



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input checked="" type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Transformação Contínua sobre um Tecido Existente: Análise urbana sobre as Estações Porta Susa de Torino e de Suzano, novas possibilidades de permeabilidade da quadra na cidade.

Transformation Continues over an Existing Fabric: Urban Analysis on Seasons Torino Porta Susa and Suzano, new possibilities permeability of the court in the city.

Transformación continúa durante un tejido existente: Análisis Urbano en las estaciones Torino Porta Susa y Suzano, nuevas posibilidades de permeabilidad de la manzana en la ciudad.

VIEIRA, Elvis José (1)

(1) Professor Doutor, Universidade Braz Cubas e Universidade Paulista, FAUUBC, FAUUNIP, Mogi das Cruzes, São José dos Campos, SP, Brasil; e-mail: elvis.urbanista@gmail.com

Transformação Contínua sobre um Tecido Existente: Análise urbana sobre as Estações Porta Susa de Torino e de Suzano, novas possibilidades de permeabilidade da quadra na cidade.

Transformation Continues over an Existing Fabric: Urban Analysis on Stations Torino Porta Susa and Suzano, new possibilities permeability of the court in the city.

Transformación continúa durante un tejido existente: Análisis Urbano en las estaciones Torino Porta Susa y Suzano, nuevas posibilidades de permeabilidad de la manzana en la ciudad.

RESUMO

O eixo ferroviário, que para muitas cidades foi o “fio condutor” da transformação urbana e econômica, hoje é um tema muitas vezes provocador e prioritário de um processo de regeneração urbana e da retomada de novas possibilidades de sua vocação, urbana e econômica, onde o mesmo se tornou o elemento divisor do tecido urbano, neste momento “encarado como uma ‘reserva urbana’ capaz de gerar novos cenários com a garantia do redesenho de sua morfologia urbana”. A presença da Nova Estação Porta Susa, caracterizada como objeto de polaridade, foi tomada como o elemento principal da transformação do eixo Spina 2. Na outra extremidade, a proposta da Operação Urbana Orla Ferroviária de Suzano buscava a partir da construção da Nova Estação Ferroviária, concomitante a conexão com os demais equipamentos de transportes existente. Ainda que as duas intervenções urbanas tenham escalas de ação dispare, a proposta para Torino, proporcionou a transformação de todo um vazio urbano advento do desmonte das estruturas ferroviárias. Por outro lado, numa escala mais singela, a proposta para a cidade de Suzano pretende reduzir o trauma urbano causado com a presença da linha férrea como elemento divisor do tecido consolidado. À luz das duas propostas, nossa pesquisa centrou-se em identificar as potencialidades e conflitos nos dois projetos urbanos estudados.

PALAVRAS-CHAVE: Morfologia Urbana, Torino, Spina 2, Porta Susa

ABSTRACT

The railway line, which for many cities was the “thread” of urban and economic transformation, today is a priority and often provocative subject of a process of urban regeneration and renewal of new possibilities for their vocation, urban and economic life, where it became the splitter element of the urban fabric, this time “seen as an ‘urban reserve’ capable of generating new scenarios with the guarantee of redesigning its urban morphology”. The presence of New Porta Susa station, characterized as object polarity, was taken as the main element of the transformation of Spina 2 axis. At the other end, the proposal of the Urban Train Operation Orla Suzano sought from the construction of New Railway Station, concomitant connection with other existing transport equipment. Although the two scales of urban interventions have disparate action, the proposal to Torino, provided the transformation of an entire urban void disassemble advent of the railway structures. On the other hand, a simpler scale, the proposal for the city of Suzano aims to reduce urban trauma caused by the presence of the railway line as a divider element of consolidated tissue. In light of the two proposals, our research focused on identifying potential conflicts and the two urban projects studied.

KEY-WORDS: Urban Morphology, Torino, Spina 2, Porta Susa



RESUMEN:

La línea de ferrocarril, que para muchas ciudades era el "hilo" de la transformación urbana y económica, hoy en día es una prioridad y tema a menudo provocadora de un proceso de regeneración y renovación urbana de las nuevas posibilidades de su vocación, la vida urbana y económica, donde se convirtió en el elemento divisor de la trama urbana, esta vez "que se ve como una" reserva urbana "capaz de generar nuevos escenarios con la garantía de rediseño de su morfología urbana". La presencia de la nueva estación de Porta Susa, que se caracteriza como un objeto de polaridad, se tomó como el principal elemento de la transformación del eje Spina 2. En el otro extremo, la propuesta del Tren Urbano Operación Orla Suzano solicitada a la construcción de la estación de tren de Nueva, conexión concurrente con otros equipos de transporte existente. Aunque las dos escalas de intervenciones urbanas tienen acción dispares, la propuesta para Torino, siempre que la transformación de todo un advenimiento desmontar vacío urbano de las estructuras ferroviarias. Por otro lado, una escala más simple, la propuesta de la ciudad de Suzano tiene como objetivo reducir el trauma urbano causado por la presencia de la línea de ferrocarril como un elemento divisor de tejido consolidado. A la luz de las dos propuestas, nuestra investigación se centró en la identificación de posibles conflictos y los dos proyectos urbanos estudiados.

PALABRAS-CLAVE: *Morfología urbana, Torino, Spina 2, Porta Susa*

1. INTRODUÇÃO

As últimas duas décadas do século XX se consolidaram como os “tempos de transformação” do tecido urbano e a possibilidade de especulações e experiências sobre novas formas urbanas que se adequassem as então condições e dinâmicas exigidas pela Cidade Contemporânea, agora, organismos resultantes de uma mistura única do previsto e do não planejado, de recursos que foram intencionalmente projetados pelo governo e outros que surgiram organicamente, ao logo do tempo, a partir de escolhas e decisões feitas por seus “gerentes públicos”.

Mais recentemente a mudança na economia mundial provocou o abandono de grandes áreas portuárias, industriais e de transformação que já não cumpriam a função dentro da lógica econômica terciária das cidades.

Muitas das intervenções colocadas em prática no final do século XX contribuiu para a consolidação de novas formas urbanas e a discussão sobre o desenho urbano contemporâneo, ajustando as necessárias transformações do espaço construído, mas principalmente sobre o território não construído, que abre um campo de discussão e análise capaz de gerar novos conceitos sociais, e econômicos e de apropriação do espaço, no qual as intervenções ditas “pontuais” podem cumprir um importante papel de regeneração de todo um tecido urbano degradado e muitas vezes fragmentado por grandes barreiras físicas.

No caso dos dois objetos de estudo analisados neste momento, mesmo se tratando a princípio, de grandes equipamentos de transportes públicos devem cumprir a função de “peças urbanas” capaz de regenerar o tecido urbano degradado e romper com as barreiras físicas causadas ao longo dos anos com a instalação das estruturas ferroviárias.

Neste espírito, as possibilidades de um redesenho do tecido urbano já consolidado, porém “desgastado” ora com a falta de investimentos públicos sobre o espaço não construído, ora pelo “envelhecimento” das estruturas urbanas e de transportes existentes, tem como protagonista a construção de um novo equipamento urbano, atendendo às novas necessidades tecnológicas da vida urbana contemporânea, também são capaz de configurar uma nova morfologia urbana mais permeável, livre das barreiras e repensadas como “objetos âncoras” desta transformação urbana.

Figura 1. As cidades de Torino, na Região de Piemonte, Itália e de Suzano, na Região Metropolitana de São Paulo, Brasil



Fonte: Giovanni Fontana, 2005 e Elvis Vieira, 2011



2. DUAS CIDADES, DOIS GRANDES PROJETOS URBANOS

Ainda que as duas cidades não possuam, à primeira vista, muita semelhança entre si em sua formação e composição urbanística, suas relações econômica e cultural, os Grandes Projetos Urbanos aqui tratados se relacionam na forma com que as estratégias urbanas foram colocadas em prática e seus resultados alcançados, ou em busca dos mesmos, no que tratam do redesenho do tecido urbano degradado e uma nova morfologia urbana para trechos de cada cidade.

Torino, capital da Região de Piemonte ao norte da Itália, cidade de origem romana e que com a Proclamação do Reino da Itália, foi a capital do país entre os períodos de 1861 a 1864.¹ Apesar do curto período, foi suficiente para reestruturar toda sua malha urbana e garantir uma infraestrutura urbana consolidada e bem planejada.

Como estrutura física, Torino recebe sua primeira linha férrea conectando a cidade a região noroeste, a ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo (1869) com extensão de 153 quilômetros e poderia ser o grande eixo de escoamento de produção da cidade. Além desta, surgem outras ferrovias, neste caso de passageiros, ligando a cidade à França (oeste), Milão (norte) e Genova (sul) surgindo neste período as primeiras estações ferroviárias de Torino – Porta Nuova (1861) e Porta Susa (1854).

O início do século XX foi marcado pela alteração das áreas produtivas de Torino onde a presença das linhas férreas provocam o crescimento industrial junto a estes eixos de conexão entre a cidade e demais italianas, concentrando-se em sua maioria nos limites e/ou fora do “segundo anel” urbano consolidado até o final do século XIX, mais precisamente até os anos 1880 com a implantação das ferrovias em Torino. Este processo induziu a instalação de diversas indústrias, como por exemplo, a FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino), que apesar de ser fundada em 1899, teve sua consolidação a partir da década de 20 e 30, além de outras indústrias de produção química, metalúrgica, de papel e vinho.

A cidade contemporânea é resultado de um conjunto de projetos urbanos colocados em prática a partir do Plano de Regulação Geral de 1995 (Il Piano Regolatore Generale di Torino) que tinha por objetivo *“aceitar o processo de desindustrialização, tentar acelerar a mudança para a terceirização da cidade”* (COMUNE DI TORINO 1995),² tendo para isto, como apontado pelo PRG, como elemento fundamental do plano *“a transformação ‘interna’ da cidade, a reorganização da infra-estrutura e mobilidade e a proposta de um novo desenho urbano”* (COMUNE DI TORINO 1995)³ mudando consideravelmente o quadro urbano de Torino.

Atualmente, Torino, capital da província de mesmo nome e da região autônoma de Piemonte, no noroeste da Itália, estende-se por uma área de 130 Km² de superfície territorial, tendo uma

1 . Após este período, a capital foi transferida para Florença em 1865 e posteriormente em 1870 para Roma, onde permanece até hoje.

2 . Tradução do autor, 2012

Accettare il processo di deindustrializzazione, cercare di accelerare il passaggio verso l'outsourcing della città.

3 . Tradução do autor, 2012

La trasformazione "interna" alla città, la riorganizzazione infrastrutturale e della mobilità e la proposta di un nuovo disegno urbano.

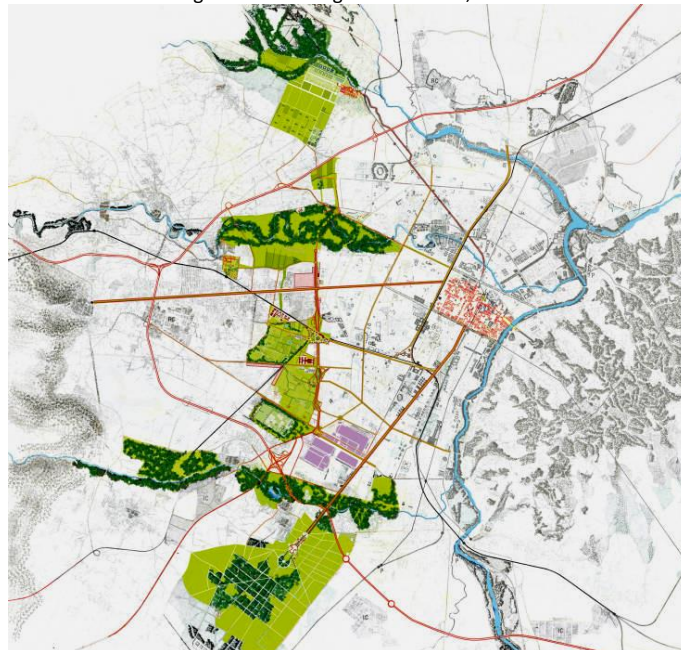
densidade populacional de 6.596 hab/km², totalizando uma população de 910.188 habitantes (COMUNE DI TORINO s.d.).

A crise industrial ocorrida na década de 80 produziu resultados assustadores para a cidade de Torino, no qual dispara processos de transformação social e não apenas urbanas nos próximos 20 anos. Por outro lado as áreas industriais abandonadas que cresciam continuamente, fruto da redução e/ou desativação de milhares de pequenas indústrias e empresas em sua maioria localizadas no segundo anel de expansão da cidade, resultando em cerca de 3 milhões de metros quadrados de áreas subutilizadas ou abandonas (COMUNE DI TORINO 1995).

Como estratégia principal o Piano Regolatore Generale, constituído pela Região Metropolitana de Torino conduz à definição de uma proposta específica para a escala da cidade.

O Plano propunha um conjunto de ações a médio e longo prazo de renovação e regeneração urbana como oportunidades de investimentos para uma cidade renovada e sob uma nova ótica econômica e urbana, no qual definia essencialmente a remodelação de todo o trecho da linha férrea subutilizada e que constituía numa reserva de terras valiosas por sua infraestrutura urbana já consolidada.

Figura 2. Piano Regolatore Generale, 1995



Fonte: www.ilgiornaledellarchitettura.com, acessado em 19/10/2012

Os planos e projetos, tanto de ordem arquitetônica quanto urbana, promoveram na cidade um grande “laboratório urbano” a favor da transição da cidade-indústria para a cidade-cultura, no qual a tendência de transformar a forma urbana da cidade, gradativa ou imediatamente após as intervenções, instala-se sobre os novos projetos e funcionam como ferramentas de desenvolvimento urbano para os demais necessários para garantir os objetivos previstos no Piano Strategico (ASSOCIAZIONE TORINO INTERNAZIONALE s/d).

Nos últimos 40 anos, a cidade passa por um processo de transformação urbana fruto da desativação do parque industrial da cidade e o surgimento de grandes áreas vazias resultante do abandono dos pátios e áreas de manobras ferroviárias.

Figura 3. Implantação do Grande Projeto Urbano Spina Centrale e Passante Ferroviário



Fonte: www.comune.torino.it, acessado em 20/10/12

Figura 4. Vista do Eixo da Spina Centrale em obras, 2005



Fonte: Elvis Vieira, 2011

“A imagem associada com a indústria, que acompanha há muito tempo a cidade de Torino, nos últimos anos, deixa espaço para novas visões que refletem as facetas de uma transição gradual para uma função de renovação” (CITTÀ DI TORINO 1997)⁴

A proposta centra-se no aterramento da rede ferroviária da cidade e a reabilitação de áreas abandonadas industriais, num total de mais de 2 milhões de metros quadrados. Divididos em quatro áreas (Spina 1, 2, 3 e 4) e o eixo rodoviário central de conexão, responsável pela “costura urbana” do tecido fragmentado pela ferrovia, desde a periferia (Lingotto) para o centro e leste da cidade.

4 . Tradução do autor, 2012

L'immagine associata al settore, che è venuto tempo fala città di Torino, negli ultimi anni, lasciando spazio anuove intuizioni che riflettono le sfaccettature di una transizione graduale ad una funzione di aggiornamento.

Tabela 1. Destinação dos usos previstos no Projeto Urbano Spina Centrale

Spina Centrale - destinação dos usos previstos							
	superf. total	superf. proj. residencial		superf. proj. outras atividades		superf. proj. total	novas residências
	m ²	m ²	%	m ²	%	m ²	unidade
Spina 1	163.336,00	51.321,00	67,67	24.514,00	32,33	75.835,00	1.509
Spina 2	147.228,00	39.392,00	42,98	52.267,00	57,02	91.659,00	848
Spina 3	1.002.956,00	348.375,00	59,6	236.167,00	40,4	584.542,00	10.246
Spina 4	149.953,00	77.492,00	88,8	9.778,00	11,2	87.270,00	2.279

Fonte: Comune di Torino, 1995.

A cidade habitada torna-se indispensável para o trabalho das políticas urbanas previstas nos Projetos e Planos. A qualidade de vida é representada neste Grande Projeto Urbano na implementação de usos mistos sobre o eixo da “Spina Centrale” e as conexões do tecido fragmentado durante mais de um século.

Sob esta ótica, podemos concluir que as estratégias urbanas utilizadas pela cidade de Torino, tendo como ferramenta de transformação da forma urbana, os grandes eventos ancorados sobre um Plano Geral (Piano Regolatore Generale di Torino 1995) redesenharam ao longo dos últimos 30 anos grande parcela do território da cidade.

Já a cidade de Suzano localizada no extremo leste da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), chega ao início do século XXI sendo considerado um dos municípios mais importantes econômica e socialmente da Região do Alto Tietê (RAT). Inserido na Bacia Hidrográfica do Tietê-Cabeceiras, essa região constitui importante área de preservação de mananciais e reservatório de água para abastecer a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP).

Atualmente sua localização geográfica privilegiada em relação às cidades do Alto Tietê, a proximidade com a capital paulista, o Vale do Paraíba, ABC Paulista e a Baixada Santista, além do Aeroporto Internacional de Guarulhos (Cumbica) e o Porto de Santos, colocam a cidade sob uma nova lógica comercial, no qual as empresas aqui hoje instaladas se beneficiam desta “centralidade” metropolitana.

A cidade que teve sua primeira configuração à sul do que hoje conhecemos como a região central, inicialmente com uma pequena ocupação composta por um casario entorno de uma pequena igreja na então conhecida região do Baruel (século XVII), mais tarde vai se transferir para as terras próximas as várzeas do Rio Tietê, no qual receberá no final do século XIX o principal eixo de conexão urbana entre o então pequeno vilarejo e a capital paulista – São Paulo.

A ferrovia ainda é considerada a melhor conexão entre a cidade e as demais vizinhas e a capital paulista. Atualmente a cidade é atendida pela Linha 11 – Coral da CPTM (Estudantes – Guaianazes), atendendo 387 mil passageiros/dia, sendo 170 mil passageiros/dia na estação de Suzano (CPTM 2011), que ainda é considerado o principal sistema de transporte coletivo na Região do Alto Tietê e Metropolitano.

Figura 5. Suzano e sua inserção urbana na Região Metropolitana de São Paulo



Elaboração: Elvis Vieira, 2012

Por outro lado, ao analisarmos os índices urbanos, os dados demonstram uma cidade ainda deficitária em diversos aspectos que influenciam na qualidade de vida de seus habitantes. Como já explicitado, a partir das décadas de 60 e 70, *“a cidade se desenvolveu urbanisticamente de forma descontrolada gerando bairros com pouca infraestrutura urbana e grande densidade habitacional”* (VIEIRA, 2010)⁵. O centro, por sua vez, desde o início foi constituído por um desenho regular onde as quadras se desenvolviam a partir do ponto de parada da estação ferroviária.

Esta condição geográfica potencializou gradativamente este território como o mais atrativo e valorizado na cidade, sobretudo à acessibilidade do transporte ferroviário metropolitano transformando este setor num centro comercial e de serviços dinâmico e com relativa diversidade tipológica construtiva. Composta inicialmente por galpões industriais e estabelecimentos comerciais, num primeiro momento, condicionados ao eixo ferroviário, ora por conta da entrada e saída de produtos ora para atender a população que circulava nas proximidades da estação.

Neste sentido, o centro de Suzano se consolida rapidamente como referência à circulação de pessoas e mercadorias no Alto Tietê. Por outro lado *“a cidade não possuiu políticas públicas capaz de garantir o desenvolvimento urbano deste trecho da cidade que se transformasse e acompanhasse as atualizações tecnológicas das cidades contemporâneas”* (VIEIRA, 2010).⁶

Como decorrência, este trecho da cidade resultou numa área de baixa qualidade urbana e paisagisticamente degradada. A falta de investimentos do poder público, assim como o desinteresse da iniciativa privada, gerou a deterioração do conjunto edilício – em particular

5 Tradução do autor, 2010

La ciudad ha desarrollado urbanisticamente sin control la creación de distritos con escasa infraestructura y la vivienda de alta densidad urbana.

6 Tradução do autor, 2010

La ciudad no era dueño de políticas públicas capaces de garantizar el desarrollo de este tramo urbano de la ciudad que se convirtió y acompañar la actualización tecnológica de las ciudades contemporâneas.

nas primeiras quadras junto à linha férrea – ampliando a cada ano a sensação de insegurança e desvalorização imobiliária.

Assim, a partir de 2005, com a ascensão de um novo grupo político na cidade, a municipalidade decide desenvolver um conjunto de Planos e Projetos Urbanos que visavam à reestruturação física e ambiental de diversas áreas do centro expandido.⁷ Concomitantemente a este fato, um conjunto de grandes intervenções urbanas de caráter público e privado vai influenciar e alterar diretamente o meio físico da cidade e seu desenho urbano como forma e paisagem.

Diante deste cenário a municipalidade decide desenvolver um conjunto de Planos e Projetos Urbanos para a cidade que visavam a reestruturação física e ambiental de diversas áreas da cidade, adequando-as aos novos requisitos de infraestrutura e desenvolvimento urbano. Num primeiro momento os Planos e Projetos eram necessários para os devidos “ajustes” no desenvolvimento urbano da cidade interrompido durante as décadas de 80 e 90, da mesma forma com que deveriam ser entendidos como instrumentos urbanísticos aplicados a médio e longo prazo a fim de “*garantir a sustentabilidade da cidade para as próximas gerações*” (PMS 2005), trabalhando de forma integrada entre as ações estratégicas e os “projetos pontuais” necessários para atender as demandas e objetivos à curto prazo previstos no Plano Diretor Participativo.

3. TORINO PORTA SUSA: PEC SPINA 2

Destinado a se tornar um dos Novos Centros Urbanos de Torino, Spina 2 está delimitada pelo eixo ferroviário, entre Corso Vittorio Emanuele à Francesco Ferrucci, concentrado em mais de 340 mil metros quadrados na fronteira com o centro da cidade, que na segunda metade do século XIX foram localizados diversos equipamentos como o Matadouro Público, Mercado de Gado, Presídio, adicionados ao longo dos anos a um conjunto de edifícios de apoio aos serviços ferroviários: Oficina Nebiolo, Westinghouse e Oficina de Reparos da Estrada de Ferro (*le Officine Nebiolo, Westinghouse e le Officine Grandi Riparazioni delle Starde Ferrate, em italiano*).

O Plano Urbano aprovado em 1995, de autoria dos arquitetos Gregotti e Cagnardi, foi capaz de perceber a importância de um processo integrado de transformação da cidade a partir de sua infraestrutura, ou melhor, pela sua mutação por meio dos espaços degradados e subutilizados resultantes da desativação do parque industrial da cidade, “*o enterramento da linha férrea e sua substituição no cenário urbano, com uma grande avenida, quer dizer Spina Centrale*” (D'ASCIA 2010, p. 71).⁸

O eixo ferroviário, que para muitas cidades, foi o “fio condutor” da transformação urbana e econômica, hoje é um tema muitas vezes provocador e prioritário de um processo de regeneração urbana e da retomada de novas possibilidades de sua vocação, urbana e

7 A proposta de um Centro Expandido está centrada na lógica do crescimento e desenvolvimento do centro comercial além dos limites antes delimitados entre as Praças João Pessoa e Expedicionários (Norte-Sul) e ruas Gal. Francisco Glicério e Benjamin Constant (Leste-Oeste), compondo naquele momento o “Quadrilátero Central”, com uma nova área de 210 ha.

8 Tradução do autor, 2012

l'interramento della ferrovia e la sua sostituzione sulla scena urbana con un grande boulevard, detto la Spina Centrale.

econômica, em que o eixo tornou-se o elemento divisor do tecido urbano, neste momento encarado como uma “reserva urbana” capaz de gerar novos cenários com a garantia do redesenho de sua morfologia urbana.

A presença da estação ferroviária Porta Susa, caracterizada como objeto de polaridade, foi tomado como o elemento principal da transformação deste eixo – Spina 2 – inicialmente como objeto que deve “costurar” o tecido urbano entre os bairros, e articular as novas formas de transporte urbano pensados para a cidade, a região do Vall de Susa, além da integração entre Torino e Lyon – França, através da implantação do trem de alta velocidade (TAV) entre os dois países – Itália e França.

Neste sentido, o Projeto Urbano Spina 2 tem por objetivo, “ajustar o tecido urbano dividido pela linha ferroviária” (CITTÀ DI TORINO 1997) recompondo os fragmentos urbanos junto ao Centro Histórico de Torino com profundas transformações de seu cenário e composição da forma urbana existente.

Figura 6. Vista da Área de Intervenção Spina 2 - Porta Susa, entre os bairros Centro – Crocetta, San Paolo - Cenisia - Pozzo Strada - Cit Turin - Borgata Lesna, e San Donato - Capitol – Parella



Foto : Giovanni Fontana, 2003

Os diversos projetos propostos sobre o eixo – Spina 2 – são colocados na condição de “peças” ou “coisas” urbanas que articuladas entre si, ampliam as possibilidades da cidade regenerar seu tecido a partir dos novos usos e a dinâmica entre a forma urbana existente e a proposta. No entanto o maior protagonista urbano do Projeto Spina 2 está centrada na construção da Nova Estação Intermodal Porta Susa, que cumpre a função de articular o tecido urbano fragmentado, promover novas conexões de Porta Susa com os demais bairros da cidade, com uma enorme gama de meios de transportes oferecidos.

A intervenção de Porta Susa pode representar uma espécie de ponte entre o passado e o futuro da cidade em rede em uma série de eventos, ou usos concatenados entre si, passagens, ligações e transportes de usos coletivos conectados por uma praça linear protegida pela cobertura de vidro que protege estes usos.

O volume horizontal transparente é interrompido pela Torre de Serviços propostos como uma *“figura tipológica da nova urbanidade”* (STUDIO AREP 2004), uma nova forma de pensar a Torino verticalizada do século XXI.

“A partir desta estrutura básica, é nas duas extremidades do núcleo central que são introduzidos alguns volumes de formas transparentes de um ou dois níveis que ‘animam’ os grandes espaços vazios verticais definidos para norte e sul das duas lâminas da torre e cobertura com jardins verticais” (D’ASCIA 2010, p. 82).⁹

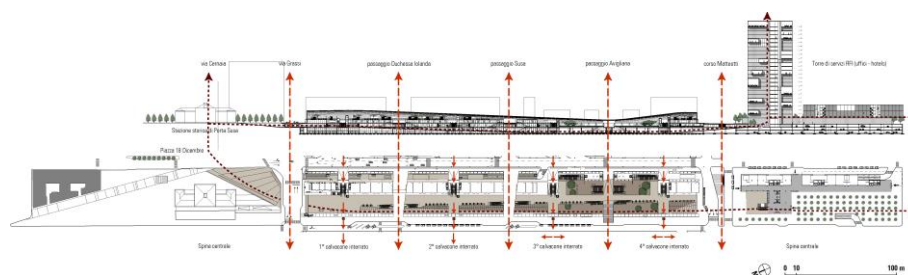
A proposta de verticalizar a paisagem urbana neste trecho da cidade resultou em princípio, na composição e organização funcional e tipológica do espaço, a fim de ser capaz de gerar maior dinâmica diária sobre esta nova centralidade proposta pelo *Piano Urbanistico Spina Centrale*.

Figura 7. Projeto da Estação Porta Susa



fonte: Comune di Torino, 2011

Figura 8. Maquete volumétrica da Nova Estação Porta Susa



Fonte: Grupo AREP, 2011

4. OPERAÇÃO URBANA ORLA FERROVIÁRIA: NOVA ESTAÇÃO DE SUZANO

Ao longo dos anos, a cidade passou, e passa por diversas transformações urbanas em detrimento da “mutação” econômica gerada a partir de sua atividade econômica e/ou estratégias públicas em busca de uma cidade mais igualitária social, econômica e urbanisticamente. Desde então, a cidade passa de uma economia agrícola, a partir dos

⁹ Tradução do autor, 2012

A partire da tale impianto di base, è alle due estremità del nucleo centrale che si introducono solo puntualmente alcuni volumi trasparenti di uno o due livelli che animano i grandi vuoti verticali definiti a nord ed a sud dalle due lame della torre ed rivestiti da giardini verticali.

primeiros imigrantes japoneses que chegam à região, passando pela produção industrial desde a década de 70, com importante representatividade junto à indústria química, mecânica pesada e papel e celulose e, a partir da primeira década do século XXI, com a transição de uma cidade industrial para a de serviços e educação, numa estratégia da atual gestão em busca de garantir uma cidade mais justa e com qualidade urbana, econômica e social a seus habitantes e usuários.¹⁰

Como apontado por Carlos Leite, *“a metrópole contemporânea apresenta imensas áreas desarticuladas e dispersas pelo território. São áreas dotadas de fluxos variados, em trânsito permanente, com fraturas que esgarçam o tecido urbano, estabelecendo aparente semelhança entre partes dispersas”* (2002, p. 104).

Suzano, por sua vez, não é exceção deste processo, as primeiras indústrias da cidade foram ao longo dos anos migrando para os eixos rodoviários, neste caso a Rodovia Índio Tibiriçá (SP-31), por onde se deu um segundo processo de industrialização a partir da década de 1970. Consequentemente ao esvaziamento deste setor econômico, as então vilas industriais próximas ao centro urbano se desarticularam destes usos resultando ora na descaracterização de seu uso original ora na substituição por novas edificações, em sua maioria comercial ou serviço.

A região junto ao eixo ferroviário foi aos poucos, num curto período de tempo, produzindo espaços residuais e vazios urbanos gerando o desgaste de seus espaços não construídos e consequentemente os construídos.

Figura 9. Vista da Área de Intervenção da Operação Urbana Orla Ferroviária. Em 2005 esta região da cidade se encontrava com seu conjunto edilício degradado, diversos vazios urbanos e áreas subutilizadas como o pátio de manobras e depósito de dormentes da CPTM e o terreno do “Terminal de Ônibus”, área totalmente degradada urbana e fisicamente



Foto: Issamu Watanabe, 2005

10 As últimas duas administrações tem por estratégia a implantação de um pólo educacional com escolas técnicas (Etec), faculdades (Fatec e Ifet) e universidades (Unipiaget Brasil, Unisuz, Unip) como proposta de uma nova vocação para a cidade e possibilidade de ampliação de seu parque de serviços relacionados aos novos equipamentos educacionais.

Por outro lado, estas áreas residuais podem ser consideradas como “peças urbanas” capaz de reconstruir, regenerar, renovar, regenerar e reabilitar estes espaços como novos territórios, nova vida coletiva, novos usos, uma *“nova esperança de algo novo, indeterminado e promissor”* (SOUZA 2002, p. 113). Segundo Solà-Morales, estes espaços residuais podem se tornar privilegiados:

“as áreas de ‘terrain vague’ são para alguns os sítios privilegiados de identidade, de encontro entre presente e passado, ao mesmo tempo em que se oferecem como o último reduto não contaminado para o exercício da liberdade individual de pequenos grupos” (SOLÀ-MORALES 1995, p. 23, grifo nosso).

A potencialidade com que estes vazios urbanos possuem para contribuir à construção de um novo território, ampliando a vida coletiva e consolidando novos usos, coloca a área hoje degradada sob uma nova condição urbana: as áreas de “terrain vague” e o tecido urbano degradado tornam-se ferramentas de transformação urbana como processo de regeneração à construção de uma nova centralidade urbana para a cidade.

A proposta de reabilitação deste trecho da cidade deveria ter por finalidade a melhoria das condições de utilização pela população do transporte público por meio da intervenção urbana na área e no entorno, buscando também o *“fortalecimento das atividades de comércio e serviços, a preservação da paisagem e das edificações com valor histórico na área”* (PMS 2005).

É certo que os Grandes Projetos Urbanos devem ser tomados como *“laboratórios urbanos’ para pesquisadores da forma urbana”* (VIEIRA, 2012, p. 693). Desta forma, as propostas para Suzano deveriam tê-los como ferramenta de medição e averiguação que possibilitasse o monitoramento de sua aplicabilidade em conjunto com as transformações urbanas dos espaços construídos e os não construídos - públicos ou privados. Por outro lado, utilizar-se das estratégias de atrair grandes investidores, ou apostar em um grande projeto arquitetônico (arquiteto de renome internacional) não se enquadrariam aos recursos financeiros da cidade, porém a possibilidade de disponibilizar um estoque de áreas privadas, localizadas em um setor da cidade requalificado urbanisticamente, foi colocada como o “elemento de atração” para esta Operação Urbana.

Entendendo que os projetos-âncoras são fundamentais para a contribuição da transformação da morfologia urbana existente, a Operação Urbana Orla Ferroviária de Suzano aponta, desde as primeiras propostas, a necessidade de se garantir a consolidação das “peças urbanas” como objetos geradores e provocadores da mutação de seu cenário urbano. Assim, os grandes equipamentos de transportes previstos deveriam possuir cronogramas de obras não muito extensos, de modo a possibilitar com sua conclusão, o impulso ao mercado imobiliário em reconstruir os espaços privados na área de intervenção.

Implantada sobre a estação ferroviária existente, a “Nova Gare” deverá se tornar um marco urbano neste trecho da cidade, composta de um edifício principal, que abrigará duas plataformas centrais, mezanino e acessos em ambos os lados das vias férreas. A transposição dos pedestres será feita através do mezanino da estação, em área não paga, que será aberta permanentemente.

Formalmente, a Nova Estação Ferroviária de Suzano se comporta como protagonista deste espaço e se relaciona com o entorno próximo como um novo cenário que se configura, seu fechamento, proposto pelos autores, em brise-soleil metálico propicia a proteção solar necessária, garante a ventilação na Gare, mas principalmente identifica o objeto de grande proporção como um elemento transparente aos visuais de seu entorno, numa busca de abrir o edifício para a cidade, e protegendo seus usuários dos intempéries do local.

Junto aos principais equipamentos de mobilidade urbana como a Estação Ferroviária e os dois Terminais Urbanos (Norte e Sul), uma grande faixa ocupadas por construções subutilizadas ou galpões vazios a mais de 20 anos darão lugar ao Parque Central onde estes equipamentos serão implantados sobre este “fio condutor verde” e ampliando significativamente as áreas verdes do centro urbano da cidade.

Figura 10. Nova Estação de Suzano, projeto do escritório JBMC Arquitetura e Urbanismo, 2010



Fonte: JBMC Arquitetura e Urbanismo

Para garantir a plena transformação deste perímetro, a estratégia urbana adotada considera a reformulação tipológica como ferramenta essencial e incentivo aos empreendedores imobiliários em busca de novas “formas urbanas” que justifiquem sua transformação neste setor da cidade. Para tanto, o Plano Urbanístico aponta as possibilidades do redesenho da morfologia urbana existente que venha a contribuir para a requalificação do espaço público e ampliar as possibilidades de permeabilidade sobre as quadras existentes.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

TRANSFORMAÇÃO CONTÍNUA SOBRE UM TECIDO EXISTENTE

A cidade, que sempre foi construída com seus vazios, lugares públicos de encontro, intercâmbio e interação entre indivíduos, muitas vezes resultantes da agregação entre períodos históricos da transformação urbana da cidade, é capaz de gerar mudanças radicais nas estruturas existentes e/ou anteriores, numa “mutação constante” entre os espaços construídos (edifícios) e os não construídos (vazios urbanos).

Ao analisarmos as duas cidades objetos de estudo, e em particular as duas estações ferroviárias, percebemos que a consolidação destes equipamentos fortalecem a condição de

transformação do tecido urbano e seu entorno próximo de forma mais rápida e com certo sucesso. No entanto, percebemos que tal condição se dá com a formalização de um Grande Projeto Urbano que condiciona a transformação da forma urbana junto a construção das “peças arquitetônicas”.

Neste sentido, podemos afirmar que Grandes Projetos Estruturantes da Forma Urbana devem ser direcionados como “instrumentos de transformação”, redesenhando os vazios produzidos da desativação do parque industrial e suas atividades ferroviárias que exigiam grandes áreas de manobras sobre o tecido urbano.

O Progetto Spina Centrale ofereceu condições de costurar o tecido urbano fragmentado pela linha férrea ou as grandes plantas industriais na periferia da cidade, criando novas condições de centralidade urbana, integrando fisicamente, funcionalmente, e morfológicamente parte da cidade.

No caso de Spina 2 – Porta Susa o enterramento da via férrea e a implantação da Nova Estação Ferroviária sobre o leito permanentemente fragmentando o tecido urbano, não somente garantiu a modernização dos sistemas de transportes coletivo, tanto de ordem local como regional e nacional; como fomentou a consolidação de uma estação intermodal conectando o eixo norte-sul aos demais bairros da cidade através da linha 1 do Metrô, o trem urbano que integra a cidade a Região de Piemonte e o TAV conectado Torino a Lion – França, reforçando a ideia de sua importância como Cidade Global.

Como elemento físico, a Nova Estação Porta Susa não altera o desenho do tecido urbano consolidado, tão pouco pretende formatar uma nova morfologia urbana das quadras do Centro Histórico (leste-Torino do século XIX) e os bairros à oeste criados a partir das primeiras décadas do século XX. No entanto, a forma com que os autores propõem sua implantação, *“um edifício que cobre a calha ferroviária com o surgimento de novos espaços livres para a cidade”* (STUDIO AREP 2004), possibilita a permeabilidade entre os eixos viários existentes em ambos os lados da cidade, vias como Grassi, Susa, Duchessa Iolanda, Avigliana e Corso Matteotti, se colocam agora na condição de conexões pedonais perpendiculares entre Corso Bolzano (leste) e Corso Inghilte (oeste), atual Via Spina Centrale.

Como instrumento da transformação do desenho urbano da cidade, o trecho da Spina 2 ofereceu condições de ajustar o tecido urbano, divididos até então pelo eixo ferroviário, por meio de um novo elemento articulador entre a “Cidade Velha” a leste e o tecido urbano do século XIX a noroeste de Torino, ampliando significativamente a permeabilidade entre os dois lados da cidade interrompido até então pela linha férrea. É perceptível as possibilidades de passagens e caminhos com que o novo equipamento de transportes se coloca junto ao tecido urbano já consolidado da cidade, se integrando à paisagem local e rompendo com as barreiras físicas impostas pela antiga linha férrea.

Em análise ao projeto, observamos a preocupação em transformar a Gare da Estação num “lugar de vida e passagem” (STUDIO AREP 2004). Um lugar urbano, em continuidade direta com a cidade e seus caminhos, que se refere tanto a imaginação além do contexto meramente físico, como referência urbana na cidade, tanto de um lado, relacionando a estação ao conjunto edilício existente da Cidade Velha, a Estação histórica e a Praça XVIII de Dezembro,

como estabelecendo a leitura de uma nova imagem para a cidade que se redesenha a partir da via Spina Centrale, tendo como pano de fundo a Torre de Serviços, que devem se comportar como “figuras vivas” no novo cenário urbano da cidade.

Figura 11. Implantação da Nova Estação Porta Susa na malha urbana existente



Fonte: Comune di Torino, 2011

No caso específico da Operação Urbana Orla Ferroviária de Suzano, a forma com que as estratégias urbanas foram tomadas para a transformação do tecido urbano consolidado e, de certa forma, em sua maioria degradado e subutilizado em seu potencial construtivo e econômico, ainda não se consolidaram em sua totalidade tão pouco, refletiu numa substituição de sua forma construtiva.

Já a Nova Estação Ferroviária, ainda em construção, se demonstra como uma importante “peça arquitetônica” responsável pela articulação entre os equipamentos de transportes urbano (existente e projetados) como a possibilidade de conexão entre os dois lados da cidade, interrompidos pela linha férrea, e que como passar do tempo se consolidou cada vez mais, principalmente para a mobilidade pedonal, que se configurou cada vez mais com a única transposição proposta através de uma passarela desarticulada do principal eixo comercial da cidade e seus equipamentos de transportes.

Por outro lado, a conclusão da Nova Estação Ferroviária, como elemento arquitetônico, surge como a oportunidade de construir um cenário urbano mais contemporâneo. Em conjunto com o Terminal Urbano Norte (existente), o Terminal Urbano Sul e a Praça da Estação, o perímetro estabelecido da Operação Urbana contempla uma condição única de transformação de sua paisagem através dos “elementos urbanos” que se erguem a cada momento desde o lançamento dos Grandes Projetos Urbanos na cidade, buscando influenciar a reconstrução dos espaços privados sob uma nova ótica, mais flexível em seus usos e contemplativos as necessidades de uma cidade atual.

Diferentemente do primeiro objeto estudado (Porta Susa), a Nova Estação Ferroviária de Suzano não propunha inicialmente um redesenho do tecido urbano em seu entorno. Tratada inicialmente como objeto isolado onde sua relação com a cidade se dava apenas pelas caixas de circulação vertical. As diretrizes tomadas pela operação urbana tomaram como referência a consolidação dos grandes equipamentos de transportes como possibilidades de transformação de sua forma urbana degradada. Tal fato pode ser comprovado ao analisarmos as propostas de desenho dos espaços não construídos onde a presença do Parque da Cidade (espaço

remanescente do pátio de manobras) e a Praça da Estação, fruto da desapropriação de 25% da primeira quadra junto a estação podem ser considerados como importantes “peças urbanas” capaz de redesenhar o tecido urbano degradado.

Figura 12. Vista do canteiro de obras da construção da Nova Estação Ferroviária de Suzano, 2012



Foto: Elvis Vieira, 2012

REFERENCIAS

- ALLEMANDI & C., U. *TORINO Atlante dell' Architettura 1984-2008*. Torino: Urban Center Metropolitano, 2008.
- ASSOCIAZIONE TORINO INTERNAZIONALE. *"Torino Internazionale: Piano Strategico per la promozione della Città."* *The strategic plan of Torino 2000-2010*, Torino, s/d.
- BORGATTA, V. *"Riordinamento delle Stazioni Ferroviarie di Torino."* *Atti della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino*, Torino, 1906, 37-43.
- CITTÀ DI TORINO. *Città di Torino: servizio telematico pubblico*. 19 de setembro de 1997. <http://www.comune.torino.it/> (acesso em 12 de fevereiro de 2012).
- COMUNE DI TORINO. *Piano Regolatore Generale di Torino*. Piano, Torino: Comune di Torino, 1995.
- CPTM. *Companhia Paulista de Trens Metropolitanos*. 2011. <http://www.cptm.sp.gov.br> (acesso em 08 de maio de 2012).
- CURTI, I. *"La rigenerazione urbana a Torino."* *Rigenerazione urbana*. s.d. <http://www.comune.torino.it> (acesso em 17 de janeiro de 2012).
- DANSERO, E., GOVERNA F., e EMANUEL C. *I patrimoni industriali. Una geografia per lo sviluppo locale*. Milano: Franco Angeli, 2003.
- D'ASCIA, S. *"Torino Porta Susa, PEC SPINA 2: Stazione Ferroviaria e Torre Servizi."* *Trimestrale del Laboratorio: Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab* (Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab) 3 (dicembre 2010): 71-82.
- LAMAS, J. M. R. G. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1992.
- LEITE, C. *Cidades sustentáveis, cidades inteligentes*. Porto Alegre: Bookman, 2012.
- MONTANARI, G. *"Torino 1995-2006: trasformazioni urbane o grande 'sacco'?"* *metropolis – Rivista Online*. s.d. <http://www.lsmetropolis.org/> (acesso em 18 de janeiro de 2012).
- PMS | FUPAM. *Projeto de Lei Complementar nº 015-07/08 | Plano Diretor Participativo*. Relatório Final, Suzano: Prefeitura Municipal de Suzano e Fundação para a Pesquisa em Arquitetura e Ambiente, 2007.
- ROCHA, A. P. *"JBMC projeta nova estação da CPTM em Suzano."* *PINIWEB*. 10 de maio de 2010. <http://www.piniweb.com.br> (acesso em 19 de setembro de 2010).
- SASSEN, S. *"Urban Economies and fading distances."* *Megacities*. 2005. <http://www.megacities.nl> (acesso em julho de 2012).
- SOLÀ-MORALES, I. R. *"Terrain Vague"*. *Anyplace*, 1995: 118-123.
- SOUZA, C. L. de. *"Fraturas Urbanas e a Possibilidade de Construção de Novas Territorialidades Metropolitanas: a Orla Ferroviária Paulista."* Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade São Paulo, São Paulo, 2002.
- STUDIO AREP. *AREP Group*. 2004. www.arep.fr (acesso em 10 de março de 2012).
- VIEIRA, E. J. *"Grandes Projetos Urbanos e a Transformação da Forma Urbana na Cidade Contemporânea: Operação Urbana Orla Ferroviária de Suzano"* Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade São Paulo, São Paulo, 2012.
- . *"Construção de Novos Cenários Urbanos na Cidade Contemporânea: o caso Projeto Nova Luz em São Paulo e as Olimpíadas de 2016 no Rio de Janeiro - Brasil."* *Actas da Conferência Internacional PNUM 2012 - Portuguese Network of Urban Morphology*, 5-6 de julho de 2012: 691-724.
- . *"Grandes Projetos Urbanos e a Cidade Contemporânea."* Edição: Gabriel VESPUCCI e Francis GRAEF. *Revista Contemporaneu* #07 (2011): 40-51.
- . *"Operaciones Urbanísticas Culo Ferrocarril Suzano."* *IX Seminario de Investigación Urbano Regional*, Bogotá: 20,21,22 de outubro de 2010.