

O entorno das estações metroviárias: um olhar a se ampliar



Praça da República - preservação do espaço público original

PAULO CARVALHO FERRAGI*

A questão prioritária da Cia. do Metrô de São Paulo é sem dúvida o atendimento da demanda do transporte de massa da população de São Paulo, e é isto o que tem sido muito bem feito nestes seus 50 anos de vida, onde grandes foram tantos os desafios como as realizações. Hoje apesar da meia idade, a empresa encontra-se ainda em processo de crescimento, atendendo assim o permanente anseio e necessidade dos usuários do sistema de transporte de passageiros principalmente na capital do Estado.

O progresso para a cidade não se limitou ao "ir e vir" de passageiros em linhas de metrô, mas, em grau de importância sempre assumiu relevância a implantação de uma nova estação metroviária, geralmente bem-vinda, salvo exceções, à região ou bairro onde se acomoda.

O impacto provocado por uma nova estação em seu entorno imediato, gera desde o aumento dos usuários que acessam o bem público, pedestres ou não, como o reordenamento da questão da circulação de au-

tos, ônibus ou vans que buscam a estação. A chegada desta obra pública à região proporciona também o reaquecimento do comércio local e atrai por vezes novos negócios (mesmo ambulantes), ou seja, altera claramente a dinâmica e o equilíbrio do local onde se enraíza, lembrando que o objeto Estação, assume caráter permanente e não transitório.

Cabe entender naturalmente, e já colocado, que a preocupação primeira da empresa é com o sistema e suas conexões, como retrata o Metrô em seu Estatuto quando define como atribuição da empresa: "Execução das obras e dos serviços complementares ou correlatos necessários à integração do sistema de transporte de passageiros ao complexo urbanístico da cidade". O novo Estatuto se apresenta como um nobre avanço em complementação a missão da empresa, quando permite a abertura de execução de medidas de cidadania ao seu entorno imediato.

UM REGISTRO HISTÓRICO DE AÇÕES

Registrou o Metrô em seu início de caminhada, por ocasião da implantação da Linha Norte-Sul (hoje Linha 1-Azul), a exemplo da região da Estação Sé, o ade-

quado tratamento da área de superfície da estação com a remodelação da praça central da cidade, criando na ocasião um adicional à questão principal – o transporte de pessoas – e na mesma linha observamos na Estação São Bento a preocupação em agregar valor ao espaço público. É importante excluirmos desta colocação a pura e simples execução de terminais de ônibus anexos, por se tratar de áreas adicionadas a estação, e, que atendem basicamente a conexão dos sistemas e não da melhora ou requalificação do espaço urbano.

A segunda intervenção da malha metroviária deu-se pela execução da Linha Leste-Oeste (hoje Linha 3-Vermelha), que veio acompanhada em sua obra civil por inúmeras desapropriações, mas que ofertou o excedente de área principalmente à implantação de nova rede viária paralela às linhas de transporte (CPTM e Metrô), e mais recentemente, nas áreas remanescentes agregando centros de compras na busca de receitas acessórias a empresa.

As linhas 2-Verde e 4-Amarela priorizaram as conexões e foram mais modestas em desapropriações, seja pelo custo ou dificuldade de



Estação República - entrada secundária e comércio ambulante

realização, colocadas assim às requalificações no entorno como questão secundária, e, podemos exemplificar citando, a Estação Butantã da Linha 4-Amarela, como um exemplo a não se seguir, com conflitos de fluxos, paradas de ônibus no entorno em locais inadequados, assim como as travessias de pedestres, a questão se agrava pelo fato da Estação funcionar como uma linha terminal para aqueles que chegam ou voltam da Região Oeste da cidade.

A mais recente implantação metroviária, a Linha 5-Lilás, proporcionou desapropriações mais robustas, abriu-se então



Av. Radial Leste - áreas remanescentes e ampliação do sistema viário

a oportunidade de melhor tratamento do espaço público no entorno do Objeto. Este pequeno registro da evolução da implantação da rede metroviária nos permite observar que a Cia. do Metrô, diante de seus limites, se portou como um apropriado agente da questão da transformação urbana. Aliás, um dos poucos com ações bastante positivas desta ordem. Mas naturalmente as obras realizadas foram preferencialmente voltadas pelas razões expostas na questão das conexões com o sistema de transporte de passageiros.

UM OLHAR A SE AMPLIAR

Cabe pensar então em expandir este olhar quando da implantação de uma nova estação metroviária e buscar projetos e ações que ampliem as opções e benefícios de atendimento a sociedade, novos espaços diretamente voltados à cidadania e governança, não se limitando a conexões ou extensões comerciais, mas realinhando o uso do espaço urbano em todo seu entorno imediato, e nos permitindo assim sonhar com uma cidade melhor.

O olhar dilatado, podemos ponderar que extrapola os limites de atribuição da empresa Metrô, e é verdade, pois se trata de uma ação governamental com a costura de atividades de lazer, culturais, socioeconômicas e de atendimento à sociedade a serem agregadas ao entorno imediato de uma estação que passa a se constituir na verdade, em um novo e verdadeiro polo de atração da metrópole.

Assim ao projetar uma nova estação, um estudo mais profundo é demandado pela autoridade, envolvendo múltiplos setores, um trabalho politécnico que contemple uma política de ordenamento e crescimento, uma densa análise dos fluxos viários e de pedestres e de projetos de novos espaços públicos (praças, anfiteatros, postos de saúde, escolas, creches etc.). O Poupatempo Itaquera se constitui em um bom exemplo de aplicação.

A cidade é densa e necessita criar novos espaços para melhor respirar e acolher o usuário do sistema de transporte ou mesmo o morador do bairro e também aquele de passagem por onde se acomoda o Objeto, e, é nosso dever na busca da governança virtuosa ir ao encontro das Cidades Aprazíveis, com mobilidade e, enfim, melhores para se viver.



Estação Sé - requalificação urbana no coração da cidade

CONCLUSÃO

O governo do Estado e a prefeitura do Município são os agentes de fato capazes a atuar no realinhamento urbano da cidade, agregando ao bem de utilidade pública principal, a estação metroviária, benefícios outros à sociedade, consolidando uma saudável política de cidadania e governança, pois, se não o fizer cabe perguntar, quem o fará.

Uma estação de Metrô acarreta uma sensível mudança no local aonde se acomoda. Os fluxos de pessoas nos seus mais diversos modais se ampliam fortemente e em muitos casos toda dinâmica do bairro e seu entorno se altera. O setor comercial e habitacional pode ser renovado e trazer ganhos promissores à região evitando as consequências negativas.

É ímpar a oportunidade de se criar novos locais para eventos públicos e mesmo fomentar o desenvolvimento setorial, enfim há uma gama de ações possíveis e capazes de se adaptarem às particularidades de cada bairro.

Lembrando que "todo homem toma os limites de seu próprio campo de visão como os limites do mundo" (Arthur Schopenhauer), podemos perceber que ampliar o olhar, expandir os limites, agregar valor e utilidades a uma estação projetada é ação oportuna e virtuosa e não se pode desperdiçar a oportunidade, sob o risco de se afastar – por vezes em definitivo – de uma ação verdadeiramente cidadã. 📍

* Paulo Carvalho Ferragi é engenheiro civil, pós-graduado em Administração de Empresas, metroviário e especialista em Mobilidade e Planejamento Urbano. E-mail: pauloferragi@gmail.com