

# A cidade como solução

Abandonada no faroeste geográfico de Manhattan, linha férrea vira um celebrado parque suspenso

Lúcia Guimarães

**Quem** faz turismo em Nova York nos últimos cinco anos dificilmente escapa da recomendação: “Não deixe de caminhar pela High Line”. Ao contrário de uma caminhada pelo Greenwich Village da Geração Beat ou de uma visita ao Metropolitan Museum, a dica de turismo precisa ser explicada. O local é histórico e escapou da destruição decretada pelo ex-prefeito Rudolf Giuliani, no fim de 2001, pouco antes de passar o cargo para Michael Bloomberg. Mas a história fica por conta da imaginação.

A High Line original foi inaugurada há exatos 80 anos como uma linha de trens de carga que transportavam produtos do sul de Manhattan para Midtown, e sua existência se devia ao fato de a linha que corria no nível das ruas ter provocado tantas mortes de pedestres que a Décima Avenida era conhecida como Death Avenue (Avenida da Morte). Com o aumento do transporte de carga por caminhões nos anos 1960, o elevado entrou em decadência e os últimos vagões que percorreram os trilhos da High Line, numa altura equivalente a dois andares, transportaram uma carga de perus congelados em 1980. O mato e as flores silvestres cobriram os trilhos e a linha suspensa de 2,5 quilômetros, numa área à beira do Rio Hudson considerada remota e perigo-

sa, virou abrigo de prostituição e sexo entre frequentadores de bares gays da área.

A transformação da linha abandonada num dos mais celebrados parques suspensos das Américas é contada em livro pelos dois improváveis heróis da operação de salvamento. Em *High Line – A História do Parque Suspenso de Nova York* (BEI Editora), Joshua Davis, um jornalista, e Robert Hammond, um consultor de empresas e pintor, relatam os dez anos que dedicaram à causa de reapropriação do passado para construir um futuro no então faroeste geográfico de Manhattan à beira do Hudson. É uma saga genuinamente nova-iorquina em seus meandros de política, dinheiro, celebridade e acasos.

No ano 2000, passei duas tardes no escritório do arquiteto Richard Meier, gravando um documentário. Levamos uma pequena TV e mostramos imagens de pontos de ônibus que ele tinha projetado para o Rio de Janeiro. Meier soltou uma exclamação. “Desenhei também para Nova York, mas eles não ficam prontos. Como é difícil conseguir concluir projetos em Nova York.”

Meier, nascido em Newark (New Jersey), mas morador de Nova York, tinha acabado de aprovar seu primeiro projeto residencial na região, em mais de 30 anos de uma carreira internacional que lhe valeu o Prêmio Pritzker, maior honraria da arquitetura. O primeiro de dois prédios, na Perry Street, esquina com a avenida que contor-

na o extremo oeste de Manhattan, precedia os projetos de urbanização da margem do Hudson que fazem da área hoje uma das mais valorizadas da cidade. Naquele ano, o arquiteto já tinha emprestado seu nome ao pequeno grupo que formaria a Friends of High Line, fundação criada por Joshua David e Robert Hammond para capitanear o que parecia impossível.

**Elite engajada.** Um projeto que, em fases diferentes, teve inimigos como o poderoso e odioso Rudolph Giuliani, o lobby imobiliário e uma diversa fauna tipicamente nova-iorquina de defensores de seus quarteirões. Os dois autores atribuem parte de seu sucesso à ignorância sobre os obstáculos formidáveis que estariam por vir. Mas a leitura do livro nos mostra que eles souberam navegar pelos corredores do poder, ativar charme em momentos cruciais, fazer concessões sem desfigurar sua visão de um parque público e, sobretudo, esvaziar bolsos profundos sem os quais seria impossível não só inaugurar o parque como também viabilizar sua custosa e complexa manutenção. Não haveria High Line sem o contínuo apoio do bilionário Michael Bloomberg, que governou a cidade por 12 anos, e sem o de dois sucessivos presidentes da Câmara municipal.

Sim, dirão, numa cidade em que um bilionário assina um cheque de US\$ 35 milhões para o Metropolitan Museum, o apoio de um prefeito é só parte da empreitada. O casal formado pela estilista Diane von Furstenberg e o empresário de comunicação Barry Diller (ambos moram e trabalham na área) também assinou cheques igualmente generosos. Mas, no caso da High Line, que até agora custou cerca de US\$ 240 milhões, o financiamento englobou pouco mais de US\$ 100 milhões vindos da cidade e US\$ 20 milhões do governo federal. O restante foi levantado também entre outro tipo de doador, mais jovem, mais investido na cidade, sem pressa de ter seu nome numa placa póstuma.

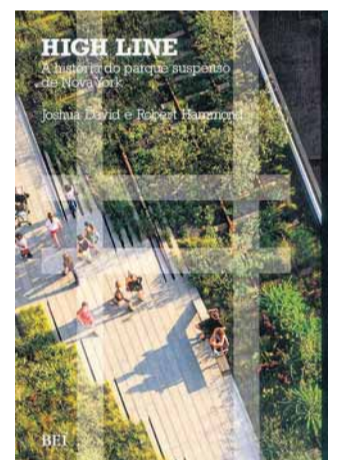
No fim da manhã de um sábado recente, percorri todo o trecho já inaugurado da High Line. O terceiro e último trecho será aberto ao público no próximo domingo, 21, e vai até a altura da Rua 34, com uma ponte que dobra a oeste e permite uma vista mais próxima do Hudson. O passeio público estava lotado e o barulho da construção de prédios altos permitidos pela mudança de leis de zoneamento aprovadas por Bloomberg perturbava parte da caminhada no parque, cujo plano mestre foi decidido numa acirrada competição vencida pelos escritórios de arquitetura nova-iorquinos Field Operations and Diller, Scofidio & Renfro. Um comentário de Ric Scofidio – “meu papel como arquiteto é salvar a High Line da arquite-

tura” – ilustra com justiça os prazeres reservados pelo parque. Não há estrutura alguma de protagonismo agressivo competindo com a fluidez da experiência, seja ela a caminhada lépida ou um banho de sol nas espreguiçadeiras. Há recantos e espaços para performances. O paisagismo mistura grama e flores que ocupavam os anos de abandono com outras espécies de flores e folhagens que às vezes brotam do concreto. Há pontos de observação urbana, balaustradas de vidro que se debruçam sobre a outrora Avenida da Morte. Numa hora mais calma, sem o atropelo de turistas disputando o ponto para selfies, é a experiência mais próxima de bancos em calçadas que já tive desde a infância. Há até um trecho gramado cujo cenário de fundo é o prédio HL23, um belíssimo condomínio de 14 andares. A sombra da sensual estrutura de aço e vidro projetada pelo texano Neil Denari, crianças dão cambalhotas num raro espaço que faz concessões para menores de 10 anos. O terceiro e último trecho da High Line vai atender, com novos espaços, os pais cujos filhos pediam para abreviar o passeio se queixando de tédio.

A luta pela High Line e sua realização além do que sonharam, em 1999, Joshua David e Robert Hammond, não serve de cartilha precisa para a recuperação de espaços urbanos decrépitos em qualquer parte do mundo. O parque é atração para turistas e frequentado por moradores predominantemente afluentes. Seu modelo de financiamento depende não só de uma certa elite engajada como de um cuidadoso plano de geração de receita trazida pela presença do parque. Mas a High Line simboliza algo que vale para economias em qualquer estágio de desenvolvimento: o fim da reacionária utopia suburbana que consome recursos ambientais cada vez mais escassos e a celebração da cidade como a solução, e não o problema.

“Meu papel como arquiteto é salvar a High Line da arquitetura”, disse um dos idealizadores

O livro. Último trem levou carga de perus



FOTOS: REPRODUÇÃO E IWAN BAAH/HIGH LINE PARK

High Line. De ferrovia esquecida a espaço de lazer com grama, flores e geração de receita

