

Re-qualificação de orlas ferroviárias

O caso de Berlim

Re-qualification of railway sides

The case of Berlin

MERTEN NEFS

merten@projetosurbanos.com.br

Arquiteto, Master of Science in Architecture pela universidade de tecnologia em Delft, Holanda. Trabalhou em escritórios de planejamento urbano na Holanda, realizou uma pesquisa na FAU-USP em 2004 e atualmente trabalha como arquiteto em equipe paulistana.

Resumo

Desde seu início, a ferrovia tem provocado urbanização ao seu redor e, hoje em dia, seus equipamentos e terrenos abandonados nos centros metropolitanos provocam re-urbanização da cidade consolidada.

Este artigo discute o projeto urbano baseado na re-qualificação de orlas ferroviárias. Procuram-se as condições características desse tipo de projeto e seus resultados, especialmente na cidade de Berlim após a queda do muro em 1989. A intervenção é colocada no contexto global de des-industrialização e descentralização da produção e infra-estrutura; no contexto nacional da reunificação da Alemanha ocidental e oriental; e no contexto regional da transformação da nova capital alemã após a queda do muro.

A transformação de orlas ferroviárias berlinenses só pode ser explicada nestes três contextos, como concretização das ambições da cidade: tornar-se cidade global, em termos econômicos, em menos de uma década; retomar sua posição de pólo cultural europeu; e resolver a crise de identidade pós-Guerra Fria por meio do preenchimento dos numerosos vazios urbanos, herança da divisão da cidade.

São discutidas algumas críticas em relação a essas ambições e à implementação das intervenções, considerando a morfologia típica da reconstrução, aspectos socioeconômicos e atitudes em relação à preservação de patrimônio histórico e ambiental.

O discurso é ilustrado por três exemplos atuais de intervenções em orlas ferroviárias de Berlim.

Palavras-chave

Re-qualificação urbana; ferrovia; Berlim; orlas ferroviárias

Abstract

From the moment of their implementation the railways have generated adjacent urbanization and, today, their abandoned terrains and structures in the centres of metropolises are provoking re-urbanization within the existing urban tissue.

This article discusses the urban project based on re-qualification of railway sides, focusing on the characteristic conditions of this type of project and its results, especially in the city of Berlin after the demolition of the wall in 1989. The interventions are placed in the global context of de-industrialization and decentralization of production and infra-structure; in the national context of the

reunification of West and East Germany; and in the regional context concerning the transformation of the new German Capital after the demolition of the wall.

The transformation of railway sides in Berlin can only be explained within these three contexts, as an attempt to realize the ambitions of the city: to become a global city in economical terms in less than a decade, to re-establish its position of cultural nucleus in Europe and resolve the post-cold war identity crisis by means of filling in all of the many urban voids, heritage of the division of the city.

A few critics with regard to these ambitions and the implementation of the interventions are discussed, concerning the typical morphology of the reconstruction, socio-economic aspects and attitudes regarding preservation of historical and ecological assets.

The discourse is illustrated by three recent examples of interventions in Berlin railway sides.

Keywords

Urban re-qualification; railway; Berlin; railway sides

Re-qualificação de orlas ferroviárias

O caso de Berlim

1. (Re)Urbanização e a ferrovia

Desde o início de sua existência a ferrovia tem sido um fator determinante na expansão e desenvolvimento das cidades e, hoje em dia, nas transformações da cidade consolidada. Na época da sua implementação a ferrovia chegava às bordas da cidade. Depois, com a expansão da área urbanizada, as estações, pátios ferroviários e outros equipamentos acabavam localizados nas regiões centrais metropolitanas. Muitas vezes as cidades cresciam exatamente ao longo de e por causa das estradas de ferro, formando outros pólos comerciais e industriais ou bairros operários em volta das estações. Em Berlim, além dos bairros operários, bairros nobres foram implementados em conjunto com extensões do metrô.¹

A partir da década de 50 as orlas ferroviárias urbanas no mundo inteiro têm entrado, - algumas mais, outras menos – em decadência. Paralelamente à des-industrialização, iniciou-se a desativação de pátios ferroviários centrais, ramais industriais e estações de carga nas regiões centrais de muitas metrópoles. A partir dos anos 50 o Brasil e as Américas em geral adotaram modelos rodoviários de mobilidade, resultando na decadência dos equipamentos ferroviários para passageiros, exceto os trens metropolitanos.² Em geral as cidades Européias, sendo mais concentradas e próximas, têm condições favoráveis para exploração de transporte de passageiros sobre trilhos. Mas nesses casos os equipamentos de manutenção, oficinas e pátios de manobra centrais têm sido sistematicamente transferidos para áreas periféricas, devido ao alto custo e potencial desses locais centrais.

Desde os anos 90 têm surgido várias estratégias urbanísticas e imobiliárias para desenvolvimento residencial e comercial perto dos centros históricos e dos nós de transporte público. Solá-Morales, entre outros, descreve as vantagens das operações nas bordas do centro, áreas entre centro e periferia com custo de aluguel mais baixo do que no centro mas com proximidade aos equipamentos e ao transporte público.

¹ Os bairros Dahlem e Zehlendorf foram desenvolvidos nas terras do próprio metrô na época da implementação da linha 1 sudoeste.

² No ano 2002 0,00% de transporte brasileiro de passageiros foi realizado por meio de ferrovias, 78,30% por meios rodoviários. É crescente o número de passageiros transportados nos metrôs e trens urbanos. Fonte: IBGE.

A recuperação de centros históricos e transformação de áreas portuárias centrais acompanharam a volta da classe média–alta européia aos centros das cidades. A re-qualificação de orlas ferroviárias poderá provocar mais uma onda de retorno das pessoas e do capital às regiões centrais. Antes da re-qualificação essas áreas têm muitas vezes um papel “cult” na cidade, por meio de ocupação ou empreendimento alternativos.

Esse tipo de re-qualificação urbana é muito relevante para cidades como São Paulo, que possuem grandes orlas ferroviárias abandonadas e uma grande demanda de habitação na região central. Embora São Paulo tenha esse potencial, até hoje não foi iniciado nenhum projeto de re-qualificação da orla ferroviária. Há uma estratégia cultural de reformas pontuais na região da Luz, que até hoje não provocou recuperação dos prédios residenciais ou de comércio. No município vizinho de Santo André o projeto do Eixo Tamanduatehy está sendo implementado.³

Na Inglaterra e Alemanha alguns projetos já foram implementados ou estão atualmente em obras, por exemplo o caso de Berlim. Hoje em dia a companhia alemã de transporte ferroviário Deutsche Bahn (DB) tem mais de 20 milhões m² em seu portfólio de re-qualificação imobiliária em orlas ferroviárias. Um exemplo já realizado é o Karlsruhe City Park com uma área de 330.000 m². Entre os projetos existem diferenças de morfologia, arquitetura, uso do solo, futuro uso da ferrovia no local, questões de patrimônio e participação da comunidade nos planos.

Como em geral há poucos proprietários de terras nas orlas ferroviárias, muitas vezes apenas o próprio DB e o Estado, é mais fácil chegar rapidamente a um plano. DB afirma com otimismo que “*orlas ferroviárias sem uso [...] podem se tornar, em cooperação com os municípios, planejamento público de alta qualidade.*”⁴

Embora haja várias semelhanças desses projetos com projetos de transformação em áreas portuárias, também há diferenças. Nas intervenções em áreas portuárias obsoletas muitas vezes o objetivo da operação é re-conquistar um *waterfront* industrial para usos urbanos, como no caso de Barcelona. Há a perda da função anterior e podem surgir problemas de acesso, como nos Docklands (Londres). A re-qualificação portuária Kop van Zuid em Rotterdam, por exemplo, não teria sido bem-sucedida sem a construção da ponte de acesso. No caso da ferrovia, muitas vezes a região continua sendo eixo de transporte (público), um lugar com muito movimento e trânsito de pessoas ao redor das estações. Há então apenas uma perda parcial da função anterior. Em geral, as re-

³ Para maiores informações sobre o projeto Eixo Tamanduatehy entre nos seguintes sites:

www.santoandre.sp.gov.br/bn_conteudo_secao.asp?opr=226

www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg059/arg059_01.asp

⁴ DB Services Immobilien GmbH 10-05-2005. Reaktivierung und Umnutzung von Bahnflächen. Apresentação por Bernd Sahrbacher, Stuttgart 03-05-2005

parc #01 | out 2006 | pesquisa em arquitetura e construção

qualificações de orlas ferroviárias são de escala um pouco menor que as transformações de áreas portuárias, mas podem abrigar programas do mesmo porte (fig.1).

projeto	Kop v. Zuid (Rotterdam)	Puerto Madero (Buenos Aires)	Arena am Ostbhf (Berlim)	Lehrter Stadtkwartier parte sul (Berlim)
tipo	portuária	portuária	ferroviária	ferroviária
área (ex. água)	940.000	1.310.000	210.000	230.000
habitação	5.300	1.112.000	600.000	26.500
escritórios	400.000	1.800.000	incluído no valor acima	112.500
comércio	35.000	incluído no valor acima	incluído no valor acima	6.000
educação	30.000	116.000	0	0

fig.1 Re-qualificações de áreas portuárias e orlas ferroviárias.

Programas por projeto em m²

A infra-estrutura pesada e as edificações locais, típicos da ferrovia, oferecem potenciais mas também dificuldades. Os trilhos podem continuar funcionando como barreiras, o que dificulta a integração da área no tecido urbano existente. Na Europa, no começo dos anos 90, houve uma valorização do transporte público metropolitano e trens inter-regionais de grande velocidade como alternativo a mobilidade individual entre os grandes centros. Isso resultou no reconhecimento do potencial imobiliário das terras em volta das estações, para usos de habitação, escritórios e comércio.

Além do potencial construtivo, também os valores cultural, arquitetônico e ambiental das orlas ferroviárias estão sendo reconhecidos internacionalmente. Em alguns casos a ferrovia e seus equipamentos passam a ter uma função turística. As estações Hamburger Bahnhof (Berlim), Luz (São Paulo) e Central do Brasil (Belo Horizonte) atualmente abrigam museus importantes.

No próximo capítulo serão apresentadas três áreas de intervenção em orlas ferroviárias berlinenses, em que podem ser observados os aspectos mencionados acima.

2. Re-qualificação de orlas ferroviárias em Berlim após a queda do muro

Além de vários projetos menores, Berlim possui três grandes áreas de intervenção na orla ferroviária: Gleisdreieck, Ostbahnhof e Lehrter Stadtkwartier (fig.2). Todas podem ser vistas como parte de um projeto muito ambicioso da reconstrução de Berlim como capital

parc #01 | out 2006 | pesquisa em arquitetura e construção

alemã e como nó de transportes entre Europa ocidental e oriental. Além disso, pretende construir uma imagem da cidade como centro cultural europeu e centro de negócios.



fig.2 Maiores projetos de re-qualificação de orlas ferroviárias. Em amarelo a principal rede ferroviária de Berlim. Imagem: autor; base: google earth 2005

Lehrter Stadtkwartier

Área: 42 ha

Proprietário: Vivivo; DB AG

Investidor: Vivivo; DB AG

Projeto planejamento urbano:
O.M. Ungers (sul), Max Dudler (norte)

Programa:

Parte sul: Residencial (26.500 m²),
comercial (6.000 m²),
escritórios (112.500 m²)

Parte norte: dados não encontrados

Prazo: 2005-2010



fig.3 Maquete do projeto Lehrter Stadtkwartier, olhando à direção sul.
Imagem: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Secretaria de Planejamento)

Lehrter Stadtkwartier é um projeto de ocupação dos vazios ao redor da nova estação central de Berlim, nas margens do rio Spree. A área tem uma importância internacional por ser um cruzamento de linhas de trens de alta velocidade (ICE), propiciando uma futura conexão rápida com o aeroporto Schönefeld, e por sua proximidade aos ministérios e ao Congresso alemão. O projeto (fig.3), com programa de escritórios, comércio e habitação, inclui uma torre de mais de 100 metros de altura, uma exceção urbanística na cidade. Em Maio de 2006 foi inaugurada a estação com seus edifícios-ponte por cima dos trilhos.

A área norte do projeto, Heidestrasse, já foi objeto de um concurso para estudantes pela UIA em 2002. Esse terreno, no lado oeste do muro, era terra-de-ninguém. Hoje em dia é parcialmente usado como estação de carga e parcialmente abandonado.

Arena am Ostbahnhof

Área: 21 ha

Proprietário: Anschutz Entertainment Group

Investidor: Anschutz Entertainment Group

Desenvolvimento imobiliário:

Bastian Telg Projektentwicklung

Projeto: Jahn & Mack Architecture and Urban Planning (Plano diretor)

Programa: Residencial, comercial e escritórios (ca. 18 ha, área útil 600.000 m²)
Arena (ca. 3 ha, área útil 58.000 m², 16.500 lugares)

Prazo: Arena: 2008; Entorno: 2020



fig.4 Terreno do grupo Anschutz Imagem: Euroluftbild



fig.5 Plano urbanístico da Arena e entorno Imagem: Elaboração própria a partir de um documento do Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

Os planos para a *Arena am Ostbahnhof* fazem parte da operação *Mediaspree* (fig.6), que deveria atrair empresas de design, de mídia e de “nova economia” às margens do rio em Berlim oriental, na divisa dos bairros Kreuzberg e Friedrichshain. O terreno do grupo Anschutz (fig.4), gigante mundial de entretenimento que também comprou e reformou o Millennium Dome em Londres, abrigará um estádio de esportes e eventos de grande porte. Em volta do estádio está previsto uso misto: habitação, escritórios, comércio e gastronomia (fig.5). A Arena deveria ter sido concluída em Agosto de 2004, mas só em Abril de 2006 foi encontrado um parceiro financeiro.



fig.6 Media Spree

Imagem: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Secretaria de Planejamento)

Wriezener Bahnhof

Área: 26 ha

Proprietário:

DB AG (13,7 ha); Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Investidor: DB AG; Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

Projeto:

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (plano diretor)

Programa: Mercado de materiais de construção, mercado para atacado, empresas de produção

Status: Planejamento de acessos viários

A reutilização do pátio ferroviário *Wriezener Bahnhof* (fig.7), que está sendo implementada perto da Arena, na margem norte da ferrovia, prevê um uso exclusivo para empresas de produção e comércio para atacado. Para este fim foi planejada uma nova rua de acesso ao terreno. Os trilhos do pátio, exceto os que ainda serão usados, foram retirados. Este terreno é o único nas intervenções a manter uma função de produção e armazenamento, um dado interessante no contexto de Friedrichshain, ex-bairro operário atingido por altas taxas de desemprego.



fig.7 Plano urbanístico para Wriezener Bhf
Imagem: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

Gleisdreieck

Área: 62 ha

Proprietário: Land Berlin; DT Post AG; LFB;
BVG; Vivico Real Estate

Investidor: Vivico Real Estate

Desenvolvimento imobiliário:

Beos Projektentwicklung GmbH; Pro Stadt
GmbH

Projeto: Albert Speer & Partner GmbH;
Kamel Louafi, paisagista

Programa: Uso misto: residencial, comercial
e escritórios, dividida em 5 áreas de
construção (22 ha)

Parque, lazer. (ca. 30 ha)

Status: Planejamento de acessos viários



fig.8 Terreno e galpões da área Gleisdreieck
Imagem: www.berlin-gleisdreieck.de

O projeto para *Gleisdreieck*, terreno em um cruzamento de linhas ferroviárias, de metrô e trens metropolitanos, tem como núcleo um parque que separará os cinco pólos imobiliários dos trilhos ainda utilizados. Alguns galpões serão transformados em anexos

parc #01 | out 2006 | pesquisa em arquitetura e construção

do Museu da Tecnologia. O parque hoje em dia contém trilhos, pontes e equipamentos ferroviários abandonados, cobertos por vegetação selvagem (fig.8).

Um novo pólo de comércio e escritórios surgirá ao lado da estação de metrô Gleisdreieck, próximo a Potsdamer Platz. Os outros quatro pólos terão uso misto e se integrarão aos bairros vizinhos ao vazio (fig.9).

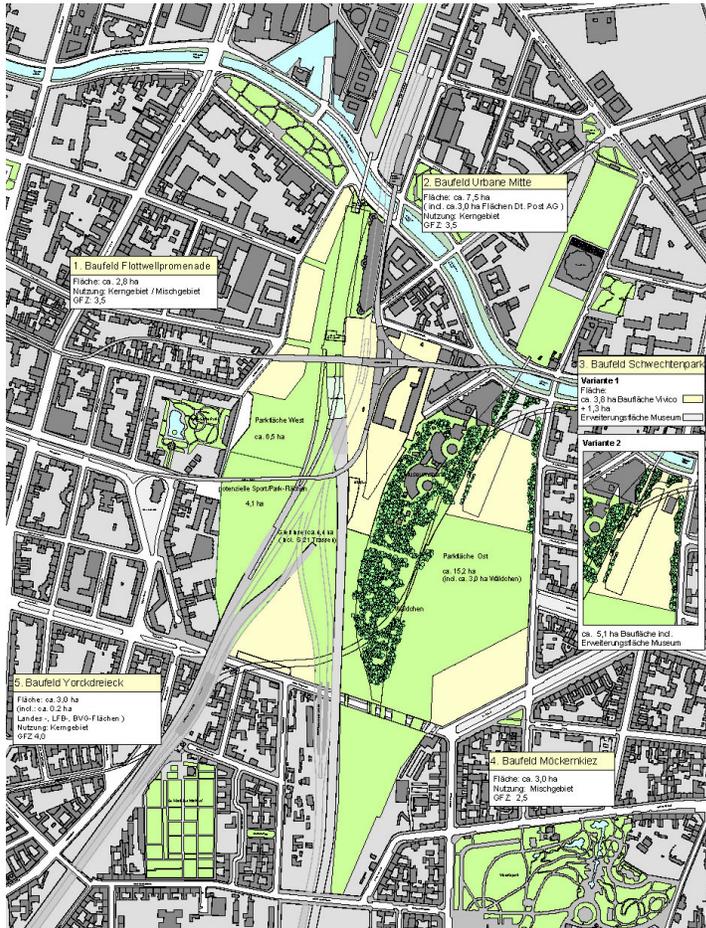


fig.9 Plano diretor de Gleisdreieck: Parque, Museu da Tecnologia e pólos imobiliários
Imagem: Elaboração própria a partir da proposta Vivico/DB

A reconstrução de Berlim, desde o início dos anos 90, tem provocado várias críticas: em relação à rigidez da quadra urbana Berlinense, às condições sócio-econômicas dos projetos, incluindo seus efeitos de gentrificação, e a questões de preservação de patrimônio cultural, industrial ou ambiental. Nos próximos capítulos veremos como a requalificação de orlas ferroviárias participa da reconstrução de Berlim e se estas críticas podem ser dirigidas a esses projetos também.

3. A morfologia da reconstrução berlinense e a ferrovia

Berlim teve uma história urbanística violenta. Foi gravemente marcada pela Segunda Guerra Mundial e sofreu várias épocas de planejamento ideológico, como durante o nazismo, o socialismo em Berlim oriental e um capitalismo exagerado em Berlim ocidental. Nos anos 60 a construção do muro e suas terras-de-ninguém, que variam de 30 a 300 metros de largura, causaram o maior ferimento em seu tecido urbano.

Logo após a queda do muro a cidade ainda possuía uma estrutura dividida e fragmentada. Muitos dos numerosos vazios foram ocupados por organizações e indivíduos alternativos. No começo dos anos 90, quando a Alemanha se reuniu, o Secretário Municipal de Planejamento, Hans Stimmann, apresentou seu plano para a Reconstrução Crítica, para que Berlim ocidental e oriental se tornassem novamente uma única cidade e os ferimentos no tecido urbano cicatrizassem rapidamente.

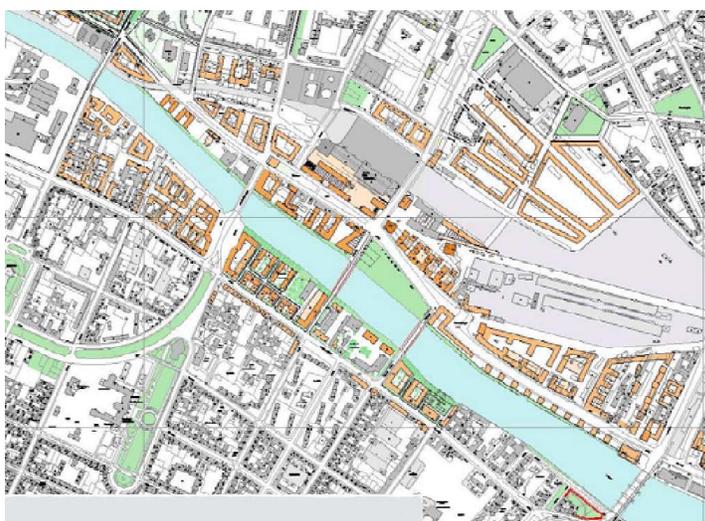


fig.10 Parte do Plano para o Centro, região Ostbahnhof
Imagem: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

A Reconstrução Crítica, que se tornou lei através do Plano para o Centro (Planwerk Innenstadt), previa o preenchimento dos vazios exclusivamente com blocos Berlineses típicos dos anos 30, mantendo altura do gabarito e de vez em quando a possibilidade de uma torre, como em Potsdamer Platz. Além da recuperação do tecido urbano existente, também previa ocupação das áreas industriais abandonadas e orlas ferroviárias da mesma maneira (fig.10). São áreas que nunca tiveram uma ocupação de quadras urbanas, como no caso da zona do muro e Potsdamer Platz. Portanto não podemos falar de recuperação, mas sim de continuação ou expansão do tecido urbano histórico.

As re-qualificações de orlas ferroviárias da Arena am Ostbahnhof e Lehrter Stadtkwartier são exemplos desse Plano para o Centro. Já na época do concurso de Potsdamer Platz essa rigidez morfológica foi criticada, pois bloqueava possibilidades inovadoras dos terrenos de grande escala, e negava a importância cultural e ambiental desses vazios na estrutura e cotidiano da metrópole.

Apenas o estádio do grupo Anschutz e as empresas em Wriezener Bahnhof possuem uma escala similar à da ferrovia.

4. O contexto sócio-econômico dos projetos de re-qualificação

No começo dos anos 90 os especuladores imobiliários fizeram um “goldrush” aos numerosos terrenos disponíveis em Berlim, atraídos pelos vastos investimentos públicos e pela alta expectativa em relação ao crescimento da cidade após a queda do muro. Por isso a cidade foi considerada por muito tempo o maior canteiro de obras da Europa. Porém, logo depois da implementação dos primeiros mega-projetos como Friedrichstrasse e Potsdamer Platz, ficou claro que a demanda para todos esses escritórios não existia e, por mais um tempo, não existiria. O setor financeiro nunca saiu de Frankfurt e o sul da Alemanha continua sendo o principal pólo tecnológico. Muitas empresas da “nova economia” que surgiram em Berlim sumiram na crise econômica no fim dos anos 90.

Com uma dívida maior que 50 bi de euros, uma queda na economia (fig.11) e altas taxas de vacância imobiliária residencial e comercial na cidade, apenas a especulação perversa e limpeza cultural nas áreas centrais sub-utilizadas podem explicar os atuais projetos para habitação e escritórios. Levando em conta que o número de desempregados em Berlim cresceu de 199.961 a 273.017 entre 1992 e 2001⁵, enquanto a população diminuiu de 3.446.031 a 3.387.828 entre 1991 e 2004, esses projetos parecem querer garantir mais vacância. Em 2004, o estoque habitacional cresceu em 2.489 unidades, já incluindo o fato de que muitas unidades na periferia oriental foram demolidas. A vacância em novas áreas de escritórios, como Oberbaumcity, às vezes passa de 50%.

⁵ Statistisches Landesamt Berlin. Banco de dados por ano. www.statistik-berlin.de

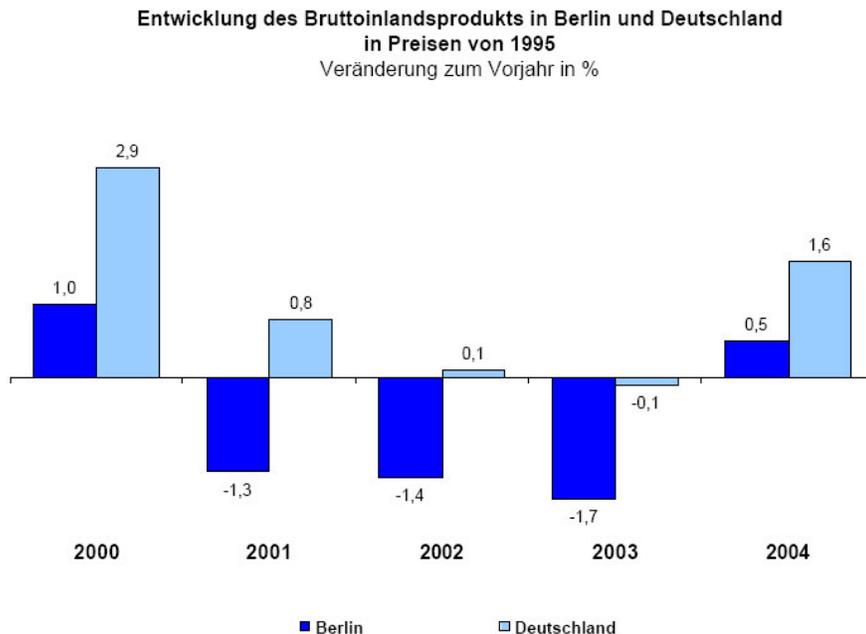


fig.11 Desenvolvimento do PIB alemão e berlinense em preços de 1995
Gráfico: Statistisches Landesamt Berlin, Berliner Wirtschaft 2004, p.3

Talvez por essa razão esteja cada vez mais difícil encontrar investidores para os mega-projetos. A Arena am Ostbahnhof, por exemplo, previa iniciar a construção em 2002, mas por muito tempo não houve quem pagasse os 150 mi de euros pelo projeto. Havia dúvidas sobre a viabilidade do estádio para produções culturais e esportivas de grande porte, porque a população de Berlim não tem tanto poder aquisitivo, em comparação com outras metrópoles. A proposta contava com 150 eventos por ano, lotando em média 80% dos 16.000 lugares, o que parece pouco provável nesse contexto.⁶ Em abril de 2006 o grupo Anschutz finalmente conseguiu um parceiro para o financiamento do estádio, O2 Germany, que vai dar nome ao complexo de entretenimento. Espera-se a inauguração de O2-World no fim de 2008, com uma roda gigante ao lado, referência a Londres 2000.⁷ O entorno da Arena, escritórios, comércio e habitação, ficaria pronto até 2020, mas aqui também faltam verbas. Enquanto isso, os possíveis novos empregos gerados pela área do grupo Anschutz (especula-se que sejam em torno de 40.000) são usados como argumento para convencer a subprefeitura de Friedrichshain, antigo bairro operário com altas taxas de desemprego desde 1989.

⁶ Karin Schmidl, Berliner Zeitung 15-01-2004

⁷ Sabine Gundlach, no Berliner Morgenpost, 28 Abril 2006

A população organiza protestos contra os investidores e seus projetos (fig.12). Embora haja muita vacância, os aluguéis são elevados artificialmente, expulsando estudantes e idosos que moraram no bairro na última década. Galpões de iniciativas culturais, sociais e de lazer nas margens do rio e da ferrovia são demolidos para depois deixarem os terrenos vazios, à espera de investidores.⁸



fig.12 Protestos contra os investidores e seus planos em Friedrichshain
Imagem: www.stressfaktor.squat.net

5. Patrimônio histórico-industrial e ambiental nas orlas ferroviárias

Nas orlas ferroviárias podemos encontrar patrimônio histórico, obras significativas de arquitetura e engenharia civil, em forma de estações e galpões, mas também em forma de obras de arte como pontes e viadutos antigos.

Há muitos terrenos abandonados da ferrovia que possuem sistemas ecológicos ricos em espécies. Vegetação selvagem toma conta rapidamente de trilhos sem uso, que assim formam verdadeiros corredores ecológicos. Em outros casos, por exemplo a linha trans-siberiana (Rússia) e a linha Nairobi-Mombassa (Kenya), o passeio de trem em si vale um safári, criando acesso aos parques nacionais de preservação ambiental.

⁸ Exemplos de projetos alternativos e Clubs (boates) que foram expulsos da região nos últimos anos: Köpi 137, Wagenburg "Schwarzer Kanal", RAW-Tempel, Maria am Ostbahnhof, Ostgut, Casino Club. As causas das expulsões eram as especulações imobiliárias Arena am Ostbhf, Post AG e RAW-gelände.

parc #01 | out 2006 | pesquisa em arquitetura e construção

Em Berlim encontramos vários tipos de patrimônio nas orlas ferroviárias. Entre o pátio de Ostbahnhof e o rio Spree está o último pedaço do muro de Berlim, preservado no East Side Gallery (fig.13). Em todas as áreas de preservação discutidas neste texto há galpões ou estações de valor histórico. Os melhores exemplos estão sendo preservados, como os galpões circulares para locomotivas na área Gleisdreieck. Porém, na área Heidestrasse (ao norte de Lehrter Stadtkwartier) há alguns galpões históricos decadentes sem manutenção. Gleisdreieck possui vários exemplos de obras de arte com valor histórico em estado crítico de manutenção. Essa área de intervenção, sendo a única onde ainda não foi preparado o terreno para construção, há muita vegetação e animais vivendo por cima dos trilhos. Os moradores do bairro tem mostrado interesse em preservar essas qualidades do Gleisdreieck.



fig.13 East Side Gallery. Imagem: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

Uma crítica importante em relação à Reconstrução Crítica de Berlim é direcionada a sua rápida demolição de patrimônio da época socialista. Outras críticas condenam o preenchimento dos históricos vazios urbanos, resultado da divisão da cidade. Apenas um trecho das terras-de-ninguém ao redor do muro foi transformado num parque no bairro Prenzlauerberg, o chamado Mauerpark. Estas críticas também se aplicam às intervenções em orlas ferroviárias de Berlim?

Quase todo patrimônio histórico-industrial nas orlas ferroviárias é da época anterior à divisão da cidade. Terrenos industriais em Berlim ocidental foram abandonados devido à desconcentração industrial e à saída da indústria pesada do país. Terrenos semelhantes orientais mantiveram atividade industrial até 1989 mas se degradaram em seguida porque não foi possível concorrer no mercado ocidental com os equipamentos antigos,

nem com as novas condições salariais. Não houve então perda de objetos de valor histórico da época socialista nas orlas ferroviárias.

O muro passava perto das áreas Ostbahnhof e Lehrter Stadtkwartier. Parte da última era terra-de-ninguém durante a Guerra Fria, mas não foram criados novos vazios durante a construção do muro nas orlas ferroviárias. Podemos concluir então que a crítica em relação ao preenchimento dos vazios da guerra fria também não se aplica às orlas ferroviárias. Porém, a crítica morfológica do capítulo 2 e a crítica sócio-econômica do capítulo 3, relacionadas ao preenchimento dos vazios urbanos em geral, continuam valendo.

Vários trabalhos acadêmicos já trataram da preservação de patrimônio em áreas abandonadas ferroviárias e bons resultados já foram obtidos na prática. Beatriz Kühn enfatiza a importância das orlas ferroviárias, não só para projetos de renovação urbana, mas também como patrimônio histórico. Segundo Kühn (1998, p.235) as edificações ferroviárias possuem uma flexibilidade que permite sua adaptação a várias novas funções. Ao lado do Lehrter Stadtkwartier, a antiga Hamburger Bahnhof se tornou um museu de arte contemporânea. Na área do Gleisdreieck o museu de tecnologia se instalou nos edifícios e galpões da ferrovia.

Obviamente, não há programas culturais para ocupar todos os espaços obsoletos da ferrovia e da indústria em geral. Segundo Sieverts, planejador do IBA-Emscherpark, a soma dos terrenos industriais disponíveis para re-qualificação na Alemanha é maior que a demanda nos próximos 50 anos. Isso significa que será muito importante pensar sobre novos usos de alta qualidade e evitar *sprawl* barato nessas áreas, para não perder a paisagem cultural do país. Emscherpark, por exemplo, combina lazer com preservação de patrimônio cultural-industrial e ambiental.

Kühn (1998, p.238/239) aponta ainda a possibilidade de transformar linhas desativadas em trilhas ecológicas, caminhos para lazer e tráfego lento. Na Inglaterra e na Bélgica algumas trilhas deste tipo já foram implementadas.

Há anos um grupo de moradores defende o patrimônio industrial e ambiental do Gleisdreieck.⁹ O grupo faz esforços políticos e organiza protestos para que o parque do Gleisdreieck seja efetivamente realizado e que os trilhos, pontes e viadutos históricos cobertos por vegetação silvestre sejam preservados (fig.14).

⁹ www.berlin-gleisdreieck.de



fig.14 *Marcha de protesto nos trilhos de Gleisdreieck*
Imagem: www.berlin-gleisdreieck.de

6. Considerações finais

A ferrovia sempre foi um fator significativo no desenvolvimento da cidade, seja provocando urbanização de novas áreas ao longo dela, ou, como hoje em dia, transformando seus terrenos centrais abandonados em novos pólos econômicos e culturais, que atraem as pessoas e o capital novamente ao centro da cidade.

Paralelamente à des-industrialização, no mundo inteiro os equipamentos e terrenos da ferrovia nas regiões centrais metropolitanas entraram em decadência. Algumas cidades começaram a implementar projetos de re-qualificação de orlas ferroviárias a partir dos anos 90. A tendência europeia de valorizar transporte por trens de alta velocidade aumenta a importância imobiliária de algumas dessas áreas. Re-qualificações de orlas ferroviárias são em geral menores que transformações de áreas portuárias, mas podem conter programas do mesmo porte. O acesso por transporte público é geralmente muito melhor porque muitas intervenções se localizam em volta de estações ferroviárias em funcionamento.

Além do contexto global, as intervenções em orlas ferroviárias de Berlim têm de ser observadas considerando a condição nacional da reunificação da Alemanha e a transformação de Berlim em nova capital alemã, centro de negócios e pólo cultural.

Algumas críticas direcionadas a este ambicioso projeto de transformação, que envolve a cidade toda, se aplicam também aos projetos nas orlas ferroviárias. No capítulo 3 uma crítica em relação à morfologia do Plano para o Centro (Planwerk Innenstadt), que prevê

o preenchimento de vazios urbanos com blocos típicos Berlinenses dos anos 30, foi discutida. Essa matriz morfológica geral para a cidade bloqueou, para as orlas ferroviárias, planos mais inovadores que fizessem referências à escala grande da ferrovia ou que mantivessem um vazio urbano de tamanho razoável.

Críticas socioeconômicas em relação à gentrificação, abordadas no capítulo 4, por exemplo no bairro popular Friedrichshain, também se aplicam ao Anschutz-Arena, um projeto de re-qualificação na orla ferroviária. Altas taxas de desemprego, alta vacância imobiliária e falta de investidores geram dúvidas sobre a viabilidade e os verdadeiros objetivos de todas as intervenções atuais de grande porte em Berlim.

No capítulo 5 foram discutidos vários tipos de patrimônio e sua preservação. Questões de demolição de patrimônio cultural socialista não se aplicam muito aos terrenos da ferrovia, que geralmente possuem patrimônio industrial de uma época anterior à divisão da cidade pelo muro. O último pedaço do muro é conservado perto da futura Arena am Ostbahnhof. Nessa mesma região, porém, várias organizações culturais alternativas foram prematuramente expulsas de galpões.

A consciência global da necessidade de preservar patrimônio histórico industrial está crescendo e alguns bons exemplos de preservação se encontram em Berlim. Na Inglaterra e na Bélgica trilhos desativados já foram transformados em atrações turísticas como trilhas ecológicas. Enquanto isso a população local está defendendo o valor cultural e ambiental da área Gleisdreieck. A proposta do parque com Museu de Tecnologia está sendo discutida atualmente. Se der certo, será a única proposta que preserva as qualidades atuais das orlas ferroviárias de Berlim.

Referências bibliográficas

IBGE. Brasil em números vol.11. Rio de Janeiro, IBGE, 2003.

GUNDLACH, Sabine. Die Anschutz-Arena hat endlich einen Namen. Berliner Morgenpost 28-04-2006 <http://morgenpost.berlin1.de/content/2006/04/28/berlin/825751.html>

KÜHL, Beatriz Mugayar. Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo, FAPESP, 1998.

MAZZOCO, Maria Inês Dias. De Santos a Jundiaí: nos trilhos café com a São Paulo Railsay. São Paulo, Magma Editora Cultural, 2005.

SCHMIDL, Karin. Mit der Bahn zur Show: Verkehrskonzept für Anschutz-Arena steht, die Finanzierung noch nicht. Berliner Zeitung 15-01-2004 p.23

SOLÁ-MORALES, Manuel de. Ações estratégicas de reforço do centro. Em: Os Centros das Metrôpoles. São Paulo: Editora Terceiro Nome; Viva o Centro; Imprensa Oficial do Estado, 2001. p.109-120

SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido Malta. Desenvolvimento local e projetos urbanos (1). Portal Vitruvius, abril 2005. www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg059/arg059_01.asp

WAARD, Michèle de. Duitsland achter de schermen. Het wonder van de Berlijnse Republiek. Amsterdam/Rotterdam, Prometheus/NRC Handelsblad, 2002.

WALDMANN, Manfred. Der Hallen-Zweikampf. Berlin, Die Welt, 23-10-2005
www.welt.de/daten/2001/11/30/1130b01299116.htx

Fontes principais em Internet

(acesso 01-06-2006)

Estatística

www.statistik-berlin.de

Municipal

www.berlin.de

home.arcor.de/spreeraum/bestand/planwerke.htm

www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse_projekte/en/anschutz.shtml

www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse_projekte/de/hauptbahnhof.shtml

www.santoandre.sp.gov.br/bn_conteudo_secao.asp?opr=226

Investidores

www.vivico.de

www.bahn.de/pbhf/view/info/lehrter_bahnhof.shtml

Planejamento

www.uia-berlin2002.com/kongress_wettbewerb/index.html

parc #01 | out 2006 | pesquisa em arquitetura e construção

www.jahn-mack.de

www.Telg.de/pe

Protesto

www.umbruch-bildarchiv.de/bildarchiv/ereignis/191202investorkommt.html

www.berlin-gleisdreieck.de

www.stressfaktor.squat.net/2002/berlin_08.html