

ANTP 2019 - O Entorno das Estações Metroviárias e Terminais de Ônibus

“Polo de Atratividade Urbano”

Paulo Carvalho Ferragi ¹;

1. Associado à AEAMESP - Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Metrô de São Paulo -, Engenheiro, Metroviário e Especialista em Mobilidade e Planejamento Urbano.

Rua do Paraíso 67, 2º andar. Capital. SP. CEP 04103-000

Telefone: 11 3284 0041 - E-mail: pauloferragi@gmail.com

SINÓPSE:

A implantação de Estações de Metrô ou Terminais Urbanos assume caráter permanente no espaço em que se acomodam, provocando grandes e definitivas alterações no entorno deste “Polo de Atratividade”. É atual e oportuno não limitar, mas ampliar os projetos de mobilidade urbana prevendo dispositivos com mais opções de atendimento à sociedade.

PALAVRAS-CHAVE: Polo de Atratividade, Mobilidade Urbana, O Entorno de Estações de Metrô, Governança e Cidadania.

INTRODUÇÃO

O progresso da cidade no contexto urbano com a implantação de novas Estações e Terminais não deve se limitar à questão do reordenamento da circulação viária local ou tampouco, se contentar com o reaquecimento do comércio e o fortalecimento do adensamento populacional com os lançamentos imobiliários, que alteram significativamente a dinâmica e o equilíbrio do local onde a Estação se enraizou, cabendo lembrar o fato que a Estação assume caráter permanente e não transitório onde se acomoda.

ARREDORES

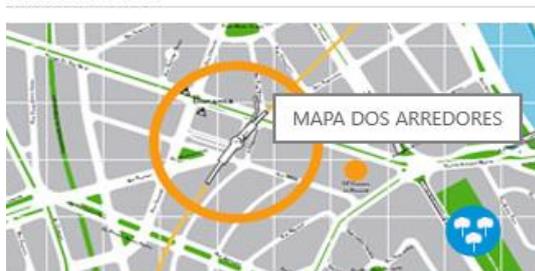


Imagem 01: Mapa dos Arredores da Estação Butantã (Metrô/SP - Google)

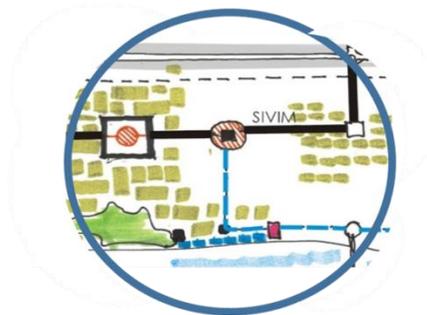


Imagem 02: Arredores de um Polo de Atratividade Urbano (Desenho VVA)

A transformação urbana no entorno de um “Bem Público”, como uma Estação Metroviária, não pode somente atender ao seu objeto principal, o transporte coletivo, e delegar à iniciativa privada a questão de fortalecer e dinamizar o desenvolvimento comercial ou a ocupação habitacional nos arredores. Cabe às Organizações responsáveis e que atuam seguramente como agentes indutores deste processo, promover e ampliar a requalificação do espaço público e aumentar os serviços de atendimento à população junto ao Polo Gerador, e melhor denominado ou qualificado “**Polo de Atratividade Urbano**”.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÃO E RESULTADOS.

As grandes obras de infraestrutura em mobilidade para atendimento cotidiano do “ir e vir” dos usuários pela metrópole, na maioria das vezes em seus projetos não contemplam um programa mais amplo de requalificação urbana para atendimento da sociedade. Abaixo apresentamos o conceito deste estudo com exemplos e suas questões mais relevantes:

Os Terminais Urbanos

Alguns Terminais de Transporte são basicamente destinados à movimentação dos usuários que se conectam a alguma rede de metrô ou à cidade, e se apresentam por vezes mais como estacionamento de ônibus, ocupando áreas consideráveis e de alto valor territorial. Este processo é dissonante da tecnologia atual, visto que o sistema poderia disponibilizar os veículos como de passagem (Embarque e desembarque) e quando necessário aguardar em locais pré-determinados, para então se aproximar quando da hora de partida.

O Terminal Bandeira que habita o coração da cidade é exemplo desta abordagem, sendo um espaço que serve ao Transporte Coletivo, mas pouco à cidadania, pois se fosse hipoteticamente “subterrâneo” ou readequado, poderia nesta hipótese, acolher outros dispositivos complementares ao sistema e ampliar a utilização da área urbana de seu entorno, conectando assim o vale em proveito da população que transita no local ou na cidade, quem sabe criando uma nova área para eventos populares -“Parlatório”-.



Imagem 03: Terminal Bandeira no Centro de São Paulo (Foto Wikipédia-Google)



Imagem 04: Shopping Santa Cruz em São Paulo (Foto Wikipédia-Google)

As Estações de Metrô e Shoppings Associados

O crescimento de Shoppings junto às Estações de Metrô, observado nestes últimos anos, é entendido por alguns como investimento associado na busca de receitas acessórias objetivando o equilíbrio financeiro da empresa. A verdade é que nesta questão, se caminha mais perto dos anseios do “Setor Privado” e sem avançar na oferta de novas áreas de atendimento ao público, ainda que as recentes implantações de obras de metrô proporcionaram desapropriações mais vigorosas, como na linha 05-Lilás, com um melhor tratamento do espaço coletivo, criando novas praças e ajustes viários em seu entorno.

O Shopping Santa Cruz, ressalvando tratar-se de área edificada no passado (2001) é um exemplo de plena ocupação comercial, sem a compatível requalificação urbana ou mesmo adequação viária local; já a Estação São Bento abrigou uma nova praça com comércio associado, mas sem abrir-se a serviços públicos. A Estação Itaquera é o outro lado da moeda, bom exemplo como conceito (Ressaltando-se a disponibilidade de área), pois não só abrigou o Shopping como também serviços de atendimento à sociedade. (Poupa Tempo).

O Desenvolvimento Habitacional no Entorno e o Fluxo Viário

O jornal “O Estado de São Paulo” aponta que nestes últimos anos mais de dois terços dos novos lançamentos habitacionais estão localizados em até 01 km das novas Estações, e destaca que com as restrições previstas pelo Plano Diretor (PDE-PMSP2014), os investimentos migraram para os eixos de mobilidade. A simples promessa de uma nova estação é suficiente para promover inúmeros novos produtos imobiliários.

O Raio de abrangência de um “Polo de Atratividade” pode variar de acordo com a região, mas junto ao seu entorno, foco central da questão, o excesso de lançamentos habitacionais leva a um sensível crescimento do fluxo de veículos, demandando uma complexa análise do viário com seus fluxos tráfego, readequações, e até o projeto de novos caminhos.

O Polo de Atratividade Urbano como Atendimento à Cidadania

Estações de Transportes Urbanos, quando se estabelecem em um bairro acarretam sensíveis mudanças, positivas em grande parte, dinamizando e fortalecendo o comércio e atuando como indutor do crescimento do setor habitacional.



“Expandir projetos contemplando atividades socioculturais e de lazer junto ao entorno de uma estação, agregando valor ao bem público, é ação oportuna e cidadã e não cabe ofertá-la ao esquecimento.”

Estas intervenções de Esfera Governamental demandam, todavia, um estudo mais profundo das costumeiras ações e projeções previstas para seus arredores, falamos aqui de requalificação em um contexto mais amplo, com projetos que contemplem espaços sócios culturais e de lazer e também de dispositivos de atendimento à sociedade, ou seja, uma efetiva “Ação de Governança” atuando verdadeiramente a entidade gestora como real agente da transformação urbana da cidade e mais pontualmente e com ênfase neste que podemos então denominar **“Polo de Atratividade Urbano”**.

CONCLUSÕES.

O que se apresenta é uma reflexão proativa direcionada ao planejador ou gestor da mobilidade da cidade quanto a não se abster do melhor exercício destes grandes projetos, ampliando os serviços de atendimento ao público às questões sociais, culturais ou outras demandas de produtos e serviços de atendimento à população. A oportunidade de expandir a visão no entorno das Estações e Terminais Urbanos, não deve ser renunciada, sob a pena de não mais reverter este processo e se afastar de uma ação de Governança Virtuosa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Pro Polos - Programa de Revitalização dos Polos de Articulação metropolitana, EMTU 2012.
SIVIM 2016 – Sistema Viário de Interesse de Metropolitano, EMTU 2016.