

PONENTE

52/85

TÍTULO

Proyecto e investigación de equipamientos de movilidad. Estaciones de metro en plazas históricas y el caso del Largo de São Bento

AUTOR

Luísa Gonçalves

*Universidade de São Paulo. Arquitecta y Urbanista por EAU/UFF con intercambio en la ETSAS, Sevilla. Participó de actividades de proyecto, construcción y crítica en Rio de Janeiro. Es Magíster en Teoría, Historia y Crítica de Arquitectura por PROARQ/FAU-UFRJ. Su investigación trata de la relación entre arquitectura, infraestructura y metrópoli, a través de las estaciones de metro y terminales de São Paulo. Actualmente desarrolla su tesis doctoral en la FAUUSP.
luisa.agtg@gmail.com*

Proyecto e investigación de equipamientos de movilidad. Estaciones de metro en plazas históricas y el caso del Largo de São Bento. Design and research for mobility equipments. Subway stations in historic squares and the case of Largo de São Bento

_Luísa Gonçalves

METODOLOGÍA

El trabajo de pesquisa sobre las estaciones del metro de São Paulo trae algunas cuestiones específicas para la pesquisa en proyecto de arquitectura. La elección de tales objetos de pesquisa obliga a pensar este tipo de espacio arquitectónico fuera de sus propios límites constructivos. De inicio, costura las disciplinas del proyecto de arquitectura, el diseño urbano y el planeamiento. Junto al centro histórico de la metrópoli de San Pablo incluye aún el problema de la historia de la ciudad y del espacio público, ya que en estos casos las estaciones se implantan en plazas.

Para tanto, la metodología se desarrolla de tres partes: conocer la historia del centro y la influencia de los proyectos del metro, enseguida analizar las transformaciones que los proyectos acarretaran en diseño urbano histórico, y por fin adentrar el subterráneo con la complejidad espacial y de los flujos del sistema. La pesquisa busca reflexiones contemporáneas en la teoría de la arquitectura que traten el proyecto junto a su contexto inmediato. Con eso, el problema de la representación atraviesa las escalas de producción de estos proyectos y es también una importante cuestión en la metodología.

El centro histórico de una ciudad es siempre delicado de tratar en un trabajo de pesquisa. Todos lo conocen y su historia ya está escrita en diversos otros textos. Para este caso, su historia fue contada a través del punto de vista de la cuestión de la movilidad en la metrópoli. Un dato actual sirve de guía para esta retomada del camino: en cada uno de los tres puntos donde se empezaron las primeras ocupaciones de la ciudad de San Pablo, allí hicieron estaciones de metro. Se llama el triángulo histórico, formado por el Largo de San Bento, la plaza en frente a la Catedral da Sé y el vale de Anhangabaú. Este último es parte de otra historia, pues su cobertura en tres momentos distintos terminó por conformar una gran esplanada con dos estaciones de metro en sus bordes. Una de ellas es San Bento, que más allá que eso es una obra que transformó la pequeña plaza en frente a la tradicional iglesia. Para tratar de eso, es necesario recontar resumidamente el que pasó con los sitios históricos del centro que se convirtieron en espacios destacados para pedestres, con el cerramiento del tránsito de vehículos y la construcción del metro.

Para tratar de estos proyectos a través de una crítica arquitectónica se establece otro desafío metodológico. En Brasil, pocos son los trabajos que analizan estos espacios del punto de vista arquitectónico, aún menos trazando-lo a una perspectiva urbana. El metro es en primer lugar un problema de planeamiento urbano y de crecimiento de la ciudad, y avanzar en un análisis arquitectónico con toda la complejidad de estos espacios es interés reciente. Así que levantar bibliografía que trate de objetos que no son exclusivamente arquitectónica es un desafío primordial. En el artículo en cuestión se discuten los conceptos de "sistemas arquitectónicos" del catalán Josep Maria Montaner y el de "anti-objeto" del japonés Kengo Kuma para explicar un tipo de arquitectura que sale de los límites de su propia construcción. Si en los sistemas el más importante es la relación entre objetos que ellos mismos, el anti objeto por su vez apunta un espacio poco definible por sus límites. También el trabajo de Utudjian sobre la arquitectura del subterráneo nos ayuda a comprender que esta situación se puede pensar en un urbanismo en tres dimensiones.

En el caso de San Bento, son cinco accesos; del cuerpo subterráneo de la estación, cinco brazos se estiran para llevar la gente a la calle, en maneras diferentes de contacto: dos pequeñas edificaciones mezcladas a las fachadas de las calles, una abertura-túnel en el grande Vale do Anhangabaú, y la plaza central que acarretó en el rediseño del antiguo Largo. No hay edificaciones monumentales, pues que allí ya están otros monumentos tan importantes (el "Mosteiro de São Bento", el "Viaduto Santa Efigênia") que no merecía la pena competir, ni los órganos de patrimonio lo permitieron. Los que hay es un complejo proyecto en varios niveles con distintas aberturas para entrada de luminosidad y composición de jardines, por los cuales circulan cientos de millares de personas en las horas pico.

Si no hay fachadas sino paisajes internos que retratar, el problema de la representación se pone de igual importancia que el trazado histórico para el análisis del proyecto. La pesquisa encontró mapas de tres épocas: 1930, 1954 y 2004, ya como fotografía de satélite. En los tres se ve claramente las tres plazas que marcan el triángulo histórico, pero durante casi cincuenta

años, el centro creció en altura y en subterráneo, encontrando-se en el espacio de encuentro por excelencia: la plaza pública. El proyecto original (dos veces el área finalmente construida) se compone de diseños técnicos y perspectivas cortadas que registran con primor las relaciones de niveles y las estrategias para conducir la luz natural hasta el subterráneo. Como San Bento no es una estación de conexión, el flujo es siempre entre calle e interior (y no de tránsito dentro la estación para cambiar de línea), y así fue posible distribuirlo por múltiples accesos sin grandes problemas de circulación. La pesquisa busca resaltar estos aspectos gráficamente, en paralelo al análisis teórico.

Traer el carácter de apropiación del colectivo para los accesos e interiores de las estaciones de metro es el principal desafío para aprovechar el gigante flujo de gente que pasa por ellas. Hacer de sus espacios permanencia, así como son de pasaje. La pesquisa comprende que, en la metrópoli, los lugares de flujos están tornando-se cada vez más importantes, tanto en dimensión cultural y simbólica como en escala constructiva. Comprender las estaciones como espacios arquitectónicos y urbanos al mismo tiempo es un importante aspecto metodológico para este tipo de proyecto.

TEXTO DE REFERENCIA

Palabras clave

Estaciones de metro, Estación São Bento, São Paulo, centro histórico, espacio público, infraestructura.

Subway station, São Bento station, São Paulo, historic downtown, public space, infrastructure.

Resumen

Este trabajo investiga la relación entre arquitectura, infraestructura y metrópoli, a través de las estaciones del metro de São Paulo. Cuestiona la condición de tránsito de esos espacios, presentando principios proyectuales que demuestran su complejidad, ampliando la integración con el entorno urbano. El estudio de sus estrategias de composición colabora para delinear los límites y desafíos de proyectar arquitectura en la metrópoli. Por ello, la metodología de investigación hace un cruce entre el proceso histórico del centro y el proyecto y la construcción de esos objetos, que se relacionan directamente con la ciudad, física y simbólicamente. El análisis del diseño de los proyectos se expande desde su interior subterráneo hacia la calle y el propio diseño urbano. La primera parte de la investigación trata del centro de la ciudad y de las estaciones introducidas en plazas históricas. Este artículo enfoca la estación São Bento, retoma el lugar de la infraestructura de circulación masiva en la evolución urbana del centro, y las potencias y pérdidas de esos equipamientos como arquitectura pública, aspecto central en la búsqueda por la dimensión urbana de la arquitectura en las metrópolis contemporáneas.

The paper explores the relation between architecture and metropolis, through the subway stations of São Paulo. We question the main condition of passage of those spaces, presenting design principles that shows them much more complex, enlarging its integration to the urban surroundings. The study of these composition strategies contributes to think about the limits and challenges of architectural design within the metropolis. Therefore, the research methodology crosses the historical process of São Paulo downtown's evolution, with the design and construction of those objects, related directly to the city, physic and symbolically. The analysis of the designs and drawings expands the interior underground towards the street level and the urban design itself. The first part of the research explores the downtown, and the stations at historical squares. This paper focus on São Bento station, and recapitulates the place of mass circulation infrastructure in the urban evolution of the downtown, and the potentials and loss of those equipments as public architecture, central in the search for the urban dimension of architecture at the contemporary metropolis.

Introducción: desafíos de la investigación para una arquitectura urbana

Este trabajo es parte de la investigación de doctorado de la autora, que trata de las estaciones de metro de las cinco líneas de São Paulo, en diversos tipos de ubicación e inserción urbana. La autora agradece a la FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo) el financiamiento a la investigación que fundamenta este artículo. La investigación busca comprender la relación entre arquitectura, infraestructura y metrópoli. Por lo tanto, atraviesa los campos de la planificación urbana y del proyecto de arquitectura, intentando disolver los límites de las especialidades en la escala en que esas relaciones son intrínsecas. Las estaciones son partes centrales de una red que se extiende por parte del territorio de la metrópoli, y hacen la conexión entre el sistema y el nivel de la calle, de uso peatonal y cotidiano. Su proyecto guarda desde luego la potencia de abrigar un volumen considerable de personas en un flujo exhaustivo de desplazamientos por la ciudad. El estudio apunta hacia la transformación de esos equipamientos, de meros espacios de pasaje en destacadas versiones de espacio público y de uso colectivo en la ciudad. La primera parte de la investigación examina el centro antiguo de São Paulo y las estaciones subterráneas introducidas en plazas históricas, así como las transformaciones que alcanzaron el diseño urbano del entorno.

Este artículo se concentra en el análisis de la estación São Bento, recapitulando el proceso histórico de formación del centro y las transformaciones resultantes de la obra de la estación en el largo de mismo nombre. El desafío metodológico de este trabajo reside en la interlocución entre dos esferas que son comúnmente tratadas separadamente: la planificación urbana y el proyecto de arquitectura. Y, entre ellas, la historia y la cultura, considerando una producción de proyecto y una teoría de la arquitectura centradas en el objeto arquitectónico y poco articuladas con el proyecto de ciudad que se construye con, alrededor, y para los espacios edificados. El análisis de las edificaciones construidas para acomodar la circulación que promueven las estaciones y su entorno carga el desafío de la lectura arquitectónica que sobrepasa el carácter de "objeto". Los límites poco claros, principalmente cuando se trata de los ambientes subterráneos, dirigen esa interpretación para la creación de

nuevas categorías de análisis. En la teoría arquitectónica contemporánea, algunos trabajos intentan mitigar esa distancia simbólica entre el objeto y su entorno, ofreciendo algunas claves interpretativas importantes.

En “Anti-Object” ¹ (anti-objeto), el arquitecto japonés Kengo Kuma critica la concepción moderna de edificaciones destacadas de su entorno (frecuentemente sobre pilotes). La representación es una cuestión central en ese texto de Kuma, que recupera algunos trabajos de Bruno Taut cuyas calidades difícilmente eran representables en las fotografías de la época y en los dibujos convencionales. En un enfrentamiento entre materia y percepción, Kuma describe proyectos que, adversos a la delimitación tradicional del “objeto”, han creado formas distintas de pensar la arquitectura, poniendo de relieve la casa Hyuga en Atami, Japón, y la intervención hecha por Taut en una pieza subterránea. Kuma destaca la relación entre los elementos como la principal clave compositiva de lo que va a llamar finalmente “anti-objeto”. Esa relación atraviesa el ámbito del volumen exterior a las edificaciones, los límites interiores y exteriores, y también los dispositivos de transposición y niveles, acordándonos de que Le Corbusier transformó diversas de sus escaleras en objetos en sí. Colores, niveles, flujos y materialidades invisibles en la vista en planta, cortes, fachadas y fotografías en blanco y negro volvieron aún más difícil la divulgación y el análisis de ese tipo de proyecto.

También las estaciones de metro presentan la dificultad de representación: como en parte son subterráneas, y en parte están en superficie (en algunos casos), su límite físico es invisibilizado. Los “brazos” que conectan las bocas, cuando puntuales, y los vestíbulos de distribución son espacios de pasaje, pero muchas veces ejercen una marcada presencia en el paisaje urbano ². Las estaciones incorporan, por tanto, el espacio interior y el diseño urbano en el mismo proyecto. Para el teórico franco-armenio Édouard Utudjian ³, la disciplina del urbanismo no debe ser pensada en dos dimensiones sino en tres, si se considera toda la potencialidad de los espacios subterráneos. Utudjian fundó en París, en 1937, el Grupo de Estudio y Coordinación del Urbanismo Subterráneo para estudiar las posibilidades de ocupación del subterráneo de las ciudades. En 1952, publicó un largo estudio en que acuñó la expresión “urbanismo subterráneo”, tras analizar una serie de aspectos técnicos y sociales de los subsuelos, incluyendo estructuras, estudio de suelos, aspectos arquitectónicos e incluso cuestiones jurídicas.

Si la interpretación del subsuelo vence un desnivel vertical de construcción de la ciudad, en el plano horizontal de la calle y de los espacios urbanos es necesario la formación de un pensamiento que avance con relación al análisis del objeto. Para ello, compete el concepto de sistema. En “Sistemas arquitectónicos contemporáneos”, Josep Maria Montaner ⁴ presenta el trabajo como una actualización de su publicación “Las formas del siglo XX”, que se había fijado en los objetos singulares y aislados. El autor utiliza entonces el concepto de sistema para destacar no los objetos en sí, sino la relación entre ellos.

Para ello, establece como objetivos:

“oponerse a todo reduccionismo y mecanicismo, intentar acercarse a un pensamiento de la complejidad y de las redes. Significa, por tanto, dar prioridad a una búsqueda para desvelar las estructuras complejas en las escalas urbanas y territoriales; reescribir la historia de la arquitectura contemporánea desde el énfasis en los sistemas que superan la crisis del objeto; desarrollar, para la arquitectura, el urbanismo y el paisajismo la relación esencial que Luhman establece entre sistema y entorno; es decir, analizar las capacidades que cada sistema tiene para estructurarse y, al mismo tiempo, para interactuar con su contexto” ⁵.

En el caso de las estaciones de metro, interesa particularmente la forma como ellas interactúan con su contexto. La forma en sentido literal, aquella de los contornos y volúmenes de los espacios edificados, pero también la forma como modo de intervención, el número de bocas y el consecuente alcance en el entorno urbano, la demanda de circulación, la relación con los elementos técnicos como torres de ventilación, y, sobre todo, la relación con el espacio público. En las plazas históricas que se examinan a seguir, la llegada del metro ha intervenido en su diseño y apropiación, poniendo nuevas cuestiones para la relación entre infraestructura de movilidad y ciudad.

Centro de São Paulo: historia y metro

Las obras del metro empezaron a transformar el centro histórico de São Paulo en la década de 1970, siendo inauguradas hasta el inicio de la década de 1980 tres estaciones en el núcleo histórico: la estación São Bento en 1975, de la primera línea, Azul; la estación Sé en 1978, con transbordo entre las líneas azul y roja; y la estación Anhangabaú en 1983 ⁶, de la segunda línea, roja. Esas obras han cambiado el territorio del centro en nivel constructivo y geográfico, pero también lo han alterado simbólicamente, intensificando la relación entre la circulación metropolitana y la historia de la ciudad de São Paulo. En el recorrido de esa ocupación el crecimiento de la población ha demandado transformaciones en las estructuras construidas y naturales, interviniendo de forma significativa en la geografía local. Fue en el área delimitada por el valle del arroyo del Anhangabaú y la vega del río Tamanduateí, el llamado triángulo histórico, que la ciudad de São Paulo registró su primera ocupación de población portuguesa. Para Caio Prado Junior ⁷, el relieve y los cursos de agua cumplieron roles importantes y distintos: el primero marca una ciudad de laderas “cuyo declive acentuado largos y penosos trabajos de urbanización lograron tan sólo, y

en pocos casos, suavizar”, laderas atravesadas por viaductos, lo que sugiere un paisaje de vías públicas suspensas, “tal vez único en el mundo”. En lo que respecta a los cursos de agua, el autor reitera la importancia de las vegas como raras zonas planas, determinantes para la instalación de las vías férreas que han contribuido para el desarrollo industrial ⁸.

Por algunas décadas el centro histórico condensó actividades comerciales en convivio con residencias, hasta que, con el desarrollo de la industria paulista y el crecimiento de la ciudad, nuevos barrios residenciales se consolidaron. El problema de la movilidad aparece ya en inicios del siglo XX en la pauta de las políticas públicas, movilizand planes y proyectos de reestructuración viaria. Si, en ese momento, en el contexto internacional repercuten los debates de los CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) sobre las perspectivas de un urbanismo modernista funcionalista, en São Paulo prevalece un modelo distinto en el plano urbano, radial y concéntrico, aunque en la arquitectura la propuesta modernista sea la más presente ⁹. El centro de la ciudad recibió las intervenciones más significativas en ese primer momento con el Plan de Avenidas de Prestes Maia, en 1930, que proponía una primera orientación de carácter metropolitano para el centro, a partir del sistema viario y de las cuestiones de tráfico, como explica Regina Meyer ¹⁰: “Así como Haussmann, Prestes Maia buscaba, a través de ejes y conexiones sistémicas, integrar los barrios centrales y lanzar la ciudad hacia fuera de los límites convencionales”.

En las décadas siguientes, la relación con la dimensión metropolitana fue creciente, a través del nivel de articulación con el restante del territorio, física y simbólicamente. Hasta mediados de la década de 1960, esa zona se configuraba como la centralidad metropolitana, dividida en “Centro tradicional” y “Centro Nuevo”. Si todavía estaban en pauta los problemas de movilidad de la década de 1930, las soluciones adoptadas a partir de esa época empiezan a tomar distancia del patrón europeo “haussmaniano” de Prestes Maia y caminan hacia un modelo americano, en que la circulación vial y la velocidad son predominantes. Las propuestas sobre la circulación peatonal vuelven gradualmente, en la medida en que se incentiva una reocupación y renovación del centro, pero no siempre tendrían éxito, como veremos más adelante. De todos modos, sea por el volumen de pasajeros que hace circular en esa zona, sea por la remodelación de plazas históricas, las obras del metro son centrales para ese tema.

Estaciones: obra y ciudad

En el centro, pero también en otras regiones de la ciudad, las estaciones de metro fueron ubicadas en plazas, tanto por la disponibilidad de terreno público (sin que demandara desapropiaciones) como por la posibilidad de integración gradual en el espacio urbano, que propicia una relación confortable para el usuario del sistema, en la transición entre el subterráneo y la calle ¹¹. Las obras de las estaciones en el centro fueron seguidas de importantes intervenciones urbanas, de uso y de diseño, como el cierre de calles para la circulación de vehículos, la llamada “peatonalización”, en los años 70, la reurbanización de la Plaza de la Sé, del Largo São Bento, de la Plaza de la República, de la Plaza João Mendes y de la Ladera de la Memoria, además de la reurbanización del Parque del Anhangabaú y la recuperación del Viaducto Santa Ifigênia. Sin embargo, a pesar de esas y de otras obras asociadas al metro, no hubo en esa época una reversión significativa de la perspectiva para el Centro. Para Regina Meyer ¹², dos razones explicarían esa situación: por una parte, la dinámica del capital financiero que repercute en la producción del espacio, desconectada de los aspectos de la calidad de vida urbana, y por otra, la falta de articulación entre las intervenciones: “a pesar de la existencia de una gran cantidad de pequeñas intervenciones que por sus características funcionales pueden y deben ser pensadas y proyectadas de forma parcelada, otras, debido a su carácter sistémico, exigen el abordaje global que sólo un plan integrador garante”.

En el informe publicado por la Compañía del Metropolitano de São Paulo en 1979 sobre la línea roja (que incluye en el centro las estaciones República, Anhangabaú, Sé y Pedro II), las directrices para la construcción de las estaciones deben extrapolar el edificio construido propiamente dicho, incorporando las preocupaciones con la ciudad y la mejoría de la calidad de vida. Para la concepción básica se ha priorizado la “mejor manera de facilitar el tránsito de pasajeros de la calle hacia los trenes”; sin embargo, aunque la relación con los equipamientos de utilidad pública, áreas comerciales, plazas y jardines esté incluida en las categorías de problemas, no se prevé una integración específica junto a la circulación de pasajeros:

“Así, en casi todas ellas los espacios son coordinados similarmente: de un determinado número de bocas de la calle y de los terminales de autobús y trenes o aparcamientos de coches, los pasajeros llegan, a través de escaleras mecánicas o no y galerías, al “hall” de distribución, área donde se ubican las taquillas y el sistema de control. A partir de ahí (donde están los bloqueos) los pasajeros entran en el área operacional de la estación, atravesando un “hall” y llegando a los andenes de embarque y a los trenes, a través de otras escaleras mecánicas o no” ¹³.

En ese grupo las estaciones del metro son subterráneas, puesto que normalmente su construcción implica un proceso que interfiere en una amplia área del entorno. No obstante, en el tramo de la línea 1 entre la estación Liberdade y el intervalo entre las estaciones Luz y Tiradentes, la excavación del suelo fue hecha a través del método Shield ¹⁴, por la primera vez en Brasil. Murilo Gabarra resalta los principales aspectos de ese método que repercuten en la arquitectura de las estaciones: siendo

la propia máquina quien sostiene el suelo durante la perforación, esa camada debe ser más ancha, determinando estaciones más profundas, y consecuentemente más distantes del nivel de la calle para el embarque de pasajeros; por el mismo motivo, el método es una buena opción para relieves accidentados, porque no implica interferencias en la superficie; además, exigiendo menos anchura, se lo puede instaurar debajo de calles estrechas y bajo edificios existentes, dispensando amplias desapropiaciones, siendo por ello adecuado a contextos urbanos de alta densidad ocupacional.

El diseño urbano de esa área fue registrado en tres momentos: el primero, en 1930, en el Mapeo Sara [1]; el segundo, en 1954, en el Mapeo Vasp Cruzeiro [2]; y el tercero en Ortofotografía aérea de 2004 [3]. Los mapas registran las zonas donde se ubicaron las obras del metro, y en la foto aérea se pueden observar las relaciones de abertura para espacios públicos y de áreas verdes, de diferentes dimensiones. En tales estaciones, la relación entre interior y exterior, y entre el subterráneo de la vía del tren y el espacio público de la ciudad son intermediadas por la creación de plazas, que asumen un nuevo tipo de circulación y de relación con el espacio urbano, debido a que dan acceso a la estación. En el caso del Anhangabaú, la plaza se encuentra en la prolongación del gran proyecto de la explanada del valle, cerca del Largo de la Memória, y en el caso de las estaciones São Bento y Sé, nuevos diseños urbanos fueron proyectados para el entorno.

Las formas principales de abertura de esas estaciones subterráneas para entrada de luz natural y de vegetación fueron desarrolladas durante el proyecto de la línea 1-azul por Marcello Fragelli y su equipo. Durante el desarrollo de la línea 3-roja, se las incorporaron en algunas estaciones, no sólo del perímetro histórico, pero también en subcentros como Santa Cecília y Marechal Deodoro. Al analizar la introducción de estaciones de metro en plazas en São Paulo, Vladimir Bartolini ¹⁵ destaca algunas características que considera favorables a su apropiación por la población, identificadas totalmente o en algunos tramos de las estaciones Sé, Santa Cecília y Liberdade [4]: "el extenso perímetro de contacto con el ambiente circundante dotado de mayor dinamismo; el predominio de superficie pavimentada continua; sub espacios apenas sugeridos, sea por el diseño del suelo, sea mediante leves huecos del espacio, sea por las copas de los árboles; parquedad de equipamientos". Se observa el uso del término "espacios sugeridos", que señala la importancia del libre uso en los espacios públicos, así como la parquedad en los equipamientos.

La caracterización de Bartolini indica en un primer momento la necesidad de pensar el proyecto de espacios públicos libres en paralelo con el proyecto de los espacios edificados, aunque su trabajo apunte hacia la recurrente absorción de espacios residuales o hacia la creación de vacíos sin proyecto específico. Y, además, su análisis conduce hacia la observación de que son necesarios no sólo los espacios libres, sino aquellos que persigan la diversidad y vitalidad de una calle en sus diversas actividades:

"Las características comunes de algunos subespacios exitosos en los casos citados de la Plaza de la Sé, Liberdade y Santa Cecília, apuntan hacia una dirección que conviene ser considerada: los espacios libres públicos junto a las estaciones del Metro deben ser concebidos más como "calles" que como "plazas", si se entiende por calle un espacio que posee "una organización dinámica que predispone inmediatamente a la simultaneidad de usos, y, por tanto, al perfeccionamiento de la información (...) un espacio donde todo ocurre, donde todo se relaciona, sin posibilidad de clasificación, y limitando el sentido de plaza a un "lugar a donde se va con intenciones precisas (...), un lugar especializado, tranquilo, libre de conflictos (...) aislado de la agitación urbana". (...) Asimismo, la "plaza debería ser vista como un episodio de la 'calle', estrechamente vinculada a su dinámica, aunque poseedora de una identidad propia" ¹⁶.

São bento: estación y plaza

"Los mapas de la ciudad de São Paulo de la era imperial nos muestran una ciudad sin las grandes plazas que caracterizan a las ciudades del mundo colonial español. Los espacios abiertos estaban, en general, vinculados a algún edificio religioso. El Pátio del Colegio es el ejemplo más antiguo. El Largo de São Gonçalo era el local donde se realizaban las 'danzas de São Gonçalo'. La Plaza de la Sé era el escenario de las grandes solemnidades del año litúrgico. El Largo de São Bento asistió al episodio de la aclamación de Amador Bueno. La propia expresión 'largo' ["ancho"] es elocuente, 'no es más que el punto donde se vuelve ancha la calle cuyo centro no está realizado'" ¹⁷.

La Estación São Bento se inserta en una zona de gran movimiento de peatones, que se extiende también por el entorno, próximo a las estaciones Sé y Anhangabaú, y recibe el nombre del monasterio que bordea el largo. La estación soporta hasta 40.000 pasajeros/hora y tiene un área construida de 18.150 m². Se inauguró en el 26 de septiembre de 1975 y fue renovada por el Ayuntamiento en 1998, cuando se cumplieron los 400 años de la creación del largo. La figura 5 [5] muestra la transformación en el diseño del entorno antes y después de la remodelación del largo que se dio con la construcción de la estación. La estación ha recibido uno de los proyectos más complejos, que incluía la construcción de un edificio para la Compañía del Metropolitano de São Paulo [6]. El terreno se extendía desde la prolongación de la Calle Florêncio de Abreu hasta la Avenida Anhangabaú [7]. Su ejecución fue limitada a la mitad del proyecto, contando con la plaza de acceso a la estación, pero no con el edificio sede. [8] [9]

Todavía en la fase de proyecto el diseño fue bastante alterado; inicialmente, Fragelli construyó una serie de mesetas entre las plazas que articulaban los niveles del terreno y el edificio sede: "parte del edificio estaría apoyado en la plaza rebajada, y parte en la explanada que dejé adjunta al viaducto, pero penetrando las losas inferiores hasta ganar acceso también en el nivel de la avenida" ¹⁸. Además, la estación abrigaría un programa más extenso, con galerías abiertas con tiendas en las plazas, y también tiendas distribuidas en los tres niveles del subsuelo. Aunque haya sido muy alterada con relación al proyecto original, la plaza actual que da acceso a la estación se destaca en el centro del centro histórico, de gran densidad y movimiento. Monumental en el sentido de sus dimensiones y por su vegetación, pero rebajada con relación al nivel de la calle, la boca de la estación no concurre visualmente con los marcos del entorno, como el Monasterio de São Bento, y al mismo tiempo no se vuelve invisible.

En la Estación São Bento, los jardines y la vegetación presentan un carácter más decorativo que de composición de áreas de estar [10]. Hay que considerar aún el carácter de las actividades del entorno, que se configura más por los servicios que por la habitación. De todos modos, desde dentro de la estación la vista para la ciudad es intermediada por esos espacios, que inundan de luz natural los primeros vestíbulos de la estación [11] y la caracterizan como una de las estaciones que más exploran la relación del paisaje natural con el paisaje construido.

Consideración final

La implantación de las primeras líneas del metro en São Paulo, que se dio con la construcción de tres estaciones en el centro histórico, fue una importante acción entre varias otras que buscaban renovar la zona, aumentando la circulación de peatones y la oferta de transporte público mientras se buscaba disminuir la circulación de vehículos individuales. Aunque sean subterráneas, las estaciones han traído una nueva monumentalidad al centro en la década de 1970, no tan distante de las proficuas discusiones de las últimas reuniones del CIAM. En ese sentido, se destaca la octava edición, que lanzaba una propuesta para una nueva monumentalidad presente no sólo en edificaciones y monumentos, sino también en los espacios libres de uso público, y también la sexta edición, que ponía el centro como el corazón de la ciudad ¹⁹. Las discusiones internacionales respecto de la recuperación de las características morfológicas y sociales de los centros históricos repercuten en Brasil en el momento de explosión demográfica de sus principales metrópolis (São Paulo y Rio de Janeiro), donde el planeamiento urbano centrado en el automóvil se muestra ineficaz.

Dentro de la discusión contemporánea, la estación en tanto espacio presenta el desafío de pensar la red y el sistema en el nivel del territorio, pero en nivel local también incorpora la noción de sistema de Montaner en tanto objeto que se disuelve e ingresa en el diseño urbano convocando distintas relaciones entre el subterráneo y la superficie, interior y exterior, plaza y boca a la calle, irrigando el espacio urbano del entorno con la intensa circulación de personas. En términos de proyecto, las estaciones demandan por lo menos tres esferas de invención conectadas: la primera en el subterráneo, que engloba los andenes de acceso al tren, circulación y vestíbulos; la segunda del interior para afuera, que hace la transición más delicada entre subterráneo y calle, y donde se exploran las posibilidades de abertura para la entrada de luz y de aire; y la tercera, en la calle, que alcanza todo el recorrido a pie que dirige los peatones que circulan por el entorno hacia la estación. El proyecto de las estaciones con muchos brazos de acceso debe considerar las características de esos espacios (amplitud de las calles, aceras, gabarito de las edificaciones, etc.).

En la estación São Bento, la plaza y las bocas mantienen una relación más intrínseca que en los casos donde las bocas son aberturas puntuales, pues presenta límites diluidos en la gradación entre el antiguo largo y el interior de la estación. La composición del nivel intermedio, con las escaleras helicoidales en hormigón crudo y los jardines, difiere del paisaje del entorno, característico de otra época, sin conflictos en el paisaje, debido a su organización en niveles. Es un espacio de transición más abierto que el que podría ser ofrecido por ejemplo por un simple túnel de acceso, lo que invita al pasajero a repensar la función de la estación apenas como espacio de pasaje. La integración entre las estaciones y los espacios públicos en plazas es siempre un desafío, con la ganancia de que se ofrece un espacio de uso colectivo y cotidiano al peatón usuario de un sistema de circulación masivo, en un contexto donde muchas veces prevalece el interés del automóvil.

Si en la escala del plano urbano las articulaciones de acceso y de circulación con el entorno han sido los puntos más críticos observados en el centro, por otra parte, se pueden resaltar las soluciones delicadas en nivel de edificación y entorno, cuando se incorporan rasgos, aberturas, parterres y transición de niveles de modo a diluir los límites entre el interior y el exterior de la estación y de la plaza. La elección por el uso del hormigón en bruto, discreto en su apariencia, marca la presencia de una construcción todavía involucrada en el vocabulario moderno, al mismo tiempo en que la inserción de la edificación de la estación no concurre con el paisaje histórico del entorno. El centro histórico ciertamente gana con la implantación del sistema de circulación masivo del metro, pero hay que considerar las particularidades de ese tipo de proyecto para que, en nivel local, pueda haber una contribución significativa a la urbanidad y a la apropiación colectiva de ese espacio.

Notas

¹ KUMA, 2008

² GONÇALVES, 2015

³ UTUDJIAN, 1952

⁴ MONTANER, 2008

⁵ MONTANER, 2008, p.11

⁶ Donde se pueden incluir también, por la proximidad, las estaciones de ocupación subsecuente a ese primer perímetro histórico: al norte, la estación Luz, inaugurada en 1975; a oeste, la República, en 1982; a este, Pedro II, en 1980; y al sur, Liberdade, en 1975, también del primer tramo.

⁷ PRADO JUNIOR, 1998, p. 77-78.

⁸ PRADO JUNIOR, 1998, p. 78-80.

⁹ ANELLI, 2007.

¹⁰ MEYER, 1994, p. 4.

¹¹ GONÇALVES, 2015.

¹² MEYER, 1994, p. 5.

¹³ COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO, 1979, p. 42.

¹⁴ Aparato para excavar túneles con coraza para sostenimiento del terreno durante la operación de montaje del revestimiento (GABARRA, 2016, 135).

¹⁵ BARTALINI, 1988, p. 259.

¹⁶ BARTALINI 1988, p. 260-261.

¹⁷ TOLEDO, 2004, p. 124.

¹⁸ FRAGELLI, 2010, p. 276-277.

¹⁹ OACKMAN, 1997, p. 35.

Bibliografía

ANELLI, Renato. *Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB*. Arqtextos 082, nº Vitruvius (2007).

BARTALINI, Vladimir. *Praças do Metrô: enredo, produção, cenário, atores*. São Paulo: FAUUSP, 1988.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ. *Leste Oeste: em busca de uma solução integrada*. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 1979.

FRAGELLI, Marcelo. *Quarenta anos de prancheta*. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

GABARRA, Murilo. *Industrialização e padronização para expansão da rede de Metrô de São Paulo*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP (Dissertação de Mestrado), 2016.

GONÇALVES, Luisa. *Arquitetura do espaço coletivo na metrópole paulista: as estações de metrô da linha 1-azul*. Dissertação (Mestrado em Teoria, história e Crítica). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. *Leste Oeste: em busca de uma solução integrada*. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 1979.

KUMA, Kengo. *Anti-Object: The Dissolution and Disintegration of Architecture*. London: AA, 2008.

MONTANER, Josep Maria. *Sistemas arquitetônicos contemporâneos*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

MEYER, Regina P. *O Centro da metrópole como projeto. Em São Paulo Centro XXI: entre história e projeto.*, 4-5. São Paulo: ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO, 1994.

OACKMAN, Joan. *Los años de La guerra: Nueva York, Nueva Monumentalidad*, in Costa, Xavier/Hartray, Guido(org) *Sert. Arquitecto em Nueva York*, Museu d'Art Contemporani de Barcelona, 1997. (catálogo)

PRADO JUNIOR, Caio. *A cidade de São Paulo – geografia e história*. São Paulo: Brasiliense, 1998.

SISTEMA DE CONSULTA del Mapa Digital de la Ciudad de São Paulo:

<http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acceso en 15 jul. 2017.

TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo: Cosac Naify/Duas Cidades, 2004.

UTUDJIAN, Édouard. *L'urbanisme souterrain*. Paris: Presses Universitaires de France, 1952.

Pies de foto

[1] Mapeo Sara de 1930. En los círculos en negro, plazas de las estaciones Anhangabaú, a la izquierda, São Bento, arriba, y Sé, a la derecha. Edición de la autora sobre imágenes, 2017. Fuente: Ayuntamiento de São Paulo, GEOSAMPA, MDC – Mapa Digital de la Ciudad de São Paulo.

[2] Mapeo Vasp Cruzeiro de 1954. En los círculos en negro, plazas de las estaciones Anhangabaú, a la izquierda, São Bento, arriba, y Sé, a la derecha. Edición de la autora sobre imágenes, 2017. Fuente: Ayuntamiento de São Paulo, GEOSAMPA, MDC – Mapa Digital de la Ciudad de São Paulo.

[3] Ortofoto aérea de 2004. En los círculos en negro, plazas de las estaciones Anhangabaú, a la izquierda, São Bento, arriba, y Sé, a la derecha. Edición de la autora sobre imágenes, 2017. Fuente: Ayuntamiento de São Paulo, GEOSAMPA, MDC – Mapa Digital de la Ciudad de São Paulo.

[4] Boca de la estación Sé. Foto de la autora, 2015.

[5] Síntesis gráfica de las transformaciones en el diseño urbano antes y después de la remodelación del Largo de São Bento. Fuente: Bartalini, 1988, p. 09.

[6] Corte en perspectiva del proyecto preliminar para la estación São Bento, donde se ve el edificio sede, que no llegó a ser construido, y el viaducto Santa Efigênia. Fuente: HOTCHIEF; MONTREAL; DECONSULT – HMD, 1969.

[7] Vista en planta del proyecto preliminar de la estación, nivel de la calle. Fuente: HOTCHIEF; MONTREAL; DECONSULT – HMD, 1969.

[8] Boca de la estación São Bento en el Valle del Anhangabaú. Al fondo, el viaducto Santa Efigênia. Foto de la autora, 2015.

[9] Boca de la estación São Bento en el Valle del Anhangabaú. Al fondo, el viaducto Santa Efigênia. Foto de la autora, 2015.

[10] Boca de la Estación São Bento en la plaza principal, bajo el nivel de la calle. Foto de la autora, 2015.

[11] Interior de la Estación São Bento. Foto de la autora, 2015.



[1]



[2]

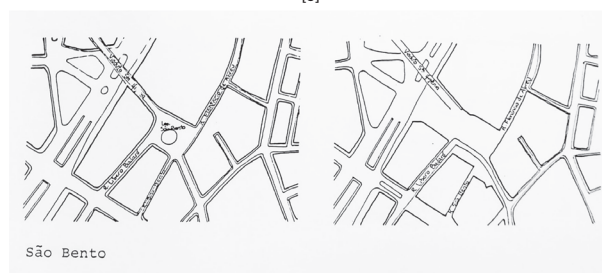


[3]

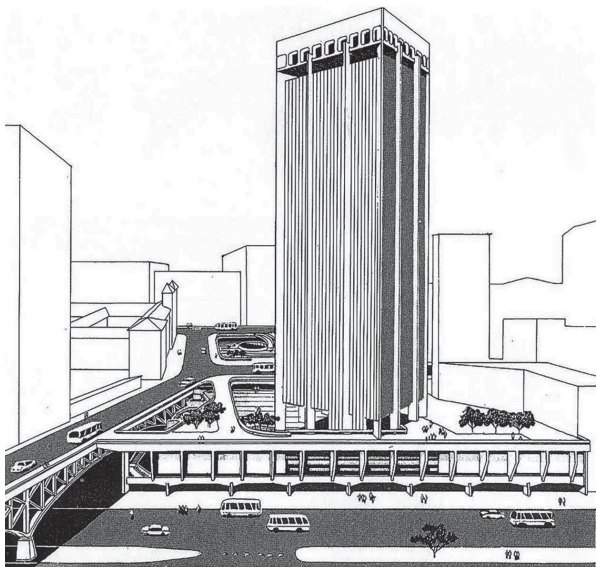
[4]



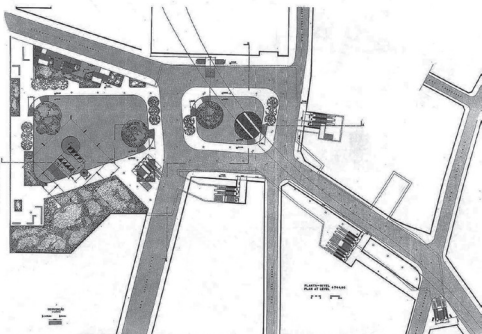
[5]



[6]



[7]



[8]

[9]



[11]



[10]

