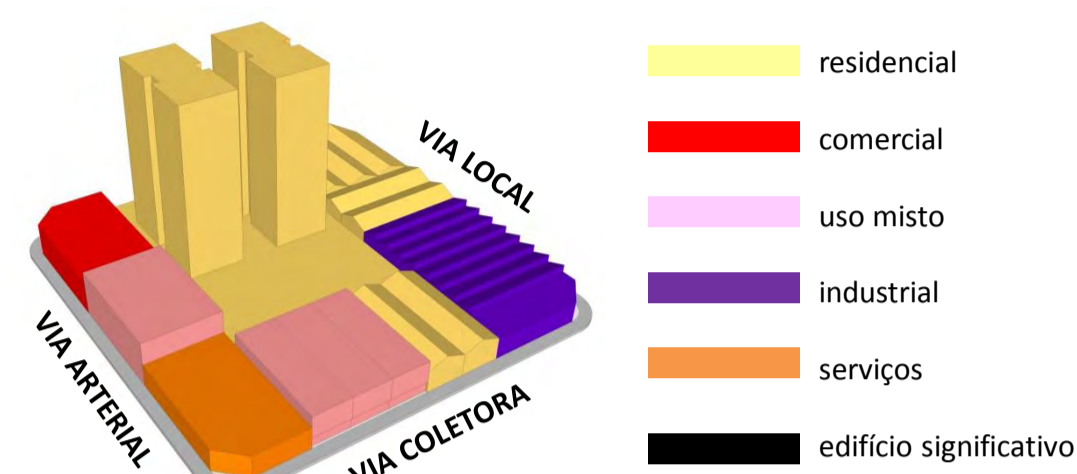


Subprefeitura do Ipiranga – Zoneamento. Fonte: www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br

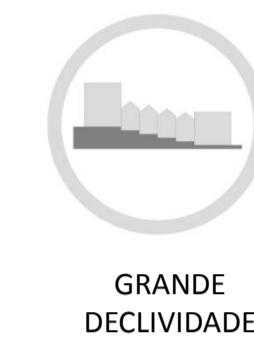
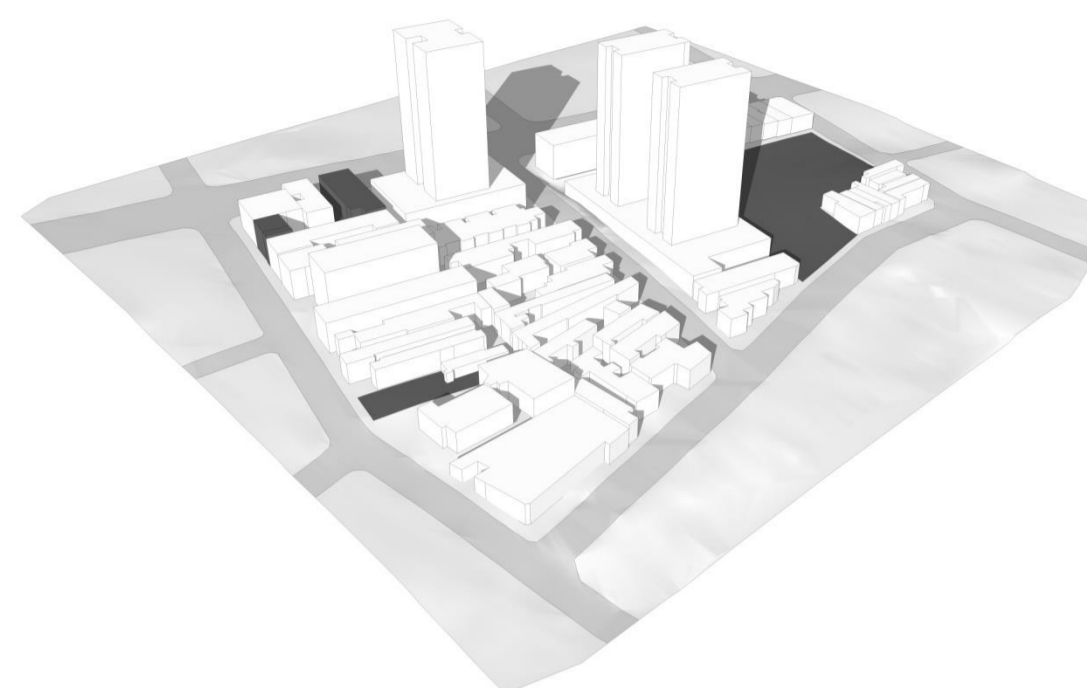
USO TÍPICO DAS QUADRAS

Este é o uso típico das quadras desta região, onde os edifícios comerciais, de uso misto e de serviços são alinhados à via arterial. Nas vias coletoras podemos observar uso residencial unifamiliar e misto. Em pontos esparsos, tanto nas vias principais quanto locais, podemos ver surgir grandes edifícios residenciais multifamiliares, como que a predizerem o futuro da ocupação e adensamento da região. Também são observados edifícios industriais, aparentemente de baixo impacto na vizinhança. Estes localizam-se tipicamente nas vias coletoras e locais.



OLHANDO MAIS DE PERTO

Estas duas quadras foram selecionadas da área de estudo por condensarem os aspectos positivos e negativos levantados.



A REGIÃO

O trecho urbano da Avenida Anchieta está localizado bem no centro da área de responsabilidade da subprefeitura do Ipiranga. Faz parte da Zona de Centralidade, o que significa que usos não residenciais e residenciais coexistem.

O perímetro da área de estudo é cortado por uma via arterial, a qual está localizada no topo de um espigão. Este fato, somado ao uso do solo e ao trânsito intenso da região, cria certas peculiaridades interessantes, tanto positivas quanto negativas.

ASPECTOS POSITIVOS

Ao longo da Av. Anchieta podemos ver diversos exemplos de uso misto residencial e comercial. Todos estes edifícios possuem fachada ativa, destinando o andar térreo à prática do comércio e os andares subsequentes à habitação multifamiliar.

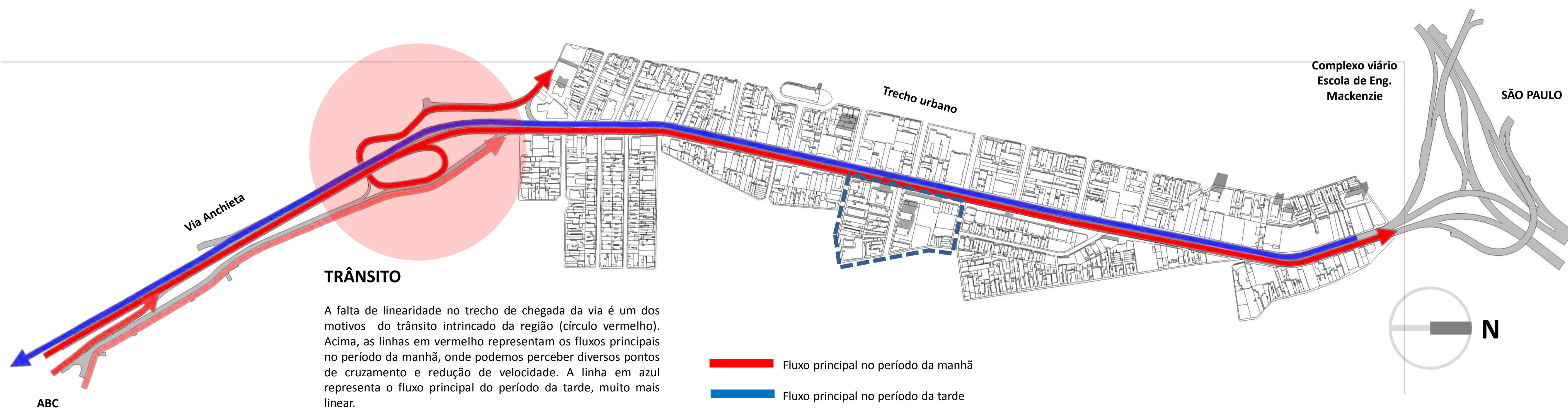
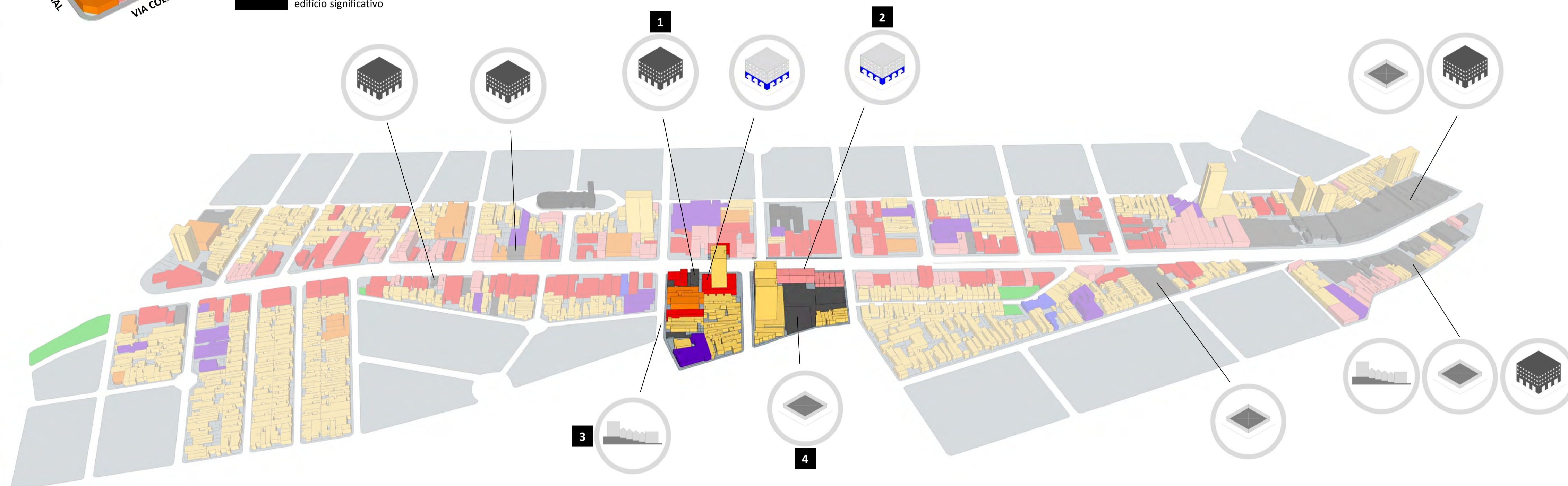
ASPECTOS NEGATIVOS

Existem diversos edifícios abandonados e terrenos vazios na área de estudo. Este número cresce à medida em que nos deslocamos em direção ao complexo viário Escola de Eng. Mackenzie. A existência de tais imóveis é extremamente prejudicial à região. Edifícios e terrenos vazios não contribuem em nada para a permeabilidade urbana, desestimulando o uso e apropriação do espaço pela população.

Os lotes localizados do lado leste da Av. Anchieta possuem alta declividade em função da topografia da região. Além de dificultar a permeabilidade urbana, essa grande diferença de níveis nem sempre é levada em conta da forma correta durante os projetos e construções, o que gera grandes entraves para a acessibilidade dos pedestres.

Por fim, o trânsito intenso da região causado pelo excesso de veículos e cruzamentos contribui apenas para o aumento da poluição do ar e sonora. A região de estudo possui um aspecto urbano com trânsito similar ao de rodovia, por ser cortada pela Rod. Anchieta. O fluxo intenso de veículos traz diversos prejuízos ao entorno.

Uma região outrora industrial, como denunciam os galpões e terrenos abandonados ao norte, transformou-se em área urbana com habitação, comércio e serviços consolidados. Porém, o fato de esta área ser transpassada por uma rodovia – um importante eixo de ligação entre o centro de São Paulo, cidades adjacentes e o litoral – traz consigo todos os problemas que um tráfego intenso e desproporcional a região pode gerar. De fato, a alavancagem do desenvolvimento deste eixo só será possível ao se separar o tráfego de via rápida do tráfego local.



TRÂNSITO

A falta de linearidade no trecho de chegada da via é um dos motivos do trânsito intrincado da região (círculo vermelho). Acima, as linhas em vermelho representam os fluxos principais no período da manhã, onde podemos perceber diversos pontos de cruzamento e redução de velocidade. A linha em azul representa o fluxo principal do período da tarde, muito mais linear.

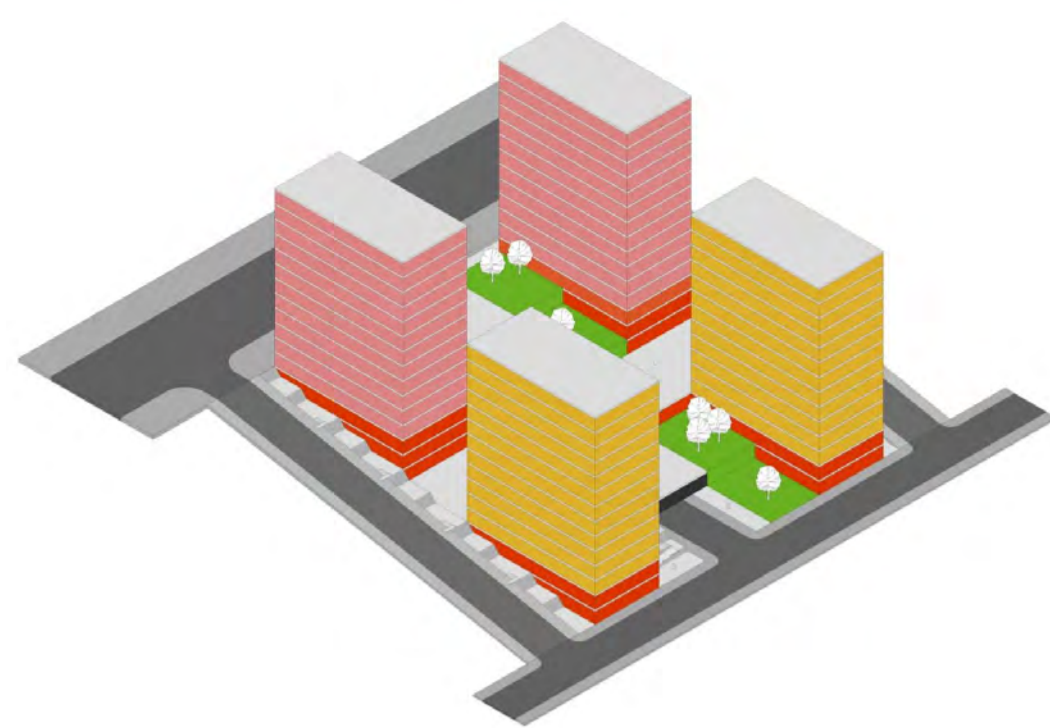
- Fluxo principal no período da manhã
- Fluxo principal no período da tarde

DECLIVIDADE GALGADA DEGRAU A DEGRAU

Lotes com grandes declividades possuem diversos problemas com relação à fruição pública e trânsito de pedestres em trechos de calçamento desnivelados. Com o intuito de aliar permeabilidade urbana, uso de fachadas ativas e calçamentos mais apropriados para a locomoção universal de pedestres, estabelecemos aqui uma série de dispositivos e soluções para que essa meta seja alcançada.

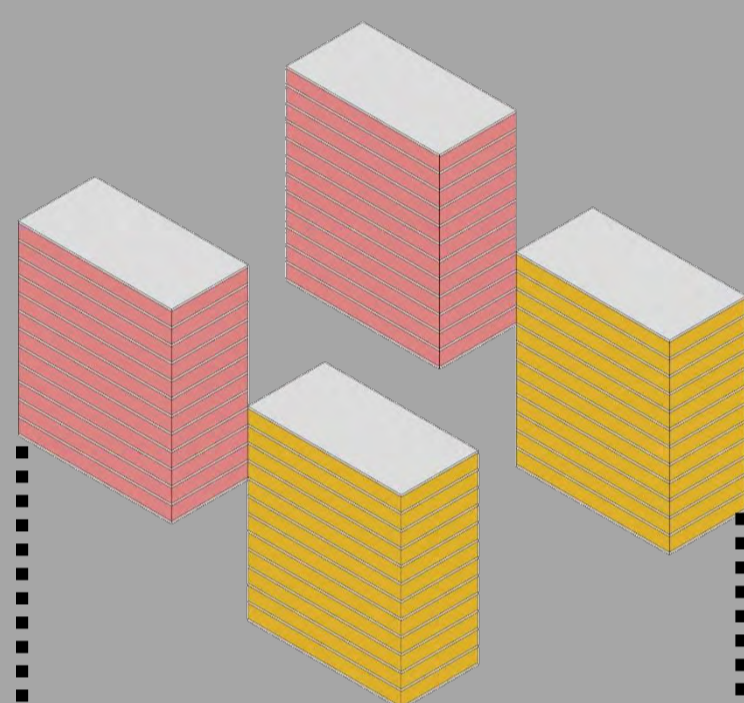
O lote deverá ser dividido em diversas plataformas que vencerão gradativamente o desnível entre o ponto mais alto e o ponto mais baixo. Estas plataformas terão a função de embasar os edifícios e possibilitar seus acessos, bem como criar os espaços necessários para a instalação de comércio e serviços no local.

A circulação através das calçadas e plataformas deverá ser acessível a todos, de forma que diversos pontos de acesso sejam criados ao redor do lote e dentro dele.



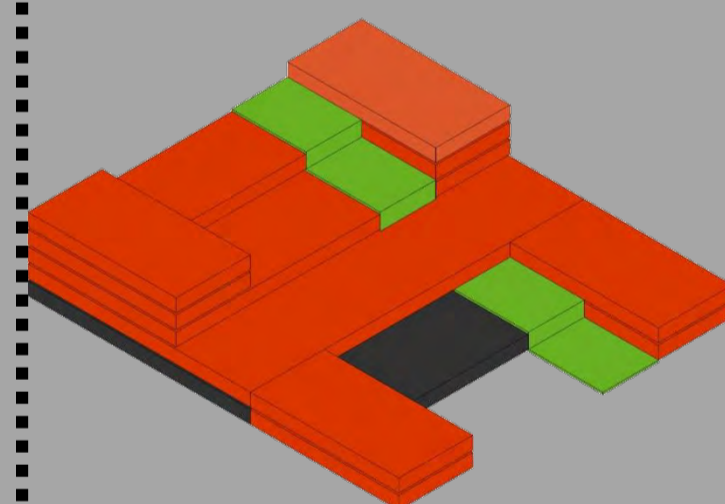
EDIFÍCIOS

Os edifícios sobre os embasamentos poderão ter múltiplos usos. Preferencialmente os usos comerciais ou mistos (comercial e residencial) deverão estar localizados na via principal, facilitando o acesso através de transporte público. Os edifícios residenciais deverão estar localizados preferencialmente nas vias de menor fluxo de veículos, evitando o trânsito.



SOB OS EDIFÍCIOS

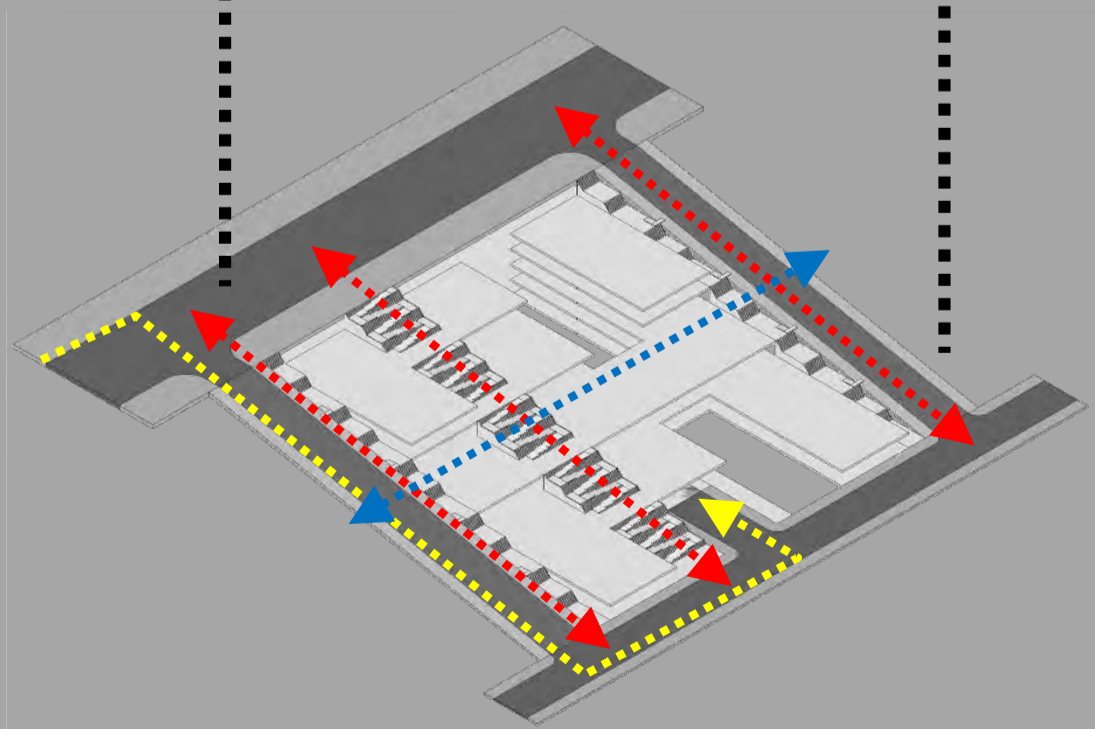
Os espaços gerados entre uma plataforma e outra serão destinados ao comércio e serviços. Estes setores poderão conectar um edifício ao outro, conforme o exemplo ao lado. Juntamente com os eixos de circulação previstos, estas áreas deverão estimular a permeação do lote por parte da população local e usuários esporádicos dos edifícios acima. Os estacionamentos deverão ser estabelecidos no subsolo. Desta forma, garante-se que os níveis acima poderão ser utilizados em sua totalidade para usos mais nobres. Também deverão ser previstas áreas de permeabilidade.



CIRCULAÇÕES

Em lotes de grandes dimensões com alta declividade foram previstos dois eixos de circulação para pedestres: um transversal e outro longitudinal. Deste modo, a permeabilidade do lote é garantida mesmo para este tipo de topografia. A liberação de parte do terreno para a criação destes eixos poderá ser compensada através de um incremento do coeficiente de aproveitamento (CA) na construção dos edifícios.

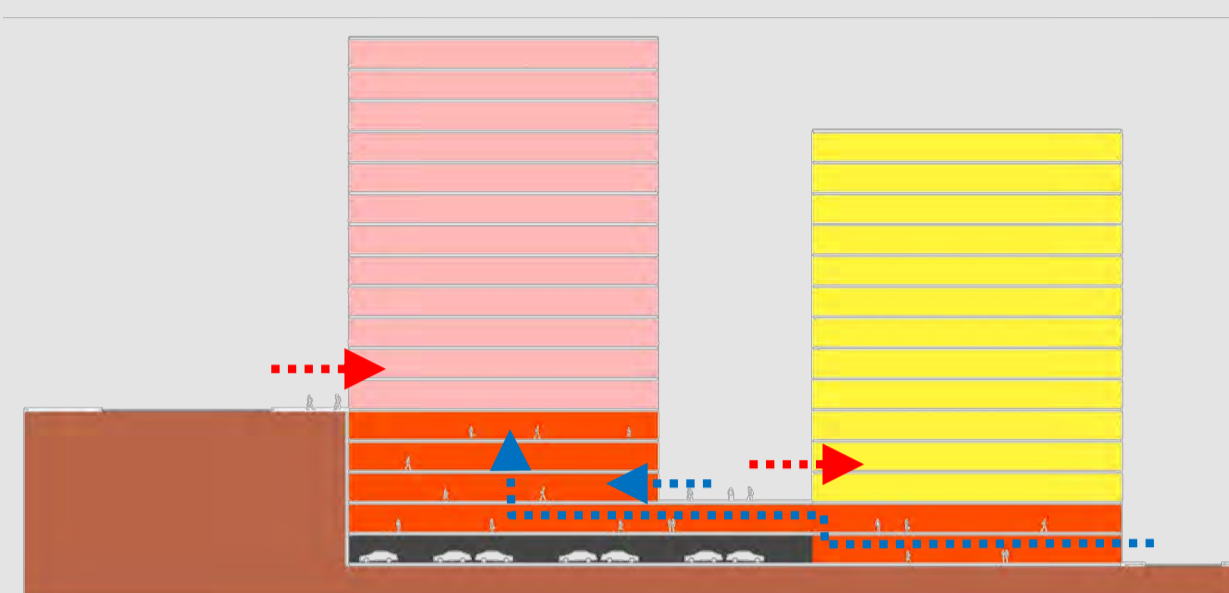
O acesso ao estacionamento deverá ser feito através da via mais baixa, possibilitando que as vagas de garagem sejam alocadas nos subsolos.



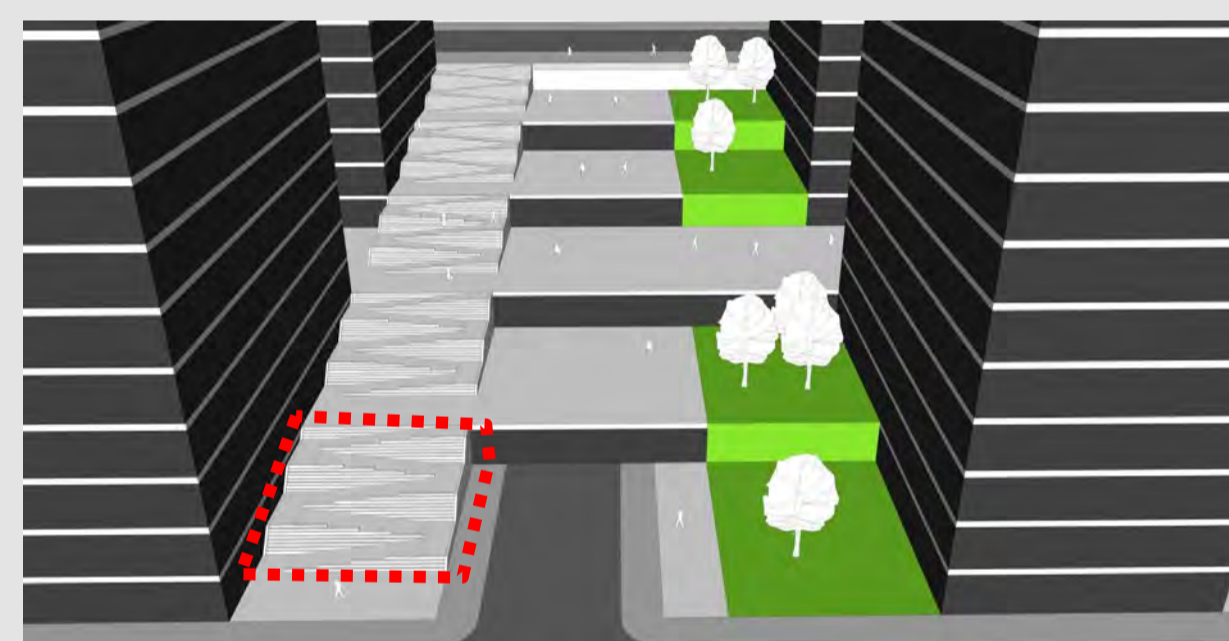
ACESSOS

Percebe-se na imagem acima que uma vantagem oferecida pelo grande lote em declive é a possibilidade de hierarquizar os acessos de forma mais eficiente.

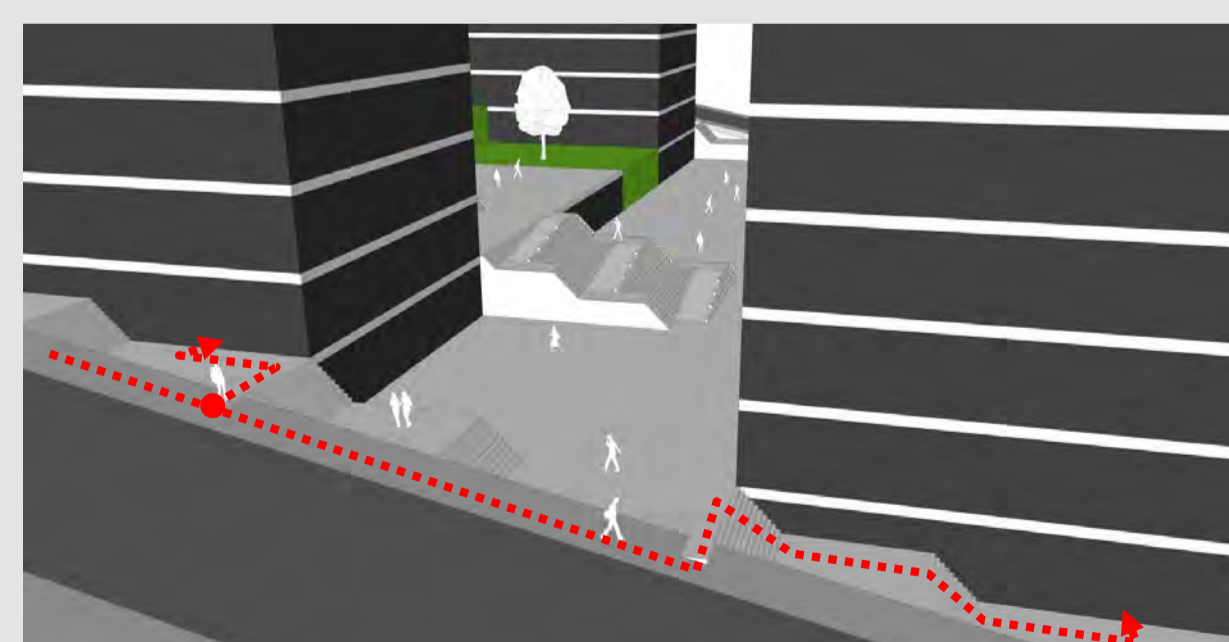
Os acessos aos edifícios poderão ser feitos através da via mais alta e através de uma plataforma intermediária. O acesso aos locais de comércio e serviços deverão ser realizados através das plataformas intermediárias ou pela via mais baixa. A possibilidade de interligação entre estas áreas são inúmeras.



- Edifício de uso misto
- Edifício residencial
- Comercial
- Serviços
- Estacionamento
- Áreas verdes
- Acessos aos edifícios
- Acessos e circulação aos comércios



Exemplos de acessibilidade no eixo transversal: híbrido de rampa e escada. Este híbrido universaliza e socializa o acesso dos pedestres, deixando de separar acessos de pessoas com e sem necessidades especiais.

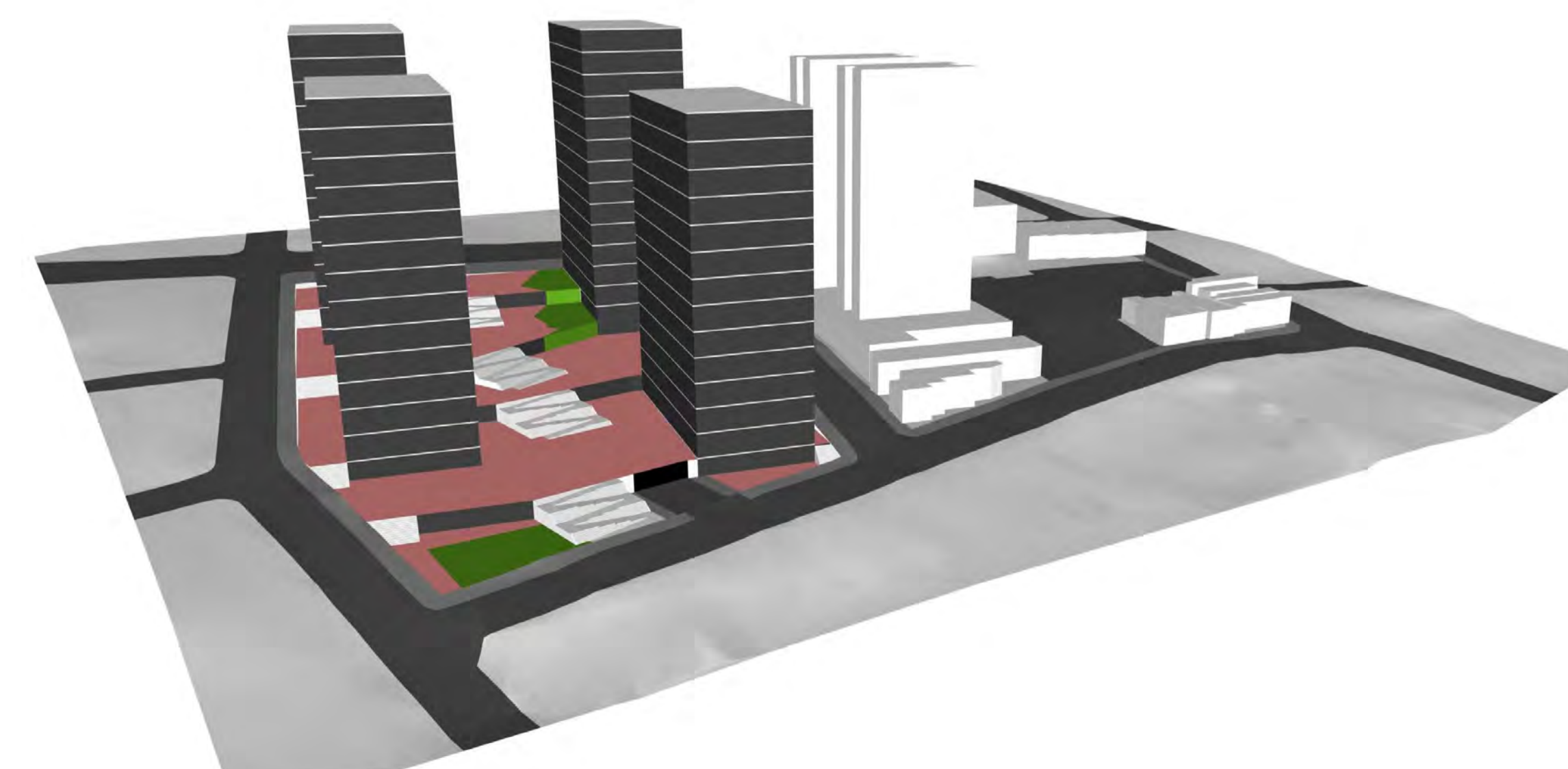
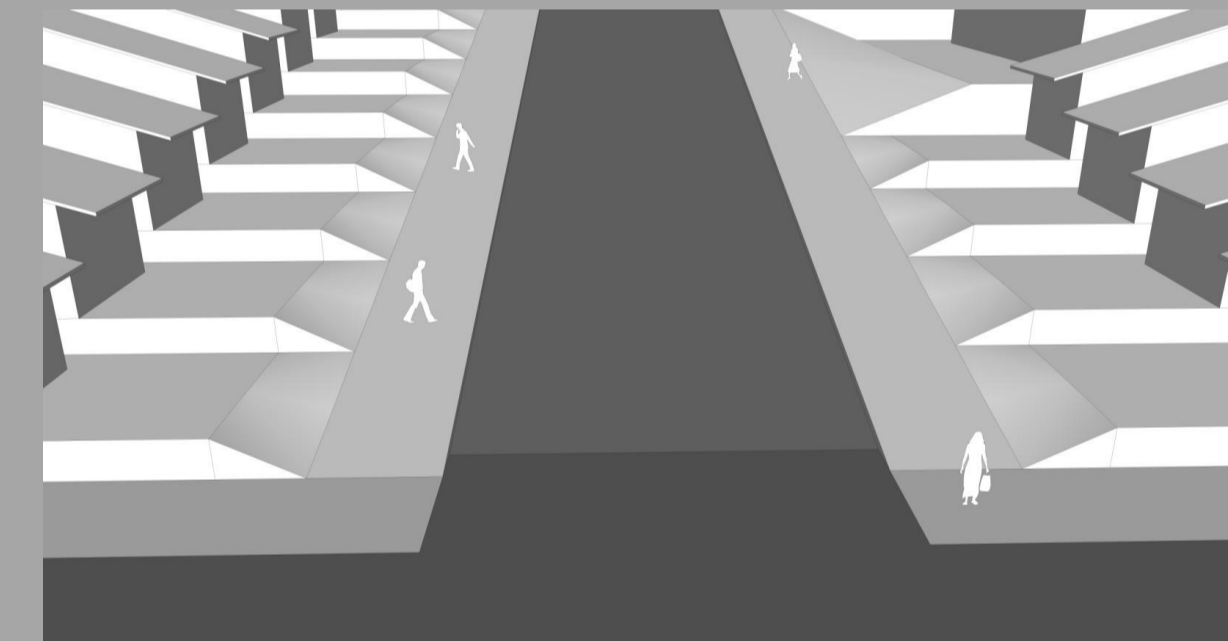
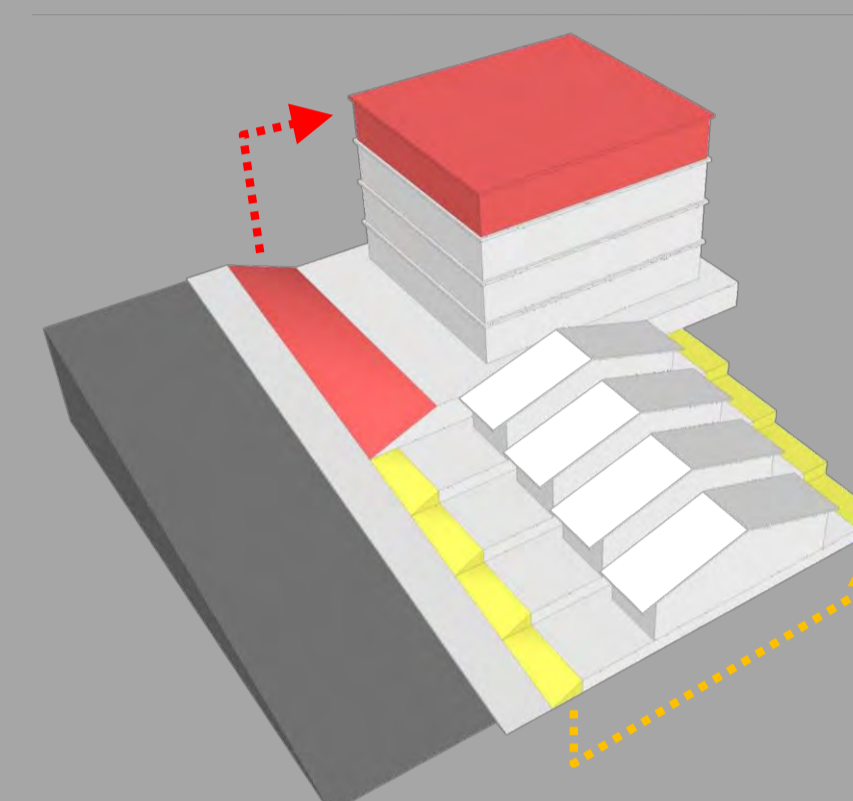


Acessos intermediários laterais através de escadas e rampas. Esta forma faz com que a calçada seja liberada de degraus e possua uma superfície plana e condizente com as necessidades de todos os pedestres.

E OS LOTES MENORES?

Os quarteirões deverão possuir larguras maiores no sentido perpendicular ao do declive, possibilitando que lotes tenham comprimento e recuos maiores. Desta forma será possível inserir dispositivo de integração entre a calçada em declive e o patamar onde está assentado o edifício, sem comprometer a área de construção.

Como opção, para lotes comerciais, o CA da construção poderia ser incrementado de acordo com a área destinada ao recuo maior. Em lotes residenciais, o comprimento linear necessário para a instalação do dispositivo de transição seria compensado com o aumento do comprimento do lote.



APLICABILIDADE NAS QUADRAS

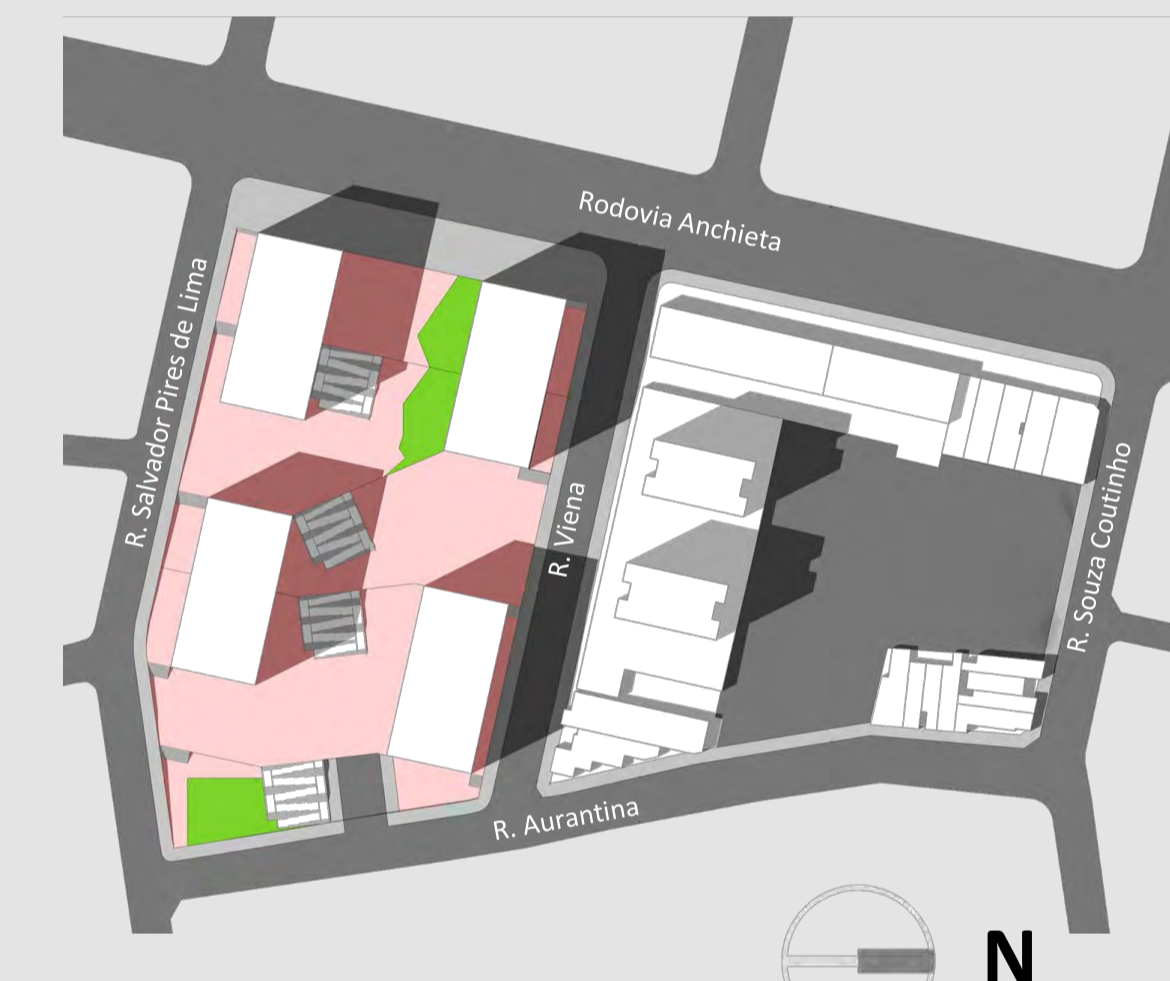
Neste caso, o intuito não foi definir a partir de qual declividade os dispositivos propostos deverão ser aplicados. A ideia é de que cada caso seja analisado e, se pertinente, os instrumentos sejam aplicados para garantir, mesmo em topografias desfavoráveis, a permeabilidade da quadra e a instalação de fachadas ativas.

Em uma das quadras analisadas foi possível aplicar, a título de exemplo, os dispositivos para incremento da fruição pública e incentivo do uso e apropriação do espaço por parte da população local. A utilização dos eixos transversais e longitudinais de circulação permitiu a ligação direta, pelo meio do lote, das ruas laterais e das ruas em níveis diferentes, inibindo a construção de muros alinhados ao passeio público e integrando a quadra à cidade.

APLICABILIDADE NOS PEQUENOS E MÉDIOS LOTES

A partir de pequenas declividades já é possível observar a descontinuidade das calçadas, prejudicando a mobilidade. No caso da região em questão, todas as quadras a leste do eixo definido pela Av. Anchieta possuem declividade em maior ou menor grau. A aplicação dos dispositivos de transição entre a calçada e o lote não poderiam ser aplicados em edificações já existentes, mas poderiam ser considerados futuramente na definição do tamanho de quadras ou nas construções edificadas nos terrenos vazios.

As calçadas passariam a ser de controle do poder público, garantindo a uniformidade e qualidade da faixa de passeio. As rampas de transição estariam dentro do lote e seriam de responsabilidade do proprietário deste.

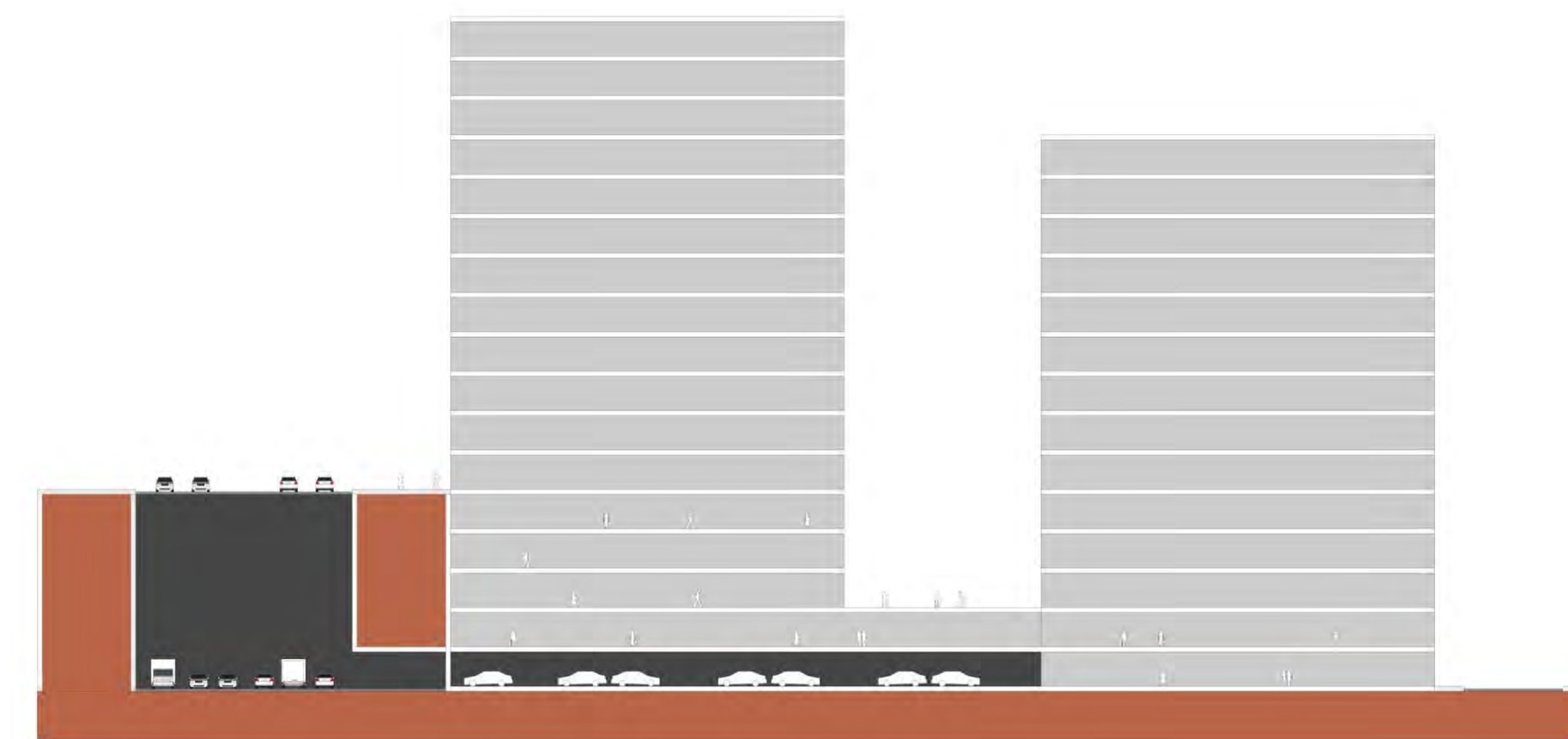
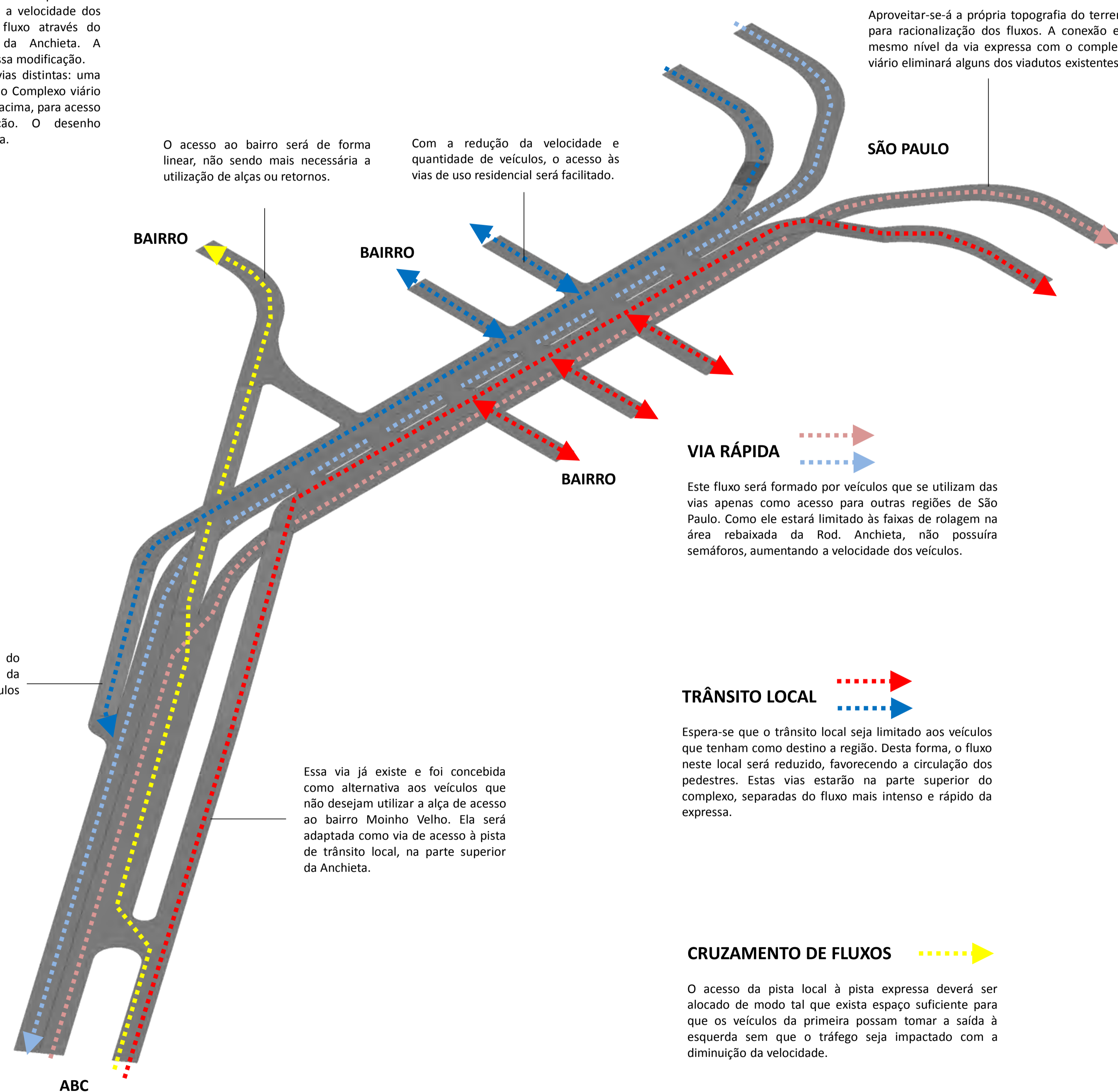


ANCHIETA ATUAL

O ponto de junção entre a pista expressa e a local, próximo à área de estudo, gera lentidão no tráfego em função da redução de velocidade e do cruzamento de fluxos. Existe ainda, mais a frente, uma alça de acesso ao bairro Moinho Velho, a qual também contribui para o decréscimo da velocidade. Somado à estes problemas temos a quantidade excessiva de veículos transitando por este eixo, em função deste ser um dos principais acessos ao centro de São Paulo e às avenidas Tancredo Neves e Bandeirantes.

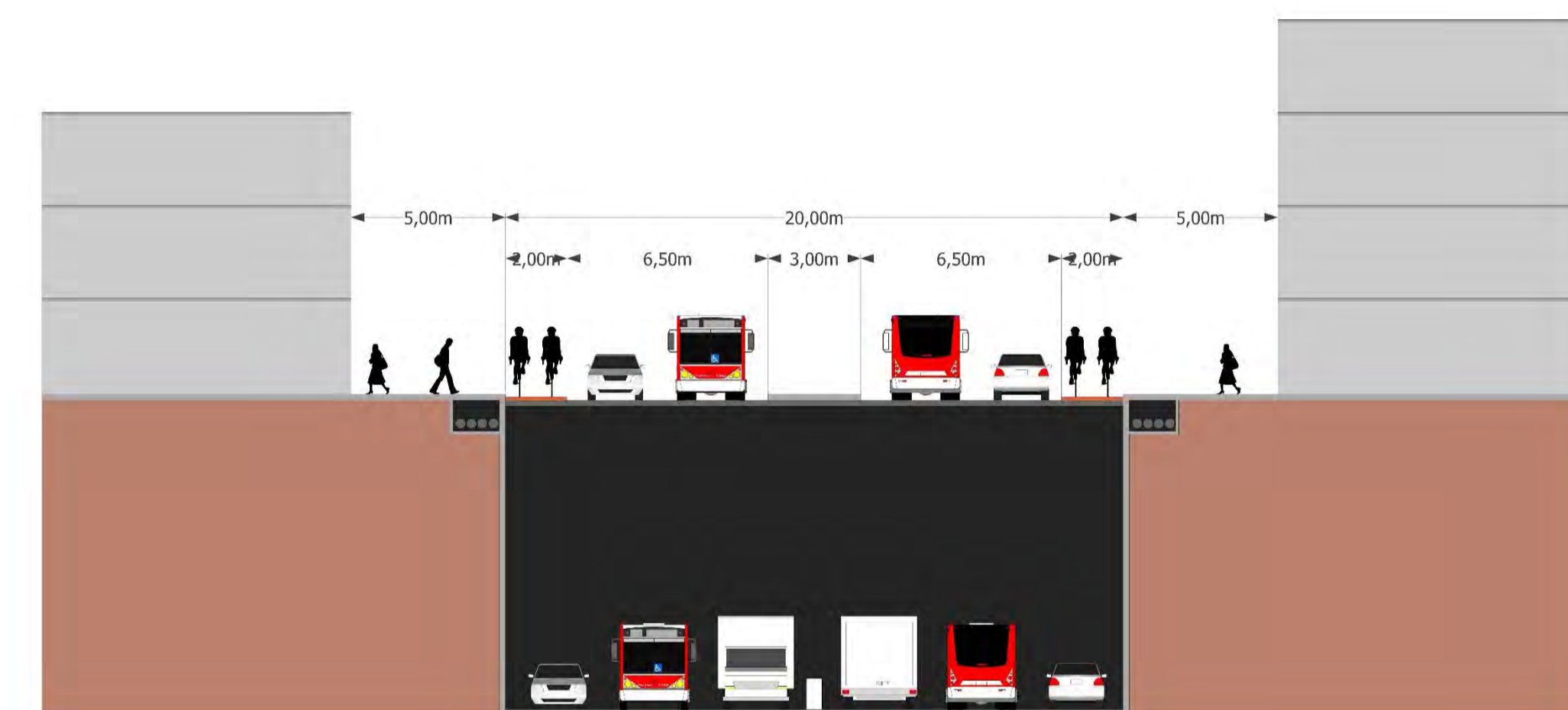
PROPOSTA

O fluxo atual não é linear por possuir diversos pontos de cruzamento e conexões que reduzem a velocidade dos veículos. A ideia é linearizar este fluxo através do rebaixamento do trecho urbano da Anchieta. A topografia do terreno contribui para essa modificação. Os fluxos serão separados em duas vias distintas: uma abaixo, expressa, com ligação direta ao Complexo viário Escola de Eng. Mackenzie; outra local, acima, para acesso ao comércio, serviços e habitação. O desenho esquemático ao lado exemplifica a ideia.



POSSIBILIDADES

Aproveitando-se das declividades dos terrenos à leste da via rápida, podem ser criados bolsões para dar acesso aos estacionamentos que se encontram no subsolo. Essa alternativa reduziria ainda mais o número de veículos na via local.



Corte esquemático demonstrando as larguras das vias. Com a separação dos fluxos, será possível a implantação de ciclovia e o alargamento das calçadas.



DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO

A separação dos fluxos e a diminuição do trânsito pesado na via local favorece o desenvolvimento do uso habitacional, comercial e de serviços. A diminuição da velocidade dos veículos, bem como da poluição sonora e do ar favorecerá a circulação de pedestres e, pouco a pouco, a região se tornará atrativa para o uso da população. Poderão ser instalados aí corredores de ônibus e ciclovias, incentivando o uso de transporte coletivo e de menor impacto ao meio ambiente.