

au

PASSARELA MÓVEL E EDIFÍCIO SUSTENTÁVEL DA BAYER

Dois projetos assinados pelo Loeb Capote Arquitetura e Urbanismo, em São Paulo

PAVILHÃO PARTICULAR DE EXPOSIÇÕES

por Metro Arquitetos, em São Paulo

SESC SOROCABA

de Sergio Teperman

CASA EM SANTANA DO PARNAÍBA

de Terra e Tuma Arquitetos

ENTREVISTA

Diller Scofidio + Renfro

PONTE BAYER

Loeb Capote Arquitetura e Urbanismo . São Paulo, SP .
2012/2013

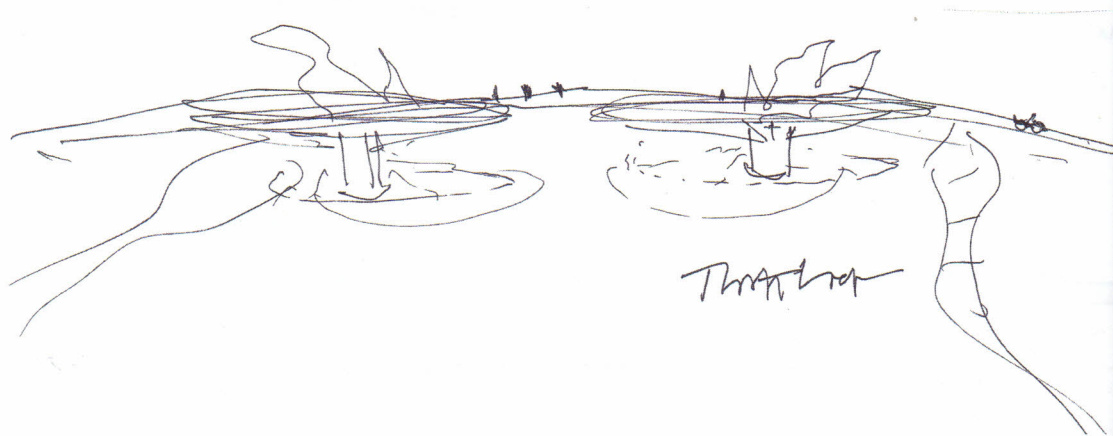
URBANISMO

PONTE PARA PESSOAS

POR RAFAEL URANO FRAJNDLICH FOTOS PEDRO KOK



Vigas metálicas apoiadas em apenas dois pontos na água conformam a passarela para pedestres e ciclistas, financiada pela Bayer - o novo caminho diminui a distância entre o complexo da empresa e as estações de trem e metrô



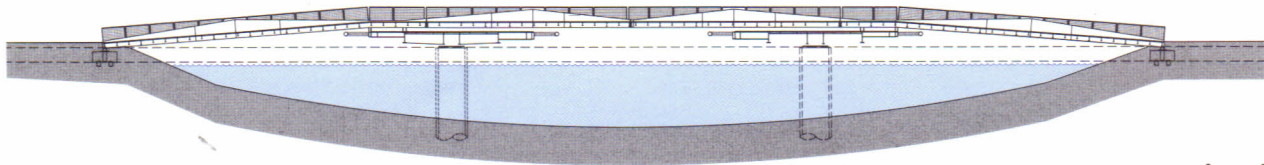
Passeando pela ciclovia do rio Pinheiros, ou pelo bairro do Socorro, em São Paulo, o transeunte encontra algo incomum nas vias que margeiam os rios paulistanos: uma ponte de pedestres. A pequena estrutura metálica passa por cima do canal da Guarapiranga, ligando-se a uma parte do bairro que antes era um fim de linha no tecido urbano.

“Se você olhar bem, é uma península”, diz Roberto Loeb, titular do escritório autor do projeto, explicando o pedaço de território que agora está ligado à ciclovia e às estações de transporte público. Convidado para projetar uma área de convivência dentro da multinacional de química Bayer, o arquiteto ficou intrigado com o posicionamento do complexo: em meio à bifurcação do Pinheiros com o canal. Os funcionários que chegavam a pé tinham de dar uma grande volta para chegar a seu local de trabalho, com um agravante: as estações de trem e metrô estão logo ali, na outra margem. Uma ponte naquela situação resolveria o problema do acesso, além de aumentar a ciclovia e, sobretudo, integrar melhor uma franja da cidade com a rede de infraestruturas.

A iniciativa foi adotada pela empresa privada, a Bayer, e o governo do Estado, que gere as margens dos rios. Entretanto, construir uma ponte, mesmo que pequena, no canal da Guarapiranga, é um desafio. Sob a linha d'água de 1,5 m, uma grande camada de lodo ocupa o fundo, dificultando obras de fundação. Ademais, apesar de não navegável na condição em que está, o canal é rota de embarcações de manutenção e dragagem, não podendo ter uma ponte fixa que obstrua o caminho.

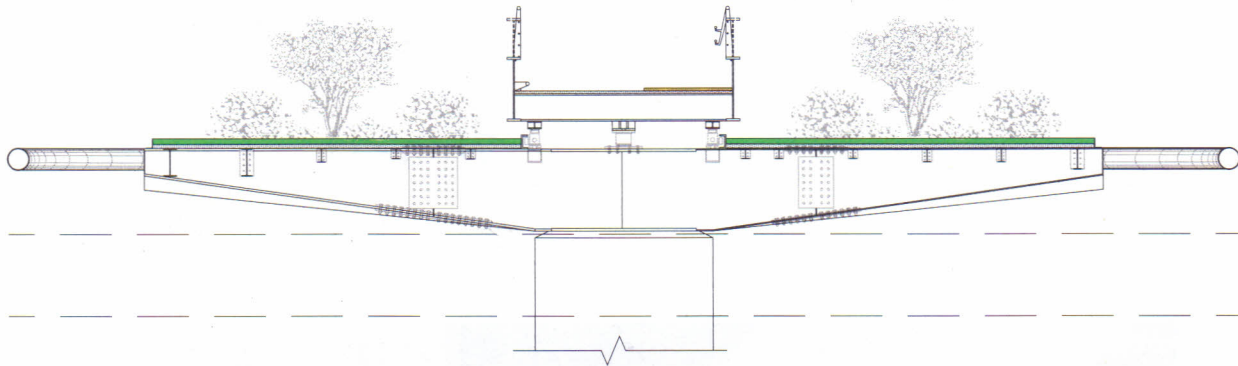
“Nem podíamos subir muito a altura da ponte, pois a área tem muitos fios de alta tensão”, conta Loeb, justificando o desenho final da ponte. “O corpo técnico da Bayer tinha uma proposta esboçada, de ponte elevada. Mas com o problema



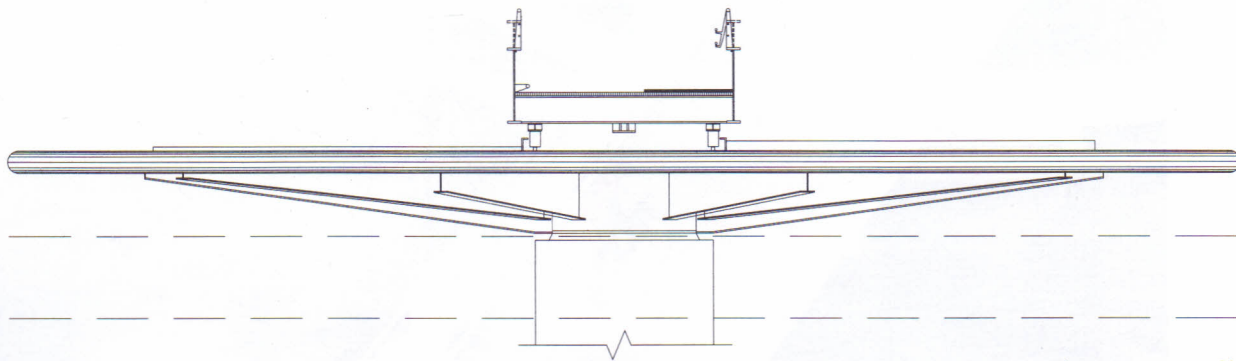


CORTE AA

0 5

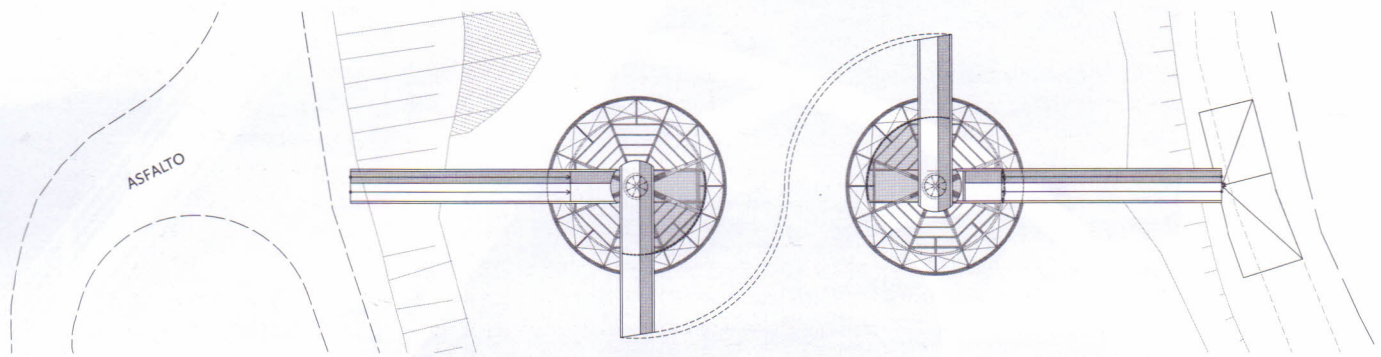


CORTE BB

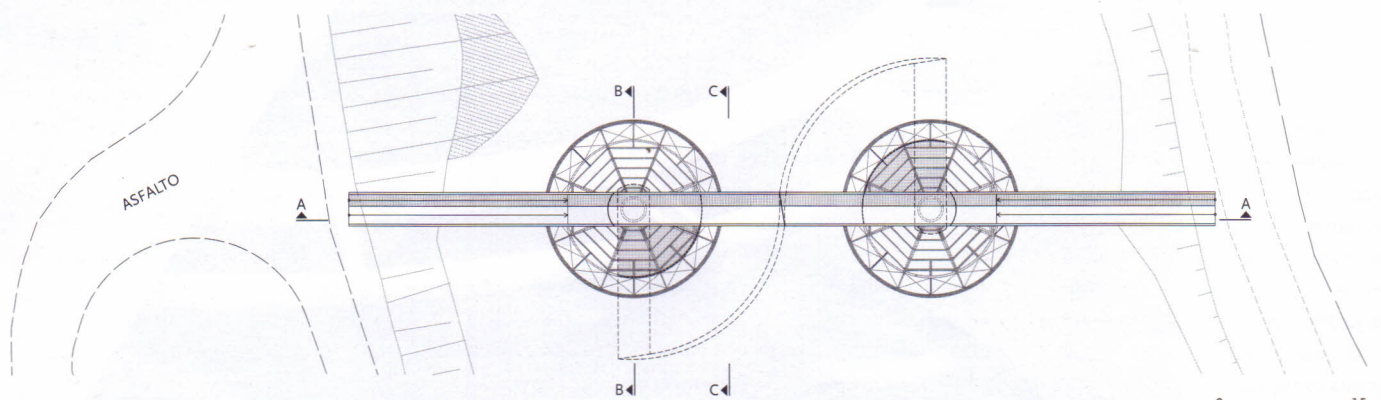


CORTE CC

0 10



PONTE ABERTA



PONTE FECHADA

0 15

DEVIDO AO SOLO LODOSO DO RIO E AOS FIOS DE ALTA TENSÃO, A SOLUÇÃO FOI CRIAR UMA PONTE COM ABERTURA HORIZONTAL: COM UM SISTEMA DESLIZANTE, COMO O DE PORTAS PIVOTANTES, A PONTE SE ABRE, LIBERANDO A PASSAGEM PARA EMBARCAÇÕES



dos fios elétricos preferimos, desde o começo, um sistema horizontal.”

O tabuleiro, portanto, desliza como portas pivotantes e livra o caminho quando as barcas passam. Tal sistema determinou a estrutura da ponte, de vigas metálicas apoiadas em apenas dois pontos na água, otimizando os problemas de fundação no lodo.

A forma da passagem tem um desenho inspirado na vitória-régia, planta aquática de grande superfície que suporta, sobre a linha d'água, uma grande carga de peso. “Era para ser uma flor que nasce do lodo”, explica Loeb. Os dois pilares da estrutura servem como pivôs por onde giram os trechos da passagem. Em cada um deles, um anel metálico serve de trilho para guiar o tabuleiro, formando dois círculos em torno da área de circulação, vindo daí a citação às plantas aquáticas. Os pilares e os anéis são ligados por uma rede de vigas metálicas que saem do centro das colunas, emulando a própria estrutura da planta. O projeto paisagístico colocou sobre a vitória-régia diversas espécies nativas, criando um jardim suspenso que, quando atingir sua maturação, pode se debruçar sobre a ponte.

Apesar de ter uma largura pequena, sobra espaço para dois diferentes tipos

de pisos, que organizam o fluxo: para pessoas, um piso em pranchas de madeira, como um deque. Para o tráfego de ciclistas e outros veículos leves, o gradil eletrofundido. Este, vazado em sua grelha de chapas metálicas, permite que o passante veja a escura linha d'água ao fundo, intuindo como é pequena a altura da ponte, apenas 2,5 m distante do canal.

Os guarda-corpos dividem espaço com a estrutura usada para vencer o vão longitudinal. As vigas têm altura variável, que acompanham o caminho dos esforços: mais delgadas nas extremidades de apoio, são robustos (1,5 m) no meio dos vãos. Isso cria um plástico desenho de triângulos nas laterais da área de passagem, compondo com os jardins em anel. A composição é toda pintada de branco, mas essa não é, necessariamente, a sua cor final: um sistema de iluminação em led feito pela Itaim Iluminação permite que um jogo de luzes coloridas seja projetado na conexão durante a noite, chamando a atenção dos que passam de carro pelas marginais, e pelos usuários das linhas de trem e metrô.

“A ideia não era fazer apenas uma ponte”, diz Loeb. “Mas era causar surpresa e demonstrar inventividade.” Inaugurada há um mês, a ponte já se

integrou no sistema de ciclovias nas margens do rio Pinheiros e, além da Bayer, os moradores da península já começam a voltar suas atividades para o lado da ponte, em efeito que pode ser considerado uma frente nova do bairro que, ao final das contas, ganhou um novo acesso. A experiência, mesmo recente, já foi considerada bem-sucedida, a ponto de se considerar a utilização da ponte como protótipo para ser replicado em outras situações de transposição de pedestres nos rios da cidade.

“As margens dos rios são subtilizadas”, diz Loeb, animado com a ponte, mas consciente de que é um passo. A chance de transpor rios com passagens de pedestres, além da clara melhora do uso das ciclovias que agora ocupam alguns rios de São Paulo, são uma oportunidade que levanta todo o uso que se faz da infraestrutura na cidade, como a interação com as linhas de trem, a sujeira do rio e as vias de alta velocidade das avenidas de fundo de vale. “São Paulo não é como o Rio de Janeiro, onde a natureza cria um impacto direto na forma urbana. Aqui, a arquitetura deveria construir a paisagem”, compara Loeb.

Entre os problemas infraestruturais e de paisagem, entretanto, repousa a

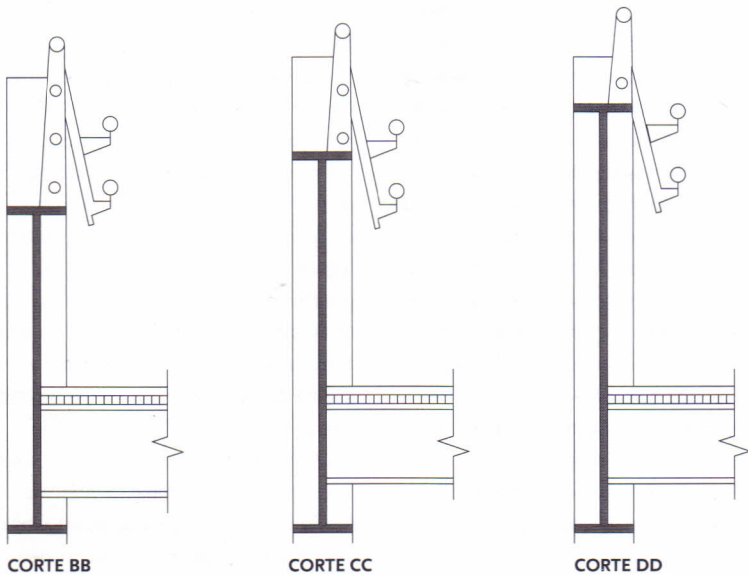
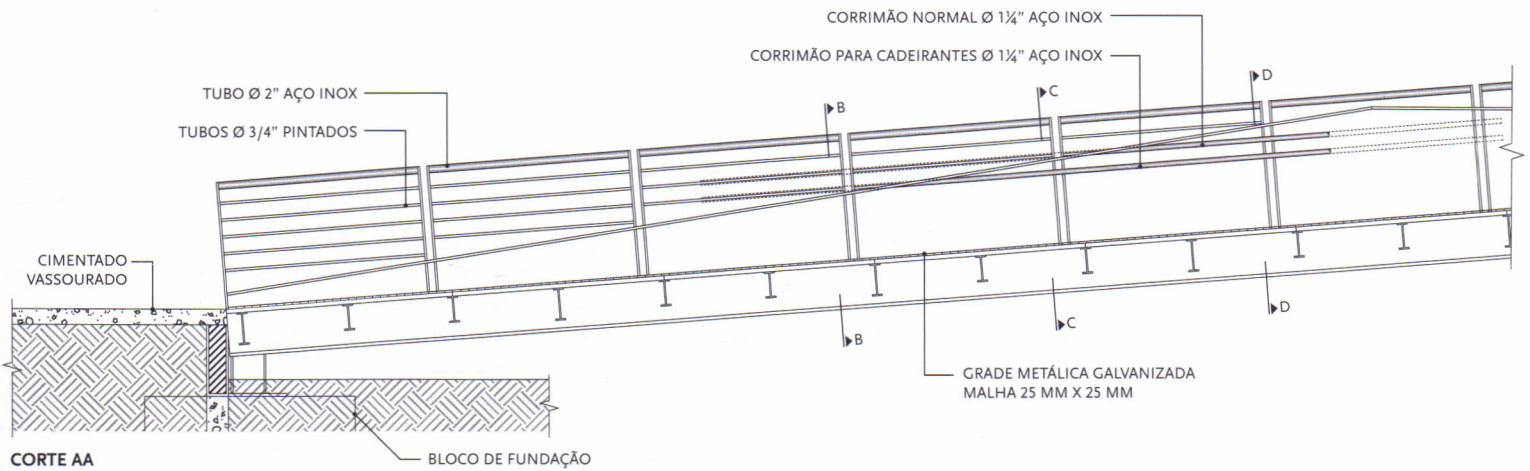
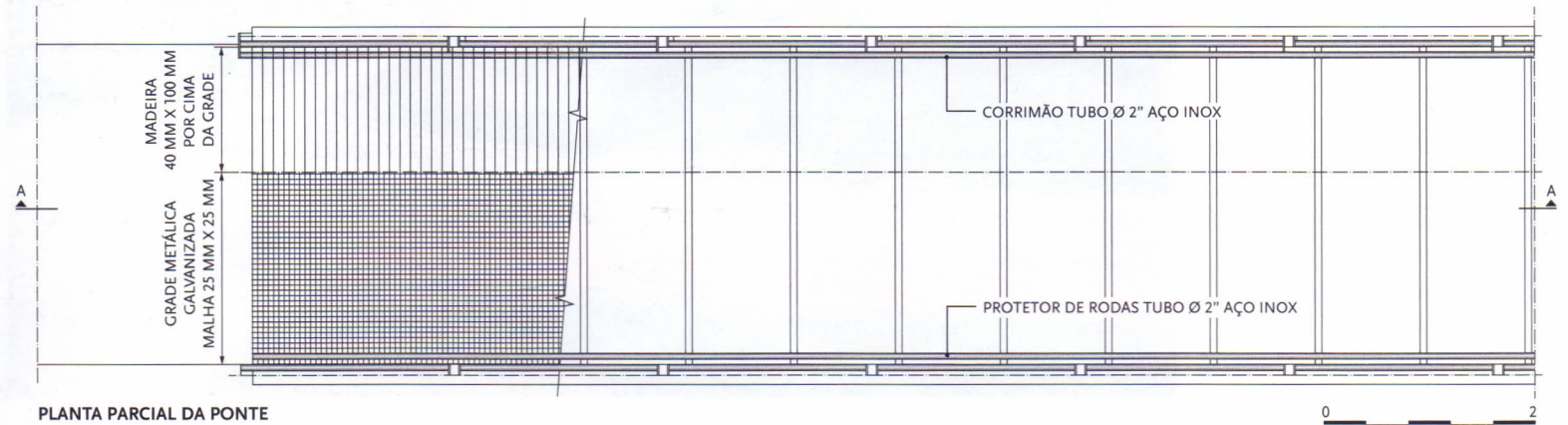
nova ponte de pedestres no canal da Guarapiranga. Quem passa por ela, além das facilidades de acesso e de fruir de uma extensão de quase 4 km de ciclovia, tem acesso a algo novo: uma vista do rio Pinheiros e dos bairros do Socorro e Santo Amaro. Ali, é um grande nó de acessos, autopistas, conjuntos corporativos e casarios. Sobressai-se na vista a enorme estação de metrô da linha lilás Santo Amaro, que não é senão uma ponte estaiada sobre o rio, desenhada pelo arquiteto Luiz Esteves. Ao lado, na margem

leste, está a plataforma de trem, uma obra-prima de João Walter Toscano.

Nesse ambiente onde tudo é metropolitano, de pé, do alto da pequena ponte, pode-se ver a cidade de uma escala a outra: apesar de sujas, as margens do canal são forradas por vegetação nativa, e é possível avistar uma fauna intensa, composta desde enormes capivaras até famílias de patos que calmamente passeiam pelas águas.

Sem dividir espaço com carros, a Ponte Bayer convida os paulistanos a uma nova contemplação de sua cidade

– e das suas marginais. Se as pontes são construções com uma função bem determinada de mediar dois polos divididos por um rio, existe também nelas e, sobretudo nesta, uma instância de mediação metafórica: conecta a imagem de São Paulo exaustivamente explorada, de uma selva de pedras caótica e com fluxo intenso e hostil de veículos e mercadorias, para a São Paulo de parques lineares ao longo das suas águas, oferecendo uma redução de velocidade tão necessária para que se possa repensar as cidades em que vivemos.



0 0,6



INSPIRADA NA ANATOMIA DE UMA VITÓRIA-RÉGIA, A PONTE MOSTRA AS POSSIBILIDADES DA INFRAESTRUTURA URBANA COMO FORMA DE INTEGRAÇÃO NAS CIDADES, TORNANDO MAIS RÁPIDO O PERCURSO A PÉ ENTRE AS ESTAÇÕES DE TREM E METRÔ E O BAIRRO ONDE ESTÁ A BAYER. O PISO LEVOU EM CONTA DIFERENTES TIPOS DE CIRCULAÇÃO: DE UM LADO, PARA PEDESTRES, UM DEQUE DE MADEIRA; DO OUTRO, UM GRADIL PARA CICLISTAS

PEOPLE BRIDGE

On being invited to project a recreational area at Bayer, Roberto Loeb came aboard with the positioning of a complex: at the fork of the Pinheiros River with the Guarapiranga Canal. Employees who used to arrive afoot had to walk the long way around to get to the workplace, with an aggravating factor: the train and metro stations are just over there, on the other bank. A bridge would resolve the access problem and better integrate a fringe of the city with the network of infrastructures. The initiative was adopted by a private company and the State Government. The canal is a route for maintenance and dredging barges, disallowing the use of a set bridge that obstructs the leeway. "We weren't even able to raise the height of the bridge much, due to the high voltage wires above," tells Loeb, rationalizing the final design. The platform swings like pivoting doors and opens the leeway when the barges pass. This system has determined the metal beams of the bridge structure supported at only two points in the water, optimizing the problems of sinking in the mud. Two types of decks organize the flow: for the people, a deck of wooden planks. For bike traffic, electro-fused grating, which allows the passerby to see the water line below, letting on how little the height of the bridge is; only 2.5 m above the canal. If bridges are constructions with the purpose of spanning two points divided by a river, an instance of metaphoric spanning falls within this case: connecting the chaotic concrete jungle image of São Paulo to the linear parks of São Paulo, offering a so needed speed reduction allowing us to rethink the cities we live in.



DADOS DA OBRA

COMPRIMENTO 90 m
CUSTO TOTAL DA OBRA 5 milhões de reais

FICHA TÉCNICA

ARQUITETURA Loeb Capote Arquitetura e Urbanismo
AUTORES Roberto Loeb e Luis Capote
ARQUITETOS ASSOCIADOS Damiano Leite, Chantal Longo
COLABORADORES Nicola Pugliese, Francisco Cassimiro, Maria Carolina Simões, Mariana Gomes, Maria Clara Rodrigues, Cecília Mesquita, Mariana Zazulla, Ludovica Leone, Carolina Vicentini, Camila Pauluk, Maria Pia Laloni, Marina Santos
GERENCIAMENTO Equipe de Engenharia Bayer - Erik Boettcher, Luis Laurini, Claudio Silva
EXECUÇÃO DAS OBRAS E TERRAPLENAGEM JZ Engenharia
ESTRUTURA Grupo Dois Engenharia
FUNDAÇÃO Appogeo Consultoria de Projetos SPDA JPinha Engenharia

FORNECEDORES

VEGETAÇÃO Sky Garden - Ricardo Cardim
ESTRUTURA METÁLICA Metalsoma - Marcos Yano
MOTOR Climber Equipamentos Industriais - Vitor Hugo
ILUMINAÇÃO Lumini - Priscila Amorim

au.pini.com.br

Comente e veja mais imagens

au educa Confira na página 58 conteúdo educativo sobre o projeto