

STUDENTS REINVENTING CITIES SÃO PAULO 2023,

Requalificação da Praça da Bandeira

Estúdio ArqBio

1. PREFÁCIO

Promovido pela rede global de cidades C40 Cities, em parceria com a SP Urbanismo, o Students Reinventing Cities São Paulo 2023 lançou uma competição global que teve como objetivo reunir ideias para a requalificação da Praça da Bandeira, um dos principais fluxos de deslocamento entre as zonas sul e norte da capital. Essa, tem como enfoque ajudar na recuperação do centro da cidade a partir dos princípios da C40, uma iniciativa criada para estimular o desenvolvimento sustentável e trazer soluções inovadoras para desafios urbanos e ambientais, de modo a projetar um futuro urbano justo e verde.

A expectativa da Prefeitura ao impulsionar o concurso é de receber projetos que retomem essa área como um local que enfoque em caminhabilidade, criação de áreas verdes e desenvolvimento da mobilidade ativa. Dessa maneira, a equipe ArqBio partiu do pressuposto de que projetos de requalificação das vias e conexões entre as duas margens do Vale do Anhangabaú, bem como entre os prédios da Prefeitura e Câmara Municipal, para além do redesenho de integração de espaços públicos, requer a reestruturação de entroncamentos e ligações viárias na área de intervenção e revisão do funcionamento atual do Terminal Bandeira. De modo a considerar as melhores práticas de desenvolvimento urbano de baixo carbono, e ter como objetivo a promoção de espaços mais resilientes e sustentáveis, a partir dos 10 Princípios para um Bairro Verde e Próspero.

Dessa forma, desenvolveu-se um projeto que teve como intervenção principal a reestruturação e redesenho do terminal Bandeira e de suas passarelas, mas que também contou com a formação de um parque linear, mirante urbano, revitalização de praças e canteiros, conservação de áreas no entorno de monumentos existentes nos locais, fechamento de vias e melhoria do eixo viário e calçadas, além da instalação de ciclo e lobo faixas. Todas as intervenções propostas partiram do enfoque no pedestre, redução de carbono, conexão entre os locais projetados, a elevação da qualidade de vida das

comunidades locais e geração de energia limpa e renovável, além de no adensamento vegetal por meio de plantas nativas brasileiras.

De modo a determinar características específicas que levaram o grupo a avaliar os benefícios ambientais dos projetos como funcionais e adequados, especialmente em termos de redução das emissões de gases de efeito estufa, é possível estabelecer alguns pontos de destaque que ratificam essa conclusão:

1. O pressuposto do escoamento de maior volume hídrico possível do local, de forma a solucionar o déficit urbano da região ocasionado por ela se tratar de uma área alagável, viabilizado pelo acréscimos de áreas permeáveis e jardins de chuva;
2. O uso de espécies nativas que garantissem a capacidade de filtragem da poluição do local, como a Aroeira Pimenteira (*Schinus terebinthifolia*), que se trata de uma árvore de porte médio, polinizadora, tendo grande potencial de enriquecimento ambiental, e a Cana do Brejo (*Costus spicatus*), planta que se encontra em áreas alagáveis, com alto desempenho na filtragem e retenção de água;
3. O grande volume de árvores e gramíneas, que possuem como papel fundamental a troca de gás carbônico, principal causador do efeito estufa e aquecimento global.

Por fim, estima-se que o projeto compense em torno de 30,21 toneladas de CO²por ano.

2. O PROJETO

2.1 O TERMINAL

Figura 01 – Diagrama do formato da folha e áreas verdes



Fonte: autoral

Localizado no Centro de São Paulo, entre as avenidas 9 de Julho e 23 de Maio, o Terminal Bandeira é dos terminais de ônibus mais conhecidos e utilizados pelos moradores da capital paulista. De modo a atender 19 linhas de ônibus e receber mais de 40.000 passageiros por dia. O projeto de reestruturação e redesenho do terminal teve como partido arquitetônico o formato de uma folha, a ser observado pela vista superior (Figura 1).

Esse formato foi viabilizado a partir da junção das estruturas que compõem as novas coberturas verdes do terminal, de modo a seguir a proposta do aumento de sustentabilidade.

Dessa forma, o projeto foi pensado de modo a incrementar novas áreas verdes, de maneira a trazer espécies determinadas, para além de criar sombra, auxiliar na qualidade do ar e também nas questões de enchentes e alagamentos que ocorrem na região, como por exemplo a Cana do Brejo (*Costus spicatus*), planta nativa brasileira com alta eficiência de drenagem do solo, e responsável por tornar o lugar em mais afetuoso e inclusivo para a população. A amabilidade do local é um atributo do espaço que promove ou facilita o afeto e a proximidade, opondo-se ao individualismo, problemática tão evidenciada nas grandes cidades (FONTES, 2011).

Figura 02 – Diagrama mostrando os 3 setores e os



Fonte: autoral

Figura 03 – Diagrama do setor 1



Fonte: autoral

Ao longo de sua extensão foram criados mais dois acessos de pedestres ao terminal, todos conectados por uma estrutura central modeladora. Para melhor experiência da população o projeto foi desenvolvido de modo a criar áreas de lazer e estar de modo a não o tornar em um local somente de passagem. Dessa forma, o terminal foi dividido em 3 módulos de usos distintos, sendo eles: 1. área de produção sustentável; 2. área de descanso e recreação; e por fim 3. infraestrutura e apoio e comércios, todos sendo circundados pelo terminal (Figura 2).

O primeiro módulo, de produção sustentável, é composto por 4 áreas, sendo elas: minhocário e compostagem, laboratório de plantas, ateliê de material reciclado e galpão de construção (Figura 03).

Figura 04 – Diagrama do setor 2



Fonte: autoral

Já o segundo módulo, descanso e recreação, é composto por 2 áreas que estão localizadas em um desnível de 1 metro abaixo da estrutura do terminal, de modo a criar duas arquibancadas e rampas de acesso a um parquinho para crianças e uma área de descanso e convivência, de modo a compor uma sala de estar urbana. O desnível além de tornar viável e mais seguro essas áreas comuns, também servirá como uma área alagável, auxiliando a drenagem da região (Figura 04).

Figura 05 – Diagrama do setor 3



Fonte: autoral

Por fim, o terceiro módulo, infraestrutura e apoio e comércios, servirá como uma grande galeria, tendo dentre seus usos, um bicicletário, quiosques de comércio, bilheteria, quiosques de apoio e informação, banheiros e um acesso às passarelas que circundam o terminal, além de contar com wi-fi disponibilizado ao público (Figura 05).

Figura 06 – Vista a partir do módulo 3 do Terminal



Fonte: autoral

Figura 07 – Vista da estrutura central do Terminal



Fonte: autoral

2.2 AS PASSARELAS

Mais adiante, a intervenção urbana proposta para as passarelas do Terminal Bandeira visa transformar esse espaço de passagem em um ambiente de lazer e convivência, inspirado no conceito de um parque linear elevado. Busca-se atingir esse objetivo por meio da instalação de mirantes estrategicamente posicionados ao longo das passarelas já existentes, de forma a proporcionar vistas panorâmicas da região que convidem os visitantes a apreciarem a paisagem urbana. Além disso, a inclusão de mobiliário urbano, como bancos e iluminação, busca criar um ambiente confortável e acolhedor, de maneira a incentivar as pessoas a permanecerem e desfrutarem do espaço. A ideia de incorporar pequenas barracas para uma feira local também acrescenta um caráter dinâmico ao lugar, promovendo a interação social e fomentando a economia local. Em suma, essas intervenções buscam transformar as passarelas do Terminal Bandeira em um ponto de referência na cidade, onde os moradores e visitantes podem desfrutar de momentos de lazer, contemplação e socialização, enquanto se conectam com o ambiente urbano ao seu redor.

2.3 PARQUE LINEAR

Figura 08 – Vista do parque linear



Fonte: autoral

lado do empreendimento), foi desenvolvido o parque linear do projeto de modo a permitir o acesso direto de todos os transeuntes ao saírem da estação Anhangabaú. Para isso, foi feito o reposicionamento da área de feirinha na lateral da entrada do metrô, de modo a liberar a área em frente a esse, e garantir a ampliação e melhoria da circulação de pedestres. Ao longo da extensão do parque, também foram criados canteiros que visassem a conservação do posicionamento das árvores que já se

A partir da desativação da Rua Formosa, a qual era uma área de descarga com enfoque no Shopping Light (mas passível de retirada, uma vez que atuava de modo a complementar outra já existente ao

encontravam no local, de modo que o replantio só foi considerado em casos que inviabilizassem a setorização e o melhor uso do projeto, como no desenvolvimento da área da quadra. Já os demais setores seguiram o formato curvilíneo, tendo como partido o projeto do terminal em formato de folha e contemplaram áreas com equipamentos infantis e de academia. Desenvolveu-se também um ponto de biblioteca ao ar livre, de modo a visar a instalação de bibliotecas móveis que possibilitem e viabilizem a difusão da cultura e leitura aos pedestres que passem no local, o qual conta também com ponto de wi-fi público e gratuito. Por fim, ao longo deste perímetro também se instalou uma banca de jornal e um banheiro coletivo, o qual foi pensado de modo a solucionar os problemas de insalubridade do entorno.

Figura 09 – Vistas do parque linear



Fonte: autoral

OBELISCO DOS PIQUES

Figura 10 - Diagrama do mirante urbano



Fonte: autoral

O projeto visou a conservação da área do obelisco, de modo a revitalizar o monumento e seu entorno, e tratar a vegetação do canteiro local, de forma que ela se mantivessem trazendo maior bem estar, reduzindo as ondas de calor no entorno, além de adicionar postes de iluminação em seu perímetro que se estende até conectar-se ao parque linear, na cota mais baixa. Além disso, teve-se a realocação da banca de jornais que antes bloqueava parte da circulação da área oriunda da rua Alfredo Gagliotti para dentro do parque linear, e adição de vegetação na conexão da mesma com a rua. Por fim, conservou-se o entorno da

área que margeia o programa Reencontro instalado no local. Próximo ao obelisco, tem-se como objetivo a abertura ao público da área verde, atualmente restrita, acima de uma das entradas do metrô, de modo a dar um uso ao local que atualmente é completamente fechado por grades e transformá-lo em um “mirante verde”.

2.4 PEQUENAS PRAÇAS E CANTEIROS

PRAÇA DA BANDEIRA

Figura 11- Diagrama da praça com a Bandeira



Fonte: autoral

A intervenção da praça acima do terminal Bandeira tem como partido a bandeira atual do Brasil, a qual inspirou o nome desse local. Assim, projetou-se um espelho d'água no centro da praça, recriando o eixo da bandeira, a partir do qual um mastro ergue-se a partir do centro e exalta o símbolo nacional. A partir desse ponto, tem-se a criação de uma área verde que abrange a circunferência central, fechando-se no formato de um losango, o qual abre-se para fora de maneira a contemplar bancos e áreas de circulação. Para esse local foi escolhido o plantio de árvores nativas da flora brasileira a fim de trazer um pouco mais da biodiversidade, de forma que, dentre elas foi escolhida a Aroeira Pimenteira (*Schinus terebinthifolia*) que tem um grande potencial polinizador. No perímetro da figura formada, tem-se a presença de área verde com árvores e gramíneas, sendo que, ainda na base do losango, é possível encontrar dois monumentos que contam, cada um, a história da bandeira, de modo que, enquanto o primeiro (da esquerda) explora os significado por trás dos elementos encontrados na atual bandeira, criada logo após a Proclamação da República, em 1889, o segundo aborda o significado dos elementos que precederam e inspiraram a estética da bandeira que representa a nação brasileira nos dias atuais, abordando os significados por trás do símbolo nacional criado no Brasil Império. Visou-se também a distribuição de equipamentos de iluminação pública.

PRAÇA VLADIMIR HERZOG: UM ESPAÇO DE MEMÓRIA, ARTE E RESISTÊNCIA

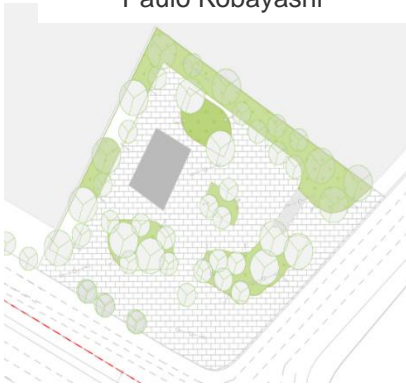
A Praça Vladimir Herzog foi conservada em sua imagem original, como forma de respeito à homenagem criada pela Comissão Nacional da Verdade ao jornalista assassinado brutalmente no período ditatorial. Dessa maneira, mantendo-se o desenho original e a estátua do mártir, o projeto visou a conservação da área verde e a melhoria e adensamento de iluminação pública no local.

Figura 12 - Diagrama da praça em homenagem à Vladimir



Fonte: autoral

Figura 13- Diagrama da praça Paulo Kobayashi



Fonte: autoral

DEMAIS PRAÇAS E CANTEIROS:

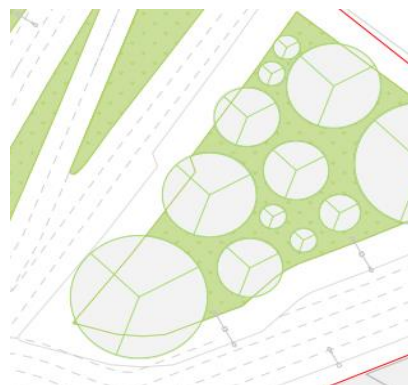
Visaram a preservação da vegetação original nos locais e praças existentes visando o adensamento dessas pelo plantio de novas árvores nativas, trazendo mais da flora brasileira ao projeto. Também se prezou pelo aumento e melhoria da qualidade de iluminação pública, de modo a garantir presença de postes de luz em locais antes escurecidos, fato que pretende dar uma sensação maior de segurança aos moradores e transeuntes.

Figura 14 - Diagrama dos canteiros na Rua Santo Antônio



Fonte: autoral

Figura 15 - Diagrama do canteiro próximo ao edifício Matarazzo

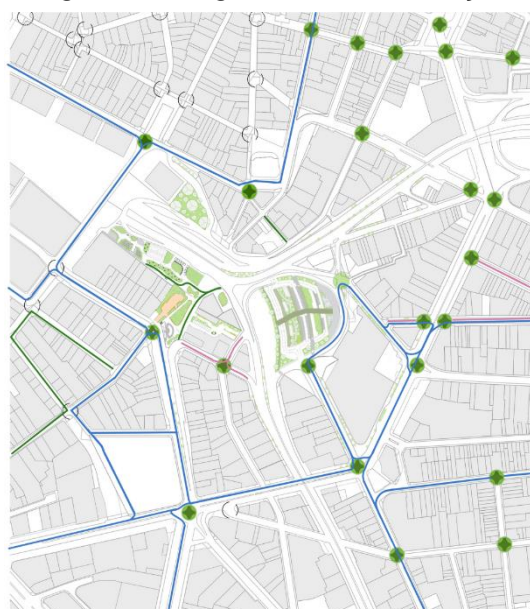








Fonte: autoral

A restauração da Praça da Bandeira, em São Paulo, atua em um avanço importante na busca por uma cidade mais sustentável e amigável para pedestres e ciclistas. Com o objetivo de priorizá-los, a intervenção visa aumentar a segurança e o conforto para quem caminha ou pedala. Uma das medidas adotadas é o aumento das calçadas, oferecendo mais espaço para os pedestres circularem de forma segura e com comodidade.

Outra mudança significativa é o fechamento de algumas ruas para a criação de calçadões. Esses espaços, livremente acessíveis, proporcionam áreas de convivência e lazer, estimulando a interação social e a realização de eventos culturais. É importante ressaltar que as ruas selecionadas para esse propósito foram aquelas de menor importância e com menor fluxo de veículos, ou quase nenhum, de modo a minimizar o impacto no trânsito local a fim de evitar interferências nas atividades comerciais locais. Assim, essas vias passam a ter um horário estabelecido para a entrada de veículos apenas com o propósito de abastecimento. Essas transformações buscam não apenas privilegiar pedestres e ciclistas, mas também promover uma cultura de mobilidade sustentável, de modo a reduzir a dependência do transporte motorizado e possibilitar alternativas mais saudáveis e sustentáveis. E garantir que parte das ruas sejam centradas nas pessoas e na mobilidade com baixo carbono.

Figura 16 - Diagrama de reestruturação



-  Cruzamento com lombofaixa e elevação do pavimento
-  Cruzamento com esquinas alargadas
-  Reconfiguração de cruzamento
-  Vias com ciclo faixa
-  Vias com ampliação de calçadas
-  Calçadão/Via com restrição de horário

Fonte: autoral

Por fim, por meio da análise viária feita pelo grupo, foi prevista a instalação de lombo faixas de modo a implantá-las somente em trechos de vias que apresentassem características operacionais para tráfego em velocidade máxima de 40 km/h e cujo funcionamento e segurança de pedestres fosse beneficiado por essa intervenção.

Figura 17 - Tipologias das vias

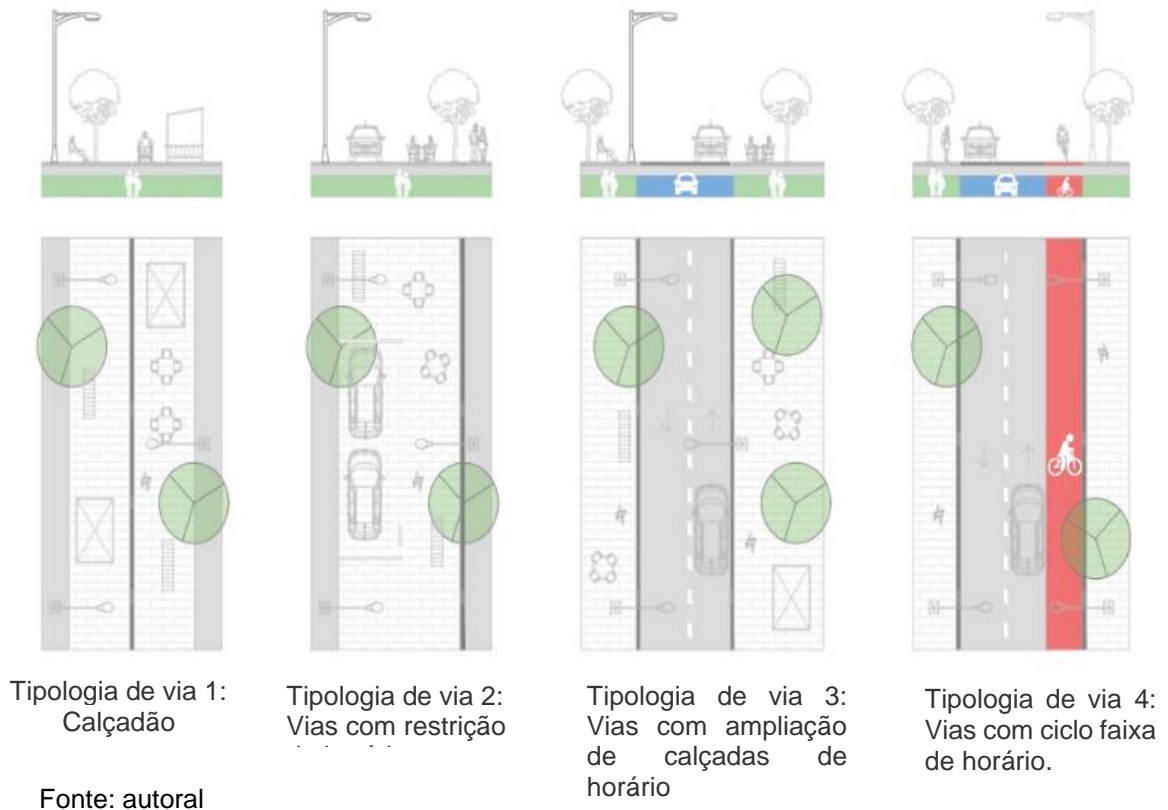


Figura 18 - Tipologias de cruzamento

