disponível em> <http://observasampa.prefeitura.sp.gov.br/index.php/indicadores/indicadores-por-regiao/> . Acesso em 21 jul. 2016.

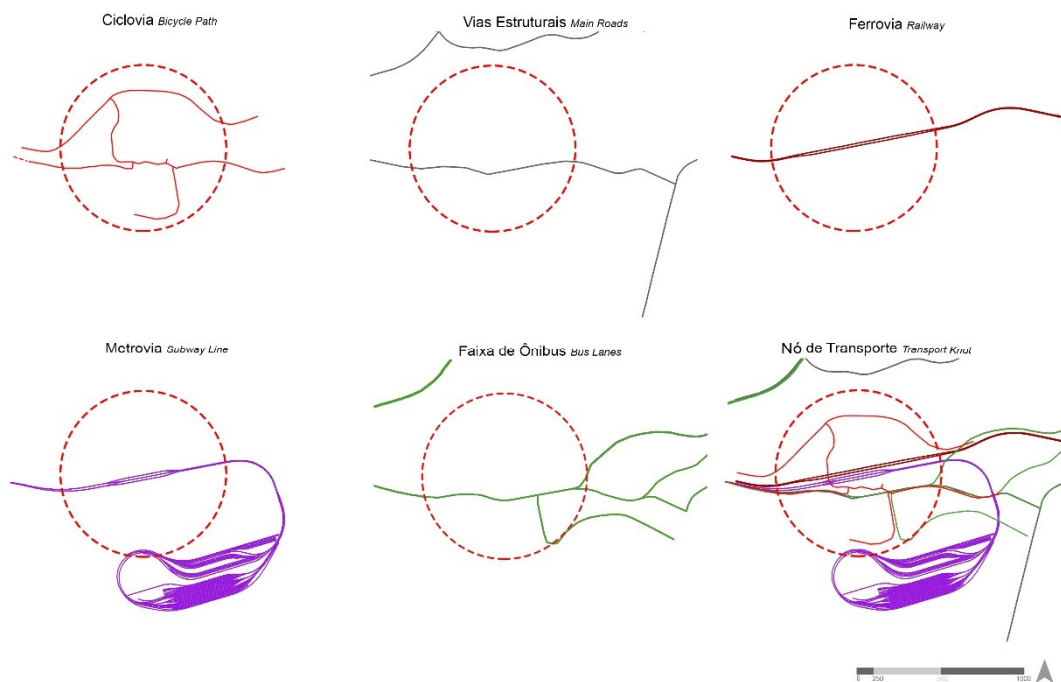


Figura 2: Os sistemas de transporte na área da estação de Itaquera. Fonte: MDC 2015.

Tratamento nosso.

Em relação aos sistemas de transporte (figura 2), como estação de metrô carregou 2.493.000,00 passageiros em maio 2015. Por ser uma estação terminal do Metrô, tem um enorme pátio de manobra e manutenção dos trens. Possui também conexão com a Linha-11 (Coral – Expresso Leste) da CPTM, reaberta em 2000, o qual carregou 1.063.000,00 pessoas/mês (outubro de 2015/CPTM). Há um terminal de ônibus municipal (8mil m² aproximadamente) mas não há corredores de ônibus ao redor da estação. A principal via de acesso é a Avenida Radial Leste implantada pela Companhia do Metrô (quando esta era gerenciada pela prefeitura) o qual utilizou a expansão do metrô para reurbanizar parte das regiões lindeiras das estações da Linha-3 Vermelha. Há grandes áreas destinadas para

estacionamento privado de automóveis localizadas no entorno da estação de metrô, do shopping Metrô Itaquera e do estádio de futebol. Apesar de haver uma ciclovia no entorno da estação, o bicicletário é mal localizado, distante das ciclovias, de péssima qualidade arquitetônica e ainda com pouco espaço para as bicicletas. Com a implantação de um estádio de futebol em 2014, ocorreram grandes e novas intervenções viárias.



Figura 3: Entrada ao sul na estação e Av. Radial Leste.

Figura 4: Entrada ao norte na estação por meio do estacionamento do shopping e transposição pelo Poupatempo. Fonte: autora, 2018.

2a. O LUGAR E SUAS TRANSFORMAÇÕES

2a1. ELEMENTOS NATURAIS E ALGUMAS PREEXISTÊNCIAS

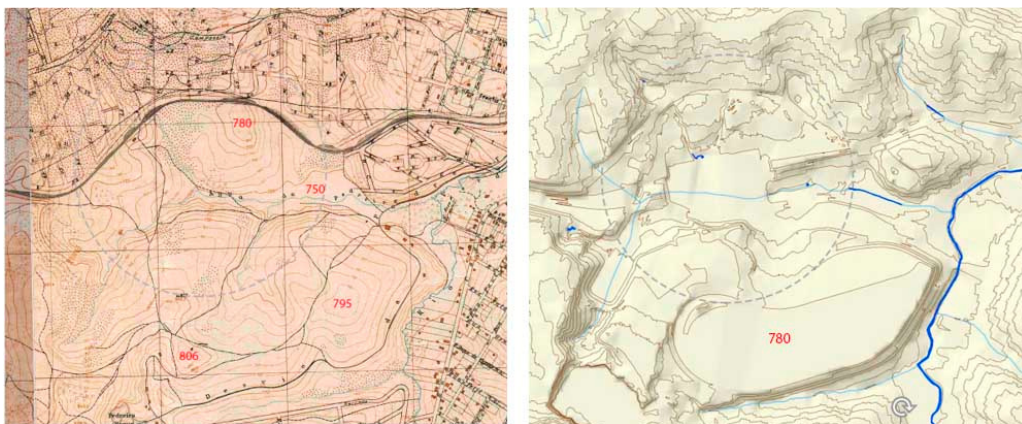


Figura 5: Mapas topográficos de 1933 (Sarah Brasil) 1933 e 2015 (MDC) respectivamente.

Fonte: Sarah Brasil e MDC respectivamente. Tratamento autora.

Para visualizar as transformações espaciais, é inicialmente analisado os elementos naturais preexistentes antes da intervenção da estação de metrô, como a topografia, área verdes e presença de rios/córregos. Objetiva-se identificar a relação dos elementos naturais bem como áreas que não poderiam ser edificadas e/ou que foram barreiras para urbanização e transformação do território.

Pela análise dos mapas disponíveis na década de 1930, observa-se uma topografia acentuada (figura 5). A área de estudo era entrecortada por vários talvegues e córregos, como o Água da Pedreira (ou córrego de Itapeva - no sentido leste oeste) que se localiza dentro do raio de 500 metros (identificado com um círculo nas imagens) ao qual seguia para o 'Rio Verde' (sentido norte sul da imagem) principal da rede hídrica da região.

O mapa Sarah de 1933 indica que a cota da base do córrego Itapeva era de 750 metros e que nos arredores havia dois morros: ao sul do rio, com cotas de 806 e 795 metros e um "morro" ao norte com cota de 780 metros. Essa configuração topográfica criou um pequeno 'vale fechado' exatamente dentro da área de estudo. A linha do trem, implantada em 1875, contornou ao norte esse "vale", realizando uma significativa curva, retornando o sentido original logo em seguida. Em 1974, o 'vale' ainda se mantém mas observa-se a implantação do pátio de manobras do Metrô com uma extensa movimentação de terra, ao sul da futura linha, que fincou a cota de 780 metros, unindo os dois morros outrora existentes. Todos os córregos foram canalizados, permanecendo apenas o Rio Verde e seu afluente.

2a2. INFRAESTRUTURA E TRAÇADO URBANO

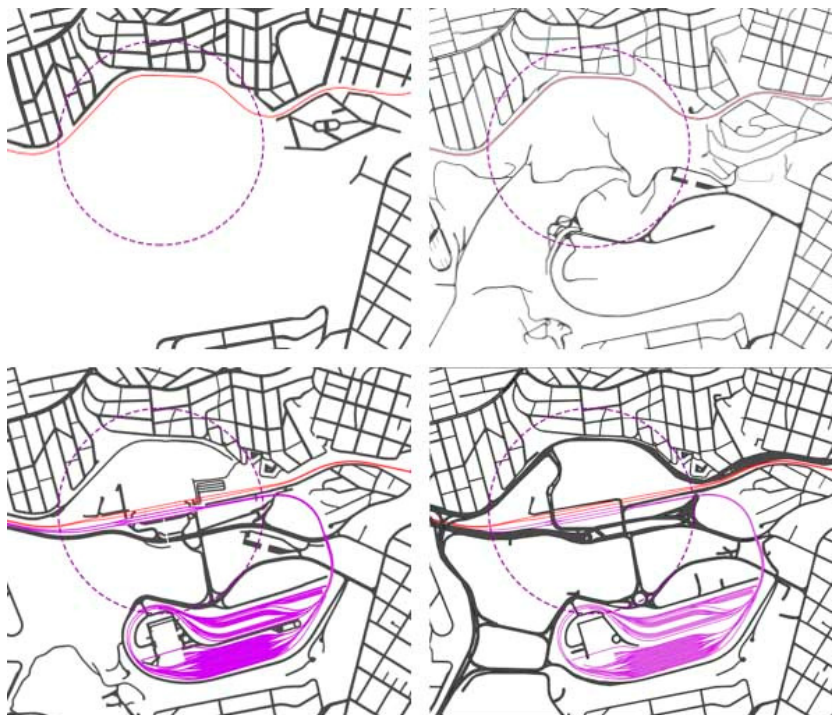


Figura 6: Infraestrutura e traçado urbano de 1993, 1974, 2004 e 2015 respectivamente.

Fonte: Sarah Brasil, Gegrar, MDC 2004, MDC 2015 respectivamente. Tratamento autora.

A análise urbana dos elementos estruturantes do território, como as infraestruturas e traçado urbano, ocorre por meio de sua evolução, transformações, inter-relações e formação do tecido urbano. Objetiva-se identificar quais foram os elementos estruturantes que promoveram taticamente o desenho da orientação dos novos fluxos, da qualificação da paisagem urbana identificando os vetores e formas de crescimento, a modificação das estruturas, concepção de novas linhas, tipologia das vias e quadras etc. Procura-se se visualizar se foi possível a criação de uma nova borda urbana que permite manter/criar as estruturas abertas que penetram no tecido local promovendo conexões com as redes do entorno.

Pela análise dos mapas (figura 6) a implantação da ferrovia em 1875 é a principal infraestrutura estabelecida no recorte urbano estudado conectando a região no sentido leste-oeste. Até 1933, observa-se que a fronteira de expansão do parcelamento ao norte ocorreu até a linha do trem; ao sul pelo córrego e à leste pelo Rio Verde. A região entre a linha férrea e o afluente do Rio Verde persiste como uma grande gleba vazia.

A evolução da construção da malha nos mostra que a área foi completamente parcelada até década de 1970. O traçado da ferrovia e dos rios são elementos estruturantes que sobressaem num território agora caracterizado por uma malha fina, sem hierarquias claras e a permanência do vazio da área de estudo.

Em meados da década de 1980, é implantado o principal eixo de ligação leste – oeste na atualidade: Avenida Radial Leste exatamente no 'VALE/BURACO' até então existente e o desaparecimento do Córrego de Itaquera.

No esquema de 2004 é possível observar as alterações decorridas pela inauguração da estação de metrô em 1988, e a transferência da linha do trem para a mesma região dos trilhos do metrô. E onde antes haviam os trilhos do trem, é construída a Av. do Contorno.

Em 2015, há mais mudanças no traçado pela inserção dos mergulhos e viadutos, novamente no sentido leste-oeste e aberturas de novas vias - paralela à estação e ao pátio de manobras - motivadas pela construção do estádio de futebol para a abertura dos jogos da Copa de 2014.

2a3. ÁREAS CONSTRUÍDAS

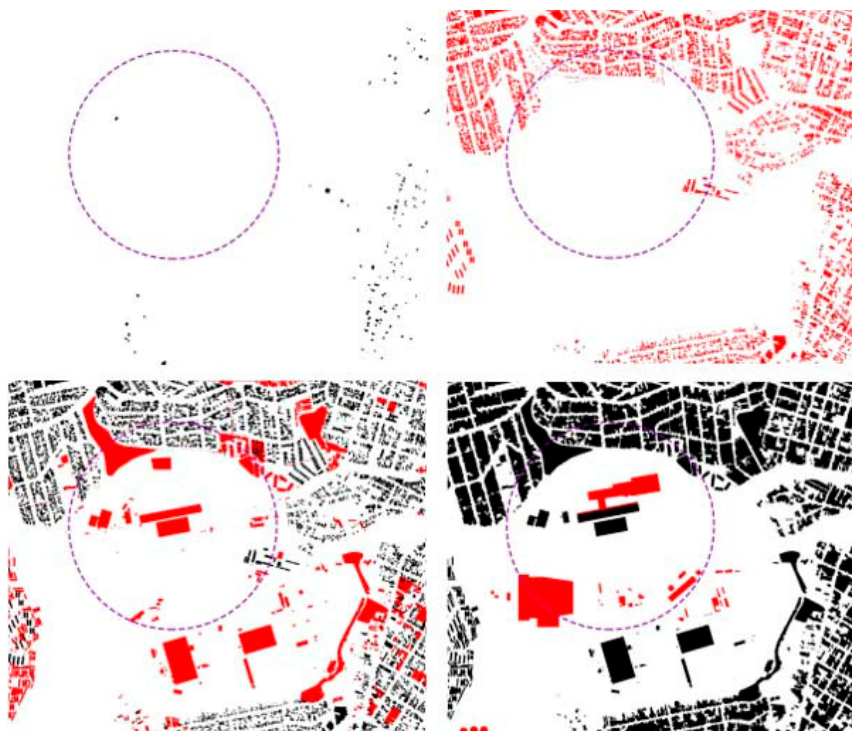


Figura 7: Cheios e vazios em 1933, 1974, 2004, 2015 respectivamente.

Fonte: Sarah Brasil, Gegrar, MDC 2004, MDC 2015 respectivamente. Tratamento autora.

Ao analisar no território os espaços das áreas construídas (espaços cheios) e não construídas (espaços vazios), objetiva-se identificar a relação entre os espaços cheios e vazios, a forma urbana e a potencialidade dos espaços abertos/públicos.

Por meio do esquema de 1933 (Figura 7), percebe-se que os arruamentos se encontravam esparsamente ocupados. Essas malhas apenas se mostram preenchidas no mapa de 1974 por uma intensa ocupação residencial de baixa densidade. O levantamento contemporâneo (2004 e 2015) mostra a chegada da centralidade intermodal e de uma incipiente ocupação da grande gleba por edifícios institucionais e atrelados ao lazer. Fica evidente a ausência de espaços vazios no interior das quadras e do bairro, o destaque do traçado do vazio das ruas bem como a persistência do vazio central no entorno imediato da estação.

2a4. PRINCIPAIS ATIVIDADES

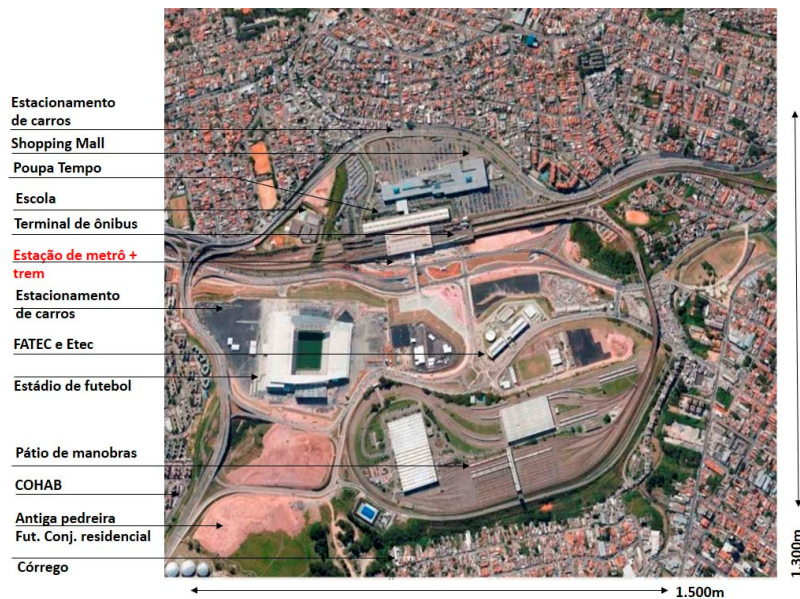


Figura 8: Principais atividades no entorno da estação.

Fonte: Google Mapas, 2015. Tratamento autora.

O levantamento da área (figura 8) identifica atividades institucionais na grande gleba (FATEC e ETEC), Poupa Tempo; Estádio de Futebol – Arena Corinthians, Shopping Mall, e a predominância do uso residencial nas bordas, incluindo duas pequenas favelas . Salienta-se que a sudeste da área de estudo, ao lado do pátio de manobras ocorreu a atividade de uma Pedreira entre 1923 e 1999, em que foi criado um cratera de 120 metros de profundidade por 320 metros de largura, posteriormente aterrado² para abrigar um futuro conjunto residencial.

² Itaquera Participações. Disponível em: <http://www.pedreiraitaquera.com.br/index2.html>. Acesso em 17 jul 2016.

2a5 PRINCIPAIS INSTRUMENTOS URBANOS APÓS O ANO 2002

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA RIO VERDE-JACU

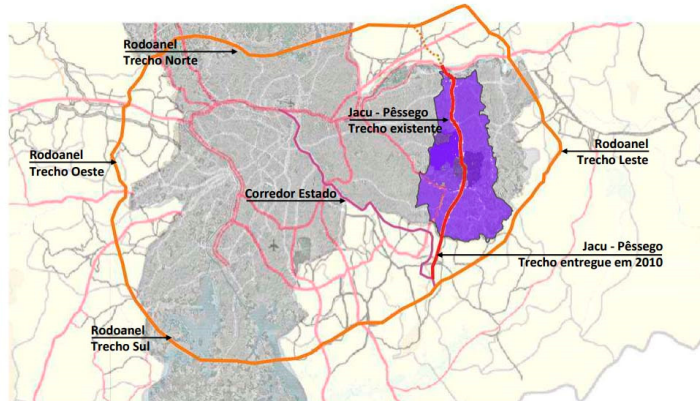


Figura 9: Perímetro da OUCRV (azul) no contexto da cidade, com destaque para avenida Jacu-Pêssego (vermelho) e anel viário metropolitano – rodoanel (laranja).Fonte: PMSP, 2012.

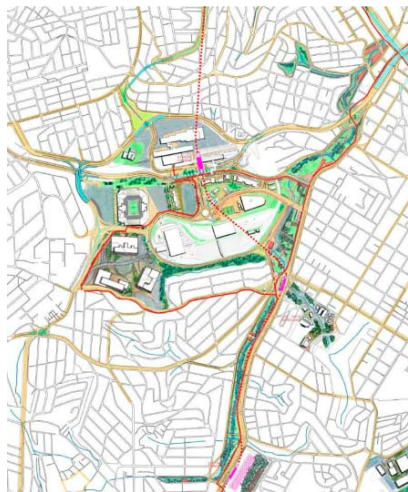


Figura 10: Projeto desenvolvido para Polo Institucional previsto na OUCRV.

Fonte: PMSP, OUCRV: cidade de oportunidades, desenvolvimento da zona leste, 2012, p.45.

A Operação Urbana Consorciada Rio Verde-Jacu (OUCRV) foi criada pela Lei nº 13.872 de 12 de julho de 2004, como parte de um programa que objetivava a ampliação de atividades econômicas por meio da criação de condições para a atração de investimentos geradores de

15

emprego e renda e para o incentivo à instalação de atividades industriais e de prestação de serviços na região, visando a melhoria das condições gerais da região e da população residente (PMSP, 2016).

A dimensão da área da OUCJP é significativa (figura 9). Em 2012, propunha-se para área da estação a implantação do Polo Institucional (figura 10). Contudo, após 12 anos da sua criação, a Lei 16.492 de 2016 revogou em todos os seus termos a mencionada lei.

PLANO URBANÍSTICO DO POLO INSTITUCIONAL DE ITAQUERA



Figura 11: Glebas estudadas no Plano urbanístico do Polo Institucional de Itaquerã

Fonte: SMDU/ATOU, 2012, p. 21.



Figura 12: Projeto urbanístico do Polo Institucional Itaquerã.

Fonte: SMDU/ATOU, 2012, p. 26.

Detalha-se aqui um importante projeto que ocorreu no entorno imediato da estação Itaquerã. Motivados politicamente para a construção de um novo estádio de futebol na cidade de São Paulo para a recepção dos jogos FIFA - COPA de 2014, é apresentada em audiência pública em novembro de 2011 3 o Plano de Desenvolvimento da Zona Leste onde consistia de uma parceria entre a Prefeitura de São Paulo e o Governo do Estado.

3Disponível em:

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/sp_obras/noticias/index.php?p=35386>. Acesso em 23 set. 2015.

O Plano de Desenvolvimento da Zona Leste objetivava entre outros a melhoria da mobilidade urbana e do viário coletor; ampliação das áreas verdes incorporando as já existentes; integração do Polo Institucional e Tecnológico ao desenvolvimento do Polo Econômico e o desenvolvimento do Plano urbanístico do Polo Institucional de Itaquera – PUPII.

O PUPII desenvolvido pela PMSP - SDMU-ATAOU (Assessoria Técnica de Operação Urbana), identificou quatro glebas na área vazia no entorno da estação Itaquera (figura 11).

Gleba 1: (198.501m²): área da prefeitura, mas cedida ao time de futebol; Gleba 2: (69.230m²): área da prefeitura; Gleba 3: (116.239m²): área pública pertencente a COHAB; Gleba 4: (263.647m²): área privada.

Delimitou-se também dentro desse Plano Urbanístico o núcleo do Polo Urbanístico (figura 12), identificados no Plano com os números 1 (fórum), 3 (FATEC/ETEC), 4 (SENAI), 5 (Parque tecnológico), 6 (Centro de Convenções e Eventos), 7 (Batalhão da Polícia Militar) e 8 (Obra Social/Assistencial).

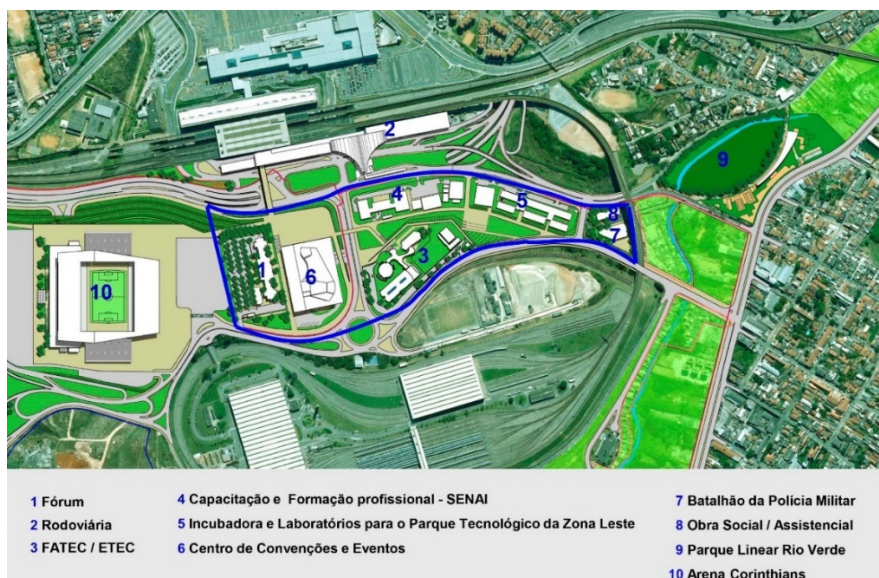


Figura 13: Equipamentos previstos no núcleo do Polo Institucional Itaquera.

Fonte: SMDU/ATOU, 2012, p. 26.

O projeto dos espaços públicos desenvolvidos é visualizado na figura 14, que representará a concepção de significativas sobras urbanas, especialmente nas áreas identificadas como número 2 e 3 (serão melhor visualizadas na análise do indicador do território local—L4).

Observe portanto, como que a área da estação, imediatamente em frente as intervenções desse núcleo, não fazem parte do escopo do que foi denominado Plano urbanístico do Polo Institucional de Itaquera!

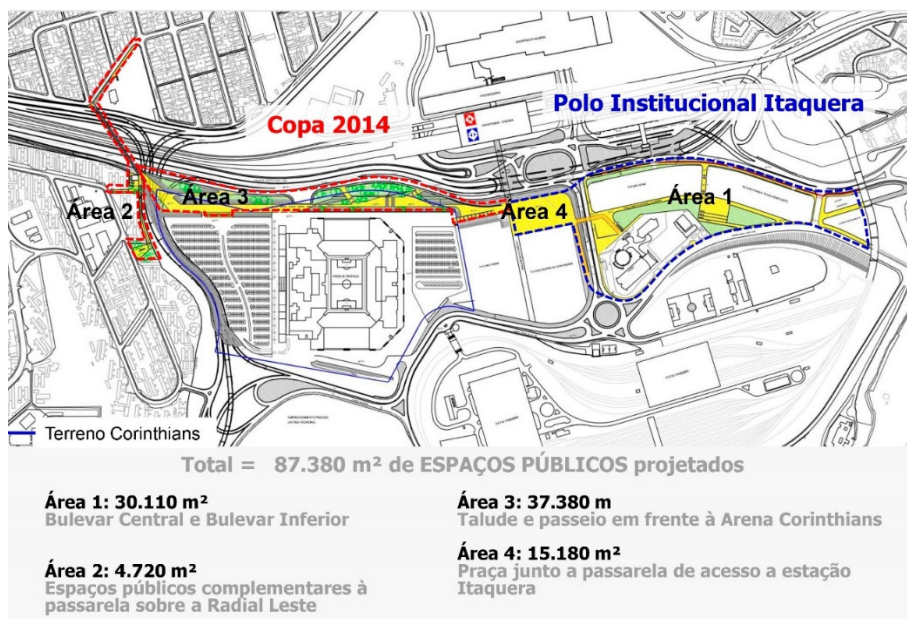


Figura 14: Áreas públicas/residuais projetadas do PUPIL.

Fonte: SMDU/ATOU, 2012, p. 50.

Por outro lado, as intervenções no SISTEMA VIÁRIO foram em grande parte implantadas quando se compara o proposto viário em 2008 (figura 15) com o executado (figura 16).

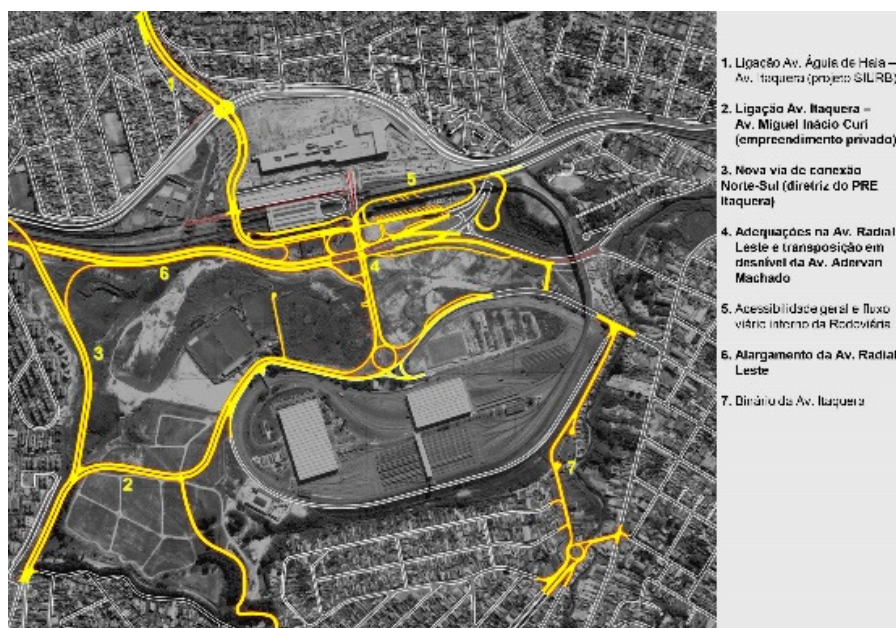


Figura 15: Sistema viário previsto em 2008.

Fonte: SMDU/ATOU, 2012, p. 29.



Figura 16: Sistema viário implantado na área da estação Itaquera.

Fonte: SMDU/ATOU, 2012, p. 31.

É importante salientar alguns dados referentes ao Terminal de Ônibus Itaquera que também foram objeto do PUPII. As intervenções no terminal foram divididas em duas fases. A primeira fase destinava-se à ampliação e requalificação do Terminal Itaquera 4 existente,

4 Ampliação do Terminal existente em 8.000 m², incluindo duas novas plataformas do Terminal, parte da remodelação viária do entorno, através da duplicação da via lateral que fica ao lado do Shopping Itaquera, o novo acesso a uma das vias internas do local junto à Plataforma 1, construção de um novo prédio administrativo, com 960 m², e implantação de escadas e elevadores de acesso ao Terminal.

cuja obra foi finalizada em junho de 2014, poucos dias antes da abertura oficial dos Jogos da FIFA. A segunda fase destina-se à construção do novo Terminal Itaquera 5, de aproximadamente 40 mil m² (figura 17), e que deveria dar apoio aos Corredores Leste Radial 1, 2 e 3, Corredor Itaquera e futuro Corredores Perimetral Leste Itaim/São Mateus e Jacupês (figura 18), mas que abortados em 2014. No que tange à construção do Terminal Itaquera, em 2017, não se observa no local avanços dessa obra que atualmente é considerada em andamento pela SpObras.

Foram utilizados recursos PAC (Programa de Aceleração do Crescimento): R\$ 24 milhões; Início: 30/10/2013; Término: 06/06/2014. Fonte SP Obras, 2017. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/sp_obras/mobilidade_urbana/index.php?p=157514>. Acesso em 28 jun. 2017.

5 Construção de um novo Terminal, de aproximadamente 40 mil m², complementar e vizinho ao Terminal existente que foi ampliado. Este novo Terminal será interligado ao antigo através da construção de uma grande passarela, a qual interligará as estações do Metrô e da CPTM e a Arena Corinthians. Deverá atender a demanda ao Polo institucional Itaquera e às transferências para as linhas de alta capacidade do Metrô - Linha 3 Vermelha (Corinthians - Itaquera) e CPTM - linha 11 Coral. Os recursos são oriundos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento): R\$ 139 milhões. Fonte: SP Obras, 2017.



Figura 17: Perspectiva do novo terminal urbano e rodoviário de Itaquera. Segunda imagem: Corredores de ônibus previstos na região de Itaquera.

Fonte: Prefeitura, 20176.

Das 10 propostas previstas no Polo Institucional de Itaquera, foram executadas apenas três:

1. Estádio; 2. Faculdade de Tecnologia (FATEC) e Escola Técnica (ETEC); 3. Parque Linear do Rio Verde (parcialmente implantado). Em visita in loco, observou-se que no local do Batalhão da Polícia Militar foi construída uma Unidade Básica de Saúde – UBS.

Logo, frente à materialização dos projetos realizados na área da estação, sobretudo na margem oposta da avenida Radial e da estação, observa-se amplos investimentos funcionalistas no viário (voltados para a melhoria da fluidez de automóveis), intervenções

⁶ Disponível em:

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/sp_obras/mobilidade_urbana/index.php?p=157514>. Acesso em 28 jun. 2017.

isoladas de edifícios como a do Estádio e FATEC/ETEC, ampliação do shopping Itaquera e a presença de diversas cercas e barreiras no entorno da estação.

2a6 IMAGENS AÉREAS



Figura 18: Imagens aéreas em 1958 e 2016.

Fonte: Geoportal e Google respectivamente.

As imagens aéreas (figura 19) auxiliam como uma síntese corroborando com as análises realizadas acima. Em 1958 (Geoportal), 30 anos antes da inauguração da estação, observa-se o traçado da ferrovia, a presença dos córregos e rios, a topografia e o desenho de um parcelamento do solo significativo. Por último, a imagem atual sintetiza todas as intervenções sofridas (GOOGLE, 2016) e a permanência de um grande vazio no território: Ilha da estação Itaquera.

DILEMAS ESPACIAIS

O desenho de uma infraestrutura de transporte, como por exemplo uma estação de metrô, emerge como a espinha dorsal não somente para conexões de pontos genéricos - de A para B - mas também para reforçar articulações locais, alcançar uma qualidade no território urbano e ser um lugar. Após as análises urbanas acima, observa-se a notória ausência de um relacionamento tanto da estação de metrô Corinthians-Itaquera como dos demais sistemas de transporte com os elementos naturais bem como da forma urbana preexistentes. Ocorreu também a destruição dos “morros” existentes, a extensa movimentação de terra para a implantação exclusiva de um gigantesco pátio de manobras do Metrô numa área cujo uso e ocupação do solo eram significativos à época, negando assim seu entorno e forçando aos vizinhos darem às costas a esse território de terras públicas.

O argumento da não relação com as preexistências naturais é corroborado com a lógica das intervenções urbanas ocorridas em 2014, com a intervenção funcionalista no viário na mesma área do ‘buraco topográfico’, a implementação em único platô para as áreas de estacionamento de carro no entorno da estação e estádio, ausência de platôs intermediários e a utilização extensiva do asfalto como pavimento escolhido para essas áreas em específico criando subáreas sem uso intensivo pela comunidade do entorno: é apenas um deserto de asfalto para estacionamento de automóveis particulares.

Antes da chegada do complexo nó de transporte, havia uma fragmentação urbana perceptível nas quatro direções (Norte, Sul, Leste e Oeste), mas que podiam ser superadas

por alguns caminhos de pedestres, mas que atualmente são inviáveis pelas barreiras impostas pelas infraestruturas de transporte.

Observa-se a importância do eixo Leste-Oeste cuja direção é triplamente reforçada pelas linhas paralelas do Metrô, Trem e Via expressa e ausência de uma conexão norte-sul que faça a transposição da grande Ilha de Itaquera e penetre no tecido urbano de suas bordas.

É sustentada, portanto, a fragmentação urbana e a não construção de uma unidade de conexão após a implantação do complexo de transportes. Assim, foi perdida uma oportunidade que permitisse conceber estruturas urbanas abertas promovendo conexões espaciais com o tecido urbano do entorno e da urbanidade.

Os edifícios recém implantados (shopping, estádio e escolas) são um avanço para melhoria da vitalidade urbana da área ao atrair novos fluxos, mas não dialogam com as estruturas urbanas da região pois permanece o paradigma da implantação dos edifícios isolados e cercados nos lotes, fechados em si mesmo, sem estratégias projetuais e urbanas, sobretudo de conexões que superem o 'buraco fechado' destinado exclusivamente a passagem dos automóveis: é um paradoxo.

Os elementos naturais foram dominados, mas os elementos urbanos, como a permanência de uma grande gleba com o predomínio do vazio e de muitas áreas residuais ainda é um obstáculo a ser superado.

Com a preexistência dos obstáculos topográficos o Nó de Transporte da estação Corinthians-Itaquera, como uma arquitetura da cidade, durante a urbanização da área tinha a possibilidade de ser a protagonista da transformação do espaço e se tornar a unidade de

conexão entre os bairros adjacentes mas representa diversas colagens isoladas no território urbano e da implantação de infraestrutura de transporte que não potencializa o desenvolvimento urbano sustentável do seu entorno até os dias atuais.

ANÁLISE DOS RESULTADOS

AS POTENCIALIDADES ESPACIAIS

Pelas análises urbanas sintetizadas acima, evidencia-se que mesmo com amplos investimentos públicos aplicados tanto na estação como no seu entorno, os resultados demonstram que não foram superados os dilemas entre o Nó de transporte e Lugar, pelo contrário, se reforçam os dilemas espaciais bem como a perda da promoção da estação como núcleo catalisador do desenvolvimento urbano do seu entorno.

É necessário, pois, investigar os dilemas espaciais, em especial as relações da infraestrutura de transporte – no caso estações – com as transformações no território e da dinâmica urbana.

Frente às potencialidades urbanísticas da área da estação Corinthians-Itaquera, foi elaborado um cenário urbano por meio da pesquisa por projeto [research by design] com os alunos da graduação de arquitetura da Leibniz Universität Hannover na Alemanha no ano de 2016. Pesquisa por projeto é entendida como uma investigação acadêmica, ou seja, um projeto é explorado como um método de pesquisa pelo desenvolvimento de um projeto (BARBOSA, DEMEULDER, GUERRITS, 2014). A pesquisa por projeto pode fornecer uma

solução para uma classe de problemas e propor novas formas de pensamento. Nesse contexto o projeto tem grandes chances de gerar novos conhecimentos ou habilidades alternativas de desenho urbano. O estudo apresentado para a estação Itaquera e seus arredores manifesta o compromisso de criar uma cena diversa, verdadeiramente urbana. Mais que um desafio projetual, é a discussão da prática da visão de conjunto e da composição de um nó de transporte em lugar.

Pretende-se com a discussão do cenário Itaquera a reformulação sensível de um ambiente já existente; “descobrir e preservar suas imagens fortes, resolver suas dificuldades perceptivas e, acima de tudo, extrair a estrutura e identidade latentes na confusão” (LYNCH, 2006) ou até mesmo na criação de uma figura nova.

É desafiador analisar as características naturais na área e decidir se esses elementos serão um guia para a nova estruturação urbana em função da intensidade e da escala de desenvolvimento que lhes serão aplicadas. Ainda é desafiador pensar além do lote (um dilema espacial), do fragmento sem conexões urbanas e da paisagem. É desafiador descobrir as oportunidades e problemas espaciais, elementos críticos da figura e as inter-relações das partes, suas qualidades, defeitos e suas possibilidades de transformação. É desafiador achar uma linguagem comum no exercício projetual.

Entretanto, o projeto arquitetônico é um processo de desenvolvimento que necessita simultaneamente de racionalidade e criatividade, baseando-se em uma ampla gama de conhecimentos e experiências no que se refere aos aspectos técnicos, práticos e culturais.

O ATELIÊ DE PROJETO URBANO NA LEIBNIZ UNIVERSITÄT HANNOVER

Foi promovido um ateliê de projeto que ocorreu na Leibniz Universität Hannover, Alemanha, na Fakultät für Architektur und Landschaft, Abteilung für Regionales Bauen und Siedlungsplanung, Institut für Entwerfen und Städtebau [Faculty of Architecture and Landscape, Department for Regional Building and Settlement Planning, Institute of Design and Construction] durante o semestre de inverno 2016/2017. A disciplina oferecida chamava-se Open Island: transformation in São Paulo, sob orientação do Professor JS* e da professora auxiliar SH*. A pesquisadora YB*⁷ também participou como professora assistente enquanto realizava o intercâmbio de cotutela na cidade de Hannover, Alemanha.

O ateliê teve por objetivo capacitar o estudante a analisar o entorno de uma estação de metrô – como ilhas/polos no contexto da metrópole – e a propor um masterplan, bem como a elaboração do desenho urbano delas resultantes.

Inicialmente, foram apresentadas e debatidas com os alunos as análises realizadas na estação Corinthians-Itaquera, bem como de projetos de referências europeias.

Posteriormente, os alunos fizeram suas respectivas pesquisas e análises para, em seguida, apresentarem seu próprio diagnóstico da área.

O fundo conceitual do ateliê foi a visão do arquipélago da cidade de São Paulo, dos planos e projetos urbanos em uma abordagem baseada na escala local. O desafio foi compreender a estação como parte do tecido urbano, do lugar onde a estação possa contribuir na conexão de diferentes escalas. Eram objetivos a integração espacial, social e econômica no território

⁷ *Nomes dos professores foram omitidos para não comprometer a análise cega.

fragmentado em ilhas por meio da concepção de novas quadras e de um Hub Urbano de Mobilidade (BAIARDI, 2018) com interfaces inteligentes e sustentáveis nos fluxos na rede metropolitana; além da reformulação inovadora de tipologias urbanas de edifícios e dos espaços abertos. O entorno da estação Corinthians-Itaquera é colocado como um vazio real preenchido dispersamente com diferentes infraestruturas em mobilidade, esporte e educação em um contexto urbano com predominância de habitações de baixa renda e densidade, sem vitalidade urbana e mistura de usos. O desafio lançado foi o da perspectiva de renovação e valorização dos transportes públicos com o uso do solo local em agendas urbanas inteligentes e sustentáveis, a qual pode conduzir ao conceito de um polo urbano articulado ao desenvolvimento urbano para os bairros adjacentes.

Assim, a “ilha aberta” das infraestruturas pode tornar-se uma plataforma de conexão entre os bairros adjacentes e proporcionar espaços públicos abertos desejáveis para um desenvolvimento urbano integrador. Deslocando-se da metáfora da ilha para um polo, o trabalho do estúdio de design objetivou contribuir para uma discussão real do futuro urbano da cidade de São Paulo.

A PROPOSTA PARA UM NOVO CENÁRIO URBANO

A proposta elaborada pelos estudantes Beatrice Rezzani e Christian Corral pode ser usada como teste para diferentes interpretações e explorações do mesmo território, para se opor às visões atuais que continuam sendo tecnicistas e ultrapassadas.

O conceito projetual utilizado foi a concepção de um sistema de conexões que abrange diferentes necessidades da população local. O sistema de conexões engloba diferentes

sistemas que funcionam em paralelo e entre si, os quais são fundamentais para a operação, bem como a integração de diferentes áreas para o processo de evolução de Itaquera. A estratégia usada na integração foi a de implementar a água como um aspecto central em uma praça articulada, localizada em um dos eixos mais importantes de toda a área (norte-sul), onde desempenha um papel fundamental para a qualidade do espaço público. Todo o projeto, a ser estruturado em diversas fases, foi baseado em uma estrutura de camadas.

Por fim a proposta do Masterplan almeja uma nova rede de ligações, uma praça central, caminhos para o pedestre sentido norte-sul da área um novo quarteirão de acesso ao metrô, duas áreas verdes laterais ao eixo principal, três assentamentos, novas mini quadras entrelaçadas e integradas por uma série de espaços semi- públicos e novos edifícios de uso coletivo.

É provocativa e instigante a proposta de cisão das conexões leste-oeste que são, até hoje, reforçadas tanto pela via expressa, como pela linha do metrô e trem em detrimento da ausência de conexões norte-sul para o pedestre. Essa ruptura, que coloca o eixo da estação como o centro das intervenções associada à grande praça, aos novos usos em suas bordas e ao elemento água resgatando um pouco de sua identidade local, estimulam um novo desenho e um novo pensar entre nó e lugar.



31

Figura 19: Conceito projetual: sistema de conexões que abrange diferentes necessidades da população local e água como elemento integrador e qualificador do espaço público.

Fonte: Trabalho de graduação elaborado por Rezzani e Corral, 2017.

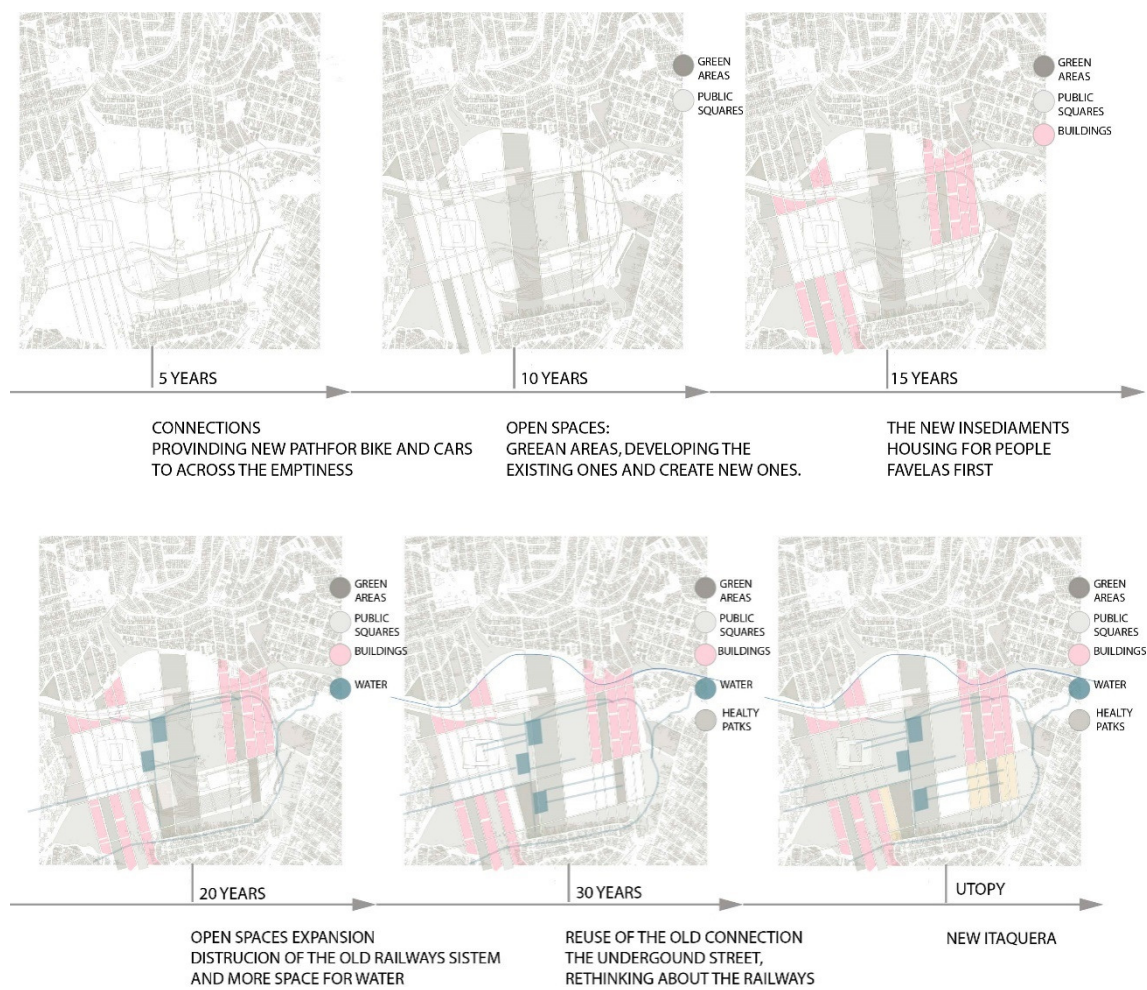


Figura 20: As fases de implementação do masterplan.

Fonte: Trabalho de graduação elaborado por Rezzani e Corral, 2017.

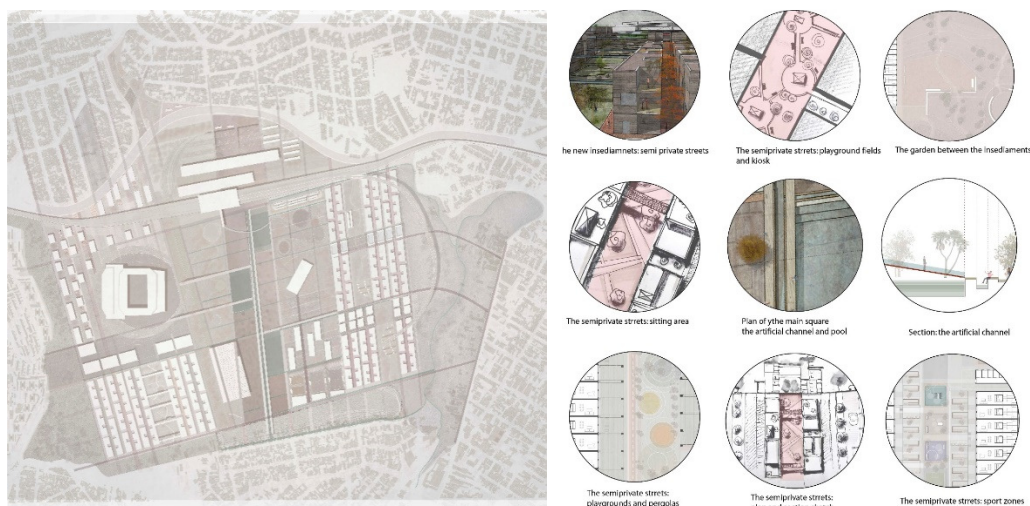


Figura 21: Masterplan para Itaquera, um cenário para o desenvolvimento urbano na área da estação Itaquera e peças específicas.

Fonte: Trabalho de graduação elaborado por Rezzani e Corral, 2017.

Importante salientar que esse cenário só é possível almejar por meio de um instrumento urbano inovador que possa dar viabilidade para a superação dos dilemas espaciais de escala local: Masterplan Local (BAIARDI, 2018). Esse é entendido como o instrumento urbano que transcende diferentes escalas e instrumentos urbanos. É um esquema de coerências, sobretudo entre os usos, densidades e sistemas de comunicação, que depois é negociado entre as partes envolvidas para ser ajustado tanto ao nível do plano estrutural como nos planos especializados. É portanto, um instrumento flexível que permite a articulação dos projetos, a superação dos dilemas espaciais reverberando então às transformações intensas e constantes do território da estação.

CONCLUSÕES

Após as análises gráficas discutidas ao longo do artigo foi possível compreender as transformações espaciais que ocorreram na área da estação Itaquera, bem como identificar as ambivalências espaciais no âmbito das categorias Nó de transporte e Lugar.

Cronologicamente, as principais intervenções foram: 1875 – inauguração da Estação de trem Itaquera; 1978 – inauguração da COHAB; 1988 – inauguração da Estação de metrô; 2000 – desativação da antiga estação de trem e inauguração de uma nova estação de trem adjacente à estação de metrô; 2000 – inauguração do Poupatempo; 2004 – aprovação da Operação urbana Jacu Pêssego; 2007 – inauguração da primeira fase do Shopping; 2011 – lançamento do Plano Urbanístico do Polo Institucional e Tecnológico de Itaquera; 2013 – inauguração da FATEC; 2014 – ampliação do Terminal de ônibus e a inauguração do Estádio de futebol; 2016 – revogação da OU Jacu-Pêssego.

Inicialmente, a antiga linha férrea e a extração de pedras na região estimularam a ocupação do núcleo Itaquera. Ao longo do século XX, o mesmo transformou-se rapidamente em um bairro dormitório, seja por meio da autoconstrução, dos loteamentos regulares, seja através dos conjuntos habitacionais desenvolvidos pelo poder público, ou ainda pela presença de pequenas favelas.

A área da estação Itaquera localiza-se em uma topografia acentuada, com condicionantes complexos, que criou uma grande ilha isolada do contexto em que se insere. O entendimento morfológico da área é marcado pelo traçado na diretriz dominante leste-oeste ordenado pela via expressa, pela via férrea e via metroviária que limitam dois territórios: norte e sul.

Há até certa uma diversidade de usos na área da estação, contudo, inseriu-se construções que pousam sob o espaço urbano ora por meio de pilotis, ora por meio de estrutura de um terminal de ônibus cercado, ora ainda por meio de uma caixa fechada ou pelo isolamento em grandes lotes que não se articulam com o espaço urbano. Os grandes equipamentos cercados e murados evitam toda e qualquer transição entre o público e privado, bem como da permeabilidade das grandes quadras. Assim, apesar da diversidade de programa arquitetônico e do caráter institucional e de lazer de seus usos, a ausência de fachadas ativas corrobora na perversidade do ambiente construído e na ausência de urbanidade.

No âmbito da categoria nó de transporte, mesmo a estação de metrô Itaquera atraindo diariamente 100 mil pessoas, não há corredores de ônibus que a acesse e a potencialize como nó de transporte. A conexão com o sistema de trem é um ótimo auxílio para aqueles que moram ainda mais distante. Além do fato de que a extensa área da estação ter sido esmagadoramente de propriedade pública ao longo dos anos, isso não sinalizou uma coerência das conexões espaciais desde o início da chegada da urbanização trazida pelo metrô, especialmente pedonal, que são, em grande parte, caracterizadas como sobras urbanas. As novas conexões concebidas e materializadas em 2014 em função dos jogos de futebol promovidos para a COPA/FIFA foram voltadas para as conexões do modo motorizado, em detrimento ao pedonal e da transformação de um tecido urbano coeso, integrado aos bairros adjacentes.

No âmbito dos instrumentos urbanos a diretriz apresentada pelo Plano Urbanístico do Polo Institucional de Itaquera para realização de sua proposta urbanística era adotar como unidade de projeto urbanístico o conjunto de glebas (e não cada gleba isolada). Foram,

assim, identificadas quatro glebas que em grande parte eram públicas (exceto a área da antiga pedreira), mas pertencentes exclusivamente ao escopo do município. O dilema que se observou foi que as áreas também públicas da área da estação – mas pertencentes ao governo do Estado, e que se situam na outra margem da avenida Radial Leste – não fizeram parte das propostas urbanísticas, contradizendo-se conceitualmente. A exceção coube à execução do conjunto de obras viárias da via norte-sul (avenida Itaquera), mas que por sua vez segregou o conjunto habitacional da área da estação Itaquera inserido na década de 70.

Por outro lado, na outra margem da radial, na gleba do Metrô, ações pontuais ocorrem na transformação do espaço vazio, como a expansão do shopping mall por meio de uma caixa fechada cercada por um grande estacionamento de automóveis e cercas que a afastam ainda mais num território repleto de dilemas espaciais.

Observa-se então que não houve em nenhum momento a concepção de espaço urbano articulador e de qualidade, seja impulsionada pela construção da estação ou qualquer outro equipamento. Findos os jogos da COPA, a revogação da Operação Urbana fica evidente a lacuna de instrumentos que enfrentam efetivamente a transformação espacial na região.

Desse modo, após intensas transformações espaciais ao longo das décadas, o lugar em si estimula a repulsa e a passagem rápida, resultando num não-lugar e na monotonia. O espaço da área da estação permanece num vazio de significações, isolado do tecido urbano do seu entorno, com baixa intensificação urbana reforçando suas contradições e dilemas espaciais e tornando-se um território isolado: a Ilha de Itaquera.

Muitos são os desafios e ambivalências entre o nó e lugar na área da estação Itaquera, mas são exatamente neles que se encontram as potencialidades, base do cenário urbano proposto por meio da pesquisa pelo desenho desenvolvido com os alunos da graduação de arquitetura da Leibniz Universität Hannover

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMAR, G. Mobilités urbaines – éloge de la diversité et devoir d’invention. Paris: Éditions de l’aube, 2004.

ASCHER, F. Os novos princípios do urbanismo. Tradução: N. Somekh. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

AUGÉ, M. Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade. 9ª ed. Campinas: Papirus, 2012.

BAIARDI, Y.C. L., Nó de transporte e lugar. Dilemas, desafios e potencialidades para o desenvolvimento de um Hub Urbano de Mobilidade. 2018. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018.

BAIARDI, Y.C.L, O papel da microacessibilidade na mobilidade urbana: o caso da estação de trem Santo Amaro na cidade de São Paulo. 2012. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2012.

BARBOSA, E.; DEMEULDER B.; GUERRITS Y. "Design Studio as a Process of Inquiry: The case of Studio Sao Paulo". In: Revista Lusófona de Arquitectura e Educação Architecture&EducationJournal, n. 11, Lisboa, 2014.

BERTOLINI, L.; SPIT, T. Cities on Rails: the redevelopment of railway stations areas. London: E & FN Spon, 1998.

BERTOLINI, L. Nodes and places: complexities of railway station redevelopment. European Planning Studies, 4(3), p. 331-346, 1996.

BERTOLINI, L. Station area redevelopment in five European countries: an international perspective on a complex planning challenge. International Planning Studies, 3:2, 163-184, p. 180, 1998.

CALTHORPE, P. The next American metropolis: ecology, community and the American dream. Canadá: Princenton Architectural Press, 1993.

CONCEIÇÃO A. L. M. From city's station to station city an integrative spatial approach to the (re)development of station areas. 2015. Thesis – Technische Universiteit Delft, Delft, 2015.

GUATELLI, I. Arquitetura dos entre-lugares: sobre a importância do trabalho conceitual. Senac: São Paulo, 2012.

LYNCH, K. A imagem da cidade. 3ª ed. Tradução: J.L. Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2006, p. 129.

RICHER, C. L'émergence de la notion de pôle d'échanges, entre interconnexion des réseaux et structuration des Territoires. Les Cahiers Scientifiques du Transport, AFITL, p. 101-123, 2008.

SMETS, M.; SHANNON, K. The landscape of contemporary infrastructure. Rotterdam: NAI Publishers, 2010.

SOLÀ-MORALES, I.D. Territorios. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

SUSUKI H.; CERVERO R.; IUCHI K. Transforming cities with transit: transit and land-use integration for sustainable urban development. Washington, DC: The World Bank, 2013.