

TRANSGRESSÃO

O entendimento da ideia de transposição é essencial para apresentar a ideia desenvolvida. A discussão de barreira e fronteira também nos ajuda a estabelecer estratégias pra atuar em uma metrópole dominada pela cultura rodoviária como São Paulo. Assim, pode-se observar que geralmente as barreiras visíveis e invisíveis na cidade seguem a lógica do carro em detrimento do pedestre. Buscou-se, aqui, ir contra esse raciocínio, permitindo a transposição do homem, sem veículo motorizado, de um ponto a outro, que passa a circular com mais fluidez no tecido urbano.

A leitura da cidade de São Paulo é o ponto inicial para o desenvolvimento do projeto. A análise da cidade quanto a sua topografia nos ajuda a entender que o espaço urbano é construído por cotas distintas, dentro de um contexto de eixos. Podemos defini-los em um eixo horizontal e outro vertical, que simbolizam todos os deslocamentos que acontecem no tecido urbano. O plano horizontal na cidade de São Paulo possui uma espessura, de maneira que é nela onde se encontram pessoas, redes de comunicação e infraestrutura, por exemplo.

Essa percepção da cidade como um todo nos permite entender como ocorrem as movimentações na mesma, de modo que se percebe que o carro, geralmente, é o protagonista no cenário urbano. Somadas, topografia e filosofia rodoviária nos levam a entender que as transposições feitas pelo pedestre na cidade de São Paulo são muitas vezes caóticas, o que significa dizer que aquele que caminha ao nível do solo encontra poucas opções de conexões entre cotas de alturas iguais ou diferentes.

Aqui, a abordagem que nos interessa se refere ao estudo desse plano horizontal espesso que a cidade nos oferece, e que deve ser dotado de projetos que possibilitem a conexão entre alturas diferentes. Entender a cidade em camadas é o que nos permitiu eleger o recorte urbano que dá voz ao projeto desenvolvido.

Esse recorte basicamente pretende fazer com que aquilo que já existia passe a ter novos valores e configurações. Assim, a situação do cruzamento da Avenida Nove de Julho com a Avenida Paulista se mostra com um potencial enorme para facilitar a ligação de uma cota usada quase que exclusivamente pelo automóvel mas que possui potencial para a vida pública dos pedestres, e outra que é um centro financeiro/comercial/cultural da cidade de São Paulo. São, em resumo, dois dos principais eixos da cidade, norte-sul e leste-oeste.

O projeto em si pretende englobar toda essa área, pensada em planta e corte, propondo ligações úteis e rápidas para pedestres, ciclistas, skatistas etc.

Uma primeira ligação proposta é a construção de um núcleo vertical junto ao Viaduto Professor Bernardino Tranchesi, que une

a cota da Av. Nove de Julho ao mirante Nove de Julho, situado abaixo do viaduto, e ao próprio viaduto em uma cota mais elevada. É importante salientar que o próprio mirante Nove de Julho entrou recentemente em um processo de restauração, e seus novos usos têm feito com que se tornasse um novo centro cultural voltado aos cidadãos paulistanos. Hoje possui uso de restaurante e café, e eventos de cinema através de projeções. Esse ponto nos interessa: ativar de maneira mais incisiva o percurso dos cidadãos em uma cidade que já oferece serviços culturais interessantes, e que muitas vezes se encontram "ilhados" por estruturas usadas pelo carro.

A estrutura aqui pensada pretende ser aquilo que se propõe a ser: uma comunicação física entre níveis distintos que carecem de ligação. É, portanto, um conjunto de escadas e elevadores, dotado de passarelas que permitem chamá-la também de mirante, visto que sua fachada norte é aberta, promovendo vista ao centro da cidade de São Paulo.

É possível, portanto, sair da Av. Nove de Julho e chegar à praça Geremia Lunardelli, em frente ao MASP.

Outra conexão que merece destaque no projeto é a ligação proposta com o metrô. Pensou-se na arquitetura em sua forma mais pura: o espaço. A extração de terra nos permite criar um eixo que liga a cota do restaurante do mirante Nove de Julho à estação do metrô Trianon-Masp. Assim, é possível que esse eixo não seja mera circulação: pensou-se em mezaninos e áreas de exposições, cafés, bicicletários e espaços de trabalho que funcionem em horários determinados.

Isso nos permite, entendendo o projeto como um todo, unir a cota da Avenida Paulista com a cota da Avenida Nove de Julho. E pode-se ir além, visto que o projeto passa a ser entendido como um sistema intermodal de transportes, já que estão representados nessa linha de raciocínio metrô e ônibus. A leitura do corte, indicado na planta de situação, permite o entendimento global do recorte criado.

Outro ponto de interesse no projeto está ao nível da Av. Nove de Julho. Foram criadas faixas de pedestres (aqui tem-se a ideia de que a cota da cidade, de direito do cidadão, é devolvida ao mesmo) junto ao ponto de ônibus um pouco a frente das saídas dos túneis, além do alargamento do canteiro central. O interesse aqui é a reativação das áreas do entorno, visto que hoje se apresentam quase que abandonadas e em estado de degradação. As faixas permitem o deslocamento de pedestres de um lado ao outro da avenida, para que possam usar a torre de circulação livremente, em detrimento dos carros que rasgam a paisagem urbana. Essas faixas possibilitam a união entre ponto de ônibus e ciclovia, que se ligam ao projeto, e portanto às outras cotas da cidade que agora possuem acessibilidade.

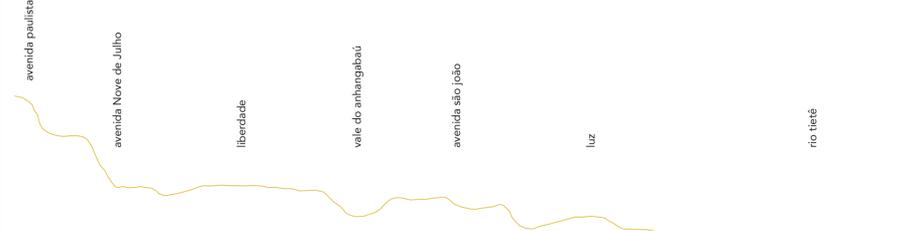


topografia norte-sul | são paulo



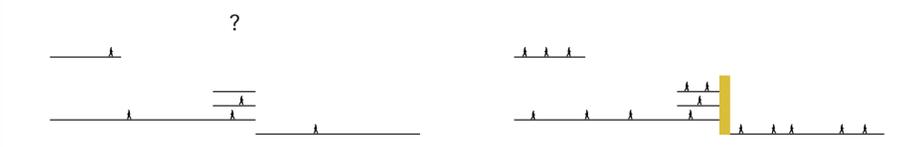
análise da topografia de São Paulo, que se baseia em três pontos mais altos, tendo a Av. Paulista como eixo central, intercalados com os vales dos rios Tietê e Pinheiros

topografia em platôs



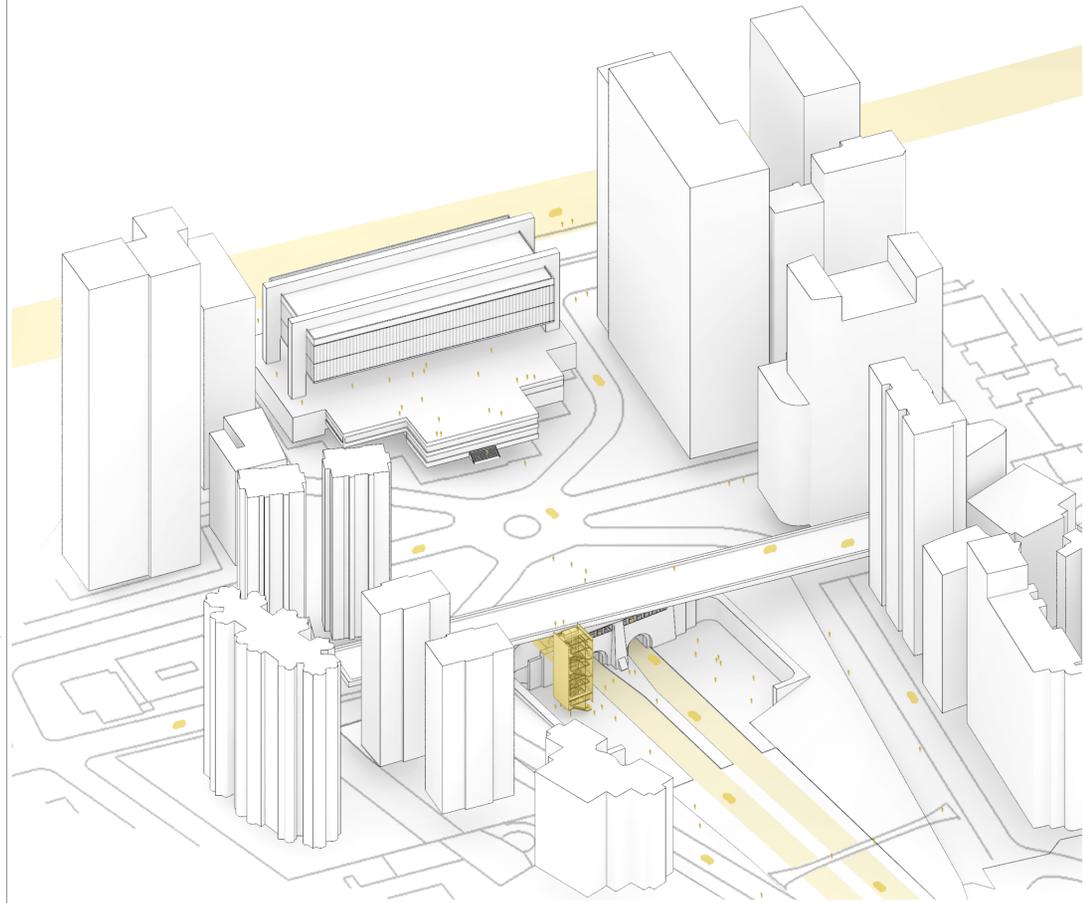
as diferentes cotas da cidade de São Paulo produz um plano horizontal espesso composto por diversas camadas, distribuídas entre diferentes níveis, e geralmente carentes de conexão vertical

transposição vertical



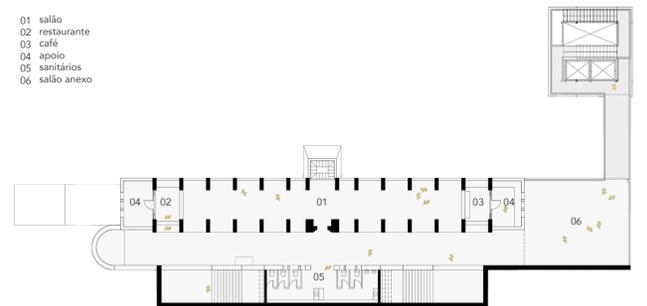
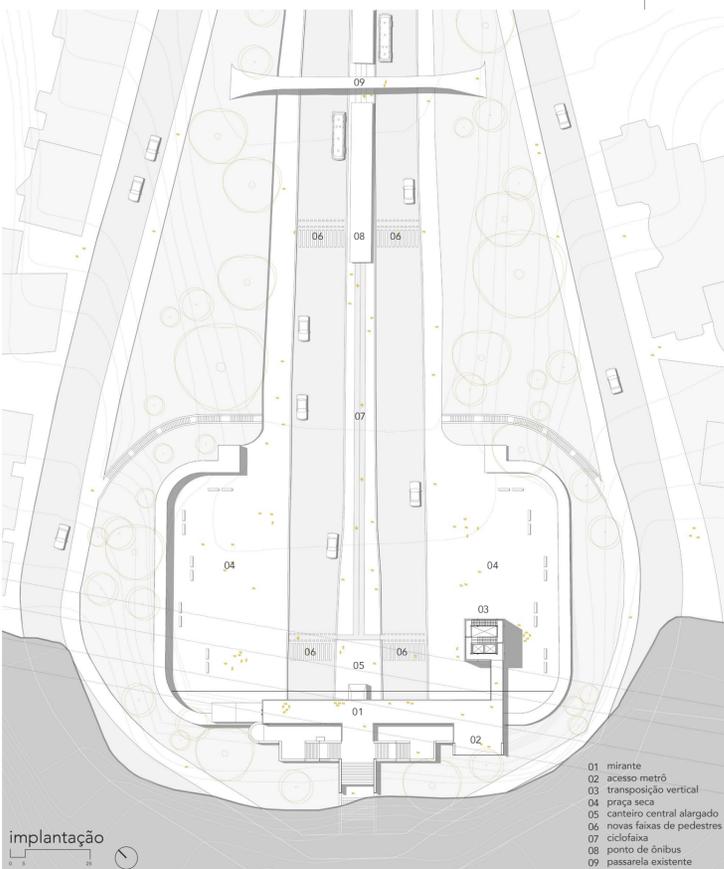
as camadas da cidade que não se conectam criam barreiras "invisíveis", o que gera a subutilização e não utilização de algumas áreas da cidade

o elemento vertical marcando a paisagem entra como objeto distribuidor entre as camadas da cidade, propondo novas possibilidades e vivências do espaço urbano

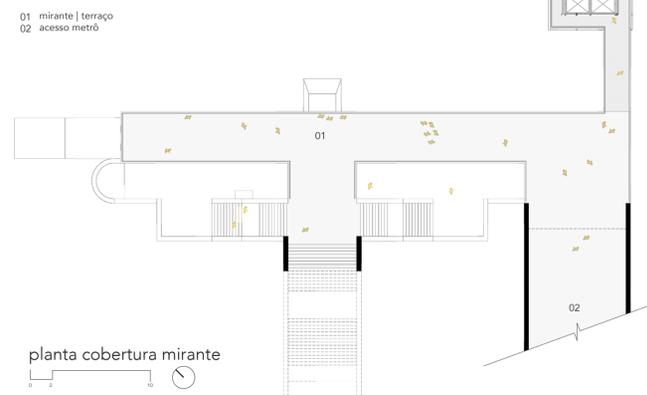


situação

- 01 MASP
- 02 mirante 9 de Julho
- 03 viaduto Bernardino Tranchesi
- 04 transposição vertical
- 05 av. Nove de Julho
- 06 av. Paulista
- 07 parque trianon



01 mirante | terraço
02 acesso metrô



- 01 salão
- 02 restaurante
- 03 café
- 04 apoio
- 05 sanitários
- 06 salão anexo

- 01 mirante
- 02 acesso metrô
- 03 transposição vertical
- 04 praça seca
- 05 canteiro central alargado
- 06 novas faixas de pedestres
- 07 ciclofaixa
- 08 ponto de ônibus
- 09 passarela existente

elevadores

os elevadores propiciam a circulação vertical dos usuários, assim como de tipo de transportes não motorizados.

fachada

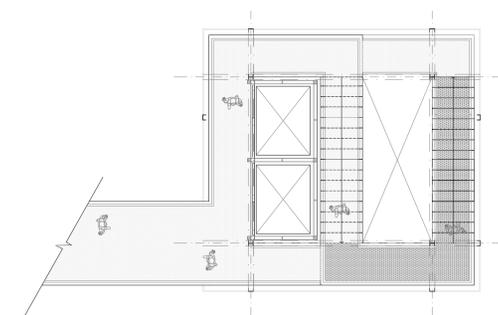
a tela metálica leve possibilita entrada de luz ao projeto, além de oferecer proteção aos usuários das circulações verticais.

estrutura

a estrutura metálica em aço desenvolvida permite uma inserção leve do projeto na paisagem, além de se apresentar como melhor solução do ponto de vista construtivo, visto que possibilita um canteiro de obras limpo, rapidez na construção, possibilidades diversas para um projeto modulado.

lajes | escadas

as escadas, passarelas e pisos existentes no projeto, além de possibilitarem a circulação dos usuários, amplifica a visão destes sobre a região central de São Paulo, configurando-se também como mirante.



planta cobertura mirante

