

## RESUMO DA PROPOSTA

Carros e mais carros, motos, caminhões, veículos por todos os lados. Largas avenidas e estreitas calçadas, vagas de estacionamento espalhadas por todos os lados, tanto nas vias públicas quanto em lotes privativos. 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 Tamanduateí, elemento natural estruturante da paisagem e que serpenteava toda área de várzea até o começo do século XX. Outrora 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 desse 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 à economia, com o aproveitamento de áreas e edificações ociosas, o fortalecimento das permanências (pois o atrativo 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 peatonal, a reorganização da lógica de estacionamento de veículos privativos, e a inclusão de novos modais de transporte público (VLT e transporte fluvial).

Para alcançar essas diretrizes, foram pormenorizados quatro planos integrados: o plano de sistema viário, organizado em uma nova rótula metropolitana (Avenidas Senador Queirós 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 notificado 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 e 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 estátua de Ceres, patrona do Mercado, deusa que celebra a agricultura e as águas.