

O PARTIDO ARQUITETÔNICO E A CIDADE: AS ESTAÇÕES DE METRÔ DE SÃO PAULO

Euler Sandeville Jr.

RESUMO. O capítulo procura estabelecer uma discussão do sentido público da arquitetura das estações do Metrô de São Paulo. Consideramos, de modo resumido, para colocar o problema, dimensões que ultrapassam e influem no partido, certas configurações arquitetônicas de algumas estações, a configuração paisagística no meio em que se inserem, ponderando no que contribuem, ou não, para a percepção dos fluxos, funcionalidades e valores históricos da construção social desses espaços e se suas formas de apropriação, bem como se resultam em qualidades que favorecem ou não a sociabilidade. O que se pretende é apontar alguns caminhos para se questionar as relações entre partido arquitetônico, nesse contexto técnico e operacional, e a cidade, na significação pública de sua construção social.

Obs. há diferenças de formatação e imagens no artigo publicado. Clique aqui para o volume do Bloco 12 .

PARTINDO

O partido arquitetônico é o resultado de um processo de decisões que expressa a tensão entre os elementos considerados, a demanda, a personalidade criativa, o domínio construtivo e os valores do arquiteto. A cidade, ao contrário, não é uma obra individual, é construção social, tensa e contraditória, de forças em disputa ou que entram, em algum momento, em sinergia; sempre um processo coletivo e transgeracional.

O partido é a autoria, o controle de um objeto que se insere em um espaço social, coletivo e político, que muitas vezes lhe é estranho, e assim é apropriado, ou percebido e ressignificado por aqueles a quem a obra se destina. Disso resulta um rico campo de contradições e de possibilidades, muitas vezes pouco explorado. Estabelecer a relação projetual e construtiva entre partido (autoral) e cidade (trabalho social e experiência intersubjetiva) apresenta, no mínimo, um campo problemático, de

difícil solução, embora potencialmente experimental.

As estações de Metrô de São Paulo possibilitam explorar alguns aspectos peculiares dessa relação, na medida em que configuram elos de uso público em uma rede urbana de mobilidade, elos entre o espaço público e a velocidade, sugerindo através de sua arquitetura prioritariamente não o (re)encontro, mas o estar de passagem. Arquitetura de um lugar, que resulta, em muitos casos, como advertia Marc Augé (1994), como não-lugar, ao estabelecer uma relação funcional, e às vezes plástica, entre o visível, o espaço público apressado da paisagem urbana, e o ponto agitado de embarque e desembarque.

NÃO LUGARES E VIDA COLETIVA

Augé referia-se a espaços da sociedade de consumo, e da pós-modernidade, de grande concentração e fluxo de pessoas, como aeroportos, cadeias de hotéis, hipermercados, autoestradas, onde o arranjo cuidadoso e competente não visa o estabelecimento de laços afetivos e identitários, mas de estranhamento, de passagem e de consumo, de eficiência. Características que tradicionalmente demarcam os lugares, seriam assim substituídas por esses espaços sem lugar, ou de qualquer lugar, que expressam determinadas funcionalidades e expectativas contemporâneas.

A expressão “não-lugar” é conceitualmente problemática. A própria expressão, bastante convincente, sugere uma ambiguidade: um lugar que possa ser não-lugar. Obviamente, o que se supõe é que o lugar seja mais do que uma localização em uma espacialidade física, que seja a tecitura nessa espacialidade de relações sociais e intersubjetivas, identitárias, significativas, construídas no tempo e na experiência. De modo que a expressão talvez extraia de uma ambiguidade latente um pouco de sua força.

Obviamente, podemos inverter um pouco essa percepção. A intimidade de pessoas com esses espaços pode acabar levando a que se lhes torne familiar. Não só isso, shopping centers, com sua arquitetura anódina e calculada, que parece pretender subtrair-se ao tempo, acabam por resultar em espaços de convívio intenso, não só de experiências individuais de consumo, e de pequenos grupos de amigos, locais que recolocam antigas esferas da sociabilidade, de encontro. O anonimato da

multidão resulta reconfortante, seguro, e capaz de suprir anseios individuais. Tereza Sá (2014), problematizando o conceito de Augé de “não-lugares”, menciona um autor que teria visto em um shopping estudado em Lisboa certas dimensões do lugar:

Pedro Monteiro transforma o Amoreiras Shopping Center em um “novo lugar”, partindo da definição de lugar antropológico utilizada por Augé, valorizando positivamente aquilo que o autor deprecia. Assim, quando identifica os grandes centros comerciais como “não lugares”, Augé critica essa “construção da história” através da publicidade e das imagens que procuram formar virtualmente a sua própria memória. Segundo Marc Augé, o centro comercial não é um espaço relacional, é um espaço de consumo, de lazer e de informação. Pedro Monteiro concorda com esse aspecto, mas considera que essas características fazem parte dos lugares antropológicos, enquanto Marc Augé as considera “não lugares”.

Antes de ponderarmos se as estações do Metrô de São Paulo são, ou não, e em que medida, “não-lugares”, pensemos também no que possa caracterizar os lugares, não no sentido antropológico dos lugares comunitários das sociedades pré-industriais, mas nesse contexto contemporâneo das cidades. Não seria demais lembrar então outro termo, usado por Y-Fu Tuan (1980), “topofilia”. A topofilia seria uma condição afetiva e sensível profunda, quase uma mágica do lugar. O autor entende que o ser humano estabelece laços identitários e simbólicos profundos com os lugares. À essa propriedade do lugar, a topofilia, é que o “não-lugar” coloca-se como antítese, nos espaços técnicos da pós-modernidade. Por hora, reconheçamos que os termos topofilia e não-lugar ficariam em campos diametralmente opostos.

Mesmo se considerarmos as limitações conceituais que possam pesar sobre esses termos, não se pode negar que convidam a uma discussão sobre a importância de uma possível alienação em relação ao espaço, e à necessária poética para significação da experiência urbana contemporânea. O campo de tensão entre as forças de produção social do espaço resulta intrincada em campos de tensão da vivência e da significação desses espaços, e das experiências que neles recortamos individual e coletivamente. É o que, por fim, resulta no que entendemos como paisagem (SANDEVILLE JR. 2004, 2005, MENEZES 2002); mais do que visualidade, a paisagem é essa

configuração decorrente de muitos tempos do vivido em contínua ressignificação e transformação.

Observemos ainda que, se adotarmos esse entendimento de “não-lugar”, não apenas esses equipamentos, mas a própria cidade se constitui em grande medida como não lugar, com seu trânsito ininterrupto, com locais apropriados para o lazer e consumo, com os ritmos determinantes do trabalho corporativo e servil, com a submissão aos ditames dos grandes investimentos e interesses econômicos, impondo-se sobre as políticas e investimentos públicos, reconfigurando a cidade no sentido do retorno dos investimentos privados.

Mas, observemos também, que há um crescente movimento no sentido de uma qualificação dos espaços urbanos, ou seja, seu resgate como lugares, e como espaços de apropriação coletiva, seja mudando-se ocasionalmente seus usos cotidianos (ciclofaixas, ruas e ruas de lazer), seja na apropriação e reconfiguração de praças pelos próprios moradores, defesa de espaços ligados à memória e assim por diante. A tensão entre a cidade como não-lugar e como lugar resulta em ações e disputas concretas pela significação da existência, não raro em contextos e perspectivas sombrios e adversos, mesmo que sem uma percepção dos processos em que se inserem.

Visitemos um outro conceito, como indicado por Marina Gontijo e Eugênio Queiroga (2005), ao estudar os espaços livres urbanos: “A praça contemporânea, quando marcada por um design fundamentado apenas na visualidade da paisagem, quase nunca é capaz de estabelecer-se como lugar de convívio na esfera pública, da ação comunicativa, da *vita activa*”. Em seu doutorado Eugênio Queiroga havia indicado essas qualidades de uma esfera de vida pública e ação comunicativa (utilizando J. Habermas e H. Arendt), como pracialidade. Mais do que o neologismo, o que o autor busca definir é que o sentido público do espaço não decorre de suas qualidades formais por si, mas desse estabelecimento de esferas de vida pública.

Ou seja, determinados espaços que, para além da qualidade formal arquitetônica e paisagística, estando estas presentes ou não, acumulariam uma série de práticas imersas no cotidiano das suas formas de apropriação. O autor antevê nesse sentido da vida pública, ou activa, o sentido político da polis, do público portanto. Não se trata apenas de haver espaços livres, mas de que estes reúnam determinadas condições e práticas culturais e de convívio que estabeleçam de fato uma esfera de

vida pública.

A própria paisagem (urbana) é resultado do trabalho humano por gerações, em tempos desiguais, mas também em acúmulos diferentes de registros que se entrelaçam espacial e socialmente, ressignificando-se e refazendo-se ou desfazendo-se continuamente (SANTOS 2002, 2004). Por paisagem, obviamente, não temos em mente apenas o panorama, mas uma configuração espacial e territorial vivida e percebida, produção social e experiência partilhada (SANDEVILLE JR., 2011).

Ou seja, o objeto formal, arquitetura, cidade, espaço livre, passível de uma apreensão estética, também é artefato, portador de discursos e memórias desde tempos longínquos em contínua ressignificação, construção e apropriação social. Pelo exposto, mesmo que muito resumidamente, a dimensão antropológica do espaço, que também tem uma dimensão política da polis (contemporânea), coexiste em sua forma, e em seu modo de produção social, com o engendramento de práticas e significações, de representações e formas de valoração intersubjetivas. A arquitetura não é um campo descolado da paisagem (produção social de muitas temporalidades e experiência partilhada). Não é algo fora dela, existe e significa-se necessariamente nela, senão como discurso interno à profissão, como fato social!

OBJETOS TÉCNICOS E ARQUITETURA

Feitas essas considerações iniciais, em que medida as estações de metrô são, ou não são, “não-lugares”? Em que medida podem, ou não podem, nos proporcionar essa topofilia e a “pracialidade” que parecem ser um anseio em relação à experiência na cidade contemporânea? Como se dá sua inserção na cidade, entendida não apenas como uma engenharia de fluxos, mas como um mosaico existencial de lugares, paisagem vivida enfim, paisagem partilhada? Que diálogos busca, ou silencia, quais diálogos recusa ou inviabiliza?

Para essa discussão, de início descartemos a função de ponto de encontro das estações, quando se resume a um agendar para partir na catraca ou na porta da estação, quando não oferece uma ambiência, mas apenas a mobilidade. Nesse casos, não é o espaço o que define o encontro, e o encontro pouco se realiza por suas qualidades, mas é a função de transbordo, de embarque e

desembarque, ou sua espera, o que promove o encontro. Não estaremos considerando essas outras possibilidades aqui, nem aquelas durante as viagens, em que formas de contato e comunicação inesperadas podem, eventualmente, ocorrer, embora não seja esse o cotidiano desses espaços.

Também não podemos desconsiderar, nestas e outras análises, que o problema técnico e operacional a ser resolvido nesses projetos, inclusive de segurança, é imenso. Segundo dados disponibilizados no sítio da empresa, estações como Clínicas, Sé, Corinthians-Itaquera, foram previstas com capacidade, por hora (no pico), respectivamente, de 20.000 passageiros, 100.000 passageiros, 60.000 passageiros¹. Apenas na Estação Sé (inaugurada em 1978) circulam 600.000 passageiros por dia e em 2015 foram transportados 3,8 milhões de usuários em média nos dias úteis, considerando-se as entradas mais as transferências entre as linhas da Companhia do Metrô de São Paulo (o pico diário foi de 4,2 milhões de passageiros no dia 14/11/2013)². Verdadeiras cidades, em termos de quantidades, de imaginário e vivência urbana, entram e saem por suas portas e de seus trens, colocando imposições imperiosas a esses projetos do ponto de vista da funcionalidade, segurança e informação. O que pressupõe ainda todo o suporte a essas operações, que devem ser resolvidos com a máxima eficiência.

Isso não elimina, entretanto, a necessidade de discutirmos, em sua relação com a cidade, e mesmo internamente às estações, se se poderia ter um outro entendimento de sua função como espaço público. São projetados, no geral, para não possibilitar o estar e, em alguns casos impedir, o estabelecimento das partilhas, das esferas de vida pública. Essa condição negativa pode ocorrer em algumas estações (“não-lugares” no sentido de Augé), mas não significa que todas reproduzam essas condições de projeto e de gestão. Há estações em que outras formas de relação se estabelecem, não vinculadas ao ir e vir tão somente, toleradas e observadas pelos sistemas de segurança, que devolvem ao âmbito do lugar (ou das esferas de vida pública) o não-lugar. Resta saber se são qualidades do partido arquitetônico, ou de sua apropriação, ou ainda de sua inserção urbana, que geram ou favorecem tais acontecimentos.

1 Dados obtidos em 26 de agosto de 2016 no sítio da empresa, que não discrimina a data da mensuração (<http://www.metro.sp.gov.br/sua-viagem/>).

2 Dados obtidos em 26 de agosto de 2016 no sítio da empresa, <http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/indicadores.aspx>

As estações revelam momentos da arquitetura e da visão de cidade. Priorizam-se como espaço embarque e de circulação, criando amplos espaços internos que definem a imagem do Metrô, tanto quanto os trilhos e os túneis. A análise das estações também permite observar que a linha, prioritariamente espaço da técnica e da gestão, dissocia-se de um projeto urbano em seu pleno sentido. Suas significações não se esgotam, há dimensões urbanísticas e econômicas que impactam a paisagem urbana em que esse objeto técnico (SANTOS, 2002) se insere, indutor de novas transformações, funcionalidades, configurações, relações.

Seu projeto, muito longe de restringir-se às estações, implica em decisivas discussões do urbano e das possibilidades institucionais e implicações abertas por uma intervenção desse porte. Esses processos não são decorrentes apenas de um plano ideal que se segue indefinidamente. A mudança nas formas econômicas e políticas, nos instrumentos de intervenção tanto em sua modernização quanto invenção, entre outros fatores como sistemas construtivos e de operação, são o que definem o objeto técnico, como mencionado acima. Não é apenas uma questão de construção, o objeto técnico, como nos referimos, inclui todo o processo de sua decisão, produção e gestão, que implicam em outros processos de decisão, em condições institucionais, em visões da cidade. As estações, e sua arquitetura estritamente falando, não são independentes desse processo mais amplo.

Embora viagens tenham sido realizadas antes, o Metrô iniciou sua operação comercial em setembro de 1974 (trecho Jabaquara -Vila Mariana) e a Linha 1 Norte -Sul (azul) foi concluída em 1975 (Jabaquara a Santana, chegando 1998 até o Tucuruvi). Ainda no final da década de 1970 começou a operar o trecho (Sé -Brás, 1979) da Linha 3 Leste-Oeste (vermelha), concluída em 1988. Em 1991 estava em operação o primeiro trecho da Linha 2-Verde (Paraíso -Consolação) operando até o final da década entre Ana Rosa e Vila Madalena, a maior extensão no trecho oeste da linha até o momento.

Há diferenças na relação do traçado com a cidade, e mesmo na concepção arquitetônica das estações que decorrem dos tempos (e tecnologias) de implantação dessas estações e suas respectivas linhas. Há um contraste notável entre as estações da linha azul e a linha vermelha. Na linha Azul, cortando trechos já urbanizados, em geral as estações e a linha são subterrâneas, encimadas por

espaços livres públicos e expondo o concreto aparente. Em alguns casos, associando-se suas portas a alargamentos e praças. As da linha Vermelha, resultando no prolongamento da Av. radial Leste do Tatuapé até Itaquera, seguindo paralela à linha ferroviária, em geral é formada por estações de superfície, como também a linha. As estações optam então por um partido mais próximo do galpão industrial.

A diferença na arquitetura tanto é devida a diferentes estratégias e condicionantes (lembramos que na praça da Sé demoliu-se o histórico edifício Santa Helena), quanto à própria visão de arquitetura. As estações da linha azul são definidas pela atuação do arquiteto e professor Marcello Fragelli, vindo do Rio de Janeiro e que esteve na coordenação dos trabalhos do Metrô a partir de 1968 (pela PROMON, coordenando a arquitetura do Metrô até 1983). As estações da Leste-Oeste já estão em um outro contexto, utilizando pré-moldado de concreto e estrutura espacial, aplicado mesmo em estações que lembram a fase anterior como Marechal Deodoro e Santa Cecília. A linha Vermelha foi totalmente concebida e desenvolvida pela equipe interna da Companhia do Metrô, e têm à frente do departamento de arquitetura Roberto Mac Fadden. Obviamente, em torno a esses arquitetos circulam um conjunto grande de experientes colaboradores.

Entre os projetos da Linha 3-Vermelha, foram premiadas as estações Palmeiras – Barra Funda (arqt. Roberto Mac Fadden); Marechal Deodoro (arqt. Roberto Mac Fadden); Sé (arqts. João Paulo e Roberto Mac Fadden); PedroII (arqt. Meire Gonçalves Selli); Artur Alvim (arqt. Katumi Sawada) e Itaquera (arqts. Meire Gonçalves Selli e Renato Viégas). Foram premiados ainda os projetos da Estação Trianon-Masp (Linha 2-Verde), de autoria dos arquitetos Roberto Mac Fadden, Renato Viégas e Eduardo Hote; a Estação Parada Inglesa (Linha 1-Azul), do arq. Francisco Hideu Nunomura, e a futura Estação Inco, da Linha 4-Amarela, de autoria do arq. Alfredo Nery Filho³.

Mas não apenas nas estações essa diferença de tempos se nota. O projeto de implantação das linhas foi acompanhado de modificações nos arranjos administrativos e em instrumentos urbanísticos que procuraram viabilizar essas obras, retornar custos, considerar formas diferentes de lidar com a

3 Disponível em <http://www.metro.sp.gov.br/tecnologia/arquitetura/linha-3-vermelha.aspx> ↑ acesso em 26/08/2016.

intervenção no urbano e sua conseqüente valorização. Renato Anelli (2007) analisa uma série de estratégias de intervenção na cidade ligadas à implantação do Metrô, desde os projetos de reurbanização da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB (criada em 1971) entre 1972 e o início da década de 1980, que pretendiam criar corredores de adensamento demográfico associados à rede do Metrô, passando pelo programa Comunidades Urbanas de Recuperação Acelerada – CURA, do Banco Nacional de Habitação – BNH (1973, Santana, Jabaquara, Vila das Mercês e Itaquera), redefinido pelo prefeito seguinte para o trecho entre as estações Brás e Bresser, fora do Programa CURA.

O autor destaca uma série de áreas tratadas nessas perspectivas, como Vergueiro, Bras-Bresser e Jabaquara, apresentando as estratégias dos diferentes gestores, técnicos (Roberto Cerqueira César, ex-sócio de Rino Levi, Ernesto Mange, Alberto Botti, Sidinei Rodrigues e Roger Zmekhol, Paulo Sérgio de Souza e Silva, João Eduardo de Gennaro, Jaime Cupertino e Francisco Javier Judas y Manubens) e empresas (Construtora Adolfo Lindemberg S/A e os consórcios da CBPO com a Formaespço S/A e da Garantã Servlease S/A com a PROURB, PROMOM, Itauplan) a eles associados nessas fases iniciais.

O entendimento de muitas estações passa também pelo entendimento desses contextos. Essa relação entre o espaço projetado e essas estratégias de implementação, mobilizando um imenso acervo técnico e empresarial, fica mais claro se observarmos o relato de Anelli sobre a estação Conceição (1974), à qual voltaremos mais adiante por outras razões.

Com cerca de 10 hectares, a proposta de reurbanização da área onde se localiza a estação Conceição, foi elaborada pela empresa de consultoria PROMOM em 1974, sob coordenação do arquiteto Paulo Sérgio de Souza e Silva. Tratava-se de uma área com padrão de classe média, com estrutura mais consolidada do que os trechos mais a sul. Foram previstas a reestruturação do sistema viário, a implantação de uma praça junto à estação do metrô, de um pequeno parque aproveitando a mata existente, um terminal de ônibus e a divisão da área restante em 6 grandes terrenos para empreendimentos comerciais diretos da EMURB ou de terceiros.

A realização do empreendimento levou mais tempo do que o esperado. Apenas em 1981 o Grupo Itaú iniciou a aquisição de quatro áreas e planejou o seu remembramento para um melhor aproveitamento urbanístico. O projeto realizado pela equipe da Itauplan, composta pelos arquitetos João Eduardo de Gennaro, Jaime Cupertino e Francisco Javier Judas y Manubens, alterava o plano urbanístico inicial. Conforme depoimento de Jaime Cupertino, as cinco torres propostas evitavam o efeito “paredão” do plano inicial baseado em edifícios laminare.

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.

ARQUITETURA PARA A CIDADE?

Creio que mesmo com esta breve exposição nos dois subtítulos anteriores, anuncia-se que teremos de reconhecer uma grande diversidade de partidos arquitetônicos e sua relação com a cidade, com sua gestão, com formas de investimentos e de renovação urbana, dentro de uma mesma chave que é o Metropolitano. E uma grande variedade e níveis intervenientes na definição e adoção desses partidos.

Considera-se aqui, portanto, que o partido arquitetônico ultrapassa os momentos iniciais de resolução das formas, funções e técnicas, mesmo quando definido em suas linhas gerais nos croquis e plantas iniciais. Podemos então questionar que visões de cidade essa arquitetura pública abriga e recusa? Será que, ou em qual perspectiva, ao contrário das linhas, os elos públicos, que são as estações, são pensadas como arquitetura na cidade? Em que medida oferecem-se como lugares

urbanos? Em que medida dialogam, ou não, com a paisagem urbana e suas vivências?

O diálogo entre a forma arquitetônica e a forma urbana não é um diálogo apenas de forma, ou seria emudecimento da conversa. As formas não existem por si, são construídas e significadas em processos sociais e culturais, históricos e intersubjetivos. Ainda assim, para que se possa inserir essa leitura da cidade e da arquitetura nesse campo necessário, é também possível pensar algumas das relações formais que se estabelecem. Porém, a questão da forma, também aqui, enquanto qualidade plástica e concepção de organização do espaço, não esgota-se em si. As relações espaciais estabelecidas na arquitetura têm também, como em seus processos de decisão, uma dimensão externa à profissão. As razões pelas quais a arquitetura existe, desembocam em sua fruição e nas vivências que nela se aninham. A arquitetura na cidade, para além da linguagem do projeto, somente é passível de ser percebida nessa condição da experiência e dos valores e práticas mobilizados em sua apropriação⁴.

A diversidade de situações encontradas nas estações de Metrô é imensa e não permite uma generalização, mesmo que se possa ler alguns padrões recorrentes. Na impossibilidade de explorar as imensas e ricas implicações abertas pela temática no espaço deste capítulo, exemplifiquemos com algumas análises esse rico e complexo universo de possibilidades e recusas.

4 Em trabalhos desenvolvidos no então Núcleo de Estudos da Paisagem (2003-2015) da FAU, em especial nas orientações sob a perspectiva da espiral da Sensibilidade e do Conhecimento e do entendimento das paisagens como experiências partilhadas e socialmente construídas, esse enfoque foi desenvolvido, com metodologias próprias (SANDEVILLE JR. 2011).



Figura 1. Plataforma da Estação Sumaré do Metrô, São Paulo. No viaduto da dr. Arnaldo, acima, um grupo de aficionados de rapel e outros esportes, lança as cordas para descida. A atividade é realizada em vários momentos e dias. Foto realizada no domingo, cerca de 10 hs, quando a Avenida Dom Paulo VI, continuação da Avenida Sumaré, é parcialmente fechada para atividades de lazer. No vidro da estação o vulto do trabalho de Alex Fleming. Foto de Euler Sandeville, 28 de agosto de 2016.

A Estação Sumaré (inaugurada em 1998, arquiteto Wilson Bracetti, capacidade de 20.000 passageiros/hora/pico), do ponto de vista da solução arquitetônica em sua inserção na paisagem, parece-me insuperável no conjunto das estações do Metrô de São Paulo. Sua plataforma aberta à cidade perceptível sob o viaduto, e sobre a Avenida Pacaembu, no divisor de águas, a estação permite a compreensão, por quem passa pela avenida, da plataforma de embarque e desembarque, talvez o setor da estação, ao lado das catracas, que mais fortemente represente o Metrô. Quem passa pela avenida observa em seu horizonte visual, por estar no divisor de águas, o “tubo” de vidro da

estação e seu movimento de usuários, embarque e desembarque, o movimento dos trens. Ao contrário de outros trechos em que o trem se coloca como barreira, nesse pequeno trecho que define a estação, ela se oferece a uma compreensão, à percepção das possibilidades de mobilidade humana.

O sucesso dessa situação pode ser aquilatado quando comparamos essa estação com a Armênia (antiga Ponte Pequena, a primeira estação do Metrô paulistano a receber uma premiação, pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil – IAB em 1967, projeto de Marcello Fragelli). Estendendo-se também sobre um vale, e tendo em um de seus lados uma praça, a estação pouco tira de proveito da paisagem em que se insere na organização do seu espaço interno, e mesmo pouco dialoga ou acrescenta ao espaço do entorno do ponto de vista visual. Podemos ainda comparar, na mesma direção, a solução da Sumaré com o trecho entre as estações Conceição e São Judas, onde uma situação paisagística muito semelhante à da Sumaré ocorre, sobre a Avenida dos Bandeirantes. Nesse caso, não se trata de estação, mas a linha percorre escondida em uma estrutura de concreto, inviabilizando exatamente esse diálogo paisagístico com a cidade que a Sumaré soube criar.

Para quem está utilizando o serviço, a impressão na Sumaré também é única. Ao contrário de outras estações que raramente convidam a contemplar a paisagem, a estreita caixa envidraçada convida – ainda que de modo distraído e apressado para quase todos os **transeuntes** – ao relance fugidivo de um panorama arborizado e encaixado no vale, demarcado pela ocupação urbana. O efeito simbólico é realçado pela feliz intervenção realizada pelo artista Alex Fleming em 1998, imprimindo sobre o vidro imagens de possíveis usuários e conhecidos seus. A obra passa a integrar de forma orgânica a arquitetura da estação, ao contrário de outras em que a escultura ou o painel parece um acréscimo, mesmo que feliz. Em minha opinião, esse trabalho de Fleming é uma das mais importantes obras de arte em espaço público da cidade.

As faces das pessoas retratadas realçam essa situação paisagística criada pela estação; as pessoas parecem olhar de dentro da estação para quem circula pela avenida ainda que estejam de costas para ela, e parecem contemplar comunicando suas experiências vividas a quem, a cada hora, se utiliza distraidamente da plataforma. Esse sentido um pouco fantasmagórico da presença, sugere a importância do olhar, da história de cada um, em um local de passagem eventual, evocando a

própria história do passageiro. Poética que pode ser ampliada (por mim, provavelmente não era intenção do artista) nesse ambiente translúcido e narrativo dessas pessoas fotografadas, a um tempo reais e invisíveis. O termo desse panorama, a sudoeste da estação no eixo da avenida que traz o campo visual entrecortado pelo viaduto da rua Oscar Freire, é o Cemitério São Paulo Cardeal.

O conjunto gráfico de letras aleatórias que delicadamente se interpõe sobre essas pessoas sugere a possibilidade de narrativas a serem desvendadas e, de fato, elas existem. Também as fotografias em tamanho ampliado criam uma relação de proximidade, que pode retornar a experiência do usuário da plataforma para seu interior (“ÓI, ói o trem...” como na canção de Raul Seixas), sugerindo uma distância segura da cortina de vidro.

Ói, oia o trem, vem surgindo de trás das montanhas
Azuis, olha o trem
Ói, oia o trem, vem trazendo de longe as cinzas do
Velho Aeon
Ói, já é vem, fumegando, apitando, chamando os que
Sabem do trem
Ói, é o trem, não precisa passagem nem mesmo bagagem no Trem
Quem vai chorar, quem vai sorrir?
Quem vai ficar, quem vai partir?
Pois o trem está chegando, tá chegando na estação
É o trem das sete horas, é o último do sertão
Do sertão
Ói, olha o céu, já não é o mesmo céu que você conheceu,
Não é mais
Vê, ói que céu, é um céu carregado e rajado
Suspenso no ar
Vê, é o sinal, é o sinal das trombetas, dos anjos e
Dos guardiões
Ói, lá vem Deus, deslizando no céu entre brumas de mil
Megatons
Ói, olha o mal, vem de braços e abraços com o bem num

Romance astral...

Amém!

Entretanto, a estação não cria nem favorece nenhum local ou acontecimento de encontro, a *pracialidade*. As estações do Metrô não são, nem poderiam ser, as antigas estações de trem, sujeitas a uma espera expectante, a um partir ou chegar de longe, a um levar e trazer experiências, memórias, encontros e negócios. São entradas e saídas em um fluxo contínuo e rápido que visa romper o espaço, valorizando o tempo fugidio da experiência urbana contemporânea. Suas saídas no mais das vezes resumem-se ao necessário, não convidam a nada, ao contrário, como que dizem ao usuário a imposição do programa: “circulando, circulando”. Nesse ponto, o extraordinário efeito arquitetônico obtido na transposição do relevo na estação Sumaré, como em outras, perde-se; o que há, de fato, é um programa mínimo. O uso que se faz do viaduto Dr. Arnaldo para rapel poderia ocorrer com ou sem a estação (mesmo que possa ser valorizado por ela).

Nessa relação com o entorno, embora ambas (Sumaré e Armênia) não saibam favorecer em seu partido espaços de vida pública como entendido antes neste capítulo, a Armênia tem possibilidades bem maiores de interação. Consideremos, seguindo o sítio da empresa, que ambas as estações mencionadas, embora a Armênia esteja em um entorno urbano de maior centralidade, inclusive com pequeno ponto terminal de ônibus, ambas apresentam capacidade de fluxo de 20.000 passageiros/hora/pico e área muito semelhante (5.560 m² a Armênia e 5.330 m² a Sumaré).

No entanto, em outras estações, muitas vezes apesar da arquitetura, essa apropriação pública do espaço se efetiva. Não sendo possível analisar cada caso, é particularmente interessante o episódio em torno da estação Faria Lima (11.739,44 m², sem estimativa de fluxo disponível, inaugurada em 2010, projeto Tetra Arquitetura), redefinindo o antigo Largo da Batata, em Pinheiros. Antigo bairro da cidade, inserido em seu crescimento como importante zona comercial e de intenso fluxo pois recepciona a conexão com algumas rodovias na zona oeste da metrópole, o espaço decorrente da estação resulta de um grande arrasamento de preexistências, e do deslocamento de um antigo terminal, previsto anteriormente no esteio do alargamento e ampliação da “Nova” Faria Lima (1997).

O resultado de superfície, quase limita-se a um belo desenho de piso e valoriza a arquitetura dos acessos, mas não consegue interpretar o núcleo histórico da Igreja Nossa Senhora do Monte Serrat. Próxima de Alto de Pinheiros e Vila Madalena, bairros de alto poder aquisitivo e renovado interesse imobiliário, a Vila ainda um centro de lazer noturno dos mais dinâmicos na cidade até recentemente, o projeto atraiu a atenção de coletivos e ativistas, inconformados com o resultado gerado, dando ocasião ao movimento “A Batata Precisa de Você”. Talvez a existência desse entorno, de antigas tradições de Pinheiros e das discussões públicas desde o polêmico Projeto Nova Faria Lima e da Operação Urbana Faria Lima, tenham possibilitado a este logradouro uma maior atenção do que tenham merecido outros (lembramos que na Praça da Sé foi destruído o Santa Helena, e na República um movimento em torno da antiga Caetano de Campos levou a uma alteração do projeto e sua adaptação ao entorno histórico).

Depois de mais de 150 milhões investidos, o Largo, antes um lugar vivo pelo intenso comércio ambulante e vida nas ruas, tinha se transformado em um deserto, sem árvores de porte que proporcionassem sombra nem nenhum mobiliário urbano além dos postes de iluminação. Como é comum na cidade de São Paulo, era mais um espaço caracterizado pelo uso da passagem, e não considerado um lugar para se estar. É essa lógica que propomos reverter, transformando o Largo de novo em um espaço vivo, com qualidade de convivência. **Transformar um não-lugar em um lugar**⁵.

5 Disponível em <http://largodabatata.com.br/a-batata-precisa-de-voce/> acesso em 26/08/2016.



Figura 2. Apropriação de coletivo teatral no Largo da Batata, em Pinheiros, sobre a laje da Estação Faria Lima do Metrô, São Paulo. A apropriação soma-se a um conjunto de ações desencadeadas no Largo pelo Movimento A Batata Precisa de Você, inclusive com a construção de mobiliário, e de outros atores sociais. Foto de Euler Sandeville, 28 de agosto de 2016.

É expressivo que o movimento, do qual participam arquitetos e profissionais liberais, além de moradores e outros ativistas, conclua sua manifestação com “Transformar um não-lugar em um lugar”. Uma série de intervenções foram realizadas pelo coletivo, inclusive instalação de mobiliário, e eventos, dinamizando o uso do espaço. Outros usuários também vão se apropriando, como manifestações políticas, celebrações, forró na praça, dotando de vida o grande espaço árido aberto no Largo. Aqui estamos diante de uma situação interessante. A laje do metrô gera um espaço de superfície inóspito, sem uma adequada configuração e diálogo também com o entorno, mas o

grande espaço aberto permite uma multifuncionalidade decorrente não de projeto, mas de formas de apropriação e intervenção espontâneas estimuladas pela história anterior do local e sua inserção urbana, ressignificando o lugar, devolvendo-lhe a vida urbana.

Também a estação Conceição, um complexo projeto mencionado anteriormente neste capítulo, é importante para o que desenvolvo aqui, pois, além de associar-se a um parque que hoje é importante na região, é também apropriada em um de seus níveis por um conjunto de jovens. Recuando do espaço circular previsto como uma praça no projeto, os jovens preferem partilhar os espaços sob a marquise, estabelecendo uma rede de sociabilidade ligada ao street dance, skate e outras atividades, que se não dependem e se são admitidas no local, não sem eventuais conflitos, tornam o espaço de concreto da laje que vence o desnível do terreno um pouco mais habitado.

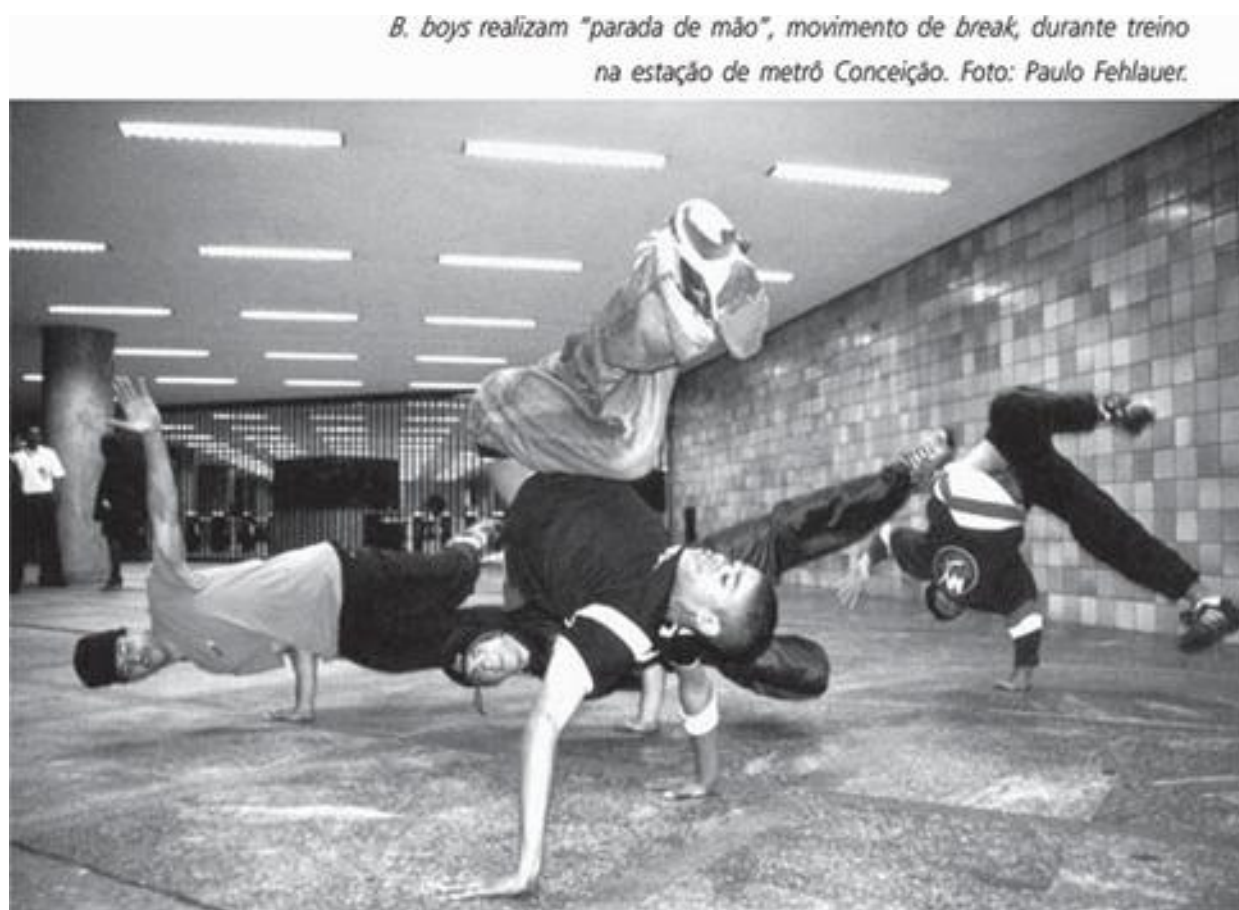


Figura 3. Grupos de jovens apropriam-se de espaços na saída do Metrô Conceição. Foto Paulo Fehlauer. Disponível em MAGNANI, 2005.

Os manos, ou b. boys, que estão já há cinco anos no Centro Empresarial Itaú/metrô Conceição, cultivam como estilo de dança o break (ou batida quebrada), que é ligada ao hip-hop. É uma modalidade que exige mais força física, alongamento prévio e as apresentações são mais individuais, culminando nos rachas ou desafios. Os b. boys criticam os *streeteiros*, cuja dança não passaria de uma mistura de estilos, sem o rigor do break; ademais, eles não teriam o “conhecimento”, elemento fundamental do estilo hip-hop.

Os *streeteiros*, há três anos frequentando o Centro, desenvolvem uma dança mais coreografada, em grupo, que exige menos condicionamento físico e mais sincronização dos movimentos: os espelhos do Centro Empresarial são fundamentais para o aprimoramento dessa modalidade. Ensaiam principalmente nas manhãs e tardes de sábado, para depois se apresentarem em campeonatos nos eventos da colônia. Não se identificam com o estilo que eles próprios denominam de “japinha” (franjas dos cabelos desfiadas, mechas coloridas, as nucas raspadas), preferindo as calças big, camisetas Pixa-In Hip Hop Wear, tags etc., identificados com a estética hip-hop. As meninas do grupo, contudo, não dispensam os bichinhos e chaveirinhos nas mochilas e os celulares estilizados são a regra.

No entanto, compartilham o mesmo espaço – e as inevitáveis tensões com seguranças e funcionários, por causa do barulho e do uso das instalações em um espaço onde o público e o privado não apresentam fronteiras nítidas – e também a mesma denominação genérica de “dança de rua”. As diferenças, além das já apontadas, ficam por conta das formas de deslocamento na cidade, do calendário letivo, das férias escolares, da duração da jornada de trabalho (MAGNANI, 2005).

Talvez outro exemplo significativo dessa recusa técnica do convívio (e neste caso a seguir, da paisagem), pela imposição do fluxo contínuo que otimiza a gestão do espaço e até a segurança do sistema, seja a Estação Anhangabaú. Em todas as suas entradas abre-se para importantes espaços públicos. No caso do Anhangabaú, que já chegou a ser chamado de “Sala de Visitas da Cidade” no Plano de Avenidas de Prestes Maia (1930) e Ulhoa Cintra, reformado a partir de 1991 com projeto

de Jorge Wilhelm, paisagistas Rosa Kliass e Jamil Kfoury (vencedores do Concurso do IAB de 1981), o Metrô (1983), preexistente à implantação do parque, resume-se a uma porta, a um vão de passagem, mesmo quando o acesso se dá em nível.

No entanto, a Anhangabaú difere profundamente dos casos anteriores mencionados. A escadaria de acesso à rua Xavier de Toledo, em toda a sua extensão e patamares, margeia um local histórico da cidade, antigo caminho ainda na cidade colonial. Sua abertura para a antiga Ladeira da Memória, projeto de Dubugras em 1919, integrando as obras que Washington Luiz realizada na cidade visando o Centenário de 1922, em torno do obelisco colocado no local por Pedro Müller em 1814, e que configurara no dizer de Benedito Lima de Toledo (1981) “a praça mais bem projetada da cidade”, é truncada por um inexplicável muro de concreto texturizado, logo abaixo do painel de Tomie Othake.

O complexo da estação parece assim totalmente autônomo do entorno, resolve acessos e desníveis, mas poderia estar em qualquer lugar. Um espaço lateral da escadaria abre-se para a Ladeira, que funciona como uma praça, mas é tratado como um vazio inscrito nesse muro de concreto, ou seja, a intencionalidade funcional de definir essas estações como um “não-lugar” é levado ao extremo.

Sob outros pontos de vista ainda haveríamos de analisar a inserção urbana e na paisagem dessas estações, verificando em que medida se oferecem ou se recusam à vida urbana como esferas de vida pública, de partilha de vivências. Apenas indico algumas chaves a seguir, na impossibilidade de desenvolvê-las aqui. Pensemos nas distâncias de soluções e resultados entre as estações São Bento e Santa Cruz, ou São Bento e Conceição, Santa Cruz e Tatuapé, na relação com as visões de cidade e as estratégias empresariais adotadas e a formas de parceria com a iniciativa privada nelas intentadas. As estações Jabaquara, Barra Funda, Tietê, Sacomã, Vila Madalena, Luz, Butantã e outras são terminais intermodais. Mas não se prevê, de fato, um espaço de convivência expressivo; são, no máximo, marginais, pequenos bancos em meio a corredores e mesmo a praça de alimentação da Barra Funda não oferece um mísero e único banco.

As estações Sé, São Bento, Paraíso, Liberdade, Conceição, Largo da Batata, estão associadas em sua cobertura à criação de espaços livres, com resultados muito distintos, e que em grande parte dos

casos, mesmo com projetos paisagísticos elaborados, não favorecem funções e formas anteriores de convívio que já haviam, ou formas mais intensas de vida pública, exceto quando apropriadas pelos usuários para além das sugestões de projeto. Algumas estações avizinham-se de polos culturais públicos importantes, como Luz, Vergueiro e Barra Funda, registrando tempos muito diversos dessa construção da cultura na cidade, ou ainda com instituições privadas como universidades, centros culturais etc. Outras, ainda, de logradouros históricos, como Sé, São Bento, Anhangabaú e o excepcional arranjo da Luz, receptáculo de importantes projetos tanto no sistema, quanto no patrimônio do entorno por outras instâncias públicas.

Pelos exemplos dados, ainda que resumidamente, nota-se que sob a aparente uniformidade da linguagem de cada linha, fortemente obtida pela comunicação visual e do planejamento técnico e construtivo de cada linha, há de fato uma diversidade de tempos de sua produção, de diálogos e emudecimentos com a cidade, de projetos de subsídio econômico decorrentes da sua construção, como uma operação que em alguns casos transcende a funcionalidade do transporte e sua articulação intermodal. Obviamente, são imensas as possibilidades de análise assim abertas. Em outros trabalhos analisei, no mesmo sentido, porém a partir de uma perspectiva da história, a estação Barra Funda com o Memorial da América Latina contíguo e a Praça da Sé (SANDEVILLE JR. 2013, 2016), que podem permitir aprofundar um pouco mais esse tema. Também o mestrado de Vladimir Bartalini (1988) pode ser consultado nessa direção.

O ato de projetar podemos aprender, ainda que devendo considerar um campo ampliado de possibilidades, inter e transdisciplinares. Mas a cidade, ao contrário, é obra coletiva, não temos como aprender plenamente a projetá-la nas escolas, nem nos escritórios ou repartições. A única forma de aprender a projetá-la é entre outros. Fatores externos ao projeto incidem o tempo todo, o antecedem e o sucedem – decisões políticas mesmo quando se traduzem em planos, condicionantes institucionais e econômicas as mais diversas chegam embrenhadas nessa esfera anterior e recolocam-se para as decisões de projeto; as possibilidades de execução, sempre ainda um processo criativo, muitas vezes um processo que redefine o projeto; a contínua gestão, manutenção e apropriação subsequente no qual significados são agregados ou recusados. Assim se constrói o significado de um projeto, em um espaço de decisão que tem muito de privado e local, e os vínculos

e pressupostos do arquiteto e das equipes de projeto se traduzem nesse contexto com suas opções, inserindo uma obra no tempo social e no espaço de apropriação coletiva.

Este texto é um convite a que se percebam essas relações, sem dúvida complexas, nas quais o campo de decisões ultrapassa em muito a mera linguagem arquitetônica, que interage então com a história e com o vivido. Mas, do exposto, me parece que o partido arquitetônico ganhará muito se a questão da imagem corporativa for minimizada, ou não sobrepor-se a aspectos da coletividade. Ao lado de fatores funcionais e de marca, portanto, a cidade pede mais. Ao lado de exigências ambientais e de conforto do espaço construído, seja edificado, seja espaço livre, esse campo de relações formais necessita ser construído pensando-se a experiência, não limitando-a para minimizar problemas de gestão e de custo. Sem dúvidas estes existem e são imperiosos, mas não indelevelmente decisivos. A diferença indicada no início do capítulo entre partido (autoral) e cidade (coletivo) pode ser melhor ou pior resolvida, podemos retirar-lhe as pontes ou ampliar-lhe os diálogos.

Claro que isso coloca em questão a arquitetura que queremos, mas essa discussão ainda está nos limites das heranças do século XX e dos arroubos técnicos de sua passagem para o XXI. É necessário começar a indagar novamente. Claro, isso coloca em questão não só a arquitetura mas a cidade que queremos. E a cidade que queremos não é essa das corporações e dos slogans das políticas e planos públicos, é a do convívio, a do respeito, a do afeto.

Infelizmente, a arquitetura e a cidade estão capturadas por décadas de descaso e exclusão, de subordinação a uma lógica econômica e não de valorização da experiência e da educação. A cidade é um espaço de aprendizagem, resta discutir o que se está propondo venha a ser aprendido em sua produção atual. Pensar o partido arquitetônico (obra autoral) na cidade (obra coletiva), na formação e prática do arquiteto e urbanista, exige reconhecer os vínculos reais da profissão e, eventualmente, fazer-construir novas escolhas. Como? É um imenso desafio, que exige inventividade, conhecimento das complexidades contemporâneas e heranças históricas nos dois campos – projeto e cidade – e exige sobretudo um renovar-se, um olhar que não vê apenas o já estabelecido, mas que se coloca no campo experimental e afirma valores coletivos, solidários, humanistas, sabendo que

inserir-se em um campo contraditório.

BIBLIOGRAFIA CITADA

ANELLI, Renato Luiz Sobral. Urbanização em rede: Os Corredores de Atividades Múltiplas do PUB e os projetos de reurbanização da EMURB (1972-82). *Arquitextos*, São Paulo, ano 08, n. 088.01, Vitruvius, set. 2007 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.088/204>>.

AUGÉ, Marc. Não-lugares. Introdução a uma antropologia da supermodernidade (1992). Campinas, Papirus, 1994, 4ª ed.

BARTALINI, Vladimir. Praças do metrô: enredo, produção, cenário, atores. São Paulo, Dissertação de Mestrado, FAU USP, 1988.

GONTIJO, Marina de Camargo Assumpção, QUEIROGA, Eugenio Fernandes. Espaços públicos da metrópole contemporânea: reflexões sobre o caso de Campinas. Campinas: Pontifícia Universidade Católica de Campinas, *Oculum Ensaio* n. 4, 2005.

MAIA, Francisco Prestes. Estudo de um plano de Avenidas para a cidade de São Paulo. São Paulo, Melhoramentos, 1930

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Os circuitos dos jovens urbanos. *Tempo soc.*, São Paulo , v. 17, n. 2, p. 173-205, Nov. 2005 . Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20702005000200008&lng=en&nrm=iso>. acesso em 29 de agosto de 2016.

MENESES, Ulpiano Bezerra de. A paisagem como fato cultural. in YÁZIGI, Eduardo (org). *Turismo e Paisagem*. São Paulo: Contexto, 2002, pg. 65 a 82

SÁ, Teresa. Lugares e não lugares em Marc Augé. *Tempo soc.*, São Paulo , v. 26, n. 2, p. 209-229,

Dec. 2014 . Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20702014000200012&lng=en&nrm=iso>. access on 25 Aug. 2016.
<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-20702014000200012>.

SANDEVILLE JUNIOR, Euler . Paisagens e métodos. Algumas contribuições para elaboração de roteiros de estudo da paisagem intra-urbana. São Paulo: Paisagens em Debate, FAU.USP, v. 2, p. 1, 2004.

SANDEVILLE JUNIOR, Euler. Paisagem. São Paulo: Paisagem e Ambiente n. 20, 2005, pg. 47-59.

SANDEVILLE JR., Euler. Paisagens partilhadas. São Paulo, Livre Docência, FAUUSP, 2011, 2 vol.

SANDEVILLE JUNIOR, Euler. Arquitetura e cidade: modernização e permanências na praça da Sé. In PERRONE, Rafael Cunha e VARGAS, Heliana Comin, organizadores. Fundamentos de projeto: arquitetura e urbanismo. 1a reimp. São Paulo: Perspectiva, 2016

SANDEVILLE JR., Euler . Arquitetura na cidade. Paisagem e Ambiente, v. 31, p. 97-124, 2013

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço. São Paulo: EDUSP, 2002

SANTOS, Milton. Da sociedade à paisagem: o significado do espaço do homem. In SANTOS, Milton. Pensando o espaço do homem. 5a ed. São Paulo: EDUSP, 2004 [1982]

TOLEDO, Benedito Lima de. São Paulo: três cidades em um século. São Paulo, Duas Cidades, 1981

TUAN, Y.F. Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo, Difel, 1980