

## **HIGH LINE: ESTUDO DE CASO DE UMA ÁREA FERROVIÁRIA URBANA REQUALIFICADA.**

**COSTA, Angelica<sup>(1)</sup>; CASTAÑON, José Alberto B.<sup>(2)</sup>**

(1) Universidade Federal de Juiz de Fora, arqangeli@yahoo.com.br

(2) Universidade Federal de Juiz de Fora, castaanon@terra.com.br.

### **Resumo**

*Esta pesquisa é parte de um trabalho de dissertação que apresenta um estudo do uso de complexos ferroviários urbanos desativados, baseado em um estudo de caso de uma estrutura ferroviária elevada, a High Line, marcante na história do West Side Manhattan, um distrito industrial de Nova Iorque – EUA e que marcou as características da paisagem urbana da localidade. Seus trilhos foram implantados em uma estrutura elevada, construída na década de 1930, cujo objetivo era retirar os perigosos trens das ruas. Seu traçado visava a integração das fábricas e armazéns, o tráfego era realizado no interior das edificações, pelo centro das quadras sem causar impacto na rua. Após a sua desativação, na década de 1980, a estrutura foi abandonada tendo proposta a sua demolição. Em 1999, foi formada uma sociedade sem fins lucrativos, Friends of High Line, com o objetivo de preservar a estrutura da ferrovia. Após um concurso foi proposta a sua recuperação e transformação em um parque linear urbano - High Line Park. A primeira parte desse parque foi inaugurada em junho de 2009. Esta pesquisa visa explorar o impacto da requalificação e das novas funções dessas instalações nas áreas envolvidas, como um novo elemento no ambiente urbano. Foi feita uma revisão bibliográfica sobre esta ferrovia, que possibilitou a análise dos principais fatos, desde a sua implantação, seu período áureo, sua decadência, seu “restauro” e sua função atual. Após as decisões tomadas pelos gestores públicos sobre o zoneamento da região, a dificuldade de compatibilização dos interesses da população habitante nas regiões próximas, a revitalização do complexo ferroviário e a conseqüente valorização da região do complexo chega-se a situação de gentrificação, com a migração da população original da localidade.*

**Palavras-chave:** High Line; Manhattan; Estrutura Ferroviária; Requalificação.

### **Abstract**

*This research is part of a dissertation that presents a study of the use of complexes urban railway deactivated, based on a case study of an elevated railway structure, the High Line, marked in the history of West Side Manhattan, an industrial district of New York - U.S. and the characteristics that marked the urban landscape of the locality. Its rails were installed in an elevated structure, built in the 1930s, whose goal was to remove the dangerous streets of trains. Its layout was aimed at integration of factories and warehouses, traffic was held inside the building, the center of blocks without impacting on the street. After his deactivation, in the 1980s, the structure was abandoned with its proposed demolition. In 1999 it was formed a non profit society, Friends of High Line, in order to preserve the structure of the railroad. After a tender has been proposed for recovery and transformation into a linear urban park - High Line Park. The first part of this park was opened in June 2009. This research aims to explore the impact of redevelopment and new functions such facilities in surrounding areas, as a new element in the urban environment. A review of the literature on this railroad, which enabled the analysis of the main facts, from its beginning, its heyday, its decline, its "restoration" and his current role. After the decisions taken by public managers on the zoning of the area, the difficulty of reconciling the interests of the population living in regions near*

*the revitalization of the railway complex and the consequent importance of the region of the complex arrives at the situation of gentrification, with the migration of original population of the locality.*

**Keywords:** *High Line, Manhattan; Railway Structure; Rehabilitation.*

## 1. INTRODUÇÃO

O High Line Park é um parque linear, com 1,5 milhas de comprimento, no *West Side* de *Manhattan*, aproximadamente, 10 metros de altura do sistema viário da cidade. É uma área de estar, de passeio e de contemplação, com ambientes diversificados para propiciar estas atividades (HIGH LINE, 2011).

O *High Line Park*, em *Nova York*, foi implantado em uma linha férrea elevada, construída na década de 30, cujo objetivo era retirar os perigosos trens das ruas do maior distrito industrial de *Manhattan* (HIGH LINE, 2011). Esta paisagem urbana tornou-se um registro vivo da história da cidade, criando valor recreativo em seu contexto social e ambiental (LIU, 2009).

Este é o segundo parque para pedestres construído a partir de linhas férreas do mundo. O primeiro, o *Promenade Plantée*, fica em Paris (VIEGAS, 2009).



Figura 1 – *Death Avenue* – Avenida da Morte

FONTE: *Friends of the High Line*

## 2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

O projeto da ferrovia *High Line* (HL) foi elaborado para percorrer os centros das quadras e não sobre a avenida, para evitar associação aos metrô elevados e suas áreas degradadas. A ligação é direta entre fábricas e armazéns, com os trens circulando pelo interior das edificações sem causar impacto no tráfego da rua (HIGH LINE, 2011).



Figura 2 – *14th street* – *High Line*

FONTE: *Friends of the High Line*

Na década de 1950 o crescimento do transporte rodoviário interestadual leva a uma queda no tráfego ferroviário. Com isso, em 1980, a linha férrea foi desativada e abandonada (HIGH LINE, 2011).

## 2.1 Manutenção e Uso

O grupo denominado *Chelsea Property Owners* (CPO), formado por proprietários de imóveis no bairro Chelsea, criticava a CSX (proprietária da *High Line*) de não promover a manutenção da estrutura e afirmava que esta encontrava-se em estado de abandono. O interesse daquele grupo era a demolição da estrutura tendo, com isso a valorização de seus imóveis, situados abaixo do elevado.

A CSX enviou, em 1999, um grupo de engenheiros para fazer uma avaliação da estrutura e ficou constatado que a mesma estava em bom estado de conservação, apesar de ter recebido a última pintura em 1968 e ter aparência de enferrujada.

Apenas um dos mais de 20 proprietários dos imóveis existentes sob a estrutura promovia efetivamente a manutenção da estrutura. Entre esses proprietários, que não faziam a manutenção da estrutura, encontram-se o Estado e a Cidade de New York.

## 2.2 Zoneamento

A maior parte dos blocos por onde passa a H.L. pertence a um zoneamento denominado M1-5, que caracteriza uma área de transição entre o zoneamento residencial e o zoneamento industrial, de manufaturas leves e estabelecimentos de comércio varejista, equipamentos comunitários, hotéis, locais de reunião, parques e hospitais. Não é permitido o uso residencial, salvo algumas exceções, em algumas casas geminadas (*townhouse*) e em grandes edifícios que foram divididos em apartamentos, anteriores as restrições do zoneamento.

Em 1999, o zoneamento da *23th street*, entre a *10th* e a *11th Avenues*, incluindo a frente para a *24th street*, foi modificado para MX-3, a região passaria a ser uma área de uso misto, para incentivar o uso residencial.

Os moradores da região ficaram divididos em relação ao novo zoneamento. Um grupo acredita que o incremento na área residencial irá desencorajar a instalação de novos *night clubs*. Outro grupo considera os *night clubs* elementos da vida de *New York* e não se preocupam com esses vizinhos, opondo-se ao novo zoneamento, pois acreditam que trará uma pressão para diminuir o uso industrial.

Nos 20 anos após a desativação do trem, a indústria tradicional da área entrou em declínio sendo substituída por galerias de arte – existem mais de 154 unidades, restaurantes e *night clubs*, o que faz com que as ruas passassem a ser movimentadas nos fins de semana.

No *Meat Parking Districit*, ruas que eram totalmente ocupadas por instalações de processamento de carne, agora são ocupadas por luxuosos restaurantes, bares, boutiques e lojas de móveis.

Os órgãos governamentais e o setor imobiliário continuam classificando a área como subutilizada e capaz de um grande desenvolvimento econômico. A modificação do zoneamento ou plano de desenvolvimento teriam um resultado muito rápido na área.

## 2.3 Demolição x Reuso

Em 1992 a *High Line* foi declarada abandonada podendo, com isso, ser pedida a demolição da estrutura. Para a demolição, a CSX iria contribuir com \$7 milhões e o restante dos \$100 milhões seriam pagos pelo CPO (*Club Propetary Owners*), que deveriam apresentar um fiador como garantia do pagamento.

Com a demolição era esperado uma grande mudança socioeconômica na área e, embora a CPO dissesse ao contrário, isso causaria também uma mudança no mapa da cidade. As obras durariam de 12 a 18 meses e iria retirar apenas a parte aérea da estrutura.

Em 1999 foi formada a *Friends of the High Line* (FHL), uma sociedade sem fins lucrativos, com o objetivo de preservação da estrutura da *High Line*. A sociedade acreditava que sua transformação em uma área aberta ao público poderia trazer benefícios a toda comunidade e que esta ação serviria de modelo internacional de reuso de estruturas de transporte.

Existiam duas possibilidades legais para o reuso: *rail-bank* ou *rails-to-trail*. O *rail-bank* é um programa federal aonde a companhia ferroviária, voluntariamente, considera a linha em desuso e autoriza o uso recreacional do espaço. Porém, mantém a possibilidade de replantação da via, mesmo que seja improvável esse fato. O *rails-to-trail* é aplicado quando a linha é considerada abandonada e não existe mais a possibilidade de replantação da linha. É um sistema mais vulnerável que o anterior, pois, por interesses individuais, a estrutura pode vir a ser abandonada.

A FHL trabalhou com a estratégia *rail-banking*, por ser mais forte legalmente e manter a integridade da estrutura.

Durante alguns anos foram propostas muitas possibilidades para o futuro uso da estrutura. Após análises realizadas em quatro reuniões, no verão de 2002, concluíram-se quatro possibilidades viáveis:

- Demolição da H.L. e desenvolvimento da área sob ela;
- Reuso da estrutura para o trânsito;
- Reuso da estrutura voltada para o comércio;
- Reuso da estrutura como espaço público.

Chegou-se a conclusão que a preservação apresentaria maiores benefícios para a comunidade que a demolição, pois esta favoreceria apenas os proprietários de imóveis sob a estrutura ou em contato direto a ela. A preservação traria valorização para os imóveis vizinhos, assim como novos investimentos para a área.

Foram, então, avaliadas as possibilidades de reuso:

- **TRÂNSITO:** reinstalação do transporte de carga, uso como linha do metrô, ciclovia ou corredor de pedestre;
- **COMÉRCIO:** uso como corredor comercial, interligando vários prédios comerciais; lojas de vendas no varejo ou shopping linear;
- **ESPAÇO PÚBLICO:** uso em concordância com o programa *rail-bank*, com menor intervenção física na estrutura da *High Line*, mais viável economicamente.

Depois de analisarem as possibilidades, optou-se por reusar a estrutura como espaço público e um corredor de pedestre. Em 2002 foi aberto um concurso de design para o desenvolvimento do local. Os vencedores foram o estúdio de paisagismo *James Corner Field Operations* e o escritório de arquitetura *Diller Scofidio + Renfro*. Após dois anos as obras foram iniciadas sendo realizadas em três fases (VIEGAS, 2009).

Os autores do projeto descrevem a concepção:

Inspirado pela beleza melancólica e rebelde desta ruína pós-industrial, onde a natureza recuperou um pedaço vital da infra-estrutura urbana, o novo parque interpreta a sua herança. Ele traduz a biodiversidade que se enraizou depois que caiu

em ruínas, de uma série de locais específicos e microclimas urbanos ao longo do trecho da ferrovia, que incluem de sol, sombra, locais molhados e secos, espaços abertos e abrigados (James Corner Field Operations, 2011).

Para a instalação do parque a estrutura foi restaurada, limpa e as partes faltantes, reconstruídas. Após esta fase começou a construção do parque com a colocação de placas pré-fabricadas de concreto, assentos em madeira, elevadores e escadas, e iluminação das áreas sob a estrutura (VIEGAS, 2009).

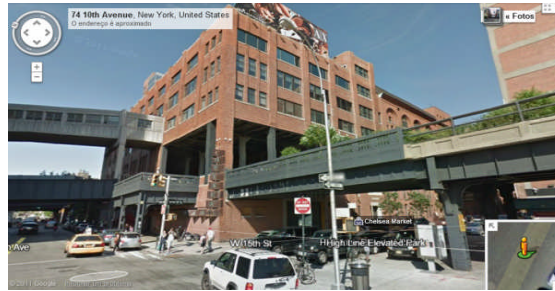


Figura 3 – 10th avenue/10th street – High Line

FONTE: *Google Maps*



Figura 4 – High Line

FONTE: *Google Maps*

### 3. METODOLOGIA

Vem sendo realizada uma revisão bibliográfica sobre esta ferrovia, que possibilitará a análise dos principais fatos que levaram à sua implantação, o período áureo da estrutura, os motivos da decadência e suas consequências, sua demolição ou seu restauro, e sua atual função.

### 4. RESULTADOS ALCANÇADOS

Até o momento, com os estudos realizados acerca das questões da gestão pública e a dificuldade de compatibilização dos interesses da população habitante nas regiões próximas e a revitalização do complexo ferroviário percebeu-se que, embora a demolição pudesse apresentar resultado mais favorável para os proprietários situados sob ela, a reutilização traria benefício a uma maior parte da comunidade. Foi constatado, também, que essas melhorias levaram a uma modificação social ao redor da estrutura, pois promoveram uma requalificação das condições locais e, com isso, pessoas com maior poder aquisitivo acabaram se interessando pela região, trazendo uma maior valorização para os imóveis, surgindo novos

usos dos imóveis, promovendo a migração as pessoas que originalmente habitavam a região, gerando a gentrificação da área.

## 5. **CONTRIBUIÇÃO DA PESQUISA**

Esta pesquisa permite rever a questão da requalificação das áreas ferroviárias em desuso, em especial as localizadas nos centros urbanos. O trabalho apresenta também destaque para a valorização das áreas abrangentes a esses complexos ferroviários e suas possíveis consequências.

## 6. **BIBLIOGRAFIA**

HIGH LINE (New York – USA). The official Web site of the High Line & Friends of the High Line. Disponível em: <<http://www.thehighline.org/about/high-line-history>>. Acesso em: 15 set 2011.

FRIENDS OF THE HIGH LINE (ORG), 2002. RECALIMING THE HIGH LINE. A project of the Design trust for public space with friends of the High Line.

LIU, Kai, 2009. **ON INTERTWINED AND INTEGRATED DIMENSIONS - ALTERNATIVE STRATEGIES TO THE NEW URBAN DESIGN**The 4th International Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU) Amsterdam/Delft The New Urban Question – Urbanism beyond Neo-Liberalism The London Consortium, London WC2H 9NJ, UK, Email:info.urlab@gmail.com

VIEGAS, Camila, 2009. Caminho renovado. aU – Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, n.188, p. 48-55.