

acesso
acesso
CPTM
EMTU
CPTM
LESTE
CPTM
OESTE
acesso

acesso
S
N
O
R
T
E
L

SERVIÇOS
COMÉRCIO
SERV

SERVIÇOS
COMÉRCIO

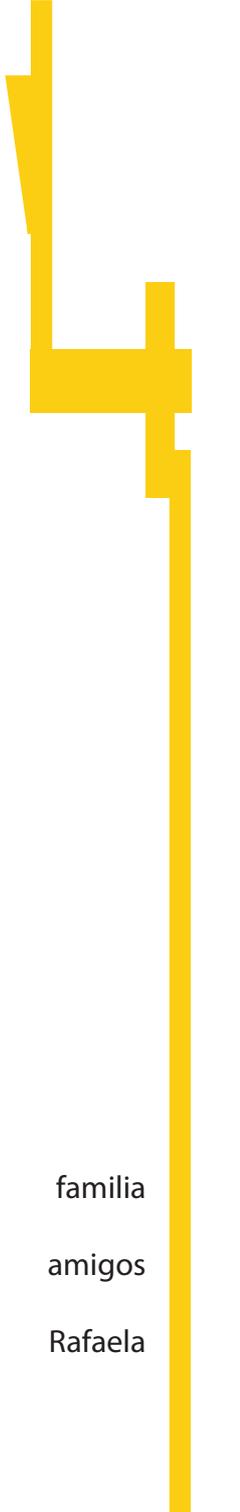
SERVIÇOS
COMÉRCIO

andrei barbosa da silva

transversais

infraestrutura metropolitana costura local

transversais
infraestrutura metropolitana costura local



familia

amigos

Rafaela

TRANSVERSAIS: infraestrutura metropolitana e costura local

Uma indagação genérica: a efetividade dos espaços públicos nas cidades latino-americanas. A partir deste escopo, este trabalho ganhou contornos, debruçou-se sobre esta possibilidade elegendo como estratégia as infraestruturas de mobilidade urbana, onde sua incidência na trama urbana e social estaria em proporção direta com a possibilidade de efetivação inicialmente questionada.

A indagação definiu-se como um projeto urbano localizado na cidade de Suzano – SP, enquadrando-se no contexto do crescimento das cidades médias metropolitanas, periféricas e dependentes do núcleo da metrópole. Neste sentido, pode-se identificar um papel bem definido da infraestrutura de transporte ferroviário na escala macro, que atende milhares de pessoas cotidianamente, em paralelo com uma cisão na trama urbana e social, ou seja, reverberações de sua presença na escala local.

Como sugere, se desenvolve sobre dois eixos e escalas: a articulação de infraestruturas de transporte inseridos na lógica sistêmica da mobilidade metropolitana; na escala local, sobre a possibilidade, devido uso massivo, porte e perenidade destas infraestruturas, de articulação de territórios urbanos antes segregados, “costurando-os” através de espaços públicos de uso já consolidado. *Transversais* em forma e sentido.

LONGITUDINALmacroescala

TRANSVERSALcostura

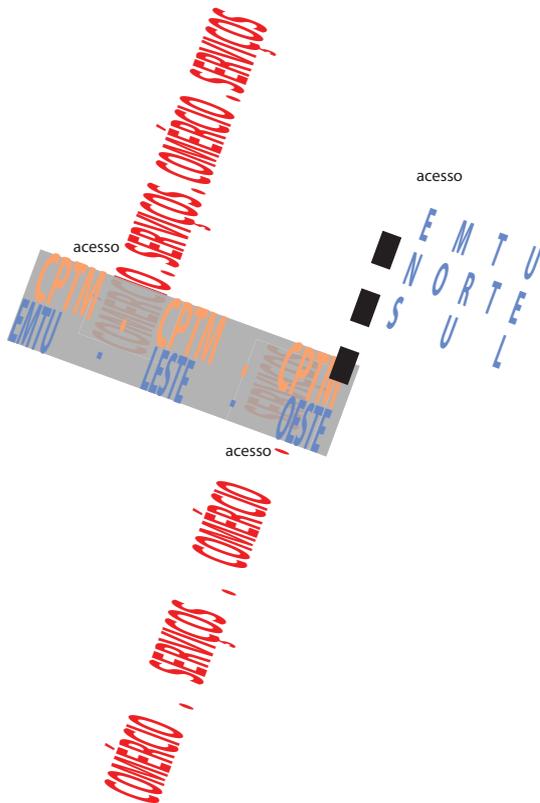
CRUZAMENTOsobreposições

guia

longitudinal
macroescala



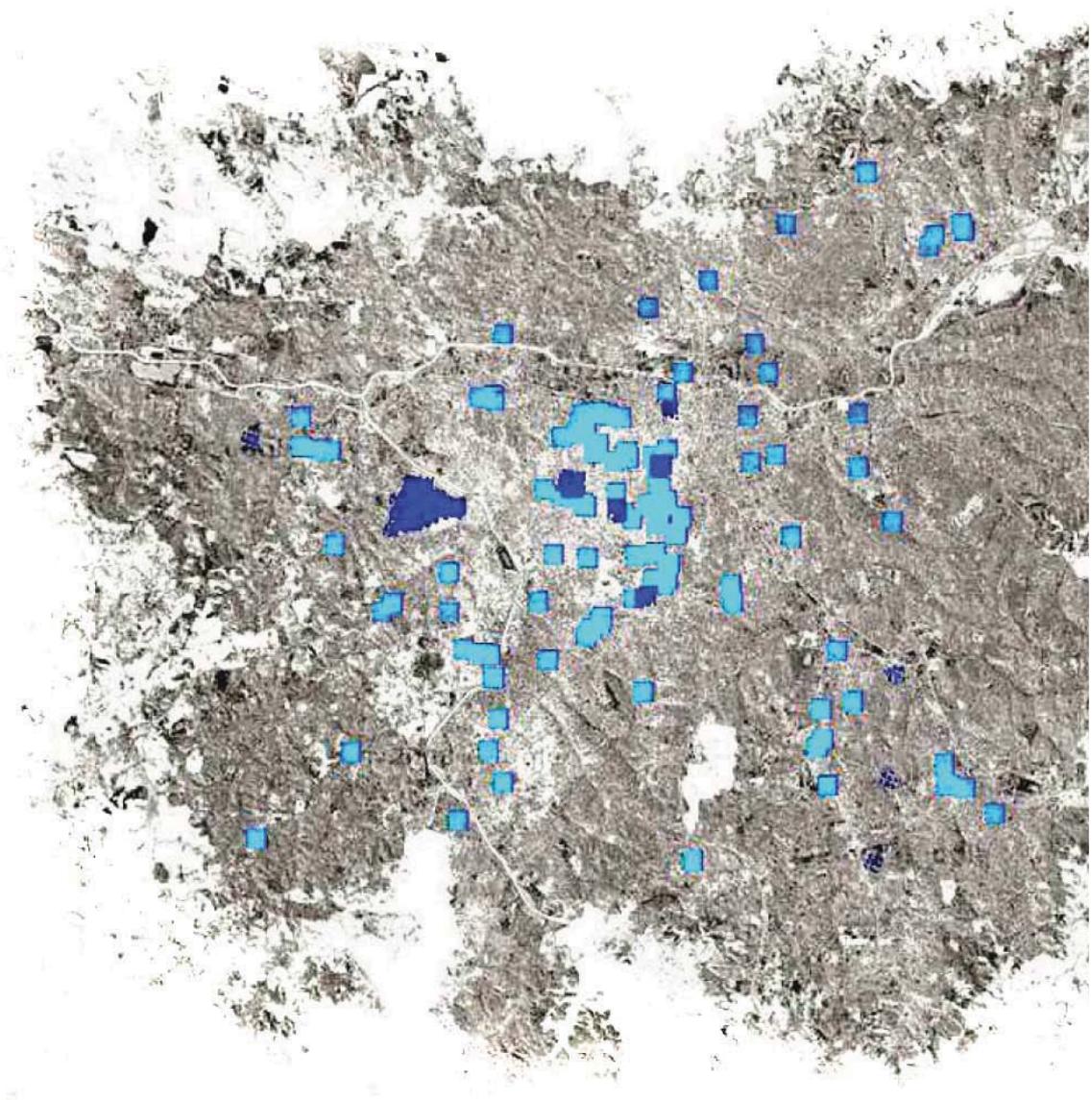
Uma indagação genérica: a efetividade dos espaços públicos nas cidades latino-americanas. A partir deste escopo, este trabalho ganhou contornos, debruçou-se sobre esta possibilidade elegendo como estratégia as infraestruturas de mobilidade urbana, onde sua incidência na trama urbana e social estaria em proporção direta com a possibilidade de efetivação inicialmente questionada.



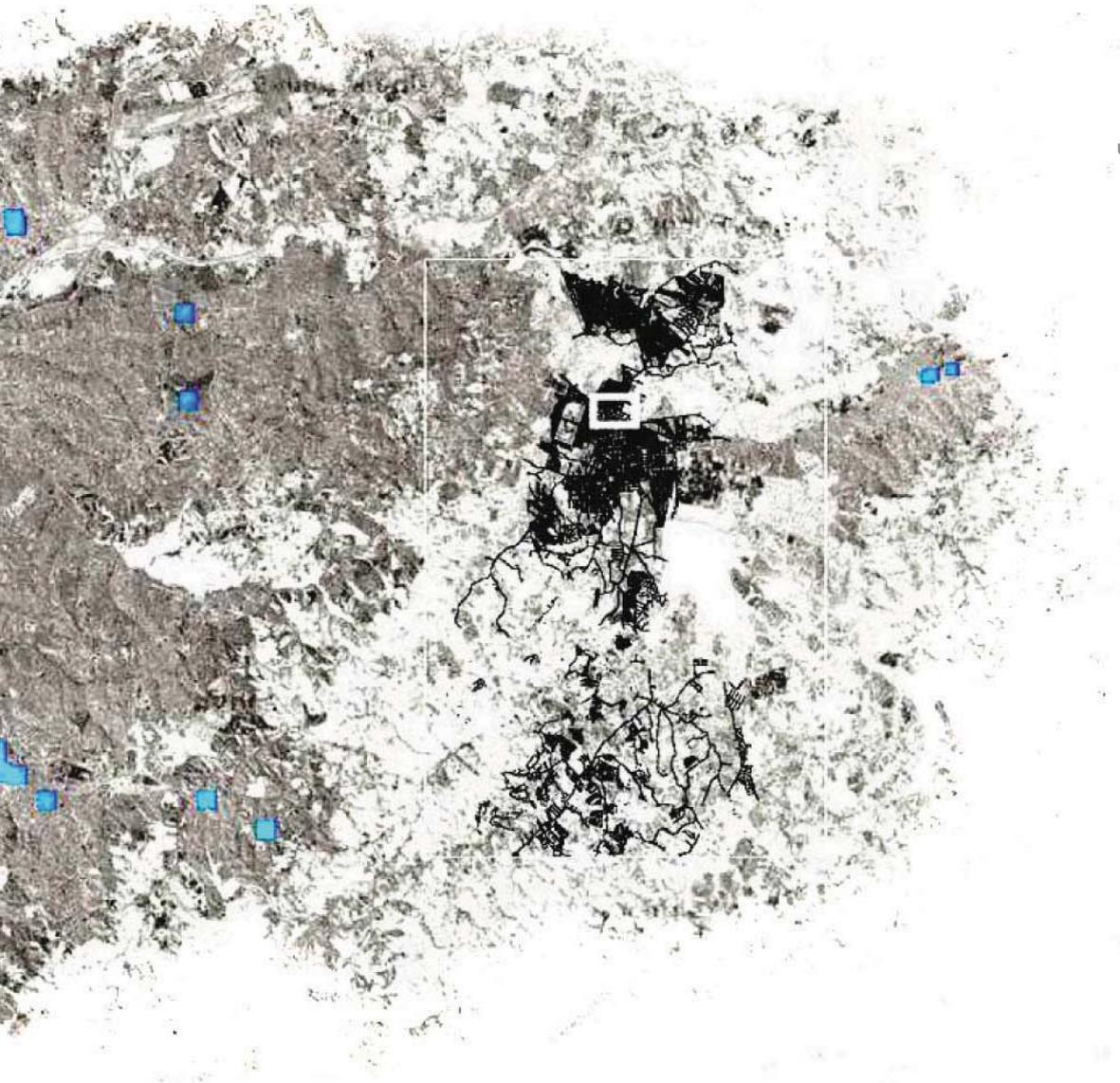
“Há traçados urbanos que se incorporam à paisagem pela insistente recorrência de sucessivas passagens de corpos técnicos obre um determinado lugar. Nesse momento inauguram as formas de caminhar que sistematizam os percursos. E esses se desdobram em novas ações que desencadeiam novas transformações”¹

“É claro que os transportes urbanos não provocam crescimento; apenas atuam sobre o arranjo territorial desse crescimento.”²

A indagação definiu-se como um projeto urbano localizado na cidade de Suzano – SP, enquadrando-se no contexto do crescimento das cidades médias metropolitanas, periféricas e dependentes do núcleo da metrópole. Neste sentido, pode-se identificar um papel bem definido da infraestrutura de transporte ferroviário na escala macro, que atende milhares de pessoas cotidianamente, em paralelo com uma cisão na trama urbana e social, ou seja, reverberações de sua presença na escala local.

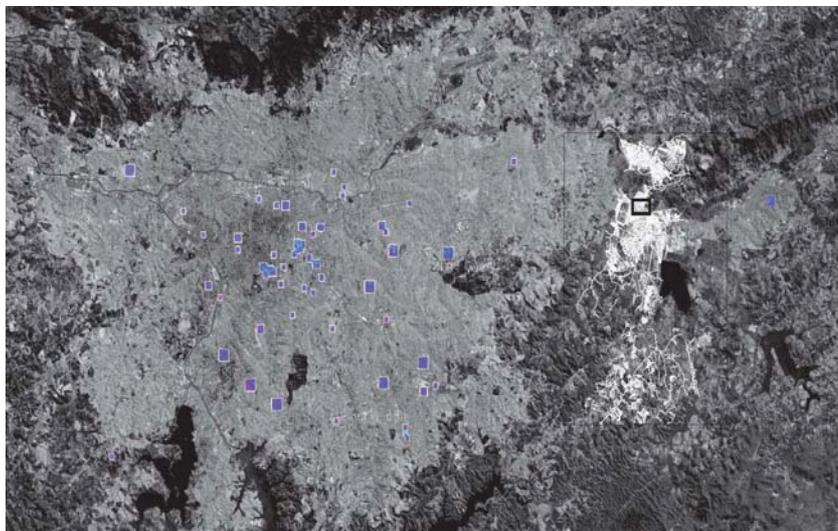


universidades na RMSP - adaptado de
Meyer, 2003



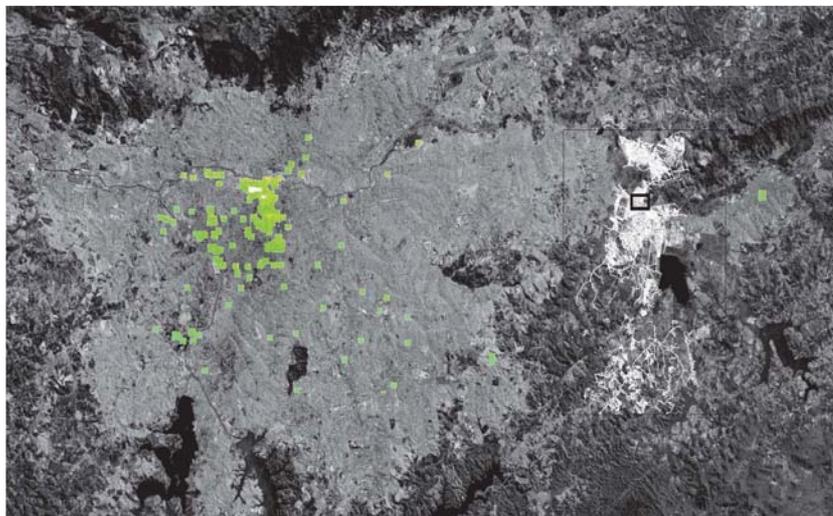
Reforça este caráter estruturante da argumentação, o fato do crescimento da cidade em questão ser decorrente do vetor leste de expansão urbana da capital paulista, possível a partir do eixo ferroviário. Trata-se de um território muito longo, contínuo, espraiado a grandes distâncias do centro metropolitano, homogeneamente precário, e hoje, através da Linha 11 – Coral, e 12 - Safira da CPTM, guarda um massivo fluxo pendular, plenamente dependente do centro metropolitano. O fenômeno da conurbação faz-se presente quando analisamos esta situação urbana.

À partir de Villaça, podemos classificar a cidade de Suzano como um caso de conurbação por autonomia relativa. Trata-se de um espaço-entre, uma situação urbana pressionada pela influência do centro metropolitano e de uma cidade média próxima (no caso, Mogi das Cruzes), autônoma enquanto serviços e equipamentos urbanos. No caso da São Paulo MetrÓpole, esta homogeneidade precária atribuída deriva, segundo Meyer, de um processo ambivalente, onde de um lado temos uma produção de cidade chamado de “modernizado comprometido”, aliado ao territórios e interesses do capital, perante um outro de exclusão no território precariamente construído. É neste sentido também que Milton Santos aborda o crescimento das cidades médias brasileiras, no caso particular paulista, como um processo diferenciado entre cidades médias metropolitanas e não-metropolitanas, tendendo ser mais qualificado para as primeiras.

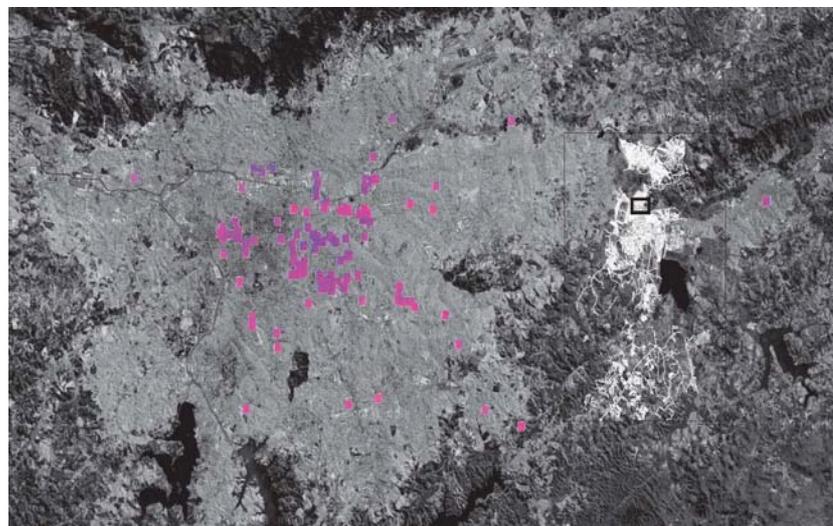


cinemas na RMSP

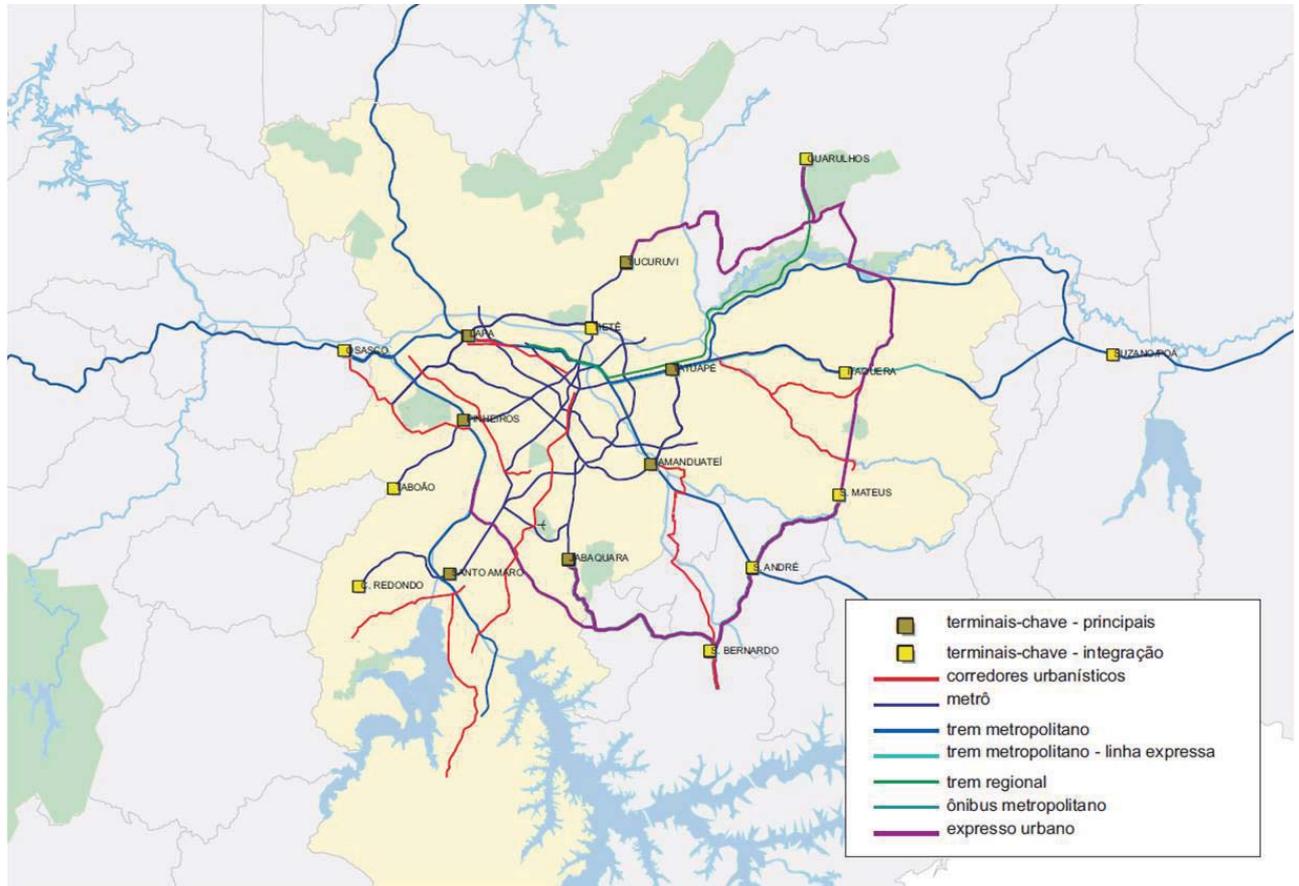
teatros na RMSP



museus na RMSP



Sob estes aspectos, este trabalho propõe-se a estruturar uma intervenção urbana, sobre dois eixos e escalas: a articulação de infraestruturas de transporte inseridos na lógica sistêmica da mobilidade metropolitana, e este como propulsor de uma situação local urbana, debruçado sobre a possibilidade, devido uso massivo, porte e perenidade destas infraestruturas.



Plano Integrado dos Transportes Urbanos - 2025

Mapa do Transporte Metropolitano

Região Metropolitana de São Paulo



Legenda

	CPM
	Linha A
	Linha B
	Linha C
	Linha C (em projeto)
	Linha D
	Linha E
	Linha F
	Linha F - Expresso Leste
	Linha F - Expresso Leste (em projeto)
	Linha G
	Linha G (em projeto)
	Estações em projeto
	Extensão Operacional
	Expresso Aeroporto (em projeto)
	Extensão da linha Centro
	Extensão da linha Centro
Informações: 0800-550 121	
www.cptm.sp.gov.br	

EMTU

	Corredor de ônibus
	Corredor de ônibus (em obras)
Informações: 0800-190 088	
www.emtu.sp.gov.br	

METRO

	Linha 1 - Azul
	Linha 2 - Verde
	Linha 2 - Verde (em construção)
	Linha 2 - Verde (em projeto)
	Linha 3 - Vermelha
	Linha 4 - Amarela (em construção)
	Linha 5 - Lilás
	Linha 5 - Lilás (em projeto)
Informações: 3286-0111	
www.metro.sp.gov.br	
Serviços Integrados	
	Ponto ORCA Zão
	Ponto ORCA
	Estação de Integração
	N
	Horizonte 2010
	Sem Escala

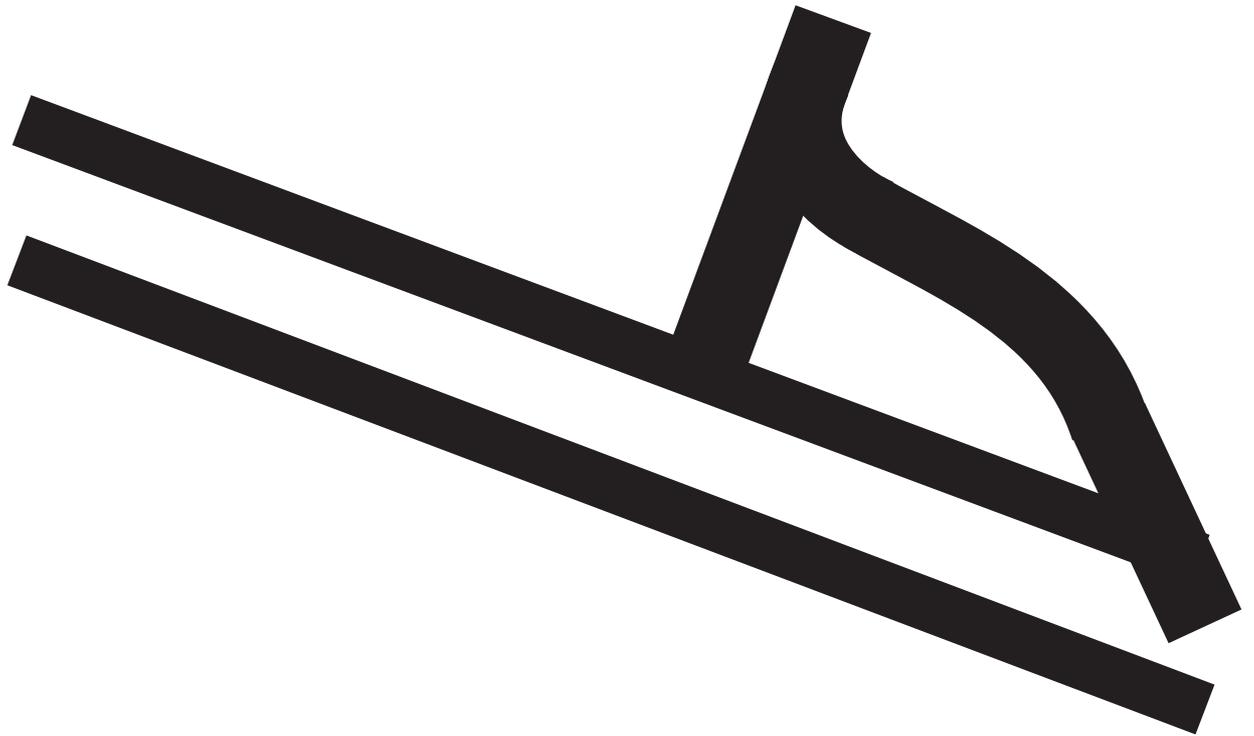
SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
RESPEITO POR VOCÊ

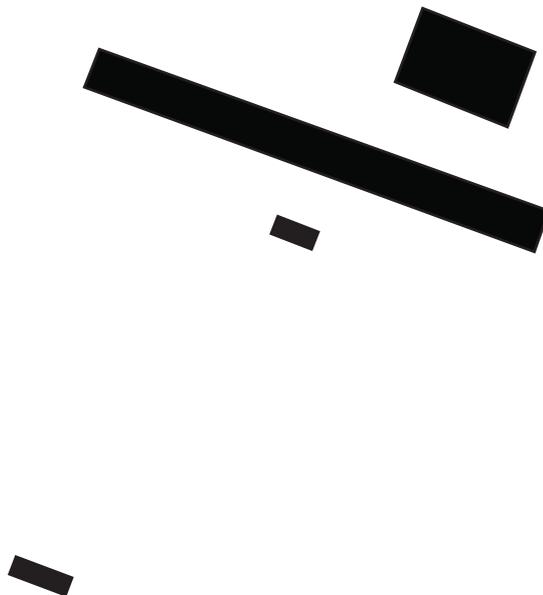


imagem aérea da área central de Suzano



vias arteriais



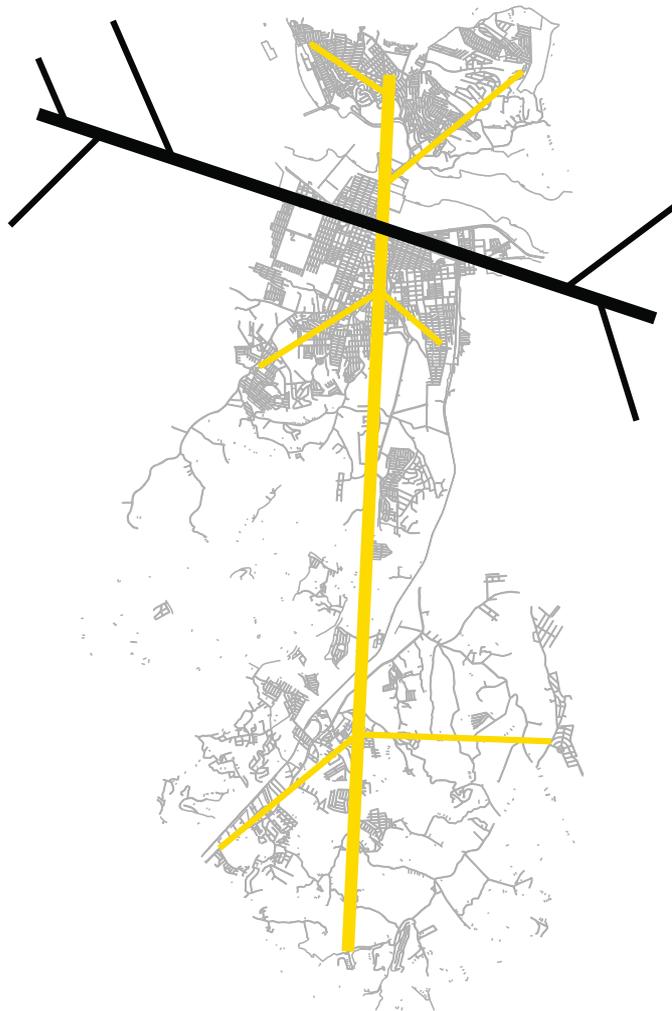


infraestruturas de transporte - Terminal Urbano Norte (ônibus local) e pontos de ônibus metropolitanos dispersos





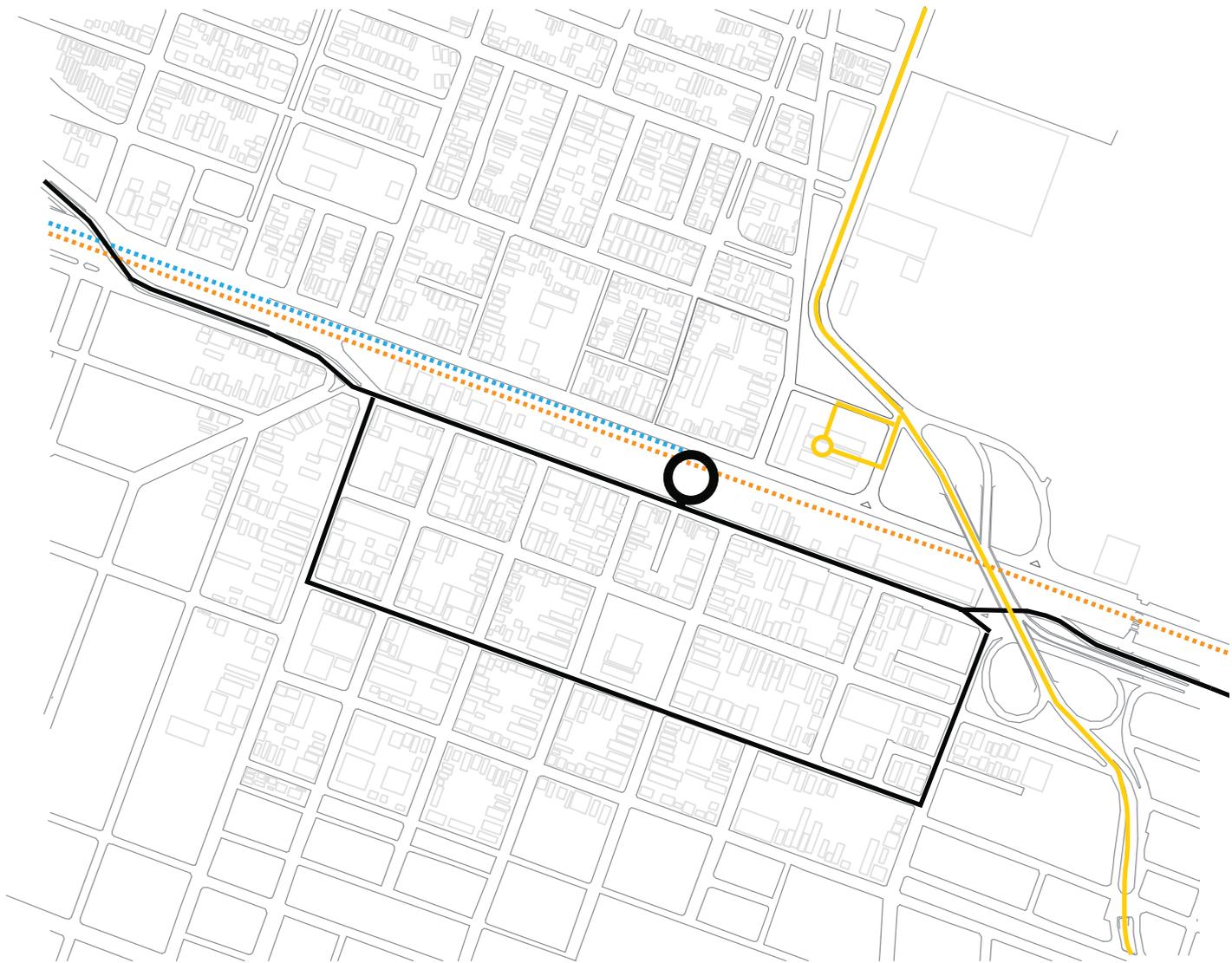




proposição de troncos de ônibus local (norte-sul) e metropolitano (leste-oeste)

Dentro do Plano Integrado dos Transportes Urbanos a cidade mostra-se estrategicamente colocada como um nodal de transportes no vetor leste. Sob a ótica deste funcionamento sistêmico, propõe-se aqui a articulação dos equipamentos de mobilidade metropolitana e local já existentes. A ferrovia é tomada como principal tronco alimentador, com a passagem da Linha 11 Luz – Estudantes, e com a chegada da linha 12 – Safira Brás – Suzano.

Como troncos alimentadores secundários, propõe-se o redesenho do sistema de ônibus local e metropolitano e função da sua convergência na estação ferroviária. Em função da morfologia e dos limites administrativos da cidade e das linhas de ônibus já existentes, o eixo norte-sul tem a função de distribuição dos ônibus locais, com passagem no terminal urbano existente, enquanto que os



trasporte proposto



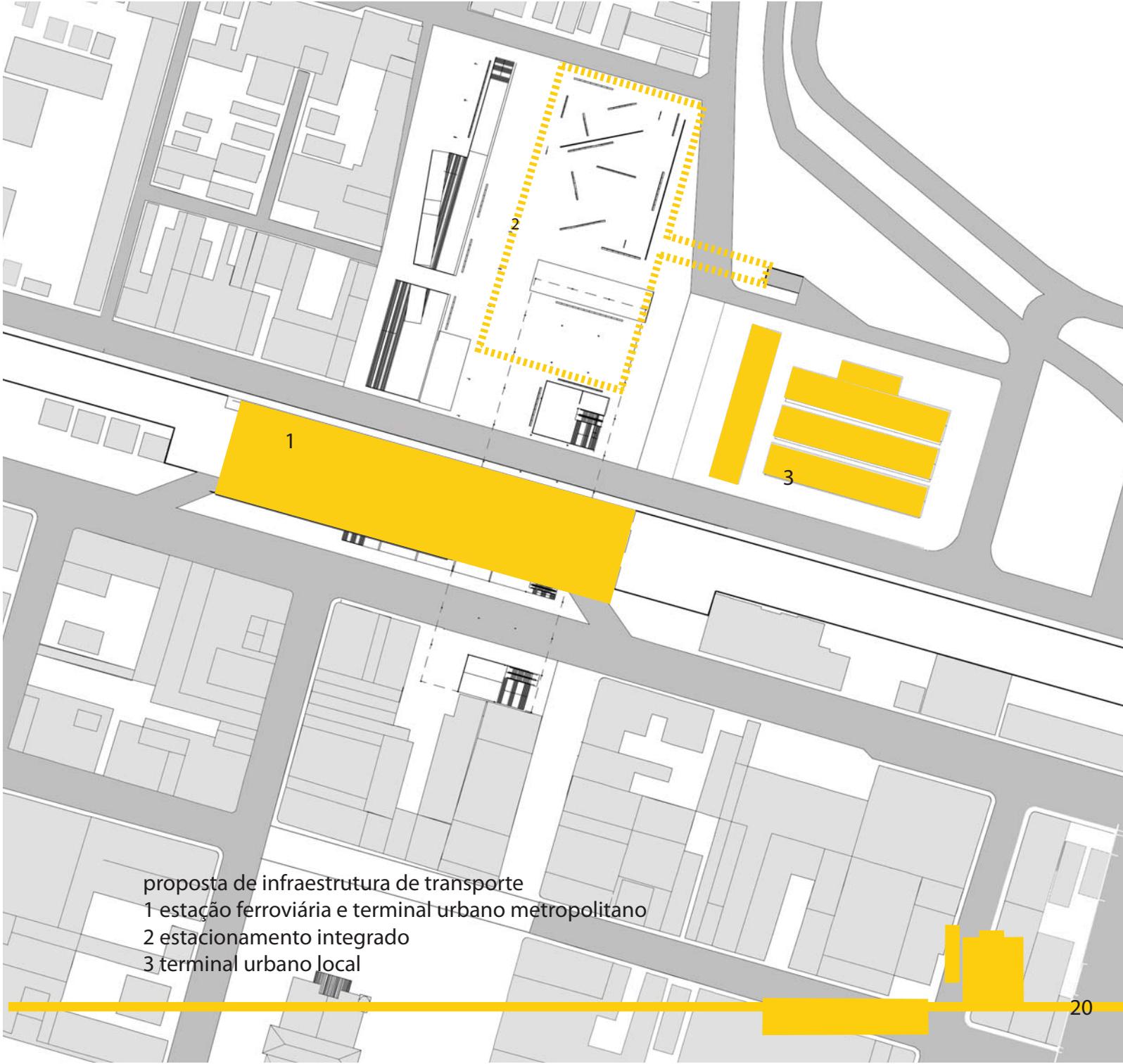


viário proposto

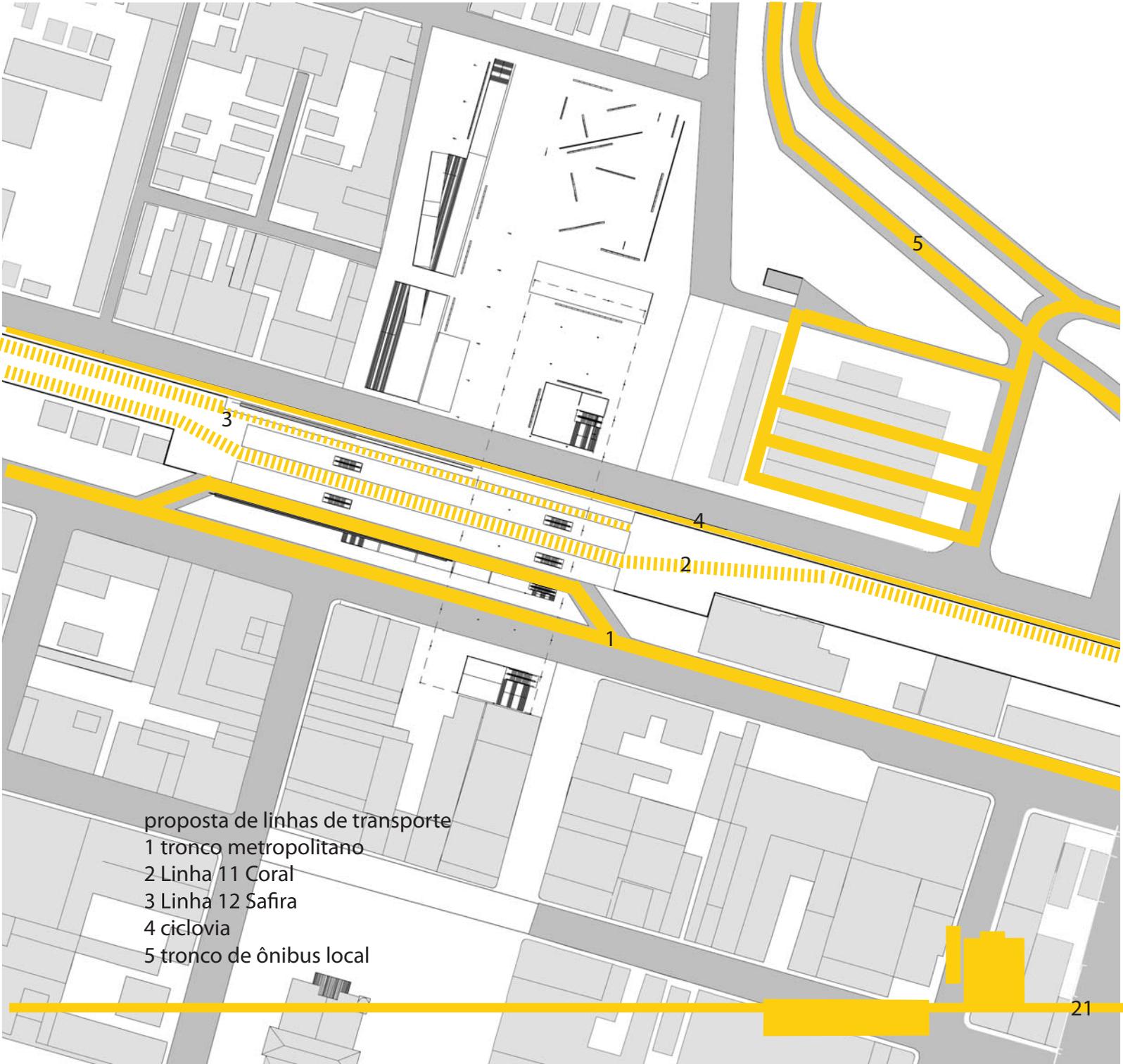


o ônibus metropolitanos intermunicipais organizam-se à partir do eixo leste-oeste, cujo terminal de integração é tomado como objeto de projeto. Os quatro troncos tomados como diretrizes (Linha 11, Linha 12, ônibus metropolitano e ônibus local) são integrados por meio de bilhete único ou acesso direto. Como uma terceira diretriz de meios de mobilidade, tem-se a proposição de um transporte alternativo, aproveitando a linearidade ininterrupta dos muros de vedação da CPTM e da zona industrial colocada à margem da linha férrea.

Os acessos foram inicialmente à partir de um pavimento subterrâneo com acesso público livre para os lados norte e sul, contando com dois blocos de controle, distribuição para plataformas de destino e circulação vertical por escadas rolantes. Enquanto equipamento anexo do sistema de transportes, propõe-se também um estacionamento integrado público de uso controlado.

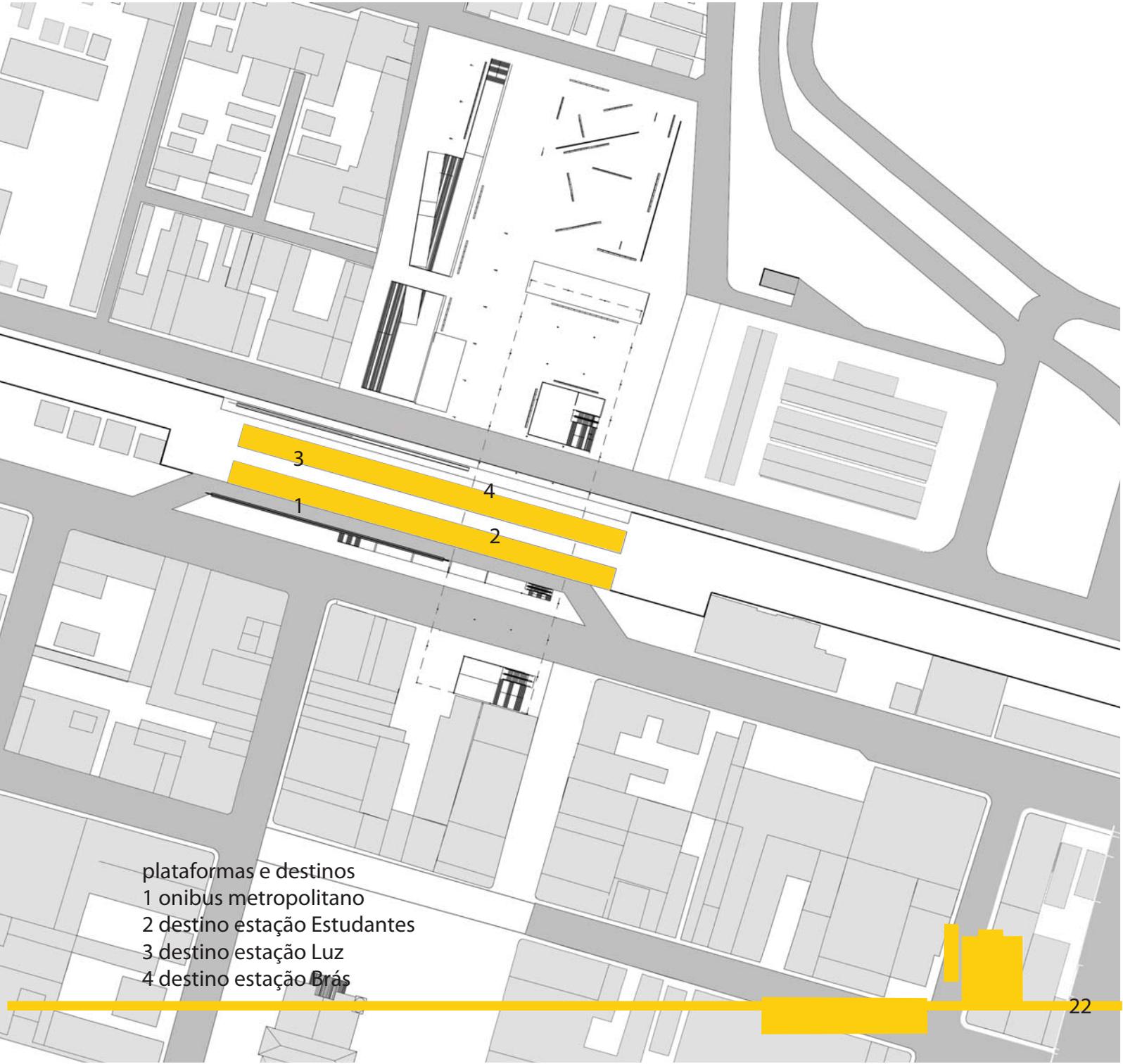


- proposta de infraestrutura de transporte
- 1 estação ferroviária e terminal urbano metropolitano
 - 2 estacionamento integrado
 - 3 terminal urbano local

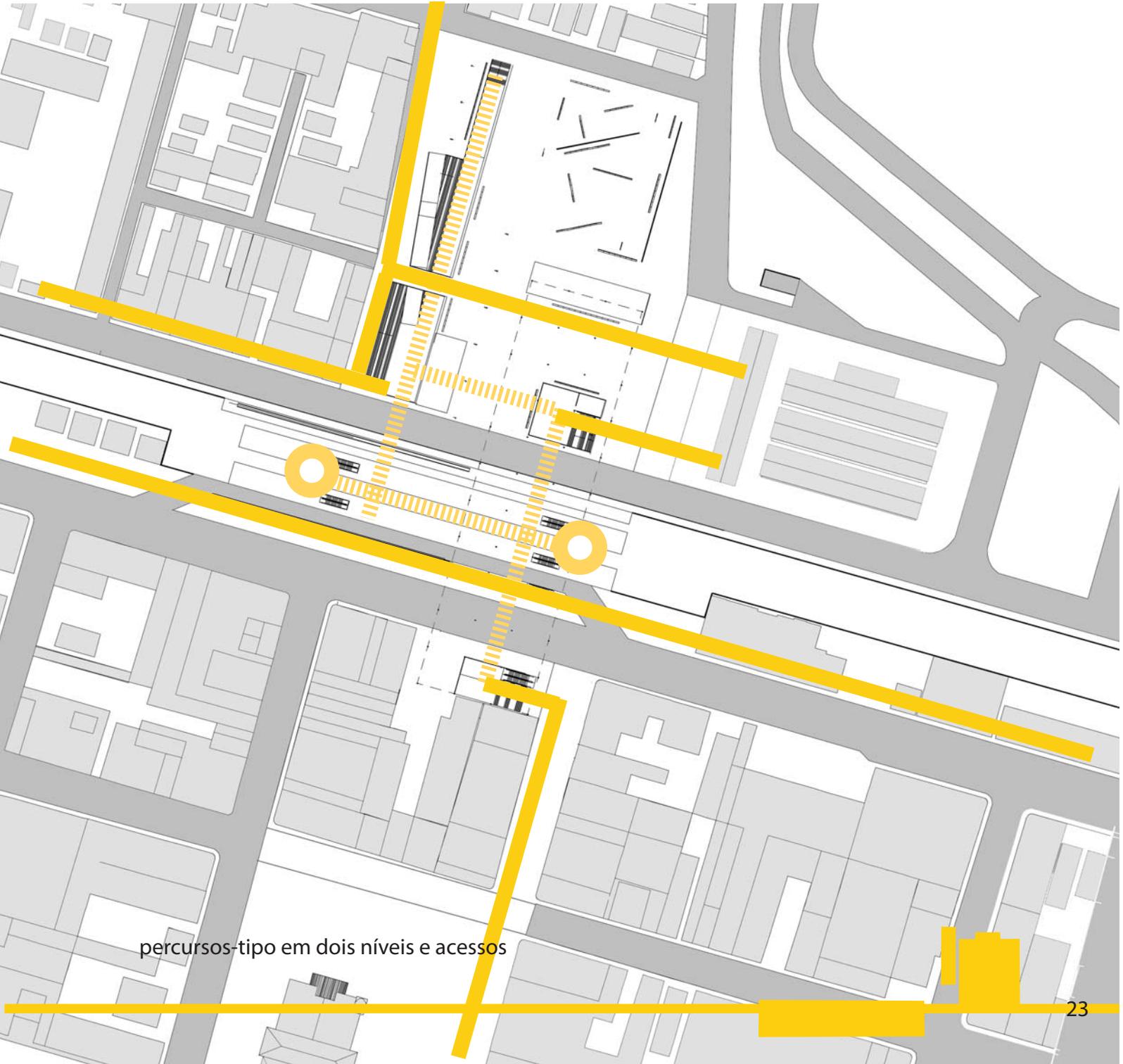


proposta de linhas de transporte

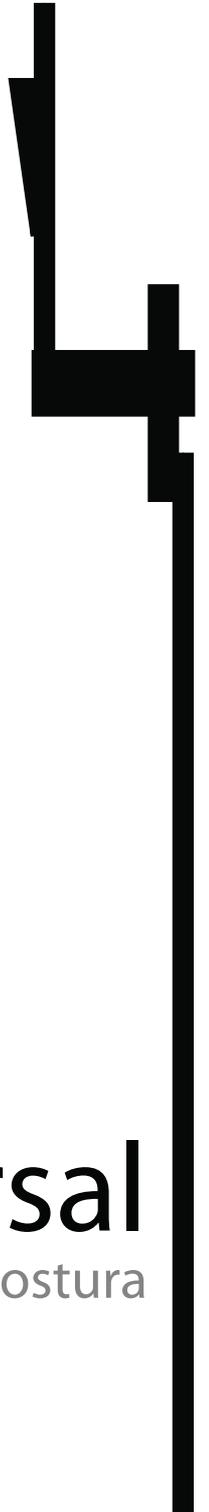
- 1 tronco metropolitano
- 2 Linha 11 Coral
- 3 Linha 12 Safira
- 4 ciclovia
- 5 tronco de ônibus local



plataformas e destinos
1 onibus metropolitano
2 destino estação Estudantes
3 destino estação Luz
4 destino estação Brás



percursos-tipo em dois níveis e acessos



transversal

costura



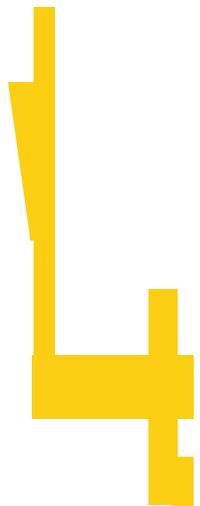
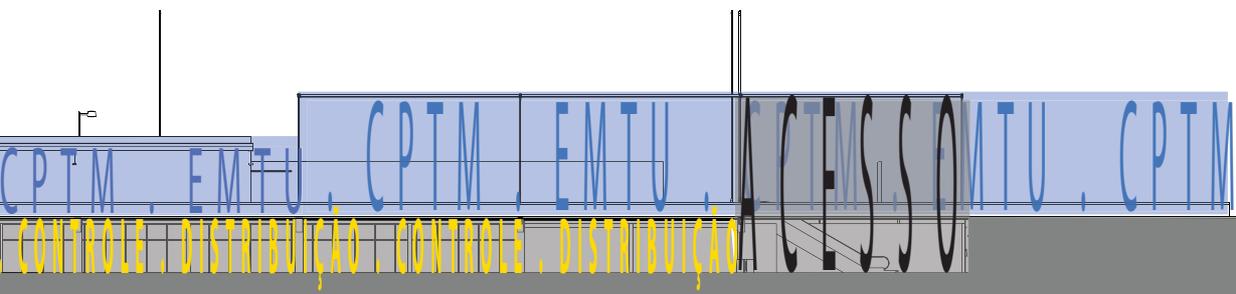
estação Itaquera, Renato Viegas. acessos no térreo conformam praça de distribuição

Tomando como pressuposto os processos apontados anteriormente a partir de Villaça, Meyer e Santos, e tomando como pressuposto uma situação urbana local como reverberação de uma urbanidade, as leituras apontam para uma ideia de um limite físico, um processo de segregação sócio-espacial através da passagem de uma infraestrutura macro. Trabalhar a incidência destes novos equipamentos urbanos proposto em função de diluir a cisão na paisagem tem sido a principal diretriz de desenvolvimento do projeto. Como estratégia para tal, buscou além de aspectos que evidenciam essa segregação, procurou identificar nos dois territórios estruturas físicas e usos passíveis de articulação por continuidade e/ou confrontação.

Dentro destas chaves de leitura, percebe-se como morfologia e uso do solo são aspectos que se sobrepõem para confirmar a conformação territorial da área central. Blocos muito compactos e lotes totalmente ocupados apontam para o

CPTM , EMTU , CPTM , ACESSO CPTM , EMTU , CPTM

CONTROLE , DISTRIBUIÇÃO , CONTROLE

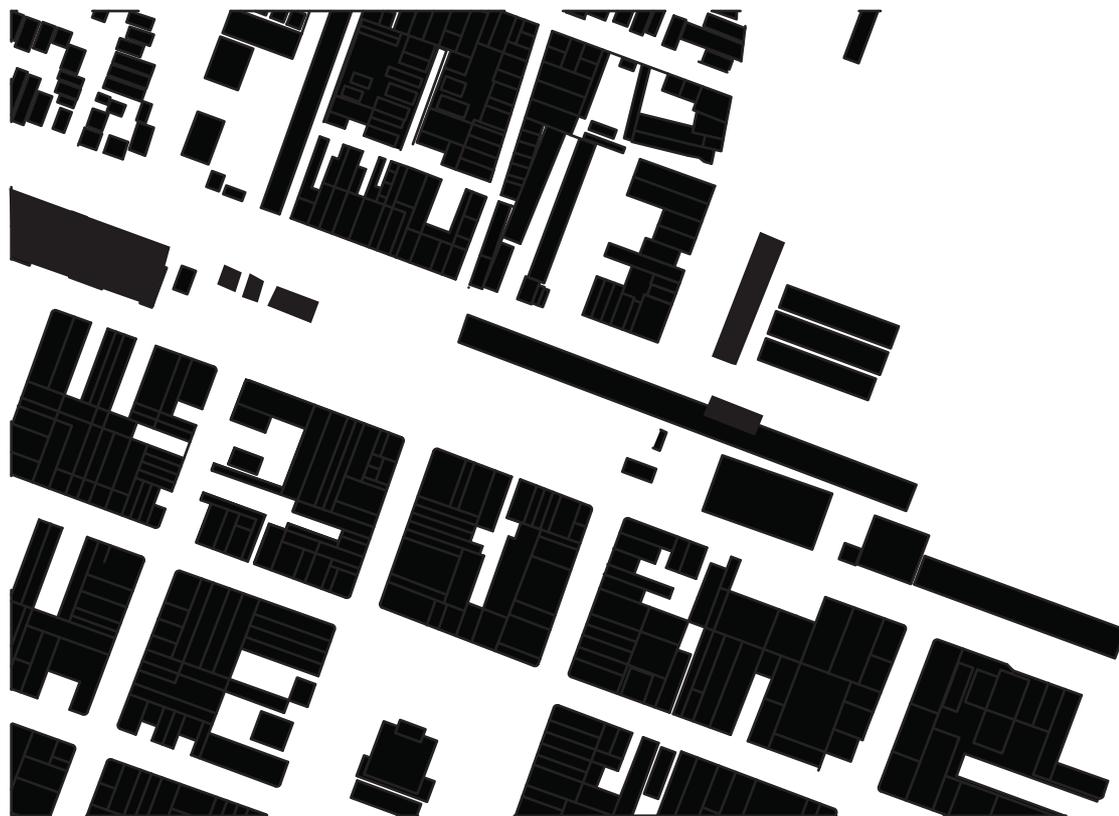




uso comercial do centro consolidado, enquanto que percebe-se uma ocupação mais dispersa, evidenciando o uso residencial do entorno. O grande movimento de pessoas proporcionado pela estação ferroviária ativa uma situação de uso misto comercial e residencial nas bordas do lado sul, tratado aqui como “comércio residual”, caracterizado pela precariedade dos edifícios, situação de abandono e comércio popular e ambulante.

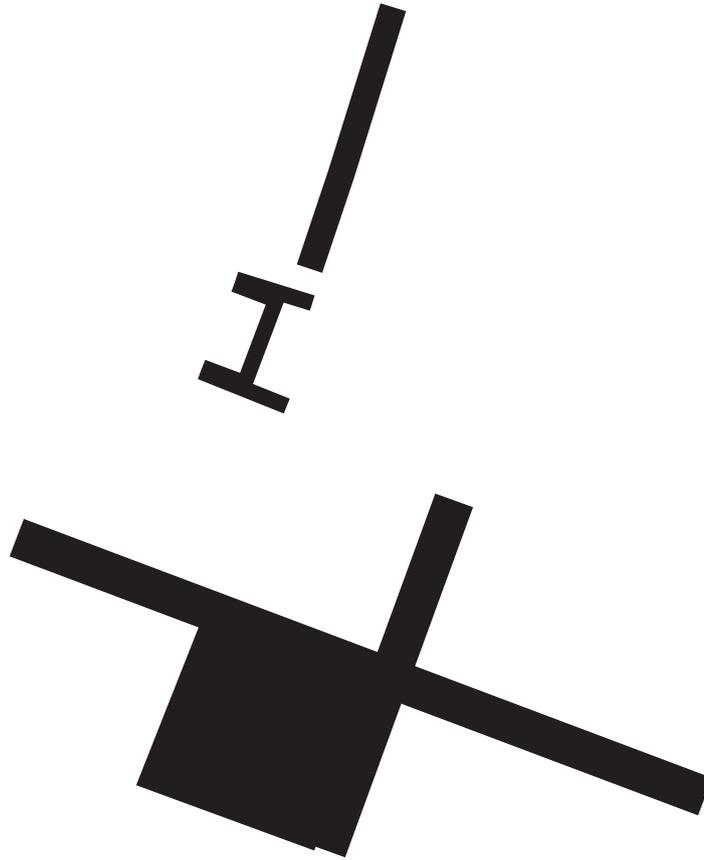
Proposição pavimento de acesso propostos como ativadores de fluxos e articulação territorial através de praça subterrânea conformada espacialmente pelos blocos de acesso e controle. A transposição estabelece uma relação de continuidade entre os territórios através de um programa de pequenos comércios na praça subterrânea e na galeria comercial que se estende paralelamente à rua Benedito Gonçalves. Este pavimento inicia-se em um calçadão proposto nas duas primeiras quadras da Rua General Francisco Glicério, no centro comercial consolidado (projeto da Prefeitura Municipal de Suzano). Neste sentido, agora coloca uma relação de confrontação entre as duas situações comerciais, o consolidado e o residual. O estacionamento público controlado também visa atender, além de sua integração com a estação ferroviária, a demanda da galeria comercial e da pedestrianização da área central. Sobre o estacionamento, propõe-se uma grande esplanada de dispersão, que faz uso dos vazios pelo abandono dos edifícios na área residual.



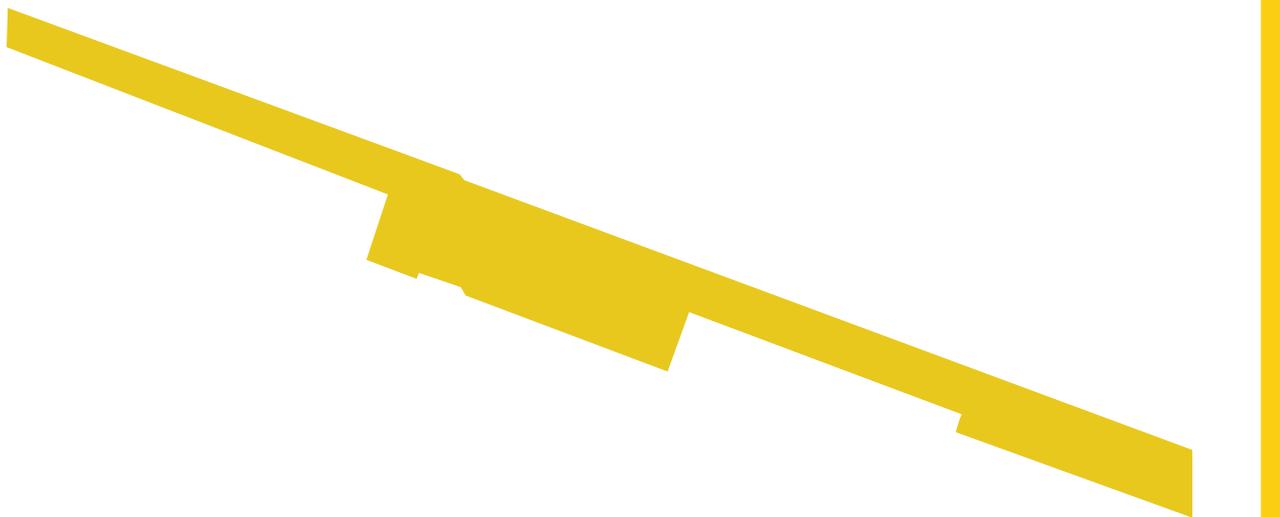


morfologia da região central

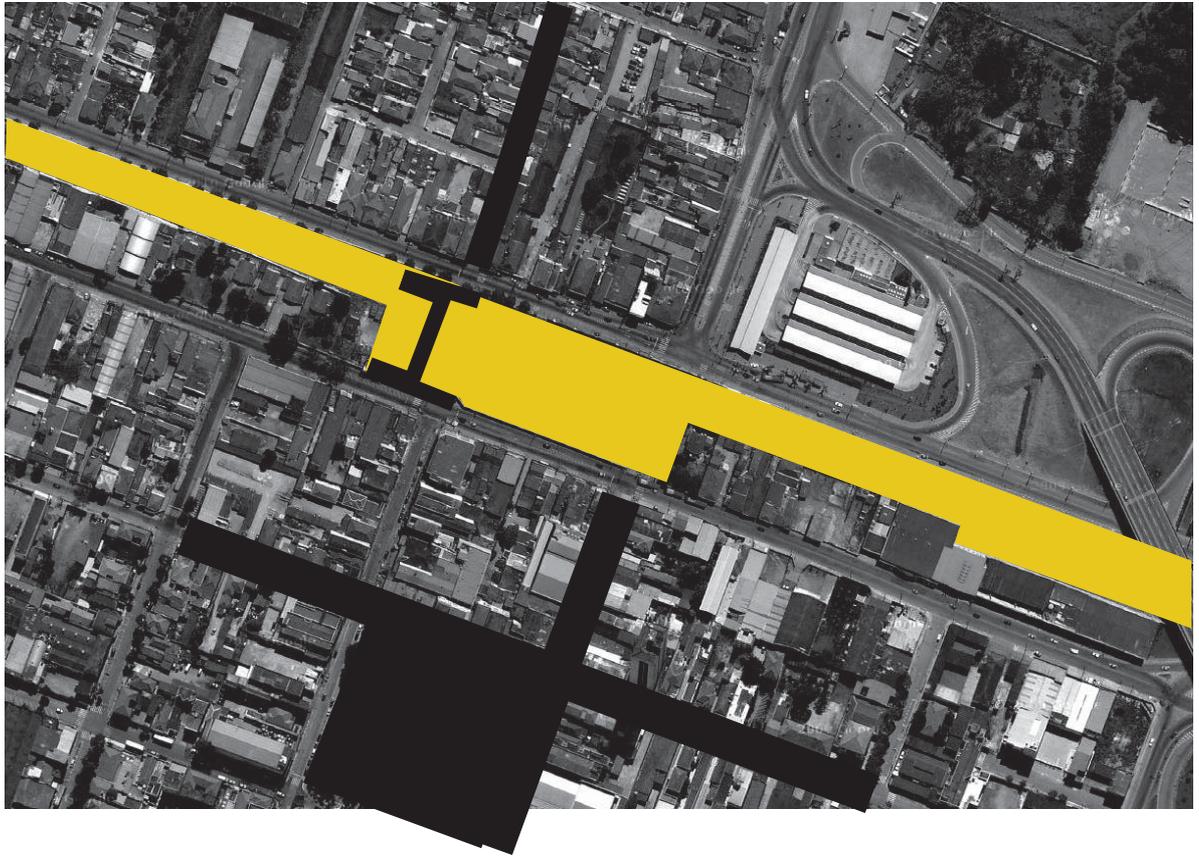
ruas comerciais: av. General Francisco Glicério, rua Campos Sales e Praça João Pessoa, no cento consolidado; passarela-camelódromo obre a linha férrea e rua Benedito Gonçalves, no comércio residual.



ruptura na trama urbana



sobreposições relevantes

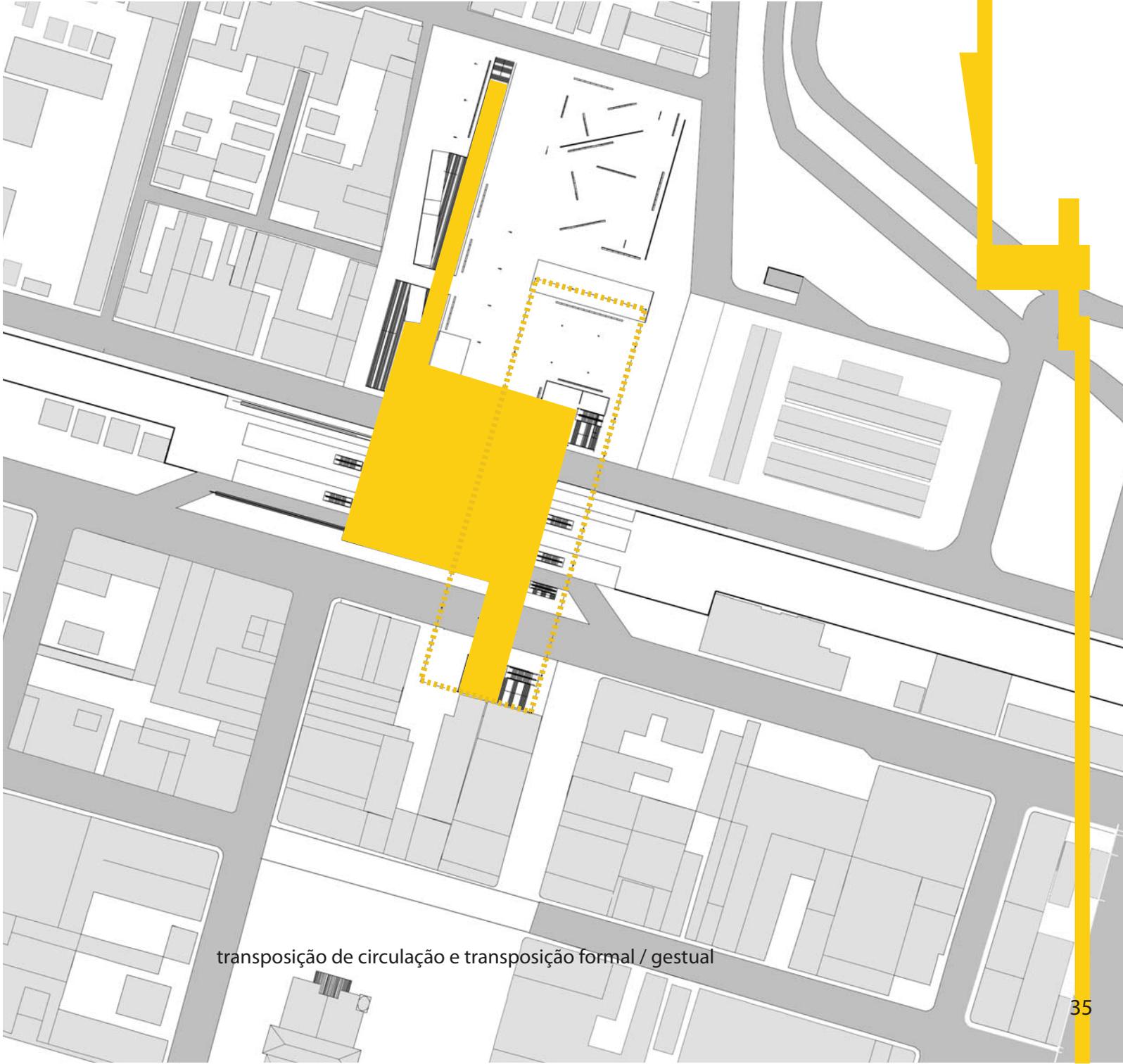








análise de proposição: limites

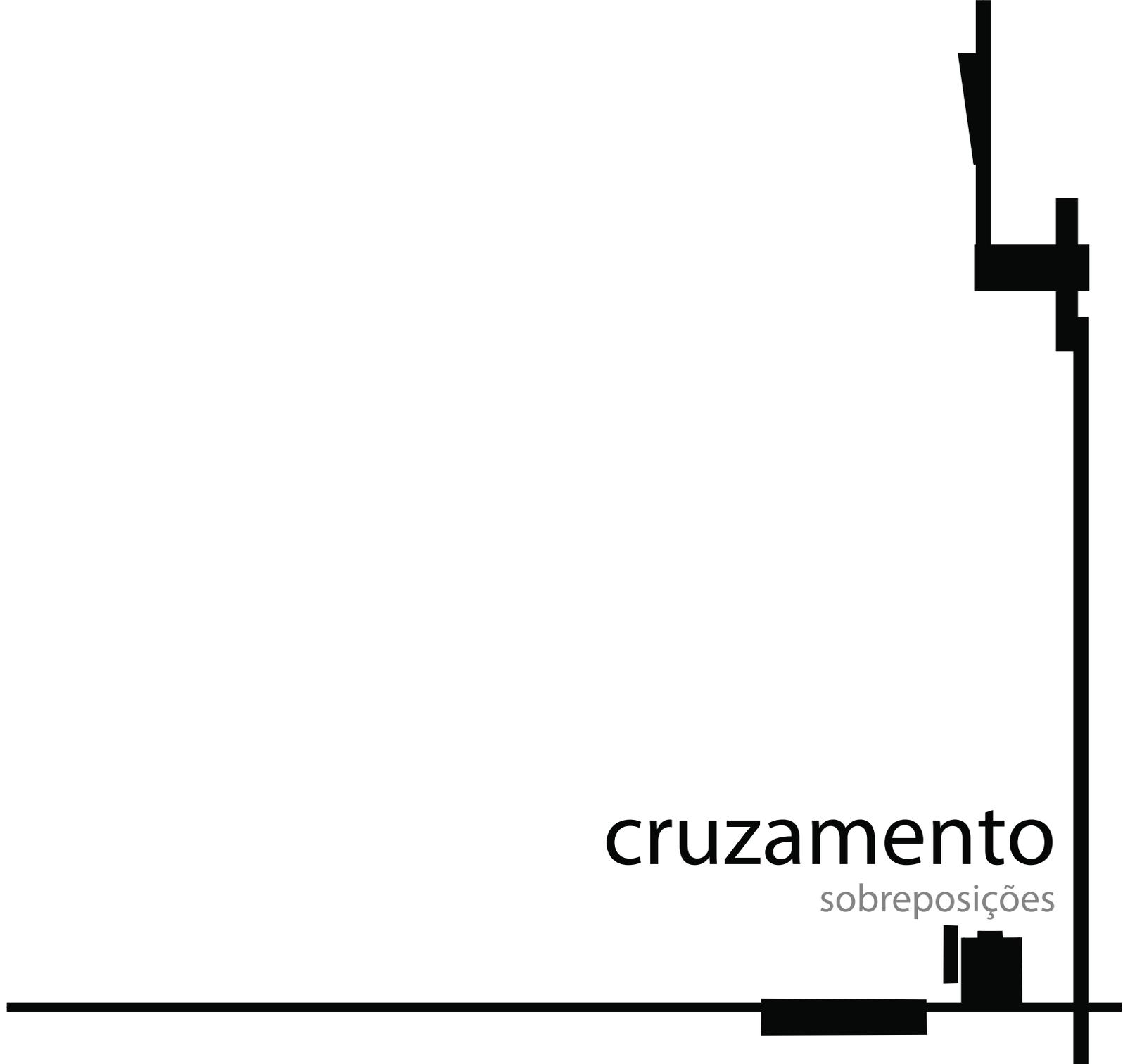


transposição de circulação e transposição formal / gestual



SERVIÇOS, COMÉRCIO, SERVIÇOS
SERVIÇOS, COMÉRCIO, SERVIÇOS
SERVIÇOS, COMÉRCIO, SERVIÇOS
SERVIÇOS, COMÉRCIO, SERVIÇOS

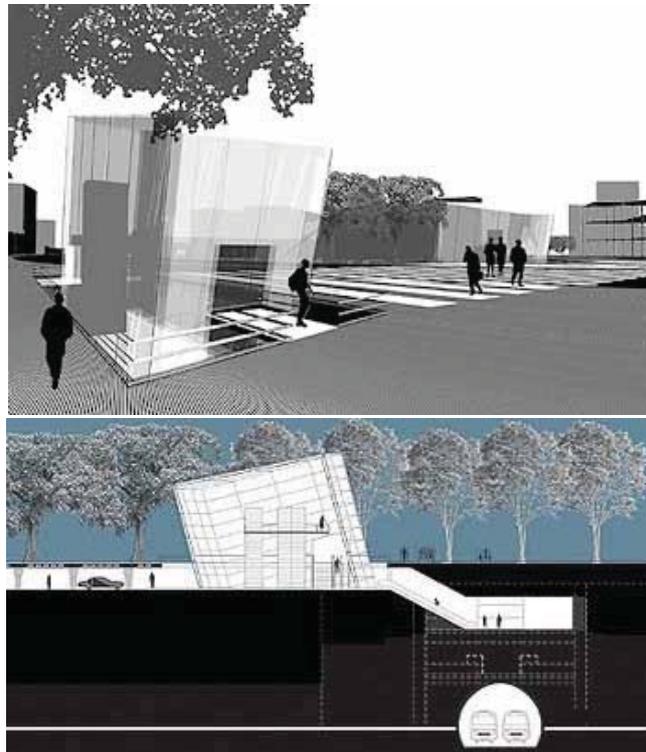
continuidade / confrontação por uso



cruzamento

sobreposições

Sintaxe-semântica do edifício da estação ferroviária: prisma no sentido longitudinal, forma abstrata, funcional, um pavilhão de 100m de extensão que “flutua” através de quatro pilares que juntos o coloca a 90 cm do chão. Marquise translúcida, vazada, colocada no sentido longitudinal, marcando através de luz os acesso nos dois lados como elementos de referência para o cotidiano de milhares de pessoas que fazem uso do sistema de transporte cotidianamente. Formalmente marca, além das proporções da intervenção, um gestual de relação entre dois lado antes segregados.



reconversão urbana do Largo da Batata. Vigliecca e
Associados
continuidade de referências luminosas na paisagem
“lanternas urbanas”

SERVIÇOS , COMÉRCIO , SERVIÇOS ,

COMÉRCIO , SERVIÇOS ,

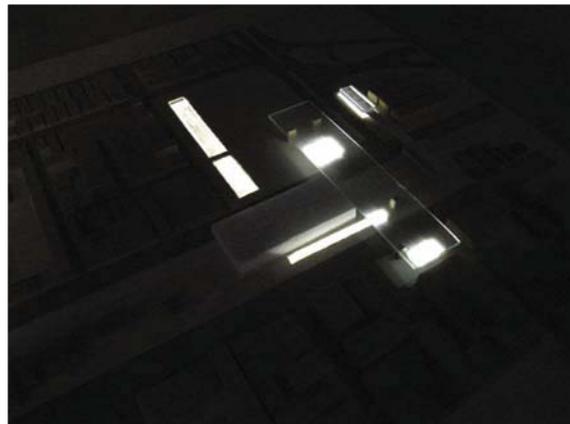
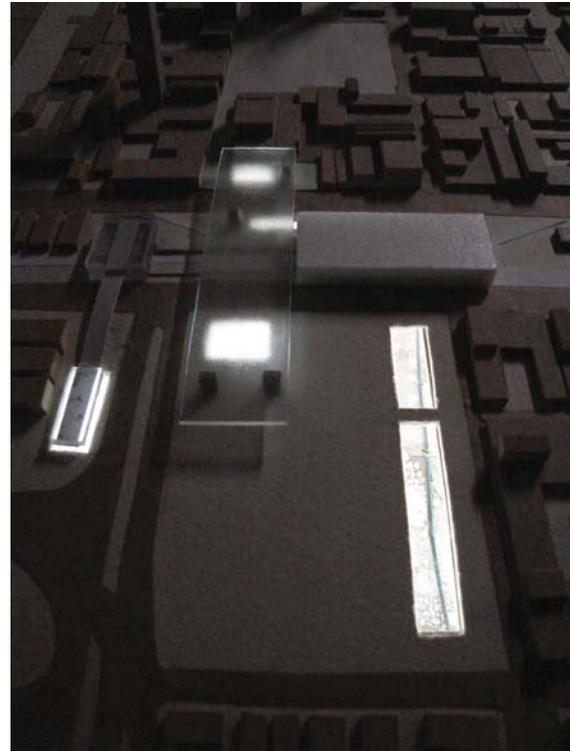
COMÉRCIO , SERVIÇOS , COMÉRCIO , SERVIÇOS ,

C P T M

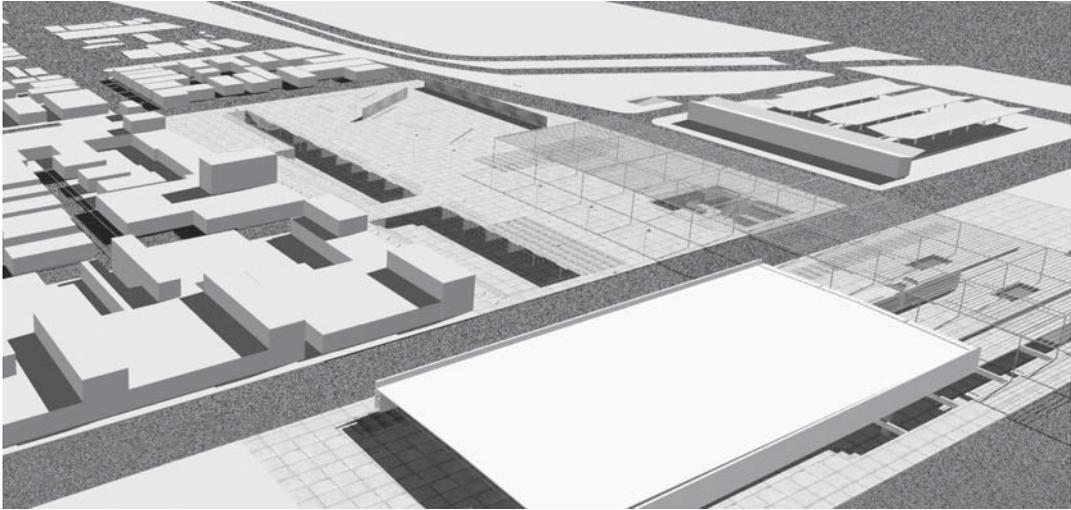
COMÉRCIO , SERVIÇOS , COMÉRCIO , SERVIÇOS , COMÉRCIO , SERVIÇOS

O caráter prismático do trecho pavilhonar da estação ferroviária é proporcionado pelo desenho do perfil de uma viga-calha de 5 m de altura, como um artifício artificial da paisagem. Serve como coletor de água da grande cobertura do para um espelho d'água linear, que funcionalmente atende à necessidade de estabelecer um limite de acesso para estação, em lugar dos habituais muros de vedação da CPTM, ao mesmo tempo que coloca a queda d'água como elemento constituinte, da paisagem. Corpos d'água também compõe o desenho da esplanada.

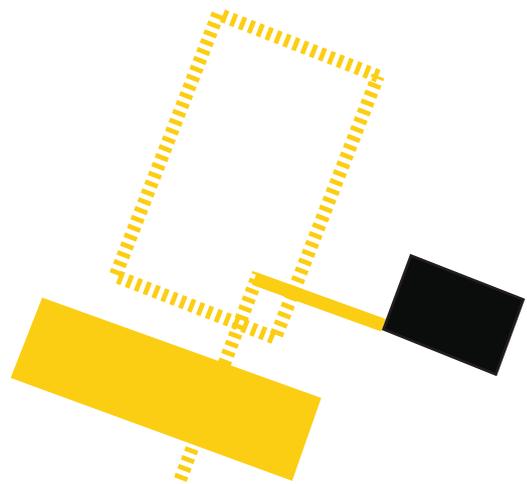
Esta por sua, seu desenho deriva da árida ambiência deste contexto urbano, buscando-se um aspecto fortemente construtivo, com elementos simples e espessos. Trata-se de uma praça de sombra, água e pedra, seca, viabilizada através da técnica e do artifício.



modelo físico de estudo de intenção
caixas de acesso e luz como referência na paisagem

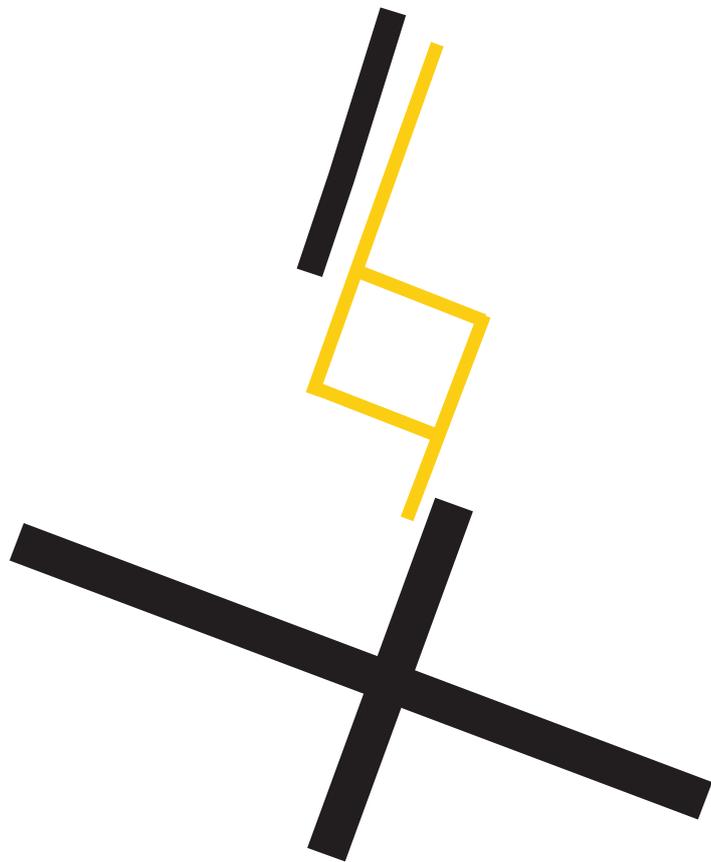






sobreposição: transporte

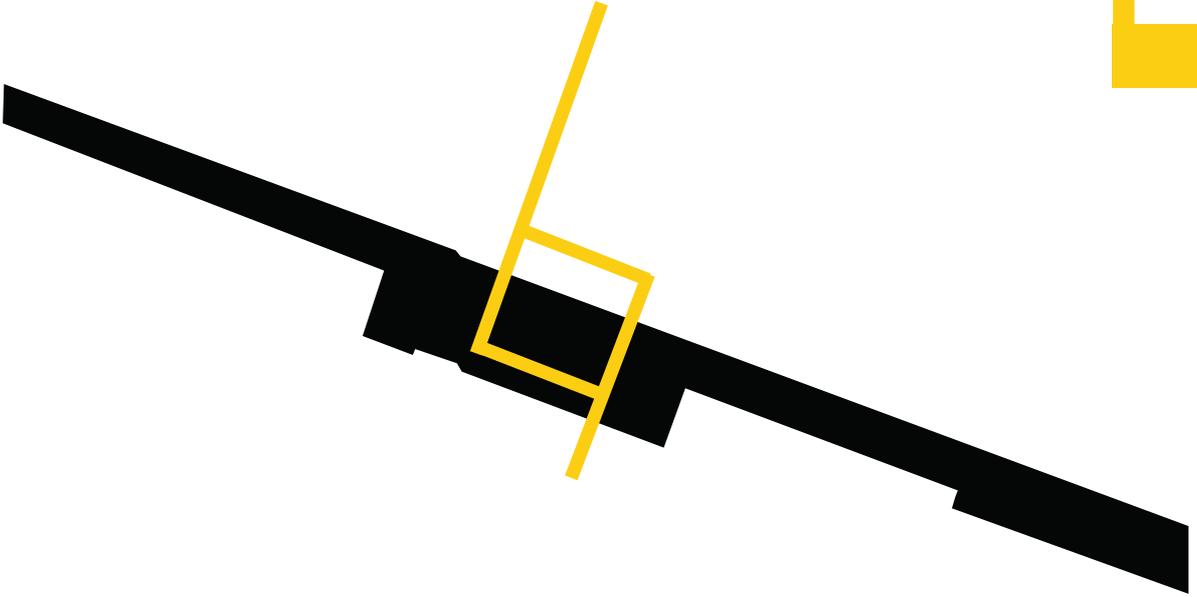




sobreposição: vias comerciais

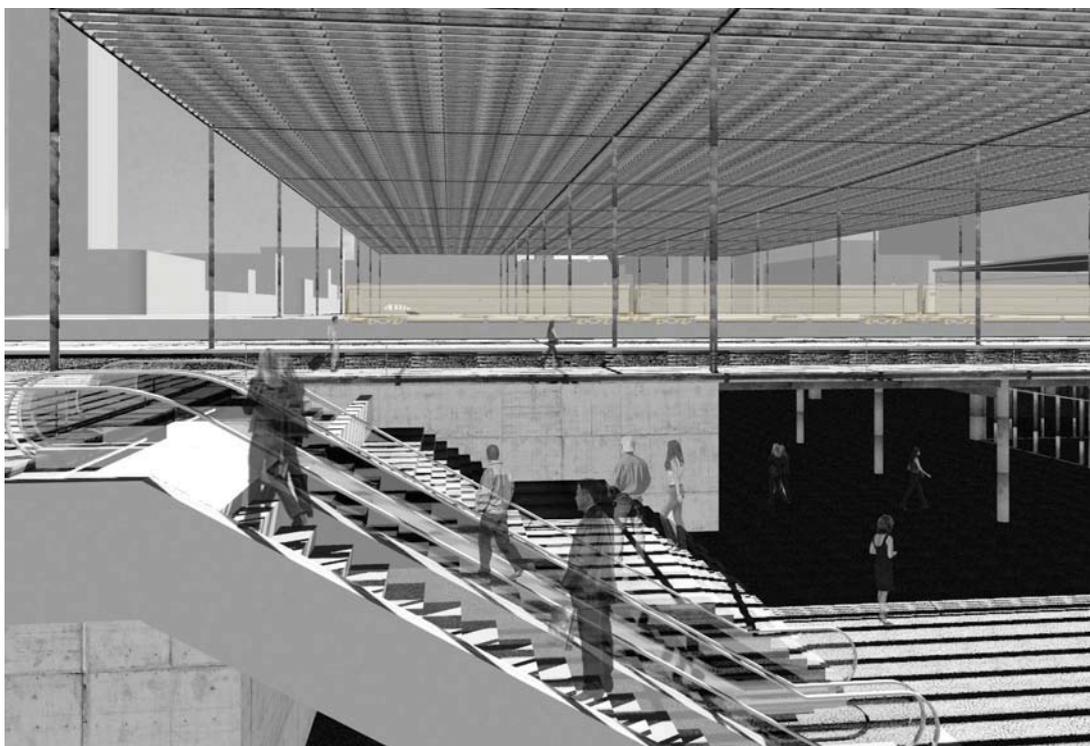


sobreposição: espaços públicos livres



sobreposição: ruptura na trama urbana

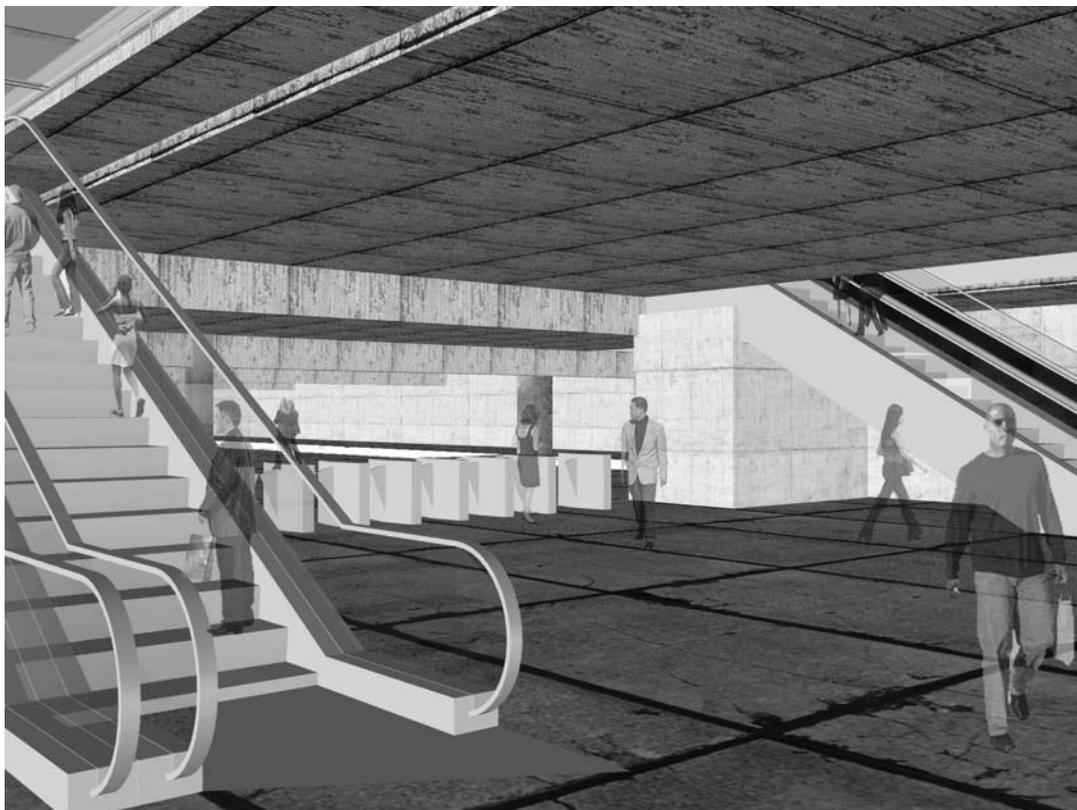
acesso pelo lado sul

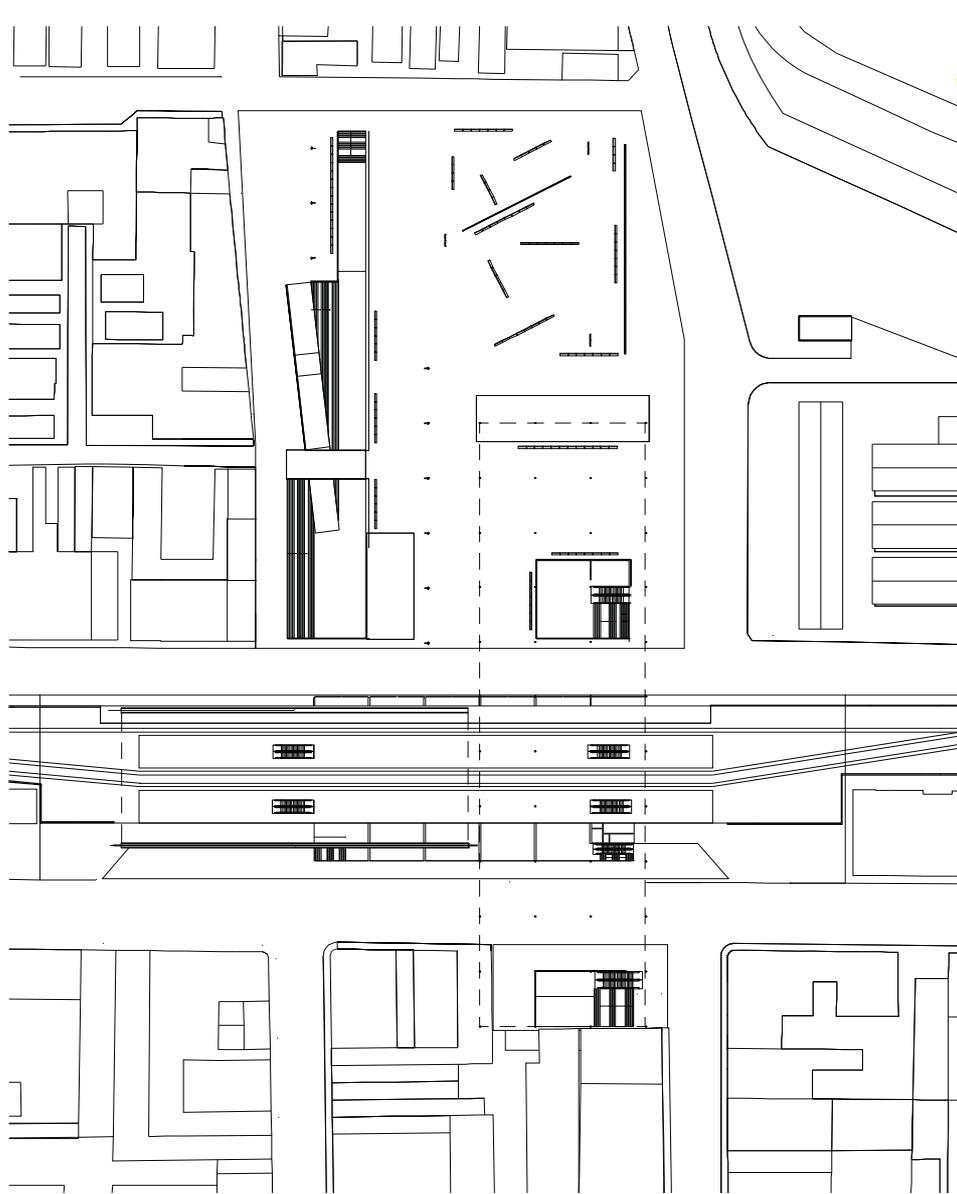


plataformas



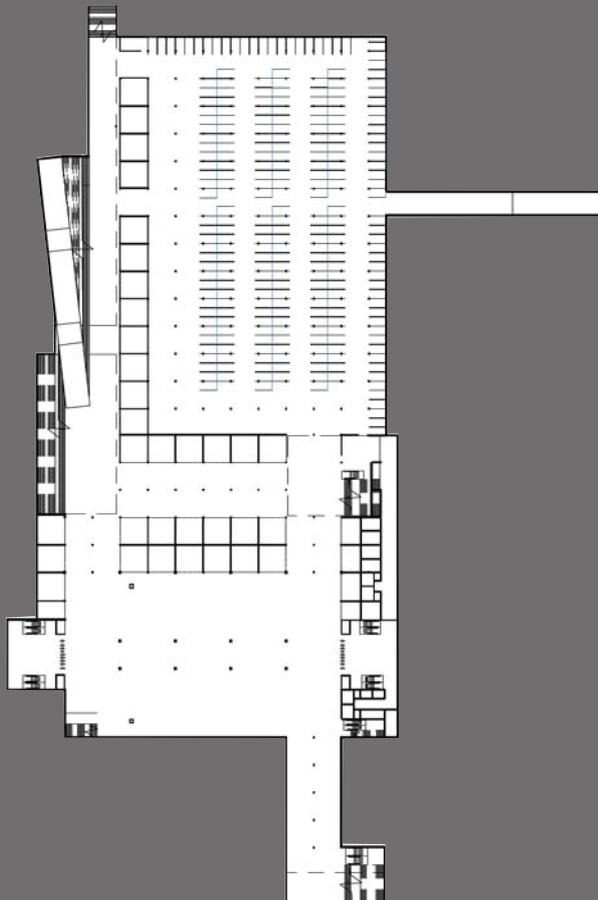
bloco de controle e distribuição





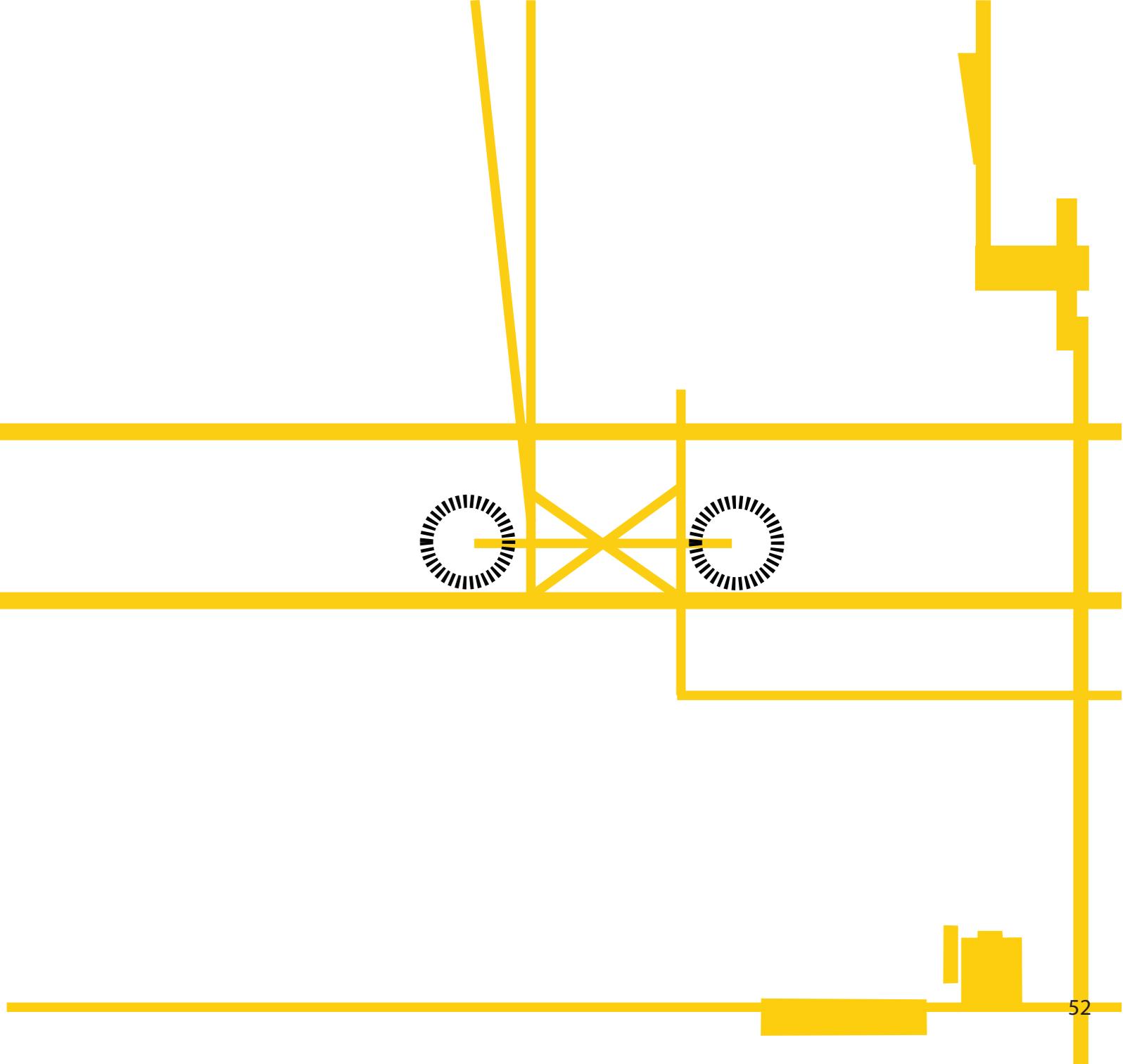
rés-de-chão
escala 1:2000

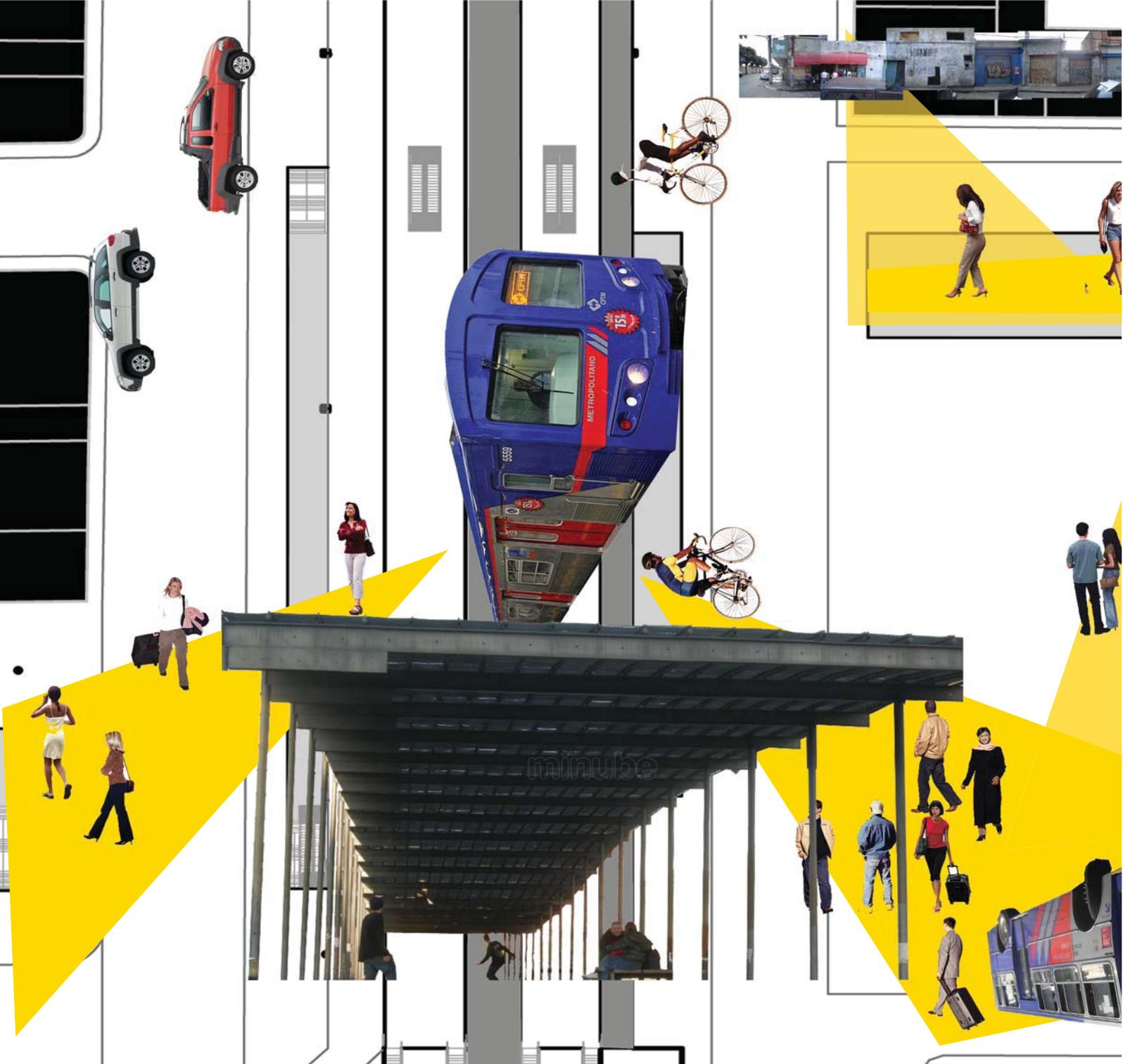




subsolo
escala 1:2000

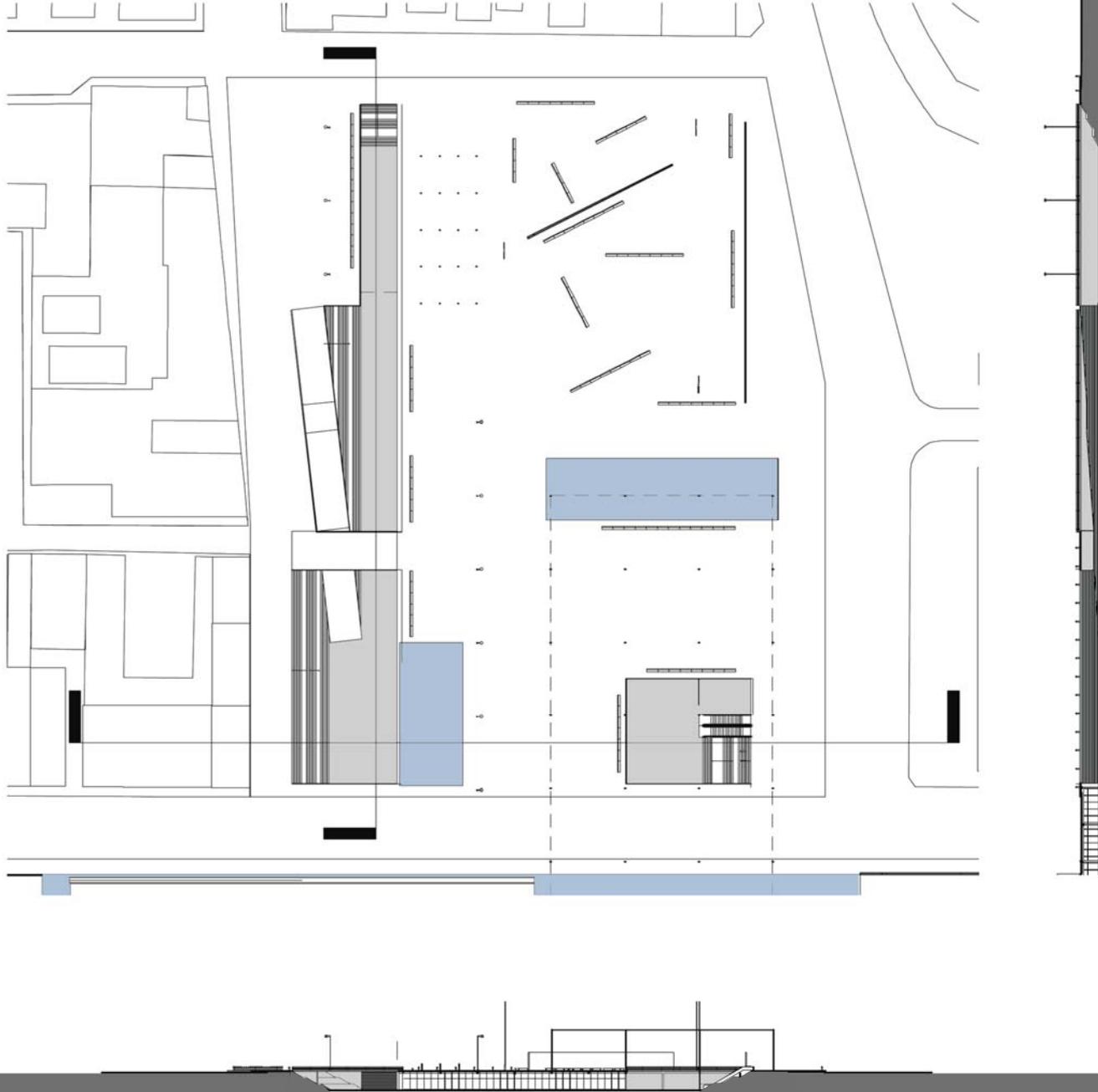




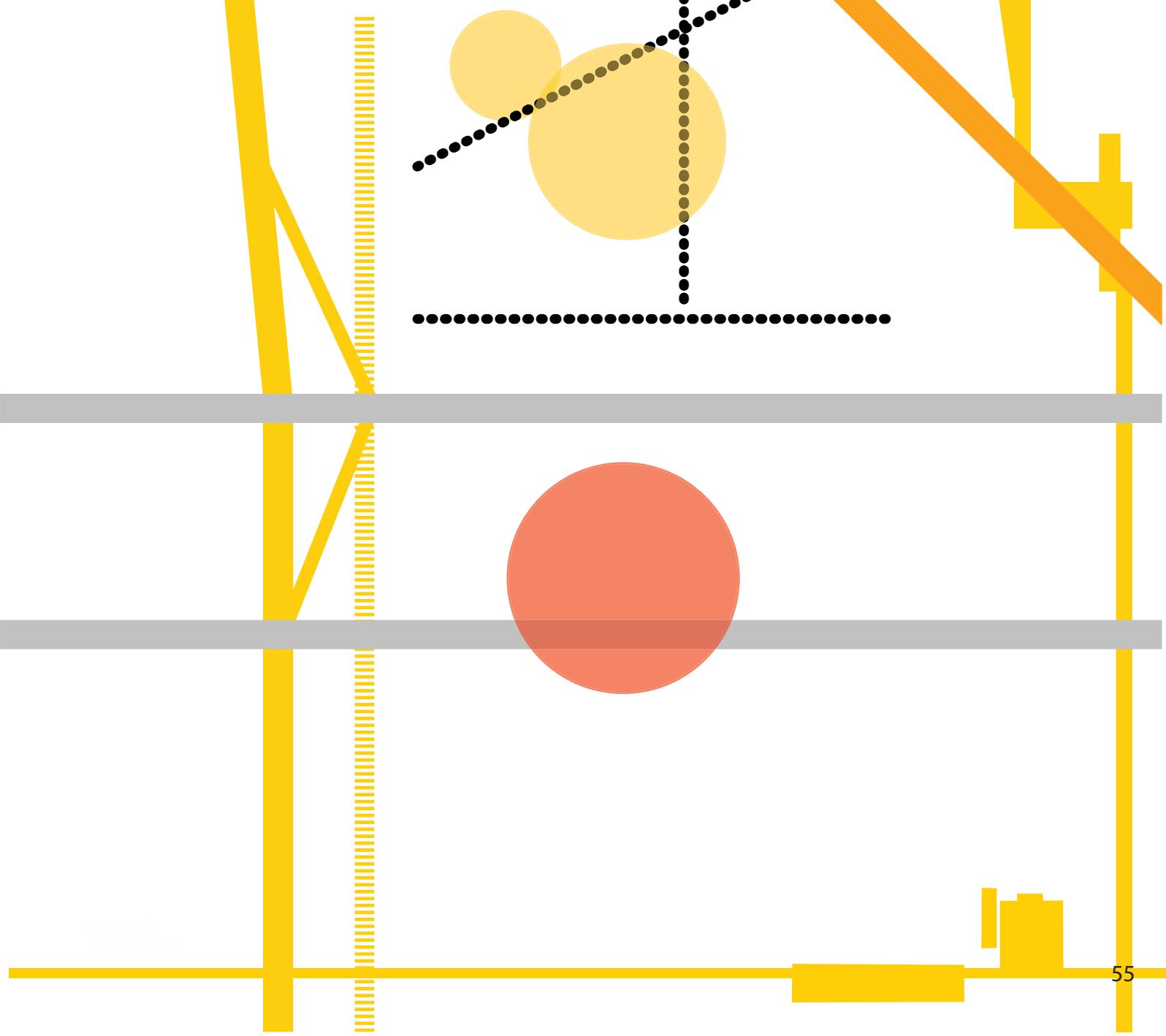


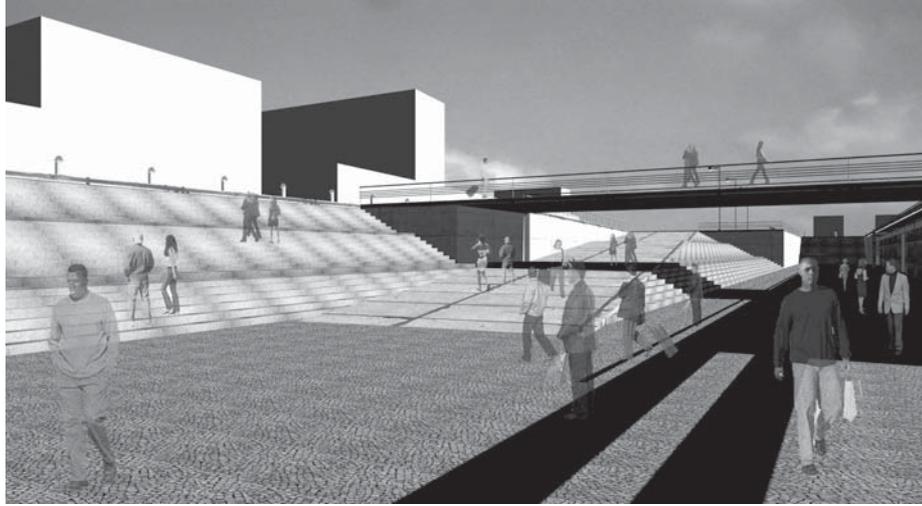
minube

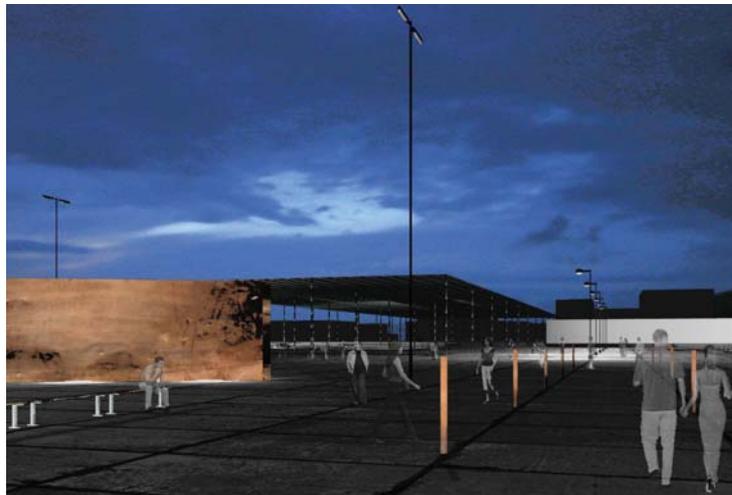
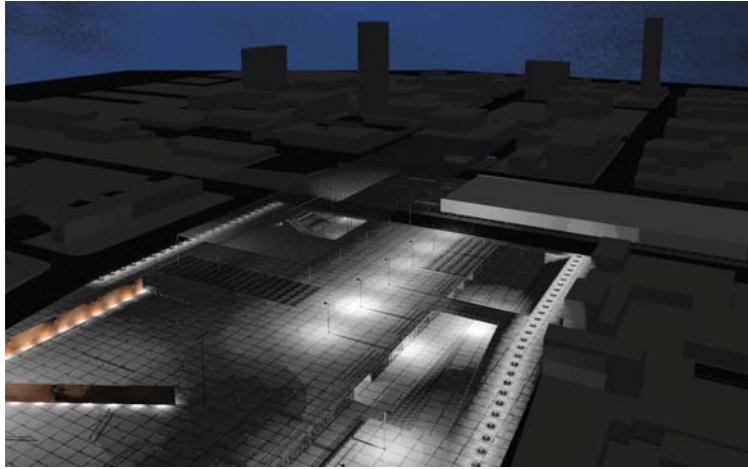




esplanada
escala 1:1250







universidade de são paulo
escola de engenharia de são carlos
au