

POLÍTICA DE TRANSPORTE E USO DO SOLO EM PROCESSOS RECENTES DE RENOVAÇÃO URBANA

André Luiz Bezerra da Silva

Doutorando em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), com processo de Doutorado Co-Tutela em Geografia pela Universidade do Porto (U.PORTO). Bolsista do CNPQ.

Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR). Av. Pedro Calmon, nº 550 - Prédio da Reitoria, 5º andar, Cidade Universitária - Rio de Janeiro, RJ.

Email: secretariaensino@ippur.ufrj.br

Universidade do Porto (O.PORTO) - Faculdade de Letras (FL) - Departamento de Geografia (DG). Endereço: Via Panorâmica, s/nº, Cidade do Porto, Portugal. Código Postal:4150-564. E-mail: dg@letras.up.pt

Resumo

Não são especificamente os meios de transporte em si que produzem transformações no espaço urbano, mas sim o efeito espaço-temporal que resulta da sua implantação, criando acessibilidade a partir de suas estações (interfaces) e relativizando o binômio distância-tempo, algo bastante desejado e valorizado na cidade e nas relações sociais contemporâneas, que vai ser aproveitado pelo mercado nas ações de (re)localização de atividades e funções urbanas, num período de tempo que pode permitir o reconhecimento de transformações urbanas. As estações, comumente aquelas situadas nos nós de acessibilidade, destacam-se como locais possíveis e até ideais para concentrarem algumas atividades e serviços, visto que a melhor acessibilidade não isolaria, mas sim propiciaria um melhor alcance e uso desses serviços e atividades pela população de uma extensa área.

Palavras-chave: Transporte, estação, renovação.

Abstract

Are not specifically transport itself that produce transformations in urban space, but the effect of space-time which results from its deployment, creating accessibility from their stations (interfaces) and balancing the binomial distance-time, something very desired and valued in the city and in contemporary social relations, that will be exploited by the market shares of the (re) location of urban activities and functions, a period of time that can allow the recognition of urban transformation. The stations, those we commonly located in accessibility, stand out as possible and even ideal locations to concentrate some activities and services, since not insulate better accessibility, but would provide a better reach and use of these services and activities for people of a wide area.

Keywords: Transport, station, renovation.

Introdução

O presente artigo, produzido a partir de algumas reflexões teóricas iniciais relativas à uma tese de doutorado ora em desenvolvimento, busca compreender os aspectos mais importantes presentes na relação entre transporte e processos de reestruturação urbana,

e como esses aspectos ganharam nova importância na produção da cidade a partir da década de 1990, com destaque para o papel das estações de transporte rápido, especificamente as de metrô, conectando e relacionando áreas, atividades e pessoas. As atividades realizadas na cidade, atuando de forma complementar umas com as outras, requerem uma boa acessibilidade

para sua eficácia. Em vista disso, o transporte metroviário, além de uma já reconhecida e importante participação na otimização dos movimentos intra-urbanos, pode também propiciar uma distribuição mais adequada de atividades e serviços pela cidade, junto talvez às suas estações e nós, como demonstram algumas experiências internacionais. Nesta perspectiva, consideramos que a análise aqui proposta justifica-se pelo fato do transporte metroviário ter assumido enorme influência nas últimas duas décadas nas políticas e processos que engendram a materialidade urbana, atuando de maneira a viabilizar a relação entre os diversos atores sociais. Tendo como referência o momento de implantação das estações metroviárias, o procedimento metodológico pautou-se num enfoque processual, procurando identificar e analisar alguns fatos e aspectos considerados significativos a partir de experiências internacionais e do Brasil, envolvendo políticas de transporte e uso do solo em processos recentes de renovação urbana.

As novas políticas urbanas têm vindo a estreitar uma já antiga relação entre transporte e estruturação urbana, com as estações de transporte ganhando um papel mais significativo na dinâmica urbana atual, que vai além de simples pontos de transbordo e coleta e distribuição de pessoas.

No caso do chamado Novo Urbanismo¹, este desenvolveu-se principalmente a partir da observação de um acelerado crescimento de algumas localidades dos subúrbios americanos, consideradas por longo tempo como áreas alcançáveis somente por automóvel e pouco servidas em termos de serviços, atividades e oportunidades de lazer e trabalho. Pretende promover a urbanidade, a melhoria das condições de sustentabilidade e uma organização interna da cidade com base nas chamadas *unidades de vizinhança*, procurando reunir o maior e mais diversificado número possível de atividades e serviços em algumas áreas, as quais, para que fossem usufruídos por um maior número de pessoas, deveriam contar com padrão otimizado de acessibilidade proporcionada pelos transportes públicos urbanos.

¹ Na sequência de um aumento das críticas ao modelo funcionalista e do modernismo proposto pela Carta de Atenas, para uma “cidade-máquina”, várias propostas emergem ao longo das últimas décadas do século passado. Entre elas destaca-se no continente americano a Carta do Novo Urbanismo (1993) ou Nova Carta de Atenas que muda significativamente o tratamento da questão urbana, flexibilizando as análises sobre a cidade, incluindo a defesa da gestão participativa e equidade social, aumentado-se a ênfase nos fatores acessibilidade e mobilidade urbana, indo ao encontro do que é visto como o “modelo europeu” das cidades. Por isso, o transporte, em especial o transporte coletivo, passa a ser compreendido como um instrumento que deve favorecer a plena realização das funções sociais da cidade, com a adaptação dos espaços urbanos para essas funções (redes, fluxos e leis).

Estas propostas, que podem considerar-se inspiradas pelo modelo “cidade-jardim” de Ebenezer Howard de há um século atrás, buscam produzir uma cidade mais harmoniosa e democrática, recebendo, conforme o enfoque mais buscado em cada projeto, nomes como *áreas desenvolvidas pelo transporte público, produção de unidades de vizinhança, crescimento inteligente e desenvolvimento orientado pelo transporte público* (TOD), contribuindo para uma nova maneira de se pensar a relação entre transporte e cidade, até então vista como uma relação pautada somente em dados matemáticos e estatísticos, embora estes, dada sua importância, não estejam ausentes no chamado Novo Urbanismo.

As estações de transporte rápido: conectando áreas, pessoas e atividades

No contexto dessa nova relação entre transporte e espaço urbano, as estações, comumente aquelas situadas nos nós de acessibilidade, destacam-se como locais possíveis e até ideais para concentrarem algumas atividades e serviços, visto que a melhor acessibilidade não isolaria mas sim propiciaria um melhor alcance e uso desses serviços e atividades pela população de uma extensa área. Uma das ideias associadas a esse modelo é de que a distância entre a estação e a residência influi diretamente na escolha modal do usuário. Para Cervero (1994, apud MACÊDO, 2010) esse comportamento foi observável na Califórnia, onde os residentes morando dentro dos 500 pés (150 metros) de uma estação de metrô usavam este meio de transporte para cerca de 30% de suas viagens, e quanto maior a distância à estação de metrô menor a proporção de viagens realizadas por esse modal. Observações em outras regiões levaram a conclusões similares, reforçando o pensamento segundo o qual o sistema de transporte urbano influencia no comportamento do entorno, incentivando o uso do transportes coletivos nas áreas próximas dos nós (estações).

Por isso, o planejamento urbano tem vindo a promover a fixação de unidades que oferecem bens e serviços diversificados nas áreas lindeiras às estações, visando atrair um número de usuários que viabilizasse e alimentasse o funcionamento da infra-estrutura de transporte, o que, por sua vez, potencia a viabilidade dos estabelecimentos.

No caso dos subúrbios dos Estados Unidos, contexto sócio-espacial onde se desenvolveram-se primeiras ideias associadas aos TOD (*transit oriented developments*), o meio de transporte privado era largamente utilizado, sem que muitas vezes existisse

qualquer alternativa. Somente após se constituírem como áreas residenciais plenamente definidas é que são estabelecidas as primeiras linhas de transporte coletivo, com algumas áreas comerciais e de serviços constituindo-se nas proximidades das vias de circulação, atendendo residentes locais e transeuntes.

De acordo com Peter Calthorpe (1993), visto como o ideólogo dos TOD, uma política de promoção do transporte coletivo e de boa estruturação das cidades, deve considerar:

1) A concepção e coordenação de um desenvolvimento local e regional, dando suporte e ênfase ao transporte urbano;

2) A utilização do entorno das estações de transporte público (num raio de alcance pedonal) para o desenvolvimento de atividades comerciais, serviços, moradia e lazer;

3) A configuração mista de usos habitacionais, rendas e densidades;

4) A implementação de passeios e acessos adequados ao pedestre, conectando-se com locais diversos;

5) O incentivo ao desenvolvimento urbano próximo aos eixos de transporte coletivo, juntamente com a ideia de vizinhança; e

6) A produção imobiliária com base na utilização de espaços públicos.

Esses pontos, sem pretender ser um modelo padronizado de ações e objetivos, buscam na verdade, conforme preconizam Dittmar & Poticha (2004), uma espécie de rompimento da tensão entre nó e lugar, fazendo dessas áreas locais de uma provável sinergia entre usos e funções diversas, considerando que relacionam aspectos de acessibilidade, serviços, tempo, qualidade ambiental, lazer e moradia. Os autores ressaltam ainda que o desenvolvimento urbano orientado pelo transporte (TOD) objetiva antes de tudo uma certa "habitabilidade", buscando otimizar os chamados *impactos positivos* proporcionados pela infra-estrutura de transporte urbano, considerando que, já que esta produz inúmeros impactos na cidade, o melhor é procurar otimizar no que for possível os seus aspectos positivos.

Dittmar & Poticha (op cit.) nos lembram também sobre um certo dilema que envolve essa questão, qual seja o fato de uma estação de transporte urbano ter de funcionar ao mesmo tempo como um lugar bom para se investir e viver e também um ponto de intenso fluxo de pessoas que chegam pelos mais variados modais de

circulação (inclusive a pé). Para os autores, essa é uma das maiores dificuldades enfrentadas por aqueles que elaboram propostas com base nas orientações do TOD, pois necessita, segundo Belzer (2004), de se encontrar um equilíbrio entre esses fatores, que podem influenciar na qualidade urbana e nos aspectos físicos do projeto.

Uma estação de transporte urbano desenvolve ao mesmo tempo dois importantes papéis na dinâmica urbana: é um equipamento gerador de viagens no interior de uma rede metropolitana, exigindo assim uma atenção especial quanto aos pontos de integração entre os diferentes modais, as áreas de circulação pedonal e os pontos de estacionamento; e é também algo muito importante para a população, não apenas com respeito à circulação em si, mas principalmente pelo aumento da acessibilidade, possibilitando (quando acompanhada de uma adequada política tarifária) o acesso à atividades, serviços e oportunidades de trabalho, permitindo assim um uso mais amplo e completo da cidade, além de uma possível requalificação do entorno.

Metrô e dinâmica urbana

Várias podem ser as estruturas de transporte que atuam na cidade produzindo deslocamentos em ritmos e velocidades variados, sendo o metrô uma delas, considerado um meio de transporte rápido e com alta capacidade². A priorização dada na maioria dos países às políticas rodoviaristas ao longo de boa parte do século XX influenciou numa precarização do serviço de transporte sobre trilhos, trazendo sérias consequências (trânsito complicado, poluição, acidentes etc.) para muitas cidades e seus habitantes. Não só essas questões mas também o espraiamento urbano, com o crescimento populacional e a descentralização de atividades, indústria e serviços, exigiram uma retomada da discussão sobre o transporte coletivo e seu papel na cenário urbano, especialmente nas áreas menos privilegiadas. Considerado o seu bom desempenho em alguns casos, como Londres, Paris e Moscou, o transporte metroviário vai ser compreendido como um possível e eficaz caminho nas políticas de transporte público em muitas outras cidades, destacando-se nas últimas duas décadas, apesar dos custos de sua implantação, a consideração pela sua capacidade de

² A engenharia de transportes classifica os meios de transporte como de alta, média e baixa capacidade. O metrô e trens urbanos são considerados de alta capacidade, podendo transportar mais de 30.000 passageiros por hora em cada sentido; os VLT's e os ônibus articulados são de média capacidade, transportando entre 15.000 e 30.000 passageiros por hora em cada sentido; e os ônibus e os bondes atendem até por volta de 15.000 pessoas por hora em cada sentido, sendo considerados de baixa capacidade.

carga e a sustentabilidade econômica e ambiental. A maior parte dos estudos já realizados apontam que a implementação de um sistema metroviário só se justifica em situações de alguma dimensão urbana e alta concentração populacional, dado os elevados custos de implantação e manutenção da rede.

A despeito do funcionamento eficaz do metrô - em termos de capacidade, relação espaço-tempo, meio não poluente, - na maior parte dos casos esse sistema requer grandes investimentos para sua implantação e operação, decorrendo disso que apenas em cidades mais ricas haja um retorno econômico justificável para sua implantação, ficando os benefícios restritos àqueles capazes de subsidiar sua operação (ARMSTRONG-WRIGHT, 1993, p. 38).

Apesar disso, a sua influência na relação espaço-tempo e a sua capacidade de influenciar seja na manutenção da forma urbana, seja em processos de renovação urbana, passaram a ser bastante valorizados, pelo que, apesar das discordâncias e debates quanto à instalação do metrô, este tem estado cada vez mais presente nas políticas de desenvolvimento urbano orientadas para a valorização do transporte público.

Quando pensamos em uma infra-estrutura de transporte urbano e todos os elementos necessários para que ela cumpra seu papel na cidade, reconhecemos a estação como primordial, principalmente quando o foco recai sobre os efeitos sócio-espaciais-econômicos, pois é na estação que se efetiva em grande parte a acessibilidade proporcionada pelo sistema de circulação. O conceito de estação apresentado por Spit e Bertolini (1998) nos ajuda muito a compreender esse importante papel numa estrutura de transporte público, já que é ao mesmo tempo um nó e um lugar, porque é um local de onde se pode acessar vários meios de transportes e simultaneamente uma seção específica da cidade, concentrando edifícios e atividades.

Assim, apesar de ser ela uma estrutura imóvel, fixa no território, fazendo parte com outros elementos de uma rede de transportes mais ampla, pode também ser vista como um elemento que produz uma certa centralidade. Isso porque uma estação, caracterizada quase sempre pelo volume de pessoas que recebe, o número e tipo de meios de transporte que engloba e as conexões que permite realizar, pode ser também e principalmente um elemento que estrutura um sistema sócio-espacial, já que interliga lugares da cidade, funções e atividades³, influenciando ao mesmo tempo o local onde fica e em outras áreas da cidade.

³ Sobre essa questão da conexão entre lugares ver o trabalho de Zmitrowicz (1997).

Experiências recentes envolvendo política de transporte e uso do solo em processos de renovação urbana

A relação acessibilidade/uso do solo tem sido a base dos processos de renovação urbana em muitas cidades pelo mundo, buscando-se viabilizar estratégias e projetos de reordenamento do espaço urbano. A distribuição espacial das atividades e funções urbanas, tanto pré-existente como planejada, e sua articulação/integração através dos espaços canais (espaços de ligação), tem sido essencial nas tomadas as decisões quanto à localização de atividades e investimentos associados, criando possibilidades para uma distribuição mais democrática de atividades e serviços pela cidade.

Realizadas em diversas escalas, essas ações são uma forma de reorganizar e requalificar, tanto no sentido de renovar e regenerar espaços obsoletos em abandono, como no de estruturar, conter e intensificar o uso de espaços de urbanização dispersa ou fragmentada, como ainda, de renovar e revitalizar antigas áreas industriais, criando condições de atração para novos comércios e serviços, incluindo equipamentos públicos e privados.

Em geral, a otimização da relação entre o uso e ocupação do solo e a acessibilidade proporcionada pelo sistema de transportes, contribui para uma maior sustentabilidade, eficiência e competitividade territorial e está subjacente às estratégias de renovação urbana, como as que vêm ocorrendo em alguns países a partir do aproveitamento de áreas lindeiras às estações de transporte rápido, especialmente o metroviário. De fato, além da sua importante contribuição no desempenho do sistema de transporte público, o metrô distingue-se também pela sua capacidade de influenciar na requalificação de áreas urbanas, haja visto que, aumentando a acessibilidade, com seu funcionamento racional envolvendo a otimização de fatores como tempo, velocidade, conforto, segurança e informação, conecta de forma eficaz diferentes áreas da cidade, atividades e pessoas, fazendo com que quando inserido em determinada área urbana, relativize o papel desta em relação à própria cidade.

A partir da década de 1990 surgiram inúmeras ações urbanísticas envolvendo investimentos imobiliários, comerciais, culturais e residenciais perto ou junto aos nós de transporte coletivo, em lugares relativamente afastados do núcleo central da cidade. Em alguns países ocorreu uma valorização do transporte público metropolitano como alternativo a mobilidade individual no espaço urbano, o que permitiu o reconhecimento do potencial de várias áreas lindeiras às estações para

os usos comercial, residencial, educacional e cultural dentre outros, como as ações e projetos desenvolvidos em cidades como Madrid, Lisboa, Toronto, Brasília e São Paulo.

Madrid

Em Madrid foi desenvolvida a partir de 2000 uma estratégia de planejamento urbano com base no poder indutor da oferta de novos padrões de acessibilidade em áreas carentes, com a construção da linha Metrosur (linha 12), no triênio 2000-2003, no setor sudoeste da cidade. Com 28 estações e mais de 40 km, é uma linha de metrô que interliga os municípios de Alcorcón, Leganés, Getafe, Móstoles e Fuenlabrada, com uma população de cerca de um milhão de habitantes que, antes da implantação da linha, apresentavam um padrão de desenvolvimento econômico inferior ao dos demais municípios da região (NIGRIELLO; OLIVEIRA, 2013). Para Santos (2007) a implantação da linha de metrô circular nesses cinco municípios visou não apenas melhorar as condições de acessibilidade da população daquelas áreas entre si e com Madrid, como também deu especial atenção à articulação entre locais com potencial de geração de viagens, como hospitais, universidades e centros comerciais, dando à população a possibilidade de usufruir melhor desses equipamentos, reduzindo carências locais e melhorando a sua mobilidade. Com a Metrosur a relação entre os municípios atendidos foi intensificada, reforçando o dinamismo da área sul de Madrid. Hoje este espaço é considerado o terceiro maior e mais dinâmico núcleo urbano espanhol, integrando-se com Madrid na estação Puerta del sur, onde a Metrosul liga com a linha 10, assim como em seis outras estações onde se liga com a rede ferroviária suburbana. Segundo Nigriello e Oliveira (op cit.), se este vínculo com o metrô de Madrid tivesse sido criado antes da construção da Metrosur, o desenvolvimento econômico da região sul teria sido menos intenso, pois parte das atividades que hoje se localizam em Alcorcón, Leganés, Getafe, Móstoles e Fuenlabrada poderiam ter optado por se instalar em outros municípios, ao longo do sistema de circulação ou em centros já consolidados.

O desenvolvimento econômico dos cinco municípios beneficiados pela otimização da acessibilidade em escala regional, propiciada pela implantação da Metrosur, contou também com alterações na legislação de uso do solo e outras estratégias de ordenamento do espaço urbano (NIGRIELLO; OLIVEIRA, op cit.). Em 2011, decorridos 10 anos do início do empreendimento, o governo espanhol assinou um

protocolo específico para a região, com a finalidade de renovar o espaço urbano e aumentar a microacessibilidade na área em que se insere a infra-estrutura metroferroviária. Este protocolo, que objetiva implantar formas de deslocamento que promovam o crescimento econômico, a coesão social e a defesa do meio ambiente, prevê a realização de um estudo de alternativas de integração da infra-estrutura metroferroviária com o espaço urbano. A Metrosur exemplifica uma das possíveis estratégias de médio prazo para, através de interligações perimetrais, reduzir desequilíbrios urbanos na distribuição espacial de atividades e, com isso, reduzir também os tempos de viagem de toda a região.

Lisboa

Outra capital europeia que apresenta um exemplo de sucesso envolvendo processo de renovação urbana no entorno de estação de transportes coletivos é Lisboa. Em maio de 1998 foi inaugurada na capital portuguesa uma das mais modernas gares da Europa, na então denominada “Porta do Sol”, atual Avenida D. João II, tendo por motivo receber os largos milhares de visitantes que todos os dias rumaram à grande Exposição Universal que decorreu durante os meses de verão de 1998. Contam as estatísticas que apenas por esta “porta” intermodal tenham entrado mais de 50% da totalidade dos visitantes da EXPO’98. Hoje, o maior centro de confluência de trens, metrô e ônibus que ligam a capital portuguesa ao resto do país e à Europa, a Gare Intermodal de Lisboa (conhecida como Gare do Oriente) conta já com quinze anos de história e suas características fazem com que, por si só, seja uma referência do cosmopolita bairro do Parque das Nações e um dos destaques turísticos da cidade.

Assegurando a confluência de toda a rede de transportes públicos que serve a zona oriental de Lisboa, articulando metrô, trem, ônibus e também os táxis, a Gare do Oriente, dada a beleza do seu traço arquitetônico, da autoria do catalão Calatrava, merece ser visitada. Trata-se de um elemento essencial, simbólica como funcionalmente, de uma zona ribeirinha profundamente renovada, com áreas habitacionais, hotéis, produtoras de audiovisual e o moderno shopping Vasco da Gama, no lugar de um espaço industrial obsoleto. Este espaço, dito Parque das Nações, reúne além disso inúmeras atrações, nomeadamente parques e jardins com vista panorâmica para a ponte Vasco da Gama, o Oceanário, o Pavilhão do Conhecimento e o Meo Arena, onde têm lugar grandes concertos, espetáculos do Circo di Soleil e outros eventos de grande projeção.

Do ponto de vista qualitativo podemos considerar que o processo de renovação no entorno da Gare do Oriente buscou contribuir também para um equilíbrio sócio-urbanístico da cidade, promovendo, do “lado pobre” a criação de uma nova centralidade em torno de uma grande interface de transportes, articulando diferentes meios de deslocamento, criando e relocando equipamentos estruturantes de nível metropolitano e reconstruindo uma frente de rio com cerca de 5 km de extensão, que integra o parque urbano do Trancão, o passeio ribeirinho e a Doca dos Olivais, em torno da qual se projetou uma área de recreio e lazer com um grau elevado de atratividade, além de proporcionar condições para a instalação de atividades do terciário especializado e investigação, numa área dotada de grande acessibilidade.

Toronto

No Canadá encontramos uma outra experiência que envolve sistemas de transporte coletivo e uso do solo urbano. Na cidade de Toronto desenvolveu-se algumas galerias subterrâneas interligadas às estações de metrô e trem e aos edifícios e estabelecimento das áreas envolventes, com alta concentração de funções e pessoas. São locais com fluxos diários de pessoas muito elevados, levando Nigriello (1997) a dizer que o “Underground” de Toronto possa ser o maior sistema subterrâneo de vias de pedestres já construído, contendo todo tipo de serviços e lojas. Por esse motivo, os empreendimentos mais recentes em Toronto, localizados nas áreas envolventes desse sistema, têm como ponto fundamental sua ligação com o “underground” e o sistema metroviário.

Nigriello (op cit., apud SANTOS, op cit.) expõe que toda a ação de implantação do “Underground” considerou as necessidades dos pedestres no centro de Toronto, com avaliação da qualidade dos espaços que seriam objeto de intervenção, além de ter em consideração: a ligação entre quadras, integrando espaços públicos; a utilização tanto do subsolo quanto do espaço no nível das ruas para realizar essas ligações; a promoção do acesso direto às estações do metrô, com ampliação da capacidade das mesmas; a criação de espaços abertos, com áreas verdes e variedade de atividades e a implantação de sinalização, mobiliário, guarda-volumes e de elementos que facilitassem a identificação dos locais. Os estudos ainda consideraram a possibilidade de reurbanização de áreas onde fosse crítica a realização de conexões para os pedestres, num resultado marcado por um conjunto incrível de galerias, onde as mais variadas

atividades acontecem durante as horas de operação do metrô, ou seja, das 5h30 da manhã até a 1h da manhã do dia seguinte.

Brasília

A proposta feita na última década para a requalificação da área central Ceilândia, cidade satélite de Brasília, decorre de um leque de oportunidades para o desenvolvimento de atividades e serviços decorrentes da expansão da linha verde do Metrô do Distrito Federal. O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal propôs em 2007 a estratégia de dinamização de áreas urbanas, em que se inclui o Eixo Ceilândia, atendido pelo transporte metroviário, buscando distribuir e incentivar a instalação de estabelecimentos de grande envergadura, de maneira mais equilibrada pelo território do Distrito Federal, reforçando a oferta de emprego fora da área do Plano Piloto.

Dentre os objetivos da intervenção elencados no plano para o Eixo Ceilândia, encontra-se a requalificação de alguns espaços urbanos, a diversificação das atividades e a renovação de áreas obsoletas e degradadas, a partir de um programa que coloca ênfase na habitação e na promoção da multifuncionalidade (SEDUMA, Documento Técnico do Plano Diretor de Ordenamento Territorial, 2007).

Nesse plano inclui-se a implantação do campus da Universidade de Brasília, na proximidade de uma estação metroviária, a criação de um Centro Administrativo do Governo do Distrito Federal e oferta de residências na área central de Ceilândia, reafirmando a cidade como importante centralidade regional.

Devido à grande extensão da área de intervenção, o estudo urbanístico procura criar identidades diferenciadas para os diversos trechos urbanos, tendo como referência cada estação do metrô. O entorno da estação 23 foi caracterizado por atividades comerciais e culturais, com lotes capazes de receber um centro comercial com salas de cinema (segundo solicitação da comunidade) que ofereça alternativa de comércio e serviços ao Centro Metropolitano, em especial ao campus da UnB. O entorno da estação 24 foi reorganizado para otimizar os grandes lotes institucionais existentes, com a construção de um centro de ensino técnico e um centro comercial em seu entorno. Foi proposto também que neste ponto a área do Estádio Abadião seja ampliada com oferta de outras atividades esportivas, criando um complexo esportivo diversificado e moderno. Entre as estações 24 e 25, nas proximidades do Estádio

Abadião, são propostos empreendimentos residenciais de grande porte, com áreas de lazer, tendo os embasamentos como amplas áreas comerciais e de serviços. Também são propostos, na proximidade do estacionamento público do Abadião, lotes destinados a acomodar instituições de ensino médio e superior, em especial aquelas cujos campus se encontram fragmentados pelo território, permitindo-se aqui a verticalização dos edifícios. O entorno da estação 25 acomodará um conjunto de edificações e lotes já alienados, reduzindo em alguns quarteirões a possibilidade de revisão da morfologia da área. Entretanto, onde é possível, são propostos lotes de maior dimensão para acomodar empreendimentos residenciais de grande porte. O entorno da estação 26 foi concebido como uma área destinada à produção, que poderá acomodar indústrias de tecnologia e informação, complementares ao setor de indústrias da Ceilândia.

O estudo propõe ainda a requalificação de uma importante via chamada N1, transformando-a em via de mão única, com espaços para ciclovias e ampliação das áreas de pedestres e, ainda, a reestruturação de algumas vias locais. Procura-se assim corrigir os problemas de sistema viário decorrentes da implantação do metrô, abrindo também a possibilidade de transformação de um conjunto de quarteirões ao longo da via N1, com maior intensidade construtiva num parcelamento realizado com lotes de maior dimensão que aceita construções mais verticalizadas.

Essas ações conjuntas envolvendo transporte metroviário e uso do solo no eixo da Ceilândia, objetivam, além de novas áreas para investimentos e reprodução do capital, produzir transformações urbanas estruturais em áreas já dotadas de certa infra-estrutura e que se encontram ociosas ou degradadas, com melhorias sociais e ambientais, procurando atender não apenas uma questão de demanda por transportes, mas também a produção num médio e longo prazo de um espaço urbano mais equilibrado e disponível em termos de oportunidades, atividades e serviços.

São Paulo

A Companhia do Metropolitano de São Paulo vem desde o fim da década de 1990 estabelecendo algumas ações visando a implantação de empreendimentos comerciais e de serviços no entorno de suas estações, os chamados *shoppings metrô*, buscando assim uma forma de assegurar uma rentabilidade que não esteja atrelada diretamente à tarifa, com partici-

pação nos lucros de alguns dos empreendimentos. Registrando um aumento de passageiros de 44% em cinco anos (Folha de São Paulo, 2012), tem um plano de expansão que visa triplicar a rede até 2018, e incluirá uma série de investimentos no entorno de suas estações.

Desde 1997 quatro shoppings se instalaram no entorno de estações do metrô paulistano: Tatuapé (novembro de 1997), Santa Cruz (novembro de 2001), Boulevard Tatuapé (maio de 2007) e Itaquera (novembro de 2007) que atraem pelo menos 300 mil pessoas todos os dias, segundo a Folha de São Paulo. Todos são articulados com o metrô e terminais de ônibus, atraindo consumidores de longe, e apenas o Santa Cruz não tem ligação com os trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Em abril de 2013 foi inaugurado o Shopping Metrô do Tucuruvi, e está previsto para 2014 a implantação de um empreendimento similar junto à estação da Vila Madalena. Estão ainda em avaliação empreendimentos para as estações de Jabaquara, Santana, Carrão, Penha, Marechal Deodoro (Santa Cecília), São Bento e Sacomã.

Vários debates têm levantado sugestões para a presença de atividades mais diversificadas nos novos empreendimentos, incluindo unidades de saúde e assistência médica, centros de ensino, balcões de emprego, cursos profissionalizantes e equipamentos do Estado de atendimento à população (Poupatempo e similares). Outro ponto que vem sendo discutido é que os novos projetos sejam acompanhados de um estudo que identifique as carências e principais necessidades da população do entorno, procurando satisfazê-las ao máximo, rompendo com a ideia de um empreendimento fechado que nega e segrega a cidade, não promovendo a circulação e a conexão das pessoas com as ruas do entorno, uma ideia que, como defendem vários autores, é ultrapassada e ficou no século XX.

Considerações finais

Todos os exemplos antes apresentados não devem ser compreendidos como um receituário ou modelos prontos para ser empregados indiscriminadamente nos mais diversos contextos urbanos. Reconhece-se contudo que tais experiências sinalizam possíveis caminhos e ações que permitem repensar alguns aspectos da relação entre transporte e espaço urbano, contribuindo para uma melhor compreensão de cada situação e para a adoção de uma solução mais adequada.

No Brasil são grandes as dificuldades envolvendo política de transporte e uso do solo urbano, em virtude da ausência por décadas de políticas urbanas dessa natureza. Apesar disso, algumas experiências recentes vêm apresentando metodologia e objetivos que se aproximam bastante dos casos abordados inicialmente, como verificamos para o caso das cidades de Ceilândia (Brasília-DF) e São Paulo.

As experiências estrangeiras revelam soluções mais complexas, englobando não só a implementação de atividades e serviços mas também moradias nas áreas próximas aos eixos de circulação, incluindo, principalmente, o desenvolvimento de áreas menos privilegiadas e legislação apropriada para a urbanização e gestão urbana. Estes e especialmente os exemplos que vimos no Brasil, podem ajudar na ponderação sobre ações que conjuguem políticas de transporte e uso do solo, com leis e regulamentações específicas, permitindo que a médio e longo prazo o transporte coletivo deixe de ser entendido como simples objeto de deslocamento de “massa”, amenizando as desigualdades na acessibilidade e mobilidade urbanas e proporcionando uma distribuição mais equilibrada de atividades e serviços na cidade, garantindo que a população de menor renda permaneça e usufrua desses serviços e atividades.

Nesse sentido, a generalidade das experiências mais recentes recomenda que os projetos de renovação urbana tenham na base da sua concepção inicial o aperfeiçoamento da infra-estrutura de circulação e transporte, tendo em vista garantir que esses projetos sejam realmente sinônimo de melhoria para o conjunto da cidade.

Referências bibliográficas

- ARMSTRONG-WRIGHT, Alan. Public Transport in Third World Cities. London: HSMO publications, 1993.
- BELZER, D. The transit-oriented development drama and its actors. In: Dittmar, H; Ohland, G. The new transit town; best practices in transit-oriented development. Washington, DC: Island Press, 2004.
- CALTHORPE, Peter. The Next American Metropolis: ecology, community and the american dream. London: Princeton Architecture press, 1993.
- DITTMAR, H. & POTICHA, S. Defining transit-oriented-development: the new regional building block. In: Dittmar, H. & Ohland, G. The new transit town; best practices in transit-oriented development. Washington, DC: Island Press, 2004.

MACÊDO, Natalia de Carvalho. Uma análise sobre os impactos decorrentes da inserção de estações metroviárias em áreas urbanas: contribuição conceitual e metodológica através de estudo de caso na cidade de São Paulo. Dissertação de Mestrado. USP, 2010.

NIGIRELLO, Andreina. Relatório de viagem. Toronto, Montreal e Ottawa. Companhia do Metropolitano de São Paulo, 1997.

_____; OLIVEIRA, Rafael Henrique de. A rede de transporte e a ordenação do espaço urbano. In: Revista dos Transportes Públicos- ANTP - ano 35, 1º quadrimestre, p. 101-122, 2013.

SANTOS, Leonardo Cleber Lisboa dos. Transporte e espaço urbano: integração e desenvolvimento urbano já. In: 3º Concurso de Monografia CBTU - A Cidade nos Trilhos, 2007.

SPIT, T.; BERTOLINI, L. Cities on rails: the redevelopment of railway station areas. London and Newyork: Spon/Routledge, 1998.

ZMITROWICZ, Witold. A estruturação da cidade pelas rotinas urbanas. Tese de Livre Docência. Escola Politécnica da USP. São Paulo, 1997.