

SOB AS FERROVIAS E RUAS

Mattijs van 't Hoff, urbanista

Como lugares de interação, cidades precisam de dois atributos: conexões de infraestrutura e lugares para encontros ou reuniões. Historicamente, muitas cidades foram estabelecidas em cruzamentos naturais ou feitos pelo homem, como rios ou ruas, ou evoluídas a partir de portos. Nesses cruzamentos, lugares comerciais com mercados e hospedaria tornaram-se vilarejos e depois cidades; as ruas e praças nessas cidades ainda carregam nomes remanescentes do passado, dos negócios e dos mercados. As nossas cidades de hoje são ainda lugares de interação no mercado global. Conectar-se e encontrar-se frente-a-frente permanece sendo um aspecto importante do desenvolvimento comercial, da inovação e do contato social: empresas precisam tanto do *buzz* local (a localização conjunta de empresas e outros atores com o movimento que isso gera) quanto das *pipelines* globais (os canais e conexões entre empresas e outros atores geograficamente distantes um do outro) (Bathelt e outros, 2004; Storper e Venables, 2004). A demanda crescente por mobilidade transformou muitas cidades em nós de infraestrutura, esquecendo a escala humana e os lugares de encontros. Usando as construções infraestruturais para os *plinth*s da cidade, podemos proporcionar novos espaços urbanos e possibilidades de interação e encontros.

CIDADE E INFRAESTRUTURA

A crescente mobilidade sempre requereu que as cidades se adaptassem aos novos



Trilha ferroviária elevada em Paris

tipos de infraestrutura viária. Na Paris do século 19, o barão Haussman desenvolveu um sistema de novos bulevares e avenidas para melhorar as conexões. Em outras cidades, também foram desenvolvidos novos bulevares, assim como novas modalidades de transporte, como por exemplo, ferrovias e linhas de bondes: algumas no nível térreo, outras subterrâneas e outras elevadas. As estações ferroviárias eram os nós nessas redes e atraíam negócios como hotéis, bares e entretenimento para visitantes. Trilhas ferroviárias elevadas introduziram novos tipos de espaços públicos cobertos na cidade; espaços que deveriam ser usados por mercados, talvez sem ter sido a sua intenção original, porém surgindo como um produto colateral da infraestrutura viária.



Autoestrada elevada NY Williamsburg

Em meados do século 20, a infraestrutura para carros dominava a maior parte das cidades ocidentais. Diferentemente dos grandes bulevares de Paris, com as suas fachadas contemporâneas, essas novas autoestradas que muitas vezes cortavam as cidades eram desconectadas do tecido urbano e interligadas apenas nas encruzilhadas. Não há escala humana, nem vida urbana. Em muitas cidades, os cidadãos protestaram contra essas transformações, especificamente quando ficaram à mercê das escavadoras em nome de mais autoestradas. Um exemplo famoso foi a oposição de Jane Jacobs à proposta da Lower Manhattan Expressway de Robert Moses. No entanto, continuamos a ver o planejamento orientado para o carro em muitas cidades no mundo, focando-se apenas na infraestrutura viária e negligenciando a relação com a vida urbana, a estrutura e a escala humana.

De volta a lugares

O ativismo de Jane Jacobs (entre outros) nos anos 1970 mudou as percepções sobre a cidade e a vida urbana: não eram os carros que deveriam ser dominantes, mas as pessoas. Essa linha de pensamento resultou em “infraestrutura coberta”: o desenvolvimento e a implementação de infraestrutura viária subterrânea com novas funções e espaços urbanos por cima. Novas ruas locais e parques sobre túneis dão um novo sentido e objetivos de desenvolvimento comercial aos prédios e *plinth*s nas proximidades. Em Paris, um parque na Avenue du Président Wilson em Saint-Denis



Cheonggyecheon : autoestrada foi removida e a área foi tornada um parque



Isemarkt Hamburg

cobre a autoestrada A1. Em Seul, uma autoestrada elevada no centro urbano foi demolida e substituída por um arroio histórico e pelo Parque Cheonggyecheon. Infelizmente, essas renovações através de remoção das infraestruturas viárias fixas ou por soterrá-las são soluções caras. Já que poucas cidades podem se permitir essas soluções, infraestrutura viária que proporciona espaço *debaixo dela mesma* pode ser mais interessante.

SOB AS FERROVIAS E RUAS

Construções existentes de infraestrutura viária na cidade têm um sentido duplo na criação de conexões: como estrutura elevada, elas proporcionam conexões interlocais para a cidade como um todo, porém ao nível térreo, essas estruturas muitas vezes formam uma barreira entre bairros, e têm fachadas cegas. Com a requalificação desses espaços, para que eles se tornem lugares ou *plinths* públicos, a infraestrutura pode ser usada como lugares de uso comercial, cultural ou de lazer. Para esse *plinth* infraestrutural, podemos distinguir três tipos ou funções:

1. Mercados

Em várias cidades, mercados pertencem à rua, apesar das desvantagens climáticas (chuva ou sol quente). A infraestrutura pode fornecer espaços secos e sombreados, quando os mercados estiverem localizados sob pontes e viadutos. Em Hamburgo, Alemanha, o *Isemarkt* é um mercado semanal, debaixo do viaduto local do U-bahn, na *Isestraße*. Enquanto o viaduto data de 1912, o mercado foi organizado desde 1949, e, com o comprimento de 970 metros, é o mercado ao ar livre mais comprido na Europa. Em Sacramento, Califórnia, um estacionamento sob as oito pistas da Highway 50 se transforma todos os domingos no maior



Parque A8erna embaixo da autoestrada, Zaanstad

mercado de agricultores da Califórnia. Neste mercado, fazendeiros e pecuaristas dos vales da região se conectam e negociam com os *chefs* de cozinha e cozinheiros caseiros locais.

2. Parques e playgrounds

As áreas debaixo das autoestradas ou viadutos de trem são também adequadas para fins recreativos e de lazer para as pessoas nos bairros próximos. Em Zaanstad, Holanda, a autoestrada A8 dividiu a cidade em duas metades e o espaço embaixo dela estava abandonado. A partir das ideias dos cidadãos locais, a área foi convertida num espaço público multifuncional, projetado por NL Architects. Uma praça coberta com um supermercado e uma galeria com exposições de grafite, um lago para canoagem e infraestrutura esportiva agora ligam as duas partes da pequena cidade. Da mesma maneira, em Toronto, Canada, o Parque Underpass foi criado como parte do desenvolvimento da orla, e transformou uma área antes ignorada num *playground* comunitário, proporcionando infraestrutura recreativa e esportiva para crianças e adultos. No mundo todo, encontram-se outros exemplos de parques sob as autoestradas, ou sobre viadutos abandonados, como a High Line em New York, criando áreas verdes na cidade.

3. Plinths comerciais e culturais

Um terceiro tipo de uso é o desenvolvimento do espaço embaixo da infraestrutura num *plinth* construído, urbano, com fachadas e funções de rua. Esses espaços podem ter usos comerciais ou culturais, como restaurantes, galerias ou ateliês, dependendo das necessidades do bairro. Esses novos *plinths* acrescentam atividades e vida à rua, fazendo com que eles se tornem parte da estrutura econômica e social da cidade, e criando uma rota mais agradável e segura ao longo deles. Um dos exemplos mais conhecidos



Viaduc des Arts, Paris

é o *Viaduc des Arts*, sob as arcadas da ferrovia Vincennes em Paris. Em 1988, o projeto do arquiteto Patrick Berger foi escolhido para a conversão da trilha numa passagem de galerias de arte e cafés. A *Promenade Plantée* foi criada sobre o viaduto, um parque linear elevado de 4.7 quilômetros. Projetos similares com novas galerias e ateliês foram desenvolvidos em Amsterdã (*Onder de Bogen*) e em Roterdã (*Hofbogen*). Esses desenvolvimentos de *plinths* infraestruturais criam espaço para artistas, artesãos e comércio, devolvendo vida aos bairros onde faltavam dinâmica e coesão, devido à transecção pela ferrovia.

É PRECISO AMBOS, INFRAESTRUTURA E LUGAR

Cidades são lugares de conexão e interação: é necessário espaço para ambos, infraestrutura e lugar. Ao invés de planejá-los um com as costas viradas para o outro, podemos projetar a coabitação de infraestrutura e pessoas. Infraestrutura viária, projetada não apenas para conectar a cidade e a região, mas para conectar no nível da rua, acrescentando funções e sentido aos bairros contíguos. Podemos usar a infraestrutura viária para desenvolver lugares comerciais, de lazer e culturais e atividades na cidade, e usar os espaços sob a infraestrutura como lugares para as pessoas se encontrarem e para expandir o espaço público e a vida pública. Mesmo quando a infraestrutura viária se torne abandonada (como por exemplo, antigos viadutos de trem), ela pode ainda proporcionar um espaço valioso embaixo e em cima.

BIBLIOGRAFIA

H. Bathelt, A. Malmberg e P. Maskell (2004). Clusters and knowledge: local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation. *Progress in Human Geography*, 28 (1), pp. 31-56.

M. Storper e A.J. Venables (2004). Buzz: face-to-face contact and the urban economy. *Journal of Economic Geography*, 4 (4), pp. 351-370.