

ÀS MARGENS DA HISTÓRIA, NOSSO MERCADÃO

SÍNTESE DA PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA: UMA RECONCILIAÇÃO POSSÍVEL

RESUMO DA PROPOSTA

Carros e mais carros, motos, caminhões, veículos por todos os lados. Longas avenidas e estreitas calçadas, vagas de estacionamento espalhadas por todos os lados, tanto nas vias públicas quanto em lotes privados. Essa é a **CONDIÇÃO METROPOLITANA ATUAL**, que se estabeleceu em São Paulo, orientada para o máximo aproveitamento do modal rodoviário e em detrimento de outros modais, mais especificamente a caminhabilidade de pedestres considerada em termos de acessibilidade universal e conforto ambiental. No caso do entorno do Mercado Municipal Paulistano, o Mercado, essa condição se torna ainda mais emblemática, em função do complexo de viadutos que atravessam a região e que moldaram o Parque Dom Pedro II, a um caráter ambíguo, de forte articulação viária metropolitana, mas também de uma dispersão e fragmentação da mobilidade local. Tal condição também impactou o Rio Tamanduaré, elemento natural estruturante da paisagem e que serpenteia toda área de vias até o começo do século XX. Outra um importante eixo de transporte fluvial, este corpo d'água ancestral atualmente encontra-se estrangulado pela Avenida do Estado e desprovido de outra função que não a de drenagem urbana, aguardando, em seu claustro, alguma possibilidade de renascimento.

Desse modo, considerando tanto a densidade histórica deste lugar quanto a sua fervilhante vocação comercial, a proposta aqui elaborada busca lançar luz para as potencialidades futuras de transformação urbana. Com o objetivo principal de criar uma cidade inclusiva, saudável e sustentável, e com foco em uma **CONDIÇÃO METROPOLITANA FUTURA**, foram elaboradas as seguintes diretrizes de planejamento:

O FOMENTO DA ECONOMIA, com o aproveitamento de áreas e edificações ociosas, o fortalecimento das permanências (pois o ativo já existe), e o incentivo a uma gestão de resíduos de ciclo fechado.

A MITIGAÇÃO E ADAPTAÇÃO AMBIENTAL, com a integração dos equipamentos existentes, o reforço da sensação de segurança e a melhoria da drenagem e do conforto térmico.

A VALORIZAÇÃO DA MEMÓRIA (material e imaterial), a dignificação dos trabalhadores e trabalhadoras, a celebração da herança multicultural, a promoção dos recursos hídricos como elemento vital do lugar, e o fomento ao retrofit de bens tombados.

A TRANSFORMAÇÃO DO SISTEMA DE MOBILIDADE, com a priorização do bem-estar a partir da zona pedestral, a reorganização da lógica de estacionamento de veículos privados, e a inclusão de novos modais de transporte público (VT e transporte fluvial).

Para alcançar essas diretrizes, foram pormenorizados quatro planos integrados: o plano de sistema viário, organizado em uma nova rótula metropolitana (Avenida Senador Queiroz e Mercúrio), e uma nova rede de ruas compartilhadas de trânsito lento (Rua Cantareira e Adjacências); o plano de arborização e de drenagem, com a adoção de dispositivos de baixo impacto, sendo a arborização entendida como principal medida mitigadora das ilhas de calor; o plano de edificações, com retrofit de edifícios tombados, a construção de dois novos edifícios de estacionamento em lotes notificados com PEUC, e a construção de um novo Centro de Convivência e Cooperativismo no Parque Dom Pedro II; o plano de mobiliário urbano, com destaque para as luminárias em forma de cântaro que buscam unificar a proposta e celebrar a memória das águas, Cantareira. De maneira semelhante, são propostos dois elementos arquitetônicos de caráter monumental em duas escalas complementares, metropolitana e local, respectivamente um pórtico em estrutura metálica que propõe uma nova frente metropolitana, a nos lembrar que aqui é e sempre será a "terra das oportunidades" e uma Marina de Criação, patrona do Mercado, deusa que celebra a agricultura e as águas.

PLANO DE SISTEMA VIÁRIO
O plano viário redesenha duas tipologias principais, a rótula metropolitana formada pelas Avenidas Mercúrio e Senador Queiroz, e a rede de ruas locais elencadas a partir da Rua Cantareira. De maneira geral, a partir daí, foram definidas áreas de supressão viária para veículos privados, e a expansão de calçadas para pedestres, com o enterramento da faixa elétrica. Com relação à mobilidade ativa, para a rótula metropolitana são propostas ciclovias exclusivas, enquanto que para as ruas locais recomenda-se a adoção de trânsito lento para favorecer o compartilhamento modal e a segurança de pedestres e ciclistas.

PLANO DE ARBORIZAÇÃO E DRENAGEM
O plano de arborização viária e drenagem segue a linha do plano viário pois são articulados paralelamente. No caso da arborização, essa é determinada tanto pela criação de canteiros intermediários na caixa de rua quanto pela locação de canteiros em novas praças e calçadas expandidas. Já no caso da drenagem, são propostos dois dispositivos de baixo impacto, um linear, que corre paralelo às vias, o outro pontual, utilizado nas áreas de estacionamento de carga e descarga/embarque e desembarque, respectivamente trincheiras de infiltração, que também atendem à melhoria paisagística; e pavimento de concreto permeável, vulgo piso drenante.

PLANO DE EDIFICAÇÕES
O plano de edificações propõe três abordagens principais para um melhor aproveitamento do solo urbano em nível privado e público: a valorização de uma galeria de tombamento no perímetro de intervenção, a partir de um plano específico de retrofit, que deve incluir diferentes possibilidades de financiamento; a construção de dois edifícios de estacionamento em lotes notificados com PEUC, os quais têm caráter estratégico na reorganização da lógica de estacionamento de veículos privados; a construção de um Centro de Convivência de Cooperativismo no Parque Dom Pedro II, um equipamento com potencial de acolher os já grande contingente de pessoas em situação de rua.

PLANO DE MOBILIÁRIO URBANO
O plano de mobiliário urbano considerou como premissa principal o acesso à água, não só como elemento utilitário mas também, e sobretudo, simbólico, e de sua aquilo que proporciona de bom: hidratação, refrescância e higiene. Foram definidos então três elementos que pudessem atender plenamente esse acesso: o banheiro, que possui bebedouros, banheiros, e também frutífero e estacionamento de bicicletas; o chafariz, estruturado em concreto armado com perfil de calce em arco circular e que possibilita (por que não?) o banho público nos chafarizes, localizados na fachada norte do Mercado e que reiteraram o movimento de ascensão e pujança das águas. Como mobiliário complementar, foram propostos bancos e pontos de ciclo-compartilhamento, bem como a relocação de pontos de ônibus.



CONCURSO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA
ENTORNO DO MERCADO MUNICIPAL PAULISTANO

Organização
escola da cidade
instituto de arquitetos do Brasil - departamento de são paulo

Apoio
CIDADE DE SÃO PAULO
FAUUSP

IBRA WORK
SMART CITY

中華人民共和國駐聖保羅總領事館
Consulado Geral da República Popular da China em São Paulo

Sesc

Patrocínio
ibrachina
APECC

ÀS MARGENS DA HISTÓRIA, NOSSO MERCADÃO

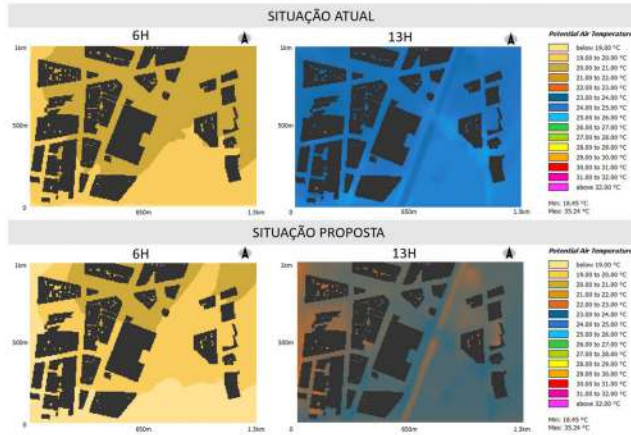
PLANO URBANO: UMA VISÃO INTEGRADA DO PERÍMETRO DE REQUALIFICAÇÃO

O desenho de implantação desta proposta buscou inverter a lógica estabelecida para o traçado viário, ou seja, o conjunto dos lotes carroçáveis, calçadas e áreas envoltórias de lotes e edificações, bem como dos espaços livres como praças e largos, lógica na qual o sistema de mobilidade é orientado para maximizar a utilização e o desempenho de automóveis privados. Ao contrário, os princípios de mobilidade ativa, que tem por foco a caminhabilidade e que são aqui enfatizados, orientaram o redesenho do traçado viário e do sistema de transporte motorizado, a fim de fortalecer as conexões de uma "zona pedestral" e objetivando a melhoria da acessibilidade universal e do conforto ambiental, em especial o conforto térmico.

Após um diagnóstico de estudo, foram então constatadas duas tipologias principais do traçado viário para redesenho, sendo uma a rótula formada pelas largas Avenidas Mercúrio e Senador Queiroz, incluída aí a interseção com a Avenida do Estado, via transmunicipal que se acoplou a orla do Rio Tamanduaí. A outra tipologia é a rede de ruas locais de bairro, sendo a Rua Cantareira elencada como principal, tanto por ser a principal frente urbana do Mercado quanto por realizar a conexão entre as porções norte-sul da ferrovia. Em seguida foi desenvolvido um prognóstico para essas duas tipologias. Para a nova rótula metropolitana, foram definidas como principais medidas de intervenção: o enterramento da fiação elétrica, desobstruindo a paisagem e mitigando o risco de sinistro dessa infraestrutura exposta; a supressão de faixas de veículos privados e a criação de faixas de ciclovias e de canteiros destinados ao plantio de novas árvores, sendo esses últimos elemento separador entre o transporte motorizado e não-motorizado, aumentando assim a sensação de segurança e propiciando melhoria do conforto térmico; a criação de faixas de trinchetas de infiltração, que desempenham a dupla função de elemento paisagístico e dispositivo de baixo impacto para melhoria da microdrenagem. Já para a rede de ruas locais, as principais medidas consideradas foram: a expansão das calçadas, a fim de garantir área para o enterramento da fiação elétrica, aumentando-se também assim a zona pedestral; a redução das vagas de estacionamento para veículos privados; a utilização de concreto permeável nessas vagas como medida compensatória de microdrenagem; e a regulamentação de um limite de velocidade de até 40 km/h para essas vias, o que possibilita que tais vias sejam de trânsito lento e incentive o compartilhamento modal, em especial o deslocamento de bicicletas; por fim, considera-se estratégico que as pontas desse sistema de ruas de trânsito lento e calçadas expandidas alcancem as estações de Metrô Luz e Parque Dom Pedro II. Além disso, em ambas as tipologias são propostas lombadas, a qual condiciona a transposição do leito carroçável ao nível do pedestre, funcionando também como um desacelerador de veículos motorizados. Assim, de maneira geral, concebido de maneira articulada, os planos de sistema viário, de arborização e de drenagem.

Considera-se que um plano de edificação urbana para uma área que é, ao mesmo tempo, tão central quanto problemática. Foram escolhidas então três abordagens consideradas principais. A primeira é a galeria de edifícios tombados no perímetro de intervenção, e que deve ser valorizados exatamente desse modo, porém, para que isso ocorra, é recomendável um plano específico de retrofit para esses imóveis, e cujos investimentos podem aportar por diferentes vias de financiamento. A segunda abordagem são dois lotes em quadras contíguas ao Mercado, nos quais funcionam estacionamentos e que foram notificados com aviso de Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórias - PEUC. Entende-se aqui que tais lotes são absolutamente estratégicos para a reorganização da lógica de estacionamento de veículos privados no entorno do Mercado, uma vez que ambos podem ser tornados edifícios de estacionamentos, compensando assim, e dando contrapartida, a retomada de parte do espaço do rés-do-chão para fortalecimento da zona pedestral. Ainda, como tais empreendimentos têm grande probabilidade de tornarem-se lucrativos, seria razoável que a manutenção das novas praças criadas pudesse ser parte da planilha de custos desses mesmos empreendimentos. A terceira situação consiste de uma edificação nova que é proposta no Parque Dom Pedro II, entre o Palácio das Indústrias e a Escola Estadual de São Paulo, com um programa de Centro de Convivência e Cooperação - CECCO, ocupando assim uma área que é, atualmente, dispersa, vazia e perigosa, e melhorando a proporção de áreas construídas entre um grande eixo de edifícios de porte: Estação do Metrô, Escola Estadual, CECCO, Palácio das Indústrias, SESC, Mercado. Entende-se que esse equipamento pode ter uma função positiva na região, e acolher os já grandes contingentes de pessoas em situação de rua que formam os vários acampamentos urbanos mais ao sul da Escola Estadual.

O plano de mobiliário urbano não só complementa os outros planos, mas fornece o caráter simbólico essencial que confere identidade à proposta, foram divididos em quatro categorias: equipamentos monumentais - pórtico, estátua de Ceres e Luminárias Cantareira; equipamentos de acesso às águas - banheiros, chuveiros e chafarizes; equipamentos de acesso ao descanso, ao repouso e à pausa - bancos; equipamentos utilitários - pontos de ônibus e de ciclo-compartilhamento.



ANÁLISE TÉRMICA

A seguir é apresentada uma análise acerca do ambiente térmico de parte do Perímetro de Intervenção proposto para o Mercado Municipal Paulista, o Mercado. A área de estudo compreende 1 X 1,3 quilômetros, sendo apresentada em 'situação atual' e uma 'situação proposta'. As simulações computacionais foram desenvolvidas com o software ENVI-met, considerando as condições meteorológicas do dia 22 de dezembro de 2022 (solstício de verão). Os mapas apresentam a variação de temperatura do ar à altura de 1,50 metros a partir do solo, para os horários de 6h e 13h para fins de estudo de clima urbano.

Nas imagens de análise observa-se que as simulações da situação atual apresentam valores mais elevados de temperatura do ar nos dois horários avaliados. Isso ocorre por causa da grande concentração de superfície do solo coberta por pavimento asfáltico e calçamento em concreto, cujas características térmicas (capacidade térmica, albedo e condutividade térmica) resultam em um maior aquecimento deste material, quando comparado às superfícies naturais (solo exposto, grama e vegetação de baixo porte).

Na situação proposta, por outro lado, observa-se o registro de temperaturas menos elevadas, resultado, entre outros fatores, da maior presença de vegetação arbórea e da utilização de pavimentação permeável, resultando em um controle microclimático e menor amplitude térmica. Nos dois horários foi possível observar uma redução em até 2°C na temperatura.

Na região ao leste do Mercado, ao longo do Rio Tamanduaí (situação proposta) é observada uma diferença significativa por conta da adoção de superfície gramada e arborizada, e da troca de pavimentação asfáltica por pavimento permeável, resultando também no registro de temperaturas mais amenas, em comparação com a situação atual.

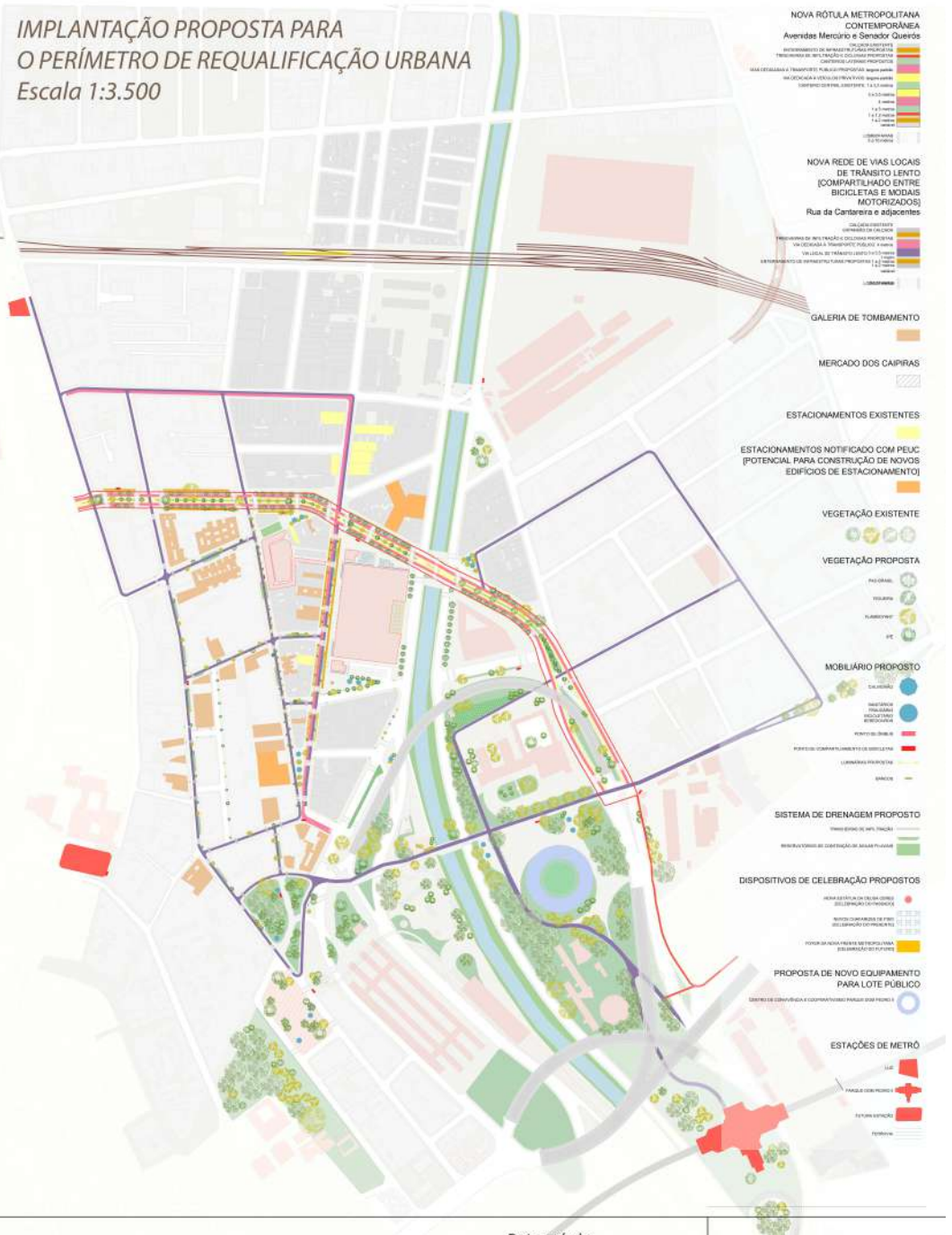
Comparando os resultados da proposta projetual, observa-se o benefício do partido arquitetônico considerar o impacto de sua implantação e seu contexto climático, seja na definição e escolha da materialidade, seja no uso de vegetação com a função de controle microclimático, possibilitando melhores condições de conforto ambiental aos moradores e usuários destes espaços.

VISTA DO NOVO LARGO KINJO

Destaque para a área disponível para instalação de um reservatório de contenção de águas pluviais subterrâneo



IMPLANTAÇÃO PROPOSTA PARA O PERÍMETRO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA Escala 1:3.500



ÀS MARGENS DA HISTÓRIA, NOSSO MERCADÃO

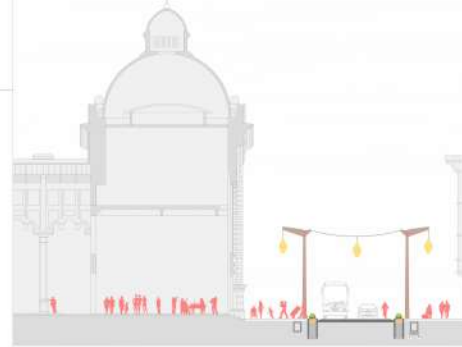
A LUMINÁRIA CANTAREIRA COMO ELEMENTO UNIFICADOR DO PERÍMETRO DE INTERVENÇÃO

VISTA DO NOVO LARGO CANTAREIRA-DUPRAT

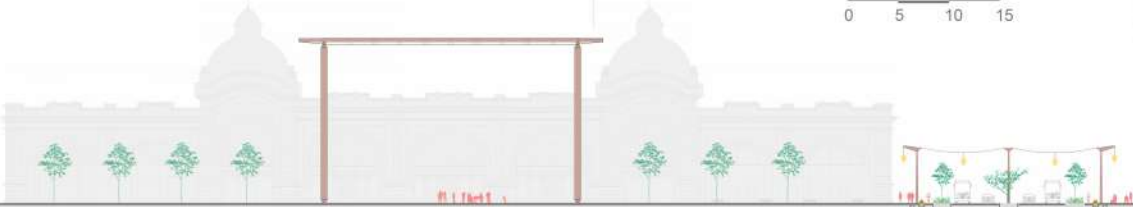
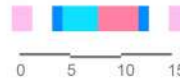
Destaque para a supressão da alça viária, com a criação de uma área de lazer, descanso e contemplação.



Uma premissa central para a realização desta proposta foi a de que a sua executabilidade e o custo-benefício seriam tão eficazes quanto mais concentradas o conjunto de medidas estivesse do entorno imediato do Mercado. Sendo assim, as Ruas da Cantareira, Barão de Duprat e Vinte e Cinco de Março foram definidas como as três principais, cabendo, por conseguinte, a ponderação sobre o que seria o elemento unificador da proposta. Assim, considerando-se os vestígios locais de memórias das águas como uma identidade ancestral, a simbologia do cântaro foi escolhida como motivo para o design de um novo sistema de luminárias públicas. Cantareira, palavra que significa "lugar com muito cântaro", é então ressignificada a partir da energia elétrica, ressaltando-se assim uma das riquezas da Terra Paulista, qual seja, sua capacidade ímpar, pela configuração do relevo e condições climáticas, de geração de energia hidroelétrica. Dessa modo, esse sistema de luminárias evoca a memória das águas, ao mesmo tempo em que celebra uma capacidade não só técnica, mas, sobretudo, poética, de estar e usufruir do território.



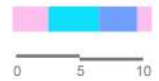
CORTE RUA DA CANTAREIRA
ESCALA 1:250



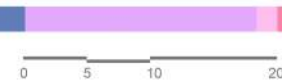
FACHADA LESTE DO MERCADO - FRENTE COM AVENIDA DO ESTADO E CORTE DA AVENIDA SENADOR QUEIRÓS
ESCALA 1:400



CORTE RUA 25 DE MARÇO
ESCALA 1:200



CORTE RUA MAJOR DUPRAT E CANTAREIRA
ESCALA 1:200



IMPLANTAÇÃO PROPOSTA PARA O PERÍMETRO DE INTERVENÇÃO URBANA Escala 1: 2.000



- NOVA ROTULA METROPOLITANA CONTEMPORÂNEA
- NOVA REDE DE VIAS LOCAR DE TRÂNSITO LENTO
- DIÁRIA DE TOBAMIZO
- MERCADO DOS CAPIRRAS
- ESTACIONAMENTOS EXISTENTES
- ESTACIONAMENTOS NOTIFICADO COM PFLIC
- VEGETAÇÃO EXISTENTE
- VEGETAÇÃO PROPOSTA
- MOBILIÁRIO PROPOSTO
- SISTEMA DE DRENAGEM PROPOSTO
- DISPOSITIVOS DE CELEBRAÇÃO PROPOSTOS
- PROPOSTA DE NOVO EQUIPAMENTO PARA O DE PÚBLICO

ÀS MARGENS DA HISTÓRIA, NOSSO MERCADÃO

DA MONUMENTALIDADE METROPOLITANA À ESCALA LOCAL: DISPOSITIVOS DE CELEBRAÇÃO DA MEMÓRIA

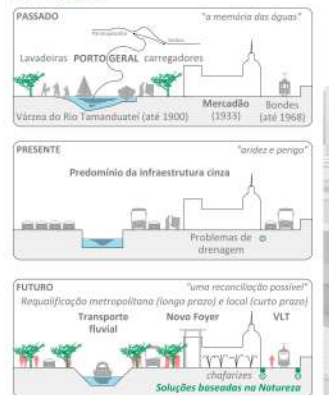
A ambivalência da condição atual do território, de um super aproveitamento de estruturas, funções e sistemas técnicos hegemônicos em detrimento de outros, se coloca para o entorno do Mercado como uma espécie de "cerca ao castelo": o máximo de espaço possível foi garantido para automóveis privados, da disposição das larguras exclusivas das calças de rua às áreas disponíveis internas aos lotes, sejam abertas ou cobertas, para vagas de estacionamento. Ao contrário, está proposta se baseada na visão de um cenário futuro, onde o sistema de mobilidade como um todo não será mais um dos muitos reflexos do "capitalismo selvagem", um sistema de ciclo aberto e deletério que tornou-se a maior patologia planetária produzida por uma espécie que se tem notícia, mas sim de um ciclo fechado, mais justo, belo e saudável, e com foco na recuperação de uma qualidade ambiental e ecológica tanto da cidade como do planeta como um todo.

Nesse sentido, a proposta aqui apresentada busca uma requalificação local e de curto prazo, em um primeiro momento, mas também se embasa de uma perspectiva temporal maior e de longo prazo, na qual haverá, hipoteticamente, um redesenho dos elementos estruturais metropolitanos, mais especificamente as grandes avenidas de fundo de vale, com uma resignificação da rede hidrográfica existente. Dentre estas, a Avenida do Estado é um caso tão emblemático quanto problemático, uma vez que a calha do Rio Tamanduaí foi alterada de maneira bastante diversa, desigual e fragmentada por essas mesmas infraestruturas. Inversamente, da mesma forma, é possível que uma série de intervenções futuras tenham por meta restabelecer a valorização desse elemento natural de caráter ancestral, ao mesmo tempo em que esses eixos metropolitanos passam a fazer frente aos rios, e não mais virar-lhes as costas. Porque assim é hoje com o Mercado, que tem a sua face leste, a de maior amplitude visual e que faz frente à Avenida do Estado, relegada à função de pátio de carga e descarga, com boa parte dos seus ambientes internos sub-aproveitados nesse setor.

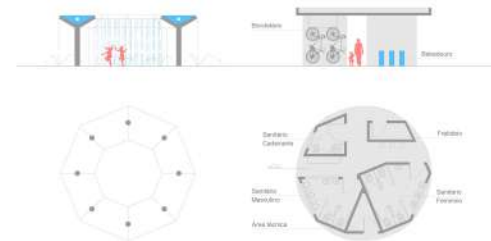
É a partir dessa perspectiva temporal de longo prazo e com foco em uma possível requalificação metropolitana das vias de fundo de vale que se levanta imponente um novo marco simbólico de caráter monumental, a nos lembrar de que aqui foi, e continua sendo a "terra das oportunidades": um pórtico em estrutura metálica erguido nesse mesmo pátio central, tornando todo o conjunto Mercado - Avenida do Estado - Rio Tamanduaí, uma nova frente metropolitana. Ergue-se assim um foyer do futuro que dialoga com um passado ancestral da Natureza, mas que

e se orienta para a imensidão do céu, como aponta mais ao fundo na paisagem o icônico Edifício Altino Arantes.

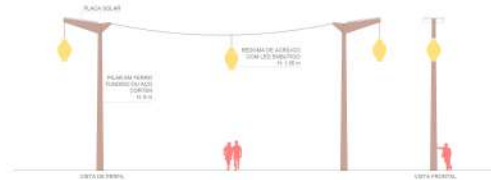
Ao mesmo tempo, entendeu-se não só como necessária mas bastante convidativa a retomada de uma prática secular, que é a implantação de uma estátua da Deusa Ceres, padroeira da Agricultura e também do Mercado e cujo brasão carrega sua imagem. Ela, por sua vez, carrega o Cantaro que vai irrigar a Terra e hidratar todas as formas de Vida. Retomando o conceito clássico de construção da cidade segundo seus princípios artísticos, considerou-se oportuna a proximidade do Mercado não só com o Palácio das Indústrias e seu panteão de estátuas, mas também o Liceu de Artes e Ofícios, para valorizar a técnica artística da escultura, bem como todo sentido que carrega e inspira, no imaginário coletivo.



MONUMENTO NA ESCALA LOCAL: ESTÁTUA DA DEUSA CERES

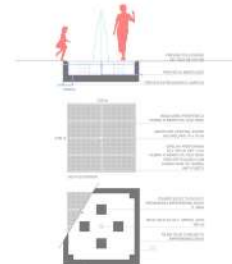


PLANTA E CORTE DOS CHUVEIROS E BANHEIROS
ESCALA 1:150

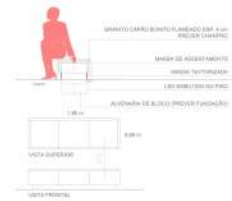


VISTAS DA LUMINÁRIA CANTAREIRA
ESCALA 1:150

MOBILIÁRIO URBANO



PLANTAS E CORTE DOS CHAFARIZES
ESCALA 1:75



VISTAS E CORTE DOS BANCOS
ESCALA 1:50

MONUMENTO NA ESCALA METROPOLITANA: O FOYER DO FUTURO



CONCURSO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA
ENTORNO DO MERCADO MUNICIPAL PAULISTANO

Organização
escola da cidade

Apoio
Instituto de arquitetos do Brasil - departamento de são paulo

CIDADE DE SÃO PAULO

FAUUSP

IBRA WORK

SMART CITY

中华人民共和国驻圣保罗总领事馆
Consulado Geral da República Popular da China em São Paulo

Sesc

APECC

Patrocínio

4/4