

Perímetro de Intervenção

Dentro do perímetro de intervenção são aplicadas diretrizes definidas para o perímetro de requalificação. Dentre elas se destacam as soluções para a mobilidade urbana, como o alargamento de calçadas e a criação de estacionamentos subterrâneos no subsolo do mercado, liberando a cota superior para uma maior fruição pública para os pedestres e de maior qualidade paisagística. Ainda nesse sentido, são criadas ciclovias para incentivar uma mobilidade ativa diversificada que tira o protagonismo do carro como principal meio de transporte.

No que tange a qualidade dos espaços públicos, são criadas praças e fechamento de ruas apenas para pedestres, com jardins de chuva que auxiliam na drenagem e o afloramento do córrego do Anhangabaú – dessa forma criando espaços com áreas de lazer e estar de maior qualidade. Assim, cria-se um sistema de espaços livres verdes que fomenta a conexão paisagística, fruição pública e mitigação das ilhas de calor.

Por fim, dentro das áreas de terrenos ociosos que hoje em dia são estacionamentos privados, são criadas Habitações de Interesse Social, fazendo com que a função social do solo urbano seja cumprida e criando espaços acessíveis de habitação no centro. Destaca-se o prédio misto de em frente ao Mercado (Ponto A) na quadra triangular entre a Rua Carlos de Souza Nazaré, Av. Mercúrio e a Av. do Estado. Esse terreno hoje em dia subutilizado como estacionamento tem um potencial conector devido a sua localização e o formato do terreno com três entradas, uma em cada uma das ruas e avenidas citadas.



Rua Carlos Nazaré (ponto 04)

Mapa de meio ambiente



Destacam-se em verde todas as vias que devem receber tratamento paisagístico de arborização viária, jardins de chuva, praças e espaços de estar e lazer.

Mapa de mobilidade



O mapa destaca a possibilidade de utilizar o rio como vetor de mobilidade, cargas e lazer. O rio, outrora barreira dentro da paisagem, agora é conexão entre os dois lados, sobre o qual é feita a transposição e alargamento das áreas de conexão, que se tornam não apenas passagem, mas lugares de qualidade para estar.

Mapa de uso do solo

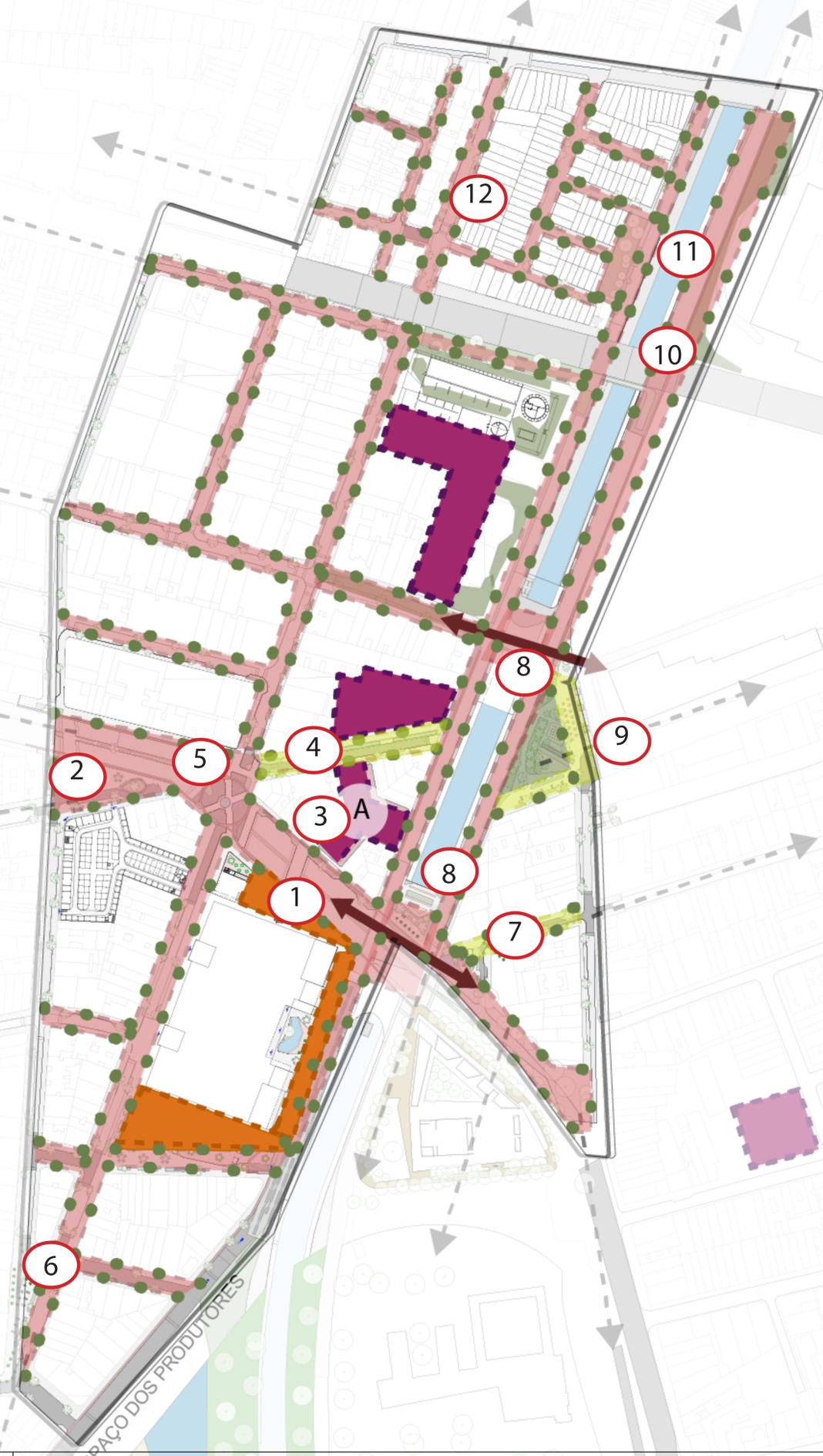


São definidas diretrizes de ocupar os imóveis ociosos (em rosa) com Habitação de Interesse Social e são propostas áreas de quiosques no entorno do Mercado, potencializando o seu uso comercial de varejo e atacado e espraiando o uso comercial para além dos muros do mercado.

Mapa síntese



O mapa sobrepõe todas essas camadas e mostra a construção de um espaço urbano plural que considera todos os aspectos de mobilidade urbana, fruição pública e sistema de espaços verdes interligados.



- 1 A área em torno do mercado, que atualmente serve para estacionamento, será transformado em praça, para usufruto de consumidores, usuários e entregadores. Ela será dotada de quiosques, espaços de estar, jardins de chuva e área de descanso para os entregadores. As vagas de carro e de moto serão deslocadas para o subsolo.
- 2 O quarteirão referente ao mercado Kinjo Yamato é nivelado por completo e terá uma rua interna compartilhada apenas para acesso local ao estacionamento existente e do caminhão de lixo. O espaço livre foi transformado em praça, estendendo as atividades de dentro do mercado para a rua.
- 3 O loteamento que é utilizado para estacionamento é transformado em um edifício com embasamento e duas torres para abrigar verticalmente a demanda de estacionamento (com saída e entrada pela av. do Estado) e de HIS. O térreo é livre e haverá pavimento intermediário que faça conexão visual com o entorno imediato.
- 4 A rua Carlos Nazaré, que dá acesso à av. do Estado, foi fechada para pedestres, sendo permitido o acesso de automóvel somente para demandas locais. Ela foi nivelada e, levando em conta a canalização do rio Anhangabaú que deságua logo em seguida no rio Tamanduateí, foi aberto um afloramento da água do rio, permitindo maior contato de moradores, comerciantes e frequentadores da região com o elemento água.
- 5 Pensando na melhora de travessia para pedestres e ciclistas, foi criado uma aquatória, em torno da qual acontece todos os fluxos. Além de valorizar o afloramento do rio Anhangabaú, a aquatória organiza os fluxos de carro, permitindo, assim, um trajeto mais seguro para pessoas e para a bicicleta.
- 6 O estacionamento de carros na rua Barão de Duprat segmentava o desenho urbano deste trecho e dificultava trajetos de pedetes. Diante disso, as vagas foram deslocadas para as bordas, em bolsões, e o espaço mais próximo ao comércio foi transformado em praça.
- 7 A rua Professor Eurípedes de Paula é bastante utilizada para carga e descarga. Considerando essa informação, a rua foi nivelada para integrar melhor com a proposta de praça da esquina e permitir o compartilhamento entre pedestres e automóveis. A entrada de carros e caminhões será permitida somente para acesso local.
- 8 Como forma de promover o contato da cidade com o rio, foi criado uma extensão da área de pedestre sobre o rio. Pode-se entender essas áreas como praças elevadas que dirigem o olhar diretamente para o rio e incitam sua apreciação.
- 9 O largo do Pari foi reconfigurado, de forma que o serviço de carga e descarga acontecerá em área vaga na lateral do pátio Pari. Assim, todo o trecho se transformou em praça, estendendo as atividades de dentro do pátio para o espaço público e permitindo a combinação de atividades variadas.
- 10 Com o objetivo de voltar as bordas da vila Economizadora para a cidade e para o rio, a ideia aqui foi mergulhar a parte carroçável da avenida, para que fosse possível criar parques elevados. A partir deles, saem rampas que se conectam à diques na borda esquerda do rio e que incentivam o transporte, turismo e lazer fluvial.
- 11 O parque linear da vila economizadora é isolado da cidade e do rio. A proposta é, então, integrá-lo a partir dos parques elevados criados nas travessias da av. do Estado, e do acesso aos diques, que permitem um trajeto em contato direto com o rio. (ver corte da av. do Estado).
- 12 A rua da Cantareira é a única que permite a travessia dos moradores da vila Economizadora para o outro lado da ferrovia. Atualmente ela se caracteriza, neste trecho, como uma rua erma, não segura e com galpões fechados. Neste projeto, ela foi transformada em boulevard, para que este trajeto seja possível de maneira segura e agradável, principalmente para grupos minoritários. É indicado a utilização dos imóveis por comércios, lanchonetes, restaurantes, casas noturnas, de forma que sempre haverá movimento ao longo do dia e da noite. A calçada foi alargada, para incentivar o uso e ocupação externa pelos serviços e para organizar os bolsões de estacionamento e paisagismo/jardins de chuva.