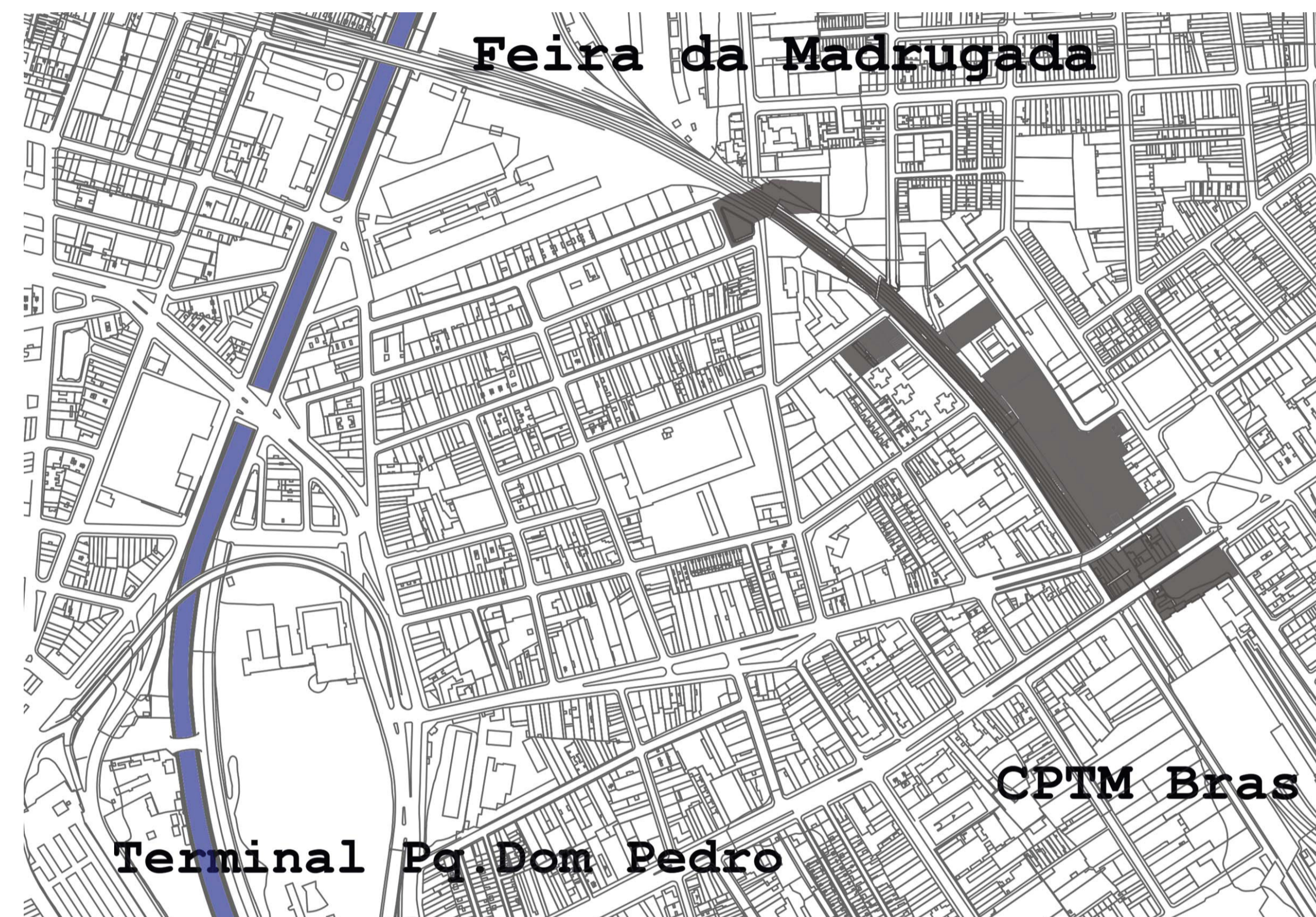


Espaços públicos de conexão. Instrumentos de ocupação do espaço aéreo e de transposição de barreiras urbanas.

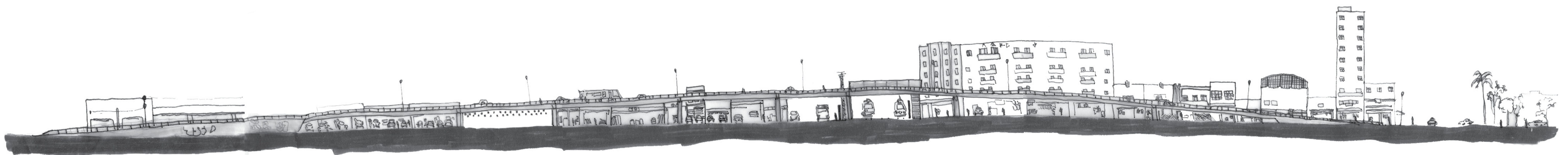
DO PARI A CONCÓRDIA:

Ponto importante de conexão entre o Centro e a Zona Leste da cidade de São Paulo, a Zona Cerealista é um tradicional pólo comercial, além de ter forte valor simbólico e cultural. A paisagem industrial e férrea revela narrativas antigas, ao mesmo tempo em que a cidade se apropria dessas construções modificando os seus usos. Uma observação mais atenta sobre a região revela como os fluxos, tanto de pedestres quanto de automóveis e caminhões, acontecem de maneira truncada. A Zona Cerealista é praticamente uma ilha, característica pouco desejável em uma área tão importante da cidade. Cercada por avenidas, pelo rio e pela ferrovia, suas potencialidades urbanas ficam subutilizadas. Comércio, conexão e história. Nosso projeto tenta, de alguma forma, conciliar essas dinâmicas distintas, permitindo uma melhor fruição do espaço. Segregada entre muros e grandes galpões, a ferrovia é a principal barreira. Um par de viadutos e passarelas não são suficientes para permitir uma conexão franca entre o Brás e a Zona Cerealista, além de criarem áreas residuais. Como resposta para essa demanda, sugerimos um parque linear elevado sobre a ferrovia. Seu acesso seria feito de forma direta e por edifícios de habitação social com térreo e sobrelojas comerciais, ligados ao parque por passarelas sobre a rua. Do outro lado, os galpões também permitiriam acesso do parque à rua (seus usos poderiam ser revistos, privilegiando-se situações abertas ao público). Desse modo, a transposição é feita de forma interligada a outros equipamentos, além de permitir a fruição do espaço. Nessa situação, os viadutos da Rua do Gasômetro e da Rangel Pestana seriam desmontados e substituídos por túneis e um edifício acoplado ao parque, com teto jardim, térreo e pavimentos intermediários comerciais e terminal de ônibus no subsolo. Essa não é a única área da cidade afetada negativamente por barreiras desse tipo. Rapidamente conseguimos lembrar de outras situações em que a ferrovia cria espaços degradados ao impedir que a cidade se encontre. Nossa proposta de zoneamento é destinada a todas essas situações – não de forma literal, claro, mas com as devidas adaptações para cada contexto específico.

situação e região trabalhando Zona Cerealista - São Paulo



recorte e abordagem



corte rua do gasometro- reconhecendo as potencialidades e transposições.



Proposta de criação de Zona Especial de Transposição Ferroviária (ZETF), localizada nas áreas de linhas férreas e nas quadras adjacentes de acordo com as seguintes diretrizes:

1. Construção de parque linear sobre a ferrovia dentro dos seguintes parâmetros:

- 1.1. Estrutura elevada com altura que respeite a integridade do tecido urbano existente e as condições técnicas necessárias para a operação da ferrovia;
- 1.2. Área permeável e ventilação mínima estipulada de acordo com as normas de operação da ferrovia;
- 1.3. Permeabilidade visual e tratamento da borda da ferrovia de acordo com critérios paisagísticos, de fruição do espaço público e fachada ativa;
- 1.4. Utilização da área do térreo da ferrovia e do passeio público adjacente pela infraestrutura do parque (acesso universal e estrutura), respeitando os critérios técnicos para a operação do trem;
- 1.5. Possibilidade de acesso por passarela suspensa (como determinado no item 2);
- 1.6. A intersecção dos elementos aéreos pré-existentes com o parque pode criar a necessidade de transposição. Nesses casos se abre a possibilidade da criação de túneis, travessias em nível, ou da ocupação de edifícios adjacentes e passarelas sobre a rua perpendicular ao equipamento.
- 1.7. Deve ser garantido o acesso universal ao parque.

2. As áreas de ZEIS localizadas nas ruas adjacentes devem ter acesso ao parque linear por passarela elevada sobre a via, com tipologia específica com térreo e sobreloja destinados a uso comercial ou de lazer aberto ao público. Deve haver incentivo para que outros imóveis adotem tipologias semelhantes.

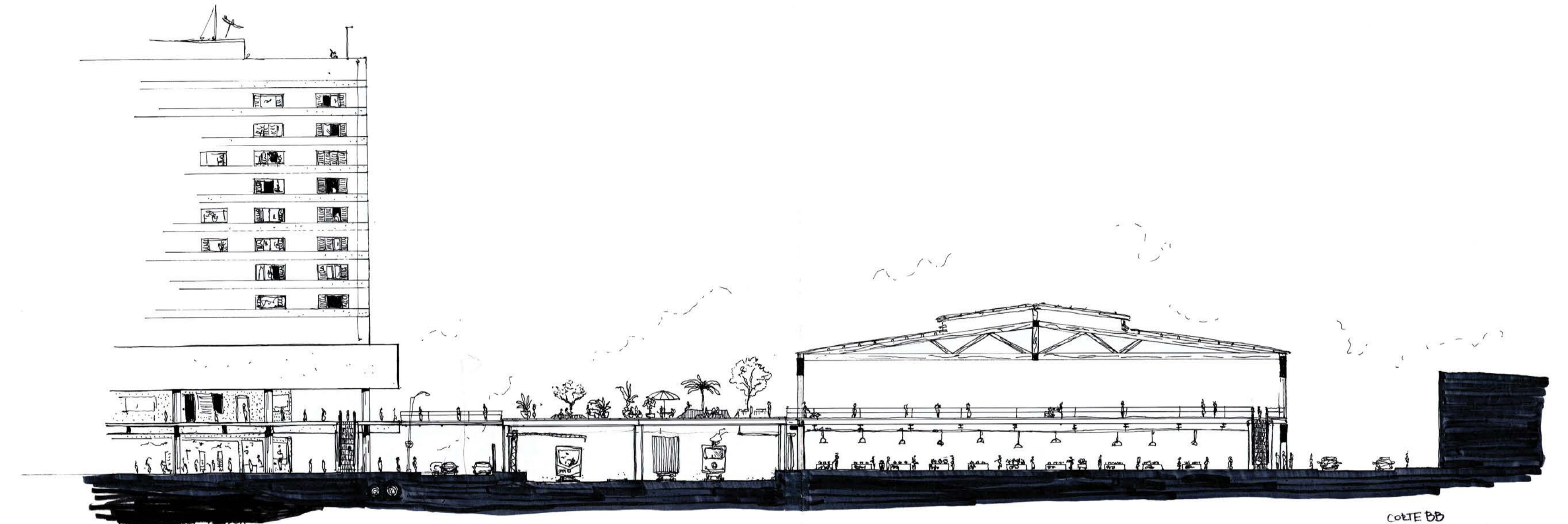
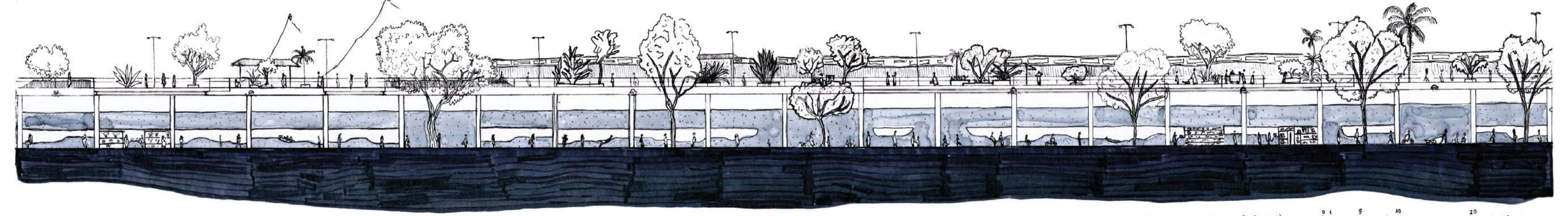
3. Recomendação de permeabilidade e conexão do parque à rua através de edifícios imediatamente adjacentes à ferrovia.

4. Propostas de formas alternativas de utilização para imóveis abandonados ou considerados subutilizados (que não cumpram a função social da propriedade), fomentando a apropriação de espaços de forma criativa (ex.: hortas urbanas, centros culturais, espaços expositivos, centros de economia alternativa, atividades comerciais independentes, etc.).

5. Incorporação de infraestruturas de mobilidade e acesso ao parque, com acesso livre.

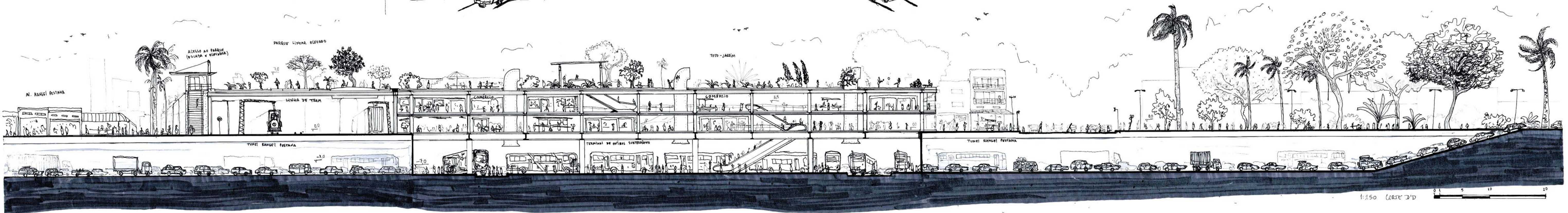
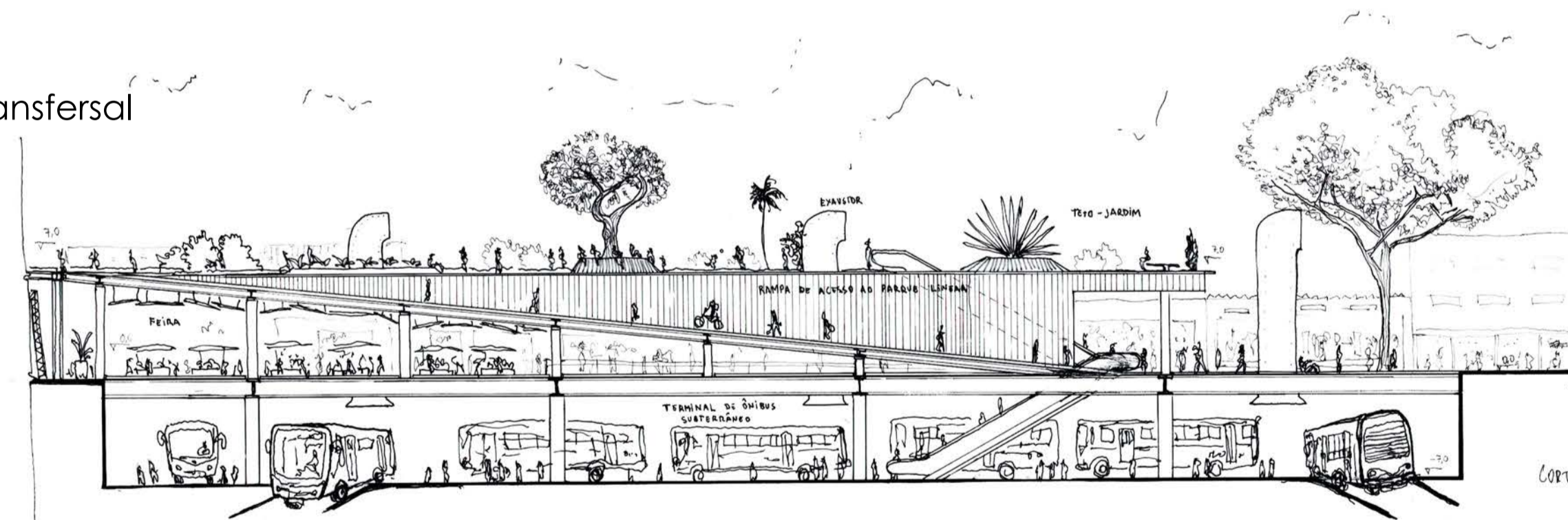
6. Apropriação de espaços residuais da cidade para a criação de áreas de comércio, serviços ou instituições, com acesso ao parque.

Elevação - Vista do parque elevado no nível da rua + fachada ativa do trem



corte - ensaio habitação com transposição na sobreloja + parque + apropriação do Galpão subutilizado hortas urbanas

trecho corte - transversal



corte longitudinal - estação intermodal de transporte + acesso ao parque + área de comércio popular.