MARINA VALE VIEGAS

A REURBANIZAÇÃO DAS ÁREAS CONTÍGUAS AO COMPLEXO URBANÍSTICO *HIGH LINE* (NY)

Belo Horizonte
Escola de Arquitetura
2019

MARINA VALE VIEGAS

A REURBANIZAÇÃO DAS ÁREAS CONTÍGUAS AO COMPLEXO URBANÍSTICO *HIGH LINE* (NY)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Análise crítica e histórica da Arquitetura.

Orientadora: Prof. Dra. Celina Borges Lemos

Belo Horizonte
Escola de Arquitetura
2019

FICHA CATALOGRÁFICA

V656r

Viegas, Marina Vale.

A reurbanização das áreas contíguas ao complexo urbanístico do *High Line* (*NY*) / Marina Vale Viegas - 2019.

164 f. : il.

Orientadora: Celina Borges Lemos.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura.

1. Urbanização – Nova Iorque (Estados Unidos) - Teses.2. Arquitetura paisagística – Nova Iorque (Estados Unidos) - Teses. 3. Espaço urbano – Teses. 4. Espaços publicos – Teses. I. Lemos, Celina Borges. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Arquitetura. III. Título.

CDD 711.4

Ficha catalográfica: Biblioteca Raffaello Berti, Escola de Arquitetura/UFMG

Dissertação defendida junto ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo - NPGAU – da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, e aprovada em 14 de agosto de 2019 pela Comissão Examinadora:

Profa. Dra. Celina Borges Lemos (Orientadora-EA/UFMG) _____

Profa. Dra. Rita de Cássia Lucena Velloso (EA/UFMG) _____

Prof. Dr. Altamiro Sérgio Mol Bessa (EA/UFMG) _____

Prof. Dr. Anderson Antônio Horta (UNI-BH) _____

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

RESUMO

A configuração urbana da cidade de Nova Iorque é resultado da acumulação histórica das transformações espaciais, paisagísticas, sociais, econômicas e culturais que ela vivencia desde o seu surgimento. Hoje, as camadas remanescentes deste palimpsesto são constantemente modificadas para atender às novas ansiedades dos espaços socioeconômicos nova-iorquinos. O processo de urbanização e as atuais reurbanizações representam, registram e são resultados deste caráter transformador próprio deste urbanismo. Um aspecto relevante destas inovações se materializa nas áreas contíguas ao complexo urbanístico do *High Line*, localizado no bairro *Chelsea.* Este é condicionado pelo reuso adaptativo dos trilhos e seu detalhamento em parque linear, o que resulta na modificação da paisagem e nas diversificadas práticas sociais locais. As representações e as espacializações da urbanização e das vivências do dia a dia destas localidades estão engendradas e são compostas, em grande parte, pela materialização da arquitetura e do urbanismo que delineiam a malha urbana. A adição de espaços de uso coletivo público integrados à cultura do consumo e ao atual caráter destes locais caracterizam um novo tipo de uso para e ilha de *Manhattan*. Esta dissertação aborda algumas reflexões relacionadas aos processos de urbanização, desde o surgimento da configuração urbana que resultou na cidade de Nova Iorque até a atual reurbanização dos espaços de vivência remanescentes. O estudo de caso detalha o parque linear do *High Line* e a sua área contígua, por meio da discussão em torno da paisagem, das atuais práticas sociais no local e das modificações registradas pelas tipologias urbanas - a rua, o parque e o edifício - a partir da substituição, da preservação e do reuso adaptativo destas.

Palavras-chave: Urbanização; Paisagem; Turismo; Reurbanização; Reuso adaptativo; *Manhattan*; *High Line*.

ABSTRACT

The urban configuration of New York City is a result of the historical accumulation of the spatial, landscaped, social, economic and cultural transformations that it has been experiencing since its beginning. Today, the remaining layers are constantly modified in order to comply with the new concernes of the New Yorkers' social-economic spaces. The process of urbanization and the current re-urbanization represent, register and they are the result of the transformative character proper of this urbanism. A relevant aspect of those innovations are materialised on the contiguous areas of the urban complex of the High Line, located in Chelsea. It is conditioned by the adaptive reuse of the rails and its detailing in a linear park, which result in the modification of the landscape and the local diverse social practices. The representations and spatialisation of the urbanization and the experiences of the daily life of this localities engender them and are composed mainly by the materialisation of the architecture and urbanism which outline the urban mesh. The addition of the new collective use public spaces integrated to the consumer culture and the new character of the localities caracterize a new type of use of the island of Manhattan. This dissertation approach some reflections related to the processes of urbanization since the beginning of the urban configuration that resulted in the city of New York up until the current re-urbanizations of the remaining spaces. This study details the linear park of the High Line and its contagious area by means of the discussion around the landscape, the new social practices in the localities and the modifications registered by the urban typologies - the street, the park and the building - as from its substitution, preservation and adaptive reuse.

Key words: *Urbanization; Landscape; Turism*; *Re-urbanization*; *Adaptive Reuse*; *Manhattan*; *High Line*.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Desenvolvimento do grid de Nova Iorque em 1811.....25
FIGURA 2- *Woolworth Building*…….…….28
FIGURA 3 - *Seagram Building*……29
FIGURA 4 - *Rockefeller Center*……...30
FIGURA 5 - *Brooklyn-Battery Bridge*…….…….36
FIGURA 6 - *Lower Manhattan Expressway*……38
FIGURA 7 – *Soho*.....39
FIGURA 8 - *I ❤ NY*.....40
FIGURA 9 - Linguagem dos símbolos: *Times Square*.....42
FIGURA 10 - Parte do novo complexo do *World Trade Center*.....49
FIGURA 11 - *Financial District*.....50
FIGURA 12 - Regras de uso do *Bryant Park*.....57
FIGURA 13 - Natureza no *High Line*.....64
FIGURA 14 - Linearidade do *High Line* no inverno e no verão.....68
FIGURA 15 - *Hudson Yards*.....69
FIGURA 16 - Mapa do *Hudson Yards*.....70
FIGURA 17 - Estrutura de plataformas do *Hudson Yards*.....70
FIGURA 18 - *The Spiral*……...72
FIGURA 19 - *Hudson Boulevard*.....72
FIGURA 20 - *The Vessel*……..73
FIGURA 21 - *The Shed*……74
FIGURA 22 - Serviços de armazenamento no *Chelsea*.....80
FIGURA 23 - Abatedouros abaixo do *High Line*.....80
FIGURA 24 - Galeria de arte no *Chelsea*.....81
FIGURA 25 - Tipologia residencial original do *Chelsea*.....82
FIGURA 26 - Tipologia industrial do *Chelsea*.....84
FIGURA 27 - Edifício que contorna o *High Line*.....85
FIGURA 28 - Reuso adaptativo da tipologia no *Meatpacking District*.....87
FIGURA 29 - Loja conceito da Samsung no *Meatpacking District*.....88
FIGURA 30 - Loja conceito da Restoration Hardware no *Meatpacking District*.....89
FIGURA 31 - Restaurante abaixo do *High Line*.....90

FIGURA 32 - Perspectiva do projeto da loja da Prada *no Soho*.....93
FIGURA 33 - Tipologia original *do Soho*.....94
FIGURA 34 - Campanha de moda em edifício desocupado.....96
FIGURA 35 - Arquitetura original em desuso no *Soho*.....97
FIGURA 36 - Edifício que será transformado em hotel.....99
FIGURA 37 – *Oculus*.....101
FIGURA 38 - *One World Trade Center*.....103
FIGURA 39 - As diferentes escalas do *Financial District*.....104
FIGURA 40 - A rua sem indivíduos de *Will Eisner*.....109
FIGURA 41 - *Trump Soho*.....124
FIGURA 42 - Edifício de tijolo terracota tradicional no *Chelsea*.....126
FIGURA 43 - Restaurantes familiares asiáticos ao leste do *Chelsea*.....127
FIGURA 44 - IAC *Headquarters* ao fundo.....128
FIGURA 45 - *The Standard*.....128
FIGURA 46 - *520 West 28th*.....129
FIGURA 47 - *The XI*.....130
FIGURA 48 - Proximidade dos edifícios no entorno imediato ao *High Line*.....132
FIGURA 49 - Horários de uso do *High Line*.....134
FIGURA 50 - *Central Park* em temperaturas negativas.....135
FIGURA 51 - A contemplação da cidade sob o *High Line*.....138
FIGURA 52 - *Pier 55* do *Hudson River Park*, por Thomas Heatherwick.....139
FIGURA 53 - *Bryant Park*.....141

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BID	*Business Improvement Districts*
ELS	Elevados
IAC	*InterActiveCorp*
MoMa	Museu de Arte Moderna de Nova Iorque
NY	Nova York
ONU	Organização das Nações Unidas

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....7

2 AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO NOVA-IORQUINO.....23

2.1 Quando a paisagem urbana conta a história.....24

2.2 A cultura metropolitana.....32

2.3 I ❤ NY.....39

2.4 A cidade de Rudolph Giuliani e a chegada do século 21.....46

3 MANHATTAN: EXPERIMENTO URBANO VISTO PELO *HIGH LINE*.....53

3.1 O complexo urbanístico do High Line e a reurbanização da sua área contígua.....60

3.2 *Chelsea* e *Meatpacking District*: substituição, preservação e reuso adaptativo.....78

3.3 *Soho* e *Financial District*: autenticidade e espetáculo.....92

4 TIPOLOGIAS EM TRANSFORMAÇÃO.....105

4.1 A rua.....108

4.2 O edifício.....117

4.3 O parque.....132

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....142

REFERÊNCIAS.....144

APÊNDICES.....152

Apêndice A.....152

Apêndice B.....157

Apêndice C.....160

1 INTRODUÇÃO

Na atual cultura vigente nas metrópoles cosmopolitas, a discussão sobre as transformações do espaço aborda as formas contemporâneas de ocupação e re-apropriação das cidades de acordo com as novas necessidades que envolvem, entre outros fatores, o desenvolvimento de uma urbanidade vinculado aos detalhes próprios da globalização (ARANTES *et al*., 2000, p.19). A cidade de Nova Iorque vivencia transformações constantes em sua malha urbana, as quais são potencializadas pelo caráter global e pela atratividade causada em razão dessa se colocar à disposição do capitalismo. Porém, as transformações mais significativas acontecem em *Manhattan*, onde a confluência de espaços atrativos, investidores e culturas de consumo possibilitam que a dinâmica urbana da ilha seja modificada diariamente (FEATHERSTONE, 1995, p. 31-48). Desta forma, *Manhattan* configura um experimento urbano, uma vez que a escala das suas transformações é maior do que em qualquer outro lugar do mundo.

A atual produção do espaço, integrada aos processos de urbanização das cidades, por meio da associação entre os setores públicos e privados, retrata uma nova realidade urbana a qual é identificada no *skyline* de diversas cidades pelo mundo (LEFEBVRE, 1992). O sistema econômico no seu atual estágio neoliberal é responsável pelo controle do planejamento da malha urbana de acordo com a dinâmica social e econômica dos serviços urbanos modernos, mediante a construção de novas edificações e espaços (HARVEY, 2005). É relevante ressaltar que as decisões tomadas por estas parcerias nem sempre incluem as necessidades e os desejos dos moradores do espaço urbano. Isto acontece em razão de grande parte da população nova-iorquina não ser dotada de influência política. Neste aspecto, observa-se que os processos de urbanização das cidades podem também ser entendidos como uma forma de legitimar o capital, e, não, como o desenvolvimento de uma urbanidade para os indivíduos que vivem nelas. Esta realidade e os seus condicionamentos motivaram esta pesquisa.

A cidade de Nova Iorque é resultado de um processo de urbanização histórico que ocorre na sua malha urbana desde o século 17. A cidade vivenciou diversas transformações e estas foram re-produzidas em razão do crescimento demográfico e espacial, além de guerras e de acidentes naturais (HOMBERGER, 1998). Da mesma forma, os espaços remanescentes têm sido modificados constantemente, o que altera o cotidiano dos usuários das cidades e a relação entre eles. Os espaços, ao concentrarem pessoas de diferentes origens e costumes, conformam um caráter pluricultural. Os lugares de uso coletivo público reunem uma sobreposição de

representações sociais distintas (BAUDRILLARD, 1981). A cidade, a cultura e os investimentos desenvolvem-se juntos em Nova Iorque, motivos que a tornam única no contexto mundial.

A área contígua ao parque do *High Line*, este localizado no *Chelsea* e finalizado em 2009, retrata o novo cenário urbano nova-iorquino: a confluência da cultura do local, novas construções, investimentos internacionais e a re-produção do espaço (DAVID; HAMMOND, 2013). A adaptação dos trilhos em parque linear - ou o seu reuso adaptativo - altera as camadas remanescentes do bairro e a dinâmica dos usuários da malha urbana, assim como a dinâmica das representações urbanas (CLARK, 2013). A construção do *Hudson Yards*, um complexo idealizado como "um novo bairro para uma nova geração"[1], é um dos maiores exemplos de como o *Chelsea* tem sido alterado desde a implementação do parque. O empreedimento abriga sedes de grandes corporações, praças, lojas, restaurantes, espaço para incentivo a novos artistas, entre outros, no local onde antes funcionou uma das principais estações de trem da cidade[2]. Estes intensos investimentos têm alterado significativamente o *skyline* da região sul de *Manhattan* (HUDSON YARDS, 2019).

A reurbanização é um processo caracterizado pela transformação do espaço que resulta, segundo Sharon Zukin . (2011, p. 9, traduçao nossa):

> em modificações que perdem o formato delineado pelas antigas indústrias e os seus modos de vida e a expansão do espaço tomado pelos homens e mulheres empregados no terceiro setor e as suas preocupações com o ato de comprar e outras formas de consumo; o que atrai novos residentes, o seus gostos e as suas preocupações para o conjunto da cidade; e cria não só uma divisão econômica, mas uma barreira cultural entre abastados e desprovidos de capital, jovens e idosos 3.

A transformação ocorre de acordo com as implantações de novos serviços urbanos e o consequente surgimento de recentes formas de consumo e na reacomodação da cultura do local. Por outro lado, tais mudanças também resultam em segregação social e sugerem a perda da alma da cidade, segundo a autora. A reurbanização dos antigos centros urbanos

[1] *Slogan* utilizado pelos desenvolvedores do empreendimento em seu site.
[2] Mais detalhes sobre o empreendimento disponíveis no site:https://www.hudsonyardsnewyork.com.
[2] Mais detalhes sobre o empreendimento disponíveis no site:https://www.hudsonyardsnewyork.com.
[3] *Wwith changes that loosen the grip of the old industries and their ways of life and expand the space taken up by white-collar men and women and their preoccupation with shopping and other kinds of consumption; bringing new residentes, their tastes, and their concerns into the city's mix; and creating not just an economic division but a cultural barrier between rich and poor, young and old*.

consolidados, como acontece em Nova Iorque, muitas vezes ocorre por meio da concentração de atividades e da reutilização de construções preexistentes (ZUKIN, 2011).

As cidades são percebidas pelos seus frequentadores a partir da concepção de imagens da paisagem no imaginário deles. A percepção do espaço é influenciada pelo meio no qual o indivíduo está inserido, portanto, a paisagem é cultural. Segundo Augustin Berque (1998, p.84):

> a paisagem é uma marca, pois expressa uma civilização, mas é também uma matriz porque participa dos esquemas de percepção, de concepção e de ação – ou seja, da cultura – que canalizam, em um certo sentido, a relação de uma sociedade com o espaço e com a natureza.

Apesar de a paisagem ser condicionada pelos modos de consumo que moldam as cidades, os recortes das imagens são ações individuais e, por conseguinte, únicas, segundo Agustin Berque. O conceito de paisagem definido por Georg Simmel (2013) refere-se a uma construção social, a qual é condicionada para arte e pela cultura. Além disso, para Simmel, a paisagem é uma categoria na qual conceitos cruzam-se de diversas maneiras nas mentes dos indivíduos, os quais são os próprios autores das imagens. Entender como o frequentador percebe o espaço das cidades é essencial para entender como as transformações físicas dele alteram a vida de seus usuários.

A busca pela compreensão da vida no urbano contemporâneo envolve também conceitos relacionados às práticas de consumo presentes nas centralidades urbanas. Jean Baudrillard (1981) argumenta que o consumo, este como organizador da sociedade, é responsável pela diferenciação e pela dominação social: "O campo do consumo é […] um campo social estruturado em que os bens e as próprias necessidades, como também os diversos indícios de cultura, transitam de um grupo modelo e de uma elite diretora para as outras categorias sociais" (BAUDRILLARD, 1981, p. 68). Os espaços de uso coletivo públicos das metrópoles capitalistas são, por conseguinte, o palco das trocas culturais entre seus frequentadores estruturados em torno das vivências do consumo.

Por outro lado, o autor argumenta que a sociedade de consumo é capaz de se comunicar através dos objetos, os quais assumem o papel de linguagem no discurso capitalista de cidades como Nova Iorque, Na visão de Featherstone (1995, p. 31), a cultura de consumo é

responsável por: “criar vínculos ou estabelecer distinções". Isto se dá a partir do exibição das *commodities* no espaço de uso coletivo público. Neste contexto, a cultura de consumo molda as relações entre os indivíduos e a relação que eles têm com o espaço. A percepção da paisagem e os usos dos espaços da cidade são, hoje, condicionados pela cultura de consumo.

O reuso adaptativo consiste na transformação de uma tipologia existente para receber um novo uso (CLARK, 2013). Geralmente, tratam-se de estruturas industriais com valor afetivo, ou seja, são construções que fazem parte do imaginário popular, por meio do recorte da paisagem (SIMMEL, 2013). Este é o caso dos trilhos que hoje abrigam o parque do *High Line*, os quais foram idealizados para realizar o transporte das mercadorias produzidas nas indústrias da região. Neste aspecto, é relevante destacar que vão ocorrer, a princípio, mudanças no patamar de ocupação dos espaços. Simultaneamente, registra-se a ocorrência de modificações nas modalidades de serviços urbanos destas localidades.

Os trilhos foram desenvolvidos em um patamar acima do nível da rua com o intuito de facilitar o carregamento dos trens e separá-los dos pedestres, uma vez que a proximidade era considerada perigosa na época (DAVID; HAMMOND, 2013). O reuso adaptativo pressupõe acomodações para que o novo uso seja possível e, no caso desta pesquisa, tais adaptações dizem respeito não só à tipologia em si, mas na experiência do espaço urbano e do seu entorno imediato. A percepção da cidade é alterada ao mesmo tempo quando a paisagem é modificada, como consequência dos novos processos de urbanizações que Nova Iorque experiencia.

A dinâmica das experiências que ocorrem nas especialidades abertas coletivas e a relação entre os seus usuários, o espaço, a economia e a política, assim, são fundamentais para entender as transformações no espaço das cidades hoje. A reurbanização, ou a re-produção do espaço, altera a experiência da vida cotidiana. Segundo Henri Lefebvre (2014), esta é concebida pela totalidade das experiências ocorridas no espaço urbano. Esta experiência também configura uma prática política, uma vez que os frequentadores adquirem posturas críticas em relação ao seu entorno, seja pela percepção da cidade, seja pelo recorte da paisagem (SIMMEL, 2013). Desta forma, a re-produção do espaço de uso coletivo público, esta como palco da interação entre a sociedade capitalista, significa a alteração da vida urbana.

Além disso, as transformações que as cidades experienciam hoje são diretamente influenciadas pelo mercado. A produção capitalista do espaço, conceito proposto por David Harvey (2005), aborda as indústrias imobiliárias e os serviços da economia criativa como estimuladores das modificações que ocorrem nas malha urbana. Em adicional, segundo Sharon Zukin (1995, p. 7, tradução nossa), "construir uma cidade depende de como os indivíduos […] manipulam linguagens simbólicas de exclusão e do direito de possuir"[4]. A concepção destas linguagens faz parte do mecanismo da economia simbólica, discutida por Zukin. Esta diz respeito às representações produzidas pelo mercado capitalista, que podem ser desde uma gravura até uma edificação, e que são responsáveis por criar símbolos no imaginário urbano. Estes símbolos fazem parte do cotidiano e da imagem das cidades, aqui entendidas como espaços de consumo ou destinos turísticos, e nas paisagens percebidas pelos indivíduos (BESSA; ALVARES, 2013).

Com o intuito de assimilar a relação entre os conceitos apresentados, Walter Benjamin (2004; 2006[5]) citado por Rita Velloso (2018), propõe um método em que os pensamentos sejam organizados por constelações, nas quais nenhuma variável é central, ou seja, não existe hierarquia entre os conceitos e os fenômenos. Esta metodologia é essencial para este trabalho no qual não há um conceito central. As reurbanizações que ocorrem na malha urbana nova-iorquina dependem de fatores que são indissociáveis. Segundo Jane Jacobs (1992), este é o principal motivo pelo qual existe uma gestão deficiente das cidades: os planejadores não aplicam ao desenvolvimento do espaço urbano todos os conhecimentos disponíveis acerca do tema; e os investidores, muitas vezes, visualizam a imagem que as cidades deveriam ter e, não, o amplo contexto que as envolve.

As cidades consolidadas espacialmente, como muitas das metrópoles cosmopolitas, não dispõem de espaço físico para o crescimento, uma vez que elas expandiram-se para além dos seus limites. O reuso adaptativo de uma construção para satisfazer uma nova necessidade socioeconômica é hoje, ao mesmo tempo, uma solução econômica e política (CLARK, 2013). Econômica, no que diz respeito à acumulação de capital que anula o espaço pelo tempo; e política, quando envolve parcerias público-privadas de cunho estratégico para a isenção de

[4] *Building a city depends on how people […] manipulate symbolic languages of exclusion and entitlement*.
[5] As obras citadas por Velloso são: BENJAMIN, W. *Origem do drama trágico alemão*. Lisboa: Assirio e Alvim, 2004; BENJAMIN, W. *Passagens*. Org. de Willie Bolle. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2006.

impostos e o estímulo à especulação imobiliária (HARVEY, 2005). Neste sentido, para além da gentrificação que envolve necessariamente um processo social, segundo Neil Smith e Peter Williams (2007), o estudo da reurbanização é fundamentado, neste caso, nas transformações decorrentes à implementação do complexo do parque do *High Line*.

A reurbanização e a produção da paisagem das cidades abrangem diversas variáveis e entendê-las como parte de um amplo contexto é necessário para que se tenha uma compreensão total das transformações que ocorrem nos locais públicos. Estas transformações, por estarem latentes, exigem que as informações sejam atualizadas constantemente, da mesma forma que teorias clássicas e modernas a respeito do espaço urbano auxiliam no entendimento dos processos históricos de urbanização capitalista. Estas leituras são importante para o desenvolvimento de um posicionamento crítico acerca do tema. Por outro lado, a definição de conceitos centrais ao tema possibilita que o marco teórico seja desenvolvido em paralelo ao objeto de estudo, além de facilitar a compreensão do todo que engloba as práticas sociais no espaço das cidades capitalistas.

Portanto, o objeto de estudo consiste na presente reurbanização nos âmbitos espacial, paisagístico, social e cultural da área contígua ao complexo urbanístico do parque do *High Line*, resultantes do reuso adaptativo do equipamento urbanístico em questão, este localizado no bairro do *Chelsea*, em Nova Iorque. A reurbanização, neste caso, resulta em diferentes acomodações socioculturais nos espaços remanescentes. Nestes, ocorrem a transformação das tipologias urbanas (a rua, o parque e o edifício) e a atração de diferentes usuários. Os novos espaços de consumo constituídos pela reurbanização resultam em novas percepções do espaço pelos seus frequentadores e diferentes recortes da paisagem, influenciados pela acumulação de distintas representações da economia simbólica. Neste contexto, a vida cotidiana também sofre modificações (LEFEBVRE, 1992).

A produção capitalista do espaço altera a dinâmica da cidade fundamentada no capital, ou seja, na indústria e na especulação imobiliária (HARVEY, 2005). A característica agenciadora da transformação do espaço é regida pela economia neoliberal que também é responsável, na prática, pelo capital de serviços oferecidos, que se baseiam na criação de símbolos (ZUKIN, 1995). Estes influenciam nos modos de consumo e na diversificação de usuários, tanto visitantes quanto moradores. O principal exemplo da conjunção entre a produção capitalista do espaço e a criação de uma nova paisagem turística é o *Hudson Yards* (BESSA;

ALVARES, 2014). O complexo é essencial para a avaliação do objeto de pesquisa e representa as nova estratégias geográficas do capitalismo e as possíveis formas de expulsão por meio do controle do espaço (SASSEN, 2016).

As transformações urbanas referidas nesta pesquisa são identificadas desde a virada do século 21, quando se decidiu pela manutenção dos trilhos, até o presente momento, mas são avaliadas de acordo com as referências das acumulações históricas no espaço urbano até então. São analisados os desdobramentos nos bairros contíguos, como o *Meatpacking District*, *Soho* e *Financial District*, de acordo com a observação assistemática e as amostragens coletadas em campo. Estratégias como a reunião de dados documentais e históricos, o desenvolvimento de questionários para entrevistas e a observação assistemática são essenciais para a apuração e a análise do objeto, principalmente, em razão do estado latente das transformações que ocorrem na área.

Os pressupostos acerca do objeto de estudo envolvem os impactos causados na área contígua ao parque do *High Line*, em razão do reuso adaptativo dos trilhos e do caráter de constante transformação da cidade. São eles: a incitação do processo de reurbanização como resultado da implementação do parque linear; as transformações urbanas com o objetivo de alterar a escala de usuários a das práticas sociais na área; a transformação da paisagem como representação da nova forma da expansão geográfica do capitalismo (SOJA 1993); a implementação do parque como manutenção da história do bairro e do comprometimento com o patrimônio histórico cultural local; e as transformações do espaço de uso coletivo público com o intuito de controlar o espaço e expulsar os antigos usuários.

Ainda entre os impactos estão: o desenvolvimento do programa do *Hudson Yards* como tentativa de atrair tanto os visitantes quanto os moradores da cidade (*The Vessel* e *The Shed*, respectivamente, como será discutido no capítulo 3); as parceiras público-privadas como incentivo às transformações urbanas na área; a concentração de projetos desenvolvidos por *starchitects* como estratégia de *branding* da cidade; a apropriação da imagem dos trilhos como parte da estratégia da economia simbólica de atrair capital; o tombamento do *Meatpacking District* como apropriação da cultura local pelo capitalismo; a implementação de uma nova paisagem como processo sistemático de inovação do patamar do espaço vertical; o caráter semipúblico do *High Line* e de outros parques de Nova Iorque como forma de controle e da venda do espaço; e a transformação do espaço urbano em uma *commodity.*

O principal objetivo desta pesquisa é avaliar os impactos espaciais, paisagísticas, sociais e culturais da implementação do parque do *High Line* na sua área contígua e verificar o alcance delas no espaço da cidade de Nova Iorque, até o presente momento. Ademais, a investigação avalia a relação entre o reuso adaptativo dos trilhos e a reurbanização que ocorre no entorno imediato ao parque linear; descreve a relação entre a urbanização e a economia vigente; descreve o processo de criação da paisagem no imaginário dos indivíduos e a sua importância para o entendimento da cidade; identifica as transformações urbanas capazes de alterar a dinâmica da vida cotidiana; e avalia a influência da economia simbólica na produção e no controle do espaço.

Ademais, a pesquisa identifica as principais tipologias em transformação na cidade de Nova Iorque e as novas edificações ao longo do *High Line;* descreve o complexo urbanístico do *High Line*, por meio da caraterização do parque linear e da sua história; descreve o complexo *Hudson Yards* e avalia a sua interferência na área em que este foi construído; avalia e descreve as áreas contíguas que são influenciadas pela implantação do parque; avalia as possíveis alterações do caráter do usuário do espaço; verifica as teorias sobre o espaço urbano desenvolvidas antes da pesquisa em campo; também verifica as hipóteses citadas, por meio da pesquisa documental e da observação assistemática em campo.

O objeto de pesquisa aborda as transformações espaciais, paisagísticas, sociais e culturais resultantes da reurbanização da área contígua ao parque do *High Line*. Com o intuito de solucionar as três esferas que englobam o objeto de estudo - as atuais urbanizações das camadas urbanas remanescentes nova-iorquinas, a divulgação da cultura resultante das transformações e acomodações urbanas, e o papel do capitalismo nas transformações do espaço das cidades - a metodologia adotada para esta pesquisa também envolve abordagens complementares. O estudo de caso detalhado do complexo urbanístico do *High Line* permite o melhor conhecimento da tipologia urbana, desde o seu uso até a simbologia intrínseca ao parque, assim como a caracterização do seu entorno.

O caso nova-iorquino apresenta um caráter singular em relação aos outros exemplos de reurbanização em razão da concentração, em um espaço urbano reduzido, de paisagens que fazem parte do imaginário popular mundial, de destinos turísticos que causam fetiche e de uma população cultural e etnicamente diversas. Em adição, Nova Iorque dispõe de um alto número de investidores estrangeiros da indústria imobiliária, de símbolos produzidos pela

economia capitalista e da exposição midiática da cidade (CURRID, 2007). Desta forma, Nova Iorque vive transformações em grandes escalas e, muitas vezes, inéditas, o que carateriza a cidade como um experimento urbano.

Nesse caso, o objeto explora situações da realidade urbana local cujos limites estão claramente delimitados, principalmente, pela paisagem produzida pelo mercado capitalista e associado ao mercado imobiliário composto por *starchitects*. O reuso adaptativo dos trilhos e também a dialética entre a preservação e a substituição de edificações - estas visivelmente distinguíveis pelas escalas, principalmente, e pelas tipologias construtivas das edificações - descrevem a história do espaço urbano em questão (CLARK, 2013). Da mesma forma, o desenho da malha urbana e o do *skyline* de Nova Iorque representa as principais estratégias do governo para o desenvolvimento da cidade, neste contexto, associado aos investidores estrangeiros.

Ademais, a urbanização deste objeto de estudo aborda questões relacionadas à vida cotidiana de indivíduos de diferentes origens, uma vez que a área concentra moradores que estão ali desde a década de 1960 e novos residentes dos edifícios de arquitetura requintada em desenvolvimento. Da mesma forma, há a confluência dos turistas que visitam o parque linear, dos indivíduos que atuam como mão de obra dos serviços oferecidos na área, além dos nova-iorquinos que utilizam o *Chelsea* como caminho para as suas funções diárias. A vida cotidiana da área, assim, sofre transformações constantes em razão do permanente fluxo de diferentes frequentadores (LEFEBVRE, 2011). Também a conclusão do *Hudson Yards* - o empreedimento que engloba edifícios residenciais, lojas, restaurantes, sede de grandes corporações, parques, monumentos e espaços destinados à arte - também representa a reurbanização em questão.

A área física delimitada para esta pesquisa consiste, primeiramente, na identificação do caráter singular do *borough*[6] de *Manhattan* e da localização urbana estratégica do parque do *High Line*. Mais especificamente, a investigação adentra a área compreendida nas micro e macrorregiões contíguas ao complexo urbanístico do *High Line*, localizado no bairro *Chelsea*.

[6] A definição de bairros e de distritos da ilha não é clara, então adotou-se que *Manhattan* é um *borough (*sem tradução para o português neste caso) de Nova Iorque e que ela é composta por bairros, como *Chelsea* e *Tribeca*, por exemplo. Mapas com as divisões dos bairros utilizados na pesquisa serão detalhados ao longo do trabalho. Além disso, como esta pesquisa aborda uma região onde a língua oficial é o inglês, as nomenclaturas foram mantidas e destacadas em *itálico*.

A microrregião consiste no próprio *Chelsea* e no *Meatpacking District*, os quais sofrem influência direta da implementação do *High Line* e a sua consequente atração de investimentos e novos usuários. Por outro lado, a macrorregião compreende os bairros que sofrem intervenções indiretas como o *Soho* e *Financial District*. No primeiro caso, a interferência nas tipologias urbanas, na paisagem e a mudança de usuários nas regiões é visível, ao contrário dos bairros mais ao sul da ilha, onde são observados alguns indicativos de semelhanças durante as visitas.[7]

Portanto, o método do estudo de caso permite o aprofundamento das questões relevantes ao tema, assim como a possibilidade de descrever o fenômeno urbanístico da reurbanização do *High Line* como um experimento que é, ao mesmo tempo, local e global. A partir do parque linear, as transformações urbanas tornam-se globais, no sentido de que a aproximação política, econômica, paisagística, social e cultural garante que este exemplo seja reproduzido em outras localidades do mundo, por meio da economia simbólica (SORKIN, 1992). A globalização deste tipo de produção capitalista do espaço nasce e se desenvolve ali, no bairro do *Chelsea*, em Nova Iorque: cidade que é atentamente observada pelo mundo todo (HARVEY, 2005).

Além do estudo de caso, esta é uma pesquisa qualitativa e descritiva crítica, que descreve, classifica e analisa as transformações urbanas latentes na área contígua ao complexo urbanístico do *High Line*, com base na associação entre a leitura de obras teóricas acerca do conceitos urbanos relevantes ao tema (fonte primária); a pesquisa documental histórica (fonte secundária) ; e a leitura diária do periódico *The New York Times*[8]*,* jornal criado em1851, (fonte terciária); estas interpretadas de acordo com as amostragens coletadas nas visitações dos bairros da cidade de Nova Iorque, por meio do desenvolvimento do método da prática parcial de pesquisa participante.

O primeiro passo para a realização desta pesquisa foi uma visita no local para a verificação da situação antes conhecida apenas por imagens disponíveis na internet. Foi durante esta visita que a construção do *Hudson Yards* foi identificada - este essencial para o desenvolvimento

[7] Ambos os casos são detalhados no capítulo 3.
[8] A pesquisa no *The New York Times* foi realizada por meio do *Basic Digital Access Subscriber*, versão web, da qual a autora tem subscrição autorizada pelo numero #18723993.

conceitual do objeto de pesquisa - além da extensão do parque do *High Line* que contorna o complexo, esta conhecida como a terceira fase do projeto (KIMMELMAN, 2014). Além disso foram identificadas as diferentes escalas entre as camadas remanescentes e as novas construções, a concentração de projetos em andamento no entorno imediato do parque do *High Line*, a abertura de novos restaurantes e lojas. Essa viagem foi realizada entre os dias 13 e 20 de dezembro de 2017 e foi essencial para a avaliação da velocidade das transformações que ocorreram entre essa data e a data da segunda visita.

O segundo passo da pesquisa foi a revisão bibliográfica de obras referentes ao desenvolvimento da história de Nova Iorque, com enfoque nas transformações urbanas pelas quais a cidade passou desde o seu surgimento. Além disso, foram estudados os conceitos que pautaram tais transformações até então e foi feito um levantamento de possíveis conceitos que representam as transformações latentes referentes ao estudo de caso elegido. A atualização constante acerca do que ocorre na cidade, principalmente, em relação à indústria imobiliária, foi realizada por meio da leitura diária de jornais locais. As dúvidas a serem verificadas em campo foram anotadas e organizou-se uma viagem à Nova Iorque em companhia da orientadora do trabalho.

A preparação da viagem consistiu na compilação das informações necessárias e na elaboração de mapas e um roteiro detalhados, ambos com o intuito de auxiliar a visita em campo na área definida. A amostragem em campo, o terceiro passo da pesquisa, foi coletada entre os dias 29 de setembro e 23 de outubro do ano de 2018, dentre os quais a orientadora esteve presente na primeira semana. Esta ocasião consistiu, em um primeiro momento, no reconhecimento do parque linear, seguido do reconhecimento das micro e macrorregiões contíguas ao complexo urbanístico do *High Line*. Foi realizado o levantamento das tipologias em transformação, das tecnologias construtivas das camadas remanescentes e dos novos edifícios, dos serviços oferecidos, dos símbolos presentes na paisagem do local e a tentativa da visualização do espaço após a finalização das obras já confirmadas e/ou em andamento ao longo do parque linear.

Em adicional, houve a experimentação do espaço de diversas formas: foram realizadas visitas nos níveis da rua e do parque linear suspenso, além do acesso em diferentes pontos ao longo do *High Line*. O objetivo foi identificar as diferenças entre a vida cotidiana dos espaços horizontais e dos verticais, ou seja, identificar as diferentes camadas de uso e usuários do

espaço da área de pesquisa. Em locais e horários oportunos da visitação participante, foram desenvolvidas conversas sobre o que foi visto e os conceitos previamente estudados, assim como a documentação dos detalhes observados. No final daquela semana, foi definido um sumário temporário e foi elaborado um roteiro de entrevistas que foram realizadas no decorrer das duas semanas seguintes, estas traduzidas pela autora e anexadas a este trabalho.

As perguntas das entrevistas foram desenvolvidas de acordo com teorias propostas por José Guilherme Cantor Magnani (2004) e Carlos Rodrigues Brandão (1987) sobre a pesquisa antropológica e a pesquisa participante, respectivamente. Foram criadas três categorias de perguntas para os transeuntes da área, classificados em: visitantes e/ou turistas que transitam pelo *High Line,* prestadores de serviço e/ou moradores da área e especialistas (indivíduos que investem na região ou que vivem em Nova Iorque). As perguntas foram desenvolvidas com o intuito de verificar o tipo de usuário do parque e de prestadores de serviço na região, além de conversar com pessoas que, possivelmente, tivessem presenciado as transformações que ocorreram desde a virada do século 21 no *Chelsea*. Além disso, é essencial conversar com os usuários para entender melhor a vida cotidiana na área, pois os livros e noticiários podem ser subjetivos quando se trata da vivência diária.

As entrevistas foram realizadas em duas semanas e a aproximação aos entrevistados foi espontânea. A conversa com os turistas foi facilitada em razão deles estarem de férias e muitos dos jovens estrangeiros falavam inglês fluente. Por outro lado, foi especialmente difícil conversar com a segunda categoria - os frequentadores que andavam nas ruas - pois muitos deles tinham pressa e sequer pararam. A terceira categoria surpreendeu, pois os gerentes das lojas e restaurantes do *Meatpacking District*, principalmente, sofrem grande rotatividade, então eles, muitas vezes, não sabiam responder às perguntas. Nesta categoria, foi mais relevante para os resultados desta pesquisa ouvir os moradores de Nova Iorque, pois eles tinham detalhes interessantes a acrescentar.

Foram previstas 20 entrevistas para cada categoria, devido ao tempo disponível em Nova Iorque para a realização da pesquisa. Ao final, foram obtidas as 20 das duas primeiras categorias, mas apenas 17 da terceira, pois não foi fácil encontrar o perfil que se esperava. Os gerentes de lojas, muitas vezes, estavam ocupados e não podiam conversar ou eram novos da região e não sabiam traçar o seu histórico. Os moradores de Nova Iorque deram as entrevistas mais completas e com informações interessantes nesta categoria. Porém, também foi difícil

encontrar moradores que tivessem tempo para conversar. A maioria das respostas é de amigos ou conhecidos deles. As entrevistas foram realizadas em locais e horários alternados, com o intuito de colher a maior diversidade possível de informações.

Ao mesmo tempo em que ocorreram as entrevistas, foi realizada a amostragem detalhada da área, por meio de percurso variados em toda a extensão da microrregião contínua ao complexo urbanístico do *High Line* e do levantamento fotográfico de detalhes sensíveis ao tema. No dia 7 de outubro de 2018, o artista Matheus Tiburcio David realizou uma seção de fotos, cujo conceito foi "uma experiência estética de Nova Iorque vista a partir dos trilhos do *High Line*". O resultado deste *shooting* compõe um álbum de fotos exibido na banca de obtenção do título de mestre. Este trabalho foi importante para a percepção do parque em um domingo de sol e a observação detalhada tanto dos visitantes quanto das edificações do entorno, e também conversas com o fotógrafo sobre o objeto de pesquisa durante a seção.

Além disso, foram realizadas visitas aos edifícios os quais constantemente transformam a paisagem, às galerias de arte, aos serviços de lazer e alimentação, além da identificação de possíveis modificações futuras. A permanência em locais estratégicos, como nas espreguiçadeiras dispostas no *High Line* e na entrada do *Chelsea Market*, também permitiu que características acerca do usuário do espaço fossem identificadas. O contato intenso com a área foi essencial para o melhor entendimento do objeto de pesquisa, assim como a frequência em diferentes dias e horários alternados. Nos últimos dias da estadia em Nova Iorque, também foi realizado o detalhamento da macrorregião com o intuito de identificar e pormenorizar as características similares e contrastantes entre as duas regiões classificadas. A identificação destas características auxilia no melhor entendimento do alcance da influência do *High Line* na cidade.

O quarto passo da pesquisa, na volta para o Brasil, em 28 de novembro de 2018, foi o desenvolvimento do texto e da apresentação para a banca de qualificação. O texto consistia em um pré-etalhamento do sumário temporário e na apresentação das questões levantadas em campo. A partir das sugestões da banca, foi possível dar início ao quinto passo: a leitura de conceitos complementares e o detalhamento mais profundo da pesquisa documental em relação ao histórico da cidade. Na sequência, foram realizadas as análises necessárias com o auxílio dos registros fotográficos, das entrevistas e dos artigos relevantes ao tema no *The New York Times*. Decidiu-se, então, pelo marco teórico que guia este trabalho e estabeleceu-se o

cronograma para a sua finalização. Por fim, o sexto passo: o detalhamento do sumário definitivo, após a conclusão das leituras mencionadas, e início da redação do texto final desta dissertação, em que este o primeiro capítulo.

O segundo capítulo aborda os condicionamentos necessários à reurbanização do espaço urbano, ou seja, é relativo aos fatores agenciadores das transformações das áreas contíguas ao complexo urbanístico do *High Line*. Este capítulo detalha a história urbana de Nova Iorque e os principais conceitos utilizados no desenvolvimento desta pesquisa. Estes são relacionados com exemplos das tipologias urbanas de *Manhattan* que são importantes para o entendimento do contexto da cidade. A associação entre a conceituação proposta e os dados da pesquisa documental, que garantem o caráter único de Nova Iorque, possibilita o melhor entendimento das transformações pelas quais a cidade passa constantemente. As transformações no espaço urbano de Nova Iorque são ininterruptas há muito tempo.

Os estímulos para a reurbanização são produzidos pela produção de uma paisagem turística, esta respaldada pela economia simbólica, e que representa os desdobramentos da produção capitalista do espaço nas cidades (BESSA , ALVARES, 2013). A reurbanização retrata uma nova sociedade do consumo, esta voltada para as novas formas de produção e consumo da cidade. As transformações são realizadas a partir de iniciativas que envolvem o incentivo do Estado e o capital privado - o principal tipo de produção que ocorre, hoje, em Nova Iorque - e estes têm o poder de alterar a vida cotidiana de bairros inteiros (SORKIN, 1992). No caso nova-iorquino, as transformações na cidade são antigas; entretanto, estas mudam de local e de estratégia do mercado quando o último já está saturado.

O terceiro capítulo analisa a ilha de *Manhattan* como um experimento urbano a partir do complexo urbanístico do *High Line*. Para tal, são detalhadas as diferentes escalas que englobam o projeto de pesquisa, estas com base em três áreas: o parque linear suspenso, os bairros no seu entorno imediato, *Chelsea* e *Meatpacking District*, e os bairros da macrorregião delimitada, *Soho* e *Financial District*. Estes são descritos e analisados com base na acumulação histórica própria de cada um e os respectivos espaços remanescentes que sofrem transformações urbanas constantes. Ademais, são verificadas as influências espaciais, paisagísticas, sociais e culturais da implementação do *High Line* em ambas as regiões classificadas com contíguas ao complexo. Desta forma, é avaliada a extensão dos

desdobramentos da reurbanização do *Chelsea* dentro do território que compõe o *Downtown* da ilha de *Manhattan*.

Com o objetivo de caracterizar cada uma destas áreas, elas foram classificadas de acordo com conceitos urbanísticos relevantes. O *High Line* é um espaço semipúblico, ou seja, trata-se de um parque que não configura um espaço de uso coletivo público em razão deste estar no controle de uma instituição privada - o *Friends of the High Line*[9] - e prescrever regras e horários de uso (THE HIGH LINE, [201-]). Além disso, são descritas as principais características do seu projeto que dizem respeito à manutenção do símbolo na paisagem a das consequências desta decisão, uma vez que as transformações no seu entorno começaram antes mesmo da finalização do projeto (DAVID; HAMMOND, 2013).

O *Chelsea* e o *Meatpacking District* apresentam em sua área exemplos contrastantes da substituição e da preservação de edificações, assim como o reuso adaptativo dos trilhos do *High Line*. Estas configuram três estratégias urbanísticas do mercado capitalista para a acumulação de capital em uma determinada área, neste caso em parceira com o Estado. Por outro lado, o *Soho* e o *Financial District* configuram uma dialética urbana e são exemplos, respectivamente, da manutenção da autenticidade da tipologia construtiva e do espetáculo resultante da confluência de edifícios de escalas discrepantes. Entretanto, os usuários de ambos os bairros são semelhantes e, muitas vezes, os visitantes deles e do *High Line* são eles próprios, devido à proximidade e à caracterização de todos como destinos turísticos.

O quarto capítulo descreve as tipologias que são transformadas e que caracterizam a reurbanização das áreas urbanas. São analisadas: a rua, o parque e o edifício. Iniciam-se discussões acerca do caráter público, privado e semipúblico das tipologias em questão, dos diferentes tipos de investimentos para a construção e a manutenção deles, dos tipos de usuários e de práticas sociais no espaço de uso coletivo público. O capítulo aborda também questões acerca da relação que os transeuntes têm com cada uma das tipologias, da representação delas dentro do universo da economia simbólica, da forma como estas são vistas pela sociedade de consumo que convive no espaço e da importância destas tipologias na vida cotidiana.

[9] Mais informações sobre a instituição em site: www.thehightline.org.

O quarto capítulo pretende reforçar as características do espaço de uso coletivo público que as cidades perdem em função da produção capitalista do espaço. Com base na cultura de consumo e na economia simbólica, as instituições privadas são capazes de controlar a malha urbana e expulsar camadas da sociedade de determinadas áreas (SASSEN, 2016). Neste sentido, é abordada a questão referente à falta de capital do Estado para a manutenção dos parques da cidade e a concessão deste direito para moradores que investem no espaço público e que, por conseguinte, criam regras de uso. Além disso, é discutido o caráter mercadológico dos projetos em andamento na área e estudo e a sua relação com a indústria composta pelos *starchitects*, assim como a comparação entre os edifícios das camadas remanescentes da acumulação histórica da cidade e a sua substituição por tipologias, as quais são reproduzidas no mundo todo em razão da globalização (HARVEY, 2005).

Por fim, o último capítulo apresenta as considerações elegidas como importantes em relação ao trabalho. Mesmo que este não seja passível de uma conclusão, em razão das transformações constantes que Nova Iorque vive, são listadas recomendações para possíveis reproduções deste caso em outros localidades do mundo, uma vez que este novo tipo de produção do espaço pelo sistema capitalista é facilitado pela globalização.

2 AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO NOVA-IORQUINO

> A geografia da cidade de Nova Iorque era a sua vantagem suprema. Ela superava Filadélfia como o principal porto da nação não em razão da superioridade dos seus moradores, mas devido a superioridade da sua baía e o acesso ininterrupto do norte do rio *Hudson* às terras de agricultura abundante ao oeste. A posição da cidade era uma benção ocasionalmente mencionada nos sermões ou discursos patriotas, mas havia pouco conhecimento acerca da geologia ou do processo que levou à formação do aparentemente sólido e imóvel material sobre o qual as ruas da cidade e edifícios eram construídos. Nem mesmo existia muita inclinação para a explicação de como ou porque a planície costeira onde Nova Iorque está localizada qual tinha surgido do mar. […] Traços do passado de Nova Iorque estão enterrados, escondidos e precisam ser decifrados[10] . (HOMBERGER, 1998, p. 10,tradução nossa)

A cidade de Nova Iorque é, desde o seu surgimento, um assentamento urbano de grande importância para o contexto mundial. Com a expansão do mercantilismo europeu para as Américas, no século 15, a Companhia das Índias Orientais Holandesas contratou Henry Hudson para comandar uma expedição que a levasse à China pelo norte do globo. O inglês acabou por chegar nas terras onde, atualmente, situa-se Nova Iorque, por meio do rio que leva o seu nome. Os holandeses se interessaram com a situação geográfica da ilha, mas, principalmente, com a possibilidade de se adentrar no rio *Hudson* em direção às novas terras. Como consequência, eles criaram a Companhia das Índias Ocidentais com o intuito de explorar as novas terras (HOMBERGER, 1998, p. 10-13).

O local foi colonizado por holandeses e ingleses - as principais potências mundiais na época - os quais modificaram, em um primeiro momento, a natureza original e, posteriormente, as construções produzidas por eles próprios (BURROWS, 1999). A arquitetura e o urbanismo, muitas vezes, não são resistentes ao tempo, graças às intempéries e às ações humanas, mas Nova Iorque ainda abriga edificações dessa época. Pouco se sabe sobre a geologia da ilha de *Manhattan*, como é relatado por Homberger (1998); por outro lado, a paisagem é capaz de contar a história da acumulação das urbanizações que ela registrou nos últimos sete séculos.

---

[10] *The geography of New York City was the city's supreme advantage. Is surpassed Philadelphia as the nation's principal port not because of the superiority of its people, but due to the superiority of its harbour, and its unimpeded access up the Hudson River to the rich agricultural lands to the west. The city's natural setting was a blessing occasionally mentioned in a sermon or patriotic dress but there was little knowledge of geology or of the process which had led to the formation of the seemingly solid and immovable material upon which the city's streets and buildings were built. Nor was there much inclination to explain how or why the coastal plain upon which New York was located had emerged from the sea. […] Traces of the past in New York are buried, hidden, and need deciphering.*

2.1 Quando a paisagem urbana conta a história

Entre 1610 e 1664, famílias protestantes holandesas habitaram a Nova Amsterdã, o primeiro assentamento permanente no espaço que, atualmente, situa-se Nova Iorque (HOMBERGER, 1998). A ocupação aconteceu principalmente no sul da ilha de *Manhattan*, onde está localizado, hoje, o *Financial District*. O principal problema encontrado pelos estrangeiros foi a condição de vida primitiva dos povos originários (HOMBERGER, 1998). A *Wall Street* foi originalmente uma barricada que os novos moradores construíram para a sua defesa, uma vez que, na época, os ataques eram frequentes. A formação de um assentamento resultou no desenvolvimento de mapas com a delimitação das propriedades, e as nomenclaturas das vias eram em holandês:

> As barracas existentes, construídas aleatoriamente pelos primeiros colonos, não seguiam nenhum padrão de ruas até que o engenheiro desenhou um modelo de vias e lotes para casas e sítios maiores ao longo do caminho principal norte-sul para fazendeiros holandeses ou *bouweries* [11] (HOMBERGER, 1998, p. 20,tradução nossa).

Quando os ingleses tomaram o controle de Nova Iorque, o assentamento havia se desenvolvido e era habitado por advogados, negociantes e oficiais do governo. "Sobre o controle britânico, Nova Iorque teve avanços econômicos significantes"[12] (HOMBERGER, 1998, p. 38, tradução nossa). As ruas, ao sul da ilha, recebiam lojas de café, tavernas, e clubes para membros. Por exemplo, a *Fraunces Tavern*, ainda operante, data dessa época. As ruas estavam sempre movimentadas e estas registraram inúmeros conflitos entre ingleses e holandeses. No final do século 18, todas as ruas de onde, atualmente, está localizado o *Financial District* estavam desenhadas na malha urbana; a maioria permanece até hoje (HOMBERGER, 1998).

Entretanto, "em 21 de setembro de 1776, um incêndio começou perto do *Whitehall*. Um quarto da cidade foi destruída, inclusive a *Trinity Church*, a *Lutheran Church* e mais de mil casas" [13] (HOMBERGER, 1998, p. 50, tradução nossa). A tecnologia construtiva mais

---

[11] *The existing huts, built at random by the first settlers, followed no recognizable street pattern until the engineer laid out a pattern of streets and lots for houses, and larger sites along the main north-south path for Dutch farms or bouweries.*

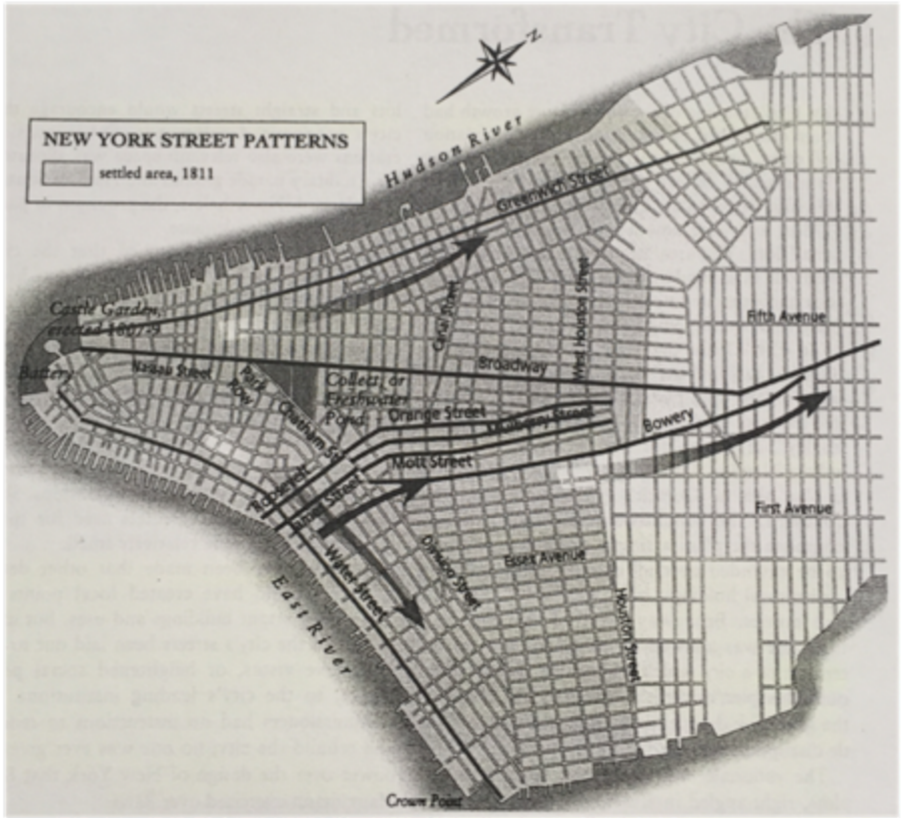
[12] *Under British rule New York made significant economic advances […].*

[13] *On September 21, 1776, a fire began near Whitehall. A quarter of the city was destroyed, including Trinity Church, the Lutheran Church, and over 1.000 houses.*

utilizada na época era a construção em madeira, portanto, a cidade teve que ser reconstruída nos anos seguintes ao incêndio. Os moradores de maior capital financeiro habitavam nos arredores da *Wall Street*, esta considerada a principal rua de serviços de alta qualidade e frequentada por classes sociais abastadas. A elegância da região expandiu-se também para a *Broadway Avenue.* No início do século 19, uma comissão foi formada para desenhar o traçado da malha urbana (Figura 1) que foi implantada e mantida até a atualidade:

> A comissão demorou quatro anos para completar o plano: uma malha retilínea deveria ser estendida sobre todos os direitos de passagem existentes, terras arrendadas para a agricultura, colinas, canais fluviais, pântanos e casas. A *Broadway Avenue* sobreviveu, mas pouco foi mantido. Era uma extensão da cidade que havia crescido amplamente sem um plano ou uma direção central. Os efeitos da malha levaram décadas para serem completamente percebidos e poucas perturbações foram mantidas[14] (HOMBERGER, 1998, p. 68, tradução nossa).

Figura 1- Desenvolvimento do grid de Nova Iorque em 1811



Fonte: Homberger, 1998, p. 69.

[14] *The commission took four years to complete the plan: a simple rectilinear grid was to be extended over all existing rights of way, agricultural holdings, hills, waterways, marshes, and houses. Broadway survived the plan, but little else was allowed to remain. It was an extension of a city which had grown largely without either a plan or central direction. The effects of the grid took decades to be fully realized and title disruption was left.*

Apesar da organicidade do desenho da malha urbana, a arquitetura da cidade de Nova Iorque era constituída por edificações de diversos estilos, cores e soluções construtivas. Além disto, o plano não levou em consideração a criação de vistas e a iluminação e a ventilação naturais das construções. Na década de 1830, templos no estilo grego e romano eram construídos na *Wall Street*. Ademais, outro incêndio atingiu o sul da ilha, em 1835, o que resultou na transferência da maioria dos moradores da cidade para as regiões ao norte. "Apenas 25 por centro da população mais abastada permaneceu em *Downtown*"[15] (HOMBERGER, 1998, p. 7, tradução nossa). Foi desta forma que o *Greenwich Village* e a área contígua à *5th Avenue* receberam, pela primeira vez, moradores de capital financeiro elevado e se tornaram os bairros mais requintados de Nova Iorque.

Nas décadas seguintes, edifícios residenciais da *5th Avenue* foram substituídos por edificações que imitavam mansões italianas, castelos franceses e neogóticos. Segundo Homberger (1998, p. 75, tradução nossa) "somente para serem destruídas para a construção de estabelecimentos maiores e mais fantásticos no decorrer do século"[16]. Além de abrigarem os residentes de capital financeiro alto, as novas construções acomodaram serviços da cultura, como teatros, óperas e bibliotecas. As novas tipologias e os novos usos foram desenvolvidos para a sociedade metropolitana a qual habitava a cidade.

Além disso, foi criado o primeiro parque urbano da América: o *Central Park*. O desenvolvimento nova-iorquino deu-se de forma a acomodar o crescimento econômico e populacional e em torno do lazer: no início da colonização britânica, as tavernas eram consideradas os recintos de diversão; depois, as atividades culturais e os parques - estes como espaço para a convivência entre as classes sociais. Homberger revela (1998, p. 91, tradução nossa):

> As ruas antes movimentadas no sul da *Broadway*, abaixo na *Canal Street*, estavam agora delineadas com edifícios comerciais, desertos e sombrios à noite. Como os distritos comerciais eram esvaziados após o horário comercial, as novas estruturas de escritórios e comerciais tornaram-se cada vez mais monumentais [17].

[15] *[...] only the 25 percent of the wealthiest remained downtown.*
[16] *Italianate mansions, French chateaux, and pseudo-gothic [...] only to be torn down for even larger and more fantastical establishments later in the century.*
[17] *The formerly bustling streets off lower Broadway below Canal Street were now lined with commercial buildings, deserted and gloomy at night. As the commercial district were drained of their after-hours life, the new offices and commercial structures became increasingly monumental.*

A construção de edificações em estrutura de ferro fundido e esquadrias em vidro iniciou-se em 1870 para abrigar as manufaturas da cidade. Atualmente, o bairro do *Soho* é composto, na sua maioria, por exemplares desta tecnologia construtiva. Entretanto, a manufatura foi a base da economia da cidade somente entre 1900 e 1945. Esse período também atraiu diversos artistas e escritores para Nova Iorque. A capitalização da produção cultural e a proximidade entre as classes criativas desde então estimularam este mercado que,atualmente, é o segundo mais lucrativo[18]. A competência da cidade em explorar, distribuir e ampliar o seu mercado cultural é o maior do país, além da diversidade de raças e etnias que compõem a população, desde o surgimento desta urbanização considerada como única (HOMBERGER, 1998, p. 117).

O primeiro edifício-ícone da cidade foi o *Fuller Building,* ou *Flatiron*, como os moradores o chamam. Concluído em 1902, foi o edifício mais alto na época e representava o *zeitgeist* nova-iorquino. Novas "catedrais do comércio" logo superaram a sua altura, como o W*oolworth Building* (Figura 2), construído entre 1910 e 1913.

Os projetos desenvolvidos nessa época tinham como objetivo acomodar as indústrias e os serviços de comércio predominantes. Muitos indivíduos de fora de Nova Iorque se mudavam para a cidade para se inserir no mercado de trabalho, devido à sua notoriedade econômica. Desta forma, a cidade acumulou várias culturas oriundas do mundo inteiro, para além das diversas arquiteturas.

[18] Para mais informações, ver Currid (2007).

Figura 2- *Woolworth Building*



Fonte: autora, 2018.

A pluralidade de Nova Iorque possibilitou a criação de comunidades étnicas e atraiu muitos visitantes (HOMBERGER, 1998). Na década de 1930, a tecnologia da estrutura metálica possibilitou a construção dos primeiros arranha-céus nova-iorquinos, como o *Chrysler Building* (1930) e o *Empire State Building* (1931), este 11 meses depois; ambos em *Midtown*. O estilo internacional também foi utilizado para o projeto do *Seagram Building* (1958) do arquiteto alemão Mies Van der Rohe (Figura 3), este em *Uptown*. O mercado imobiliário já se fazia presente em toda a ilha de *Manhattan*. Até então, as modificações no espaço urbano da cidade podiam ser percebidas, principalmente, em relação ao desenho da malha urbana e dos

estilos arquitetônicos detalhados nos projetos. Com o surgimento dos arranha-céus, o *skyline* de Nova Iorque começou a ser delineado pelos edifícios. As escalas, neste caso, contam a história

Figura 3 – *Seagram Building*



Fonte: autora, 2018.

Outro edifício-marco na cidade é o *Rockefeller Center* (Figura 4). Concluído em 1939, o complexo foi desenvolvido com o intuito de criar um novo tipo de espaço público na cidade. O financiamento para a obra foi provido por capital privado[19]. "A filantropia, o forte instinto empreendedor e a paixão por Nova Iorque (família Rockefeller) proporcionaram um lugar

[19] Em 1989, o complexo foi vendido para um conglomerado japonês, o que inaugura os investimentos estrangeiros na indústria imobiliária da cidade, conforme será discutido nos próximos capítulos.

formidável na história moderna da cidade"[20] (HOMBERGER, 1998, p. 142, tradução nossa). O complexo dispõe de ruas internas, edifícios comerciais e residenciais, hotéis e um ringue de patinação, este conhecido pela sua decoração natalina. O *Rockefeller* é considerado um dos complexos urbanos mais aclamados do país[21].

Figura 4 - *Rockefeller Center*



Fonte: autora, 2017.

[20] *[...] philanthropy, hard-nosed entrepreneur instincts, and passion for New York City earned them a formidable place in the city's modern history.*

[21] Há semelhanças em sua essência entre este complexo e o *Hudson Yards* que será estudado à frente. Entretanto, cada projeto retrata as realidades socioeconômicas e espaciais de suas respectivas épocas.

O transporte coletivo havia se tornado desordenado, devido à presença de bondes com tração animal, e depois elétrica, e os elevados - os "*els*"[22]. A velocidade destes meios de transporte não supriam a agilidade da vida nova-iorquina, seja esta para lazer ou ao trabalho. Desta maneira, a construção dos metrôs da cidade ocorreu no início do século 20. Em 1932, foram construídos mais de 200 quilômetros desta modalidade de transporte na cidade de Nova Iorque. Esta conecta a ilha de *Manhattan* com os *boroughs* adjacentes. Desde 1953, a administração dos sistemas de transporte é privada devido à falta de capital do governo da cidade (HOMBERGER, 1998).

As tipologias urbanas foram, ao longo dos séculos, adaptadas de acordo com a especialização dos serviços oferecidos e as necessidades do cotidiano, estes moldados pelo caráter manufatureiro, principalmente. O desenvolvimento das tecnologias construtivas também possibilitou a construção de edificações e meios de transportes mais adequados para a vida ativa da cidade. Apesar da manutenção do desenho da malha urbana, esta bastante característica de Nova Iorque e reproduzida em outras urbanizações, a arquitetura foi modificada diversas vezes (JACKSON, 2002). Os espaços de uso coletivo público também foram transformados: no início, as ruas eram locais de encontros políticos, depois surgiram os parques urbanos e, com a construção do *Rockefeller Center*, surgiram os espaços de convivência dentro de espaços privados.

Segundo Augustin Berque (1998), a paisagem é uma construção cultural, visto que se trata da interação entre os indivíduos, o espaço e a natureza. A percepção da cidade de Nova Iorque pelos seus moradores e frequentadores é, portanto, associada às constantes modificações. Segundo Homberger (1998, p. 93,tradução nossa),

> O rápido crescimento assegurou que a cidade nunca estivesse completa, nunca sem andaimes, poeira de gesso e pilhas de pedregulhos. […] É por meio da ação dos moradores e não da sua ligação sentimental, que Nova Iorque relevou a sua vontade de se reinventar, geração após geração[23].

[22] Este foi o mesmo motivo que levou, também nessa época, à construção do *High Line.* Entretanto, este foi desenvolvido em um patamar acima do da rua para facilitar a conexão entre o transporte e as mercadorias fabricadas na região. Os "*els*" foram destruídos ao longo dos 20 anos seguintes e, portanto, a manutenção dos trilhos do *High Line* foi uma excessão.

[23] *rapid growth ensured that the city was never complete, never without scaffolds, plaster dust, and piles of rubble. […] It is with the action of people, and not their sentimental attachments, that New York revealed its willingness to reinvent itself, generation after generation.*

Da mesma forma, a constituição de uma imagem única é irreal, pois, além da paisagem não ser estática, a percepção é individual. A urbanização é, ao mesmo tempo, uma transformação da imagem da cidade e da forma como os sujeitos se relacionam com ela. A paisagem como cenário nova-iorquino é fonte de conhecimento da ação do indivíduo e, portanto, não deve ser planejada. Além disso, o seu caráter único é capaz de criar sentimentos de pertencimento em seus usuários (SIMMEL, 2013). Portanto, a substituição de edificações e a modificação da paisagem, seja em razão de acidentes, seja da vontade de transformar o espaço, faz parte da cultura nova-iorquina desde o seu surgimento.

2.2 A cultura metropolitana

Em 1945, em oposição à Europa arruinada pela Segunda Guerra Mundial, Nova Iorque manifestava crescimento em diversas esferas. "A cultura metropolitana que tinha se desvencilhado do provincialismo e do regionalismo do seu passado"[24] (HOMBERGER, 1998, p. 146 , tradução nossa). A influência das mídias no cotidiano foi assistida por todo o país, em razão da ampliação do alcance do rádio no período entre guerras. Além disso, inúmeros refugiados da guerra haviam se instalado na cidade; muitos deles estavam ligados à criação artística. Da mesma forma, houve crescimento da produção intelectual.

A arte norte-americana despontou no mercado mundial e foram criadas inúmeras instituições artísticas na cidade. Foi também nessa época em que os teatros da *Broadway* e da *Off Broadway* atingiram o estrelato (HOMBERGER, 1998). Por outro lado, a vida é modificada pelas mídias, conforme analisa Lefebvre (2011, p. 370, tradução nossa):

> A mídia de massa retira a mágica da presença do que era a presença da mágica: participação - real, ativa ou potencial. Ao sentar em sua poltrona, rodeado por sua mulher e filhos, o espectador da televisão experiencia o universo. Ao mesmo tempo, dia após dia, notícias, signos e significações chegam a ele como uma sucessão de ondas, agitado e repetido e já indistinguível pelo simples fato que eles são o espetáculo puro: eles são excessivos, eles são hipnóticos[25].

[24] *[...] a metropolitan culture which had broken loose from the provincialism and regionalism of its past.*

[25] *The mass media strip the magic of presence from what was the presence of magic: participation - real, active or potential. Sitting in his armchair, surrounded by his wife and children, the television viewer witness the universe. At the same time, day in and day out, news, signs and signification roll over him like a succession of waves, churned out and repeated and already indistinguishable by the simple fact that they are pure spectacle: they are overpowering, they are hypnotic.*

O desenvolvimento dos meios de comunicação colocou em evidência a vida cotidiana. Entretanto, a adaptação da vida real para as telas e para o rádio, seja esta um noticiário ou uma propaganda, cria cenas pitorescas e significações sem significados. A sociedade industrial é atraída pela novidade e pelo retrato atualizado dos usuários das cidades desenvolvido por meio da espetacularização do presente (LEFEBVRE, 2011). Os jornais *The New York Times* e *Wall Street Journal*, apesar de locais, eram lidos em todo o país nessa época (HOMBERGER, 1998). Para o autor, foi graças à mídia que as características de Nova Iorque foram difundidas e criou-se o fetiche em torno do *american way of life*.

As artes se beneficiaram dos novos meios de comunicação. O estilo pop ficou conhecido nos Estados Unidos principalmente em consequência da popularidade de Andy Warhol (1928-1987) (CURRID, 2007). Além de produzir obras que caíram no gosto dos colecionadores de arte no mundo todo, o artista foi uma das principais personalidades da cena social de Nova Iorque entre 1960 e 1984. O seu estúdio, o *Factory* (1962-1984), recepcionava eventos sociais frequentados por todos os artistas (e aspirantes) e celebridades da cidade, do país e mesmo da Europa. Mais do que expor a arte, ele desejava compartilhar experiências e contatos. "O período imediatamente após a Segunda Guerra Mundial também significou o ressurgimento da cena literária nova-iorquina, com o estabelecimento dos escritores da geração *Beat*, em 1948"[26] (CURRID, 2007, p. 27, tradução nossa).

Para além da fronteiras da cidade, as modificações também ocorriam nos subúrbios. "Entre 1945 e 1973, nas mais avançadas sociedades capitalistas, é evidente que a transformação mais profunda na estrutura urbana girou em torno do processo de suburbanização"[27] (SMITH; WILLIANS, 2017, p. 205, tradução nossa). A mudança dos indivíduos para fora da cidade foi resultado do desejo de mais espaço e o maior contato com a natureza. Entretanto, a interação social nos subúrbios é baixa. A maioria das vias é expressa, pois conecta o centro da cidade com as residências. Isto impele a frequência de pedestres nas ruas. Usualmente, a classe social

[26] *The period immediately following World War II was also significant for the resurgence of New York's literary scene, with the establishment of the Beat writers, in 1948.*
[27] *[...] from 1945 to 1973 in the most advanced capitalist societies, it is evident that the most profound transformation in urban structure revolved around the suburbanisation process.*

que habita os subúrbios são os trabalhadores do terceiro setor que dispõem de capital para investir em suas casas e na educação dos filhos[28] (SMITH; WILLIANS, 2017).

Apesar das melhorias, os anos do pós-guerra ficaram marcados por violências raciais. Entretanto, a segregação espacial acontece desde a criação da cidade, em razão, principalmente, da escravidão desde os primórdios da colonização até o final do século 18 (HOMBERGER, 1998). Houve também, nessa época, a saída de diversas manufaturas da cidade. Nova Iorque deixava de ser o centro da produção das mercadorias para acolher as sedes administrativas das empresas. Houve, portanto, a mudança da predominância do setor secundário para o setor terciário (SMITH; WILLIANS, 2017).

As maiores transformações ocorreram pelas mãos do engenheiro Robert Moses (1888-1981), também conhecido como o mestre da construção[29]. "Fisicamente, qualquer mapa prova isso. A própria costa da metrópole era diferente antes de Moses chegar ao poder"[30] (CARO, 1975, p. , tradução nossa). Como consequência do maior acesso aos automóveis particulares e o crescimento dos subúrbios, foi necessária a construção de autovias no Estado de Nova Iorque. Com a exceção de uma, Moses construiu todas, além de coordenar os projetos de algumas pontes que ligam os *boroughs* de *Manhattan*. Cerca de mil edifícios de habitações sociais foram construídos entre 1945 e 1955. Ele nunca fez parte do *New York Housing Authority,* mas nada foi erguido sem a sua autorização nesse período. Nenhum projeto público, seja este uma escola ou um hospital, foi aprovado sem o seu aval. A verdade é que Robert Moses teve muito poder em suas mãos. Conforme analisa Caro (1975, p, 7, tradução nossa) :

> Quando Robert Moses começou a construir parques infantis em Nova Iorque, haviam 119. Quando ele parou, haviam 777. Sobre a sua direção, um exército de

[28] Eles são, na década de 1970, os gentrificadores do centro da cidade. O seu contato com os subúrbios na infância e a experiência de realizar uma faculdade fora de casa resultam na vontade de vivências o que as metrópoles têm para oferecer, portanto, eles escolhem morar no *Chelsea* e no *Soho*, por exemplo, quando começam a trabalhar.

[29] Robert Moses foi um engenheiro civil que trabalhou majoritariamente no planejamento urbano do Estado de Nova Iorque. Ele influenciou na construção de inúmeras rodovias, parques, habitações sociais, pontes e parques infantis, por meio de financiamento público; este graças ao programa *New Deal* do governo de Franklin Roosevelt (1933-1945). Ao favorecer as via expressas aos meios de transporte público, Moses previu a destruição de edifícios e parques na cidade de Nova Iorque. Entretanto, nem todos os seus projetos foram realizados. A sua posição mais importante foi a de *Parks Commissioner of New York City* entre 1934 e 1960 (CARO, 1975).

[30] *Physically, any map of the city proves it. The very shoreline of metropolis was different before Robert Moses came to power.*

> homens, que durante a depressão econômica[31] incluía 84.000 trabalhadores, reformou todos os parques da cidade e os encheram de zoológicos, ringues de patinação, boathouses e tennis houses, trilhas para esportes, campos de golfe, 228 quadras de tênis e 673 campos de baseball. Sobre a sua direção, inúmeras caçambas de caminhão rebocaram os lixos da cidade para os seus pântanos, e o lixo cobriu os pântanos os quais foram cobertos com terra e adubo e se tornaram mais parques. Longas cordas de embarcações trouxeram para a cidade areia branca retirada do solo do oceano a qual foi empilhada na lama para que praias fossem criadas[32].

No âmbito internacional, Moses esforçou-se para que a sede da Organização das Nações Unidas (ONU) (1952) fosse construída em Nova Iorque. A recém-formada organização tinha o desejo de reconstruir o mundo socioespacial e economicamente. Os Estados Unidos não haviam sofrido consequências físicas na Segunda Guerra Mundial e tinham a sua economia aquecida em razão do suprimento de insumos básicos para a Europa (CARO, 1975).

Dessa forma, foram cotadas cidades como Boston, mas Moses conseguiu que a sede fosse construída em Nova Iorque - e no terreno que ele havia escolhido, ao longo do *East River*. A cidade não tinha fundos para o projeto, mas com o auxílio da família *Rockefeller*, eles conseguiram investimentos e a doação do terreno para a realização do edifício. A principal crítica recebida por este feitio foi em relação à parceria pública privada[33]. "Uma cidade impossibilitada de oferecer as necessidades da vida moderna para os seus residentes gasta milhões com a sede da ONU e garante a isenção de impostos para um projeto imobiliário o qual pode trazer mais milhões para a cidade"[34] (CARO, 1975, p. 7, tradução nossa).

As obras públicas lideradas por Moses, no período da depressão econômica, foram importantes para a reestruturação da cidade e da sua economia. Os projetos deram oportunidades a muitos moradores da cidade que estavam desempregados, e as melhorias nos

---

[31] A depressão econômica que ocorreu nos Estados Unidos na década de 1930 e atingiu o mundo todo foi resultado da quebra da Bolsa de Nova Iorque, em outubro de 1929 (CARO, 1975). No Brasil, é conhecida como a Crise de 1929.

[32] *When Robert Moses began building playgrounds in New York City, there were 119. When he stopped, there were 777. Under his direction, an army of men that at times during the Depression included 84.000 labourers reshaped every park of the city and then filled the parks with zoos and skating rings, boathouses and tennis houses, bridle paths and gold courses, 288 tennis courts and 673 baseball diamonds. Under his direction, endless convoys of trucks hauled the city's garbage into its marshes, and the garbage filled the marshes, was covered with earth and lawn, and became more parks. Long strings of barges brought to the city white sand dredged from the ocean floor and the sand was piled on mud to create beaches".*

[33] A qual é uma das principais fontes de capital e de desenvolvimento imobiliário na cidade atualmente.

[34] *[...] a city unable to provide the necessities of modern life for its people spending millions on the UNO and giving tax exemptions on real state that could bring the city millions more.*

espaços de uso coletivo públicos foram notórias. Por outro lado, nos sete anos em que Moses teve influência espacial em Nova Iorque, ele priorizou os automóveis (HOMBERGER, 1998). Um de seus projetos mais contraditórios foi o *Brooklyn-Battery Crossing* (Figura 5). Ele desejava solucionar os engarrafamentos resultantes do alto volume de veículos que transitavam entre os dois *boroughs* - *Manhattan* e *Brooklyn*. O projeto da ponte que ligaria o *Battery Park* ao *Brooklyn* levava em consideração a destruição de grande parte do parque, da *Wall Street* e do Sul de *Manhattan* (CARO, 1975).

Figura 5 - *Brooklyn-Battery Bridge*



Fonte: Brooklyn..., 2016.

O principal problema apontado pelos seus opositores foi a interferência na paisagem da ilha. Moses respondeu que faria uma estrutura leve, mas as renderizações não agradaram ao então Presidente do *Borough* de *Manhattan*, Stanley Isaacs (CARO, 1975). Além disso, o mercado imobiliário alertou que a construção de uma ponte ao longo do *Battery Park* que impedisse a iluminação e a ventilação naturais desvalorizaria o valor de uso e de venda do solo do seu entorno.

Como o mercado imobiliário no sul de *Manhattan* é um dos mais lucrativos do mundo e, ao mesmo tempo, uma das principais fontes de renda do governo da cidade, o projeto não aconteceu. No seu lugar foi construído o *Brooklyn-Battery Tunnel*[35] (1950), um túnel subterrâneo. "A importância única do *Battery Park* para a cidade de Nova Iorque é obviamente não pelo mar, mas pelo ar - de um avião ou de uma plataforma de observação do *Empire State Building* no céu e a mais de 300 metros acima da ilha de *Manhattan"*[36] (CARO, 1975, p. 647, tradução nossa). A paisagem e a relação que os moradores têm com a cidade, neste caso, salvaram o parque e o sul da ilha.

Além da ponte, Moses também previu a construção da *Lower Manhattan Expressway* (Figura 6). Esta via expressa ligaria o *Holland Tunnel* (túnel que liga *New Jersey* a *Manhattan*) às *Williamsburg* e *Manhattan Bridges*. Para a construção deste projeto seria necessária a destruição de grande parte de dois bairros: o *Greenwich Village* e o *Soho* - estes habitados, em sua maioria, por artistas, intelectuais e escritores. Por outro lado, conforme aponta Caro (1975, p.89, tradução nossa): "Mesmo antes da guerra (Segunda Guerra Mundial) alguns planejadores urbanos tinham começado a perceber - principalmente em razão dos efeitos das criações de Moses - que construir mais facilidades para automóveis não resolveriam os congestionamentos de veículos"[37]. Este projeto também transformaria a paisagem do sul da ilha, mas, mais importante do que isto, esta via expressa modificaria por completo a vida cotidiana de milhares de nova-iorquinos

[35] Oficialmente conhecido como Hugh L. Carey Tunnel.
[36] *The unique importance of Battery Park to New York City was obvious not from the sea but from the air - from a plane or from the observation platform of the Empire State Building a thousand feet in the sky over the Manhattan Island.*
[37] *Even before the war, of course, same urban planers had begun to see - largely because of the effects of Moses's creations - that building more traffic facilities would not itself cure traffic congestion.*

Figura 6 - *Lower Manhattan Expressway*



Fonte: Proposal…, 2013

Diversos moradores , entre os quais a mais conhecida é Jane Jacobs (1992), protestaram contra a realização deste projeto. Este acabaria com os bairros de maior produção artística e intelectual da cidade na época, além de destruir tipologias arquitetônicas que fazem parte da história da cidade, como os edifícios industriais do *Soho* (Figura 7). Além disso, a via desapropriaria milhares de imóveis de indivíduos. A preservação das pequenas ecologias locais é importante, principalmente, por representarem a alma das cidades (ZUKIN, 2011). Segundo Jacobs (1992), a luta pela manutenção do que é comum ao cotidiano, como o ballet

das calçadas, também significa a conservação das diversidades, da segurança e do contato entre indivíduos nas ruas.

Figura 7 - *Soho*



Fonte: autora, 2017.

2.3 I ♥ NY

> A cidade de Nova Iorque possivelmente é um caso especial. Em Nova Iorque, o espetacular declínio pós-Segunda-Guerra-Mundial da manufatura tradicional de pequena escala e do igualmente espetacular surgimento dos negócios corporativos moldaram o discurso acerca do planejamento com base nas prioridades nacionais (e eventualmente globais) no lugar das necessidades locais, em produtos intangíveis, e o papel da arte em representar os ganhos de uma economia majoritariamente simbólica[38] (ZUKIN, 1995, p. 270, tradução nossa).

38 *New York City may be a special case. In New York, the spectacular post-World-War-II decline of small-scale, traditional manufacturing and the equally spectacular rise of corporate business shaped a planning discourse based on national (and eventually, global) priorities rather than local needs, on*

A criação da campanha I ❤ NY, em 1977, por Milton Glaser[39], a pedido do Departamento de Comércio de Nova Iorque, buscava mudar a imagem que se tinha da cidade. Os noticiários divulgavam registros de morte e de violência e isto interferia na economia da cidade. Glaser não registrou a sua arte para receber os direitos autorias, pois aquela seria uma campanha de poucos meses. Entretanto, o símbolo ainda estampa todos os tipos de *souvenirs* de Nova Iorque (Figura 8). "Ele se tornou tão culturalmente onipresente que se transcendeu"[40] (KLARA, 2017, tradução nossa).

A campanha representou uma nova fase do mercado simbólico (ZUKIN, 1995). A exportação da imagem da cidade faz parte do marketing em torno da criação de uma imagem atrativa e, consequentemente, segura. "Com a disseminação quase instantânea das estratégias de criação de paisagens turísticas, a cultura, que antes parecia possuir fronteiras, onde cada lugar é único, passa a ter essas fronteiras mais fluidas, permeáveis" (BESSA *et al*., 2014, p, 26). Pode-se considerar, de acordo com as análises acima, que a cultura nova-iorquina tinha, portanto, alcance mundial.

Figura 8 - I ❤ NY



Fonte: autora, 2018.

---

intangible products, and on the role of the arts in representing the gains of a mainly symbolic economy.

[39] Milton Glaser (1929) é um artista gráfico norte-americano.

[40] *It became so culturally omnipresent it transcended itself.*

"Foi na década de 1970 que arte, música, moda e design colidiram no que atualmente observa-se como uma economia cultural abrangente"[41] (CURRID, 2007, p. 31, tradução nossa). A cena criativa da cidade já havia se consolidado no âmbito internacional e pela primeira vez percebia-se a influência da produção cultural na dinâmica espacial e econômica nova-iorquina. A aproximação entre as diversas áreas da arte, por meio das parcerias e do relacionamento social entre os seus criadores, resultou na qualidade das obras produzidas (HOMBERGER, 1998). Além disso, Nova Iorque dispõe de um grande número de formadores de opinião e de especialistas em conectar indivíduos e trabalho. Espacialmente, isto significava que tanto os criadores e agregadores de valor das obras quanto os locais de produção e venda estavam reunidos por distâncias mínimas (CURRID, 2007).

Muitos dos jovens artistas habitavam no *East Village*, frequentavam a vida noturna do *Meatpacking District* e expunham suas obras em galerias no *Chelsea*. A proximidade entre ele permitiu a criação de um cenário único. "Aqueles que você encontra socialmente são aqueles com quem você faz negócios"[42] (CURRID, 2007, p. 81, tradução nossa). Foi o espaço urbano e as tipologias arquitetônicas que permitiram que esses encontros acontecessem. Além disso, a exposição da vida na cidade em filmes e seriados de televisão também atraiam consumidores do *lifestyle* nova-iorquino (RIBEIRO, 2004). O ambiente era propício para o crescimento da economia cultural (CURRID, 2007).

Entre 1975 e 1995, aproximadamente, Nova Iorque vivenciou a consolidação da cultura como capital de investimento em sua paisagem. "O aumento de restaurantes, museus e a indústria da cultura apontam para a economia simbólica cujos efeitos materiais - em empregos, divisões étnicas e sociais e imagens culturais - mal podiam ser imaginados"[43] (ZUKIN, 1995, p. IX, tradução nossa).

A linguagem dos símbolos (Figura 9) diz respeito ao poder da estética, a visibilidade e a invisibilidade de certos aspectos da cidade e a relação entre *commodities* e imagens. A ascensão da economia simbólica é resultado do declínio industrial e do crescimento da

[41] *It was here in the 1970s that art, music, fashion, and design collided into what we now can observe as an all-encompassing cultural economy.*
[42] *[...] those who you meet socially become those you deal with economically.*
[43] *The growth of restaurantes, museums, and culture industries pointed toward a symbolic economy whose material effects - on jobs, ethnic and social divisions, and cultural images - could scarcely be imagined.*

influência do mercado imobiliário na vida cotidiana e na constituição das cidades (ZUKIN, 1995). Estes símbolos representam as formas de comunicação e de diferenciação social e são essenciais para a manutenção da diversidade no espaço de uso coletivo público (BAUDRILLARD, 1981).

Currid (2007, p. 34-35, tradução nossa) recorda que:

> No final da década de 1970 e no início da de 1980, os valores baixos de aluguel, o abandono de galpões industrias e relações horizontais e ambíguas entre arte e cultura deram origem ao verdadeiro estabelecimento da cena criativa de Nova Iorque. Os fatores existiam antes, sem dúvida. Mas agora, arte, música e moda não poderiam mais ser vistas como compartimentos separados - elas trocam muitas idéias, materiais e espaços socialmente e nas formas de arte[44]

Figura 9 - Linguagem dos símbolos: *Times Square*



Fonte: autora, 2017.

[44] *In the late 1970s and the early '80s, New York's cheap rents, abandoned warehouses, and horizontal, ambiguous relationships across art and culture gave rise to the true establishment of New York's creative scene. The pieces had existed earlier, no doubt. But now, art and music and fashion could no longer be looked at in separate compartments - they were sharing too many ideas, materials, and spaces both socially an in their art forms.*

A consolidação da economia simbólica, espacialmente, foi possível devido à transferência das indústrias para fora do espaço urbano. Isto resultou na disponibilidade de edifícios industriais, na sua maioria no *Soho* e no *Chelsea*, desvalorizados pelo mercado imobiliário (HOMBERGER, 1998). Portanto, o valor acessível dos aluguéis atraiu artistas e escritores. Estes edifícios são compostos por andares de planta livre, então os moradores puderam adaptar o espaço como desejassem. Eles criaram estúdios amplos, nos quais as obras de arte poderiam ser desenvolvidas em escalas maiores do que as usuais na época, além de galerias no mesmo espaço. Ao modificar apenas o interior das edificações, eles preservaram as tipologias originais que carregam a história de Nova Iorque (ZUKIN, 2011).

A dinâmica social nestas áreas também registrou modificações: a concentração de indivíduos com os mesmos interesses e dificuldades os uniu. Eles, normalmente, trabalhavam meio período para conseguirem se sustentar. As comunidades que eles constituíram atraíram novos frequentadores para os seus espaços de uso coletivo público. A criação de um bairro que é a imagem da alma dos seus moradores e o desenvolvimento de produtos que remetem à cultura local chamou a atenção de outros nova-iorquinos (ZUKIN, 2011).

Segundo a autora, a frequência nessas regiões também aumentou, em razão do sentimento de conexão que os moradores da cidade tinham com os edifícios antigos abandonados e pela vontade da classe criativa de se unir para praticar a arte e tomar posicionamentos políticos em torno do que acontecia na cidade nessas décadas. Por sua vez, Smith e Williams (2007, p. 19, tradução nossa) pontuam sobre as fronteiras urbanas:

> As transformações sociais, políticas e culturais no centro da cidade são muitas vezes dramáticas e são, certamente, importantes quanto a experiência imediata da vida cotidiana, mas elas também estão associadas ao desenvolvimento de uma fronteira econômica. A fronteira urbana é atualmente uma das muitas fronteiras, dado que a diferenciação interna dos espaços geográficos ocorrem em diferentes escalas[45]

Modificações do cotidiano com essa são estruturadas por meio da economia simbólica. A divulgação dos bairros pelas mídias atraiu detentores de capital cultural e financeiro elevado para consumir e desfrutar destes espaços. Na retaguarda deles, estavam os investidores tanto

[45] *The social, political and cultural transformations in the central city are often dramatic and are certainly important as regards our immediate experience of everyday life, but they are associated with the development of an economic frontier. The urban frontier is today only one of several frontiers, given that the internal differentiation of geographical spaces occurs at different scales.*

públicos quanto privados. Neste caso, ocorreu a manutenção das tipologias, entretanto, os valores dos aluguéis - o que trouxe os artistas em um primeiro momento - aumentou excessivamente. O mercado imobiliário e os novos frequentadores dos bairros, estes direcionados ao consumo dos serviços culturais locais, resultaram na gentrificação, esta característica dessas décadas (ZUKIN, 2011).

Segundo as teorias de Neil Smith (2006)[46], pelas palavras de Catherine Bidou-Zachariasen (2006, p. 32): "Os programas urbanos de gentrificação […] tem também a, geralmente, a particularidade de se ocultar sob a linguagem eufemismo da 'regeneração' urbana". Neste contexto, as modificações foram apresentadas como melhorias urbanas.[47]

A diferenciação espacial resultante dos serviços da economia simbólica é representada, no cotidiano, pela expulsão dos artistas e pela transformação da dinâmica nos espaços públicos. Isto é consequência dos novos modos de consumo dos recém-chegados frequentadores do bairro. Além disso, esta divisão reflete na alma dos lugares, especialmente: a cultura, a produção artística, e o encontro entre os indivíduos nas ruas têm sido influenciados - e até mesmo moldados - pela economia e pela indústria cultural. A originalidade é substituída pelo consumo de massa (ZUKIN, 2011). Segundo a autora, portanto, a renovação urbana pode ser considerada uma mudança na dinâmica contida nos espaços da cidade, com o intuito do desenvolvimento de adaptações dos serviços de consumo para uma nova sociedade. Por outro lado, é possível argumentar que:

> Os próprios artistas se tornaram o meio cultural de delinear o espaço. Eles confirmam a afirmação da continuidade da hegemonia cultural, em contrate com os subúrbios e distritos próximos. A sua presença - em estúdios, *lofts* e galerias -

[46] O texto de Smith ao qual Bidou-Zachariasen se refere é 'A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à 'regeneração' urbana como estratégia urbana global', de 2006.

[47] A situação é diferente hoje. A desvalorização de uma região pode atrair investimentos, mas não necessariamente são locais onde houve a transformação da classe social, nem a presença de criatividade, como foi o caso do *Chelsea*, do *Soho* e, por fim, o *East Village* e o *Williamsburg* (ZUKIN, 2010). Além disso, os autores das mudanças não são os próprios usuários que são atraídos para um local *cool*, mas sim os investidores internacionais que aspiram o investimento no espaço das cidades. No caso específico do entorno imediato ao *High Line*, não se trata da apropriação da imagem das edificações antigas: as transformações podem ser traduzidas no desenvolvimento de novos símbolos a serem consumidos. O *Hudson Yards* é um empreendimento que se diz um bairro, portanto, esta não é uma alteração pontual, mas, sim, a implementação de uma região inteiramente nova (conforme será detalhado nesta pesquisa).

> colocam o bairro no caminho da gentrificação[48] (ZUKIN, 1995, p. 23, tradução nossa).

Os artistas transformaram o espaço, antes industrial, em locais agradáveis de se morar. Entretanto, eles o fizeram com o intuito de melhorar a qualidade de vida deles próprios. Os habitantes desses bairros eram, portanto, constituídos pelas classes sociais menos abastadas de Nova Iorque: os pintores, escritores e operários. Conforme apontam Smith e Willians (2007, p. 20, tradução nossa), "por gentrificação quer-se dizer, estritamente, a reabilitação residencial nos bairros de classe trabalhadora nos Estados Unidos"[49]. Esta classe social foi substituída, muitas vezes, por gentrificadores que cresceram em subúrbios e que perceberam a facilidade de se habitar no centro da cidade. Isto é possível, pois o mercado assume um caráter empreendedor nessas décadas. Associados à economia simbólica, os espaços são produzidos de forma a fragmentar a imagem da cidade resultante. Na visão de Sorkin (1992, p. 192, tradução nossa): "O espectador foi oferecido não uma imagem do todo da metrópole, com todo o seu desenvolvimento desigual; a atenção é direcionada para os locais que são percebidos como produtivos ou úteis, ou são construídos para satisfazer desejos"[50]

Na década de 1980, a indústria imobiliária em associação com o mercado financeiro modificaram a imagem de Nova Iorque. "Os distritos culturais, as zonas étnicas turísticas e os *lofts* de artistas apresentaram uma imagem clara de diversidade para o consumo de massa"[51] (ZUKIN, 2011, p. 5, tradução nossa). Desta forma, o investimento em áreas gentrificadas, como o *Soho* e o *Chelsea*, possibilitou a criação de novos destinos turísticos, ao mesmo tempo em que as tipologias arquitetônicas foram adaptadas ou substituídas com o intuito de receber novos usuários. Além disto, a especulação imobiliária também significou o aumento dos valores dos serviços oferecidos nesses locais e na transformação da dinâmica deles. Portanto,

---

[48] *Artists themselves have became a cultural means of framing space. They confirm the city's claim of continued cultural hegemony, in contrast to the suburbs and exurbs. Their presence - in studios, lofts, and galleries - puts a neighborhood on the road of gentrification.*

[49] *By gentrification we mean, strictly, the residential rehabilitation of working-class neighbourhoods, then, in the United States […].*

[50] *The spectator is offered no visual imagen of the metropolitan whole, in all its uneven development; attention is directed to those sites that are perceived as productive or useful, or are engineered to satisfy desires.*

[51] *[…] cultural districts, ethnic tourists zones, and artists' lofts presented a clean image of diversity for mass consumption.*

"a economia simbólica recicla o mercado imobiliário, assim como os estilistas fazem com as roupas"[52] (ZUKIN, 1995, p. 9, tradução nossa).

2.4 A cidade de Rudolph Giuliani e a chegada do século 21

> Rudolph Giuliani - Rudy para os nova-iorquinos - era um homem nervoso, um indivíduo que sabia que ele estava certo […]. Ele pode ter sido uma figura excepcional no contexto nova-iorquino, e um republicano em uma cidade energeticamente democrata, mas ele provou ser singularmente efetivo em varrer quase tudo que a cidade tinha se tornado nas três décadas que antecederam a sua nomeação à prefeito em 1994[53] (HOMBERGER, 1998, p. 162, tradução nossa).

Antes de ser prefeito de Nova Iorque, o advogado Rudolph Giuliani (1944) foi procurador geral dos Estados Unidos e ficou conhecido por lutar conta a corrupção da Máfia Americana. Esta experiência influenciou a sua política de crimes quando foi eleito prefeito de Nova Iorque em 1994[54]. Quando ele assumiu o cargo, a cidade encontrava-se perto do colapso: havia tensões raciais e sociais e a economia estava em declínio, apesar do *skyline* em constante desenvolvimento (HOMBERGER, 1998). Os investimentos estrangeiros no mercado imobiliário nova-iorquino haviam acelerado a construção de arranha-céus que abrigavam salas de escritório de empresas multinacionais, em sua maioria (CLASS...,2015).

A cidade apresentava altos índices de violência, e Giuliani decidiu combatê-la, por meio do aumento da presença de policiais nas ruas e de penas a serem pagas por crimes comuns, como a grafitagem (HOMBERGER, 1998). No âmbito do planejamento urbano, foi em seu governo que a *Times Square*, até então decadente e local, foi renovada. Constituída por um *Business Improvement District* (BID)[55], a *Times Square* havia perdido a sua relevância em decorrência da decaída dos teatros da *Broadway*. Com o intuito de valorizar a região e atrair novamente visitantes, o governo optou pelo rezoneamento que permitisse a construção de edificações em maiores escalas. A isenção de impostos foi a solução encontrada para que grandes empresas

---

[52] *The symbolic economy recycles real state as it does designer to clothes.*
[53] *Rudolph Giuliani - Rudy to New Yorkers - was an angry men, a person who knew what was right […]. He may have been an exceptional figure in the New York context, and a Republican in an emphatically Democratic city, but he proved to be singularly effective in sweeping away much of what the city had became in the three decades before he took office as mayor in 1994.*
[54] Rudolph Giuliani foi procurador geral dos Estados Unidos entre 1981 e 1983 e prefeito de Nova Iorque entre 1994 e 2001, ambos pelo Partido Republicano.
[55] Ver o capítulo 3 para mais informações acerca dos BIDs.

construíssem suas sedes na área. Por outro lado, os turistas foram atraídos pela produção simbólica da economia na paisagem do complexo (ZUKIN, 1995).

Naquela época, o processo de gentrificação do *Meatpacking District* já havia iniciado em razão da sua transformação em um BID (HOMBERGER, 1998). Por conseguinte, nesse momento, a cultura de espaços de uso coletivo público administrados por instituições privadas fazia parte da vida cotidiana da cidade. A falta de verba do governo para a manutenção dos parques urbanos resultou na modificação da dinâmica entre espaços públicos e privados na ilha de *Manhattan*, principalmente, conforme será discutido (ZUKIN, 1995). No final do seu mandato, Giuliani não era a favor da manutenção dos trilhos que seriam adaptados, anos depois, no parque linear. Segundo Hammond , um dos idealizadores *High Line*, no livro que contém os relatos dele e David, "na verdade, os proprietários que se opunham à *High Line* contrataram Randy Mastro[56], um de seus ex-secretários, e lhe pagaram muito dinheiro para fazer *lobby* junto a Giuliani, e era por isso que ele se opunha, na minha opinião" (DAVID; HAMMOND, 2013, p. 25).

A discussão em torno da preservação dos trilhos em questão durou até o governo seguinte, de Michael Bloomberg (2002-2013), em razão da possibilidade da construção de um estádio esportivo no local onde, hoje, encontra-se o *Hudson Yards*. Este foi proposto com o intuito de atrair a nomeação da cidade para sediar as Olimpíadas de verão de 2008. Entretanto, nem o estádio nem as Olimpíadas aconteceram. Para que a manutenção dos trilhos fosse aceita pelo governo da cidade, foi sugerido aos seus idealizadores o estudo da abordagem do projeto a partir do planejamento urbano e do zoneamento. Fica claro, desta forma, que a alteração das leis de uso do solo, ou seja, a possibilidade de investir-se mais no mercado imobiliário é interessante para o Estado (HOMBERGER, 1998).

Também durante o governo de Giuliani ocorreram os atentados às torres do *World Trade Center*, em 11 de setembro de 2001. A sua postura, logo após o ataque terrorista, passou segurança aos nova-iorquinos, o que resultou no recebimento do título de Cavaleiro do Império Britânico, que foi entregue pela própria rainha Elizabeth II. O seu discurso ressaltou a importância da união entre os nova-iorquinos, pois eles deveriam sair mais fortes depois da

[56] advogado especializado em crime organizado que trabalhou por mais de 15 anos com Rudolph Giuliani. Atualmente, trabalha no escritório de advocacia Gibson, Dunn & Crutcher.

tragédia (SORKIN, 2018). Entretanto, o foco logo mudou para o que seria construído no local dos escombros.

O mercado imobiliário desejava edificar o máximo de espaços rentáveis possível, uma vez que esta era o principal objetivo que levou à construção do *World Trade Center* em 1973. Além disso, foram sugeridas a construção de habitações sociais e a reimplantação das vias originais do atual *Finacial District*, que foram destruídas para a construção do complexo. (HOMBERGER, 1998). Com o intuito de homenagear as vítimas e perpetuar o vazio na paisagem nova-iorquina, um memorial foi construído no local onde ficavam as torres.

> O debate acerca do memorial foi amplamente dirigido pelo sentimento da comunidade de Nova Iorque que insistiu que as vítimas fossem colocadas em primeiro lugar no processo de planejamento. A competição de design mundial realizada pela *Lower Manhattan Development Corporation*, o órgão público responsável por todos as questões de planejamento do sul de *Manhattan*, recebeu 5.201 candidaturas. O design vencedor, entitulado de 'Refletindo a ausência' e desenvolvido por Michael Arad e Peter Walker, transforma o vestígio da duas torres derrubadas em piscinas que descansam nas fundações abaixo da praça aberta[57] (HOMBERGER, 2005, p. 168, tradução nossa).

A reconstrução do complexo (Figura 10) envolveu a quantificação de diversos aspectos: o número de mortes e o de escritórios destruídos, a metragem do espaço a ser reurbanizado, o volume de escombros retirados. Após a definição do projeto, o qual está em andamento[58], foram quantificados principalmente os gastos a serem realizados. A ocasião simbólica é marcada pela construção de edifícios na paisagem da ilha de *Manhattan*. Giuliani não foi a favor da construção de edificações no local onde ficavam as torres gêmeas, pois esse deveria ser um ponto de encontro entre os moradores da cidade. Além disso, Sorkin (2018) argumenta que o vazio deixado significa muito. Além disso, depois das transformações espaciais realizadas por Robert Moses (e a sua vontade de destruir bairros importantes para a história da cidade) os nova-iorquinos não queriam grandes modificações na paisagem (SORKIN, 2018).

---

[57] *The memorial debate was largely driven by community sentiment in New York that insisted that the victims come first in the planning process. The world-wide design competition held by the Lower Manhattan Development Corporation, the public body charged with all planning issues in lower Manhattan, received 5.201 entries. The winning design, entitled 'Reflecting Absence' by Michael Arad and Peter Walker, transforms the footprint of the two fallen towers into pools resting on the bedrock below an open plaza.*

[58] Até a entrega desta dissertação.

Contudo, o projeto do novo complexo do *World Trade Center* pode ser considerado "excessivo", segundo o autor. As tipologias construtivas não apresentam inovações e as fachadas assemelham-se as de outros edifícios existentes pelo mundo. A originalidade tão característica da ilha, desde o seu surgimento, perde-se meio a economia simbólica e a globalização[59]. "Este é o símbolo preeminente do que a economia de *Manhattan* faz tão unicamente: transformar o céu em terra"[60] (SORKIN, 2018, p. 22, tradução nossa). Por outro lado, a cidade consegue se reinventar, mesmo após uma tragédia. Este é o seu diferencial (HOMBERGER, 1998).

Figura 10 - Parte do novo complexo do *World Trade Center*



Fonte: autora 2018.

[59] Ver Harvey, 2005 e Zukin, 1995.
[60] *It was the preeminent symbol of what the Manhattan economy does so uniquely: turn the sky into land.*

Depois de anos dos atentados, a paisagem do *Financial District* (Figura 11) retrata uma nova fase para o bairro: a da sua renovação para atender as demandas da nova dinâmica urbana. A paisagem nova-iorquina e também os seus símbolos são consumidos pelos frequentadores dos espaços da cidade. “Ela é consumida simbolicamente de diversas maneiras (contemplada, desejada, comentada, fotografada ou manipulada) que propiciam uma grande dose de satisfação” (FEATHERSTONE, 1995, p. 35). Por esta razão, a criação de destinos turísticos, através da reprodução de tipologias, é um recurso utilizado pelos governos das cidades e pela indústria imobiliária atualmente.

O que os visitantes muitas vezes não percebem - e até mesmo os moradores - é a produção capitalista do espaço por trás da simbologia contida da cidade. Nas palavras de Harvey (2005, p. 51): “O capital passa a ser representado na forma de uma paisagem física, criada à sua própria imagem, criada com valor de uso, acentuando a acumulação progressiva do capital numa escala expansível”.

Figura 11 - *Financial District*



Fonte: autora, 2018.

Em 2012, o furação *Sandy* foi outro alerta para a cidade de Nova Iorque. Assim com no atentado ao *World Trade Center*, a água provou o seu poder de destruição. O aumento dos níveis das águas pode, a qualquer momento, ser um grande problema para o sul da ilha, principalmente (SORKIN, 2018). Os órgãos públicos precisam se planejar para a fortificação da malha urbana para a invasão do mar que já é expectada. Projetos para a acomodação da água estão em andamento, mas nenhuma medida drástica foi tomada[61] (SENNETT, 2018). As soluções de escoamento da água não são a única saída. Como argumenta Sorkin (2018, p. 50, tradução nossa): "Um edifício é a fonte de cerca de 75% da emissão de gases do efeito estufa em Nova Iorque"[62]. Portanto, este é um problema que também diz respeito à indústria imobiliária e ao planejamento urbano da cidade. Entretanto, a cultura construtiva na cidade caminha em direção oposta à preocupação do autor.

Segundo Sharon Zukin (1995), o conceito de cultura é utilizado para descrever tanto especificidades quanto generalidades acerca da vida dos usuários de uma cidade. O estudo sobre ela deve ser flexível, no sentido de permitir que todas as realidades sociais sejam incorporadas. Ou seja, se a economia simbólica está ligada à cultura, ela também está ligada à vida cotidiana. Por outro lado, os símbolos atuam conforme as necessidades do mercado, e as imagens produzidas pela indústria cultural são desenvolvidas com o intuito de satisfazer certos interesses privados (ZUKIN, 1995, p. 265). São oportunas as acertivas de Baudrillard (1981, p. 123):"O consumo cultural pode definir-se como o tempo e o lugar de ressurreição caricatural e da evocação pândega do que já não existe - do que é 'consumido' no sentido original do termo (acabado e volvido)" .

Por meio da capitalização da cultura, ou seja, da sua transformação em *commodity*, o mercado altera a dinâmica entre o espaço e os seus usuários. Como consequência, a cultura pública é representada na paisagem das cidades e nas práticas sociais, na realidade, a cultura simbólica produzida pelas indústrias cultural e imobiliária (ZUKIN, 1995, p.260-265). Nova Iorque, por ser uma das cidades mais pluriculturais do mundo, exige a manutenção da personalidade e a valorização da cultura alternativa de valor artístico que impulsionou a cidade desde a Segunda Guerra Mundial (CURRID, 2007). As atuais reurbanizações que a cidade experiencia são resultado do seu caráter de constante modificação. O complexo urbanístico do *High Line* é,

[61] Até a entrega desta dissertação.
[62] *As building is the source of about 75 percent of greenhouse emissions in New York.*

portanto, uma amostragem da atual dinâmica sócio, paisagística, cultural, econômica e política do que acontece em grande parte da cidade de Nova Iorque, conforme será detalhado a seguir.

3 *MANHATTAN*: EXPERIMENTO URBANO VISTO PELO *HIGH LINE*

A cidade de Nova Iorque - principalmente a ilha de *Manhattan* - concentra cultura, arte, diversidade e negócios como em nenhum outro lugar no mundo (CURRID, 2007). Esta combinação resulta em modificações na paisagem que nunca se estabilizam. Neste contexto, as novas formas de urbanização e a diferenciação espacial são constantes na vida cotidiana dos moradores. A permanente transformação da paisagem nova-iorquina resulta na atração de novos usuários e no desenvolvimento de novos espaços para atender aos novos serviços, especialmente, os vinculados às demandas da cultura de consumo. Nestes, segundo Baudrillard (1981, p. 67), "o consumidor vive as suas condutas distintivas como liberdade e como aspiração, como escolha, e não como condicionamento de diferenciação e de obediência".

A cidade, mais do que os instrumentos criados pela economia simbólica, busca oferecer experiências para os seus usuários. Os novos modos de consumo giram em torno do espetacular e da reação estética, como consequência de estímulos sensoriais consumidos por todas as classes sociais - especialmente a classe média (ZUKIN, 1995). Desta maneira, as experiências, estimuladas pelas mídias sociais e que envolvem o consumo visual da arquitetura exuberante nas cidades, são valorizadas pelos usuários do espaço e pelo mercado cultural[63]. Isto também acontece em outras áreas: os desfiles de moda são atualmente transmitidos em tempo real e é possível experienciar diferentes localidades por meio da tela do computador. As transformações pelas quais as cidades passam são feitas para ser divulgadas pela internet.

Neste contexto, os ecossistemas culturais são difundidos por todo o mundo por meio da globalização (ARANTES *et al*., 2000). Da mesma maneira em que as experiências percorrem longas distâncias em segundos, o capital também é capaz de ser transferido para outras localidades com muita facilidade. Portanto, o capital internacional pode ser considerado o maior investidor de Nova Iorque, umas das cidades mais procuradas para a compra de imóveis, na companhia de Londres e de Tóquio (HARVEY, 2005). A economia imobiliária vive a era das hipotecas *superprime.* Segundo Sassen (2016, p. 159), "o estabelecimento de

[63] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.

um preço de base muito alto permite-se evitar as dinâmicas normais do mercado e depois torna essa excepcionalidade uma parte do custo para os compradores".

A economia norte-americana baseia-se no livre comércio, o que reflete na indústria imobiliária através do urbanismo neoliberal. Em *Manhattan*, especificamente, apesar dos regulamentos e dos conselhos comunitários dos bairros, os novos projetos podem receber incentivos e/ou concessões dos marcos regulatórios. Neste contexto, Zukin (2011, p. 23, tradução nossa) avalia:"Rezoneamento tornou-se o artifício preferido do governo da cidade para a reurbanização"[64] . No caso do *High Line*, o envolvimento de grandes quantias de capital e a campanha feita por celebridades, como a estilista de moda Diane von Furstenberg, facilitaram a manutenção dos trilhos e a construção do parque linear (DAVID; HAMMOND, 2013). Junto ao parque estão os edifícios que simbolizam a assinatura de arquitetos renomados no *skyline* de uma das cidades que tem mais visibilidade no mundo (GREGOR, 2015).

Esse novo modelo estratégico de transformar as cidades, que envolve o mercado neoliberal, pretende solucionar os desejos da classe dominante através da construção de novas paisagens. Estes desejos envolvem o rendimento, por meio de empreendimentos e de exposição da imagem por eles desenvolvidos. No caso das paisagens turísticas, estas são fundamentadas na atração de capital simbólico coletivo. De acordo com Harvey (2005, p. 231), "o poder dos marcos especiais de distinção vinculados a um lugar, dotados de um poder de atração importante em relação aos fluxos de capital de modo mais geral". Estes são responsáveis por provocar o fetiche em relação à localidade. Por este motivo, cidades como Nova Iorque atraem um número alto de visitantes. Isto significa que a paisagem é também uma construção social; além de atuar como serviço de consumo. Como explicam Bessa e Alvares (2014, p 29), "o turismo não cria lugares. Ou ele se apropria deles ou constrói novos territórios".

As cidades sofrem transformações devido a diversos fatores. Um destes consiste no reuso adaptativo de tipologias urbanas que podem ter significados para a paisagem, para os moradores da área e/ou para a indústria imobiliária (CLARK, 2013). No caso do *High Line*, trilhos desativados há anos foram adaptados para receber um novo uso: o de parque linear suspenso. O esforço para manter a estrutura surgiu com o intuito de defender a manutenção de

[64] *Rezoning has become the city government's preferred tool of redevelopment.*

um símbolo para o bairro e só depois foram desenvolvidos projetos para a sua transformação em parque. O interesse por parte do mercado no edifício onde funcionou o Dia Center surgiu da seguinte forma, de acordo com David e Hammond: "O *Whitney Museum of American Art* anunciou que queria construir uma sede" (2013, p. 100).

O conceito de reurbanização sugerido por Zukin (2011) diz respeito às transformações que ocorrem após o período quando as indústrias delineavam as cidades e o cotidiano do morador da urbe. Estas mudanças alteram as dinâmicas cultural e econômica do local, assim como a paisagem e a relação entre o indivíduo e o espaço de uso coletivo público. Com a ascensão do trabalhador do setor terciário - destaque para a participação pela primeira vez da mulher como mão de obra nas prestações de serviços - e a culminância da cultura de consumo, que prevalece meio à sociedade da época, o desenho das cidades e as tipologias urbanas são modificados para representar essa nova fase (ZUKIN, 2011).

Em virtude da cultura de consumo e da falta de fundos de reserva disponíveis para investimentos em Nova Iorque, assim como em outras metrópoles cosmopolitas, a administração delas tornaram-se também um negócio. Os empreendimentos público-privados significam que o Estado propõe parcerias com entidades ou corporações com o intuito de viabilizar obras para as quais ele não dispõe de capital para realizar. O mercado capitalista antecipa lucros ao investir em projetos. Desta maneira, Harvey (2005, p. 171) revela: "O empreendedorismo enfoca muito mais a economia política do lugar do que o território". Portanto, a urbanização mediada por parcerias é igualmente fundamentada no desenvolvimento econômico e as transformações urbanas são, de fato, resultado da produção simbólica.

Os empreendimentos podem ser de certas naturezas, entre elas: o Estado cria *Business Improvement Districts* (BIDs), uma solução para a falta de capital para a manutenção de espaços públicos, ou oferece incentivos fiscais com o intuito de despertar o interesse dos investidores. No primeiro caso, o Estado oferece o controle de parques, por exemplo, para proprietários que residem na área em que eles estão localizados. Estes residentes se voluntariam para cuidar da manutenção do espaço público em questão e o fazem por meio da coleta de impostos (ZUKIN, 1995, p.33). Nestes casos, a contribuição dos moradores da respectiva área contígua aumenta, mesmo que nem todos estejam de acordo. Além de ser uma parceria público-privada, o controle de uma área permite que o desenvolvimento econômico

seja realizado por meio da acomodação ou proximidade aos espaços de consumo (SORKIN, 1992).

Em Nova Iorque, existem alguns casos de BIDs, entre os quais o *Bryant Park* é o mais notável destes. A conservação de um espaço por uma instituição privada questiona o caráter público dos parques visto que, ao responsabilizar-se pela manutenção, os moradores concebem formas de gerenciamento que incluem regras de utilização e o patrulhamento da área. Tais características, como serão evidenciadas no caso do *High Line*, incluem orientação de postura a ser adotada, vestuário permitido, horários de uso. Além destas orientações, a presença de vigias causa estranhamento por parte dos visitantes (Figura 12). Também vale ressaltar que pontos de venda de produtos, como lanchonetes e bancas, são escolhidos mediante às vontades de seus controladores, os quais comumente são detentores de poder econômico elevado[65].

[65] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.

Figura 12 - Regras de uso do *Bryant Park*



Fonte: autora, 2018.

No segundo caso, a concessão de desconto nos impostos cobrados pelo uso do solo facilita a escolha de locação de empreendimentos e atrai novos investidores. A dedução do custo de implantação de um projeto é relevante quando ele pretende impactar a região escolhida. No caso de obras grandes, os impactos podem ser: a criação de empregos, a alteração a dinâmica de usuários e de mobilidade, a modificação da paisagem e, possivelmente, o estímulo de interesse para outros tipos de transformações do espaço. Deste modo, os empreendimentos devem ser analisados pelo Estado e pelas comunidades locais; e seus impactos previstos com

o intuito de determinar a viabilidade do projeto (HAAG, 2019). Entretanto, sabe-se que decisões como esta são de cunho econômico e, não, social.

Por se tratar de um recurso do sistema capitalista, este tipo de empreendimento é especulativo em razão da falta de planejamento e controle por uma só parte, ou seja, o Estado está submetido aos fatores externos ligados aos desejos dos investidores e da economia. Harvey (2005, p. 178) destaca que: "O caráter especulativo dos investimentos urbanos deriva da incapacidade de prever exatamente qual pacote terá ou não sucesso, num mundo de muita instabilidade e volatilidade econômica". Esta é a base do capitalismo. Além disso, os investidores, muitas vezes, não residem sequer no mesmo país onde ocorrem o investimento. A principal desvantagem para os moradores das áreas transformadas é a dificuldade de acesso a elas, o que impossibilita se reivindicar pela consideração do que existia antes da proposição do empreendimento (SASSEN, 2016).

A reurbanização, por meio de empreendimentos de cunho público-privado, gera dualidades em relação as suas características: estes são tanto uma propriedade, em sentido restrito, quanto são privados, no sentido de serem investimentos privados que são patrocinadores. Quando se trata de espaços abertos ao público, como são os casos do *Hudson Boulevard*[66] e do parque do *High Line*, o caráter semipúblico do espaço resulta em experiências estéticas adversas em seus frequentadores. Esta é a realidade de várias metrópoles cosmopolitas, em razão da falta de recursos dos Estados para a manutenção do espaço público e da expansão geográfica do capitalismo, agora, dentro das próprias cidades. Em Nova Iorque, estes espaços são caracterizados como *business improvement districts* (BIDs) (ZUKIN, 1995, p.33). Como o nome sugere, estes espaços são também um negócio.

A forma e a função dos edifícios também constituem uma dialética. Os novos empreendimentos em Nova Iorque, como o novo complexo do *World Trade Center* (em construção) e o edifício residencial *New York by Gehry* (2010), ambos em *Downtown*, criam experiências vertiginosas nos transeuntes em função tanto da altura quanto dos panos de vidro de suas fachadas que aparentam ser espelhos. A justaposição de diferentes escalas construtivas na cidade, além de contar a história da malha urbana ali desenvolvida, cria um movimento no *skyline* responsável por simbolizar o poder da cultura de consumo. Ao

[66] Ver Figura 19.

contrário das construções modernistas, que tinham o intuito de conectar os espaços internos com os externos, principalmente os edifícios de escritórios, como o *Seagram* (1958). do arquiteto alemão Mies van der Rohe (1886-1969), os empreendimentos de hoje separam o pedestre da propriedade privada[67].

A construção de novos edifícios assinados por *starchitects* representa uma nova fase da influência do capitalismo do espaço. A presença de capital internacional nos projetos de Nova Iorque e a mão de obra constituída, muitas vezes, por imigrantes, desde o início da produção simbólica na década de 1970, causaram diversas transformações na cidade, e, assim, os seus moradores redescobrem-na diariamente (ZUKIN, 2011). O ato de consumir faz parte da vida cotidiana urbana e para os usuários significa ser parte da cidade, seja por meio do consumo visual ou o consumo de *commodities*. Da mesma maneira, a criação de destinos turísticos estimula a venda e a compra do espaço urbano (BESSA; ALVARES, 2014).

Nova Iorque vive em meio à complexidade da dinâmica entre os indivíduos, a economia e a política, e o resultado é a forma como o espaço é produzido; assim como os agentes que regem os novos processos de urbanização. No entanto, diversas transformações na cidade formam fronteiras ideológicas que aumentam a segregação social. Michael Sorkin (1992, p. XII, tradução nossa) argumenta que: "O que falta nesta cidade não é nenhum edifício ou espaço em particular; são os espaços entre, as conexões que fazem sentido em razão da sua forma"[68]. Está em falta o espaço de uso coletivo público, o espaço livre. Devido às multiplicidades de histórias, de culturas e de origens, tanto dos frequentadores quanto do capital, Nova Iorque experimenta a aceleração das transformações urbanas em conformidade com o acelerado ritmo das mudanças do sistema econômico vigente.

A paisagem ou a percepção da experiência estética que ocorre, associada a um posicionamento crítico, sintetiza as visões que o indivíduo cria em seu imaginário ao fazer recortes na cidade (ASSUNTO, 2013). Estes recortes garantem o entendimento do todo, uma vez que unem objetos soltos em uma unidade de sentido, mesmo que isto não seja natural (SIMMEL, 2013). Em razão das diferentes paisagens que os centros urbanos oferecem,

[67] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.
[68] *What's missing in this city is not a matter of any particular building or place; it's the spaces in between, the connections that make sense of forms.*

infinitas imagens-síntese são criadas o tempo todo; porém, cada indivíduo tem a sua bagagem cultural e a sua maneira de enxergar o entorno, por conseguinte, concebe imagens únicas.

Em razão da paisagem ser uma categoria aberta e que permite o cruzamento de conceitos, ela é criada a partir da interpretação individual do recorte que é feito no imaginário (SIMMEL, 2013). Desta forma, entender o individuo que exerce este papel é fundamental para interpretar as paisagens que ele concebe. Cada indivíduo tem a sua maneira de ver o mundo e, portanto, de interpretá-lo. Por outro lado, indivíduo e o seu imaginário são moldados pelo tipo de construção social na qual eles estão inseridos, ou seja, a interpretação é condicionada. O conhecimento é resultado da cultura e da interação entre os frequentadores do espaço de uso coletivo público, o que garante que a cultura e também a arte sejam uma instância pela acomodação da maneira de apreender o espaço por seus usuários (ASSUNTO, 2013).

Ademais, os condicionamentos necessários à criação da paisagem variam de acordo com a origem do indivíduo e, principalmente, se ele é residente ou visitante de uma determinada área. A paisagem é responsável por sintetizar justamente a ideia de vivência, de segurança e do sentimento de pertencimento a partir da conexão física, material e emocional de seus usuários, além das atribuições de sentido que eles concedem por meio do corpo (JABOBS, 1992). As transformações que a cidade sofre em relação à moradia prejudicam a criação, por parte dos moradores, de uma paisagem de pertencimento o que reflete diretamente no modo em que os indivíduos apropriam-se do espaço de uso coletivo público e no papel deles na cidade (TURRI, 2013).

3.1 O complexo urbanístico do *High Line* e a reurbanização da sua área contígua

Em 1847, as servidões ferroviárias ficavam no nível da rua e concorriam espaço com os automóveis e os pedestres. Já no início do século 20, parte das *10th, 11th* e *12th Avenues* era conhecida como *death avenue*, ou avenida da morte, por ter sido esta uma área que não atraia usuários nem investimentos. Em 1931, o plano de construir uma linha férrea elevada, o *High Line*, tornou-se realidade; logo, em dois anos os vagões já operavam. Na década de 1960, houve declínio geral do transporte feito por ferrovias, em consequência do desenvolvimento de rodovias e do transporte feito por caminhões. Em 1983, os trilhos foram abandonados e podiam, portanto, ser vendidos, doados ou arrendados. Ademais, também era permitido

utilizá-los como passagem de pedestres e bicicletas (DAVID; HAMMOND, 2013, p. VIII-XI).

Com a abertura do *Chelsea Market* para o público, em 1997, ocorreu o primeiro passo para que o bairro atraísse outros restaurantes e lojas. Antes disso, havia boates e bares frequentados por moradores de Nova Iorque que buscavam experiências alternativas, mas que não eram capazes de atrair transformações para o caráter do bairro. Conforme relatado por vários entrevistados (ver Apendice), as ruas do *Chelsea* e do *Meatpacking District* eram cobertas por sangue e resto de animais, uma vez que a área era composta, principalmente, por abatedouros. Além disso, devido à facilidade de adaptação do espaço dos galpões industriais desativados, alguns foram transformados em serviços de estocagem, com exemplos em funcionamento até hoje, como foi relatado na pesquisa de campo[69].

Em agosto de 1999, Robert Hammond e Joshua David criam o *Friends of the High Line* para salvar a estrutura dos trilhos que corria o perigo de ser demolida (DAVID; HAMMOND, 2013, p.13). O projeto para a construção o *High Line* envolveu profissionais de diversas áreas - mesmo que os idealizadores acreditassem que nenhuma especialização tenha sido necessária para que eles começassem a desenvolver o projeto. Este enfrentou inúmeras burocracias com os governos dos prefeitos Rudy Giuliani (1994-2001) e depois Michael Bloomberg (2002-2013), eles com opinões divergentes.

O *boom* imobiliário norte-americano, seguido da crise econômica de 2008, poderia ter significado uma diminuição de doações, mas, felizmente, não foi o caso (DAVID; HAMMOND, 2013). As conversas foram difíceis com os moradores locais, nas reuniões com os conselhos, e foram necessários esforços para a mudança do zoneamento a partir de projetos de planejamento urbano. Além disso, foram desenvolvidos estudos de viabilidade econômica do projeto de manutenção dos trilhos e o seu detalhamento em parque linear (DAVID; HAMMOND, 2013).

Entretanto, Hammond e David contatam com a ajuda de celebridades e de doações de indivíduos que acreditavam no parque linear. David e Hammond (2013, p. 15) revelam: “O

[69] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.

que a mídia quer são pessoas famosas". Isto foi essencial à criação da infraestrutura necessária para levar o projeto à frente. Além disso, os episódios do 11 de setembro de 2001 e a nomeação do *Meatpacking District* como um bairro histórico, em 2003, colocaram em pauta o desejo de manutenção e, não, de destruição da paisagem nova-iorquina.

Os projetos em torno do *High Line* e do *Meatpacking District* fizeram com que a paisagem fosse percebida pelos seus frequentadores. David e Hammond (2013, p. 48) recordam: "Eles fizeram as pessoas verem a beleza do algo que não era tradicionalmente visto como belo". Além disso, para Robert Hammond (2013): "raramente as pessoas mudam a maneira pela qual Nova York é vista pelo céu" (DAVID; HAMMOND, 2013, p. 10). A cidade precisava de uma motivação para os moradores naquele momento e, ao mesmo tempo, algo que simbolizasse segurança.

Os idealizadores perceberam, no início, que a presença na mídia era essencial não só para que eles conseguissem doações, mas também para exercer pressões no governo. Portanto, foi importante criar uma logotipo, fotografar, filmar, envolver *designers*, criar banco de dados para contatar todos os interessados e mantê-los atualizados, ou seja, organizar a estrutura da instituição. Além disso, foi feito um concurso para a escolha dos arquitetos e paisagistas responsáveis por transformar os trilhos em um parque linear. A maioria dos competidores era formada por pessoas comuns e estudantes. Foi realizada uma noite de gala beneficente para exibir tais projetos. Também foi feita uma explicação para exibir o projeto vencedor antes mesmo do seu início (DAVID; HAMMOND, 2013).

Para a realização do projeto, David e Hammond (2013, p. 70) recordam:

> a cidade faria um novo zoneamento no bairro, fornecendo aos proprietários sob o *High Line* uma maneira de aproveitar o valor de seus direitos de desenvolvimento. Assim, eles deixariam de contestar o projeto. Sem a contestação, o STB (Conselho de Transportes de Superfície) emitiria um CITU (Certificado de Uso Interino de Trilho) e a CSX (companhia ferroviária dona dos trilhos) doaria a *High Line* à cidade, permitindo que ela disse *railbanked*. A estrutura se tornaria propriedade do município, gerenciada pelo *Parks Department*. Somente então a cidade dedicaria seus fundos para projetar e construir um parque público ali - eles não poderiam gastar dinheiro construindo algo em um local que não possuíam.

Hammond, David e a equipe envolvida logo entenderam que o mercado imobiliário de alto padrão seria um aliado deles. Caso fosse liberada a construção de edifícios residenciais verticais, as galerias de arte seriam expulsas e o *High Line* seria prejudicado em relação à

iluminação, à ventilação e às vistas da cidade. Ademais, a implantação de parques aumenta os valores das residências no seu entorno, em razão do aumento dos impostos necessários para a sua manutenção e a consequente especulação imobiliária. Portanto, foi necessária a implantação de edifícios de alto padrão para que o valor que os investidores deixariam de ganhar pelo número de apartamentos vendidos fosse compensado no valor unitário dos apartamento. Além disso, o interesse pela arte dos clientes de capital cultural elevado poderia permitir a manutenção das galerias tradicionais do bairro (DAVID; HAMMOND, 2013).

A transferência do direito de construir foi uma das principais preocupações uma vez que, ao manter os trilhos, todo o espaço vertical que poderia ser construído nesta área teria que ser erguido em outra região do bairro (DAVID; HAMMOND, 2013). É o mesmo caso do *Meatpacking District*, onde a preservação da área histórica acarreta na transferência dos direitos de desenvolvimento para outros locais, e do *Hudson River Park*, que teve o seu direito transferido para o lado oeste da *West Street.* Sorkin (2018, p. 70, tradução nossa) afirmava que: "Vão ser vendidos para permitir a construção de arranha céus ao longo do rio"[70]. A complexidade que envolve a urbanização engloba diversos disciplinas e jogos de poderes, além das burocracias estabelecidas pelos Estados. Entretanto, com a influência da economia na produção, nas cidades são criadas soluções para a maior rentabilidade possível.

A produção capitalista do espaço é desenvolvida de maneira a garantir que o espaço gere lucros para os seus investidores. Por se tratar do espaço das cidades, é fundamental que haja a parceira com o poder público (HARVEY, 2005). Além disso, a associação com os *starchitects* é mais uma solução do sistema econômico para criar símbolos a serem visualmente consumidos. Segundo Sorkin (2013, p. 192, tradução nossa), "o problema com a megaestrutura não é a sua escala, mas a sua escolha de subversão e as crueldades que visitam as frágeis, mas indispensáveis, ecologias espaciais e sociais"[71]. Esta é a realidade nova-iorquina e, em especial, da área imediatamente ao lado do *High Line:* a destruição dos edifícios de pequena escala e caráter local (ZUKIN, 2010).

[70] *[...] they will be sold to permit the construction of high-rise towers along the waterfront.*
[71] *The problem of the megastructure is not its extent but its subversion of choice and the cruelties it visits on fragile but indispensable social and spatial ecologies.*

Apesar dos obstáculos, em 8 de julho de 2008 os integrantes do *Friends of the High Line* inauguraram a primeira fase do parque linear, que é tanto um espaço de lazer para os moradores da cidade quanto uma símbolo da história da cidade (DAVID; HAMMOND, 2013). O cuidado com a preservação do caráter dos trilhos diz respeito à identidade visual percebida pelos indivíduos quando eles fazem recortes das imagens da paisagem e criam, desta forma, uma conexão com o espaço. Na terceira fase do parque linear, a sua porção mais ao norte, o resguardo da tipologia dos trilhos e da natureza que tomou conta da estrutura ao longo dos anos em que ficou abandonada destaca-se ainda mais, conforme verificado em campo. O capital simbólico coletivo é responsável por ressaltar a experiência estética da justaposição de tais construções distintas (HARVEY, 2005).

Nova Iorque é também conhecida como *concret jungle* ou cidade de concreto. A separação entre o indivíduo e a natureza surgiu com a indústria, a qual fez parte da construção da cidade, principalmente em bairros como o *Soho* e o *Chelsea* (SORKIN, 2013). Atualmente, a preocupação em trazer a natureza de volta para a cidade, como é o caso do *High Line* (Figura 13), é de reconectar o indivíduo à vida. Esta conexão o afasta da ideia de morte e de obsolescência programada que remetem ao sistema industrial (JACOBS, 1992). A paisagem nova-iorquina é viva, pois ela está em constante transformação e não pode, portanto, ser protegida.

Figura 13 - Natureza no *High Line*



Fonte: autora, 2018.

A implantação do complexo teve como objetivo criar um parque para a região. Segundo Sorkin (2013, p. 112, traduçao nossa), "que está entre as áreas da cidade menos servidas de espaços verdes"[72]. Além de manter os trilhos que fazem parte da paisagem da bairro. No início, os idealizadores do projeto não previram, mas logo eles realizaram que a construção do parque do *High Line* transformaria a dinâmica da microrregião contígua (DAVID; HAMMOND, 2013). O reuso dos trilhos, neste caso, significou não só a transformação do uso, mas a modificação da área em que estão inseridos. Por ser um destino turístico, o *High Line* atrai um público que antes não visitava o *Chelsea*. Apesar do bairro ter sido gentrificado e ter recebido novos moradores até a década de 1990, nos dois primeiros anos do parque o bairro recebeu quatro milhões de visitantes (DAVID; HAMMOND, 2013), estes, turistas.

Uma mudança como essa altera a vida cotidiana do bairro. Ainda durante a construção do parque linear, os preços do solo aumentaram em razão dos turistas e das novas construções ao seu redor (DAVID; HAMMOND, 2013). A manutenção dos trilhos permite que o novo espaço seja identificado como um parque nova-iorquino, e o sentimento de pertencimento desperta o interesse dos moradores da cidade (SENNET, 2018). Além disso, a criação do destino turístico atrai turistas que veem a imagem do *High Line* nas mídias; e o capital simbólico coletivo é responsável pela criação do fetiche. Desta forma, o *High Line* aproxima diferentes públicos e o aumento da circulação de pedestres na área atrai investimentos para a sua reurbanização. No parque do *High Line*, o controle do espaço é sinalizado pelas regras de uso.

Entretanto, os símbolos utilizados para informar são desenvolvidos de forma a agradar os seus usuários. Estes, de acordo com Zukin (1995, p. 64, tradução nossa) "gostam do autoritarismo benevolente, contanto que as regras sejam impostas com critérios visuais"[73]. A experiência agradável de passear por um parque limpo e bem cuidado enaltece o espaço em relação aos seus visitantes. A frequência de usuários transmite a ideia de um espaço público. Contudo, este não é o caso. O caráter semipúblico que tem sido implementado em parques de Nova Iorque priva os moradores da cidade da possibilidade de apropriar-se e ter liberdade no espaço. A produção simbólica é responsável por moldar tanto os modos de consumo quanto os espaços das cidades globais.

---

[72] *[...] is among the most underserved areas of the city in terms of green space.*
[73] *[...] like benevolent authoritarianism, as long as it rules by imposing visual criteria.*

O reuso adaptativo de tipologias como os trilhos do *High Line* configura a apropriação da imagem da cidade. Mesmo que a apreciação da imagem seja democrática, os destinos turísticos são espaços que remetem ao consumo e ao fetiche. A manutenção da identidade representa, na verdade, o controle do espaço pelo capitalismo (ZUKIN, 1995). Mesmo que esta não tenha sido a intenção dos idealizadores do projeto, atualmente, a urbanização das cidades está diretamente ligada ao sistema econômico, e este tem o lucro como prioridade (DAVID; HAMMOND, 2013). Apesar disto, a concepção de um parque ou uma área de uso público pretende promover o encontro e cria possibilidades de interação entre os indivíduos. Acredita-se que hoje seja essencial que o ser humano volte às experiências sensoriais e coletivas (SORKIN, 1992, p. 71).

Com a elevação do parque em relação ao patamar da rua, os pedestre podem caminhar de *Midtown* ao *Meatpacking District* sem percorrer as ruas do *Chelsea*. O trajeto do *High Line* conecta a *Times Square* ao *Whitney Museum*, ambos destinos turísticos. Desta forma, a presença dos visitantes nas ruas da área contígua ao parque é, possivelmente, limitada aos interessados pelas galerias de arte, conforme verificado em campo. Muitos dos turistas, entretanto, descem na altura no *Chelsea Market*, o qual faz parte do consumo cultural de Nova Iorque e da sua diversidade. A sedução deste espaço é resultado do seu caráter público-privado, ou seja, o empreendimento assemelha-se a um mercado público onde vários produtos são vendidos em um espaço comum e todos comem em pé. Além disso, estes espaços dispõem de comodidades como toaletes e proteção contra as intempéries. Zukin (1995, p.2) argumenta que:

> […] a cultura é cada vez mais o negócio das cidades - a base da atração de turistas e a sua competitividade única. O crescimento do consumo cultural (de arte, gastronomia, moda, música, turismo) e das indústrias que os produzem incentivam a economia simbólica da cidade, a sua visível habilidade de produzir tanto símbolos quanto espaços.

Ainda que o *High Line* reforce o caráter local, por meio da manutenção dos trilhos, após a frequência e observação em diversos dias e horários, e a conversa com transeuntes do parque (ver Apendice), foi possível traçar um perfil do seu frequentador: a grande maioria é turista e visita Nova Iorque pela primeira vez. Os visitantes caminham com calma e carregam água, câmeras e mochilas. Eles falam diversas línguas e param para fotografar a cada novidade na paisagem. Mesmo no horário de almoço, os poucos nova-iorquinos ali presentes comiam no parque por conveniência: não é o habitual. Portanto, o *High Line* não é um parque para os

locais. O destino turístico tem como intuito atrair visitantes para espaços de consumo onde a cultura local e a cidade são vendidas como *commodities* (BESSA; ALVARES, 2014). Espaços como este atraem processos de reurbanização.

Um dos primeiros sinais da reurbanização do *Chelsea* foi a decisão da construção da nova sede do *Whitney Museum* no extremo sul do parque linear, conforme verificado em campo. O museu projetado pelo arquiteto Renzo Piano (2007) oferece serviços como restaurantes e visitas guiadas, ao mesmo tempo em que enquadra vistas da cidades através de terraços e fachadas translúcidas. Estes são complementados por sofás que funcionam tanto para descanso quanto para a apreciação. O edifício conversa com a paisagem no entorno e valoriza a malha urbana e a arquitetura de Nova Iorque. A exibição de arte é secundária no *Whitney*: o *branding* em torno do edifício e de seus serviços é o principal atrativo. Por ser baseada em arte norte-americana, a especificidade da reserva técnica do museu não é atraente para todos os visitantes da área, além do preço do ingresso ser um dos mais altos da cidade, principalmente para estudantes[74].

Por outro lado, pelos terraços do museu, observa-se o *High Line* por cima (Figura 14), da mesma maneira que os transeuntes do parque linear podem testemunhar a dinâmica das ruas. Estas formam camadas de análises da vida cotidiana na região, apesar de que a posição de contemplação diz respeito ao capital cultural e financeiro do observador. A quietude de dentro do *Whitney* e a distância criada pela elevação e o vidro da fachada afastam o observador da cidade, mesmo que os múltiplos enquadramentos a valorizem, uma vez que a sua disposição remete a quadros nas paredes do museu. Este afastamento também pode significar o afastamento em relação às diferentes camadas sociais que frequentam a área[75].

Ao percorrer o *High Line*, é possível identificar edifícios industriais desocupados e fadados à demolição, assim como terrenos baldios que expectam novas construções e a subida de edificações que, na sua maioria, são desenvolvidas a partir de parcerias público-privadas. Estas são possíveis graças aos incentivos fiscais oferecidos pelo Estado aos investidores que pretendem aplicar o seu capital na cidade de Nova Iorque. A presença destes edifícios na

[74] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.
[75] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.

paisagem representa a criação de símbolos pela economia e este caráter é reforçado pela autoria dos projetos: os *starchitects*. A combinação entre a forma dos edifícios e o renome dos arquitetos garante o consumo tanto por meio da compra de apartamentos quanto pela admiração da produção simbólica pelos transeuntes da cidade (ZUKIN, 1995).

Figura 14 – Linearidade do *High Line* no inverno e no verão



Fonte: autora, 2018.

Estes edifícios atraíram uma nova classe de indivíduos para a área contígua ao parque: os estrangeiros que adquirem apartamentos nos edifícios residenciais ao longo do *High Line* (CLASS..., 2015). Estes investidores assim como os desenvolvedores dos projetos, muitas vezes, não moram na área. Como foi verificado em campo, diversos apartamentos aparentavam estar fechados, mesmo que mobiliados. Portanto, os espaços são produzidos e não são ocupados, ao mesmo tempo em que a cidade vivencia uma crise de habitações (BARKER, 2018). Por outro lado, quando estes compradores estão em Nova Iorque, eles consomem *commodities* como arte, gastronomia e teatro. Estes serviços fazem parte, hoje, do portfólio de entretenimento do *Meatpacking District*, principalmente; e, agora, do *Hudson Yards*, concluído em março de 2019.

No site do *Hudson Yards*, o empreendimento é descrito como o "mais novo bairro e lar de mais de cem lojas e experiências culinárias, escritórios para líderes das indústrias, arte pública significativa e instituições culturais dinâmicas"[76] (HUDSON YARDS, 2019, tradução nossa). O projeto foi desenvolvido acima dos trilhos da ainda ativa *Long Island Rail Road*, em um espaço que abrange dois quarteirões ao extremo oeste de *Manhattan*, na altura da *30th street* (Figura 15). Entretanto, foi concluída apenas a plataforma da porção leste[77] e ainda é possível avistar os trens do outro quarteirão (Figura 16). Entre os trilhos dos trens e as plataformas que sustentam o empreedimento, acomoda-se a linha 7 do metrô, a qual passou por reformas e foi ampliada até alcançar o complexo (HUDSON YARDS, 2019).

Figura 15 - *Hudson Yards*



Fonte: HUDSON YARDS NEW YORK, 2019.

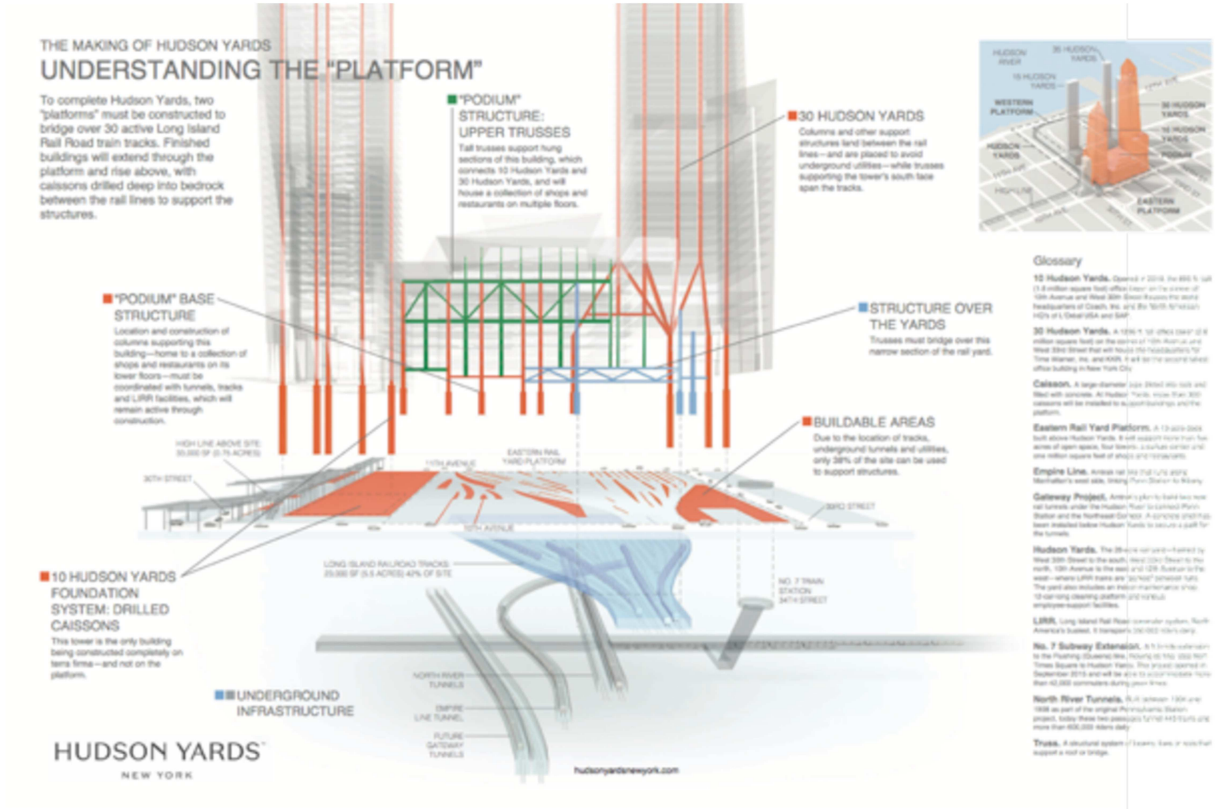
[76] *New York's newest neighborhood and home to more than 100 diverse shops and culinary experiences, offices for leaders in industry, significant public art and dynamic cultural institutions*.
[77] Até a entrega desta dissertação.

Figura 16 - Mapa do *Hudson Yards*



Fonte: HUDSON YARDS NEW YORK, 2019.

Figura 17 – Estrutura de plataformas do *HudsonYards*



Fonte: HUDSON YARDS NEW YORK, 2019.

O projeto consiste na implantação de um bairro onde é possível desfrutar do *lifestyle* dos serviços oferecidos com a facilidade da proximidade destes. O complexo abrange edifícios residenciais - para compra e aluguel - e comercias, lojas, restaurantes, mercados, praças públicas, escola, além de acesso direto à estação da linha 7 do metrô e a conexão com o *High Line*. Apesar de grande parte dos espaços ser destinada aos consumidores de capital financeiro alto, apartamentos de baixo custo (*affordable housing units*) serão oferecidos. Cerca de 1.309 unidades (entre 10 e 20% do total) serão destinadas às classes mais baixas da população, através do sistema de loteria que já opera na cidade (KIMMELMAN, 2019). Por outro lado, os estabelecimentos de necessidades básicas seguem o padrão do resto do empreendimento.

Assim como o *High Line*, os investimentos para o desenvolvimento do *Hudson Yards* atraem outras transformações no entorno. É o caso da construção de edifícios residenciais no seu entorno imediato, assim como o *The Spiral* (Figura18) projetado pelo escritório dinamarquês BIG, comandado pelo arquiteto Bjarke Ingels (THE SPIRAL, 2018). O projeto faz referência a duas características das tipologias próximas: a solução da sua fachada remete aos edifícios do *Hudson Yards* em relação à pele de vidro, já o detalhe de uma linha verde no formato de uma espiral sugere a continuação do *High Line* em direção ao céu, além de garantir terraços para os moradores de todos os andares. Com a intenção de conectar as transformações que alteram a paisagem antes mesmo da conclusão do empreedimento, foi criado o *Hudson Boulevard* (Figura 19), o qual alonga o parque do complexo na orientação norte.

Figura 18 – *The Spiral*



Fonte:The Spiral, 2018.

Figura 19 - *Hudson Boulevard*



Fonte: Hudson Yards NY,2019.

Com o intuito de atrair visitantes para os espaços de consumo e operar como um monumento público que permite ser explorado, o *The Vessel* (Figura 20) foi desenvolvido pelo estúdio do designer inglês Thomas Heatherwick a pedido dos investidores do *Hudson Yards*: *Related* e *Oxford Properties*, ambas empresas ligadas à indústria imobiliária. Trata-se de escadas, que combinadas, têm o formato de uma casca, que permite que os seus usuários admirem a paisagem a partir de 80 patamares ao longo do trajeto. O objetivo foi desenvolver um complexo que tivesse significado para a população local e que reforçasse o caráter público da cidade. Porém, são necessários marcar horário e retirar o ingresso na internet antes de visitá-lo, o que é antagônico a um espaço de livre acesso como os espaços públicos (HEATHERWICK, 2018). O *The Vessel* simboliza a apropriação da cidade pela economia simbólica e recebe os turistas que buscam novas experiências. Eles, possivelmente, frequentam lojas e restaurantes do *Hudson Yards* e passeiam pelo parque linear.

Figura 20 – *The Vessel*



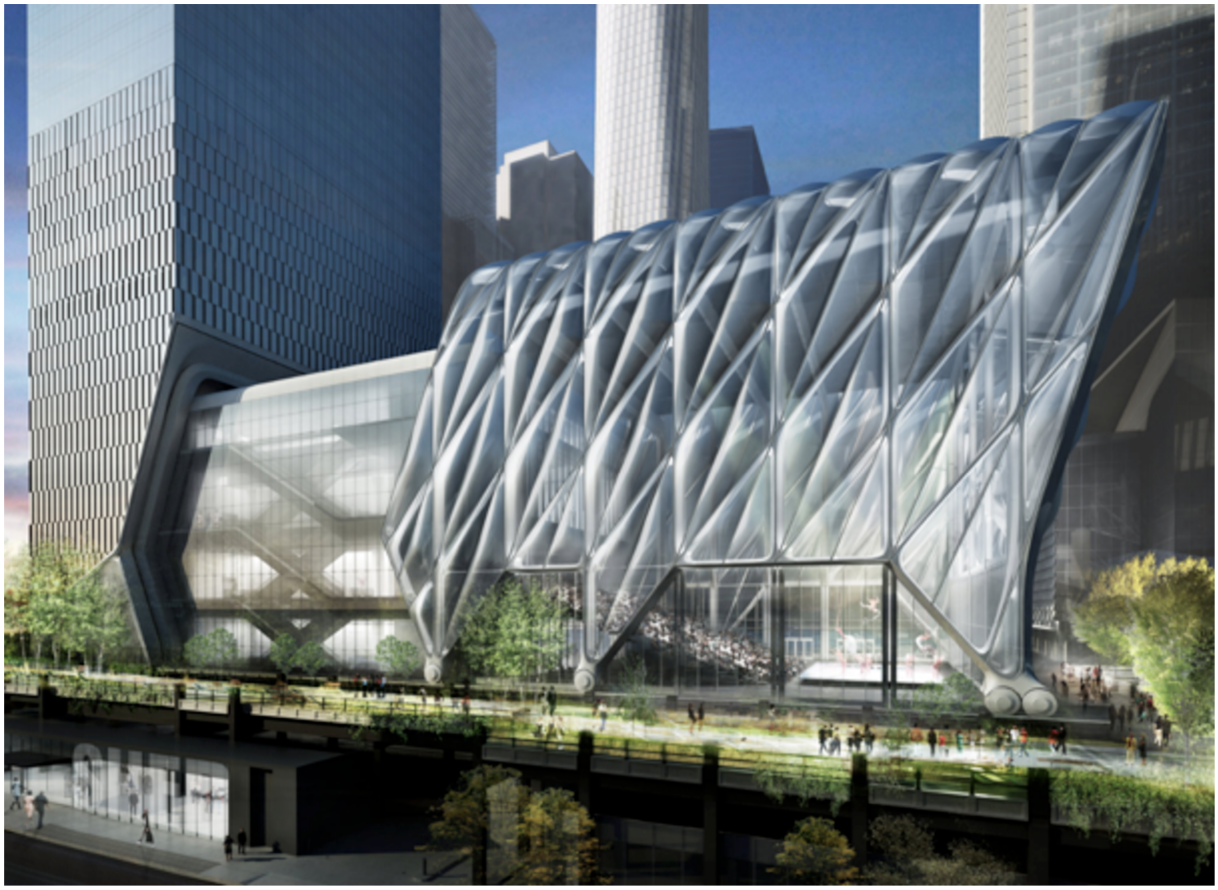
Fonte: Heatherwick Studio, 2013.

Outro marco dentro do empreendimento é o *The Shed* (Figura 21), um espaço multiuso com o objetivo de incentivar jovens artistas da cidade. A concepção do projeto foi feita pelo mesmo escritório de arquitetura que idealizou o parque do *High Line*: Diller Scofidio + Renfro. A

estrutura permite deslocamento tanto da cobertura quanto das divisões internas, o que resulta em um espaço flexível para receber os mais variados tipos de arte.

Dentre as edificações do *Hudson Yards*, o *The Shed* é a única financiada somente pelo governo da cidade (além da doação do então prefeito Michael Bloomberg, após a aprovação do projeto)(COOPER, 2019). Foram gastos 500 milhões de dólares (KIMMELMAN, 2019). O programa promete acabar com as barreiras sociais e econômicas impostas pela sociedade e democratizar o uso do espaço por meio da experiência deste pelos visitantes (THE SHED, 2018). A flexibilidade do espaço deve refletir na diversidade de uso, uma vez que o projeto foi desenvolvido para os moradores de Nova Iorque.

Figura 21 - *The Shed*



Fonte: KIMMELMAN, 2019.

.

O *Hudson Yards* pretende dialogar com os bairros do seu entorno imediato. De acordo com o site oficial da entidade (HUDSON YARDS, 2019), este:

> tem passado rico e histórico (de ambos) - desde o auge do *Chelsea Hotel* e a trabalhosa orla do rio *Hudson* até a revitalização da cena gastronômica e artística do *Chelsea* e do *Hell's Kitchen*. O *Hudson Yards* adiciona à tradição deles o impulso para que a área e o seu passado industrial caminhem em direção ao futuro que vai redefinir *Manhattan*"[78] .

Portanto, o empreendimento foi desenvolvido com o objetivo de incentivar a transformação da ilha como um todo. Além disso, o complexo coloca em evidência os espaços de consumo, como o hotel e serviços oferecidos, de modo a sugerir a aproximação, no que tange a economia simbólica (ZUKIN, 1995) . De fato, o projeto propõe-se a ampliar o seu *modus operandi* na escala municipal.

O *Hudson Yards* promete atrair novos usuários para a área, e eles também diferem dos públicos que visitam a área (HUDSON YARDS, 2019). A proximidade com a escola *Avenues*[79] sugere que alguns moradores possam ser famílias de alunos ou mesmo funcionários das empresas com escritórios no empreendimento. Eles são detentores de capital financeiro e cultural alto, assim como os estrangeiros que compram apartamentos ao longo do parque, entretanto, os primeiros vão fazer parte da vida cotidiana da área contígua ao *High Line*. Como a oferta de empregos e residências no empreendimento é alta, o número de usuários do espaço vai aumentar ainda mais e a vida cotidiana do bairro passará por outra transformação.

Por outro lado, este é um destino turístico. O projeto engloba atrativos relacionados à alimentação, ao consumo e ao espetacular, assim como as suas edificações *The Shed* e *The Vessel*. Trata-se de um espaço destinado ao lazer e à admiração da cidade e que acomoda as modificações acumuladas ao longo do tempo. Do complexo também é possível avistar as construções industriais do *Chelsea* que datam dos anos de 1960, o *High Line*, os trens localizados abaixo de sua plataforma, além de vistas de *Uptown* e *Downtown*. O empreedimento também pode ser avistado de várias partes da cidade devido à altura de seus edifícios."O *Hudson Yards* mudou o icônico *skyline*"de Nova Iorque"[80], diz o site oficial (HUDSON YARDS, 2019, tradução nossa). Isto também aconteceu como o novo complexo

---

[78] *The area surrounding Hudson Yards has a rich and storied past - from the heyday of the Chelsea Hotel, to the city's hard-working waterfront, to the revitalised food and art scene of Chelsea and Hell's Kitchen. Hudson Yards is adding to that tradition, propelling the area from it's industrious past towards a future that will redefine Manhattan.*

[79] Ver subseção 4.1 para mais detalhes acerca da escola.

[80] *Hudson Yards has changed the city's iconic skyline*.

do *World Trade Center* . Entretanto, esta mudança na paisagem não significa que tenha havido um planejamento urbano e social, como será discutido adiante.

Apesar de o projeto propor praças públicas e monumentos que podem ser visitados por todos, este não é um projeto público. Trata-se de um empreendimento para o investimento de capital no espaço, segundo o próprio governo, e para a atração de turistas (STEIN, 2019). Deste modo, o *Hudson Yards* vai atrair milhares de visitantes e outros milhares de funcionários (desde atendentes em cafés a executivos) todos os dias. O cotidiano tanto dos novos frequentadores quanto dos antigos moradores vai ser alterada em todos as escalas da rotina dos usuários: desde o custo dos serviços oferecidos até a entrada e a saída do bairro, seja por transporte particular, público ou a pé. Ainda é cedo para determinar com exatidão as consequências e muitas delas permanecerão ocultadas (SASSEN, 2016).

Além disso, nos últimos dez anos, Nova Iorque tem atraído um número considerável de empresas ligadas à tecnologia. É o caso da *Google*, que tem um escritório em frente ao *Chelsea Market*, e *startups*. Estas também influenciam nos novos empreendimentos da cidade, pois elas investem em espaços de escritórios. Por exemplo, a *Google* pretende gastar mais um bilhão de dólares em escritórios em *Downtown*. Estes empreendimentos trazem consigo novos moradores a procura de moradias. Por serem trabalhadores especializados, além de capital financeiro e cultural elevados, eles buscam satisfazer os seus desejos por meio da vivência na cidade e do consumo do espaço (LOHR, 2019). Desta forma, a criação da paisagem da cidade através dos empreendimentos imobiliários fazem parte das modificações da dinâmica do espaço urbano (BESSA; ALVARES, 2014).

Os resultados da reurbanização de uma área são inúmeros. Como consequência da atração de novos moradores, existe uma motivação para a construção de novos restaurantes, lojas, instituições de arte, mercados, ou seja, novos espaços destinados à satisfação da cultura de consumo. Os bairros, portanto, perdem o caráter que antes tinham e têm a sua vida cotidiana alterada (ZUKIN, 2011). As renovações ocorrem de acordo com as parcerias entre o mercado imobiliário e o Estado, e sempre objetivam lucros por parte do primeiro. No caso da área contígua ao *High Line*, o refinamento dos serviços e a construção de edifícios residenciais assinados por *starchitects* retratam as modificações deste espaço.

A alteração da experiência de moradia também é resultado da reurbanização. Em Nova Iorque, o valor do aluguel é controlado em determinados casos. Esta regulamentação permite que antigos locatários paguem por seus apartamentos mesmo que o valor das novas residências na região tenham aumentado consideravelmente (NAVARRO, 2016). Entretanto, o controle é cada dia menor e vários moradores do *Chelsea*, que estão no bairro desde a década de 1970, têm receio de serem expulsos pelo mercado imobiliário. Durante as entrevistas, uma destas residentes disse: "Pessoas não mudam em Nova Iorque, elas mudam para fora de Nova Iorque"[81] (Apendice A, tradução nossa). Assim como a maneira de se portar e quais objetos possuir, a moradia também se tornou uma *commodity* em *Manhattan*, principalmente.

Recentemente, houve um embate entre a *Amazon* e os governantes de Nova Iorque acerca da construção de uma sede da empresa no bairro *Queens*. O acordo não aconteceu[82], mas foi previsto a criação de 25 mil empregos e o não pagamento de três bilhões de dólares em impostos. No caso do *Hudson Yards*[83], o maior empreendimento privado de uso misto da história, o desconto foi de quase seis bilhões de dólares, além da extensão de uma das linhas de metrô que favorece o acesso ao local - o que não aconteceu concomitante com a implementação do *High Line* (HAAG, 2019). No caso do parque linear, coexistem os dois casos de empreendimentos citados. O parque linear é mantido pela instituição *Friends of the High Line*[84] e o *Hudson Yards*, inaugurado em março de 2019, é um empreedimento idealizado pela indústria imobiliária.

Os governos das cidades são responsáveis pelo *city marketing* e o fazem a partir da paisagem e de outros eventos culturais (BESSA; ALVARES, 2014). A atração de visitantes também diz respeito às empresas internacionais, as quais dispõe de capital para a realização de intervenções urbanas. Esta é uma solução comum entre as principais metrópoles. A paisagem pode ser ressaltada por meio do reconhecimento de tipologias presentes em outras cidades do mundo. A semelhança entre estes projetos é resultado da globalização, a qual garante a proximidade entre as localidades e a facilidade de investimento e a construção de edifícios

[81] *People don't move in New York, they move out of New York.*
[82] Até a entrega desta dissertação.
[83] Figuras 15 e 16.
[84] Mais informações sobre o gerenciamento estão no site do parque; www.thehighline.org.

parecidos em diferentes países (HARVEY, 2005). O visual resultante promove a sensação de conexão e, por vezes, pertencimento.

As transformações pelas quais as tipologias urbanas passam são responsáveis por alterar a dinâmica socioespacial e as cidades acomodam as culturas e os modos de consumo resultantes. A produção capitalista representa a maneira como os usuários consomem o espaço e busca atender as necessidades e os desejos dos usuários das metrópoles (HARVEY, 2005). Seja através de parques semipúblicos, museus, mercados gastronômicos ou até mesmo o reuso adaptativo de tipologias arquitetônicas, a apropriação da cidade pela economia reproduz a relação íntima que o indivíduo tem com o capital. A sedução visual dos espaços é consequência da produção simbólica e esta é responsável pela especulação imobiliária e pela reurbanização das cidades hoje (ZUKIN, 1995).

3.2 *Chelsea* e *Meatpacking District*: substituição, preservação e reuso adaptativo

A microrregião contígua ao *High Line* é composta pelo *Chelsea* e pelo *Meatpacking District*; o segundo desmembrado do primeiro da década de 1990 com o intuito de ser transformado em um BID (MEATPACKING DISTRICT, 2016). Esta é uma região que foi inicialmente desenvolvida para abrigar as indústrias de Nova Iorque, quando estas ainda faziam parte da malha urbana (HOMBERGER, 1998). Logo, a tipologia arquitetônica predominante é a industrial. No final do século 20, a área passou por transformações sociais em razão da gentrificação que ocorreu no bairro e o caráter dos moradores mudou[85]. Os artistas, que haviam sido expulsos do *Soho* e do *Greenwich Village,* fixaram residência e abriram suas galerias no *Chelsea.* Jacobs (1992, p.183, tradução nossa) justifica: "Em razão da mistura e dos tipos de edifícios e a densidade de unidades por área, […] e também porque eles apresentam uma conexão entre trabalho e locatários"[86].

Após a criação do *Meatpacking District* e a abertura do *Chelsea Market*, a região passou por uma segunda mudança em relação ao tipo de usuário do espaço: os serviços gastronômicos e

[85] Ver David, *et al*., 2013; Zukiz, 1995; Zukiz, 2011; Sorkin, 2013; Sorkin, 2018; Jacobs, 1992.
[86] *because its mixtures and types of buildings and density of dwelling units por acre are almost identical […] and also because it even has a misture of work with its dwellings.*

as lojas da área atraíram visitantes e moradores com capital cultural e financeiro elevado[87]. Do mesmo modo, a implementação do parque do *High Line*, em 2009, e, agora, do *Hudson Yards* provoca a confluência de mais nova-iorquinos e visitantes, uma vez que este se tornou um destino turístico. Em um artigo do *New York Times*, foi mencionado que esta região foi convertida do "industrial ao chique" (BESONEN, 2016). Nova Iorque é conhecida pelo caráter de constante renovação da sua malha urbana e paisagem. Entretanto, desde a tentativa de Robert Moses em construir rodovias que destruiriam grande parte do bairro e dos seus adjacentes, a região nunca viveu nada igual (CARO, 1975).

O *Chelsea* foi, originalmente, um bairro composto por serviços de armazenamento (Figura 22) tanto pessoal quanto de materiais de construção, e abatimento de animais (Figura 23), devido à proximidade ao rio e à linha férrea. Estes serviços foram na sua grande maioria substituídos, mas alguns exemplos permanecem na região, principalmente, logo abaixo do *High Line*. O bairro manifesta vacância de espaço com potencial de uso e, consequentemente, a atração de investimentos é inevitável. A finalização do empreendimento *Hudson Yards*, ao norte do bairro, possivelmente atrairá mais investimentos e, por consequência, a substituição de mais edifícios [88].

[87] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.
[88] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.

Figura 22 - Serviços de armazenamento no *Chelsea*



Fonte: autora, 2018.

Figura 23 - Abatedouros abaixo do *High Line*



Fonte: autora, 2018.

As vias na porção oeste do *Chelsea* são as ocupadas pelas galerias de arte (Figura 24), as quais recebem um público específico, segundo relatos dos entrevistados (ver Apendice). Estes visitantes são detentores de capital cultural elevado que, muitas vezes, as visitam com horário marcado e acompanhados de profissionais da área das artes. É nesta área que ocorrem as principais modificações na paisagem descritas em decorrência da implementação do *High Line*. Por outro lado, as rua contidas entre as *8th* e *10th Avenues* são majoritariamente residenciais, onde a arquitetura é original, em tonalidade terracota e adornos em motivos do *art déco* (Figura 25)[89]. O caráter local permanece nas ruas as quais são percorridas por moradores do bairro e, ocasionalmente, turistas que andam em direção ao parque linear, conforme observado no local. A presença de turistas dá-se pela falta de estações de metrô ao oeste da *8th Avenue* - pelo menos até a expansão da linha 7 (FITZSIMMONS, 2015).

Figura 24 - Galeria de arte no *Chelsea*



Fonte: autora, 2018.

[89] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.

Figura 25 - Tipologia residencial original do *Chelsea*



Fonte: autora, 2018.

Entre as *6th* e 8th *Avenues*, o cenário difere do resto do bairro. Devido à proximidade com *Midtown*, são predominantes as lojas de redes varejistas e cadeias de *fast food*. Além disso, existem restaurantes nos quais imigrantes asiáticos e indianos trabalham em família (Figura 26). É desta forma que eles conseguem se manter em Nova Iorque, conforme relatado nas entrevistas (ver Apendice). A região foi tomada por este tipo de comércio por receber turistas de diversas origens e classes sociais em razão da *Times Square*, um dos maiores destinos turísticos do mundo. Entretanto, a falta de investimentos para a conservação da porção leste do bairro resulta em edificações em declínio: foram percebidas em campo adaptações mal desenvolvidas para a transformação das construções existentes em lojas populares e o estranhamento entre a escala dos edifícios e os seus novos usos (ZUKIN, 1995).

Este cenário é resultado da falta de atrativos econômicos, uma vez que esta área não está no entorno imediato do *High Line.* A cultura de consumo destas regiões se difere em função do poder aquisitivo de seus frequentadores, o que resulta em diferentes serviços urbanos ofertados e uma distinta relação com o espaço (ZUKIN, 2011). Desta forma, coexistem três realidades distintas no mesmo bairro, conforme descrito. A experiência estética, ao atravessar estes espaços, assemelha-se a de atravessar a fronteira de bairros longínquos um do outro. Durante as entrevistas, foi possível notar como a interação entre os usuários destas três realidades é precária. Inclusive, alguns antigos moradores do bairro relataram que haviam sido expulsos devido à especulação imobiliária, a qual expande-se por todo o *Chelsea*, mesmo que as renovações não tenham atingido o bairro de forma homogênea.

Os moradores antigos do *Chelsea* assistiram à transformação do bairro desde a época da gentrificação, mas as principais mudanças ocorreram após a implantação do complexo urbanístico do *High Line.* A reurbanização modificou tanto o espaço físico quanto os usuários da área, segundo comentários das entrevistas realizadas no local (ver Apendice). Apesar da gentrificação ter alterado a dinâmica social e comercial do bairro, não houve grandes transformações físicas na malha urbana[90].

Com a presença do parque linear, os edifícios abandonados do seu entorno são substituídos por empreendimentos imobiliários, ao invés de receberem outros usos, como aconteceu décadas antes. De acordo com Zukin (2011, p.102, tradução nossa), estes "privam os grupos sociais (os moradores originais) de aluguéis de valor baixo e espaços de socialização que estes precisam para reproduzir a cultura local"[91]. Isto resulta na perda da alma do local

Certas construções antigas são admitidas como sensíveis ao locais e, portanto, são preservadas com o intuito de serem um símbolo atrativo[92]. A ideia da constituição do *High Line* como um parque linear surgiu como consequência da vontade de preservar os trilhos, os quais fazem parte da paisagem do *Chelsea* desde o início do século 20 (DAVID; HAMMOND, 2013). Os galpões industriais do *Meatpacking District,* há mais 20 anos, começaram a abrigar lojas de *designers* conceituados, bares e restaurantes nas antigas estruturas manufatureiras também nas

[90] Ver David e Hammond, 2013; Zukin, 1995; Zukin, 2011; Sorkin, 2013; Sorkin, 2018; Jacobs, 1992.
[91] *deprives these social groups of the low rent and social spaces they need to reproduce local culture*.
[92] Ver Zukin, 2011 e Sennett, 1992.

arquiteturas originais (MEATPACKING DISTRICT, 2016). A manutenção destas tipologias industriais originais dos dois bairros (Figura 26) é um facilitador para que haja a conexão e o sentimento de pertencimento dos morados com o lugar, resultado da concepção da paisagem no imaginário dos frequentadores do local (SIMMEL, 2013). Da mesma forma, os visitantes apegam-se às imagens criadas a partir de mídias como fotografias, videos, e acabam por visitar tais locais (HARVEY, 2005).

Figura 26 - Tipologia industrial do *Chelsea*



Fonte: autora, 2018.

A gestão da cidade também propõe a manutenção de tais edificações para conservar a identidade dos bairros, principalmente no *Chelsea*, onde os galpões, antes utilizados como abatedouros e serviços de estocagem, hoje abrigam as galerias de arte que são a alma do

bairro (CURRID, 2007). Este artifício não é novidade: um dos antigos galpões, o que hoje abriga o *Chelsea Market* e está localizado no número 75 da *9th Avenue,* foi construído para contornar os trilhos originais (Figura 27); então, a sua presença é intrínseca à paisagem do *High Line* (DAVID; HAMMOND, 2013). Entretanto, alguns edifícios antigos no entorno imediato do parque estão desocupados e fadados à destruição. Este não é o caso do *Meatpacking District*, uma vez que a criação do BID propõe a permanência dos edifícios originais (MEATPACKING DISTRICT, 2016).

Figura 27 - Edifício que contorna o *High Line*



Fonte: autora, 2018.

O *Meatpacking District* é um bairro histórico, com apenas 23 quarteirões (MEATPACKING DISTRICT, 2016). Até a década de 1990, a área era considerada perigosa e as ruas ficavam cobertas de sangue e pedaços de animais abatidos (BRICK, 2003). Entretanto, com o crescimento do número de casas noturnas e restaurantes, a região tornou-se movimentada à noite. Segundo relatos dos entrevistados, nesta época, a área era frequentada por nova-

iorquinos, em sua maioria. Mesmo com a movimentação noturna, os passeios continuaram desocupados durante o dia. Somente após a abertura do *Chelsea Market,* as aparições do bairro no seriado *Sex and the City* (RIBEIRO, 2004) e o estabelecimento de lojas e restaurantes no bairro, a região passou a receber turistas. Isto é resultado do capital simbólico coletivo e o desenvolvimento do fetiche em torno desta localidade. Atualmente, o bairro é conhecido pela sua gastronomia, experiências em lojas e experiências artísticas.

A decisão de transformar o *Meatpacking District* em BID partiu de moradores e lojistas do bairro, os quais se dispuseram a cuidar da manutenção do espaço por meio do recolhimento de impostos (MEATPACKING DISTRICT, 2016). Esta decisão impacta a vida cotidiana no bairro, assim como os valores dos aluguéis das moradias e dos espaços destinados aos serviços. Somado à apropriação da simbologia intrínseca às tipologias, o *Meatpacking District* tornou-se atrativo para o mercado (BESONEN, 2019). Por outro lado, diferente do que acontece no *Chelsea*, as edificações são tombadas e, por conseguinte, não podem ser substituídas. Portanto, o recurso utilizado pelo mercado é o reuso adaptativo das tipologias e o seu detalhamento em espaços destinados aos serviços sociais voltados para o consumo. As tipologias arquitetônicas abrigam lojas (Figura 28), restaurantes e cafés, o que configura a apropriação simbólica da imagem dos edifícios. Este é o mesmo caso dos trilhos do *High Line*.

Figura 28 - Reuso adaptativo da tipologia no *Meatpacking District*



Fonte: autora, 2018.

A apropriação da cultura pelo mercado é representada pela venda de comida típica mexicana e café expresso, cujos grãos são importados do Brasil, no *Chelsea Market*. Além disso, nos últimos anos uma nova categoria de produtos tem feito parte do repertório dos serviços oferecidos na área: a tecnologia. A primeira marca a se mudar para a área foi a *Google*, que ocupa dois espaços: um edifício em frente ao *Chelsea Market* e algumas salas acima do próprio mercado. Trata-se de um serviço refinado de comércio: o objetivo principal é a ambientação dos indivíduos aos produtos. Marcas como a *Tesla*, a *Samsung* (Figura 29) e a RH - *Restoration Hardware* (Figura 30) abriram lojas na região com o propósito de criar visibilidade para as suas mercadorias. Os novos usuários e os prestadores de serviço do bairro apreciam estes serviços por serem de capital cultural elevado[93]. Estas são estratégias destinadas à geração Z (PIKE, 2016).

[93] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.

Figura 29 - Loja conceito da Samsung no *Meatpacking District*



Fonte: autora, 2018.

Figura 30 - Loja conceito da Restoration Hardware no *Meatpacking District*



Fonte: autora, 2018.

Ambas as lojas são exemplos de adaptações internas às tipologias industriais características do *Meatpacking District*. Contudo, são realizadas pequenas alterações nas fachadas, como são os casos do anexo de vidro na loja da *Samsung* e do terraço verde da *Restoration Hardware*. A preservação da imagem dos edifícios simboliza a história do local, entretanto, a identidade e a permanência também significam a apropriação da cultura pelo mercado (ZUKIN, 1995). Aparência industrial, assim, é associada a soluções construtivas modernas, o que permite que o fetiche seja criado em torno desta dualidade (ZUKIN, 2011).

Além disso, houve a apropriação do espaço abaixo dos trilhos do *High Line.* Um destes espaços foi adaptado em um restaurante com a temática mediterrânea (Figura 31). A conveniência da proximidade com o parque linear, o *Whitney Museum* e as lojas do *Meatpacking District* são incentivos para a escolha da localização. O resultado da proximidade destes espaços é verificada nos recortes da paisagem produzidos nos imaginários

dos moradores e visitantes da cidade, por meio do capital simbólico coletivo (HARVEY, 2005).

Figura 31 - Restaurante abaixo do *High Line*



Fonte: autora, 2018.

O *Meatpacking District* dispõe de espaços vacantes que potencialmente serão adaptados em novos serviços de consumo e experiência da cultura, como varejo, alimentação e lazer[94]. A presença de pedestres que passeiam pela área é uma das principais razões para o êxito da economia no local, conforme mencionado por especialistas entrevistados. Os centros urbanos vivem a modificação de suas paisagens o que atrai novos usuários e, consequentemente, novos modos de consumo. A adaptação dos serviços oferecidos e das tipologias urbanas discutidos no capítulo 4 são também resultado da reurbanização que ocorre na microrregião contígua ao parque do *High Line*.

[94] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.

No decorrer das entrevistas em campo, especialmente no *Meatpacking District*, uma característica chamou atenção: a maioria dos entrevistados que, supostament,e seria especialista, não era de fato entendedora da área. Ficou claro que os prestadores de serviço do bairro sofrem uma rotatividade alta, principalmente os gerentes dos estabelecimentos. Esta característica pode ser associada às leis empregatícias norte-americanas, principalmente, após o aumento de imigração no país. Os funcionários locais competem com os imigrantes. Zukin relata que os imigrantes são grande parte da força de trabalho dos restaurantes nova-iorquinos. De acordo com Zukin (1995, p.159, tradução nossa), estes não dispõem de: "conexão com os sindicatos trabalhistas, aceitam horários incomuns de trabalho e a sua vontade de trabalhar mesmo em troca de salários abaixo da legislação"[95].

Apesar de adjacentes, o *Chelsea* e o *Meatpacking District* abordam a representação do espaço de maneiras distintas. O *Whitney Museum* foi desenvolvido no *Meatpacking District* com o intuito de aproximar os seus visitantes à arte norte americana. Entretanto, a disposição dos ambientes do museu indica o seu caráter de espaço de consumo: na entrada, o visitante se depara com um restaurante comandado por um chef celebrado e uma loja de objetos e livros do próprio museu. Desta forma, a instituição seleciona o tipo de frequentador do seu espaço. Por outro lado, o *The Shed,* no *Chelsea*, foi desenvolvido com o intuito de atender aos jovens artistas de Nova Iorque. A iniciativa, ao contrário dos novos empreendimentos e dos novos serviços, objetiva o uso do espaço pelos moradores originais da cidade, em conformidade com o antigo caráter do bairro.

Na área contígua ao *High Line*, portanto, coexistem representantes de tipologias arquitetônicas que são preservadas, reutilizadas e substituídas. Os três casos compõem estratégias do capitalismo para a obtenção de lucro e o controle do espaço. Sassen (2016) discute a possibilidade da substituição ser considerada uma forma de expulsão. Segundo a socióloga, o capitalismo adota medidas que encobrem a verdadeira essência do sistema econômico. Neste caso, isto acontece em razão da apropriação da cultura e de imagens pela economia simbólica, o que resulta na valorização do espaço e na especulação imobiliária (ZUKIN, 1995). Este é o caso em andamento no *Chelsea* e no *Meatpacking District* e já consolidado no *Soho*.

---

[95] *Immigrants' lack of attachment to labor unions, their acceptance of unusual work hours, and their willingness to work hard for a sub minimum wage.*

3.3 *Soho* e *Financial District*: autenticidade e espetáculo

A macrorregião contígua ao complexo urbanístico do *High Line* é composta pelos bairros do *Soho* e *Financial District*. A urbanização da cidade de Nova Iorque começou no sul da ilha de *Manhattan* e, portanto, estas áreas são também o resultado da acumulação de modificações do espaço, da paisagem e do âmbito social ao longo dos séculos (HOMBERGER, 1998). Ambos os bairros são caracterizados pela arquitetura tradicional da época em que estes foram urbanizados, respectivamente, e pela modificação do caráter local. Inicialmente, o *Soho* e o *Finacial District* não eram conhecidos como destinos turísticos em Nova Iorque, mas a transformação dos serviços oferecidos e dos espaços de uso coletivo público, em função da cultura de consumo, atraiu novos frequentadores[96]. A proximidade ao parque linear sugere semelhanças entre eles e a microrregião, em conformidade com o estudo detalhado destas áreas em campo.

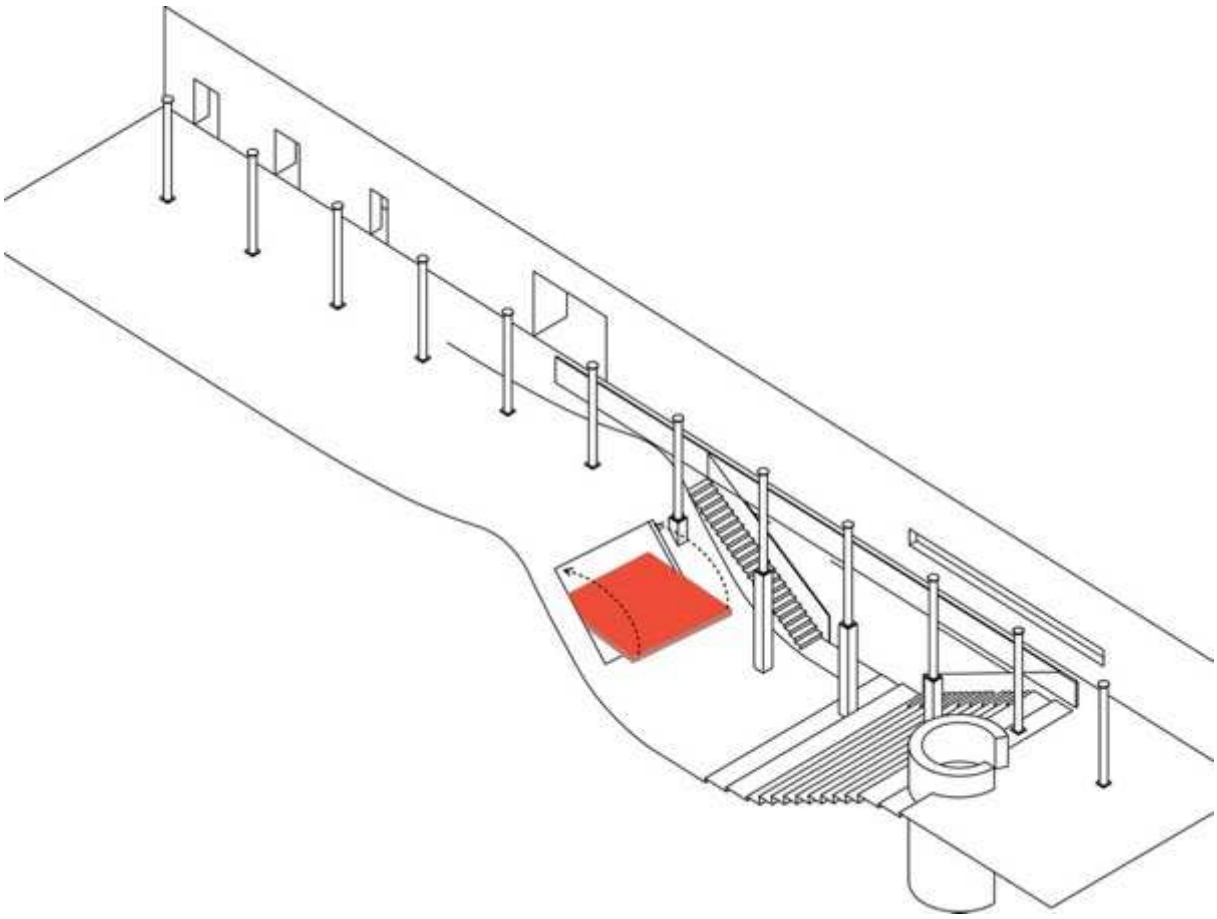
O *Soho* é conhecido pelos serviços que oferece. Os seus quarteirões são construídos, em grande parte, por lojas, restaurantes, cafés e galerias. Além disso, o bairro também faz parte do imaginário urbano por ser uma área frequentada pelos jovens que se interessam por arte e moda, principalmente os *millennials* (PIKE, 2019). No *Soho*, é possível encontrar lojas de *fast fashion* e também espaços conceitos de marcas de luxo. No caso da Prada, o escritório de Rem Koolhaas desenvolveu um espaço (Figura 32) que pode ser adaptado para receber palestras e outros eventos; como exemplo, a arquiteta do *High Line,* Elizabeth Diller, já deu entrevistas nele, são realizados shows músicais e até desfiles da marca milanesa (OMA, 2019). A associação entre a marca e o escritório OMA é de longa data e a produção imagética desta colaboração é assistida pelo mundo inteiro. Entretanto, este não foi sempre o caso, como relatado por Zukin (2011, p. 238, tradução nossa):

> Na década de 1970, a legalização da moradia em *lofts* para artistas no Soho criou um espaço incentivado, mas não financiado, pela cidade, de produção cultural. Naquela época, todos os espaços no nível da rua, as fachadas de lojas e os lofts no nível da rua eram utilizados por manufatureiros de pequena escala e os fornecedores que os abasteciam[97].

[96] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.

[97] *In the 1970s the legalization of loft living in for artists in SoHo created a space of city-sponsored, though not public financed, cultural production. At that time, nearly all street-level spaces, the neighborhood's storefronts and first-floor lofts, were used by small manufacturers and suppliers that catered them*.

Figura 32 - Perspectiva do projeto da loja da Prada no *Soho*



Fonte: OMA, [201-]

Assim como se regristra a história do *Chelsea* e do *Meatpacking District*, o *Soho* foi originalmente uma área manufatureira. Portanto, a tipologia predominante do bairro é a industrial (Figura 33), a qual é preservada segundo a legislação vigente (SORKIN, 2013, p. 164). A transformação destes edifícios em *lofts* ocorreu devido à transferência das fábricas para fora da malha urbana e a disponibilidade de espaço de custo baixo para os recém-chegados artistas na cidade[98].

O design de projetos de amplas dimensões possibilitou a criação de obras de arte de grande escala, assim como a partilha do espaço entre diversos indivíduos. O contato entre eles permitiu que desenvolvessem posições políticas acerca do que acontecia na cena metropolitana e da apropriação do espaço das ruas (ZUKIN, 1995). Portanto, o bairro criava a

[98] Ver Smith *et al*., 2007; Sorkin, 2013; Sorkin, 1992; Sukin, 1995 e Zukin, 2011.

sua própria alma e maneira de entender a cidade, por meio das discussões que envolviam o seus frequentadores (ZUKIN, 2011). Além disso, a modificação dos espaços em *lofts* pelos artistas retrata um reuso adaptativo da arquitetura original, assim como no caso do *High Line*. Zukin recorda esse período (2011, p. 238, tradução nossa):

> Em 1980, poucos anos após a criação do distrito dos artistas, a maioria dos espaços ainda era utilizado por fábricas ou fornecedores de materiais fabris, mas quase o mesmo tanto alojava galerias de arte. O distrito atraia uma quantidade enorme de atenção da mídia de revistas de lifestyle e jornais mundiais de arte, e os filme gravados em Nova Iorque. O tráfego de pedestres foi intensificado[99].

Figura 33 - Tipologia original do *Soho*



Fonte: autora, 2018.

[99] *By 1980, a few years after the artist's district was formed, most of these spaces were still used by factories or factory suppliers, but almost as many housed art galleries. The district attracted an enormous amount of media attention in lifestyle magazines and art world journals and in 'New York' movies as well. Foot traffic swelled.*

O tráfego de pedestres, como foi sugerido pelos especialistas entrevistados, estimula a criação de novos serviços de consumo, uma vez que o passeio pela malha urbana garante o movimento na rua e o *marketing* para os empreendedores (JACOBS, 1992). Sorkin (2013, p. 151, tradução nossa) avalia: "A densidade no *Soho* é algo ao mesmo tempo incomum e estimulante, não simplesmente devido à concentração da espacialidade seriada e o seu desprendimento, mas também na predominância de pedestres, a sua quietude e a variedade arquitetônica"[100]. A singularidade da paisagem do *Soho* retrata tanto a história da cidade quanto a culminação da cultura de consumo em Nova Iorque; e a dinâmica deste espaço ainda é agradável para os seus visitantes[101].

A transformação do *Soho* em um bairro *cool* foi resultado da forte conexão entre o espaço, os seus frequentadores e a cultura local. A presença na mídia é responsável, em um primeiro momento, pela atração de novos visitantes e possíveis moradores. O capital simbólico coletivo é responsável por criar o fetiche em relação ao local e aumentar o número de turistas em áreas como esta (HARVEY, 2005). E com o crescimento da produção de artigos, que remetem à cultura local e às obras de artes de qualidade, o mercado é também atraído. No caso do *Soho*, foram principalmente os serviços gastronômico, hoteleiro e de consumo que modificaram a dinâmica do bairro, conforme verificado no local. Assim foi relatado por Zukin (2011, p. 238, tradução nossa):

> Na década de 1990, as galerias de arte dominavam as vitrines das lojas, concomitante com as butiques de propriedade individual e serviços profissionais, enquanto as fábricas minguaram. […] Nos anos de 2000, as galerias de arte começaram a ser excedidas em número pelas butiques e cadeias de lojas de todos os tipos foram implantadas na Broadway (Avenue), próximas às estações de metrô, assim como nas ruas adjacentes. Apenas cinco anos depois, com o aumento considerável do valor dos aluguéis, as cadeias de lojas superaram as butiques em uma proporção de dois para um, algumas poucas galerias de arte restaram e as fábricas haviam desaparecido[102].

---

[100] *[...] the density of Soho is something both unusual and stimulating, not simply in its serial spatial compressions and releases, but also in its pedestrian predominance, its quietude, and its variety of architectures.*

[101] Registro Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.

[102] *By 1990 art galleries dominated the storefronts, joined by new, individually owned boutiques and professional services, while manufacturing visibly waned. [...] By 2000 art galleries began to be outnumbered by boutiques, and chain stores of every sort planted themselves on Broadway, near the subway stations, as well as on the side streets. Only five years later, with rents dramatically rising, chain stores outnumbered boutiques two to one, a small number of art galleries remained, and factories had all but disappeared*.

Desde o início do século 21, portanto, o *Soho* pode ser considerado um shopping a céu aberto. A referência ao consumo está presente até nos edifícios abandonados, como a campanha de uma marca de luxo estampada nas portas de um espaço não utilizado (Figura 34). Os turistas desejam visitá-lo em razão do seu caráter global, mas a maioria pratica a *window shopping*, ou seja, admira as vitrines mas não entra para consumir. O valor dos serviços oferecidos na área atendem, principalmente, aos nova-iorquinos de capital financeiro alto. A porção oeste do bairro é a que mais atrai serviços de alto padrão e passa por renovações, como observado no local.

Figura 34 - Campanha de moda em edifício desocupado



Fonte: autora, 2018.

A manutenção das arquiteturas originais, mesmo em desuso, é constante na paisagem do *Soho* (Figura 35) e do *Chelsea*. Entretanto, no primeiro caso, estas serão mantidas independente do mercado imobiliário; enquanto no segundo, elas expectam novos empreendimentos para que sejam substituídas. No *Soho*, a autenticidade da arquitetura é valorizada, apesar de ela ser também espetacularizada. O reuso das arquiteturas no *Soho* e no *Meatpacking District* configura a apropriação da imagem da cidade pela economia simbólica (ZUKIN, 1995). Estas são áreas que experienciaram a gentrificação e, desde o final do século 20, registram modificações em seu espaço e na sua dinâmica em razão da cultura de consumo.

Figura 35 - Arquitetura original em desuso n*o Soho*



Fonte: autora, 2018.

O *Tribeca*, localizado entre o *Soho* e o *Financial District*, é um bairro de caráter local. Durante o período de frequência na área foi possível perceber o cotidiano de nova-iorquinos que moram no bairro e trabalham em *Downtown*, especialmente, no *Financial District*. A paisagem permanece praticamente intocada, com exceção do edifício *56 Leonard* do escritório suíço Herzog & de Meuron. Portanto, *Tribeca* ainda mantém a sua característica de abrigar residentes tradicionais, edificações originais, bons restaurantes, lojas especializadas e não receber muitos turistas. Este não é um destino turístico, apesar de conectar geograficamente as regiões que registram constantes modificações[103].

Edifícios abandonados, especialmente, em *Manhattan*, são identificados como espaços com potencial de uso e a possibilidade do crescimento vertical. Este é o cenário atual do *Financial District*, onde existem arranha-céus em construção e edifícios antigos que são modificados para atuarem como moradias (Figura 36). De acordo com Zukin (2011, p. 151, tradução nossa): "A realidade de que, desde a década de 1980, a população residencial do sul de Manhattan cresceu enquanto a demanda por espaços de escritórios continuam a diminuir"[104] .

O reuso adaptativo de edifícios, que antes abrigavam sedes de empresas, e o seu detalhamento em hotéis e apartamentos foram notados nas visitas em campo, devido à presença de anúncios de *marketing*. Assim como o caso do *High Line*, a manutenção de tipologias originais preserva a paisagem e, por conseguinte, o sentimento de pertencimento dos usuários do espaço. Desta forma, os indivíduos sentem-se conectados ao local, mesmo depois de tragédias, como será discutido.

[103] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.
[104] *[...] the reality that, since the 1980s, the residential population of Lower Manhattan had grown while demand for office space continued to decline.*

Figura 36 - Edifício que será transformado em hotel



Fonte: autora, 2018.

O *Financial District* foi o local onde surgiram os primeiros assentamentos urbanos da cidade de Nova Iorque. Esta área sofreu inúmeras transformações ao longo dos séculos, ainda que preserve as edificações mais antigas da ilha (HOMBERGER, 1998). A modificação mais relevante para a paisagem do bairro foi a queda das torres do *World Trace Center*, após os atentados terroristas de 11 de setembro 2001. A discussão acerca do sentimento de vazio na paisagem de onde erguiam os edifícios foi logo substituída pelo diálogo sobre o que seria construído no local. Entretanto, recorda Sukin (2011, p. 151 tradução nossa) : "Nem o governo da cidade nem o conselho da comunidade local tiveram um assento na mesa de planejamento"[105].

[105] *[...] neither the city government nor the local community board had a seat at the planning table.*

A decisão final foi tomada pelo mercado imobiliário. Zukin (2011, p. 155, tradução nossa) recorda aquela dinâmica:

> O prefeito não poderia vencer os donos de propriedades de *Downtown*, representados pelo *Downtown Alliance*, um dos mais ricos BIDs da cidade, a indústria imobiliária, os quais queriam o maior número de oportunidades de construir escritórios que o governo permitisse, e dois senadores dos Estados Unidos, espacialmente o Senador Charles Schumer, quem defendia os interesses das instituições financeiras"[106].

Aos senadores citados, a área é caracterizada pela presença do mercado financeiro e este caráter deveria ser mantido. Os espaços de escritórios destruídos foram quantificados e a reconstrução do *Ground Zero* está em andamento desde então[107]. Grande parte destes edifícios assemelha-se aos edifícios modernos que são construídos no entorno imediato do parque linear e em várias outras metrópoles do mundo, sob influência da globalização, como será discutido no próximo capítulo (HARVEY, 2005).

Portanto, as reurbanizações que acontecem em Nova Iorque são mediadas pelas instituições financeiras e os seus investidores, assim como descrito na microrregião contígua ao *High Line*. Outro exemplo é o *Path Station/ Oculus* (Figura 37) projetado pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava também no novo complexo do *World Trade Center*. Sorkin (2018, p. 59-60, tradução nossa) conta:

> Para servir a 50.000 passageiros por dia, a estação foi construída no valor de mais de 3,8 bilhões de dólares, quase o dobre da estimativa inicial de 2 bilhões. […] Uma estrutura maior do que a do terminal *Grand Central* foi construída para servir menos de 8% dos passageiros que frequentam o terminal ao norte da cidade - e que não aumenta em nada a capacidade do sistema (de transporte da cidade)[108].

---

[106] *The mayor could not win the downtown commercial property owners, represented by the Downtown Alliance, one of the richest BIDs in the city; the real state industry, which wanted as many opportunities to build offices as the state would allow; and the state's two U.S. senators, especially Senator Charles Schumer, who defended the interests of financial institutions.*

[107] Até a entrega desta dissertação.

[108] *To serve 50.000 passengers a day, the station is being constructed at a cost of more than $3.8 billion, nearly double the initial estimate of $2 billion. […] A structure that is larger than Grand Central Station is being built to serve a ridership that's less than 8 percent of what passes through the terminal uptown - and one which does nothing to increase the capacity of the system.*

Figura 37 – *Oculus*



Fonte: autora, 2018.

A construção do *Oculus* levou anos e trata-se mais de um símbolo na paisagem do que uma tipologia arquitetônica destinada a melhorar a vivência da cidade, mesmo que a experiência estética ao adentrá-lo transmita paz.[109]

[109] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.

O tempo de permanência no *Financial District* é curto, uma vez que a área desfruta de poucos destinos considerados turísticos: o *9/11 Memorial* e os edifícios adjacentes com o *Oculus* e a *Wall Street.* Nos quarteirões contíguos às edificações, transitam em passos acelerados os moradores da cidade que trabalham na região. Da mesma forma, os parques - o *Battery Park* e o *Hudson River Park* - são frequentados, em sua maioria, por nova-iorquinos, conforme relatado nas entrevistas. O último conecta o *Chelsea* ao *Financial District*, entretanto a sua extensão e a caracterização das atividades oferecidas em cada porção do parque promovem uma freqüência local e pontual (HUDSON RIVER PARK, [201-]).

No caso de cidades predominantemente verticalizadas, a paisagem é composta por marcos que orientam o pedestre e que são importantes na descrição do espaço, como é frequente na literatura e nos filmes. Existem construções neutras e/ou fortes, muitas dessas capazes de estabelecer relações auráticas com os pedestres que, por mais perto que estejam, sentem como se os edifícios fossem inacessíveis; resultado de uma predisposição em relação aos mitos e signos que carregam os espaços. Para Sedlmayer *et al*. (2012, p. 19), "a aura é a aparição de algo longíquo, por mais próximo que esteja aquilo que a evoca. […] Ela (a coisa) se apodera de nós". Este conceito é essencial para entender a razão pela qual alguns indivíduos não se sentem à vontade em estar ou entrar em certos espaços, o que pode ser causado pela imposição da exuberância. Nova Iorque dispõe de alguns exemplos, como é o caso do novo complexo do *World Trade Center* (Figura 38) e do *Oculus*.

A cidade é composta por marcos que simbolizam a história de Nova Iorque. A representação do tempo a partir da proteção da paisagem, ou seja, a imagem da cidade inalterada pode ser entendida através de dois conceitos: a temporalidade e a temporaneidade. A primeira garante que o passado seja levado ao futuro, através da proteção da paisagem; a segunda, por ser limitada ao presente, prova que o congelamento de uma imagem não está suscetível às mudanças intrínsecas à paisagem real, ou seja, a paisagem deve ser entendida como uma temporalidade dentro de uma temporaneidade (ASSUNTO, 2013). A paisagem é justamente a imagem do tempo, uma vez que ela captura a espacialização temporal e está carregada de signos. Portanto, criar uma paisagem significa ter consciência total do lugar.

Figura 38 - *One World Trade Center*



Fonte: autora, 2018.

Atualmente, o *Financial District* tem uma paisagem complexa, a qual retrata, com base nas escalas das edificações (Figura 39), as diferentes fases que a região registrou[110].

[110] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Profa. Dra. Celina Borges Lemos.

Figura 39 - As diferentes escalas do *Financial District*



Fonte: autora, 2018.

As micro e macrorregiões contíguas ao *High Line*, apesar das urbanizações e reurbanização atual, contam a história da cidade, através da paisagem e das tipologias remanescentes. Da mesma forma, estas áreas registram tanto o reuso adaptativo das estruturas originais quanto a criação de símbolos da tipologia construtiva moderna na paisagem de Nova Iorque. O *skyline* da cidade e a atual produção do espaço também retratam a ascensão da cultura de consumo e das instituições privadas como desenvolvedoras da cidade.

4 TIPOLOGIAS EM TRANSFORMAÇÃO

A vida cotidiana é concebida pela totalidade das experiências ocorridas no espaço urbano (LEFEBVRE, 2014). Entre estas, o encontro entre os indivíduo retrata a dinâmica social nas cidades e, portanto, os espaços públicos - como a rua e o parque - são equipamentos urbanos determinantes do cotidiano. A interação entre os usuários, sejam eles moradores, visitantes ou prestadores de serviço, é organizada de acordo com as possibilidades de deslocamento e de espaços de permanência, os quais permeiam a rotina de cada um[111]. O caráter que cada espaço adota varia de acordo com o seu projeto, uso e manutenção, características estas que dependem dos governos e das políticas locais. Os espaços podem expressar segurança ou risco, boa ou má frequentação, alma local ou reprodução da cultura global, entre outros. O sentimento referente aos locais é resultado da formação da paisagem no imaginário de cada indivíduo. Entretanto:

> o que está em causa não é somente a visão, mas todos os sentidos; não é somente a percepção, mas todos os modos de relação do indivíduo com o mundo; enfim, não é somente o indivíduo, mas tudo aquilo pelo qual a sociedade o condiciona e o supera, isto é, ela situa os indivíduos no seio de uma cultura, dando com isso um sentido à sua relação com o mundo (sentido que, naturalmente, nunca é exatamente o mesmo para cada indivíduo. (BERQUE, 1998, p.87)

A assimilação da cidade é condicionada pelos símbolos dispostos nela. A reação estética aos elementos que compõe a paisagem diz respeito ao tipo de relação que o usuário tem com o espaço, cuja produção é mediada pela economia simbólica (ZUKIN, 1995). A criação de imagens incorporada às novas edificações e aos equipamentos urbanos alteram o modo como a vida cotidiana é entendida, principalmente, em razão do percepção visual dos símbolos e da possível distração causada por eles. As mídias também são responsáveis por alterar a dinâmica socioespacial, por meio da incitação de ideias, posturas e culturas para além das locais, o que resulta na aproximação ou no afastamento dos indivíduos. Estes meios de representação podem imprimir ou ocultar realidades presentes no cotidiano dos usuários do espaço (ZUKIN, 1995).

O modo de produção capitalista delineia a vida cotidiana nas principais cidades globais da mesma forma que as crises financeiras alteram a dinâmica entre as sociedades. As crises,

[111] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Prof. Dra. Celina Borges Lemos.

segundo Lefebvre (LEFEBVRE, 2014, p. 713, tradução nossa), "têm se tornado o modo de existência das sociedades modernas numa escala mundial"[112]. A abstração do espaço é realizada pelo consumo das *commodities*, as quais são responsáveis por moldar a vida no espaço de uso coletivo público (SENNETT, 1976). Elas retratam a cultura local e/ou global e representam a economia e a política regentes no âmbito da paisagem, por meio da cultura comercial. Estes produtos e imagens tornam-se referências não só para o indivíduo, mas também para o modo como ele se relaciona com e no espaço. A vida cotidiana, assim como os aspectos da economia urbana, faz parte de processos que são, concomitantemente, cíclicos e lineares (HAVEY, 2005). Por estas razões, há a acomodação das influências das culturas globais sobre determinadas localidades e a eficácia imagética superficial que ela condiciona naquela paisagem.

No caso específico das ruas e centros de comércio, como existem vários exemplos em Nova Iorque, a condição de suprimento de necessidades básicas das lojas de conveniência, farmácias e supermercados, é ocultada pelos símbolos das respectivas arquiteturas e interiores (ZUKIN, 2011). A criação de tais referências altera o modo como os indivíduos entendem e relacionam-se com a cidade, além da interação entre eles.

A imagem, desde o início da cultura moderna, desfruta de significados que remetem ao visual físico tanto da cidade quanto do frequentador do espaço. A aparência diz respeito à leitura do entorno pelos seus frequentadores, os quais adotam determinadas posturas com o intuito de se apresentar para o mundo. Isto também acontece com os espaços, o que garante que as cidades retratem a acomodação de várias representações que se relacionam entre si.

Por conseguinte, a vida cotidiana é imersa pelo caráter simbólico dos espaços. Lefebvre (2014, p. 697, tradução nossa) argumenta que: "Quanto mais importante o espaço e o lugar se tornam, mais a sociedade é ignorante em relação ao espaço, uma vez que tudo conspira para se separar deste - a mídia, as imagens, o transporte, as abstrações gerais"[113]. Desta forma, a produção e o consumo de símbolos estão relacionados à experiência do espaço pelos seus

[112] *It is becoming the mode of existence of modern societies on a world scale*.
[113] *The more important space and place become, the more the mass pf people are ignorant of space, for everything conspires to detach them from it - the media, images, transport, general abstraction.*

frequentadores. Os símbolos desenvolvidos na paisagem das cidades são capazes de desconcentrar o indivíduo e alterar a sua percepção do espaço.

O sentimento de conexão e pertencimento é acrescido pelo diálogo e pela interação entre as diferentes culturas, as quais são encontradas nas cidades globais. Entretanto, a cultura também é responsável pela produção de *commodities* que, através do sistema capitalista, moldam e até mesmo controlam a sociedade (ZUKIN, 2011). A urbanização e a atual reurbanização também remetem à produção de símbolos, Estes são, no entendimento de Harvey (2005, p. 231), "dotados de um poder de atração importante em relação aos fluxos de capital". Este é o capital simbólico coletivo conceituado pelo autor.

As transformações nas cidades são decorrentes da influência do capitalismo neoliberal no espaço, o qual determina o tipo de espetáculo que é exibido na paisagem e que atrai novos visitantes para as áreas em questão (BESSA; ALVARES, 2014). A economia simbólica é responsável por produzir imagens que compõem a paisagem das cidades, seja esta um letreiro de um restaurante ou um edifício que se destaca no *skyline* (ZUKIN, 1995). O investimento em tais transformações ocorre com base na previsão de lucros; portanto, grande parte é destinada às construções. Entretanto, por serem parcerias público-privadas, tais empreendimentos acabam por alterar outras tipologias: os espaços públicos da cidade (ZUKIN, 2011).

A urbanização é, segundo Harvey (2005, p.168-169), "um processo social espacialmente fundamentado, no qual um amplo leque de autores, com objetivos e compromissos diversos, interagem por meio de uma configuração específica de práticas sociais entrelaçadas". Neste sentido, o desenvolvimento dos espaços das cidades é baseado nas práticas cotidianas e nas consequentes relações entre os indivíduos. Contudo, as práticas sociais são influenciadas pela economia simbólica, e a produção do espaço é fundamentada na relação entre os seus usuários e a economia, o que também pode ser entendido como uma relação de dominação. A interação que ocorre entre os indivíduos que experimentam o espaço, por meio de reações estéticas a ele e as tipologias das cidades, configuram o cotidiano das localidades.

Em *Manhattan,* a disposição das ruas e das avenidas foi idealizada em 1806, quando a sociedade e as suas necessidades eram outras (HOMBERGER, 1998). Com o crescimento exponencial da ilha nos últimos 200 anos e o desenvolvimento de projetos para satisfazer os

desejos dos investidores da cidade, transformações na malha urbana e na mobilidade têm sido necessárias. As novas edificações são resultado da substituição ou do reuso adaptativo de construções antigas, o que altera a vida cotidiana da área e atrai mais mudanças. No caso de Nova Iorque, o incentivo para a adaptação dos trilhos do *High Line* em parque linear foi consequência da falta de espaços verdes de lazer, esta questionada pelos moradores. Logo, os parques, assim como as ruas, merecem atenção no caso nova-iorquino.

Através da reurbanização - do desenvolvimento de empreendimentos que alteram a paisagem e a vivências do dia a dia com o objetivo de dinamizar os serviços urbanos - a relação entre os usuários e o espaço é alterado, e as transformações nas tipologias urbanas ocorrem de forma a acomodar o novo cotidiano[114]. A interação entre diversos indivíduos nas cidades resulta em tensões que podem ser facilitadas e/ou representadas por meio do sentimento de perecimento ou de exclusão. Sobre as mudanças físicas, Sassen (2016, p 254) assinala que estas são decorrentes do desejo de que sejam aprovadas: "desregulamentações e infraestruras que os setores econômicos corporativos almejam". Estas acabam por transformar a vivência na cidade.

4.1 A rua

"As ruas são tão antigas quanto as civilizações, e mais do que qualquer outro artefato humano, tornaram-se o símbolo da vida pública com todo contato, conflito e tolerância entre os homens" [115] (SORKIN, 1992, p.123, tradução nossa). A rua simboliza a história do desenvolvimento da cidade, das culturas que foram acomodadas no espaço, dos diferentes atores que deixaram sua marca na malha urbana, além das práticas sócio, política e econômicas exercidas por todos os usuários que fazem parte da sua construção. É no espaço da rua que os indivíduos experienciam a cidade, criam relações sociais efêmeras e duradouras, trocam experiências e exprimem a sua opinião. A rua como espaço de uso coletivo público só existe com a presença do indivíduo, assim como ilustrado pelo quadrinista Will Eisner (Figura 40).

[114] Para mais informações, ver Havey (2005) e Zukin (2011).
[115] *Streets are as old as civilization, and more than any other human artefact, have come to symbolise public life, with all its human contact, conflict, and tolerance*.

Figura 40 - A rua sem indivíduos de Will Eisner



Fonte: Eisner, 2006, p. 301.

A rua simboliza o tempo: acomoda as diferentes *layers* do passado, é palco do agora e anseia pelo futuro, uma vez que as transformações são ininterruptas[116]. Ela é alterada em diversas escalas, pois o seu uso varia de acordo com o meio de transporte, a relação que o usuário tem com o lugar, os tipos de serviços e experiências oferecidos nas calçadas, a conservação e manutenção delas, a acessibilidade (em ambos os sentidos) e todas as variáveis da vida cotidiana nas cidades. Do mesmo modo, a rua pode simbolizar o caráter de uma sociedade específica ou reproduzir modos de vida identificados em vários lugares do globo. Neles, de

[116] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Prof. Dra. Celina Borges Lemos.

acordo com Sennett (1992, p. 184, tradução nossa), “arranjos cenográficos de vistas da cidade e paisagens de consumo simuladas são apresentados para espectadores fascinados"[117]

É na rua que o indivíduo adota diferentes papéis: o de trabalhador a caminho da sua atividade, o de turista que passeia com calma e com uma câmera nas mãos e o do engajado que usa o espaço para divulgar suas ideias. Tal condição inspira a lembrança da experiência do *flâneur* nas ambiências da modernidade parisiense (BUCK-MORSS, 1997). Os encontros podem ou não gerar interações e a produção do espaço tem influência direta nos tipos de relações sociais desenvolvidas em cada local. Além disso, a produção de símbolos nas cidades é responsável pelos tipos de uso e de sentimentos criados em relação ao espaço urbano, em razão da possibilidade de serem estes consumidos por todos que transitam pelas ruas. O caráter público cria oportunidades para infinitas experiências de convívio.

A rua tem relação direta com os edifícios pelos quais é contornada. Existe uma tensão dialética entre a possibilidade (público) e o impedimento (privado) de acesso que são formados nos imaginários dos transeuntes de acordo com a relação que cada um tem com o espaço produzido. A experiência estética também diz respeito aos poderes de exclusão que uma cidade dispõe, assim como a hierarquia que os espaços dispõem em relação aos transeuntes da rua (SASSEN, 2016). A proximidade entre a rua e os edifícios torna a relação entre eles complexa, ainda que pouco percebida pelos transeuntes, seja pela distração causada pela produção simbólica que domina as paisagens, seja pela falta de atenção comum aos frequentadores em trajetos rotineiros (ZUKIN, 1995).

A rua é responsável por apresentar as vitrines das lojas, o que significa que é a partir da rua que o indivíduo vislumbra os símbolos produzidos pelo mercado. Segundo Walter Benjamin [193-][118], analisado por Susan Buck-Morss, a atração é resultado do fetiche em relação às *commodities*, que só é possível em virtude da fantasmagoria urbana (BUCK-MORSS, 1997, p. 81). Deste modo, a relação entre o usuário que transita pelas ruas e o seu entorno é fundamentada pela relação socioeconômica, que é responsável por moldar os espaços e o comportamento de seus usuários. Neste mesmo contexto, é importante citar a relação

[117] *Scenographic arrangements of city views and simulated landscapes of consumption have been presented to fascinated audiences*.
[118] A citação de Buck Morss sobre Walter Benjamin está referenciada em: Benjamin Papers, George Bataille Archive. Bibliothèque Nationale, Paris.

aurática[119] que os edifícios são capazes de imprimir em seus observadores (SEDLMAYER *et al*., 2012).

As calçadas são visitadas por pedestres e, ocasionalmente, carrinhos de bebê, *skates* e passeatas. O seu fluxo pode ser interrompido por vendedores ambulantes, o descarregamento de cargas em lojas e algum hidrante estourado. As calçadas como fomentadoras da sociabilidade, mais do que qualquer outro espaço da cidade, dinamizam a vida cotidiana: os encontros, os desencontros e os acontecimentos (JACOBS, 1992). A calçada é o lugar onde a sociedade do espetáculo frequenta para ver e ser visto, por onde os indivíduos percorrem em direção ao trabalho e as crianças, à escola. É também onde a sociedade tem voz, onde a paisagem é criada no imaginário de seus visitantes e onde o sentimento em relação à cidade é enaltecido. Segundo Jacobs (1992, p. 56, tradução nossa):

> A somatória de todos os contatos públicos casuais em nível local - a maioria destes fortuitos, associados à mensagens, todos estes medidos pelo indivíduo preocupado e que não se aproxima de ninguém - é um sentimento de identidade pública dos usuários da rua, uma rede de respeito público e confiança, e um recurso em tempos de necessidades pessoais ou em relação ao bairro.[120]

Por outro lado, as vias de trânsito acomodam os meios de transporte que percorrem a cidade meio a um extenso volume de carros e de engarrafamentos. Por este motivo, o metrô é uma alternativa utilizada por todas as classes sociais que residem em Nova Iorque. A velocidade dos automóveis, ao transitarem pelas grandes avenidas da cidade, pode ser alta, entretanto, o pedestre é respeitado, quando na sua faixa, e desfruta de segurança nas calçadas. Porém, este não foi sempre o caso: os trilhos que abrigam o parque do *High Line* foram construídos com o intuito de separar os trens dos pedestres. Contam David e Hammond (2013, p.136): "O movimento A Cidade do Amanhã, que propôs a separação dos meios de transporte em vários níveis, influenciou a arquitetura e o planejamento da época". No início do século 20, todos - pedestres, automóveis, animais de carga e trens - transitavam no mesmo espaço.

---

[119] Ver subseção 3.3 para mais informações.

[120] *The sum of such casual, public contact at a local level - most of it fortuitous, most of it associated with errands, all of it metered by the person concerned and not thrust upon him by anyone - is a feeling for the public identity of people, a web of public respect and trust, and a resource in time of personal oi neighbourhood need*.

Além da segurança, a rua oferece a liberdade de ir e vir, de expressar-se, de portar-se como desejar, de ser. As suas características podem estimular sentimentos de familiaridade ou causar desconforto em seus transeuntes. Deve existir, segundo Jacobs (1995, p. 35, tradução nossa), "demarcação clara entre o que é público e privado"[121] [...] devem existir olhos que vigiam as ruas"[122] [...]; as calçadas devem ter usuários nelas com bastante freqüência"[123]. Para a jornalista, a segurança é garantida para os frequentadores, através do uso das ruas ininterruptamente. O espaço público é palco da interação entre os seus frequentadores, estes de diferentes origens, e da apropriação da cidade pelos seus usuários. Entretanto, com a aumento do número de espaços de caráter semipúblico[124], a importância da rua como espaço de uso coletivo público tem se tornado cada vez maior.

A manutenção das ruas é realizada pelo governo das cidades, assim como os projetos de mobilidade urbana. Em Nova Iorque, o transporte público é essencial para o deslocamento entre os seus bairros. Entretanto, o estado dos metrôs é de decadência e o governo da cidade não tem capital para reformá-lo; possivelmente, a solução desta crise resultará em mudança na liderança de tais projetos (HU, 2017). Além disto, é estudada a cobrança de taxas de uso das vias de trânsito no centro de *Manhattan*, assim como já acontece em Londres (HU, 2019). O imposto traria benefícios para a cidade: o arrecadamento de capital para a reforma dos metrôs e a diminuição do volume de automóveis que circulam pela ilha diariamente e, consequentemente, a diminuição da poluição causada por eles.

A diminuição da presença dos veículos vai contra a ideia de aproximar o consumidor das *commodities*: os carros foram importantes facilitadores para a conexão entre eles (LEMOS, 2010). Por outro lado, com a ascensão das compras *online*, os indivíduos que precisam ou preferem podem fazê-las pelo celular ou computador. Por outro lado, os indivíduos que recorrem às ruas para ir ao supermercado, por exemplo, nunca vão deixar de existir. O desejo de vivenciar experiências estéticas ao ir às lojas, como escolher uma fruta a partir da sua cor e cheiro, é intrínseca ao ser humano. Entretanto, para isto é necessário que a gestão urbana mantenha as calçadas em bom estado, para além das vias e dos sistemas de transporte público e privado.

---

[121] *a clear demarcation between what is public space and what is private space.*.
[122] *there most be eyes upon the street.*
[123] *the sidewalk must have users on it fairly continuously.*
[124] Como os BIDs discutidos na subseção 3.2.

Jacobs (1992) argumenta que até mesmo a largura das calçadas poderia incentivar o uso das ruas, uma vez que:"Calçadas com cerca de dez metros de largura podem acomodar virtualmente qualquer demanda de brincadeiras incidentais que surgirem nelas - com o auxílio das arvores para sombrear as atividades e espaço suficiente para a circulação de pedestres e a vida adulta pública nas caladas"[125](JACOBS, 1992, p 87, tradução nossa).

Da mesma forma, a qualidade das calçadas também influencia no uso do espaço público pelas crianças, as quais ficam mais interessadas com o entorno quando em convívio social, ao invés de atividades realizadas em seus jardins, a título de exemplo.

A localização geográfica das ruas determina o valor tanto do solo quanto dos aluguéis dos produtos vendidos e dos serviços oferecidos nela. Quando o *Chelsea* foi gentrificado nos anos 1960, a presença das galerias de arte e da nova cena artística que surgiu com elas alterou os preços da região (CURRID, 2007). Até hoje as galerias funcionam como uma extensão das ruas em razão da *night gallery,* evento que acontece em todas as quintas-feiras à noite, quando as galerias abrem as suas portas e servem vinhos para receber os entusiastas da arte e da sociedade do espetáculo (CHELSEA GALLERIES,[201-]).

O caráter convidativo das ruas é resultado da presença de indivíduos e de espaços de encontro, do seu uso e da sua manutenção, do sentimento de pertencimento e seguranças que imprimem, entre várias outras (JACOBS, 2007). Além disso, elas podem atuar como palco de reivindicações ou festas locais. Trata-se, portanto, de exemplos do uso da rua como espaço público pelos moradores das cidades. Por outro lado, a rua também pode funcionar como uma fronteira social e este é o caso apresentado pelo documentário *Class divide* (2015). Com o intuito de ressaltar a realidade social no bairro *Chelsea* no entorno imediato ao *High Line*, o documentário refere-se à descrição de como uma rua pode funcionar como uma barreira social e uma fronteira invisível.

É narrada a história por trás da *Avenues* - *The World School*, uma rede de escolas com sede em Nova Iorque e São Paulo que promete formar jovens com habilidades para o novo

[125] *Sidewalks of thirty or thirty-five feet wide can accommodate virtually any demand of incidental play pu upon them - along with trees to shade the activities, and sufficient space for pedestrian circulation and adult public sidewalk lide […].*

mercado internacional (CLASS..., 2015). Em *Manhattan*, a escola é localizada no *Chelsea*, mais precisamente na *10th Av.*, entre as *W 25th* e *W 26th St*. A sua implementação ocorreu após a idealização do parque linear na área; ela ocupa um antigo edifício industrial. Portanto, a escola faz parte do processo de reurbanização decorrente do reuso adaptativo dos trilhos e é, ela mesma, um projeto de reutilização de uma tipologia antiga, o que ressalta o capital simbólico contido na imagem do edifício.

Logo em frente à escola, a qual custa anualmente mais de 40 mil dólares, está localizado o *Elliot-Chelsea Houses*, um conjunto habitacional que abriga pessoas, inclusive aquelas na faixa da pobreza. O documentário apresenta entrevistas de alunos e moradores que compartilham da mesma rua em suas vidas cotidianas, mas que não convivem entre si. Alguns mencionam que consideram a situação de proximidade entre indivíduos de classes sociais tão opostas como "esquisita". Joe Restuccia, membro do comité comunitário do bairro *Chelsea*, relata: "Durante as ondas de gentrificação e mudanças que a área vivenciou, os novos moradores sempre integraram-se no bairro. Agora é diferente. Esta é uma tentativa de criar uma nova identidade para o nosso bairro."[126] (CLASS..., 2015, tradução nossa)

A presença da escola no *Chelsea* causa constrangimentos tanto para os alunos quanto para os moradores. Os primeiros não frequentam os espaços públicos do bairro, ou seja, não usam a rua e, consequentemente, não demostram iniciativas de convívio, enquanto os últimos têm medo de ser obrigados a aceitar propostas para sair dali. E o que os separa é apenas a rua. A materialidade física do espaço adquire uma significação para além da convencional: a barreira da segregação social baseada no poder aquisitivo. Com as transformações que o bairro tem registrado, em decorrência do reuso adaptativo dos trilhos e a chegada de novos moradores com capital cultural e financeiro diferente dos moradores originais, o espaço comum das ruas é alterado: ele tanto pode ser um destino quanto uma fronteira. (CLASS..., 2015)

Além disso, a maneira como a rua é projetada pode significar um controle espacial oriundo da relação entre os poderes privado e público. No caso do *Hudson Yards*, foram criadas ruas internas ao complexo com o intuito de funcionar como caminhos pelos quais os usuários

[126] *In the prior ways of gentrification and change that happened on the West Side, always the new residentes have integrated into the new neighborhood. This is different. This is trying to create a new identity for what our neighbourhood is.*

pudessem acessar os edifícios e a nova estação da linha 7 do metrô. Do mesmo modo, foi desenvolvido um *boulevard*[127] que conecta o complexo às construções que são erguidas em decorrência dele. "Comunidade fechada" ou *gated community,* assim Kimmelman (2019) descreveu o *Hudson Yards*. Esta caracterização refere-se ao caráter não convidativo das ruas do complexo, mesmo que estas sejam abertas ao público.

A existência de monumentos como o *The Vessel*[128], a imponência da tipologia dos edifícios e o pré-conceito em relação aos espaços de consumo (lojas e restaurantes de luxo) criam uma relação aurática[129] entre os transeuntes na rua e o complexo. O sentimento de não pertencimento ao local ocorre em razão da inferioridade de capital cultural e financeiro. Além disso, a impossibilidade de consumo das *commodities* oferecidas neste espaço afasta os transeuntes de adentrarem as ruas internas ao *Hudson Yards*. Este é um espaço destinado ao consumo e que não é convidativo para os que buscam um espaço de permanência e lazer, assim como também acontece no *High Line*, mas por outros motivos, como detalhado no decorrer deste trabalho.

No caso do parque linear suspenso, houve alteração do nível da rua para o dos trilhos. Com o intuito de atuar como uma calçada segura em relação aos veículos e agradável, em razão da proximidade com o verde, o *High Line* atrai mais turistas do que moradores locais, assim como foi observado nas entrevistas realizadas no local (Apêndices A e B). Isto sugere que, mesmo que com boas intenções, a transformação dos trilhos em parque sofre consequências referentes à produção de símbolos na paisagem que acabam por alterar a dinâmica da área em favor da economia e, principalmente, da indústria imobiliária. Desta forma, a relação que os usuários têm com o espaço a ser percorrido no parque também é modificada.

Assim como Michael Sorkin (1992) discute em seu livro sobre os parques temáticos, tanto a ideia de segurança em um espaço público quanto a criação de túneis subterrâneos e vias elevadas são parte de um mecanismo de segregação da produção do espaço. O desenvolvimento da cidade por urbanistas não significa somente criar ruas com calçadas acessíveis e vias que acomodem o alto volume de automóveis que transitam nos espaços urbanos, mas também criar espaços para os frequentadores. Anos depois, o autor publicou um

[127] Ver Figura 19.
[128] Ver Figura 20.
[129] Ver subseção 3.3 para mais informações.

texto no qual dizia: "As ruas (de Nova Iorque) são das pessoas; assim como as calçadas"[130] (SORKIN, 2018, p.43,tradução nossa). Neste caso, o direito à rua também significa o direito à cidade lefebvriano.

O espaço público também retrata a alma dos lugares (ZUKIN, 2010). As características como a pluralidade estética da paisagem arquitetônica, o uso das ruas e os símbolos expostos, juntos, formam a ambiência necessária à criação da experiência do local, por meio do retrato da cultura. Por outro lado, a paisagem impressa nas ruas também pode ser a reprodução de um espírito global ou de um passado que não existe mais. Este último é o caso da reforma realizada no *South Street Seaport*, no *Downtown* de Nova Iorque: o projeto pretendia reproduzir a experiência dos *piers* de décadas anteriores. Entretanto, as ruas fechadas para pedestre, agora, têm lojas e restaurantes de caráter internacional, o que é contrário à ideia do movimento gerado por um porto de importações. A presença de turistas prova que o projeto foi uma tentativa de atrair visitantes por meio da apropriação simbólica do espaço (SORKIN, 1992).

A transformação da tipologia da rua diz respeito, portanto, à alteração da relação entre essa e o seus transeuntes. O uso e a apropriação do espaço urbano, assim como a experiência estética na rua, fazem parte da vida cotidiana dos moradores das cidades. A associação entre a ação do Estado e os interesses da economia tem como intuito a produção imagética de cenários. A paisagem resultante adquire relevância, uma vez que a amplia a atração de mais capital em nome do incremento dos serviços urbanos. Através do reuso adaptativo de edificações, estas transformações são capazes de atrair reurbanizações que alteram por completo o cotidiano nas ruas dos locais. A rua é o lugar da vida das cidades.

Na literatura e nos filmes, as ruas nova-iorquinas foram descritas inúmeras vezes por autores de diferentes origens e, portanto, com variadas percepções da cidade. Betty Halbreich (2015), *personal stylist* da loja de departamento Bergdorf Goodman, caracterizou a esquina da *5th Avenue* com a *57th Street* da seguinte forma:

> rodeada pelos hotéis Savoy Plaza, Plaza e Sherry Netherland, aquela era um esquina suntuosa mesmo durante a década de 1970, quando boa parte da cidade estrava em decadência e abandono. Com a Bonwit Teller numa esquina, a Tiffany's (a mesma

[130] *The streets belong to the people. So do the Sidewalks.*

> do filme *Bonequinha de Luxo*) na outra ;e a Henri Bendel, um pouco mais acima da rua, aquela era a terra do luxo dos velhos tempos (HALBREICH, 2015, p.143).

Hoje, a descrição de luxo e de crescimento, meio à decadência dos edifícios, poderia caracterizar a atual conjuntura do *Hudson Yards* e do *Chelsea*, respectivamente.

4.2 O edifício

Em Nova Iorque, os edifícios adquirem várias significados. O seu *skyline* é favorecido pelas possíveis vistas que os rios *East* e *Hudson* proporcionam por meio do afastamento e do recorto único da paisagem da ilha. A diferença de estilos e a escala dos edifícios também tornam esta uma cidade ímpar. *Manhattan*, principalmente, já passou por diversas reconstruções, em razão das colonizações holandesa e britânica, de grandes incêndios, do período mercantil, da industrialização em meio à malha urbana, dos atentados de 11 de setembro e do furacão *Sandy* (BURROWS *et al*.,1999). Esta lista é infinita. Entretanto, um tipo de situação não foi capaz de retardar o desenvolvimento de novas edificações na ilha: crises financeiras.

O processo de reurbanização em Nova Iorque faz parte de um contexto que engloba uma expressiva dinâmica dos serviços ultramodernos e o desejo da perpetuação do trabalho de arquitetos, através do desenvolvimento de um projeto de sua autoria na cidade. Ademais, devem ser reassaltados alguns fatores: a alta densidade de moradores na ilha, a concentração da classe artística e do mercado cultural, a economia neoliberal que comanda a concepção e o lançamento de novos empreendimentos, a segregação social a partir da tipologia, a crise dos apartamentos de aluguel regulado (*rent-regulared*) destinados às camadas da população com menor poder aquisitivo e o zoneamento que favorece o capitalismo em oposição aos moradores e à vida cotidiana (SASSEN, 2016).

Por envolver um grande número de variáveis, o edifício é capaz de contar a história da cidade[131]. O desenvolvimento delas, assim como das edificações, é moldado pela cultura de consumo. Na visão de Featherstone (1995, p. 32), "a recepção (de produtos da indústria) é ditada pelo valor de troca à medida que os valores e propósitos mais elevados da cultura

[131] Dados abordados no capítulo 3.

sucumbem à lógica do processo de produção e do mercado". A indústria imobiliária baseia-se nos modos de consumo ao desenvolver novos projetos para as cidades. Este desenvolvimento, muitas vezes, é divulgado como uma revitalização, como houve depois da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), quando os centros das cidades passaram por reconstruções com o intuito de atrair visitantes e fazer com que a economia voltasse a girar (ZUKIN, 2011, p.5).

"O desejo de uma experiência urbana autêntica começou como uma reação à crise urbana dos anos de 1960, quando as cidades americanas eram comumente descritas como vítimas desanimadas de uma doença fatal"[132], relata Zukin (2011, p. 4-5, tradução nossa). Foi nessa mesma época quando surgiram as leis de preservação de edificações para que a história fosse conservada junto às construções. A arquitetura é dotada de um caráter duradouro, em razão dos materiais utilizados; entretanto, as cidades estão em constante transformação, como é o caso da guerra descrita e das reurbanizações atuais.

A revitalização de uma área não precisa significar a destruição do que já existe. O reuso adaptativo, além de preservar um símbolo que está presente no imaginário da população, é um projeto que remete à sustentabilidade. No caso do parque do *High Line*, aproveitou-se uma estrutura existente para criar um espaço verde de lazer e de permanência. Anos antes, o *Chelsea* havia passado por algo semelhante: com a desindustrialização das cidades e a crise dos anos de 1970, o valor dos alugueis dos galpões, que antes abrigavam as industrias, caiu drasticamente. Deste modo, os artistas, que antes precisavam de um trabalho de meio período para pagar suas despesas, neste contexto, puderam dedicar-se exclusivamente às artes. Assim, os galpões foram adaptados em *lofts*, que funcionaram como moradia e galeria de arte para jovens emergentes, como Jean-Michel Basquiat. Em 2007, Elizabeth Currid publicou o seu estudo sobre a economia cultural no local e disse: "Existiam mais de 318 galerias de arte somente no Chelsea"[133] (CURRID, 2007, p.100, tradução nossa).

A simbologia contida nas edificações remete a uma questão mundial: a semelhança entre os novos empreendimentos que estão sendo implantados nas principais metrópoles cosmopolitas. Esta característica é favorecida pela ascensão da cultura dos *starchitects*, ou seja, os prédios

[132] *The desire for an authentic urban experience began as a reaction to the urban crisis of the 1960s, when American cities were routinely described as hopeless victims of a fatal disease.*
[133] *There are over 318 art galleries in Chelsea alone.*

projetados para abrigar escritórios, apartamentos e instituições culturais são assinados por arquitetos famosos. Estes apresentam um padrão em relação a sua aparência externa: são imponentes, cobertos de vidro e possuem estrutura metálica. A presença destes na paisagem das cidades tem a pretenção de simbolizar a assinatura do arquiteto no espaço (SORKIN, 2018). O próprio *High Line* foi descrito como um "corredor de arquitetos"[134] pelo jornalista do *The New York Times* Patrick McGeehan (2011, tradução nossa).

Neste mesmo artigo (MCGEEHAN, 2011), é relatado que os valores dos apartamentos dobraram desde a abertura do parque linear. A produção de símbolos, como já foi discutido, remete à economia e, por conseguinte, o valor para consumi-los é determinado de acordo com o mercado. A produção capitalista das cidades permite que espaços de consumo sejam concebidos e que a dinâmica destes lugares sejam alterados, como consequência da atração de mais capital. Harvey (2005, p. 127) compreendeu que: "A reprodução da vida cotidiana depende das mercadorias produzidas mediante o sistema de circulação de capital, que tem a busca do lucro como seu objetivo direto e socialmente aceito" É o que se sucede no caso do *High Line*. Portanto, a implementação de novos edifícios - ou a substituição de existentes assim como é comum em *Manhattan* - altera o valor da moradia na área em questão.

Do mesmo modo, a construção de novos prédios residenciais e comerciais permite que os seus investidores retenham capital através da indústria imobiliária. A situação é equivalente para quem decide comprar um apartamento ou uma loja e investir valores monetários, neste caso, no mercado imobiliário. Entretanto, ambas as formas de investimento operam em conjunto, uma vez que elas dizem respeito à concentração de capital em um determinado espaço. Trata-se da acumulação geográfica do capital, incialmente discutida por Karl Marx (1967) [135] (1818-1883), *apud* Harvey (2005, p.41): "A acumulação é o motor cuja potência aumenta no modo de produção capitalista".

É importante evidenciar que a concentração de capital em um determinado espaço também tem o objetivo de fazer o dinheiro girar em um tempo mais curto, mesmo que soe contraditório, pois este tipo de investimento gera empregos, atrai projetos de reurbanização, altera a dinâmica do espaço, sugere a reacomodação da cultura, entre outros (SORKIN, 2018,

[134] *Architects row*.
[135] A obra de Karl Marx a qual se refere Harvey é: MARX, Karl. *Capital*: A Critique of Political Economy, vol. 1. New York: International Publishers, 1967.

p.171). Deste modo, a circulação financeira mais efetiva tem como consequência a expansão da produção do espaço, o que gera mais lucros para os investidores e a maior concentração de capital nas áreas em questão. Além disto, os investimentos podem acontecer em qualquer lugar do mundo com a facilidade do deslocamento do dinheiro na atualidade (HARVEY, 2005).

"A capacidade de dominar o espaço implica na produção do espaço", disse David Harvey (2005, p. 147). Portanto, ao investirem no serviço imobiliário, os detentores do capital usufruem do poder sobre as transformações e o desenvolvimento das cidades. Para o autor, o capital é uma relação social, ou seja, o capital é responsável por controlar a dinâmica entre os indivíduos e modificar a paisagem na qual decorre o cotidiano. Deste modo, a presença de um símbolo desenvolvido pela economia capitalista diz respeito às formas de representação do espaço pelas camadas de poder financeiro alto, através da acumulação de capital, e da sua relação com a cultura e com os usuários da área em questão.

O sistema capitalista é capaz de manter-se por meio de crises cíclicas e de transformações do espaço, ambas em alternância (HARVEY, 2005). No caso das construções, o incentivo para o desembolso de capital para obras nas cidades é possível, pois a elite privilegiada, que está voltada para estes investimentos, em grande parte, não é afetada pelas crises. E o Estado, nos momentos de recessão e incerteza, amplia as oportunidades e aumenta, por conseguinte, a capacidade de produção do capitalismo. Em outras palavras, as cidades exercem o papel de reservatório de capital, ou seja, a produção simbólica é essencial para a acumulação e a manutenção do poder por meio do espaço (ZUKIN, 1995). Por esta razão, o materialismo é um importante objeto de estudo, como propôs Walter Benjamin no século 20, *apud* Buck-Morss. (1997).

Contudo, a apropriação de uma tipologia urbana está relacionada com a economia da produção simbólica e isto significa o aumento dos valores. No caso dos artistas, a área foi ressignificada em favor da cultura *cool*, seguida da gentrificação do bairro, como antes havia acontecido no *Soho* (ZUKIN, 2011). Atualmente, o bairro apresenta uma supervalorização como resultado da implementação do parque linear suspenso e da consequente atração de novos empreendimentos imobiliários. A reurbanização que ocorre no *Chelsea*, hoje, diz respeito à atração de público para consumir os símbolos que são criados, através dos edifícios do entorno imediato e do próprio *High Line*.

A sedução, por meio da produção simbólica, é também a estratégia utilizada no *Meatpacking District*: a conservação por lei e o reuso adaptativo dos antigos edifícios industrias, que agora abrigam empresas de tecnologia e lojas de luxo, atraem visitantes que consomem na área (ZUKIN, 1995). A instituição que mantém o distrito acredita que este modelo de preservação retrata a evolução da cidade (MEATPACKING DISTRICT, 2016). Entretanto, neste caso, a apropriação simbólica da tipologia arquitetônica é um mecanismo de lucratividade. O reuso adaptativo de edifícios, mesmo que este não seja o objetivo, como no caso do *High Line*, pode resultar no aumento do preços, na expulsão de antigos moradores e na alteração da dinâmica cotidiana do lugar (DAVID; HAMMOND, 2013).

O significado que o edifício carrega também se refere à cultura. Através da tipologia, dos materiais e da sua contextualização, o edifício conta a história do lugar. Entretanto, a produção capitalista do espaço é fundamentada na acumulação geográfica de capital, o que significa, muitas vezes, que a cultura local é deixada de lado em favor das características arquitetônicas difundidas por meio da globalização. A dialética entre a forma e a função na arquitetura é visível, principalmente, depois da década de 1970, com a aceleraão da produção simbólica (ZUKIN, 1995). No caso de Nova Iorque, um edifício representa tanto o desenvolvimento de uma arte quanto o investimento em uma propriedade (SORKIN, 2013, p.6).

Além disso, o edifício retrata a vida cotidiana: as moradias, o trabalho, a escola, os supermercados, os museus. A significação dos espaços construídos é, para além de tudo, a de resguardo. Entretanto, a questão da moradia é um problema para grande parte da população nova-iorquina, pois ela é também uma *commodity* na cidade. Os valores de aluguel e de compra aumentam constantemente, em razão da produção da cidade ser condicionada pelos mecanismos determinados pelo mercado capitalista. As demolições e as substituições de edifícios, como acontece agora no *Chelsea*, assim como os serviços oferecidos nas áreas que são afetadas pelo incremento do valor dos serviços.

A moradia em Nova Iorque é considerada um serviço de demanda social de alta importância para a economia local, devido à grande especulação imobiliária da cidade, principalmente, em *Manhattan*. A ilha já passou por vários processos de gentrificação, os quais foram responsáveis por expulsar as camadas menos favorecidas em favor das mais abastadas financeira e culturalmente; mudanças estas que foram incentivadas pelo Estado e pelo sistema

capitalista (SMITH; WILLIAMS, 2007). Tais fenômenos sobressignificaram o conceito de morar: o que antes era entendido como permanecer, pertencer, resguardar, hoje, é algo ligado ao mercado e ao poder aquisitivo. Além disso, as cidades tornam-se produtos da indústria imobiliária, assim como as paisagens.

O valor dos aluguéis em *Manhattan* é um problema que muitos moradores da cidade enfrentam ao longo da vida. Devido às transformações constantes na paisagem e às substituições das edificações, outros investimentos são atraídos e a dinâmica da região é alterada. Os resultados disto são o aumento do valor do solo e a diminuição da disponibilidade dos apartamentos de aluguel regulado (*rent-regulated apartments*). Os proprietários destes espaços dispõem de algumas alternativas para tal: uma delas é a renovação dos apartamentos, o que carece um aumento no preço, ou a venda dos apartamentos com o objetivo de serem estes demolidos e substituídos. A verticalização da cidade não só aumenta o número total de moradias disponíveis como também faz com que um menor número destes seja destinado a camadas menos afortunadas da população[136].

Por outro lado, o governo promove incentivos fiscais para que parte destes novos edifícios seja destinada ao uso pelas camadas mais pobres tanto por aluguel regulamentado quanto pela compra do imóvel. O desejo de possuir é uma das características das sociedades de consumo, que vivem meio à oferta ilimitada de *commodities* nas cidades (BAUDRILLARD, 1981). Entretanto, em razão das ondas de especulação imobiliária que fazem parte do cotidiano da ilha, todos os espaços da cidade registram aumento do valor de uso e de troca em algum momento[137]. Deste modo, a compra de um imóvel pode não ser a melhor solução para os moradores de renda mais baixa, pois eles correm o risco de ser expulsos pelos custos de manutenção (BARKER, 2018). Os apartamentos de aluguel regulamentado, em contrapartida, não podem sofrer alterações no preço, mas o entorno pode tornar a vida insustentável, como hoje acontece no *Chelsea*.

A moradia em Nova Iorque passa por uma crise ocasionada pela falta de apartamentos de aluguel regulado (*rent-regulated*) (BARKER, 2018). Nos últimos dez anos, aproximadamente

[136] Para mais informações sobre os aluguéis em *Manhattan*, ver Barker, 2018.
[137] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Prof. Dra. Celina Borges Lemos.

40% das moradias destinadas aos moradores de baixa renda foram perdidas em razão da destruição de edifícios ou pela venda dos apartamentos pelos seus locadores. Cerca de 4.5000 nova-iorquinos moram em habitações sociais somente no *Chelsea* e metade deles está desempregada. Na mesma região, 40% dos novos apartamentos foram vendidos para estrangeiros desde 2014. A grande maioria deles compra como investimento e não pretende morar naquelas localidades (CLASS..., 2015). O *Chelsea* perde, aos poucos, o caráter de bairro residencial local e expulsa os moradores originais, com o aumento do custo de vida na região.

Da mesma forma, quando o *Trump Soho* foi construído, hotel no bairro com o mesmo nome e que, atualmente, foi renomeado para *The Dominick*, certos andares tiveram os seus quartos destinados aos hóspedes e outros andares foram modelados com apartamentos, os quais foram anunciados como *flats* (CURRID, 2007). Estes poderiam ser comprados, mas o próprio hotel se encarregaria de alugá-los durante seis meses do ano. Desta forma, os proprietários não poderiam ficar mais do que seis meses ao ano no hotel; resolução que não foi comprida. A lei diz que não é permitida a construção de edifícios residenciais na área e o empreendimento tentou contorná-la, ao anunciar o aluguel de tais apartamentos (CURRID, 2007). Por se tratar de um empresário influente no país, foi necessário somente o pagamento de um multa pela construção e operação de um edifício composto por residências e quartos. Assim, a infração da lei que transformou por completo a paisagem do bairro (Figura 41) foi minimizada em favor do capital.

Em casos como o do *High Line*, em que os edifícios tornam-se destinos turísticos, o aumento dos valores é ainda maior. A economia simbólica é responsável por transformar a experiência da cidade em *commodity*, assim como a cultura local[138]. Nesta área, existem tanto a apropriação simbólica das tipologias do *Meatpacking District*, quanto o reuso adaptativo dos trilhos e a substituição de edifícios antigos do *Chelsea*. Todas estes são mecanismos utilizados para atrair novos investimentos: a economia vista pelos processos de urbanização e reurbanização, a transformação da paisagem e a alteração da dinâmica da vida cotidiana. A reurbanização é condicionada, portanto, à produção de edifícios e à transformação das cidades, o que é capaz de alterar o significado das construções.

---

[138] Para mais informações, ver Zukin (1995) e Sennett (1992).

Figura 41 - *Trump Soho*



Fonte: The Dominick, 2019.

A escala dos edifícios tem sido alterada em Nova Iorque, assim como em muitas cidades globais (PEÇANHA, 2019). A altimetria das edificações na paisagem retrata certas características da indústria imobiliária: o crescimento das cidades, a influência de uma arquitetura global, a falta de espaço para o número de residentes e a evolução da tecnologia construtiva. A escala também diz respeito aos tipos de espaço dentro do edifício. Estes podem ser confortáveis, minúsculos - comuns em Nova Iorque - ou excessivos. Espaço é dinheiro na cidade. Tanto a escala interna quanto a externa fazem parte de uma construção social, a qual varia de acordo com cada usuário do espaço. A altura e o afastamento também são responsáveis por causar sentimentos àqueles que os observam e, possivelmente, estabelecer relações auráticas.

A altura dos edifícios também está relacionada com a legislação que se refere ao direito de construir. As alturas permitidas pelo zoneamento da cidade são ultrapassadas pelos novos arranha-céus e estes têm a possibilidade de pagar o imposto referente à transferência do direito de desenvolvimento e garantir as alturas desejadas. No caso do *High Line*, os proprietários de espaços sob o parque venderam o seu direito de construir para outros imóveis

do bairro ao longo das *10th* e 11th *Avenues* (DAVID; HAMMOND, 2013). Não faltam investidores com capital para novos empreendimentos que queiram comprar mais altura para os seus edifícios. Foi esta a maneira que encontraram para que os donos do solo abaixo do parque consentissem a sua construção. Segundo Michael Sorkin, em Nova Iorque, até o ar é uma *commodity* (SORKIN, 2018, p.65).

As bases da indústria imobiliária, nas atuais economias neoliberais, são as parceiras público-privadas. Como consequência, as tipologias e os usos são definidos de acordo com o mercado, o qual é moldado pelos modos de consumo da sociedade. Em Nova Iorque, devido ao crescimento do número de moradores na cidade, a produção de edifícios residenciais é alta em todos os seus bairros, principalmente, no *Chelsea* e no *Financial District*. Entretanto, a variedade de tipos de usos dos edifícios é importante para a vida cotidiana em uma cidade, pois funciona como atrativos para que os usuários fiquem na rua (JACOBS, 1992).

Esta característica é importante para que o sentimento de segurança seja presente. Além disso, a disponibilidade de serviços básicos, como supermercado, farmácia e lavanderia, é importante no dia a dia dos indivíduos, assim como a proximidade de espaços de lazer, como museus, parques e cafés. Jacobs (1992, p. 153, tradução nossa) argumenta que:

> As empresas que nós (moradores e trabalhadores) somos capazes de apoiar mutualmente atraem para as calçadas muito mais residentes do que emergiriam caso o espaço fosse moribundo. E, modestamente, elas também atraem outro público em adição aos moradores e trabalhadores locais. Elas atraem indivíduos que querem uma mudança do seus bairros de origem.[139].

No entorno imediato ao *High Line*, há a predominância de galerias de arte e edifícios residenciais, conforme verificado em campo. Entretanto, desde o início da adaptação dos trilhos em parque, existe um forte movimento de substituição dos edifícios de tijolo terracota (Figura 42) em favor de empreendimentos imobiliários.

---

[139] *The enterprises we are capable of supporting, mutually, draw out onto the sidewalk by evening many more residents than would emerge if the place were moribund. And, in a modest way, they also attract still another crowd in addition to the local residents or local workers. They attract people who want a change from their neighbourhoods […].*

Figura 42 - Edifício de tijolo terracota tradicional no *Chelsea*



Fonte: autora, 2018.

Por outro lado, na porção leste do bairro, a renovação no âmbito espacial não ocorre e muitos edifícios estão em situação precária. De acordo com a pesquisa e as entrevistas realizadas no local(ver Apêndice), as lojas de caráter local, como floriculturas e restaurantes familiares (Figura 43) são mantidas nas vias menores, enquanto os edifícios de maior escala das avenidas são adaptados para receber representantes de grandes redes de farmácia, por exemplo.

Figura 43 - Restaurantes familiares asiáticos ao leste do *Chelsea*



Fonte: autora, 2018.

O primeiro edifício de um *starchitect* construído ao longo do *High Line* foi a sede da empresa *InterActiveCorp* (IAC); o primeiro projeto desenvolvido pelo arquiteto Frank Gehry em Nova Iorque (Figura 44). Dois anos depois, em 2009, foi concluído o hotel *The Standard* (Figura 45). O projeto foi desenvolvido para que o edifício ficasse acima do parque, de forma que fosse criado um pilotis entre as duas construções (DAVID; HAMMOND, 2013). Os quartos localizados nos perímetros do hotel têm uma parede em vidro, o que possibilita vistas superiores do *High Line* e da cidade, além de experiências estéticas até então inéditas naquele lugar. O hotel oferece serviços de consumo de bebidas e alimentação para os turistas que transitam pelo parque, como é o caso do *biergarten*, que funciona no verão; além de um restaurante mais exclusivo no seu topo, conforme verificado em campo. Além de ser uma referência na paisagem construída em torno do parque linear, o edifício conversa com a cidade.

Figura 44 - *IAC Headquarters* ao fundo



Fonte: autora, 2018.

Figura 45 - *The Standard*



Fonte: autora, 2018.

Depois disso, outros *starchitects* desenvolveram projetos para a área; alguns já finalizados e outros, em construção. É o caso do edifício futurista de Zaha Hadid (Figura 46), o qual foi entregue aos compradores com as áreas molhadas detalhadas por ela, inclusive o *design* da banheira e o formato das bancadas das cozinhas que fazem referência às curvas da fachada do edifício. Os apartamentos tornaram-se uma *commodity* tão desejada que os visitantes do *High Line* param na frente do edifício para fotografar e admirar o trabalho da arquiteta. Apesar da solução estrutural do *520 West 28th* ser metálica e o acabamento da fachada de vidro, a escala do edifício conversa com aquelas do entorno, assim como a do parque. Além de acreditar que cada projeto deve ser concebido em harmonia com o seu contexto, Zaha Hadid acreditava que Nova Iorque era o lugar de experimentar novas ideias (ZAHA HADID ARCHIECTS,[200-])

Figura 46 - *520 West 28*



Fonte: autora, 2118.

Outro edifício que chama atenção antes mesmo de estar finalizado é o *The XI* (Figura 47), do arquiteto dinamarquês Bjarke Ingels, que também é responsável pelo *The Spiral*[140]. Tratam-se de dois edifícios[141] com a sua forma torcida que simboliza um ícone em direção ao céu (THE XI, [201-]). O *design* da fachada também faz referência à dualidade entre o novo e o velho na área. O uso misto garante que tanto hóspedes quanto moradores desfrutem do projeto concebido ao longo do parque linear. Entretanto, por mais que estes dois projetos comuniquem-se visualmente com o seu entorno, eles não se comunicam com a população do *Chelsea*, uma vez que os serviços são caros e a maioria dos compradores de tais empreendimentos é estrangeira.

Figura 47 - *The XI*



Fonte: autora, 2018.

[140] Figura 18 do capítulo 3.
[141] O segundo pode ser visto à esquerda do primeiro ainda no início da sua construção, em outubro de 2018.

Ao lado da sede do IAC, está em construção o *515W 18th St*, este desenvolvido por Thomas Heatherwick, o mesmo *designer* que projetou o *The Vessel*, no *Hudson Yards*. O seu programa também inclui duas torres, estrutura metálica e acabamento em vidro. Apesar das formas curvas nas suas esquadrias e uma malha de tijolos que conversa com a tipologia original do *Chelsea*, a proximidade, as semelhanças e a concentração de projetos de *starchitects* na área representam uma mudança na dinâmica da produção do espaço. A transformação dos edifícios das cidades ocorre fundamentada na economia neoliberal, verificada pelos novos empreendimentos, tanto por parte dos investidores quanto dos compradores, ambos desconectados da população local.

Nesse caso, altera-se o significado de morar: o edifício torna-se uma *commodity* a ser consumida e razão da segregação social, uma vez que o aumento dos preços, causado pela reurbanização, expulsa moradores antigos do bairro. Além disso, ocorre a perda do sentimento de resguardo que um lar deveria ter, devido à proximidade destes edifícios com o parque linear. A frequência de turistas na área resultou na colocação de cortinas e outras formas de impedir a visão de dentro dos apartamentos, conforme foi verificado em campo, uma vez que a vida cotidiana íntima ficou exposta (Figura 48) aos visitantes do High Line, de acordo com a sociedade do espetáculo. Assim, o espaço deixa de ser privado, mesmo com a barreira criada pela fachada do edifício.

Figura 48 - Proximidade dos edifícios no entorno imediato ao *High Line*



Fonte: autora, 2018.

Por outro lado, como a maioria dos proprietários dos novos edifícios não mora em Nova Iorque, muitos dos apartamentos ficam vazios e fechados. Isso significa que a transformação não está só alterando o caráter do morador do bairro, como também diminui o número de usuários do *Chelsea* para além das áreas turísticas. As consequências maiores estão na perda da alma do lugar, assim como a alteração da sua vida cotidiana. Em meio às construções novas e à reurbanização da área, o desenvolvimento do *High Line* adquire uma posição de destaque, pois o reuso adaptativo dos trilhos narra duas histórias: a do passado do *Chelsea* e a do futuro das metrópoles cosmopolitas, que são desenvolvidas a partir de um distinto e eficiente mecanismo econômico materializado no espaço urbano.

4.3 O parque

Sobre a função de parques e praças, Richard Sennett (1976, p.28) afirma: "é a de mesclar pessoas e diversificar atividades". Por se tratarem de espaços públicos, tais áreas também atuam como espaço de encontro e trocas, de uso e apropriação e da liberdade de expressão, o que caracteriza o espaço de uso coletivo público. Apesar das praças e dos parques

simbolizarem o lazer no imaginário comum, estes também são o palco da dinâmica da vida cotidiana nas cidades, concomitante com a rua. A pluralidade de atividades realizadas em parques abrange desde o passeio despretensioso à prática de atividades físicas e o contato com a natureza, todos estes fundamentais na vida do ser humano.

O encontro entre indivíduos de diferentes origens e culturas ocorre nos espaços públicos com os quais eles se identificam. Desta forma, a liberdade de uso e de expressão são características importantes a serem reconhecidas no espaço pelos visitantes; e o desenho das áreas públicas influencia na sociabilidade entre os usuários que partilham da mesma cidade (SENNETT, 1976). Nova Iorque recebe novos moradores e visitantes diariamente, portanto, o encontro entre diferentes culturas é promovido pela própria cidade. A riqueza cultural torna Nova Iorque única e estimula novos processos de urbanização com base nos modos de consumo de uma sociedade diversificada (CURRID, 2007).

Entretanto, o encontro não significa que exista, necessariamente, algum tipo de comunicação, uma vez que a interação entre os indivíduos é o resultado de diversos fatores. A título de exemplo: um banco de parque pode representar um convite para se sentar e desfrutar do contato com o verde, além de possibilitar a aproximação de indivíduos que descansam. Do mesmo modo, os caminhos desenvolvidos a partir de desenhos orgânicos ocasionam encontros que não são habituais nas ruas comumente lineares. Até mesmos os abrigos contra o sol e a chuva ocasionam a concentração de frequentadores das áreas quando necessários. Além disso, a caracterização de um parque é capaz de unir indivíduos com os mesmos interesses, como é o caso de um parque para cachorros. Logo, o planejamento dos espaços públicos sugestiona o seu uso e a interação entre os seus usuários.

O desenrolar da vida cotidiana ocorre nos espaços públicos. Estes configuram os locais onde os indivíduos exercem os seus direitos e deveres, como a liberdade de ir e vir e a apropriação. Entretanto, os parques e os equipamentos urbanos de lazer têm sofrido mudanças que afetam os seus usuários. A decisão de transferir a manutenção destes espaços para instituições privadas altera o modo como eles são utilizados, em razão da experiência estética ao adentrar um parque com regras e guardas. Além disso, a institucionalização de um espaço público encoraja o consumo de símbolos e *commodities*, sejam estes visuais ou reais, a partir da arquitetura, lanchonetes e barracas de venda, por exemplo.

O caso do *High Line* diz respeito às vias de locomoção do pedestre e do ciclista. O parque linear atua como espaço de lazer e facilitador da mobilidade urbana, já que este conecta o *Midtown* e o *Meatpacking District* por um patamar elevado em relação à rua. Ele oferece segurança em relação aos automóveis e conforto em virtude da vegetação. Entretanto, como observado em diferentes dias e horários, o fluxo de turistas é alto, mesmo no inverno; eles caminham em passos lentos, param para fotografar e admirar o entorno. Portanto, o deslocamento pelo parque pode ficar comprometido, caso o objetivo seja eficiência. Além disso, o *High Line* apresenta limitações de uso, como horário de funcionamento, o que impede que ele seja utilizado a qualquer hora por moradores da região (Figura 49).

Figura 49 - Horários de uso do *High Line*



Fonte: autora, 2018.

No século 19, o *Central Park* (Figura 50) foi idealizado com o intuito de criar espaços de sociabilidade, assim como aconteceu em outras cidades na época. Tratava-se da necessidade de criar um novo tipo de espaço para uma nova sociedade, os cosmopolitas, os quais tinham representantes de todas as camadas da sociedade (SENNETT, 1976, p. 35). O parque convidava as massas para passeios e recreação, semelhante ao que foi descrito na literatura da época, como é o caso de *O grande Gatsby* (2013), de F. Scott Fitzgerald, publicado em 1925, que tratou sobre o uso do espaço público pela alta sociedade e o luxo nova-iorquino. Duas décadas depois, entre 1945 e 1946, o parque foi palco de questionamentos e lembranças da infância de Holden Caulfield, o protagonista de 17 anos de *O apanhador no campo de centeio* ([1951], 2016), de J. D. Salinger A sua vida cotidiana, assim como a de seus irmãos e vários outros jovens da época, girava em torno do parque.

Figura 50 - *Central Park* em temperaturas negativas



Fonte: autora, 2017.

Quase dois séculos depois do projeto do *Central Park*, a concepção de um espaço público verde difere em razão da transformação da dinâmica socioespacial resultante da economia vigente. Os modos de consumo e a as interações sociais são fundamentadas no espaço determinado pela produção simbólica e pelas parcerias de cunho público-privadas. Deste modo, a culminância da manutenção de parques por instituições privadas, no contexto capitalista, foi inevitável. No caso de Nova Iorque, os BIDs[142] são responsáveis pela conservação do *Central Park*, do *Bryant Park* e inclusive do *High Line Park*, o qual fica sob cuidados da instituição *Friends of the High Line*.

Ainda que a natureza livre não exista mais, a contemplação do verde e o contato com a natureza são importantes para o ser humano (SENNETT, 2018). A diversidade de experiências cognitivas, mesmo que estas sejam desfrutadas mais pelas crianças do que pelos adultos, é o modo pelo qual se apreende a maneira de se relacionar com o espaço e com os outros indivíduos (BUCK-MORSS, 1997). A natureza e a organicidade dos parques são importantes para este autoconhecimento, uma vez que estes espaços aliviam a opressão da cidade e permitem que o seu visitante esteja mais aberto para a experimentação estética da cidade (SENNETT, 2018, p. 61-62).

Por outro lado, a construção da imagem de um parque não significa a solução das tensões sociais: a criação de um espaço público não promove, sozinho, a interação entre os seus frequentadores. Este é, portanto, um artifício que tem o intuito de unir diferentes raças a partir da naturalização de um espaço construído pelo indivíduo (SENNETT, 2018). Características como o caráter convidativo, o sentimento de pertencimento, a construção de uma paisagem que envolva o seu visitante, o bom relacionamento entre os usuários da área, dentre muitas outras, são necessárias para que o parque não seja só uma representação da teatralidade da natureza.

O *High Line* é um parque linear suspenso, características físicas que o tornam único. A imagem dos trilhos tornou-se intrínseca à paisagem do bairro após a implementação do parque em razão da presença dele no imaginário comum. O seu caráter linear prevê um único caminho a ser percorrido pelos seus visitantes, apesar de existirem diversos acessos e, portanto, estes permitem que cada usuário decidida o seu ponto de partida.

[142] Ver capítulo 3.

A linearidade e a conformação dos trilhos, neste caso, resultam na pequena largura do parque - são em média 13 metros de um lado a outro - apesar dos seus dois quilômetros e meio de extensão (DAVID; HAMMOMD, 2013). Neste cenário, são impossibilitadas atividades como os jogos com bola, a presença de animais e até mesmo o agrupamento de um número grande de indivíduos. A configuração linear não é favorável ao encontro e simboliza a vida cotidiana nas calçadas da cidade, onde, em geral, os usuários caminham apressadamente[143].

Além disso, a elevação do nível do parque em relação à rua separa o pedestre e os automóveis do contato imediato com o parque. A característica pública dos parques é representada pela liberdade de acesso a eles. No caso da necessidade de adentrar escadas ou elevadores para alcançar o parque, a experiência é alterada e a sensação que isto traz é a de entrar em um espaço controlado ou privado. Isto acontece com as placas de informação, com as regras de uso do parque, conforme discutido. Portanto, o modo como são desenvolvidos os desenhos dos espaços resulta em diferentes experiências estéticas em seus usuários. Este é também o caso dos que têm dificuldades de locomoção: a experiência do parque fica limitada à procura por elevadores.

Por outro lado, a elevação do parque cria um trajeto em meio aos edifícios, o que permite recortes de paisagens da cidade que antes ficavam impossibilitados e da contemplação da cidade por um ângulo diferente (Figura 51). Desta forma, os visitantes do parque desenvolvem novos tipos de relacionamento com a cidade. Além disso, a presença do verde, meio ao concreto dos edifícios do entorno do parque, cria uma ambiência de paz e e a ideia de fuga da cidade, para alguns visitantes. Segundo Richard Sennett, o cenário composto pela natureza simboliza a suspensão da realidade, ou seja, a natureza é capaz de transportar o indivíduo para outros espaços sem que ele se mova (SENNETT, 2018).

[143] Registro referente às notas de aulas redigidas em Nova Iorque com a supervisão da orientadora Prof. Dra. Celina Borges Lemos.

Figura 51- A contemplação da cidade sob o *High Line*



Fonte: autora, 2018.

Alguns moradores, quando entrevistados (ver Apêndice), enfatizaram que o parque do *High Line* introduziu mais áreas verdes na paisagem de *Downtown*. Além disso, a crescente conscientização da urgência em se conservar o meio ambiente, seja pelas campanhas nas redes sociais, seja pela adoção do estilo de vida vegetariano/ vegano, faz com que a população aspire por mais espaços, como o parque linear. De outra forma, em oposição ao relatos do espaço na literatura, como mencionado em relação ao *Central Park*, a geração que frequenta o *High Line* perpetua suas lembranças de outra maneira: através de imagens que são compartilhadas na internet e que se tornam parte do imaginário popular. Tais imagens representam a transformação do espaço em um símbolo que pode ser consumido.

Próximo ao *High Line* está localizado o *Hudson River Park*. O projeto, em andamento ao longo da orla do rio *Hudson,* foi pensado a partir dos bairros pelos quais ele passa: em *Tribeca*, onde transitam predominantemente locais, foi construída uma casa-barco para recreação, com quadras e equipamentos para atividades aquáticas. Em contrapartida, no *Pier 57*, localizado no *Meatpacking District*, onde o principal serviço é o comércio, será construída uma estrutura para o comércio de artigos produzidos por artistas, que funcionará como uma expansão dos atacados e restaurantes existentes em terra (HUDSON RIVER PARK, [201-]). A adequação do parque ao seu entorno imediato oportuniza a ocupação do espaço público pelos moradores dos respectivos bairros, o que promove o uso da cidade em razão da facilidade e protege o meio ambiente com a diminuição do distância e, portanto, a diminuição das emissões de gases. O *Pier 55* (Figura 52) foi projetado por Thomas Heatherwick, autor do *The Vessel* e está em construção.

Figura 52 - Pier 55 do *Hudson River Park*, por Thomas Heatherwick



Fonte: Heatherwick Studio, 2018.

A ciclovia que conecta os *piers* com os parques ao longo da orla do rio percorre da *West 58th Stree*t, onde também existe um edifício do escritório dinamarquês, o *VIA 57 West*, até o *Battery Park* no *Financial District*. Portanto, devido a sua extensão, os frequentadores do *Hudson River Park* vão, muitas vezes, pontualmente a algum píer ou parque de sua preferência. Entretanto, ele tem potencial de futuramente ser visto como uma importante ligação entre os bairros ao oeste de *Manhattan*. Por outro lado, quando o *Hudson River Park* foi proposto, os moradores da área fizeram protestos, pois sabiam que este seria um

empreedimento e, não, um espaço público (ZUKIN, 1995, p.261). Apesar da proximidade, conforme foi averiguado nas entrevistas, o público dos parques é diferente: enquanto no *High Line* há mais turistas, o *Hudson River Park* é freqüentado por moradores locais. No caso de um parque ser também empreendimento, existe a contradição entre esse ser um espaço público por excelência e, ao mesmo tempo, um projeto privado. Este deveria ser projetado com os seus usuários em mente, uma vez que ele configura um local de convívio.

Além disso, por ser um espaço aberto, todos os moradores da cidade têm direito ao acesso. Entretanto, a possibilidade de adentrar o parque nem sempre significa o desejo de usá-lo. A vigilância e o controle verificados nas práticas cotidianas de parques nova-iorquinos garantem o controle destes, como é o caso das regras de conduta e da presença de seguranças (ZUKIN, 1995, p.262). Desta forma, a experiência estética do espaço torna-se negativa para os usuários que se sentem intimidados por tais ações de controle.

Esse é o caso do *Bryant Park*, o qual configura um espaço semipúblico, subsidiado por uma instituição privada de moradores que residem no entorno do parque. Os serviços que eles oferecem, como bares, restaurantes e seguranças no local, repelem as camadas mais baixas da sociedade; e a Biblioteca Pública de Nova Iorque, situada no parque, e que exige cadastro para a entrada. Ambos, parque e Biblioteca, determinam regras para o uso de seus espaços com o intuito de garantir o bom comportamento dos usuários (Figura 53) e, consequentemente, a diferenciação social a partir do capital cultural necessário para se portar em tais espaços. O espaço público, neste caso, tem caráter de privado mesmo sem barreiras físicas.

O controle do espaço sob a égide do Estado e da economia, seja pela transferência do direito de construir ou pela atribuição da manutenção de parques para instituições privadas, altera a experiência de uso e a vida cotidiana dos usuários da cidade. Nestes casos, tanto o espaço quanto a cultura do lugar são transformados em *commodities*, ou seja, os parques passam a fazer parte da produção simbólica. Entretanto, o planejamento dos espaços públicos para os usuários da cidade deve anteceder o zoneamento e a possibilidade de serem concedidas medidas especiais mediante ao pagamento de impostos (SORKIN, 2018, p.72).

Figura 53 - *Bryant Park*



Fonte: autora, 2018.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A investigação de transformações latentes, como é o caso da reurbanização das áreas contíguas ao complexo *High Line*, tem como objetivo o melhor entendimento dos condicionamentos que resultam em uma nova realidade das vidas nas cidades. Entender o agora é fundamental para que os urbanistas planejem os espaços urbanos em conformação com as novas necessidades e os seus moradores tenham consciência do contexto que os engloba. O caso de Nova Iorque é uma amostragem deste tipo de estudo e representa o modo de se pensar e produzir as cidades a partir da cultura de consumo e da produção simbólica. Seja pela substituição, seja pelo reuso adaptativo, seja pela preservação de tipologias arquitetônicas, os planejadores da cidade adotam soluções que abordam tanto a experiência estética dos frequentadores dos locais quanto a imposição de uma paisagem que faz parte do imaginário popular mundialmente.

Nestes casos, os valores são modificados de maneira espontânea e o controle é encoberto pelos símbolos. As renovações ocorrem de acordo com as necessidades do capital e de quem o controla. As políticas públicas são direcionadas ou até mesmo transformadas em função do sistema econômico vigente, na sua maioria, por falta de recursos estatais. As expulsões sociais e apropriação cultural são encobertas pela produção simbólica, e a marginalização dos moradores originais das áreas que sofrem reurbanização resulta em transformações em diversos espaços da cidade. A falta de voz da população dá-se, entre outros, pela segregação social e econômica, pelas divergências políticas e pela separação geográfica entre estes moradores e os investidores que promovem as modificações no espaço.

O desenvolvimento da paisagem simboliza, ao mesmo tempo, a nostalgia de seus frequentadores e o sistema econômico vigente que são ambos naturais das cidades. No caso de Nova Iorque, as transformações atualizam o passado da cidade e dão continuidade para a sua história de caráter de substituição. O turismo é responsável pela modificação das características obsoletas, assim como o rompimento com os mitos fundadores locais resultam em novos formas de representação do espaço. Deste modo, os frequentadores e os tipos de uso e serviços oferecidos também são atualizados. Estas modificações são, portanto, resultado do desenvolvimento intrínseco aos espaços urbanos governados pelo capitalismo.

Em Nova Iorque, os atuais processos de urbanização são decorrentes da atração de investimentos estrangeiros associados à políticas urbanas liberais, principalmente quando se trata de modificações que podem trazer lucro para a cidade. A apropriação da cultura local e das tipologias arquitetônicas para a sua adaptação em destinos turísticos faz parte da dinâmica das transformações da mesma forma em que a expulsão dos moradores e usos originais; e estes acontecem de forma orgânica dentro da realidade das principais cidades globais. Nova Iorque é, portanto, um caso onde a escala das transformações é ampliado em razão de suas característica únicas; entretanto trata-se de um exemplo para cidades que ainda não desenvolveram ou desenvolvem transformações no espaço condicionadas à economia.

Esta pesquisa permitiu não só o detalhamento da reurbanização das áreas contíguas ao *High Line*, mas também o aprofundamento em relação à expressão no espaço urbano do desenvolvimento do capitalismo. Além disso, este estudo deu origem ao interesse investigativo no que se refere a outros exemplos de reuso adaptativo de tipologias urbanas e da concepção de empreendimentos imobiliários de grandes escalas como o *Hudson Yards* - estes possivelmente a serem desenvolvidos no futuro.

REFERÊNCIAS

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único*: desmanchando consensos. Petrópolis: Editora Vozes Ltda., 2000.

ASSUNTO, Rosario. A paisagem e a estética. *In*: SERRÃO, Adriana V. (Coord). *Filosofia da paisagem*: uma antologia. 2. ed. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013, p. 339-376.

BARKER, Kim. Behind New York's Housing Crisis: Weakened Laws and Fragmented Regulation. Affordable housing is vanishing as landlords exploit a broken system, pushing out rent-regulated tenants and catapulting apartments into the free market. *The New York Times*, New York, ano 168, 20 maio 2018. New York. Disponível em: https://www.nytimes.com/interactive/2018/05/20/nyregion/affordable-housing-nyc.html?emc=edit_nn_20180521&nl=morning-briefing&nlid=7934631220180521&te=1. Acesso em: 05 maio 2019.

BAUDRILLARD, Jean. *A sociedade de consumo.* Tradução de Artur Mourão. Lisboa: Edições 70, 1981. Título original: La societé de consommation.

BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (Org). *De volta à cidade:* dos processos de gentrificação às políticas de "revitalização" dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006.

BESONEN, Julie. West Chelsea: From Industrial to Chic. *The New York Times*, New York, ano 168, 30 nov.2019. Real Estate. Disponível em: https://www.nytimes.com/2016/11/30/realestate/west-chelsea-from-industrial-to-chic.html. Acesso em: 11 jun.2019.

BERQUE, Augustin. Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. *In*: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (Eds*.). Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998 [1984], p. 84-91.

BESSA, Altamiro Sérgio Mol; ÁLVARES, Lúcia Capanema. *A construção do turismo:* megaeventos e outras estratégias de venda das cidades. Belo Horizonte: C/Arte, 2014.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues (Org.). *Repensando a pesquisa participante*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

BOWLES, Nellie. Human Contact Is Now a Luxury Good - Screens used to be for the elite. Now avoiding them is a status symbol. *The New York Times*, New York, ano 168, 23 mar. 2019. Sunday Review. Disponível em: https://www.nytimes.com/2019/03/23/sunday-review/human-contact-luxury-screens.html. Acesso em: 08 jun.2019.

BRICK, Michael. Blood on the Street, and It's Chic: Landmark Status for a Meatpacking District. *The New York Times*, New York, ano 153, 11 set. 2003. Archives. Disponível em:

https://www.nytimes.com/2003/09/11/nyregion/blood-on-the-street-and-it-s-chic-landmark-status-for-a-meatpacking-district.html. Acesso em: 10 nov. 2018.

BUCK-MORSS, Susan. *The dialects of seeing:* Walter Benjamin and the Arcades project. Cambridge: The MIT Press, 1997.

BROOKLYN Battery Bridge. Nova Iorque, *The New York Preservation Archive Project.* 2016. 1 renderização P& B. Preservation history. Disponível em: http://www.nypap.org/preservation-history/brooklyn-battery-bridge/. Acesso em: 25 jul. 2019.

BURROWS, Edwig G.; WALLACE, Mike. *Gotham:* a history of New York City to 1898. New York: Oxford University Press, 1999.

CARO, Robert A. *The power broker:* Robert Moses and the fall of New York. New York: Vintage Books, 1975.

CLARK, Justin. *Adaptive Reuse of Industrial Heritage*: Opportunities and Challenges. Melbourne: Heritage Council of Victoria, 2013.

CLASS Divide. Direção: Marc Levin. Produção: Marc Levin, Daphne Pinkerson, Nancy Abraham. New York: HBO, 2015. Documentário (75 min), HD, son, inglês, color.

CHELSEA GALLERIES. *Galleries.* Nova Iorque, [201-]. Disponível em: http://www.chelseagalleries.nyc. Acesso em 24 abr. 2019.

COOPER, Micheal. New York Chased the Olympics. It Got the Shed Instead. How the city's most ambitious new cultural institution in years — with a commitment to creating new work and reaching diverse audiences — rose in the wake of failed Olympic dreams.*The New York Times*, New York, ano 168, 28 mar. 2019. Hudson Yards. Disponível em: https://www.nytimes.com/2019/03/28/arts/music/theshednyc.html?action=click&module=RelatedLinks&pgtype=Article. Acesso em: 10 jun.2019.

CURRID, Elizabeth. *The Warhol economy:* how fashion, art, and music drive New York City. New Jersey: Princeton University Press, 2007.

DAVID, Joshua; HAMMOND, Robert. *High Line:* a história do parque suspenso de Nova York. Tradução de Luis Dolnikhoff. São Paulo: BEÍ Comunicação, 2013. Título original: High Line.

EISNER, Will. *Will Eisner's New York*: life in the big city. New York; W. W. Norton & Company, 2006. 1 desenho p & b.

FEATHERSTONE, Mike. *Cultura de consumo e pós-modernismo*. Tradução de Julio Assis Simões. São Paulo: Studio Nobel, 1995. Título original: Consomer culture & Postmodernism.

FITZGERALD, F. Scott. [1925]. *O grande Gatsby*. Tradução Humberto Guedes. São Paulo: Geração Editorial, 2013. Título original: The great Gatsby.

FITZSIMMONS, Emma G. Subway Station for 7 Line Opens on Far West Side. *The New York Times*, New York, ano 165, 13 nov. 2015. NY Region Disponível em: https://www.nytimes.com/2015/09/14/nyregion/no-7-subway-station-far-west-side-manhattan.html. Acesso em: 11 jun.2019.

GIBSON, Eleanor. Heatherwick reveals New York condo towers with bulging windows. *Dezeen*. New York, 10 jan. 2018. Disponível em: https://www.dezeen.com/2018/01/10/thomas-heatherwick-515-west-18th-street-condo-towers-bulging-windows-chelsea-new-york. Acesso em: 27 jun. 2019.

GOLDSMITH, Kenneth. *Capital*: New York Capital of the 20th century. New York: Verso, 2016.

GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Edusp, 1993. Título original: The Social Production of Urban Space.

GREGOR, Alison. A Zaha Hadid Design at the High Line. *The New York Times*, New York, ano 164, 02 out. 2015. Real Estate. Disponível em: https://www.nytimes.com/2015/10/04/realestate/a-zaha-hadid-design-at-the-high-line.html. Acesso em: 25 abr. 2019.

HAAG, Matthew. Amazon's Tax Breaks and Incentives Were Big. Hudson Yards' Are Bigger. *The New York Times*, New York, ano 168, 09 mar.2019. NY Region.Disponível em: https://www.nytimes.com/2019/03/09/nyregion/hudson-yards-new-york-tax-breaks.html?emc=edit_NN_p_20190311&nl=morningbriefing&nlid=79346312tion%3DtopNews&section=topNews&te=1. Acesso em: 25 abr. 19.

HALBREICH, B. *Um brinde a isso:* uma vida dedicada ao estilo. 1ª ed. Tradução de Teresa Dias Carneiro. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2015. Título original: I'll Drink to That: A Life in Style, with a Twist.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço.* Tradução de Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2005. Título original: Spaces of capital: Towards a critical geography.

HEATHERWICK STUDIO. The Vessel. Nova Iorque, 2013. 1 fotografia color. Disponível em: http://www.heatherwick.com/project/vessel/. Acesso em: 28 abr. 2019.

HEATHERWICK STUDIO. Rendering of Pier 55 Park. *Untappedcities.* Nova Iorque, 2018. 1 Fotografia de Maquete. Disponível em: https://untappedcities.com/2018/05/23/the-top-10-secrets-of-hudson-river-park-on-the-20thanniversary/5/. Acesso em: 15 jul. 2019.

HOMBERGER, Eric. *The historical atlas of New York City:* a visual celebration of 400 years of New York City's history. New York: Holt Paperbacks, 1998.

HOMBERGER, Eric. *The historical atlas of New York City:* a visual celebration of 400 years of New York City's history. New York: Swanstons Publishing Limited, 2005

HU, Winnie. Confused About Congestion Pricing? Here's What We Know - Drivers will have to pay to enter the heart of Manhattan starting in 2021, but the specifics have yet to be decided. *The New York Times*, New York, ano 168, 24 abr. 2019. New York. Disponível em: https://www.nytimes.com/2019/04/24/nyregion/whatiscongestionpricing.html?searchResultPosition=22. Acesso em: 24 abr.2019.

HU, Winnie. Rebuild New York Subways Under New Leadership, Report Urges. *The New York Times*, New York, ano 166, 30 nov. 2017. New York. Disponível em: https://www.nytimes.com/2017/11/30/nyregion/rebuild-new-york-subways-under-new-leadership-report-urges.html?searchResultPosition=4. Acesso em: 24 maio2019.

HUDSON RIVER PARK. *About us*. New York: Hudson River Park Friends; Hudson River Park Trust, [201-]. Disponível em: https://hudsonriverpark.org. Acesso em: 29 maio 2019.

HUDSON YARDS. *About*. New York: The Related Companies, 2019. Disponível em: https://www.hudsonyardsnewyork.com/about. Acesso em: 2 abr. 2019.

HUDSON YARDS NEW YORK. *Press Kit*. Nova Iorque, 2019. 1 fotografia color. Disponível em: https://www.hudsonyardsnewyork.com/sites/default/files/2019-03/HY_PressKit_NEW_031219_web_final.pdf. Acesso em: 28 jul. 2019.

HUDSON YARDS NEW YORK. *Press Kit*. Nova Iorque, 2019. 1 desenho color. Disponível em: https://www.hudsonyardsnewyork.com/sites/default/files/2019-03/HY_PressKit_NEW_031219_web_final.pdf. Acesso em: 28 jul. 2019.

HUDSON YARDS NEW YORK. *Press Kit*. Nova Iorque, 2019. 1 Mapa color. Disponível em: https://www.hudsonyardsnewyork.com/sites/default/files/2019-03/HY_PressKit_NEW_031219_web_final.pdf. Acesso em: 28 jul. 2019.

JABOBS, Jane. *The death and life of great American cities.* New York: Vintage Boo

JACKSON, Kenneth T.; DUNBAR, David S (Org.). *Empire city:* New York through the centuries. New York: Columbia University Press, 2002.

KLARA, Robert. How the 'I Heart NY' Logo Transcended Marketing and Endures 4 Decades After Its Debut: It still represents the spirit of the city. *Adweek,* Nova Iorque, 10 set. 2017. Marketing Innovation. Disponível em: https://www.adweek.com/brand-marketing/how-the-i-heart-ny-logo-twice-transcended-marketing-and-endures-4-decades-after-its-debut/. Acesso em: 21 jul.2019.

KIMMEMAN, Michael. Hudson Yards Is Manhattan's Biggest, Newest, Slickest, Gated Community. Is This the Neighborhood New York Deserves? *The New York Times*, New York, ano 168, 14 mar. 2019. Arts. Disponível em: https://www.nytimes.com/interactive/2019/03/14/arts/design/hudsonyardsnyc.html?em_pos=small&emc=edit_re_20190315&nl=realestate&nl_art=6&nlid=79346312emc%3Dedit_re_20190315&ref=headline&te=1. Acesso em: 27 abr. 2019.

KIMMELMAN, Michael. Hudson Yards Manhattan's biggest. *The New York Times*, Nova Iorque, 14 mar. 2019. Arts. 1 fotografia color.

Disponível em: ttps://www.nytimes.com/interactive/2019/03/14/arts/design/hudson-yards-nyc.html. Acesso em: 29 jul. 2019.

KIMMELMAN, Michael. The Climax in a Tale of Green and Gritty. *The New York Times*, New York, ano 163, 19 set. 2014. Arts & Desing. Disponível em: https://www.nytimes.com/2014/09/20/arts/design/the-high-line-opens-its-third-and-final-phase.html?_r=0. Acesso em: 25 abr. 2019.

LEFEBVRE, Henri. *Critique of everyday life.* New York: Verso, 2014.

LEFEBVRE, Henri. *The production of space.* Translated by Donald Nicholson-Smith. New Jersey: Wiley-Blackwell, 1992.

LEMOS, Celina Borges. *Antigas e novas centralidades:* a experiência da cultura do consumo no centro tradicional de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Editora da Escola de Arquitetura da UFMG, 2010.

LOHR, Steve. It Started With a Jolt: How New York Became a Tech Town. *The New York Times*, New York, ano 168, 22 jan. 2019. Technology. Disponível em: https://www.nytimes.com/2019/02/22/technology/nyctechstartups.html?emc=edit_NN_p_20190222&nl=morningbriefing&nlid=79346312tion%3DtopNews&section=topNews&te=1. Acesso em: 28 abr. 2018.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Discurso e representação ou de como os baloma de Kiriwana podem reencanar-se nas atuais pesquisas. *In*: CARDOSO, Ruth (Org.*). A aventura antropológica*: teoria e pesquisa. São Paulo: Paz e Terra, 2004, p. 127-140.

MCGEEHAN, Patrick. The High Line Isn't Just a Sight to See; It's Also an Economic Dynamo. *The New York Times*, New York, ano 160, 05 jun.2011. NY Region. Disponível em: https://www.nytimes.com/2011/06/06/nyregion/with-next-phase-ready-area-around-high-line-is-flourishing.html?mcubz=1. Acesso em: 21 abr. 2019.

MEATPACKING DISTRIC. *Neighborhood*. New York: Meatpacking BID, 2016. Disponível em: https://www.meatpacking-district.com/neighborhood/. Acesso em: 26 maio 2019.

NAVARRO, Mireya. For the Second Year, Rents in Some Stabilized Apartments in New York City Will Not Increase. *The New York Times*, New York, ano 165, 27 jun. 2016. New York. Disponível em: https://www.nytimes.com/2016/06/28/nyregion/for-the-second-year-rents-in-some-stabilized-apartments-in-new-york-city-willnotincrease.html?rref=collection%2Ftimestopic%2FRent%20Stabilization%20and%20Rent%20Control&action=click&contentCollection=timestopics&region=stream&module=stream_unit&version=latest&contentPlacement=19&pgtype=collection. Acesso em: 18 nov. 2018.

OMA. *Projetos:* Prada Epicenter New York. Nova Iorque, 2019. Disponível em: https://oma.eu/projects/prada-epicenter-new-york. Acesso em: 17 jul.2019.

OMA. *Office Work Research*. Nova Iorque, [201-].1 Perspectiva. Disponível em: https://oma.eu/projects/prada-epicenter-new-york. Acesso em: 17 jul.2019.

PEÇANHA, Sergio. How New York's Skyline Is Changing to Give the Wealthy a Better View. *The New York Times,* New York, ano 168, 14 jun. 2019. New York. Disponível em: https://www.nytimes.com/interactive/2019/06/14/nyregion/newyorkskylineinequality.html?te=1&nl=morningbriefing&emc=edit_NN_p_20190617&section=longRead?campaign_id=9&instance_id=10258&segment_id=14357&user_id=d18cc9fc0eaad7d685003305f0a77130&regi_id=79346312ion=longRead. Acesso em: 28 jun. 2019.

PIKE, Helena. Tapping Generation Z - Today's post-millennial teenagers have grown up with fundamentally different values, attitudes and consumer behaviours. BoF reports-. *Business of Fashion*. London, 02 fev. 2016. Disponível em: https://www.businessoffashion.com/articles/intelligence/tapping-generation-z. Acesso em: 13 jun. 2019.

PROPOSAL for the Lower Manhattan Expressway (LOMEX) that would connect the East and Hudson River crossings. *Untappedcities*. Nova Iorque, 2013. 1 mapa color. Disponível em https://untappedcities.com/2013/09/11/nyc-that-never-was-robert-moses-lower-manhattan-expresswaylomex/. Acesso em: 25 jul. 2019.

RIBEIRO, Teté. *A Nova Iorque de Carrie, Samantha, Charlotte e Miranda*: guia não autorizado com o melhor de Sex and the city. Editoria Arx: São Paulo, 2004.

SALINGER, J. D. [1951] *O apanhador no campo de centeio*.Tradução de Álvaro Alencar; Jorio Dauster; Antônio Rocha. 19 ed. Rio de Janeiro: Editora do autor, 2016. Título original: The Catcher in the Rye.

SASSEN, Saskia. *Expulsões:* brutalidade e complexidade na economia global. Tradução de Angélica Freitas. São Paulo: Paz e Terra, 2016. Título original: Cities at War - Global Insecurity And Urban Resistance.

SEDLMAYER, Sabrina; GINZBURG, Jaime. *Walter Benjamin*: rastro, aura e história. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

SENNETT, Richard. *Construir e habitar:* ética para uma cidade aberta. Tradução de Clóvis Marques. Rio de Janeiro: Editora Record, 2018. Título original: Building and Dwelling: ethics.

SENNETT, Richard. *O declínio do homem público:* as tiranias da intimidade. Tradução de Lygia de Araújo Watanabe. Rio de Janeiro: Editora Record, 1976. Título original: The Fall of Public Man.

SIMMEL, Georg. A filosofia da paisagem. *In*: SERRÃO, Adriana V. (Coord). *Filosofia da paisagem*: uma antologia. 2. ed. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013, p 39-51.

SMITH, Neil; WILLIAMS, Peter (Ed.). *Gentrification of the city.* New York: Routledge, 2007.

SOJA, Edward W. *Geografias pós modernas:* a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Zahar, 1993. Título original: Postmodern Geographies - The Reassertion of Space in Critica.
SORKIN, Michael. *Twenty minutes in Manhattan.* New York: North Point Press, 2013.

SORKIN, Michael. *Variations on a theme park:* the new American city and the end of public space. New York: The Noonday Press, 1992.

SORKIN, Michael. *What goes up:* the right and wrongs to the city. New York: Verso, 2018.

STALLYBRASS, Peter. *O casaco de Marx*: roupas, memória, dor. Tradução de Tomaz Tadeu. 4 ed. Belo Horizonte, MG: Autêntica Editora, 2012. Título original: Marx's Coat; Worn World: Clothes, Mourning and the Life of Things; The mistery of walking.

STEIN, Samuel. Forget 'machine for living in' – Hudson Yards is a machine for investing in. *The GuardianUS*, New York, 15 mar. 2019. Opinion. Disponível em: https://www.theguardian.com/commentisfree/2019/mar/15/hudson-yards-new-york-city-private-public-development. Acesso em: 16 maio 2019.

THE DOMINICK. The soaring building was once known as the Trump SoHo. New York, Bloomberg, 2019. 1 fotografia color. Disponível em: https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-02-27/trump-soho-hotel-was-struggling-then-it-changed-its-name. Acesso em: 15 jul. 2019.

THE HIGH LINE. *About. High Line*. New York: Friends of the High Line. New York, [201-]. Disponível em: https://www.thehighline.org/about/. Acesso em: 23 jun. 2019.

THE XI. *The XI*: One square block, nestled between the Hudson and the high line. Two icons, stretching skyward. New York, [201-]. Disponível em: https://thexi.com. Acesso em: 24 abr.2019.

THE SHED. *About*. Nova Iorque, the Bloomberg Building, 2018. Disponível em: https://theshed.org/about. Acesso em: 28 abr. 2019.

THE SPIRAL. *About*. Nova Iorque: Tishman Speyer, 2018. Disponível em: https://www.thespiralny.com/about/. Acesso em: 27 abr. 2019.

THE SPIRAL. *Gallery*. Nova Iorque: Tishman Speyer, 2018. 1 fotografia color. Disponível em: https://www.thespiralny.com/about/. Acesso em: 27 abr. 2019.

TURRI, Eugenio. A paisagem como teatro. *In*: SERRÃO, Adriana V. (Coord). *Filosofia da paisagem*: uma antologia. 2. ed. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013, p. 167-184.

VELLOSO, Rita. Pensar por constelações. *In*: JACQUES, Paola B.; PEREIRA, Margareth da Silva (org.). *Nebulosas do pensamento urbanístico*. Tomo I – modos de pensar. Salvador: EDUFBA, 2018, p. 98-121.

ZAHA HADID ARCHIECTS. Design 520 West 28th. Nova Iorque, [201-]. Disponível em: https://www.zaha-hadid.com/design/520-west-28th-street/. Acesso em: 24 abr. 2019.

ZUKIN, Sharon. *Naked city:* the death and life of authentic urban places. New York: Oxford University Press, 2011.

ZUKIN, Sharon. *The cultures of cities.* Oxford: Blackwell Publishers, 1995.

APÊNDICES

ENTREVISTAS

Entrevistas espontâneas realizadas no bairro *Chelsea*, em Nova Iorque, no período entre 08 outubro de 2018 e 11 outubro 2018. Foram definidas três categorias de entrevistados: usuários na rua (locais, mão de obra, visitantes), transeuntes do *High Line* e especialistas da área. Foram desenvolvidas perguntas específicas para cada grupo, como será detalhado a seguir. As respostas foram traduzidas e editadas pela autora.

APENDICE A
USUÁRIOS NA RUA

Foram entrevistadas 20 pessoas.

Marina - Como você entende o bairro antes e depois do *High Line*?

Entrevistado(a) 01 – (Ele mudou-se para Nova Iorque há apenas dois anos, portanto, não soube responder).
Entrevistado(a) 02 - Lembra-se dos trilhos, da área ser "morta" e depois uma grande revitalização, ocorridas no governo Bloomberg. Lembra-se do *Meatpacking District* como um abatedouro, de fato.
Entrevistado(a) 03 - Mora em Nova Iorque há quatro anos e não sabia da história da área.
Entrevistado(a) 04 - Mora há um ano em Nova Iorque e trabalha no *Meatpacking District* há cinco meses. Não frequentava a área antes.
Entrevistado(a) 05 - Trabalha na região desde 2009. Antes andava sobre poças de sangue e não tinha ninguém na rua, era deserto. Trabalhava em boates e cafés, as únicas coisas que estavam abertas na época.
Entrevistado(a) 06 - Turistas pela primeira vez em Nova Iorque. Estavam na região somente para visitar o *High Line*, pois lhes foi indicado. Não tinham ouvido falar do *Chelsea Market*.
Entrevistado(a) 07 - Mora em Nova Iorque há nove anos, então acompanhou o final da construção do parque.
Entrevistado(a) 08 - Não se lembra de antes do *High Line*, pois mudou-se para Nova Iorque depois que o parque ficou pronto.

Entrevistado(a) 09 - Mora no *Chelsea* há 40 anos e odeia o *High Line*. Antes só se escutava espanhol na região, todos se conheciam e era perigoso.

Entrevistado(a) 10 - Mudou para o *Chelsea* na metade da construção do *High Line*. Viu mudanças nas construções de edifícios, principalmente.

Entrevistado(a) 11 - Sim. Mora no Chelsea desde 1999. Antes tinham boates na região e era deserto entre as *10th* e *11th Avenues*, e, agora, mudou completamente. Fez questão de mostrar um posto de gasolina abandonado onde antes tinha um bar que frequentava. Não participou das reuniões do conselho de moradores antes da decisão da construção do parque, mesmo sendo arquiteto.

Entrevistado(a) 12 - Sim, pois mora no bairro. Nos anos de 1990, era perigoso na região.

Entrevistado(a) 13 - Mudou bastante desde 2003, quando abriu uma livraria ali. Antes era perigoso. Como ela está ao norte do *Chelsea*, hoje poucos turistas entram na sua loja.

Entrevistado(a) 14 - Não soube responder, pois mora em Nova Iorque há cinco meses.

Entrevistado(a) 15 - Mudou para Nova Iorque há pouco tempo, então não soube responder.

Entrevistado(a) 16 - Não se lembra.

Entrevistado(a) 17 - Não souberam responder, pois não frequentavam a área antes.

Entrevistado(a) 18 - Antes tinham restos de animais e muito sangue nas ruas, mesmo assim as boates eram um sucesso.

Entrevistado(a) 19 - Lembra-se dos trilhos e de ficar bem vazio. A sensação era a de um lugar perdido no mapa.

Entrevistado(a) 20 - Não, pois mudou para Nova Iorque há poucos meses. Entretanto, sabe a história do parque.

Marina - Com qual frequência o senhor (senhora) vai no parque do *High Line*?

Entrevistado(a) 01 - Vai sempre que consegue e gosta da presença do verde no meio da cidade e de poder admirá-la por cima.

Entrevistado(a) 02 - Vai sempre, pois ama o parque.

Entrevistado(a) 03 - Vai sempre e, de preferência, à noite quando é vazio.

Entrevistado(a) 04 - Gosta de ir no parque. Não mencionou a frequência.

Entrevistado(a) 05 - Não gosta de ir ao parque pois está sempre cheio, mas gosta da ideia do *High Line*.

Entrevistado(a) 06 - Ainda não tinham feito a visita ao parque devido à chuva.

Entrevistado(a) 07 - Não frequenta, pois fica cheio.

Entrevistado(a) 08 - Vai sempre, inclusive tinha ido ao evento da noite anterior. Costuma frequentar nos finais de semana.

Entrevistado(a) 09 - Não frequenta em média três anos. Acredita que, diferentemente do *Whitney Museum*, o *High Line* não trouxe cultura e os seus frequentadores mal sabem da história do local.

Entrevistado(a) 10 - Vai pouco em razão deste não ser um tipo de lazer que ama.

Entrevistado(a) 11 - Vai pouco, pois acredita não ser um parque de fato em razão do seu caráter estreito.

Entrevistado(a) 12 - Vai pouco porque trabalha muito.

Entrevistado(a) 13 - Passa por ele quando quer ir ao *Whitney Museum*, mas acha o parque cheio.

Entrevistado(a) 14 - Vai bem pouco, apenas para levar pessoas de fora da cidade que a visitam.

Entrevistado(a) 15 - Vai pouco, mas gosta do contrate do verde do parque com o concreto da cidade.

Entrevistado(a) 16 - Vai pouco porque os nova-iorquinos só trabalham, segundo ele.

Entrevistado(a) 17 - Foram apenas uma vez, sendo que trabalham no quarteirão ao lado.

Entrevistado(a) 18 - Vão sempre durante o horário de almoço e frequentavam quando ainda estavam na escala para tirarem fotos.

Entrevistado(a) 19 - Em razão do trabalho, vê o *High Line* todos os dias, mas dificilmente sobe para o parque.

Entrevistado(a) 20 - Vai sempre com os amigos. Gosta por ter lojas e comida, caso queira, e não precisar necessariamente consumir.

Marina - O *High Line* trouxe melhorias para a área? Se sim, quais?

Entrevistado(a) 01 - Melhorou principalmente o turismo da área. Tem mais variedade de comida em razão do *Chelsea Market*. Ela acredita que as pessoas locais frequentam o parque.

Entrevistado(a) 02 - Trouxe muitas melhorias, mas com isso, muitos turistas. Prefere a área no inverno, quando fica mais vazio. Há dez anos era perigoso.

Entrevistado(a) 03 - Trouxe os turistas os quais trazem dinheiro. Acredita que metade da frequentação são os moradores locais.

Entrevistado(a) 04 - Como só frequenta a região há cinco meses, não notou diferenças.

Entrevistado(a) 05 - Trouxe melhorias para a economia. Os moradores locais ainda permanecem, mas fogem da "bagunça" e não frequentam o *Chelsea Market*.

Entrevistado(a) 06 - Acreditam que trouxe em razão da atração de turistas.

Entrevistado(a) 07 - Trouxe a oportunidade de "caminhar por cima do rio". Uma nova experiência da cidade.

Entrevistado(a) 08 - Sim, principalmente a revitalização da orla (*Hudson River Park*). Prefere ir lá pela maior proximidade à natureza.

Entrevistado(a) 09 - Não trouxe melhorias, pois o *Chelsea* virou museu a céu aberto e os *walking tours* perturbam a vida cotidiana local. Reclamou dos turistas que usam as escadas das casas para tirar foto ou almoçar.

Entrevistado(a) 10 - Sim, pois o *High Line* atraiu novas construções e estas vem acompanhadas de melhorias na economia local.

Entrevistado(a) 11 - Sim, trouxe investimentos para a área toda. Por outro lado, trouxe também o aumento do valor das moradias e, principalmente, da alimentação e das compras em geral.

Entrevistado(a) 12 - Sim, principalmente segurança, lojas, restaurantes e novos edifícios.

Entrevistado(a) 13 - Trouxe melhorias e desvantagens; trouxe coisas novas e mais caras.

Entrevistado(a) 14 - Sim, principalmente os edifícios novos. Cada vez que sobe no *High Line* tem um prédio diferente sendo erguido.

Entrevistado(a) 15 - Acredita que o parque trouxe turistas, está tudo mais bem cuidado e tem espaços de lazer e passeio.

Entrevistado(a) 16 - Sim. O parque é um agradável caminho até *Midtown,* sem a preocupação da proximidade dos carros.

Entrevistado(a) 17 - Sim, pois o parque é um bom espaço de lazer e atividade física, como caminhada.

Entrevistado(a) 18 - Trouxe dinheiro através de investimentos e consumo e o embelezamento da área.

Entrevistado(a) 19 - Sim, pois o parque é um jardim para os moradores da área, um ótimo lugar para passear e de acesso gratuito. Foi o primeiro passo para a o projeto de tornar o *Meatpacking District* um lugar descolado.

Entrevistado(a) 20 - Sim, pois trouxe pessoas novas e, através da preservação dos trilhos, o parque representa a cultura de Nova Iorque.

Marina - O *High Line* traz novos investimentos para a área ou influencia na economia local?

Entrevistado(a) 01 - Influencia na economia local, sim.

Entrevistado(a) 02 - Todas as áreas da economia caminham juntas e dependem uma da outra. Os médicos da região tiram férias no inverno, de tão vazio que fica. Por outro lado, os locais se beneficiam. Enquanto tiver turismo, vai ter muito potencial de crescimento. O *Chelsea* tem alguns meses movimentados no ano, estes de acordo com os eventos das galerias de arte.

Entrevistado(a) 03 - Sim, principalmente em razão dos turistas, e ainda vai crescer bastante. Entretanto, o *Chelsea* está "parado".

Entrevistado(a) 04 - Não soube responder nem o motivo pelo qual a loja em que trabalhava estava ali.

Entrevistado(a) 05 - Ajuda na economia, mas acredita ser uma característica que se estende a ilha toda. Frequenta os entretenimentos noturnos, portanto, colabora para o crescimento econômico.

Entrevistado(a) 06 - Sim, pois a ideia do parque é cosmopolita como a cidade toda.

Entrevistado(a) 07 - Melhorou a economia, mas já está saturada. Acha tudo caro na região e prefere ir ao *Brooklyn* para lazer.

Entrevistado(a) 08 - Sim, tanto em função dos moradores locais quanto dos turistas. Acredita que a frequentação é dividida entre os dois tipos de usuário.

Entrevistado(a) 09 - Sim, o que aumenta o custo de vida. O aluguel do seu apartamento é regulamentado, mas tem ficado impraticável morar ali. Além disso, as pessoas não mudam em Nova Iorque, elas mudam para fora de Nova Iorque.

Entrevistado(a) 10 - Sim. Acredita que os moradores locais não liguem para as mudanças, pois as cidades sempre mudam.

Entrevistado(a) 11 - O parque trouxe desenvolvimento para a área e isso é ótimo. O *Chelsea* é o seu bairro preferido e não sairia de lá.

Entrevistado(a) 12 - Acredita que o desenvolvimento econômico melhorou a vida de todos que moram e frequentam a área.

Entrevistado(a) 13 - É ótimo para a economia local em razão do turismo.

Entrevistado(a) 14 - O *High Line* é ótimo para a arte, a arquitetura, o turismo e estes trazem o investimento de grandes empresas para a área. Acredita que os novos edifícios são empresariais.

Entrevistado(a) 15 - Sim, pois é um complementa o outro (o *High Line* e o *Chelsea Market*). Os restaurantes do mercado já atraia turistas e estes agora passeiam pelo parque também.

Entrevistado(a) 16 - Sim, os turistas atraídos pelo parque atraem novos investimentos. Antes os visitantes iam para o *Meatpacking District* pelos serviços de alimentação. Agora, vão para visitar o parque e acabam por sentar nos restaurantes, e vice e versa.

Entrevistado(a) 17 - Sim, o *High Line* atraiu lojas de luxo e arquitetura "feia".

Entrevistado(a) 18 - Sim, principalmente os turistas, com os quais os nova-iorquinos já são acostumados. Gostam da ideia do parque e das consequentes melhorais, apesar de terem reclamado do preço para o lazer na área.

Entrevistado(a) 19 - Trouxe novos visitantes e, principalmente, turistas. Acredita que só os turistas e os moradores ricos de Nova Iorque consomem na região. Os moradores locais apenas passam pela área.

Entrevistado(a) 20 - Sim, mas é um lugar que você não é obrigado a consumir, então que todos podem visitar. Muitos turistas vão em função de pessoas influentes nas mídias sociais.

APENDICE B

TRANSEUNTES DO *HIGH LINE*

Foram entrevistadas 20 pessoas.

Marina - O que te trouxe ao *High Line*? Por que você veio?

Entrevistado(a) 01 - A esposa queria conhecer.

Entrevistado(a) 02 - Leram na internet que não poderiam deixar de conhecer. Além disso, era perto do hotel no qual estavam hospedados.

Entrevistado(a) 03 - Descobriram o parque pela internet e por indicação de amigos.

Entrevistado(a) 04 - Viu na internet que era um lugar importante para ser visitado.

Entrevistado(a) 05 - Trabalha por perto, mas não costuma ir pois o parque fica cheio.

Entrevistado(a) 06 - Pesquisou "lugares para conhecer em Nova Iorque".

Entrevistado(a) 07 - Era uma parada do ônibus de turismo *Hop on Hop off*.

Entrevistado(a) 08 - Passeava pelas galerias de arte e queria um lugar para se sentar.

Entrevistado(a) 09 - Morava em Nova Iorque e agora mora na Califórnia, pois prefere o contato com a natureza de lá. Entretanto, ficou animada com o projeto do *High Line*.

Entrevistado(a) 10 - O seu marido quis conhecer o parque.

Entrevistado(a) 11 - Trabalha por perto e queria se sentar.

Entrevistado(a) 12 - Queriam visitar um lugar bonito e tirar fotos assim como todos que visitam o parque fazem.

Entrevistado(a) 13 – Veio fotografar , pois é fotógrafo de uma das galeias de arte da região.

Entrevistado(a) 14 - Veio trazer a criança da qual é babá. Gosta de levá-la para fazer o dever de casa.

Entrevistado(a) 15 - Leu sobre o parque na internet.

Entrevistado(a) 16 - Veio conhecer, pois os amigos haviam indicado.

Entrevistado(a) 17 - Teve uma reunião por perto e resolveu ficar no parque enquanto esperava pela próxima.

Entrevistado(a) 18 - Viagem de estudos da disciplina de Ciências Sociais.

Entrevistado(a) 19 - Recomendação de amigos.

Entrevistado(a) 20 - Trabalhava em um documentário que tinha cenas no *High Line*.

Marina - O *High Line* é importante para a cena de lazer da área?

Entrevistado(a) 01 - Sim, principalmente em razão do verde.

Entrevistado(a) 02 - Sim, tem muito verde e é melhor transitar pelo parque do que pela rua. Entretanto, acreditam que tenham mais turistas do que moradores locais.

Entrevistado(a) 03 - Sim, pois o parque é lindo e interessante, mesmo que não o tenham visitado por completo. Acreditam que todos deveriam vir: turistas e moradores.

Entrevistado(a) 04 - Sim, é importante, mas a maioria dos visitantes é turista.

Entrevistado(a) 05 - Sim, mas só turistas frequentam.

Entrevistado(a) 06 - Sim e viria sempre para trabalhar no parque caso morasse em Nova Iorque.

Entrevistado(a) 07 - Sim, mas o espaço é destinado aos turistas que visitam a *Times Square*. O *Hudson Yards* vai ser outro parque para turistas.

Entrevistado(a) 08 - É importante e viu muitas famílias. Entretanto, metade dos frequentadores é turista.

Entrevistado(a) 09 - Sim, mas prefere os parques perto do *Hudson River*. O *High Line* tornou-se um lugar muito "desejado". Aliás, *Manhattan* foi tomada por turistas. Acredita que ali tenha muito barulho e confusão.

Entrevistado(a) 10 - Acha o parque legal e viria sempre caso morasse na região.

Entrevistado(a) 11 - Sim, mas fica cheio de turistas.

Entrevistado(a) 12 - Sim, mas só tem turistas. É um lugar de visitação, passagem.

Entrevistado(a) 13 - Na região só têm pessoas muito ricas agora. Não gosta tanto do parque.

Entrevistado(a) 14 - A criança acha o parque sem graça. A babá acredita que é importante ficar perto do verde e a região não têm muitas opções de parque.

Entrevistado(a) 15 - É um ótimo espaço para a caminhada diária até o trabalho. Entretanto, têm bastante turistas.

Entrevistado(a) 16 - Acredita que Nova Iorque está saturada de turistas e só eles frequentam o parque.

Entrevistado(a) 17 - Sim, pois foi uma ótima adição de espaço verde em *Downtown*. Entretanto, acredita que o *High Line* e o *Whitney Museum* atraíram muitos turistas e, nos finais de semana, quando os nova-iorquinos têm tempo para ir ao parque, ele está muito cheio.

Entrevistado(a) 18 - Sim, o parque é ótimo para o *Downtown* em geral, mas acredita que os moradores locais preferem lugares com menos turistas.

Entrevistado(a) 19 - É excelente para um maior contato com a natureza. Acredita que moradores e visitantes frequentam-no.

Entrevistado(a) 20 - Acredita ser um ótimo lugar para relaxar.

Marina – O senhor (a) já veio nesta área antes da implementação do *High Line*?

Entrevistado(a) 01 - Não, pois era a sua primeira vez em Nova Iorque.

Entrevistado(a) 02 - Primeira vez em Nova Iorque.

Entrevistado(a) 03 - Primeira vez em Nova Iorque.

Entrevistado(a) 04 - Primeira vez em Nova Iorque.

Entrevistado(a) 05 - Não frequentava a área antes do parque.

Entrevistado(a) 06 - Primeira vez em Nova Iorque.

Entrevistado(a) 07 - Segunda vez no *High Line*.

Entrevistado(a) 08 - Já tinha ido ao *Chelsea*, mas nunca tinha subido no *High Line*.

Entrevistado(a) 09 - Sim. Frequentava as *raves* quando o *Meatpacking District* ainda cheirava mal e era perigoso. Depois continuou a frequentar em razão das galerias de arte.

Entrevistado(a) 10 - Primeira vez em Nova Iorque.

Entrevistado(a) 11 - Não, pois não morava em Nova Iorque antes.

Entrevistado(a) 12 - Primeira vez em Nova Iorque.

Entrevistado(a) 13 - Não viria caso não fosse o trabalho.

Entrevistado(a) 14 - A babá mora em Nova Iorque há nove anos, então não lembra de antes da implementação do parque. A família para a qual trabalha antes morava no *Harlem*, mas agora que está no *Chelsea*, ela vai começar a frequentar.

Entrevistado(a) 15 - Primeira vez em Nova Iorque.

Entrevistado(a) 16 - Primeira vez em Nova Iorque.

Entrevistado(a) 17 - Mora em Nova Iorque há 14 anos e costumava frequentar a região na época em que só funcionavam boates. Hoje prefere o *Lower East Side* para tal. Passeia pelo parque apenas quando tem uma reunião por perto.

Entrevistado(a) 18 - Frequenta o *Chelsea* desde 2004 em viagens frequentes à Nova Iorque, mas não se lembra de como era antes do parque.

Entrevistado(a) 19 - Primeira vez em Nova Iorque.

Entrevistado(a) 20 - Primeira vez em Nova Iorque.

APENDICE C

ESPECIALISTAS

Foram entrevistadas 17 pessoas.

Marina - Quais impactos o *High Line* trouxe aos serviços oferecidos no *Chelsea*/ *Meatpacking District*?

Entrevistado(a) 01 - O *High Line* atraiu novos visitantes que passeiam pelas ruas, o que resultou em mais restaurantes na área.

Entrevistado(a) 02 - O parque impactou principalmente no número de visitantes que a área recebe por dia.

Entrevistado(a) 03 - O principal impacto foi o aumento do preço dos aluguéis. Não acredita que tiveram outros impactos importantes.

Entrevistado(a) 04 - O principal foi o aumento do número de turistas que passeiam a pé pela região.

Entrevistado(a) 05 - Acredita que a principal transformação foi a atração de visitantes. Antes, o *Meatpacking District* era deserto. As mudanças começaram na década de 1990, mas a transformação mesmo só ocorreu depois da virada do século.

Entrevistado(a) 06 - Trouxe mais turistas que visitam as galerias de arte.

Entrevistado(a) 07 - A presença de turistas que caminham pela área.

Entrevistado(a) 08 - A atração de empresas ligadas à tecnologia, o aumento do preço das moradias e a transformação da paisagem.

Entrevistado(a) 09 - As pessoas que transitam pelo *Chelsea*. O *High Line* liga a *Times Square* com o *Meatpacking District*, e muitos turistas fazem este trajeto agora.

Entrevistado(a) 10 - O *High Line* trouxe grandes cadeias de lojas para a região, assim como acontece nos bairros que ficam ao norte dele. Antes só existiam lojas pequenas e locais.

Entrevistado(a) 11 - A diversificação da cultura. Até os moradores podem viver como turistas em Nova Iorque, devido à quantidade de coisas para conhecer. Os taxistas tornaram-se guias e explicam a cidade para as pessoas que transportam.

Entrevistado(a) 12 - O principal impacto foi a atração de um público específico, os *millennials* e turistas, que ali são transformados em uma força econômica. O aumento do fluxo destas pessoas criou demandas para novos serviços. Foi criado um mercado para satisfazer as vontades destes dois públicos.

Entrevistado(a) 13 - Turismo, mais serviços como restaurantes, bares, lojas etc., menos crimes na área, empreendedores e novos edifícios residenciais, o que atraiu uma nova população e possivelmente causou a gentrificação que expulsou os antigos moradores da área.

Entrevistado(a) 14 - O *High Line* transformou a área morta no extremo oeste de *Manhattan* em uma área turística. Restaurantes, bares, hotéis e lojas surgiram entre as *10th* e *11th Avenues*, local onde antes não existia a possibilidade de prosperar sem os transeuntes do *High Line*.

Entrevistado(a) 15 - Melhorou drasticamente a oferta de restaurantes e pequenas butiques que são utilizadas pelos moradores locais. Melhorou a oferta de espaços destinados à prática de exercícios físicos e outros serviços desejados/ convenientes. Antes era estritamente uma área destinada aos frequentadores de boates.

Entrevistado(a) 16 - O *High Line* atraiu um grande número de pedestres que transitam pelo bairro e fazem longas caminhadas em uma área da cidade onde o transporte público não é muito abrangente e antes era conhecida como uma "zona morta". Além disso, o parque trouxe mais negócios, restaurantes, cafés e deu uma repaginada no bairro.

Entrevistado(a) 17 - As áreas pelas quais o *High Line* passa tornaram-se mais vivas. Em particular, duas áreas conectadas parecem ter estabelecido um benefício comum: o *Chelsea Market* e a região boêmia perto ao hotel *The Standard*. O bairro oferece mais restaurantes, bares e, em pontos específicos, lojas com produtos relacionados à moda e ao *lifestyle*.

Marina - Quais serviços chegaram na área primeiro?

Entrevistado(a) 01 - O hotel *The Standard*, lojas *pop ups* de moda, alguns serviços de alimentação (estes já existiam).

Entrevistado(a) 02 - Não soube responder, porque só é gerente há seis meses na região.

Entrevistado(a) 03 - Na região nordeste do *Chelsea*, onde trabalha, a presença de comércio nunca foi forte, entretanto agora está pior. Até as grandes redes de lojas são realocadas para o *Meatpacking District*, por onde circula mais dinheiro.

Entrevistado(a) 04 - Principalmente restaurantes, teatros e lojas. Manteve o mesmo caráter que antes tinha. Citou a loja conceito da *Restoration Hardwear* no *Meatpacking District*.

Entrevistado(a) 05 - Os restaurantes. Mas sempre foram eles que prevaleceram na área.

Entrevistado(a) 06 - Principalmente restaurantes e galerias.

Entrevistado(a) 07 - Residencial.

Entrevistado(a) 08 - Não soube responder, mas acredita que sejam as lojas, os restaurantes, as empresas de tecnologia e escritórios comerciais.

Entrevistado(a) 09 - Foram os restaurantes do *Meatpacking District*. Há uma concentração de serviços lá. O *Chelsea* não tantos restaurantes, lojas e turistas.

Entrevistado(a) 10 - As grandes cadeias e a construção de edifícios com *lofts* que são caríssimos.

Entrevistado(a) 11 - O hotel *The Standard*. Depois as boates começaram a desaparecer e vieram os turistas, que trouxeram investimentos e melhorias. As ruas do *Meatpacking* estão cheias de serviços, enquanto no *Chelsea*, estes estão localizados só nas grandes avenidas.

Entrevistado(a) 12 - Lojas de roupa e restaurantes locais, ambos voltados para um público mais jovem e turistas. Consumo imediato e fácil, que não depende de exercício de decisão.

Entrevistado(a) 13 – Os serviços comerciais vieram primeiro, seguidos dos novos empreendimentos tanto residenciais como comerciais.

Entrevistado(a) 14 - Acredita que as lojas, as quais requerem menos tempo e investimento para serem montadas. Não tem certeza pois foi da noite para o dia que a área se transformou.

Entrevistado(a) 15 - Os restaurantes formam os primeiros a chegar na área.

Entrevistado(a) 16 - Desde quando criança existem restaurantes e bares tradicionais na área. Estes foram os primeiros a chegar.

Entrevistado(a) 17 - Serviços relacionados à alimentação parecem ter sido os primeiros a aparecer, possivelmente, em razão do potencial turístico que o *High Line* trouxe para a área.

Marina - O que o *High Line* representa social e culturalmente para a área?

Entrevistado(a) 01 - Representa os turistas e a diversidade. Entretanto, está saturado e os visitantes não interagem entre si.

Entrevistado(a) 02 - É um lugar onde diferentes pessoas, de diferentes culturas e origens, interagem entre si e onde é possível admirar obras de arte e paisagens bonitas.

Entrevistado(a) 03 - Representa a cultura política das decisões em relação à cidade. Representa também que a atração de novos visitantes só acontece mediante à abertura de espaços de consumo.

Entrevistado(a) 04 - Representa a quantidade de dinheiro que está na área. Acredita que a área vai apoiar os novos investimentos que virão.

Entrevistado(a) 05 - O encontro entre as pessoas e o passeio pela cidade. Adicionou uma coisa positiva na vida dos moradores, algo verde, apesar de acreditar que eles só vão ao parque para levar visitantes de fora de Nova Iorque.

Entrevistado(a) 06 - Representa um ótimo espaço de lazer e encontro que guarda as memórias da cidade, tanto em relação aos trilhos quanto às edificações fabris.

Entrevistado(a) 07 - Representa um parque público para a cidade.

Entrevistado(a) 08 - Representa a transformação da paisagem da cidade cinza em uma Nova Iorque mais verde.

Entrevistado(a) 09 - Representa um crescimento econômico: destroem os edifícios antigos para construírem novos que vão custar mais caro. Assim, mais dinheiro virá para a área.

Entrevistado(a) 10 - O aumento dos preços e a presença de turistas. A perda do caráter local. Cresceu no bairro e teve que se mudar para *Uptown* em razão dos preços.

Entrevistado(a) 11 - As transformações na região mostram que os moradores não pensam sobre a cidade como um todo, só sobre a própria vida.

Entrevistado(a) 12 - O *High Line* representa a gentrificação da área. O *Chelsea* e o *Meatpacking District* tinham dinâmicas específicas, que foram estas transformadas devido ao fluxo de novos visitantes.

Entrevistado(a) 13 - Similar à primeira questão, socialmente os novos empreendimentos trouxeram diferentes usuários e eles com dinheiro, o que levou à gentrificação. Além disso, os turistas ajudaram a diminuir os níveis de crime e tornaram a área mais habitável, em razão da segurança. Culturalmente, o *High Line* é uma plataforma que expõe os seus visitantes a artistas através de instalações. Também tem o *Whitney Museum* próximo, o que atrai turistas e intelectuais para a região.

Entrevistado(a) 14 - A área não tinha vida: não existiam lojas, restaurantes, nem mesmo hotéis. No máximo tinham boates alternativas que sobreviviam graças aos aluguéis baratos que pagavam e a disponibilidade de estacionamento em razão do caráter industrial. Acredita que a área passou a ter representações culturais e sociais apenas após o *High Line*.

Entrevistado(a) 15 - Não existe conexão cultural nem social para os moradores da região por esta ser uma área construída para turistas que lotam os espaços e os tornam inabitáveis antes mesmo da conclusão da implementação do parque. O *High Line* tem mais lados negativos do que positivos pois acredita que os novos serviços teriam chegado à área mesmo sem o parque, e graças aos novos empreendimentos imobiliários.

Entrevistado(a) 16 - O *High Line*, para os nova-iorquinos, é um símbolo de orgulho. O verde do parque é um descanso para os olhos de quem vê muito concreto todos os dias. É também uma atração turística. Apesar de frequentar bastante no início, hoje, evita porque está sempre lotado de turistas.

Entrevistado(a) 17 - O *High Line* trouxe uma nova vida para uma área que era morta. Entretanto, ao ter visitado o High Line recentemente, foi possível perceber que os "benefícios" ocasionados pelo parque entraram numa média de dois a três quarteirões para dentro do bairro, enquanto o resto resistiu às grandes mudanças, onde é possível encontrar lojas locais de serviços destinados aos moradores e , não, aos turistas.