

4

Estudo de caso: a High Line convertida em High Line Park

4.1

High Line

4.1.1

Breve histórico da High Line

O High Line Park teve sua origem na transformação de uma linha férrea suspensa desativada e outrora reservada ao transporte de cargas destinado a servir o distrito industrial de Chelsea em Manhattan, Nova York: a High Line. Erigida em meados de 1930 como parte de um projeto de melhoria da infraestrutura do West Side de Manhattan denominado West Side Improvement Project¹, a High Line tinha como objetivo elevar o tráfego ferroviário a aproximadamente 9m de altura de forma a separá-lo do tráfego de automóveis e pedestres. Antes da construção da mesma, o número de acidentes provocados pelo tráfego no nível da rua de pedestres, automóveis e trens era tão alto que a 10th Avenue era conhecida como Death Avenue, Avenida da Morte. Mesmo com a atuação dos West Side Cowboys, homens montados que trafegavam na frente dos trens brandindo bandeiras vermelhas a fim de alertar transeuntes e veículos sobre a passagem destes, muitos acidentes fatais ocorreram. Projetada para atravessar os centros dos quarteirões e passar através dos edifícios, a utilização da High Line pelo transporte de cargas ambicionava otimizar o serviço de entrega dos produtos transportados por meio dela. É importante sublinhar que a decisão por não construir a High Line sobre a 10th Avenue visava minimizar o impacto negativo geralmente associado à presença de viadutos na cidade, como pode ser observado no trecho a seguir, destacado do *website* desenvolvido pela associação Friends of the High Line:

Ela foi projetada para atravessar o centro dos quarteirões, em vez de se desenvolver por sobre a avenida, a fim de evitar o surgimento de condições negativas

¹ Projeto que compreendia a elevação de aproximadamente 21 km de linhas férreas a cerca de 9m do solo, eliminando 105 cruzamentos ferroviários no nível da rua e acrescentando 32 acres de área ao *Riverside Park*. FRIENDS OF THE HIGH LINE. High Line History. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em <http://www.thehighline.org/about/high-line-history>. Acesso em: 2 de fevereiro de 2011.

associadas com linhas elevadas. Ela se conecta diretamente a fábricas e armazéns, permitindo que os trens passem por dentro dos edifícios. Leite, carne, produtos agrícolas, matérias-primas e produtos manufaturados vão e voltam sem causar tráfego no nível da rua.²

Quando inaugurada, em 1934, a High Line conectava a West 34th Street (entre a 10th Avenue e a 11th Avenue) ao St. John's Park Terminal; na década de 1950, o acelerado desenvolvimento do transporte rodoviário por todo o país e a consequente redução no uso do transporte ferroviário afetaram sua utilização. Assim sendo, na década de 1960, uma de suas seções localizada em seu extremo sul acabou sendo demolida. Com isso a High Line passou a ter aproximadamente 2,4 km de comprimento e a estender-se da West 34th Street até a Gansevoort Street, no Meatpacking District, e assim permanece até hoje.



Figuras 4 e 5 – A linha férrea ainda em funcionamento.³

Em 1980, por fim, a High Line acabou sendo completamente desativada, e em meados desta mesma década, donos de terrenos situados embaixo dela logo passaram a pressionar pela demolição de sua estrutura. Em reação, Peter Obletz, um ativista entusiasta do transporte ferroviário e morador do bairro de Chelsea,

² Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *It is designed to go through the center of blocks, rather than over the avenue, to avoid creating the negative conditions associated with elevated subways. It connects directly to factories and warehouses, allowing trains to roll right inside buildings. Milk, meat, produce, and raw and manufactured goods come and go without causing street-level traffic.* FRIENDS OF THE HIGH LINE. High Line History. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em: <http://www.thehighline.org/about/high-line-history>. Acesso em: 2 de fevereiro de 2011.

³ FRIENDS OF THE HIGH LINE. The High Line in Operation. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em: <http://www.thehighline.org/galleries/images/the-high-line-in-operation>. Acesso em: 13 de março de 2011.

engajou-se em lutar na justiça pela reativação do serviço de trens na High Line, não obtendo sucesso em sua empreitada.⁴ Assim, a estrutura elevada permaneceu abandonada e assumiu o aspecto de ruína urbana que perdurou por anos e anos, expondo o progressivo desgaste de seus materiais e sendo invadida pela vegetação indomada e diversificada que em seu leito espontaneamente brotava.



Figuras 6 e 7 – Aspecto da High Line enquanto esteve abandonada.⁵

4.1.2 Percorrendo o caminho até o High Line Park

Em meados de 1999, dois moradores dos arredores da High Line – Joshua David e Robert Hammond – que, até então, não se conheciam, encontraram-se numa reunião da comunidade local e descobriram que partilhavam da mesma fascinação pela linha férrea. Ambos decidiram iniciar um grupo de trabalho com o objetivo de evitar a demolição da High Line, clamar pela preservação de sua estrutura histórica e pela sua reforma, além da sua transformação em um espaço público. Para tal, fundaram a associação sem fins lucrativos Friends of the High Line, buscando reunir outros entusiastas como eles.⁶

Fascinados pela oportunidade oferecida pela High Line e inspirados pela ideia do parque urbano elevado Promenade Plantée, em Paris – tópico a ser

⁴ FRIENDS OF THE HIGH LINE. High Line History. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em: <http://www.thehighline.org/about/high-line-history>. Acesso em: 2 de fevereiro de 2011.

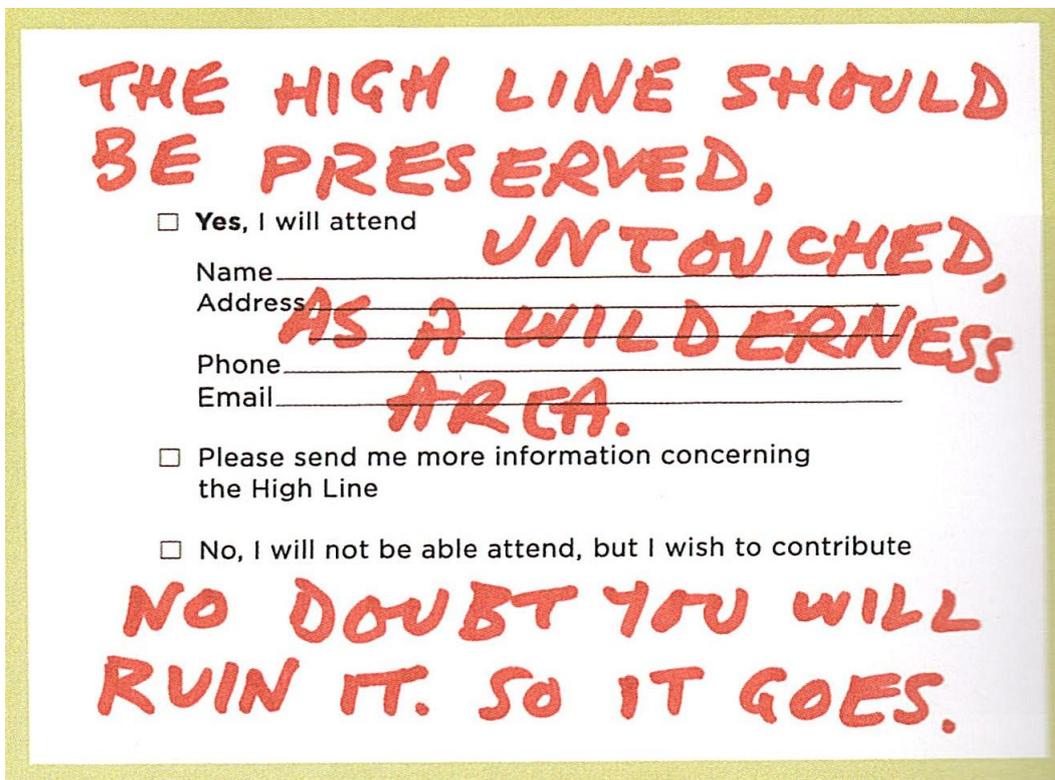
⁵ FRIENDS OF THE HIGH LINE. (org.). **Designing the High Line: Gansevoort to 30th Street**. New York: Finlay Printing, LLC., 2008, p. 27.

⁶ Ibid., p. 7.

explorado por este trabalho mais adiante –, os entusiastas comprometeram-se com a batalha pela sua salvação:

Queríamos salvar a High Line para inventar algo extraordinário para a cidade de Nova York. Não seria suficiente apenas construir escadas e acrescentar bancos e vasos de plantas. O *design* para a High Line teria que ser tão interessante e incomum quanto a estrutura em si.⁷

Buscando o apoio da comunidade, a associação promoveu uma campanha a favor da restauração e reuso da High Line por meio de reuniões e debates públicos, editoriais em grandes jornais e revistas etc. Participaram de debates sobre metas e ideias sobre o futuro da High Line alguns influentes planejadores e líderes culturais, além da própria população.⁸



THE HIGH LINE SHOULD
BE PRESERVED,
UNTOUCHED,
AS A WILDERNESS
AREA.

Yes, I will attend
Name _____
Address _____
Phone _____
Email _____

Please send me more information concerning
the High Line

No, I will not be able attend, but I wish to contribute

NO DOUBT YOU WILL
RUIN IT. SO IT GOES.

Figura 8 – Uma das respostas a uma convocação da comunidade para um debate em 2003 acerca do futuro da High Line.⁹

⁷ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *We wanted to save the High Line to make something extraordinary for New York City. It wouldn't be enough to build stairs and add a few planters and benches. The design for High Line had to be as interesting and unusual as the structure itself.* FRIENDS OF THE HIGH LINE. (org.). **Designing the High Line: Gansevoort to 30th Street.** New York: Finlay Printing, LLC., 2008, p. 7.

⁸ BERENS, C. **Redeveloping Industrial Sites: A Guide for Architects, Planners and Developers.** New Jersey: John Wiley & Sons, Inc., 2011, p. 66.

⁹ Tradução livre da autora: A High Line deve ser preservada, intocada, como uma selva. Não há dúvida que vocês irão arruiná-la. E assim vai ser. DAVID, J.; HAMMOND, R. **The Inside Story of New York City's Park in the Sky.** New York: Farrar, Straus and Giroux, 2011, p. 314.

Em março de 2002, a associação recebeu o primeiro suporte da prefeitura de Nova York: uma resolução advogando pelo reuso da High Line. Em seguida, por meio de estudos conduzidos pelo próprio grupo, a viabilidade econômica do projeto pôde ser comprovada. Feito isso e, por conseguinte, tendo obtido o suporte e a parceria da prefeitura da Cidade de Nova York nesta empreitada, o grupo Friends of the High Line lançou, no início de 2003, um concurso de ideias para o reuso da via férrea abandonada, denominado Designing the High Line. A associação recebeu inscrições de 720 equipes de 36 países, e as propostas foram expostas na estação Grand Central Terminal juntamente com um vídeo explicando a história da linha férrea e as etapas a serem executadas para sua transformação.

Aproveitando a publicidade e conscientização do público em geral a partir desta exposição, o projeto foi capaz de obter financiamento municipal, estadual e federal para seu planejamento e construção, assim como um rezoneamento crítico.¹⁰

Com a finalidade de eleger uma equipe de projeto para a High Line, a prefeitura de Nova York e a associação Friends of the High Line conduziram um processo de seleção. O escritório de arquitetura Diller Scofidio + Renfro e o escritório de arquitetura paisagística James Corner Field Operations foram escolhidos, além de um time com especialistas em engenharia, segurança, manutenção, horticultura, arte pública, entre outros. Em 2005 a prefeitura de Nova York finalmente adquiriu a High Line da entidade que a detinha, a CSX Corporation, e assim pôde dar início, em abril de 2006, à execução do projeto para o High Line Park.¹¹

Em Junho de 2009, o primeiro trecho do High Line Park, a denominada Seção 1 – que tem início na Gansevoort Street e termina na West 20th Street – foi aberta ao público. A Seção 2, o segundo trecho reformado que se estende da West 20th Street até a West 30th Street, foi inaugurada em Junho de 2011. Já o processo de requalificação da Seção 3, o trecho final da High Line conhecido como High Line at the West Side Rail Yards, que começa na West 30th Street e termina na West 34th Street, ainda é incerto. A Seção 3 representa cerca de um terço dos

¹⁰ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Building upon the publicity and overall awareness from this exhibition, the project was able to obtain city, state, and federal funding for planning and construction along with critical rezoning.* BERENS, C. **Redeveloping Industrial Sites: A Guide for Architects, Planners and Developers.** New Jersey: John Wiley & Sons, Inc., 2011, p. 68.

¹¹ FRIENDS OF THE HIGH LINE. High Line History. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line.** Disponível em <http://www.thehighline.org/about/high-line-history>. Acesso em: 2 de fevereiro de 2011.

quase 2,4 km de extensão da High Line. Em dezembro de 2011, foi publicado um convite no website oficial do Friends of the High Line para a participação do público em um encontro comunitário organizado com a finalidade de se discutir o futuro da seção final do High Line Park. A associação ofereceu ainda o acesso a um vídeo sobre a High Line e disponibilizou um endereço eletrônico para que o público possa expressar suas opiniões e anseios referentes ao próximo trecho a ser projetado, envolvendo assim, mais uma vez, a comunidade no processo.¹²



Figura 9 (acima) - Vista aérea da extensão total da High Line; Figura 10 - West Side Rail Yards com o trecho final da High Line (ainda não revitalizado) destacado em verde (Foto: Iwan Baan).¹³

¹² FRIENDS OF THE HIGH LINE. High Line History. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em <http://www.thehighline.org/events/all/2011/12/rail-yards-community-input-meeting>. Acesso em: 28 de dezembro de 2011.

¹³ Ibid.

4.2 High Line Park

4.2.1 A cidade de Nova York e a sustentabilidade: “*PlaNYC: A Greener, Greater New York*”

Há trinta anos, um plano para o futuro da cidade de Nova York teria parecido fútil. A cidade estava inteiramente focada na resolução de crises imediatas. O governo flertava com a falência. Empresas deixavam a cidade. Casas eram abandonadas. Parques eram negligenciados. Bairros colapsavam. Metrô paravam de funcionar. O crime crescia fora de controle. Nova York parecia insegura, indesejável, ingovernável, insolúvel. Hoje, a cidade está mais forte do que nunca. (...) Os desafios a serem encarados atualmente são bem diferentes daqueles dos anos 1970, mas não menos críticos. Nossa população deve chegar a mais de nove milhões em 2030. Grande parte de nossa infraestrutura física tem um século e deixa transparecer esta idade. Mesmo tendo revitalizado nossos cinco *boroughs*¹⁴, a qualidade do nosso ar, água e terra ainda irão sofrer. E hoje em dia nos deparamos com uma nova ameaça com implicações potencialmente graves: a mudança climática global.¹⁵

O segmento acima faz parte do texto que introduz o PlaNYC – plano lançado em abril de 2007 pela prefeitura de Nova York que se propõe a funcionar como uma agenda de compromissos firmados com a cidade, objetivando gerenciar o desenvolvimento desta com foco em seus aspectos físicos até o ano de 2030. O plano, apresentado cerca de dois anos antes da inauguração da primeira seção do High Line Park, se apresenta como uma possibilidade inédita de se ter a sustentabilidade como uma meta efetivamente posta em prática por meio de ações orientadas para um planejamento em longo prazo para a cidade de Nova York. É dentro desse contexto de um repensar sobre o futuro da cidade que se desenrola o processo de revitalização da High Line; portanto, o exame do PlaNYC pode nos ajudar a compreender de que modo este pôde representar um dos elementos que

¹⁴ Numa tradução para o português seria algo como um distrito que não possui independência administrativa. Quem administra os cinco *boroughs* da cidade de Nova York (*The Bronx, Brooklyn, Manhattan, Queens e Staten Island*) é o prefeito de Nova York, e quem legisla sobre eles é o *New York City Council*.

¹⁵ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Thirty years ago, a plan for New York's future would have seemed futile. The city was focused entirely on solving immediate crises. Government flirted with bankruptcy. Businesses pulled up stakes. Homes were abandoned. Parks were neglected. Neighborhoods collapsed. Subways broke down. Crime spiraled out of control. New York seemed unsafe, undesirable, ungovernable, unsolvable. Today, the city is stronger than ever. (...) The challenges we face today are very different from those of the 1970s, but they are no less critical. Our population will grow to over nine million by 2030. Much of our physical infrastructure is a century old and showing its age. Even as we have revitalized the five boroughs, the quality of our air, water and land will still suffer. And today we face a new threat with potentially severe implications: global climate change.* NEW YORK CITY. **PlaNYC: A Greener, Greater New York.** Abril 2007. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/publications/publications.shtml>, p. 3. Acesso em: 25 de janeiro de 2011.

acabaram por compor uma conjuntura favorável à transformação do vazio urbano que deu origem ao High Line Park.

Cabe ressaltar que o PlaNYC não pretende suplantiar outros esforços a serem feitos em relação a outras questões da cidade, tais como pobreza, crime, educação, saúde pública ou serviços sociais; ele apenas os complementa e se restringe aos seus aspectos físicos. Nele, foram identificados os três principais desafios que Nova York enfrenta presentemente: o crescimento da cidade, a existência de uma infraestrutura já bastante envelhecida e a crescente precariedade das condições do meio ambiente. Estes três principais desafios serviram de base para a elaboração de um plano dividido em cinco grandes tópicos: solo, água, transporte, energia e ar. Permeando estas cinco dimensões do meio ambiente está um tema de grande peso nessa proposta: os efeitos esperados da mudança climática global a serem enfrentados. Afinal, como destaca Cohen, quatro dos cinco *boroughs* de Nova York são ilhas, o que torna a cidade extremamente vulnerável à ocorrência de uma elevação do nível do oceano.¹⁶ Partindo do princípio de que a cidade de Nova York, antes focada na solução de tensões mais urgentes, superou seu período mais conturbado e pode atualmente dedicar-se à busca de soluções ativas em detrimento de soluções reativas – ou melhor, corretivas –, tornou-se necessário o empenho em reunir metas interdependentes em um plano de forma a orientar as decisões tomadas pela população e pelo próprio governo em direção a uma Nova York “mais verde e melhor”. Um plano que, segundo seus próprios autores, “pode tornar-se um modelo para as cidades no século XXI.”¹⁷

Dentro dos cinco tópicos supracitados estão estabelecidos os compromissos firmados com a cidade, agrupados de acordo com a pertinência e descritos através de ações detalhadas. Eles procuram atender às expectativas expressas nas respostas da população de Nova York à pergunta feita pelos propositores do plano: “Que tipo de cidade devemos nos tornar?” Dessa participação dos cidadãos nova-iorquinos também foram extraídos alguns pontos fortes da cidade que devem ser ainda mais reforçados, tais como sua concentração, eficiência, densidade e diversidade, sua própria população e, acima de tudo, seu senso inesgotável de

¹⁶ COHEN, J. L. **New York**, collection “Portrait de ville”, número spécial d’ *Archiscopie*. Paris: Cité de l’architecture et du patrimoine, 2010, p.56.

¹⁷ NEW YORK CITY. **PlaNYC: A Greener, Greater New York**. Abril 2007. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/publications/publications.shtml>, p.3. Acesso em: 25 de janeiro de 2011.

possibilidades. Além disso, esses compromissos também procuram demonstrar que a eficiência no uso do solo pode habilitar a cidade a absorver o crescimento na mesma proporção que gera habitações acessíveis e sustentáveis e espaços livres nos bairros; eles detalham iniciativas que visam à melhoria na qualidade do ar, de forma a tornar o ar de Nova York o mais limpo da América; eles especificam as medidas a serem tomadas a fim de proteger a pureza da água e garantir seu abastecimento por toda a cidade; eles propõem uma nova abordagem para o planejamento energético de modo a não só satisfazer às necessidades da cidade como também contribuir para a boa qualidade do ar e para a economia; e, por fim, eles propõem o financiamento de uma transformação na rede de transportes em uma escala não vista desde a expansão do sistema de metrô ocorrida no início do século 1920.¹⁸

Agnotti (2008) considera significativa o despertar provocado pelo PlaNYC no interesse público pelo planejamento a longo prazo e destaca a importância do plano em colocar pela primeira vez o conceito de sustentabilidade na agenda de discussões sobre as políticas públicas da cidade. No entanto, o autor argumenta que esse plano pode acabar sendo uma continuação da política histórica do setor imobiliário – densificar os locais mais valorizados e negligenciar outras partes da cidade, resultando em desigualdades espaciais.¹⁹ Outra avaliação desfavorável do PlaNYC diz respeito ao planejamento participativo. Para Katz e Baron (2011), a implementação do plano depende de uma revisão da City Charter, documento que rege Nova York, de forma a permitir administrativamente a efetiva participação comunitária. Ainda, os autores observam que o envolvimento público exige maiores investimentos, tomando como exemplo que os conselhos comunitários precisam da experiência de planejadores contratados para que possam tomar decisões, e fazer com que isto mude está além da capacidade do PlaNYC.²⁰ Já Owen (2009) destaca como uma característica marcante do PlaNYC o insuficiente

¹⁸ NEW YORK CITY. **PlaNYC: A Greener, Greater New York**. Abril 2007. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/publications/publications.shtml>, p.10 e 11. Acesso em: 25 de janeiro de 2011.

¹⁹ AGNOTTI, Tom. Is New York's Sustainability Plan Sustainable? In: **Bridging the Divide: Celebrating the City**. AESOP-ACSP Joint Congress, 2008, Chicago. Disponível em: <http://www.hunter.cuny.edu/ccpd/sustainability-watch>. Acesso em: 7 de julho de 2011.

²⁰ KATZ, A.; BARON, E. Participatory Planning: The Sustainability Plan's Missing Piece. Em: **Gotham Gazette**, Maio 2011. Disponível em: <http://www.gothamgazette.com/article/landuse/20110510%2023:00:00/12/3525>. Acesso em: 5 de julho de 2011.

reconhecimento que o plano dá às numerosas formas através das quais a performance ambiental da cidade pode ser considerada exemplar, pelo menos em comparação com o restante dos Estados Unidos. Um dos exemplos citados pelo autor diz respeito à mobilidade. Ele assevera que

oitenta e dois por cento dos residentes de Manhattan que se encontram empregados deslocam-se até o trabalho através de transporte público, bicicleta ou a pé. Isto representa dez vezes o índice encontrado para os americanos em geral, e oito vezes o índice para os trabalhadores de Los Angeles.²¹

Tendo em vista que o PlaNYC é um documento longo e bastante complexo, não cabe aqui uma análise mais profunda do plano em sua totalidade. Para este trabalho, vamos nos ater a somente uma das metas estabelecidas pelo PlaNYC, situada sob o tópico “solo”: “assegurar que todos os nova-iorquinos vivam a dez minutos de caminhada de um parque.”²² A respeito dela, os propositores do plano destacam que

embora tenhamos acrescido mais de 300 hectares de área de parques nos últimos cinco anos e tenhamos colocado em marcha muitos mais, dois milhões de nova-iorquinos, incluindo milhares de crianças, ainda vivem a mais de 10 minutos de um parque.²³

À época do plano, Nova York abrigava mais de 1.800 parques, *playgrounds* e instalações para recreação. Entre os parques existentes na cidade, o mais célebre deles é certamente o Central Park, em Manhattan, que conta com uma área de 840,01 acres (aprox. 3,4 km²) e recebe mais de 25 milhões de visitantes por ano.²⁴ Ainda assim, se comparada com outras grandes cidades americanas, Nova York é uma das que possuem menos acres de área verde por habitante, situação que tenderia a piorar com o crescimento previsto da população e se nenhuma providência fosse tomada. Vale destacar que em uma pesquisa realizada junto à

²¹ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Eighty-two percent of employed Manhattan residents travel to work by public transit, by bicycle, or on foot. That's ten times the rate for Americans in general, and eight times the rate for workers in Los Angeles County.* OWEN, D. **Green Metropolis; why living smaller, living closer, and driving less are the keys to sustainability.** New York: Riverhead Books, 2009, p. 2.

²² Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Ensure that all New Yorkers live within a 10-minute walk of a park.* NEW YORK CITY. **PlaNYC: A Greener, Greater New York.** Abril 2007. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/publications/publications.shtml>, p.12. Acesso em: 25 de janeiro de 2011.

²³ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Although we've added more than 300 acres of parks in the last five years and set in motion much more, two million New Yorkers, including hundreds of thousands of children, live more than 10 minutes from a park.* Ibid., p.12.

²⁴ NEW YORK CITY. Parks and Recreation. In: **Central Park.** Disponível em: <http://www.nycgovparks.org/parks/centralpark>. Acesso em 21 de fevereiro de 2011.

população, 82% dos cidadãos de Nova York citaram os espaços livres como um de seus bens mais queridos na cidade.²⁵

Sendo assim, foram desenvolvidas três principais abordagens para o alcance desta meta, e dentro delas, suas iniciativas previstas:

1- Disponibilizar espaços existentes para mais nova-iorquinos

- Permitir o acesso a pátios de escolas para a utilização como *playgrounds* públicos.
- Aumentar as opções para a prática de esportes competitivos.
- Concluir os parques não completamente desenvolvidos (foram identificados oito parques nesta situação espalhados pela cidade – pelo menos um em cada um dos cinco *boroughs*: Dreier-Offerman Park (Calvert Vaux Park), Brooklyn; Fort Washington Park, Manhattan; Highland Park, Queens; Mc Carren Park, Brooklyn; Ocean Breeze Park, Staten Island; Soundview Park, Bronx; The High Bridge, Bronx e Manhattan; e Rockaway Park, Queens).

2 - Expandir o horário de utilização nos espaços existentes

- Fornecer mais locais de múltiplos usos.
- Instalar nova iluminação.

3- Repensar o espaço público

- Criar ou melhorar praças públicas em todas as comunidades.
- Adicionar mais verde à paisagem urbana.²⁶

É importante sublinhar que o plano define os parques como “espaços livres públicos e acessíveis que oferecem aos cidadãos de Nova York opções para a recreação, relaxamento ou divertimento”, e esclarece que nenhum parque com área menor do que um quarto de acre (aproximadamente 1000m²) foi considerado nesta definição. Além disso, a velocidade do passo também foi importante para a previsão da distribuição destas áreas verdes. Para um nova-iorquino típico, uma caminhada de dez minutos representa meia milha de distância (aproximadamente 800m); porém, para atender às diferentes velocidades que variam conforme a

²⁵ NEW YORK CITY. **PlaNYC: A Greener, Greater New York**. Abril 2007. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/publications/publications.shtml>, p.30. Acesso em: 25 de janeiro de 2011.

²⁶ *Ibid.*, p.31.

idade e as condições físicas do indivíduo, foram previstos também espaços livres com um quarto de milha de distância (cerca de 400m).²⁷

A imagem a seguir representa uma projeção de como a cidade de Nova York pode vir a ampliar o acesso às áreas verdes em 2030 se esse compromisso estabelecido pelo PlaNYC for efetivamente cumprido.

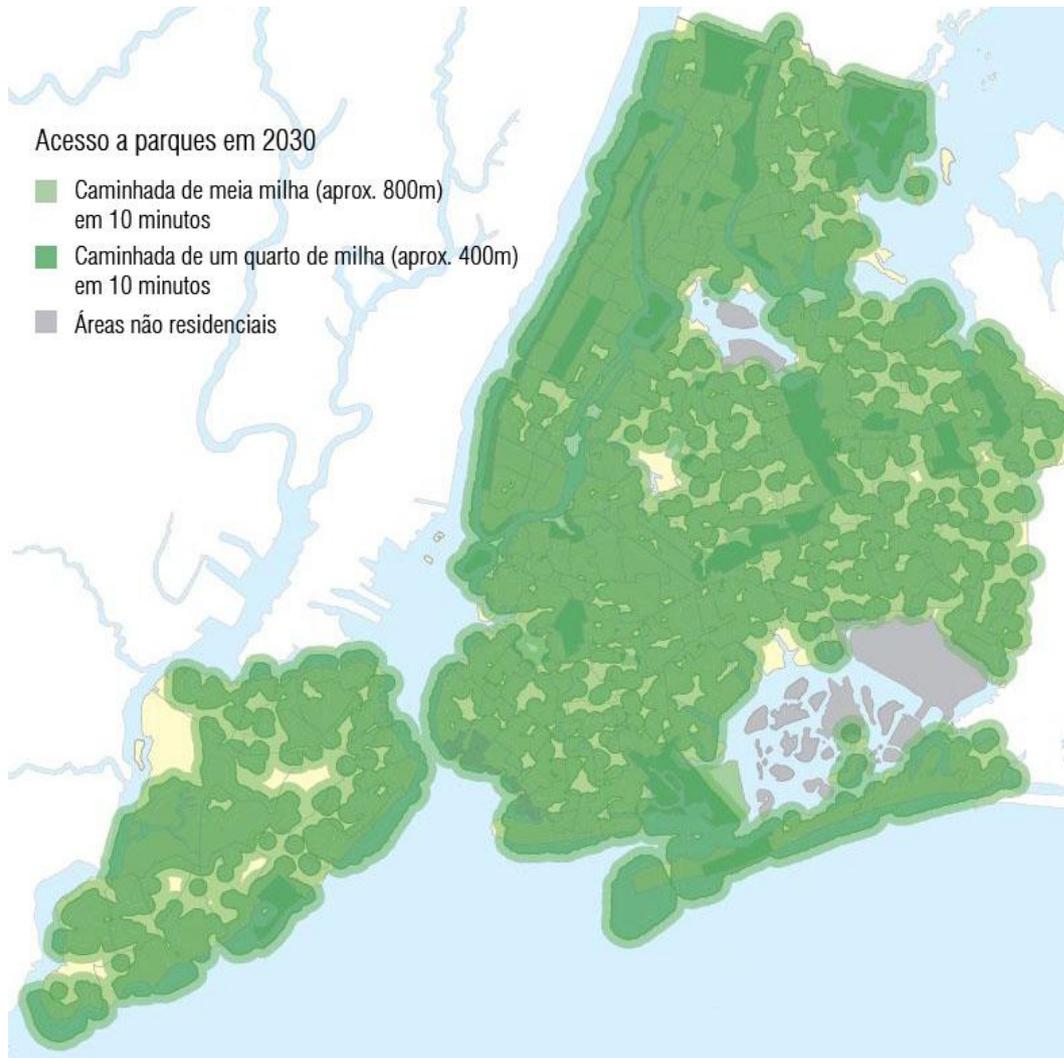


Figura 11 – Simulação do acesso a parques em 2030.²⁸

Em abril de 2011, passados quatro anos do lançamento do PlaNYC, foi apresentada uma versão atualizada do plano baseada no progresso feito e nas lições aprendidas neste período de tempo. Nela, as abordagens para o alcance da meta que se refere aos parques foram revistas, assim como suas iniciativas

²⁷ NEW YORK CITY. **PlaNYC: A Greener, Greater New York**. Abril 2007. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/publications/publications.shtml>, p.38. Acesso em: 25 de janeiro de 2011.

²⁸ Tradução livre da autora. Ibid., p.39.

associadas. Sendo assim, as três abordagens anteriores desdobraram-se em cinco e encontram-se listadas a seguir:

1- Projetos-alvo de alto impacto em bairros carentes de parques

- Criar ferramentas para identificar áreas prioritárias de parques e espaços públicos.
- Aproveitar espaços subutilizados como *playgrounds* ou espaços públicos em tempo parcial.
- Facilitar a agricultura urbana e a jardinagem comunitária.
- Continuar a estender os horários de uso em espaços existentes.

2- Criar espaços grandes e atrativos para todo tipo de recreação

- Criar e aprimorar os parques tidos como “carros-chefe”.
- Transformar antigos aterros em parques e espaços públicos.
- Ampliar as oportunidades para a recreação aquática.

3- Repensar o espaço público

- “Ativar” a paisagem das ruas.
- Aprimorar a parceria entre prefeitura, governo do estado e governo federal.
- Criar uma rede de corredores verdes.

4- Promover e proteger a natureza

- Plantar um milhão de árvores.
- Conservar as áreas naturais.
- Dar suporte à conectividade ecológica.

5- Garantir a saúde a longo prazo de parques e espaços públicos

- Dar suporte e impulsionar a administração.
- Incorporar a sustentabilidade ao design e à manutenção de todos os espaços públicos.²⁹

Ademais, neste documento revisado datado de 2011 foi apresentada a representação gráfica da evolução dessa meta – a imagem a seguir –, que demarca na cor laranja as áreas que passaram a ficar a 10 minutos de caminhada de um parque desde que o PlaNYC foi introduzido em 2007.

²⁹ NEW YORK CITY. **PlaNYC: A Greener, Greater New York**. Abril 2011. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/theplan/the-plan.shtml>, p.35. Acesso em: 25 de janeiro de 2011.

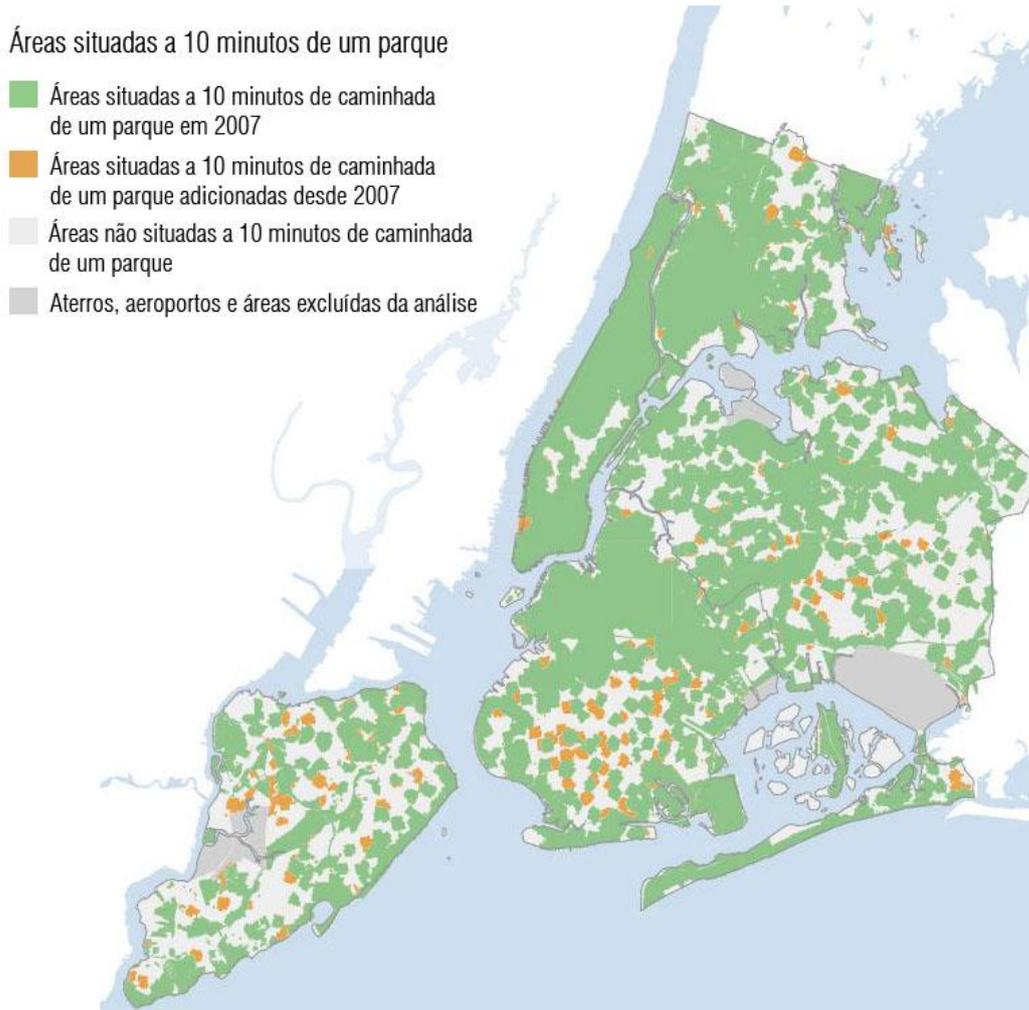


Figura 12 – Áreas situadas a 10 minutos de caminhada de um parque.³⁰

Com o objetivo de monitorar o progresso do plano, foram identificados e organizados 29 indicadores de sustentabilidade que permitem avaliar se adaptações e modificações são necessárias, além de fazerem parte do compromisso da cidade de Nova York com a transparência e a responsabilidade. Os indicadores encontram-se subordinados a tópicos como “Parques e espaços públicos”, “Fornecimento de água”, “Transportes” e “Energia”, entre outros, e pretendem quantificar os avanços de suas respectivas metas.³¹

Baseado nos objetivos estabelecidos pelo plano, outro documento foi formalizado em 2010 pela associação Design Trust for Public Space em parceria com o Department of Parks & Recreation (Departamento de Parques e Recreação) de Nova York: o *High Performance Landscape Guidelines: 21st*

³⁰ Tradução livre da autora. NEW YORK CITY. **PlaNYC: A Greener, Greater New York**. Abril 2011. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/theplan/the-plan.shtml>, p. 36. Acesso em: 25 de janeiro de 2011.

³¹ *Ibid.*, p. 178-179.

Century Parks for NYC introduz uma série de melhores práticas técnicas, melhorias de processos e estratégias gerais como diretrizes para o alcance das metas estipuladas pelo PlaNYC no que tange especificamente aos parques. O documento, que se divide em seis partes e oito tópicos (Inventário e análise do local, Tipos de sítios, *Design*, Construção, Manutenção e operações, Solos, Água, Vegetação³²), inclui ainda alguns estudos de casos de remodelação de parques em Nova York que trazem, ao final de cada um, as lições aprendidas com essas experiências. Dentro do tópico “Tipos de sítios”, tem relevância para o presente trabalho o tema “Parques sobre estruturas.” Nele, são estabelecidas as seguintes considerações prioritárias a serem levadas em conta em projetos desse tipo: cuidadosamente avaliar as condições estruturais; considerar questões relacionadas com a saúde das plantas; Utilizar sistemas projetados para sítios complexos (infiltração e drenagem); considerar a instalação de sistema de “telhados verdes”; projetar de modo a otimizar os benefícios de um “telhado verde”; projetar tendo em vista a resiliência e a facilidade de manutenção.³³ Como será visto mais à frente – no item 4.2.3, que compreende o exame do projeto do parque e sua implantação – o projeto do High Line Park atende a todos os pré-requisitos elaborados visando ao alcance da alta performance de parques sobre estruturas. Considerando que o documento foi elaborado em 2010 e o parque foi inaugurado em 2009, pode-se até supor que as soluções adotadas pelo projeto do parque contribuíram de alguma forma para o preparo do mesmo.

Tendo percorrido acerca das iniciativas preconizadas pelo PlaNYC concernentes aos parques e espaços públicos, podemos situar em que contexto da cidade de Nova York se deu a conversão da High Line em High Line Park. A criação do parque urbano em Manhattan foi capaz de colaborar com o esperado alcance da meta estabelecida pelo PlaNYC, destacada e examinada neste trabalho. Não à toa, a introdução do livro *Designing the High Line* organizado pela

³² Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Site inventory & analysis, Site types, Design, Construction, Maintenance & operations, Soils, Water, Vegetation*. DESIGN TRUST FOR PUBLIC SPACE; NEW YORK CITY DEPARTMENT OF PARKS & RECREATION. **High Performance Landscape Guidelines: 21st Century Parks for NYC**. 2010. Disponível em: <http://www.nycgovparks.org/greening/sustainable-parks/landscape-guidelines>. Acesso em 30 de janeiro de 2011.

³³ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Thoroughly Assess Structural Conditions; Consider Plant Health Issues; Use Engineered Systems for Complex Sites; Consider Green Roof Installation; Design to Optimize Benefits of a Green Roof; Design for Resilience and Ease of Maintenance*. Ibid.

associação Friends of the High Line traz o texto desenvolvido pelo prefeito da cidade de Nova York, Michael R. Bloomberg, que evidencia essa contribuição, conforme o trecho destacado abaixo. Na época, a execução do High Line Park encontrava-se ainda incompleta.

(...) Um pequeno grupo de nova-iorquinos, porém, percebeu que a High Line apresentava uma oportunidade: a chance de transformar um abandonado remanescente de nosso passado em uma parte vital de nosso futuro. Graças à dedicação destes visionários, a Seção 1 da High Line será aberta ao público no final deste ano. Ela representa tudo o que queremos que a cidade de Nova York seja: ousada, inovadora, e ambientalmente sustentável. Situada a aproximadamente 9m de altura e estendendo-se através de 22 quarteirões, ela proverá espaço livre vital para a cidade – uma das mais importantes metas do PlaNYC, nossa visão de uma Nova York mais verde e melhor.³⁴

Cabe ressaltar que a contribuição do High Line Park para a possível conquista de um dos objetivos do PlaNYC não garante, ao contrário do que afirma o prefeito de Nova York, que o parque seja considerado ambientalmente sustentável. Para que tal asserção seja plausível, é apropriado que se realize uma verificação mais aprofundada do objeto. Aqui, chegamos ao ponto que originou o interesse pela investigação proposta por esta pesquisa: averiguar se as características inerentes ao High Line Park colaboram para o alcance da sustentabilidade, tarefa essa que será executada mais à frente.

Dentro do objetivo de se investigar a conjuntura do surgimento da ideia da reconversão da High Line em espaço público, será examinado a seguir o parque urbano suspenso citado como objeto de inspiração pelos proponentes do High Line Park: a Promenade Plantée.

³⁴ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: (...) *A small group of New Yorkers, though, realized that the High Line presented an opportunity: the chance to transform an abandoned remnant of our past into a vital part of our future. Thanks to these visionaries' dedication, Section 1 of the High Line will open to the public at the end of this year. It represents everything we want New York City to be: bold, innovative, and environmentally sustainable. Standing 29 feet in the air and stretching 22 blocks, it will provide vital open space – one of the most important goals of PlaNYC, our vision of a greener, greater New York.* FRIENDS OF THE HIGH LINE. (org.). **Designing the High Line: Gansevoort to 30th Street.** New York: Finlay Printing, LLC., 2008, p. 9.

4.2.2 Promenade Plantée como inspiração

A Promenade Plantée, parque urbano elevado também conhecido como La Coulée Verte, está situada no 12º *arrondissement*³⁵ da cidade de Paris, na França. Com 4,5km de extensão, a antiga e inoperante linha férrea elevada foi convertida em uma *promenade* cujas 71 arcadas existentes sob ela abrigam um conjunto de ateliês e galerias de artes chamado de Viaduc des Arts (Viaduto das Artes).

Inaugurada em 1859, a linha férrea conhecida como Ligne de Vincennes conectava a região leste de Paris à Place de la Bastille, local de sua estação terminal. Desativada um século depois em função da ativação do RER A, linha de trem que se propõe a ligar essas mesmas regiões e cujo traçado se desenvolve fora dos limites de Paris, é no ano de 1979 que se inicia a reflexão sobre o seu futuro juntamente com o de sua estação terminal. Para a Place de la Bastille foi proposto um plano de remodelação que inclui a construção de novas edificações, dentre elas a Ópera de La Bastille, e a consequente remoção da estação terminal; para a Promenade Plantée, duas possibilidades foram visualizadas: a primeira sugeriu a sua transformação em uma *promenade* e a recuperação de suas arcadas e de vários conjuntos de lotes ocupados por edificações antigas em sua parte posterior; a segunda propôs sua demolição para a construção de edificações contíguas ao longo da Rue de Lyon e da Avenue Daumesnil, via ao longo da qual se estende a Promenade Plantée. Optou-se pela primeira proposta em razão de a revitalização da Promenade Plantée oferecer a possibilidade de criação de uma fachada contínua que acolhesse ao mesmo tempo novas atividades sem a necessidade de se construir edificações em seu lugar; além disso, a preservação dos raros traços do passado industrial de Paris também foi levada em conta. Paralelamente, a prefeitura de Paris aprovou o projeto de uma ZAC³⁶ para a região ao sul da Avenue Daumesnil, contígua à Promenade Plantée e também ocupada por instalações ferroviárias inoperantes: a ZAC Reuilly. O projeto compreendia a

³⁵ Paris divide-se em vinte distritos municipais denominados *arrondissements*.

³⁶ Tradução livre da autora. Texto original em francês : *Les zones d'aménagement concerté sont les zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment de ceux que cette collectivité ou cet établissement a acquis ou acquerra en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés.* CODE DE L'URBANISME. Chapitre I: Zones d'aménagement concerté. Article L311-1. In: **Droit-finances.net**. Disponível em : <http://droit-finances.commentcamarche.net/legifrance/10-code-de-l-urbanisme/27310/zones-d-amenagement-concerte>. Acesso em 5 de janeiro de 2012.

construção de edificações de usos diversos e equipamentos públicos dispostos de forma a permitir a continuidade da *promenade*. Igualmente, a prefeitura aprovou a criação de um perímetro de “Declaração de utilidade pública”, visando a desapropriação de bens em um trecho que abarcava o próprio viaduto e diversos lotes em sua parte posterior (entre a Place de la Bastille e o setor Reuilly). Essa decisão apoiou-se numa tentativa de restaurar a malha urbana da área que, conforme o fragmento destacado abaixo, sofreu com a implantação da linha férrea:

A construção do viaduto de fato gerou uma ruptura brutal entre as regiões da *Rue du Faubourg Saint-Antoine* e da *Avenue Daumesnil*, deixando expostas as feridas na seção posterior dos quarteirões que beiram a *Rue Charenton*.³⁷

Assim, em 1987, a prefeitura de Paris obteve da SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) – a empresa gestora da rede ferroviária da França – os direitos sobre as instalações abandonadas e principiou as obras de recuperação do viaduto. Os responsáveis pela concepção do projeto são o arquiteto Patrick Berger (pelo interior das arcadas do viaduto) e os arquitetos paisagistas Philippe Mathieux e Jacques Vergely (pelo paisagismo da *promenade*). Progressivamente trechos da *promenade* vão sendo finalizados; em 1994 o último trecho é inaugurado e em 1997 são concluídas as reformas de suas últimas arcadas.³⁸

³⁷ Tradução livre da autora. Texto original em francês: *La construction du viaduc à en effet créé une césure brutale entre le quartier du faubourg Saint-Antoine et l'avenue Daumesnil, laissant à vif des plaies sur l'arrière des îlots qui bordent la rue Charenton*. Cabe destacar que a *Promenade Plantée* delimita as quadras voltadas para a Rue Charenton. ASSOCIATION PARIS – VIADUC DES ARTS. Historique. In: **Le Viaduc des Arts**. Disponível em: <http://www.viaducdesarts.fr/index.php?page=5&nom=historique&lang=fr>. Acesso em: 15 de setembro de 2011.

³⁸ *Ibid.*



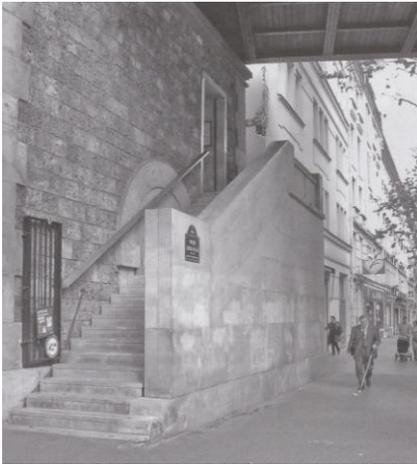
Figura 13 – Vista aérea da Promenade Plantée.³⁹

Os proponentes da conversão da High Line em High Line Park citam frequentemente a Promenade Plantée como inspiração (Berens 2011; Harnik 2010). Apesar de guardar inequívocas semelhanças com a High Line, tais como os fatos de que ambas foram linhas férreas suspensas que acabaram desativadas, possuem seções delimitadas pelas edificações por entre as quais elas passam e localizam-se em grandes centros urbanos, é relevante destacar algumas diferenças importantes entre elas que, para Berens (2011), podem ser encaradas como erros dos quais a High Line se beneficiou ao evitar. A primeira delas diz respeito à questão da acessibilidade. O acesso à Promenade Plantée é feito somente por meio de “escadarias estreitas e escondidas, nas quais se torna difícil ver aonde se está indo”⁴⁰, prejudicando, portanto, sua acessibilidade no que tange tanto ao aspecto físico como ao aspecto de segurança. Ademais, por situar-se em um distrito um pouco mais afastado do centro turístico de Paris, a Promenade Plantée não se firmou como um dos principais destinos de visitantes de fora da cidade. O parque é frequentado principalmente por moradores de áreas circundantes que nela praticam caminhadas e corridas ou simplesmente passeiam através de seus bem

³⁹ SHANNON, Kelly; SMETS, Marcel. **The Landscape of Contemporary Infrastructure**. Rotterdam: NAI Publishers, 2010, p. 128.

⁴⁰ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: (...) narrow, hidden staircases in which it's difficult to see where one is going. BERENS, C. **Redeveloping Industrial Sites: A Guide for Architects, Planners and Developers**. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc., 2011, p. 72.

cuidados jardins. Berens (2011) chega a considerar a Promenade Plantée um dos menos interessantes parques de Paris, e atribui a isto o fato de que a estrutura elevada “não oferece as vistas espetaculares que a High Line proporciona”, além de sua desconcertante desconexão com a cidade. Por outro lado, indo de encontro ao pensamento de Berens (2011), Shannon e Smets (2010) acreditam que a Promenade Plantée “proporciona mudanças de perspectiva e abre inesperados panoramas do tecido urbano.”⁴¹ Também pensa assim Rybczynski (2011), que escreve em seu artigo para o jornal *The New York Times* que a Promenade Plantée, assim como a High Line, oferece uma nova e memorável maneira de experimentar a cidade – do alto –, promovendo panoramas surpreendentes das edificações circundantes.⁴²



Figuras 14 e 15 – Escadas de acesso à Promenade Plantée.⁴³

Outra diferença entre as duas operações de revitalização dos parques refere-se à participação da comunidade ao longo do processo decisório. Ao pesquisar o processo de implantação da Promenade Plantée, nota-se que a comunidade não exerceu o papel de grande incentivadora nem teve participação nas decisões tomadas ao longo dele; o poder público concentrou as deliberações sobre o

⁴¹ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: (...) *affords changes in perspective and opens unexpected views of the urban tissue*. SHANNON, K.; SMETS, M. **The Landscape of Contemporary Infrastructure**. Rotterdam: NAI Publishers, 2010, p. 128.

⁴² RYBCZYNSKI, W. Bringing the High Line back to Earth. In: **The New York Times**. Disponível em: <http://www.nytimes.com/2011/05/15/opinion/15Rybczynski.html?ref=contributors>. Acesso em: 5 de julho de 2011.

⁴³ Figura 14: BERENS, C. **Redeveloping Industrial Sites: A Guide for Architects, Planners and Developers**. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc., 2011, p. 71; Figura 15: Foto da autora (2010).

destino da Promenade Plantée. Em contraste, no caso da High Line, os residentes locais não só foram os detonadores do processo de reconversão como também dele participaram ativamente por meio de encontros, reuniões e fóruns públicos; foram informados e convidados a tomar parte através de publicidade veiculada em jornais e revistas.

De qualquer modo, independentemente das diferenças entre os dois processos de reconversão, a realização da Promenade Plantée, além de despertar a vontade de se fazer algo diferente em relação à High Line, pôde prestar-se ao papel de prova inequívoca da exequibilidade da ideia.

Uma vez examinado o projeto que inspirou a revitalização da High Line, podemos avançar para o exame do projeto e da implantação do High Line Park em si, assunto a ser tratado no próximo subcapítulo.

4.2.3

O Projeto e sua implantação

Inspirado pela melancólica e indisciplinada beleza dessa ruína pós-industrial onde a natureza envolveu o que um dia fora uma peça vital da infraestrutura urbana, o novo parque será um instrumento de lazer, um lugar para se refletir sobre o verdadeiro significado de “natureza” e “cultura” no nosso tempo. Através de uma estratégia de “agri-tectura” que combina materiais orgânicos e de construção em uma mistura vegetal / mineral, o parque acomoda o selvagem, o cultivado, o íntimo e o social.⁴⁴

Ao discorrer sobre as diretrizes que guiaram a concepção do projeto para o High Line Park desenvolvido pelo seu escritório, Scofidio acaba expondo de forma sucinta, por meio do trecho acima, uma síntese do interesse desta pesquisa: o exame da reconversão de uma estrutura em ruínas, vestígio do legado industrial da densamente edificada Nova York, em um espaço verde de lazer e contemplação capaz de acomodar um bocado de vida selvagem e ainda propiciar a reunião e o encontro. Todo o percurso do trabalho até este ponto foi conduzido de modo a elencar elementos que contextualizassem e, assim, possibilitassem uma

⁴⁴ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Inspired by the melancholic, unruly beauty of this postindustrial ruin where nature has reclaimed a once-vital piece of urban infrastructure, the new park will be an instrument of leisure, a place to reflect about the very categories of 'nature' and 'culture' in our time. Through a strategy of agri-tecture that combines organic and building materials into a vegetal/mineral blend, the park accommodates the wild, the cultivated, the intimate, and the social.* FRIENDS OF THE HIGH LINE. (org.). **Designing the High Line: Gansevoort to 30th Street.** New York: Finlay Printing, LLC., 2008, p. 31.

análise mais consistente do projeto do High Line Park para que, posteriormente, a contribuição deste para a sustentabilidade pudesse ser examinada.

Primeiramente, é possível identificar o destaque dado por Scofidio ao aspecto de ruína que a estrutura assumiu durante muitos anos, e de que forma isso moveu o *design* do parque. Herrington (2009) descreve bem a condição encontrada da High Line ao expor que

Por mais de vinte anos o que restou da *High Line* permaneceu abandonado, a céu aberto, e inacessível aos humanos. Isto criou um corredor selvagem e intocado no meio de Manhattan coroado nos anos 2000 com um ecossistema auto-semeado de vegetação e vida selvagem.⁴⁵

A equipe responsável pelo projeto decidiu apostar na presumível atração exercida pela ruína sobre quem a contempla, optando pela adoção de medidas que mesclassem essa característica da High Line às ações de remodelação para a conversão no High Line Park. A opção pela não-demolição da estrutura deteriorada acaba tangenciando um princípio importante da sustentabilidade que se refere ao aumento da durabilidade: a redução da necessidade de se construir novas edificações e estruturas tem como decorrência a diminuição de gastos com energia e com a utilização de novos materiais. Sendo assim, decidiu-se pela preservação e reforma de sua estrutura tipicamente industrial e também pela exposição de trechos dela antes encobertos pelos próprios trilhos, proporcionando a apreciação de seus detalhes. As grades de ferro em estilo *Art Déco*, utilizadas como guarda-corpos em cada trecho de cruzamento da linha com as vias transversais sob ela, foram restauradas e protegidas.⁴⁶

Outra maneira encontrada pelos projetistas de conservar detalhes da condição de ruína da High Line foi a manutenção dos trilhos originais da linha férrea, que foram removidos para permitir reparos na estrutura e reinstalados em suas posições de origem. Reproduzindo o estado em que se encontravam antes da

⁴⁵ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *For more than twenty years the remaining 2.5 kilometers of the high Line lay abandoned, open to the sky, and inaccessible by humans. This created an untouched wild corridor in the midst of Manhattan that by 2000 was crowned with a self-seeded ecosystem of vegetation and wildlife.* HERRINGTON, S. **On Landscapes**. New York: Taylor & Francis, 2009, p. 82.

⁴⁶ FRIENDS OF THE HIGH LINE. (org.). **Designing the High Line: Gansevoort to 30th Street**. New York: Finlay Printing, LLC., 2008, p. 142.

reforma, os trilhos são revelados aos transeuntes nos canteiros, misturados à vegetação que cresce entre eles.⁴⁷



Figura 16 – Os trilhos originais da linha férrea se misturam à vegetação dos canteiros; Figura 17 – Grades em ferro originais restauradas (Foto: Iwan Baan).⁴⁸

Ainda, sob a influência das imagens feitas por Joel Sternfeld para o livro *Walking the High Line*,⁴⁹ que retratavam a estrutura abandonada invadida pela vegetação que cresce de modo livre quando a High Line ainda buscava suporte para a sua transformação, o conceito de *self-sown landscape* – algo como paisagem espontânea, “auto-semeada” numa tradução livre – foi adotado. A escolha das espécies para o plantio foi cuidadosamente estudada de forma a reproduzir essa aparência selvagem e nativa da vegetação, além de exigir pouca manutenção. Muitas das espécies que cresciam na estrutura abandonada foram incorporadas às áreas verdes do parque, e foram fornecidas por produtores locais, numa tentativa de se ater a um raio de 100 km, de modo a evitar um grande

⁴⁷ FRIENDS OF THE HIGH LINE. (org.). **Designing the High Line: Gansevoort to 30th Street**. New York: Finlay Printing, LLC., 2008, p. 140.

⁴⁸ Figura 16: FRIENDS OF THE HIGH LINE (org.). **Art Sites on the High Line**. New York: Friends of the High Line, 2010, p. 3; Figura 17: FRIENDS OF THE HIGH LINE. High Line Park Photos. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em: <http://www.thehighline.org/galleries/images/the-high-line-in-operation>. Acesso em: 13 de março de 2011.

⁴⁹ FRIENDS OF THE HIGH LINE. Joel Sternfeld. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em <http://www.thehighline.org/galleries/images/joel-sternfeld>. Acesso em: 21 de agosto de 2011.

deslocamento e seu conseqüente gasto maior com energia. Cabe destacar que espécies nativas se adaptam de forma melhor por estarem ambientadas com o clima, o que acaba por reduzir a quantidade de espécies que não se adequam e precisam ser substituídas, gerando mais custos e desperdício. Ademais, o projeto paisagístico foi pensado visando garantir grande diversidade de espécies e variação de alturas e cores, e tendo em vista as modificações decorrentes da sazonalidade, além da conservação dos microclimas lá originalmente encontrados. O ecossistema do High Line Park oferece alimento e abrigo para uma grande variedade de espécies da vida selvagem, incluindo polinizadores nativos.⁵⁰



Figura 18 – *Self-sown landscape*.⁵¹

Propondo-se a reforçar o caráter espontâneo da distribuição das áreas plantadas, a instalação de um sistema de placas de concreto pré-moldado em quatro formatos diferentes permite diferentes configurações de superfícies de pisos que se fundem gradualmente com as áreas verdes. As juntas abertas do piso encorajam o surgimento de grama entre as placas, mesclando a pavimentação com

⁵⁰ FRIENDS OF THE HIGH LINE. Sustainability. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em <http://www.thehighline.org/sustainability>. Acesso em: 9 de agosto de 2011; FRIENDS OF THE HIGH LINE. (org.). **Designing the High Line: Gansevoort to 30th Street**. New York: Finlay Printing, LLC., 2008, p. 126 – 133.

⁵¹ FRIENDS OF THE HIGH LINE. High Line Park Photos. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em: <http://www.thehighline.org/galleries/images/the-high-line-in-operation>. Acesso em: 13 de março de 2011.

a vegetação. Essa combinação do orgânico com o construído em gradientes de proporções variáveis por meio da distribuição das placas do piso é o que define a estratégia de “agri-tetura” (parte agricultura e parte arquitetura) criada pelos projetistas.

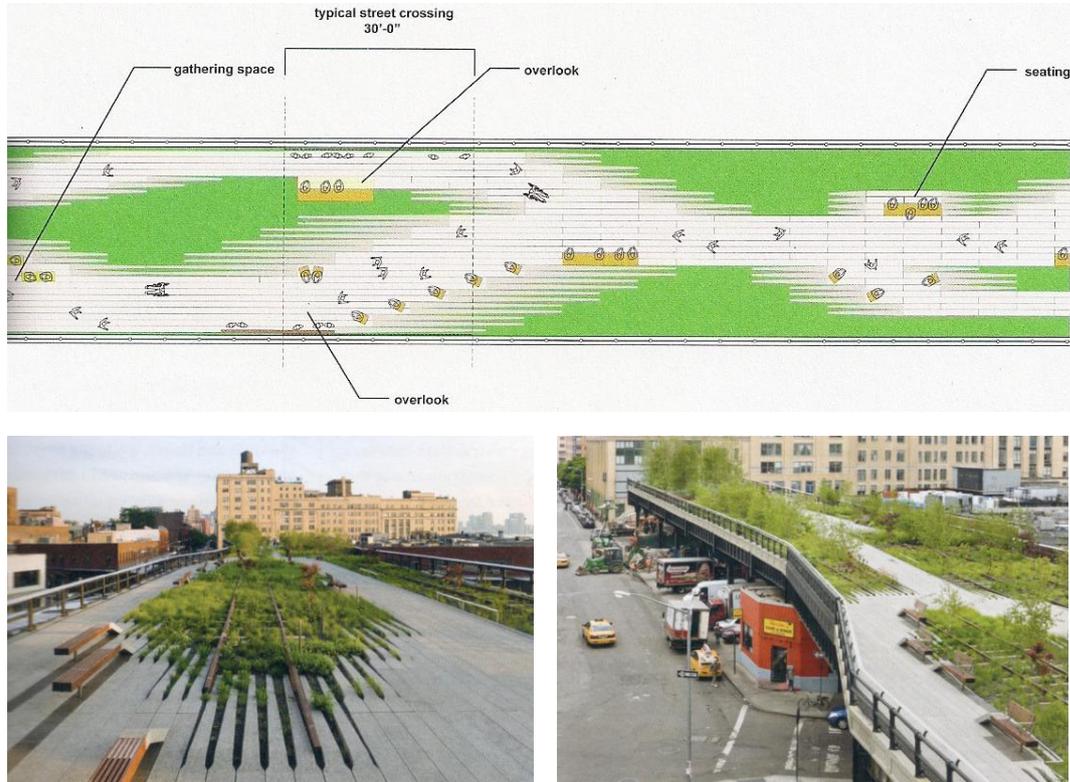


Figura 19 (acima) – Esquema de instalação do piso em placas de concreto; Figuras 20 e 21 - Fotos do piso instalado.⁵²

Depreende-se da análise desses aspectos projetuais do High Line Park que eles se relacionam estreitamente com a questão das ruínas. Herrington (2009), ao discursar sobre o High Line Park, pondera que

Como uma ruína encontrada em um jardim do século XVIII, essa estrutura incrustada de plantas é agora valorizada pela sua pátina como uma ruína industrial devastada pelo tempo e pelos caprichos da natureza. Também como uma ruína, o High Line Park deflagra memórias e associações com o passado industrial de Nova York e sua glória agora passada. Este é um passado que está suficientemente longe para a maioria dos nova-iorquinos de modo a lhes permitir a apreciação dele como algo pitoresco. De modo significativo, ele também revela mudanças na paisagem que frequentemente passam despercebidas, tais como a dispersão de sementes através do vento e da ação dos pássaros.⁵³

⁵² Figura 19: FRIENDS OF THE HIGH LINE. (org.). **Designing the High Line: Gansevoort to 30th Street**. New York: Finlay Printing, LLC., 2008, p. 119; Figuras 20 e 21: SHANNON, Kelly; SMETS, Marcel. **The Landscape of Contemporary Infrastructure**. Rotterdam: NAI Publishers, 2010, p. 137.

⁵³ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Like a found ruin in an eighteenth-century landscape garden, this plant encrusted edifice is now valued for its patina as an industrial ruin ravaged by time and the vagaries of nature. Also like a ruin, the High Line triggers memories and*

A autora chega a afirmar que “antigas instalações industriais são, hoje em dia, não só áreas razoáveis para a construção de parques, mas lugares desejáveis para parques.”⁵⁴ Isso se deve a uma associação pitoresca que pode levar as pessoas a valorizarem essas antigas estruturas industriais e as admirarem como parte da paisagem de um parque.

Ainda sobre o projeto paisagístico do High Line Park, vale destacar que o mesmo se utilizou da tecnologia normalmente utilizada para a implantação de “telhados verdes”. O sistema, que consiste no assentamento de várias camadas de diferentes materiais que favorecem a drenagem e previnem a erosão do solo pelo vento, foi disposto sobre o concreto impermeabilizado da própria estrutura. Como consequência, o parque pode obter como resultado os seguintes benefícios: redução do *runoff*⁵⁵ da água da chuva em até 80%, a mediação da “ilha de calor”, efeito gerado pelas superfícies pavimentadas e reflexivas da cidade, e a presença da vegetação que fornece sombra, oxigênio e um habitat para os insetos e pássaros. Em relação à drenagem, o sistema adotado foi projetado tanto para captar as águas pluviais não absorvidas pelas folhas da vegetação do parque e assim reduzir seu escoamento superficial, como também para amortizar a quantidade de água levada até as plantas. As juntas abertas do piso permitem a infiltração da água da chuva e sua subsequente vertedura para os canteiros adjacentes, e a localização estratégica dos drenos em pontos baixos dos canteiros favorece o fluxo de água entre eles, restringindo a quantidade de água que escorre superficialmente. Assim, uma rega suplementar só precisa ser feita quando realmente necessário, adequando-se a quantidade de água a cada espécie e em função das condições climáticas. Uma vez que muitas das espécies escolhidas são tolerantes ao clima seco, a necessidade de rega suplementar acaba sendo reduzida.⁵⁶

associations about New York's industrial past, its former manufacturing glory now gone. This is a past that is far enough away in time for most New Yorkers to allow them to enjoy it as picturesque. HERRINGTON, S. **On Landscapes**. New York: Taylor & Francis, 2009, p. 82.

⁵⁴ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Former industrial sites are now not only reasonable areas to build parks, but desirable places for parks.* HERRINGTON, S. **On Landscapes**. New York: Taylor & Francis, 2009, p. 81.

⁵⁵ Termo em língua inglesa amplamente utilizado para definir a quantidade de água da chuva que escoou pela superfície por não ser absorvida pelo solo; escoamento superficial.

⁵⁶ FRIENDS OF THE HIGH LINE. Sustainability. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em <http://www.thehighline.org/sustainability>. Acesso em: 9 de agosto de 2011.

Outra característica importante do projeto diz respeito aos materiais empregados na execução do High Line Park: todos eles – desde o concreto das placas do piso até a madeira – foram selecionados em função de seus ciclos de vida, com o objetivo de reduzir a necessidade de substituí-los e ter que descartá-los em um prazo curto. Além disso, o tipo de madeira (ipê) empregada na construção é certificada e foi selecionada pela sua durabilidade e pelo seu esperado tempo de vida de até 100 anos. Já para compor o seu sistema de iluminação, foram adotadas lâmpadas de LED (Sigla para *Light Emitter Diode*, ou Diodo emissor de luz) – que, além de apresentarem maior vida útil e eficiência em relação a lâmpadas incandescentes e halógenas, não utilizam mercúrio ou qualquer outro elemento que cause dano à natureza e seu acendimento instantâneo não prejudica sua vida útil, como ocorre com as lâmpadas fluorescentes⁵⁷ – incorporadas a elementos do parque, tais como os bancos e os trilhos. As lâmpadas foram instaladas sempre na altura máxima correspondente à altura média da cintura de uma pessoa, para iluminar com sutileza e segurança os percursos e sem causar ofuscamento, além de evitar o desperdício de energia.⁵⁸



Figuras 22 e 23 – Sistema de iluminação (Fotos: Iwan Baan).⁵⁹

⁵⁷ Vale esclarecer que o LED é um componente eletrônico semiconductor que tem a propriedade de transformar energia elétrica em luz. LABORATÓRIO DE ILUMINAÇÃO. LED – O que é e como funciona. In: **Instituto de Artes da UNICAMP**. Disponível em: <http://www.iar.unicamp.br/lab/luz/dicasemail/led/dica36.htm>. Acesso em: 15 de janeiro de 2012.

⁵⁸ FRIENDS OF THE HIGH LINE. Sustainability. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em <http://www.thehighline.org/sustainability>. Acesso em: 9 de agosto de 2011.

⁵⁹ FRIENDS OF THE HIGH LINE. High Line Park Photos. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em: <http://www.thehighline.org/galleries/images/the-high-line-in-operation>. Acesso em: 13 de março de 2011.

O acesso ao parque elevado pode ser realizado por meio de nove pontos de escadarias, distribuídos pelas suas duas seções da forma mais uniforme permitida pelas condições existentes. Desses nove pontos, quatro possuem elevadores, e um deles possui banheiros. Os elevadores asseguram o acesso de cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida. Bancos, decks e pequenas arquibancadas foram projetados e implantados ao longo de toda a extensão do parque.



Figuras 24 e 25 – Dois dos nove pontos de acesso ao High Line Park.⁶⁰

Todas as escolhas de projeto expostas anteriormente propuseram-se a atender os princípios de *design* que nortearam o projeto do High Line Park, expostos no livro *Designing the High Line* – organizado pela fundação Friends of the High Line – e devidamente reproduzidos abaixo:

- Mantê-la simples, mantê-la selvagem, mantê-la tranquila, mantê-la lenta.
- Preservar seus típicos trilhos e modernizá-la para atender às normas e garantir a segurança.
- Preservar os eixos norte-sul de vistas e a sua consistência linear.
- Preservar a lenta e sinuosa experiência através de suas variadas condições.
- Preservar e revelar sua estrutura proporcionando oportunidades para ocupar e apreciar detalhes.
- Preservar suas condições originais e incomuns.
- Preservar a paisagem selvagem e oportunista aumentando o número de espécies existentes.
- Preservar o aspecto industrial da High Line no nível da rua.⁶¹

⁶⁰ FRIENDS OF THE HIGH LINE (org.). **Art Sites on the High Line**. New York: Friends of the High Line, 2010, p. 31 e 37.

⁶¹ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Keep it simple, keep it wild, keep it quiet, keep it slow. Preserve typical railings and upgrade to fulfill code and ensure safety. Preserve north-south sight lines and linear consistency of the High Line. Preserve slow meandering*

Além disso, é importante sublinhar a intenção por parte dos responsáveis pelo High Line Park de incluir a temática da sustentabilidade em todas as suas fases de realização, já percebida por meio do exame dos aspectos projetuais do parque – que revelou que muitas de suas escolhas tencionaram contribuir para a sustentabilidade por meio de seu *design* – e confirmada pela passagem a seguir:

Sempre que possível nas etapas de planejamento, projeto, construção e operação da High Line, a associação Friends of the High Line e o Departamento de Parques esforçaram-se em fazer escolhas saudáveis. Além do escopo da High Line em si, acreditamos que o projeto pode desempenhar o papel de modelo para o reuso adaptado e práticas sustentáveis de parques e projetos de planejamento por todo o mundo.⁶²

A preocupação em considerar o ciclo de vida dos materiais a fim de evitar o desperdício, as medidas tomadas na área de infraestrutura verde, a procura por espécies nativas e cultivadas por produtores locais, o cuidado em garantir a acessibilidade etc. são algumas das soluções de projeto que corroboram essa afirmação. Mesmo após a implantação do parque, os gestores do mesmo permanecem demonstrando preocupação no que concerne à sustentabilidade durante a sua operação, fato que pode ser constatado através do fragmento abaixo:

Igualmente importante para o design do High Line é a maneira com que ele é mantido e operado continuamente. Em todas as nossas operações, nós nos esforçamos tendo a sustentabilidade como meta com o mesmo nível de cuidado observado durante o projeto do parque.⁶³

Destarte, algumas práticas adotadas tendo como finalidade a adequação a princípios sustentáveis ou estão já sendo aplicadas durante a operação do parque ou ainda em desenvolvimento. Uma dessas práticas diz respeito à compostagem: o parque encontra-se no processo de estabelecimento de instalações destinadas a

experience through varied conditions. Preserve and reveal the structure providing opportunities to inhabit and appreciate details. Preserve unusual and found conditions on the High Line. Preserve wild, opportunistic landscape by enhancing existing plant species. Preserve industrial presence of the High Line at the street level. FRIENDS OF THE HIGH LINE (org.). **Designing the High Line: Gansevoort to 30th Street.** New York: Finlay Printing, LLC., 2008, p. 37.

⁶² Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Wherever possible in the planning, design, construction, and operations of the High Line, Friends of the High Line and the Parks Department strive to make sustainable choices. Beyond the scope of the High Line itself, we believe the project can serve as a model for adaptive reuse and sustainable practices for parks and planning projects around the world.* FRIENDS OF THE HIGH LINE. Sustainability. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line.** Disponível em <http://www.thehighline.org/sustainability>. Acesso em: 9 de agosto de 2011.

⁶³ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Equally important to the High Line's design is the way in which it is maintained and operated on an ongoing basis. In all of our operations, we strive towards sustainability with the same level of care that went into the park's design.* Ibid.

compostagem *in loco*, capazes de reciclar os resíduos da jardinagem transformando-os em adubo. Ainda, os gestores do parque estão busca de empresas privadas locais dispostas a estabelecer uma parceria na utilização dessas instalações, incluindo seus resíduos de alimentos no processo de compostagem de modo a diminuir o descarte e o desperdício de material compostável no sistema urbano de coleta de resíduos.

Outra resolução comprometida com aspectos da sustentabilidade se refere ao não emprego de pesticidas e fertilizantes químicos na vegetação do High Line Park. O parque prega a valorização das boas práticas de horticultura e investe na utilização de plantas que se adaptem bem ao ambiente e, portanto, sejam mais resistentes a pestes e doenças, em detrimento do emprego dessas substâncias potencialmente poluentes. Além disso, encontra-se em desenvolvimento um programa integrado de gerenciamento de pragas, dedicado a lidar com questões relacionadas com potenciais contaminações por pestes e doenças. O composto produzido no local também terá papel importante nesse ponto: ao fornecer os nutrientes necessários para o crescimento saudável das plantas, estas terão sua resistência a ameaças externas aumentada.

Em relação às recorrentes ações de limpeza e manutenção do parque, o mesmo se utiliza de soluções de limpeza certificadas com selo verde, além de empregar materiais reciclados. O mesmo vale para a operação de remoção da neve: a dependência de uso do sal ou de produtos químicos para este propósito acaba sendo drasticamente reduzida por meio do emprego de métodos manuais. Se extremamente necessário, é feita a aplicação de produtos para o derretimento do gelo que sejam seguros para as espécies e para o ambiente.⁶⁴

Além disso, o parque busca promover, desde sua inauguração, a diversidade de grupos sociais – um aspecto imprescindível para a sustentabilidade – por meio de variados eventos (exposições, workshops, palestras, visitas guiadas etc.) destinados a atrair públicos variados e que são gratuitos ou têm baixo custo em sua maioria. Estes eventos ocorrem durante todo o ano e têm a programação divulgada por meio do *website* oficial do parque. Dentre eles, destacam-se os programas públicos, que tratam de temas como arte, *design*, jardinagem, história

⁶⁴ FRIENDS OF THE HIGH LINE. Sustainability. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line.** Disponível em <http://www.thehighline.org/sustainability>. Acesso em: 9 de agosto de 2011.

etc. e, segundo a fundação Friends of the High Line, tem o “objetivo de construir uma comunidade diversa e inclusiva em torno da High Line.”⁶⁵ Outro programa que merece destaque é o High Line Art, desenvolvido em parceria entre a fundação Friends of the High Line e o Department of Parks & Recreation da cidade de Nova York. O programa organiza exposições de instalações artísticas temporárias ao longo do parque, algumas delas interativas.⁶⁶ O esforço em criar um ambiente que proporcione o encontro das pessoas têm surtido efeito: de fato, como já visto na introdução do presente trabalho, o parque atrai diariamente um número considerável de visitantes.



Figuras 26 e 27 – Eventos abertos ao público no High Line Park.⁶⁷

Tido como “um dos espaços públicos mais atenciosa e sensivelmente projetados em Nova York em anos”⁶⁸ por Ouroussoff, autor de uma reportagem para o The New York Times em 2009, o parque realmente revela um extremo cuidado em cada um de seus detalhes: desde as espreguiçadeiras em madeira dotadas de rodízios que deslizam sobre trilhos – numa referência clara aos trens que por ali passaram – e permitem diversas configurações, até os bancos em ripas de madeira que “surtem” das placas de concreto do piso.

⁶⁵ FRIENDS OF THE HIGH LINE. Public Programs. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line.** Disponível em <http://www.thehighline.org/events/public-programs>. Acesso em: 17 de setembro de 2011.

⁶⁶ DAVID, J.; HAMMOND, R. **The Inside Story of New York City's Park in the Sky.** New York: Farrar, Straus and Giroux, 2011, p. 300.

⁶⁷ FRIENDS OF THE HIGH LINE. Public Programs. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line.** Disponível em: <http://www.thehighline.org/galleries/images/public-programs>. Acesso em: 13 de março de 2011.

⁶⁸ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: (...) *one of the most thoughtful, sensitively designed public spaces built in New York in years.* OUROUSOFF, N. On High, a Fresh Outlook. In: **The New York Times.** Disponível em: <http://www.nytimes.com/2009/06/10/arts/design/10high.html>. Acesso em: 22 de janeiro de 2011.



Figuras 28 e 29 – Espreguiçadeiras deslizantes em madeira / Bancos em concreto e madeira.⁶⁹

Cabe destacar que assim como Ouroussoff muitos outros escreveram artigos sobre o High Line Park: no decorrer desta pesquisa foram encontradas inúmeras reportagens publicadas em jornais e periódicos cujo tema é centrado no parque, sendo que a maioria delas pronuncia-se exaltando os resultados positivos alcançados pela implantação do mesmo. É preciso reconhecer, obviamente, que em se tratando de uma matéria jornalística não se pode desprezar o alto grau de interpretação e crítica intrínsecas a ela. Ainda assim, da sua significativa presença na mídia é possível inferir que esse espaço público tem algo de inusitado e original, talvez fruto de um sutil equilíbrio entre *design* contemporâneo e histórico, decadência industrial e beleza natural. Como bem resumem Shannon e Smets (2010), “a negligenciada ruína industrial foi convertida em uma extensa área pública, um instrumento pós-industrial de lazer concebido tanto pela preservação histórica quanto pela modernização.”⁷⁰

⁶⁹ Fotos da autora (2010).

⁷⁰ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *The neglected industrial ruin has been converted into an expanded public realm, a postindustrial instrument of leisure through both historic preservation and modernization.* SHANNON, K.; SMETS, M. **The Landscape of Contemporary Infrastructure.** Rotterdam: NAI Publishers, 2010, p. 136.

Justamente por se encontrar tão em evidência, o High Line Park acabou inspirando outras localidades a iniciarem processos de revitalização de estruturas industriais abandonadas – geralmente relacionadas com o transporte ferroviário. O subcapítulo a seguir é dedicado ao exame das circunstâncias de projetos de requalificação semelhantes ao do High Line Park.

4.2.4

Projetos similares em andamento

Eu tenho três metas para o *High Line*: que ele seja sempre amado pelos nova-iorquinos; que ele inspire outros a iniciarem seus próprios projetos; e que ele fique melhor mesmo depois que eu e Josh [um dos dois idealizadores do High Line Park] sairmos. (...) Fomos inspirados por outros, e espero que o *High Line* encoraje as pessoas a perseguir qualquer tipo de projeto louco, mesmo que ele pareça, assim como o *High Line* um dia pareceu, o mais improvável dos sonhos.⁷¹

As palavras acima, expressas por Robert Hammond – conforme já visto neste trabalho, um dos dois idealizadores do High Line Park e criadores da associação Friends of the High Line –, tangenciam um ponto acerca do assunto aqui tratado que merece atenção: o desenvolvimento de projetos infundidos pelo êxito obtido na conversão da High Line em High Line Park. O objetivo de examinar esses projetos reside na possibilidade de se verificar de que maneiras o projeto do parque objeto desta dissertação pôde inspirá-los. Espera-se que a análise a ser realizada aqui possa vir a colaborar para a orientação de decisões tomadas em prol da sustentabilidade em projetos de mesma natureza do plano do High Line Park, especialmente naqueles que se encontram em sua fase inicial.

Embora constituam a maioria dos casos, os projetos aqui analisados não se referem apenas a linhas férreas elevadas sem utilização que apresentam vocação para serem transformadas em espaços públicos urbanos. Em uma das situações aqui examinadas, o parque proposto pretende ocupar um antigo e desativado terminal de bondes subterrâneo em Nova York. Portanto, pode-se deduzir deste

⁷¹ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *I have three goals for the High Line: that it will always be well loved by New Yorkers; that it will inspire others to start their own projects; and that it will get better after Josh and I leave. (...) We were inspired by others, and I hope the High Line will encourage people to pursue all sorts of crazy projects, even if they seem, as the High Line once did, the most unlikely of dreams.* DAVID, J.; HAMMOND, R. **The Inside Story of New York City's Park in the Sky.** New York: Farrar, Straus and Giroux, 2011, p. 129.

fato que a influência exercida pelo High Line Park vai além do parque como objeto e como construção. O exemplo que o High Line Park oferece é de um processo de reconversão que obteve êxito e pôde ser concluído em um relativo curto espaço de tempo, se comparado com casos como o da implantação do Hudson River Park, por exemplo, que teve início muitos anos antes e ainda está em andamento. Podemos ainda identificar características em comum com o início do processo do High Line Park em grande parte dos projetos estudados: os proponentes que moram nas cercanias do local ocioso e degradado e decidem iniciar o movimento de envolvimento da comunidade, a fundação de associações sem fins lucrativos com o objetivo de lutar pela preservação e pela revitalização da área em questão, a campanha para arrecadar fundos que viabilizem os primeiros passos do processo, a busca pelo apoio governamental e por empreendedores que se disponham a suportar a reconversão, etc. Porém, embora as estratégias adotadas para a reinvenção desses sítios desusados possam estar relacionadas, uma adequação a cada caso sempre se faz necessária, visto que cada localidade apresenta suas próprias complexidades – nada que desestimule ou mesmo impeça esses proponentes de ao menos tentar.

A seguir, são apresentadas breves descrições de cada um desses seis projetos em desenvolvimento. Cinco deles situam-se nos Estados Unidos – dentre estes, dois na cidade de Nova York –, e um situa-se na Holanda, na cidade de Rotterdam.

Bloomingdale Trail - Chicago, Illinois, EUA

A Bloomingdale Trail, linha férrea elevada erigida em 1910, foi utilizada pelos trens até meados da década de 1990. Estendendo-se por aproximadamente 4,3 km, a Bloomingdale Trail possui pontes e trechos sobre aterros e, assim como a High Line, pretende tornar-se um parque linear e multiuso. Com o objetivo de viabilizar o projeto, a associação sem fins lucrativos Friends of the Bloomingdale Trail foi formada em 2003 nos mesmos moldes da Friends of the High Line, e conta atualmente com o suporte de mais de 2400 pessoas. O empreendimento encontra-se em fase de projeto e de discussão com a comunidade: reuniões

públicas com a presença de autoridades e membros da comunidade têm sido realizadas visando ao envolvimento dos interessados.⁷²



Figura 30 – Situação atual da Bloomingdale Trail.⁷³

Reading Viaduct Project - Filadélfia, Pennsylvania, EUA

Construído na década de 1890 e desativado em 1984, o viaduto Reading foi utilizado para conduzir trens que atravessavam cerca de dez quadras através dos bairros de Callowhill e Chinatown North, na Filadélfia. Atualmente, o viaduto encontra-se como a High Line antes da reconversão: uma ruína da era industrial abandonada e tomada pela vegetação. Tendo como objetivo advogar e obter fundos para a preservação e reuso adaptado do viaduto, John Struble e Sarah Mc Eaney formaram uma associação sem fins lucrativos também seguindo o exemplo da Friends of the High Line. O projeto está ainda na fase de busca pelo suporte governamental e por empreendedores privados que se empenhem em apoiar a revitalização do viaduto. Em seu favor existe o estudo destinado a examinar as alternativas para o viaduto, financiado pela prefeitura da Filadélfia, que concluiu que o “desenvolvimento como parque e área de recreação, incluindo paisagismo, bancos, rampas de acesso e escadarias, teve o custo estimado em 5,1 milhões de dólares, enquanto a demolição da estrutura teve o custo estimado entre 35,5 e 51,2 milhões de dólares.”⁷⁴

⁷² FRIENDS OF THE BLOOMINGDALE TRAIL. In: **The Bloomingdale Trail**. Disponível em <http://www.bloomingdaletrail.org/>. Acesso em: 27 de dezembro de 2011.

⁷³ FRIENDS OF THE HIGH LINE. Similar Projects. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em: <http://www.thehighline.org/galleries/images/similar-projects>. Acesso em: 13 de março de 2011.

⁷⁴ READING VIADUCT PROJECT. What is the Reading Viaduct. In: **Reading Viaduct Project**. Disponível em <http://www.readingviaduct.org/aboutus.html>. Acesso em: 27 de dezembro de 2011.



Figura 31 – Situação atual do viaduto Reading.⁷⁵

St. Louis's Iron Horse Trestle Will - St. Louis, Missouri, EUA

Em St. Louis, a ideia é renovar e transformar a linha férrea elevada de aproximadamente 3,4 km de extensão em um parque dentro de um plano estratégico de revitalização do *waterfront*. O setor ainda inacabado, que será chamado de The Trestle, tem aproximadamente 2,4 km de extensão e oferece vistas do centro de St. Louis, do Rio Mississippi e de seus bairros adjacentes. A organização pública Great Rivers Greenway, responsável pelo desenvolvimento de sistemas interconectados de parques e trilhas em St. Louis, comprou a estrutura elevada em 2005 e deu início, em 2007, a um trabalho de concepção de um plano conceitual para a conversão da ferrovia em um parque público. O detalhamento do projeto vem sendo desenvolvido nos últimos anos, adiantando-se à construção. Uma empresa de construção foi contratada em 2010 para determinar os métodos construtivos e organizar a obra do elevado em fases – foram definidas duas fases para a execução. Em meados de 2011, a Great Rivers Greenway começou a planejar a pintura da seção da linha férrea sobre a rodovia Interstate 70, trabalho que deve ter início em 2013 ou 2014, data a ser definida em função da obtenção das licenças para a obra.⁷⁶

The Harsimus Stem Embankment – Jersey City, Nova York, EUA

A Harsimus Stem Embankment é uma estrutura elevada composta por blocos de pedras que se estende por 0,8 km – o que corresponde a seis quadras –

⁷⁵ FRIENDS OF THE HIGH LINE. Similar Projects. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line.** Disponível em: <http://www.thehighline.org/galleries/images/similar-projects?page=1>. Acesso em: 13 de março de 2011.

⁷⁶ GREAT RIVERS GREENWAY. **The Trestle.** Disponível em: <http://www.grgstl.org/projects/the-trestle.aspx>. Acesso em: 28 de dezembro de 2011.

ao longo da 6th Street, rua predominantemente residencial no centro de Jersey City. Por ela passavam sete linhas ferroviárias que ligavam a Pennsylvania Railroad aos Harsimus Yards, no *waterfront* do Hudson River. A estrutura ladeia os distritos históricos de Harsimus Cove e Hamilton Park, e ela própria é reconhecida como um sítio histórico. Além de sua relevância histórica, o Embankment representa um espaço livre em uma região com severo déficit de parques, servindo de habitat para várias espécies e melhorando a qualidade do ar prejudicado pela poluição fruto do tráfego intenso de veículos na área. Em setembro de 2004, a câmara municipal de Jersey City aprovou por unanimidade um decreto autorizando a exploração da estrutura pela cidade para a implantação de um parque e uma trilha urbana. Desde então, a Embankment Preservation Coalition vem batalhando pela sua preservação e pelo seu desenvolvimento como espaço verde público e como segmento integrante da East Coast Greenway, uma trilha para caminhadas e para a prática do ciclismo que se estende por pouco mais de 4000km e liga o estado do Maine ao da Flórida; 20% dessa trilha já foi finalizada em Jersey City. A coalizão conta com a experiência de Robert Hammond, um dos idealizadores do High Line Park, que integra seu conselho consultivo. O avanço mais recente nesse processo ocorreu em 8 de fevereiro de 2012: o conselho municipal de Jersey City aprovou, também por unanimidade, uma resolução que autoriza a cidade a adquirir e preservar cinco blocos do Embankment.⁷⁷

⁷⁷ EMBANKMENT PRESERVATION COALITION. Embankment. In: **The Harsimus Stem Embankment**. Disponível em: http://embankment.org/whitesite/about_embankment1.html. Acesso em: 12 de fevereiro de 2012.



Figura 32 – Simulação da implantação do projeto do Embankment (Renderização: RomanP.com).⁷⁸

Low Line – Manhattan, Nova York, EUA

A ideia da Low Line demonstra que o High Line Park não vem inspirando somente a transformação de estruturas elevadas em parques e áreas de recreação. A proposta para o Underground Delancey, que, assim como o High Line Park, também se situa em Manhattan, consiste na conversão em um espaço verde público de um antigo terminal subterrâneo de bondes, localizado sob a Delancey Street. Logo apelidado de Low Line – em clara referência ao High Line Park – o parque recorrerá à tecnologia da fibra ótica para levar ao local luz natural suficiente para que a vegetação pudesse realizar a fotossíntese e, conseqüentemente, se desenvolver naturalmente. Os proponentes da ideia – James Ramsey e Dan Barasch –, tendo tomado o processo ocorrido com o High Line Park como exemplo e salientando a escassez de espaços públicos em Nova York, já vêm buscando o apoio da comunidade para o projeto através da realização de apresentações públicas para divulgação e discussão sobre o mesmo, além de terem procurado a ajuda estratégica dos fundadores da associação Friends of the High Line, Robert Hammond e Joshua David. Prestes a dar início a um estudo de

⁷⁸ EMBANKMENT PRESERVATION COALITION. **The Harismus Stem Embankment.** Disponível em: <http://www.embankment.org/whitesite/main2.html>. Acesso em: 12 de fevereiro de 2012.

viabilidade para o projeto, assim como a uma campanha de angariação de fundos, os proponentes ainda têm um longo percurso à frente.⁷⁹



Figuras 33 e 34 – Situação atual do terminal subterrâneo (Foto: Danny Fuchs) / Simulação da implantação do projeto da Low Line (Renderização: Raad Studio).⁸⁰

De Hofbogen - Rotterdam, Holanda

O viaduto Hofplein situa-se na parte norte de Rotterdam e estende-se por 1,9 km. Construído no início do século XX, ele faz parte da rota da linha ferroviária Hofplein – a primeira via férrea elétrica do país –, que possui 28,5 km de extensão total e liga Rotterdam a várias outras cidades holandesas. Em 2006, quatro empresas de construção – Com.Wonen, Stadswonen, PWS e Vestia – interessadas na região da cidade onde a presença do viaduto é dominante, uniram-se e compraram-no da empresa Dutch Railways. Em 2009, a rota da linha Hofplein foi descontinuada, o que disponibilizou essa grande área sobre o viaduto. Tencionando revitalizá-lo e transformá-lo em uma área de lazer pública ou semipública, as empresas juntas fundaram outra empresa para planejar essa operação: a Hofbogen BV. Localizada sob um dos 189 arcos do viaduto, a empresa está focada na requalificação espacial e programática da parte superior do viaduto e de seus arcos, atualmente ocupados por lojas que foram definindo seus fechamentos de forma bem aleatória. Além do viaduto, a intervenção pretendida abarca a antiga estação Hofplein, contígua ao viaduto, que será convertida em um núcleo de atividades ligadas à arte, cultura, educação e a serviços para a

⁷⁹ FODERARO, L. Inspired by High Line, park is envisioned with sights set low. In: **The New York Times**. Disponível em <http://www.nytimes.com/2011/11/22/nyregion/high-line-inspires-plans-for-park-under-delancey-street.html>. Acesso em: 28 de dezembro de 2011.

⁸⁰ DAVIDSON, J. The Low Line In: **New York Magazine**. Disponível em <http://nymag.com/news/intelligencer/the-low-line-2011-9/>. Acesso em: 15 de janeiro de 2012.

juventude. O avanço mais recente deste plano de revitalização da região foi a abertura de um mini-shopping na estação Hofplein em setembro de 2011.⁸¹



Figura 35 – Situação atual do viaduto Hofplein.⁸²

As propostas observadas neste subcapítulo provavelmente não serão as únicas inspiradas pelo High Line Park; algumas outras ideias podem ainda surgir. A existência de uma quantidade significativa de projetos deste tipo em desenvolvimento traz à baila uma série de pontos relevantes, a começar pela questão da replicabilidade. James Corner, diretor do escritório de paisagismo responsável pelo projeto do High Line Park, alega que “a High Line não é facilmente replicável em outras cidades. (...) Não se trata apenas de ‘Construir um parque legal e os frequentadores virão’. Trata-se de ‘Construir um parque legal e inseri-lo em um plano estruturador.’”⁸³ Dessa forma, tratar o parque como um objeto de *design* isolado capaz de garantir toda a atração das atenções pode impedir que a revitalização da área em seu entorno de fato aconteça.

Vale ressaltar também que o fato de o High Line Park situar-se em Nova York, um denso centro urbano de extrema importância para os Estados Unidos, oferece ao parque uma visibilidade que outros projetos talvez não consigam obter, o que pode ter impacto até no volume de doações realizadas por pessoas públicas. É importante sublinhar que o processo de revitalização da High Line não foi

⁸¹ HOFBOGEN BV. English Summary. In: **De Hofbogen**. Disponível em: <http://www.hofbogen.nl/spip.php?article39>. Acesso em: 7 de janeiro de 2012.

⁸² FRIENDS OF THE HIGH LINE. Similar Projects. In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em: <http://www.thehighline.org/galleries/images/similar-projects?page=2>. Acesso em: 13 de março de 2011.

⁸³ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *The High Line is not easily replicable in other cities (...) It's not just, 'Build a cool park and they will come.' It's, 'Build a cool park and connect it to a framework.'* SHEVORY, K. Cities see the other side of the tracks. In: **The New York Times**. Disponível em: <http://www.nytimes.com/2011/08/03/realestate/commercial/cities-see-another-side-to-old-tracks.html>. Acesso em: 28 de dezembro de 2011.

barato; a execução do parque primou pela qualidade tanto nos materiais empregados como nos detalhes e na vegetação escolhida, fato que garantiu boa parte do seu sucesso. De acordo com Rybczynski (2011),

As duas primeiras fases custaram 152 milhões de dólares; desta quantia, 44 milhões de dólares foram obtidos de fontes privadas e corporativas, e seus custos de manutenção nada desprezíveis devem ser cobertos em parte pela cidade e em parte através da proposta de cobrança de uma taxa incidindo sobre as empresas locais.⁸⁴

Cabe ainda observar que o High Line Park, assim como a Promenade Plantée em Paris, está encravado em uma região repleta de edificações potencialmente interessantes, sejam elas antigas ou mesmo recentes. Grande parte do fascínio provocado pelo parque deve ser creditado ao seu entorno. Assim, torna-se indispensável uma reflexão acerca de todo o contexto do projeto a ser desenvolvido antes de nele se investir tempo e recursos.

⁸⁴ RYBCZYNSKI, W. Bringing the High Line back to Earth. In: **The New York Times**. Disponível em: <http://www.nytimes.com/2011/05/15/opinion/15Rybczynski.html?ref=contributors>. Acesso em: 5 de julho de 2011.

4.3

A sustentabilidade do High Line Park

4.3.1

Categorias de sustentabilidade

Tendo dissertado sobre a trajetória da revitalização da High Line, foi possível a consolidação da base para a análise dos aspectos inerentes ao parque quanto aos princípios de sustentabilidade. Serão utilizados nessa avaliação os itens constantes do memorial descritivo do projeto, ações realizadas na fase da operação do parque, além de outros dados relevantes disponíveis sobre o mesmo, sempre relacionando todos esses aspectos com o conteúdo do referencial teórico desenvolvido no capítulo 3 desta dissertação. A análise será realizada por meio da ferramenta metodológica apresentada e elucidada no capítulo 2.

Organizadas e expostas no quadro a seguir se encontram todas as categorias e subcategorias dentro das quais serão sopesados os itens do projeto e da operação do High Line Park. Em seguida, para efeito de organização da análise, as categorias serão apresentadas em quadros separados, dentro dos quais serão elucidadas as ações e situações representadas por cada uma de suas subcategorias, sempre tendo como base as definições constantes e estabelecidas pelo trabalho de Lemos (2010).⁸⁵

Após cada quadro correspondente à categoria em tela, segue-se a análise propriamente dita das soluções adotadas pelo projeto e as ações executadas na fase de operação do High Line Park à luz do conteúdo expresso por suas respectivas subcategorias de análise. É no momento dessa análise que serão atribuídos os valores 0 (zero) ou 1 (um) tanto para o projeto quanto para a operação.

⁸⁵ LEMOS, M. F. **Adaptação de cidades para mudança climática: uma metodologia de análise para os planos diretores municipais.** Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2010, p. 175 – 182.

Quadro 5 – Categorias e subcategorias de sustentabilidade aplicadas a esta pesquisa

1. INTEGRAÇÃO E JUSTIÇA SOCIAL E FÍSICO-TERRITORIAL	1.1. PROMOÇÃO DA INTEGRAÇÃO SOCIAL
	1.2. ELIMINAÇÃO DA SEGREGAÇÃO FÍSICA
	1.3. ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
	1.4. SAÚDE PESSOAL E DO AMBIENTE
	1.5. SEGURANÇA PSICOLÓGICA
2. ADEQUAÇÃO DA RELAÇÃO COM RECURSOS NATURAIS E O AMBIENTE	2.1. ADEQUAÇÃO DO CONSUMO DE RECURSOS
	2.2. REDUÇÃO DA DEMANDA E ESTRATÉGIAS DE GERAÇÃO DE ENERGIA LIMPA LOCAL
	2.3. REDUÇÃO DE EMISSÕES
	2.4. REDUÇÃO DE POLUIÇÃO
	2.5. REDUÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS
3. AUMENTO DA DURABILIDADE E REDUÇÃO DA OCIOSIDADE	3.1. AUMENTO DA DURABILIDADE
	3.2. REDUÇÃO DA OBSOLESCÊNCIA E OCIOSIDADE
4. ABORDAGEM INTEGRADA	4.1. ABORDAGEM INTEGRADA ENTRE CIDADE E NATUREZA
5. PROMOÇÃO DA DIVERSIDADE	5.1. DIVERSIDADE DE VIDA (BIODIVERSIDADE)
	5.2. DIVERSIDADE DE FORMA
	5.3. DIVERSIDADE SOCIAL

Baseado em LEMOS, M. F., 2010, p.168, Quadro 5.

A categoria nº 1, que se refere à **Integração e justiça social e físico-territorial**, considera a importância da promoção de ambientes urbanos acessíveis e propícios a reforçar relações sociais, além de estreitar vínculos entre as pessoas e a localidade na qual vivem. Ainda, esta categoria está ligada à adoção de medidas que garantam a segurança das pessoas e tenham também impacto positivo sobre a saúde pessoal e do ambiente. Ela engloba seis subcategorias, cujos conteúdos são elucidados no quadro a seguir:

Quadro 6 – Categoria de sustentabilidade nº 1

1. INTEGRAÇÃO E JUSTIÇA SOCIAL E FÍSICO-TERRITORIAL	<p>1.1. PROMOÇÃO DA INTEGRAÇÃO SOCIAL</p> <p>Esta subcategoria refere-se à promoção e consolidação de processos inclusivos e participativos, de modo a colaborar para a aproximação da comunidade com as instituições gestoras e, dessa forma, fortalecer o capital social.</p>
	<p>1.2. ELIMINAÇÃO DA SEGREGAÇÃO FÍSICA</p> <p>Esta subcategoria diz respeito à integração do tecido urbano que se reflete na eliminação de barreiras à acessibilidade ou à descontinuidade estrutural, facilitando assim não só a integração física, como também a integração social e a mobilidade, e ampliando a segurança.</p>
	<p>1.3. ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE SUSTENTÁVEL</p> <p>Esta subcategoria se refere à promoção da diversidade de usos em escala local, tendo como principal consequência a redução de deslocamentos para atividades de bairro, assim como a decorrente redução das emissões geradas pelo transporte.</p>
	<p>1.4. SAÚDE PESSOAL E DO AMBIENTE</p> <p>Esta subcategoria foca na adoção de medidas que combatam a falta de saúde.</p>
	<p>1.5. SEGURANÇA PSICOLÓGICA</p> <p>Esta subcategoria se refere à proteção contra a violência e seus graves impactos sobre a sociedade.</p>

Baseado em LEMOS, M. F., 2010, p. 175-182.

Em relação à subcategoria 1.1, **Promoção da integração social**, pode-se afirmar que o parque pôde contribuir para a sustentabilidade tanto por meio de seu projeto quanto por meio de sua operação. Conforme já estudado neste trabalho, o processo que resultou no projeto do High Line Park foi todo permeado pela participação da comunidade, cujo envolvimento foi decisivo inclusive para o seu início. Da mesma forma, já durante sua operação, os gestores do parque seguem convocando a comunidade para a participação em processos decisórios, tais como a deliberação sobre o futuro da Seção 3 do parque, ainda em fase de projeto. Assim, podemos inferir que a subcategoria 1.1 pode ter valor 1 (um) atribuído ao projeto e valor 1 (um) atribuído à operação do parque.

No que tange à subcategoria 1.2, **Eliminação da segregação física**, pode-se considerar o próprio processo de revitalização do High Line Park – que teve como

finalidade a reintegração da malha da cidade, antes rasgada por um vazio urbano – como uma medida que contribuiu para esse aspecto da sustentabilidade. Ainda dentro deste item e em relação tanto ao projeto quanto à operação do parque, deve-se destacar que o High Line Park é completamente acessível em seu aspecto físico: o ingresso pode ser feito por meio de escadas ou elevadores. Os pontos de acesso ao parque estão localizados a cada dois quarteirões aproximadamente, como pode ser observado no mapa incluído no item que contém os anexos deste trabalho. Tiramos então por consequência que a subcategoria 1.2 pode ter valor 1 (um) atribuído ao projeto e valor 1 (um) atribuído à operação do parque.

Quanto à subcategoria 1.3, **Acessibilidade e mobilidade sustentável**, a implantação do High Line Park teve certa contribuição para a sustentabilidade na medida em que pôde estimular a revitalização de seu entorno e impulsionar a construção de edificações de diferentes usos, de modo a diversificar as atividades de bairro e favorecer a redução dos deslocamentos. De acordo com a reportagem de 2008 redigida por Cortese, “condomínios, hotéis e edifícios de escritórios – projetados por talentos da arquitetura tais como Jean Nouvel, Annabelle Selldorf, Renzo Piano e pela empresa Della Valle Bernheimer – estão brotando ao longo da extensão do parque.”⁸⁶ Essa constatação está presente também no livro *High Line: the inside story of New York City’s park in the sky*: nele, seus autores mapeiam todos os empreendimentos recentemente desenvolvidos na região – já construídos, ainda em construção ou propostos –, conforme a figura a seguir.

⁸⁶ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Condominiums, hotels and office buildings — designed by architectural talent like Jean Nouvel, Annabelle Selldorf, Renzo Piano, and the Della Valle Bernheimer firm — are sprouting along the park’s span (...)*. CORTESE, A. Taking a Stroll Along the High Line. In: **The New York Times**. Disponível em: <http://www.nytimes.com/2008/11/30/realestate/commercial/30sqft.html>. Acesso em: 20 de janeiro de 2011.

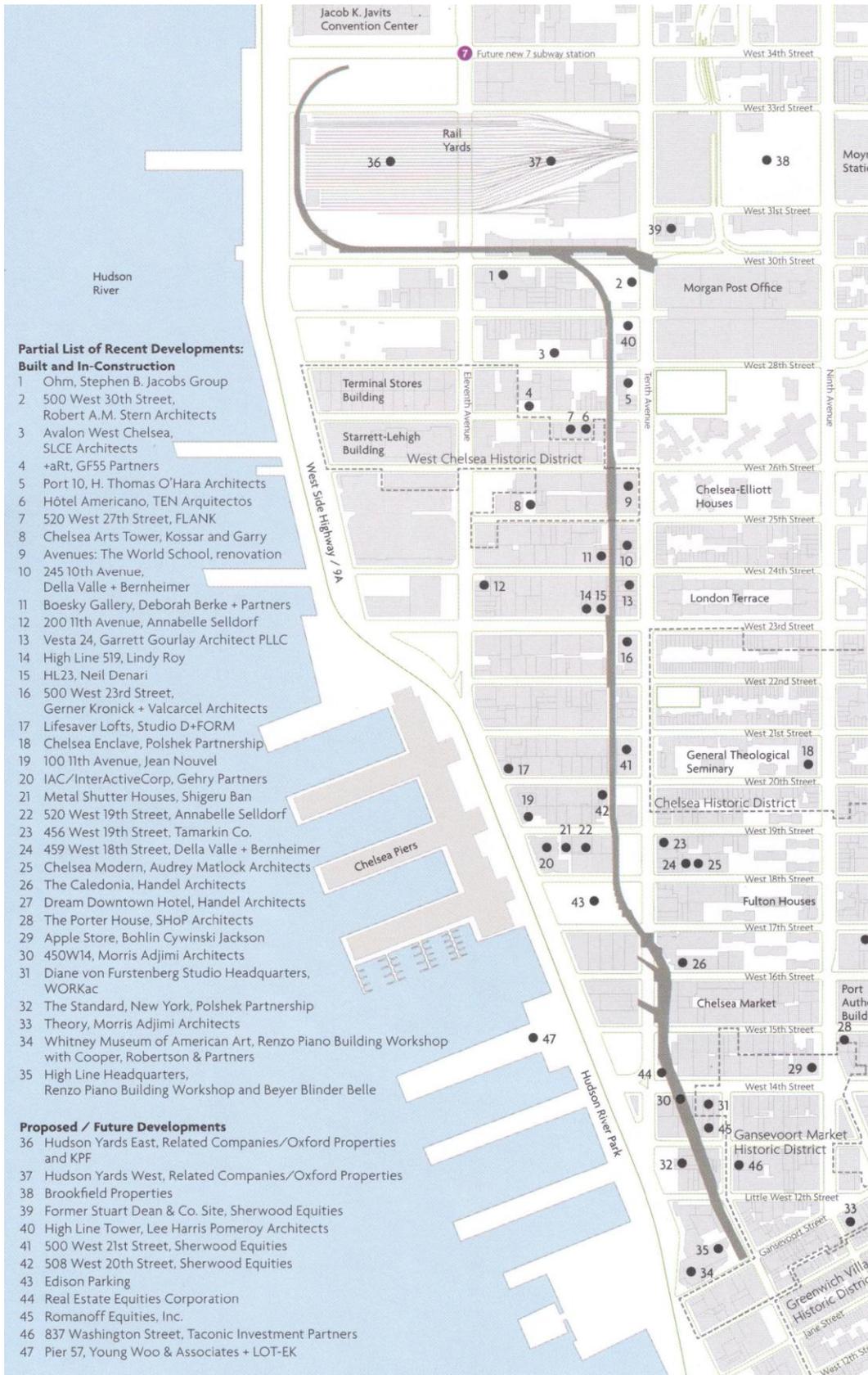


Figura 36 – Empreendimentos recentes no entorno do parque.⁸⁷

⁸⁷ DAVID, J.; HAMMOND, R. **The Inside Story of New York City's Park in the Sky**. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2011, p. 272.

Dentre eles, destaca-se a nova filial do Whitney Museum, projetada pelo arquiteto Renzo Piano em conjunto com Cooper, Robertson & Partners, que está sendo erigida junto ao início da Seção 1 do High Line Park, na esquina da Gansevoort Street com a Washington Street. O museu tem sua inauguração prevista para 2015.



Figuras 37 e 38 – Projeto para a filial do Whitney Museum.⁸⁸

Já em relação à questão da mobilidade sustentável, o parque só pode contribuir ao favorecer o deslocamento a pé. Por ser muito estreito, o espaço público não permite o trânsito de ciclistas, patinadores ou skatistas, podendo somente oferecer bicicletários aos seus usuários, estando estes localizados junto a oito das suas nove escadarias de acesso. Portanto, em função dessa limitação observada no projeto do parque e imposta pela própria configuração da estrutura existente em relação à proibição do tráfego de bicicletas, será atribuído ao projeto o valor 0 (zero). Já em relação à sua operação, o valor atribuído será 1 (um), uma vez que a execução e o funcionamento do parque alavancaram a construção de novas edificações e tiveram por consequência a diversificação de usos em seu entorno.

A análise sob a subcategoria 1.4 – **Saúde pessoal e do ambiente** – revelou que tanto o projeto quanto a operação puderam contribuir, neste aspecto, para a

⁸⁸ DAVID, J.; HAMMOND, R. *The Inside Story of New York City's Park in the Sky*. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2011, p. 290 - 291.

sustentabilidade; a própria inclusão de um espaço verde na cidade, tal como o High Line Park, pode ajudar a reverter os danos causados pela falta de contato com a natureza, conforme explicita Farr (2008):

Essa desconexão com a natureza é cada vez mais considerada como fator de contribuição para uma série de danos psicológicos, tais como o aumento do estresse e o Transtorno do Déficit de Atenção e Hiperatividade (TDAH). Em vez de nos reconectarmos com a natureza, cada vez mais tentamos compensar essas necessidades psicológicas não satisfeitas com produtos farmacêuticos. Um estilo de vida sedentário – com pouca atividade física diária – é também um grande fator em nossa tão bem documentada epidemia de obesidade.⁸⁹

Dessa forma, a presença de um parque em uma vizinhança pode também colaborar para a redução nos gastos com a saúde de seus habitantes. Schwartz ilustra essa ideia ao afirmar em seu artigo datado de 2009 que “os benefícios para a saúde decorrentes de exercícios praticados em parques oferecem ainda mais moderação nos gastos. O estudo calculou uma economia de 19,9 milhões de dólares com despesas médicas dos habitantes de Sacramento devido à recreação ativa realizada em parques.”⁹⁰ Assim, pode-se concluir que em relação às ações enquadradas nesta subcategoria, o projeto pôde ter o valor 1 (um) a ele atribuído e a operação também pôde ter o valor 1 (um) a ela atribuído.

Quanto à subcategoria 1.5, que diz respeito à **Segurança psicológica**, a operação diária do parque conta com agentes de segurança que o percorrem a todo momento e fazem varreduras quando o mesmo encerra suas atividades para, em seguida, bloquearem todos os seus pontos de acesso. Mesmo após o fechamento do espaço público o parque permanece monitorado. O projeto do parque previu boa iluminação nos pontos de acesso, de modo a evitar a sensação de insegurança

⁸⁹ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *This disconnect from nature is increasingly thought to contribute to a number of psychological harms, such as increased stress and attention deficit hyperactivity disorder (ADHD). Rather than reconnecting with nature, we more and more frequently try to patch over these unmet psychological needs with pharmaceuticals. A sedentary lifestyle - one with little built-in daily physical activity - is also a big factor in our well-documented obesity epidemic.* FARR, D. **Sustainable Urbanism: Urban Design with Nature**. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc., 2008, p. 48 - 49.

⁹⁰ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *The health benefits of exercise in parks offer further savings. The study calculated \$19.9 million in medical savings realized by residents in Sacramento because of active recreation in parks.* SCHWARTZ, A. Good Parks are Good for the Economy. In: **Gotham Gazette**. Disponível em: <http://www.gothamgazette.com/article/parks/20090624/14/2949>. Acesso em: 16 de fevereiro de 2011.

geralmente provocada por espaços mal iluminados.⁹¹ Sendo assim, pode-se atribuir o valor 1 (um) ao projeto e o valor 1 (um) à operação do parque.

Já a categoria n° 2, que diz respeito à **Adequação da relação com recursos naturais e o ambiente**, está ligada à utilização consciente tanto dos recursos naturais quanto dos materiais empregados nas construções – levando-se em conta a origem de suas matérias-primas e seu ciclo de vida – e à redução da demanda por estes. A categoria compreende as cinco subcategorias expostas abaixo:

Quadro 7 – Categoria de sustentabilidade n° 2

2. ADEQUAÇÃO DA RELAÇÃO COM RECURSOS NATURAIS E O AMBIENTE	2.1. ADEQUAÇÃO DO CONSUMO DE RECURSOS Esta subcategoria se relaciona com a prevenção de problemas quanto à possível escassez dos recursos no futuro.
	2.2. REDUÇÃO DA DEMANDA E ESTRATÉGIAS DE GERAÇÃO DE ENERGIA LIMPA LOCAL Esta subcategoria refere-se à diminuição da dependência dos sistemas de energia e à garantia de que a geração de energia não dependa de fontes não-renováveis e não gere poluição.
	2.3. REDUÇÃO DE EMISSÕES Esta subcategoria diz respeito à adoção de medidas que visem à redução de emissões de gases do efeito estufa. ⁹²
	2.4. REDUÇÃO DE POLUIÇÃO Esta subcategoria trata da redução das demais formas de poluição além dos gases do efeito estufa.
	2.5. REDUÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS Esta subcategoria trata da redução da potencial poluição gerada pelo lixo e pelo esgoto, assim como da eliminação de outras formas de degradação ambiental.

Baseado em LEMOS, M. F., 2010, p. 175-182.

Em relação à subcategoria 2.1, **Adequação do consumo de recursos**, observou-se que o projeto procurou contemplar os ciclos de vida dos materiais a serem empregados na remodelação da linha férrea – desde o concreto das placas do piso até a madeira de seus decks e bancos – visando à redução da necessidade

⁹¹ FRIENDS OF THE HIGH LINE. Frequently Asked Questions. How do you enforce rules? In: **High Line: The official Web site of the High Line and Friends of the High Line**. Disponível em <http://www.thehighline.org/about/faq>. Acesso em: 20 de janeiro de 2012.

⁹² São considerados gases do efeito estufa o dióxido de carbono (CO₂), o metano (CH₄), o óxido nitroso (NO_x) e gases fluorados.

de substituição destes e seu conseqüente descarte em um prazo demasiado curto. Além disso, o sistema de captação e aproveitamento de água da chuva para a rega da vegetação prevista pelo projeto e posta em prática durante a operação do parque tenciona reduzir o consumo de água, de modo a colaborar com a prevenção da escassez desse recurso. Portanto, a subcategoria 2.1 pode ter valor 1 (um) atribuído ao projeto e valor 1 (um) atribuído à operação do parque.

Quanto à subcategoria 2.2, **Redução da demanda e estratégias de geração de energia limpa local**, não foram previstas nem no projeto nem postas em prática durante a operação do parque soluções que diminuíssem a demanda e a dependência de sistemas de energia. Atribui-se então o valor 0 (zero) ao projeto e o valor 0 (zero) à operação do High Line Park.

A subcategoria 2.3, **Redução de emissões**, encontra no High Line Park um significativo aliado. De acordo com Garvin (2011), parques urbanos desempenham um papel importante no equilíbrio do sistema ecológico urbano:

Esses parques realmente melhoram a qualidade do ar, retêm e filtram a água da chuva e reduzem o escoamento superficial, previnem a erosão, mitigam o efeito da “ilha de calor” e reduzem a temperatura ambiente ao proporcionar sombras; abafam ruídos, bloqueiam ventos fortes, sequestram carbono, produzem oxigênio, e fornecem um habitat para uma variedade de animais.⁹³

Sendo assim, o parque contribui para a redução do CO₂ lançado na atmosfera, tido como um dos gases do efeito estufa, e a presente subcategoria pode ter valor 1 (um) atribuído ao projeto e valor 1 (um) atribuído à operação do parque.

No que tange à subcategoria 2.4 – **Redução de poluição** – foram identificadas medidas tomadas durante a fase de operação do parque que visam à contribuição para a sustentabilidade: o não emprego de pesticidas e fertilizantes químicos, a utilização de materiais de limpeza certificados e o emprego de produtos químicos para o derretimento do gelo somente quando estritamente necessário. Na fase de projeto não foram identificadas soluções com enfoque no conteúdo desta subcategoria, portanto pode-se atribuir valor 0 (zero) ao projeto e valor 1 (um) à operação do parque.

⁹³ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Such parks do improve air quality, retain and filter storm water and vehicular runoff, prevent erosion, mitigate the heat island effect and lower ambient temperature by providing shade; they muffle noise, block harsh winds, sequester carbon, produce oxygen, and provide a habitat for a variety of animals.* GARVIN, A. **Public Parks: The Key to Livable Communities**. New York: W. W. Norton & Company, 2011, p. 41.

Em relação à subcategoria 2.5, **Redução e gestão de resíduos**, é possível deduzir que o próprio projeto de se reutilizar uma construção existente ao invés de demoli-la já se traduz em uma forma de diminuir a quantidade de resíduos a serem descartados, uma vez que a demolição da estrutura inteira acarretaria a geração de grande quantidade de resíduos. Além disso, no que se refere à fase de operação do parque, o processo de montagem das instalações destinadas à prática da compostagem *in loco* – já em andamento – possibilitará uma significativa redução de resíduos que normalmente entrariam no sistema de coleta de lixo urbano. Atribui-se, desse modo, valor 1 (um) ao projeto e valor 1 (um) também à operação do parque.

A categoria n° 3 – **Aumento da durabilidade e redução da ociosidade** – que se refere à promoção da eficácia na manutenção de edificações e infraestruturas urbanas e à superação de processos de obsolescência de estruturas e espaços urbanos, abarca as duas subcategorias a seguir:

Quadro 8 – Categoria de sustentabilidade n° 3

3. AUMENTO DA DURABILIDADE E REDUÇÃO DA OCIOSIDADE	<p>3.1. AUMENTO DA DURABILIDADE</p> <p>Esta subcategoria está ligada à possibilidade de reuso de construções existentes, que acaba por diminuir a necessidade de se executar novas edificações, e, como consequência, reduz os gastos com material e energia que nelas seriam empregados.</p>
	<p>3.2. REDUÇÃO DA OBSOLESCÊNCIA E OCIOSIDADE</p> <p>Esta subcategoria se refere a situações que embora tenham como mote o aproveitamento de estrutura urbana existente e, logo, também apresentem como potencial a redução de gastos de material e energia com obras da mesma natureza, relacionam-se à implantação de novas edificações que, contrariamente, exigem construção e podem resultar em emissões – podendo se referir a adensamento e áreas infraestruturadas, ocupação de lotes vazios etc.</p>

Baseado em LEMOS, M. F., 2010, p. 175-182.

A propósito desta categoria podemos afirmar de imediato que as ações desencadeadas pelo projeto contribuíram de forma considerável para os princípios de sustentabilidade nela sintetizados.

Em relação à subcategoria 3.1 – **Aumento da durabilidade** – pode-se inferir que por tratar-se justamente de um projeto de reuso de uma estrutura industrial abandonada, o High Line Park aqui contribui para a sustentabilidade da cidade através da redução de gastos com material e energia. Desse modo, esta subcategoria pode ter valor 1 (um) atribuído ao projeto e valor 1 (um) atribuído à operação do parque.

A subcategoria 3.2, **Redução da obsolescência e ociosidade**, refere-se a um aspecto intrínseco tanto ao projeto quanto à operação do parque. Visto que se pode considerar a High Line um vazio urbano – uma estrutura sem uso em contraste com a malha urbana na qual está inserida – que, uma vez ocupado, tem a possibilidade de revitalizar uma área degradada e, portanto, reduzir efetivamente a obsolescência e a ociosidade, é possível atribuir valor 1 (um) ao projeto e valor 1 (um) à operação do parque.

A categoria n° 4, que trata da **Abordagem integrada**, considera o reconhecimento da interdependência entre cidade e região, entre cidade e natureza, e entre forma, fluxos e atividades, imprescindível para o planejamento de cidades sustentáveis. A categoria abrange as três subcategorias apresentadas abaixo:

Quadro 9 – Categoria de sustentabilidade n° 4

<p>4. ABORDAGEM INTEGRADA</p>	<p>4.1. ABORDAGEM INTEGRADA ENTRE CIDADE E NATUREZA Esta subcategoria está ligada à integração entre os ciclos artificiais urbanos e os ciclos naturais, aproximando espaços naturais e construídos por meio da inserção de áreas verdes na cidade. Aqui se fala de espaços funcionais, descartando-se perspectivas “cosméticas” de abordagem do elemento vegetal. Lemos (2010) cita ainda como exemplo para esta subcategoria a possibilidade de inclusão de medidas que se insiram na área de infraestrutura verde.</p>
--------------------------------------	---

Baseado em LEMOS, M. F., 2010, p. 175-182.

Ao analisar o parque sob a subcategoria 4.1 – **Abordagem integrada entre cidade e natureza** – pode-se concluir que a própria implantação do High Line Park já contribui para a interação entre o urbano e natural; afinal, trata-se de uma área verde de extensão considerável e inserida em uma região já bastante edificada. Além disso, ao adotar a tecnologia de “telhados verdes” sob o piso de

concreto, aliada a um sistema de drenagem que capta a água que infiltra por entre suas juntas de dilatação e a aproveita para a rega dos elementos vegetais, tanto o projeto quanto a operação do parque incluem medidas inseridas na área de infraestrutura verde; portanto, deve-se atribuir valor 1 (um) ao projeto e valor 1 (um) à operação do parque.

A categoria nº 5, que tange à **Promoção da diversidade**, defende a diversidade como aspecto gerador de vitalidade urbana, além de favorecer a qualidade dos espaços públicos. Ela divide-se nas três subcategorias apresentadas em seguida:

Quadro 10 – Categoria de sustentabilidade nº 5

5. PROMOÇÃO DA DIVERSIDADE	5.1. DIVERSIDADE DE VIDA (BIODIVERSIDADE) Esta subcategoria está ligada à preservação e à recuperação de áreas naturais.
	5.2. DIVERSIDADE DE FORMA Esta subcategoria se refere à criação de paisagens heterogêneas que favoreçam a leitura e a localização no espaço da cidade por meio de elementos que sirvam de referência.
	5.3. DIVERSIDADE SOCIAL Esta subcategoria se refere à necessidade de redução de desigualdades na cidade, evitando a criação de espaços excludentes social, econômica, cultural e fisicamente.

Baseado em LEMOS, M. F., 2010, p. 175-182.

Em relação à subcategoria 5.1, **Diversidade de vida (Biodiversidade)**, cabe destacar que o projeto paisagístico foi concebido de modo a assegurar significativa diversidade de espécies de vegetação adequadas à sazonalidade. Além disso, conforme já mencionado neste trabalho, o ecossistema do High Line Park proporciona alimento e abrigo para uma grande variedade de espécies da vida selvagem, estando os polinizadores nativos entre elas. Pode-se então atribuir valor 1 (um) ao projeto e valor 1 (um) à operação do parque.

No que tange à subcategoria 5.2 – **Diversidade de forma** – pode-se considerar o próprio High Line Park como elemento para a diversidade de forma, na medida em que o mesmo se configura como uma referência não só na área onde se insere como também na cidade de Nova York em si. Além disso,

conforme já exposto anteriormente, o parque acabou por alavancar a construção de edificações de diferentes usos e atividades, de modo a contribuir para a geração de uma paisagem diversificada. Logo, pode-se atribuir valor 1 (um) ao projeto e valor 1 (um) à operação do parque.

Quanto à subcategoria 5.3, **Diversidade social**, pode-se afirmar que o parque é acessível do ponto de vista social. Apesar de estar inserido em uma área valorizada de Manhattan – que se valorizou ainda mais devido à própria presença dele⁹⁴ –, o parque, projetado sem portões ou elementos que filtrem o acesso a ele, além de não ter seu ingresso cobrado, possui – conforme já mencionado anteriormente – um calendário diversificado de eventos para variados públicos e ao longo do ano, frequentemente gratuitos ou com preços acessíveis, garantindo a inclusão e a participação de grupos sociais diversos. Por outro lado, a requalificação de áreas urbanas geralmente traz consigo o risco do desenvolvimento de um processo de gentrificação – e, no que tange ao caso específico da reconversão do High Line Park, a valorização da região onde se insere também trouxe a questão à tona. Em artigo publicado sobre o projeto do parque em julho de 2008 – quase um ano antes da inauguração da sua primeira seção – pelo jornal *The New York Times*, Finn abordou o assunto muito superficialmente ao afirmar que "como a transformação do Meatpacking District (que é onde começa o High Line) provou, um pouco de gentrificação vai longe."⁹⁵ Conforme já examinado nesta dissertação, os bairros contíguos de Chelsea e Meatpacking District passaram nos anos 1990 por um processo espontâneo de requalificação urbana com a ocupação de suas residências por artistas "expulsos" do SoHo devido à sua valorização imobiliária, e já naquela época a questão da gentrificação foi levantada. Em reportagem publicada em 1995, também pelo jornal *The New York Times*, Malbin aproximou-se do assunto ao entrevistar

⁹⁴ Segundo Farr, alguns estudos documentam a disposição dos compradores de imóveis em pagar até 24% a mais por uma residência em frente a um parque ou área natural. No caso do High Line Park, segundo reportagem de 2008 do jornal *The New York Times*, estima-se que a proximidade do parque tenha acrescentado entre 10 e 15% ao valor das propriedades situadas na região. FARR, D. **Sustainable Urbanism: Urban Design with Nature**. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc., 2008, p. 49; CORTESE, A. Taking a Stroll Along the High Line. In: **The New York Times**. Disponível em: <http://www.nytimes.com/2008/11/30/realestate/commercial/30sqft.html>. Acesso em: 20 de janeiro de 2011.

⁹⁵ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *As the transformation of the meatpacking district (which is where the High Line begins) has proved, a little gentrification goes a long way.* FINN, R. Two friends, and a dream of a lofty park realized. In: **The New York Times**. Disponível em: <http://www.nytimes.com/2008/07/11/nyregion/11lives.html>. Acesso em: 19 de janeiro de 2011.

moradores de Chelsea que, apesar de satisfeitos com as novas atividades desenvolvidas no bairro, mostravam-se incomodados com a possibilidade de o mesmo se transformar em um novo SoHo – ocupado por galerias e lojas afamadas. O autor da reportagem chegou a afirmar categoricamente que "apesar da gentrificação significativa, o Chelsea ainda possui muitos nichos peculiares."⁹⁶ Alguns pontos podem ser extraídos da análise dessas informações: primeiramente, é possível observar que o processo de gentrificação dos locais em tela não teve início com a remodelação da High Line, e sim com o estabelecimento de um pólo artístico ocorrido há cerca de duas décadas. Ainda que o parque tenha ajudado a consolidar a valorização da região, a mesma já se encontrava em um processo de modificação. Cabe destacar também que apesar do fato de se residir em uma área tão próxima de um parque ser uma oportunidade para poucos, o parque se mostra receptivo e incentiva sua frequência por meio de seus eventos e programas acessíveis. Dessa forma, é possível atribuir valor 1 (um) ao projeto e valor 1 (um) à operação do parque.

A partir da análise e atribuição dos devidos valores aos aspectos do projeto e da operação do parque em relação às subcategorias de sustentabilidade torna-se possível a estruturação do quadro a seguir. Este quadro presta-se a organizar os valores atribuídos ao projeto e à operação separadamente e facilitar a visualização dos resultados por subcategoria. Ainda, o quadro permite a quantificação do número de subcategorias cujas soluções foram contempladas no projeto assim como o número de subcategorias cujas ações correspondentes foram postas em prática durante a fase de operação do parque. Os resultados dessa quantificação originarão a primeira análise do parque quanto à sustentabilidade; a segunda análise será realizada após a alocação dos números correspondentes às subcategorias na matriz de resultados.

⁹⁶ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: *Despite significant gentrification, Chelsea still has plenty of quirky niches.* MALBIN, P.. If You're Thinking of Living In: Chelsea; Gentrified, Yes, but Still Unpretentious. In: **The New York Times**. Disponível em: <http://www.nytimes.com/1995/10/01/realestate/if-you-re-thinking-of-living-in-chelsea-gentrified-yes-but-still-unpretentious.html>. Acesso em: 19 de janeiro de 2011.

Quadro 11 – Análise do projeto e da operação quanto às categorias e subcategorias de sustentabilidade

CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS	PROJETO	OPERAÇÃO
1. INTEGRAÇÃO E JUSTIÇA SOCIAL E FÍSICO-TERRITORIAL	1.1. PROMOÇÃO DA INTEGRAÇÃO SOCIAL	1	1
	1.2. ELIMINAÇÃO DA SEGREGAÇÃO FÍSICA	1	1
	1.3. ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE SUSTENTÁVEL	0	1
	1.4. SAÚDE PESSOAL E DO AMBIENTE	1	1
	1.5. SEGURANÇA PSICOLÓGICA	1	1
2. ADEQUAÇÃO DA RELAÇÃO COM RECURSOS NATURAIS E O AMBIENTE	2.1. ADEQUAÇÃO DO CONSUMO DE RECURSOS	1	1
	2.2. REDUÇÃO DA DEMANDA E ESTRATÉGIAS DE GERAÇÃO DE ENERGIA LIMPA LOCAL	0	0
	2.3. REDUÇÃO DE EMISSÕES	1	1
	2.4. REDUÇÃO DE POLUIÇÃO	0	1
	2.5. REDUÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS	1	1
3. AUMENTO DA DURABILIDADE E REDUÇÃO DA OCIOSIDADE	3.1. AUMENTO DA DURABILIDADE	1	1
	3.2. REDUÇÃO DA OBSOLESCÊNCIA E OCIOSIDADE	1	1
4. ABORDAGEM INTEGRADA	4.1. ABORDAGEM INTEGRADA ENTRE CIDADE E NATUREZA	1	1
5. PROMOÇÃO DA DIVERSIDADE	5.1. DIVERSIDADE DE VIDA (BIODIVERSIDADE)	1	1
	5.2. DIVERSIDADE DE FORMA	1	1
	5.3. DIVERSIDADE SOCIAL	1	1

A partir da finalização dessa primeira etapa de avaliação é possível realizar uma análise quantitativa, gerando um primeiro resultado quanto à contribuição do parque para a sustentabilidade. Pode-se inferir por meio dos valores distribuídos no quadro acima que dentre as 16 subcategorias de análise, 13 delas puderam ser relacionadas com soluções adotadas na fase de projeto que contribuíram para o alcance da sustentabilidade como meta; ou seja, 81,25% das subcategorias de sustentabilidade foram contempladas no projeto do High Line Park por meio de suas atribuições.

Já em relação à fase de operação do parque, 15 das 16 subcategorias de análise puderam ser vinculadas com as medidas tomadas visando à promoção da sustentabilidade. Isso significa que 93,75% das subcategorias de sustentabilidade tiveram seu conteúdo transformado em ações postas em prática na operação do parque.

Por meio dessa primeira análise quantitativa podemos supor uma potencial contribuição do High Line Park para a sustentabilidade de Nova York, uma vez que foram obtidas porcentagens expressivas do número de subcategorias de sustentabilidade contempladas tanto pelo projeto quanto pela operação do parque. No entanto, somente após a utilização da matriz de resultados será obtido um resultado conclusivo da análise do parque. Destarte, podemos seguir para a próxima etapa da avaliação, desenvolvida e elucidada no próximo subcapítulo.

4.3.2

Análise de contribuição do High Line Park para a sustentabilidade

Transpondo-se para a matriz de resultados os números correspondentes a cada uma das subcategorias de sustentabilidade e alocando-os em seus devidos quadrantes – seguindo a orientação delineada no capítulo 2 desta dissertação –, a mesma passa a apresentar a seguinte configuração:

Quadro 12 – Matriz de resultados

HIGH LINE PARK		PROJETO	
		CONTEMPLA	NÃO CONTEMPLA
OPERAÇÃO	POSTO EM PRÁTICA	<p>1° quadrante</p> <p>1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 2.1, 2.3, 2.5, 3.1, 3.2, 4.1, 5.1, 5.2, 5.3</p>	<p>4° quadrante</p> <p>1.3, 2.4</p>
	NÃO POSTO EM PRÁTICA	<p>2° quadrante</p>	<p>3° quadrante</p> <p>2.2</p>

Com base nessa conformação final da matriz de resultados, é possível extrair as seguintes conclusões, as quais compõem o resultado final objetivado por esta dissertação quanto à contribuição do High Line Park para a sustentabilidade:

- A maioria das subcategorias – 13 das 16 no total – pôde ser alocada no 1° quadrante da matriz de resultados: **1.1 - Promoção da integração social; 1.2 - Eliminação da segregação física; 1.4 - Saúde pessoal e do ambiente; 1.5 - Segurança psicológica; 2.1 - Adequação do consumo de recursos; 2.3 - Redução de emissões; 2.5 - Redução e gestão de resíduos; 3.1 - Aumento da durabilidade; 3.2 - Redução da obsolescência e ociosidade; 4.1 - Abordagem integrada entre cidade e natureza; 5.1 - Diversidade de vida (biodiversidade); 5.2 - Diversidade de forma e 5.3 - Diversidade social.** Visto que as

subcategorias que se localizassem neste quadrante seriam consideradas as principais responsáveis pelo êxito logrado pelo High Line Park no que tange à contribuição para a sustentabilidade de Nova York – por terem obtido valor 1 (um) tanto em relação ao projeto quanto em relação à operação –, e que quanto maior o número delas neste quadrante, maior o nível dessa colaboração, pode-se deduzir que esse resultado comprova um expressivo grau de contribuição da implantação do High Line Park para a sustentabilidade na cidade, segundo as categorias que foram estabelecidas e analisadas.

- O fato de nenhuma subcategoria ter sido alocada no 2º quadrante da matriz também se traduz em um resultado extremamente positivo: nenhuma especificação prevista pelo projeto do parque deixou de ser executada ou colocada em prática por seus gestores durante a operação do mesmo.

- A subcategoria **2.2 – Redução da demanda e estratégias de geração de energia limpa local**, por ter sido alocada no 3º quadrante da matriz, é aquela que aqui merece maior atenção. Já que para estar nesse quadrante ela obteve o valor 0 (zero) atribuído tanto ao projeto quanto à operação e, portanto, não foram detectadas soluções de projeto ou ações na fase de operação que contemplassem o conteúdo dessa subcategoria, ela desperta para uma discussão acerca das possíveis medidas a serem tomadas para que isso seja remediado.

Em relação aos objetivos estabelecidos por essa subcategoria, uma opção para o parque seria optar pela mesma solução adotada pelo Empire State Building, ícone arquitetônico e tradicional ponto turístico também situado em Nova York. Em 2011, os gestores desse edifício optaram pela contratação de uma empresa que oferece apenas energia obtida de fontes renováveis, tais como a energia eólica, para realizar o fornecimento de toda a energia necessária para seu funcionamento. Desde que o governo dos Estados Unidos passou a subvencionar a produção de energia renovável e diminuir gradualmente os subsídios para os produtores de energia proveniente de combustíveis fósseis – até a total eliminação destes subsídios prevista para acontecer até o ano de 2020 –, os custos da energia limpa sofreram redução. Cabe destacar que devido à inevitável mistura de elétrons produzidos por uma estação de vento com elétrons produzidos, por exemplo, por uma usina de carvão, não existe nenhuma maneira de assegurar a compra de uma energia puramente proveniente de fontes renováveis; no entanto, como uma forma de compensação, a empresa contratada responsável pelo fornecimento da energia

renovável fica obrigada a adicionar a mesma quantidade de energia limpa fornecida e utilizada pelo Empire State Building à rede de energia elétrica dos Estados Unidos.⁹⁷ Esse recurso pode representar uma forma de redução da dependência dos sistemas de energia gerada por meio de fontes não-renováveis.

- As subcategorias alocadas no 4º quadrante da matriz – a subcategoria **1.3 - Acessibilidade e mobilidade sustentável** e a subcategoria **2.4 - Redução de poluição** – tiveram o valor 0 (zero) atribuído ao projeto e trazem à baila reflexões para que as ações colocadas em prática na etapa da operação do empreendimento possam ser absorvidas e contempladas pela etapa de concepção em projetos urbanos futuros de mesma natureza do projeto do High Line Park ou mesmo na concepção do projeto da seção final do parque, a Seção 3.

A análise sob o foco da subcategoria **1.3 - Acessibilidade e mobilidade sustentável** revelou que não é permitido o trânsito de ciclistas, patinadores ou skatistas na área do parque. Essa proibição ocorre devido à própria limitação física da estrutura reutilizada: muito estreita em alguns trechos, ela não suportaria confortavelmente uma faixa para pedestres e outra para ciclistas, skatistas etc. Essa é uma situação passível de ocorrer em projetos de revitalização desse tipo, já que o reuso da estrutura existente constitui seu cerne. Sendo assim, nem sempre será possível garantir a criação de um espaço que permita a utilização de todos os meios de transporte não-motorizado, ainda que o estímulo ao deslocamento a pé já constitua uma considerável contribuição para a mobilidade sustentável. A solução de projeto em relação a essa questão vai depender da análise de cada situação específica de reuso e requalificação do espaço.

A subcategoria **2.4 - Redução de poluição** também não teve nenhuma especificação de projeto a ela relacionada diretamente. Garantir, desde a fase de projeto, a existência de significativo volume de massa verde no parque constituiria uma opção de contribuição para a redução da poluição. Apesar de constante e de ter sido intensificada no projeto da segunda seção inaugurada do parque, a presença de elementos vegetais precisaria ser ainda mais reforçada para configurar-se como expressiva contribuição para os resultados implícitos neste item. Essa intensificação da massa verde pode ser uma solução adotada no projeto

⁹⁷ RIVES, K. Clean energy for the Empire State Building. In: **America.gov Archive**. Disponível em: <http://www.america.gov/st/energy-english/2011/January/20110124123227nirak0.1645777.html>. Acesso em: 4 de dezembro de 2011.

ainda em discussão da Seção 3 do parque como forma de ampliação da contribuição para a sustentabilidade da cidade Nova York, e pode ser considerada também durante a concepção de projetos futuros de readaptação de estruturas existentes para parques.

É preciso enfatizar que as soluções aqui sugeridas estão associadas ao projeto do parque examinado neste trabalho; perante o exame de diferentes casos de revitalização de construções existentes outras diferentes opções certamente surgirão. A importância das reflexões aqui apresentadas reside de fato na necessidade de se considerar essas questões durante a fase da concepção do projeto, de modo que estas se traduzam em ações exequíveis durante a fase de operação do parque.

Traçando-se um paralelo com os processos de revitalização de áreas industriais de Nova York tomados como exemplos nesta dissertação – os casos do SoHo, de Chelsea e Meatpacking District, e do Hudson River Park – é possível identificar alguns aspectos comuns ao processo de requalificação da High Line que fizeram com que algumas soluções de projeto e de operação associadas a certas subcategorias tivessem maior probabilidade de ter o valor 1 (um) a elas atribuído. Entre eles destacam-se as medidas referentes às subcategorias **3.1 - Aumento da durabilidade** e **3.2 - Redução da obsolescência e ociosidade**, diretamente ligadas ao reaproveitamento de estruturas existentes e à ocupação de vazios urbanos – características que se estendem a todos os casos aqui estudados. Quanto ao caso da requalificação de Chelsea e Meatpacking District, o surgimento de novas edificações residenciais deu início à diversificação de usos na região com potencial contribuição para a diminuição dos deslocamentos por meio da consolidação de mais uma vizinhança na cidade, processo que se intensificou com a implantação do High Line Park anos mais tarde. Por isso, era esperado que a subcategoria **1.3 - Acessibilidade e mobilidade sustentável** tivesse o valor 1 (um) a ela atribuído pelo menos no que tange à operação do parque, como de fato ocorreu. Já em relação ao caso da requalificação do SoHo, o princípio da diversidade social o qual se refere a subcategoria de mesmo nome – **5.3 - Diversidade social** – foi ameaçado pela instalação de grandes galerias e lojas de luxo em substituição às pequenas galerias que lá existiam, fato que, além de despertar uma rápida valorização dos imóveis ali presentes, acabou por modificar bastante o aspecto da região. O caso do High Line Park difere do caso do SoHo

por se tratar de um espaço público sem nenhum tipo de fechamento atuando como “filtro” e que promove com frequência eventos gratuitos ou com preços reduzidos passíveis de serem “consumidos” por grupos sociais diversos. Em relação ao caso do processo de revitalização que deu origem ao Hudson River Park, destacam-se algumas ações relacionadas às subcategorias **1.1 - Promoção da integração social**, **1.2 - Eliminação da segregação física** e **4.1 - Abordagem integrada entre cidade e natureza**, comuns ao processo de reuso da High Line: ambos os processos podem ser considerados participativos, a implantação de ambos os parques reinseriu uma área ociosa à trama urbana e pôde contribuir para a reintegração da natureza à cidade.

A análise dos resultados alcançados mostra que tanto a concepção de um projeto quanto o desenrolar do processo de sua implantação e posterior operação tendo a sustentabilidade como meta podem se traduzir em contribuições consistentes para a cidade. Apesar dos desafios enfrentados e da pertinente busca de soluções para estes visando ao sucesso de processos de revitalização, o estudo do caso do High Line Park revelou a importância não só de se identificar as oportunidades inerentes a soluções ainda na fase de projeto como também de assegurar que elas não se restrinjam ao memorial descritivo do mesmo e sejam de fato colocadas em prática. Esta pesquisa pôde revelar ainda a relevância do comprometimento do poder público com ações voltadas para um planejamento sustentável em longo prazo para a cidade que acaba por se refletir na concretização de projetos como o do High Line Park.

Diante dos resultados aqui obtidos, pode-se seguir para o delineamento das considerações finais sobre o objeto de estudo desta dissertação.

4.4

Considerações finais sobre o estudo de caso

No fim das contas, uma boa cidade é feita de pessoas em movimento, de comércio, de habitação, de celebrações e do cotidiano de uma vida rica de experiências. Nova York é tudo isso e, talvez, um pouco mais. A experiência de um passeio no High Line é única: o sabor do sorvete, o perfume das plantas, a (sic) prazer de molhar os pés confortavelmente sentado apreciando o vai-e-vem de todo tipo de gente. O refinado detalhamento do mobiliário urbano, a integração entre elementos metálicos, de madeira e do concreto armado, enriquecem a variedade de alternativas de uso possíveis ao longo do passeio. Chama a atenção o interesse dos projetistas em criar oportunidades para uma vivência da paisagem urbana pelos usuários; de tanto em tanto, surgem pequenos anfiteatros onde o público, sentado, assiste a cena criada pela movimentação das ruas.⁹⁸

Com base nos resultados obtidos por meio da aplicação da ferramenta metodológica adotada para o estudo de caso foi possível constatar a expressiva contribuição da implantação do High Line Park para a sustentabilidade da cidade de Nova York. A análise dos aspectos do projeto cuidadosamente elaborado para o parque, bem como das ações executadas durante a operação do mesmo, desvelaram que a preocupação com a sustentabilidade expressa pelos agentes envolvidos no processo de reconversão dessa antiga ruína industrial obteve êxito em traduzir-se em escolhas e soluções efetivamente sustentáveis. Dado que a maioria das subcategorias eleitas para a análise do parque – 13 de um total de 16 subcategorias – teve seus aspectos contemplados concomitantemente por soluções e ações adotadas para o mesmo, e que apenas uma das três subcategorias restantes não teve seus aspectos contemplados nem pelas soluções de projeto ou pelas ações durante a operação, pode-se afirmar que o High Line Park obteve êxito dentro do contexto atual em contribuir para a sustentabilidade da cidade de Nova York.

A pesquisa aqui desenvolvida possibilitou ainda a contextualização do processo de revitalização da linha férrea e expôs sua relação estreita com algumas das circunstâncias à época desse processo, tal como o lançamento do PlaNYC – o plano de gerenciamento do desenvolvimento sustentável da cidade de Nova York até o ano de 2030 com foco em seus aspectos físicos –, fato que possibilitou a inserção da implantação do parque no contexto do empenho da cidade em tornar-se um lugar “mais verde e melhor”.

⁹⁸ SEGRE, R.; BARKI, J. Nova York é uma festa. In: **Arquiteturismo**, São Paulo, 05.054, Vitruvius, Agosto 2011. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquiteturismo/05.054/4013>. Acesso em: 17 de setembro de 2011.

O caso estudado se apresentou igualmente como uma oportunidade de explorar questões a ele pertinentes no intuito de melhor fundamentar a análise de contribuição para a sustentabilidade. O exame das concepções de alguns autores sobre esses temas relacionados com a questão central desta dissertação à luz dos aspectos que interessavam ao viés do estudo configurou-se como campo fértil para o embasamento da análise de contribuição para a sustentabilidade. Dentre esses temas se destacam: a revitalização de áreas urbanas e algumas das questões nela envolvidas, tais como o potencial de seus espaços de intervenção, as condutas associadas à preservação histórica e à conservação das diversidades social, espacial e cultural; as origens, os aspectos e as dinâmicas dos vazios urbanos; os diferentes olhares diante da presença das ruínas; o entendimento dos aspectos e dos princípios inerentes à sustentabilidade em espaços urbanos; a obsolescência das estruturas industriais, suas causas e seu legado; os impactos gerados pelos resquícios da atividade industrial e pela existência dos *brownfields*; o reuso e a adaptação de espaços industriais ociosos; o movimento “Rails-to-trails” de transformação de trilhos em trilhas; etc. A análise aqui desenvolvida também propiciou a averiguação da possibilidade desse processo ser considerado um modelo para o reuso e adaptação de estruturas industriais existentes e para práticas sustentáveis aplicadas a projetos urbanos – todo o percurso aqui esboçado, o qual inclui a observação do surgimento de projetos de mesma natureza do projeto do High Line Park em localidades diversas, indica que sim.

Desse estudo depreende-se que a sustentabilidade como meta de uma cidade compreende o delineamento de inúmeras diretrizes para o seu alcance, e que um projeto urbano como o do High Line Park é apenas parte de uma delas, consolidando-se como uma de suas diversas possibilidades de intervenções pontuais. Não à toa foi eleito o termo “contribuição” para ser empregado sempre que se faz alusão ao papel do objeto desta dissertação para a sustentabilidade; seu alcance está subordinado a vários níveis de atuação. Além disso, a contribuição de algo para o alcance de uma meta transmite espontaneamente a ideia de integração, de participação e de inclusão, termos estreitamente ligados a princípios de sustentabilidade. Promover a adoção de soluções e ações integradas a um planejamento estratégico mostra-se como um caminho para a construção de cidades aptas a enfrentar a crise socioambiental, assaz agravada pelo cenário de uma possível mudança climática. Deriva ainda dessa análise a noção de que a

tomada de medidas pelo poder público que visem à orientação da formação de cidades fundamentadas nesses princípios de sustentabilidade acaba por incentivar também a concepção de projetos que os adotem como base: é o caso do próprio High Line Park, cuja concepção do projeto assim como a operação do parque visam à contribuição para a sustentabilidade e ainda se inserem em um contexto de colaboração com o esperado alcance de uma das metas estabelecidas pelo PlaNYC.

Pode-se deduzir dessas constatações que um dos principais desafios enfrentados pela execução de um projeto urbano de revitalização que objetive a obtenção de resultados positivos no que tange à sustentabilidade é justamente o seu encaixe em um plano que estabeleça ações inter-relacionadas. Sob esse aspecto, pode-se afirmar que o projeto do High Line Park encontrou condições bastante favoráveis: além do parque se situar em Nova York, cidade que se destaca por sua notável e constante capacidade de renovação – tanto pela ação e investimento do poder público como da iniciativa privada –, o processo de requalificação da linha férrea teve início pouco antes do lançamento do PlaNYC que, conforme já mencionado, trouxe à baila o tema da sustentabilidade transformando-o em compromisso firmado por meio de metas a serem atingidas. Assim, o processo de requalificação que deu origem ao parque pôde se inserir em uma das ambiciosas metas do plano – aquela que pretende assegurar que todos os habitantes da cidade de Nova York possam viver a 10 minutos de caminhada de um parque – além de contribuir para o alcance de outras metas estipuladas – tais como aquelas relacionadas com a melhoria da qualidade do ar – por meio da expansão das áreas verdes da cidade. Desse modo, para que projetos de revitalização de características semelhantes às do High Line Park logrem êxito, torna-se imprescindível uma gestão inter-escalar das linhas de atuação sobre a cidade, dentro das quais esses projetos possam figurar intervenções integradas.

Outro importante desafio se refere à própria questão da sustentabilidade. Ainda que possam ser analisados e discutidos princípios gerais associados a esse tema, a imperativa adaptação de seus aspectos aos diversos contextos socioespaciais revela uma inesgotável gama de possibilidades. Desse modo, torna-se imprescindível atentar para que a abordagem dessas inúmeras possibilidades não se perca em soluções difíceis de serem postas em prática. Para tanto, um debate inclusivo se apresenta como um caminho: as necessidades de grupos

sociais diversos devem ser exaustivamente discutidas para que se chegue o mais próximo possível de um denominador comum que se traduza em ações contundentes. No caso específico do High Line Park, a participação da comunidade nas discussões sobre o futuro da linha férrea não só trouxe à tona as expectativas de seus participantes como também pôde originar um parque que se aproximasse o máximo possível delas e que, por consequência, se mostrasse acessível e propiciasse a integração social. Nasceu um espaço público moldado pelas diferentes experiências dos envolvidos no seu desenvolvimento, fato que só vem a reforçar a importância dos processos participativos. A fala dos fundadores do High Line Park corrobora essa asserção:

(...) Quando começamos, sabíamos muito pouco sobre preservação, arquitetura, organização comunitária, horticultura, captação de recursos, como trabalhar com a Câmara Municipal ou como gerir um parque. Nossa falta de experiência foi a chave para o sucesso da High Line. Isso nos forçou a pedir ajuda a outras pessoas. Foram essas outras pessoas que se mobilizaram em torno de nós, nos guiaram e fizeram o trabalho que não sabíamos como fazer que tornaram a High Line possível.⁹⁹

Cabe destacar ainda mais um desafio a ser encarado durante processos de requalificação: assegurar mecanismos eficientes de financiamento que permitam o fomento das obras necessárias às adaptações para o reuso da estrutura existente e contemplem a eventual necessidade de descontaminação da área da intervenção. Como já visto no decorrer deste trabalho, o processo de revitalização da High Line foi dispendioso, e o fato de que quase um terço do dinheiro investido no parque ter sua origem em doações de fontes privadas revela a importância de uma boa campanha de captação de recursos. A criação da associação Friends of the High Line, feito que inspirou proponentes de projetos em andamento semelhantes aos do High Line Park a seguirem pelo mesmo caminho, tornou-se o elemento chave para a viabilização da requalificação. Além disso, a gestão adequada da operação do parque também é de grande relevância a fim de garantir que os custos de manutenção do mesmo sejam cobertos, seja por meio do pedido de doações ou por meio da cobrança de taxas pela prefeitura da cidade.

⁹⁹ Tradução livre da autora. Texto original em inglês: (...) *When we started we knew very little about preservation, architecture, community organizing, horticulture, fundraising, working with City Hall, or running a park. Our lack of expertise was a key to the High Line's success. It forced us to ask other people to help us. It was these others, who rallied around us, guided us, and did the work we did not know how to do, who made the High Line possible.* DAVID, J.; HAMMOND, R. **The Inside Story of New York City's Park in the Sky.** New York: Farrar, Straus and Giroux, 2011, p. VII.

Diante do estudo das repercussões pós-implantação do High Line Park, é possível afirmar que o mesmo foi capaz de se consolidar como uma das mais significativas experiências urbanas dos tempos atuais. Responsável por acelerar o provimento de nova vitalidade à região dos bairros de Chelsea e Meatpacking District e alavancar tanto a ocupação de edificações existentes no seu entorno antes ociosas como impulsionar o surgimento de novas construções de diversos usos, o parque pôde trazer de volta o desenvolvimento para essas áreas, criando novas opções de trabalho e lazer nas suas cercanias e contribuindo para a diminuição dos deslocamentos de quem ali reside. O aproveitamento de uma área já infraestruturada antes abandonada somou-se à redução do desperdício de energia e de materiais inerente ao aproveitamento da própria estrutura industrial e pôde ainda favorecer a compactação de uma cidade caracterizada pela escassez de terrenos livres.

O estudo de caso desenvolvido nesta dissertação pôde contribuir como um ponto de partida para um debate acerca do potencial de contribuição para a sustentabilidade em áreas urbanas desse tipo de projeto de revitalização, a reconversão de estruturas ferroviárias em espaços públicos, além de ter elucidado algumas das limitações que espontaneamente se impõem ao reuso de construções existentes, tais como suas limitações físicas – no caso específico do High Line Park, por exemplo, a reduzida largura da estrutura inviabilizou o trânsito de veículos não-motorizados tais como bicicletas, prejudicando assim a mobilidade sustentável e repercutindo inclusive na eliminação da segregação física e na promoção da diversidade social. É importante ainda sublinhar que a análise aqui realizada não pretendeu esgotar as questões abordadas. A intenção foi oferecer um consistente embasamento que permitisse relacionar adequadamente a prática de revitalização urbana de espaços ociosos com a sustentabilidade de modo a possibilitar o exame do caso do High Line Park; existem decerto outros inúmeros desdobramentos dos assuntos tratados nesta dissertação.