

METAPROJETO URBANO CAMPINAS

A cidade de Campinas foi escolhida como base do projeto pois em suas vias acontecem diariamente cerca de dois milhões de viagens, de acordo com pesquisa de 2013 da EMDEC. Deste total de viagens, 78% são realizadas em modos motorizados (sendo mais da metade destes, veículos individuais). O total de viagens realizadas em transporte coletivo era de aproximadamente 670.000 por dia, o que, apesar de ser um número expressivo, poderia ser muito maior se a cidade contasse com um sistema coletivo mais eficiente, além de mais opções de locomoção pelo

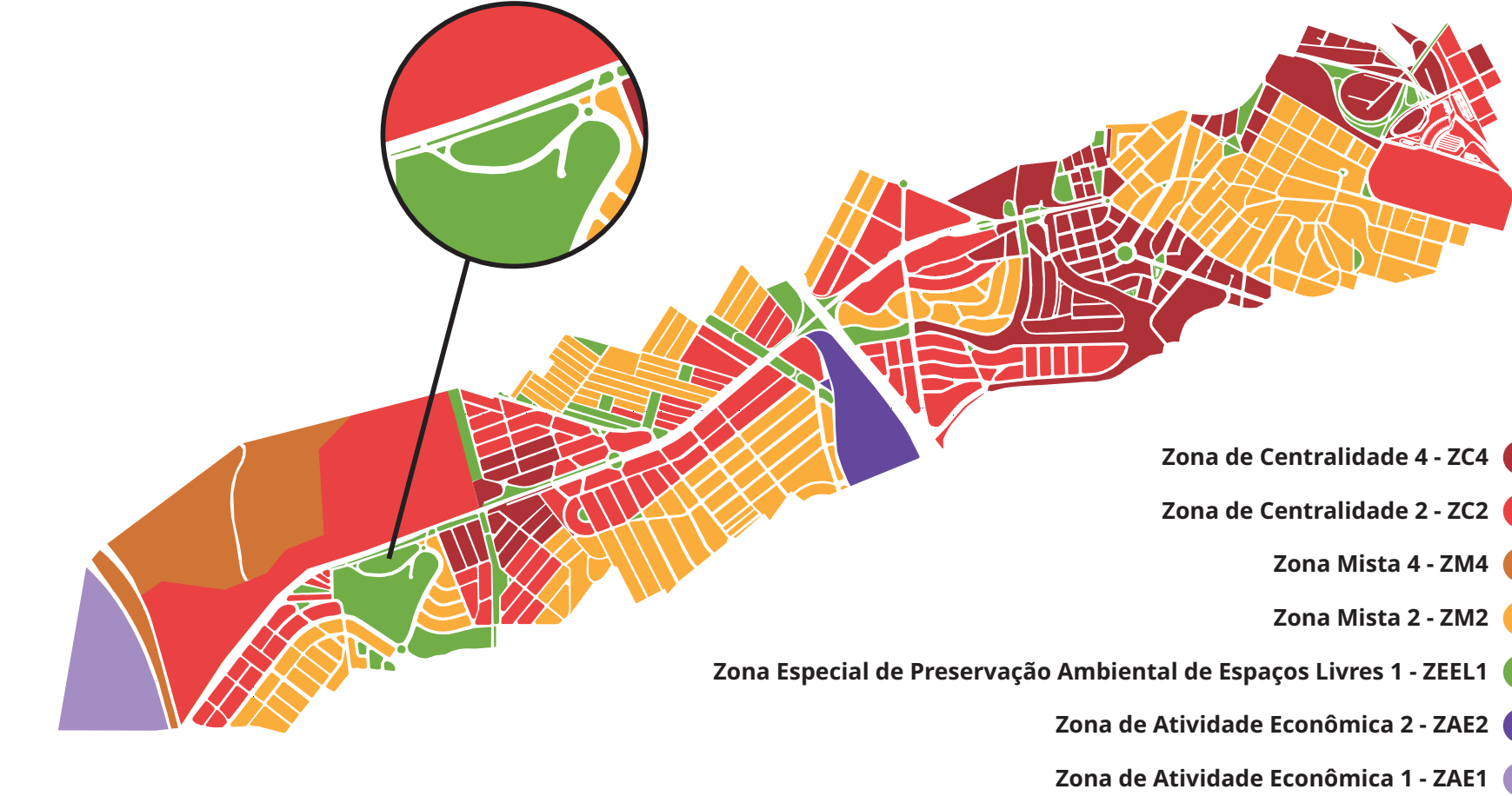
município e sua zona metropolitana. Atualmente o principal método de viagem coletiva é o ônibus urbano e intermunicipal, modais que não atendem toda a população, seja por não possuírem rotas em determinados locais ou por não corresponderem à qualidade exigida dos mesmos. Até 2018, Campinas possuía apenas 11 terminais urbanos e 24 estações de transferência por todo seu território de 795,7 km². Há claramente uma necessidade de melhoria do sistema de transporte local, além de uma implantação de novos modais para que viagens

individuais tornem-se inviáveis em relação às viagens coletivas, transformando uma carência da população em desenvolvimento voltado ao transporte.

Estrategicamente posicionado em um local privilegiado de Campinas, o critério de escolha do terreno foi em relação ao entorno e suas ligações urbanas. É situado na pequena rua Geraldo Sussolini, que tem ligação direta e paralela com a importante avenida John Boyd Dunlop, uma das principais da cidade, que corta quase toda sua extensão. Porém

não é a avenida que o torna tão importante, e sim sua ligação quase imediata à duas rodovias intermunicipais, sendo elas a Rod. Adalberto Panzan e a Rod. dos Bandeirantes, ambas de extrema importância para o funcionamento da metrópole de Campinas. Logo em frente do terreno encontra-se o hospital da PUC, local de importante valor educacional para a cidade, além de um ponto onde estudantes de diversas cidades da região transitam. Além disso, a cerca de 900 metros de distância há um grande centro de compras movimentado na região,

um parque ecológico e por fim vários cenários culturais da cidade, ou seja, o local escolhido é muito transitado, seja por estudantes, moradores, trabalhadores ou turistas. É também importante pois as rotas de transporte coletivo desta área em específico necessitam de um terminal intermodal eficiente.



MUDANÇA DE USO

Devido à importância histórica do entorno do local escolhido, a prefeitura optou por um zoneamento diferenciado do terreno e da mata ciliar adjacente. No local ao lado encontra-se um importante centro de preservação à cultura africana, além de pequena floresta urbana. No entanto, a área escolhida para o projeto não possui importância em quesito fauna e flora, pois encontra-se

atualmente somente com vegetação rasteira. Por fim, um terreno grande e com localização importante acabou sendo depredado pela população de Campinas simplesmente devido a um ato falho da legislação de Urbanismo da prefeitura. Optamos por alterar a legislação vigente, fazendo alteração no zoneamento especificamente do terreno, sem alterar o entorno que de fato possui

zona de preservação. O zoneamento escolhido foi o ZAE2, que tem como objetivo previsto no plano diretor 'Reconhecer ou promover áreas para usos industriais, logística e prestação de serviços industriais de baixo, médio e alto impactos e aqueles ligados à ciência, tecnologia e informação.'

METAPROJETO

O metaprojeto nasce da necessidade de uma "plataforma de conhecimentos" (pack of tools) que sustenta e orienta a atividade projetual em um cenário fluido de constante mutação. Pelo seu caráter dinâmico, o metaprojeto desponta como um modelo projetual que considera todas as hipóteses possíveis dentro da potencialidade do design, mas que não produz outputs como modelo projetual único e soluções técnicas pré-estabelecidas.

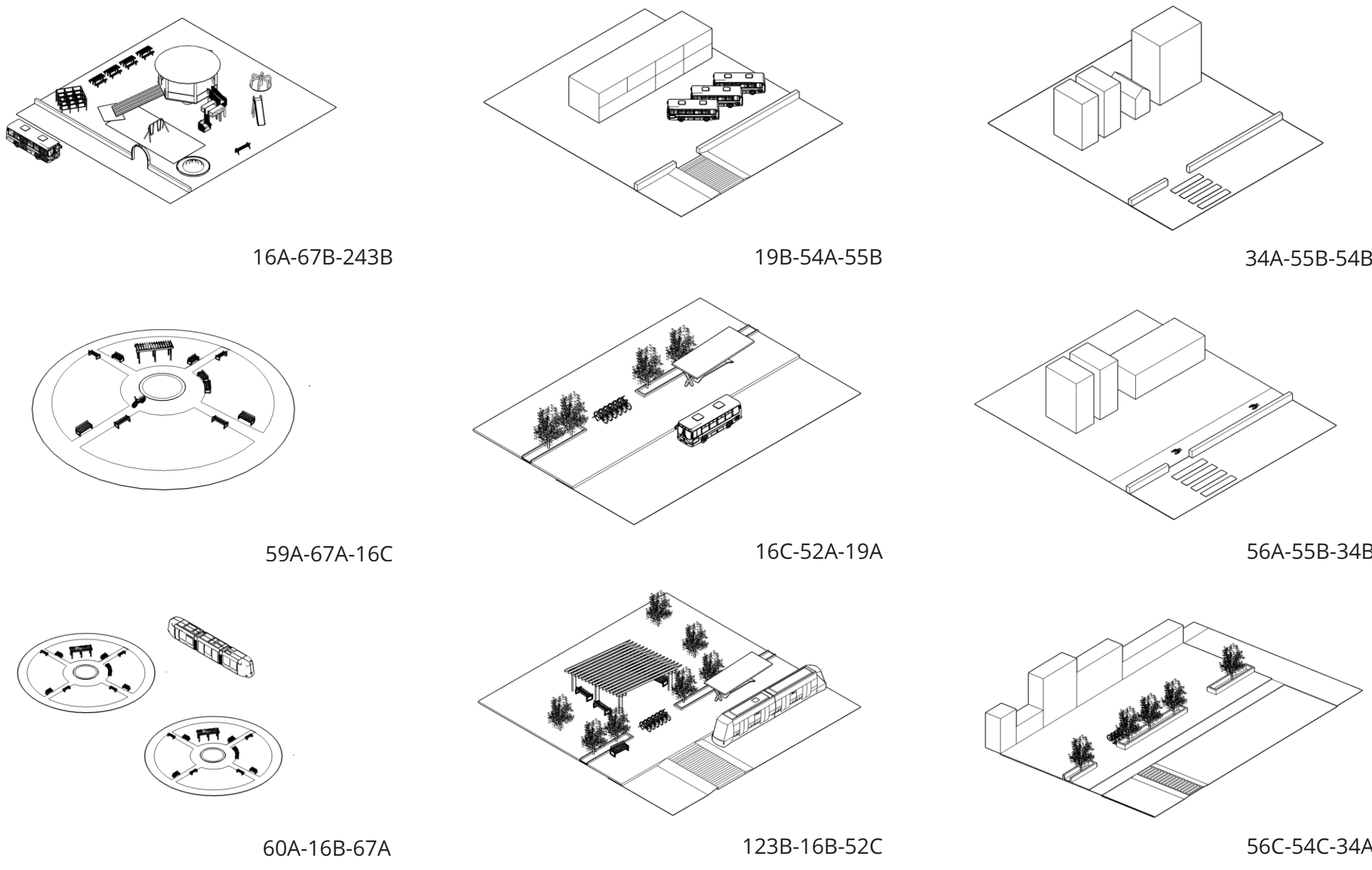
A referência utilizada foi o livro "Uma Linguagem de Padrões", do autor Christopher Alexander. Neste livro, Alexander propõe uma catalogação dos tipos de problemas (ou desafios de projeto) e analisa o que está por trás de cada situação, descrevendo-a na sua essência e propondo padrões que tecnicamente solucionariam cada caso.

Após breve leitura de todos os padrões relevantes ao projeto urbano, foram selecionados vinte. Dentre eles percebe-se uma divisão de três temas principais: transporte, passeio de pedestres e áreas livres. Para transporte, selecionamos os padrões 16, 34, 52, 56 e 97, que representam (de maneira geral) a ordenação do transporte público e ecológico voltados para a população que não possui veículo, ou opta por utilizar meios alternativos. Assim como no item anterior, os padrões voltados à passeio de pedestres priorizam a circulação dos mesmos. Neste caso, os selecionados foram: 19, 54, 55, 59, 67, 121, 123, 124, 125 e 243. Para áreas livres, foram selecionados padrões que considerassem principalmente áreas verdes e espelhos d'água, sendo assim: 51, 60, 71, 118 e 171. Percebe-se que nosso parâmetro principal foram os pedestres e bicicletas, já que a cidade de Campinas carece do uso apropriado das vias não carroçáveis. Falta na cidade políticas urbanas que facilitem que a população saia de casa sem carro.

O grupo amarelo é composto de 5 padrões voltados para uso de praças públicas. Selecionamos padrões com maiores similaridades voltadas para áreas livres. O padrão 16 garante que haja transporte para se locomover para o local com facilidade, enquanto os padrões 243 e 67 garantem o convívio social entre as pessoas que o utilizam. Por fim, os padrões 59 e 60 fazem com que a praça se torne acessível para o bairro e também serve de contraponto aos locais inseridos (locais de grande rotatividade de automóveis).

O grupo azul é voltado para áreas de grande fluxo de pedestres ou áreas que não possuem circulação alguma. Selecionamos padrões que organizam o local adensado, ao mesmo tempo que atraem visitantes de outras partes da cidade. Os padrões 16 e 52 são voltados para o transporte, enquanto os padrões 54 e 55 são voltados à população à pé. O que diferencia este grupo é a escolha do padrão 19, que desviando este grupo para um caminho mais urbano, com a rede de comércio e serviços.

O grupo verde se assemelha aos grupos anteriores, porém sem a especificidade de praças nem de rede comercial, mas foca na harmonia entre todos os meios de transporte utilizados na cidade, priorizando sempre o pedestre e o ciclista. É o grupo que pode ser aplicado em qualquer local, pois seus padrões combinados (34, 52, 54, 55 e 56) são perfeitos para que haja fluidez e agilidade durante a locomoção da população.



16 - rede de transporte público
A ônibus
B tram
C bicicleta

19 - rede de comércio e serviços
A lojas
B estação intermodal
C restaurantes

34 - terminais intermodais
A uso misto
B locais de trabalho bem distribuídos
C ponto de ônibus a menos de 100m

51 - ruas verdes

52 - rede harmônica de vias de veículos e pedestres
A boulevard
B cul-de-sac
C combinação de pavimentos

54 - faixas de pedestre em vias movimentadas
A passeios elevados
B faixas de segurança
C boulevard

55 - passeio elevado
A calçada 50cm mais alto que a via
B mureta protetora

56 - ciclovias ciclofaixas e bicicletário
A rede de ciclovias
B bicicletário
C superfície especial

59 - passeios tranquilos
A espelho d'água
B praças acessíveis

60 - praças acessíveis
A distância de 250m entre praças
B área mínima de 5 ou 6 mil m²

67 - área externa coletiva
A praças
B áreas de lazer
C horta

71 - espelhos d'água

97 - estacionamento camuflado

118 - terraço jardim

121 - forma dos passeios

123 - densidade de pedestres
A pátios
B praças
C boulevard

124 - bolsões de atividade

125 - escada para sentar

171 - lugares configurados por árvore

243 - muretas para sentar
A mureta em frente ao jardim
B mureta em frente ao parquinho

