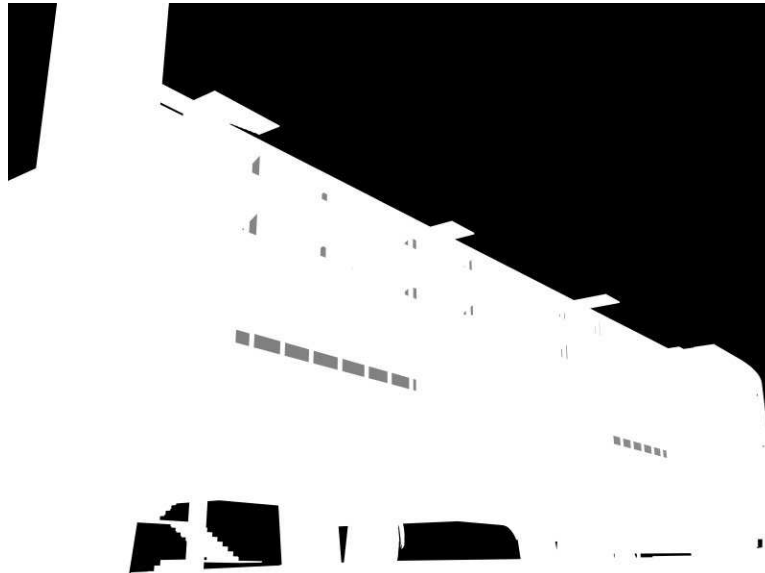


ÉVERTON PELEGRINI DE MENEZES



INTEGRAR O RIO A CIDADE ATRAVÉS DA ARQUITETURA

Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo, sob a orientação do Professor
Doutor Cláudio Silveira Amaral.

FAAC – FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

UNESP – UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

BAURU – 2009

ÉVERTON PELEGRINI DE MENEZES

**INTEGRAR O RIO A CIDADE ATRAVÉS DA
ARQUITETURA**

Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo, sob a orientação do Professor
Doutor Cláudio Silveira Amaral.

FAAC – FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

UNESP – UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

BAURU – 2009

DEDICO este trabalho em memória de minha irmã, Elaine Pelegrini de Menezes.

Também aos meus pais, que sempre fizeram o possível por mim.

AGRADECIMENTOS:

Agradeço todos os colegas que me acompanharam por esses anos em Bauru. Aos professores e estudantes de arquitetura e urbanismo.

Agradeço os professores Cláudio Silveira Amaral, Paulo Roberto Masseran, Claudia Barbieri e Emilia Falcão Pires.

Agradeço aos arquitetos, estagiários e toda equipe de EDIF 3 – SIURB da Prefeitura do Município de São Paulo.

Agradeço os grandes amigos: Eduardo Fonseca do Nascimento, Carolina Liate, Pedro Moriyama, Caio Higa, Leonardo Ceoldo, Oscar Chinen, Carlos Cananéa, Cássio Abreu, Anderson Almeida, Lucas Nobre, Alexandre Gil, Pedro Peres e Bruno Fabri Mancini.

RESUMO

O projeto busca intervir em uma região da cidade de Osasco (Região Metropolitana de Grande São Paulo), que é cortada pelo Rio Tietê, onde o rio acaba por criar uma grande barreira física. Esta barreira, apesar da existência de pontes no local, até hoje não conseguiu ser vencida urbanisticamente, ou seja, a cidade não conseguiu se integrar ao rio. O fato de essa região ser reduto de indústrias, em boa parte abandonadas, somados a poluição do rio, gera um cenário urbano degradado e faz com que a barreira que divide a cidade em duas partes seja maior.

O Plano Diretor da cidade já aponta a necessidade de uma revitalização nessa área. A prefeitura da cidade vem desenvolvendo um projeto de revitalização de parte dessa área e ligando os dois lados. Porém essa ligação ainda dá traços de privilegiar mais o automóvel do que o pedestre, até mesmo pela largura considerável do rio nessa região.

Nesse ponto, a proposta deste trabalho está em criar um elo de ligação entre as duas margens do rio, de maneira a integrá-lo a cidade e aos cidadãos. Essa integração deve ser segura, pois assaltos são frequentes nas passarelas dessa região. Também deve apresentar um caráter estético satisfatório e que se encaixe na paisagem. Busca-se também a revitalização da área, com substituição das fábricas e galpões abandonados, por residências, serviços e comércio, assim criando uma nova dinâmica.

Então, este trabalho aponta para a criação de um EDIFÍCIO-PONTE, como tentativa de solucionar o problema dessa ligação (ou falta dela), com segurança, qualidade urbanística, ampliação da dinâmica local, fluxo de pessoas, além de ser um desafio projetual de arquitetura, já que não são tão comuns os edifícios-ponte.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
O RIO	11
A REGIÃO	16
PESQUISADORES, PESQUISAS E EXPERIÊNCIAS	24
Saturnino de Brito	25
Prestes Maia	26
Ruy Othake	27
Oscar Niemeyer	28
Paulo Mendes da Rocha	29
Alexandre Delijaicov	30
PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DA ÁREA ELABORADO PELA DA PREFEITURA MUNICIPAL DE OSASCO	31
O EDIFÍCIO-PONTE	34
CONCLUSÃO	55
BIBLIOGRAFIA	56

INTRODUÇÃO

Acreditando no potencial urbanístico e integrador que os rios podem oferecer as nossas cidades, este trabalho busca desenvolver um projeto que prove que isto é possível. Porém, no caso deste projeto, apenas se torna real no momento em que nossos rios passarem por um processo de despoluição. Por um momento, ao pensar no péssimo estado em que nossos rios se encontram, pode parecer utópico qualquer tipo de intervenção em uma área dessas, ainda mais quando o rio em questão é o poluído Rio Tiete, na região da cidade de Osasco, logo após o também poluído Rio Pinheiros ter acabado de desaguar nele (região do “Cebolão”). Porém, do que é feita inicialmente a arquitetura senão de um sonho, de uma intenção?

Sonho que nestes dias ganham mais forças, graças a um esclarecimento cada vez maior por parte da sociedade, que tem se posicionado e cobrado com maior frequência as autoridades, para que a questão ambiental e de qualidade de vida das cidades sejam levadas mais em consideração. Vemos os movimentos civis organizados crescendo, tendo mais voz e aparecendo mais na mídia. Ao mesmo tempo, vemos por parte do poder público, um movimento maior em direção a solução do problema. A empresa de saneamento básico do estado de São Paulo (SABESP), vem executando obras visando essas melhorias, juntamente com uma maior fiscalização da CETESB. Outro ponto que vale ser levado em consideração é o fato de que grandes indústrias, principalmente as grandes poluidoras, vem a um tempo abandonado a cidade de São Paulo e outras cidades da região, como por exemplo Osasco e se instalando em cidades do interior. Isso contribui para que uma quantidade menor de resíduos poluidores seja depositada no Rio Tiete, uma vez que este rio durante décadas se caracterizou por ser um eixo no qual muitas indústrias se instalavam.

O RIO

Na maioria das grandes cidades brasileiras, os rios são utilizados como canais que levam os resíduos de nossos esgotos para longe, para ser “tratado” pela própria natureza ao longo de seu percurso. As cidades brasileiras em sua maioria dão “as costas” para os rios e córregos, sendo que um dos seus grandes usos acaba sendo na criação de grandes avenidas que correm paralelas a suas margens. A utilização de rios na questão do lazer e da qualidade de vida é raramente observado, assim como a questão do transporte fluvial, seja de pessoas ou de mercadorias, também acontece raramente.

O rio Tiete é um grande exemplo de desperdício de oportunidades que ele ocasiona. Na região da Grande São Paulo, por onde passa, o rio é bombardeado por litros e mais litros de esgoto. Não é muito difícil encontrar um sofá boiando pelo rio em meio a garrafas *PET*. Na região de Pirapora do Bom Jesus, é comum que se forme uma grande quantidade de espuma, já que existe uma quantidade muito grande de produtos químicos na água e ao chegar nessa região, devido a pequenas quedas d’água, essa espuma acaba se formando.

Não há um sistema de transporte de cargas ou de pessoas via rio. Em compensação, as ruas e avenidas das cidades da região vivem em constante nó, onde em certos lugares não existe mais a chamada “hora do *rush*”, pois já estão em tempo integral nessa condição. A utilização do rio Tiete e dos córregos que deságuam nele para o transporte de cargas, eliminaria centenas de caminhões que hoje realizam essa função. Também a utilização do rio para o transporte de passageiros, principalmente para percursos maiores, tiraria muitos veículos das ruas.

As margens do rio Tiete são pouco habitadas. Não existe uma valorização de moradias em seu entorno. O movimento de pedestres é extremamente pequeno e o de carros é gigantesco. Esse tráfego é causado pela Marginal Tiete que se caracteriza por ser o principal eixo de ligação da Zona Oeste com a Zona Leste da Região Metropolitana de São Paulo. Justamente este tráfego acaba por criar uma barreira entre o pedestre e o rio, aliada ao fato da maior parte da margem do rio ser ocupada por fábricas e galpões, que geralmente não possuem

uma fachada para o rio com uma estética de qualidade e na maioria dos casos, possuem altos muros, confinando ainda mais a paisagem e tornando menor o movimento de pedestres. A combinação de pouca habitação e muitas fábricas e galpões acaba por criar uma situação de abandono durante o período da noite (já que não existe movimento de trabalhadores nas fabricas). Isso faz com que essa região, já perigosa pela sua degradação, se torne ainda mais perigosa de noite, causando insegurança e violência.

Do ponto de vista turístico, a utilização do rio se torna inviável, tanto pela poluição do rio quanto pelo seu entorno degradado. O mesmo acontece com o lazer e o esporte.

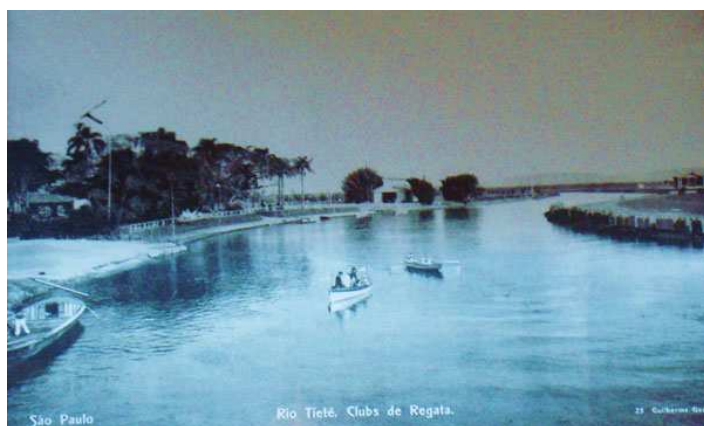
Podemos utilizar experiências de cidades que fazem uso tanto econômico quanto turístico e de lazer, de qualidade urbana, em cidades alemãs, inglesas, italianas, belgas e, sobretudo das cidades holandesas. A Holanda é o país no mundo que possui uma rede de canais, rios, portos, barragens e eclusas mais complexos na atualidade. Essa complexidade se dá através de séculos de desenvolvimento e aprimoramento de mecanismos, que permitem o controle e navegabilidade de suas águas, assim as utilizando no plano de suas cidades. Boa parte do território holandês se encontra em terras que foram adquiridas do mar, através de Diques (barreiras que “seguram” as águas), Polders (zonas que foram drenadas e que ficam protegidas por diques) e moinhos que drenavam as águas e posteriormente substituídos por bombas d’água. As regiões da Holanda ainda são divididas em "Waterschappen", órgãos que cuidam da gestão da água. Tudo isso acaba resultando em um alto nível de desenvolvimento dessas cidades, que acabam por gerar grandes riquezas econômicas, como no exemplo da cidade de Roterdã, que possui o porto com o maior volume de mercadorias do mundo, assim como enriquecimento da qualidade urbana, que acaba por gerar grande turismo, como na bela cidade de Amsterdã.

Lavadeira no Rio Tiete 1905



Fonte: <http://arvoresvivas.wordpress.com>

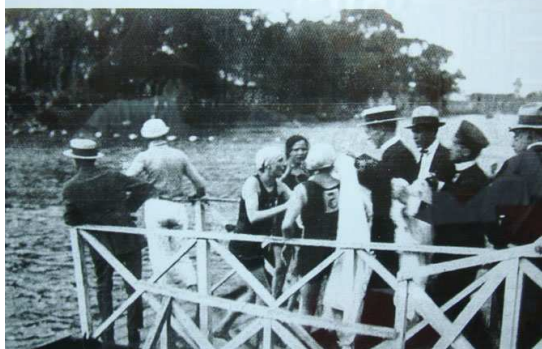
Regata no Rio Tiete na década de 40



<http://arvoresvivas.wordpress.com>

Chegada da travessia do Rio Tiete 1925

Chegada da primeira travessia a nado do Rio Tietê em 1924. Acervo do Clube Esperia.



Fonte: <http://arvoresvivas.wordpress.com>

Regata no Rio Tiete na década de 40



Fonte: <http://www.spbancarios.com.br/>

Espuma de poluição no Rio Tiete



Fonte: <http://fameira.blogspot.com>

Poluição no Rio Tiete



Fonte: <http://juventudefugitiva.wordpress.com>

Córrego poluído desaguando no Rio Tiete



Fonte: Éverton Pelegrini de Menezes

Polderes na Holanda



Fonte: Mariana O. Hashimoto

Dique na Holanda



<http://www.panoramio.com>

Barreira contra Tempestades na Holanda



Fonte: Mariana O. Hashimoto

Canal em Amsterdã - Holanda



<http://pt.wikipedia.org>

A REGIÃO

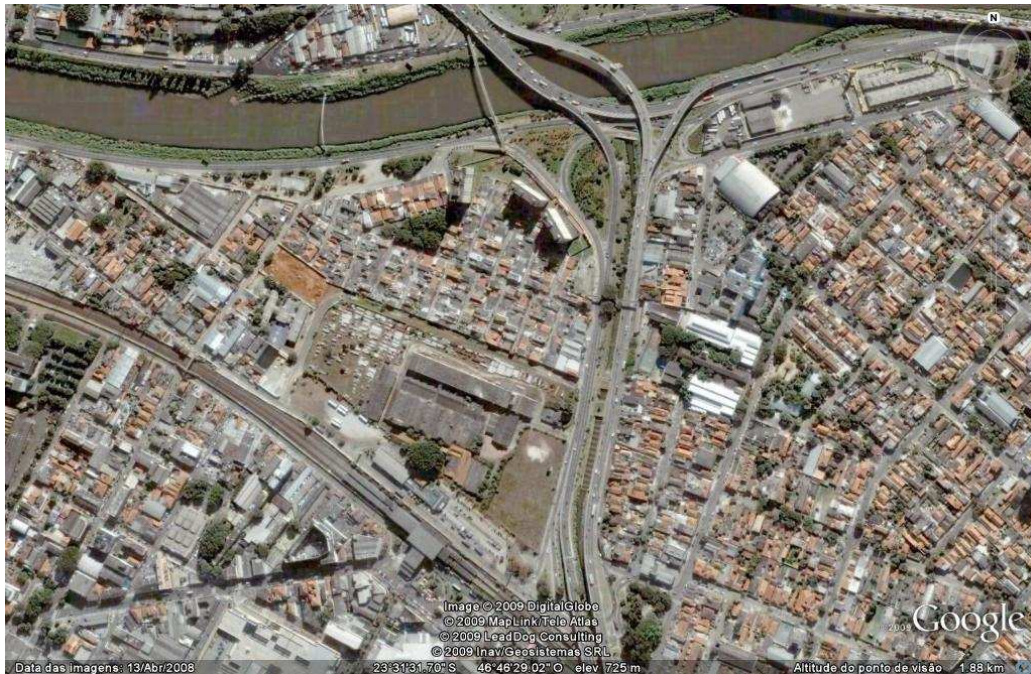
A região escolhida para a intervenção deste projeto, localiza-se as margens do Rio Tiete, na cidade de Osasco, em uma região hoje degradada principalmente por galpões de fábricas abandonadas e alguns cortiços, somados a poluição do rio. O abandono dessa região acaba por criar um espaço com problemas de segurança pública, principalmente no período noturno, onde a região praticamente “morre”. O rio acaba por separar a cidade em duas partes (norte e sul). As pontes existentes nessa região, apesar de ligar um lado ao outro, não são suficientes para integrar o rio e seu entorno, sendo apenas um local de passagem, sem identificação e apego à região.

Diferentemente do que acontece na cidade de São Paulo, onde o rio é margeado pela larga via de automóveis Marginal Tiete, na cidade de Osasco (incluindo a área do projeto) não existe a via Marginal Tiete. Há avenidas marginais, no eixo rio, de um lado com três faixas de rolagem e do outro lado com quatro faixas de rolagem, portanto não tão largas quanto a Marginal Tiete. Porém o cenário de degradação e poluição são parecidos.

Beirando a margem esquerda do rio, localiza-se o bairro do Bonfim, que apresenta alguns galpões abandonados, alguns cortiços, um conjunto com 3 edifícios abandonados a 33 anos (Conjunto Nova Grécia) e um grande terreno abandonado da indústria Hervy. Paralelo ao rio a cerca de 800 metros, está implantada a linha férrea de trens urbanos (linha B e C da CPTM), onde localiza-se a estação de Osasco e em sua frente o Largo de Osasco e o calçadão Antonio Agu, importante centro comercial da região.

Já na margem direita do rio Localiza-se o Bairro do Rochdale com a predominância de galpões industriais, em boa parte abandonados. Também paralelo ao rio (do lado direito) está situada a rodovia Castelo Branco, criando assim mais uma barreira física ao bairro. Este bairro acaba por ficar “ilhado” entre o rio e a rodovia.

Foto aérea da região



Fonte: Google Earth

Foto aérea da região com marcações



Fonte: Google Earth

Foto aérea



Fonte: Google Earth

Foto aérea com marcações

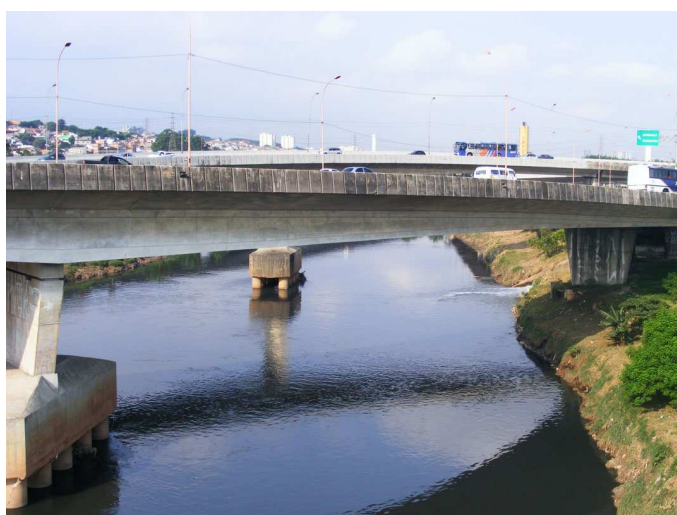


Fonte: Google Earth

Região do projeto – Edifícios abandonados (Conjunto Nova Grécia)



Fonte: Éverton Pelegrini de Menezes



Fonte: Éverton Pelegrini de Menezes

Margem esquerda do Rio Tiete na área do projeto



Fonte: Éverton Pelegrini de Menezes

Margem Direita do Rio Tiete na área do projeto



Fonte: Éverton Pelegrini de Menezes

Passarela existente



Fonte: Éverton Pelegrini de Menezes

Vista pela avenida transversal ao Rio Tiete



Fonte: Éverton Pelegrini de Menezes

A prefeitura do Município de Osasco vem desenvolvendo um projeto de revitalização dessa região, onde ela cria a Operação Urbana Consorciada Tiete II, que com a ajuda de instrumentos legais e parecerias com a iniciativa privada, pretende mudar o perfil da região.

Esse novo perfil procura mesclar o uso de residências, serviços, comércios, lazer e cultura. Dentro do espaço destinado a habitação, estão reservadas algumas áreas para ZEIS. A “âncora” deste projeto é o Complexo Metropolitano, que seria composto por equipamentos públicos instalados em sua maioria no grande terreno abandonado da indústria Hervy.

Os principais equipamentos do Complexo Metropolitano são:

- a) implantação do novo Paço Municipal;
- b) implantação de Praça Cívica;
- c) readequação do galpão da Indústria Hervy para a implantação de atividades de cultura, lazer e esporte de caráter regional;
- d) implantação de Parque Linear;
- e) implantação de edifício sobre a ferrovia (linha “C” da Companhia de Trens Metropolitanos – CPTM), na altura da Estação Osasco, destinado à instalação de usos comerciais e de serviços;
- f) implantação de estacionamentos sob a Praça Cívica;
- g) relocação do Terminal Rodoviário dentro da área abrangida pelo Complexo Metropolitano, junto à Av. Fuad Auada;
- h) gestão junto a CPTM para a implantação de acesso da Estação Osasco para o Bairro Bonfim, nas proximidades do Terminal Rodoviário Alfredo Tomás.

PESQUISADORES, PESQUISAS E EXPERIÊNCIAS

Na busca por referências para este projeto, deparei-me com um número considerável de projetos de arquitetos, urbanistas e engenheiros, que já estudaram a situação do rio Tiete na Região Metropolitana de São Paulo, ou até mesmo em todo Estado de São Paulo e que apresentaram propostas para o “problema” dos rios.

Desde o começo do século vinte, quando a cidade de São Paulo ainda era pequena e a região metropolitana nem existia, alguns projetos para a ocupação da várzea do rio Tiete já vinham sendo elaborados, tanto na previsão de expansão e crescimento da cidade, quanto na tentativa de evitar problemas de inundações quando das cheias do rio. Também essa elaboração já pensando na estratégia para uma cidade industrial, moderna, com parques e avenidas e já prevendo o crescimento do mercado imobiliário.

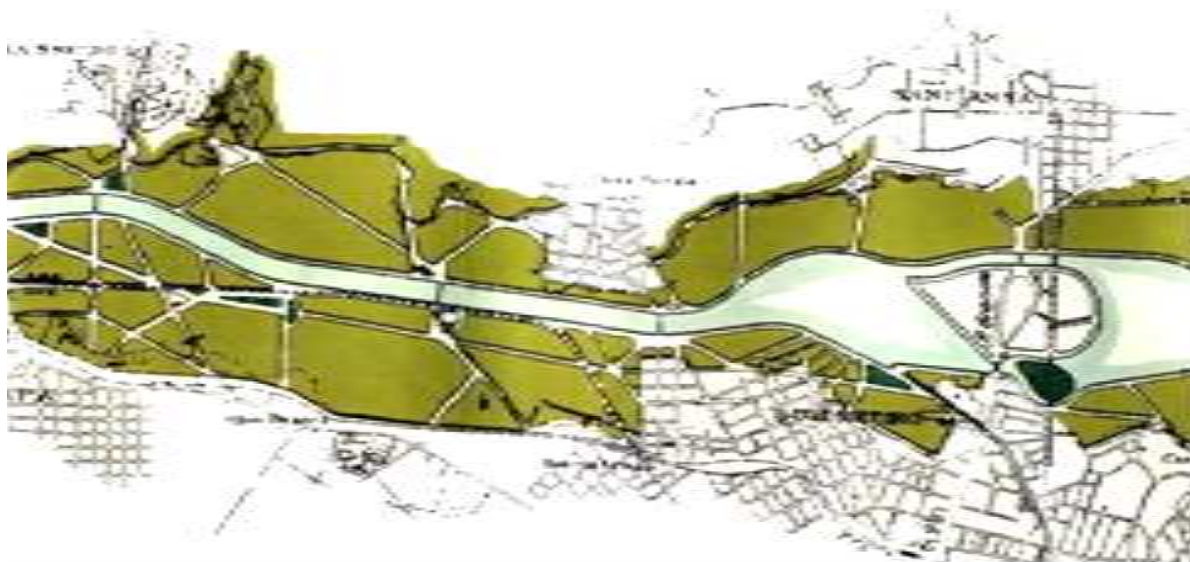
A seguir podemos ver um rápido resumo de alguns destes projetos.

SATURNINO DE BRITO

Engenheiro que já no ano de 1924, foi um dos primeiros a pensar num modelo urbanístico para São Paulo, que concebia um grande parque na margem do rio, que seria preservada como várzea para os períodos de cheias, com a proposta de três lagoas naturais de contenção ao longo do Tietê e a implantação de quatro eclusas para facilitar a navegação.

Seu projeto acabou sendo abandonado e em seu lugar foi colocado em pratica o Plano de Avenidas de Pestes Maia.

Proposta de Saturnino de Brito - Trecho entre Bom Retiro e Penha



Fonte: Cartilha Parque do Tiete – EMURB PMSP

FRANCISCO PRESTES MAIA

Com uma proposta Haussmanniana, em 1930, propõe seu Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo. *“As possibilidades estheticas e utilitárias das nossas grandes avenidas fluviaes são infinitas. Conjunctos monumentaes, parkways, paizagismo, instalações esportivas, circulação rápida, linhas de alta velocidade, navegação, vias férreas, caes, industrias [...] Assim considerada, e não como mera obra de drenagem (como o Tamanduateí), a canalisação pode torna-se um elemento importante de urbanização”.* [MAIA, 1930 p.130].

Pontos fundamentais para o ri que Preste Maia propõe em seu plano de avenidas são a predominância na ocupação da margem do rio por industrias, navegação para o transporte de carga entre litoral e a cidade, dois parques na Ponte Grande do rio e campos de inundação no Pari, Parque São Jorge e na confluência com o Rio Pinheiros (Cebolão) e a valorização do rio como elemento funcional e paisagístico.

Proposta de Prestes Maia – Região da Ponte Grande

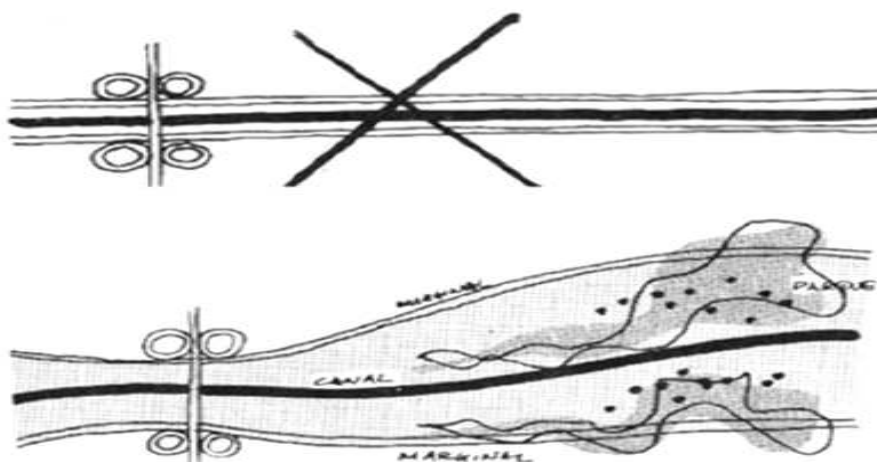


Fonte: Fonte: Cartilha Parque do Tiete – EMURB PMSP

RUY OHTAKE

Em 1976, propõe a recuperação da função das várzeas do rio, com 800 metros entre o rio e as margens em média e a criação de um grande parque linear, desde Guarulhos até Santana do Parnaíba. A área total do Parque teria 140 Km², o que equivale a 120 parques do Ibirapuera. Isso geraria uma grande importância na configuração da dimensão metropolitana, porque o eixo Leste-Oeste é o eixo de desenvolvimento de São Paulo.

Proposta de Ruy Ohtake

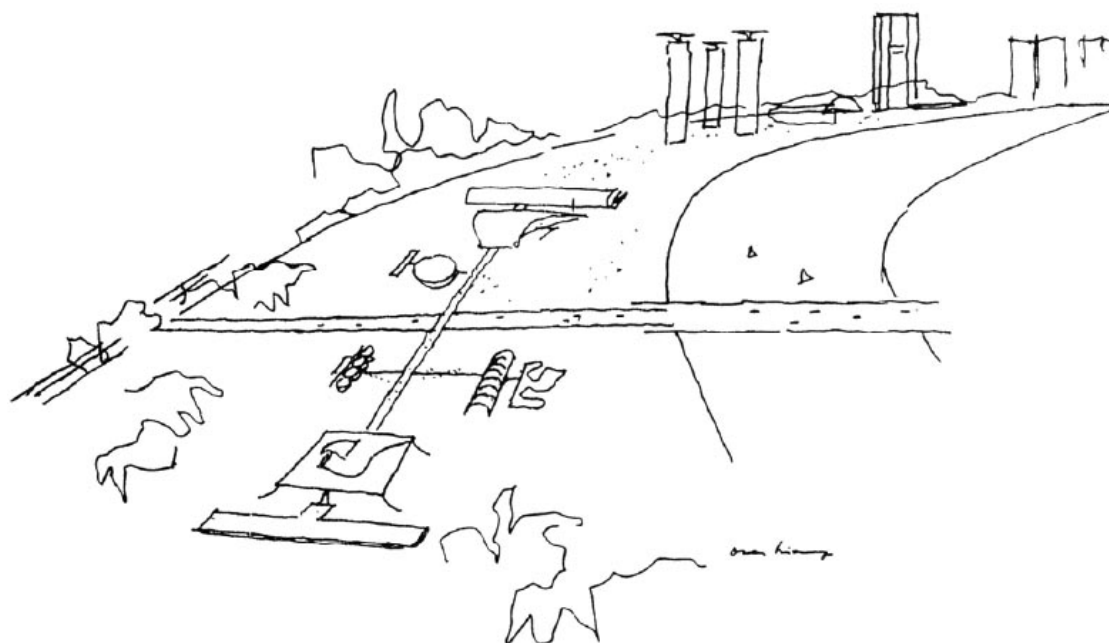


Fonte: <http://ecotiete.sites.uol.com.br>

OSCAR NIEMEYER

Projeto Parque Tiete, 1986, visava integrar o rio Tiete a cidade de São Paulo, onde através de instrumentos legais, como consórcio imobiliário, direito de preempção, outorga onerosa do direito de construir, concessão urbanística, conseguiria construir um grande parque na várzea do tiete dentro da cidade de São Paulo, onde em certas partes deste parque, seriam construídos escritórios, praça cívica, habitações e centro cultural.

Proposta de Oscar Niemeyer



Cartilha Parque do Tiete – EMURB PMSP

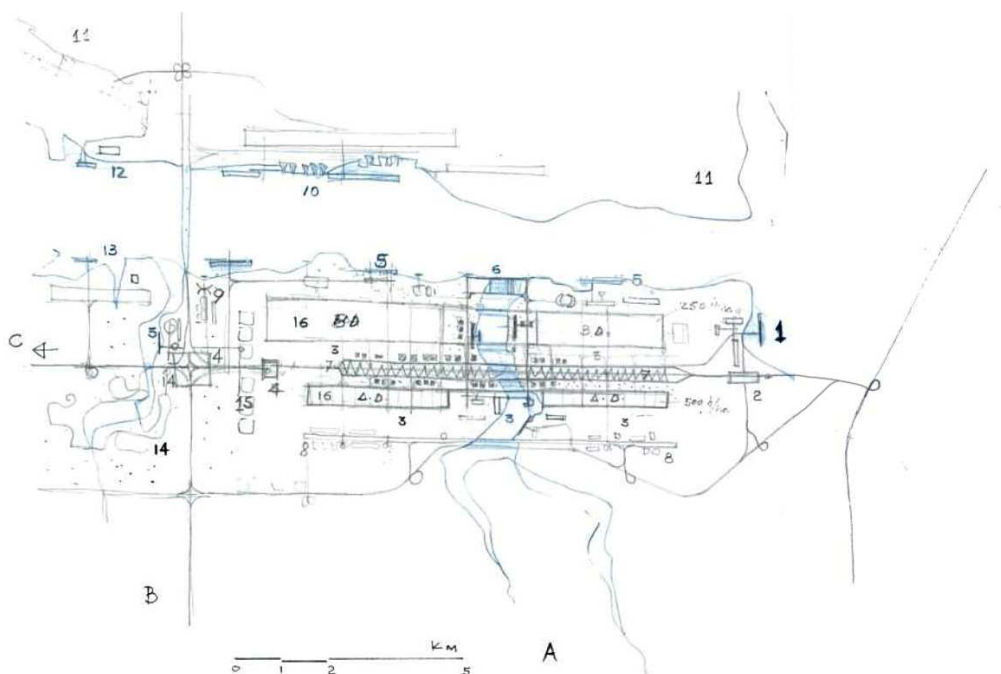
PAULO MENDES DA ROCHA

No ano de 1980, Paulo Mendes da Rocha projetou a Cidade do Tiete. Esse projeto de uma cidade as margens do rio Tiete, no meio do estado de São Paulo (próximo a cidade de Lins), desenhada como um grande porto fluvial, interligando as redes ferroviárias e rodoviárias, que criaria um sistema intermodal de transporte de cargas, sendo um dos principais centros de desenvolvimento econômico na região da bacia do Prata.

Com a navegabilidade do rio Tiete e integração ao sistema do rio Paraná, o saturado Porto de Santos poderia ser “aliviado” já que se facilitaria a conexão do rio Tiete ao porto de Montevideu - Buenos Aires. Assim como a intermodalidade dessa cidade permitiria a conexão com o oceano Pacífico e região Amazônica, através da linha ferroviária que vem da Bolívia.

Esta cidade seria disposta paralela ao rio, com uma grande avenida mais para o interior da cidade (mas ainda paralela ao rio), que teria 6 quilômetros de comprimento. É nessa avenida que se concentrariam o comércio e serviços da cidade. Em determinada parte desta avenida, um grande braço do rio adentraria na cidade e cruzaria com a avenida, criando um cenário interessante.

Proposta de Paulo Mendes da Rocha



Fonte: livro Paulo Mendes da Rocha VOL. 2

ALEXANDRE DELIJAICOV

Com sua tese de mestrado “Os Rios e o Desenho da Cidade (Proposta de Projeto Para a Orla Fluvial as Grande São Paulo)”, no ano de 1998. Alexandre Delijaicov Propõe a criação de um anel hidroviário na região metropolitana de São Paulo, unindo os principais rios (Tiete, Pinheiros e Tamanduateí), represas (Billings e Guarapiranga) e canais.

O autor nos apresenta idéias para implantação na região metropolitana de São Paulo, que unidas, criam um novo conceito para reestruturar a orla fluvial e a integração urbanística entre os rios do Alto Tiete e a Metrópole de São Paulo. Essas idéias são a Cidade-Porto/Parque Fluvial.

A criação de parques ao longo destes rios, densamente arborizados, modifica a estrutura da cidade. Praças de equipamentos sociais em cada lado das margens, ligados através de pontes, que sustentariam o desenvolvimento e dinamismo de seu entorno. O transporte de mercadorias é feito através das águas, evitando assim o grande numero de caminhões que trafegam pela região metropolitana. Cria-se uma enorme área para lazer, qualidade de vida e estética da paisagem. *“De frente para a praia do parque e para o cais do porto, a cidade fluvial se estrutura. A moradia ribeirinha assume a dimensão digna, desejada para a cidade que quer se inventar. A habitação beira-rio, com o horizonte do parque fluvial e do canal navegável se realiza. O ambiente fluvial é habitado. Os rios urbanos, vias aquáticas de comunicação, adquirem a intensidade da vida e do espaço público, lugar de encontros, convivência, projetos. Lugar de estar, de morar. Casa-cidade fluvial, porto e parque”.* [Delijaicov, 1998, p.100].

Para essa nova São Paulo, o rio e a arquitetura da orla fluvial urbana passam a ser a imagem da cidade.

PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DA ÁREA ELABORADO PELA DA PREFEITURA MUNICIPAL DE OSASCO

A seguir, podemos ver parte do relatório de apoio da operação urbana consorciada Tiete II:

O Plano Urbanístico Básico de Osasco de 1966 informava que: “a ausência de onde ir dentro da cidade para se divertir e conviver, aliada à dificuldade de ligação entre um lado e outro da malha urbana, empurrava o morador de Osasco a ir para São Paulo. Com isso, o morador de Osasco não desenvolvia o importante sentido de pertencer à cidade”.

*“É justamente esse o objetivo principal da OUC Rio Tietê/Osasco: criar para Osasco e seu morador uma **IDENTIDADE**, a ser construída através dos espaços de convivência coletiva, e da incorporação do Rio Tietê como um elemento integrador, gerando uma **Centralidade Regional**, que converge múltiplos usos sustentados pela oferta de diferentes modalidades de transporte. A operação urbana consorciada é um importante instrumento urbanístico regulamentado pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257 de 2001, Seção X), e neste caso particular, segue a diretriz do Plano Diretor vigente em Osasco, aprovado pela Lei Complementar nº 125 de 2004, a qual recomenda a área para revitalização urbana, preferencialmente por intermédio de operações urbanas consorciadas. Adequa-se, também, aos estudos do PITU 2025, no qual, Osasco está inserido na área metropolitana de maior densidade de população e empregos, e por isso precisa ser reestruturada para que a infraestrutura existente, principalmente a de transporte público, não fique ociosa, contribuindo para o equilíbrio entre o uso do solo e os transportes, em especial nas áreas de centralidade, como é o caso da área desta operação urbana. A renovação da área prevê o aumento de densidade e reaproveitamento de galpões, edifícios e terrenos vagos ou subutilizados, de forma a aproveitar a infraestrutura de transporte público existente no local, facilitando e minimizando o número de deslocamentos regionais e dentro da própria área de intervenção, inclusive com a combinação de diferentes modalidades de transporte.”*

“A área da OUC localiza-se entre grandes eixos viários e ferroviários, e está próxima à área central do município, considerada pólo regional da Região Metropolitana de São Paulo. O grande foco desta OUC é a implantação de espaços públicos e de lazer, aliados a intervenções que marcam a paisagem, criando pontos de interesse e atração, tanto para os habitantes, quanto para as pessoas que transitam pela rodovia ou ferrovia. Dessa forma, o município de Osasco passa a ser identificável ao longo da malha urbana metropolitana, despertando em seus moradores o sentimento de pertencer a um lugar e de reconstruir uma identidade.”

“Outro ponto importante a ser ressaltado é o tratamento inédito dado ao Rio Tietê pela OUC Rio Tietê/Osasco, que inverte a forma como o rio vem sendo sistematicamente negligenciado pelas cidades. Nesta operação urbana, o rio deixa de ser um divisor do território e passa a ser um integrador de espaços, gerando uma indubitável centralidade, marcada por um grande parque. Segundo as intervenções propostas, a transposição do rio, é sempre feita com as características de continuidade, sem estabelecer dificuldades de acessibilidade para pessoas e veículos, sem escadas, sem alças.”

“Em resumo, a OUC Rio Tietê/Osasco, cuja necessidade de implantação é extremamente evidente e promissora, foi estruturada para induzir o poder público, investidores e moradores a transformar a área em uma centralidade regional, promovendo o múltiplo aproveitamento da área central dotada de infra-estrutura urbana com capacidade ociosa; priorizando o adensamento da cidade, em torno da rede metrô-ferroviária e dos corredores rodoviários; promovendo o balanceamento entre empregos e residências, aproximando uns dos outros; incentivando a predominância de locais multifuncionais, mistos de residência, comércio, serviços, centros culturais e equipamentos institucionais.”

Proposta da Prefeitura de Osasco para a região



Fonte: Minuta do projeto de lei e relatório de apoio da OUC Tiete II

EDIFÍCIO-PONTE

A idéia do Edifício-Ponte surgiu após visitas à região, onde inicialmente, procurei uma solução para os 3 edifícios do Conjunto Nova Grécia, abandonados a 33 anos, que criam um déficit na paisagem da região. Porém com estas visitas, o rio Tiete me chamou muito mais a atenção do que os próprios edifícios. Observei a degradação da região e o fato de que muitas pessoas são obrigadas a passar por ali todos os dias para irem ao trabalho. As pessoas atravessam o rio através de uma antiga passarela, que por muitas vezes apresenta problemas de segurança, como assaltos. Mas não apenas a passarela se mostra passível de assaltos, como toda a região, até mesmo pela sua degradação e poucas residências, serviços e comércios (atrativos para um maior movimento de pessoas).

Paralelamente a minha pesquisa na região, com possibilidades de soluções a ela e estudos a projetos referencias, a prefeitura do município de Osasco, apresentou em maio de 2009 seu projeto de revitalização para a área. Porém esse projeto apresenta soluções de ligação entre as margens que demonstram ainda uma maior preocupação com o carro e não com quem atravessa a pé.

Por isso a proposta do Edifício-Ponte, que serviria como passarela para ligar uma margem a outra, mas ao mesmo tempo, contemplando uma multifuncionalidade dessa ligação, através da implantação de residências (apartamentos), comercio e serviços dentro deste edifício. Tudo isso possível somente com a despoluição do rio.

No mundo, são poucos os edifícios-ponte conhecidos, que atravessam rios ou córregos. Um dos mais conhecido talvez seja a Ponte Vecchio, em Firenze na Itália. Ainda temos o edifício-ponte mercado em Chengyang, na China. Existem projetos novos, porem ainda não construídos, como o edifício-ponte hotel Jebel al Jais Mountain, em Dubai e o edifício-ponte museu em Veneza. Por isso, projetar um edifício-ponte sobre um rio se torna um grande desafio e exercício de projeto.

Ponte Del Vecchio, Firenze – Itália



Fonte: <http://www.lecasetteditorreterza.com>

Wind and Rain Bridge, Chengyang - China



Fonte: <http://www.yangshuo-hostel.com>

Jebel al Jais Mountain Resort, Dubai – EAU



Fonte: <http://www.dezeen.com>

Museu-Ponte da Academia



<http://arquitectura-h.com.ar>

Para quem vem da região central de Osasco, através do Largo de Osasco e estação de trem, o caminho natural é vir pela avenida Fuad Auda. Esse fluxo seria mantido no projeto, porém com a instalação de ciclovias nesse caminho, assim dando mais segurança aos ciclistas e oportunidade a mais de mobilidade na região. Os prédios abandonados do Conjunto Nova Grécia seriam demolidos (assim como já faz parte do projeto da prefeitura para região) e em seu lugar uma grande praça seria criada. Nessa praça, além de equipamentos de lazer, existiria em seu subterrâneo dois estacionamentos com acessos independentes. Um para os moradores do edifício-ponte, com elevador e escada separados do meio público. O outro para frequentadores dos comércios, lojas, restaurantes, bares e cafés do edifício-ponte e também de todo entorno.

Ao penetrar nessa praça, o pedestre se depararia com o edifício-ponte. Para subir nele, três tipos de acessos fariam essa função. O primeiro acesso se dá por escadas, o segundo por escadas rolante e o terceiro pelo elevador. O morador dos apartamentos do edifício teria acesso privativo por essa praça, onde uma portaria existiria, e ao adentrar pelo portão, o morador poderia optar por subir pelo elevador ou pela escada, ambos já vindos do estacionamento do subsolo.

Ao subir no edifício, entraria pela rua de pedestres do edifício-ponte, o boulevard. Por dentro desse boulevard o pedestre faria a travessia de um lado ao outro do rio, porém com maior segurança, já que esse boulevard é cercado por comércio e serviços. Boa parte desse percurso é coberto pelas passarelas que fazem a ligação entre os apartamentos acima. Mas o pedestre também teria a opção de fazer essa travessia não apenas por esse boulevard, mas também por um deck que se desprende do edifício em uma de suas laterais. Esse deck possui formas curvas, remetendo ao movimento das águas do rio, ao mesmo tempo em que cria nichos para parar e poder contemplar o rio. Existe o incentivo para que bares, cafés e restaurantes se instalem nesse boulevard, assim criando um movimento noturno também nessa região. Nesse pavimento, o espaço para o comércio e serviço é dotado de pé direito duplo e mezanino em alguns casos. O Edifício-ponte passa a ser não apenas um ponto de ligação de uma margem a outra do rio, mas também um equipamento centralizador/ estruturador de lazer e entretenimento para a cidade.

O edifício-ponte não se limita apenas a essa ligação de duas partes da cidade através do boulevard e do deck lateral. A existência de moradias nos dois pavimentos acima desse

boulevard visa oferecer uma nova maneira de habitar a cidade e a margem do rio, morando literalmente acima dele. A intenção desses apartamentos também é de garantir um constante movimento de moradores na região e ao mesmo tempo, “criando olhos” que ajudem a manter a segurança.

Existem três tipos de apartamentos. Um com um dormitório, um com dois dormitórios e o outro com três dormitórios. Os apartamentos de um e três dormitórios ainda podem ser utilizados como habitação de interesse social, já que suas medidas estão dentro do padrão de uma habitação social.

O edifício é dividido em três blocos. Os dois blocos das extremidades com comércio e serviços no pavimento do boulevard e com residências nos dois pavimentos acima. Já o bloco intermediário com comércio e serviços no pavimento do boulevard, salas comerciais, para escritórios nos dois pavimentos acima e um terceiro pavimento, com um restaurante panorâmico.

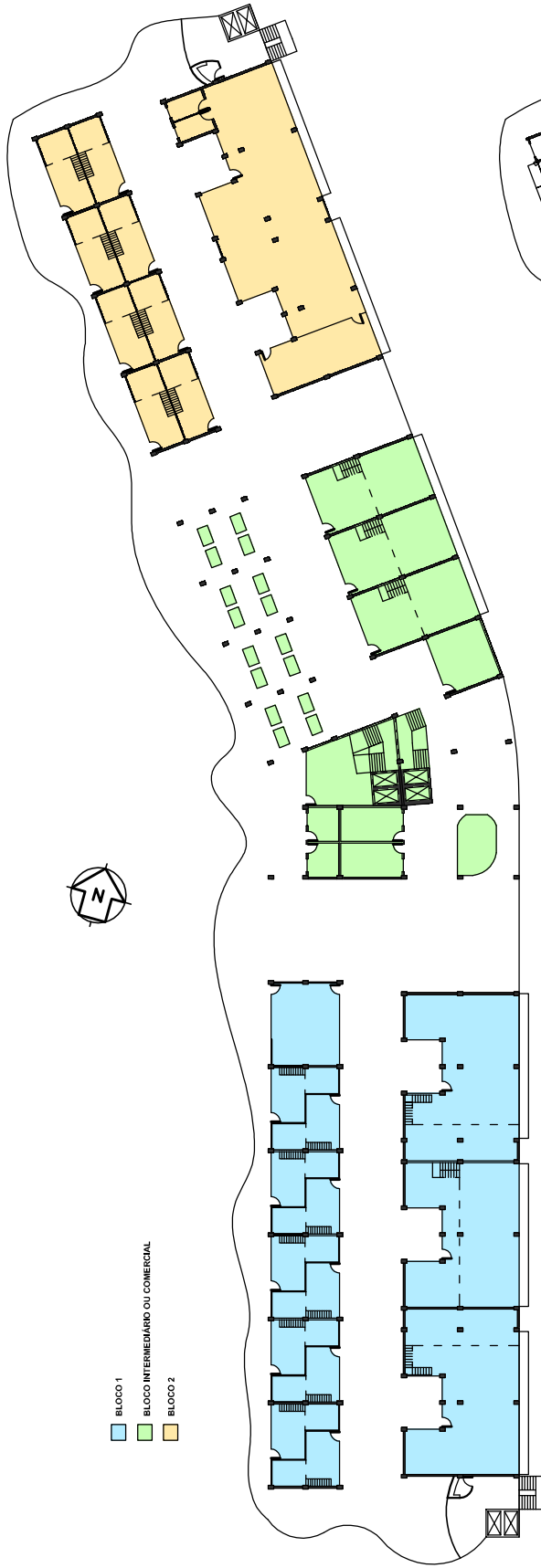
Ao chegar na outra extremidade do edifício, existe uma rampa no lugar da escada rolante, que ocorre na entrada pela praça. Ao descer, o pedestre/ morador entraria no parque proposto no projeto da prefeitura para a área.

Ainda foi projetado, abaixo do edifício-ponte dois portos-estações (um em cada lado da margem do rio), já prevendo a navegação futura do rio. Assim, com acessos via rampas, poderiam ser acessados estes portos-estações, que ainda estariam protegidos de chuva e sol, pelo edifício-ponte.

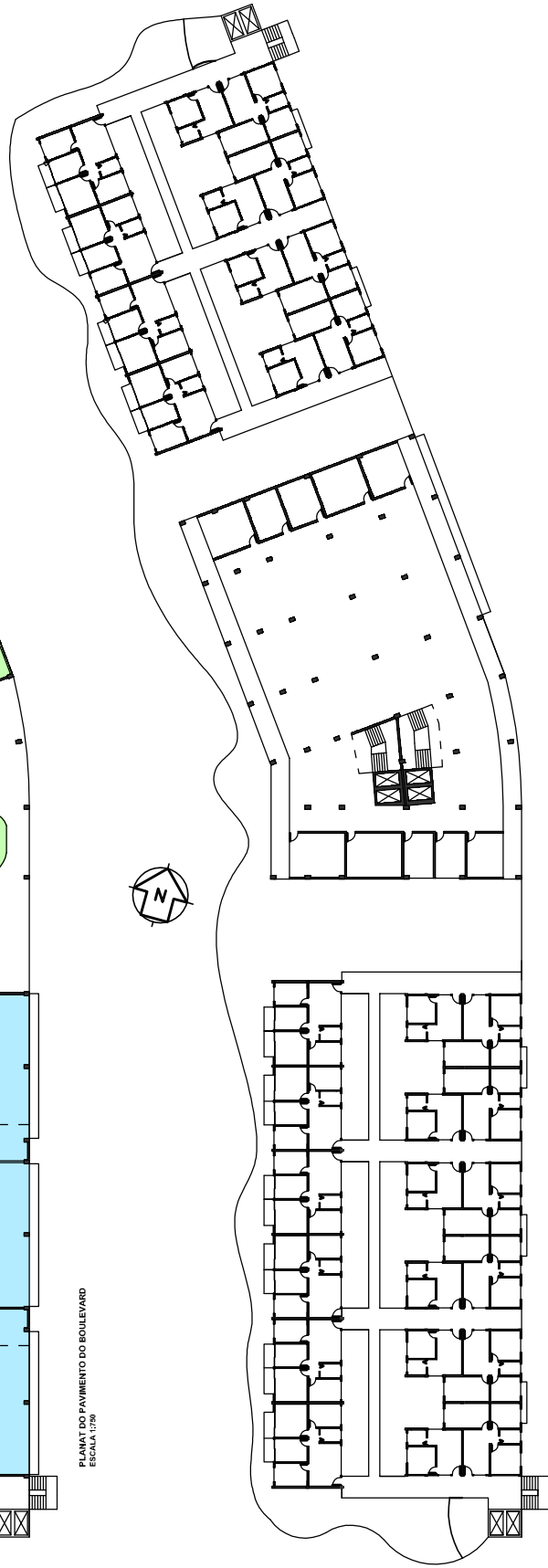
A estrutura do edifício se faz através das novas tecnologias que estão sendo utilizados nas novas pontes da cidade de São Paulo, mantendo assim uma aparência mais leve para a estrutura. Nos pavimentos superiores, as lajes seriam de steel deck e as paredes de dry wall, para criar cargas mais leves, tornando possível a execução do edifício. As vigas que sustentam o edifício estão a uma altura de seis metros do chão. Com o auxílio de pilares no meio do rio, elas atravessam 65 metros de uma margem a outra, onde logo que chegam a margem, são apoiadas por outros pilares. O vão maior dentro do rio possui 30 metros.

A fachada do edifício tenta criar um jogo de volumes, através de beirais, passarelas, varandas e escadas. A fachada virada para oeste do bloco intermediário, possui beirais de dois metros e muxarabis feitos de tiras de chapas metálicas, para quebrar o excesso de insolação. O

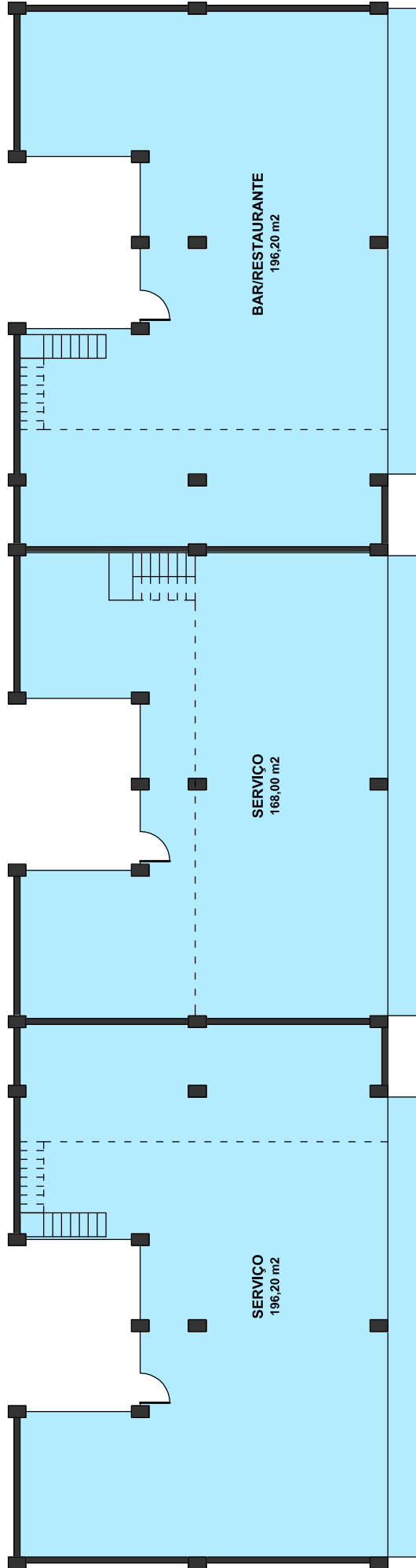
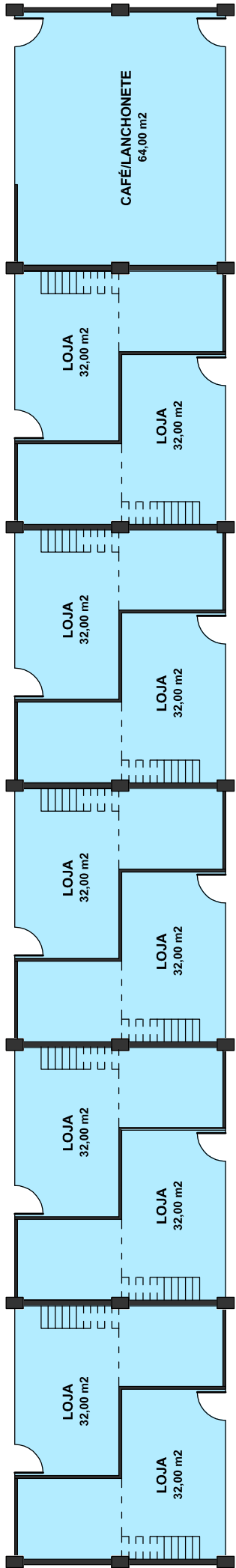
mesmo acontece com os apartamentos virados para oeste, porém estes com varandas de um metro.



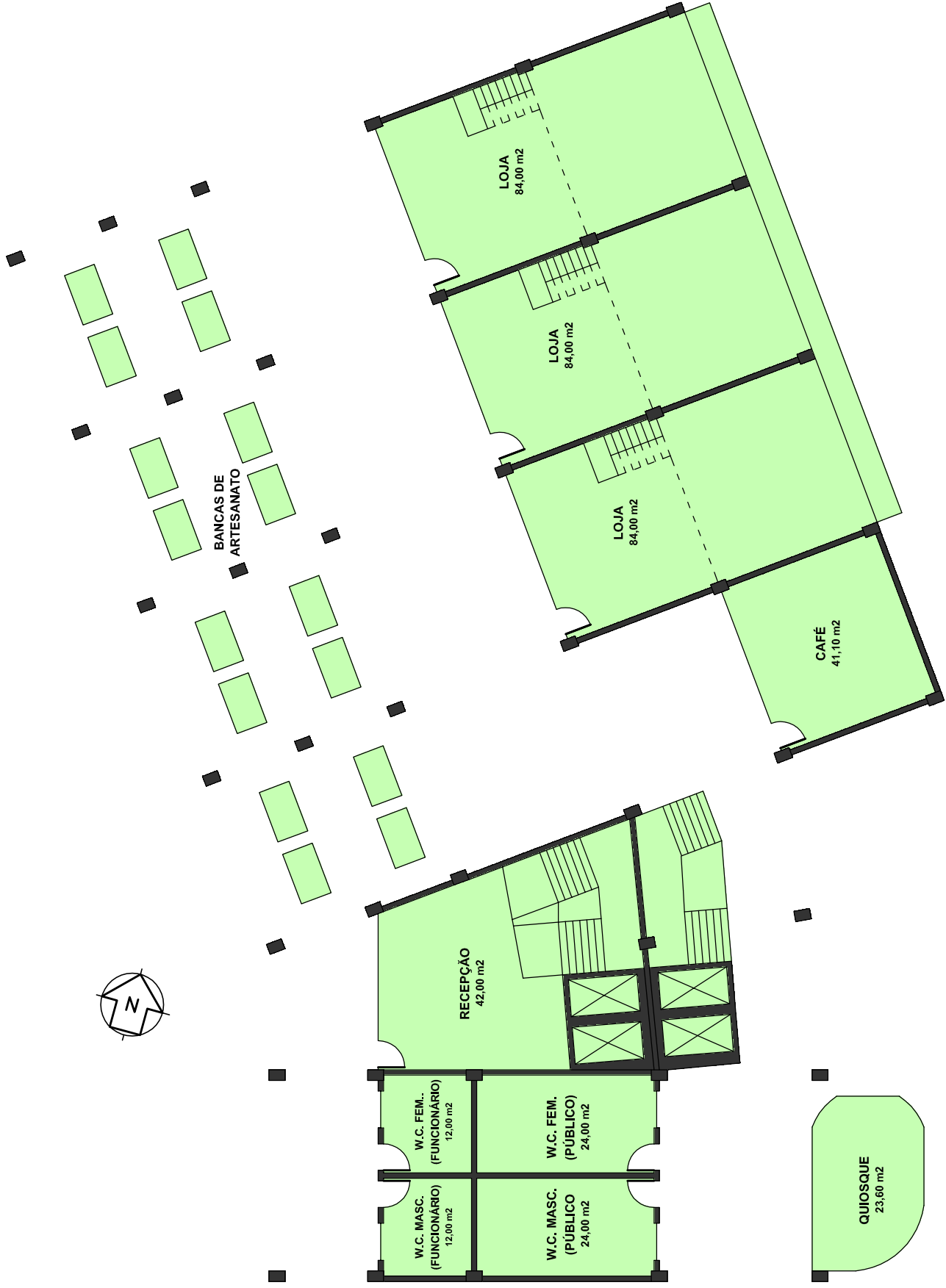
PLANO DO PAVIMENTO DO BOULEVARD
 ESCALA: 1:25



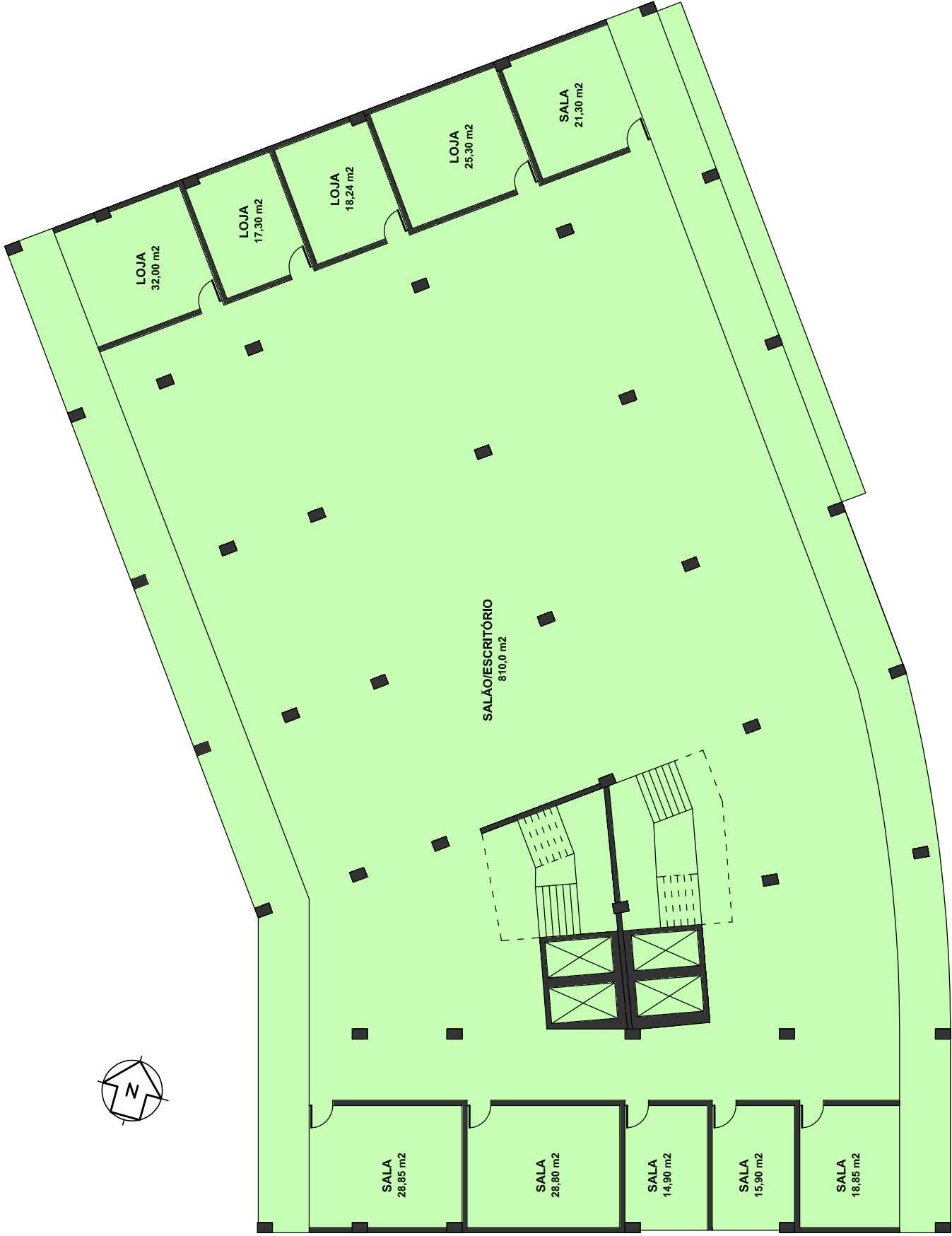
PLANO DOS PAVIMENTOS SUPERIORES
 ESCALA: 1:25



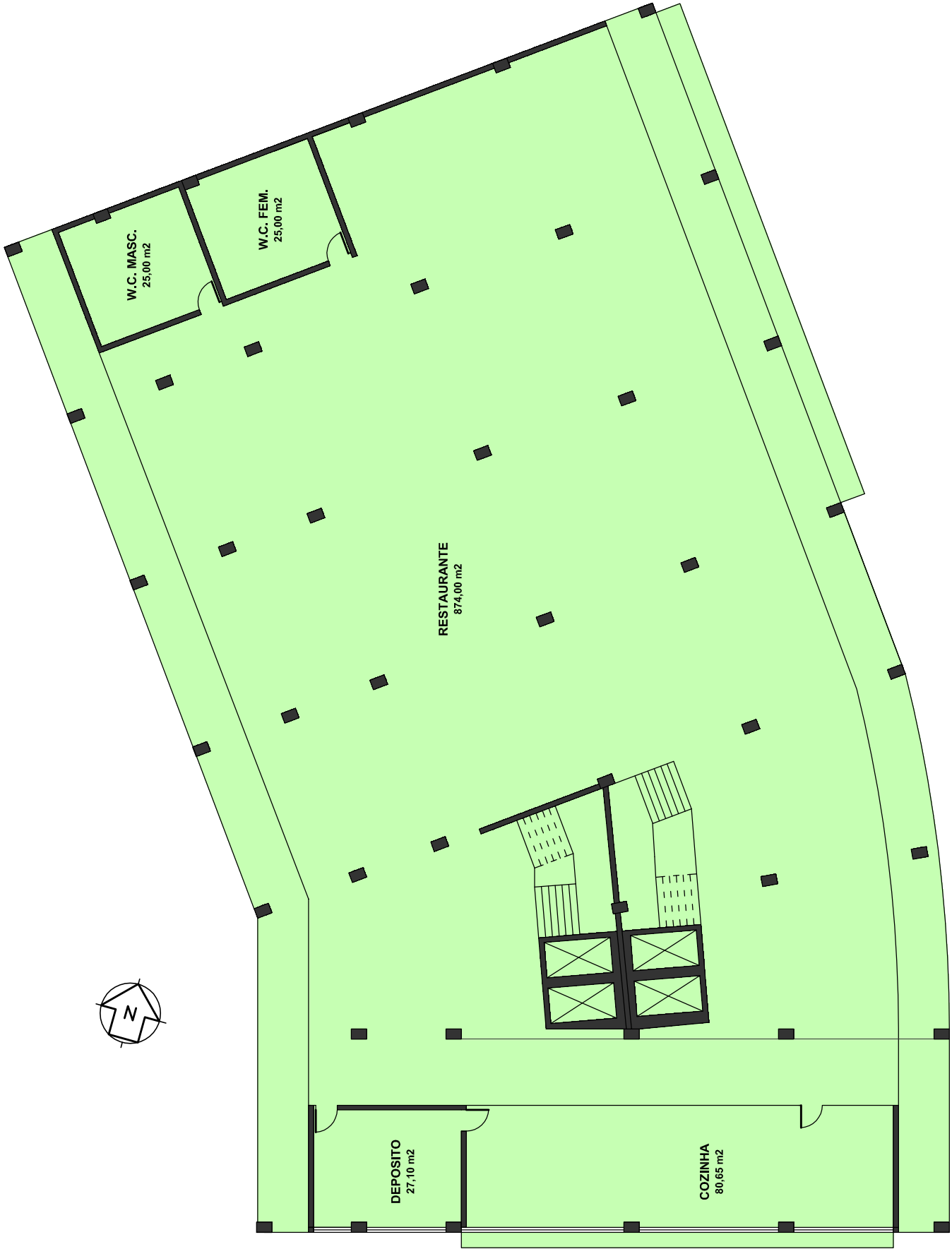
BLOCO 1 - TÉRREO
ESCALA 1:200



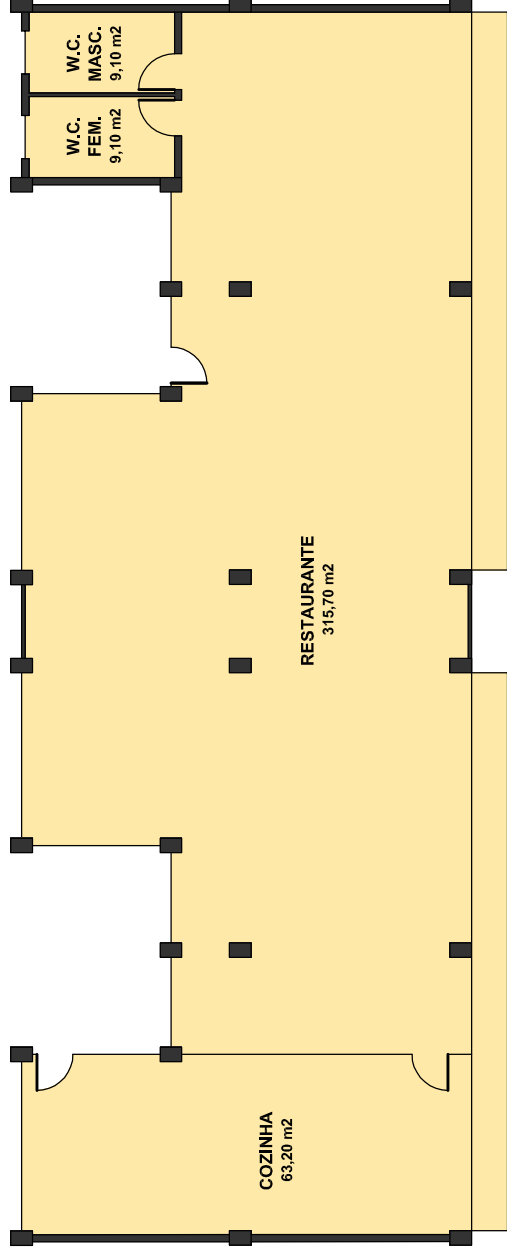
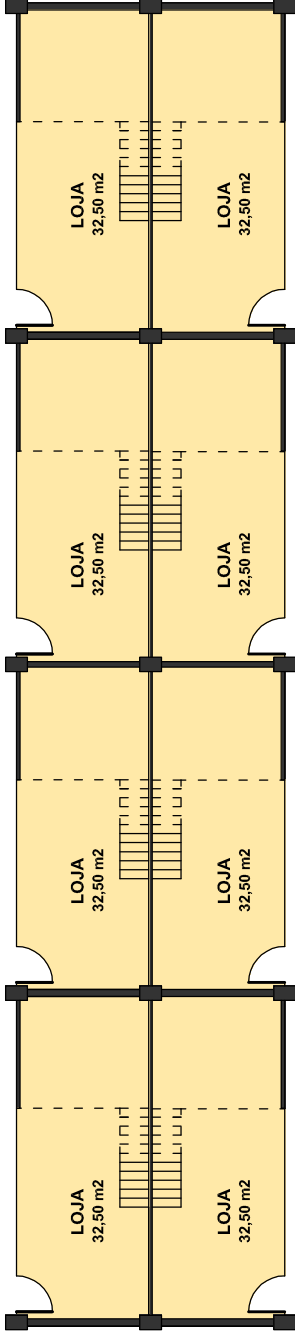
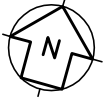
BLOCO COMERCIAL - TÉRREO
ESCALA 1:200



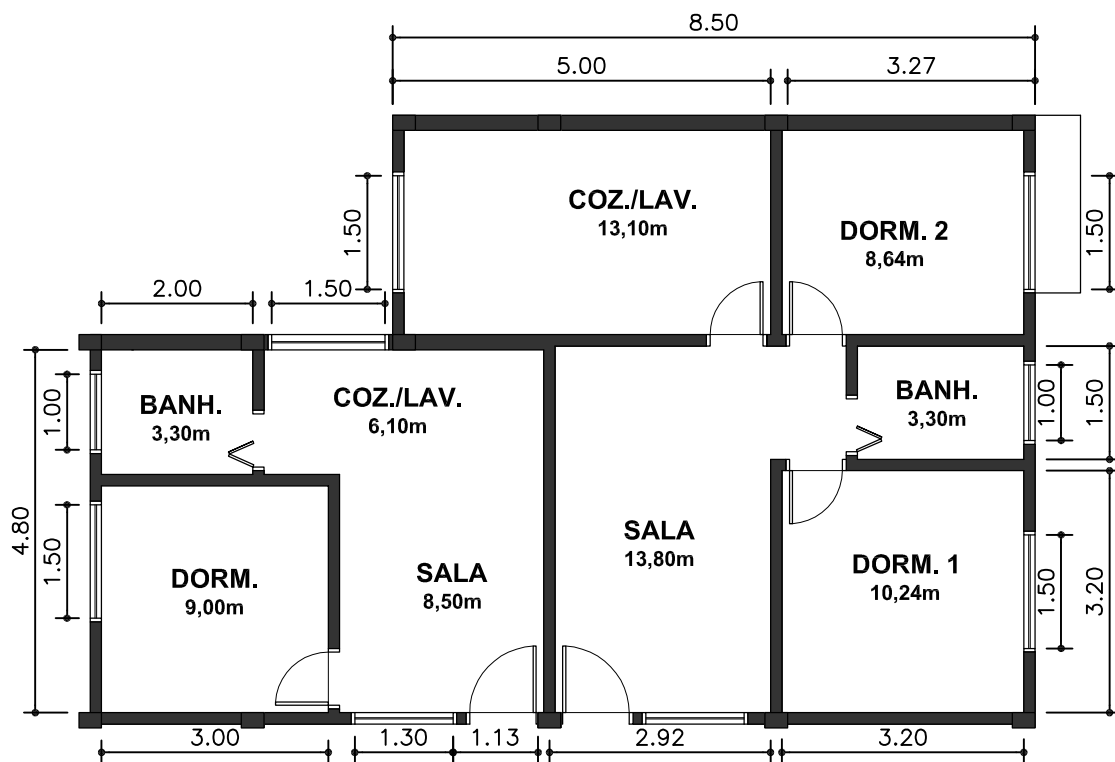
BLOCO COMERCIAL - 1º E 2º PAVIMENTO
ESCALA 1:200



BLOCO COMERCIAL - 3º PAVIMENTO (RESTAURANTE)
ESCALA 1:200

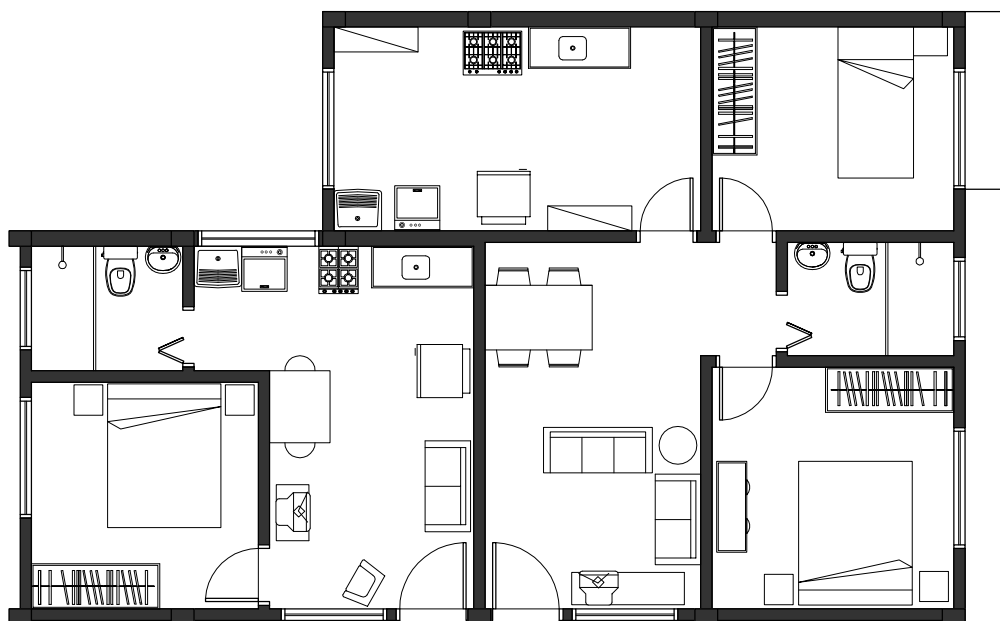


BLOCO 2 - TÉRREO
ESCALA 1:200



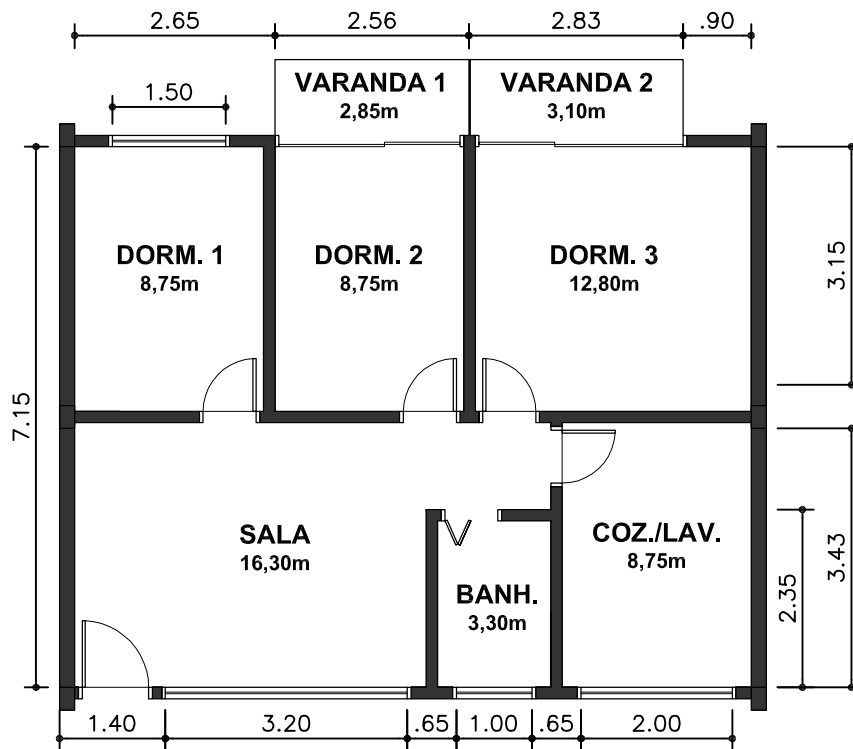
PLANTA APARTAMENTOS 1 E 2

ESCALA 1:50

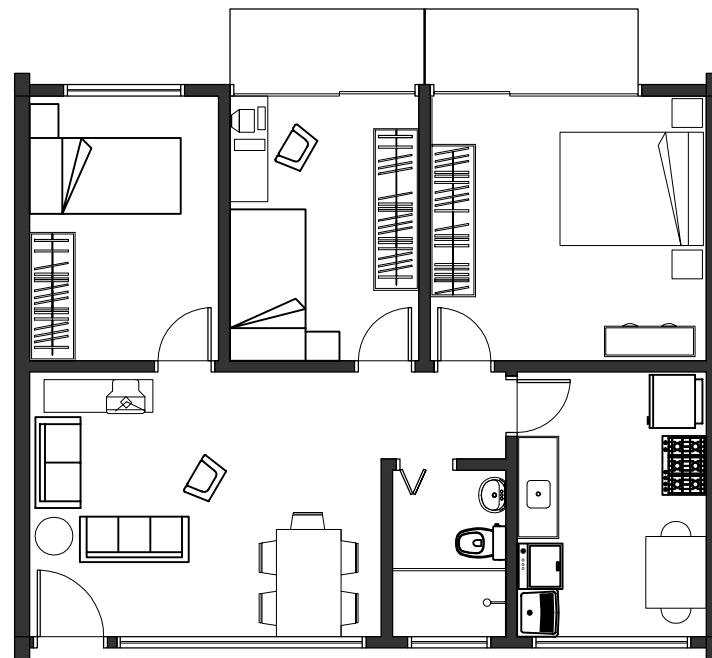


LAYOUT APARTAMENTOS 1 E 2

ESCALA 1:50



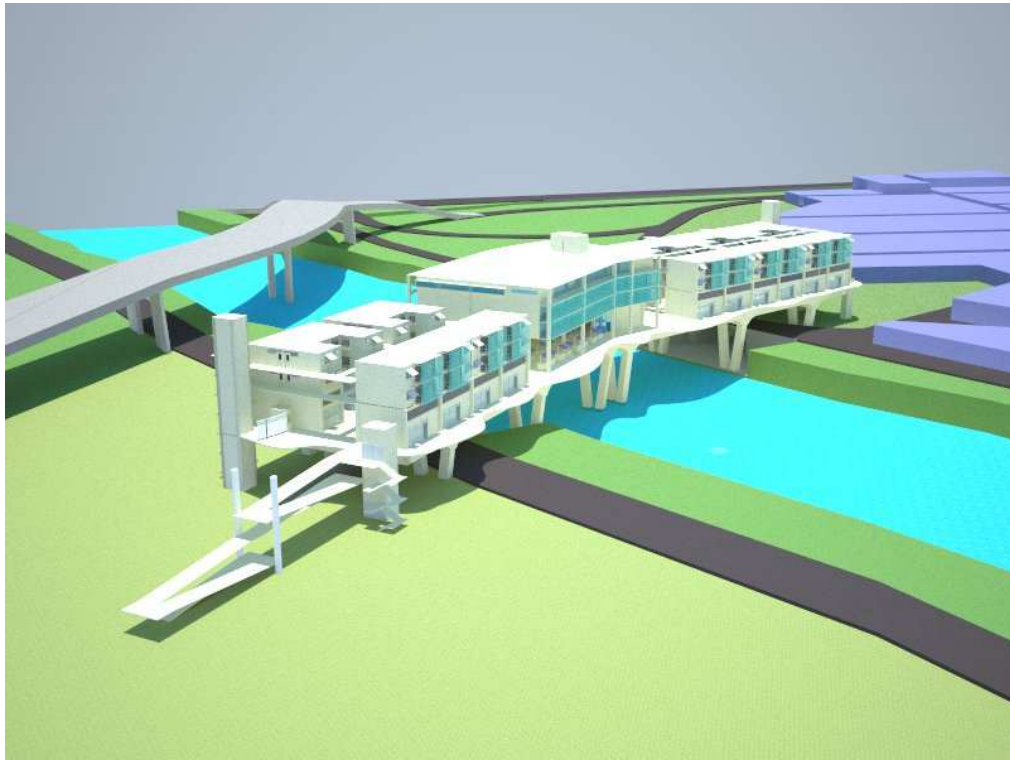
PLANTA APARTAMENTO 3
ESCALA 1:50

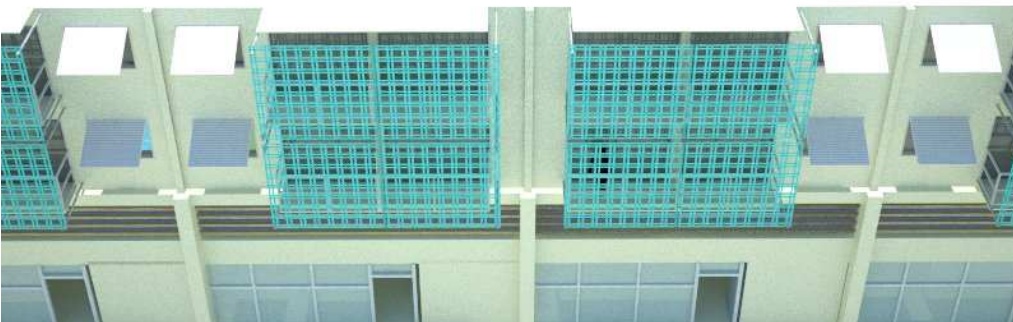
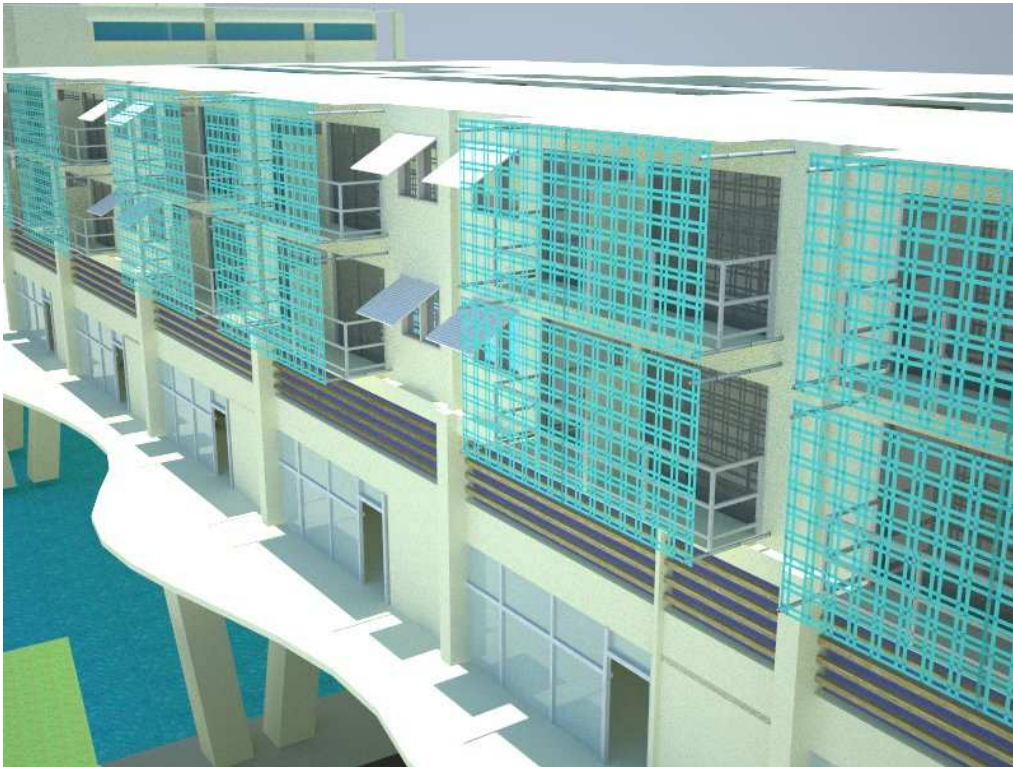


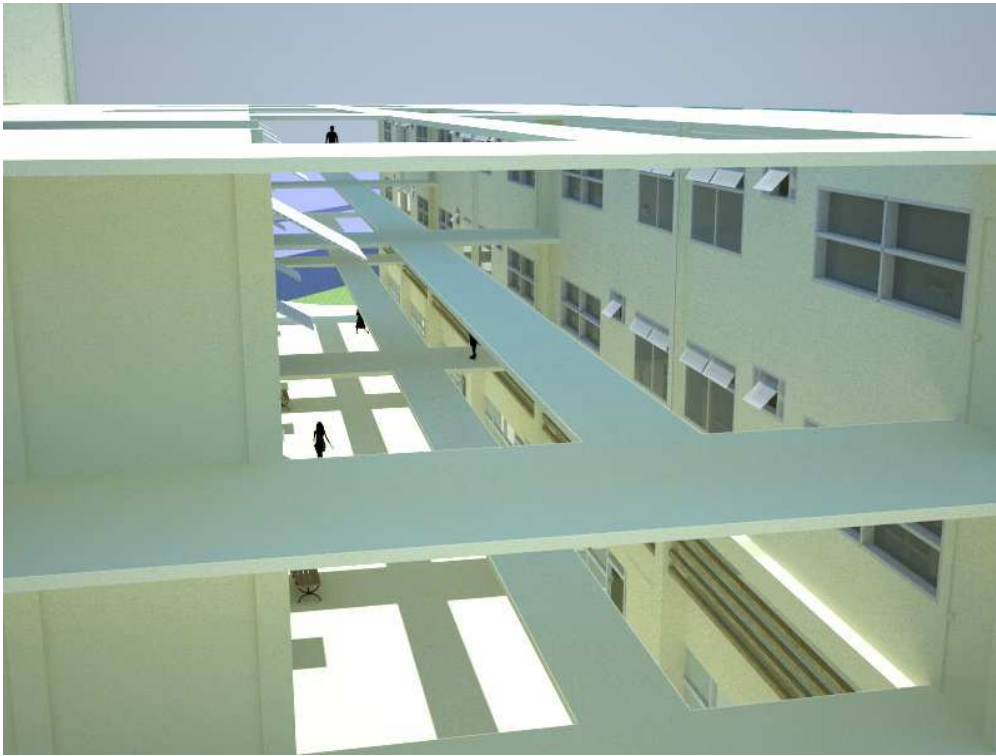
LAYOUT APARTAMENTO 3
ESCALA 1:50

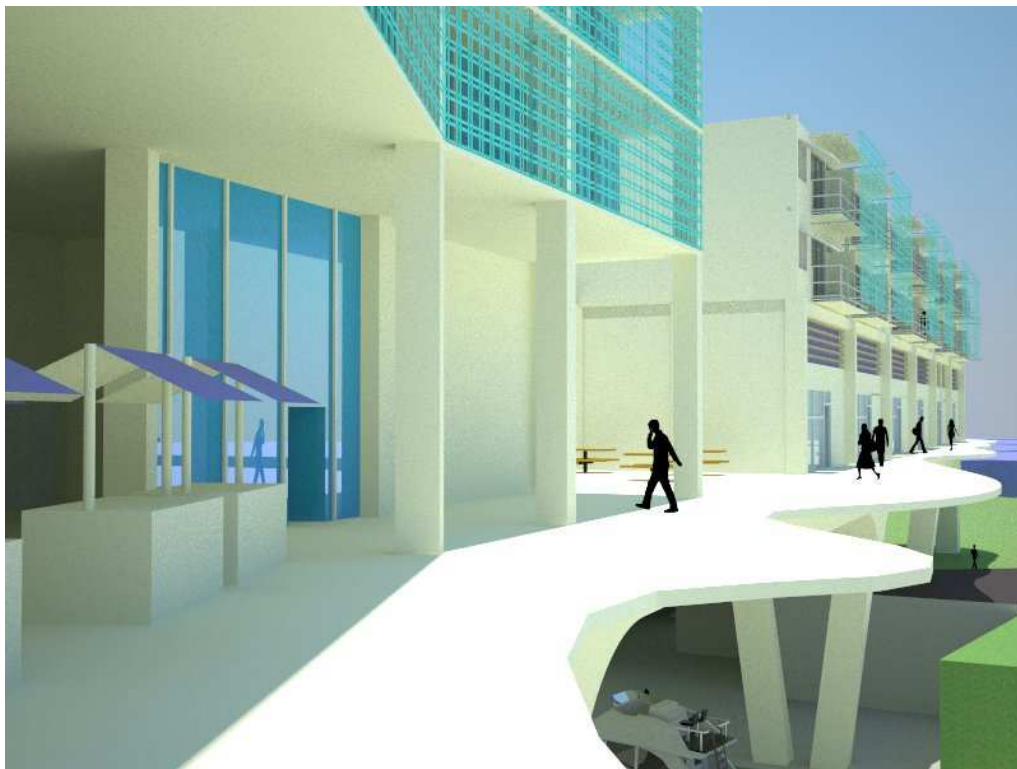




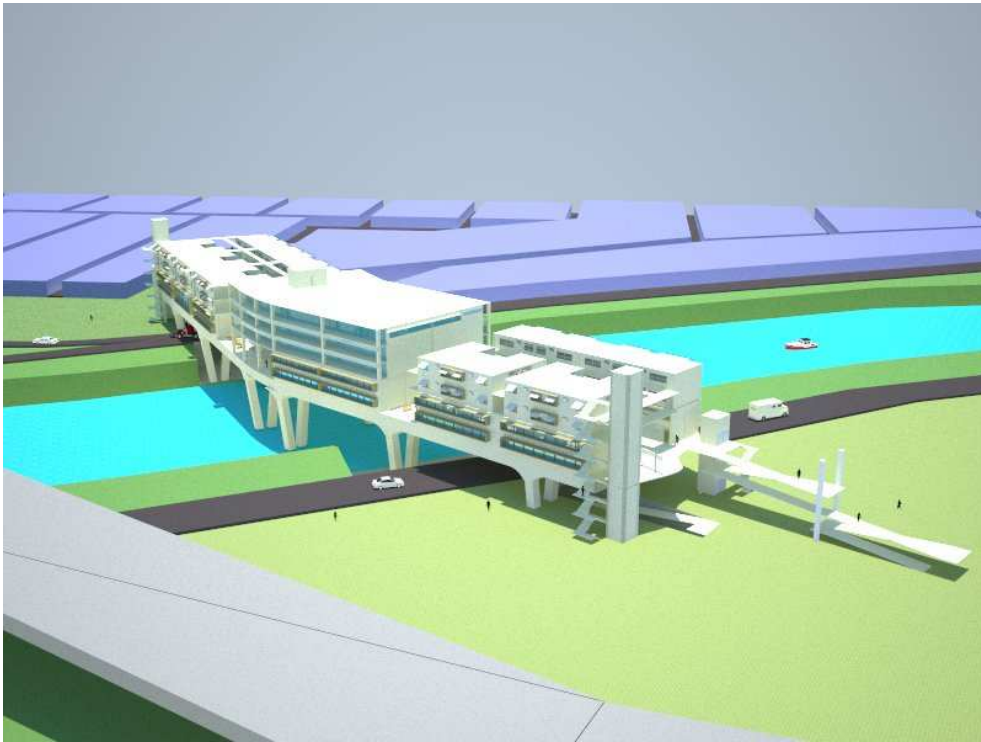












Conclusão

A cidade de São Paulo e sua região metropolitana carecem de uma qualidade urbana. Mesmo com um potencial altíssimo para se conseguir essa qualidade, graças a quantidade de rios e córregos na região, as escolhas passadas para a estruturação da cidade, fizeram com que essas oportunidades não fossem bem utilizadas. Outro problema é que mesmo essas escolhas não muito oportunas, não foram seguidas fielmente conforme seus planos.

As cidades da região encontra-se com as “costas” viradas para os rios e córregos. Parece que fingem não vê-los, quando poderiam se aproveitar dessa facilidade natural da geografia. O não uso do transporte de cargas e passageiros através dos rios e córregos, acabam por aumentar a quantidade de veículos nas já congestionadas vias. A ocupação majoritariamente fabril das margens, seguido de seus abandonos, mais a poluição dos rios geram uma paisagem degradada. Nesse cenário, a violência e insegurança que são reais no nosso cotidiano encontram maiores facilidades.

Hoje com tecnologias existentes e com experiências de outros lugares, podemos propor algo mais pra essa situação e tentar mudá-la. A valorização da orla fluvial só traria benefícios as cidades e seu moradores.

No caso específico desse projeto na região de Osasco, optou-se pela criação de um edifício-ponte, para ligar as duas margens do rio (e as duas metades da cidade) na escala do pedestre. Mais do que isso, gerando um pólo estruturador nessa região.

BIBLIOGRAFIA

DELIJAICOV, ALEXANDRE: São Paulo, metrópole fluvial: os rios e a arquitetura da cidade. Parques e portos fluviais urbanos: projeto da cidade-canal Billings –Taiacupeba. 2005 – Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo.

DELIJAICOV, ALEXANDRE: Os Rios e o Desenho da Cidade - Proposta de Projeto para a Orla Fluvial da Grande São Paulo. 1999 - Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo.

PRESTES MAIA, Fancisco: Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo. Comissão do Tieté, Directoria de obras, Prefeitura do Município de São Paulo, 1930.

ARTIGAS, Rosa: Paulo Mendes da Rocha VOL. 2, Projetos de 1999-2006. Editora Cosac & Naify – 2007, São Paulo.

HASHIMOTO, Mariana Ohira: Barreiras Contra Inundações Pelo Mar no Novo Canal – Holanda. 2006 – Trabalho Final de Graduação - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo.

MONTEIRO JUNIOR, Laércio: Intervenção na Várzea do Tiete. 2007 - Trabalho Final de Graduação - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de São Paulo. Empresa Municipal de Urbanização. Parque do Tiete. 2008.

Osasco, Prefeitura Municipal de Osasco. Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Humano. Minuta do projeto de lei e relatório de apoio da Operação Urbana Consorciada Tiete II. 2009

<http://fameira.blogspot.com>

<http://juventudefugitiva.wordpress.com>

<http://arvoresvivas.wordpress.com>

<http://www.spbancarios.com.br/>

<http://www.panoramio.com/photo/5340787>

<http://pt.wikipedia.org>

<http://ecotiete.sites.uol.com.br>