

Fabiano Gozzo

Um olhar passageiro

A Estação Brás do Metrô de São Paulo pode ser medida apenas com superlativos. Segundo a administração do Metrô de São Paulo, são 23.350m² de área construída, atendendo nos horários de pico 60 mil passageiros por hora. Sua inauguração aconteceu em 10/03/1979 e faz a ligação dos bairros da Zona Leste de São Paulo, a mais populosa, ao Centro da cidade e aos demais bairros via malha metroviária.

Além de ligar a casa do paulistano ao trabalho, ainda é passagem obrigatória para mais de um milhão de usuários diários que vêm dos mais de 30 municípios vizinhos à capital paulista.

De lá, as multidões embarcam para longas jornadas de trem ou Metrô,

para seus afazeres cotidianos, para o trabalho, para o lazer, para os terminais rodoviários, para fazer integração com as dezenas de linhas de ônibus municipais e intermunicipais que fazem da Estação Brás o seu ponto final.

A região do Brás foi predominantemente industrial até o começo dos anos 1970, quando as poucas casas e vilas de operários começaram a ter vizinhos morando em novas casas, alguns prédios de apartamentos passaram a fazer companhia para os escritórios e, mais recentemente, com os galpões cedendo espaço para mais moradias verticais e até parques, num processo de reocupação e reurbanização da região central de São Paulo. Antes reduto de imigrantes italianos, e durante décadas

01 - As torres de TV da Avenida Paulista e a vista para o Centro emolduradas pelos prédios de apartamentos.

Fabiano Gozzo

é publicitário (Faculdade de Comunicação Social Cáspar Libero), pós-graduado em gestão ambiental (Universidade 9 de Julho de São Paulo - Uninove) e professor universitário nas áreas de propaganda, marketing e administração.

fabiano.gozzo@gmail.com

abrigo para migrantes nordestinos, hoje o Brás recebe povos andinos, como os bolivianos.

Este ensaio visa acompanhar a poética urbana partindo do ponto de vista de quem vem de fora: o choque em ver tantas pessoas, muros altos, gigantesas colunas de concreto, galpões e telhados cinzentos, a cidade emoldurada por prédios enormes, as indústrias que ainda sobrevivem, os trens de carga e passageiros, que seguem seu percurso todos os dias do ano, sem exceção, o brilho reluzente do aço prateado dos vagões de passageiros, as cores e logotipos das empresas de logística, o labirinto de cimento e ferro com piso de borracha pastilhada, produzida preta e agora acinzentada após os anos de uso.

Ao olhar a sua volta, o que um usuário vê? Ao se aquietar e observar, há algo a vislumbrar de dentro da Estação Brás? Se o passageiro parar sua corrida

por um instante, o que irá ver olhando a partir do estômago da grande baleia?

E agora, após a colocação de barreiras de flandres nas laterais das vias suspensas, ainda é possível ver algo além do frio metal?

Por fora, a pintura vermelha e branca disfarça a rudeza das vias, mas preserva a privacidade dos prédios que foram construídos décadas após a chegada do Metrô. O morador quer ter sua janela fechada para os olhos dos usuários, e para isso, impede que, de dentro, o passageiro possa enxergar a cidade, os prédios, a luz do sol e o horizonte cada dia mais distante.

A Estação Brás do Metrô de São Paulo abre suas portas às 4:40h e encerra suas atividades à meia-noite durante a semana, às 0:30 aos domingos e à 1:00h aos sábados. ■

02 - Os galpões centenários que abrigaram gerações operárias. Alguns são parte do pátio do Metrô, usados para reparos. Outros ainda estocam produtos carregados pelos trens de carga. Aos poucos também devem ceder espaço a moradias e escritórios.



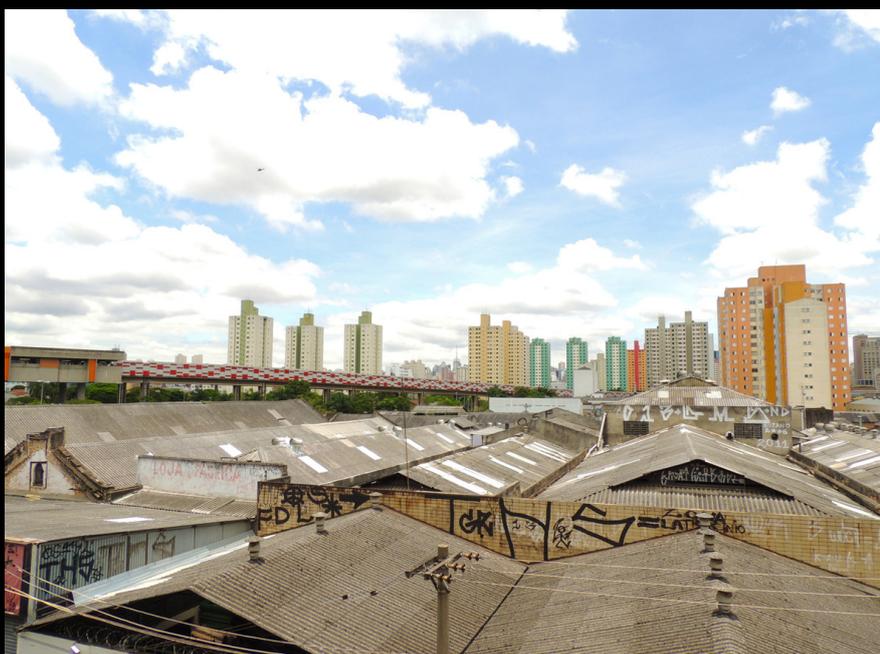
03 - O encontro das linhas de Metrô, suspensas, e as tantas linhas de trens intermunicipais.

(abaixo)

04 - Mesmo em meio a tanto ferro, pedras, fuligem e borracha, árvores e plantas persistem em acompanhar os trilhos. Aqui o verde destoa do cinza onipresente e do vermelho-ferrugem.

05 - Fim do expediente, mas a jornada ainda será longa para passageiros e funcionários.

06 - A escuridão de paredes humanas, movendo-se em grandes massas nos enormes corredores, indo de trem para o Metrô ou inverso. Não pare, você será arrastado.



07 - À esquerda, as chapas de aço recentemente colocadas impedem que o passageiro olhe, ainda que involuntariamente, para as janelas dos prédios próximos. Ao mesmo tempo que preservam a privacidade do morador, cegam o usuário, que, privado de movimento no vagão lotado, agora também está proibido de enxergar ainda que prédios distantes e lúgubres e velhos telhados de galpões.

08 - Os trens de carga, a malha ferroviária, as torres de alta tensão e a pressa diária. À esquerda, operários mantêm as linhas nos intervalos das passagens dos trens.



09 - As plataformas de embarque/desembarque, o sair e o chegar de trens vindos dos quatro cantos.



(no centro)
10 - Fuligem, ferro, pedra e ausência de sorrisos entre os rostos que passam apressados, desfocando e sumindo.

(acima)
11 - Grandes são as distâncias a percorrer, seja do subúrbio, seja na grande metrópole. O trabalho não é interrompido, noite ou dia, exceto pela passagem de uma composição, atrasando em alguns instantes as atividades dos operários nas vias.

(ao lado)
12 - Bem abaixo do braço da grua é possível ver ao longe as torres da Catedral da Sé, que marca o centro de São Paulo. No caminho, prédios novos e velhos coexistem na cidade que se redesenha.

13 - É dia claro, passado pouco do meio-dia, mas a luz é interrompida pelo telhado, o concreto, os muros. Segurança e proteção contra a chuva. Ausência de paisagem ou brisa.



14 - Transporte integrado. Metrô, trem metropolitano, linhas de ônibus e monotrilho. E milhões de passageiros todos os dias.



15 - Ferro, pedra e operários. As enormes máquinas seguem seu caminho. A casa, ainda que próxima, desaparece escondida atrás das armações.