

a) resumo:

A área em questão apresenta problemas típicos da cidade de São Paulo, bem como qualidades excepcionais. O excesso de leito carroçável é a questão primária, responsável por: impermeabilizar o solo, incentivar velocidades altas e manobras arriscadas e alongar as travessias de pedestres, fazendo das ruas máquinas de enchentes e poluição, monótonas e mortais. Mesmo com o privilégio de contar com praça, arborização densa, ciclofaixas e calçadas largas, o desenho urbano se dá em função do carro, mesmo nos elementos alheios à ordenação do tráfego. Enquanto semáforos, placas de trânsito e faixas de rolamento gozam de ampla liberdade, as rotas de bicicleta são perigosas e insuficientes; praças, monótonas e acanhadas; calçadas e travessias de pedestre, mal equipadas e inacessíveis para boa parte da população.

A presente proposta inverte essa equação considerando o asfalto como área residual das ruas, abrindo espaço para usos não poluentes e enriquecedores da dinâmica urbana. O leito carroçável foi ajustado ao mínimo por meio de: faixas de rolamento estreitadas ou suprimidas, raios de curvatura minorados, ruas convertidas em via compartilhada ou fechada para automóveis e fluxos rearranjados. Como contrapartida, áreas de calçada, ciclovia, praça, canteiro e jardim foram significativamente ampliadas e qualificadas, visando segurança, conforto e fruição dos pedestres e ciclistas. Assim, se espera reduzir o número de automóveis em circulação e a ocorrência de acidentes de trânsito e ampliar a frequência de pedestres e ciclistas, diversidade de usos das ruas e permeabilidade do solo.

The site in consideration presents typical problems of the city of São Paulo, as well as exceptional qualities. The excess of roadway is the primary issue, responsible for: soil sealing, encouragement of high speed traffic and dangerous maneuvers and long pedestrian crossings, converting streets into flood and pollution machines, dull e deadly. Despite the privilege of having a square, dense urban afforestation, bike lanes e wide sidewalks, the urban design is still conceived for the car, even the elements destined for traffic regulation. Whilst traffic lights, street signs and car lanes enjoy substantial freedom, bicycle routes are dangerous and scarce, squares, dull and small; sidewalks and pedestrian crossings, ill equipped and inaccessible for a considerable portion of the population.

The present proposal inverts this equation by considering the asphalt the residual area in the streets, giving way to non-polluting and dynamic uses for the urban space. The roadway is, therefore, adjusted to the minimum through the narrowing or suppression of car lanes, conversion into shared streets or pedestrian streets and reconfiguration of traffic flows. The counterpart is the maximization of sidewalks, bike lanes, squares and green areas, increasing security, comfort and enjoyment by pedestrians and cyclists. The expected outcome is a decrease in the number of cars and traffic accidents and the increase of pedestrian and cyclist frequency, diversity of uses and permeable surface.

b) como a equipe gostaria que comunicassem a composição de seus integrantes:

arquitetos e urbanistas Caio Francisco Berlandi, Felipe Suzuki Ursini e Gabriel Andreoli Hirata

c) fonte de elaboração para as imagens/desenho enviados:

Caio Francisco Berlandi, Felipe Suzuki Ursini e Gabriel Andreoli Hirata