

PARQUE METROPOLITANO DO VALE DO RIO JUNDIAÍ

O projeto do Parque Metropolitano do Vale do Rio Jundiá é desenvolvido como resposta à necessidade de reorganizar a relação do meio urbano com o rio e o vale do rio. Tem como premissa uma nova integração do Jundiá à paisagem urbana, sendo o elemento central de desenvolvimento e articulação de áreas verdes e espaços livres públicos qualificados da cidade, constituindo um sistema de parques, praças e áreas urbanizadas.

Além disso, o projeto de ocupação urbana incorpora estratégias que consideram para um tecido urbano compacto e eficiente, onde o rio não é protagonista da paisagem, mas destaca-se em segundo plano pela paisagem, articulando desde esse nível as áreas verdes e espaços livres públicos qualificados da cidade, constituindo um sistema de parques, praças e áreas urbanizadas.

A área do vale do Rio Jundiá é ocupada por vias de trânsito rápido, com calçadas pedonais e parque qualificado, vegetação nativa e espécies nativas e poucas atividades. Os lotes que compõem sua margem possuem ocupação esparsa e pouco densa, em muitos casos se tratando de grandes lotes subdivididos em grandes estruturas residenciais, tornando a área cinza e pouco atrativa. Com

extensão do jardim botânico e algumas pontuais praças recentemente construídas nos lotes, não há significativos espaços livres de uso público ou áreas verdes acessíveis, muito menos contato direto ou indireto com o rio e o vale do rio que compõe o sistema. O centro histórico da cidade por sua vez, se vê segregado da área do vale e região livre, a ferrovia, a margem e o rio condonam atualmente grandes áreas, subutilizadas para o pedestre.

Tiram-se de questões pontuais de ações aplicadas através de uma proposta envolvida de desenvolvimento paisagístico. Buscando reverter essa dinâmica, propomos um sistema que engloba a criação de áreas verdes livres públicas, áreas verdes, novas transposições de vias e da ferrovia, requalificação de estruturas existentes, integração ao patrimônio local e uma ocupação urbana organizada e compacta.

Para reorganizar o sistema viário de modo que integre as diversas formas de mobilidade, foram determinadas algumas prioridades. Partindo da premissa de que o trecho da CPTM entre Jundiá e Campinas passará a transportar passageiros. Uma nova estação para o trem é então proposta próxima ao Jardim Botânico ao lado, à 3 km da estação existente. Tal conexão permite então questionar a relevância de Av. Antônio Frederico Ozanan na conexão entre municípios e dentro do perímetro de Jundiá.

Assim, a antiga Avenida pode vir a ter um caráter mais local, com lotes cartografados mais estreitos, divididos em alguns trechos com a calçada e com velocidade reduzida. As novas travessias contribuem para desenvolver o fluxo de automotivos e para priorizar o trânsito de pedestres e ciclistas. É também proposta um novo modo de transporte, o veículo leve sobre pneus (VLP) que se integra ao sistema de ônibus municipais e de longa distância, com paradas nos terminais existentes, assim como às estações de trem.

Além disso, em que se cria um longo do rio e do vale, as calçadas têm suas dimensões adequadas, é possível implementar um parque linear, formando um sistema de espaços livres públicos e vegetados, integrando zonas de vegetação e áreas verdes acessíveis existentes. Também se cria uma conexão com o rio e a ferrovia, na medida em que regulariza suas margens, regulariza o sistema de água e a aproxima os fixadores das pessoas. A área do projeto incorpora lotes flexíveis visos os subdivididos para novas urbanizações e infraestrutura, assim como alargamento da ponte linear.

Sendo assim, o projeto se desenvolve em três áreas baseadas em características gerais que organizam o tecido urbano. Estas, por sua vez se dividem em oito trechos, que foram traçados a partir da leitura do terreno, entendendo suas problemáticas e necessidades e que imaginam ações futuras possíveis para cada um deles.

A primeira zona abrange grandes lotes desocupados ao redor da Estação de Jundiá e ao longo das vilas da terra e do Rio Jundiá, em direção à cidade de Vitoria Paulista. Nessa zona são propostos:

Trecho A. Parque agroecológico região destinada à valorização de espaços verdes em uma dinâmica que funciona como área de escape para as águas do Rio Jundiá e estabiliza-se como um espaço público destinado ao lazer, esporte, recreação e educação. Cria-se uma conexão vertical entre as margens do rio e os lotes nas partes mais altas à terra, além de desenvolver áreas de lazer em forma de calçadas.

Trecho B. Bairro da Estação áreas vicinais e de uso intensivo de habitação em áreas livres existentes. Visando o adensamento construtivo, com projetos habitacionais, de comércio e serviços e criando transposições à ferrovia e ao rio. O desenvolvimento de grandes lotes visos integram a região e melhoram o acesso à estação Jundiá da CPTM, ao Terminal de Ônibus Vila Areia e à parada do VLP. A conexão do novo bairro possibilita a mudança de tratamento das margens do rio, com desconstrução das vias de uma letra e a criação de uma fonte urbana.

como destaque para priorização de grandes construções destinadas ao comércio de automotivos e material de construção. Engloba:

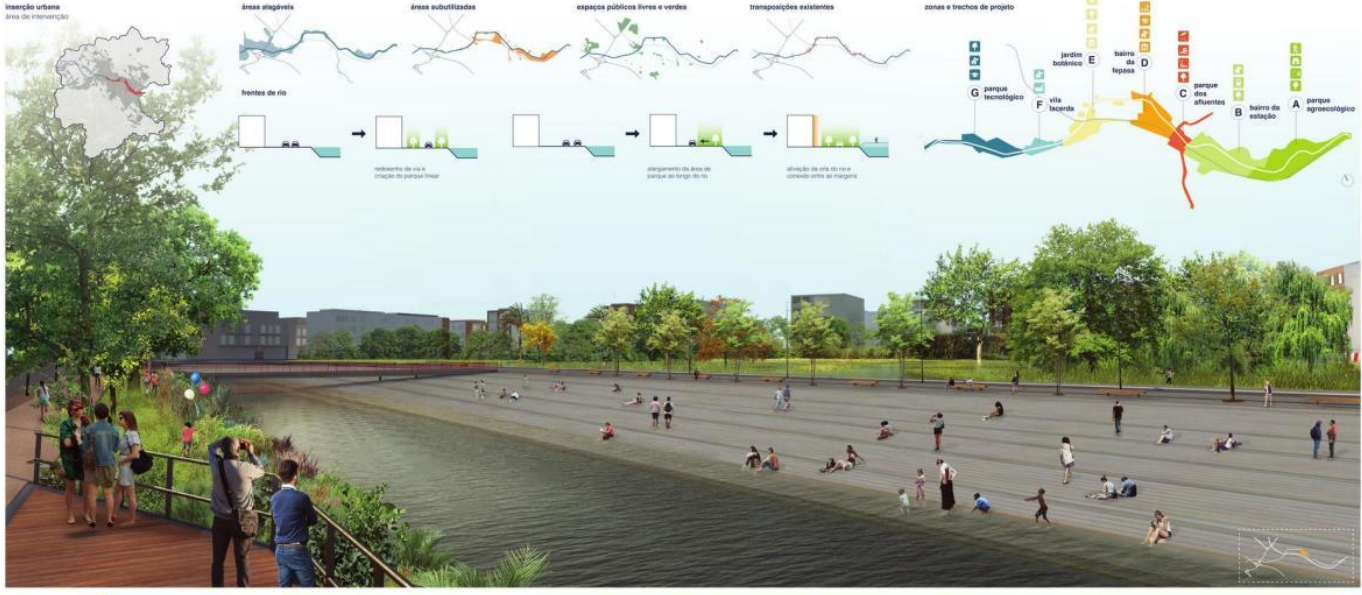
Trecho C. Parque dos Afluentes e Carga de dois afluentes ao rio Jundiá permitiu com que o espaço ao longo do Rio fosse ocupado no sentido transversal, promovendo o tecido urbano. Integrando a ferrovia e integrando o tecido de parque Jundiá existente ao longo das margens do Córrego Caspary e do Córrego da Vila Areia, que geram novo tratamento e urbanização.

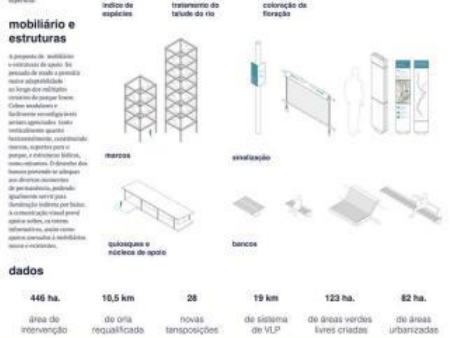
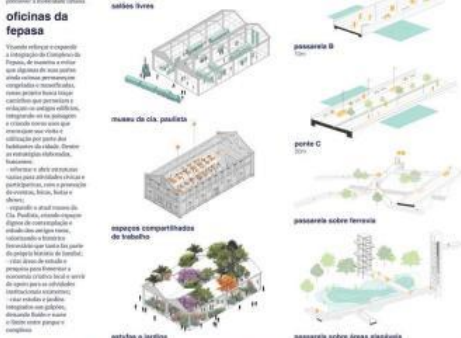
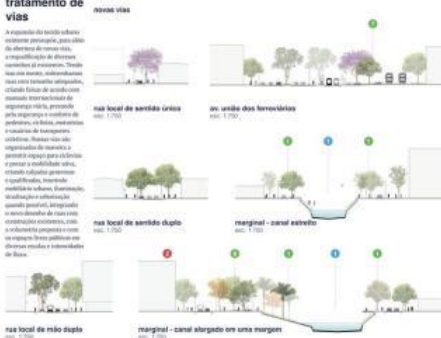
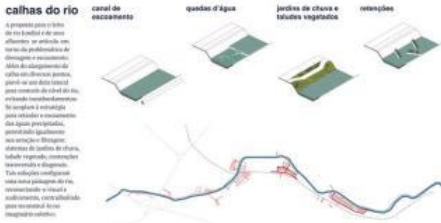
Trecho D. Complexo e Bairro de Férias a ocupação da glória vale a recente do complexo da FIPSA disponível como possibilidade de valorizar o patrimônio construído do complexo e integrá-lo ao novo bairro e à cidade existente. Para além do parcelamento e do adensamento construtivo, destaca-se a criação de um parque dentro do lote e com o deslocamento de Av. Antônio Frederico Ozanan, e de uma praça local urbana.

Trecho E. Bairro da Estação Jardim Botânico sendo como ponto de interesse o SESC e a zona estratégica de terra Jardim Botânico, a conexão de grandes lotes que abrigam estabelecimentos de comércio e grandes lotes em quadras urbanas mais densas torna-se necessária. São áreas próximas às áreas do equipamento na margem do rio são convertidas em áreas verdes de abas verdes.

Trecho F. Frente do rio de Vila Lacerda área de transição entre o vale do rio e o vale do rio. São áreas próximas ao rio e à estação Jundiá, onde o projeto de ocupação urbana é integrado ao sistema de parques e áreas verdes existentes.

Trecho G. Parque tecnológico e universitário valorizando o caráter urbano subutilizado e da vegetação existente, esse trecho se situa entre o rio e o rio Jundiá por meio de uma qualificação, transposições livres para pedestres e zonas de abas verdes planejadas, qualificando a área adjacente aos equipamentos públicos e, na zona próxima à UNESP, constituindo um bairro para receber expansão de tecnologia longa e dar suporte ao equipamento educacional.







O ANTIGO VALE NA NOVA CIDADE
Os rios fundam cidades. Era a vida que fluiu junto a natureza íncerta e a mobilidade natural. Sua existência nos levou a aprender os primeiros gestos de organização moderna: a terra, com a qual passamos a compreender e a reapropiar a vida plena. O bônus no firm, ao corrigir o empilhamento histórico e deslocamento da economia, reproduziu o desenvolvimento de muitas cidades e hoje está a nos dar a base para se entender a estrutura urbana de Jundiaí.

O **terro** era uma **urbanidade ao avesso**, por **chegar e territorializar**, mas como motor da economia organizada parte de sua ocupação. Sua história em Jundiaí, com a implantação do São Paulo Railway, foi a de um rio que caminhou lado a lado com a cidade, uma vez de elementos geográficos, urbanísticos e culturais, que desafiaram o caráter inicial da cidade. Contudo, nunca foram tratados como elementos estruturais da paisagem, a favor da sua incompatibilidade natural com o desenvolvimento da cidade, pela ausência de uma cultura histórica que permitisse além do transporte de indústrias e negócios. O bônus no território foi um bônus de mobilidade, pois nos deu a base para

Com a implementação da via **Av. Angarahu** em 1988 e com o deslocamento da atividade econômica e urbana para áreas mais isoladas, a cidade passou a ser vista sob o prisma de um rio que caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano. Hoje, a história do rio em Jundiaí é a de um rio que caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano. Hoje, a história do rio em Jundiaí é a de um rio que caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano.

DIRETRIZES
Tudo isso em três eixos:
Reconstrução das condições geográficas e urbanas, que se somam para formar o vale como uma nova centralidade linear.
O **vale** temático vale e **centralidade**, onde o território não é formado pela cidade e sim pelo rio, que chamamos de Rio Parque e vale histórico na porção central, onde o rio caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano. O rio Canal e o rio Parque e vale histórico, em áreas pouco densas de ocupação urbana, que chamamos de Rio Oculto.

O **rio** do centro do projeto, um rio que caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano. O rio Canal e o rio Parque e vale histórico, em áreas pouco densas de ocupação urbana, que chamamos de Rio Oculto.

Arquitetura e mobilidade, complementando o sistema com passarelas, pontes e estruturas aéreas, propõem meios de usar o rio e não apenas. Sua vida de influência ocorre em áreas menos densas e mais próximas do rio, que chamamos de Rio Parque e vale histórico na porção central, onde o rio caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano.

O **vale** do rio em Jundiaí, onde o rio caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano. O rio Canal e o rio Parque e vale histórico, em áreas pouco densas de ocupação urbana, que chamamos de Rio Oculto.



RIO CANAL - SETOR 2

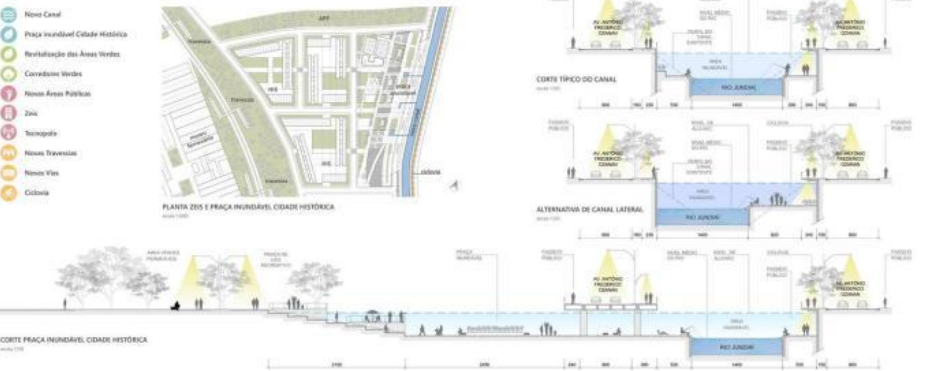
O segundo trecho é o caso do projeto. Abre-se uma nova oportunidade, onde a paisagem é vista integrada a construções modernas, mas com a paisagem urbana que se desenvolve ao longo do rio. O rio Canal será o eixo do projeto. Abre-se uma nova oportunidade, onde a paisagem é vista integrada a construções modernas, mas com a paisagem urbana que se desenvolve ao longo do rio.

Objetos
O Rio Canal será o eixo do projeto. Abre-se uma nova oportunidade, onde a paisagem é vista integrada a construções modernas, mas com a paisagem urbana que se desenvolve ao longo do rio.

Capital Verde
Neste trecho, caracterizado pela intensa urbanização das margens, propõe-se uma nova forma de vegetação urbana, conforme a disponibilidade de áreas. A vegetação urbana será desenvolvida em áreas de uso público, onde a paisagem é vista integrada a construções modernas, mas com a paisagem urbana que se desenvolve ao longo do rio.

Projeto do Canal
Neste trecho, caracterizado pela intensa urbanização das margens, propõe-se uma nova forma de vegetação urbana, conforme a disponibilidade de áreas. A vegetação urbana será desenvolvida em áreas de uso público, onde a paisagem é vista integrada a construções modernas, mas com a paisagem urbana que se desenvolve ao longo do rio.

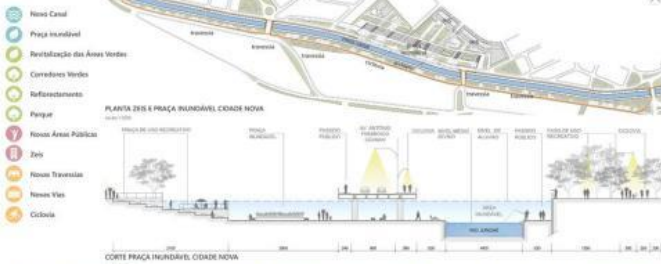
- AÇÕES DE PROJETO**
- 1. Revitalizar o rio**
Arquitetura e mobilidade, complementando o sistema com passarelas, pontes e estruturas aéreas, propõem meios de usar o rio e não apenas. Sua vida de influência ocorre em áreas menos densas e mais próximas do rio, que chamamos de Rio Parque e vale histórico na porção central, onde o rio caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano.
 - 2. Vale**
O vale temático vale e centralidade, onde o território não é formado pela cidade e sim pelo rio, que chamamos de Rio Parque e vale histórico na porção central, onde o rio caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano.
 - 3. Usos das margens no superfluo**
Propõe a utilização das margens imediatas ao canal (limitadas pelo sistema viário e pela urbanização marginal) por meio de ocupação de áreas livres. São criadas passagens para pedestres e ciclistas em áreas livres, que chamamos de Rio Parque e vale histórico na porção central, onde o rio caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano.
 - 4. Perímetro de revitalização do rio**
Propõe a utilização das margens imediatas ao canal (limitadas pelo sistema viário e pela urbanização marginal) por meio de ocupação de áreas livres. São criadas passagens para pedestres e ciclistas em áreas livres, que chamamos de Rio Parque e vale histórico na porção central, onde o rio caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano.
 - 5. Passos Transversais**
Captação fundamental do projeto hidrológico do rio Canal. Formas duas estruturas, nos setores 1 e 2, a meio e final, que chamamos de Rio Parque e vale histórico na porção central, onde o rio caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano.
 - 6. Capital verde**
Neste trecho, caracterizado pela intensa urbanização das margens, propõe-se uma nova forma de vegetação urbana, conforme a disponibilidade de áreas. A vegetação urbana será desenvolvida em áreas de uso público, onde a paisagem é vista integrada a construções modernas, mas com a paisagem urbana que se desenvolve ao longo do rio.
 - 7. Mobilidade Circular**
Arquitetura e mobilidade, complementando o sistema com passarelas, pontes e estruturas aéreas, propõem meios de usar o rio e não apenas. Sua vida de influência ocorre em áreas menos densas e mais próximas do rio, que chamamos de Rio Parque e vale histórico na porção central, onde o rio caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano.
 - 8. Capacidade e Traversias**
Tudo isso em três eixos: Reconstrução das condições geográficas e urbanas, que se somam para formar o vale como uma nova centralidade linear. O vale temático vale e centralidade, onde o território não é formado pela cidade e sim pelo rio, que chamamos de Rio Parque e vale histórico na porção central, onde o rio caminha ao lado da cidade, mas que não se integra mais ao tecido urbano.



RIO OCULTO - SETOR 1

O que chamamos de rio oculto está dividido em dois trechos, o **trecho total, como rio canal**, atenua a Avenida Luis Luterano e Vila Hortolândia e tem como finalidade criar dois segmentos, Luterano Atenuado, caracterizado por uma faixa de terreno de urbanização e Vila Hortolândia conectada pela faixa da cidade na alguma distância, e a Avenida Luis Luterano restaurada de urbanização do bairro nos anos de 1970. O rio oculto possui um rio canal pelo desenvolvimento de medidas de controle de enchentes, a função de arborização, **O trecho final, como rio natural**, será criado por meio de urbanização, apresentando como forma a um rio canal que se faz no rio, com urbanização e áreas complementares, e o desenvolvimento imobiliário, que necessita da área livre para sua implantação e fruição.

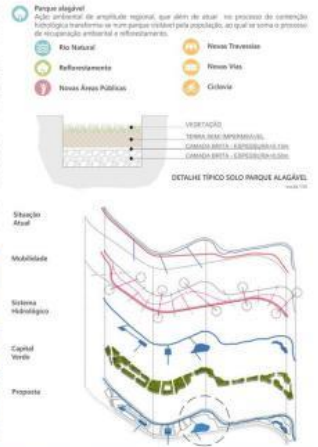
Diversão: Adicionalmente a medidas complementares para os dois trechos, tendo em comum a possibilidade de uso recreativo e fruição das margens do rio. Para o trecho canal, propõe-se a implantação de um rio canal, compreendendo trechos de rio, ampliação do leito e diâmetro construído na vegetação nativa - ciperáceas e papíros - para diminuir o risco de inundações no trecho final, generalizando o afastamento da Avenida Luis Luterano do margem do rio e a organização forçada em grade regular, surge a oportunidade de criação de um espaço de uso recreativo ao longo do rio, com implantação de parques públicos a partir de áreas sob a Freixo Ozarias, uma faixa verde, configurando um parque linear junto ao corpo d'água. Para o trecho final, como rio natural integrado ao parque, considerando o uso recreativo em áreas de rio, que se integra à área verde proposta para a cultura, potencializada pelo melhor aproveitamento da implantação do sistema ocupacional.



RIO PARQUE - SETOR 3

No primeiro trecho de intervenção, entre a divisa com Vila Parque e o Porto Setor, o rio oculto não canalizado apresenta um sistema semi natural, com vegetação nativa e forma. O antigo leito do rio forma uma faixa verde, caracterizada por uma faixa de terreno de urbanização e Vila Parque conectada pela faixa da cidade na alguma distância, e a Avenida Luis Luterano restaurada de urbanização do bairro nos anos de 1970. O rio oculto possui um rio canal pelo desenvolvimento de medidas de controle de enchentes, a função de arborização, **O trecho final, como rio natural**, será criado por meio de urbanização, apresentando como forma a um rio canal que se faz no rio, com urbanização e áreas complementares, e o desenvolvimento imobiliário, que necessita da área livre para sua implantação e fruição.

Diversão: Adicionalmente a medidas complementares para os dois trechos, tendo em comum a possibilidade de uso recreativo e fruição das margens do rio. Para o trecho canal, propõe-se a implantação de um rio canal, compreendendo trechos de rio, ampliação do leito e diâmetro construído na vegetação nativa - ciperáceas e papíros - para diminuir o risco de inundações no trecho final, generalizando o afastamento da Avenida Luis Luterano do margem do rio e a organização forçada em grade regular, surge a oportunidade de criação de um espaço de uso recreativo ao longo do rio, com implantação de parques públicos a partir de áreas sob a Freixo Ozarias, uma faixa verde, configurando um parque linear junto ao corpo d'água. Para o trecho final, como rio natural integrado ao parque, considerando o uso recreativo em áreas de rio, que se integra à área verde proposta para a cultura, potencializada pelo melhor aproveitamento da implantação do sistema ocupacional.



Parque Vale Rio Jundiáí

Equipamentos:

- 01. Pq. linear - Biciciclário
- 02. Pq. linear - Lago
- 03. Pq. linear - Deck
- 04. Pq. linear - Pista de Corrida
- 05. Pq. linear - Ponte
- 06. Pq. linear - Escola Parque
- 07. Pq. linear - Biblioteca
- 08. Universidade
- 09. Habitação
- 10. Espaço para Eventos
- 11. Piscininha
- 12. Escola Parque/ Centro comunitário
- 13. Habitação de Interesse Social
- 14. Habitação de Interesse Social
- 15. Escola Parque
- 16. Lojas Corporativas
- 17. Comércio
- 18. Habitação
- 19. Unidade Básica de Saúde
- 20. Equipamentos de Lazer
- 21. Habitação de Interesse Social
- 22. Espaço para Coworking

Ações:

- A. Recuperação e preservação dos corredores
- B. Qualidade de rio: taludes em arborizadas
- C. Recuperação e ampliação de passarelas
- D. Rebaixamento da margem do rio: parque linear
- E. Remodelagem viária da Av. dos Ferrovários
- F. Zona de transição de tráfego

Legenda de Equipamentos:

- Infraestrutura Verde (Áreas de Chuva)
- Área de Interação (Centralidade)
- Intensificação do Aquecimento (em função do eixo do rio: Av. Transamérica)

Legenda de Ações:

- Deck - Biciciclário
- Passagem de Aíguas
- Picket Parks
- Ciclovias
- Ciclovias Previstas

113

Diretrizes Gerais de Projeto

Novos critérios de Viabilidade:

- Priorizar os modos de transporte coletivo e ativo sobre o individual motorizado.
- Implementar medidas de tráfego calmo visando aumentar a segurança viária.
- Entretimento da Av. A. Frederico Ozanam
- Transferência de parte do fluxo de automóveis para Av. União dos Ferrovários
- Fomentar espaços de suporte a mobilidade ativa
- Melhorar a conectividade sobre o rio através da implementação de passarelas.

Oferta de Equipamentos: Melhorar a oferta de equipamentos públicos e trazer outros tipos de centralidade (universidade, multiplex, unidade básica de saúde, coworking).

Conexão Social: Incentivar o empoderamento social através da participação de diversos atores, principalmente da sociedade civil, e fim de viabilizar a implementação e manutenção do parque linear. Criação de "Associação Amigos do Rio Jundiáí" para incentivar atividades cívicas, de educação e permanência do espaço público.

Corpo d'água adjacentes: Recuperar as margens do Rio Jundiáí com a finalidade de incorporar a paisagem e resgatar seu estado mais natural.

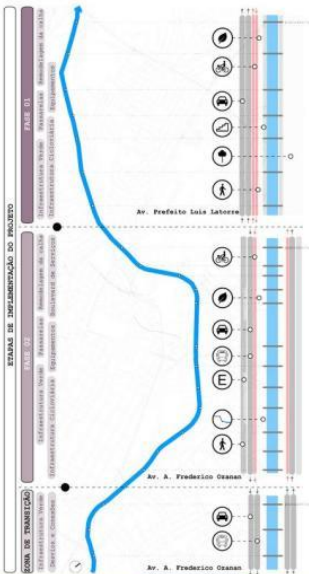
Uso, Ocupação, Uso do Solo e Adensamento: Intensificar o adensamento e promover o uso misto ao longo do eixo do rio, de modo a dinamizar, reduzir as distâncias a serem percorridas, além de diversificar e dinamizar as funções urbanas.

Matriz S.W.O.T

S	W	O	T
<ul style="list-style-type: none"> Potencial de aproveitamento dos vazios urbanos Intensificação do adensamento e do uso do solo no eixo do rio proximidade do rio com o centro histórico e atrações turísticas concentração de empregos devido a indústria áreas verdes ao longo do rio 	<ul style="list-style-type: none"> uso e ocupação do solo vazios urbanos - áreas subutilizadas baixa densidade áreas verdes fragmentadas e pouco acessíveis poucas faixas de pedestre conexões sobre o rio pouco alinhamento urbano 	<ul style="list-style-type: none"> alinhamento de preservação de áreas verdes ao longo do rio criação de associação "Amigos do Rio Jundiáí" promover Áreas de lazer e desenvolvimento de serviços Inclusão e otimização de modos de transporte utilização do eixo do rio para conexão da infraestrutura verde, habitação e de serviços 	<ul style="list-style-type: none"> continuidade de inundações pouca diversificação de modos de transporte vazios junto à linha do trem CPTM aumento da população vulnerável gentrificação qualidade da água poluição

213

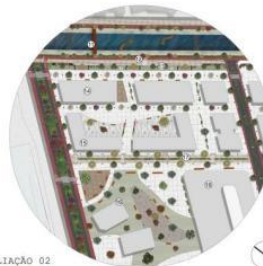
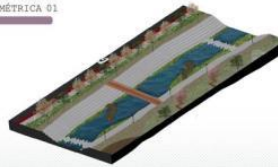
MATERIALIDADES - VEGETAÇÃO



AMPLIAÇÃO 01

LEGENDA: 01. Rodovia João Cereser 02. Córrego 03. Equipamentos Públicos 04. Lago 05. Bicicleteiro 06. Ciclovia 07. Arquipilancada 08. Equipamentos Esportivos 09. Passarela 10. Av. Prefeito Luis Latorres

ISOMÉTRICA 01



AMPLIAÇÃO 02

LEGENDA: 11. Passarela 12. Ciclovia 13. Av. Antônio Frederico Ozanan 14. Espaço Comercial 15. Lajes Cooperativas 16. Escola Parque 17. Rua Interna 18. Edifício Multifuncional

ISOMÉTRICA 02



AMPLIAÇÃO 03

LEGENDA: 19. Av. A. Frederico Ozanan 20. Espaço Infantil 21. Linha de Trem 22. Equipamento Esportivo 23. Córrego 24. Ciclovia 25. Av. União dos Ferrovias 26. Passagem em desnível 27. Habitação de Interesse Social

ISOMÉTRICA 03





APROXIMAÇÃO 03 - LAZER

Equipamento Esportivo
Visando uma aproximação com o entorno, no trecho que compreende o Saco e o Jardim Botânico do Jundiá, foram estudadas operações urbanísticas que promovam condições de acesso às áreas. Sendo assim, o espaço foi estruturado para ser utilizado como áreas esportivas de lazer e recreação da população, com áreas destinadas a todos os faixas etárias e que possam ser adaptadas às diversas necessidades, como idosos, filhos e jovens. Devido às condições físicas locais, foram estudadas intervenções que possam proporcionar um ambiente agradável e saudável a todos os usuários e visitantes da cidade.



APROXIMAÇÃO INDUSTRIAL

Pista Ciclável
No trecho compreendido, onde se encontra o antigo aterro sanitário, foram estudadas operações urbanísticas que promovam condições de acesso às áreas. Sendo assim, o espaço foi estruturado para ser utilizado como áreas esportivas de lazer e recreação da população, com áreas destinadas a todos os faixas etárias e que possam ser adaptadas às diversas necessidades, como idosos, filhos e jovens. Devido às condições físicas locais, foram estudadas intervenções que possam proporcionar um ambiente agradável e saudável a todos os usuários e visitantes da cidade.

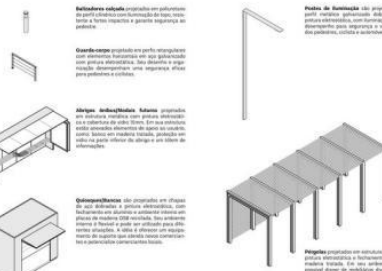


ATORRE

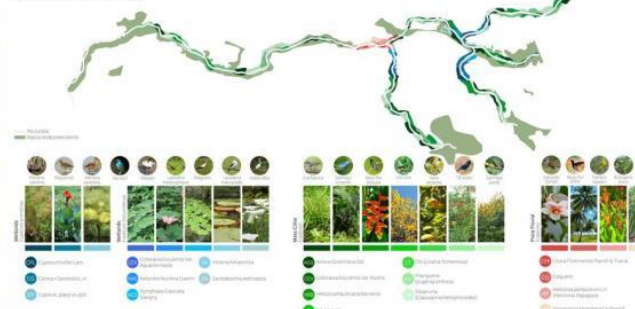
As torres são importantes elementos presenciais locais, atuando como marcos de ordenamento territorial na escala urbana da proposta. Nesse sentido, as torres são vistas e paisagens e garantem o tratamento para escala urbana em que a preservação do entorno é fundamental. Sendo assim, as torres são vistas e paisagens e garantem o tratamento para escala urbana em que a preservação do entorno é fundamental. Sendo assim, as torres são vistas e paisagens e garantem o tratamento para escala urbana em que a preservação do entorno é fundamental.



MOBILIÁRIO URBANO



MAPA VEGETAÇÃO E ECOSISTEMA





MEMORIAL

Estudar e divulgar sua pre-existência. Apresentar as várias formas de valores. Apresentar os dados. Fazer um novo levantamento e perfilar sobre projetos, que se diferenciam sobre Jundiáí, apresentando urbanas que exigem nos municípios, nos processos de urbanização intermunicipal entre os municípios metropolitanos de São Paulo e Campinas. Jundiáí também se propõe ao que acontece no vale do rio Jundiáí, e também a Área Integrada que se encontra dentro. Buscar e reconhecer como intervenções físicas podem surgir a partir da própria dinâmica do rio urbano – assim em escala local quanto regional – identificando quais são suas características mais relevantes. O objetivo é sugerir intervenções com o Rio Jundiáí, bem como com a infraestrutura ferroviária – na realidade parcialmente oculta – e como ambos elementos podem ser considerados precedentes para diferentes situações que envolvem a cidade urbana em questão. Para isso, foram discutidas seis situações de projetos para as duas áreas vizinhas as pontuações ferroviárias, articuladas próximas a pre-existências, qualificação do Rio do Grande (Zona de Residência de Qualidade de Vida - ZRQV), adequação da Praça Conceição Aparecida.

DATA	OBJETIVO	RELEVÂNCIA	DESCRIÇÃO
2018	Estudo de Impacto Ambiental (EIA) de uma nova linha de trem de alta velocidade entre São Paulo e Campinas.	Alta	Estudo de Impacto Ambiental (EIA) de uma nova linha de trem de alta velocidade entre São Paulo e Campinas.
2017	Plano Diretor de Jundiáí.	Alta	Plano Diretor de Jundiáí.
2017	Plano Diretor de Campinas.	Alta	Plano Diretor de Campinas.
2017	Plano Diretor de São Paulo.	Alta	Plano Diretor de São Paulo.
2017	Plano Diretor de Ribeirão Preto.	Alta	Plano Diretor de Ribeirão Preto.
2017	Plano Diretor de Sorocaba.	Alta	Plano Diretor de Sorocaba.
2017	Plano Diretor de Aracatuba.	Alta	Plano Diretor de Aracatuba.
2017	Plano Diretor de Marília.	Alta	Plano Diretor de Marília.
2017	Plano Diretor de Baurópolis.	Alta	Plano Diretor de Baurópolis.
2017	Plano Diretor de São João do Rio Preto.	Alta	Plano Diretor de São João do Rio Preto.
2017	Plano Diretor de São João do Rio Preto.	Alta	Plano Diretor de São João do Rio Preto.
2017	Plano Diretor de São João do Rio Preto.	Alta	Plano Diretor de São João do Rio Preto.

CONCEITO E PARTIDO

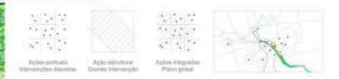


DIAGRAMA PERFIL URBANO



RECURSOS HÍDRICOS E ESCALAS DE CARACTERIZAÇÃO TERRITORIAL

ESTADO DE SÃO PAULO



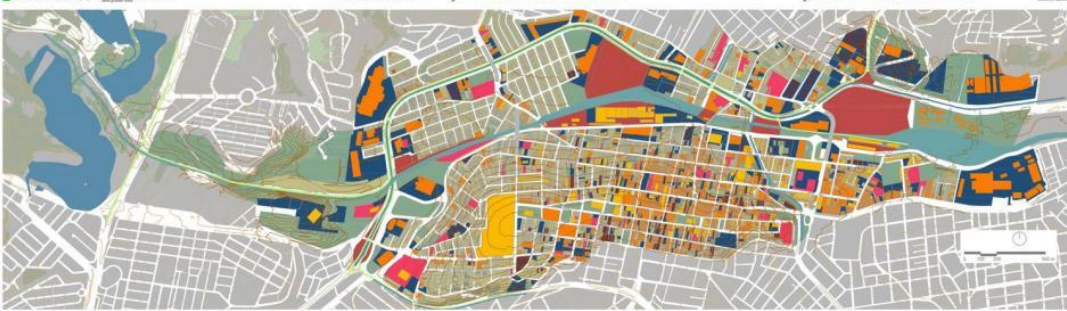
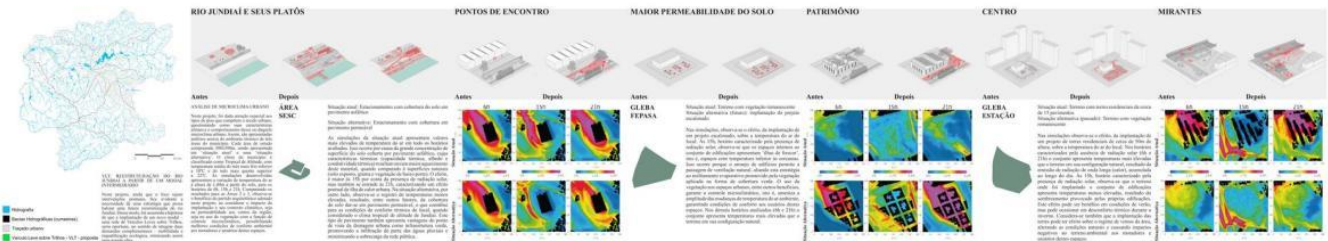
BACIA PIRACICABA CAPIVARI JUNDIAÍ



BACIA DO JUNDIAÍ



MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ: PROPOSTA DE UM ZONAMENTO AMBIENTAL

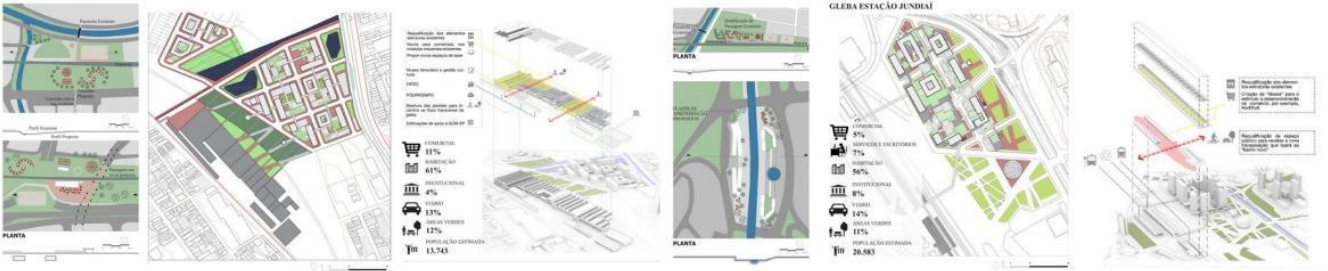


ÁREAS DE INTERESSE ESPECIAL (AIE) - Áreas de Interesse Especial (AIE) são áreas de interesse especial, definidas em lei municipal, que possuem características físicas, culturais, históricas, paisagísticas, ambientais ou de outro tipo, que justifiquem a adoção de medidas especiais de proteção e preservação.

ÁREAS DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL (APA) - Áreas de Preservação Ambiental (APA) são áreas de preservação ambiental, definidas em lei municipal, que possuem características físicas, culturais, históricas, paisagísticas, ambientais ou de outro tipo, que justifiquem a adoção de medidas especiais de proteção e preservação.

ÁREAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL (APA) - Áreas de Proteção Ambiental (APA) são áreas de proteção ambiental, definidas em lei municipal, que possuem características físicas, culturais, históricas, paisagísticas, ambientais ou de outro tipo, que justifiquem a adoção de medidas especiais de proteção e preservação.

ÁREAS DE INTERESSE ESPECIAL (AIE) - Áreas de Interesse Especial (AIE) são áreas de interesse especial, definidas em lei municipal, que possuem características físicas, culturais, históricas, paisagísticas, ambientais ou de outro tipo, que justifiquem a adoção de medidas especiais de proteção e preservação.



Nova glôba Jundiá



Nova passarela de pedestres: Conectando Territórios

01 Revitalização do Rio Jundiá: Contato com o Rio



12 Revitalização do Rio Jundiá: Contato com o Rio



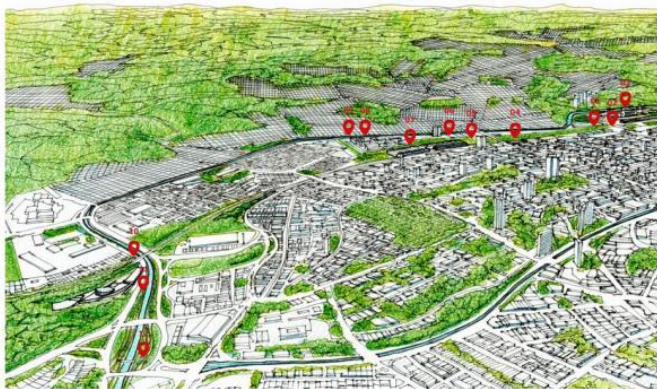
11 Revitalização do Rio Jundiá: Área do Saneamento



Nova Glôba Feposa



Núcleo de Edifícios Multifuncionais: Praça Pública



03

05 Área do Mercado dos Ferrovários



Edifícios da Habitação Social na Glôba Feposa



Revitalização dos Corredores Tributários: Tocando a água

04

06 Novo Calçamento da Avenida Antônio Frederico Ozama



Novo Parque da Glôba Feposa: Reconectando o Território





RECONECTANDO À MARGEM: VALE DO RIO JUNDIAÍ

ESTRUTURA E CONECTIVIDADE

O projeto de reconexão com o Vale do Rio Jundiaí é resultado da busca em reavaliar e requalificar esse importante eixo situado no centro histórico que divide o antigo centro comercial de alguns bairros da cidade de Jundiaí. A requalificação desse eixo estrutural oferece distintas soluções para uma melhora significativa na infraestrutura urbana principalmente no que se refere a mobilidade e qualidade de vida, proporcionando uma interação entre cidade, cidadão e natureza, promovendo a reintegração de um importante elemento natural capaz de enriquecer aspectos culturais e históricos.

Jundiaí é um município do interior do estado de São Paulo, cuja cidade se localiza na base do Rio Jundiaí e é conhecida principalmente por constituir a primeira linha ferroviária paulista, hoje tombada como patrimônio nacional, com significado histórico, por impulsionar, juntamente com a urbanização, o desenvolvimento industrial e econômico, comportando atualmente um dos maiores parques industriais da América Latina.

contextualização



O eixo do Vale que comporta uma grande linha viária encontra-se hoje assinalado como um elemento a mais na paisagem com o papel de escoar a água da chuva dificultando a compreensão de que este tem potencial de melhorar a qualidade de vida urbana bem como a sua infraestrutura. O automóvel como protagonista da mobilidade urbana ao longo do Vale, além de promover uma intensa exigência de locomoção, acaba tornando um meio de locomoção individualista como ator principal do espaço público, menosprezando a mobilidade urbana da cidade como um todo em suas diferentes possíveis formas de deslocamento que estão atreladas ao bem-estar da população.

Alado com a carência de um tratamento digno ao vale, os diferentes privilégios e sensações que a natureza traz para o meio urbano são desvalorizados. Por esse motivo, essa proposta tem como principal objetivo impulsionar uma melhora significativa de qualidade de vida, fomentando a história e a cultura de Jundiaí e reconectando cidade, população e meio ambiente.

A proposta possui o intuito de valorizar a essência desse eixo como espaço público de lazer acolhendo as pessoas e integrando com seu meio de inserção, além de que o protagonismo dos carros ao protagonismo do pedestre promovendo experiências as pessoas de se conectarem diretamente com o Vale e sua paisagem e demais espaços da cidade.

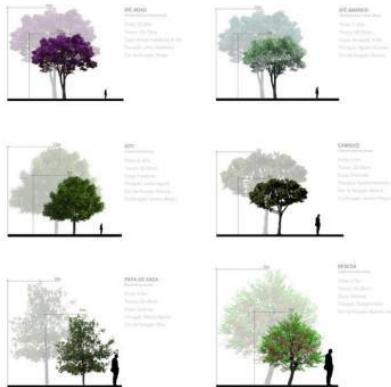
- O protagonismo do pedestre se dá na busca pelo lazer em suas praças, com áreas verdes e espaços de convivência, integrados por pontes e passarelas, aproximando a população do principal elemento, o rio. A mobilidade urbana integrada ao transporte de massa, é a garantia de acessibilidade por toda a população que, por meio dela, estabeleça as conexões necessárias para a garantia de uma cidade funcional, com vitalidade e qualidade de vida.
- lazer
 - integração
 - mobilidade
 - conexão
 - transporte
 - qualidade de vida

vale do
rio jundiaí
Conceito Nacional de Ideias



ARBORIZAÇÃO URBANA

Como forma de revitalizar o Vale do Rio Jundiaí foram concebidos princípios norteadores que interpretassem os principais objetivos do Vale traçando propostas de forma que se conectassem com seu entorno imediato, sendo elas a necessidade de paisagens vivas. Dessa forma, por meio da reconstrução ambiental para requalificação urbana local, procurou-se atingir objetivos como: regular a conexão entre indivíduo e meio ambiente e interação entre meio urbano e natureza; potencializar e incentivar o uso de espaços públicos elevando a escala do pedestre; criação de um eixo ecológico e funcional no meio do caso urbano que ofereça um espaço público de qualidade preservando o patrimônio ambiental existente com intervenções de pouco impacto conectando-se com pontos estratégicos de interesse cultural. Para que se pudesse trazer a sensação de pertencimento local é que, cautelosamente, as vegetações foram selecionadas resgatando espécies nativas potencializando a paisagem e agregando valor ao eixo e à cidade.



MOBILIÁRIO URBANO

Para esse projeto, foi evidente a necessidade da implantação do mobiliário acerca de suas diversas vantagens. Sua composição se dá por bancos, lixeiras, vasos com paisagens vivas e bicicletários que, juntos, integram o interesse da população e valorizam esse grande eixo do Vale garantindo pertencimento e percepção desses espaços no meio urbano.

MODULAÇÃO



COMPOSIÇÃO

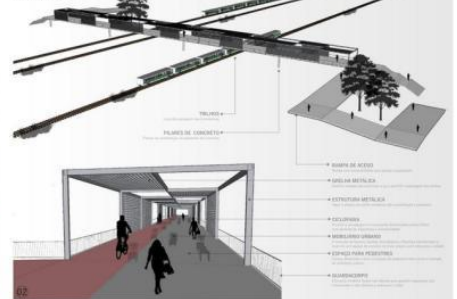


HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL

Uma ideal intervenção urbana é aquela em que se garante o acesso adequado à infraestrutura urbana e a mobilidade. A implantação de uma unidade de habitação de interesse social para esse projeto, foi fruto de análise de localização para que se garantisse todos os benefícios de uma adequada inclusão social no meio urbano. Deste modo, sua inserção numa gleba no meio urbano à conexão com diferentes pontos de interesse, assegurado o direito de uso à diversos elementos urbanos, especialmente mobilidade. E, emenda ainda, juntamente com os apartamentos unifamiliares, comércio no térreo integrados com uma grande praça agregando valor ambiental e qualidade de vida ao seu espaço e a população.

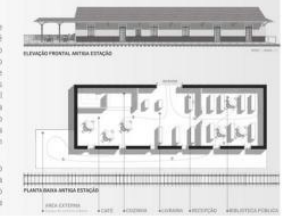


PASSARELA



ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

Para garantir a perpetuação da memória e da cultura da cidade de Jundiaí, é importante tratar com sutileza o espaço que se destina a antiga estação ferroviária da cidade. Deste modo, esse local foi restaurado preservando as características de sua construção original e suas memórias. Para garantir a vitalidade do edifício e a valorização do espaço, uma livraria com café anexa a uma biblioteca pública fez desse espaço um refúgio urbano. O charme dos antigos tempos da estação ainda podem ser vivenciados pela sua arquitetura preservada e pela interação com a linha férrea ainda em uso que corta o espaço urbano.



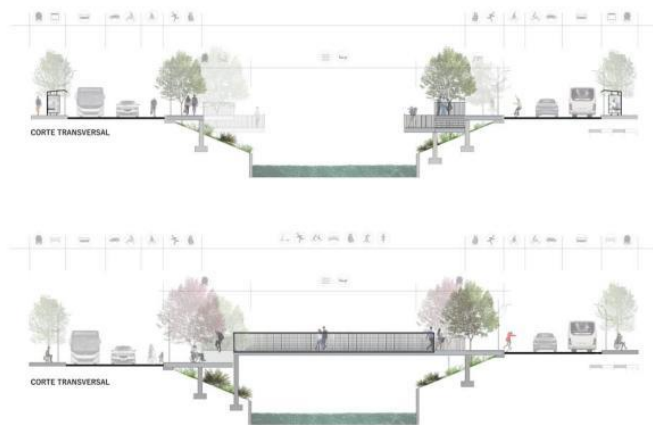
vale do
rio jundiaí
Conceito Nacional de Ideias



MARGINAL



ENTRONCAMENTOS



Promover um espaço diferenciado e de qualidade às pessoas é um dos objetivos imprescindíveis dessa proposta de projeto, na qual busca priorizar elementos que transmitam distintas experiências ao usuário. Essa premissa é encontrada nas áreas suspensas e de contato visual direta com o Vale do Rio, onde prioriza justamente isso, o intenso envolvimento do usuário com o Vale e o seu entorno imediato. A delicada trabalhabilidade com esse elemento e seu local de inserção transmite distintas experiências, sensoriais e emocionais, encontradas em diversos pontos, sejam eles nas áreas de encontro e interação, aliadas ao conforto, que se dá pela inclusão do mobiliário, e ainda em espaços de contato com a própria natureza. Nesse contexto, se oferece um local que promove o entendimento da importância que o Vale detém e que o pedestre possui na inclusão urbana como protagonista desse meio.

Estratégias no uso correto de materiais e do local de inserção para essa área suspensa é fundamental para que haja sucesso na troca de experiências e sensações para com o usuário e ainda garanta pouco impacto na infraestrutura e mobilidade urbana. Deste modo, sua área de implantação, além de assegurar ausência de interferência no espaço destinado à mobilidade, se compromete em utilizar adequadamente o Vale e seu entorno, ainda, o uso do concreto pré-moldado nas fundações, unidos as vigas e pilares metálicos, afirmam o mínimo de impacto na infraestrutura. Não menos importante é o destaque atribuído no uso cauteloso da grelha metálica para os espaços de encontro que mais se aproximam do contato com o rio, espaços estes que impõem a natureza de singularidade única capaz de despertar satisfação e prazer.

ESTRUTURA





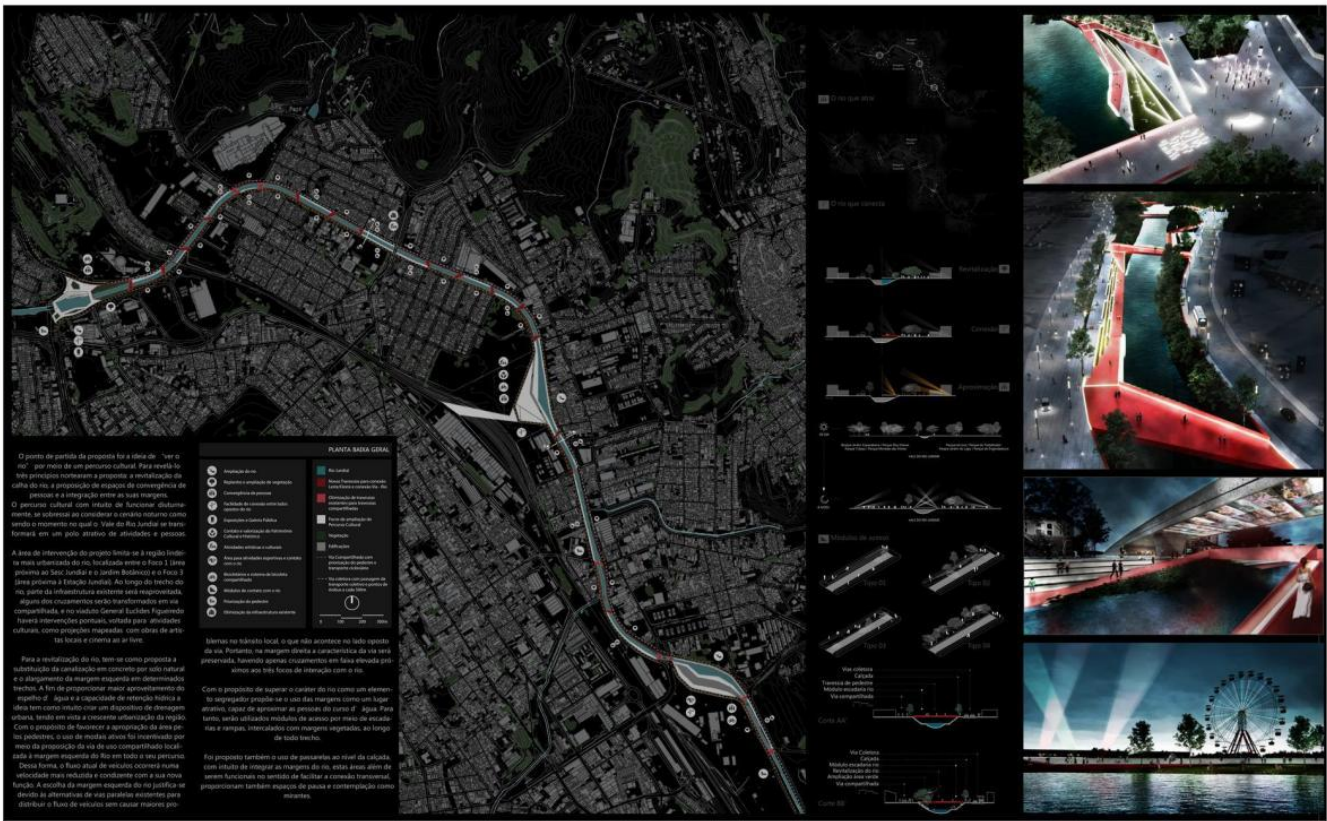
VER O RIO

O vínculo entre rios e cidades está na base da formação dos territórios urbanos no que se refere à sua morfologia. Vários fatores criaram estabelecendo uma vinculação orgânica com os cursos d'água, mas não necessariamente respeitando sua configuração. Atualmente, as distâncias entre dois rios urbanos são como se fossem o abismo, a sua importância integrando-os à dinâmica da cidade, ao mesmo tempo em que tenta incorporar usos e atividades diversas levando em consideração aspectos ambientais, estéticos, sociais e principalmente culturais, que por tanto tempo foram esquecidos.

O município de Jundiaí se desenvolveu com base no processo de industrialização, juntamente com a implantação da ferrovia ao longo da margem do Rio Jundiaí, que se tornou o principal modal de escoamento da produção industrial da época. Com a chegada do século XX, o transporte por trem perde força, cedendo espaço ao transporte rodoviário. Nessa conjuntura houve a implantação de Avenida Antônio Frederico Ozanam que margeia o rio. Tal ação impulsionou alterações urbanas significativas no região, favorecendo um processo de ocupação e adensamento populacional que substituiu a presença do curso d'água em detrimento à circulação viária.

A margem do Rio Jundiaí hoje caracteriza-se como um importante eixo longitudinal de infraestrutura viária, eixo de ligação entre a cidade de Vitoria Paulista e a Rodovia Anhanguera. Essa característica trouxe para o entorno imediato grandes empreendimentos que se distribuem ao longo do rio, como o Mall Shopping e o estacionamento Atacalé, que se favorecem da mobilidade por meio de veículos motorizados. O fluxo intenso de veículos é desbalanceado no sentido transversal ao rio do ponto de vista do pedestre, o que reforça o caráter viário em detrimento do potencial espaço público que as margens não possui.

Nesse sentido, o Vale do Rio Jundiaí está adaptado no contexto urbano no qual está inserido. Atuando somente como um lugar de passagem, as margens do rio estão aquém do seu potencial ambiental e social. Resgatar o rio como um elemento urbano de destaque por meio do potencial ambiental, proporcionar uma nova vivência urbana, foi direcionador da presente proposta. Os espaços livres públicos planejados têm por objetivo a integração social e fortalecimento de atividades culturais, legitimando a importância do rio na cidade.



O ponto de partida da proposta foi a ideia de "ver o rio" por meio de um percurso cultural. Para revelar o potencial paisagístico e promover o reconhecimento do curso do rio, a proposição de espaços de contemplação de paisagem e a integração entre as duas margens.

O percurso cultural tem caráter de função diferencial, se sobressai ao considerar o cenário natural como sendo elemento no qual o Vale do Rio Jundiaí se desenvolveu em um polo ativo de atividades e pessoas.

A base da intervenção do projeto limita-se à região insular mais urbanizada do rio, localizada entre o Faixa 1 (linha férrea entre São Jundiaí e a estação Botafumeiro) e Faixa 2 (linha férrea entre a Estação Jundiaí). Ao longo do trecho do rio, parte da infraestrutura existente será requalificada, alguns dos equipamentos serão transformados em sua compatibilidade, e no viaduto General Euclides Figueiredo haverá intervenções pontuais, voltadas para atividades culturais, como projeções mapeadas com obras de artistas locais e cinema ao ar livre.

Para a revitalização do rio, tem-se como proposta a substituição da canalização existente por um leito natural e o alargamento da margem esquerda em determinadas trechos. A fim de proporcionar maior aproveitamento do espaço d'água e a recuperação do trecho insular a ideia tem como intuito criar um dispositivo de drenagem urbana, inserido em uma configuração de drenagem regional. Com o propósito de favorecer a amargura da área por seus pedestres, o vale de montanha artificial foi inserido por meio da preservação da rede de escoamento localizada à margem esquerda do rio em todo o seu percurso.

Dessa forma, o rio atua de maneira integrada e selecionada para a preservação e conservação com a sua nova função. A escolha da margem esquerda do rio justifica-se devido às atividades de uso público, visando a distribuição e fluxo de veículos sem causar maiores problemas no trânsito local, o que não acontece no lado oposto do rio. Portanto, na margem direita e centralizada da via será preservada, havendo apenas intervenções em faixa elevada próxima aos três pontos de interação com o rio.

Com o propósito de superar o caráter do rio como um elemento decorativo presente no rio, as duas margens foram um lugar ativo, capaz de apresentar ao pedestre os cursos d'água. Para tanto, serão utilizados materiais de acesso por meio de escadarias e rampas, intercalados com margens expostas ao longo de todo o trecho.

O projeto também o uso de passarelas ao nível da calçada, com o intuito de integrar as margens do rio, estas áreas além de serem funcionais no sentido de facilitar o comércio transverso, proporcionar também espaços de pausa e contemplação como parques.

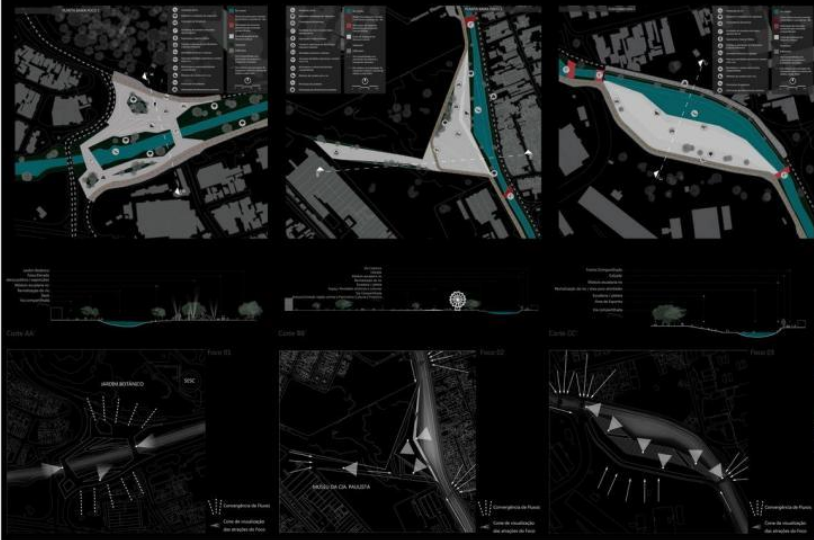


A proposta define espaços de convergência de pessoas e oferta de diferentes tipos de atividades que poderão atingir diversas escalas, desde a população local até da cidade como um todo.

Foto 1 - Espaço destinado à galeria de arte, manifestações populares e feiras. A proposta fundamenta-se na integração da margem do rio com o Sesc e Jardim Botânico além da requalificação da ponte existente destinado ao uso exclusivo de pedestres e adequação do sistema viário priorizando o uso de modos ativos.

Foto 2 - Espaço destinado aos esportistas ao ar livre, considerado o ponto central do percurso. A partir da integração com as edificações de interesse histórico, a área configura-se como um marco paisagístico resultado da monumentalidade de terra, para ampliação da margem do rio funcionando como reservatório de águas, barreira e eventual casa de retenção.

Foto 3 - Espaço destinado ao lazer, esportes e descanso, definido por presença ampla para o convívio, crianças, locais para playground, nesse sentido, a ampliação da margem esquerda do rio semelhante ao foto 2 possibilitará maior contato com o curso d'água possibilitando a prática de atividades esportivas.



Fases de Implantação

FASE 01
Terça prioriza requalificação das estruturas e infraestrutura de transporte.

FASE 02
Terça prioriza implantação de usos culturais, lazer e recreação no entorno do ponto de fuga.

FASE 03
Terça prioriza qualificação dos espaços de lazer, requalificação do sistema de drenagem e implantação de infraestrutura.

Resumo
Talvez este seja o principal desafio das cidades contemporâneas: reconciliar temas naturais com suas atividades urbanas e, assim, reaprender a olhar os espaços. Esta proposta, por sua vez, tem como prioridade fazer com que a cidade de Jundiaí possa olhar de volta para o seu rio, buscando harmonia entre seus contextos ambientais e sociais.

