



PONTE DIGITAL DE APOIO

Vencedor do 21o. Prêmio Ópera Prima 2009

FABIANO MURAD DE PINHO

Graduação: 1o. semestre de 2008

Orientador: Roberto Eustaáquio dos Santos

Endereço para correspondência

Rua Jacuí, 66, ap 307, bl 06 - Floresta

31110-050 - Belo Horizonte, MG

E-mail: fabianompinho@gmail.com

Breve histórico sobre os viadutos da Via Expressa

Os viadutos e passarelas ao longo da Via Expressa Leste-Oeste foram construídos a partir da década de 70 como uma alternativa para os problemas viários e de expansão urbana de Belo Horizonte. Com a implantação destas obras, muitas áreas em suas adjacências passaram a ser caracterizadas como *non aedificandi*, transformando-se em vazios urbanos. De modo geral, são áreas recortadas, de difícil acesso, que ficaram ilhadas em meio a pistas com intensa circulação de veículos.

Na maior parte de seu percurso, a implantação da Via Expressa Leste-Oeste acompanhou o leito do Ribeirão Arrudas, a linha da Rede Ferroviária Federal e a linha do metrô. Tais elementos, antrópicos ou naturais, acabaram por determinar a conformação do espaço urbano, criando em vários trechos barreiras físicas que, historicamente, a cidade de Belo Horizonte enfrenta desde sua formação.

Os viadutos atendem prioritária e exclusivamente a circulação de veículos e geram áreas intersticiais e marginais livres. Com o processo de ocupação irregular ao longo da Via Expressa, tais espaços começaram a gerar interesse, em vista de seu potencial de ocupação e das facilidades que hoje caracterizam setores urbanos privilegiados, tais como diversidades de linhas de ônibus, metrô, pavimentação, sistemas de energia, água, luz e esgoto.

Entretanto, como não são contempladas com planejamento funcional, essas áreas são ocupadas informalmente e, em geral, de maneira precária. Hoje, um consenso sobre essas áreas é o da necessidade de se evitar que elas permaneçam ociosas. Sabendo-se de seu potencial de requalificação e também da infra-estrutura disponível no seu entorno, tal requalificação pode ser realizada a partir de intervenções urbanísticas para atribuir a essas áreas novas funções e usos, que as insiram nas dinâmicas de trocas urbanas.

Plano de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais

No ano de 2004, foi realizado um Plano de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais, estudo feito na cidade de Belo Horizonte pelo Ministério das Cidades. Esse plano tomou como área de pesquisa as adjacências dos viadutos e passarelas ao longo da Via Expressa Leste-Oeste, que liga o Centro de Belo Horizonte até a divisa com o Município de Contagem, correspondendo a um trecho de 25 km entre as duas extremidades. O estudo visava a elaboração de um plano de uso de quinze baixios de viadutos, seis passarelas e áreas contíguas, remanescentes da im-

plantação do complexo viário, a fim de incorporar à cidade estes espaços residuais, localizados ao longo da Via Expressa Leste-Oeste. Adotou-se como base a elaboração de um diagnóstico multidisciplinar, abrangendo os aspectos urbanísticos, ambientais, sociais, econômicos e jurídicos que orientaram a definição de novos programas de usos para as áreas em estudo.

Em função da distância e do número de viadutos, a pesquisa dividiu a área em três trechos; cada trecho, por sua vez, foi dividido em cinco sub-trechos.

Foram desenvolvidas etapas que geraram mapas que diagnosticaram os seguintes aspectos para cada trecho: meso-estrutura, usos, empresas, acessibilidade, potencial para publicidade, sentimento de insegurança, potencial para reciclagem e demandas da comunidade.

Estes mapeamentos foram expressos na pesquisa num sistema ranqueado, que classificava com conceitos cada um dos potenciais mapeados. Após o ranqueamento de todos os viadutos, baixios, alças e passarelas da área em estudo, foi possível eleger programas diferenciados para cada um, com base nas informações coletadas anteriormente e em seu cruzamento. Os programas arquitetônicos resultantes dessa pesquisa foram os mais diversos possíveis, indo de apoio às prostitutas à inclusão digital, uma vez que identificavam de forma muito particular os anseios, interesses e possibilidades de cada área analisada.

Proposta

O objeto de proposição é um “módulo-anexo”, aplicável em diferentes áreas da Via Expressa Leste-Oeste, e com diferentes ensaios de programas identificados e embasados pelas diretrizes do Plano de Reabilitação de Áreas urbanas Centrais. Tais áreas conferem uma mutabilidade referente à implantação do sistema construtivo modular do projeto em relação aos programas específicos encontrados em cada área em estudo.

Projeto

O projeto ensaiado foi um “edifício ponte”, anexo à estação de metrô do Calafate. O projeto incorpora a passarela e áreas residuais geradas ao redor e interligan, sobre a Via Expressa, os bairros Calafate e Padre Eustáquio.

Dos possíveis potenciais diagnosticados pelo Plano de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais para a área, o conteúdo programático do projeto contemplou: Escola Digital, Biblioteca Digital, Centro de Recondicionamento de Computadores, Comércio e Serviços, Apoio para Transporte Público Integrado, Lazer, Cultura e Esporte.

O “edifício ponte” sobrepõe assim os usos e funções indicados pelo Plano de Reabilitação de Áreas Centrais aos do transporte público. A estrutura projetual e física suporta ensaios distintos de usos conferindo uma mutabilidade aplicada no próprio edifício.

Programa: inserção da inclusão digital

- Biblioteca Digital Informatizada: Com a função de organizar, armazenar e gerenciar dados diversos de cunho científico, acadêmico, educacional e cultural, sob a perspectiva da difusão do conhecimento.
- Escola Digital: Com a função de inclusão digital através do uso de software livre, juntamente com aulas de informática acompanhadas por profissionais e monitores.
- Centro de Recondicionamento de Computadores: Com a função de recondicionar máquinas descartadas, capacitando jovens, a fim de dar suporte à inclusão digital.

Estrutura

O sistema construtivo foi projetado com estrutura metálica treliçada com módulos de 12mx12m. O balanço proposto nas extremidades da edificação colabora com a diminuição do momento no vão central.

Viabilidade

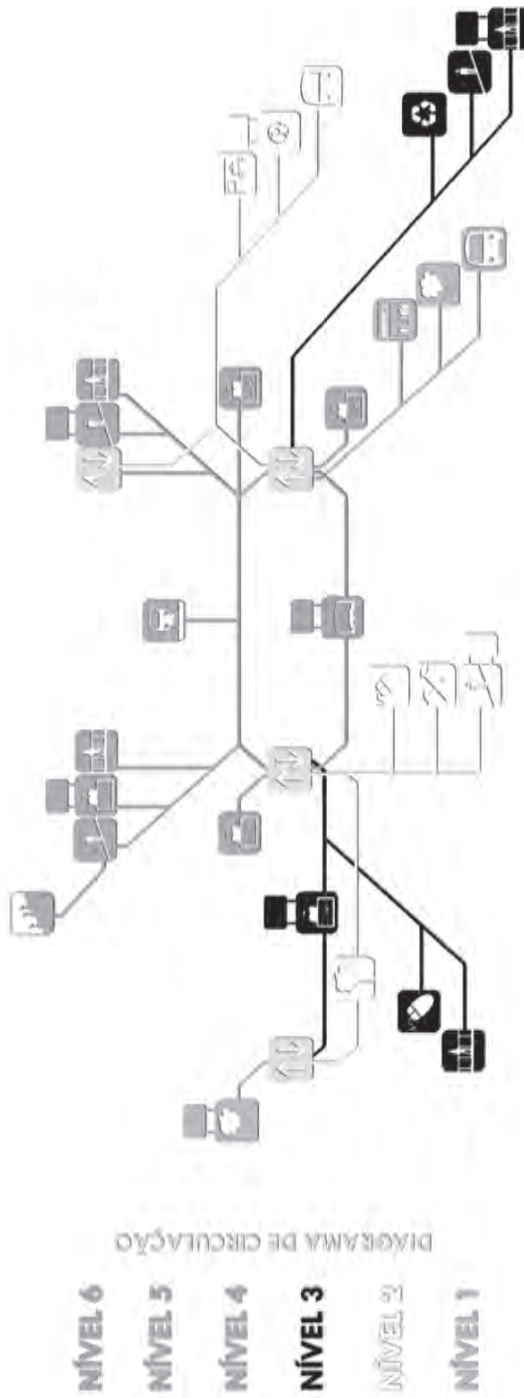
A viabilidade do projeto se materializa através dos seguintes itens:

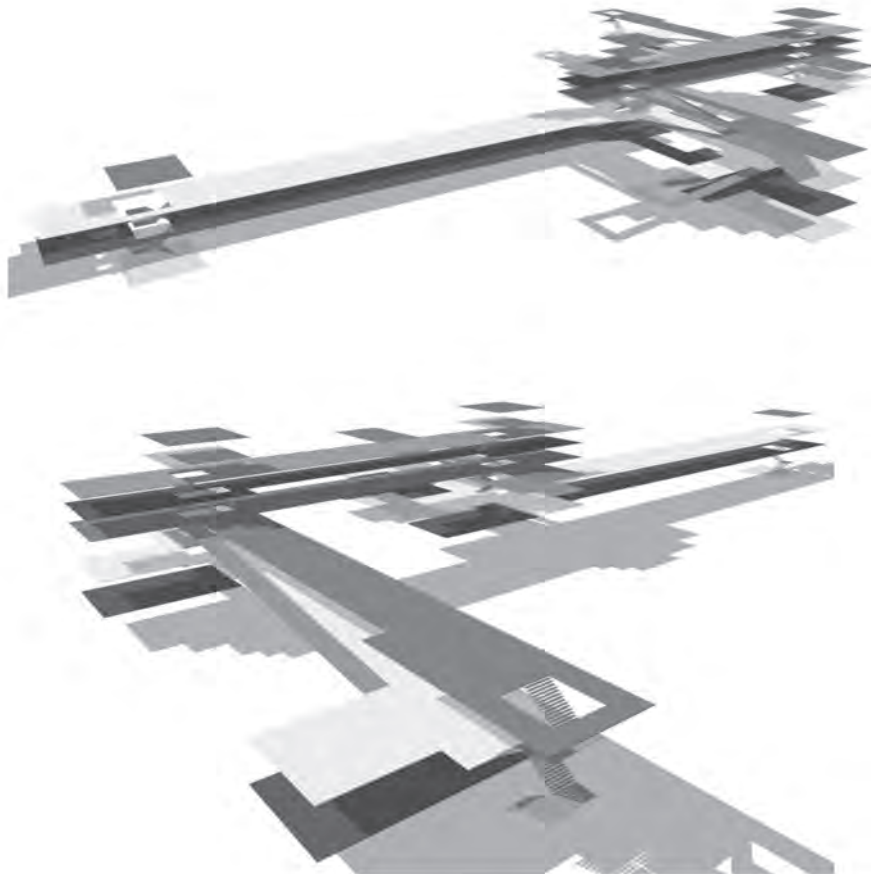
- Embasamento diagnosticado pelo Plano de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais.
- Alto fluxo diário conferido pelo próprio fluxo do metrô, correspondente à cerca de 10.000 mil pessoas/dia (dados CBTU).
- Fluxo diário de pedestres que fazem a transposição entre os bairros Calafate e Padre Eustáquio.
- A publicidade explorada tanto no interior quanto no exterior do edifício, já que este promove grande visibilidade tanto para quem se desloca a pé, quanto para quem se desloca de carro ou transporte público.
- Inclusão digital e o centro de recondicionamento de computadores, que estão entre ações prioritárias do governo federal.
- Plano de Parceria Público-Privado (PPP)

Parecer do júri – Prêmio Ópera Prima 2010



O projeto se destaca pela atualidade e importância do tema, relacionado ao espaço de ensino, focando a sala de aulas como lugar da educação e formação social. Projeto de alta qualidade, pelo percurso projetual e pela coerência do espaço criado, com múltiplas atividades e com materiais sustentáveis.





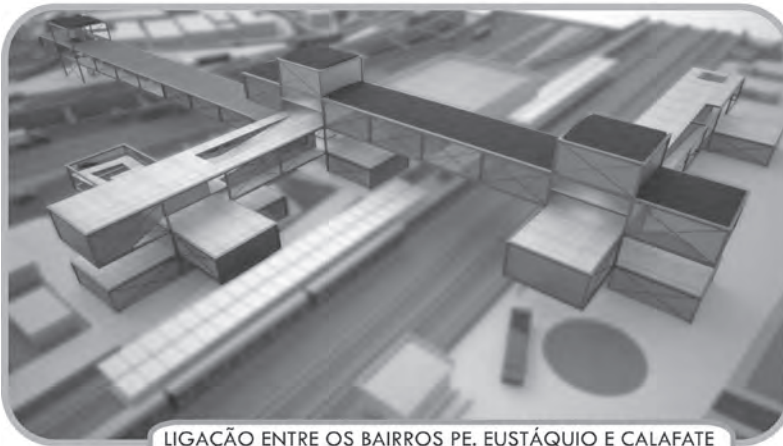


ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO / NÍVEIS

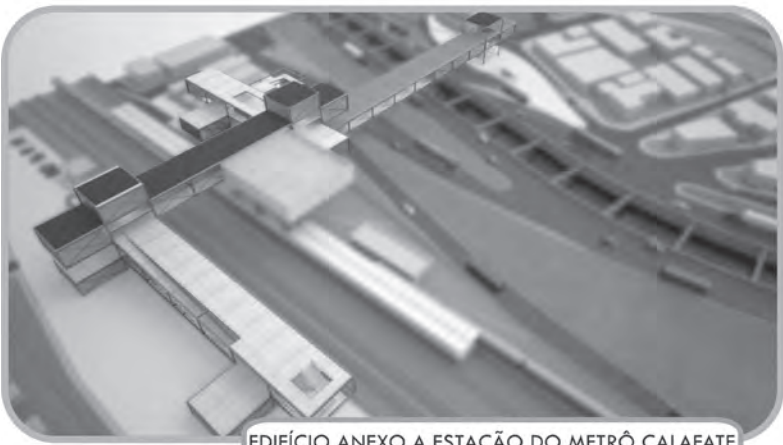
	NÍVEL 0,00		NÍVEL 13,00		NÍVEL 22,00
	NÍVEL 5,00		NÍVEL 16,00		CAIXA D'ÁGUA
	NÍVEL 10,00		NÍVEL 19,00		COBERTURA



IMPLANTAÇÃO DO EDIFÍCIO PONTE

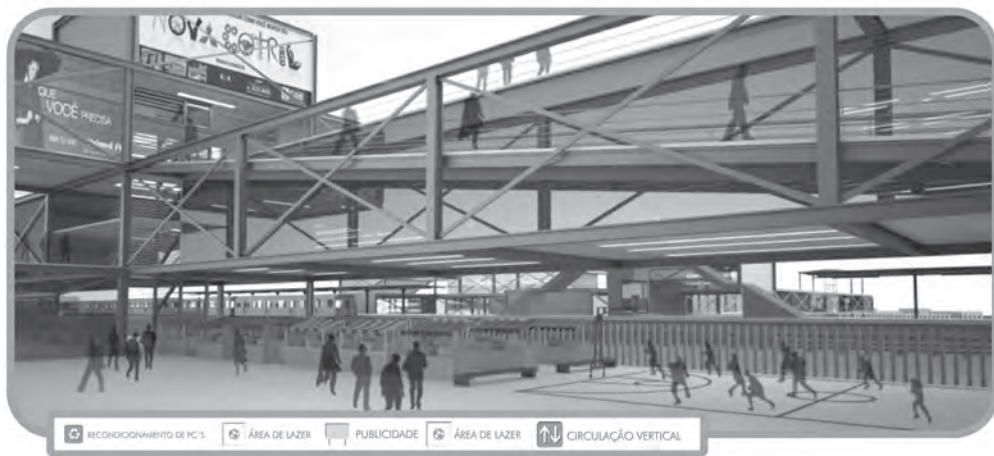


LIGAÇÃO ENTRE OS BAIROS PE. EUSTÁQUIO E CALAFATE

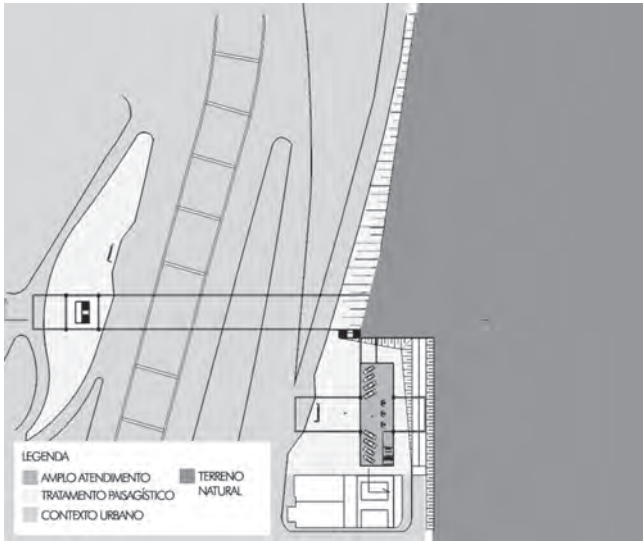


EDIFÍCIO ANEXO A ESTAÇÃO DO METRÔ CALAFATE

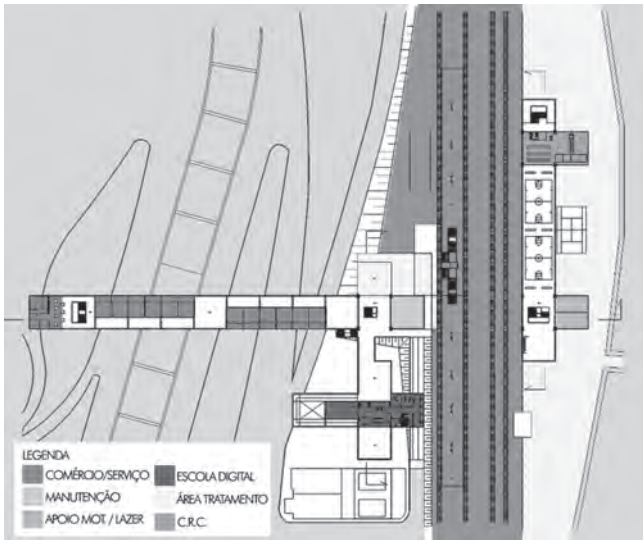




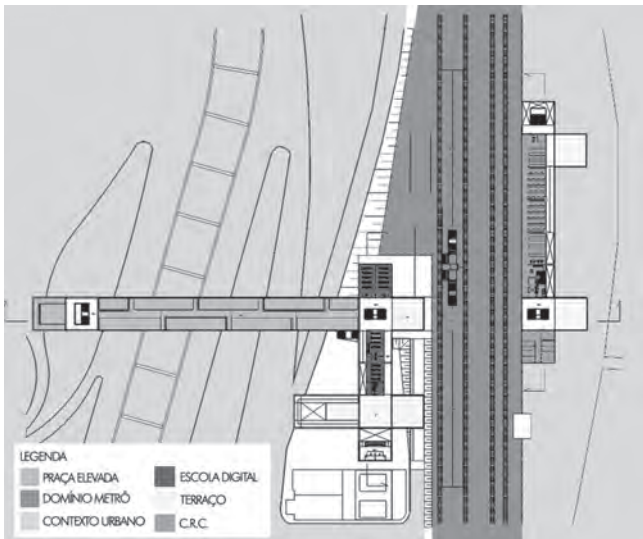




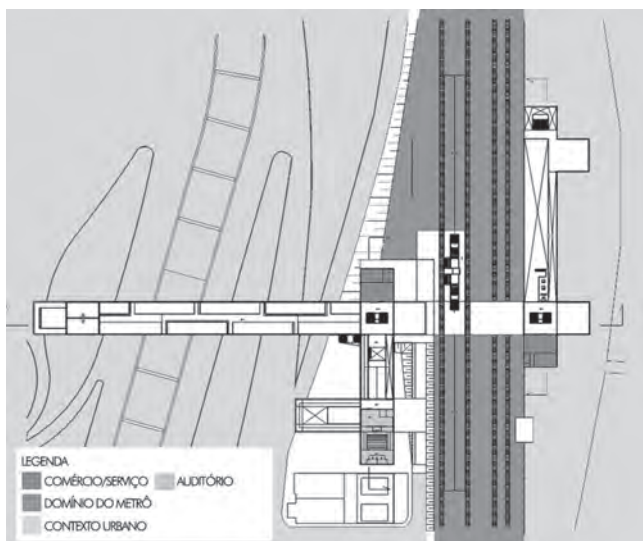
Nível 0,00



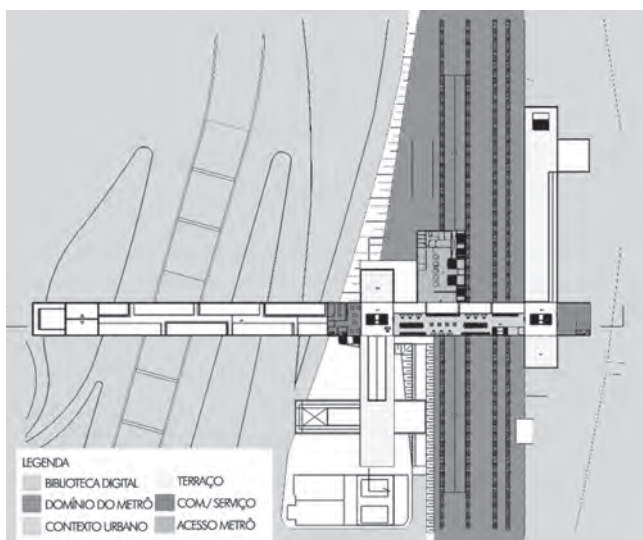
Nível + 5,00



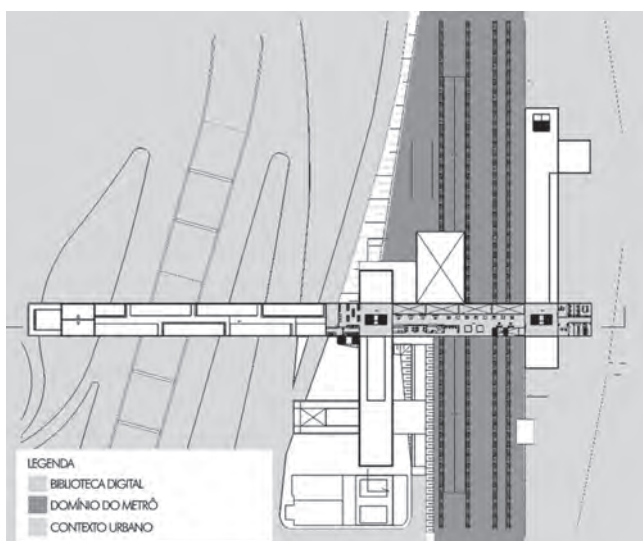
Nível + 10,00



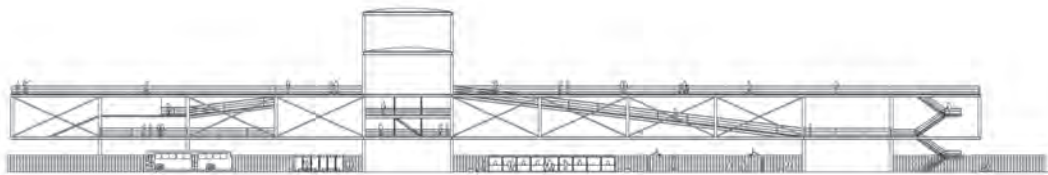
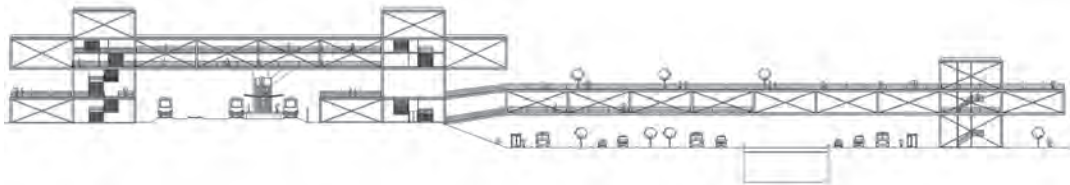
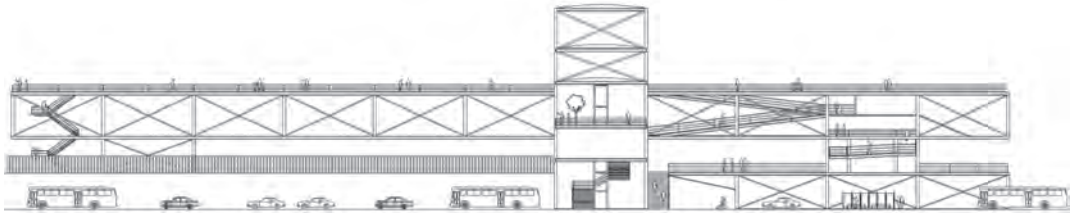
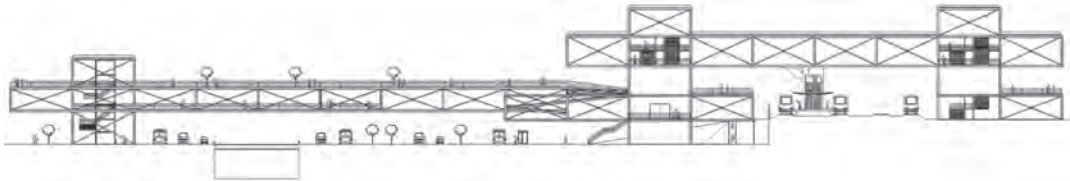
Nível +13,00



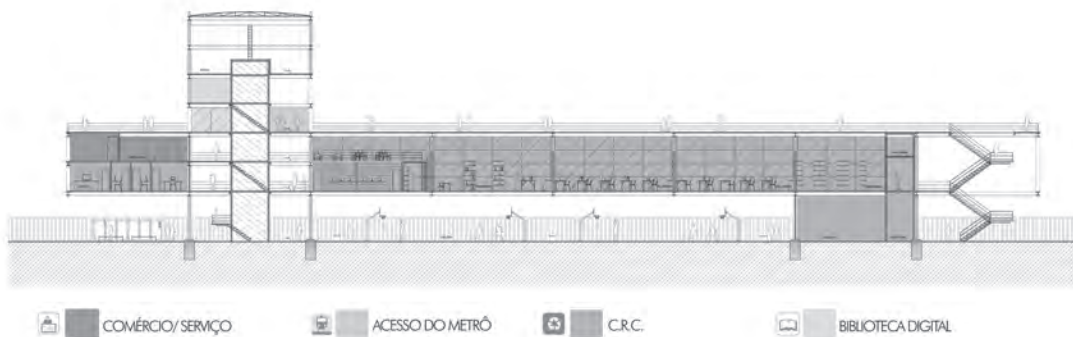
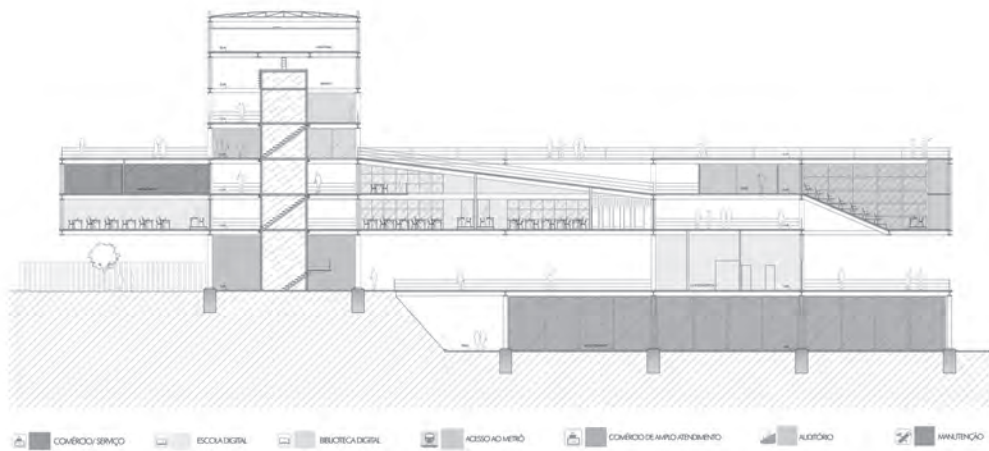
Nível + 16,00



Nível + 19,00



Fachadas



Cortes