

Metrô, história e espaço público: Um estudo sobre as estações no centro de São Paulo

Luisa Gonçalves

Doutoranda pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP)
Contato: luisa.tg@usp.br

RESUMO

Este artigo investiga a relação entre arquitetura, infraestrutura e metrópole através de estações do metrô de São Paulo implantadas em seu centro histórico. Nas extremidades do Vale do Anhangabaú, que cobre um importante eixo viário da cidade, as estações São Bento e Anhangabaú foram implantadas em largos, pequenas praças públicas. A pesquisa percorre o processo histórico do centro junto à construção dessas estações, relacionando-as diretamente com a cidade, física e simbolicamente. Dessa forma, procede uma interlocução entre a construção da rede no âmbito do planejamento e o desenho de projeto que conformaram as obras finais das estações, desde o interior subterrâneo até as transformações no entorno. O trabalho retoma o lugar da infraestrutura de circulação na evolução urbana da cidade e as potencialidades e perdas desses equipamentos como arquitetura pública, tema central na busca pela dimensão urbana da arquitetura nas metrópoles contemporâneas.

Palavras-chave: Estações de metrô, São Paulo, infraestrutura, centro histórico, espaço público.

Esse trabalho faz parte da pesquisa de doutorado em andamento na USP com financiamento da FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo.

ABSTRACT

This article investigates the relationship between architecture, infrastructure and metropolis through the São Paulo subway stations located in the historical center. At the extremities of the Anhangabaú Valley, which covers an important road axis of the city, the stations São Bento and Anhangabaú were implanted in wide, small public squares. The research explores the historical process of the center next to the construction of these stations, relating them directly with the city, physically and symbolically. In this way, there is a dialog between the construction of the network in the scope of planning and the design of the project that conform the final works of the stations, from the underground to the transformations in the surroundings. The work retakes the place of the circulation infrastructure in the urban evolution of the city and the potentialities and losses of these equipments as public architecture, central theme in the search for the urban dimension of the architecture in the contemporary metropolises.

Key-word: Subway stations, São Paulo, infrastructure, historic center, public space.

This work is part of the PhD research in progress at USP with funding from FAPESP - Foundation for Research Support of the State of São Paulo.

Introdução

A obra de uma estação de metrô é uma intervenção de grande porte no tecido urbano, que interfere na paisagem urbana, no fluxo de pedestres e na dinâmica de valorização do solo. Mesmo dentro do contexto de rápidas transformações do ambiente construído de uma metrópole, as infraestruturas se constituem como intervenções de caráter permanente, durando muitas décadas. Ainda assim, sua arquitetura é inserida na lógica de produção contemporânea e acompanha muitas vezes a excessiva vontade de ineditismo e de criação de ícones através do objeto arquitetônico, alienando-se do entorno existente, morfologicamente e culturalmente. Esse artigo se concentra em duas estações de metrô em São Paulo que foram implantadas em sítios de grande importância histórica para a cidade, colocando as preexistências paisagísticas e urbanísticas como questão central em seus projetos, bem como a dinâmica de circulação pedestre do centro e o uso dos espaços públicos.

Em São Paulo, cinco linhas de metrô estão atualmente em operação, e contam com alguns exemplos significantes de arquitetura pública. Tanto na linha 1-azul - foco da dissertação de mestrado da autora – que cruza a cidade em seu eixo norte-sul bem como nas linhas 2-verde (eixo da Avenida Paulista) e 3-vermelha (eixo leste-oeste), os logradouros e praças públicas foram priorizados na escolha dos locais de implantação das estações. Em alguns casos houve a necessidade de redesenhar o entorno, configurando novos espaços públicos ou requalificando os existentes. As estações Anhangabaú e São Bento, objetos deste texto, acarretaram transformações nos largos da Memória e São Bento, respectivamente, nas extremidades opostas do Vale do Anhangabaú, eixo de importância histórica e geográfica da cidade.

Procurou-se destacar, através dos projetos das estações, a relação entre arquitetura, metrópole e espaço público, do ponto de vista de seu uso cotidiano e coletivo. São analisados tanto o papel da infraestrutura de circulação de massa na evolução urbana do centro como o projeto desses equipamentos. A concepção de uma estação de metrô tem como escopo a demanda da própria estação em função de sua posição na rede como um todo e do local de implantação. Ainda, são destacados os desdobramentos do projeto no desenho urbano dos entornos, como forma de transpor quaisquer separações do projeto do equipamento arquitetônico e do espaço urbano e explicitar seus pontos de contato principais.

Centro de São Paulo, história e metrô

As obras do metrô começam a transformar o centro histórico de São Paulo na década de 1970, inaugurando, até o início da década de 1980, três estações neste núcleo: estação São Bento em 1975, da primeira linha, azul; estação Sé em 1978, com conexão entre as linhas azul e vermelha; e estação Anhangabaú¹, em 1983, da segunda linha, vermelha. Hoje, nessa região, o metrô faz circular cerca de 100 mil pessoas na estação Sé, 40 mil na estação São Bento e 20 mil no Anhangabaú, no horário de pico. É também uma das áreas com a menor distância entre as estações, configurando uma grande densidade de pessoas, por diversos meios de circulação.

As estações foram pensadas para vencer alguns desafios principais ligados à organização dos diferentes fluxos no centro da cidade: “um deles é o conflito entre os veículos e pedestres na sua própria circulação interna, e o outro, conseguir um perfeito

entrosamento entre esta circulação e os sistemas de transportes que demandam o interior da área central” (METRÔ, 1981, p. 5). Mas esses diversos meios de transporte que circulavam pelo centro, além do pedestre, também precisavam ultrapassar os desníveis maiores de transposição que separam por décadas o centro novo e antigo, e redistribuir esses fluxos: “as estações centrais de metrô em São Paulo teriam, então, entre as suas várias funções, a de propiciar uma nova ligação entre os dois centros e de melhor distribuir a demanda de passageiros que têm como destino os vários setores da área central” (METRÔ, 1981, p. 9)

No percurso dessa ocupação, o crescimento da população demandou transformações nas estruturas construídas e naturais, intervindo de forma significativa na geografia local. É na área delimitada pelo Vale do Córrego do Anhangabaú e a várzea do Rio Tamandateí, o chamado Triângulo Histórico, que a cidade de São Paulo registra sua primeira ocupação portuguesa. Para Caio Prado Junior (1998, p. 77-78), tanto o relevo como os cursos d’água tiveram papéis importantes e distintos: o primeiro marca uma cidade em ladeiras “cujo declive acentuado longos e penosos trabalhos de urbanização conseguiram apenas, e só em poucos casos, suavizar”, atravessadas por viadutos, sugerindo uma paisagem de vias suspensas “talvez única no mundo”. Já em relação aos traços da água, reitera a importâncias das várzeas como raros trechos planos, determinantes para a instalação das linhas férreas que contribuíram ao desenvolvimento industrial (PRADO JUNIOR, 1998, p. 78-80).

Por algumas décadas, o centro histórico condensa atividades comerciais em convívio com habitação, até que, com o desenvolvimento da indústria paulista e o crescimento da cidade, novos bairros residenciais

se consolidaram. O problema da mobilidade aparece já no início do século XX na pauta das políticas públicas, motivando planos e projetos de reestruturação viária. Se, nesse momento, no contexto internacional repercutem os debates dos CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna) sobre as perspectivas de um urbanismo modernista funcionalista, em São Paulo prevalece um modelo distinto no plano urbano, radial e concêntrico, ainda que na arquitetura a proposta moderna esteja mais presente (ANELLI, 2007). O centro da cidade recebeu as intervenções mais significativas nesse primeiro momento com o Plano de Avenidas de Prestes Maia da década de 1930, que propunha uma primeira orientação de caráter metropolitano para o centro, a partir do sistema viário e das questões de tráfego, como explica Regina Meyer (1994, p. 4): “Assim como Haussmann, Prestes Maia buscava, através de eixos e conexões sistêmicas, integrar os bairros centrais e lançar a cidade para fora dos limites convencionais”.

Foram reformadas e transformadas diversas infraestruturas, traçados viários e espaços públicos. Dentre as principais intervenções pode-se considerar a remodelação do Parque do Anhangabaú; a instalação da Assembleia Legislativa na Praça da República; a criação ou reforma de praças, como o Largo da Sé (até então uma garagem pública), a abertura da Praça Clovis Bevilacqua, e a ampliação da Praça João Mendes; e modificações viárias como o alargamento de avenidas e ruas (Liberdade, Vieira de Carvalho, Xavier de Toledo e São João); e a construção de várias avenidas radiais conectadas a distintas áreas da cidade, como Nove de Julho, Consolação, Rio Branco, Anhangabaú, do Estado e Rangel Pestana (FRÚGOLI JUNIOR, 2000).

Nas décadas seguintes, a relação com a dimensão

metropolitana foi crescente, através de articulações com o restante do território, física e simbolicamente. Até meados da década de 1960, essa área configurava-se como centralidade metropolitana dividida apenas em “Centro Tradicional” e “Centro Novo”. A partir dos anos do “milagre econômico”, a Avenida Paulista assume um novo papel de centralidade (junto ao processo de deslocamento das elites no sentido do vetor oeste) e prioridade dos investimentos públicos, paralelo ao processo de degradação do núcleo histórico (FRÚGOLI JUNIOR, 2000). Importante ressaltar que esse processo não se deve à total ausência de projetos públicos, mas sim às propostas estabelecidas nesses projetos, que dificultavam a apropriação por uso pedestre ou apresentavam escalas inadequadas ao seu entorno. Além das grandes avenidas e viadutos, esse modelo incorporou ao “desenvolvimento” urbano a noção de espaços abertos de grande escala e aparece também nas intervenções para obras do metrô:

No tramo leste este ímpeto renovador, já em sintonia com a EMURB, atingiu vários quarteirões entre as estações Pedro II e Brás Bresser e trazia uma proposta de reurbanização que poderia ser caracterizada como um subproduto das concepções urbanísticas que defendiam a distribuição de edifícios isolados sobre muita área verde. O caráter genérico que os espaços livres assumem nestas propostas está exemplificado na praça junto à estação Brás. A repulsão às configurações preexistentes, consideradas “decadentes” ou “deterioradas” e o empenho em conquistar espaços de visão, de ar e luz, presentes naquelas concepções, também

poder ser lidos nos espaços abertos na Praça da Sé e mesmo no Anhangabaú. (BARTALINI 1988, p. 148)

Se ainda estavam em pauta os problemas de mobilidade da década de 1930, as soluções adotadas a partir dessa época foram se distanciando do padrão europeu “haussmaniano” de Prestes Maia (MEYER, 1994, p. 5), em direção a um modelo americano, onde a circulação rodoviária e a velocidade eram predominantes. As propostas voltadas à circulação pedestre retornam gradualmente, à medida que se incentiva uma reocupação e revitalização do centro, mas nem sempre bem-sucedidas, como se verá adiante. Mesmo assim, tanto pelo volume de passageiros que faz circular nessa área como pela remodelação de praças históricas, as obras do metrô são centrais nesse tema.

Estações: obra e cidade

No centro, mas também em algumas outras regiões da cidade, as estações de metrô foram inseridas em praças, tanto pela disponibilidade de terreno público (sem que demandasse desapropriações) quanto pela possibilidade de integração mais gradativa ao espaço urbano, propiciando uma relação confortável para o usuário do sistema, na transição entre subterrâneo e rua (GONÇALVES, 2015). As obras das estações no centro foram acompanhadas de importantes intervenções urbanas, de uso e de desenho, como o fechamento de ruas para a circulação de veículos, chamada de “pedestrianização”, nos anos 70, a reurbanização da Praça da Sé, o Largo de São Bento, Praça da República, Praça João Mendes e da Ladeira da Memória, além da reurbanização do Parque do Anhangabaú e a recuperação do Viaduto Santa Ifigênia. No entanto, apesar dessa e de outras obras

associadas ao metrô, não houve uma significativa reversão da perspectiva para o Centro nessa época.

Para Regina Meyer (1994, p. 5), duas razões explicariam essa situação: por um lado, a dinâmica do capital financeiro que reverbera nas produções do espaço, desligada dos aspectos da qualidade da vida urbana, e por outro, a falta de articulação entre as intervenções: “apesar de existir uma grande quantidade de pequenas intervenções que pelas suas características funcionais podem e devem ser pensadas e projetadas de forma parcelada, outras, pelo seu caráter sistêmico, exigem a abordagem global que só um plano integrador garante”.

No relatório publicado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo em 1979 sobre a linha vermelha, as diretrizes para a construção das estações devem extrapolar o edifício construído propriamente dito, incorporando preocupações com a cidade e a melhoria da qualidade de vida. Para a concepção básica foi priorizada a “melhor maneira de facilitar o trânsito de passageiros da rua para os trens”; mas, embora a relação com equipamentos de utilidade pública, áreas comerciais, praças e jardins, esteja incluída nas categorias de problemas, não é prevista uma integração específica junto ao fluxo de passageiros:

Assim, em quase todas elas os espaços são coordenados similarmente: de um determinado número de acessos da rua e dos terminais de ônibus e trens ou estacionamentos de carros, os passageiros atingem, através de escadas rolantes ou fixas e galerias, o “hall” de distribuição, área de localização das bilheterias e da linha de controle. A partir daí (onde estão os bloqueios) os

passageiros entram na área operacional da estação, atravessando um “hall” e chegando às plataformas de embarque e aos trens, através de outras escadas rolantes ou fixas. (C. d. METRÔ 1979, p. 42)

Nesse grupo as estações de metrô são subterrâneas, dado que normalmente implica em um processo de construção com interferência em ampla área do entorno. No entanto, no trecho da linha 1 entre a estação Liberdade e o intervalo entre as estações Luz e Tiradentes a escavação do solo foi feita através do método Shield² (figura 01), pela primeira vez no Brasil. Murilo Gabarra (2016) destaca os principais aspectos desse método que repercutem na arquitetura das estações: por ser a própria máquina que sustenta o solo na perfuração, essa camada precisa ser mais larga, determinando estações mais profundas, e conseqüentemente mais distantes do nível da rua para o embarque de passageiros; por esse mesmo motivo, torna-se uma boa opção em relevo acidentado, por não implicar interferências na superfície; além disso, por exigir menor largura, pode ser implantado sob ruas estreitas e sob edifícios existentes e dispensando amplas desapropriações, sendo então adequado à contextos urbanos de alta densidade ocupacional.

O desenho urbano dessa área é registrado em três momentos: o primeiro em 1930, no Mapeamento Sara (figura 02); o segundo em 1954, no Mapeamento Vasp Cruzeiro (figura 03), e terceiro na Ortofoto aérea de 2004 (figura 04). No caso do Anhangabaú, a estação encontra-se no prolongamento do grande projeto da esplanada do vale, junto ao Largo da Memória, e no caso das estações São Bento e Sé foram projetadas novas praças para sua inserção.

As principais formas de abertura dessas estações subterrâneas para entrada de luz natural e de



Construção da estação São Bento, no centro de São Paulo, em julho de 1923 Metrô - Jul. 1923/Divulgação

Fonte: The Urban Earth. A construção da linha azul – linha 1 – do metrô de São Paulo. Por Cecília Lucchese, em 11 de outubro de 2009. Disponível em: <<https://theurbanearth.wordpress.com/2009/10/11/a-construcao-da-linha-azul-linha-1-dietro-de-sao-pau-lo/>> Acesso: 07.2017.

Figura 01: Construção da Estação São Bento, julho de 1923.

vegetação foram desenvolvidas durante o projeto da linha 1-azul por Marcello Fragelli e sua equipe. Durante o desenvolvimento da linha 3-vermelha, foram incorporadas em algumas estações, não apenas do perímetro histórico, mas também em subcentros como Santa Cecília e Marechal Deodoro. Ao analisar a implantação de estações de metrô em praças em São Paulo, Vladimir Bartalini (1988, p. 259) destaca algumas características que considera favoráveis à apropriação pela população, identificadas totalmente ou em trechos das estações Sé, Santa Cecília e Liberdade: “o extenso perímetro de contato com o ambiente circundante dotado de maior dinamismo; o predomínio de superfície pavimentada contínua; sub espaços apenas sugeridos, quer pode desenhos de piso, quer mediante leves reentrâncias do espaço, quer pelas copas das árvores; parcimônia de equipamentos”. Observa-se o uso do termo “espaços

sugeridos”, indicando a importância do uso livre nos espaços públicos, bem como a parcimônia nos equipamentos.

A caracterização de Bartalini indica em um primeiro momento a necessidade de se pensar o projeto de espaços públicos livres em paralelo ao projeto dos espaços edificados, ainda que seu trabalho aponte para a recorrente absorção de espaços residuais ou criação de vazios sem projeto específico. No entanto, mais importante, conduz à observação de que não são necessários apenas espaços livres, mas que persigam a diversidade e vitalidade de uma rua em suas diversas atividades:

As características comuns de alguns sub espaços bem sucedidos nos casos citados da Praça da Sé, Liberdade e Santa Cecília, apontam para uma direção que convém ser considerada: os espaços livres



Figura 02: Mapeamento Sara de 1930. Edição da autora sobre a imagem. Nos círculos em preto, praças das estações: Anhangabaú à esquerda e São Bento acima.



Figura 03: Mapeamento Vasp Cruzeiro de 1954. Nos círculos em preto, praças das estações: Anhangabaú à esquerda e São Bento acima. Edição da autora sobre a imagem.



Figura 04: Ortofoto aérea de 2004. Nos círculos em preto, praças das estações: Anhangabaú à esquerda e São Bento acima. Edição da autora sobre a imagem.

Fonte: Prefeitura de São Paulo, GEOSAMPA, MDC – Mapa Digital da Cidade de São Paulo.

públicos junto às estações do Metrô devem ser concebidos mais como “ruas” do que como “praças”, se se entender por “rua” um espaço possuidor de “uma organização dinâmica que predispõe imediatamente à simultaneidade de usos, e, portanto, ao aperfeiçoamento da informação (...) um espaço onde tudo ocorre, onde tudo se relaciona, sem possibilidade de classificação” e limitando o sentido de “praça” a um “lugar em que se vai com intenções precisas (...), um lugar especializado, tranquilo, livre de conflitos (...) isolado da agitação urbana”. (...) Ainda assim a “praça” deveria ser vista como um episódio da “rua”, estreitamente vinculada à sua dinâmica, embora possuidor de uma identidade própria (BARTALINI 1988, p. 260-261)

Ainda que apresentem características em comum, as estações serão examinadas a seguir mais atentamente, destacando suas particularidades e a forma como seus projetos propuseram relações com o espaço circundante.

Anhangabaú – vale, estação e largo

Ao observarmos a história da ocupação do entorno do vale do Anhangabaú, vemos que “transposição” é uma palavra-chave nesse percurso, desde as primeiras ocupações em seu entorno, acompanhando o crescimento da estrutura urbana, como destaca Pablo Hereñu:

Com o redirecionamento do eixo de expansão das áreas mais prestigiosas da cidade para noroeste, o potencial



Fonte: Prefeitura de São Paulo, GE-OSAMPA, MDC – Mapa Digital da Cidade de São Paulo.

Figura 05: Transformações no Largo da Memória no Anhangabaú. Mapeamento Sara de 1930, Mapeamento Vasp Cruzeiro de 1954 e Ortofoto aérea de 2004. Nos círculos em preto na ortofoto, indicação dos acessos à estação.

“papel urbano” previsto para o Vale do Anhangabaú foi completamente transformado. Se antes essa área era tratada como “fundo” da cidade, nesta nova configuração ela passa a ser uma barreira para as conexões entre a “cidade antiga”, sobre a colina histórica, e a “cidade nova”, sobre o Morro do Chá e adjacências. A reestruturação da cidade tornou a transposição do vale um problema (HEREÑU 2007, p.27).

A questão foi abordada através de diversos projetos, culminando com a plataforma “praça” de 1981, que diminuiu pela metade a profundidade do vale em si. Inúmeros projetos foram idealizados para a área, mas dentre as intervenções de fato construídas pode-se destacar: 1- O Parque Anhangabaú, no início do século XX, ainda no processo de emergência de sua urbanização; 2- A via expressa, no final da década de 1930, dentro do modelo de expansão do sistema rodoviário da cidade (Figura 06); e 3- O projeto atual do Vale, inaugurado em 1992³ (Figura 07). Ainda, obras mais pontuais tiveram interferência na região, sobretudo no âmbito da mobilidade: o fechamento de diversas ruas ao tráfego de veículos, permitindo a circulação peatonal, na década de 1970; a

inauguração das estações de metrô adjacentes ao vale, São Bento da linha 1-azul em 1975 e Anhangabaú da linha 3-vermelha em 1983, e o Terminal Bandeira, na extremidade sul, em 1996.

A configuração determinada pelo concurso é a que permanece hoje, com uma plataforma de grandes dimensões entre os viadutos do Chá e Santa Ifigênia. O ímpeto para elaborar o concurso teve relação com o alto número de mortes por atropelamento nas pistas da avenida que existia então. No projeto vencedor, as principais premissas incluíam: propiciar urbanidade em seu uso; criar pontos de encontro, individuais e coletivos; inserir funções novas: informação, repouso, apoio a quem trabalha no centro; e garantir ao pedestre a apropriação e usufruto do vale, eliminando o conflito com veículos (BUCCI 1998, p. 97). No entanto, para Angelo Bucci, o projeto anula as escalas metropolitana e local ao invés de articulá-las, por “esconder” a potência dos fluxos, e oferecer um espaço demasiado grande e amorfo, desconectado das atividades circundantes:

As duas dimensões do Anhangabaú, local e metropolitana, são interdependentes. Ele ganha escala metropolitana na mesma medida em que existe como local

reconhecível para a metrópole. (...) No Anhangabaú atual essas duas dimensões se interferem destrutivamente e se anulam. Isso decorre da opção pelo “túnel”, que rouba da metrópole a percepção do Anhangabaú e, inversamente, rouba dele a dimensão metropolitana. Por isso, com a implantação desse projeto, a dimensão simbólica metropolitana do Anhangabaú deixou de existir por completo. (BUCCI 1998, p. 101)

Para Pablo Hereñu, havia uma ideia inicial na proposta para o concurso que contemplava ambas resoluções da questão do tráfego e do incentivo à urbanidade, mas esta última não foi alcançada. O problema da escala é também ressaltado: “Se, por um lado, a obra resolveu o problema dos atropelamentos e melhorou minimamente o desempenho viário do “Sistema Y”, por outro, empobreceu o espectro de relações urbanas que caracterizavam o vale e criou um imenso espaço residual que não agregou novos valores à área central” (HEREÑU 2007, p. 325).

A perda não se limita à relação entre a estação e o vale, mas aparece principalmente na remodelação do Terminal Bandeira, que integraria a rede de ônibus ao metrô na entrada do vale, porém incorreu na construção das frágeis passarelas que fazem a conexão atual. Na outra extremidade do vale, o projeto construído para a estação São Bento priorizou a relação com o Largo de São Bento perdendo o contato inicialmente previsto com o Anhangabaú e eliminando a possibilidade da configuração de portas claras para o vale.

No que concerne à estação Anhangabaú da linha vermelha do Metrô, a edificação acima do nível da rua delimita-se no perímetro do terreno entre as ruas Formosa e Xavier de Toledo. A abrangência

Revista online do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica - Puc-Rio – Rio de Janeiro Brasil
Ano I – N° I - ISSN 2446-7340



Figura 06: Vale do Anhangabaú no final da década de 1930, com avenidas no lugar do parque.

Fonte: Revista Nexo. São Paulo: A cidade que não coube nos planos. Por Camilo Rocha, em 24 de janeiro de 2016. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/especial/2016/01/24/S%C3%A3o-Paulo-A-cidade-que-n%C3%A3o-coube-nos-planos>>. Acesso em 07.2017.



Figura 07: Vale do Anhangabaú inaugurado em 1992, fruto concurso público da década de 1980.

Fonte: Folha de São Paulo. Vale do Anhangabaú. Foto Cotidiano, em 06 de setembro de 2015. Disponível em: <<http://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/38251-vale-do-anhangabau>> Acesso em: 21 jan. 2018.



Figura 08: Vale do Anhangabaú inaugurado em 1992, fruto concurso público da década de 1980.

Fonte: Vista aérea 3D do Google Maps

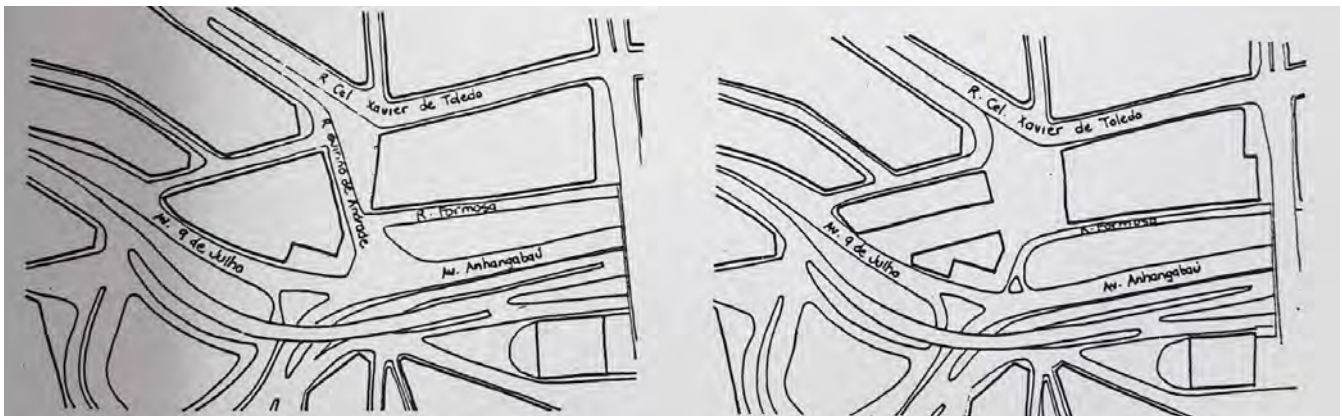


Figura 09: Síntese gráfica das transformações no desenho urbano antes e depois da construção da estação Anhangabaú.

Fonte: Bartalini, 1988, p. 12, com edição da autora

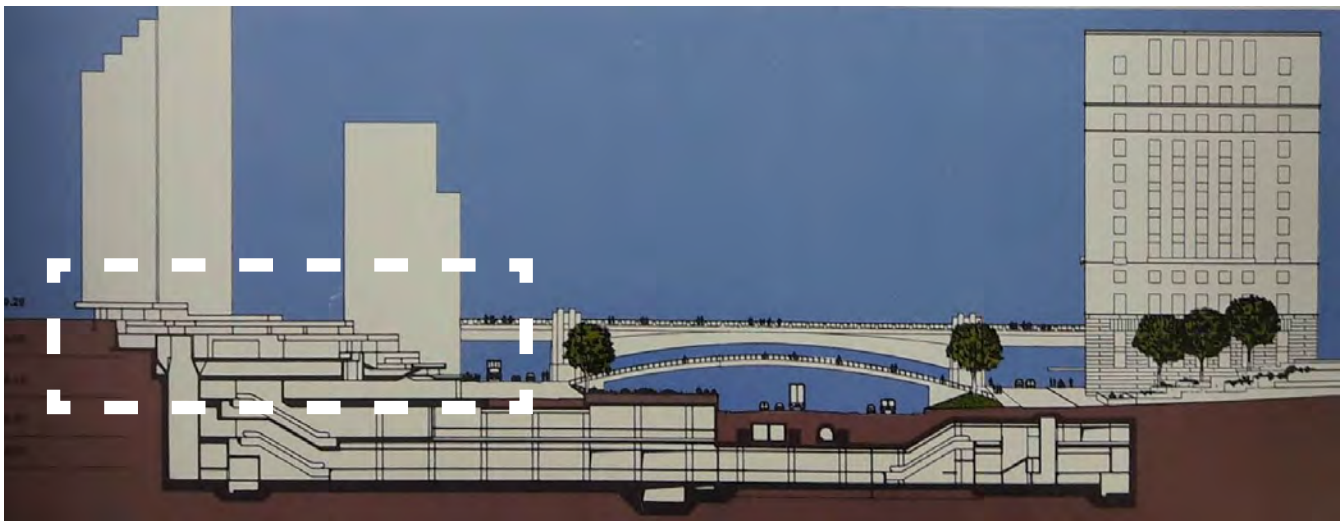


Figura 10: Corte da estação Anhangabaú no relatório de divulgação. Observa-se a relação com as edificações do entorno e viaduto do chá, bem como a edificação da estação propriamente dita, à esquerda, que ocupa o volume acima do solo, e funciona como dispositivo de transposição entre as ruas Xavier de Toledo e Formosa.

Fonte: Metrô, 1979, p. 99.

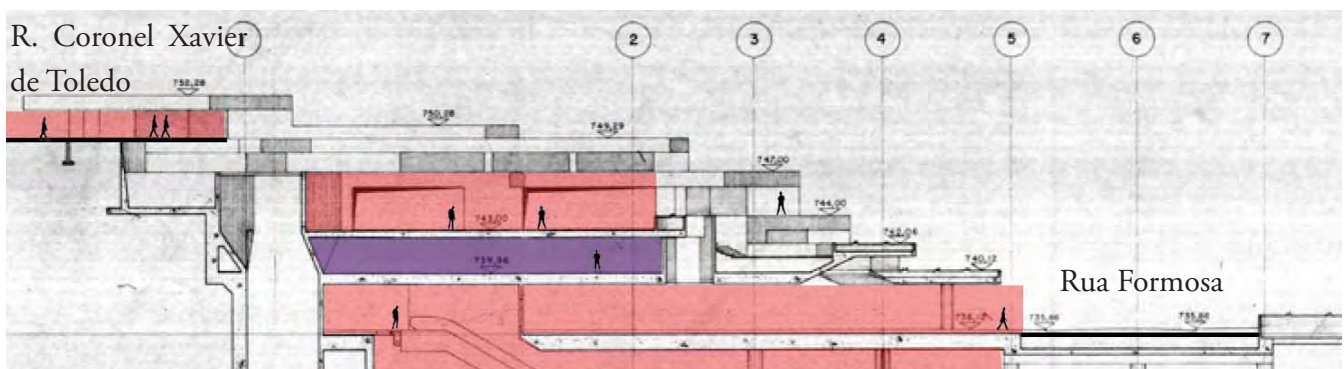


Figura 11: Corte do volume da estação situado acima do nível do solo. Observa-se as aberturas escalonadas que conformam pisos (simultâneos a coberturas) ajardinados. Em rosa, áreas de circulação pública; em roxo, área técnica.

Fonte: Herefú, 2007, p. 25, com edição da autora.

da circulação de pessoas pela estação, no entanto, inclui todo o trajeto até o terminal Bandeira e o início do próprio Vale do Anhangabaú e imediações. O local apresenta uma sobreposição difícil de escalas, à medida que acomoda um fluxo massivo de veículos em alcance metropolitano e lida com o um fluxo cotidiano de pedestres a nível do entorno imediato em um núcleo histórico da cidade, com edificações e equipamentos de valor histórico e cultural. O esquema gráfico apresentado na figura 09 foi desenvolvido por Bartalini para sintetizar graficamente o entorno das estações que analisou, antes e depois de sua inauguração.

Em relação ao entorno imediato, a estação funciona como transposição mecânica entre as ruas Formosa e Xavier de Toledo (a transposição física já acontecia nas escadarias da Ladeira da Memória). Acontece ali uma situação particular de circulação: ao entrar no bloco de acesso à estação, é possível cruzar para o nível do viaduto sem entrar no metrô, e o edifício serve de passagem direta. Seguindo a diretriz projetual de abrir visadas ao exterior, os platôs e aberturas permitem a incidência de luz natural e dissolvem os limites entre a cobertura, o piso dos platôs e as “janelas”, camuflando a estação, ainda que não seja subterrânea, entre os jardins do Largo da Memória.

Parte 4: São Bento – Estação e praça

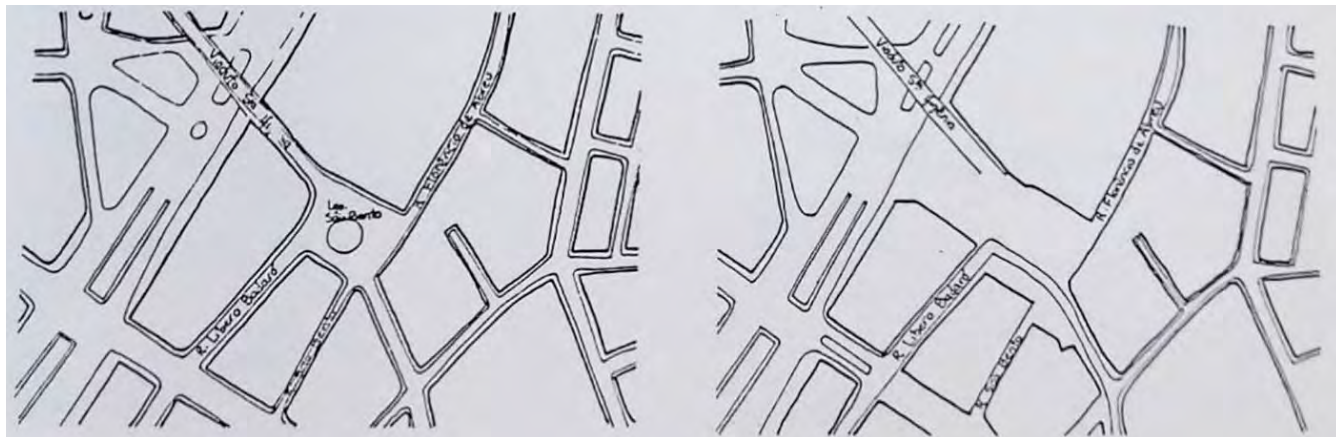
A Estação São Bento é um dos projetos mais conhecidos da primeira linha do metrô de São Paulo. Apesar de corresponder atualmente a cerca de metade do projeto original, a área efetivamente construída (18.150m²) remodelou o antigo largo em frente ao Mosteiro de São Bento, que passou a contar com a praça central como acesso e outras quatro entradas pelas ruas do entorno. O projeto foi analisado na dissertação de mestrado da autora, com foco nas qualidades que propiciam a relação do interior subterrâneo ao nível da rua:

Ainda que muito alterada em relação ao projeto original, a praça atual de acesso à estação destaca-se no centro do centro histórico, de grande densidade e movimento. Monumental no sentido de suas dimensões e pela vegetação, mas rebaixada em relação ao nível da rua, o acesso à estação não compete visualmente com os marcos do entorno, como o Mosteiro de São Bento, e ao mesmo tempo não se torna invisível.



Fonte: Prefeitura de São Paulo, GE-OSAMPA, MDC – Mapa Digital da Cidade de São Paulo.

Figura 12: Transformações no Largo de São Bento. Mapeamento Sara de 1930, Mapeamento Vasp Cruzeiro de 1954 e Ortofoto aérea de 2004. Nos círculos em preto na ortofoto, indicação dos acessos à estação.



Fonte: Bartolini, 1988, p. 09.

Figura 13: Síntese gráfica das transformações no desenho urbano antes e depois da remodelação do Largo.



Fonte: Prefeitura de São Paulo, GEOSAMPA, MDC – Mapa Digital da Cidade de São Paulo.

Figura 14: Ortofoto aérea de 2004. Em preto, perímetro subterrâneo da estação; em vermelho, indicação dos acessos, e em branco, percurso da linha. Edição da autora sobre ortofoto de 2004.

O mesmo desnível que cria uma nova relação na paisagem entre o patrimônio histórico, a estação e a rua também amplia a distância ao pedestre, quando comparado, por exemplo, ao da Estação Liberdade. Na Estação São Bento, os jardins e a vegetação apresentam um caráter mais decorativo do que de composição de áreas de estar. Há de se considerar ainda o caráter das atividades do entorno, que se configura mais pelos serviços do que pela habitação. De toda forma, de dentro da estação a visão para a cidade é intermediada por esses espaços, que inundam de luz natural os primeiros saguões da estação e a caracterizam uma das estações que mais exploram a relação da paisagem natural com a paisagem construída (GONÇALVES 2015, p. 77)

A praça no antigo largo é o acesso principal e não se sobressai à paisagem, e tampouco os outros acessos fazem. A praça conecta-se ao nível da rua através de duas escadas helicoidais monumentais, além do topo das árvores que margeiam os vazios da área rebaixada. Pelas escadas chega-se à segunda pequena praça (que se abre ao interior da estação, conduzindo ao mezanino de acesso à plataforma). Há ainda dois tipos de configuração de acesso: por pequenas edificações inseridas em lotes convencionais nas ruas ou pelo recuo em uma das extremidades do Vale do Anhangabaú, distribuindo pelo entorno braços de circulação que conduzem ao corpo central subterrâneo da estação. Nas ruas São Bento, Boa Vista e na Ladeira Porto Geral os acessos ocupam terrenos na sequência de edifícios alinhados na calçada, distinguindo-se apenas pela baixa altura; esses acessos contêm um conjunto de escadas rolantes



Figura 15: Acesso à estação São Bento.



Figura 16: Acesso à estação São Bento.



Figura 17: Acesso à estação São Bento.



Figura 18: Acesso à estação São Bento.

e fixas, mas a entrada pela ladeira Porto Geral inclui também um pequeno jardim ao fundo com abertura para entrada de luz natural.

Nas fotos ao lado encontram-se os acessos à estação. A primeira foto mostra uma das escadarias que conecta o nível do largo à praça que intermedia a entrada ao subterrâneo. Na segunda, a área coberta do hall que contém as escadas rolantes de acesso às plataformas. Na terceira, acesso pelo Vale do Anhangabaú, que direciona à praça intermediária. Na última foto, acesso pela ladeira Porto Geral, alinhado às demais edificações do entorno. Em comum apresentam a presença de vegetação e a construção em concreto aparente em todas as superfícies, com volumes de traços simples e que não competem com a paisagem histórica do entorno.

Considerações finais

A implantação das primeiras linhas de metrô em São Paulo, com a construção de três estações no centro histórico, é uma importante ação dentre diversas outras que buscaram revitalizar a área (no caso do metrô, como consequência da melhoria do sistema de transporte metropolitano), aumentando a circulação de pedestres e oferta de transporte público em detrimento de veículos individuais. Ainda que subterrâneas, as estações trouxeram uma nova monumentalidade ao centro, na década de 1970, não muito distante das profícuas discussões das últimas reuniões do CIAM. Nesse sentido destaca-se a oitava edição (1951), que lança proposta para uma nova monumentalidade presente não apenas em edificações e monumentos, mas nos espaços livres de uso público, e da sexta edição (1947), que coloca o centro como coração da cidade. As discussões internacionais a respeito da recuperação

das características morfológicas e sociais dos centros históricos repercutem no Brasil no momento de explosão demográfica das principais metrópoles (São Paulo e Rio de Janeiro) onde o planejamento urbano voltado ao automóvel mostra-se ineficaz.

É importante ressaltar que, nas décadas de 1960 e 1970, quando esses projetos foram desenvolvidos e construídos, houve uma busca por estabelecer na legislação⁴ municipal a elaboração de projetos urbanos para o entorno das estações. A atenção aos eixos de circulação e às estações visavam a qualidade do projeto do espaço bem como o controle da especulação do solo nessas áreas, em prol de um aproveitamento mais igualitário pela população, dos benefícios da ampliação da circulação de massa. Após a crise econômica da década de 1980, percebe-se uma mudança significativa no posicionamento oficial do governo (MOURA, 2016, p. 163), onde a Companhia do Metropolitano de São Paulo (CMSP) passou a restringir esforços de melhoramentos urbanos com o argumento de contensão de recursos.

Da década de 1990 em seguida, a perspectiva passa a ser então oposta, e a obra do metrô passa a ser vista como forma de extrair recursos financeiros, processo intensificado quando se inicia o modelo de negócio público-privado. Isso afeta diretamente a concepção dos projetos das estações, tanto a nível interior quanto de inserção no tecido urbano e implantação. Se o equipamento de mobilidade pode trazer significativas condições de melhoramento a áreas precárias, nessa premissa são as áreas mais consolidadas que ganham prioridade, visando o aproveitamento da valorização imobiliária do entorno (MOURA, 2016, p. 202). Os projetos de estações que entraram no século XXI dentro dessa lógica apresentam uma maior exploração de áreas comerciais, menos espaço de permanência e menor abertura ao tecido urbano. A composição

volumétrica e material volta-se para a criação de ícones desconectados de sua paisagem urbana entorno, vinculando o projeto contemporâneo à substituição do existente pelo novo e distanciando-o da escala urbana da arquitetura (figura 19).

Em termos de projeto, as estações em geral demandam ao menos três esferas de invenção conectadas: a primeira no subterrâneo, que engloba as plataformas de acesso ao trem, circulações e saguões; a segunda do interior para fora, que faz a transição mais delicada entre subterrâneo e rua, e onde são exploradas as possibilidades de abertura para entrada de luz e ar; e a terceira na rua, alcançando todo o percurso a pé que direcionam os pedestres que circulam pelo entorno até a estação. Os projetos das estações de muitos braços de acesso devem considerar as características

desses espaços (amplitude das ruas, calçadas, gabarito das edificações, etc.). As praças discutidas neste artigo possuem em comum o caráter histórico de suas localidades, praça e entorno, e a arquitetura de peso moderno dos espaços das estações propriamente ditos.

Ao contrário de procurar inserir um elemento novo com uma escala que o destacasse do entorno, os arquitetos da primeira linha de metrô propuseram ao centro de São Paulo intervenções que destacassem as dimensões pública e urbana dessa arquitetura e por isso oferecem importantes aprendizados. O desenho das estações se destaca menos por sua imagem e mais pela maneira com que se insere nos espaços públicos, ao somar a circulação pela estação aos espaços de permanência pré-existentes e



Figura 19: Estação Butantã, na linha 4-Amarela.

Fonte: Revista Veja SP. * Reportagem da Revista Veja SP sobre as estações de metrô de São Paulo "Linha Amarela consolida modelo de estação espalhafatosa na superfície". Por Sérgio Quintella, em 06 de abril de 2018. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/metro-sao-paulo-estacoes-arquitetura-criticas/> Acesso em 12.abr. 2018.

transformados dos largos, e ao dialogar com as áreas de vegetação, organizando dessa forma a transição entre o subterrâneo e a rede, e acesso ao entorno da estação em escala local.

O Vale do Anhangabaú, ao qual ambas estações Anhangabaú e São Bento estão ligadas, teve sua geografia completamente transformada ao longo de sua história; o desafio da transposição foi superado suprimindo o vale propriamente dito da paisagem urbana, e as pistas da antiga avenida foram cobertas por uma esplanada com problemas de escala e apropriação. A estação Anhangabaú, implantada no Largo da Memória, é uma intervenção pontual no cenário do parque como um todo, ligada à entrada do viaduto e ao Terminal Bandeira, apesar da frágil circulação. A solução de implantação em relação a esses elementos é pouco eficiente tanto na transposição e integração de fluxos, quanto na tentativa de organizar possibilidades de espaços públicos entre o parque em si e a Ladeira da Memória. Ainda assim, a edificação correspondente à estação atende à demanda de circulação e organização do fluxo ao mesmo tempo que oferece aberturas visuais e de acesso ao Largo da Memória.

Na estação São Bento, praça e acessos tem uma relação mais homogênea, com limites diluídos na gradação entre o largo e o interior da estação. A composição do nível intermediário, com as escadarias helicoidais em concreto aparente e os jardins difere-se da cena do entorno, característica de outra época, sem conflitos na paisagem, devido à sua materialidade e organização em níveis. É um espaço de transição mais aberto do que poderia ser oferecido por exemplo por um simples túnel de acesso, convidando o passageiro a repensar a função da estação apenas como um espaço de passagem. São projetos que começam a demonstrar as estações

enquanto arquitetura do espaço público, quando incorporam rasgos, aberturas, canteiros ajardinados e transição de níveis de forma a diluir os limites entre interior e exterior da estação e da praça. A escolha pelo uso do concreto bruto, discreto em sua aparência, marca a presença de uma construção ainda envolta no vocabulário moderno, ao mesmo tempo em que a inserção da edificação, nos dois casos, não compete com a paisagem histórica do entorno.

A integração entre as estações e os espaços públicos de praças é sempre um desafio, com o ganho de oferecer um espaço de uso coletivo e cotidiano ao pedestre usuário de um sistema de circulação de massa, em um contexto onde tantas vezes prevalece o interesse privado e do automóvel. Os centros de bairro certamente ganham em termos de mobilidade e circulação metropolitana com a implantação do metrô, mas é necessário considerar as particularidades desse tipo de projeto e considera-lo nas políticas públicas de mobilidade para que, a nível local, possa haver uma contribuição significativa à urbanidade e apropriação coletiva do espaço.

Notas de fim:

1. Onde pode-se incluir também, pela proximidade, as estações de ocupações subsequentes a esse primeiro perímetro histórico: ao norte, a estação Luz, inaugurada em 1975; à oeste, República, em 1982; à leste Pedro II, em 1980; e ao sul Liberdade, em 1975, também do primeiro trecho.

2. Equipamento para escavar túneis com couraça para suporte do terreno durante a operação de montagem do revestimento (GABARRA 2016, 135).

3. O concurso para seleção do projeto foi lançado em 1981, sob o título “Concurso Público Nacional para Elaboração de Plano de Reurbanização do Vale do Anhangabaú”, promovido pela EMURB. A autoria do projeto vencedor foi de Jorge Wilhelm, Jamil Kfourri e Rosa Kliass. Inscreveram-se para este concurso 153 equipes, das quais 93 apresentaram propostas. Grande parte delas rebaixavam e cobriam a Avenida Prestes Maia no trecho entre dois viadutos (BUCCI, 1998, p. 97).

4. Destaca-se o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI), primeiro Plano Diretor da cidade, publicado em 1972.

Referências bibliográficas:

ANELLI, Renato. “Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB.” *Arquitextos* 082, nº Vitruvius, 2007.

BARTALINI, Vladimir. *Praças do Metrô: enredo, produção, cenário, atores*. São Paulo: FAUUSP, 1988.

BUCCI, Angelo. Anhangabaú, o chá e a Metrópole. São Paulo: FAUUSP, 1998.

FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez/Edusp/Fapesp, 2000.

GABARRA, Murilo. *Industrialização e padronização para expansão da rede de Metrô de São Paulo*. São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2016.

GONÇALVES, Luísa. *Arquitetura do espaço coletivo na metrópole paulista: as estações de metrô da linha 1-azul*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2015.

HEREÑU, Pablo. *Sentidos do Anhangabaú*. São Paulo: FAUUSP, 2007.

HOTCHIEF; MONTREAL; DECONSULT - HMD. *Sistema Integrado de Transporte Rápido Coletivo da Cidade de São Paulo*. São Paulo: Companhia Litográfica Ypiranga, 1969.

METRÔ, Companhia do Metropolitano de São Paulo. *A Estação Anhangabaú no contexto da área central*. Linha Leste-Oeste. São Paulo: Metrô, 1981.

_____. Leste Oeste: em busca de uma solução integrada. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 1979.

MEYER, Regina P. “O Centro da metrópole como projeto.” In: *São Paulo Centro XXI: entre história e projeto*, 4-5. São Paulo: ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO, 1994.

MOURA, Geraldo José Calmon. *Diferenças entre a retórica e a prática na implantação do Metrô de São Paulo*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). 238p. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2016.

PRADO JUNIOR, Caio. *A cidade de São Paulo – geografia e história*. São Paulo: Brasiliense, 1998.

Sites consultados:

Sistema de Consulta do Mapa Digital da Cidade de São Paulo

http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx