



DO OUTRO LADO DO MURO



TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

ALINE SALAMANCA
ORIENTADOR: PROF. DR. FÁBIO MARIZ GONÇALVES

DEZEMBRO DE 2017

RESUMO

Este trabalho surge a partir de inquietações de uma moradora da Barra Funda e tem por objetivo a proposição de melhorias para o bairro, no que diz respeito à linha férrea e seus muros, que acabam por dividir a Barra Funda em duas partes, deixando diversas áreas residuais ao longo do caminho.

Nesse sentido, investiga-se a questão da transposição da ferrovia, visando costurar o território atualmente fragmentado por meio de uma travessia segura e confortável. Além disso, propõe-se a requalificação do espaço público partindo-se de uma das áreas residuais existentes na região, a Praça Nicolau de Moraes Barros, atualmente subutilizada e em condições precárias, que se encontra ao lado de uma instituição que assiste à crianças e adultos com paralisia cerebral, a Fraternidade Irmã Clara, sem qualquer infraestrutura e acessibilidade para acolher também a esses usuários.

Palavras-chave: transposição da ferrovia; travessia; requalificação; espaço público; acessibilidade.

ABSTRACT

This paper arises from the concerns of a resident of Barra Funda district of São Paulo city, and propose improvements to the neighborhood, respecting the actual railroad and its walls, which end up dividing Barra Funda into two parts, leaving several areas unused along the way.

The question of the transposition of the railway is investigated, aiming the crossing of the territory currently fragmented, by different, safe and comfortable ways. In addition, it is proposed the requalification the public space starting from one of the existing residual areas in the region, the Nicolau de Moraes Barros Square, currently underutilized and in precarious conditions, which is next to an institution that assists children and adults suffering by cerebral paralysis, the Irmã Clara Fraternity, that works without any infrastructure to accommodate these users.

Keywords: railroad transposition; crossing; requalification; public space; accessibility.

Aos meus avós:

Dirce, a alegre
Orlando, o sonhador
Arnaldo, o galante
Ida, a forte.

1

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Vera e Paulo, pelo apoio incondicional.

Ao Fernando, meu companheiro de todas as horas, por toda a ajuda, força e claro, todas as risadas proporcionadas.

Aos queridos amigos com quem tive o prazer de conviver na Fau e na Poli e que ajudaram a jornada a ser mais leve e feliz.

A todos os familiares e amigos que torceram por mim e me presentearam com palavras de incentivo.

Aos funcionários da FIC por me recepcionarem sempre muito bem, e aos assistidos pela inspiração para este trabalho e por seu exemplo de vida.

Ao Fábio, pela paciência, confiança, amizade, apoio e todos os ensinamentos.

À Marta, por todas as conversas e apoio no desenvolvimento de grande parte deste trabalho.

A todos vocês, de coração, muitíssimo obrigada.





SUMÁRIO

1. Introdução	6
2. A barra funda e seus trilhos	8
3. Área de intervenção	16
4. FIC e a importância da acessibilidade	34
5. Diretrizes de projeto	40
6. O projeto	42
6.1 Ideias iniciais e definição do recorte	42
6.2 Referências de projeto	46
6.3 Travessia	50
6.4 Praça	56
6.5 Edifício	62
7. Considerações finais	76
8. Referências	78

1. INTRODUÇÃO

Escolhi como objeto de estudo uma área pertencente à Barra Funda, pois vivo no bairro desde que nasci e era um desejo para o Trabalho Final de Graduação conciliar o meu cotidiano com o aprendizado adquirido na faculdade. Nesse sentido, a intenção inicial deste trabalho foi a proposição de melhorias para o bairro a partir do que identifico como necessidades da população na região.

Uma das questões mais relevantes para os moradores da Barra Funda é ter como vizinhos a ferrovia e os muros que a delimitam. Apesar de ser um importante meio de transporte, a linha férrea resulta em uma grande barreira urbana que divide a Barra Funda em duas partes, segregando diversas áreas ao longo do caminho. Essas áreas residuais acabam por tornar-se cada vez mais subutilizadas e degradadas, perdendo sua real função na cidade e trazendo insegurança à população. O objetivo deste trabalho é, portanto, a partir de uma dessas áreas residuais identificadas, enfrentar os desafios da 'costura' desse território segregado junto ao muro da ferrovia.

Uma dessas áreas subutilizadas existentes no bairro é a Praça Nicolau de Moraes Barros, um dos raros espaços de lazer e convívio da região. A população apelidou a praça de "areião" por existir ali um pequeno campo de futebol que há anos está tomado pela areia. Embora sem a manutenção devida, o campo é o grande responsável por manter a praça viva, ainda que minimamente, pois se encontra muito degradada.

Além disso, desde 2010, a praça abriga em parte de seu terreno a Fraternidade Irmã Clara (FIC), uma instituição que assiste à crianças e adultos com paralisia cerebral. Essa mudança de endereço da Instituição me trouxe uma grande inquietação,

pois a praça poderia ser um importante local de convívio e lazer também para os moradores e assistidos da FIC.

Portanto, este trabalho consiste num exercício de re inserção dessa área à cidade, explorando seu potencial como espaço público de usufruto dos moradores da Barra Funda e das diversas pessoas que por ali circulam diariamente, inclusive os assistidos da FIC.

Desta maneira, a intenção de transpor os muros – tanto os da FIC quanto os da ferrovia em si - visando ampliar o convívio entre todos e entre os dois lados do bairro, norteou todo o projeto.

Além disso, ao enxergar a linha férrea também como uma oportunidade de conexão – e não mais somente como um ruído de trem escondido entre muros –, busco com o projeto criar bons motivos para atravessar a ferrovia e estar do outro lado do muro.

2.A BARRA FUNDA E SEUS TRILHOS

O tradicional bairro da Zona Oeste de São Paulo, cujo nome decorre do fato da barra do rio Tietê ser muito funda na região, surge no final do século XIX com o parcelamento da antiga Chácara do Carvalho, propriedade de Conselheiro Antônio Prado.

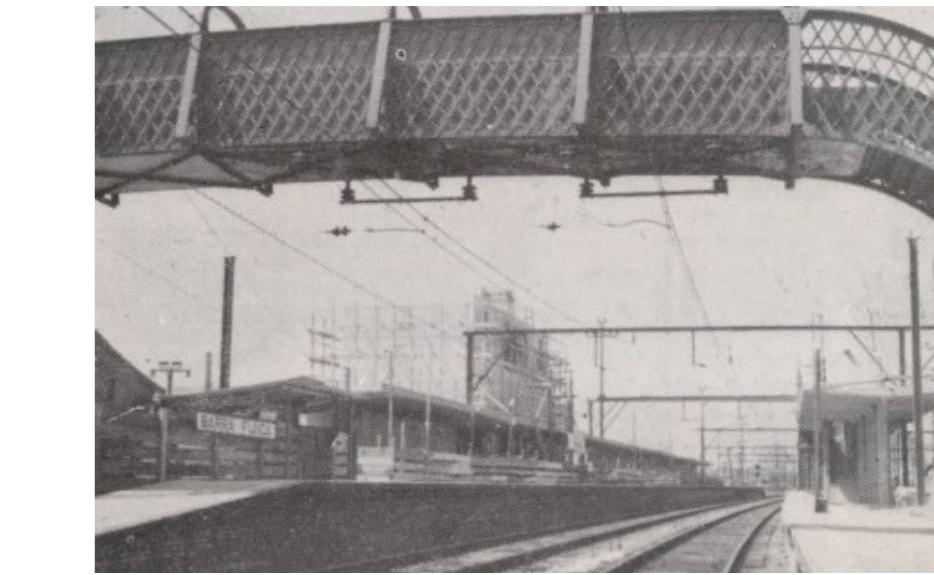
Os primeiros a povoarem a região logo após o loteamento da área foram os imigrantes italianos, trazendo elementos de sua cultura e arquitetura para o bairro. Eles trabalhariam inicialmente em oficinas mecânicas e serrarias que atendiam principalmente a elite do bairro vizinho, Campos Elíseos. Posteriormente, muitos deles também trabalharam na ferrovia da Estrada de Ferro Sorocabana, que nessa época instalou seus trilhos na região.

A Sorocabana começou a ser construída em 1870 para ligar o interior aos portos e realizar o transporte de carga (de início algodão e posteriormente o café). Em 1875 a companhia inaugura a primeira estação Barra Funda, que funcionava como um armazém regulador, regulando os estoques que se encaminhavam para o porto ou para o interior. Com a estação, aumenta sensivelmente o desenvolvimento do bairro.

O crescimento da região se intensifica ainda mais quando, em 1892, a São Paulo Railway, que ligava Jundiaí a Santos, inaugura a sua estação de mesmo nome poucos metros à frente da estação Barra Funda da Estrada de Ferro Sorocabana, também atuando como armazém regulador e atendendo aos diversos armazéns localizados na região, tanto da própria ferrovia como particulares. Por conta desse crescimento demográfico intenso proporcionado pela ferrovia, a partir de 1920 a São Paulo Railway passa a transportar também passageiros, além de cargas.



A antiga estação Barra Funda
Fonte: Estações Ferroviárias



Passarela da antiga estação
Fonte: Estações Ferroviárias

A essência italiana da Barra Funda começa a se diluir com a chegada da população negra no bairro a partir do século XX, trazendo também seus costumes e tradições, dentre eles o samba. Foi no bairro que surgiu o cordão de carnaval Grupo Carnavalesco Barra Funda, o mais antigo da cidade, que posteriormente mudou seu nome para cordão Camisa Verde e Branco, tornando-se finalmente em 1972 a escola de samba tradicional do bairro.

Em 1902 se instala na Barra Funda o primeiro bonde elétrico de São Paulo, que ligava a região ao largo de São Bento e, com isso, há uma intensificação comercial local e uma nova transformação no bairro. O chamado balão do bonde, ou o fim da linha, entre a Rua Anhanguera e a Rua do Bosque, era um dos pontos de vida social mais importantes do bairro na época. Dessa forma, o transporte por bondes elétricos também foi muito importante para a circulação de pessoas e o crescimento da região ao longo de todo o seu período de operação até os anos 60.

Com a boa oferta de transportes, desenvolvimento comercial local e proximidade com o Centro e com os bairros de elite Higienópolis e Campos Elíseos, a Barra Funda torna-se interessante para a elite paulista do café e para as indústrias, que ali se instalaram intensificando seu crescimento. Entretanto, a crise de 1929 ocasionou o fechamento de diversas indústrias da região e o deslocamento da elite, deixando para trás seus casarões. Alguns deles, uma vez abandonados, tornaram-se cortiços posteriormente. O bairro seguiu sobrevivendo apenas do comércio que restou: oficinas mecânicas, marcenarias, serrarias e indústrias alimentícias e têxteis de pequeno porte.

Uma nova transformação acontece na região com a chegada dos migrantes nordestinos a partir de 1970. Como o ramo industrial estava bem reduzido na Barra Funda neste período, ocorreu uma maior ocupação residencial e com um perfil de classe média, bem diferente da elite paulista que outrora residia na região.

A partir de 1980 começa a ganhar corpo a ideia de integrar os trens do subúrbio ao Metrô de São Paulo e com isso, inicia-se a construção da atual estação Barra Funda cerca de 900 metros à Oeste da estação antiga, seguindo pela Rua da Várzea. O Terminal Intermodal Palmeiras - Barra Funda foi inaugurado em 1988, apenas com as linhas do Metrô e da FEPASA (antiga Sorocabana) e, em 1989, passa a operar também com a linha da CBTU (antiga Estrada de Ferro Santos-Jundiaí).

Com a inauguração do novo terminal a situação econômica do bairro volta a prosperar no final dos anos 80 e início dos 90. Ainda no ano de 1989, no antigo Largo da Banana é concluída a obra do Memorial da América Latina, importante centro cultural projetado por Oscar Niemeyer. Nos anos subsequentes se instalaram na região novos estabelecimentos comerciais, os estúdios da Rede Record de televisão num terreno na Rua da Várzea em 1995 e o campus da Universidade Nove de Julho (Uninove) em 2000, próximo ao Memorial da América Latina.

Já a antiga Estação Barra Funda, ficou sem a função de transporte de passageiros por alguns anos, servindo apenas como armazém, até que em 1994 suas instalações passaram a ser utilizadas para o embarque dos passageiros do chamado Trem de Prata – serviço operado pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) em parceria com a iniciativa privada. Tratava-se de

um trem noturno que realizava o trajeto entre a antiga Estação Barra Funda, em São Paulo, e a Estação Barão de Mauá (Leopoldina), no Rio de Janeiro e que recebeu o nome de Trem de Prata por ter sua lataria construída com aço inoxidável.



A antiga estação abandonada
Fonte: Estações Ferroviárias

A linha possuía trens bem equipados, com vagão-restaurante, vagão-bar, serviço de bordo, poltronas individuais e cabines-dormitório, tornando a viagem entre São Paulo e Rio de Janeiro uma experiência sofisticada e inesquecível para quem teve a oportunidade de vivenciá-la. Porém, apesar da boa qualidade, o Trem de Prata operou somente até o ano de 1998, devido ao péssimo estado de conservação dos trilhos e à ascensão do transporte aéreo na década de 1990 com preços cada vez mais competitivos de passagem. Com o Trem de Prata desativado,

a antiga Estação Barra Funda ficou novamente sem uso e foi fechada. Quanto à antiga linha que ligava São Paulo ao Rio de Janeiro, deixou saudade nos antigos passageiros que ainda nos dias de hoje relembram e compartilham suas experiências de viagem no Trem de Prata.

"Viajei muitos anos por esta linha e a saudade é grande. Quando menino, vinha de Volta Redonda até Caçapava, interior de São Paulo, onde passava as férias escolares na casa de avós e tios. Me lembro bem das paradas e dos lanches que fazíamos eu, minha mãe e minhas irmãs no vagão restaurante, e também do ar condicionado que deixava os vagões bem frios. Com certeza foi um dos melhores tempos de minha vida(...)."

Alex Fonseca | 1 de novembro de 2013

"Eu fui com minha esposa até o Rio saindo de São Paulo a noite e chegando no Rio de manhã. Tinha uma cabine com banheiro privativo, vagão restaurante, vagão bar, e ainda, podia curtir uma noite maravilhosa no "balançar do trem", mas, isso ficou na saudade. Inesquecível (...)."

Anônimo | 2 de maio de 2015

No local onde existiam as antigas estações, ao lado do Viaduto Pacaembu, hoje ainda se observam dois galpões remanescentes e parte do edifício mais moderno da estação da São Paulo Railway, construído posteriormente à sua inauguração e parcialmente demolido em 2001.



Trem de Prata em seu trajeto
Fonte: São Paulo Trem Jeito



Vagão-Restaurante do Trem de Prata
Fonte: Willy Kaemena

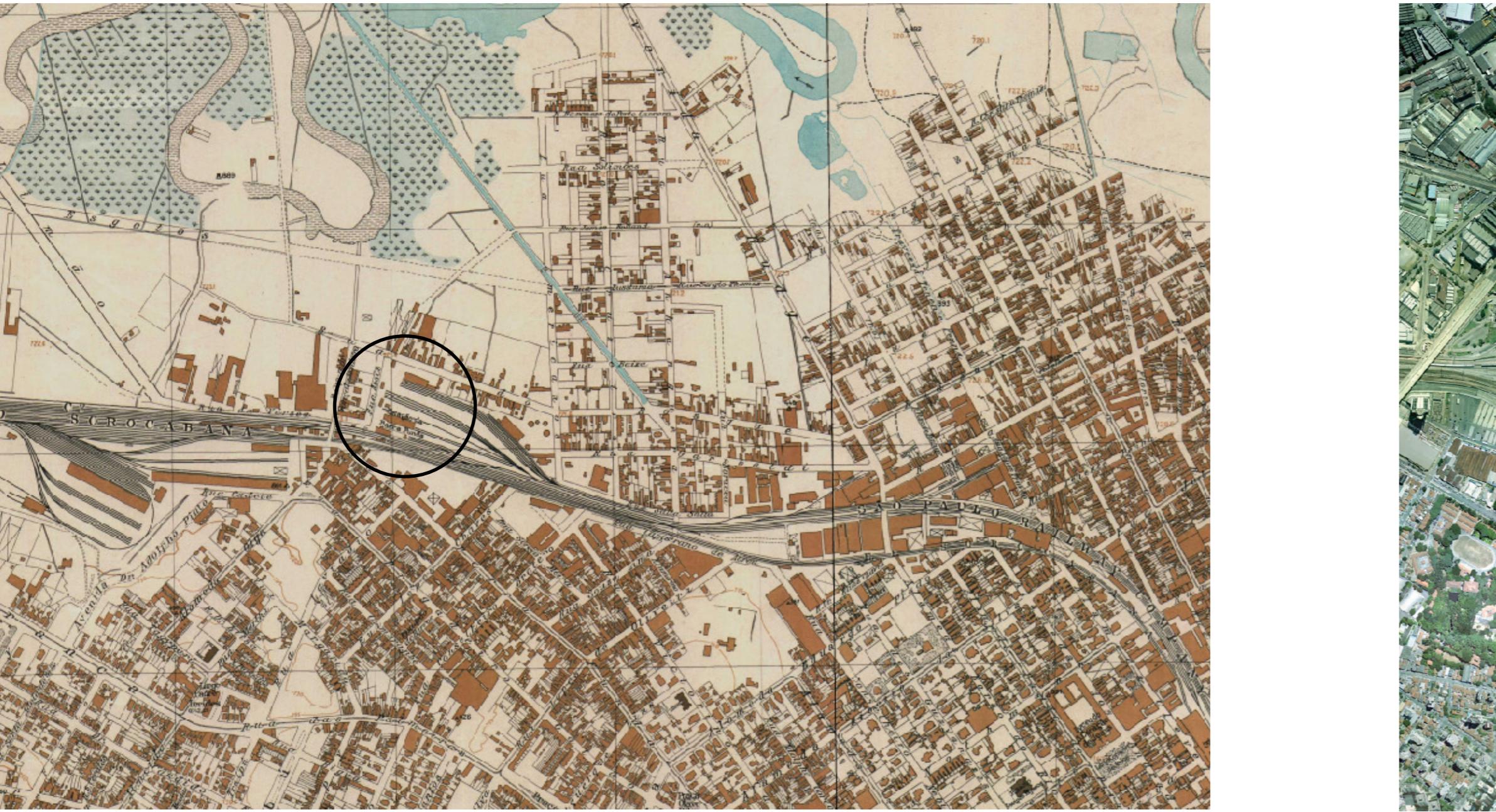
O Terminal Barra Funda opera atualmente com as linhas 7-Rubi (Luz – Francisco Morato) e 8-Diamante (Júlio Prestes Itapevi) da CPTM, a linha 3-Vermelha (Palmeiras-Barra Funda - Corinthians-Itaquera) do Metrô, além da ala rodoviária que oferece diversas linhas que conectam a Barra Funda a bairros centrais e periféricos de São Paulo, bem como linhas municipais, interestaduais e internacionais, sendo o segundo terminal de transportes mais importante de São Paulo, depois do Terminal Rodoviário Tietê. O Terminal Barra Funda acarreta uma intensa circulação de pessoas diariamente na região.

O bairro mantém seu perfil de classe média, com as indústrias artesanais (mecânicas, serrarias, funilarias, têxteis) ainda muito presentes e também pequenas empresas e escritórios. Entretanto, nos últimos anos, voltou a tornar-se atraente para empreendimentos imobiliários residenciais, trazendo novos moradores para o bairro, além de um novo caráter de ocupação com a chegada de ateliês, galerias e estúdios que surgiram no lugar de antigos galpões que foram revitalizados e também algumas casas noturnas.

Esse interesse mais recente pela região se explica devendo à sua estratégica localização – nas proximidades da Marginal Tietê e de importantes avenidas como Pacaembu, Sumaré e Marquês de São Vicente, e ainda do Elevado Costa e Silva (Minhocão); além da abundância de transporte público, fazendo a importante conexão das zonas Leste e Oeste da cidade.

Dessa maneira, é notório que a conformação e o desenvolvimento do bairro estão intimamente relacionados ao desenvolvimento da ferrovia e da instalação do Terminal Barra Funda, positiva e negativamente. Afinal, apesar de todo o crescimento

proporcionado, os trilhos acabaram por dividir o bairro em dois: a Barra Funda de Baixo, trecho entre o rio Tietê e a ferrovia, que se confunde com o Bom Retiro, e a parte de cima a Sul, contígua aos Campos Elíseos. E como consequência dessa ruptura no território, muitos terrenos e construções ainda se mantêm abandonados ou subutilizados em especial nas áreas lindéreas aos muros que delimitam a linha ferroviária, como é o caso da Praça Nicolau de Moraes Barros, meu objeto de interesse desde o início do processo.



14

Mapeamento Sara - Brasil 1930
Fonte: GeoSampa



15

Ortofoto MDC 2004
Fonte: GeoSampa

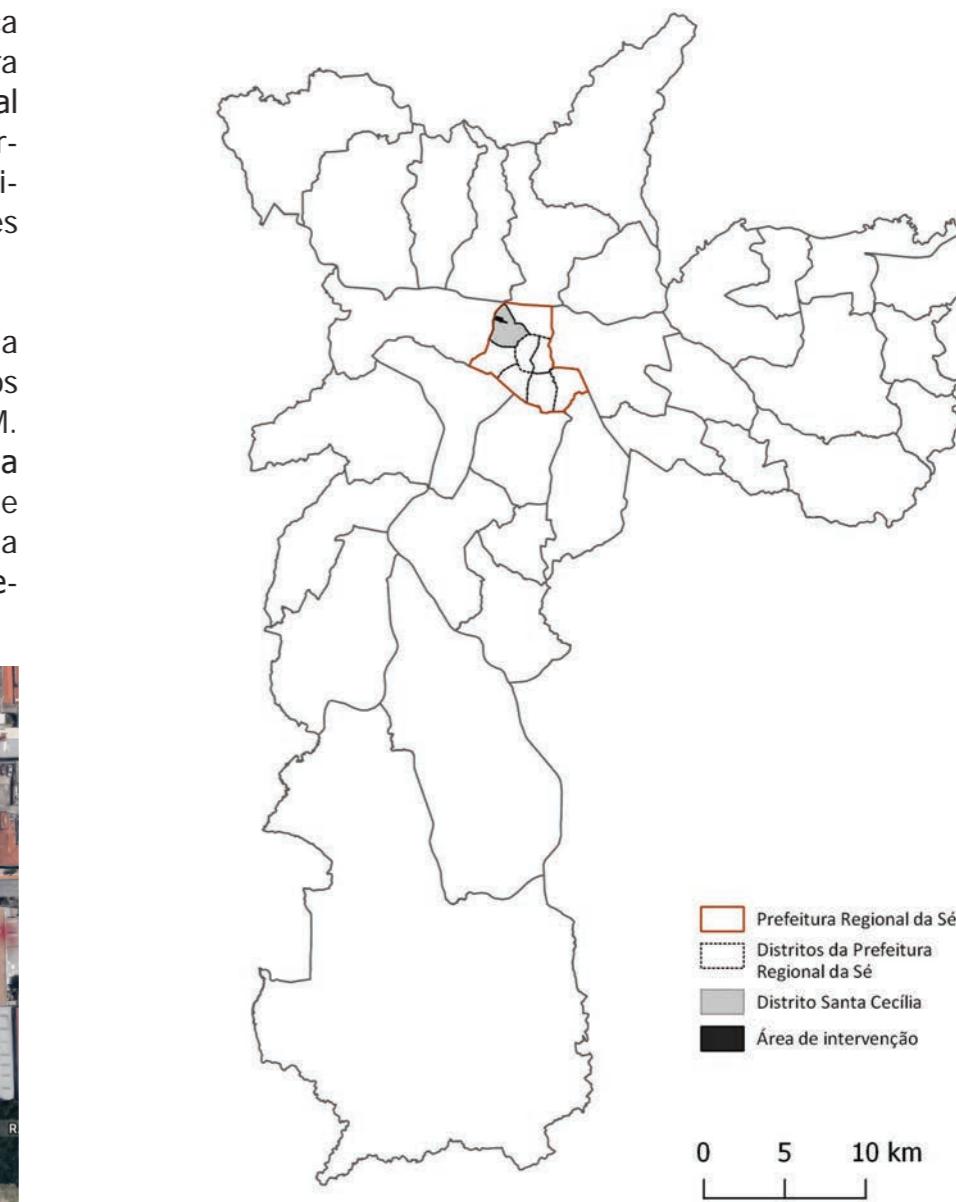
3. ÁREA DE INTERVENÇÃO

Apesar de pertencer ao bairro da Barra Funda, a praça está localizada no distrito Santa Cecília, pertencente à Prefeitura Regional da Sé, numa zona de qualificação de interesse social tipo 3 (ZEIS-3), cuja descrição no zoneamento da cidade corresponde à “áreas com ocorrência de imóveis ociosos, subutilizados, não utilizados, encorticados ou deteriorados em regiões dotadas de serviços, equipamentos e infraestrutura”.

A área foi decretada como praça em 1996 e está situada na esquina formada pela Rua do Bosque e a Rua dos Americanos e nos fundos é delimitada pelo muro da linha férrea da CPTM. Para definir o que seria a área de intervenção final do projeto a ser desenvolvido, foram realizados levantamentos e estudos de campo na área ao redor da praça em ambos os lados da ferrovia identificando os terrenos mais relevantes e os principais problemas e necessidades da região.



Praça Nicolau de Moraes Barros e seu entorno
Fonte: Google Maps



Mapa de localização da área de intervenção

1 - Terreno da antiga Estação Barra Funda hoje pertencente à CPTM. A área passou a ser alugada para transportadoras, que utilizam os galpões remanescentes, já bastante deteriorados, para armazenamento de carga. No terreno existem também garagem de ônibus, estacionamento, algumas moradias, e novas construções da própria CPTM que armazenam equipamentos para a realização da manutenção elétrica da ferrovia e conta com funcionários da CPTM trabalhando no local. Além disso, possui trilhos remanescentes, uma parte, já mais antiga, está desativada, já o trecho mais conservado é utilizado para lavagens dos trens da CPTM junto ao recuo próximo à um dos galpões.

2 - Praça Nicolau de Moraes Barros, que abriga em parte de seu terreno em caráter de comodato, desde 2010, a Fraternidade Irmã Clara, instituição sem fins lucrativos que assiste à pessoas com paralisia cerebral. Uma das pouquíssimas áreas verdes da região, a praça encontra-se muito degradada atualmente, mantendo-se ativa por conta do pequeno campo de futebol tomado pela areia e pelos grupos que realizam diversas atividades no local: aula de alongamentos; ensaios de bandas musicais como a bateria Psicolata, dos alunos do curso de psicologia da PUC e a Union Tropical, formada por imigrantes bolivianos moradores do Bom Retiro, o bairro vizinho. Também da praça costumam sair os fiéis da Paróquia de Santo Antônio do bairro em procissão nos dias das festividades católicas.

3 - Terreno da Secretaria Municipal de Habitação de São Paulo (Sehab) que em 2004 foi objeto do Concurso HabitaSampa com o objetivo de criação de habitação social. O projeto vencedor foi o dos arquitetos José Alves e Juliana Corradini, do escritório Frentes. Trata-se do projeto de dois edifícios de 25 andares, comportando 600 apartamentos, sendo 100 unidades destina-

das para moradia popular, cujo financiamento viria da venda das demais 500 unidades. A obra será construída em modelo de parceria público-privada (PPP), mas ainda não há data prevista para seu início.

4 – Galpão abandonado localizado na esquina entre a Rua Lopes Chaves (sem saída) e a Rua Doutor Sérgio Meira. No galpão funcionava uma cooperativa de reciclagem chamada COOPERMITI inaugurada em 2010, mas que mudou de endereço em 2015. Desde então o galpão permanece sem uso.

5 – Lote privado onde antigamente funcionava um armazém.

6 – Propriedade da Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais do Ceagesp, atualmente abandonada.

7 – Favela do Moinho. Uma das últimas favelas da região central de São Paulo, com cerca de 28 anos de existência. Ela abriga o Moinho Central da antiga Fluminense S/A, um ícone da região que permanece ali desde a primeira metade do século XX. Atualmente desativado, o moinho funcionou pelo menos até o começo dos anos 60.



Levantamento de terrenos relevantes da região



Terreno da CPTM com os galpões e trilhos remanescentes
Fonte: Fotos da autora



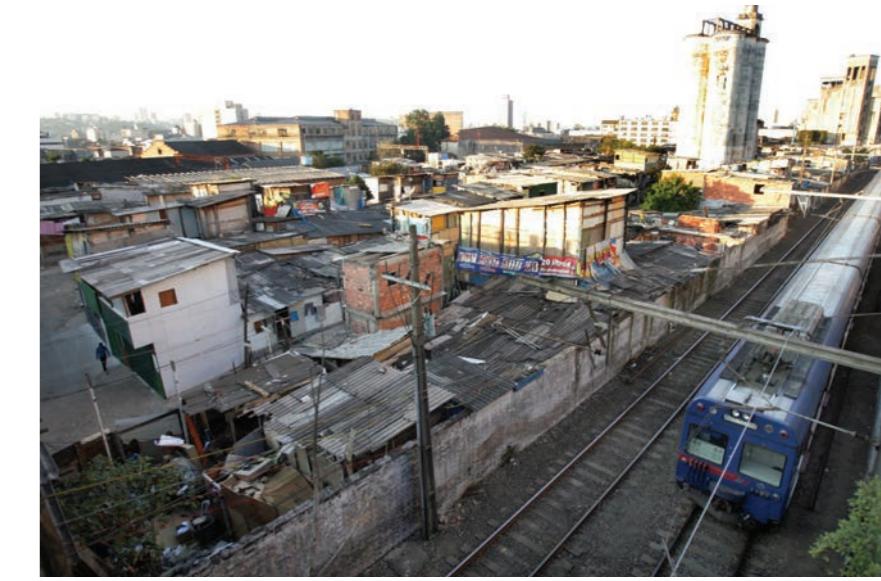
Imagens do projeto do edifício a ser construído no terreno da SEHAB

Fonte: Escritório FRENTEs



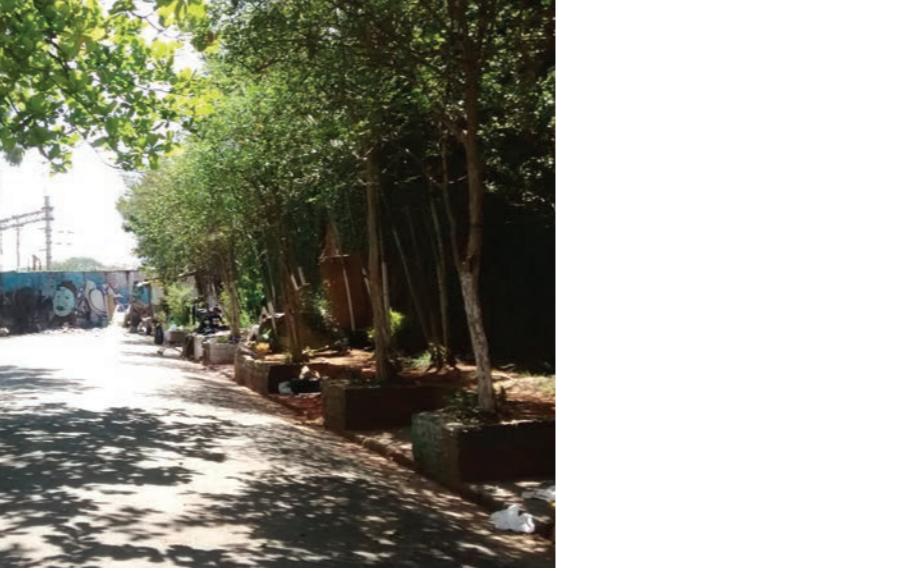
Favela do Moinho

Fonte: São Paulo Antiga (esq.) e Estadão (dir.).



Galpão abandonado da Rua Doutor Sérgio Meira (esq.) e Rua Lopes Chaves (dir.)

Fonte: Fotos da autora



A região dos arredores da Praça Nicolau de Moraes Barros é delimitada a Norte pela Rua Norma Pieruccini Gianotti (continuação da Marquês de São Vicente e paralela à Marginal Tietê um pouco mais acima), a Sul pelo muro da ferrovia que corta o bairro da Barra Funda, a Leste pelo Viaduto Engenheiro Orlando Murgel e a Oeste pelo Viaduto Pacaembu. Sendo, portanto, os dois viadutos e a passarela que conecta a Rua Luigi Greco e a Rua Capistrano de Abreu os únicos acessos existentes na região para cruzar de um lado a outro do bairro. Nenhuma das três opções é uma boa alternativa para o pedestre.

Pelos viadutos o trajeto se torna mais longo e exaustivo, e a mureta que serve de guarda-corpo na maior parte da extensão de ambos bloqueia boa parte da vista para a ferrovia e para a cidade. Além do fato do Viaduto Pacaembu conter uma estreita área destinada aos transeuntes a pé ou de bicicleta, prejudicando ainda mais o percurso e tornando-o inseguro.

Já a passarela, que corresponde ao trajeto mais curto e teoricamente deveria ser o mais indicado aos pedestres, é o mais inseguro e inviável de todos. A elevada inclinação dos seus trechos de rampa não garantem acessibilidade às pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida, tampouco permite a travessia confortável dos ciclistas, pessoas com carrinhos de bebê ou de compras, idosos, entre outros. E quanto à sua materialidade, trata-se de uma estrutura feita em concreto maciço, inclusive nas laterais, bloqueando totalmente a visão de quem por ela passa. Sem poder ser vigiada pelos “olhos da rua” e com a dificuldade de se ouvir o que ocorre lá em cima por conta da passagem dos trens na ferrovia, o local se torna palco propício para a criminalidade e alvo de depredações constantes. Esses fatores levam ao acúmulo de sujeira, mal cheiro e insalubridade

do local. Devido à dificuldade em manter a limpeza da passarela, o resultado é o enorme desconforto causado aos seus usuários, além do medo constante devido aos assaltos, casos de assédio e violência frequentes, além dos inúmeros casos de perseguição policial, sendo a passarela utilizada como rota de fuga. Portanto, a população que necessita realizar o trajeto cotidianamente, tem medo e precisa manter atenção e cuidados redobrados.

Torna-se evidente, portanto, que existe no bairro um grave problema de microacessibilidade. Ou seja, a população da região sofre para conseguir realizar os percursos de deslocamentos complementares para acessar os equipamentos da cidade (escolas, comércio, igreja, posto de saúde, bancos, etc.), em geral realizados a pé. E vale lembrar que a grande parte dessa população é composta por idosos, crianças em idade escolar e pais com filhos pequenos, cuja fragilidade aumenta.

Em decorrência disso, muitos chegam ao extremo de preferir pagar um transporte e perder mais tempo para realizar curtos trajetos, priorizando sua segurança e de sua família, em detrimento de se arriscar fazendo o mesmo trajeto a pé.



Levantamento de barreiras e acessos



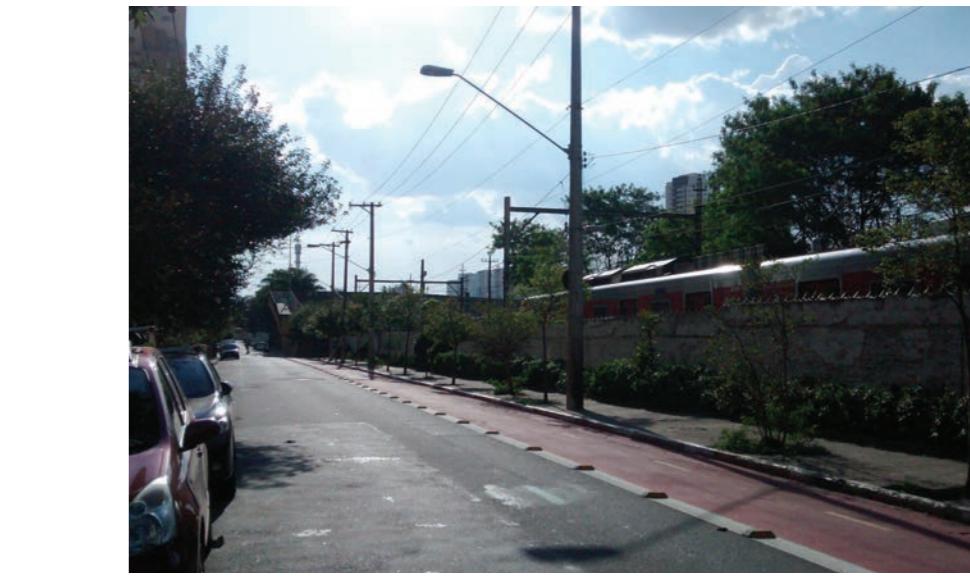
Passarela existente
Fonte: Fotos da autora



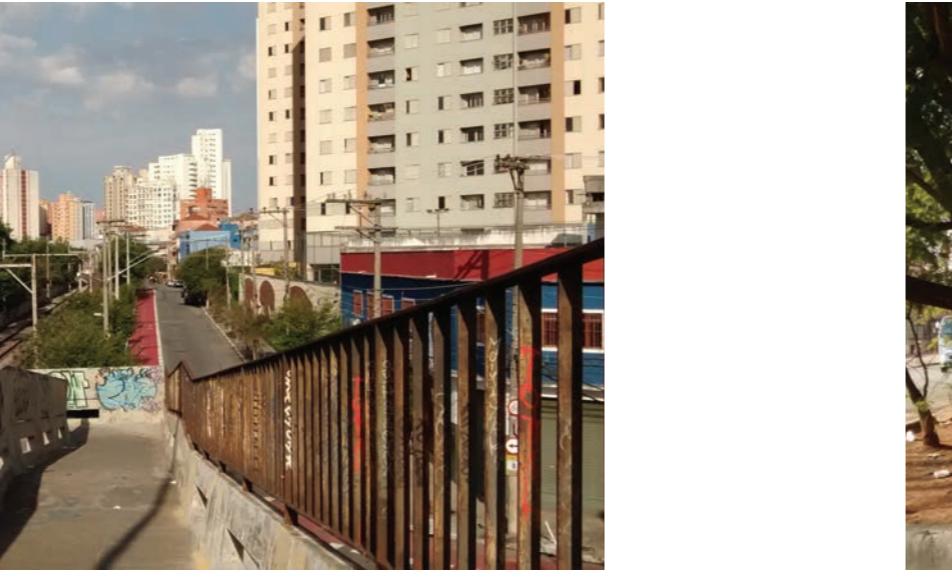
Passarela existente
Fonte: Fotos da autora



Viaduto Eng. Orlando Murgel (esq.) e muro do lado sul da ferrovia, Rua Capistrano de Abreu (dir.)
Fonte: Fotos da autora



Viaduto Pacaembu
Fonte: Fotos da autora

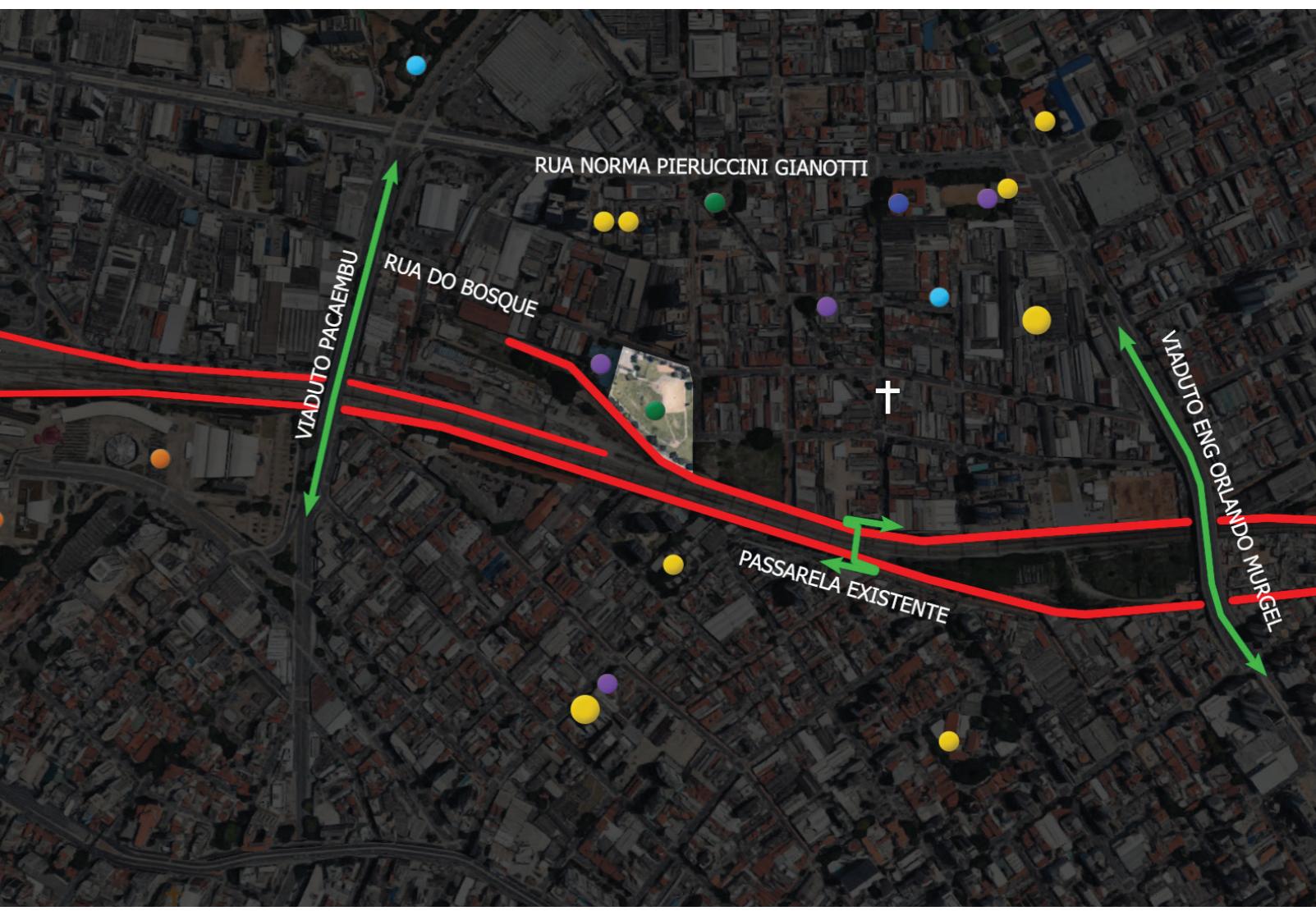


É válido salientar que a região possui diversas escolas para alunos em diferentes faixas etárias (creche, ensino fundamental I e II, ensino médio e de nível superior), conta com postos de saúde e equipamentos de assistência social que vão desde os centros para acolhida de moradores de rua às instituições que assistem às pessoas com deficiência, como é o caso da Fraternidade Irmã Clara e do Laramara, Associação Brasileira de Assistência ao Deficiente Visual.

Nesse sentido, os problemas relacionados à microacessibilidade se tornam ainda mais graves diante do fato de que o número de usuários que são crianças, idosos ou pessoas com deficiência física ou psicomotora é frequente na região.

Ainda sobre os equipamentos básicos, observa-se que o bairro carece de equipamentos de cultura, lazer e esporte, contando somente com o Centro Esportivo Educacional Raul Tabajara e o Memorial da América Latina para atender a essa demanda. Também são escassas as áreas verdes na região, que conta somente com uma pequena praça junto à Rua Norma Pieruccini Gianotti e com a Praça Nicolau de Moraes Barros, ambas muito deterioradas atualmente.

- Ensino Superior
- Ensino Fundamental e Médio
- Esporte
- Cultura e Lazer
- Assistência Social
- Saúde
- Praças
- ✚ Paróquia de Santo Antônio



Levantamento dos equipamentos existentes

Ter que recorrer ao transporte para driblar os problemas no âmbito da microacessibilidade é uma alternativa bastante utilizada visto que, em contrapartida aos precários acessos para pedestres e ciclistas nas curtas distâncias, nota-se na região uma grande oferta de transportes. Há muitas linhas de ônibus que vão para os mais variados bairros da cidade a partir das avenidas principais dos arredores como por exemplo, partindo: do corredor de ônibus da Avenida Marquês de São Vicente que se conecta à Avenida Rudge ligando os bairros da zona Norte (do outro lado da Ponte da Casa Verde) ao Centro (depois do Viaduto Engenheiro Orlando Murgel); dos baixos do Viaduto Pacaembu, que liga a Zona Norte a bairros como Lapa, Perdizes, Consolação e Pinheiros por meio de rotas que levam ao Minhocão, ou seguindo pela Avenida Pacaembu, ou ainda, levando ao Terminal Rodoviário Palmeiras - Barra Funda, de onde as possibilidades de trajeto por ônibus se multiplicam ainda mais, inclusive para outras cidades, estados e até mesmo, outros países. E além disso, o terminal oferece a possibilidade de conexão com os modais metroviário e ferroviário, conectando a Zona Leste e inúmeras localidades periféricas e da região metropolitana de São Paulo ao Centro.

A região também conta atualmente com uma rede cicloviária, ainda que não planejada da melhor maneira em alguns trechos, gerando novos pontos de grande insegurança aos pedestres e ciclistas; além dos que já existiam também para os pedestres, pela ausência de travessias adequadas.

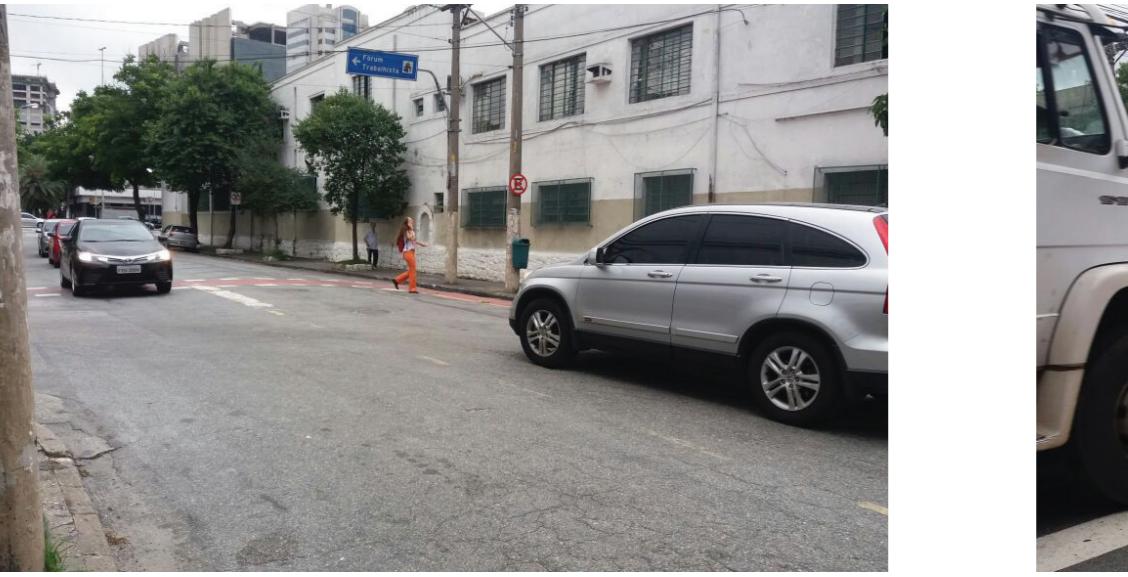
No mapa ao lado é possível observar a abundância de pontos de ônibus na região, os trechos de ciclovia existentes atualmente e os maiores fluxos de pedestres que, de maneira geral, correspondem: à área ao redor das escolas do bairro; ao

longo da Rua do Bosque, importante conexão da Barra Funda com seu bairro vizinho, o Bom Retiro; ao fluxo daqueles que se dirigem ao corredor de ônibus ou ao Terminal Barra Funda.

- Ponto de ônibus
- Ciclovia existente
- Principais fluxos de pedestres
- ★ Pontos de insegurança
- Muro da ferrovia



Levantamento da oferta de transportes e principais fluxos existentes



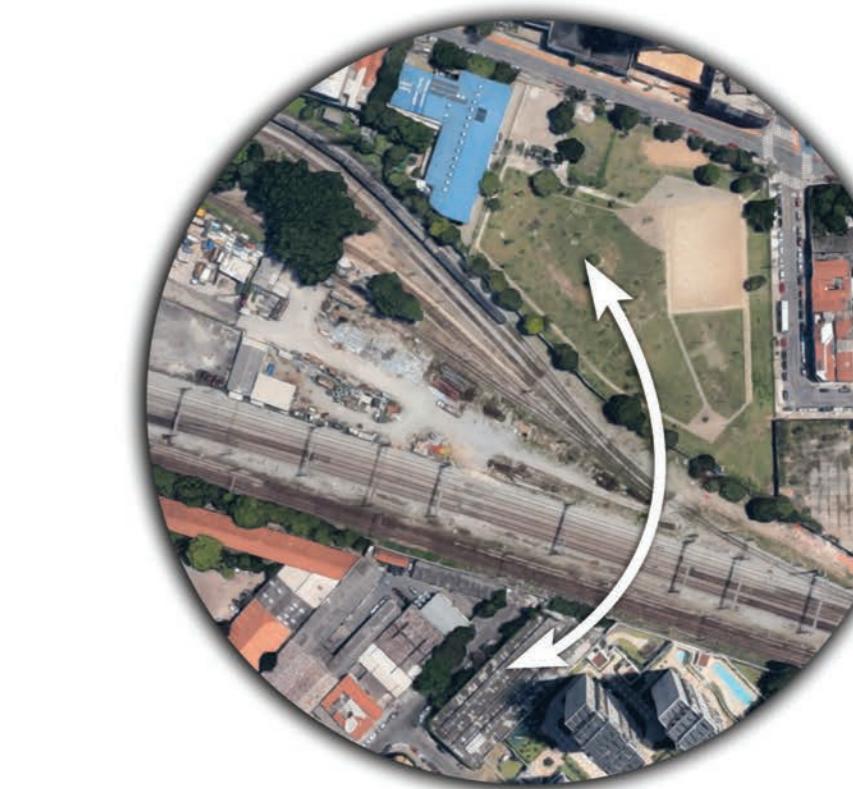
Pontos de insegurança: cruzamentos não semaforizados na Rua do Bosque
Fonte: Fotos da autora



A realização desses levantamentos foi de extrema importância para compreender as principais demandas da região e enxergar o real potencial da Praça Nicolau de Moraes Barros, não só como meio facilitador da inclusão – possibilitando o convívio de diferentes tipos de usuários, independentemente de suas deficiências, idades ou classes sociais – mas também como ponto estratégico de conexão urbana para o bairro e de área verde significativa.

Também foi de fundamental importância descobrir sobre a existência do galpão abandonado na Rua Doutor Sérgio Meira, cujo lote está localizado no lado da ferrovia oposto à Praça Nicolau de Moraes Barros, fazendo conexão com a rua e, portanto, atuando como um mediador entre o ponto inicial de intervenção, a Praça, e o outro lado do bairro.

Além disso, a partir da identificação do problema de microacessibilidade existente, constata-se a real necessidade de “costura” desse tecido urbano, hoje fragmentado.



Praça Nicolau de Moraes Barros e Galpão da Rua Doutor Sérgio Meira
Fonte: Google Maps

4. FIC E A IMPORTÂNCIA DA ACESSIBILIDADE

A Fraternidade Irmã Clara foi fundada em 1982, como entidade filantrópica, sem fins lucrativos, reconhecida como Prestadora de Serviços de Utilidade Pública Municipal, Estadual e Federal. Tendo por missão “abrigar e atender portadores de paralisia cerebral, sem discriminação, promovendo a qualidade de vida, através da reabilitação motora e cognitiva e valorização do vínculo familiar”.

A Instituição tem como objetivo proporcionar assistência integral a portadores de paralisia cerebral, e, ainda, como finalidade, o abrigo (regime de internato), a assistência social e a reabilitação de seus assistidos, com atendimento técnico-profissional em fisiatria, hidroterapia, fisioterapia neuromotora e respiratória, terapia ocupacional, fonoaudiologia e nutrição e, para o atendimento externo, fornecer cadeiras de rodas adaptadas. Atualmente a FIC atende 58 pessoas com paralisia cerebral na faixa etária de 7 a 47 anos, sendo 45 moradores da Instituição e 13 assistidos externos. E é mantida através de doações, trabalhos voluntários e recursos advindos de bazares e eventos benéficos.

Na ocasião de sua fundação a sede da Instituição localizava-se sob o Viaduto Pacaembu, em caráter provisório, mas o que era para ser passageiro permaneceu definitivo por muitos anos, até que em 2004 a FIC conseguiu o comodato do terreno na Rua do Bosque, parte da Praça Nicolau de Moraes Barros, local de sua atual sede, que foi finalmente inaugurada em 2010. A antiga sede sob o Viaduto Pacaembu passou a ser uma filial da Instituição e abriga seu bazar benéfico.

Numa publicação da FIC em comemoração aos seus 30 anos de existência em 2012 há um relato sobre a satisfação com

a mudança de endereço e o fato de ter a praça como vizinha: “Enquanto a nova sede era apenas um sonho, os assistidos costumavam passear pelas ruas, nos arredores da antiga sede da FIC, no Memorial da América Latina. Hoje, nosso quintal é uma praça da prefeitura, onde os assistidos podem ter contato com outras pessoas e com a natureza.”



Volta na Praça Nicolau de Moraes Barros, 2010

Fonte: Livro institucional FIC

Infelizmente, desde a inauguração da nova sede até os dias atuais a praça foi se deteriorando cada vez mais, e a falta de equipamentos adaptados, além da manutenção passar a ser cada vez menos frequente, os assistidos da FIC não podem mais contar com a praça como quintal, visto que nem mesmo os caminhos se mantiveram, impossibilitando a circulação das pessoas com mobilidade reduzida ou em cadeiras de roda.

Sem poder utilizar-se da Praça Nicolau de Moraes Barros, os assistidos da FIC se mantém a maior parte do tempo dentro dos limites da Instituição. Afortunadamente, o espaço é agradável e possui infraestrutura adequada às necessidades de seus moradores contendo: dormitórios, banheiras, fraldário, consultório médico, enfermaria, despensa de remédios, pátio coberto e sala AVD (atividades da vida diária) para realização de atividades com os assistidos, espaço virtual, lavanderia, rouparia, cozinha, câmaras frias (para resfriados e congelados), despensa de alimentos, refeitório, um pequeno auditório para treinamento dos voluntários e palestras, jardim interno, piscina para realização de hidroterapia, recepção e algumas vagas de estacionamento e área para carga e descarga.



Dormitório
Fonte: Livro institucional FIC



Pátio coberto
Fonte: Livro institucional FIC

A Instituição promove aos assistidos, segundo a sua realidade, atividades que visam desenvolver, de forma integrada, as habilidades motoras, perspectivas, de linguagem, de orientação espaço-temporal, de lateralidade necessárias à aprendizagem de novos conceitos, visando também ampliar a integração do jovem com o seu espaço social e físico. Os coordenadores explicam que “é importante que as atividades sejam precedidas de situações concretas, desenvolvidas dentro e fora das oficinas, com materiais variados, através de tarefas planejadas, mas também em momentos de conversas sociais, recreação, entre outros”.

Na Instituição são realizados uma série de eventos, comemoração de datas festivas e oficinas, dentre elas as oficinas do corpo e de artes, que visam oferecer aos assistidos (com

e sem potencial cognitivo) atividades que buscam a descoberta de afinidades e talentos, a prática e o aprimoramento de conceitos já adquiridos, o conhecimento de si próprio e a obtenção de novos conceitos.



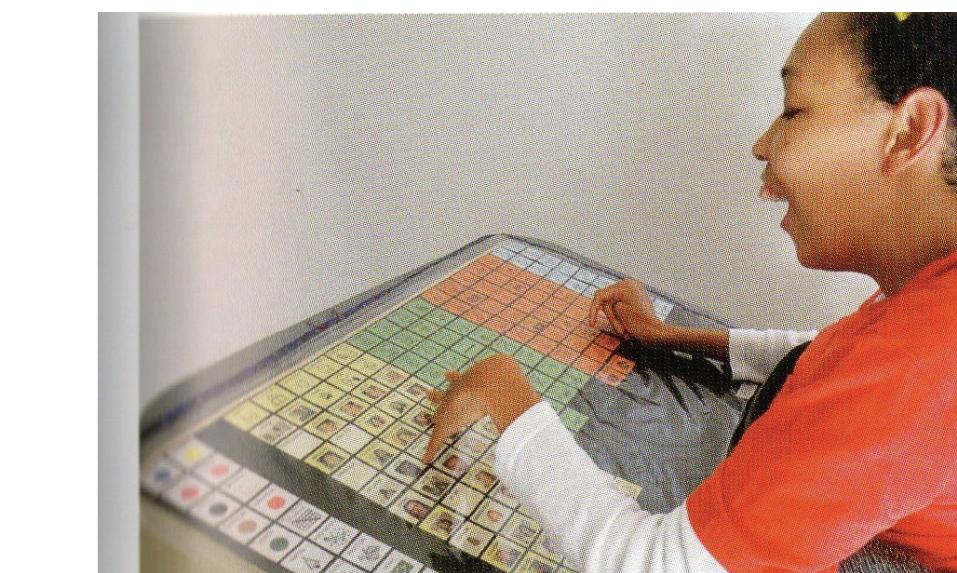
Carnaval
Fonte: Livro institucional FIC

A intenção é aproximar os assistidos o maior possível da vivência de situações escolares, de lazer, do lar, entre outras dentro de sua faixa etária.



Cozinhando na sala AVD (esq.) e oficina de artes (dir.)
Fonte: Livro institucional FIC

Para viabilizar as atividades e ampliar o contato dos assistidos com diferentes estímulos sensoriais e vivências sensório-motoras, se faz uso da tecnologia assistiva, que se trata de qualquer equipamento ou conjunto de produtos usados para manter ou melhorar o desempenho funcional do indivíduo. Por meio da tecnologia assistiva promove-se o uso das diferentes linguagens, ampliando a interação do indivíduo com o meio e com o outro, minimizando assim suas limitações e promovendo-lhe maior autonomia e independência.



Prancha de comunicação
Fonte: Livro institucional FIC

Os assistidos da FIC recebem atendimentos de fisioterapia (motoria, de posicionamento e respiratória), hidroterapia, terapia ocupacional, fonoaudiologia e consultas médicas de acordo com as necessidades específicas de cada um. Alguns desses atendimentos, especialmente dentro do campo da fisioterapia motora,

são passíveis de serem realizados através de brincadeiras no convívio com outras pessoas e até mesmo em ambiente externo, ampliando o convívio social dos assistidos. Na medida do possível, os funcionários e colaboradores voluntários da FIC proporcionam passeios externos aos assistidos e também recepcionam visitantes que queiram realizar alguma dinâmica ou atividade na própria instituição.



Passeio no Parque da Juventude
Fonte: Livro institucional FIC

É fundamental que os assistidos da FIC possam vivenciar experiências diferentes daquelas que são realizadas na Instituição. É importante ter conhecimento de que os portadores de paralisia cerebral, assim como qualquer outra pessoa com algum tipo de deficiência podem e devem realizar atividades comuns do cotidiano. Além disso, para qualquer indivíduo, a troca de

experiências é enriquecedora e essencial. Por essas razões, surgiram as motivações pessoais para olhar também para esses usuários ao realizar esse projeto de intervenção para a Praça Nicolau de Moraes Barros no TFG.

Através de uma visita em fevereiro de 2017, foi possível compreender melhor quais as atividades que os assistidos costumam realizar, conhecer as dependências da nova sede e em conversa com a coordenadora da Instituição, compreender algumas necessidades básicas para que fosse possível voltar a utilizar a praça ao lado, proporcionando mais momentos de lazer e sociabilização aos assistidos. De modo geral, a limpeza da praça e poda da grama seriam fundamentais para não gerar o acúmulo de lixo, que pode proliferar doenças – grande preocupação, em especial para aqueles com imunidade mais baixa; brinquedos adaptados seriam de grande ajuda, assim como referências sensoriais para estimular os assistidos; e um ponto simples porém de fundamental importância seria um caminho ao redor da praça com superfície lisa e livre de obstáculos para circularem com as cadeiras de roda, andadores e muletas de maneira confortável e segura.

O contato com a FIC neste momento do TFG trouxe à tona a reflexão de que é preciso sempre lembrar que existem diferentes grupos de usuários dos espaços (deficientes visuais, auditivos, pessoas com mobilidade reduzida, idosos, crianças, obesos, usuários de próteses e órteses, etc.) e que a arquitetura também precisa ser projetada para esses usuários. Cada vez mais deve-se praticar a arquitetura inclusiva, visando atender às demandas do maior número possível de pessoas.

Até mesmo porque qualquer pessoa pode encontrar-se numa situação de mobilidade reduzida em alguma fase da vida:

gravidez, fraturas, torciclos, entre outros. Além da diminuição de força muscular, resistência e reflexos ao longo do processo de envelhecimento, que também reflete na capacidade de interação dos indivíduos com o meio. E também não se pode descartar a possibilidade de alguma deficiência física, sensorial ou psíquica vir a alterar nosso modo de estar ou agir no espaço em que vivemos.

Partindo do princípio de que a acessibilidade diz respeito à condição que cumpre um ambiente, objeto ou instrumento para ser utilizável por todas as pessoas de forma segura e da maneira mais igualitária, autônoma e confortável possível, é primordial levar em conta os conceitos do desenho universal nos projetos. No caso do projeto de um lugar, Duarte e Cohen nos lembram que “a Acessibilidade com “A” maiúsculo é alcançada quando os espaços são convidativos, fáceis de percorrer, fáceis de entender, atrativos e, acima de tudo, são promotores de encontros e convívio com o Outro.” (Duarte e Cohen, 2010: 86)

Nesse sentido, é essencial eliminarmos as barreiras, não somente físicas mas também as psicológicas, pois é imprescindível para criar motivação de frequentar um determinado espaço, que a pessoa tenha ciência de que poderá acessar o ambiente e será bem acolhida, podendo usufruir das qualidades e atividades proporcionadas por esse espaço. Uma vez apropriando-se desse espaço, o usuário criará um vínculo afetivo e, consequentemente, o hábito de fazer uso do mesmo.

5.DIRETRIZES DE PROJETO

O foco central do trabalho é a proposição de um campo de articulação na região, para que onde hoje exista barreira, passe a existir passagem, fruição, encontro. A intenção é, portanto, articular adequadamente: as escolas nas proximidades e especialmente a FIC à Praça Nicolau de Moraes Barros e também os dois lados do bairro. Para tal, deve-se viabilizar o caminho através do programa arquitetônico a ser proposto, o qual precisa ser distribuído cuidadosamente de modo a fazer as pessoas caminharem distâncias confortáveis e percursos agradáveis.

Nesse sentido, definem-se três abrangências de projeto, a saber: Primeiramente, a requalificação da Praça Nicolau de Moraes Barros, explorando seu potencial como área verde e equipamento público, e o redesenho dos percursos urbanos ao seu redor (acessos, calçadas, etc.), estabelecendo-a como uma centralidade, que se abre, convidativamente, para o bairro.

A partir dessa centralidade, criar novos caminhos e travessias, acessíveis e seguros, que levem à praça, tanto na esfera urbana (conexões entre ambos os lados do bairro, sobre a linha férrea), quanto na esfera interna (travessias entre ambientes próximos e equipamentos implantados), visando a costura do território fragmentado junto à orla ferroviária e a reinserção dessa área, atualmente subutilizada pela população, ao tecido urbano.

E a terceira abrangência seria fortalecer a ideia de percurso e induzir a circulação dos usuários pelo espaço projetado, através da criação de uma arquitetura oportuna para o bairro, ou seja: instalações e edificações que atuem como bons pretextos de pausa para as pessoas, dando a elas motivação, tanto para a travessia como também para a permanência e usufruto do

espaço construído. Dessa maneira, é importante pensar numa variedade de funções para esses espaços, de forma a garantir a riqueza de experiências e trocas entre os usuários e o dinamismo da região. Além disso, buscar suprir com essa arquitetura proposta a evidente demanda do bairro por equipamentos de lazer, cultura e esporte.

Para alcançar esses objetivos, será fundamental priorizar os pedestres como principais usuários do espaço, e também os ciclistas, criando percursos para seu trajeto seguro. E ainda, atentar para o fato da diversidade de usuários, especialmente no que diz respeito à condições de mobilidade e faixas etárias. Portanto, será preciso projetar equipamentos e acessos adaptados, além de atrações para crianças, adultos e idosos.

Além disso, buscar configurar espaços que preveem determinados usos, mas sem limitar seu potencial de apropriação pelos usuários, permitindo, sempre que possível, a polivalência dos ambientes.

6.PROJETO

6.1 - Primeiras ideias e definição do recorte

No início do processo de projeto, foi realizado o Master Plan da página ao lado, como um primeiro esforço de materialização das diretrizes almejadas.

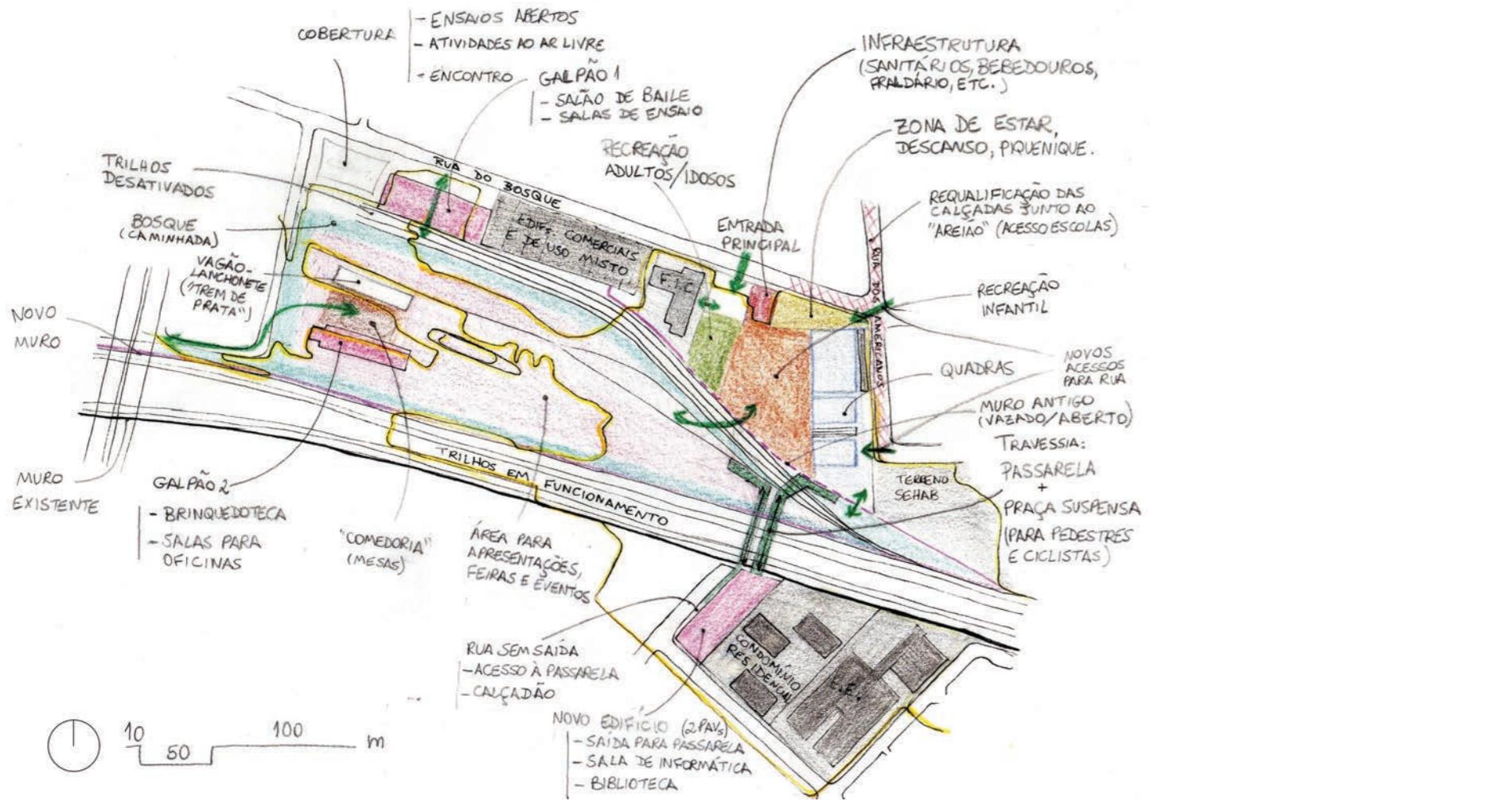
Neste momento inicial estava sendo considerada também como área de intervenção todo o terreno da antiga Estação Barra Funda, atualmente de posse da CPTM, por conta de todo o significado que teve para o bairro no passado e por contar com galpões remanescentes da época das antigas estradas de ferro que por ali passavam.

Posteriormente, após conseguir realizar uma visita ao local e conversar com alguns funcionários da CPTM, essa área foi desconsiderada da proposta final, uma vez que existe uma grande complexidade de usos no terreno, em especial por parte dos funcionários que realizam a manutenção elétrica da linha férrea. Além disso, a visita veio a esclarecer que os trilhos remanescentes não estão totalmente desativados, sendo utilizados atualmente para lavagem dos trens.

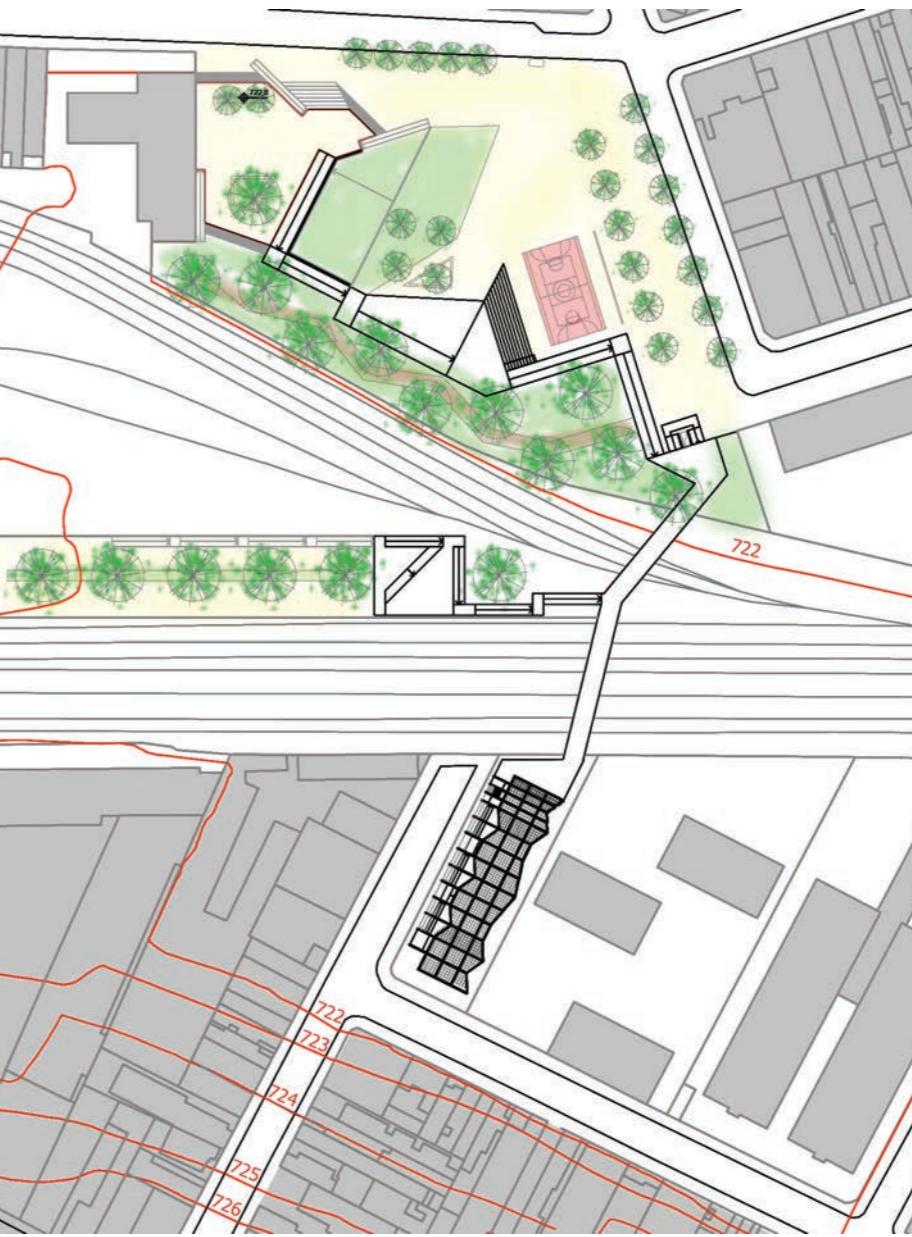
Dessa maneira, caso o terreno da CPTM fosse considerado na área de intervenção, o trabalho deveria contemplar a existência desses outros usos e exigiria um aprofundamento na questão da ferrovia, dos serviços demandados por ela e a infraestrutura necessária para mantê-la, encaminhando o trabalho para um outro foco e outra escala de abrangência.

Contudo, esses primeiros estudos foram parte essencial do processo de projeto. Começar a pensar na proposta a partir de uma escala mais macro foi fundamental para reconhecer os lugares com potencial para intervir e selecionar os locais mais apropriados dentre as diversas possibilidades existentes.

E foi o processo que concretizou a percepção da importância vital da Praça Nicolau de Moraes Barros para a região, sobressaindo-se inclusive à sedução inicial de se trabalhar com os galpões históricos. Desse modo, o processo possui total valor já que viabilizou o encontro do recorte correto da área de intervenção final: a Praça Nicolau de Moraes Barros e o lote do galpão abandonado da Rua Doutor Sérgio Meira, do outro lado da ferrovia.



Master Plan



6.2 - Referências projetuais

O projeto de paisagismo é um processo que envolve muitas referências e estudos. Vamos explorar algumas das principais referências que contribuíram para a concepção do projeto.

Um dos principais referentes é o Parque do Mindu, em Manaus, Brasil, projetado por Roberto Mota em 1996. O parque é uma referência para a integração entre a natureza e a cidade.

Outra referência importante é o Centro Aberto, em São Paulo, Brasil, desenvolvido pela Prefeitura na região central da cidade em 2016. O projeto visa a revitalização do espaço público através da renovação das estruturas existentes.

As referências estudadas abrangem desde a conservação de recursos naturais até a criação de circuitos de caminhos e a realização de atividades recreativas e esportivas.

É importante destacar que as referências estudadas ao longo do processo de trabalho foram muitas, mas serão apresentadas aqui apenas as que contribuíram mais efetivamente para a concepção do projeto.

São elas:

Parque do Mindu, Manaus, Brasil - 1996

O parque, com cerca de 330.000 m², projetado por Roberto Mota e sua equipe, conta com diversas atrações típicas de um parque urbano (recreação, esportes, circuito de caminhos, presença e conservação de recursos naturais, entre outros).

Dentre as atrações uma merece maior destaque: o circuito de passarelas suspensas que forma um caminho em meio a vegetação mais densa do parque, funcionando como uma espécie de bosque elevado.

Centro Aberto, São Paulo, Brasil - 2016

Projeto desenvolvido pela Prefeitura na região central da cidade de São Paulo visando a ativação do espaço público através da renovação de suas formas de uso. Ou seja, tem por objetivo transformar as estruturas preexistentes nos locais para permitir o convívio e a realização de atividades diversas.

Uma característica marcante das diversas intervenções pelo Centro é a presença de decks formando um conjunto de arquibancada e patamares para o estar e lazer dos transeuntes.

Centro Aberto
Fonte: Prefeitura de São Paulo

Passarela suspensa no Parque do Mindu
Fonte: Parques Urbanos do Brasil

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228</p

Passarela e espaço recreativo Bostanli, Izmir, Turquia – 2016

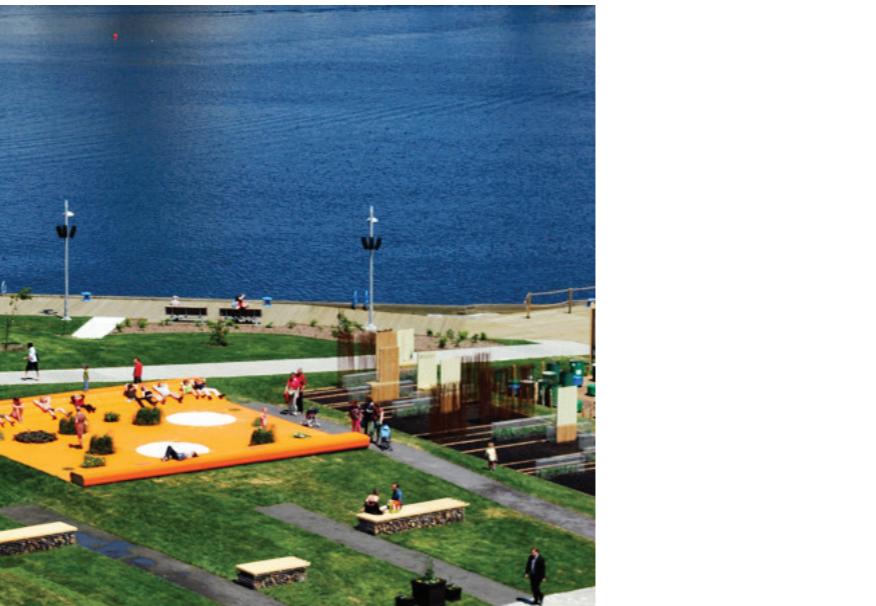
Projetada pelo Studio Evren Basbug sobre o rio Bostanli, a passarela está inserida no contexto de revitalização costeira da região. Seu conceito vai além de um elemento urbano de infraestrutura e de passagem de pessoas, definindo-se também como atração pública e local de lazer e contemplação, interagindo poeticamente com seu entorno. A configuração dos planos em diferentes inclinações sobre a estrutura metálica principal, configura diferentes possibilidades de contemplação da paisagem: os usuários podem disfrutar da vista da baía e do pôr do sol sentados ou até deitados.



Diversos usos do espaço recreativo Bostanli
Fonte: ArchDaily

Plage, Quebec, Canadá – 2008

Essa instalação temporária concebida por Eduardo Aquino e Karen Shanski, do escritório SPMB para o Festival Ephemeral Gardens em Quebec, é um exemplo de como os espaços podem ser fortemente transformados através de intervenções por muitas vezes simples, sem perder a qualidade por conta dessa não complexidade. Nessa instalação, lida-se com o manejo da topografia para a criação de espaços de estar e lazer através da variação das dobras da folha de deck, criando diversas possibilidades de uso.



Instalação temporária Plage
Fonte: SPMB

Centro Georges Pompidou, Paris, França – 1977

Projeto de Renzo Piano e Richard Rogers, vencedor do concurso para a construção de um centro cultural em Paris que fosse um monumento e ponto turístico para a cidade. Com desenho arrojado para a época e ainda para os dias atuais, o edifício expõe toda sua estrutura e infraestrutura como um exoesqueleto presente na fachada. A estrutura principal, composta por pórticos metálicos treliçados, permite a configuração dos pavimentos como amplos vãos sem a presença de pilares intermediários. Além disso, a malha metálica da estrutura principal também atua como suporte para uma estrutura secundária que sustenta as escadas rolantes e corredores de acesso na fachada lateral Oeste; fachada esta que abriga também uma praça pública acompanhando toda a extensão lateral do edifício, com grande importância social e cívica, fazendo parte do conjunto do projeto.



Fachada Oeste com as escadas rolantes
Fonte: ArchDaily

Sesc 24 de maio, São Paulo, Brasil - 2017

O recente edifício do centro de São Paulo, projetado por Paulo Mendes da Rocha em parceria com o escritório MMBB possui um subsolo, térreo e mais treze pavimentos, o último abrigando a piscina da unidade. Um aspecto muito relevante do projeto é o fato da circulação principal ser feita por rampas que permitem a subida confortável dos treze pavimentos do edifício, e nos compensa, ao chegar no terraço, com a vista do centro da cidade e o ambiente da piscina. Os demais ambientes vão apoiando lateralmente à rampa ao longo da subida. Através da permeabilidade entre rampa e paredes que dividem os espaços, pode-se observar a partir dos espaços o movimento na rampa, e vice-versa, durante o percurso na rampa, observar as atividades acontecendo ao lado, sendo, portanto, a própria rampa e sua localização no interior do edifício, uma atração à parte.



Circulação principal do SESC 24 de Maio
Fonte: Monthana Dias

6.3 - Travessia

Enxergando a Praça Nicolau de Moraes Barros como importante ponto de conexão e aproveitando-se da boa localização do lote da Rua Doutor Sérgio Meira no lado oposto da ferrovia, foi possível desenvolver uma travessia conectando esses dois terrenos. Dessa forma, foi projetada uma passarela alternativa à existente atualmente, que se encontra mais a Leste e em condições precárias, como já dito anteriormente. Projetada em estrutura metálica, a passarela conta com dois tramos inclinados, de modo a permitir que ela tenha três pontos de apoio: nos fundos da praça, entre os trilhos por onde circulam os trens do Metrô e da CPTM e os do recuo utilizados para lavagem dos trens e um no lote do novo edifício proposto.

O gabarito vertical é de 7 metros a serem vencidos a partir dos trilhos, de acordo com a Instrução de Serviço Ferroviário que se refere à passarelas para pedestres, desenvolvida pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Para vencer essa altura, foi desenvolvido um circuito de rampas acessíveis, também projetadas em estrutura metálica, com inclinação de 5%, realizando a conexão entre a Rua do Bosque no nível da praça, a passarela e a esquina da Rua Doutor Sérgio Meira com a Rua Lopes Chaves, no térreo do edifício. Esta última rua, apesar de ser sem saída, dá acesso à uma série de galpões de carga e descarga existentes no lado oposto ao edifício, não podendo portanto, ser fechada para os veículos, em geral caminhões, que ali circulam. Logo, foi proposto um calçadão somente no lado do edifício, com arborização e distribuição de mobiliário urbano, ampliando as possibilidades de estar e convívio.

Com o objetivo de proporcionar uma travessia segura e confortável, a inclinação dos tramos de rampa se mantém

constante durante todo o percurso; foram projetados patamares generosos e 'cotovelos' nas extremidades da passarela para descanso e apreciação da vista; e a passarela não possui laterais cegas, apenas o guarda-corpo, também com montantes metálicos e vidro para sua vedação, sem o impedimento da visão dos que passam.

Cabe ressaltar a importância do percurso por rampas, que significa caminhar sem dividir, já que permite o andar lado a lado, e ainda, um caminhar de forma mais leve e despretensiosa, sem ter que tomar cuidado com o degrau a sua frente, como ocorre com as escadas. E um outro aspecto relevante, considerado especialmente no fato de destacar a rampa do edifício é o fato dela representar um modo de caminhar democrático, ou seja, para todos os tipos sociais, sem constranger ninguém.

As escadas e elevadores também aparecem como alternativas para a realização do percurso, tanto no lado da praça quanto do edifício, permitindo que todos os usuários, independentemente de suas impossibilidades, possam realizar o trajeto com conforto e segurança. Levando-se em conta também os ciclistas, optou-se por deixar as rampas e a passarela com uma largura generosa e propor canaletas nas escadas, para que o ciclista tenha mais conforto caso opte por esse caminho, carregando suas bicicletas.

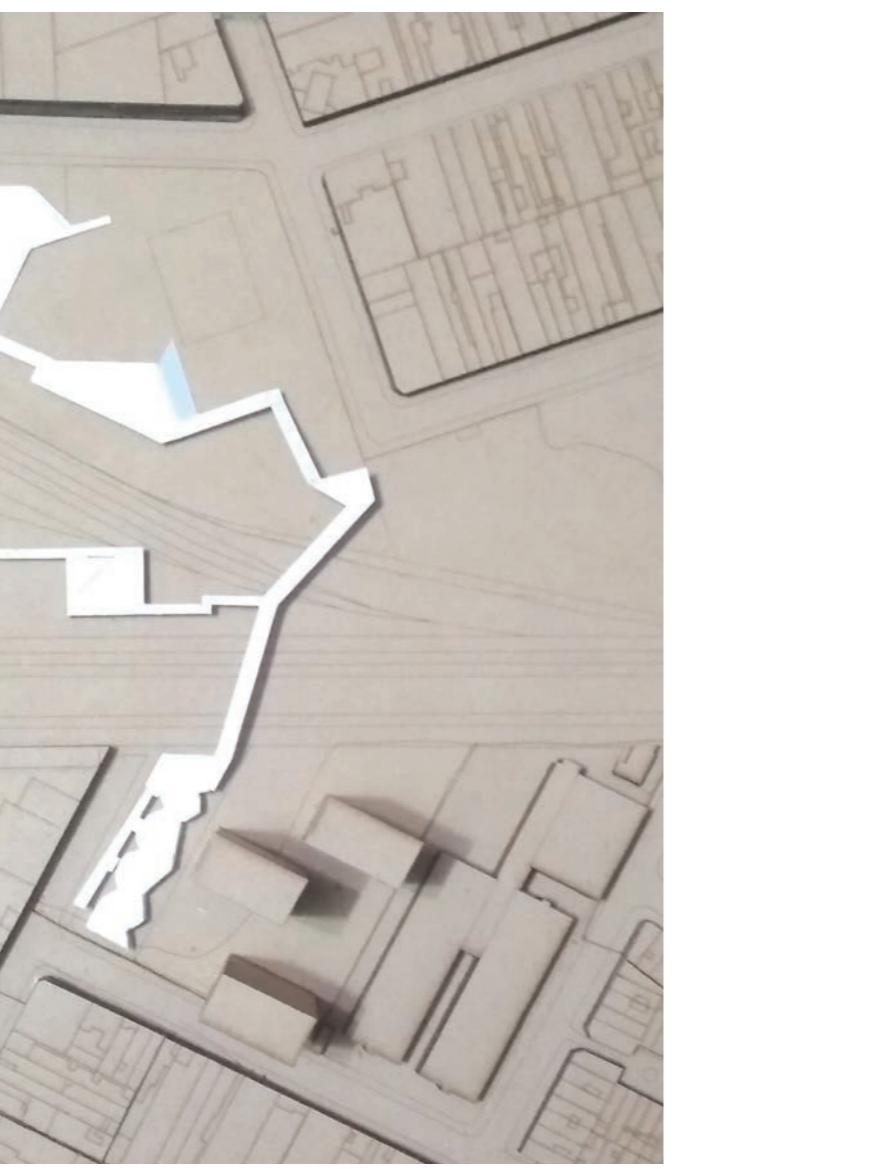
Como a intenção desde o início era a criação de um campo articulador na região, visando solucionar o problema evidente de microacessibilidade, também foi criado um caminho que leva ao entremuro no terreno da CPTM. Para não expor os usuários ao risco nas proximidades dos trilhos, propõe-se uma praça elevada, nos níveis 727 e 726, que permite o estar e também fun-

ciona como mirante. A pequena praça se ergue sobre um conjunto de paredes que, no térreo, realiza a vedação da área, juntamente com os novos muros propostos, impedindo o contato direto das pessoas com os trilhos, por segurança.

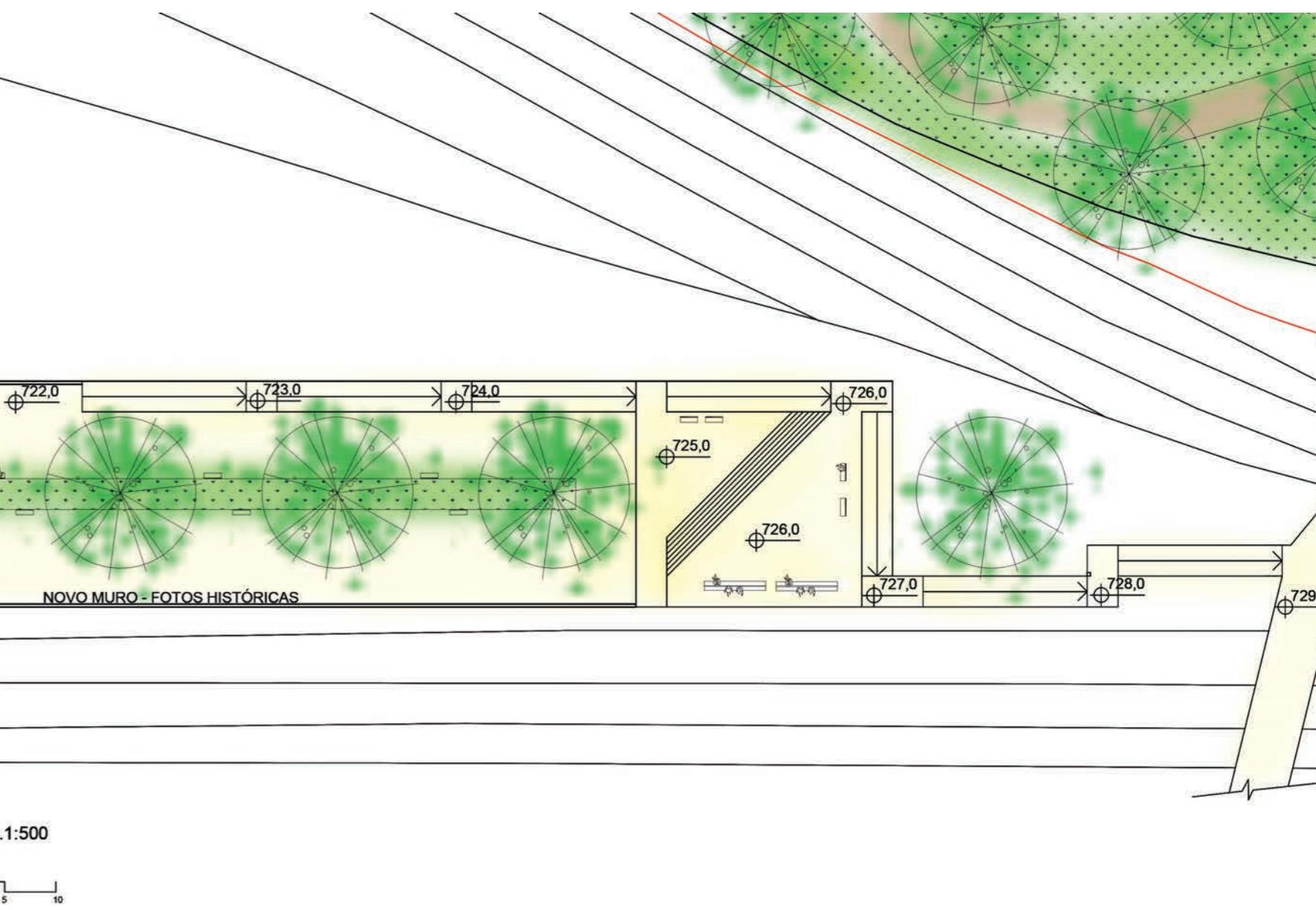
Visto que o fluxo entre a Rua do Bosque e o Terminal Barra Funda é grande, em especial nos horários de pico, esse caminho se torna uma rota alternativa para quem precisa realizar o trajeto, não havendo necessidade de contornar todo o quarteirão da Rua Capitão Mor Gonçalo Monteiro, uma vez que ao descer pelas rampas e seguir junto ao muro, já se faria a conexão diretamente com a Rua da Várzea, chegando ao Terminal.

O percurso conta com vegetação, bancos e ainda, fazendo menção aos velhos tempos da antiga Estação Barra Funda, propõe-se uma intervenção no muro junto aos trilhos, semelhante a que existe nos muros do Museu da Imigração, no bairro da Mooca, com lambe-lambes de fotos históricas da época da estação e também dos tempos de funcionamento do Trem de Prata. Seria uma maneira simples porém dinâmica e atrativa de resgate dessa memória hoje perdida.

Com a passarela e os braços de rampa propostos, configura-se um novo campo articulador na região, com a criação de mais caminhos e rotas para a população. Além disso, foi proposta a alteração de um trecho da ciclovia atualmente existente na Rua do Bosque para a paralela a ela, a Rua Cônego Vicente Miguel Marino, que desemboca na praça. A medida visa eliminar os pontos de insegurança identificados para pedestres e ciclistas na Rua do Bosque e também proporcionar a inserção da praça e do circuito de caminhos criados na rede ciclovária existente.



Maquete de estudo



Tramo da passarela com a praça elevada

Com a passarela e os braços de rampa propostos, configura-se um novo campo articulador na região, com a criação de mais caminhos e rotas para a população. Além disso, foi proposta a alteração de um trecho da ciclovia atualmente existente na Rua do Bosque para a paralela a ela, a Rua Cônego Vicente Miguel Marino, que desemboca na praça. A medida visa eliminar os pontos de insegurança identificados para pedestres e ciclistas na Rua do Bosque e também proporcionar a inserção da praça e do circuito de caminhos criados na rede ciclovária existente.

- Ponto de ônibus
- Ciclovia Existente
- Principais fluxos de pedestres
- Trecho de ciclovia a ser removido
- Fluxo de pedestres proposto
- Trecho de ciclovia proposto



Levantamento da oferta de transportes e principais fluxos existentes e propostos

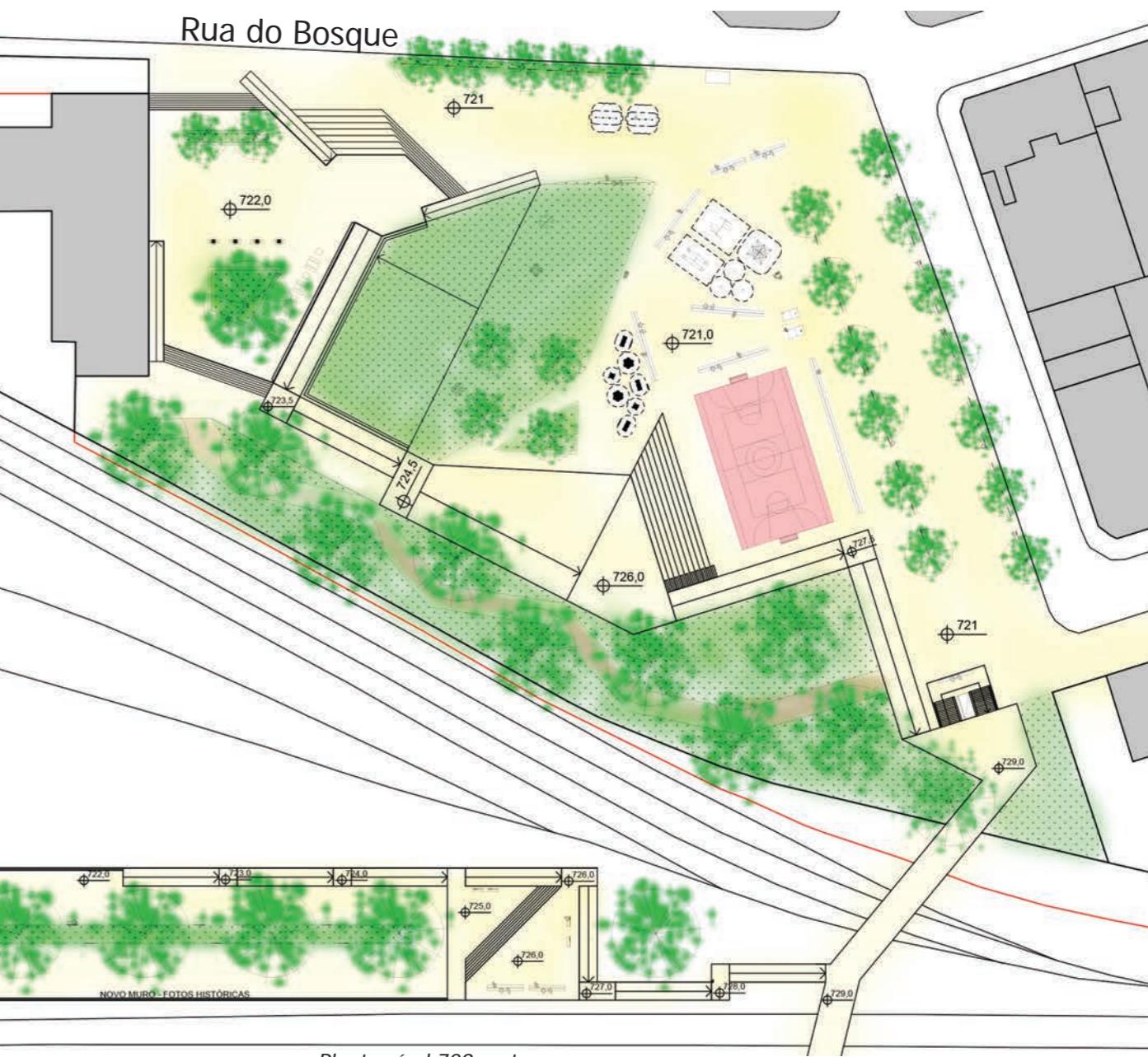
6.4 - Praça



Esc. 1:1000

0 10 50 100

Planta nível 729 metros



O terreno original da Praça Nicolau de Moraes Barros está em declive, a partir da Rua do Bosque, em direção aos fundos, junto ao muro, onde a praça já se encontra no mesmo nível da Rua dos Americanos. Dessa maneira, quem passa pela Rua do Bosque tem a visão da praça prejudicada pela presença de uma mureta.

Portanto, uma primeira intenção foi eliminar esse desnível de um metro com a calçada da Rua do Bosque, visando convidar as pessoas para adentrarem a praça. Entretanto, a FIC está implantada na cota um metro mais alta que a rua, no nível 722 metros. Para manter o acesso em nível para os assistidos da Instituição, foi configurado um platô imediatamente ao lado de seu edifício, contemplando sua entrada lateral. E para permitir a transição suave ao nível abaixo, foram colocadas rampas e escadas conectando o platô à calçada e um acesso ao gramado que leva à porção central da praça.

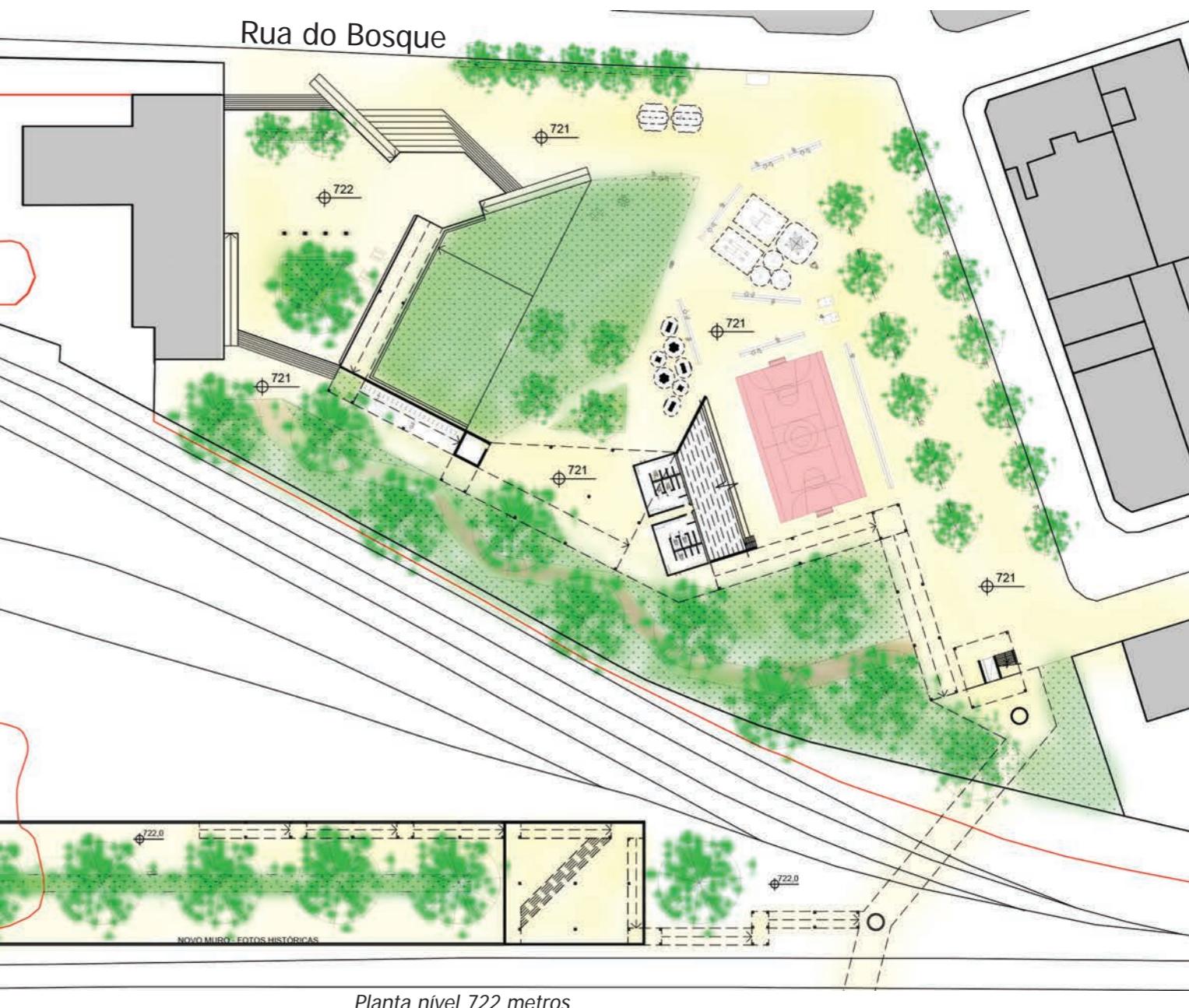
A partir desse platô inicia-se o percurso da rampa que se estende pelos fundos do terreno da praça. Com inclinação mínima admissível (5%) e configuração angulosa, permite uma subida confortável e oferece diferentes visuais, tanto da linha férrea (que antes permanecia escondida atrás do muro) quanto da praça e atividades que nela ocorrem. Além disso, as árvores de grande porte que formam um bosque nos fundos do terreno proporcionam sombra em diferentes trechos da rampa e permitem o desfrutar de sensações agradáveis, como os odores das flores e o cantar dos pássaros, de modo que todos possam aproveitar o percurso de diferentes maneiras, sejam eles deficientes visuais ou auditivos, por exemplo. Na impossibilidade de subir por rampa, há ainda o elevador chegando diretamente ao último patamar, já no nível 729, da passarela. Outras rotas ônibus (a parada). realizaçõ O descanso pongue), dos, mes (adaptado ao bosqu

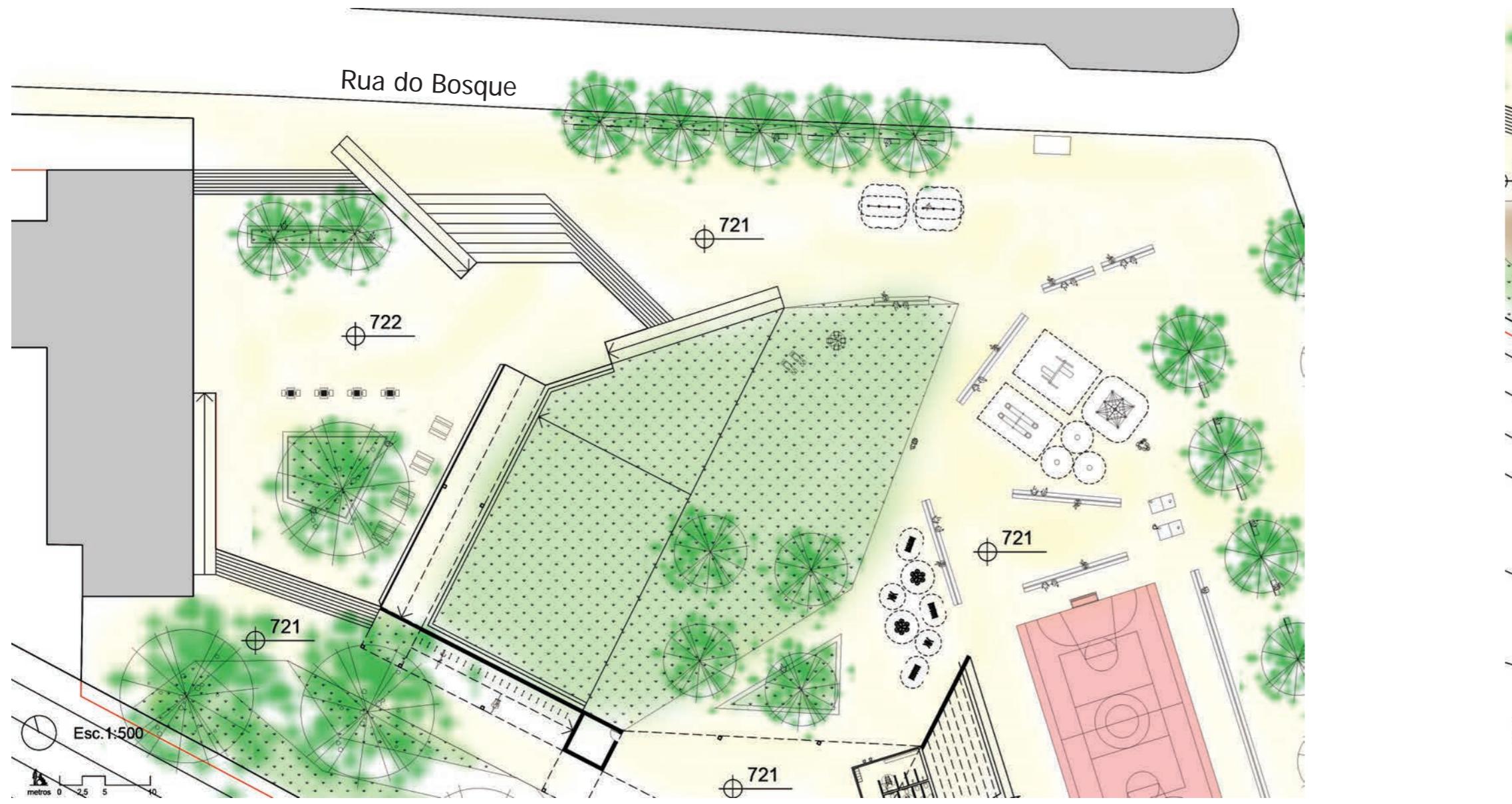
Também são possíveis pelas escadas que
de níveis 726 e 729.

como caminho, a rampa também funciona permitindo apreciar a vista, e ainda como zona de sombra para a realização sob seus tramos e patamares, como os das bandas musicais que frequentam dias chuvosos; além de abrigar o bici- o, os vestiários e a entrada do depósito, bancada. A rampa torna-se, portanto, um suporte aos demais usos e um referen- ça.

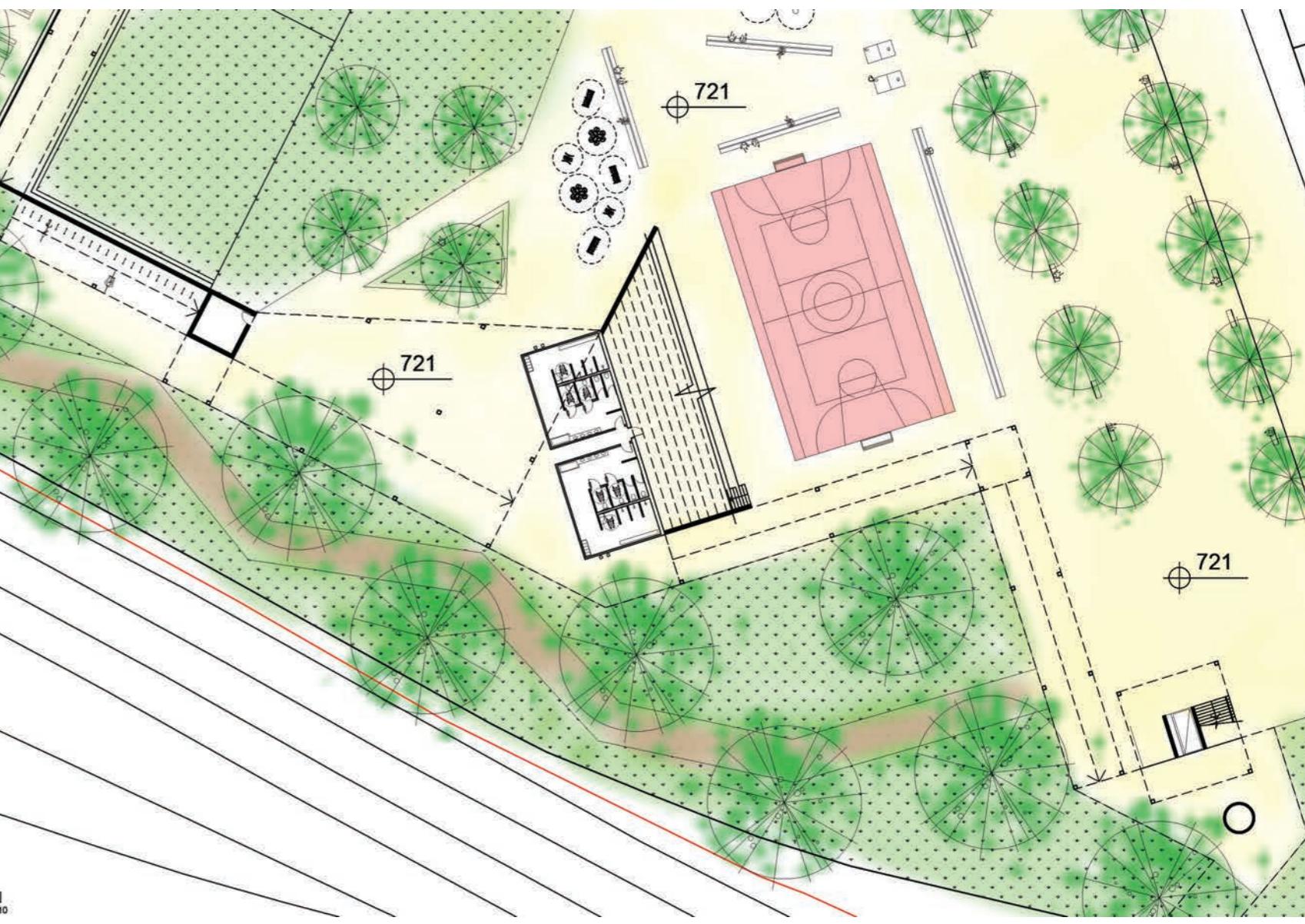
ores de médio porte e bancos dispostos
o um eixo importante da praça, junto a
que conecta o patamar final da rampa à
que, onde foi proposta uma parada de
ná o totem indicando o local do ponto de
enciar o caminho, esse trecho permite a
festivais ou feiras no local.

braça contempla ainda: zonas de estar e quadra poliesportiva, quadras de pingue-playground com brinquedos adaptados de damas), equipamentos de ginástica, mesas para piquenique, trilha em meio a árvores, canteiros e jardins.





Ampliação 1: Platô junto ao edifício da FIC



Ampliação 2: Bicicletário e vestiários

6.5 - Edifício

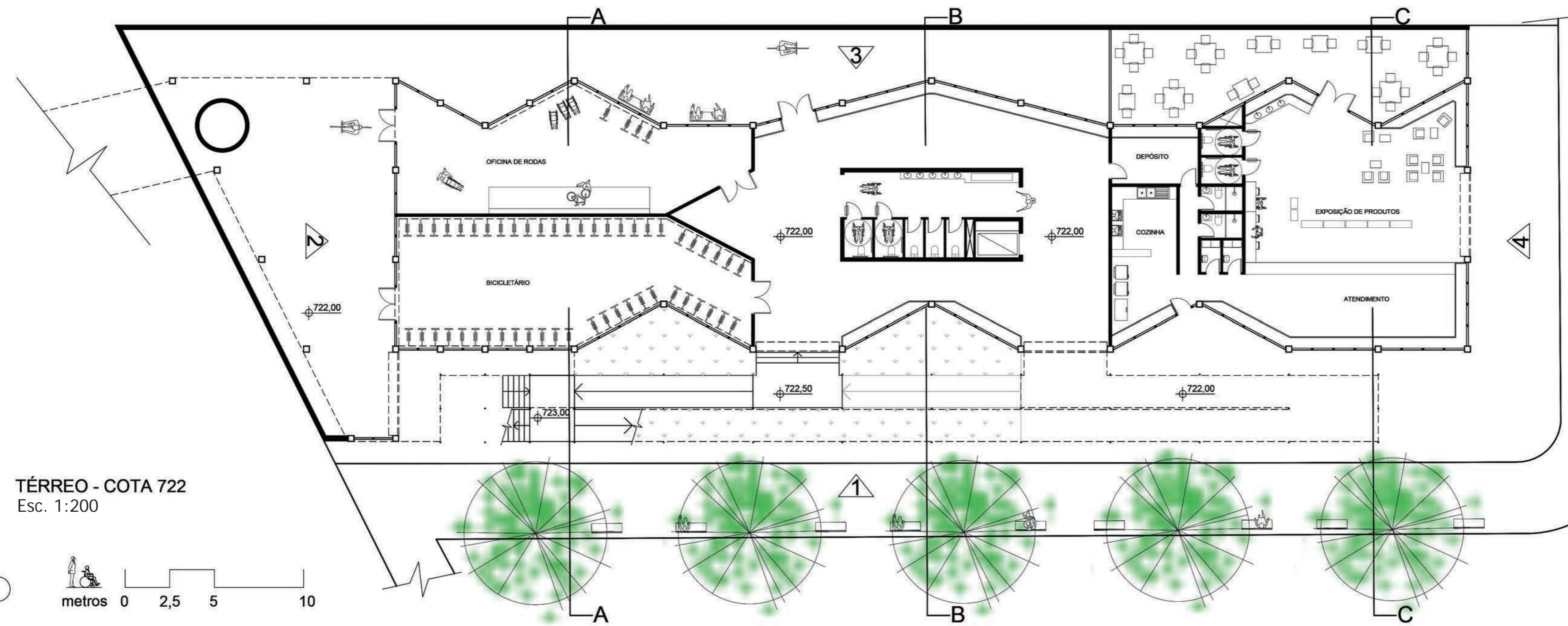
O edifício possui além do térreo, um pavimento intermediário e o terraço, que está no mesmo nível da passarela, atuando como um prolongamento da mesma. Sua forma recortada e os diferentes planos do terraço seguem a mesma linguagem de ângulos e planos inclinados da praça. Os recortes laterais do edifício seguem uma modulação principal de 5x5m entre os pilares e auxiliam no travamento da estrutura principal formada por pórticos metálicos treliçados possibilitando a ausência de pilares intermediários. As treliças sustentam as lajes de composição mista (steel deck). O núcleo central do edifício possui paredes estruturais e contribui para o travamento da estrutura no sentido longitudinal.

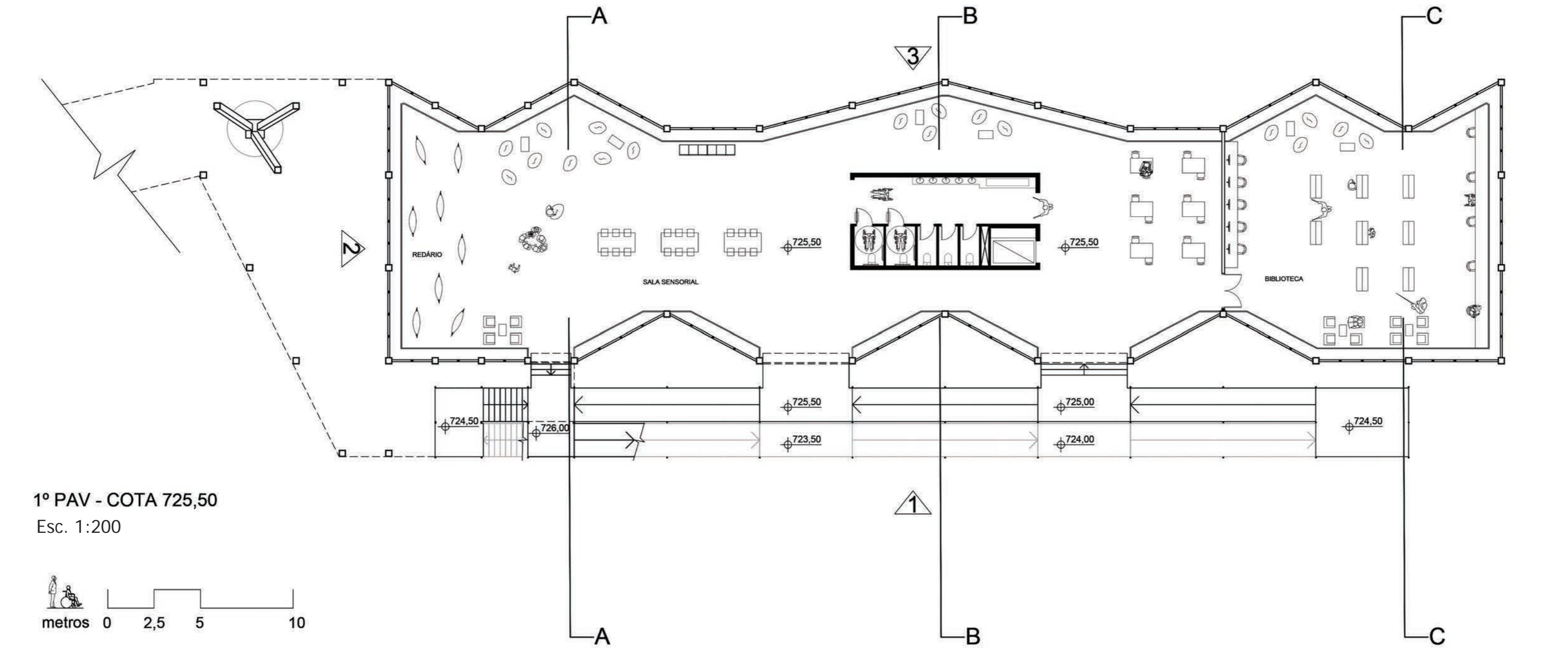
Quanto aos acessos, além das portas principais localizadas no térreo e da ligação direta do terraço com a passarela, existem outros ao longo do percurso da rampa, sendo um deles em nível, no primeiro pavimento, e os demais por degraus a partir dos patamares da rampa e da escada.

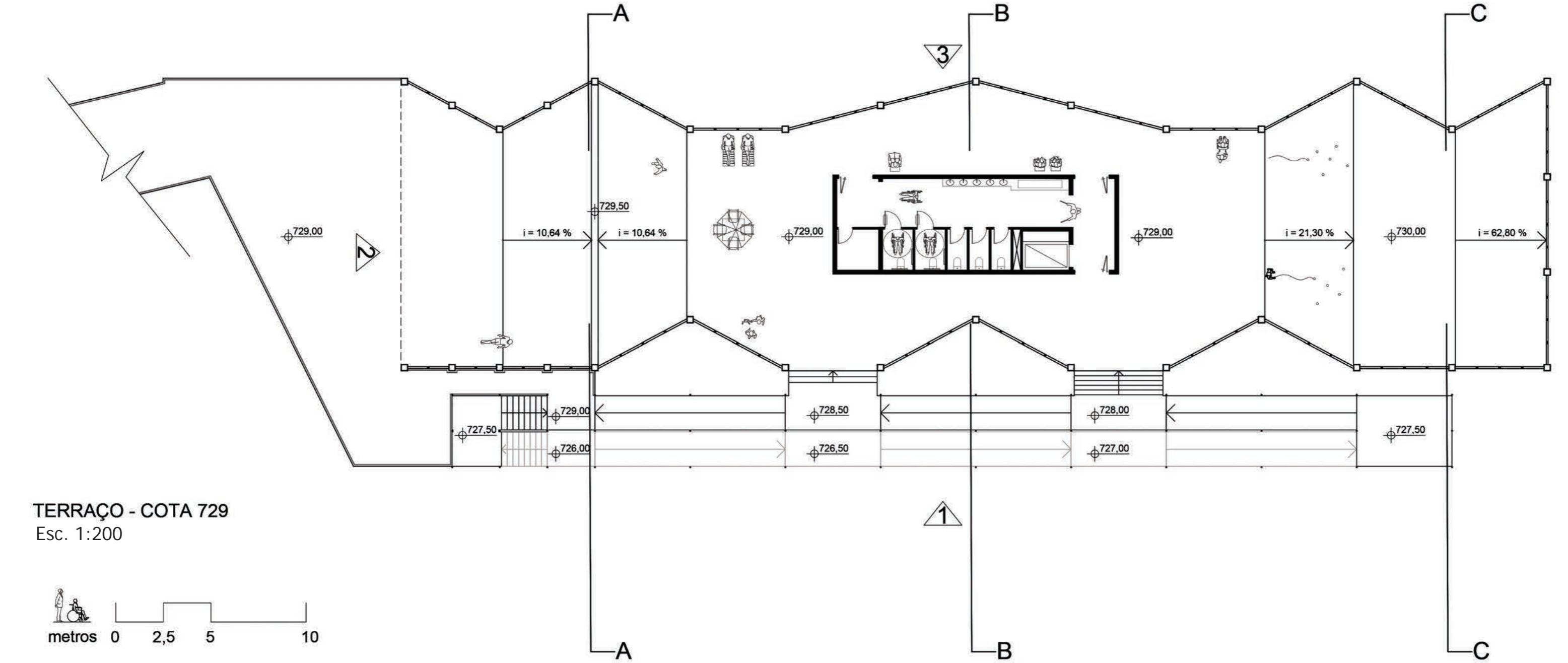
A vedação proposta é em chapa perfurada metálica com furos de 15 cm de diâmetro, visando manter certa permeabilidade do edifício com seu entorno e também, permitindo que de dentro do edifício seja possível visualizar o exterior a partir de qualquer altura ou ponto de vista. Fator interessante já que muitos dos frequentadores seriam crianças e/ou cadeirantes. A chapa metálica é contínua ao longo do perímetro do edifício, passando pelo térreo, pelo primeiro pavimento e chegando ao terraço como guarda-corpo. Complementando o sistema de vedação, foi proposto um caixilho de vidro internamente, com uma parte fixa e outra móvel, permitindo a ventilação. Sobre os pórticos treliçados se apoiam vigas de perfil I que se prolongam em balanço para a fachada lateral principal e sustentam, através

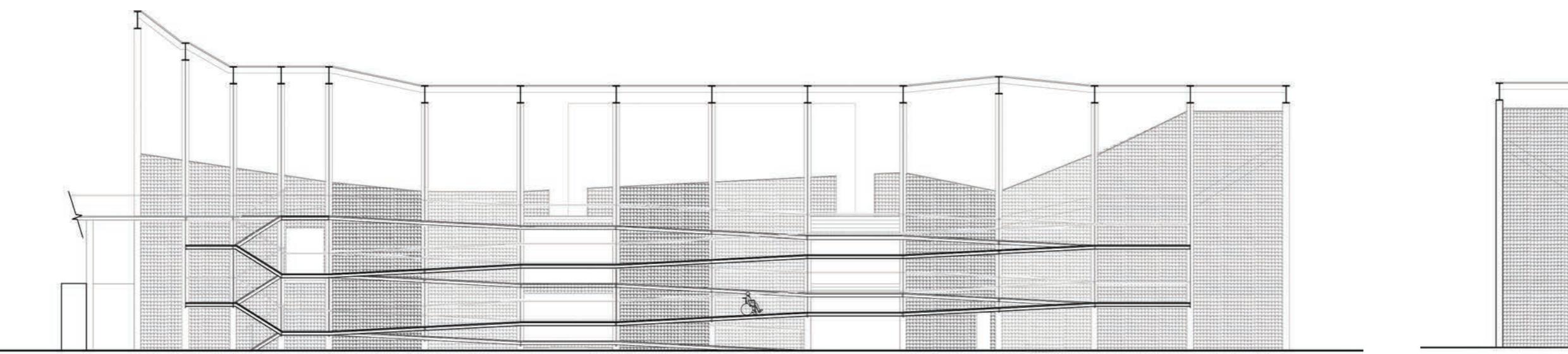
de tirantes, a estrutura da rampa e da escada. Como cobertura, propõe-se também a chapa perfurada, mas com perfuração maior, cerca de 1 metro, permitindo a incidência de sol.

Em relação aos usos, é proposto um térreo ativo, que conta com: padaria, bicicletário e uma "oficina de rodas". A padaria foi o comércio escolhido por poder funcionar 24h, atendendo tanto ao uso rotineiro dos moradores e transeuntes da região. Quanto a oficina de rodas, a ideia surgiu a partir do serviço que já é realizado na FIC para conserto e adaptações de cadeiras de rodas para os assistidos. A intenção é, portanto, unir esse serviço ao de conserto de bicicletas, também muito oportunho devido à implantação do bicicletário. Os ambientes foram dispostos no térreo de modo a conseguirem manter seu funcionamento mesmo após o fechamento do edifício, através das portas laterais, sendo possível fechar todos os ambientes sem bloquear o acesso à passarela em nenhum momento do dia. No primeiro pavimento tem-se, de um lado, o redário para o estar e descanso e a sala sensorial, que se trata de um espaço equipado com elementos que estimulem os usuários de diferentes formas, (sons, cores, texturas, etc.) e viabilizem a realização de atividades com crianças e adultos, sejam elas com intuito de recreação, lazer ou oficinas profissionalizantes. Do outro lado do pavimento, estão a área para estudos e a biblioteca. O terraço com o piso ora plano, ora inclinado, permite os usos de lazer, recreação, convívio e ainda o contemplativo, além de proporcionar o acesso direto à passarela. O núcleo central do edifício, que se repete em todos os pavimentos abrigando sanitários, pias, fraldário e elevador, no terraço se expande para receber uma sala para depósito de brinquedos e materiais e portas que permitam o bloqueio do acesso ao edifício fora do seu horário de funcionamento, mas sem impedir o uso do ambiente do terraço.

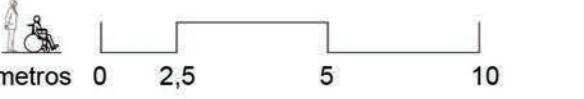




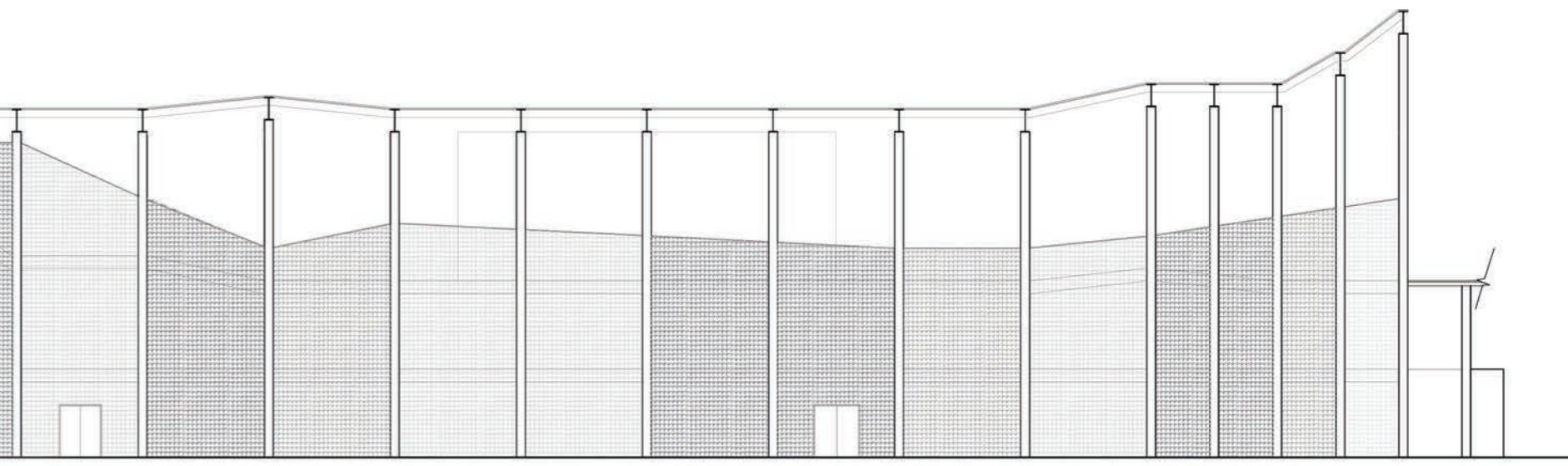




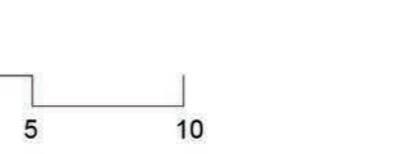
ELEVAÇÃO 1



70

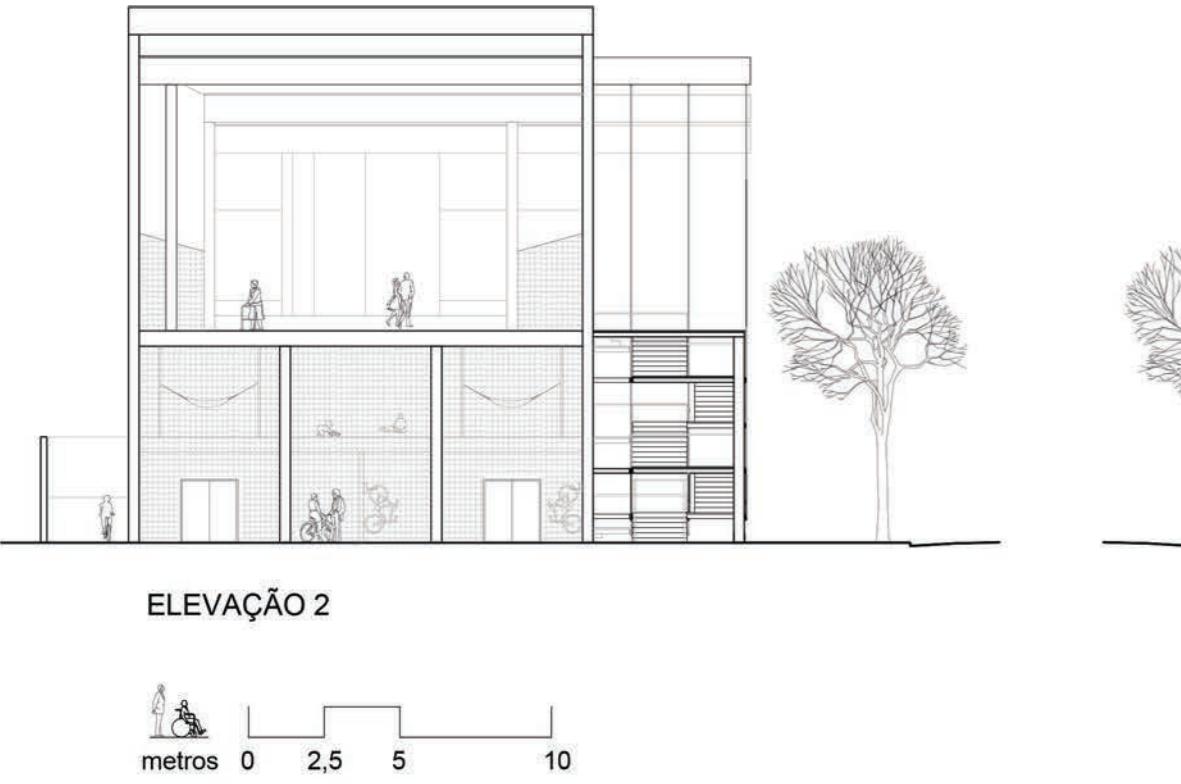


ELEVAÇÃO 3



Esc.1:250

71

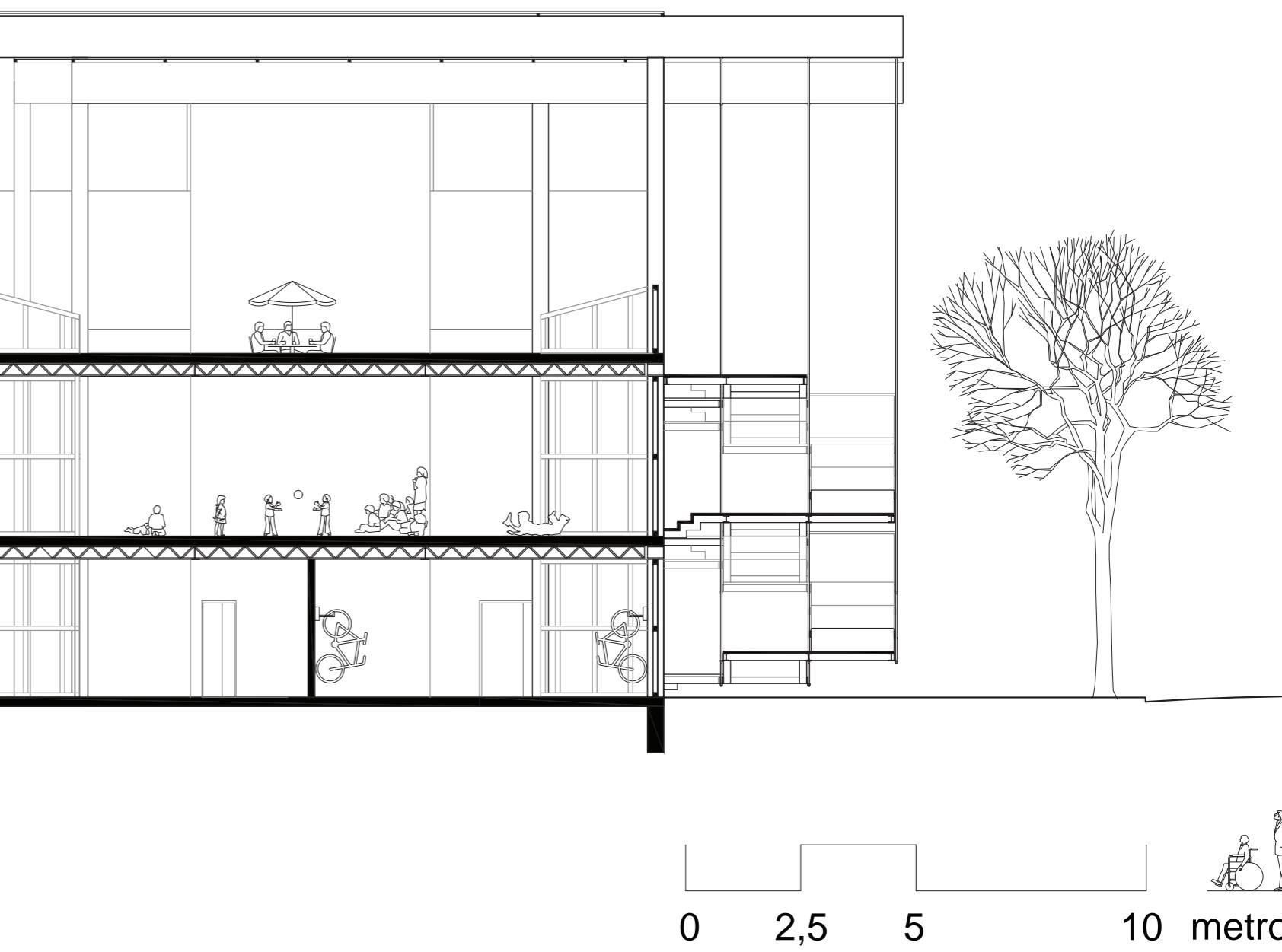


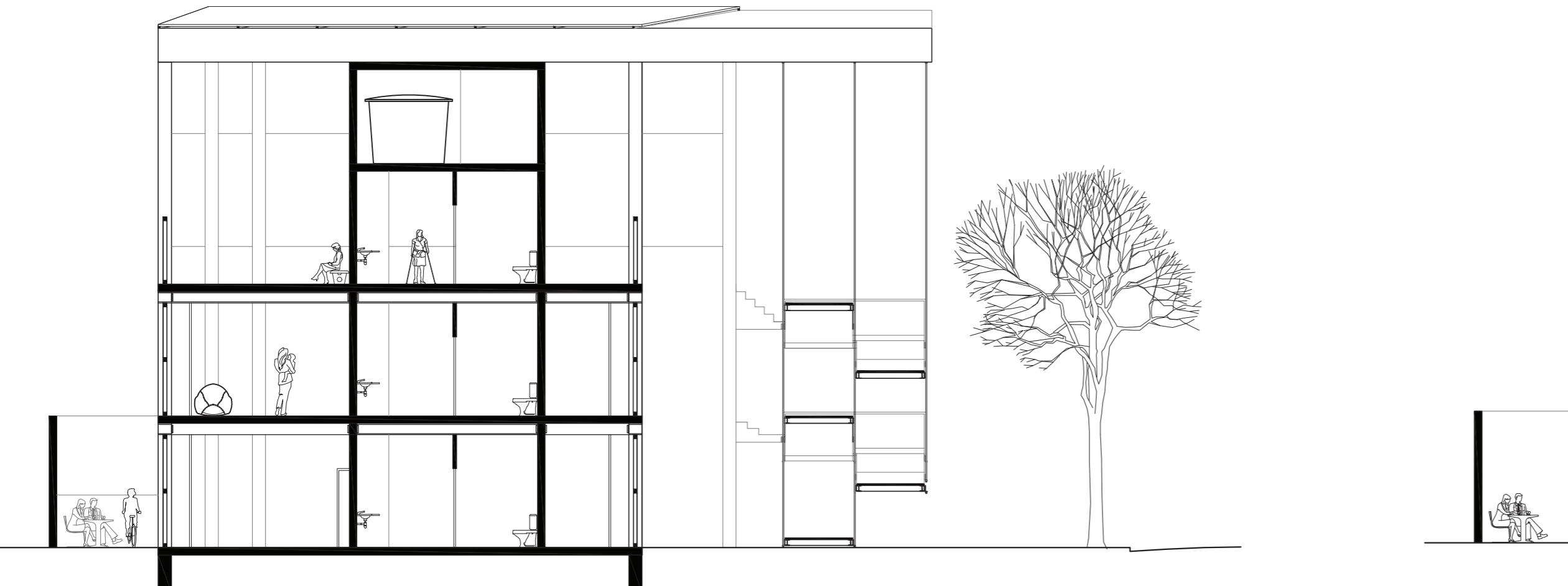
Esc.1:250



CORTE AA

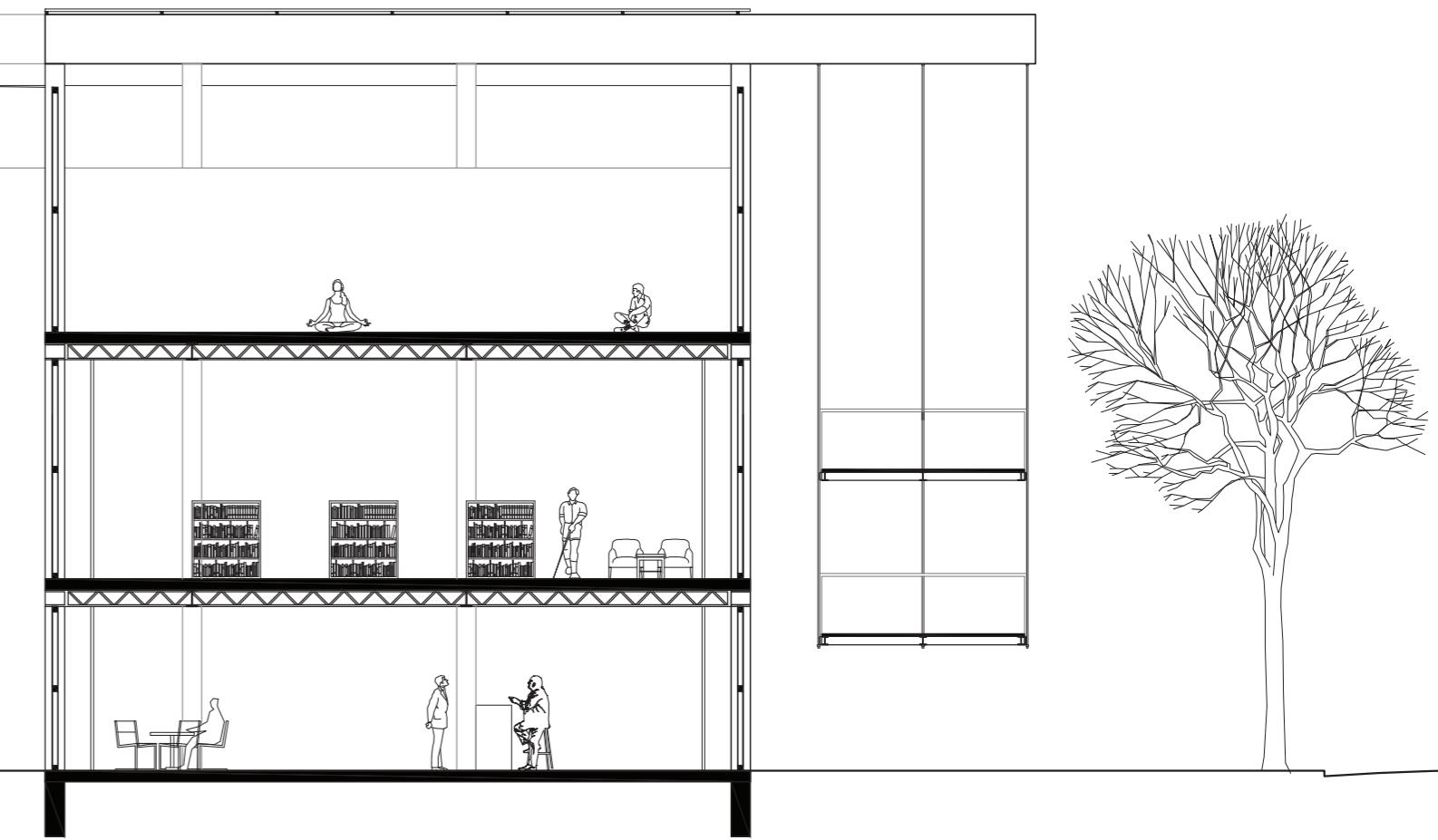
Esc.1:125





CORTE BB
Esc.1:125

0 2,5 5 10 metros



CORTE CC
Esc.1:125

0 2,5 5 10 metros

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao término deste trabalho foi possível criar o campo articulador almejado desde o início. A praça como ponto de confluência da região e com seu importante significado como área verde e de lazer para a população. A passarela e seus desdobramentos como novas rotas alternativas de passagem e conexão. E o edifício ampliando as possibilidades de atividades a se realizar e o convívio das pessoas.

Neste exercício projetual de costura do território pensado para a região da Barra Funda, expresso meu intento de ver não só o meu bairro, mas sim toda a cidade melhorada e (re)significada a cada dia. Ponto a ponto, acredito ser possível a amarração do território, tornando a cidade vivenciada mais habitável e mais humana.

Por falar em cidade mais humana, fica a reflexão de que devemos projetar para TODAS as pessoas, com as mais variadas características físicas e psicológicas, faixas etárias, hábitos, crenças, gostos e capacidades.

Com a realização deste trabalho, aprendi muitas lições, como estudante de arquitetura e urbanismo, e também como pessoa. Mas principalmente, aprendi a enxergar possibilidades onde antes só havia barreira.

Seguirei em busca de mais aprendizados, trocas, vivências e possibilidades que sei que me esperam, do outro lado do muro...

8.REFERÊNCIAS

- ABNT NBR 9050 / 2004 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Lei nº 16.050 / 2014 - Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.
- ALMANAQUE FOLHA. Disponível em: http://almanaque.folha.uol.com.br/bairros_barra_funda.htm
- ÁLVARES, Eduardo; CAMISÃO, Verônica. Guia Operacional de Acessibilidade para Projetos de Desenvolvimento Urbano. Rio de Janeiro, 2004.
- AMB. Disponível em: <http://www.amb.cat/es/web/territori/es-pai-public/parcs/consulta-de-parcs/detail/-/equipament/parque-de-la-solidaritat/345068/11656>
- ARCHDAILY. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br>
- CAMBIAGUI, Silvana. Desenho universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas – São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.
- CENTRE POMPIDOU. Disponível em: <https://www.centrepompidou.fr/es>
- ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/barfunda-spr.htm>
- Fraternidade Irmã Clara: uma história de amor e respeito – São Paulo: Geográfica editora, 2012.
- FRENTES. Disponível em: <http://www.frentes.com.br/>
- GEHL, Jan. Cidades para Pessoas (Cities for people). Tradução: Anita Di Marco – São Paulo: Editora Perspectiva, 2015.
- GEOSAMPA. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>
- HESPERIAN – Ejemplos de programas dirigidos por la comunidad. Guías de Salud – Cap. 55.
- INSTRUÇÕES DE SERVIÇOS FERROVIÁRIOS DNIT - 219 / 2015 – Projeto de Passarela para pedestres.
- JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades (The Death and life of great american cities). Tradução: Carlos S. Mendes Rosa – São Paulo, Editora Martins Fontes, 2000.
- LAUFER, Adriana Mariana. Recomendações para projeto de brinquedos de recreação e lazer existentes em playgrounds adaptados à criança com paralisia cerebral. Dissertação de mestrado – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2001.
- MACEDO, Silvio Soares; SAKATA, Francine Gramacho. Parques Urbanos no Brasil. 3 ed. Coleção Quapá. São Paulo: Editora Edusp, 2010.
- MEMÓRIA FERROVIÁRIA. Disponível em: <https://memoriaferroviaria.wordpress.com/2010/06/14/spr-efsj-estacao-barra-funda/>
- ORNSTEIN, Sheila Walbe (Org.); ALMEIDA PRADO, Adriana Romeiro de (Org.); LOPES, Maria Elisabete (Org.). Desenho Universal: caminhos da acessibilidade no Brasil – São Paulo: Editora Annablume, 2010.

PAULA, Katia Cristina Lopes de. A arquitetura além da visão: uma reflexão sobre a experiência no Ambiente Construído a partir da percepção de pessoas cegas congênitas. Dissertação de mestrado – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

PEIXOTO, Nelson Brissac. Intervenções Urbanas: Arte/Cidade – São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2002.
PREFEITURA DE SÃO PAULO. Centro Aberto: Experiências na escala humana. São Paulo: 2016.

SÃO PAULO ANTIGA. Disponível em: <http://www.saopauloantiga.com.br/tag/favela-do-moinho/>

SÃO PAULO TREM JEITO. Disponível em: <http://saopaulotrem-jeito.blogspot.com.br/2011/05/o-trem-de-prata.html>

SPMB. Disponível em: <http://www.spmb.ca/PLAGE>

WERNER, David. Guia de deficiências e reabilitação simplificada – Brasília: CORDE, 1994.

