

AS NOVAS PERMANÊNCIAS DA CIDADE CONTEMPORÂNEA.

Vera Magiano Hazan, Arquiteta, Doutora em Urbanismo PROURB/FAU/UFRJ, Prof^a
Adjunta PUC-Rio

Subtema: O ordenamento do território e a estabilização do uso do solo e espaço
público/ sociabilidade/ função

e-mail: verahzn@gmail.com / tel.: 55 021 9874-7823/ Rio de Janeiro, Brasil

RESUMO

O trabalho propõe uma resignificação da ponte, não mais como uma “obra de arte” da engenharia civil, mas como uma obra de arquitetura e urbanismo, que extrapola a função primária de ligação de dois lados para o fluxo de pessoas e mercadorias.

Projetada por arquitetos, a ponte contemporânea carrega, desde a sua concepção, valores inerentes à vivência urbana, como um traçado de maior interesse para a cidade, a acessibilidade aos pedestres, a ligação entre lugares especiais, a promoção de uma espacialidade rica e mais humana, a preocupação com a beleza e a função desta arquitetura como símbolo urbano.

Arquitetura a serviço da cidade, que permite ao homem circular, flunar, estar e habitar, a ponte surge como um vazio útil sobre a linha férrea, estradas ou leitos de rios. Espaço que instiga a exploração de novas possibilidades de ocupação, através da instalação de equipamentos culturais, educacionais, comerciais, habitacionais, ou ainda ampliação de espaços públicos de lazer, ela promove novas permanências na cidade contemporânea.

FLANAR, ESTAR, HABITAR. A PONTE E AS PERMANÊNCIAS.

A zona intermediária entre a paisagem e a cidade reside na esperança de uma nova síntese de vida urbana e forma urbana, e a apropriação dos vazios urbanos, sejam eles terrenos, ruínas ou espaços sobre a linha férrea, rios ou vias expressas, traz perspectivas muito interessantes e intrigantes, que devem ser exploradas de forma coerente com a espacialidade em questão, segundo o arquiteto Steven Holl¹, criador do conjunto Linked Hybrid na China.

Flanar pela cidade, admirando a paisagem, sem pressa de atravessar o rio sob a ponte. Como já diria Le Corbusier, é preciso cultivar o corpo e o espírito. A travessia da ponte nunca é como um caminho comum. Por um lado, o desafio estático, por outro uma superfície que flutua e muda o ritmo do andar. A valorização da escala do pedestre e o incentivo ao uso da bicicleta extrapolam a função inicial de conexão e mobilidade.

¹

Em depoimento para a revista Quaderns - Forum Internacional nº 214, Barcelona, 96.

Enquanto nas estações de transporte o tempo é curto e preciso, em alguns projetos de revitalização de áreas, principalmente junto às margens de rios, canais e demais áreas banhadas pelas águas, a poesia e o desfrutar da paisagem com um tempo mais pausado e curvilíneo ainda é possível. A prioridade destas propostas é reativar a importância das ruas, das promenades, dos espaços do flunar. No lugar dos fluxos intensos de trabalhadores lutando contra o relógio, turistas, compradores, jovens e idosos em lazer e num eterno clima de feriado.

A sinuosidade dos caminhos, o rendado das pérgulas, os bancos ripados, a vista a apreciar. Dos traçados ao sombreamento, do ponto de partida ao ponto de chegada, um parque de um lado, um museu do outro, a cidade que se abre a partir da ponte. Por um lado, os percursos lineares a serviço do relógio, por outro, a poesia de uma passagem em curva, a cada dia diferente. Cenários sempre em mutação são os rios que passam sob as pontes, os carros que cruzam a avenida, os trens que apitam nos trilhos junto à estação.

Pegar um sol, contemplar a paisagem, ver uma exposição, ler um livro ou beber uma água são prazeres do flunar e do estar. Enquanto o flunar é estar em *slow motion*², o estar é ficar, se render ao tempo, sem pressa de partir, mas ainda sem a permanência do habitar.

Pontes do estar são lugares com bancos, pérgulas, esculturas, clima, condição e interesse em permanecer estático durante um tempo. Antigas pontes já ofereciam estas qualidades, e permanecem ao longo dos anos como espaços de estar, visitar, acolher, como as Pontes Neuf e des Arts em Paris, ou a Ponte Charles em Praga.

A continuidade do caminho sobre o rio deflagra o processo de urbanização nas duas margens, que se adaptam à nova realidade de aumento de fluxo e necessidade de atividades dirigidas aos pedestres, abrindo perspectivas de comércio e serviços para atender a esse público consumidor.

Circular, flunar, estar, permanecer na ponte. Por muito tempo, as *inhabited bridges* ou pontes habitáveis foram uma alternativa muito utilizada na Europa para suprir a falta de espaço para novas construções, principalmente na França, na Grã Bretanha, na Alemanha, na Espanha e na Itália. A maior parte tem origem na idade média e no renascimento. Algumas serviam como habitações multifamiliares, outras como dependências da Igreja e do exército, ou ainda como lojas comerciais.

² Uso aqui o termo em inglês para realçar o movimento da câmera lenta.

Com o aumento da circulação de pedestres e veículos, essas construções foram sendo demolidas, abrindo espaço para novas pontes de circulação. Algumas permanecem com seus antigos usos, constituindo um patrimônio de grande relevância não só para suas cidades, como também para a própria história da arquitetura e do urbanismo. Outras ficaram nos registros de artistas que viram nestas obras algo especial.

O retorno das pontes habitáveis à história da arquitetura e do urbanismo acontece num momento em que restam poucos vazios urbanos na maior parte das cidades. A possibilidade de construir sobre estruturas aéreas abre perspectivas de ampliação do solo criado e a discussão da propriedade deste “terreno virtual”, já que nem todas as intervenções são da alçada pública. Por enquanto, o que se nota é um movimento crescente de projetos nesta linha, principalmente na Inglaterra, onde já foram realizados recentemente dois concursos internacionais de pontes habitáveis para Londres.

De um lado, profissionais revisitam esta tipologia e estudam a expansão das construções sobre áreas a princípio *non aedificandi*, por outro populações carentes ocupam infraestruturas abandonadas ou pouco utilizadas com construções improvisadas para a moradia e oferta de comércio e serviços sob e sobre a ponte.

Em Londres, os concursos de pontes habitáveis também se voltam para um público de maior poder aquisitivo, com uma mescla de programa habitacional e novos conceitos de espaços públicos com oferta de praças, lojas e residências. O retorno das pontes habitáveis faz parte dos planos de desenvolvimento urbano para a integração das áreas do North e South Bank³ em função do reduzido estoque de terrenos disponíveis para a construção e necessidade de resgatar a importância do rio para a cidade.

A *Thames Water Habitable Bridge Competition*, organizada pela Royal Academy em 1996, identificou dois locais no rio Tâmesa, onde poderiam ser construídas as novas pontes de Londres, já com o caráter habitável. Os projetos de Zaha Hadid e Antoine Grumbach foram os escolhidos entre os sete escritórios convidados pela organização. As outras equipes foram integradas por Robert Krier, Daniel Libeskind, Future Systems, Branson Coates e Ian Ritchie.

³ In: MURRAY, Peter. STEVENS, Maryanne. “Living Bridges. The Inhabited Bridge: Past, Present and Future.” Ed. Prestel, Munich – N. York e Royal Academy of London, 1996.

A proposta de Zaha Hadid uniu a função tradicional de passagem de pedestres através da criação de uma promenade larga e iluminada à construção de volumes multifuncionais que agregavam moradias, escritórios, ateliers e lojas. A ponte estaria aberta 24 horas por dia, possibilitando, através dos diversos usos e atividades propostas, animação comercial, cultural e recreacional, combinando espaço público com espaço privado, possibilitando o convívio entre públicos de diferentes perfis sociais e culturais.

A proposta de Antoine Grumbach teve um caráter um pouco diferente da proposta de Zaha Hadid. O arquiteto priorizou, a princípio, a criação de um grande jardim, intitulando a ponte de *Garden Bridge*, como ponto de ligação entre as duas margens. A estrutura concebida, entretanto, deveria estar apta a acomodar uma série de novas funções ao longo do tempo. O projeto consistia em três elementos. No lado sul, o “World’s Culture Greenhouse” seria um grande espaço coberto para proteger plantas e árvores tropicais, com espaços para restaurantes, lojas e espaços flexíveis para concertos e atividades públicas. O acesso ao nível da ponte seria através de escadas, elevadores e rampas, possibilitando a ligação com os diversos níveis do projeto e também com o seu entorno. O Garden Arcade ligaria a Greenhouse e as duas torres, projetadas para abrigar um hotel e apartamentos, bem como restaurantes e espaços de convivência, tornando a construção atraente para um público de alto poder aquisitivo.

O escopo do concurso referia-se à criação de espaços flexíveis que pudessem, através da mistura de usos e atividades, permitir um grande fluxo de pessoas, espalhando pelas margens as transformações propostas pelos projetos. Se, a princípio, o custo do “terreno” não seria problema, o investimento nas tecnologias construtivas seria um desafio técnico e financeiro, seja por conta do extenso programa de atividades desenvolvidas ao longo do percurso, seja pela criação de torres de edifícios sobre a água.

Para comemorar os 800 anos de construção da primeira Ponte de Londres em 1209, o Royal Institute of British Architects, RIBA, promoveu em 2009 um concurso internacional para arquitetos e estudantes, com o objetivo de recriar a habitabilidade da ponte, cujo projeto original era de uma *inhabited bridge*, com uma série de moradias sobre sua plataforma. O concurso teve um total de 73 inscrições de arquitetos e estudantes de arquitetura de todo o mundo, que apresentaram ideias.

Enquanto no concurso das *inhabited bridges*, havia uma real intenção de construção dos projetos, até hoje não realizados por conta de problemas de infraestrutura e legislação vigente, o concurso comemorativo dos 800 anos da Ponte de Londres é a princípio meramente ilustrativo e um exercício imaginativo de grande valor, pois levanta uma série de questões contemporâneas e dá a oportunidade a arquitetos e estudantes de olharem para um monumento de centenas de anos e vislumbrarem um novo futuro para ele e para a cidade.

O projeto vencedor traz não só às pontes como à arquitetura de um modo geral novos conceitos dentro do espírito do novo milênio. Arquitetura sustentável, hortas com produtos orgânicos em pleno coração de Londres, espaços de consumo, lazer, habitação etc. A proposta, ao mesmo tempo icônica e de estrutura verticalizada, como uma série de outros projetos contemporâneos, difere justamente na exacerbação do verde e na oferta de espaços “saudáveis”, onde são produzidos, vendidos e consumidos alimentos orgânicos, agregando à filosofia do projeto um novo modo de vida.

Os croquis e montagens do projeto de Laurie Chetwood mostram uma ocupação além da plataforma existente, que se expande para os outros lados, como numa forma de cruz, com *piers* de abastecimento do mercado e ilhas de lazer. As torres ao mesmo tempo agregam uma horta vertical e habitações, ampliando a visão da ponte como uma construção verde. Na plataforma, mercado de produtos orgânicos, cafés, restaurantes e acesso às moradias, formando uma promenade com usos diversificados, e a sociabilidade dos espaços públicos como prioridade.

CONCLUSÕES

Jamais se construíram tantas pontes como nos últimos anos. Esta constatação foi a motivação da pesquisa, que em seu desenvolvimento verificou também que a maior parte dos projetos era realizado por arquitetos, apesar destes profissionais não terem a formação e a responsabilidade técnica exigidas para este tipo de trabalho.

Dentro deste contexto, surgiram duas questões principais – uma se referia à comprovação de que realmente havia uma grande quantidade de pontes sendo construídas ao mesmo tempo. A outra seria compreender porque estas obras eram projetadas por arquitetos e não engenheiros civis como nas décadas anteriores.

Durante a pesquisa, a diferença na concepção dos projetos foi ficando

evidente. A originalidade dos projetos de arquitetos, aliada à tecnologia construtiva e à escolha de materiais menos robustos, mais reveladores e transparentes mostraram a diferença nas opções. Além disto, a inserção da ponte na cidade também ocorria de forma distinta. Os percursos projetados pelos arquitetos raramente eram retilíneos. Alguns eram curvos, outros rampeados ou sinuosos. As opções privilegiavam as visadas, os monumentos ao redor, os acessos aos equipamentos da proximidade, a continuidade das ruas e a sociabilidade dos espaços públicos.

Outra questão importante se refere à redução da distância entre as pontes e passarelas. Por um lado, isto ocorre para viabilizar os percursos dos pedestres, por outro há interesses comerciais na escolha da localização destas construções, favorecendo ruas de pedestres ou de comércio intenso, ligações entre monumentos, áreas em processo de revitalização. Algumas pontes oferecem através de seus percursos irregulares e sinuosos, verdadeiras promenades mais interessantes para aqueles que passeiam do que propriamente para aqueles que usam cotidianamente.

Isso ocorre porque os valores atuais são diferentes dos de outros tempos. A escolha dos traçados não segue mais a premissa da racionalidade e da economia, havendo muitas vezes gastos exorbitantes no projeto e na construção destas pontes, que se localizam sempre em áreas de grande visibilidade.

Em geral, as opções projetuais são mais estéticas do que propriamente funcionais. O traçado, a escolha dos materiais, a criação dos caminhos, a ligação dos monumentos favorecem, principalmente, áreas turísticas ou próximas a equipamentos importantes da cidade. Há uma grande diferença de tratamento das pontes construídas em áreas nobres e periféricas. Enquanto as primeiras recebem projetos exclusivos, realizados por grandes escritórios de arquitetura, com um orçamento digno de edificações monumentais, os projetos realizados em zonas mais populares são em geral racionais, modulares e reprodutíveis, sendo na maioria das vezes simples ligações de percursos.

A tese de que a ponte seria mais do que um equipamento de infraestrutura de transportes se confirmou. Da mesma forma, pode confirmar que a ponte, sobretudo a urbana, é uma obra da arquitetura e do urbanismo, devendo ser sua concepção, portanto, um ofício de arquitetos e urbanistas, ainda que amparados tecnicamente por engenheiros. Isto porque a importância da ponte para o urbanismo vai além do fluxo de pessoas e mercadorias.

Outra questão que surgiu durante o processo foi o retorno das pontes habitáveis, principalmente nos países nórdicos. Depois de um tempo de pesquisa e especulação, percebi que havia, no mínimo, duas possibilidades. Uma era a possibilidade do uso da ponte como um vazio urbano útil, seja para novos espaços públicos, seja para a edificação de habitações. A outra era o potencial que a ocupação da plataforma oferecia, já que este “terreno virtual” não tinha frente ou divisas, e sim vista livre, projeção nos casos sobre as águas, e visibilidade maior que as construções em terrenos tradicionais etc.

O uso dos espaços sobre os leitos de rios, autoestradas e vias férreas é uma alternativa a ser cuidadosamente considerada pelas cidades com necessidade de ampliação de seus equipamentos, sejam eles de natureza social, como o caso das praças e ampliações de espaços públicos ou de uso misto, como nas propostas de Londres. A apropriação dos espaços sobre a malha férrea começa a ser novamente delineado, inicialmente com as estações ponte e as praçarelas, criando-se ligações animadas entre as margens.

Há na Europa uma certa tradição das *inhabited bridges*. Muitas ainda permanecem como antigamente, servindo de habitação, comércio etc. Na Inglaterra e na Holanda, provavelmente em função do pequeno estoque de terra, o movimento é grande em direção à construção de complexos que agreguem edificações residenciais, espaços públicos, mercados etc. Os concursos em Londres são uma prova disto. As visões de Paris 2050 também dão um destaque às pontes nas suas mais diversas formas.

A valorização da arquitetura das pontes e passarelas reflete-se na necessidade de fazer de intervenções urbanas obras notáveis. A contratação de grandes escritórios de arquitetura tem o objetivo de criar uma atmosfera de glamour e habitabilidade em espaços até então pouco convidativos, o que indica a importância das pontes não apenas para a mobilidade urbana, mas também para a construção simbólica da cidade.

A tendência à estetização dos espaços urbanos através da arquitetura, do paisagismo, da iluminação, do design e da arte pública, por um lado transforma as áreas eleitas em espaços homogêneos e cenográficos, causando, muitas vezes, a gentrificação sócio-espacial, mas por outro possibilita a expansão dos espaços públicos na cidade, que podem ser socialmente apropriados para circular, flunar, estar e habitar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARCILA, Martha Torres. "Puentes". Ed. Atrium, México, 2002.
- BACHELARD, Gaston. "A poética do Espaço." Ed. Martins Fontes, SP, 1989.
- BORSI, Franco. "Architecture et Utopie". Ed. Hazan, Paris, 1997.
- CERVER, Francisco Asensio. "New Bridges". Arco Editorial, S.A.
- FRAMPTON, Kenneth. "Uma leitura de Heidegger". In: NESBITT, Kate. (org.) Uma Nova Agenda Para a Arquitetura: Antologia Teórica (1965-1995). Ed. Cosac Naify, São Paulo, 2006.
- HÉNARD, Eugène. "The Cities of The Future". Transactions. The Royal Institute of British Architects, Londres, 1911.
- HEIDEGGER, Martin. "Ensaio e Conferências." Ed. Vozes, Petrópolis, 2002.
- JEUDY, Henri-Pierre. "Espelho da Cidade". Ed. Casa da Palavra, Rio de Janeiro, 2005.
- KOOLHAAS, Rem. "Delirious de Nueva York" , Editorial Gustavo Gilli, Espanha, 2006.
- MONTANER, Josep Maria. "Arquitectura y critica". Ed. Gustavo Gilli, GG Basicos, Barcelona, 2004.
- MURRAY, Shane. "Terras do Nada, Espaços Inapreensíveis". Quaderns D'Arquitetura I Urbanisme nº 214, Barcelona, Espanha, 1997.
- NORBERG-SCHULZ, Christian. "O fenômeno do lugar". In: NESBITT, Kate. (org.). Uma Nova Agenda Para a Arquitetura: Antologia Teórica (1965-1995). Ed. Cosac Naify, São Paulo, 2006.
- RAMBERT, Francis. "Paysages de La Mobilité". Ministère de La Culture et de La Communication, França, 2001
- SALAZAR, Javier. "Bilbao: cuatro nuevos puentes". Revista Quadrens d'arquitectura i urbanisme, Barcelona, nº 250, estiu, 2006.
- SIMMEL, Georg. "Pont et Porte" in: Tragédie de la Culture et autres essays, Ed. Rivages, Paris, 1988.
- STRASKY, Jiri. "Architettura dell'ingegneria". Rivista Internazionale di Architettura. Spazio e Società. Gangemi Editore, nº 67, julho/setembro de 1994.
- WUNENBURGER, Jean-jacques. "La vie des images" . Presses Universitaires de Grenoble, 2002.

ZUKIN, Sharon. "Paisagens Urbanas Pós-Modernas: Mapeando Cultura e Poder".
Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, nº 24, 1996.