

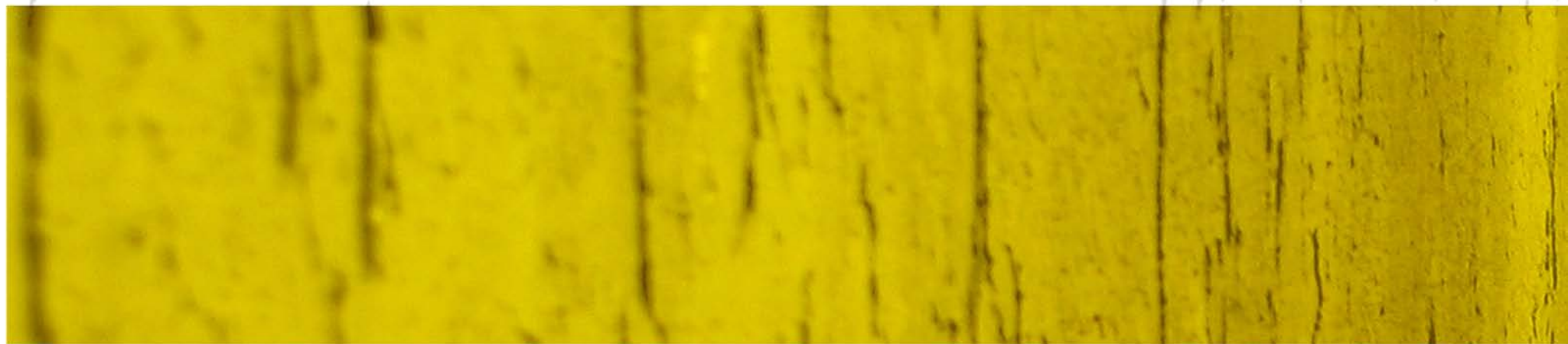
**INTERVENÇÃO EM ORLA FERROVIÁRIA
NOVA SITUAÇÃO URBANA PARA A BARRA FUNDA**



tgi II

joão antonio cassaro junior

espaço transporte território coletivo público metropolitano
espaço transporte território coletivo público metropolitano



INTERVENÇÃO EM ORLA FERROVIÁRIA
NOVA SITUAÇÃO URBANA PARA A BARRA FUNDA



tgi II

joão antonio cassaro junior

espaço transporte território coletivo público metropolitano



À cidade.



agradecimentos

Meu agradecimento aos professores da CAP [Comissão de Apoio Permanente], pela orientação do trabalho, tanto no que se refere às questões metodológicas quanto na questão da abordagem e desenvolvimento das problemáticas do trabalho; em particular, meu agradecimento à Professora Eulalia Negrelos, que acompanhou o GT Cidade e aos Professores Givaldo Medeiros, Manoel Rodrigues Alves e Sarah Feldman pela orientação, pelas considerações e críticas durante as bancas intermediárias realizadas ao longo do ano, fundamentais para expandir as questões e sintetizá-las posteriormente.

Eterna gratidão à todos da minha família que tanto me ajudaram ao longo desses anos todos, em especial à minha mãe Rose e ao meu pai João.

Seria interessante poder agradecer a todos pessoalmente, também gostaria de listar todos os nomes, mas, dentro das possibilidades, fica o registro do meu agradecimento especial a todos os professores com quem tive contato, muitas vezes com conversas que iam além da relação aluno-professor; aos funcionários, sempre prestativos, e aos demais amigos e colegas que conheci durante o curso. Cada um tem uma parte importante na minha formação, sem dúvida.

apresentação

"as metrópoles estão hoje desafiando nossa capacidade de acompanhar os desdobramentos de sua expansão ilimitada. Esse novo perfil urbano tornou-se a mais importante referência urbana do século XX. Os atributos mais característicos da denominada vida moderna estão intrinsecamente associados à dimensão urbana metropolitana. A organização da vida material, as referências culturais, as relações sociais e políticas, o mundo afetivo, a imaginação estão intimamente ligados à realidade e aos impactos da condição metropolitana."
MEYER, Regina M. P.

Crescimento desordenado, expansão das periferias, quer seja na forma de favelas e conjuntos habitacionais para mais pobres, excluídos das regiões centrais da cidade pelo custo da terra; quer seja na forma de condomínios fechados para mais ricos; são problemas que estão em todas as grandes cidades brasileiras, mas, na metrópole é onde se tornam ainda mais latentes. Assim, ao mesmo tempo em que as metrópoles despertam encantamento pela vivacidade, diversidade, facilidades, em fim, por tudo que Regina Meyer destaca no trecho acima citado; ela também enfrenta problemas da complexidade de sua grandeza.

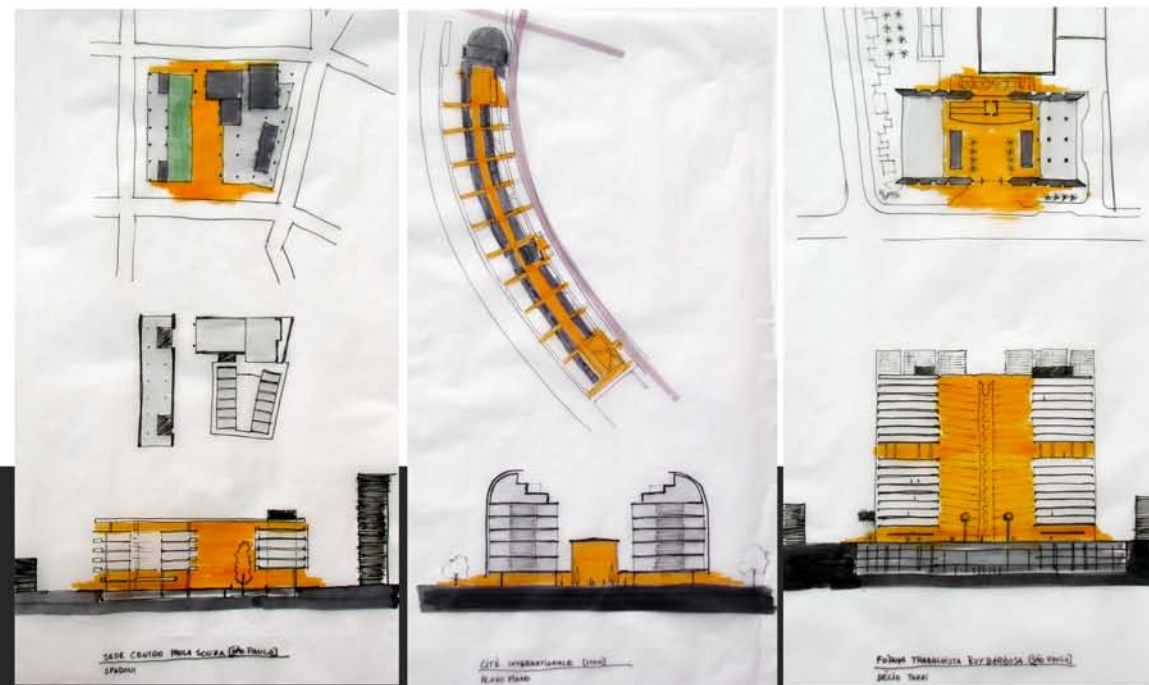
Se, por um lado, a cidade de São Paulo se expande, em muitos casos, através de periferias precárias, distantes de infraestruturas essenciais, distantes de instituições públicas, equipamentos de cultura e lazer; por outro, há áreas centrais da cidade com baixíssima densidade habitacional, com muitos terrenos ou galpões remanescentes de épocas em que tais áreas tinham predomínio industrial e que estão à espera do momento mais oportuno para ser vendido e ocupado da maneira mais rentável, pelos especuladores; ou ainda áreas públicas sujeitas à ação burocrática e ineficiente do Estado, em todas as suas instâncias. A Barra Funda é uma delas. Hoje, com áreas de baixíssima densidade habitacional – apesar de toda estrutura de transporte público – torna-se um ponto de atração para investidores.

Uma sociedade nunca será igualitária enquanto tivermos injustiças e discrepâncias como estas. Contra isso, nós, arquitetos e urbanistas, devemos propor alternativas ao modelo especulativo de produção do espaço urbano, cuja meta é, antes de tudo, o lucro. Alternativas, essas, que envolvam diversidade, tanto de usos, quanto de pessoas; e densidade, também de usos e pessoas; cuja meta seja a qualidade urbana.

Também não é possível que se use o carro como meio principal de transporte urbano. Ser a favor do transporte coletivo não é ser contra o uso do carro, que tem seus usos importantes. Mas, definitivamente, está claro que mobilidade urbana baseada no carro como meio de transporte principal não é possível.

Dito isso, convém observar que o modo de produção do espaço urbano pode favorecer o uso do carro. A opção por grandes avenidas, túneis, viadutos; a má qualidade das calçadas e a falta de espaços livres para que circulem, agradavelmente, pedestres e até ciclistas são pontos cruciais para determinar a preferência de locomoção de muitas pessoas. Portanto, cabe ao arquiteto e urbanista se preocupar com tais questões e propor espaços urbanos onde se busque equilíbrio entre os meios de transporte, por vezes até privilegiando o coletivo e fazendo dele uma opção ao individual.

Dessa forma, pretende-se, para este trabalho, que seja um ensaio no qual se busque certa situação urbana na qual a articulação de espaços públicos e privados crie, principalmente, espaços coletivos; conectados às estruturas de transporte público, por excelência, coletivo.



O processo que culminou nesse projeto teve início no segundo semestre de 2010, na disciplina de Introdução à TGI. Na dinâmica da disciplina, levantamos e desenvolvemos diversas questões teóricas, cada aluno focando no seu interesse de trabalho.

Como produtos da disciplina, cartaze e objeto (acima destacados) foram feitos contendo questões das quais eu gostaria de trabalhar no projeto do TGI. As questões eram amplas, justamente para que as discussões se expandissem e depois se sintetizassem, tendo em TGI I sua continuidade.

As questões partiam da relação entre Arquitetura e Cidade. Questões estas diretamente ligada à reflexão sobre processos de produção do espaço urbano, focando, principalmente, na crítica ao modelo especulativo do mercado imobiliário que, em grande parte, gera amplos espaços isolados da cidade, cuja interface de contato com a cidade é sempre através de grandes muros, grade, câmeras, e ainda de elementos simbólicos de ostentação e distinção.

Desta forma, uma intenção que se anunciava era a de trabalhar com um projeto no qual público e privado não tivessem uma linha de distinção tão excludente; ou ainda, que a relação entre Arquitetura e Cidade não fosse de diferenciação, distinção; em fim, um projeto onde a Arquitetura e Cidade se [con]fundiriam.

Ainda como parte do processo, porém já na disciplina de TGI I, no primeiro semestre de 2011, realizou-se uma busca por projetos que apresentavam questões que complementaríamos a discussão da relação entre Arquitetura e Cidade e que fossem 'referências projetuais'.

O projeto de Francisco Spadoni e Pedro Taddei para a sede do Centro Paula Souza, em São Paulo, acima representado, foi destacado por ter uma inserção urbana que preza pela integração entre arquitetura e cidade. Espaços de uso restrito e espaços públicos se relacionam através de espaços coletivos cedidos ao uso dos diversos sujeitos da cidade, mesmo àqueles que nada tem a ver com o Centro Paula Souza.

Em Lyon, na França, um projeto de Renzo Piano – Cité Internationale – coloca habitação, comércio, serviços e edifícios culturais interligados por um espaço comum, livre, coletivo, por onde circulam e se relacionam diversos sujeitos e usos. Mais um exemplo de tonar de uso público, espaços de posse privada.

Já no terceiro projeto representado, de Décio Tozzi, para o Fórum Trabalhista – que inclusive fica na Barra Funda – destaca-se a 'praça' criada no interior do edifício, por onde se relacionam diversos outros ambientes do próprio edifício e por onde se dá a interface com a cidade. Outro aspecto que interessava no projeto era a criação de áreas comuns entre andares superiores. Com tudo isso, podemos desçá-lo por trazer para o projeto do edifício elementos da vida urbana.

Buscava-se, portanto, delinear melhor as questões levantadas em Introdução à TGI e no começo de TGI I; e definir o que chamou-se de "universo projetual", dentro da metodologia aplicada na disciplina.

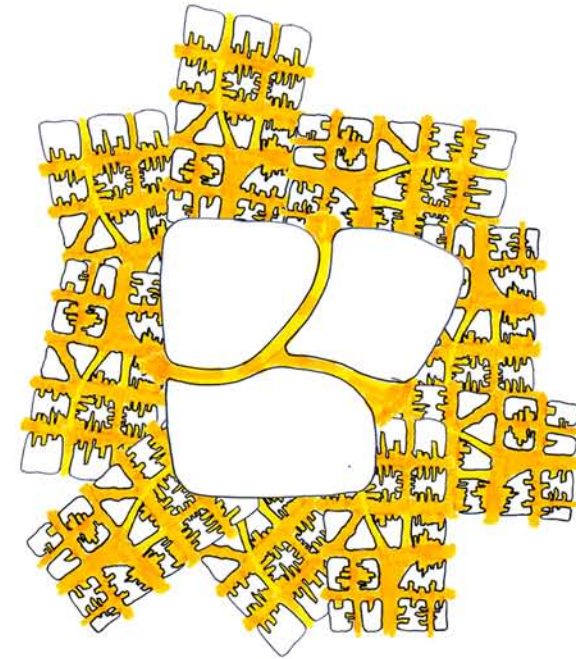
MONTAGEM DE CROQUIS

REPRESENTAÇÃO DE DISCUSSÕES SOBRE DIVERSOS PROCESSOS DE URBANIZAÇÃO QUE, COMO BORJA RESSALTA, ESTÃO LIGADOS A CERTOS AGENTES QUE MUITAS VEZES ESTÃO “à margem do planejamento”. OU AINDA, PODE-SE DIZER, AGENTES QUE NÃO ESTÃO COMPROMETIDOS COM A PRODUÇÃO DE ESPAÇOS COM QUALIDADE URBANA,

ACESSIBILIDADE OU JUSTIÇA SOCIAL

NESTE SENTIDO, OS CROQUIS CONTRAPÕEM IDÉIAS DE ESPAÇOS ACESSÍVEIS, CORRELACIONADOS NUMA ESCALA MAIS PRÓXIMA DA HUMANA; CONTRA UM IDEAL SEGREGACIONISTA, DE EXTENSOS ESPAÇOS PRIVATIVOS COMO, POR EXEMPLO, CONDOMÍNIOS FECHADOS..

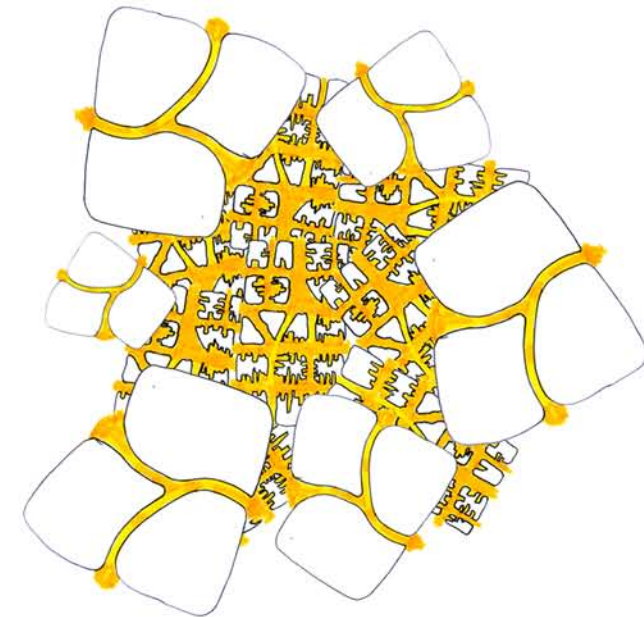
A PRINCÍPIO, NÃO SE QUESTIONA A PROPRIEDADE EM SI [TALVEZ SEJA MAIS OPORTUNO EM OUTRO TRABALHO, COM MAIS ÊNFASE]; MAS QUESTIONA-SE A SUA RELAÇÃO COM A CIDADE.



processo

"As áreas metropolitanas são objeto de dois tipos de grandes atuações. As que derivam da ação planificadora do setor público, que se expressam em documentos como os planos territoriais e os planos setoriais (...) e as que derivam de decisões pontuais tanto de atores públicos como privados, que muitas vezes se realizam à margem do planejamento..."

BORJA, Jordi





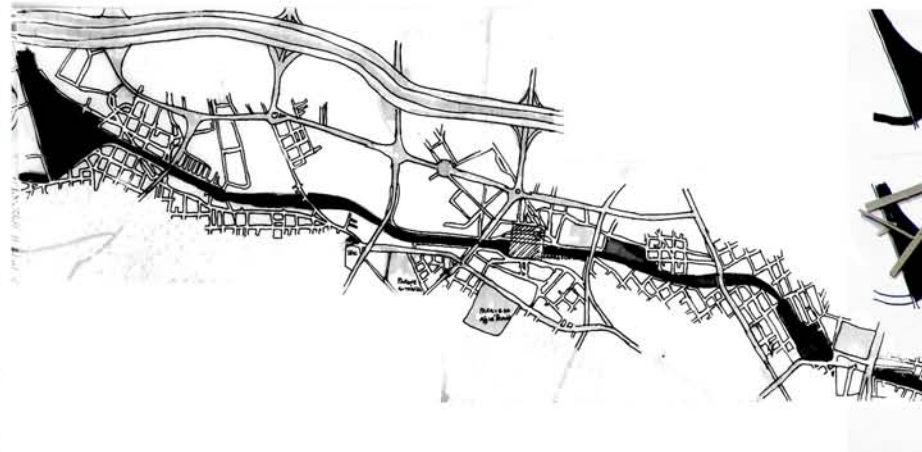
TRAVESSIAS POR SOBRE LINHAS FÉRREAS EM CONDIÇÕES PRECÁRIAS
 AO MESMO TEMPO EM QUE CONECTA O TERRITÓRIO E POSSIBILITA O TRANSPORTE DE MILHÕES DE PESSOAS POR DIA, EM SÃO PAULO, O TRANSPORTE METROFERROVIÁRIO, NO ÂMBITO LOCAL, GERA ESPAÇOS DESTITUÍDOS DE QUALIDADE URBANA E EM CONDIÇÕES PRECÁRIAS DE CIRCULAÇÃO.



OCUPAÇÕES PRECÁRIAS DA ORLA FERROVIÁRIA
 ESPAÇOS DESTITUÍDOS DE QUALIDADE URBANA, CIVILIDADE E COM CONDIÇÕES SUB-HUMANAS DE VIDA.
 IMAGEM QUE NOS EVIDENCIA O PROBLEMA DE DÉFICIT HABITACIONAL QUE ENFRENTAMOS NO PAÍS, ENQUANTO A ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA ACUMULA RESERVAS DE TERRAS EM ÁREAS CENTRAIS DA CIDADE PARA OCUPAR COM EMPREENDIMENTOS DE QUALIDADE DUVIDOSA.

SISTEMA METROFERROVIÁRIO DA ÁREA METROPOLITANA DE SÃO PAULO

APROXIMAÇÃO COM ÁREAS POR ONDE PASSA TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E QUE APRESENTAM SITUAÇÕES URBANAS SEM QUALIDADE. ÁREAS COM POTENCIAL SUBUTILIZADO, DADA SUA LOCALIZAÇÃO PRIVILEGIADA NA METRÓPOLE; CUJA LINHA FÉRREA APRESENTA A DUALIDADE DE CONECTAR O TERRITÓRIO E GERAR DESCONTINUIDADE NO TECIDO URBANO.





RELAÇÃO DA LINHA FÉRREA COM O ENTORNO; OU, DO ENTORNO COM A LINHA FÉRREA

ESPAÇOS URBANOS EM CONDIÇÕES PRECÁRIAS DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES, ESTAÇÕES COM ACESSIBILIDADE SEM QUALIDADE, MUITAS VEZES ILEGÍVEIS. ESPAÇOS QUE PRIVILEGIAM O TRANSPORTE INDIVIDUAL, APESAR DE TODAS AS POSSIBILIDADES QUE O TRANSPORTE COLETIVO TRAZ PARA A CIDADE, QUER SEJA NO ÂMBITO METROPOLITANO, QUE SEJA NO ÂMBITO LOCAL

processo

EMPREENDIMENTOS À BEIRA DA LINHA FÉRREA.

REFÊNS E AO MESMO TEMPO ACENTUADORES DA SEGREGAÇÃO URBANA, REPRODUZEM ESPAÇOS URBANOS ISOLADOS, ONDE O MURO DISTINGUE, E A QUANTIDADE DE "SEGURANÇA" MUITAS VEZES SE CONFIGURA COMO OPRESSÃO ÀQUELES QUE NÃO PODEM TER ACESSO.

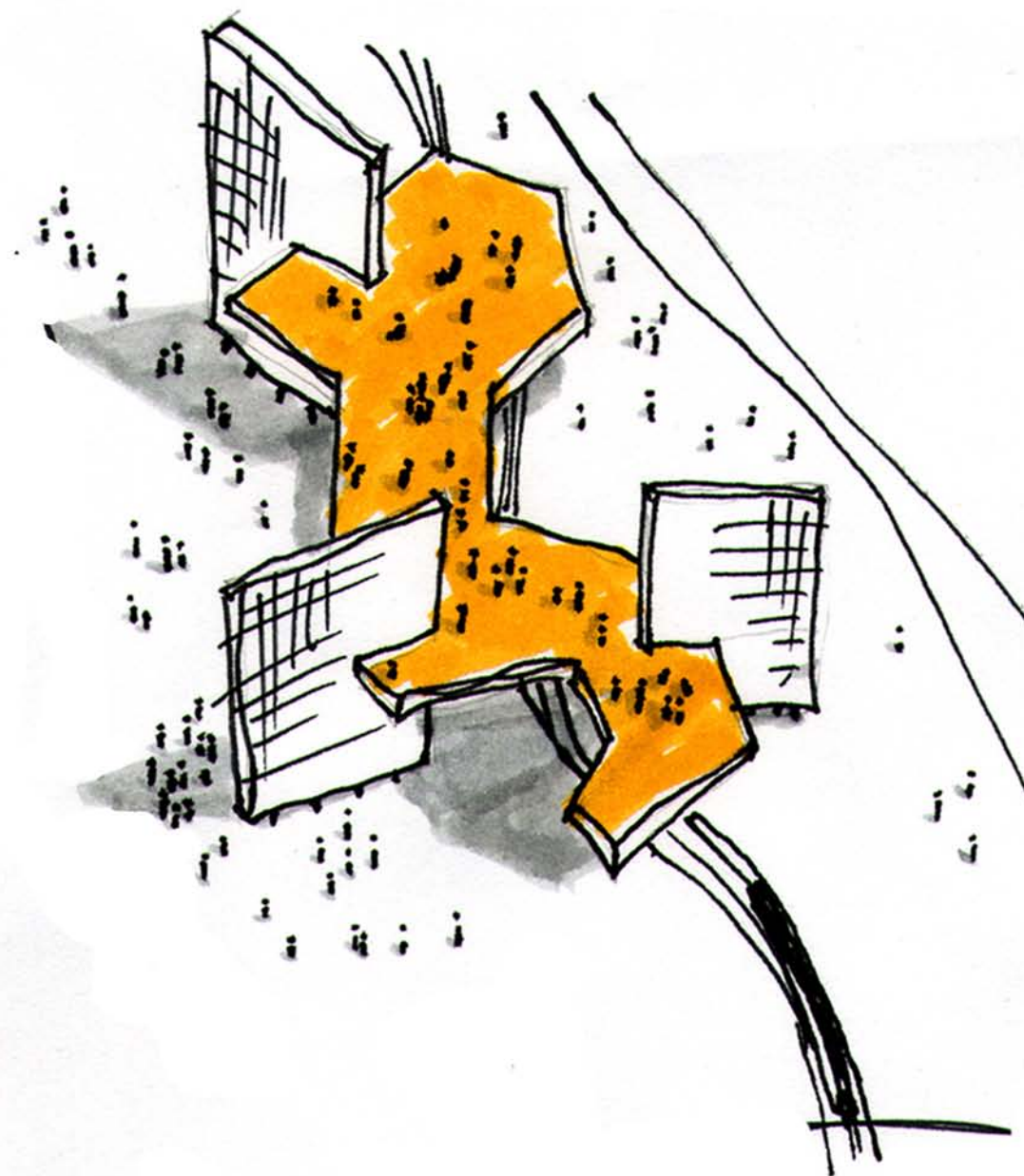


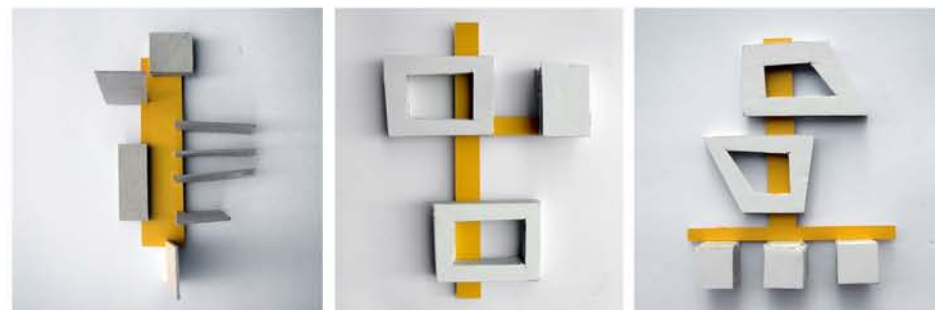
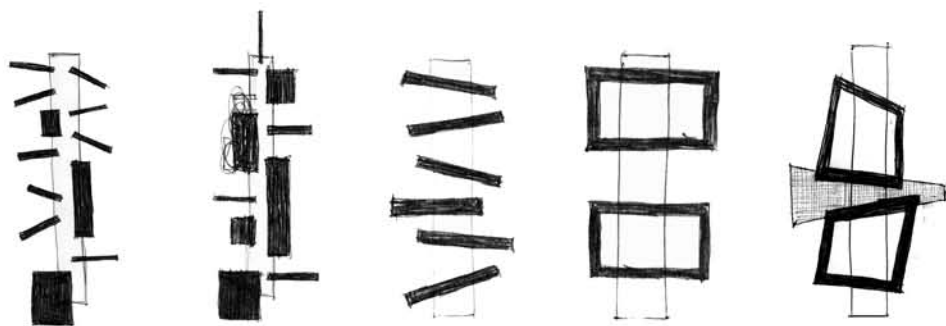


"DIAGRAMAS TRIDIMENSIONAIS" E CROQUI

EXPERIMENTAÇÕES VISUAIS DENTRO DO PROCESSO DE LEITURA DE TEXTOS SOBRE ESPAÇOS PÚBLICOS E ESPAÇOS COLETIVOS; DE LEITURA DE PROJETOS; DE APROXIMAÇÃO COM AS ÁREAS E TAMBÉM DENTRO DAS QUESTÕES COM AS QUAIS O TRABALHO VINHA SE CONSTITUINDO DESDE A DISCIPLINA DE INTRODUÇÃO À TGI.

A METODOLOGIA APLICADA EM TGI EM 2011 PELA CAP - EM QUE, PRIMEIRO, VIRIAM AS QUESTÕES COM AS QUAIS CADA ALUNO QUERIA TRABALHAR E, DEPOIS, VIRIA UMA ÁREA E UM PROJETO, PROPRIAMENTE - GEROU INÚMERAS POSSIBILIDADES DE ABORDAGEM DAS PROBLEMÁTICAS DE CADA UM. DESPRENDENDO O PROJETO DE TGI DA ESCOLHA PRÉVIA DE UMA ÁREA E DANDO IMPORÂNCIA ANTERIOR ÀS QUESTÕES DE CADA UM. COM ISSO, ESPERAVA-SE QUE, UMA VEZ SOLIDIFICADAS AS QUESTÕES, A ÁREA E O PROJETO SERIAM ESCOLHAS MAIS EMBASADAS E ADEQUADAS.



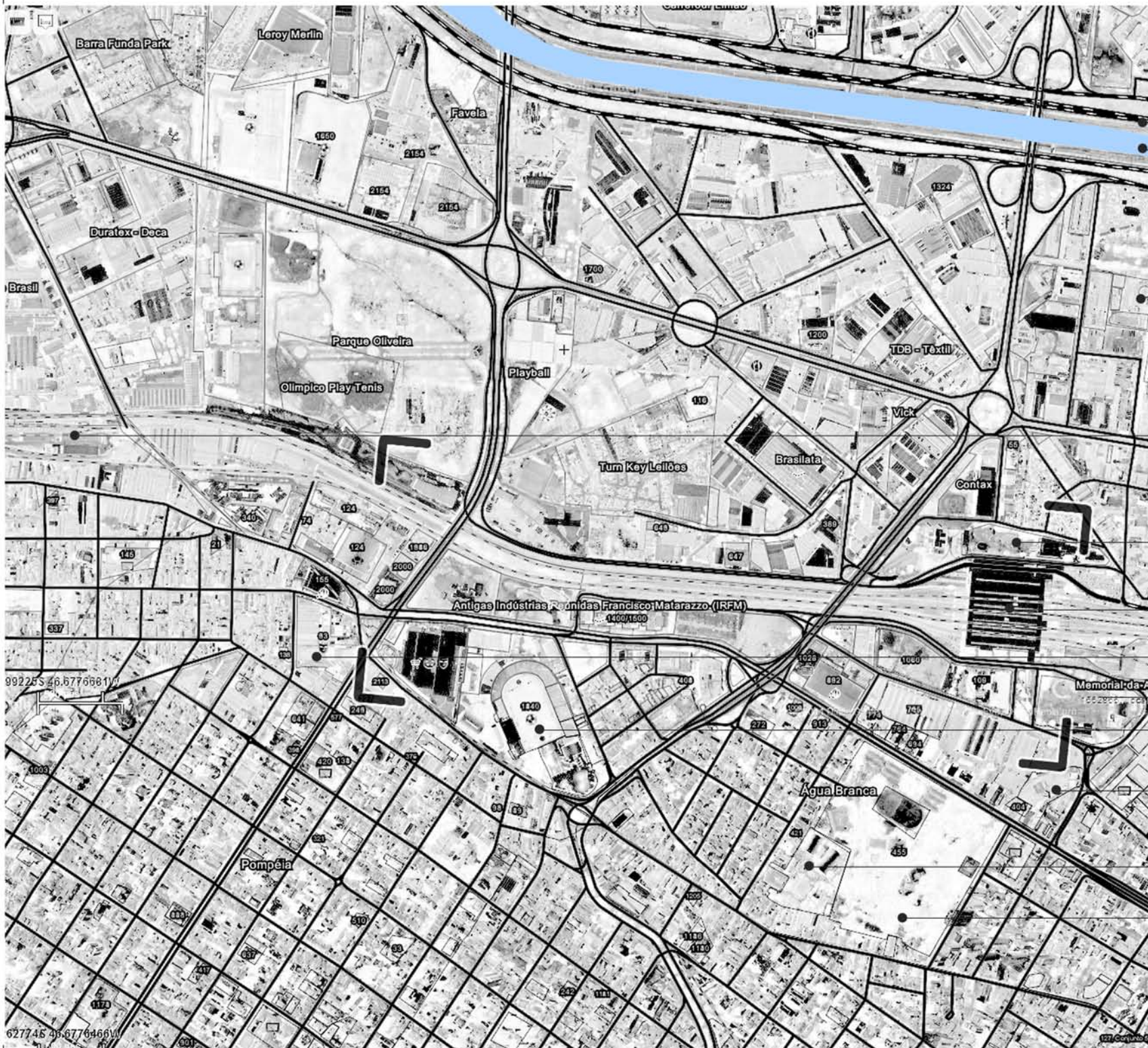


AÇÕES PROJETUAIS

SEGUINDO O PROCESSO E A METODOLOGIA, AS AÇÕES PROJETUAIS FORAM A CONFLUÊNCIA DAS QUESTÕES LEVANTADAS E TRABALHADAS ATÉ ENTÃO, LEITURAS DE PROJETO E DE TEXTOS, EXPERIMENTAÇÕES COM DESENHOS E OBJETOS TRIDIMENSIONAIS; COM A APROXIMAÇÃO E ESCOLHA DE UMA ÁREA.

NO CASO, A ÁREA ESCOLHIDA É NO BAIRRO DA BARRA FUNDA, NAS IMEDIAÇÕES DO TERMINAL INTERMODAL, ATÉ AS PROXIMIDADES DO VIADUTO POMPÉIA.

NESSES OBJETOS, QUE TRANSITAM ENTRE DIAGRAMAS E MAQUETE, JÁ SE ANUNCIAM AS QUESTÕES DE TRAVESSIA E CRIAÇÃO DE ESPAÇOS COLETIVOS, ALÉM DA INSERÇÃO DE EDIFÍCIOS HABITACIONAIS, PARA AUMENTAR A DENSIDADE DEMOGRÁFICA DA ÁREA.



MARGINAL TIETÊ
RIO TIETÊ

PLAY CENTER

ESTAÇÃO ÁGUA BRANCA
[CPTM]

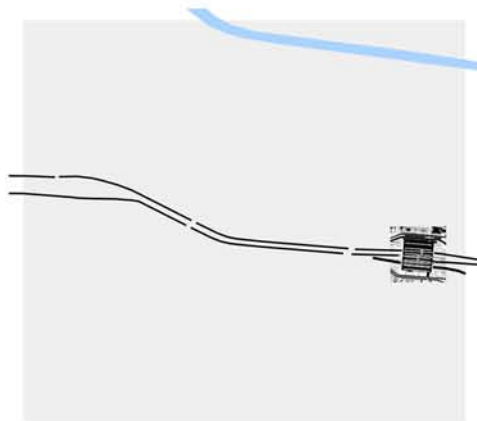
UNESP

TERMINAL INTERMODAL
BARRA FUNDA
METRÔ, CPTM, ÔNIBUS
SESC POMPÉIA

MEMORIAL DA AMÉRICA LATINA
SOCIEDADE ESPORTIVA PALMEIRAS

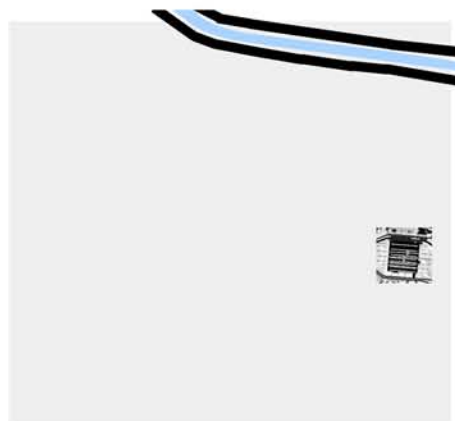
UNINOVE

CENTRO ESPORTIVO
BABY BARIONE
PARQUE DA ÁGUA BRANCA



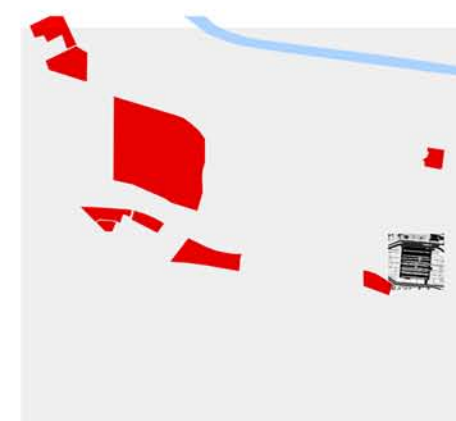
LINHAS FÉRREAS

Importante nó urbano da metrópole paulistana, pela Barra Funda passam centenas de milhares de pessoas por dia, tanto da região metropolitana, através do Metrô, da CPTM e dos ônibus urbanos, quanto de destinos interurbanos e interestaduais.



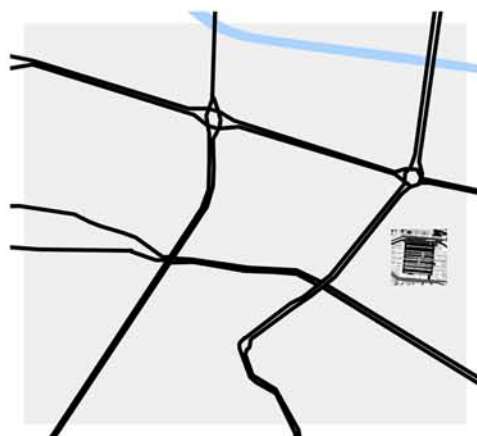
VIAS ESTRUTURAIS DE ÂMBITO METROPOLITANO

Nos atuais limites norte da Barra Funda, faz-se um importante contato com a Marginal Tietê, gerando uma ampla possibilidade de fluxo de pessoas e mercadorias.



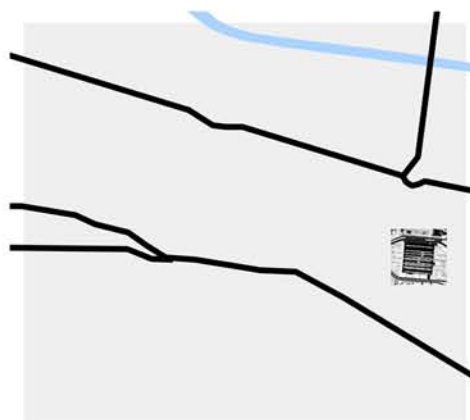
CONDOMÍNIOS FECHADOS

Vale ressaltar o modelo especulativo de produção do espaço urbano que predomina em algumas regiões. A Barra Funda, por sua localização e 'reserva' de terras, nos últimos anos passa por uma grande transformação na consituição da sua paisagem e mudança nos seus usos.



VIAS DE ARTICULAÇÃO NORTE-SUL E LESTE OESTE

Ao mesmo tempo em que conectam partes da cidade e articulam o território, esses grandes eixos, no âmbito local, geram problemas de acessibilidade à determinadas áreas, principalmente no entorno dos viadutos Pompéia e Antártica.



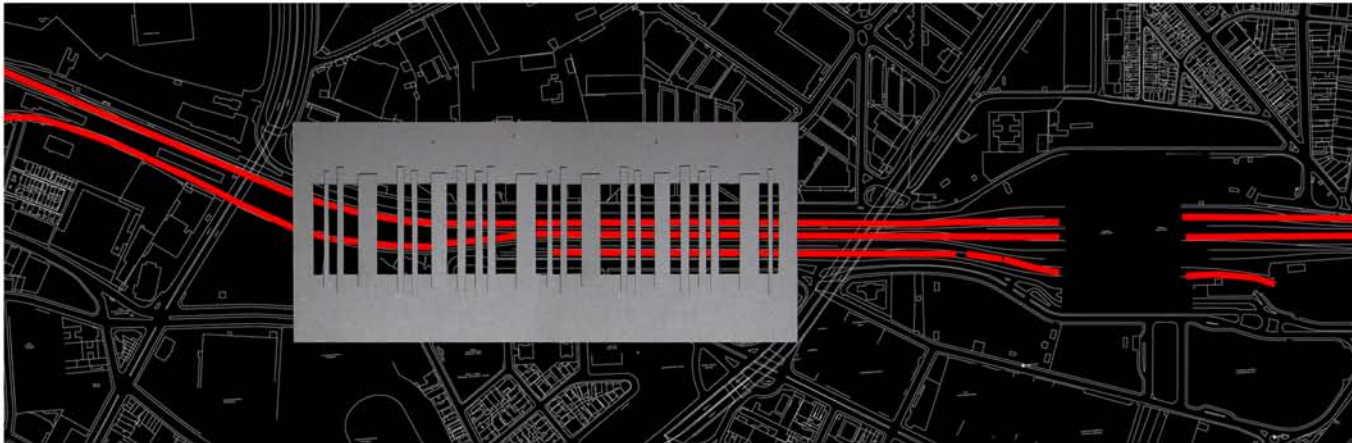
CORREDORES DE ÔNIBUS

Também passam pela Barra Funda importantes eixos de transporte coletivo metropolitano. O que faz aumentar as alternativas de transporte, principalmente coletivo, na área.



RECORTE

É nesse contexto em que se insere a área de projeto deste trabalho. Com o desafio de articular os dois lados da ferrovia, aumentar a densidade habitacional, mesclar com atividades comerciais, institucionais e espaços livres coletivos. Tudo isso, a dois passos de transporte público.

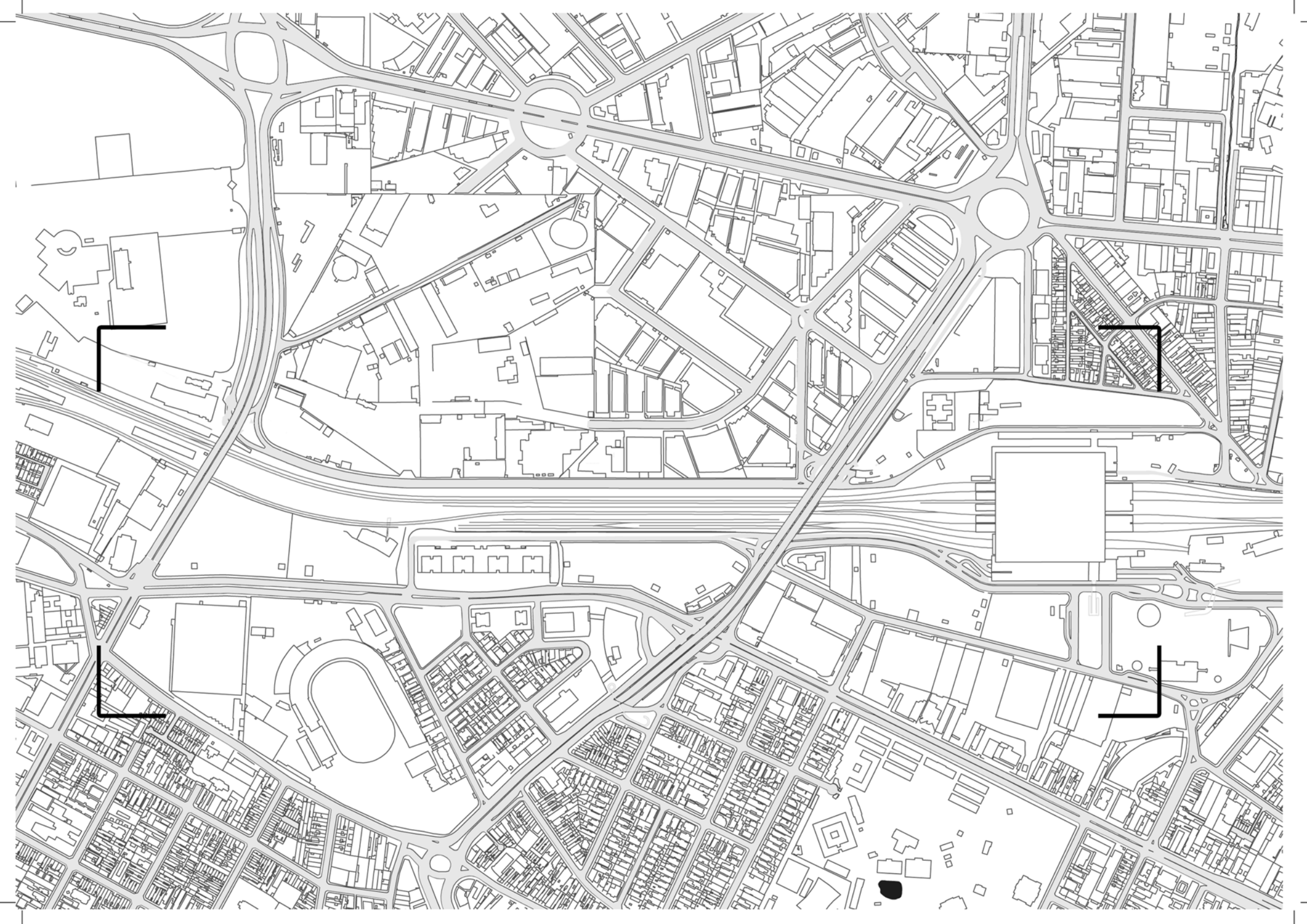


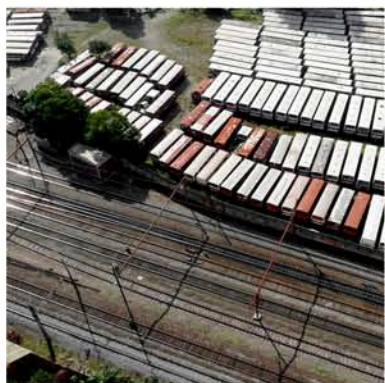
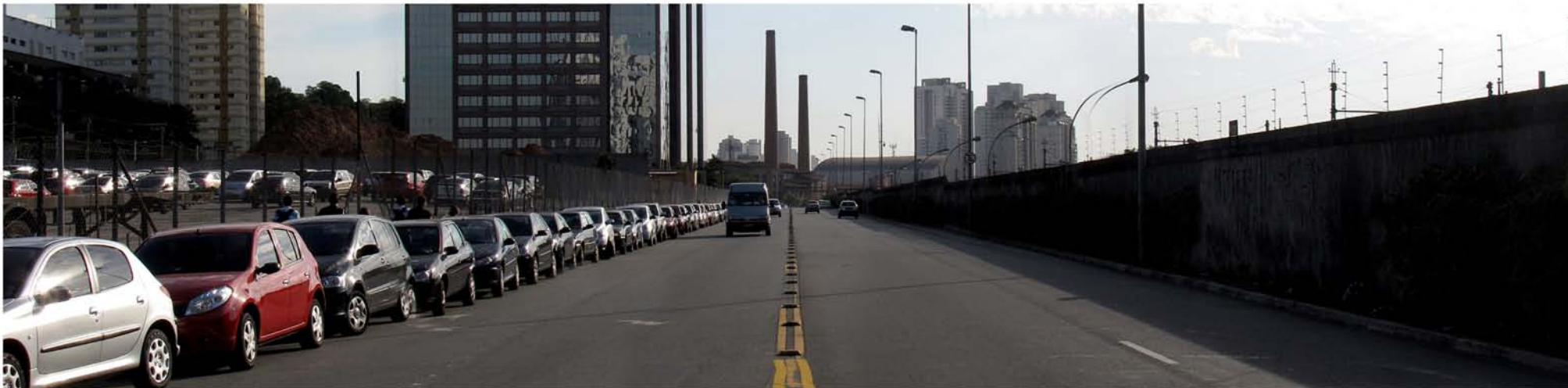
MONTAGEM COM IMAGEM DE OBJETO
CONCEITUAL APLICADO SOBRE BASE
CARTOGRÁFICA DA ÁREA DE PROJETO

nova situação urbana para a Barra Funda

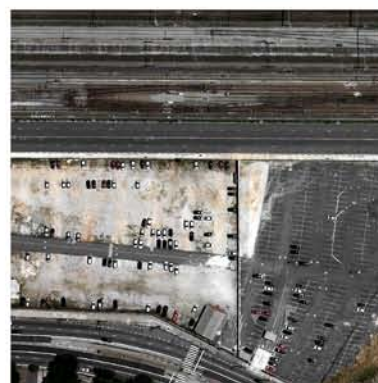
"O espaço coletivo é muito mais e muito menos que o espaço público, se caracterizarmos este apenas como propriedade administrativa. A riqueza civil e arquitetônica, urbanística e morfológica de uma cidade, são seus espaços coletivos, todos os lugares onde a vida coletiva se desenvolve, representa e recorda. Talvez estes sejam, cada dia mais, os espaços que não são nem públicos nem privados, se não ambos ao mesmo tempo. Espaços públicos absorvidos por usos particulares, ou espaços privados que adquirem uma utilização coletiva."

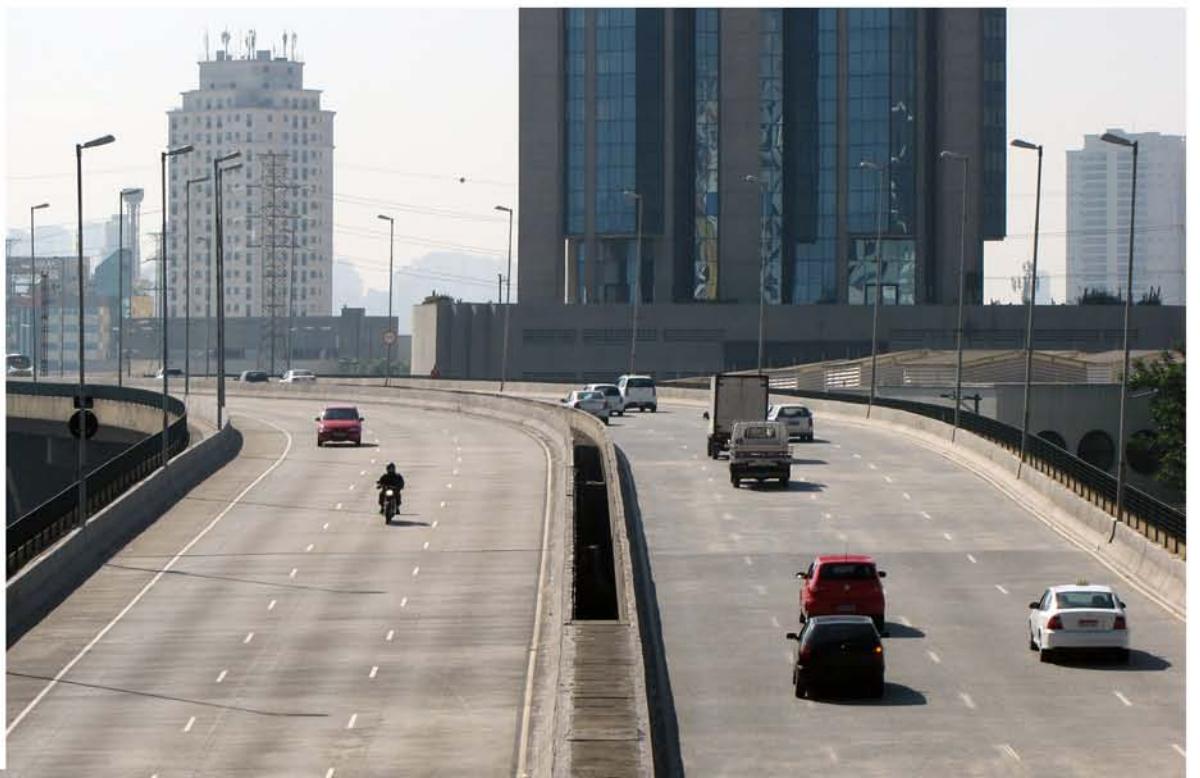
SOLÀ-MORALES, Manuel de





situação atual









10 50 100

O pequeno trecho, anteriormente citado, de um texto do Solà-Morales define – e ajuda a compreender – as intenções do presente projeto, focado na proposição de uma nova situação urbana para a orla ferroviária no trecho entre o Terminal Intermodal Barra Funda e o viaduto Pompéia, passando, também, pelo viaduto Antártica.

A estrutura da intervenção parte de um eixo linear cujo foco é o pedestre. É, ao mesmo tempo, circulação, espaço de lazer, espaço para atividade comercial, atividade cultural e institucional.

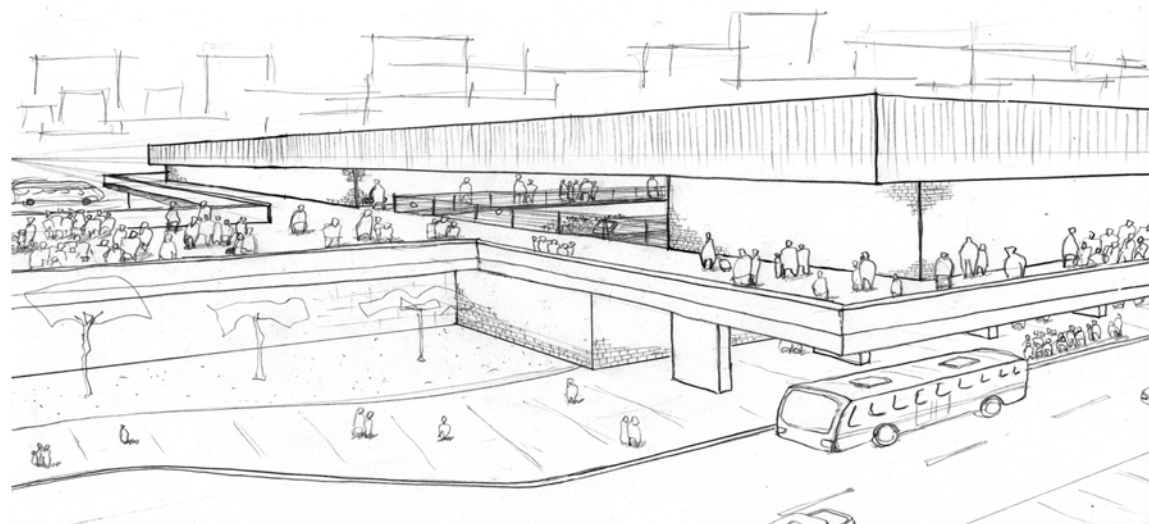
Inicialmente pensado como um trabalho de conexão no sentido norte-sul, através de passagens e momentos diferentes, o eixo ganhou potencial interessante na linearidade leste/oeste, interpolado, de um lado, pelo Terminal Intermodal Barra Funda e de outro, pela nova estação proposta, Palmeiras. Contudo, concentra ainda grande importância nas travessias norte/sul, na medida em que conectam os dois lados da linha férrea e são principais acessos públicos ao eixo.

Para além da circulação, a grande laje criada na cota 729 constitui-se como acesso às habitações e a alguns edifícios comerciais e institucionais, já que está diretamente ligada às estações de transporte público em seus respectivos níveis de saída das plataformas.

Pelas possibilidades de vitalidade do espaço, e também para manter o uso diverso e intenso do eixo, voltam-se, para ele, além dos acessos das habitações, diversos edifícios institucionais e diversos espaços para uso comercial e de serviços, de tal sorte que estes constituem-se, também, pontos de acesso ao eixo, portanto, pontos de travessia.

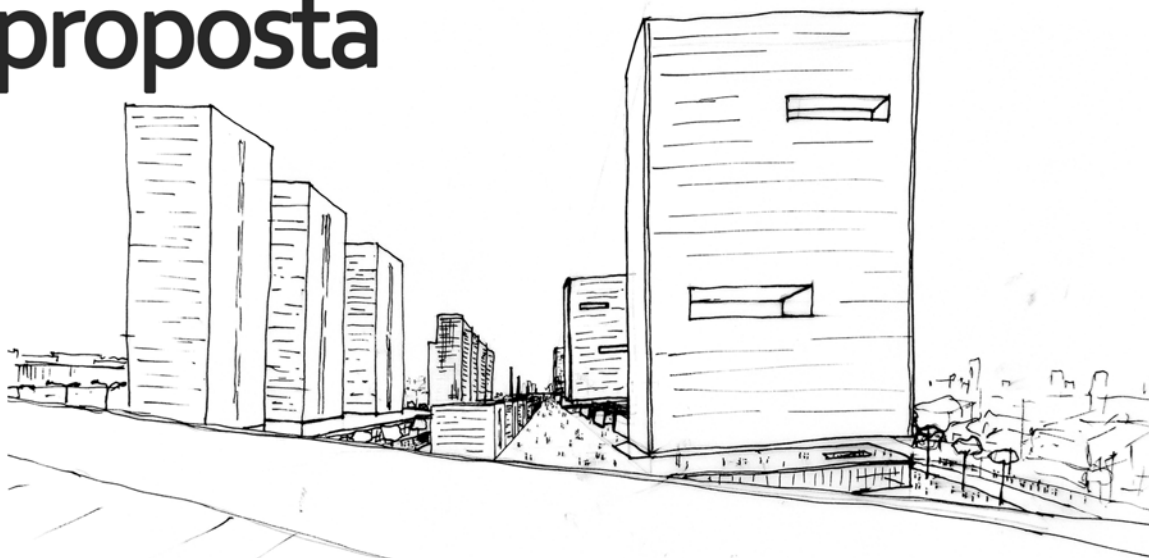
Por outro lado, a grande laje também conforma diversos espaços livres, cujas possibilidades de apropriação por parte da população pode estar desvinculada do uso econômico, ou de atividades já estabelecidas e pré-determinadas. Constitui-se, então, como um grande espaço coletivo, diverso, livre.

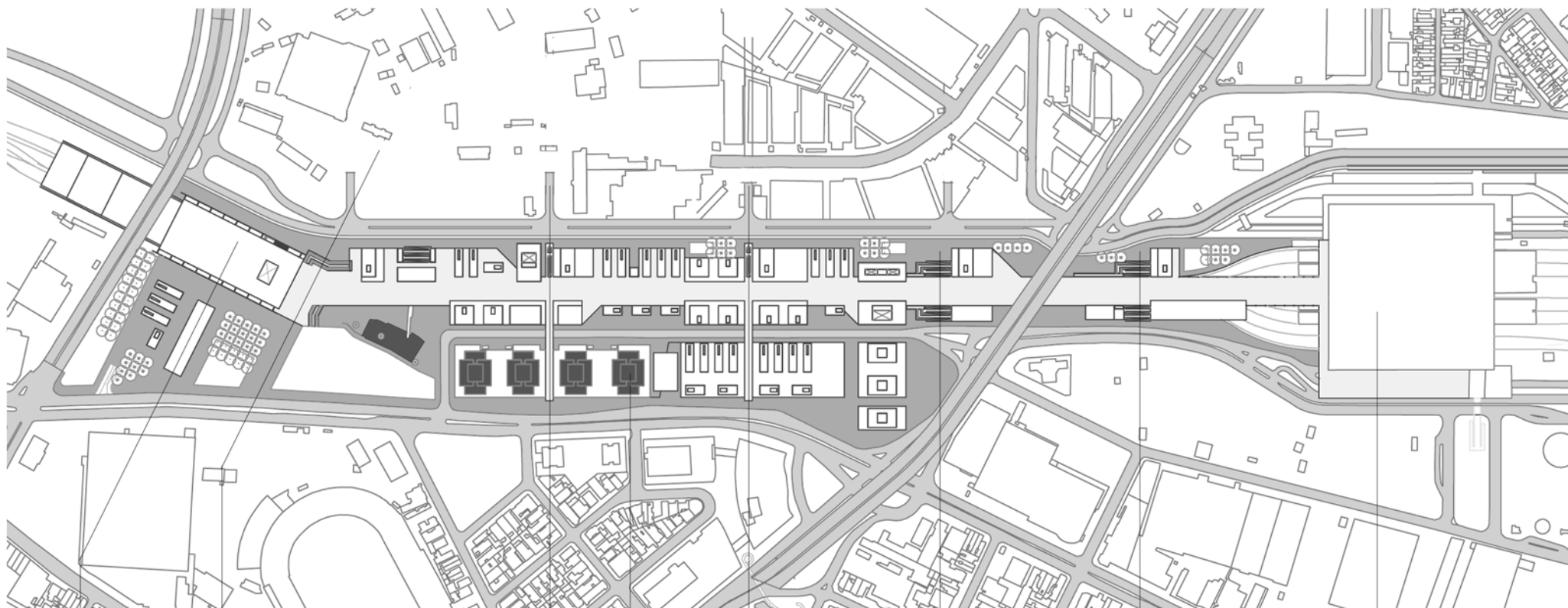
Para além dos aspectos sociais, e tão importante quanto, a intervenção também tem sua força na construção da paisagem urbana, bem como na alteração das dinâmicas do território. Espaços legíveis, acessíveis e integrados com as dinâmicas urbanas podem constituir importante aspecto na legitimidade e na identidade por parte dos diversos sujeitos.



CROQUIS DE ESTUDOS
ACIMA, ESTUDO SOBRE CONTINUIDADE ENTRE O
TERMINAL BARRA FUNDA E O EIXO DE PEDESTRES
CRIADO ACIMA DOS TRILHOS
ABAIXO, PERSPECTIVA DE ESTUDO DA IMPLANTAÇÃO DE
EDIFÍCIOS AO LONGO DO EIXO.

proposta





ESTAÇÃO PALMEIRAS

Nome sugerido à estação proposta no projeto

EDIFÍCIOS EXISTENTES

Uma das travessias faz to térreo do conjunto das quatro torres, que   livre, um espaço de passagem e acesso ao eixo, em nível.

TERMINAL INTERMODAL BARRA FUNDA

Metrô [Linha 3 - Vermelha]
CPTM [linhas 7 e 8]
 nibus Urbanos
 nibus Intermunicipais
 nibus Interestaduais

TRAVESSIA

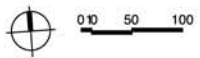
De sul para norte, a travessia se faz, no nível da Av. Francisco Matarazzo, na cota 729, até o eixo coletivo, que também está na cota 729. A nova estac o proposta faz a liga o com parte de baixo através de escadas rolantes e elevadores, além da escadaria externa.

TRAVESSIA EM PASSARELA

Também em nível com a Av. F. Matarazzo, na cota 729, até o eixo coletivo. Essas travessias passam pelo eixo em contato com áreas comerciais e acessos aos apartamentos propostos. O acesso à cota 725,   norte do eixo, se d  por escadas ou rampas, na extremidade da passarela.

TRAVESSIAS EM ESCADARIA COM RAMPA

Da cota 724 para cota 724, passando pelo eixo, a 729. Ou ainda através das áreas comerciais, que tem acesso tanto pelo eixo, quanto pela rua. Uma estrutura de a o, no sentido da travessia, demarca a passagem e oferece abrigo contra sol e chuva.



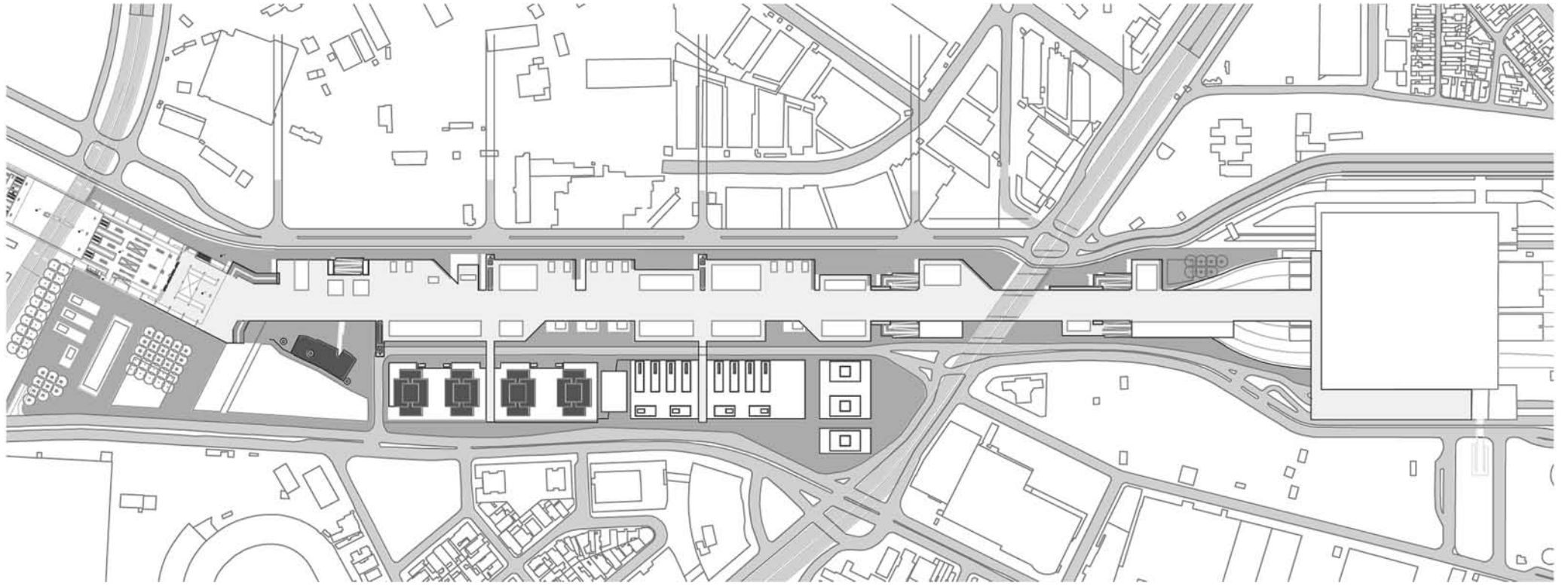
proposta

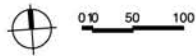
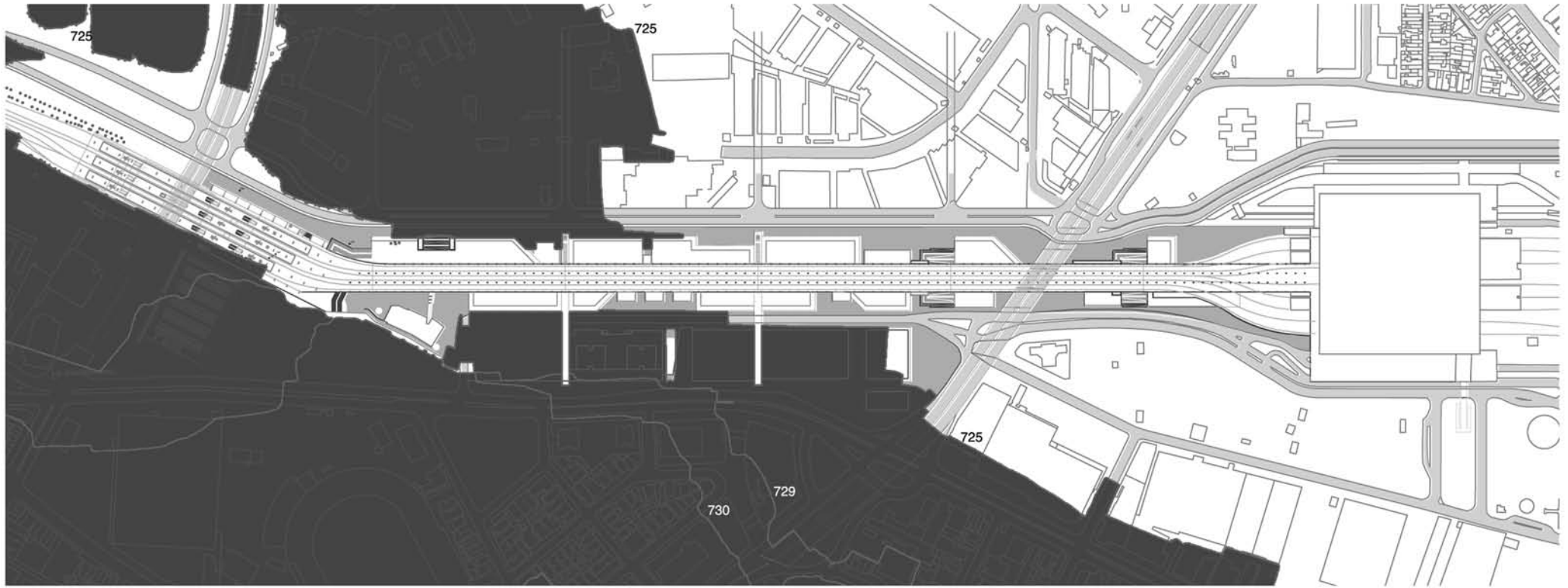
IMPLANTAÇÃO

PLANO DE MASSAS

PERSPECTIVA GERAL







proposta

PLANTA COTA 729

PLANTA COTA 275

PERSPECTIVA
Extremidade da
passarela, com
rampa e escada.

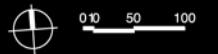
PERSPECTIVA
Travessia por escaria
com rampas.

PERSPECTIVA
acesso à estação
proposta, ao eixo, e
travessia, pela Av.
Francisco Matarazzo.





729





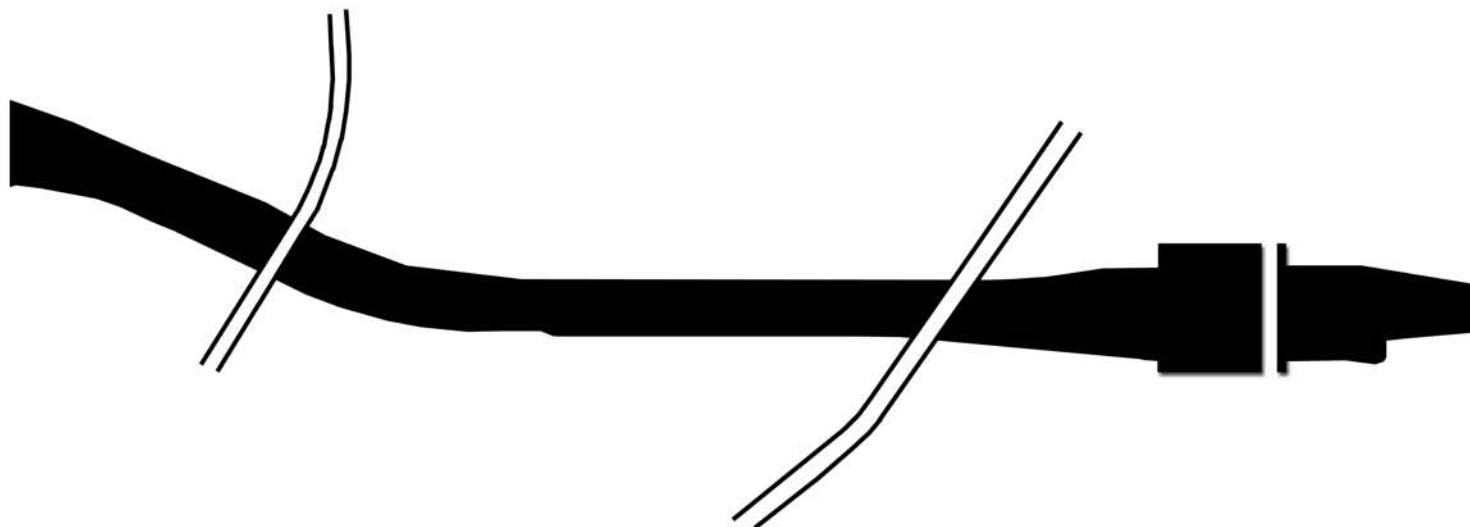
proposta



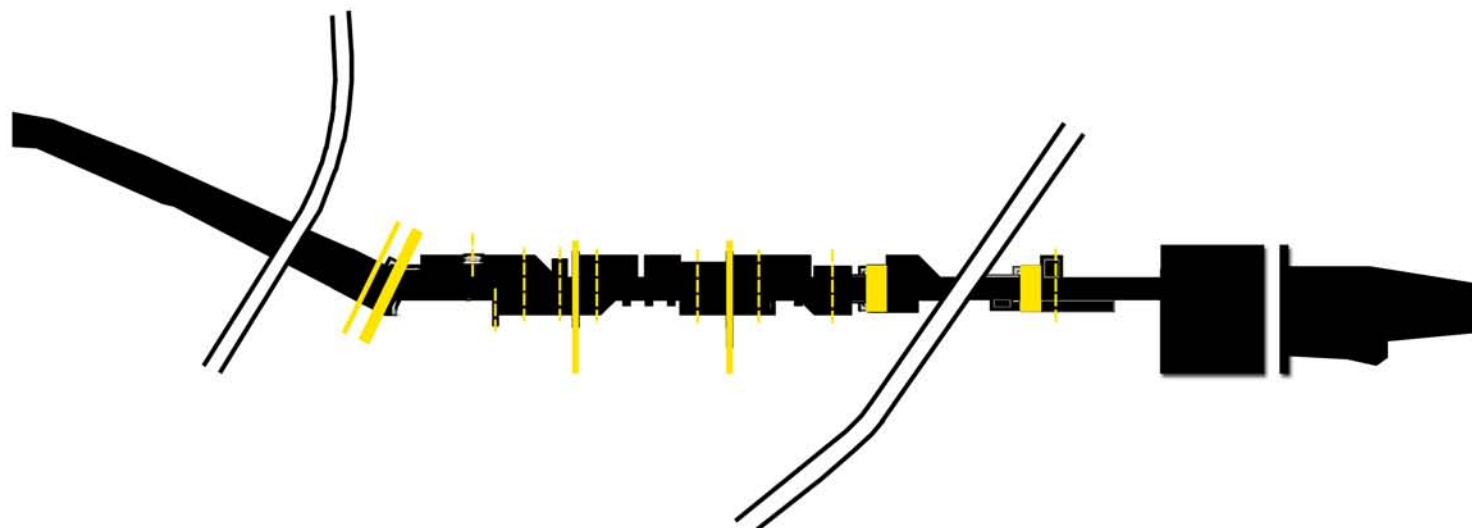
EDIFICAÇÕES
situação atual

EDIFICAÇÕES
Situação proposta

EIXO COLETIVO
O eixo e sua relação
com a cota 729



**DIAGRAMA DE TRAVESSIAS
SITUAÇÃO ATUAL**
NO RECORTE ANALISADO, CERCA DE
1600 METROS, APENAS TRÊS SÃO AS
POSSÍVEIS TRAVESSIAS POR SOBRE A
LINHA FÉRREA.



**DIAGRAMA DE TRAVESSIAS
SITUAÇÃO PROPOSTA**
NOVAS TRAVESSIAS SÃO CRIADAS,
TANTO DIRETAS E LIVRES [TRAÇO
CHEIO] ATRAVÉS DE PASSARELAS
OU ESCADAS COM RAMPA; QUANTO
ATRAVÉS DAS ÁREAS COMERCIAIS
OU EDIFÍCIOS INSTITUCIONAIS, POR
ESCADAS E ELEVADORES.

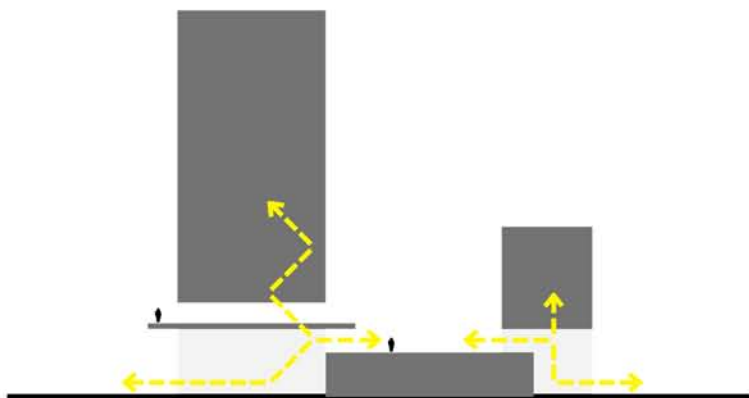


DIAGRAMA DE ACESSOS

MODELO GRÁFICO PARA EXEMPLIFICAR COMO SE DÃO OS ACESSOS AOS EDIFÍCIOS, TANTO A PARTIR DO NÍVEL DA RUA, QUANTO A PARTIR DO NÍVEL DO EIXO DE PEDESTRES.

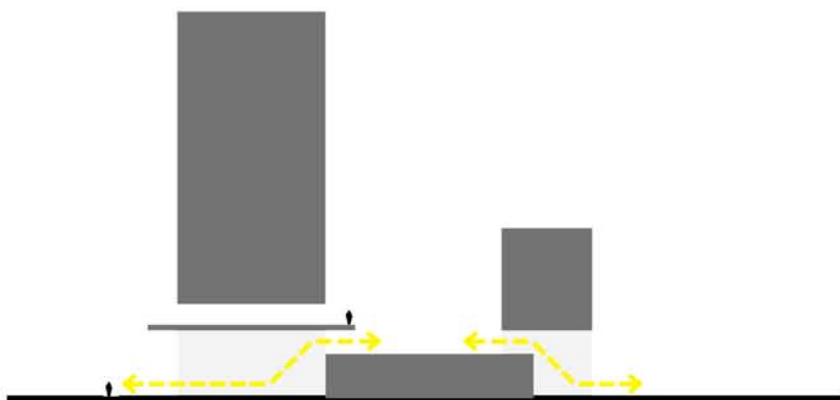
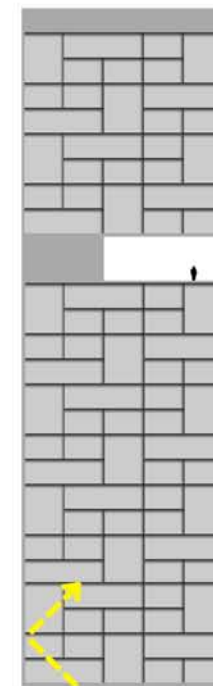


DIAGRAMA DE TRAVESSIAS

MODELO GRÁFICO PARA EXEMPLIFICAR COMO SE DÃO AS TRAVESSIAS ATRAVÉS DAS ÁREAS COMERCIAIS NOS EDIFÍCIOS MISTOS, POR ESCADAS OU POR ELEVADORES.

ÁREA COMUM DO EDIFÍCIO
LUGAR DE VER A CIDADE [785]



NÍVEL DOS PEDESTRES [729]

NÍVEL DOS TRILHOS [723]

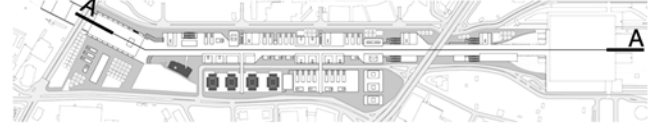
DIAGRAMA - EDIFÍCIO MISTO TORRE HABITACIONAL COM BASE COMERCIAL

MODELO GRÁFICO DAS 5 TORRES MAIS ALTAS DA PROPOSTA.

SEGUINDO A INTENÇÃO DE DIVERSIDADE, PROPÕE-SE [MESMO QUE EM ETAPA DE ESTUDOS] VARIEDADE DE APARTAMENTOS, PARA QUE NUM MESMO EDIFÍCIO POSSAM MORAR FAMÍLIAS COM VÁRIAS PESSOAS, FAMÍLIAS PEQUENAS, CASAS JOVENS, PESSOAS SOLTEIRAS, EM FIM...

ASSIM COMO AS DEMAIS EDIFICAÇÕES, AS TORRES TAMBÉM TEM ACESSO A PARTIR DO EIXO DE PEDESTRES E A PARTIR DA RUA.

VIADUTO POMPÉIA



ESTAÇÃO PROPOSTA
CPTM [LINHAS 7 E 8]
METRÔ
[PROLONGAMENTO DA
LINHA 3 VERMELHA, COM
POSSÍVEL INTERLIGAÇÃO
COM A LINHA LARANHA]

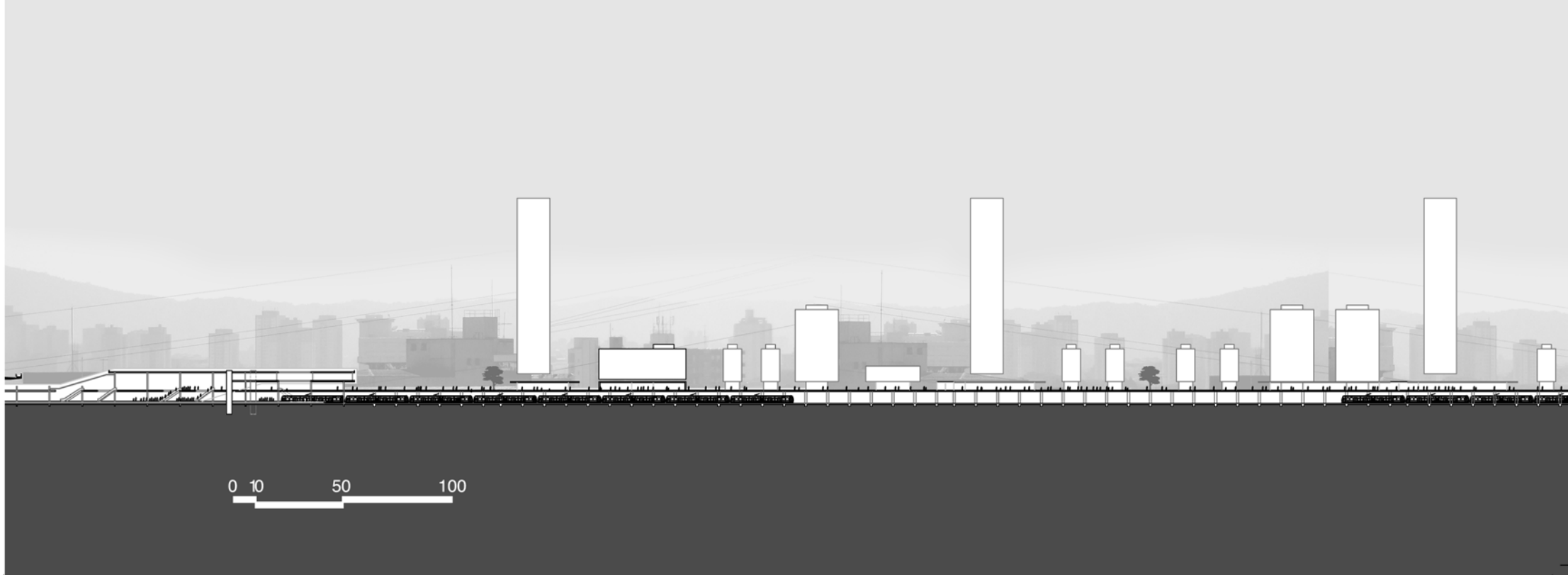
EDIFÍCIO INSTITUCIONAL

EDIFÍCIO HABITACIONAL
[PADRÃO MÉDIO-ALTO]

EDIFÍCIO INSTITUCIONAL

EDIFÍCIO HABITACIONAL
[APARTAMENTOS PARA
POPULAÇÃO DE BAIXA RENDA]

EDIFÍCIO MISTO
BASE COMERCIAL
TORRE HABITACIONAL
[PADRÃO MÉDIO]



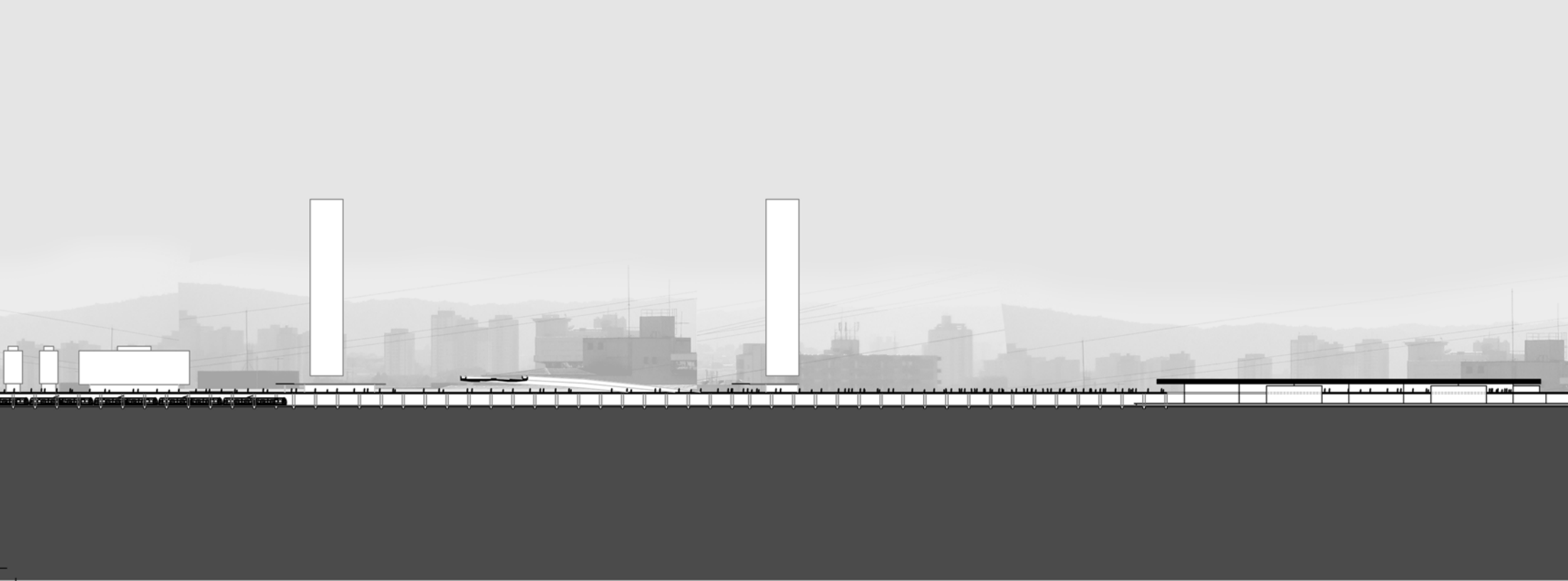
0 10 50 100

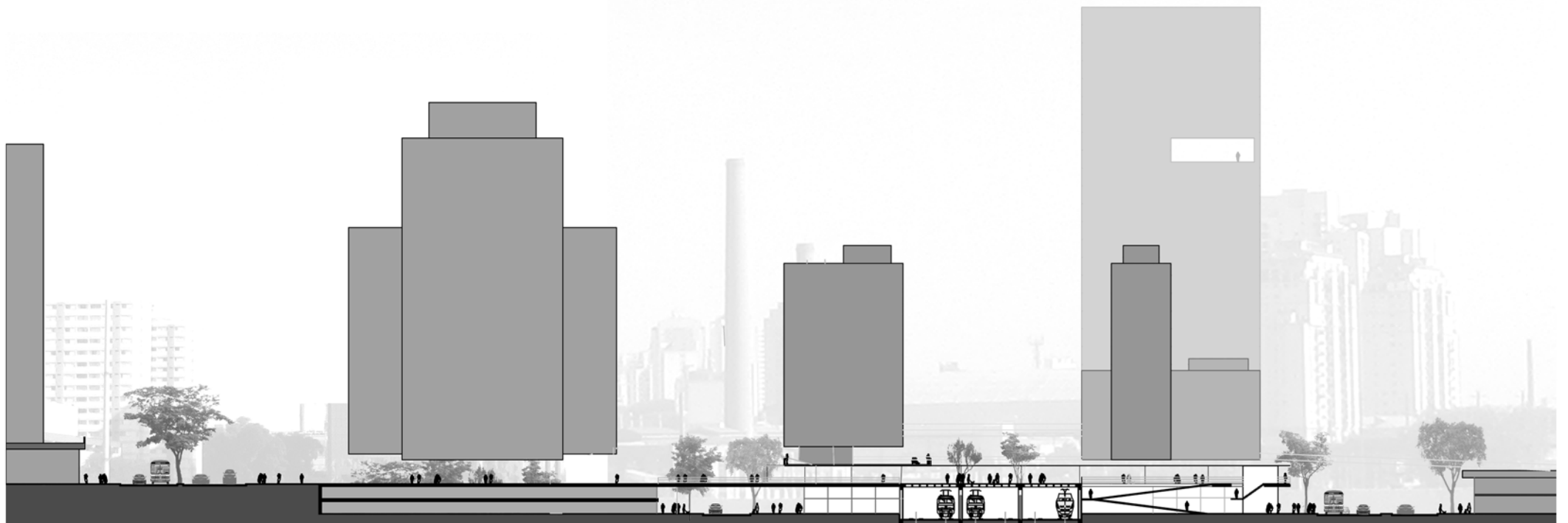
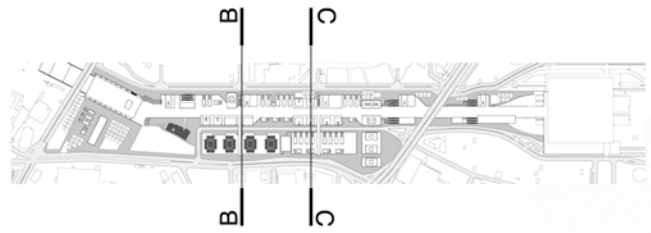
EDIFÍCIO INSTITUCIONAL

VIADUTO ANTÁRTICA

EDIFÍCIO MISTO
BASE COMERCIA
E TORRE HABITACIONAL
[PADÃO MÉDIO]

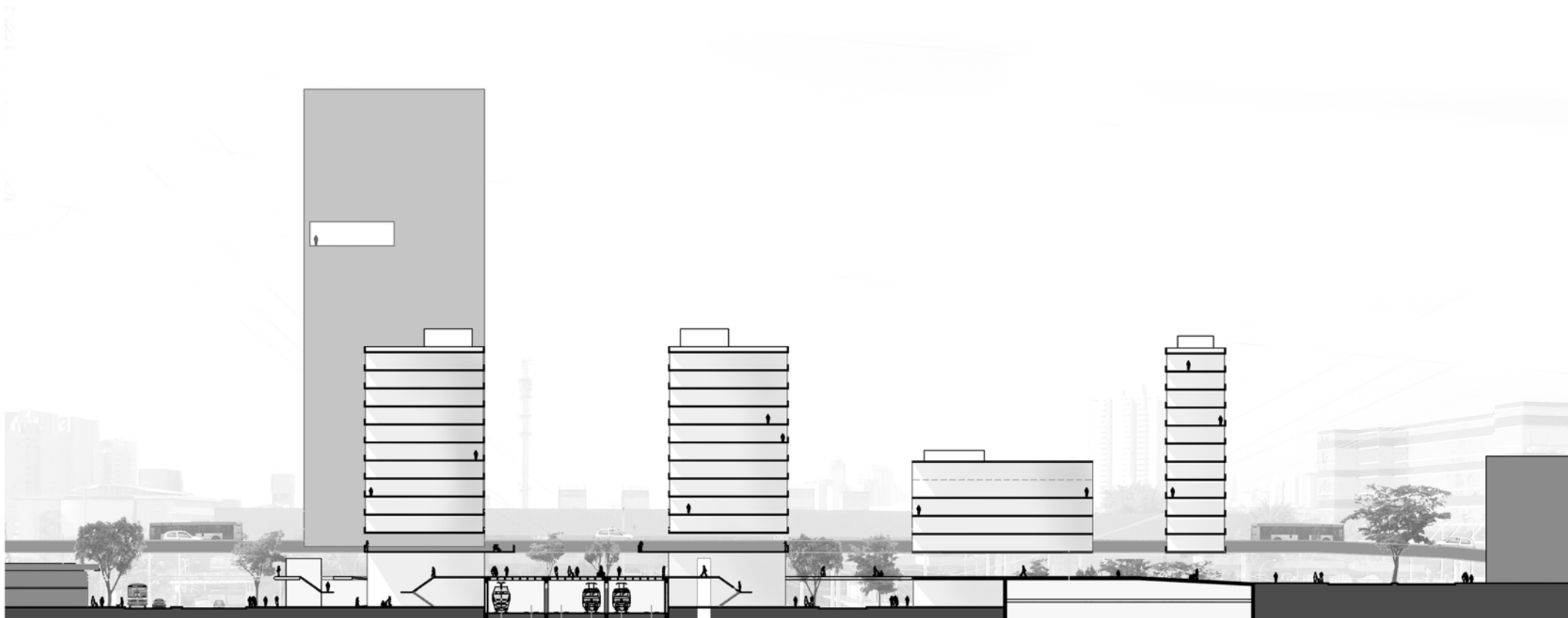
TERMINAL INTERMODAL BARRA FUNA
METRÔ [LINHA 3 - VERMELHA]
CPTM [LINHAS 7 E 8]
ÔNIBUS URBANOS
ÔNIBUS INTERMUNICIPAIS
ÔNIBUS INTERSTADUAIS
ÔNIBUS PARA ALGUNS DESTINOS
NA MAÉRIA DO SUL





CORTE BB





CORTE CC





PERSPECTIVA - IMPLANTAÇÃO DA ESTAÇÃO PROPOSTA



ESQUEMA PARA SITUAR A LINHA FÉRREA



PERSPECTIVA - VISTA PARA UMA DAS ÁREAS DE TRAVESSIA



ESQUEMA PARA SITUAR A LINHA FÉRREA



PERSPECTIVA - VISTA PARA A ESTAÇÃO PROPOSTA



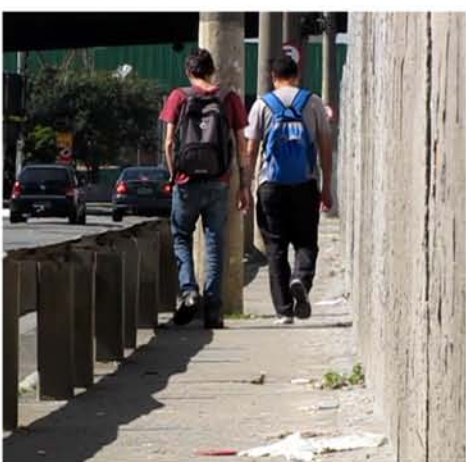
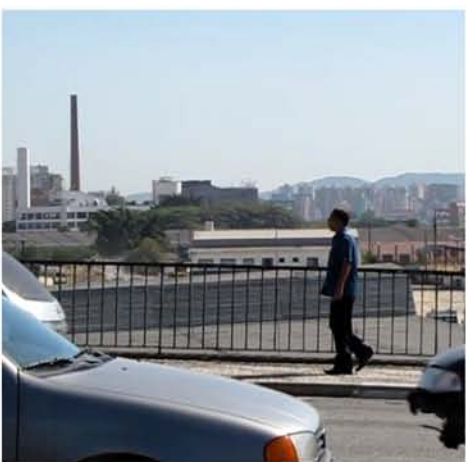
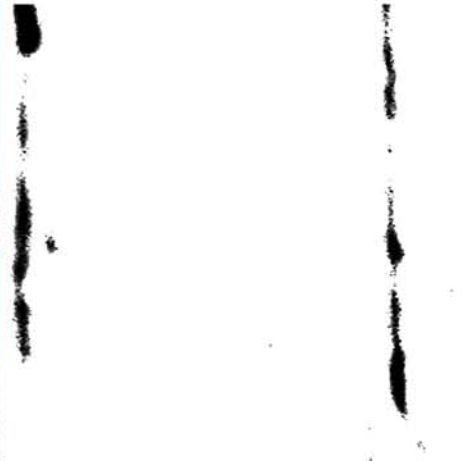
PERSPECTIVA - EIXO [CIRCULAÇÃO, ACESSOS, ESTAR, LAZER]

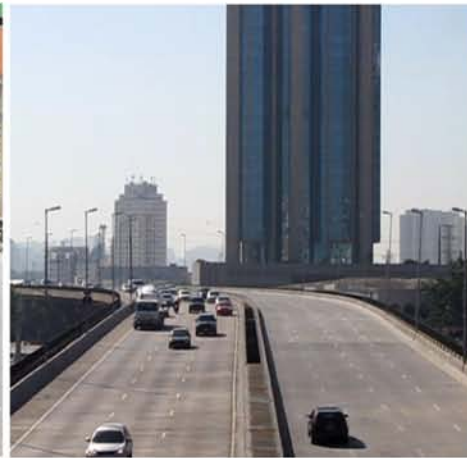


PERSPECTIVA - VISTA PARA UMA DAS ÁREAS DE TRAVESSIA



PERSPECTIVA - VISTA A PARTIR DO VIADUTO ANTÁRTICA





FRAMES DO VÍDEO SOBRE A CONDIÇÃO DO PEDESTRE NA ÁREA DE PROJETO E NA METRÓPOLE. VÍDEO REALIZADO COM REGISTROS DE DIVERSAS VISITAS À ÁREA E TAMBÉM COM ARQUIVOS DE OUTRAS IDAS A SÃO PAULO, EM OCASIÕES DIVERSAS. É PARTE DO TGI, TANTO PARA ENTENDIMENTO DE DIVERSAS QUESTÕES DA ÁREA, QUANTO PARA E EXPLICITÁ-LAS PARA QUEM ENTRA EM CONTATO COM O TRABALHO.

vídeo



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

bibliografia

BORJA, Jordi – Urbanização e Centralidade In: Os centros de metrópole: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI, SP: Viva o Centro. 2001.

CANUTTI, Rita Cassia – Planejamento Urbano e Produção do Espaço na Barra Funda, (Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, 2008).

MEYER, Regina M. P. – O espaço da vida coletiva In: Os centros de metrópole: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI, SP: Viva o Centro. 2001.

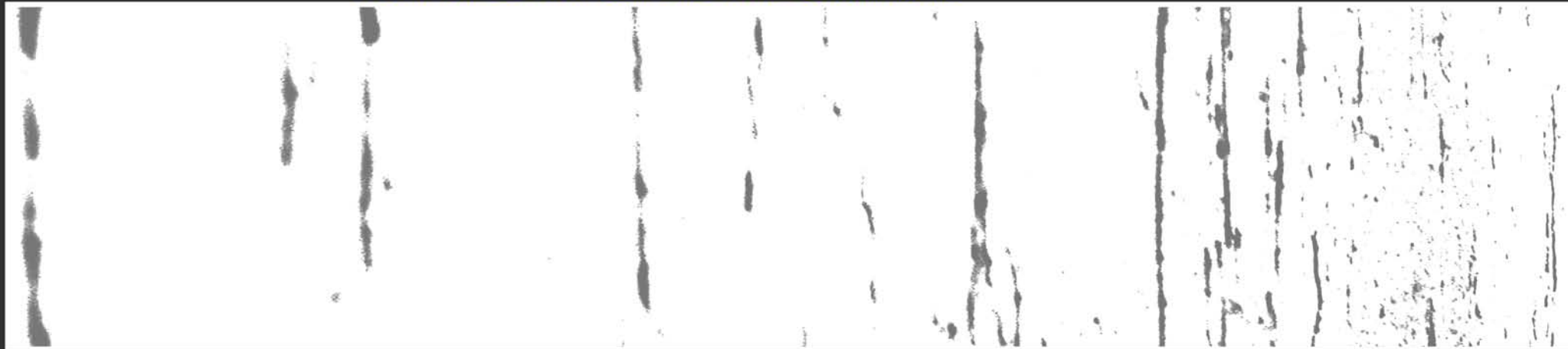
SOLÀ-MORALES, Manuel de – Espaços públicos e espaços coletivos In: Os centros de metrópole: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI, SP: Viva o Centro. 2001.

6 anos de aulas, discussões e conversas no curso de Arquitetura e Urbanismo





UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO



CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE GRADUAÇÃO INTEGRADO II

CAP
Eulália Negrelos
Joubert Lancha
Karin Chvatal
Paulo Castral
Paulo Fujioka
Simone Vizioli

SÃO CARLOS, 2011