

# Nó e Lugar: os dilemas espaciais no entorno das Estações de Transportes

Node and Place: spatial dilemmas around Transport Stations

Yara Baiardi [I]

Angélica Benatti Alvim [II]

Jorg Schröder [III]

## Resumo

Este artigo analisa as transformações espaciais no entorno das estações de transportes na cidade de São Paulo, de modo a contribuir para o debate acerca dos dilemas espaciais entre Nó de Transporte e Lugar. Tomadas como estudo de caso, as áreas das estações Pinheiros e Faria Lima são analisadas por meio de seus atributos espaciais, a partir das categorias do urbano e dos transportes tanto na escala meso (intermediária) como na escala micro (local). Considera-se que há uma ambivalência inerente entre nó e lugar, que serve de base para tensões, mas também apresenta uma oportunidade para o (re)desenvolvimento e/ou a (re)qualificação urbana. Os resultados evidenciam que, apesar das intensas transformações espaciais nas áreas das estações estudadas, as ambivalências entre nó de transporte e lugar não foram superadas; pelo contrário, foram reforçadas.

**Palavras-chave:** Nó de transporte e lugar; dilemas espaciais; mobilidade urbana; estação Pinheiros; estação Faria Lima.

## Abstract

*This study analyzes spatial transformations at Station Areas in the city of São Paulo to further the debate on spatial dilemmas between Node and Place. Case studies of the Pinheiros and Faria Lima Station Areas analyze and discuss their spatial attributes based on Urban and Transport categories, both in the meso- and micro-scales. The study considers that there is an inherent ambivalence between Node and Place as a source of conflicts, but also an opportunity for urban (re) development and/or renewal. The results show that, despite extensive spatial transformations in the studied Station Areas, the ambivalences between Node and Place have not been overcome; rather, they were exacerbated.*

**Keywords:** node of transport and place; spatial dilemmas; Pinheiros Station; Faria Lima Station; urban renewal.



## Introdução

Este trabalho investiga os dilemas espaciais entre dois *nós de transporte* na cidade de São Paulo – a estação de metrô, trem e terminal de ônibus Pinheiros e a estação de metrô Faria Lima – e o *lugar*, representado pelo Largo da Batata e seu entorno no bairro de Pinheiros. Trata-se de uma região localizada no vetor sudoeste da cidade, importante centralidade histórica e urbana, palco de intensas transformações morfológicas, sobretudo daquelas decorridas do concurso nacional “Projeto de Reversão Urbana do Largo da Batata”, promovido pela Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP) e pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) em 2001.

Parte-se do pressuposto de que, nas áreas das estações, há uma ambiguidade entre nó e lugar (Bertolini e Spit, 1998, p. 10), uma natureza dupla que impõe diversos desafios para seu desenvolvimento. Desse modo, considera-se necessário lidar simultaneamente com essa ambiguidade que, geralmente, resulta em diversos dilemas no processo de desenvolvimento urbano de áreas localizadas no entorno de estações de transporte – metrô-trem-terminais, sobretudo espaciais e físicos, bem como dilemas funcionais, temporais, financeiros e de gestão.

De acordo com Bertolini e Spit (1998, pp. 212-216), as ambivalências espaciais representam dilemas distintos em termos de escala e complexidade. As ambivalências funcionais geram dilemas tanto nas características específicas de cada elemento, quanto na colisão de interesses funcionais entre eles no espaço. Já o dilema temporal, que representa o desenvolvimento do lugar e do nó ao longo do

tempo, nas áreas das estações, tende a seguir caminhos distintos, o que gera desafios adicionais na interdependência desses elementos e no desenho resultante da combinação de ambos. Além dos altos investimentos necessários para o desenvolvimento de uma estação intermodal, surgem também ambivalências na gestão desses espaços, muitas vezes de responsabilidade de setores distintos. Dessa forma, todos esses dilemas acabam se combinando ou entrando em conflito na gestão do espaço das áreas das estações e seu entorno.

Se, por um lado, os nós de transporte são elementos essenciais para a promoção da macroacessibilidade do sistema de transporte e ao acesso às diversas áreas da metrópole, observa-se, por outro, a frágil relação espacial desses equipamentos no espaço urbano no que diz respeito à escala local. As distintas e sobrepostas ambivalências se materializam em dilemas entre nó e lugar: intervenções exclusivamente funcionais do âmbito dos transportes que não se articulam qualitativamente ao tecido urbano e à dinâmica urbana da área.

Então, as ambivalências inerentes à área de estação são base de tensões, mas também podem representar o núcleo catalisador para o (re)desenvolvimento da área e/ou uma oportunidade de renovação urbana. É desafiador articular o nó de transporte às dimensões do lugar nas áreas das estações, ou, em outras palavras, torná-los compatíveis, equilibrados e proporcionar benefícios à ambos.

Na pesquisa que dá origem a este artigo<sup>1</sup> defende-se a ideia de que para melhorar a mobilidade urbana não são suficientes projetos específicos de infraestrutura de grande porte (como uma estação de trem-metrô) ou a aplicação de instrumentos urbanísticos isoladamente nos lotes do entorno das estações, pois tais

ações não provocam mudanças na lógica do desenvolvimento urbano nem a qualificação do espaço urbano. É necessário ir além e combinar as ambivalências transformando-as em oportunidade.

A escolha das estações Pinheiros e Faria Lima como estudos de caso enriquece a investigação sobre os dilemas espaciais entre nó e lugar pois, localizam-se estrategicamente na cidade. São estações intermodais de diferentes escalas que se inserem em áreas distintas (desde lote vazio à área consolidada), e são objetos dos mesmos instrumentos urbanos aplicados à época.

Na primeira parte do artigo, é revisto o conhecimento produzido sobre o tema. Na segunda parte, é proposto um método de codificação de categorias entre o urbano e os transportes para auxílio nas análises dos dilemas espaciais a serem aplicadas no objeto tanto em escala meso como em escala micro. A terceira parte focará na análise do estudo de caso evidenciando as transformações físico-espaciais nas áreas das estações. Por fim, serão discutidos os resultados referentes às ambivalências espaciais entre nó e lugar nas áreas das estações Pinheiros e Faria Lima.

## Nó e lugar na estruturação do território

Suzuki, Cervero, Luchi (2013) destacam que a operação adequada dos sistemas de transportes é a base da sustentabilidade das cidades. Smets e Shannon (2010) reforçam o novo papel da infraestrutura contemporânea na paisagem, o qual deve dialogar com arquitetura, mobilidade e cidade através da integração de territórios.

Por um lado, a abordagem convencional de planejamento de transporte trabalha com: 1) dimensões físicas e larga escala; 2) foco no tráfego, especialmente de veículos motorizados; 3) a rua como um espaço qualquer de conexão entre dois pontos; 4) previsão do tráfego e uso de ferramentas de modelagem; 5) minimização do tempo de deslocamento e, para tanto, a segregação das pessoas desse tráfego. Por outro lado, a abordagem alternativa de uma mobilidade sustentável e humana considera: 1) dimensões sociais e a pequena escala; 2) foco nas pessoas, com ou sem veículos, especialmente nos sistemas de mobilidade ativa; 3) a rua como espaço a ser trabalhado e articulado; 4) discussão do modelo de cidade, dos cenários de desenvolvimento urbano e a viagem não somente baseada na demanda, mas como atividade de valor; 5) incentivo aos deslocamentos curtos, tempos de viagem razoáveis e integração entre pessoas e tráfego (Banister, 2008, p. 73).

Como as estações metroferroviárias em São Paulo são grandes infraestruturas, entende-se que, no século XXI, é necessário modernizar sua identidade como estação de simples acesso, seus programas arquitetônicos, rediscutir o desenho das áreas do seu entorno e reinventar suas relações com a cidade (Bertolini e Spit, 1998), sobretudo entre as escalas meso da área da estação e a micro, do edifício.

Afinal, o que é Lugar? O que é o Nó de Transporte? Cacciari (2009) questiona se é possível viver sem um lugar e discorre que um território pós-metropolitano pode ser habitado, mas só é possível habitá-lo se ele se dispuser a ser habitado, se der lugares. Para o autor, “[...] o Lugar é o sítio onde paramos: é a pausa – é

análogo ao silêncio de uma partitura. Não há música sem silêncio” (ibid., p. 35). Todavia, no território pós-metropolitano, não é permitido parar, recolher-se no habitar. Restaurar lugares é um modo regressivo e reacionário. Ou se aplaude o movimento de dissolução dos lugares, ou se é vítima, ou é um problema teórico que deve ser enfrentado.

Em outra linha argumentativa, o antropólogo francês Augé (2012) discorre que o lugar é aquele que cria relação, identidade e história. Ele interpreta, também, a complexidade da sociedade atual – supermodernidade –, na qual se produz o que ele denomina de proliferação do não lugar, da vivência da solidão. Nesse sentido, afirma: “[...] o mundo da supermodernidade não tem as dimensões exatas daquele no qual pensamos viver, pois vivemos num mundo que ainda não aprendemos a olhar. *Temos que reaprender a pensar o espaço*” (ibid., p. 37; grifo nosso).

O espaço do viajante é o arquétipo do não lugar. O viajante tem visões parciais, é a experiência daquele que é obrigado a contemplar a paisagem e, em contrapartida, não pode “tomar posse” (ibid., p. 80). Assim, os viajantes experimentam a solidão e o afastamento de si mesmos, vivenciando o não lugar como uma condição em que se tornam espectadores, capazes de entrever apenas o movimento das imagens ao seu redor. De certo modo, o usuário do não lugar precisa constantemente provar sua inocência, pois lhe é negado o *status* de ser público. Ele deve, seja *a priori* ou *a posteriori*, mostrar o bilhete de passagem, o cartão de crédito ou estar na posse de um automóvel.

Santos (2014, p. 81) afirma que o espaço é um conjunto indissociável, de um lado, do arranjo de “objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais” e, de outro, “da vida que

os preenche e os anima, ou seja, a sociedade em movimento”. Assim, para se entender a complexidade dos fenômenos espaciais, reforça que é necessário compreender como a forma, a função, a estrutura e o processo se relacionam para compor e recompor o espaço. Já Relph (2014, p. 23) coloca a termo da geografia do lugar como aquela que esclarece as maneiras como as pessoas se relacionam com o espaço.

Assim, os espaços, lugares e não lugares se misturam e se interpenetram. Dentre as múltiplas interpretações sobre o lugar, ficamos aqui com a ideia daquele que se adequa à utilização e aos acontecimentos, conjuga espaço e tempo. Aquele que nunca é, mas torna-se lugar por dar lugar ao lugar de nossa consciência no momento de sua apreensão e reconhecimento (Guatelli, 2012), criando identidade, relação e história. O lugar, numa área de estação (Baiardi, 2018), é onde se oferece a liberdade para se vivenciar a experiência do tempo quando se desloca, onde a morada pode ocorrer numa permanência quando a arquitetura da estação e seu entorno são polivalentes, tornando-se o viajante parte da paisagem.

Diante das novas formas de comunicação (Ascher, 2010; Castells, 2010; Hall, 2004) e das transformações urbanas relacionadas à rede e ao sistema, o nó de transporte passa a adquirir evidência, especialmente na produção e na qualificação do espaço urbano.

Os nós de transporte, como as estações de metrô, trem, terminais de ônibus, aeroportos e portos, são parte do sistema de transporte capaz de promover a um território local o alcance metropolitano e até mesmo global por serem o ponto de acesso a uma rede. O nó é, geometricamente falando, o componente básico de uma rede.

Bertolini e Spit (1998, p. 9) definem nó como “um ponto de acesso aos trens e, cada vez mais, a outras redes de transporte”. Izaga (2009, p. 88) esclarece que os nós são os pontos onde há acumulação espacial de atividades, os quais podem refletir centralidades conforme a importância econômica das funções urbanas que atendem, como produção, distribuição, administração, comércio, de onde resulta uma hierarquia de importância.

Nas palavras de Richer (2008), os nós de transporte são compostos pelo encontro de dois ou mais sistemas de transporte, configuram-se pelo cruzamento de linhas de transportes e se referem ao sistema, e não ao território. Trata-se de espaços que se caracterizam pelas trocas frequentes influenciando no movimento e no fluxo de pedestres na escala local. O autor aponta que os nós de transporte são fundamentais para a estruturação do território onde está inserido, entretanto, é o espaço público o elemento ordenador que reforça a ligação do homem ao lugar. Assim, este conjunto urbano – nó e lugar – deve assegurar a interconexão entre a cidade e o sistema de transportes.

Desse modo, a área de uma estação tem a potência de tornar-se não mais um acesso ao nó funcionalista, na lógica de uma cidade modernista, ou um não lugar – espaço de passagem rápida de entrada ou saída –, mas, sobretudo, ser concebida como um lugar (Baiardi, 2018). Lugar entendido como criador de identidade, relação, história, morada, pausa. Um lugar da experiência do tempo, e não do espaço; um agente catalisador de ligação afetiva para a intensificação de um evento indeterminado e mutável. Nele são superados os diversos dilemas e desafios; nele harmoniza-se sob a técnica e reestrutura-se o homem no espaço.

## Os dilemas espaciais entre nó e lugar

Há um dilema espacial entre nó e lugar decorrente do processo do desenvolvimento e/ou da requalificação urbana em determinar os limites de articulação espacial entre o suporte geográfico e as intervenções técnicas no espaço. Assim, é desafiador romper com a lógica do protagonismo das intervenções viárias e da implantação de equipamentos de transporte público, seja estação ou terminal de ônibus, fechados em si mesmos no espaço urbano, em detrimento do lugar – lógica predominante ao longo do século XX.

Portas (2011, p. 23; grifos nossos) nos relembra que ao urbano só pode ser confiada a estratégia que coloque em primeiro plano a questão do urbano, a “intensificação da vida urbana, a realização efectiva da sociedade urbana (quer dizer, a sua *base morfológica*, material, prático-sensível)”.

Nesse sentido, reforçamos o conceito da morfologia urbana, ou seja, do estudo da forma urbana, “considerando-a um produto físico das ações da sociedade sobre o meio, que vão edificando-o, ao longo do tempo” (Costa e Netto 2015, p. 31). Os autores apresentam diversas conceituações sobre o tema, das quais destacamos aquela trazida por Conzen (2004) que define a morfologia urbana como:

[...] estudo da forma edificada das cidades, cujo estado busca explicar a *traçado e composição espacial de estruturas urbanas e espaços abertos*, de caráter material e significado simbólico, à luz das forças que as criaram, expandiram, diversificaram e as transformaram. (Apud Costa e Netto, 2015, p. 31; grifos nossos)

Trata-se de um campo intimamente relacionado com o do desenho urbano. Del Rio (1990, p. 54) o define como um “conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividades que interagem com a população através de suas vivências, percepções e ações cotidianas” (apud Costa e Netto, 2014, p. 30; grifos nossos). Ou seja, desenho urbano pode ser definido como o estudo das características físicas e espaciais da estrutura urbana.

Desse modo, apoiando-nos na questão urbana, na forma e no desenho urbano, entende-se, também, que um espaço organizado deve transmitir o sentimento de segurança emocional. Lynch (1997, p. 3) afirma que “a legibilidade é crucial para o cenário urbano [...] esse conceito poderia ser usado, em nossas cidades, para dar uma nova forma às cidades”. Logo, ressalta que a legibilidade ou clareza é entendida como:

[...] algo que se reveste de uma importância especial quando consideramos os ambientes na escala de dimensão, tempo e complexidade. Para compreender isso, devemos levar em consideração não apenas a cidade como uma coisa em si, mas a *cidade do modo como a percebem seus habitantes* [...]. *É a facilidade com que cada uma das partes pode ser reconhecida e organizada num modelo.* Uma cidade legível seria aquela cujos bairros, marcos ou vias fossem facilmente reconhecíveis e agrupados num modelo geral. (Ibid.; grifos nossos)

Diante do exposto, a concepção de nó de transporte que identifique as formas mais apropriadas para intervenção, de modo a promover transformações espaciais coesas articuladas ao sítio e à forma urbana do seu entorno [L1-L2], é um importante desafio processual e projetual que não pode ser ignorado ou enfrentado

isoladamente por alguns setores. É fundamental compreender como a forma, a função, a estrutura e o processo – elementos estruturantes do desenho urbano – articulam-se com os nós. Do contrário, a implantação de grandes infraestruturas [N1-N5], como vias expressas, linhas de metrô, trem e/ou terminais de ônibus que competem pelo uso do espaço público podem impor uma escala sem proporções com a escala humana, concebendo espaços que não otimizam e nem qualificam o espaço urbano.

É árdua a construção de lugares adequados, não somente em função de acesso a um ponto, a uma estação, a uma porta de entrada a um terminal, mas também aos acontecimentos, conjugando espaço e tempo, parada e permanência, correspondendo, assim, às exigências e aos problemas do próprio tempo. Desse modo, a forma arquitetônica atrelada ao programa dos usos [L3] dá sentido às muitas atividades na área da estação, tais como viver, trabalhar, fazer compras, entreter-se e mover-se. No entanto, é mais do que atribuir/autorizar funções a um espaço: ao propor um programa e densidades diferenciados na área da estação, seu uso é realmente influenciado, bem como a própria percepção da paisagem urbana. É, pois, desafiador enfrentar a lógica da rigidez de um programa desatualizado em face do aumento dos fluxos, das inúmeras possibilidades da intermodalidade, das permanências e das trocas sociais nos espaços coletivos.

Isto posto, implementar grandes equipamentos de infraestrutura de mobilidade no sítio existente, articulá-lo aos usos e densidades do entorno, bem como elencar as “novas” atividades e quantificar as “novas” densidades – vislumbrando “renovação” ou desenvolvimento urbano sem que desequilibre o entorno da

estação – é um processo complexo e não linear. É fundamental a inserção de novas práticas de desenho urbano [17] como de um *Masterplan* [15] (Baiardi, 2018; Baiardi e Hagemann, 2019) que articule escalas e complexidades entre diversos agentes, superando dilemas e desafios temporais, funcionais e de gestão.

Evidencia-se, também, a necessidade de superação do uso do automóvel particular em grande parte do espaço público, especialmente em área de estação. Nesse sentido, a microacessibilidade<sup>2</sup> e a intermodalidade a uma estação, entre todos os modos de transporte [N6-N11], com equidade e qualidade espacial é uma tarefa a ser atingida (Baiardi, 2012).

Por fim, há muitos dilemas espaciais a serem superados no chão que se pisa (Lamas, 2010) no entorno de uma estação [L4]. Evidencia-se o desafio projetual da superação do território segregado como um gueto em si, circunscrito por cercas e muros reforçando a baixa conectividade espacial e a concepção de sobras urbanas, muitas das quais advindas dos projetos e das obras de implantação da infraestrutura de transportes. É fundamental reaprender o espaço onde o espaço público e as transições com o privado são elementos ordenadores e aglutinadores.

Logo, a configuração do território de uma área de estação como lugar que facilite a leitura das partes reconhecidas e organizadas num padrão coerente, pela imposição de um nó de modo que não se constitua um não lugar – entendido como espaço que não cria identidade, e sim individualidade solitária, espaços percorridos, efêmeros e, portanto, medidos em unidades de tempo (Augé, 2012) – é desafiadora. Identificando-se onde emergem as lacunas entre nó e lugar, será possível compreender onde o problema reside precisamente, o que pode

causá-lo, a maneira para abordá-lo e, sobretudo, superá-lo. Desse modo, é criado um método de análise, apresentado a seguir.

## Método de análise

O espaço urbano pode ser objeto de múltiplas leituras e interpretações de acordo com os métodos usados. No âmbito do urbano, são necessários instrumentos que permitem organizar e estruturar os elementos do meio e suas relações recíprocas (Lamas, 2010, p. 63).

Na aproximação com o objeto de estudo (ambivalências espaciais entre o nó de transporte e lugar), optou-se por analisar em duas escalas urbanas (meso e micro) por meio de duas categorias – transporte e lugar – e em diversos códigos de desenho.

Em relação às escalas urbanas, Silva e Romero (2011) afirmam que para instrumentalizar a análise do espaço urbano por meio das escalas é necessário objetivar a percepção do todo, mas também das particularidades. Nesse sentido, compreendem que a escala meso corresponde à escala do bairro ou de um setor. É a escala determinada com base nos critérios de organização produtiva do espaço como as relações morfológicas. É nessa escala que são estudadas as condições materiais de suas configurações em toda a sua diversidade.

Por fim, a escala local é entendida pelos autores como a escala específica do lugar, que corresponde ao espaço coletivo e de valor das ações cotidianas. É a escala de um observador num ponto qualquer da cidade. Os autores afirmam, também, que as cidades brasileiras sofrem pela ausência de abordagem técnica e metodológica do urbano, sobretudo na escala do local, do desenho urbano, resultando numa

visão fragmentada e cartesiana.<sup>3</sup> Duffhues e Bertolini (2016, p. 31) afirmam que, mesmo que ocorra uma integração entre as políticas de transportes e o uso do solo, não é garantido que na escala local os dilemas estejam resolvidos, visto que muitas decisões cruciais e mais difíceis de resolução dos problemas locais ocorrem em outro nível, em geral municipal ou regional.

Carmona (2014) reforça que os problemas da complexidade urbana levam os pesquisadores a adotarem metodologias mistas para a investigação do desenho urbano, como: 1) pesquisas pelas evidências ou fontes (primárias ou secundárias); 2) pesquisa pelo conhecimento; 3) pesquisa pela jornada, indutiva *versus* dedutiva.

Assim, a pesquisa pode ser considerada como um método descritivo, pois ocorre uma explicação sistemática da realidade, do registro do fato. É, também, uma pesquisa exploratória, visto que objetiva identificar, definir, ilustrar alguns fenômenos relevantes, explicar algumas características específicas e efeitos inter-relacionados por meio da análise subjetiva

do pesquisador, ou seja, já existem, antecipadamente, alguns pressupostos como a questão da qualidade. Finalmente, é uma pesquisa dedutiva, pois os pressupostos são testados e avaliados, ou seja, é confirmada a hipótese por meio da interpretação e da aplicação do conhecimento acumulado, dos dados e das informações. Assim, há o tripé metodológico do estudo descritivo, exploratório/subjetivo e dedutivo (Jong e Voordt, 2002).

As análises descritivas e exploratórias desta pesquisa são baseadas em códigos de desenho adaptados de Carmona (2014). Conforme explica o autor, os códigos são ferramentas que podem ou não ser utilizadas no âmbito do desenvolvimento de um processo. Todavia, os códigos criam uma garantia da qualidade do desenho a ser alcançada, os quais podem, também, ajudar a garantir a coordenação das diversas fases do processo entre as diversas partes envolvidas. Isto posto, detalham-se, nos Quadros 1 e 2, a abordagem das escalas, as categorias atreladas aos códigos usados para os principais dilemas identificados e as perguntas norteadoras que os descrevem.



Quadro 1 – Síntese do método das análises entre as categorias urbano e transporte na escala intermediária

Escala Intermediária > Escala da Estação	CAT	Códigos	Dilemas e desafios estruturação território	Perguntas norteadoras	
	Urbano		Contexto da história regional [L0]	(não se aplica) Objetiva-se apenas breve contextualização.	Quais são os principais fatos urbanos/históricos/socioeconômicos relevantes?
			Elementos condicionantes [L1] e/ou estruturantes do traçado [N0] [desenho de ruas e quadras]	Dilemas e desafios do sítio, da forma urbana e das transformações espaciais coesas (ruas e quadras)	Quais foram os condicionantes da estruturação urbana? Como se configuram o desenho das ruas e das quadras?
			Ocupação e tipologias [L2] [desenho lotes – edificações existentes]	Dilemas e desafios na articulação formal entre os novos e velhos usos, densidades, tipologias. Desafios da construção de uma paisagem	Quais são os usos, as densidades e as tipologias na configuração dos lotes predominantes na região antes e depois da intervenção das estações? Quais são as principais referências urbanas?
	Transporte		Sistemas de transporte Linhas de trem, metrô, ônibus, ciclovias [N1 + N2 + N3 + N4+ N5]	Dilemas e desafios do predomínio das grandes infraestruturas segregadas no território	Quais são as linhas dos sistemas de transporte existentes que atendem a região?
Instrumento		Plano Diretor [I1]; Zoneamento [I2]; Planos Regionais [I3]; Operação urbana [I4]; Masterplan local [I5]; Outros [I6]	Desafios impostos pela ausência de um instrumento de desenho urbano articulador entre escalas e diversos agentes envolvidos	Quais foram os instrumentos urbanos existentes que reverberaram no espaço das estações desde sua concepção até 2014?	

Fonte: elaborado pelos autores com base em Baiardi (2018).

Quadro 2 – Síntese do método das análises entre as categorias urbano e transporte na escala local

Escala Local > Escala da Estação / Edifício	CAT	Códigos	Dilemas e desafios entre nó e lugar	Pergunta	
	Transporte		Microacessibilidade [N6] pedonal + [N7] metrô + [N8] trem + [N9] ônibus + [N10] bicicleta + [N11] carro	Dilemas e desafios da microacessibilidade e intermodalidade ao nó de transporte	Como ocorrem a microacessibilidade e a intermodalidade com o nó de transporte?
	Urbano		Edifícios [L3] [elemento mínimo]	Dilemas e desafios da monofuncionalidade, da definição de um programa fechado/técnico; Dilemas entre passagem e permanência	Qual a sua forma arquitetônica? Quais são seus usos principais? Há fachada ativa?
		Desenho Urbano [I7] + Território local [L4] [chão em que se pisa]	Desafios de um espaço urbano integrado Dilemas das sobras urbanas, das barreiras <i>versus</i> continuidades Desafios da integração/transição entre domínios privado e público, entre o nó (edificação) e o lugar (entorno)	Como é a inserção urbana das estações? As novas intervenções do nó foram integradas/potencializadas com o entorno de modo fluido ou há barreiras/descontinuidades espaciais? Há uma forma urbana coerente entre o nó e lugar?	

Fonte: elaborado pelos autores com base em Baiardi (2018).



Cotia (CAC); 1944, término da retificação do rio; 1957, inauguração da estação de trem Pinheiros; 1968, ampliação da avenida Brigadeiro Faria Lima; desde a década de 1970, o largo da Batata se tornou um lugar onde as funções de entroncamento viário, terminal de ônibus e grande circulação de pedestres predominavam; 1994, encerradas as atividades da CAC; 1995/2004, Operação Urbana Faria Lima (antes e depois do *Estatuto da Cidade*); 2001, concurso nacional promovido pelo município e pelo IAB para elaboração de projeto Reconversão Urbana do Largo da Batata; 2008, início das obras no largo da Batata baseadas no projeto de reconversão; 2010, inauguração da estação de metrô Faria Lima pelo governo do Estado; 2011, finalização das obras da estação de metrô Pinheiros; 2012, finalização das obras no largo da Batata; 2014, novo Plano Diretor; 2022, inauguração da torre corporativa privada Faria Lima Plaza na antiga área do CAC.

Por sua posição estratégica na cidade, o largo da Batata se consolidou como local de intenso tráfego de transportes individual e coletivo e de comércio popular. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2010) apontam a subprefeitura de Pinheiros com 2,6% da população de São Paulo, aproximadamente 290 mil habitantes. Em contrapartida, a região gera 27,7% dos empregos ofertados no município e tem o melhor Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da cidade. No distrito de Pinheiros, 11,8% da população recebe acima de 10 salários-mínimos; 54,5%, entre um e três salários-mínimos.<sup>5</sup>

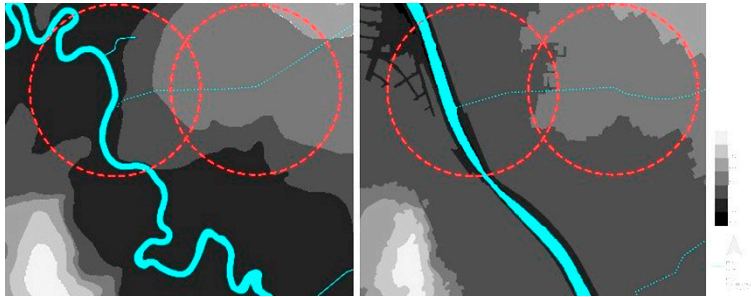
No Quadro 3, estão as sínteses das análises entre as categorias do urbano e do transporte e seus respectivos códigos de desenho nas áreas das estações Pinheiros e Faria Lima tanto na escala meso (intermediária) como na escala micro.

Quadro 3 – Síntese das análises espaciais entre as categorias urbano e transporte na escala intermediária

Escala Intermediária > Área da Estação	CAT	Códigos	Dilemas e desafios na Área da Estação
	Urbano	<p>Elementos condicionantes e/ou estruturantes do traçado + sistema viário [L1 + NO]</p> <p>[desenho de ruas e quadras]</p>	<p><b>[L1] Pinheiros + Faria Lima:</b> condicionante rio Pinheiros; retificado e transformado em barreira urbana ao longo dos anos, sobretudo com a implantação avenida das Nações Unidas, informalmente denominada “marginal do rio Pinheiros”. Área de várzea (Figura 2).</p> <p><b>[NO] Pinheiros + Faria Lima:</b> identifica-se a importância do traçado colonial da rua Butantã (formato de “S”) – único momento em que cruza o rio – e sua embocadura até o largo da Batata, onde se ramifica entre as ruas Cardeal Arcoverde, Teodoro Sampaio e dos Pinheiros. Em 1974, observa-se a inserção de um elemento estruturante novo: o alargamento da avenida Brigadeiro Faria Lima, ocorrido em 1968. Na área, predominam os <b>eixos norte-sul</b> da via expressa (Marginal Pinheiros) e a avenida Brigadeiro Faria Lima (<b>via arterial</b>). Entre elas, há o binário transversais das ruas Sumidouro e Paes Leme, onde prevalece o desenho de quadras largas e irregulares justapostas nas antigas áreas alagadas. Após o largo da Batata, sentido leste, evidenciam-se as (coletoras) ruas Teodoro Sampaio e Cardeal Arcoverde e o desenho de quadra regular (Figura 3a).</p> <p>Em virtude do projeto de reconversão urbana (2001), <b>[I5]</b> o desenho do largo da Batata foi profundamente alterado, bem como foram realizadas aberturas de novas vias e alargamento de outras na área de estudo (Figura 4). Ver mais em: Baiardi (2022).</p>
		<p>Ocupação e tipologias [L2]</p> <p>[desenho lotes – edificações existentes]</p>	<p><b>Pinheiros e Faria Lima:</b> na década de 1930, já havia uma ocupação significativa, com destaque para as construções na rua Butantã. Na década de 1970, a área já estava basicamente toda ocupada, em grande parte por pequenas casas e sobrados (mais próximos à estação Faria Lima) e alguns galpões com venda de materiais diversos voltados para construção, além dos mercados (mais próximos à estação Pinheiros, nas antigas áreas alagáveis). Havia ampla fachada ativa e construções no alinhamento (Figura 3b). Atualmente, o bairro de Pinheiros passa por significativo processo de transformação, com a substituição da antiga paisagem com sobrados e galpões por grandes torres residenciais ou serviços monofuncionais, sem fachadas ativas.</p> <p>Principais referências: igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat, mercado de Pinheiros, Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de São Paulo (Crea-SP), Sesc Pinheiros, edifício Faria Lima Plaza.</p>
	Transporte	<p>Sistemas de transporte</p> <p>Linhas de trem [N1] + metrô [N2] + ônibus [N3] + ciclovias/ciclofaixas [N4]</p>	<p><b>Pinheiros e Faria Lima</b> (Figura 5):</p> <p><b>[N1]</b> Linha-9 esmeralda (somente na estação Pinheiros). Pertencia à Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM); em 2022, foi concedida por 30 anos para ViaMobilidade.</p> <p><b>[N2]</b> Linha-4 amarela (concessão para ViaQuatro logo após a construção em 2006).</p> <p><b>[N3]</b> Terminal de ônibus “Pinheiros” + Faixas de ônibus: avenida Faria Lima, ruas Teodoro Sampaio, Cardeal Arcoverde, Butantã; trecho da rua Paes Leme;</p> <p><b>[N4]</b> Avenida Faria Lima; rua Arthur de Azevedo; ciclovia do rio Pinheiros.</p>
	Instrumento	<p>Plano Diretor [I1]; Zoneamento [I2]; Planos Regionais [I3]; Operação urbana [I4]; Masterplan local [I5]; Outros [I6]</p>	<p><b>Pinheiros e Faria Lima:</b> destaca-se a <b>[I4]</b> Operação Urbana Consorciada Faria Lima e <b>[I5]</b> Projeto denominado reconversão do largo da Batata, promovido pela prefeitura (Figura 4). O termo de referência do edital (2001) almejava quatro premissas fundamentais: 1. construção da estação Faria Lima do metrô; 2. redimensionamento, reorganização e remanejamento do atual terminal de ônibus do largo da Batata para área próxima ao rio Pinheiros; 3. construção de um espaço de transferência no largo da Batata; 4. ligação da rua Baltazar Carrasco com a rua Sumidouro.</p>

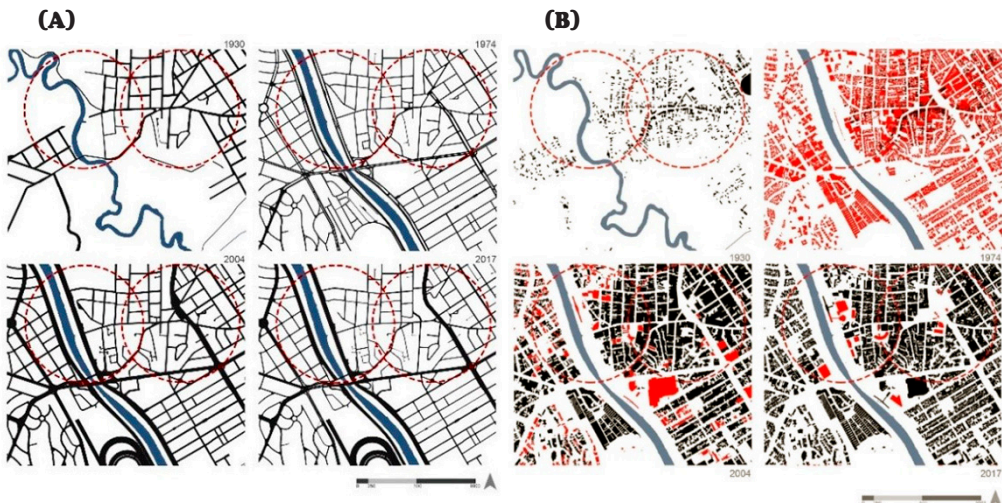
Fonte: elaborado pelos autores com base em Baiardi (2018).

Figura 2 – [L1] Condicionantes naturais existentes na área das estações Pinheiros e Faria Lima



Fonte: Baiardi (2018).

Figura 3 – [L2] a) Traçado urbano na área das estações Pinheiros e Faria Lima entre 1930, 1974, 2004 e 2017, respectivamente;  
 b) Evolução da ocupação na área das estações Pinheiros e Faria Lima entre 1930, 1974, 2004 e 2017



Fonte: Baiardi (2018).

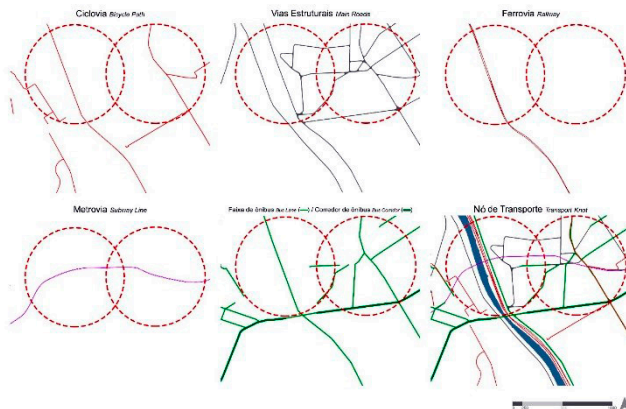
Figura 4 – [I5] Plano geral de intervenções proposto pelo projeto vencedor do concurso Reconversão Urbana do Largo da Batata, em 2002



Fonte: Frascino, Waisman e Feriencic (2013).

Figura 5 – [N4-N0-N1-N2-N3]

Os sistemas de transporte na área das estações Pinheiros e Faria Lima, sendo, respectivamente, sistemas cicloviários; vias expressas, arteriais, coletoras; ferrovia; metro; corredores e faixas de ônibus e a configuração do nó de transporte com junção de todos estes sistemas



Fonte: PMSP, MDC 2015, Baiardi (2018).

Quadro 4 – Síntese das análises espaciais entre as categorias urbano e transporte na escala local

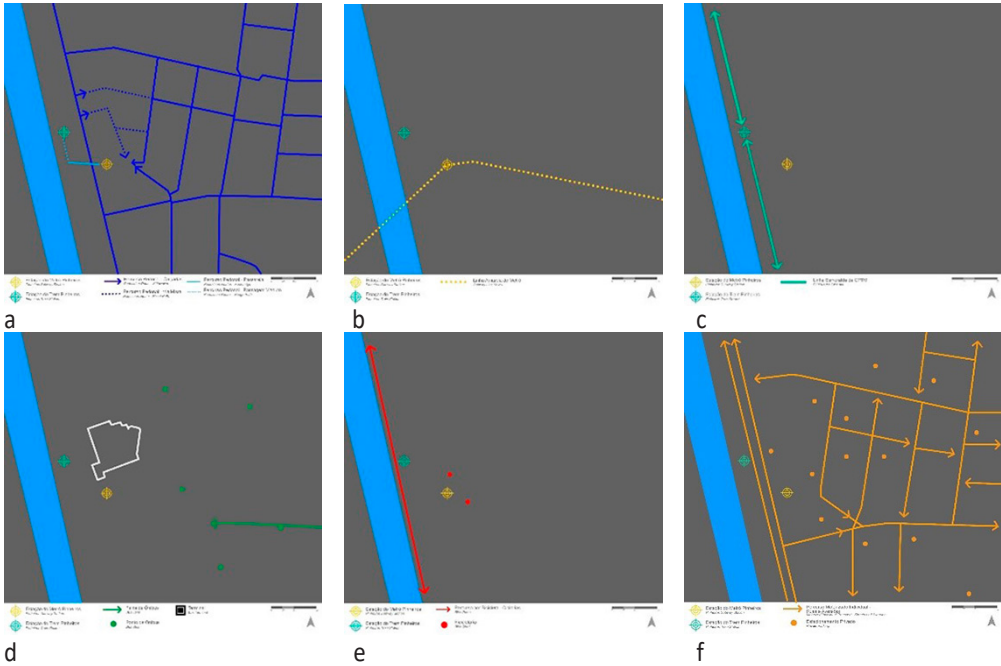
Escala Local > Escala da Estação / Edifício	CAT	Códigos	Dilemas e desafios na Área da Estação
	NÓ	Microaccessibilidade [N6] pedonal + [N7] metrô + [N8] trem + [N9] ônibus + [N10] bicicleta + [N11] carro	<p><b>Pinheiros</b> (Figuras 6 e 7):</p> <p><b>[N6]</b> Haverá duas portas de entrada voltadas para a mesma rua por meio de pequena praça limitada por cercas, jardineiras e bicicletário. Há uma calçada estreita de acesso pela rua Capri (principal fluxo), pois é inexistente a calçada no meio fio ao longo da rua Gilberto Sabino na face da estação/terminal. Não há acesso direto pela marginal Pinheiros. Ocorreu estreitamento de vias para aumento de fluxos de automóveis como na rua Sumidouro (Figura 8a).</p> <p><b>[N7]</b> Após passagem dos bloqueios existentes pela estação de metrô implantados logo após a passagem pela porta, será necessário descer vários lances de escadas rolantes e/ou físicas, normalmente com alto fluxo de passageiros, para se acessar as plataformas de embarque e desembarque do metrô. Ocorrem conflitos de fluxos no térreo.</p> <p><b>[N8]</b> Após entrada na estação de metrô, poderá ter conflito de fluxos com os usuários do metrô. Será necessário subir escadas (Figura 8b), transpor a via expressa por uma passarela, descer por outras escadas para, enfim, acessar a plataforma de trem. Não foi utilizada a antiga passarela de trem que ainda permanece no local e daria acesso direto ao terminal de ônibus.</p> <p><b>[N9]</b> A ligação da estação de metrô com o terminal de ônibus ocorre pela lateral, na superfície, passando por espaços estreitos e mal projetados diante da importância de conexão entre estação de metrô e terminal (Figura 8c). O passageiro é obrigado a passar por catracas ao se aproximar do terminal, cujo acesso poderá ocorrer por uma porta pela via expressa ou por uma entrada na rua Gilberto Sabino. Quanto às paradas de ônibus, há uma em frente à estação Pinheiros.</p> <p><b>[N10]</b> Dois pequenos bicicletários: um de gestão da ViaQuatro – concessionária –, localizado em frente à entrada da estação; outro, pequeno, da SPTrans, localizado entre a estação e o terminal).</p> <p><b>[N11]</b> 1) Não há baias para embarque e desembarque em segurança; 2) não há estacionamentos públicos e/ou integrados ao transporte público; 3) estacionamentos privados: há um no subsolo do terminal Pinheiros e diversos outros no entorno; 4) estacionamentos rotativos meio-fio: por meio da Zona Azul no entorno.</p> <p><b>Faria Lima</b> (Figuras 9 e 10):</p> <p><b>[N6]</b> Duas possibilidades de acesso à estação (Figura 10). 1) largo da Batata com única abertura, obrigando os oriundos do interior do largo a circular o bloco, podendo passar por áreas residuais entre blocos, ou seguir para esquina da avenida Faria Lima e acessar a única porta de acesso à estação. 2) acesso pela entrada residual na rua Teodoro Sampaio, em função do espaço confinado com o lote vizinho, ainda mais prejudicado com a presença de uma banca ou acesso pela avenida Faria Lima, prejudicado novamente pela presença de uma outra banca.</p> <p><b>[N7]</b> Após entrada na estação pelo “térreo”, imediatamente se desce para o subsolo por meio de escadas rolantes e/ou físicas (Figura 8b), atravessando-se um túnel que levará aos bloqueios do outro lado da estação, sob o largo da Batata.</p> <p><b>[N9]</b> Quanto às paradas de ônibus, há em ambos os lados da avenida Faria Lima, imediatamente ao lado da estação. Contudo, mesmo que haja paradas no mesmo sentido, há diferenças entre quais pontos determinados ônibus param em função do “destino”.</p> <p><b>[N10]</b> 1) um bicicletário localizado no largo da Batata. 2) bicicletas de aluguel do outro lado do largo, voltados para a avenida Faria Lima.</p> <p><b>[N11]</b> 1) baias para embarque e desembarque em segurança: não há; 2) estacionamentos públicos e/ou integrados ao transporte público: não há; 3) estacionamentos privados: diversos no entorno; 4) estacionamentos rotativos meio-fio: por meio da Zona Azul, no entorno.</p>
	Lugar	Edifícios [L3] [elemento mínimo]	<p><b>Pinheiros</b> (Figura 7): na estação de metrô, a forma predominante é circular, em grande parte envidraçada. A estação de trem se localiza imediatamente ao lado do rio e sua forma se resume a um espaço coberto da plataforma com intervenções “formais” existentes acrescidas de “novas”, sem identidade formal entre ambas, muito menos com as demais estações de trem implantadas anos antes na Linha-9. Não foi criado um ponto nodal, estação “referência” ao longo da via expressa O terminal de ônibus é cercado com uma cobertura estaiada projetada por empresa privada, sem linguagem com a estação de metrô ou de trem.</p> <p><b>Faria Lima</b>: duas inserções: no largo da Batata, há três edifícios circulares e envidraçados, um usado para o acesso, e os demais atrelados à ventilação do subsolo. No outro lado da via, há um bloco retangular com dois vértices arredondados, sem recuo para a rua Teodoro Sampaio, mas com recuo significativo para a avenida Faria Lima. Em ambas, o projeto foi realizado pelo Metrô; não há fachada ativa e somente o uso como nó de transporte (Figura 10).</p> <p>Considerando as propostas do projeto vencedor da reconversão urbana, a área da estação Faria Lima era considerada o foco, denominada Esplanada, pois almejava-se inserir o edifício comercial de multiuso “ícone” numa área que deveria ser desapropriada. Nesse local não foi construído o edifício comercial, mas foi implantada, em 2022, uma torre corporativa privada (Faria Lima Plaza), sem nenhum uso público no térreo e cercada por grades.</p>
		Desenho Urbano [17] + Território local [L4] [chão em que se pisa]	<p><b>Pinheiros</b>: O desenho de quadra onde foi inserido o nó das estações de metrô+trem+terminal não foi modificado (Figuras 3a + 3b). A fachada da estação de metrô está recuada na rua Capri (criando uma pequena praça), e as demais estão cercadas, especialmente na fachada voltada para a via expressa (Figura 7). Sem integração formal com terminal de ônibus e presença de bloqueios/catracas entre terminal e estação, com espaços e acessos medíocres. O projeto vencedor da reconversão urbana denominava a área do terminal como indireta, sem ser o foco principal do projeto, que ficaria para o largo da Batata.</p> <p><b>Faria Lima</b>: o espaço oriundo do projeto de reconversão urbana, após diversas desapropriações, resultou numa nova configuração de uma praça “seca”. Após muita pressão popular, foi mobilado e inserido um paisagismo. Não se identificam os “lotes” onde foram inseridos os blocos da estação de metrô. Os blocos são inseridos timidamente no espaço, sem nenhuma relação formal qualitativa (de um lado, no largo da Batata, blocos circulares; do outro, ao lado torre, um bloco “retangular”. São criadas sobras urbanas significativas no entorno imediato das estações. Inserções rígidas. Não valorização do mercado (Figura 11).</p>

Fonte: elaborado pelos autores com base em Baiardi (2018).

Figura 6 – [N6+N7+N8+N9+N10+N11]

Diagramas de Pinheiros: alvo verde – estação trem; alvo amarelo – estação de metrô

- a) microacessibilidade pedonal; b) localização da linha de metrô e estação;
- c) localização da linha de trem e estação d) faixas, pontos de ônibus e terminal;
- d) ciclovias e bicicletários; e) ruas de acesso e estacionamentos privados



Fonte: Baiardi (2018).

Figura 7 – [L3+L4 + I7]

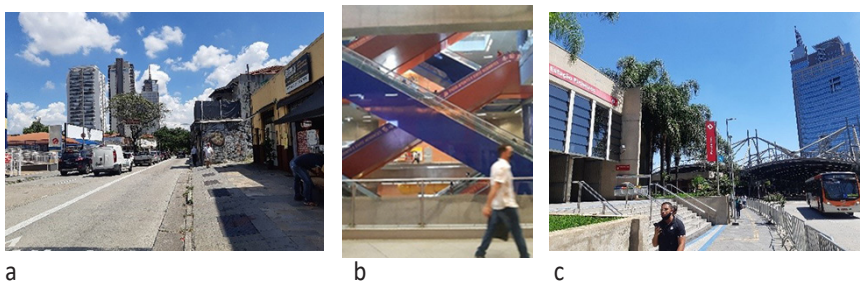
- a) Estação de metrô Pinheiros e sua “praça de acesso”;
- b) Estação/plataforma de trem Pinheiros ao fundo, com via expressa no meio e antiga passarela de acesso dentro do terminal de ônibus;
- c) Terminal de ônibus e sua não relação com a rua Gilberto Sabino (ausência de calçada)



Fonte: Baiardi (2022).

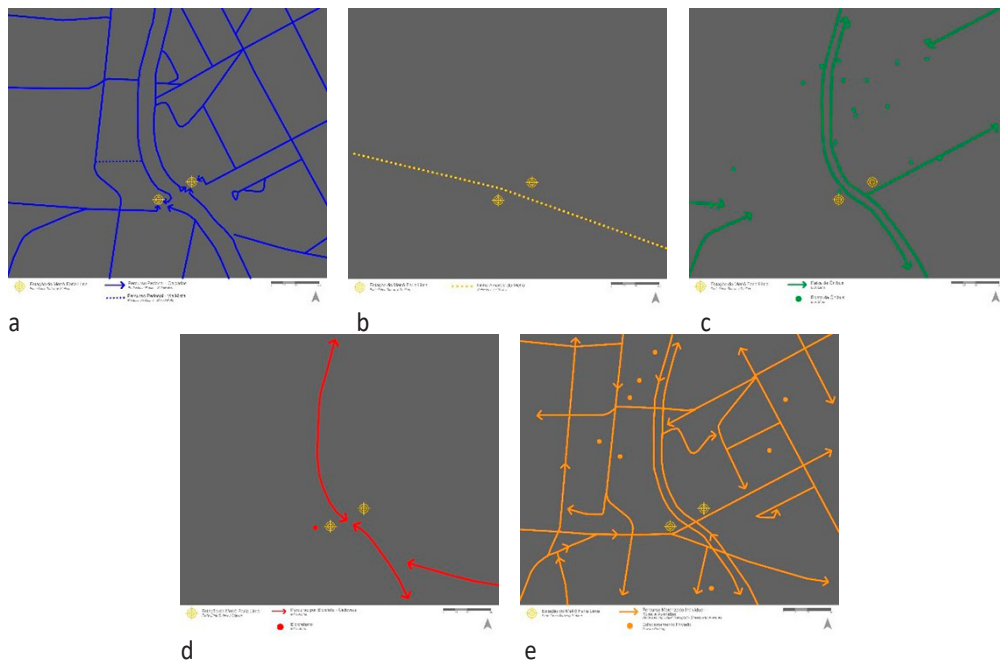


Figura 8 – Alargamento da rua Sumidouro em detrimento do estreitamento de calçada; b) os diversos lances de escada para acesso à plataforma de metrô e os conflitos de fluxos no térreo entre usuários de metrô e trem; c) conexão entre estação e terminal, sem linguagem arquitetônica, pela superfície, por meio de calçadas estreitas



Fonte: Baiardi (2022).

Figura 9 – [N6+N7+N9+N10+N11] Diagramas da Faria Lima: alvos amarelos – estações de metrô. Da direita do diagrama, edifício que se localiza ao lado da rua Teodoro Sampaio/edifício Faria Lima Plaza; da esquerda, edifício que se localiza no largo da Batata a) microacessibilidade pedonal; b) localização da linha do metrô e estação; c) faixas e pontos de ônibus; d) ciclovias e bicicletário; e) ruas de acesso e pontos de estacionamento privado



Fonte: Baiardi (2018).

Figura 10 – [L3+L4 + I7]

Duas possibilidades de acesso à estação de metrô Faria Lima:

- a) único acesso pelo largo da Batata; b e c) acesso pelo lado oposto do largo, sendo b) a entrada dos passageiros oriundos da rua Teodoro Sampaio e c) oriundos da avenida Faria Lima



a



b



c

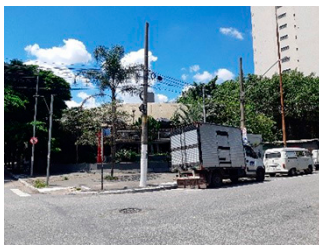
Fonte: Baiardi (2022).

Figura 11 – [L4 + I7]

- a) os grandes vazios na área do largo da Batata, principal resultado do projeto de reconversão urbana, mobiliado sob pressão popular; b) a não valorização do mercado Pinheiros; c) as sobras residuais entre blocos da estação e, ao fundo, o edifício Faria Lima Plaza, onde era prevista uma esplanada, não implantada pelo poder público



a



b



c

Fonte: Baiardi (2022).

## Resultados e discussão

A promoção de uma forma de mobilidade que estimule o transporte coletivo e os modos não motorizados é um instrumento que auxilia na condução a uma cidade inclusiva, diversificada, sustentável e democrática, onde todos os modais devem ser tratados com equidade. Só por meio da multiplicidade do uso dos modais e na ampliação e na qualificação de conexões será possível atender com eficiência as exigências crescentes de mobilidade urbana de nossas metrópoles (Baiardi, 2012).

Para tanto, é necessário garantir a circulação e a mobilidade das pessoas a partir da rápida identificação de rotas, percursos, bem como da microacessibilidade no entorno de equipamentos públicos de referência. É necessário, também, rever os paradigmas do desenho urbano, direcionando-os para o seu caráter ambiental e de valorização da paisagem por meio da qualificação dos espaços, resgatando as condições necessárias para promover sua apropriação como lugar.

Como se queria demonstrar nos estudos de caso, observa-se que o espaço da área da estação Faria Lima é um lugar inserido num tecido urbano consolidado, histórico, com identidade regional significativa – o largo da Batata. Já Pinheiros, era um grande terreno vazio onde, ao longo das décadas, foi suprimida a relação com o rio. A linha e a estação de trem continuam “comprimidas” entre o rio e a via expressa. Com a construção da estação de metrô, o papel desses condicionantes é reforçado, negando toda e qualquer relação com a outra margem do rio e da cidade [L0].<sup>6</sup>

A área da estação Pinheiros tem alta intensificação modal [N1-N2-N3-N4] que reverbera para os fluxos pedonais, mas há contradições em seu uso, pois, em muitos casos, o espaço é confinado às passagens medíocres. Nem mesmo o desenho da quadra [L1] foi alterado, perdendo-se a possibilidade de se construir conexões fluidas entre as novas estações, terminal e entorno, ou seja, de uma nova forma urbana com novos traçados e novas composições espaciais entre as estruturas urbanas e os espaços abertos.

Já a área da estação Faria Lima sofreu intensa transformação espacial [L1] em função do projeto de reconversão urbana do largo da Batata. Quanto aos instrumentos urbanos específicos [I6], Baiardi (2022) aponta que apesar de o “projeto” ter sido o principal instrumento morfológico aplicado nas áreas das estações, a intervenção careceu de uma visão de conjunto que contemplasse a articulação física e formal [I5] entre os elementos de infraestrutura, sistema viário e sistema de espaços públicos.

Conforme aborda Baiardi (2018, 2022), nem mesmo a presença de uma Operação Urbana<sup>7</sup> [I4] que trabalha em grandes áreas ou mesmo de um projeto, foi capaz de promover um desenvolvimento urbano. Pelo contrário, o dinheiro arrecadado da Operação Urbana permitiu a erosão do território por meio de intensas desapropriações, na inserção de equipamentos públicos fechados em si mesmos, sem permeabilidade, e na ampliação do potencial construtivo dentro dos lotes.

Ironicamente, a área da estação Pinheiros era exatamente uma quadra livre onde diversas dessas relações poderiam ter ocorrido entre os agentes públicos envolvidos na concepção

da nova estação de metrô/trem/terminal, mas essa área foi considerada apenas indiretamente no projeto de reconversão. A área principal, o largo da Batata, tornou-se um grande vazio, fruto de intensas desapropriações, associada à ideia modernista de esplanada, que se tornou uma *plaza* na inauguração de uma torre corporativa materializada em 2022, sem nenhuma conexão com a estação Faria Lima, nem com o espaço público circundante, já que a “grande” torre é cercada em seu perímetro.

Assim, o largo se tornou mais um território homogeneizado no eixo da avenida Faria Lima. A própria renomeação da nova estação, chamada de Faria Lima, ignorou o local histórico do largo da Batata, que agora está completamente reconvertido, sem identidade e erodido simbolicamente. Trata-se de um território em profunda transformação tipológica, com demolição de casas, sobrados e pequenos galpões, todos substituídos por grandes torres monofuncionais, sejam de uso residencial ou corporativo [L2].

É interessante evidenciar que, no projeto urbano elaborado ([I6] – Figura 4), evidencia-se que, no largo da Batata, não está inserida a estação do metrô Faria Lima, enquanto a estação Pinheiros aparece em seu canto do mesmo modo que o terminal de ônibus aparece em seu canto. Em ambos os casos, observa-se que a microacessibilidade, a intermodalidade e as conexões formais e espaciais entre os edifícios são medíocres [N6-N7-N8-N9-N10]. Contraditoriamente, as intervenções viárias [N11] são as que predominaram na área, seja com a construção de uma grande garagem privada no subsolo do terminal de ônibus, que suprimiu a calçada, seja nas desapropriações para aberturas de vias ou no próprio alargamento de algumas ruas em detrimento da largura das calçadas.

No âmbito do projeto arquitetônico [L3], mais uma vez se reforçam o programa funcionalista e o isolamento dos programas dentro e fora dos edifícios: acessa-se somente um nó de transporte e nada mais. Também não se trabalhou a possibilidade de uma unidade arquitetônica entre os edifícios do metrô-trem-terminal – todos agentes públicos apesar de serem distintas. Estimula-se a passagem rápida.

Formas e usos polivalentes não foram utilizados, sobretudo na área da estação Pinheiros, onde haveria a oportunidade da criação tanto de um ponto nodal na paisagem e/ou de equipamento público de referência como de um novo paradigma de desenho de estação intermodal. Pelo contrário, resumiu-se a um bloco circular que se apaga com a cobertura estaiada do terminal implantada imediatamente ao seu lado com acessos medíocres no lote outrora vazio [L4].

Ademais, foi desafiadora a inserção de novos elementos na área da estação Faria Lima, por se tratar de um território complexo e que teria sido previamente foco de intensas desapropriações e de redesenho do sistema viário [L4]. Mas é importante evidenciar que, na porção voltada para a rua Teodoro Sampaio/Torre Plaza, não houve valorização formal [L3], nem dos fluxos, nem da paisagem, pelo contrário, o edifício da estação ficou apagado com as alterações ocorridas no espaço urbano, sobretudo com a construção da torre corporativa onde antes se almejava uma esplanada no projeto de reconversão. Quanto aos três volumes implantados na porção do largo da Batata [L3], são lamentáveis as sobras urbanas criadas entre eles. Ironicamente, neste espaço vazio denominado largo, é um espaço em profunda transformação em seus usos desde a sua concepção asséptica (sem árvores e equipamentos públicos), mas

que, paulatinamente, resgatou a pluralidade na apropriação por parte de todos aqueles que para lá se dirigem; um lugar onde a estação não é a protagonista do espaço.

Assim, do ponto de vista urbano, não há sinergia entre os nós de transporte com o lugar, cujos prédios, no papel de equipamentos públicos de destaque, deveriam ter como principal função atrair, agregar e servir como facilitadores tanto da microacessibilidade como da estruturação do novo território que se configurou com a inserção dos novos nós.

Nas áreas das estações estudadas, sobressaem espaços concebidos como um não lugar, inseridos na paisagem apenas para passagem rápida. É árduo superar as intervenções fragmentadas no espaço, que não buscam unidade, coerência ou continuidades espaciais. É, pois, um paradoxo a ausência de diálogo qualitativo das estações com o território local.

O reforço dessas ambivalências entre o nó e o lugar ocorre, entre outros fatores, pela ausência de um desenho urbano articulador, de um *masterplan*, de um instrumento que conecte os diversos projetos, escalas urbanas e agentes (Baiardi, 2018). Evidencia-se, portanto, a lacuna de um plano-projeto que conceba não só novos usos, mas também promova uma densificação de modo integrado com o território local, que direcione novas possibilidades de desenho, conexões e, principalmente, a melhoria tanto da mobilidade urbana como do novo desenho urbano – ou seja, que se articule o nó ao lugar.

Logo, é urgente considerar não só um futuro tecnológico, das grandes infraestruturas, mas um futuro sensível, com um protagonismo maior de sentidos – como o ouvir, o sentir, o observar e o falar das pessoas nos lugares.

Apenas identificando onde emerge e a lacuna entre a implementação das políticas urbanas e dos projetos urbanos na materialização dos espaços da escala local, será possível compreender onde o problema reside precisamente, o que vem a causá-lo, a maneira para abordá-lo e, sobretudo, como superá-lo.

## Considerações finais

Este artigo teve como objeto a análise das transformações espaciais nas áreas das estações Pinheiros e Faria Lima – tanto nas escalas meso (intermediária) como micro (local) – de modo a contribuir para o debate entre os dilemas espaciais entre nó e lugar. Partiu-se do pressuposto de que a ambivalência inerente à área de estação pode ser base de tensões, mas também pode ser oportunidade para o (re)desenvolvimento e/ou a (re)qualificação urbana de um território.

Ao analisar as evidências espaciais por meio de códigos de desenho resultantes de diversos projetos – ora do Estado, ora da prefeitura, ora do privado – observou-se que os dilemas espaciais entre os nós e os lugares não foram superados, mas reforçados nas áreas das estações. O artigo indica que somente diretrizes e objetivos de um plano macro ou edital específico não são suficientes para reconhecer os desafios projetuais em escalas meso e local. Verifica-se uma lacuna de um masterplan durante um processo intenso de transformação espacial que possa superar visões funcionalistas e setoriais que, no nosso caso, limitaram-se ora ao interior do lote, ora a uma infraestrutura ora numa reconversão, nas quais todas desqualificaram o território onde estavam inseridos.

Compreender como os elementos estruturantes da forma urbana do lugar se articulam aos nós de transporte é essencial na qualificação da cidade contemporânea. O historiador Hobsbawm (1995, p. 562) já havia nos alertado para o fato de que, se optarmos por construir um novo milênio repetindo os erros do passado e mantendo os padrões da sociedade, certamente fracassaremos e nos restará a escuridão. Somente será possível inserir o transporte

coletivo na cidade de São Paulo em patamar de igualdade com os demais modos de circular tornando-o eficiente, habitável e confortável. Compreender, portanto, que os nós de transporte são fundamentais para a estruturação do local onde estão inseridos – sobretudo considerando o espaço público como elemento ordenador que reforça a ligação do homem ao lugar – será uma grande conquista para os territórios de nossas metrópoles.

**[I] <https://orcid.org/0000-0002-1185-4939>**

Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Recife, PE/Brasil.  
yara.baiardi@ufpe.br

**[II] <https://orcid.org/0000-0001-7538-2136>**

Universidade Presbiteriana Mackenzie, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, SP/Brasil.  
angelica.benatti.alvim@gmail.com

**[III] <https://orcid.org/0000-0001-7167-6022>**

Leibniz University Hannover, Territorial Design and Urban Planning. Hannover, Alemanha.  
schroeder@staedtebau.uni-hannover.de

## Nota de Agradecimento

Esta pesquisa contou com os seguintes financiadores a quem agradecemos: Instituto Presbiteriano Mackenzie (bolsa de estudos modalidade 509), Fundo Mackpesquisa ( bolsa mérito), Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (Programa Ciências sem Fronteiras, Processo nº200972/2015-4) para realização do período de cotutela e dupla titulação na Leibniz Universität Hannover. A tradução foi viabilizada com recursos do Programa de Excelência da Capes (Auxílio PROEX 425-2021) pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

## Notas

- (1) Artigo elaborado a partir da tese de Y. C. L. Baiardi, intitulada *Nó de transporte e lugar: dilemas, desafios e potencialidades para o desenvolvimento de um Hub Urbano de mobilidade*, defendida na Universidade Presbiteriana Mackenzie e na Leibniz Universität Hannover, em 2018, sob orientação de Angélica Benatti Alvim (UPM) e Jörg Schröder (LUH).
- (2) Microacessibilidade é entendida como um desdobramento da acessibilidade quando o acesso a um determinado espaço se faz na microescala urbana. Para mais detalhes, ver Baiardi (2012) e Baiardi e Alvim (2014).
- (3) Cartesiana, pois seu método estabelece verificar, analisar e enumerar. Separando as partes por meio da verificação, de forma que sejam independentemente analisadas, sintetizadas e enumeradas, dificultando a visão do todo.
- (4) Os mapas consultados foram: Planta Geral da Cidade de São Paulo (1897); Mappa Topographico do Município de São Paulo, realizado pela empresa Sarah Brasil S/A (1933); Cartas Topográficas do Município de São Paulo, realizadas pelo Grupo Executivo da Grande São Paulo – Gregran (1974); Base Digital do Município de São Paulo (2004 e 2015). Todos foram trabalhados na elaboração dos diagramas.
- (5) Considerando o objetivo deste artigo, não são debatidos os dados sobre a mobilidade na área que, entre outros tópicos, são aprofundados por Baiardi (2018).
- (6) A alternativa ao pedestre será a ponte Eusébio Matoso ou a ponte Bernardo Goldfarb, localizadas uma ao lado da outra, aproximadamente 800 metros ao sul da estação Pinheiros. A única possibilidade de transpor o rio Pinheiros por meio de uma estação de metrô ocorrerá na estação Santo Amaro, ao sul, distante aproximadamente 13 quilômetros, mas mediante pagamento de um bilhete. Para aprofundar ver Baiardi (2012).
- (7) Para aprofundar, consultar Mascarenhas (2014).

## Referências

- ASCHER, F. (2010). *Os novos princípios do urbanismo*. São Paulo, Romano Guerra.
- AUGÉ, M. (2012). *Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas, Papirus.
- BAIARDI, Y. C. L. (2012). *O papel da microacessibilidade na mobilidade urbana: o caso da estação de trem Santo Amaro na cidade de São Paulo*. Dissertação de mestrado. São Paulo, Universidade Presbiteriana Mackenzie. Disponível em: <http://dspace.mackenzie.br/handle/10899/25884>.
- \_\_\_\_\_. (2018). *Nó de transporte e lugar: dilemas, desafios e potencialidades para o desenvolvimento de um hub urbano de mobilidade*. Tese de doutorado. São Paulo/Hannover, Universidade Presbiteriana Mackenzie/Leibniz University. Disponível em: <http://dspace.mackenzie.br/handle/10899/25932>.
- \_\_\_\_\_. (2022). As lacunas do desenho urbano: a erosão do largo da Batata e da estação Pinheiros. In: VII ENANPARQ. São Carlos.

- BAIARDI, Y. C. L.; ALVIM, A. B. (2014). Mobilidade urbana e o papel da microacessibilidade às estações de trem. O caso da Estação Santo Amaro, SP. *Arquitextos*. São Paulo, ano 14, n. 167.07. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.167/5185>. Acesso em: 22 ago 2023.
- BAIARDI, Y. C. L.; HAGEMANN, L. F. (2019). Local Masterplan Mediation instrument of urban scales and overcoming spatial dilemmas between Node and Place. In: XVIII ENANPUR, Natal.
- BANISTER, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Police*, v. 15, pp. 73-80.
- BERTOLINI, L.; SPIT, T. (1998). *Cities on rails: the redevelopment of railway stations areas*. Londres, E & FN Spon.
- CACCIARI, M. (2009). *A cidade*. Barcelona, GG.
- CARMONA, M. (2014). *Explorations in urban design: an urban design research primer*. Farnham, Ashgate.
- CASTELLS, M. (2010). *A sociedade em rede*. São Paulo, Paz e Terra.
- COSTA, S. A. P.; NETTO, M. M. G. (2015). *Fundamentos de morfologia urbana*. Belo Horizonte, C/Arte.
- DEL RIO, V. (1990). *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*. São Paulo, Pini.
- DUFFHUES, J.; BERTOLINI, L. (2015). From integrated aims to fragmented outcomes: urban intensification and transportation planning in the Netherlands. *Journal of Transport and Land Use*, v. 9, n. 3. Disponível em: <https://doi.org/10.5198/jtlu.2015.571>.
- FRASCINO, T. L.; WAISMAN, J.; FERIANCIC, G. (2013). Renovação urbana e mobilidade: o projeto do Largo da Batata. In: 19º CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, Brasília. Disponível em: [http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/06/87D2B872-0COA-4A1B-A276-C50A4A19A5DD.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/06/87D2B872-0COA-4A1B-A276-C50A4A19A5DD.pdf). Acesso em: 28 out 2022.
- GUATELLI, I. (2012). *Arquitetura dos entre-lugares: sobre a importância do trabalho conceitual*. São Paulo, Senac.
- HALL, P. (2004). "Megaciudades, ciudades mundiales y ciudades globales". (2004). In: RAMOS, A. (ed.). *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona, Edicions UPC.
- HOBBSAWN, E. (1995). *A era dos extremos*. São Paulo, Companhia das Letras.
- IZAGA, F. G. (2009). *Mobilidade e centralidade no Rio de Janeiro*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- JONG, T. M.; VOORDT, D. J. M. van der (ed.) (2002). *Ways to research and study urban, architectural and technological design*. Delft, Delft University Press.
- LAMAS, J. M. R. G. (2010). *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- LYNCH, K. (1997). *A imagem da cidade*. São Paulo, Martins Fontes.
- MASCARENHAS, L. P. (2014). *Reconversão urbana do largo da Batata: revalorização e novos conteúdos da centralidade de Pinheiros*. São Paulo, Universidade de São Paulo.
- ONZEN, M. P. (2004). *Thinking about urban form: papers on urban morphology, 1932–1998*. Oxford, Peter Lang.
- PMSP (2015). Mapa Digital da Cidade. Disponível em: <[https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/\\_SBC.aspx](https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx)>. Acesso em: 24 set 2024.
- PORTAS, N. (2011). *A cidade como arquitetura*. Lisboa, Livros Horizonte.



- RELPH, E. (2014). "Reflexões sobre a emergência, aspectos e essência de lugar". In: MARANDOLA, E.; HOLZER W.; OLIVEIRA, L. (org.). *Qual o espaço do lugar*. São Paulo, Perspectiva.
- RICHER, C. (2008). *L'urgence de la notion de pôle d'échanges, entre interconnexion des réseaux et structuration des Territoires*. Disponível em: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00460325>. Acesso em: 12 ago 2023.
- SÃO PAULO (Município) (1995). Lei municipal n. 11.732, de 14 de março: Estabelece programa de melhorias para a área de influência definida em função da interligação da Avenida Brigadeiro Faria de Lima com a Avenida Pedroso de Moraes e com as avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Eng.º Luís Carlos Berrini e Cidade Jardim; cria incentivos e instrumento para sua implantação, e dá outras providências. Disponível em: <https://shorturl.at/kmtHV>. Acesso em: 20 jun 2017
- \_\_\_\_\_. (2004). Lei n. 13.769, de 26 de janeiro: Altera a Lei nº 11.732, de 14 de março de 1995, que estabelece programa de melhorias para a área de influência definida em função da interligação da Avenida Brigadeiro Faria Lima com a Avenida Pedroso de Moraes e com as avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Eng. Luís Carlos Berrini e Cidade Jardim, adequando-a à Lei Federal n. 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade). Disponível em: <https://shorturl.at/mwyG4>. Acesso em: 20 jun 2017.
- SANTOS, M. (2014). *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia*. 6 ed. São Paulo, Edusp.
- SILVA, G. J. A.; ROMERO, M. A. B. (2011). O urbanismo sustentável no Brasil: a revisão de conceitos urbanos para o século XXI (parte 2). *Arquitextos*. São Paulo, ano 11, n. 128.03.
- SMETS, M.; SHANNON, K. (2010). *The landscape of contemporary infrastructure*. Rotterdam, NAI Publishers.
- SUZUKI, H.; CERVERO, R.; IUCHI, K. (2013). *Transforming cities with transit: transit and land-use integration for sustainable urban development*. Washington DC, The Work Bank.
- VASCONCELLOS, E. A. (1999). *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo, Annablume.

Texto recebido em 15/ago/2023

Texto aprovado em 2/out/2023

