

SITUAÇÃO ATUAL

DIAGNÓSTICO

É inegável o caráter caótico e magnético do entorno do mercado municipal. A várzea do rio Tamanduaí, próxima ao centro histórico, se consolidou muito cedo na história de São Paulo como um vibrante entreposto comercial e local de convergência entre diversas populações. Apesar de sempre ter sido um local de encontro e comércio, ao longo da história, paradoxalmente, essa região também se tornou um local de dispendiosa passagem e houve uma ruptura com algumas de suas maiores virtudes.

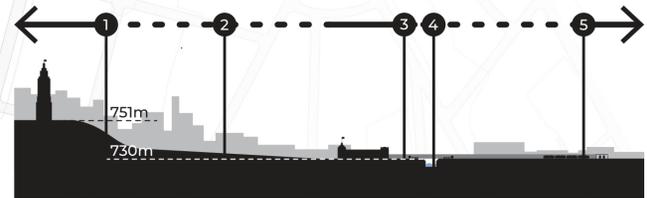
A estrutura urbana com quarteirões irregulares e ruas estreitas no entorno da ladeira porto geral e rua 25 de março, favoreceu o desenvolvimento do comércio de variedades, sua convivência com os "camelôs" e o comércio informal em suas estreitas calçadas. Além de sua capilaridade viária quase labiríntica, também se impõe a condição topográfica da descida da "cidade alta" para a várzea do rio. Essa transição topográfica e morfológica acabou por definir involuntariamente uma espécie de fronteira econômica e social entre essas regiões. É possível dizer também que tamanha diferença de características em áreas tão próximas acaba por dar a sensação de uma distância maior e mais impenetrável do que realmente é.

De forma diversa, porém como efeito similar, a mesma barreira que se criou a oeste por conta da topografia e do desenho urbano, se criou também a leste de uma forma concreta e realmente intransponível. A barreira natural sempre foi o rio com seu curso sinuoso e seu solo de várzea alagado que dificulta a conexão com a zona leste desde o início da expansão de São Paulo. Somado a isso, a partir da industrialização e aplicação massiva do modelo urbanístico rodoviário na segunda metade do século XX, toda a extensão entre a colina de fundação da cidade e o rio Tamanduaí se transformou num grande pátio viário e de infraestrutura urbana. Criou-se ali uma espécie de "shaft" urbano onde o espaço físico habitável e perceptível praticamente não existe, mas que, por outro lado, sua função organizadora e estruturante é inegável e insubstituível. A própria geografia do lugar favoreceu para o desenvolvimento desta condição. Em última instância, com a progressiva degradação do centro da cidade, algumas condicionantes sociais mais complexas também favoreceram para a transformação dessas passagens em locais não só desagradáveis do ponto de vista de desenho urbano mas também em locais inseguros para o pedestre. Esse fenômeno contribuiu para o estabelecimento de uma situação quase insustentável que demanda hoje uma preocupação especial para os urbanistas da cidade de São Paulo. Os escritórios UNA, H+F arquitetos e Metrôpole arquitetos desenvolveram um importante plano urbanístico para a região do Parque Dom Pedro II conectando ligações generosas de um lado a outro do rio com soluções de integração do transporte público e grandes reservatórios de águas pluviais para combater o problema das enchentes. Se faz necessário para o presente trabalho considerar as diretrizes do plano desenvolvido no Parque Dom Pedro II, dando continuidade e agregando soluções complementares.

À leste do rio Tamanduaí, invariavelmente se criaram espaços residuais. Por receber linhas ferroviárias no início do século XX, naturalmente criou-se ali uma série de grandes galpões e armazéns que supriam tanto a necessidade de produtos da cidade de São Paulo quanto armazenavam produtos a serem transportados para outras cidades. Após a mudança de propósito da linha ferroviária para o transporte de pessoas e com a transferência das indústrias e seus galpões para regiões mais periféricas, essa porção do Brás acabou também se transformando em uma zona predominantemente comercial. Por um lado, existe a condição e o potencial para conectar o comércio do Brás com o do mercado municipal e 25 de março, porém existe uma grande dificuldade de se estabelecer transposições eficientes, seguras e agradáveis para atravessar o rio poluído e os espaços residuais e ermos criados por esse "nó viário" com seus viadutos e pontes.

Ao norte da área de intervenção se encontra a região da Vila Economizadora e o bairro da Armênia. Após cruzar a linha da CPTM em direção à zona norte, nota-se uma mudança gradual do tecido urbano caracterizando uma área mais residencial, com menores quadras e lotes. Esta região se desenvolveu dessa forma devido à sua ocupação no início do século XX com vilas operárias construídas principalmente por imigrantes italianos nas duas primeiras décadas do século. A partir da década de 20, ocorre também a chegada de imigrantes armênios que se instalaram ali devido à facilidade para se inserir no contexto comercial da região. Após a expansão territorial da cidade e com o início da especulação imobiliária a região acabou por se esvaziar e hoje se encontra degradada apesar de ainda manter seu caráter residencial e de serviços, o que lhe confere um grande potencial para uma intervenção urbanística contemporânea e sustentável aliando o uso misto do solo à uma boa infraestrutura, escala humana dos seus passeios urbanos e rico contexto histórico.

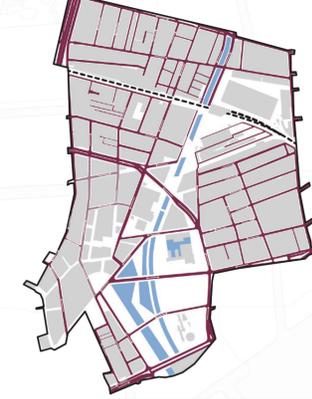
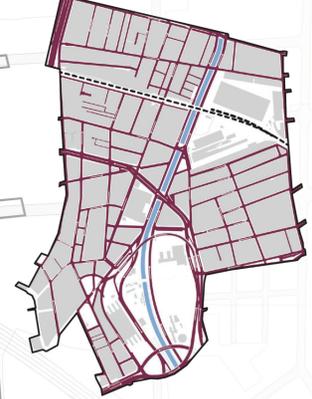
DIAGNÓSTICO



VIÁRIO

ATUAL
No viário com viadutos e vias expressas com foco e prioridade no deslocamento por automóveis.

PROJETO
Revisão do fluxo atual. Criação de vias compartilhadas. Enterramento da Av. do Estado.



MOBILIDADE

ATUAL
Calçadas estreitas e poucas opções de passagem que geram aglomerações e difícil locomoção do pedestre.

PROJETO
Ruas destinadas apenas a pedestres. Novas praças e esplanadas. Conexão mais direta entre a parte alta e baixa da região.



SUSTENTABILIDADE

ATUAL
Poucas áreas verdes e com difícil acesso por conta de calçadas estreitas e excesso de vias. Problemas de drenagem.

PROJETO
Implementação do projeto Parque Dom Pedro II. Criação de novas áreas verdes acessíveis e piscinões de drenagem.



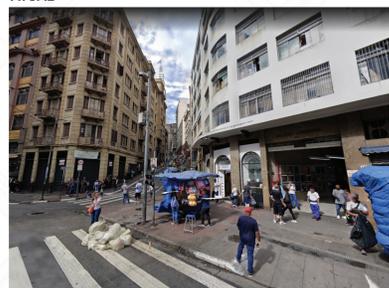
RUA 25 DE MARÇO



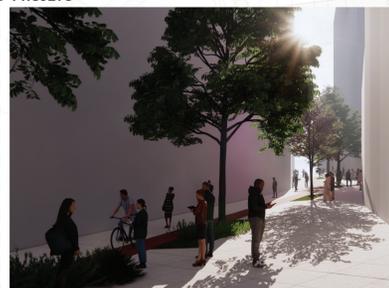
PROJETO



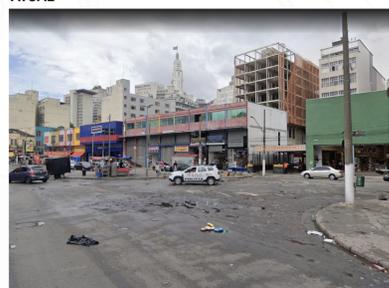
LADEIRA PORTO GERAL



PROJETO



RUA BARÃO DE DUPRAT



PROJETO



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

STICOSPÓLIS CENTRO

SMART CITY

CHINA

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

SESC

Patrocínio

ibrachina

APECC

1/4