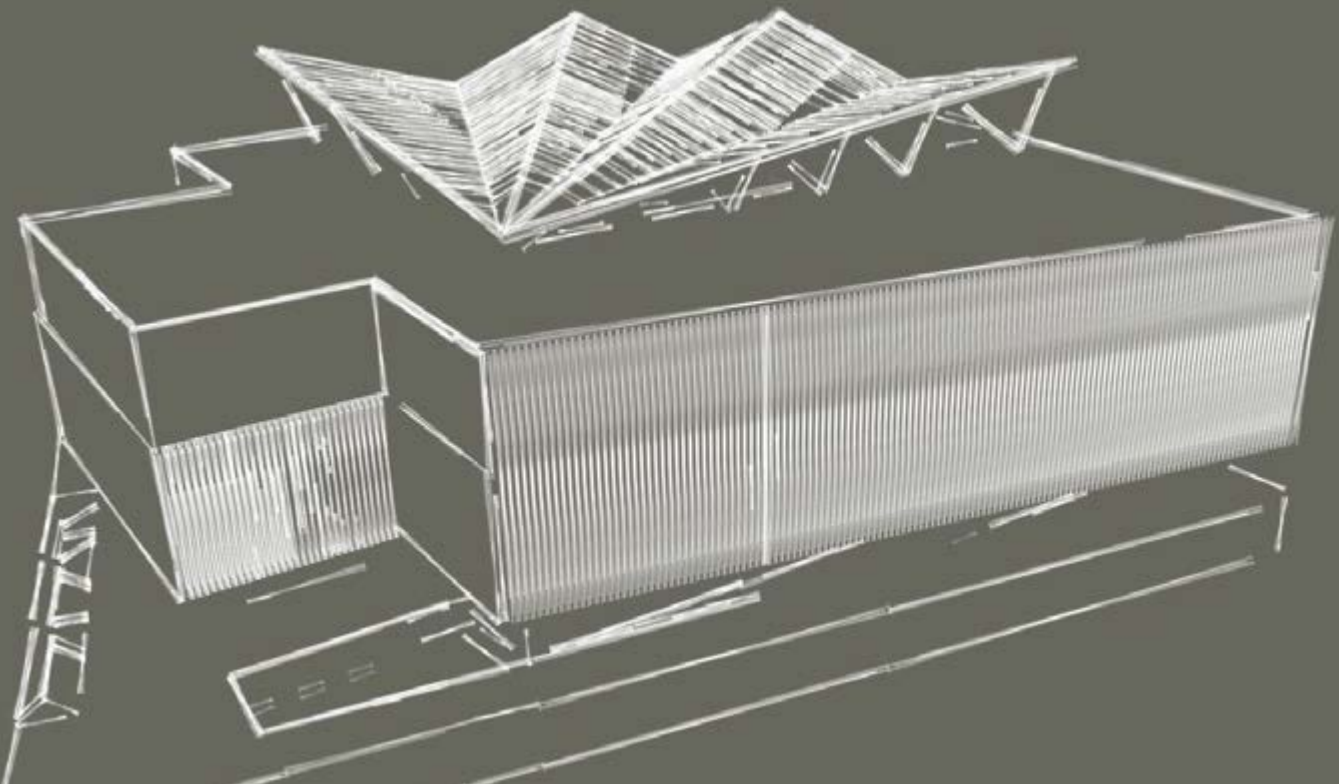


FLUXOS NA LAPA

Proposta de um novo Shopping Center



FLUXOS NA LAPA

Proposta de um novo Shopping Center

Rafaela Ayumi Masunaga

Orientação: Alessandra Rodrigues
Prata Shimomura

Trabalho Final de Graduação
FAU USP - dezembro 2019

Agradecimentos

Aos meus pais **Ercília** e **Roberto** pelo amor incondicional, incentivo aos estudos, e, principalmente, ao imenso apoio que sempre deram a todas as minhas escolhas e decisões e que, mesmo sob as mais difíceis situações que a vida nos pôde proporcionar, ainda vêm me dando muita força e me ajudando a enfrentar, de “cabeça erguida”, todo e qualquer desafio com muito foco e determinação.

À minha incrível irmã **Camila**, que com seu carisma e bom humor, sempre me dá muito amor e carinho, e assim foi capaz de transformar, completamente, minha forma de pensar sobre a vida, as pessoas e o mundo.

Aos meus tios **Edna** e **Pedro**, os quais não cabem palavras suficientes tamanha minha gratidão para, não apenas com minha formação, mas também com tudo o que já pude conquistar durante toda minha vida. Aqueles que, desde quando muito criança, tenho imensa admiração e respeito por não medirem esforços em me oferecer apoio. Agradeço, além de tudo isso, por proporcionarem diversas conversas construtivas as quais me auxiliaram a tomar importantes decisões na vida e a construir quem sou hoje.

Aos meus tios **Sueli** e **Oscar** que tiveram papel imensamente importante nesses últimos anos

de minha formação e me deram condições para que conseguisse, além de concluir minha graduação, encontrar força e ânimo para poder seguir com minha carreira profissional.

Aos meus tios “do coração” **Francine** e **Celso** que também me deram muito incentivo e apoio durante estes difíceis últimos anos de minha formação.

À minha avó **Masuko** e aos tios **Lídia**, **Adalberto**, **Maria** e **Orlando**, que também sempre me deram muita força mesmo morando longe. À **Emi** e **Sérgio** que também me dão muita força sem medirem esforços. À minha tia **Márcia** que já não está entre nós, mas que sempre me apoiou e sei que ainda olha por mim e toda minha família.

Aos tios **Miko**, **Yutaka**, **Emília**, **Yuiti** e **Cláudia** que direta ou indiretamente também me apoiam e me ajudaram durante toda a formação.

Às minhas primas **Sayuri** e **Naiane** que há muitos anos, através de muita conversa e paciência, trazem companheirismo e me auxiliam a ter maior compreensão e leveza sobre minha forma de lidar com a vida e o mundo. Aos primos **Tatiana**, **Karina**, **Simony**, **Rui**, **Miyoshi**, **Maurício**, **Denise**, **Leonardo**, **Leticia** e **Fernanda** também pelo companheirismo, auxílio e o quanto levei isso como importante para minha graduação e ainda levo para minha vida.

Aos amigos de faculdade **Gabriela**, **Heloísa**, **Karina**, **Marília**, **Renata**, **Rosa**, **Sidnei**, **Stefanie** e **Victória** que estiveram comigo em quase todos os anos durante a graduação, e sempre me fizeram companhia e deram muito apoio, além disso, nunca me abandonaram, mesmo nos momentos mais difíceis os quais passei, quando conciliar os problemas pessoais e a formação foram extremamente difíceis. Consegui força para seguir em frente e não desistir muito por conta deste apoio que tive.

Às amigas de longa data **Liana** e **Brenda**, que desde criança sempre me acompanharam e deram muito suporte; ao **Rafael**, que me acompanhou e auxiliou ativamente em muitas tarefas atribuídas à graduação, inclusive para a elaboração deste trabalho final. Ao amigo **Seiji** por estar sempre me auxiliando das mais variadas formas possíveis e tornando menos cansativo este fim de semestre. Ao **Cleber** que, mesmo conhecendo há pouco tempo, vem me fazendo companhia e, incrivelmente, auxiliando-me a enxergar as nuances da vida e a levar de forma mais leve e com bom humor essa etapa de forte tensão.

Enfim, à minha orientadora **Alessandra Rodrigues Prata Shimomura** pela enorme atenção, compreensão e carinho durante todos esses meses; e também aos convidados **Roberta Consentino Kronka Mülfarth** e **Karina Oliveira Leitão** por aceitarem fazer parte desta banca.

Muito obrigada!

Sumário

1. Introdução	9
2. Histórico da Lapa	11
3. Estudos em campo	15
4. Coleta de Dados	29
5. Projeto	65
6 Considerações finais	110
8. Bibliografia	112



Introdução

O bairro da Lapa, antiga região industrial, continua sendo uma forte área de centralidade no município de São Paulo. Passou por transformações durante o decorrer do tempo e, atualmente, trata-se de um bairro com uso fortemente ligado à atividade terciária.

A imprescindível existência do comércio e serviços para o atendimento das demandas do cotidiano, bem como das intenções de consumo da sociedade, além da sua pouca abordagem durante a graduação reforça a necessidade por melhor compreender as principais dinâmicas que englobam a atividade terciária.

Dessa forma, o Trabalho Final de Graduação consiste em um inicial estudo da área central do bairro da Lapa com a finalidade de obter melhor compreensão de seu histórico, do uso e ocupação do solo existente, do comportamento dos fluxos de pedestres, de sua infraestrutura e transporte de modo a subsidiar a decisão de implantação de um edifício comercial que atenda às suas principais demandas e fortaleça sua dinâmica urbana, que no caso, será de um novo Shopping Center em sobreposição ao atual “Shopping Center Lapa” existente.

Histórico da Lapa

O bairro da Lapa tem origens que remontam os primórdios do povoamento de São Paulo de Piratininga. Sobre a região, seu primeiro relato encontra-se em 1581, quando jesuítas receberam uma sesmaria junto ao Rio Emboçava, depois chamado Pinheiros (DPH).

Porém, foi apenas em meados do século XIX que seu fortalecimento foi notado, período em que o desenvolvimento de algumas olarias e o crescimento do povoado reforçaram a urbanização da região, tornando-a predominantemente industrial.

Com o avanço da economia cafeeira na cidade de São Paulo, foi introduzida, em 1867, a importante estrada de ferro que ligava Santos a Jundiaí e que passava pela cidade com algumas estações intermediárias. Na região oeste da cidade, a única estação implantada fora a de Água Branca, local de cruzamento de caminhos que ligavam a cidade à Freguesia do Ó, Pinheiros e Campinas. Logo após sua inauguração, este trem passara a fazer uma parada simples, próxima à ponte Coronel Anastácio, para atender a população do incipiente bairro da Lapa. Foi neste período em que a Lapa passou a apresentar elementos que a definiriam como bairro urbano da cidade de São Paulo. Pequenas propriedades rurais foram loteadas, atraindo uma crescente massa de imigrantes italianos (PMSP).

A ferrovia teve papel primordial no surgimento das primeiras indústrias da região, por exemplo a Vidraria Santa Marina e o Frigorífico Amour, as quais se beneficiaram da proximidade com o rio Tietê, de forma a se multiplicarem nas três seguintes décadas de 1930. Não apenas a ferrovia, mas, também, a construção das marginais dos rios Pinheiros e Tietê e das rodovias aceleraram ainda mais tal crescimento.

Com a instalação das oficinas e da estação da S.P.R - São Paulo Railway, nos fins do século passado, a Lapa entrou no século XX como um bairro urbano da cidade de São Paulo. Na “Lapa de Baixo” fixavam-se as residências de funcionários, o que veio a incrementar o pequeno comércio local. Após dois ou três anos da instalação das oficinas, foram surgindo algumas casas na Lapa; umas de aparência importante, de propriedade dos mestres das oficinas, escriturários categorizados, e outras, pequenas, de propriedade de maquinistas, chefes de trens e, dificilmente, de operários (DPH).

A “Lapa de Baixo” passou a contar com melhor infraestrutura, possuindo, por exemplo, em 1915 rede de esgoto. Dessa forma, foram surgindo comércio, escolas, bonde, cinemas, imprensa e iluminação pública.

O Largo da Lapa transformou-se, assim, no primeiro polo comercial do Bairro, servindo a outras regiões que se situavam próximas à linha de trem. Com a chegada de bondes que circulavam do centro à Rua Guaicurus, foi se desenvolvendo o comércio da “Lapa de Cima”, e em 1908, foi fundada a Cooperativa dos Operários da Ferrovia na Rua 12 de Outubro, sendo na década de 20 que o comércio fora impulsionado nas ruas Dr. Cincinato Pomponet, 12 de outubro e adjacências.

O bairro da Lapa tornou-se um polo urbano de ligação entre os bairros e municípios da Zona Oeste, vendo crescer um comércio que se tornara um dos mais importantes da cidade. A partir de 1943, com a inauguração da rodovia Anhanguera, o bairro sofrera grandes transformações, impulsionando ainda mais seu crescimento comercial. Em 1954 fora inaugurado Mercado Municipal no mesmo local onde era realizada a maior feira livre da capital e em 1968, inaugurado o segundo Shopping Center do município.

Mais recentemente, com o desenvolvimento de diversos outros centros comerciais na cidade e o crescimento da rede de trens e metrô na Grande São Paulo, a região comercial da Lapa começara a perder impulso, porém, ainda permanece como importante área de centralidade urbana no município.



• FOTO: Rua doze de outubro em 1979. Fonte: <https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/6147-sao-paulo-458-anos-lapa>.



• FOTO: Estação da Lapa em 1979. Fonte: <http://www.poncio.com.br/noticias/voce-conhece-o-grao-burgo-da-lapa-18137>.

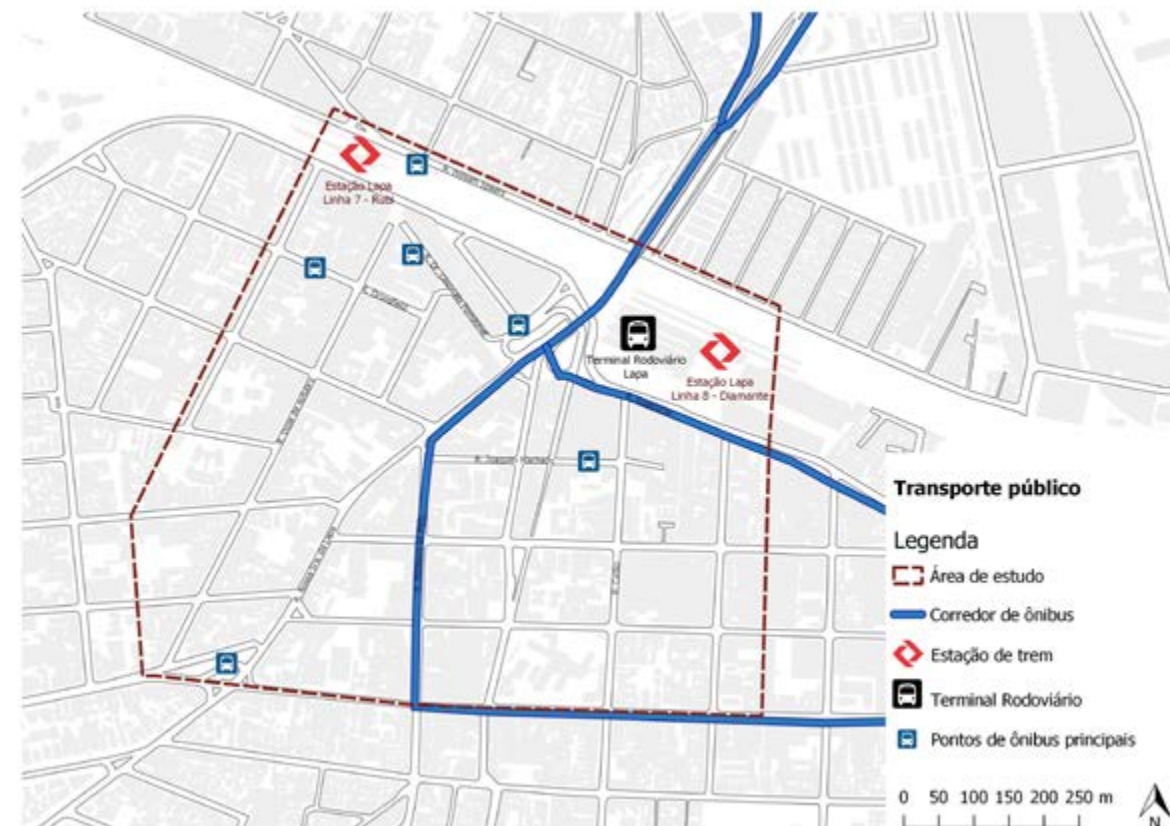
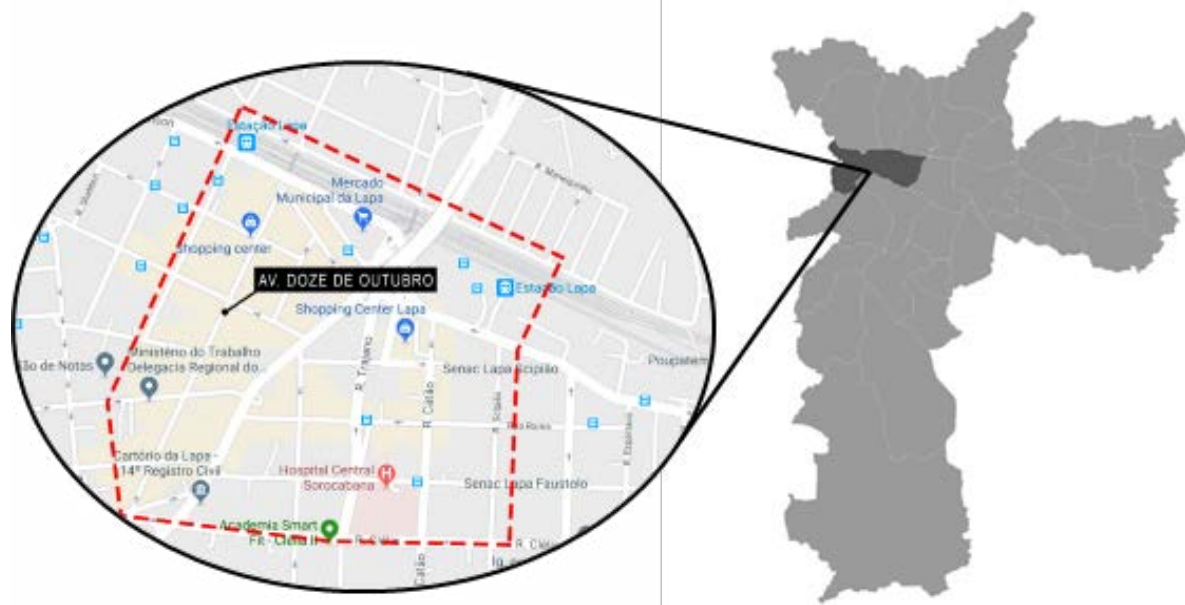
Estudos em campo

1) Área de Estudo

A região delimitada para estudo em campo está contida em uma área de, aproximadamente, 600.000 m² localizada no município de São Paulo, na região central do Bairro da Lapa, sendo delimitada entre a Rua Scipião, Rua Doze de Outubro, Rua Guaicurus e Rua Cléia. O perímetro escolhido justifica-se, principalmente, pelo fato de posicionar-se entre duas estações de trem da CPTM (Estação Lapa das linhas 7-Rubi e 8-Diamante) e o terminal rodoviário (Terminal Rodoviário Lapa) além de, também, comportar a Rua Doze de Outubro, principal via comercial do bairro.

A região é servida, também, de muitos pontos de ônibus, sendo eles encontrados em todas as vias sem exceção. No Mapa de Transporte Público, foram apontados os principais pontos de ônibus, onde neles passam maior quantidade de transportes municipais e intermunicipais. Além disso, também é possível verificar a presença de corredores de ônibus na região.

• MAPA DE LOCALIZAÇÃO: Elaboração própria | S/ escala. Fontes: Google Maps, Mapa Digital da Cidade. PMSP



• MAPA DE TRANSPORTE PÚBLICO: Elaboração própria | Fonte: Mapa Digital da Cidade, PMSP

2) Metodologia

Para o início das atividades, foi necessária melhor imersão dentro do tema a partir de referências bibliográficas que abordassem o estudo da atividade terciária para que, assim, fosse possível direcionar a pesquisa da região escolhida.

A princípio, foram realizadas visitas de campo, em que o principal objetivo estava em obter uma melhor aproximação com a região de estudo. Foram produzidos registros fotográficos e anotações dedutivas, apontando os principais pontos observados.

A partir da análise inicial da região, foram feitos os seguintes levantamentos: levantamento cadastral da região, por meio de mapas adquiridos no site na prefeitura do município; registro das atividades exercidas por cada estabelecimento, a partir da observação em visitas de campo; estudo do fluxo de pedestres a partir da contagem de pessoas em pontos selecionados; observação do comportamento dos usuários e a aplicação de questionários. Posteriormente, tais dados foram tabulados, organizados, e por fim, feitas análises a partir das informações coletadas.

3) Visitas de campo

Com a intenção de promover um contato inicial com a região de estudo, foram realizadas visitas de campo em horários previamente determinados. As principais características da área observadas foram: os tipos de usos predominantes, a localização e facilidade de acesso ao transporte público, os principais caminhos tomados pelos pedestres e onde ocorreriam suas principais aglomerações.

Os horários definidos para observação foram entre as 8hs e 10hs, por tratar-se do horário de passagem de pedestres que estão indo aos seus locais de trabalho; entre as 11hs e 13hs, para observar se há aumento de movimento na região devido ao horário de almoço, e entre as 17hs e 19hs, pois tratar-se de um horário em que boa parte dos trabalhadores estão voltando para suas moradias.

Os principais trechos analisados foram a Rua Doze de Outubro, a Rua Dr. Cincinato Pomponet e a Rua Guaicurus. Além disso, foram, também, observadas as passagens de pedestres nas estações de trem e em frente ao terminal de ônibus.

4) Observações espaciais

Ao analisar o trecho da saída/entrada da estação Lapa da linha 8 Diamante - que liga o centro de São Paulo à Zona Oeste do município e também às cidades próximas como Itapevi, Carapicuíba e Osasco - notou-se que, os espaços livres em seu entorno, apesar de receberem pouca manutenção, recebem grande quantidade de pessoas e essas a utilizam como local de espera e descanso. O mesmo pode ser dito em relação à saída do Terminal Rodoviário Lapa, localizado ao lado da estação de trem e que conta com uma praça em estado muito precário de conservação, porém, também muito frequentada.

Do outro lado da rua, em frente ao Terminal Rodoviário, encontra-se o Shopping Center Lapa, considerado o segundo centro de compras inaugurado no município de São Paulo. Este, apesar de ainda atrair certa quantidade de pedestres, possui sérias deficiências em termos de distribuição de atividades, além de oferecer uma arquitetura pouco permeável, do estilo caixote, com inadequada inserção urbana. Em relação à distribuição de suas lojas, percebe-se que não existe volume considerável de grandes redes, ou “lojas âncoras”, como encontradas, normalmente, em shopping centers comuns, e que, geralmente, são implantadas de

forma a atrair consumidores para toda a sua extensão. Já em relação à distribuição de restaurantes, é comum que se haja uma grande aglomeração de redes de fast-food em praças de alimentação localizadas, estrategicamente, em pontos centrais e que induzem os usuários a caminharem por dentro do shopping, porém no edifício observado, as redes mais conhecidas encontram-se em sua entrada, o que faz com que diminua ainda mais os motivos que levam os pedestres andarem por dentro do edifício.

Também buscou-se analisar o movimento dentro do shopping Center Lapa a fim de se verificar os principais motivos que levavam as pessoas a optarem por seu uso, além de analisar os horários e dias com maiores picos de utilização. Constatou-se, então, que os principais atrativos identificados foram o cinema, a utilização dos espaços com Wi-fi livre e a possibilidade de consumo de bebidas específicas em determinados restaurantes presentes na praça de alimentação. Por conta destes fatores, foi possível notar maior incidência de usuários durante os finais de semana.

Em seguida, o percurso deu-se entre o Shopping Center Lapa até a Rua Dr. Cincinato Pomponet e verificou-se ali um trecho confuso, com muitos cruzamentos e pouca manutenção, porém é interessante ressaltar que ainda



• FOTO: Acesso principal da estação de trem da lapa, Linha 8 - Diamante
Fonte: Acervo próprio da autora.



• FOTO: Corredor que dá acesso à entrada principal da estação de trem da lapa, Linha 8 - Diamante | Fonte: Acervo próprio da autora.



• FOTO: Acesso para o Terminal da Lapa |
Fonte: Acervo próprio da autora.



• FOTO: Praça localizada nas imediações
entre o Terminal da Lapa e a estação de
trem | Fonte: Acervo próprio da autora.

assim recebe grande fluxo de pessoas, por tratar-se do caminho que mais rápido liga os meios de transportes públicos com a Rua Doze de Outubro e vice-versa.

Analisando a Rua Dr. Cincinato Pomponet, percebeu-se a curiosa existência de passagens internas em seus edifícios, o que facilita o acesso da rua para o Mercado Municipal da Lapa, localizado em uma via paralela a esta. Nas calçadas dessas ruas já é possível verificar a existência de ambulantes (“camelôs”), que vêm a ser mais frequentes conforme mais próximo se é direcionado à Rua Doze de Outubro.

Já no início da Rua Doze de Outubro, finalizando o percurso pela Rua Cincinato pomponet, é possível perceber a existência de um túnel subterrâneo que dá acesso direto à Estação da Lapa da Linha 7 – Rubi e à Lapa de Baixo, na Rua William Speers, onde existem diversos pontos de ônibus. A linha de trem em questão liga o centro da cidade de São Paulo aos bairros de Pirituba e Perus, e também às cidades metropolitanas localizadas na porção noroeste da cidade, como, por exemplo, Francisco Morato e Franco da Rocha. O Túnel, apesar de parecer pouco higiênico e possuir deficiente ventilação e iluminação natural e artificial, há uma expressiva quantidade de usuários que o usufruem, sendo muito frequente, também, a presença de ambulantes

ao longo de sua extensão.

Analisando, por fim, a Rua Doze de Outubro, notou-se que esta comporta as principais redes de lojas da região, muito voltadas ao setor têxtil, e também possui, grande quantidade de ambulantes. Apesar de concentrar fortemente o comércio varejista, poucos são os serviços de alimentação presentes na rua e arredores, dessa forma, nota-se grande movimento nas poucas redes que ali se estabelecem.

Tratando-se de uma via de mão única e de tráfego intenso, os serviços e carga e descarga das lojas ocupam as vias transversais que a cortam. Já em relação ao calçamento, percebe-se que houve um projeto posterior que, de certa forma, trouxe vantagens aos usuários da rua, porposta esta que incluiu bancos e espaços mais largos em suas esquinas, criando bolsões que comportam vagas de estacionamento do lado par da rua e que, provavelmente, também fez com que parte via fosse retirada.



• FOTO: Vista principal da fachada do Shopping Center Lapa a partir da saída do Terminal de ônibus. | Fonte: Acervo próprio da autora.



• FOTO: Vista interna de um dos principais acessos do Shopping Center Lapa a partir da Rua Catão | Fonte: Acervo próprio da autora.



• FOTO: Vista lateral do Shopping Center Lapa a partir da Viela Ema Angelo Murari | Fonte: Acervo próprio da autora.



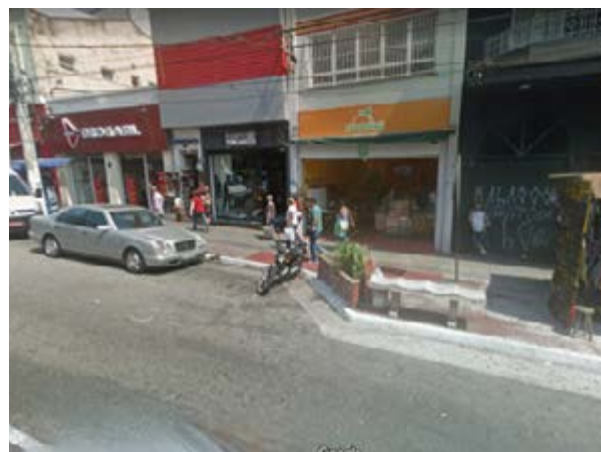
• FOTO: Praça de alimentação central do Shopping Center Lapa | Fonte: Acervo próprio da autora.



• Galerias entre as ruas Cincinato Pomponet e Conrado Moreschi, com passagens que garantem a travessia intraquadra para acesso ao Mercado Municipal da Lapa. Elaboração própria | Fonte: Mapa Digital da Cidade, PMSP



• FOTO: Galeria com passagem intraquadra entre as ruas Cincinato Pomponet e Conrado Moreschi | Fonte: Acervo próprio da autora.



• FOTO: Calçamento com bolsões nas esquinas e vagas de estacionamento | Fonte: Google Street View



• FOTO: Acesso ao túnel a partir da Rua Doze de Outubro | Fonte: Acervo próprio da autora.

5) Fluxos e horários

No período da manhã, observou-se grande fluxo de pessoas nas ruas que caminhavam em direção aos principais meios de transportes, como as estações de trem, terminais e pontos de ônibus. Na mesma proporção, também foi possível perceber que existe um grande volume de entrada de pedestres na região a partir destes mesmos meios. Isso leva a concluir que esta região não apenas trata-se de um polo concentrador de empregos, mas também, recebe grande parte de moradores que a utilizam como passagem para chegarem ao seus locais de trabalho.

Durante o horário do almoço, percebeu-se uma presença ainda maior de pedestres, sendo que a maior parte delas aglomera-se na Rua Doze de Outubro, enquanto que as demais ruas se encontram menos carregadas. Também foi possível notar uma quantidade muito intensa de pessoas no túnel que dá acesso à estação de trem da linha 7 – Rubi, o que pode indicar maior quantidade de usuários vindos das regiões as quais esta linha atende em relação à da linha 8 – Diamante. Notou-se que, neste período, maior quantidade de pessoas consumiam tanto nas lojas, quanto com os ambulantes. Trata-se do horário com maiores picos de pessoas dentro das lojas e, também, em estabelecimentos que oferecem serviços

de alimentação, tratando-se do horário do almoço.

Já no final da tarde, há uma quantidade ainda mais intensa de pedestres circulando na região, muito provavelmente por tratar-se de um horário de aglomeração de trabalhadores a caminho de suas casas, consumidores que estão saindo das lojas e moradores que estão voltando ao bairro.

Nota-se que, apesar de maiores quantidades de pessoas nas vias, boa parte delas não têm a finalidade de consumo. Nesse período as lojas começam a perder movimento e, por fim, encerram seus expedientes. Porém, em contraponto, os serviços de alimentação que perdem consumidores ao longo do dia após o horário do almoço, voltam a receber pessoas no final da tarde. É interessante apontar que, apesar da queda de movimento dentro das lojas, os ambulantes ainda recebem, de forma considerável, diversos clientes.



• FOTO: Espaço interno do túnel de acesso entre a Rua Doze de Outubro e a Estação da Lapa da Linha 7 - Rubi | Fonte: Acervo próprio da autora.



• FOTO: Espaço interno do túnel em um momento de recém chegada de um trem na estação | Fonte: Acervo próprio da autora.

Coleta de dados

A partir das observações apontadas nas visitas de campo, foram coletados dados para que tais afirmações pudessem ser validadas. Dentre eles, o levantamento cadastral da região, a contagem de fluxos e a carga de pedestres, além da aplicação de questionários.

1) Levantamento Cadastral | Uso Predominante dos Solos | Atividade exercida no edifício |

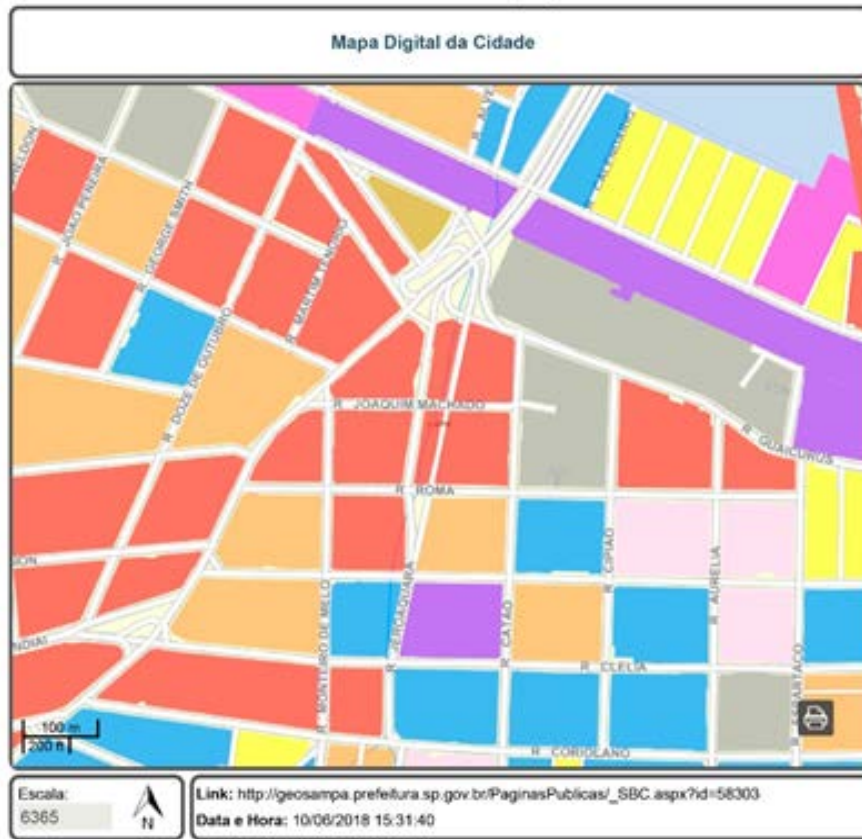
Foram coletados dados referentes a todas as edificações existentes dentro da área de estudo, sendo estes coletados a partir de visitas de campo e utilização do Google Street View. As informações foram inseridas em um programa de georreferenciamento conhecido como Qgis.

Utilizando-se de bases de edificações fornecidas pela prefeitura de São Paulo, foi possível a inserção de atributos referentes ao: “uso predominante do solo”, “ramo da atividade”, “produto de venda”, “tipo de estabelecimento”, “porte” e “número de pavimentos”. Dados estes inseridos em cada uma das 840 edificações levantadas. A partir desta coleta, foi possível gerar um mapa de Uso e Ocupação dos Solos melhor detalhado

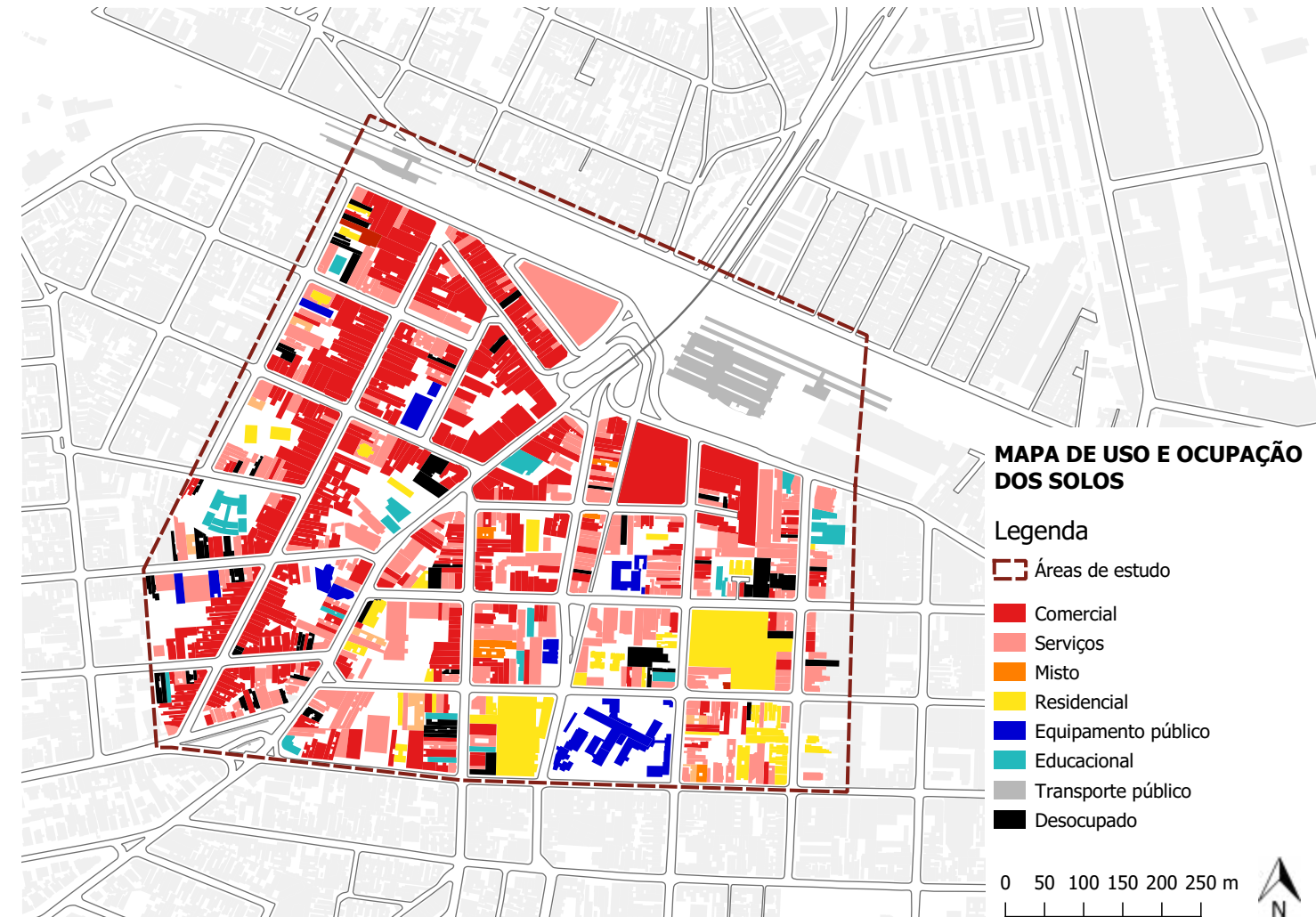
do que o encontrado nas bases fornecidas pela prefeitura do município (GeoSampa) e nota-se também, de forma mais evidente, a presença do uso comercial na Rua Doze de Outubro, Rua Dr. Cincinato Pomponet e Rua Guaicurus, fato este que valida o maior fluxo notado nas visitas de campo em tais vias.

Na porção localizada mais ao sudeste do mapa, observa-se a predominância do uso residencial, o que pode ser apontado como uma tendência de crescimento para essa região, pois existem muitas áreas desocupadas com lançamentos imobiliários previstos futuramente.

Além do mapa de Uso e Ocupação dos Solos, foram gerados diversos outros que apresentam a predominância de produtos vendidos pelos edifícios comerciais e o ramo da atividade oferecida pelos edifícios de serviços. Foi, assim, aferida a quantidade de estabelecimentos que incuem cada um dos usos registrados, a fim de se melhor compreender os dados fornecidos.



• MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DOS SOLOS. | Fonte: Mapa Digital da Cidade, PMSP



• MAPA DE USO E OCUPAÇÃO DOS SOLOS. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP

2) Edifícios Comerciais

A partir do levantamento realizado, foi possível comprovar a predominância de edifícios comerciais na Rua Doze de Outubro, sendo notável seu foco principal para a venda de produtos têxteis, compondo 76 lojas de roupas para adultos, 10 lojas de roupas infantis e 7 lojas de lingerie. Outras lojas que aparecem com maior frequência são as 28 lojas de calçados e 24 lojas de bolsas e acessórios.

Nota-se, assim, a maior presença de compras hedônicas ou “por impulso” na Rua Doze de Outubro, o que se justifica pela existência de forte fluxo de pedestres. (Vargas, 2014) Diferentemente das demais, as quais possuem predominância de lojas com produtos para compras obrigatórias. É o caso das ruas Nossa Sra. Da Lapa e Monteiro de Melo, onde há a presença de 14 grandes lojas como “Magazine Luiza”, “Casas Bahia” e também 12 lojas de móveis planejados e especializados e 11 de colchões. É importante apontar que, nestas vias, notou-se fluxo muito menor de pessoas, porém maior de carros, o que reforça a justificativa da localização destes tipos de produtos nestas áreas que relacionam-se com as compras planejadas.

3) Edifícios de Serviços

Os edifícios que oferecem serviços tratam-se da grande maioria existente na região como um todo, sendo notável sua ampla variedade de atuação. Há grande predominância para os serviços de alimentação, estética e beleza, estacionamento, saúde, bancários, automotivos, de culto e de educação.

Para melhor observar a implantação de cada serviço fornecido, foram criados mapas separados apresentando apenas um tipo de atividade predominante. Os serviços de alimentação têm maior predominância na região, contando com o total de 96 estabelecimentos em funcionamento. Entre eles estão 65 bares e lanchonetes, 22 restaurantes, 4 cafeterias, 2 padarias e 1 sorveteria, além disso, conta com o Mercado Municipal da Lapa e o Shopping Center Lapa que oferecem amplos serviços de alimentação. É notável a presença, de forma bem distribuída, desse tipo de serviço em torno de toda a área de estudo. Isso pode ser justificado pelo fato da área central da Lapa atrair quantidades consideráveis de trabalhadores, tratando-se de um polo concentrador de empregos.

Em relação aos serviços de estética e beleza, a região possui 35 estabelecimentos em

funcionamento, sendo a atividade em segundo lugar mais presente na região de estudo. Dentre eles, 27 são salões de cabeleireiros (inclui barbearia), 6 centros de estética, 1 salão para sobrancelhas e 1 serviço especializado em podologia. Além destes, existem ainda mais 3 edifícios que fornecem cursos voltados a este ramo de atuação.

A região também conta com 28 estacionamentos e trata-se do terceiro serviço mais predominante. Esta presença pode ser justificada pela já mencionada grande oferta de comércio e serviços, fazendo com que, não apenas clientes, mas trabalhadores precisem estacionar seus automóveis.

Em relação aos edifícios de saúde, a região possui mais de 20 estabelecimentos voltados a este ramo de atuação, sendo sua grande maioria, clínicas médicas com atendimentos variados, dentre eles, ressalta-se a presença de consultórios odontológicos, sempre presentes em áreas de centralidade, muitas vezes localizados nos pavimentos superiores dos edifícios comerciais. Atualmente, a região também conta com um CAPS Adulto (Centro de Atenção Psicossocial), um AME Idoso (Ambulatório Médico de Especialidades), um ambulatório descentralizado do HSPM (Hospital do Servidor Público Municipal) e também, o Hospital Dia da Rede Hora Certa, localizado apenas no térreo do antigo Hospital

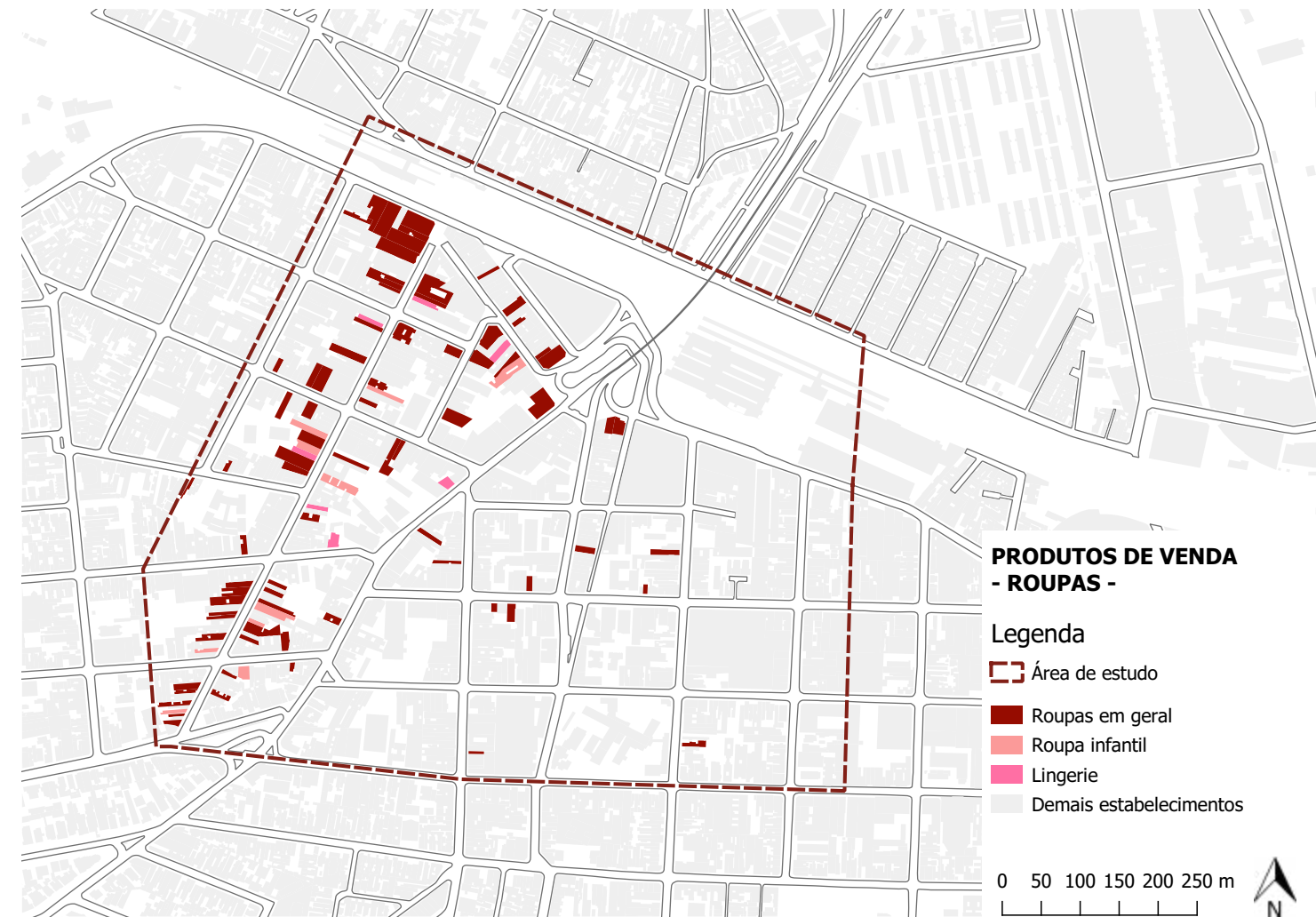
Sorocabana.

Os serviços bancários também são destaque nesta região, pois além de estarem presentes em 17 edifícios, ocupam áreas muito grandes, podendo tratar-se de agências bancárias com maior número de funcionários e clientes.

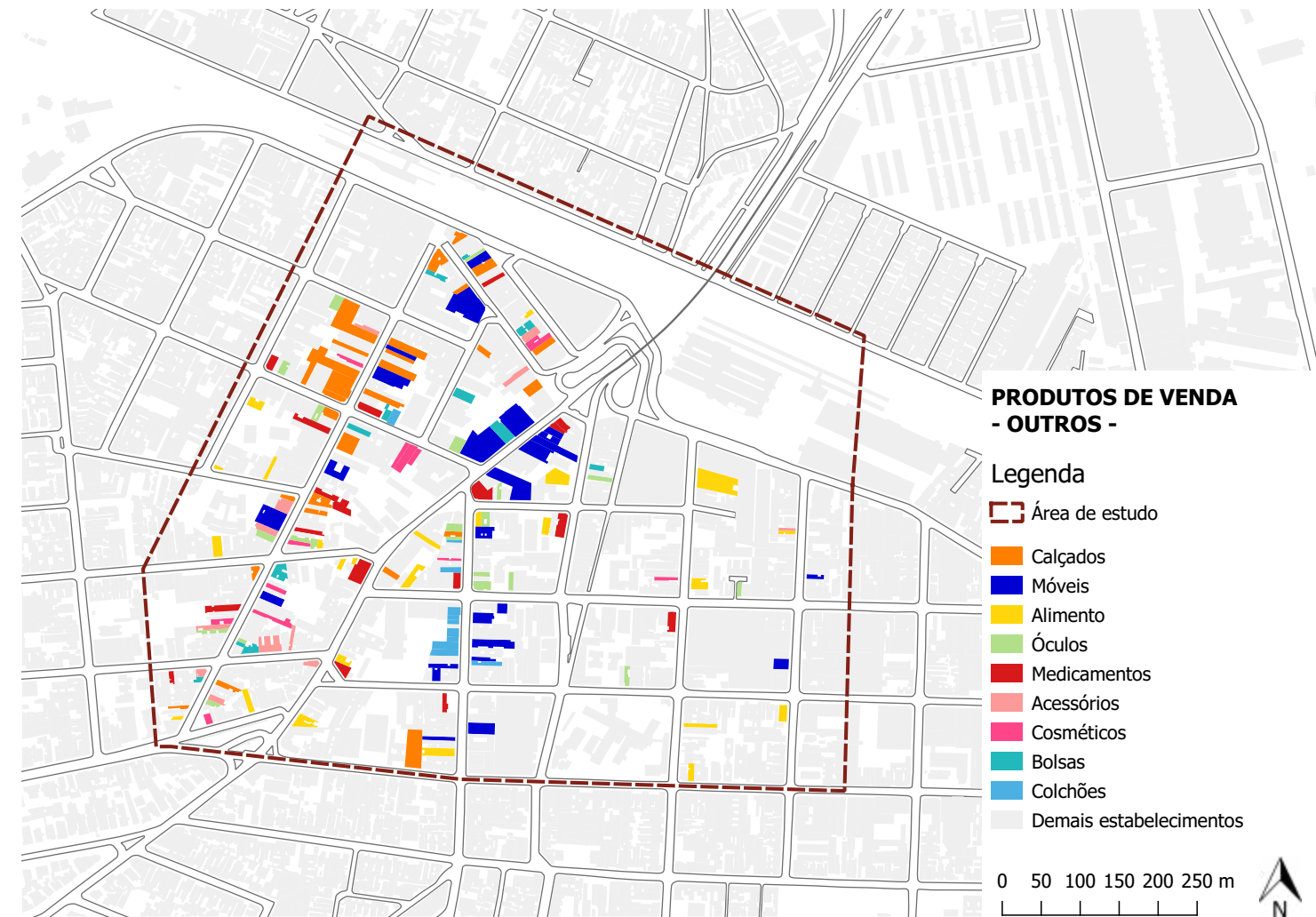
Há, também a presença de 15 edifícios que oferecem serviços automotivos, sendo entre eles, mais presentes as oficinas mecânicas e postos de abastecimento. Diferentemente dos demais serviços, estes localizam-se mais ao sul da região, em áreas com menor quantidade de pedestres, e considerável passagem de automóveis.

Por fim, foram identificados 9 edifícios educacionais, sendo alguns deles cursos profissionalizantes, escolas e faculdades como: o Colégio Nossa Senhora da Lapa, a Escola Estadual Anhanguera, Faculdade Campos Salles, as universidades de educação à distância UNOPAR e Universidade Metodista de São Paulo.

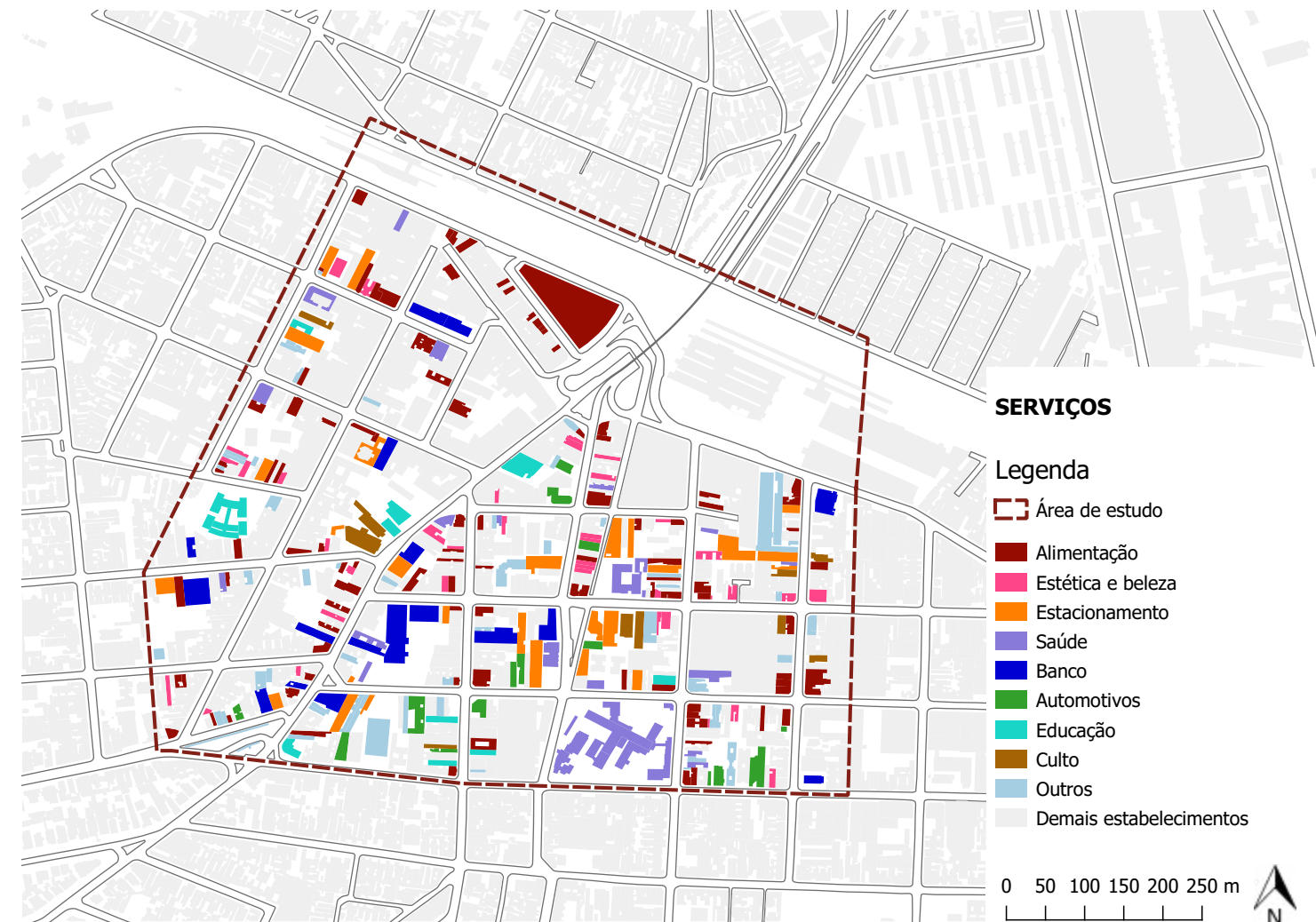
Além dos serviços mencionados, foram identificados, ainda, diversos outros que não apareceram com frequência significativa e, portanto foram desconsiderados para o estudo em questão.



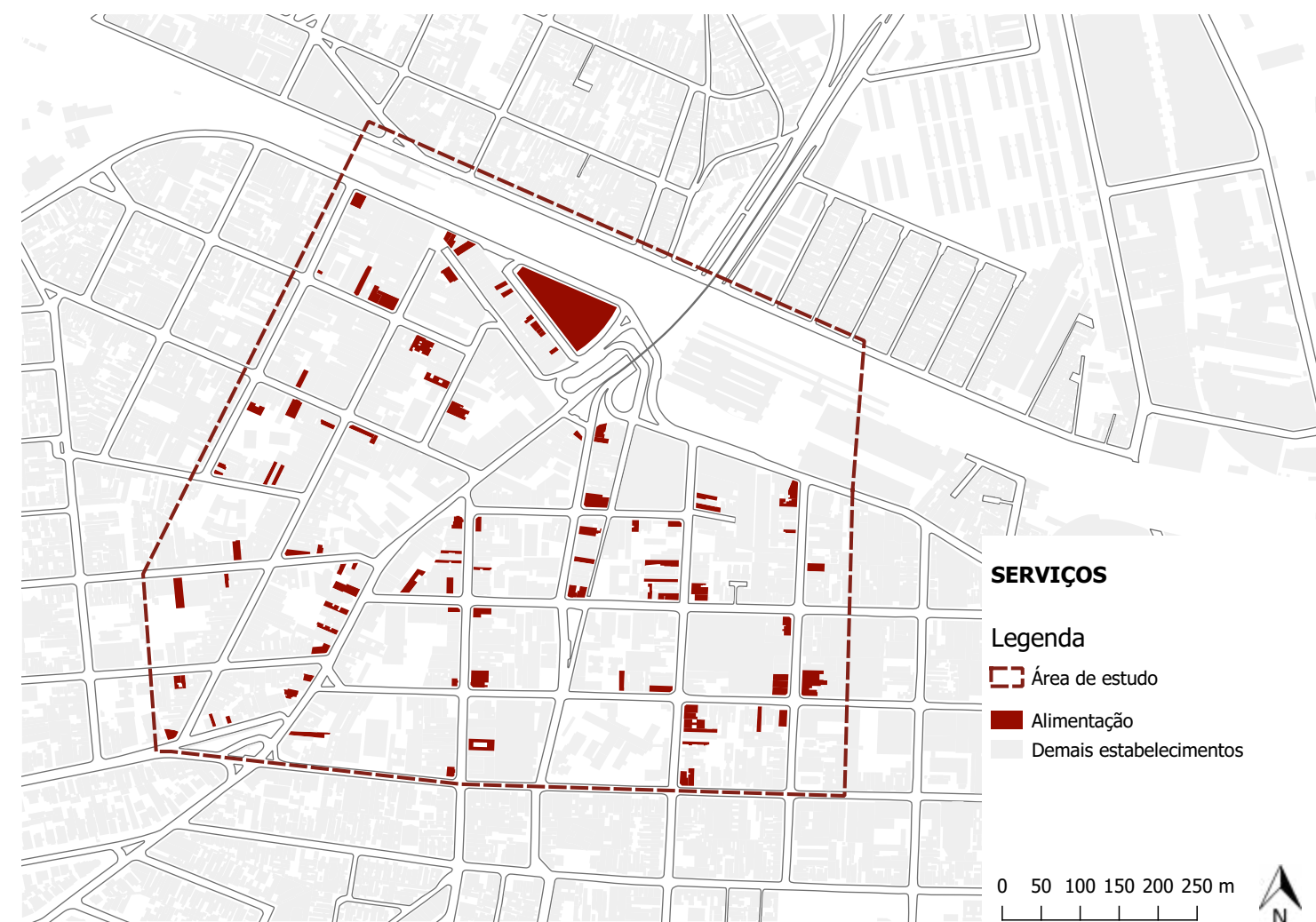
• MAPA DE COMÉRCIOS: PRODUTOS DE VENDA - ROUPAS. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP



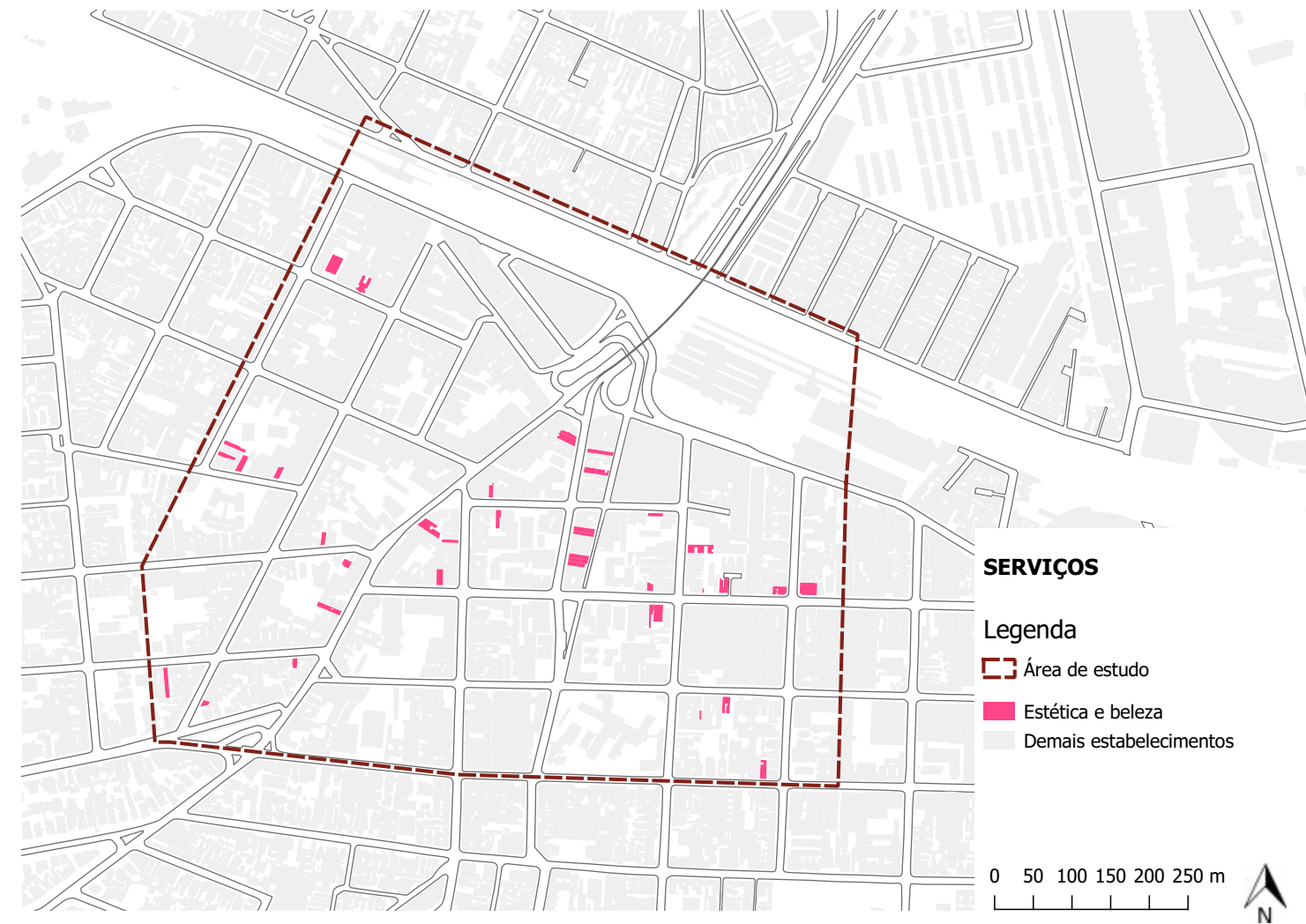
• MAPA DE COMÉRCIOS: PRODUTOS DE VENDA - OUTROS. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP



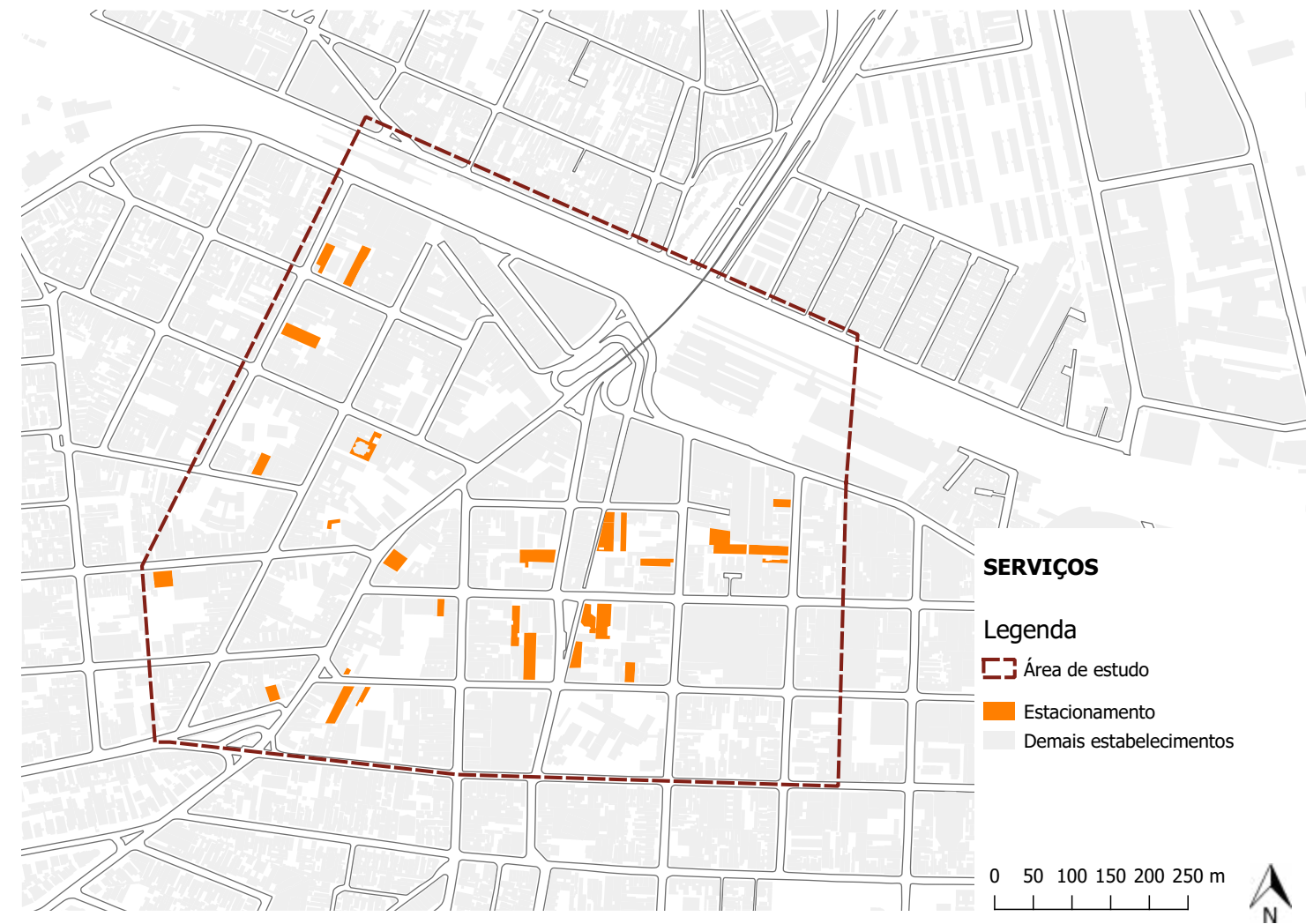
• MAPA DE SERVIÇOS. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP



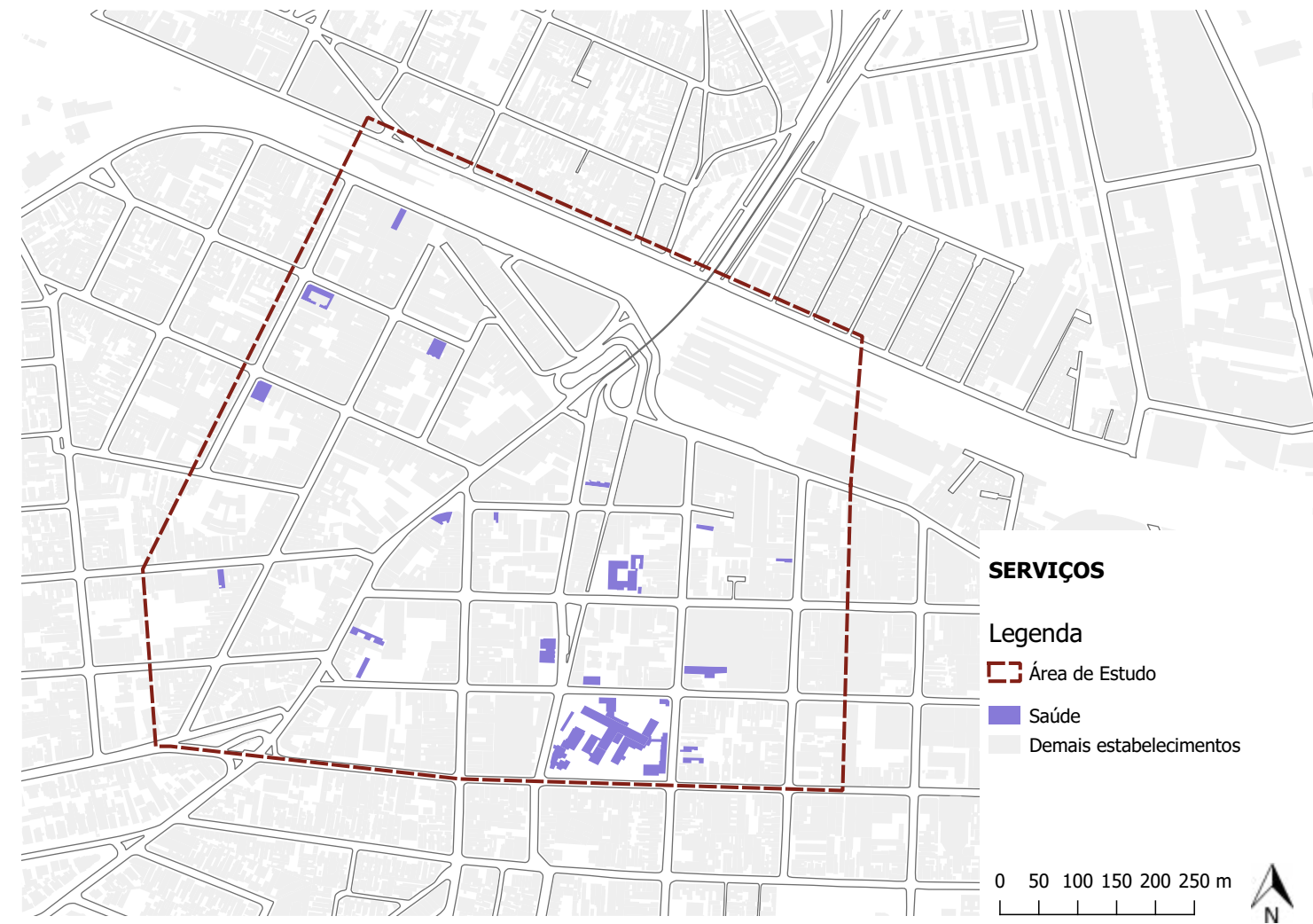
• MAPA DE SERVIÇOS: ALIMENTAÇÃO. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP



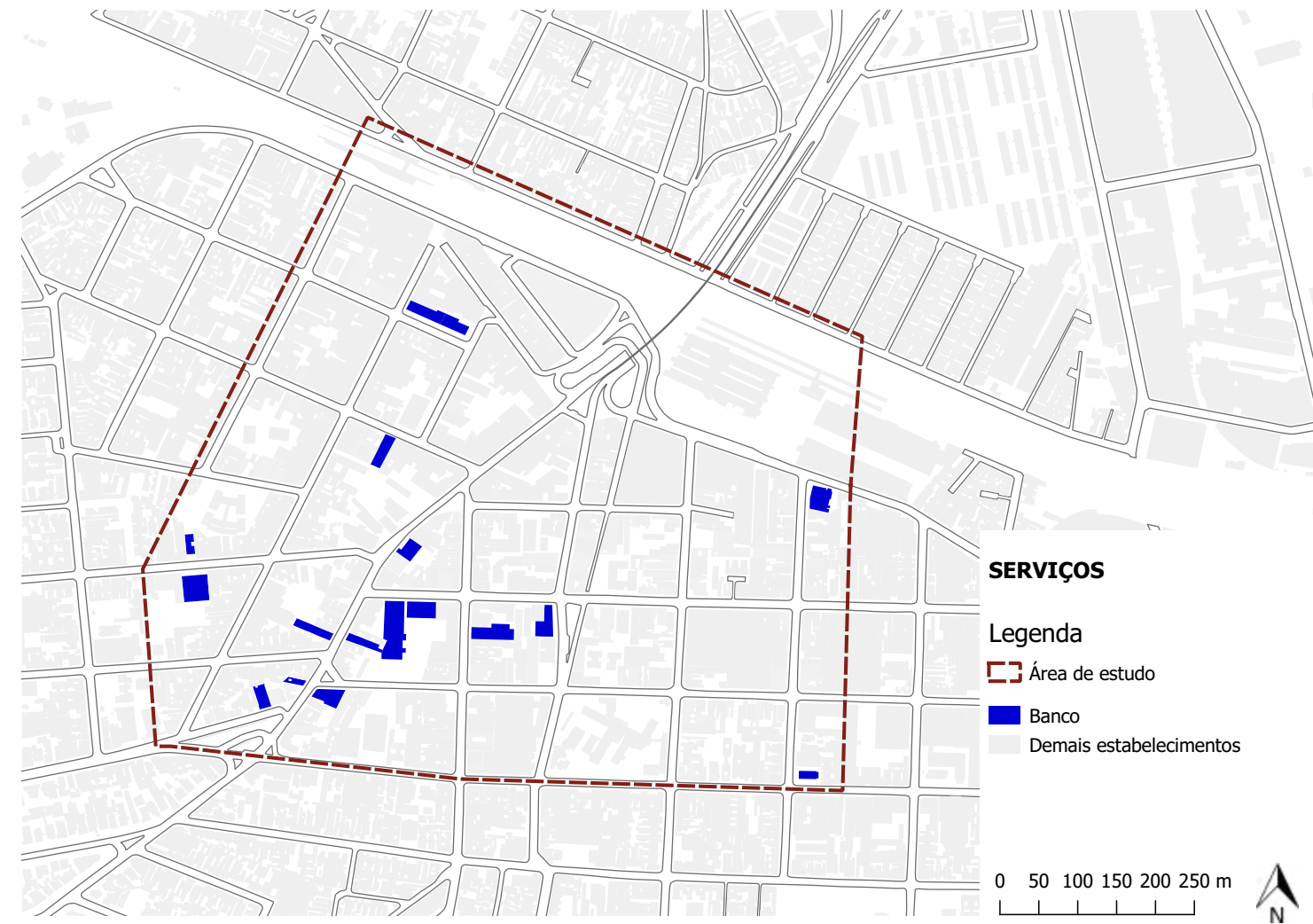
• MAPA DE SERVIÇOS: ESTÉTICA E BELEZA. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP



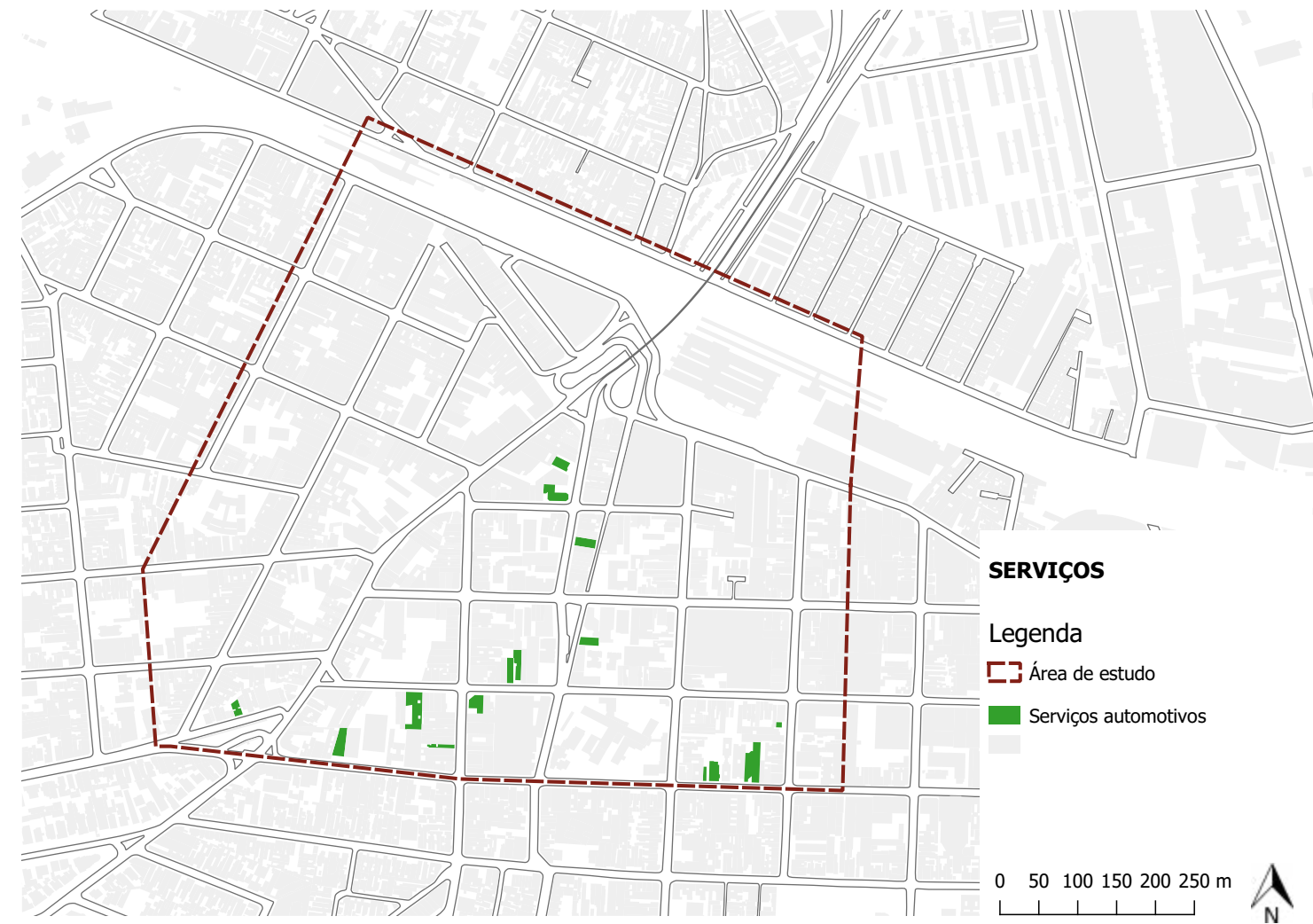
• MAPA DE SERVIÇOS: ESTACIONAMENTO. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP



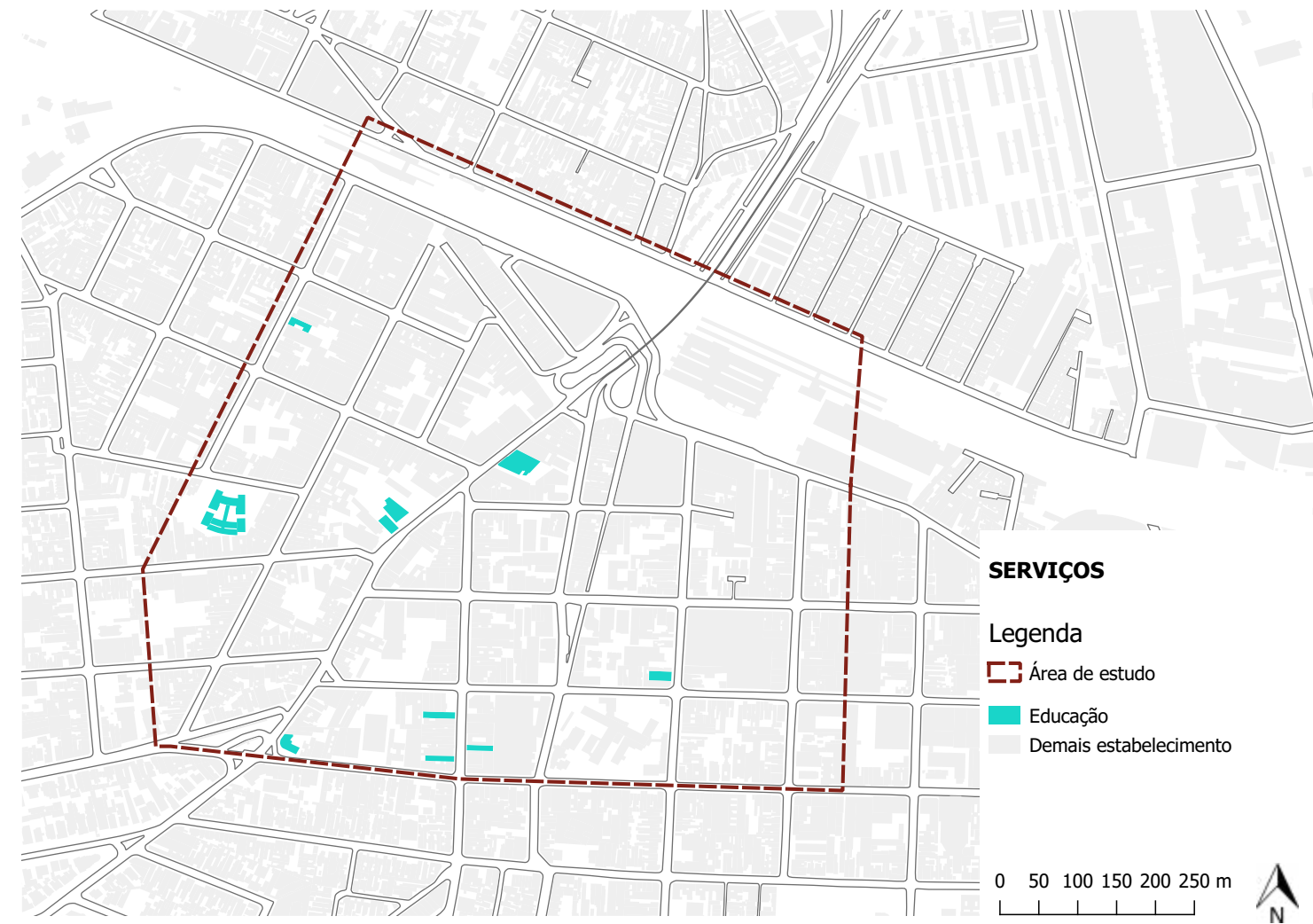
• MAPA DE SERVIÇOS: SAÚDE. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP



• MAPA DE SERVIÇOS: BANCO. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP



• MAPA DE SERVIÇOS: SERVIÇOS AUTOMOTIVOS. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP



• MAPA DE SERVIÇOS: EDUCAÇÃO. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP

4) Fluxo de pessoas

Foi levantado, também, o fluxo de pedestres nas principais vias da área de estudo, a fim de verificar sua intensidade e direcionamento.

4.1) Contagem de pessoas | Carga de pedestres nas vias

A metodologia adotada consistiu em, primeiramente, determinar pontos para que, em seguida, fosse realizada a contagem de pedestres. Os pontos de coleta escolhidos justificam-se por estarem alocados nas principais vias de passagem, sendo apenas um deles pertencente à rua posterior ao Shopping Center Lapa, escolhido propositalmente para fins comparativos e, também, para se verificar o impacto da quantidade de pedestres circulantes por influência do shopping, uma vez que este oferece, também, acesso por esta rua.

A contagem de pessoas foi realizada em três períodos diferentes (os mesmos adotados nas visitas de campo), de minuto a minuto e em doze vezes, ou seja, conseguindo uma amostra em doze minutos. No final da contagem, realizou-se o cálculo da média do total de pessoas por minuto.

Além da contagem de transeuntes, foram coletadas as quantidades de pessoas que permaneciam sentadas ou paradas na praça em frente ao Terminal Rodoviário Lapa e em frente à Estação de trem da linha 8 Diamante, a fim de se verificar a demanda da região por áreas de permanência.

A partir dos valores obtidos notou-se, de fato, a importância da Rua Doze de Outubro, pois trata-se da via mais carregada em todos os períodos, tendo maior carga de usuários nos horários de almoço e, ainda mais, no fim da tarde.



- 1 – Túnel que liga Estação de trem à Rua Doze de Outubro
- 2 – Rua Doze de Outubro
- 3 – Shopping Center Lapa (Frente)
- 4 – Shopping Center Lapa (Trás)
- 5 – Terminal Rodoviário da Lapa
- 6 – Rua Guaicurus
- 7 – Estação Lapa: Linha 8- Diamante

• MAPA CARGA DE PEDESTRES NAS VIAS: PONTOS COLETADOS. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP

MANHÃ 8:00 às 10:00													
PONTO	NÚMERO DE PESSOAS / min												MÉDIA / min
1	42	45	38	28	36	26	24	53	80	58	45		43
2	37	35	30	24	35	30	40	31	28	24	25	30	31
3	14	22	12	18	16	9	18	36	17	43	29	11	20
4	16	9	14	13	18	17	14	15	26	23	24	20	17
5	11	16	12	17	18	16	25	28	29	16	15	12	18
6	27	29	48	39	37	32	29	30	43	48	29	37	36
7	18	12	14	14	75	14	29	30	14	18	14	40	24

• TABELA 1: Contagem de pessoas no período do manhã nos pontos pré-determinados. Elaboração própria.

24 pessoas sentadas em "praça" entre o terminal rodoviário e estação de trem
6 pessoas sentadas ou esperando na saída da estação de trem

ALMOÇO 12:00 às 14:00													
PONTO	NÚMERO DE PESSOAS / min												MÉDIA / min
1	34	39	33	24	36	54	43	57	65	63	44	19	46
2	51	81	81	41	59	57	77	69	57	71	50	56	62
3	20	36	28	34	25	30	47	44	40	39	37	37	35
4	17	11	25	30	16	7	13	17	25	28	20	13	19
5	60	39	50	53	40	26	28	33	36	20	19	50	38
6	70	50	48	47	38	38	35	40	61	56	41	40	47
7	20	42	27	24	16	26	18	49	23	20	25	45	28

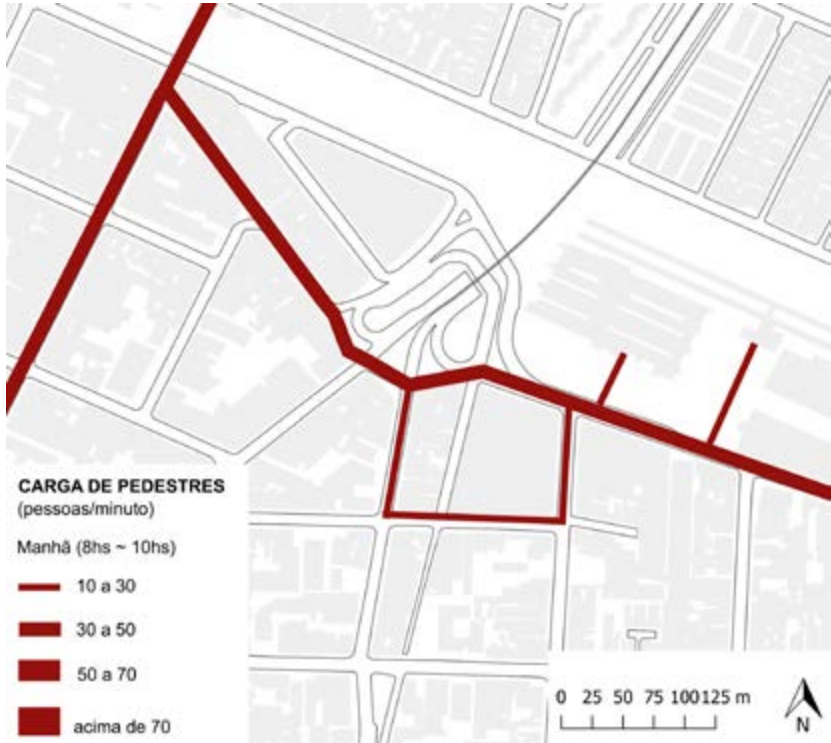
• TABELA 2: Contagem de pessoas no período do almoço nos pontos pré-determinados. Elaboração própria.

48 pessoas sentadas em "praça" entre o terminal rodoviário e estação de trem
3 pessoas sentadas ou esperando na saída da estação de trem

TARDE/NOITE 17:00 às 19:00													
PONTO	NÚMERO DE PESSOAS / min												MÉDIA / min
1	43	64	77	62	62	75	85	77	64	75	71	88	77
2	64	52	68	60	52	72	56	68	76	76	62	68	65
3	55	49	47	56	70	62	32	65	47	63	68	31	54
4	29	34	28	32	31	69	35	23	26	31	15	23	31
5	29	50	39	46	31	58	47	41	54	36	41	23	41
6	54	70	39	51	66	70	48	62	61	56	52	85	60
7	49	44	19	30	44	52	70	64	20	54	90	42	48

• TABELA 3: Contagem de pessoas no período do almoço nos pontos pré-determinados. Elaboração própria.

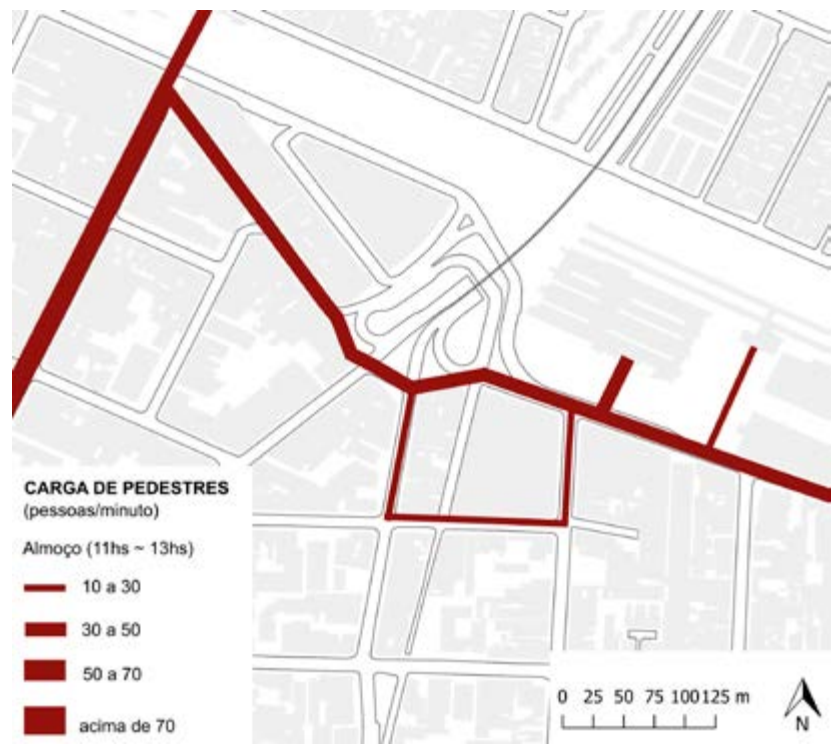
47 pessoas sentadas em "praça" entre o terminal rodoviário e estação de trem
12 pessoas sentadas ou esperando na saída da estação de trem



• MAPA CARGA DE PEDESTRES NAS VIAS: MANHÃ. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP



• MAPA CARGA DE PEDESTRES NAS VIAS: FIM DA TARDE. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP



• MAPA CARGA DE PEDESTRES NAS VIAS: ALMOÇO. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP

4.2) Contagem de fluxos | Deslocamentos

Este levantamento teve como objetivo principal compreender quais os principais caminhos adotados pelos usuários, e suas possíveis motivações.

Iniciou-se com a determinação de pontos de coleta de pedestres, sendo estes localizados nos cruzamentos das principais vias de acesso. Nestes pontos foram contadas apenas pessoas que seguiam algum sentido em específico, diferentemente da contagem de carga nas vias, onde não se fez diferença o sentido adotado pelo pedestre.

A contagem foi efetuada em intervalos de quatro minutos, porém sem pausas de minuto a minuto, como na contagem anterior, para que seja feito um levantamento mais ágil. Com o dados coletados, foi realizada a média por minuto da quantidade de pessoas contadas.

A partir dos mapas produzidos foi possível notar a importância do túnel que liga a estação de trem à Rua Doze de Outubro (pontos 1 e 2), uma vez que sua contagem neste ponto foi de mais alto número em todos os horários. Tal resultado deve-se ocorrer pelo fato de grande parte dessas pessoas, terem vindo de localidades próximas às que a Estação de trem

da Linha 7 – Rubi faz ligação. A Rua Guaicurus (pontos 7 e 8) também tem papel fundamental pois nota-se que grande parte das pessoas que saem da estação de trem da Linha 8 – Diamante a percorrem no sentido da Rua Doze de Outubro.

Em relação às intensidades de fluxos, reforça-se, novamente, a maior presença de pedestres nos períodos do almoço e fim da tarde.



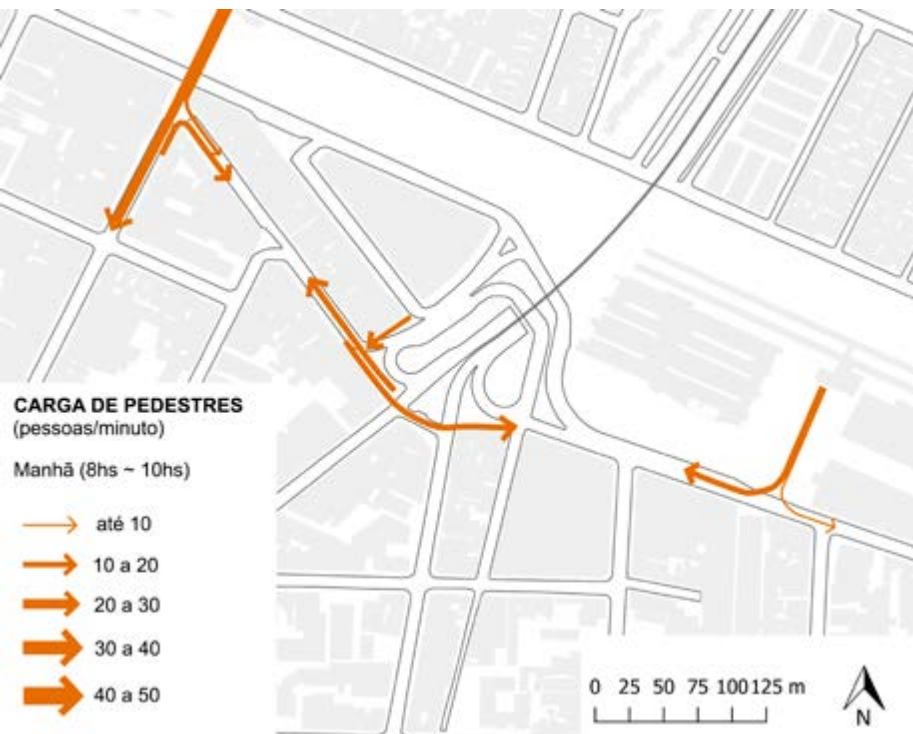
• MAPA COLETA DE FLUXOS: PONTOS DE COLETA. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP

Horários	Contagem de Fluxos (Pessoas/min)								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
08h ~ 10h	34,6	30	18,2	17,8	12,4	18,6	18,6	20,4	12,6
11h ~ 13h	42	35	23	32,8	17	29,8	27	19,8	10,2
17h ~ 19h	60,4	43	47	43	38,4	32,6	33,4	30,4/25,2	13

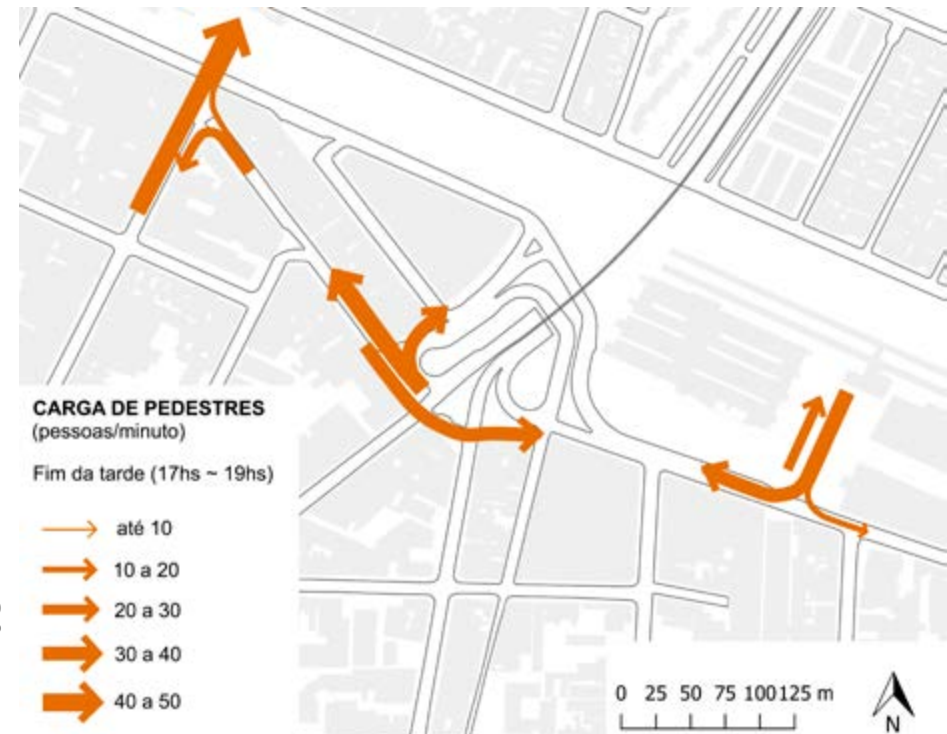
• TABELA 4: Contagem de fluxos nos horários e pontos pré-determinados. Elaboração própria.



• MAPA FLUXO DE PEDESTRES: ALMOÇO. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP



• MAPA FLUXO DE PEDESTRES: MANHÃ. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP



• MAPA FLUXO DE PEDESTRES: FIM DA TARDE. Elaboração própria | Fontes: Mapa Digital da Cidade, PMSP

5) Comportamento e opinião dos usuários

Além das coletas realizadas, foram aplicados questionários qualitativos e quantitativos para pedestres, lojistas e ambulantes da região, visando entender quais as principais demandas, a origem e os principais motivos para o uso do local a partir do ponto de vista dos usuários da região. Além disso, também pretende-se verificar os motivos que atraem os estabelecimentos comerciais para esta área.

Foram entrevistados um total de 13 pedestres nas seguintes localidades: em frente ao Shopping Center Lapa, em frente ao Terminal Rodoviário, em frente à estação e próximos à Rua Doze de Outubro. Também foram selecionados 6 lojistas e 3 ambulantes para responderem aos questionários. Tendo em vista o tamanho reduzido do campo amostral das entrevistas, foram realizadas apenas tabelas com resultados parciais dos questionários aplicados, compreendendo que a formulação de gráficos poderia ser, de certa forma, muito fora do padrão realmente encontrado no momento das coletas.

5.1) Pedestres

Com relação aos questionários aplicados para os pedestres, alguns dados, como a resposta referente à motivação principal para

estarem no local ser a de trabalho, confirma as observações já realizadas anteriormente, pois a região trata-se de um concentrador de empregos, principalmente pelo seu caráter terciário. Outra resposta que indica essa característica da região, trata-se da motivação por encontro e compras localizada na resposta de duas pessoas.

Outro ponto importante a se notar, é a presença de pedestres que consideram como sugestão a melhor manutenção da praça localizada em frente ao terminal de ônibus, podendo ser mais um indício da demanda por espaços lazer e permanência na região.

Nota-se, por fim, que grande maioria dos entrevistados residem em bairros e cidades localizados na porção noroeste da cidade e que utilizam de ônibus para chegar ao local.

Cód. Entrevistado	QUESTÕES QUANTITATIVAS								
	DADOS DO RESPONDENTE								
	6	7	8	9	10	11	12	13	13a.b.
MEIO DE TRANSPORTE	SEXO	IDADE	ESTADO CIVIL	OCUPAÇÃO	Escolaridade	RENDA (Salário Mínimo)	MORA NO MONUCÍPIO?	Sim. Qual Bairro? / Não. Onde?	
P1	Ônibus	Masculino	23	Solteiro		Analfabeto / 1º grau incompleto		Sim	Pirituba
P2	Ônibus	Masculino	28	Solteiro	Ajudante de cozinha	2º grau completo /	1	Sim	Pirituba
P3	Ônibus	Masculino	57	Casado	Desempregado	2º grau completo /	1	Sim	Vila Penteado
P4	Ônibus	Feminino	18	Solteiro	Corretora	2º grau completo /	1	Sim	Pirituba
P5	Ônibus	Feminino	18	Solteiro	Desempregada	2º grau completo /		Sim	Jaraguá
P6	Ônibus	Feminino	28	Solteiro	Atendente de loja	2º grau completo /	2	Sim	Sítio Morro Grande
P7	Trem	Feminino	62	Casado	Cozinheira	1º grau completo / 2º	1	Não	Osasco
P8	Trem	Masculino	36	Casado	Coach	Superior completo	1	Sim	Freguesia do Ó
P9	A pé	Masculino	33	Solteiro	Desempregado	1º grau completo / 2º grau incomp.		Sim	Lapa
P10	Trem	Masculino	22	Solteiro	Tapeçaria	1º grau completo / 2º grau incomp.	2	Sim	Itaquera
P11	Trem/ônibus	Masculino	43	Solteiro	Eletricista autônomo	2º grau completo /	1	Sim	Lapa
P12	Ônibus	Feminino	35	Solteiro	Desempregada	Superior completo		Sim	Jaraguá
P13	A pé	Masculino	29	Solteiro	Analista de sistema	Superior completo	3	Sim	Vila Ipojuca

• TABELA 5: Dados coletados para as questões quantitativas aplicadas aos pedestres. Elaboração própria.

Cód. Entrevistado	QUESTÕES QUANTITATIVAS		QUESTÕES QUALITATIVAS					
	MOTIVO DE VINDA / PASSAGEM		CARACTERÍSTICAS DA REGIÃO					
	1	2	3		5		6	
	Motivo PRINCIPAL	Motivo SECUNDÁRIO	QUALIDADES da área		PROBLEMAS da área		Sugestões para mudança	
P1	Trabalho		lugar bonito	pessoas bonitas			manutenção das ruas	
P2	Passear	Trabalho	ambiente tranquilo		falta de organização			
P3	Encontro	Passear	variedade de	fácil acesso	falta de segurança	falta de hospitais	inserção de metrô	inserção de hospitais e
P4	Trabalho		variedade de		falta de segurança		melhorar segurança	
P5	Encontro	Alimentação	fácil acesso	shopping center				
P6	Trabalho		variedade de		falta de segurança	pontos de alagamento	melhorar segurança	melhorar infraestrutura
P7	Cabeleireiro							
P8	Encontro		segurança	pessoas	moradores de rua		melhorar iluminação	
P9	Morador				usuários de drogas			
P10	Encontro		praça	shopping center				
P11	Morador				falta de segurança	moradores de rua	reconstruir a praça	
P12	Compras		fácil acesso		falta de segurança		melhorar segurança	
P13	Passear	Encontro	fácil acesso	variedade de comércio	falta de segurança	falta de infraestrutura	melhorar segurança	

• TABELA 6: Dados coletados para as questões quantitativas e qualitativas aplicadas aos pedestres. Elaboração própria.

5.2) Lojistas

Em relação aos funcionários das loja é importante colocar que, os poucos que responderam aos questionários residiam em outros locais ou regiões, o que pode confirmar a grande oferta de emprego existente na Lapa. Outro ponto importante é que com estes questionários foi possível verificar que a presença de edifícios comerciais é grande exatamente pela região já possuir este perfil e, conseqüentemente, atrair maior quantidade de pessoas.

Cód. Entrevistado	QUESTÕES QUANTITATIVAS				
	CARACTERÍSTICA DO ESTABELECIMENTO				
	1	2	3	4	5
	RAMO DE ATIVIDADE	ATACADO OU VAREJO	TEMPO DE TRABALHO	Nº DE EMPREGADOS	PRINCIPAL CONCORRENTE
L1	Comércio	Varejo	2 meses	1	Outras Lojas
L2	Comércio	Varejo	1 mês	30	Outras Lojas
L3	Comércio	Varejo	1 ano	1	Outras Lojas
L4	Comércio	Varejo	2 meses	20	Outras Lojas
L5	Comércio	Varejo	3 anos	15	Outras Lojas
L6	Comércio	Varejo	4 meses	64	Outras Lojas

• TABELA 7: Dados coletados para as questões quantitativas aplicadas aos lojistas. Elaboração própria.

Cód. Entrevistado	QUESTÕES QUANTITATIVAS								
	DADOS DO RESPONDETE								
	10	11	12	13	14	15	16	16a	16b
	CARGO	SEXO	IDADE	NÚMERO DE PESSOAS NA FAMÍLIA	ESCOLARIDADE	RENDA (Salário Mínimo)	MORA NO MONÚCULO?	SIM. QUAL BAIRRO	NÃO. ONDE?
L1	Dona	Feminino	32	2	Superior completo	2 a 5	Sim		
L2	Vendedor	Feminino	43	7	2º grau completo		Sim		
L3	Vendedor	Feminino	58	2	2º grau completo	2 a 5	Sim	Penha	
L4	Operante de caixa	Feminino	30	6	2º grau completo	até 2	Não		Francisco Morato
L5	Gerente	Feminino	40	5	Superior completo	até 2	Sim	Centro	
L6	Líder de vendas	Masculino	22	4	2º grau completo	até 2	Não		Osasco

• TABELA 8: Dados coletados para as questões quantitativas aplicadas aos lojistas. Elaboração própria.

QUESTÕES QUALITATIVAS							
CARACTERÍSTICAS DA REGIÃO							
Cód. Entrevistado	6		7		8		9
	Fatores que ESTIMULAM os negócios nesta área		Fatores que DESESTIMULAM os negócios nesta área		Sugestões para mudança		Percebeu alguma mudança na região?
L1			pouco movimento	clientes mau humorados			
L2	variedade de comércio	muito movimento	falta de segurança				mais movimento
L3		muito movimento	concorrência		melhorar iluminação	melhorar limpeza	menos movimento
L4	muita busca por roupas				mais restaurantes		
L5	variedade de comércio	muito movimento	falta de segurança	mendigos e drogados	melhorar segurança		
L6	variedade de comércio	fácil acesso					

• TABELA 9: Dados coletados para as questões qualitativas aplicadas aos lojistas. Elaboração própria.

5.3) Ambulantes

Com relação aos ambulantes, o campo amostral foi muito pequeno e então, difícil de se tomar qualquer conclusão, porém, notou-se um “problema” apontado duas vezes por estes usuários, que foi a falta de fiscalização. Isso pode ocorrer por conta destes ambulantes entrevistados afirmarem que, apesar de estarem regularizados e realizam o pagamento de taxas para a prefeitura, há outros ambulantes não o fazem.

QUESTÕES QUANTITATIVAS				
CARACTERÍSTICA DO ESTABELECIMENTO				
Cód. Entrevistado	RAMO DE ATIVIDADE	É DONO DO PONTO?	4	
			1	2
			PRINCIPAL CONSUMIDOR	TEMPO ESTABELECIDO NO LOCAL
A1	Serviços	Sim	Diversos	18 anos
A2	Comércio	Sim	Adultos	4 anos
A3	Comércio	Sim	Mulheres	30 anos

• TABELA 10: Dados coletados para as questões qualitativas aplicadas aos ambulantes. Elaboração própria.

QUESTÕES QUANTITATIVAS						
DADOS DO RESPONDENTE						
Cód. Entrevistado	9	10	11	12	13	14
A1	Masculino	21 anos	4	3	2 a 5	São Paulo (Lapa)
A2	Feminino	76 anos	3	1	até 2	Santana de Parnaíba
A3	Feminino	52 anos	2	3	até 2	Franco da Rocha

• TABELA 11: Dados coletados para as questões quantitativas aplicadas aos ambulantes. Elaboração própria.

QUESTÕES QUALITATIVAS								
CARACTERÍSTICAS DA REGIÃO								
Cód. Entrevistado	5			6		7		8
	Fatores que ESTIMULAM os negócios nesta área			Fatores que DESESTIMULAM os negócios nesta área		Sugestões para mudança		Percebeu alguma mudança na região?
A1	muito movimento	amizades no trabalho		presença de animais de rua	mais policiais	mais fiscalização		
A2	muito movimento			usuários de drogas	trabalho de apoio aos usuários de drogas			
A3	muito movimento	acessibilidade e	ambiente agradável	concorrência com outros centros	mais fiscalização		Comércio diminuiu	

• TABELA 12: Dados coletados para as questões qualitativas aplicadas aos ambulantes. Elaboração própria.

BAIRRO DA LAPA

O objetivo deste questionário é de melhor compreender o centro comercial do Bairro da Lapa e suas dinâmicas.

Os dados exigidos serão utilizados para fins, exclusivamente, acadêmicos.

PEDESTRES

MOTIVO DE VINDA / PASSAGEM

1. Qual o motivo PRINCIPAL de ter vindo a este local?

- Alimentação Compras Baldeação Cinema Cursos
 Encontro Passear Trabalho Turismo Saúde
 Morador Escola Faculdade Outro. Qual? _____

2. Se tiver, qual o motivo SECUNDÁRIO de ter vindo a este local?

- Alimentação Compras Baldeação Cinema Cursos
 Encontro Passear Trabalho Turismo Saúde
 Morador Escola Faculdade Outro. Qual? _____

CARACTERÍSTICA DA REGIÃO

3. Quais as principais QUALIDADES desta área?

1. _____
2. _____

4. E os principais PROBLEMAS?

1. _____
2. _____

5. Quais sugestões você daria para melhorar esta área?

1. _____
2. _____

ORIGEM - DESTINO

6. De onde veio? _____

7. Como veio? (pode assinalar mais de uma opção)

- Carro Ônibus Trem Metrô A pé Bicicleta
 Outro. Qual? _____

DADOS DO RESPONDENTE

8. Sexo: Feminino Masculino

9. Idade: _____ anos

10. Estado Civil:

- Solteiro(a) Casado(a) Separado(a) Viúvo(a)

11. Ocupação: _____

12. Escolaridade:

- Analfabeto / 1º grau Incompleto
 1º grau Completo / 2º grau Incompleto
 2º grau Completo / Superior Incompleto
 Superior Completo

13. Renda:

- Até 2 SM (R\$2.200,00)
 de 2 a 5 SM (R\$2.201,00 a R\$5.500,00)
 de 5 a 10 SM (R\$5.501,00 a R\$11.000,00)
 de 10 a 20 SM (R\$11.001,00 a R\$22.000,00)
 acima de 20 SM (R\$ 22.001,00)

14. Mora em São Paulo?

- Sim. Há quanto tempo? _____
 Não. Onde? _____

BAIRRO DA LAPA

O objetivo deste questionário é de melhor compreender o centro comercial do Bairro da Lapa e suas dinâmicas.

Os dados exigidos serão utilizados para fins, exclusivamente, acadêmicos.

LOJISTAS

CARACTERÍSTICA DO ESTABELECIMENTO

1. Ramo de atividade: Comércio Serviços
2. Se comércio: Atacado Varejo
3. Tempo em que está estabelecido neste local: _____
4. Quantos empregados? _____
5. Quem você considera, hoje, o seu principal concorrente?
- Ambulantes Shopping Centers Outros centros Outras lojas
- Outro. Qual? _____

CARACTERÍSTICA DA REGIÃO

6. Cite até 3 fatores que ESTIMULAM ter um negócio nesta área:
1. _____
2. _____
3. _____
7. Cite até 3 fatores que DESESTIMULAM ter um negócio nesta área:
1. _____
2. _____
3. _____

8. Quais sugestões você daria para melhorar esta área e seus negócios:

1. _____
2. _____

9. Percebeu alguma mudança na região nos últimos anos? Qual?

DADOS DO RESPONDENTE

10. Cargo: _____
11. Sexo: Feminino Masculino
12. Idade: _____ anos
13. Número de pessoas na família: _____
14. Escolaridade: Analfabeto / 1º grau Incompleto
- 1º grau Completo / 2º grau Incompleto
- 2º grau Completo / Superior Incompleto
- Superior Completo
15. Renda: Até 2 SM (R\$2.200,00)
- de 2 a 5 SM (R\$2.201,00 a R\$5.500,00)
- de 5 a 10 SM (R\$5.501,00 a R\$11.000,00)
- de 10 a 20 SM (R\$11.001,00 a R\$22.000,00)
- acima de 20 SM (R\$ 22.001,00)
16. Mora em São Paulo? Sim. Há quanto tempo? _____
- Não. Onde? _____

BAIRRO DA LAPA

O objetivo deste questionário é de melhor compreender o centro comercial do Bairro da Lapa e suas dinâmicas.

Os dados exigidos serão utilizados para fins, exclusivamente, acadêmicos.

AMBULANTES

CARACTERÍSTICA DO NEGÓCIO

1. Ramo de atividade: Comércio Serviços
2. É dono do ponto? Sim Não
3. Principal consumidor: Homens Mulheres
 Idosos Crianças
 Adultos Diversos
 Outro. Qual? _____
4. Tempo em que está estabelecido neste local: _____

CARACTERÍSTICA DA REGIÃO

5. Cite até 3 fatores que ESTIMULAM ter um negócio nesta área:
1. _____
2. _____
3. _____
6. Cite até 3 fatores que DESESTIMULAM ter um negócio nesta área:
1. _____
2. _____
3. _____

7. Quais sugestões você daria para melhorar esta área e seus negócios:

1. _____
2. _____

8. Percebeu alguma mudança na região nos últimos anos? Qual?

DADOS DO RESPONDENTE

9. Sexo: Feminino Masculino
10. Idade: _____ anos
11. Número de pessoas na família: _____
12. Escolaridade: Analfabeto / 1º grau Incompleto
 1º grau Completo / 2º grau Incompleto
 2º grau Completo / Superior Incompleto
 Superior Completo
13. Renda: Até 2 SM (R\$2.200,00)
 de 2 a 5 SM (R\$2.201,00 a R\$5.500,00)
 de 5 a 10 SM (R\$5.501,00 a R\$11.000,00)
 de 10 a 20 SM (R\$11.001,00 a R\$22.000,00)
 acima de 20 SM (R\$ 22.001,00)
14. Mora em São Paulo? Sim. Há quanto tempo? _____
 Não. Onde? _____



7) Conclusões gerais

A partir dos estudos realizados nesta etapa, foi possível verificar, de forma mais consistente, as principais características da região central da Lapa. O transporte público e o comércio na Rua Doze de Outubro são seus principais atrativos dentro de um processo auto reforçador desde a sua origem, induzindo a urbanização, o comércio e serviços e a industrialização de forma a garantir sua consolidação como centro urbano secundário da cidade.

Apesar deste consolidado uso comercial e de serviços apontados nos estudos feitos nas edificações da região, é possível verificar que a área central da Lapa encontra-se em processo de transformação, uma vez que há, também, uma tendência de verticalização para o uso residencial em sua porção sudeste, principalmente.

Também, ao registrar uma quantidade significativa de pessoas utilizando a praça localizada em frente ao Terminal Rodoviário Lapa, mesmo que em estado precário, foi possível concluir que há demanda por áreas de permanência e descanso para os pedestres. Além disso, foram registradas poucas áreas de lazer, o que faz com que o fato do Shopping Center Lapa possuir salas de cinema e áreas

para descanso seja um dos principais motivos da atração de muitas pessoas, mesmo que ainda possua muitos problemas em sua organização espacial.

Nota-se claramente que há maior agitação e aglomeração de pessoas nas ruas Doze de Outubro e Dr. Cincinato Pomponet, o que acaba contrastando com o caráter mais ameno na região próxima ao shopping, ao terminal rodoviário e à estação de trem. Isso justifica, também, sua maior demanda por áreas de descanso e lazer nesta porção mais à leste a região.

Reconhecendo os problemas de comunicação com seu entorno e de sua organização interna, foi possível concluir, também, que o Shopping Center Lapa, não atende de forma favorável ao seu uso demandado. Estes problemas se confirmam pelo fato de boa parte de seus pontos se encontrarem desocupados e não possuírem lojas âncoras de grande renome, como encontrado em Shopping Centers comuns.

Por fim, a partir deste estudos, o projeto a ser desenvolvido complementarmente, de forma mais bem planejada, as características que envolvem a região escolhida, garantindo, assim, o caráter de área de centralidade desta região da Lapa.

Projeto



Estação Lapa CPTM
Linha 8 - Diamante

Terminal Rodoviário da Lapa

Mercado Municipal da Lapa

1) Terreno

A área escolhida trata-se exatamente do terreno onde encontra-se o atual Shopping Center Lapa, que está localizada na Rua Catão, 75 e possui, aproximadamente, 7.380m². O edifício atual preenche toda a quadra o qual pertence, sendo esta composta pela interseção das ruas Catão, Guaicurus, Joaquim Machado e Viela Ema Angelo Murari.

O terreno do projeto em questão se localiza logo em frente ao Terminal Rodoviário da Lapa e, também, à estação de trem da CPTM da Linha 8 – Diamante. Outros pontos de referência próximos ao projeto são a estação da Linha 7 – Rubi, a Rua Doze de Outubro, o Poupatempo Lapa, o Colégio Heitor Garcia, as Faculdades Integradas Campos Salles, o Senac Lapa Faustolo e Senac Lapa Scipião.

• MAPA: Vista aérea do terreno escolhido. Elaboração própria da autora. Fonte: Google Earth



Diretrizes de projeto

A partir do estudo realizado previamente na região, foi possível melhor compreender suas demandas e, assim, adotar medidas no projeto que possam trazer benefícios aos usuários da região.

Definiu-se, então, três grandes conceitos para o embasamento e concepção do projeto, sendo eles:

Fluxos: Pretende-se utilizar da circulação interna e externa do edifício a ser proposto para melhor direcionar os fluxos pelo terreno, uma vez que notou-se passagens pouco convidativas, principalmente, nas passagens laterais do edifício atual.

Espaços de permanência: Considerando a latente demanda por espaços de permanência tanto nas imediações das estações de trem, no terminal da lapa, como também do próprio atual Shopping Center Lapa, foram propostas áreas de permanência externas e internas ao novo edifício, imaginando que este possa suprir parte dessa carência a qual fora identificada.

Conforto ambiental: Além dos conceitos que se relacionam ao estudo preliminar realizado na região e formas de minimizar os problemas encontrados, pretende-se, também, adotar medidas no projeto que melhor resolvam questões ligadas ao seu clima e o ambiente.



• FOTO: Vista lateral do Shopping Center Lapa pela Viela Ema Angelo Murari | Fonte: Google Maps



• FOTO: Vista lateral do Shopping Center Lapa pela Rua Joaquim Machado. | Fonte: Google Maps

Fluxos

Pensando em melhor condicionar a circulação na quadra em que se insere o projeto, fora selecionado um sentido de orientação de pedestres que fosse o principal para que estes sejam direcionados pelo projeto. O sentido adotado como principal fora o Nordeste – Sudoeste, uma vez que este liga os pontos de acesso do Terminal Rodoviário Lapa e a Estação de trem com o cruzamento entre a Viela Ema Angelo Murari e a Rua Joaquim Machado. Ao conduzir este novo fluxo, os pedestres poderão acessar as ruas posteriores ao Shopping e, também, tentar criar novas alternativas de acesso à Rua Doze de Outubro.

• MAPA: Esquema de fluxos de pedestres no térreo. Elaboração própria da autora



Espaços de permanência

Tendo em vista a demanda mencionada anteriormente, o projeto conta com áreas de permanência externa e interna. Nas áreas externas, duas grandes áreas localizadas em frente ao novo Shopping possuem espaços arborizados que remetam a ambientes separados da circulação principal, criando pequenas “praças” que poderão ser utilizadas como pontos de encontro ou descanso para pessoas que não, necessariamente, queiram entrar no edifício proposto. Já, internamente, foi proposto um espaço de permanência no centro do shopping que comportará vegetação, bancos e quiosques, de forma a atender e atrair usuários ao edifício.



• MAPA: Áreas com proposta de espaços de permanência/descanso.
Elaboração própria da autora

Conforto ambiental

O shopping terá como proposta a isenção do uso de ar condicionado nas áreas comuns, dessa forma, o projeto terá enfoque em adotar soluções que possam melhor garantir conforto térmico ao edifício, mesmo sob essas condições. Por conta disso, técnicas que melhor aproveitassem a ventilação natural e diminuíssem a entrada e radiação solar direta foram mais bem exploradas.

Ventilação

A partir do estudo da rosa dos ventos do Município de São Paulo e constatando a presença de poucos edifícios altos no entorno imediato do terreno, é notável a predominância de ventos vindos da direção leste e sudeste. Assim, o projeto teve como premissa permitir aberturas nessas duas orientações, de forma a proporcionar a entrada de ventilação natural no edifício.

O edifício utilizará do “efeito chaminé” para realizar as trocas de ar internas, sendo isto possível devido à implantação de uma cobertura elevada sobre a região central arborizada do Shopping. Essa cobertura contará com áreas opacas

e transparentes para que se evite ao máximo a entrada de radiação solar direta nos ambientes que não haja vegetação. Na orientação de maior predominância de passagem de ar foram posicionados os acessos ao estacionamento do Shopping, de forma a garantir a entrada da ventilação natural, também, para este ambiente. A ventilação natural será facilitada devido à atribuição de saídas de ar nas extremidades oeste e norte do pavimento, as quais terminam nas áreas de permanência do térreo, na área externa, onde serão alocados totens específicos para a saída de ar.

Insolação

A partir do modelo 3D produzido, foi possível verificar a insolação nas fachadas durante os solstícios - 21/06 (verão) e 22/12 (inverno) em 2019 - e equinócios - equinócios 20/03 (outono) e 22/09 (primavera) em 2019 - em três horários estratégicos, as 10:00, 12:00 e 15:00, respectivamente, nos horários de início de funcionamento do Shopping, de almoço e maior temperatura no período da tarde. Dessa forma notou-se:

FACHADA LESTE: Recebe radiação solar

direta às 10:00 em praticamente todos os dias do ano, sendo maior sua intensidade durante o solstício de inverno, período este o qual também recebe parte da radiação no horário das 12:00.

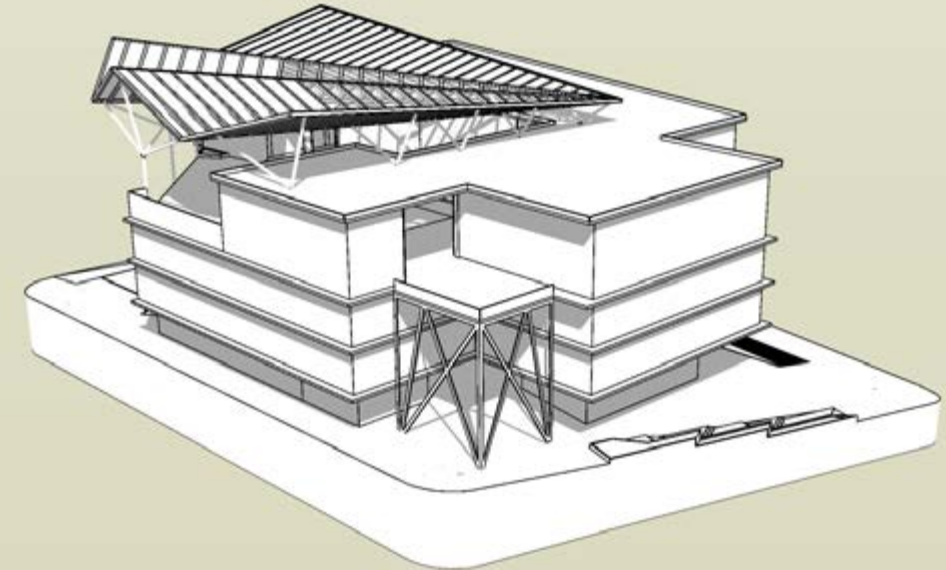
FACHADA OESTE: Recebe radiação solar direta às 15:00 o ano todo, com destaque para o solstício de inverno e equinócios. Também recebe pequena parte da radiação no horário das 12:00 apenas no inverno.

FACHADA NORTE: Recebe radiação solar às 10:00 no inverno e nos equinócios, com grande destaque para o inverno, quando praticamente toda sua área é atingida. O mesmo comportamento é aplicado para os horários das 12:00 e 15:00.

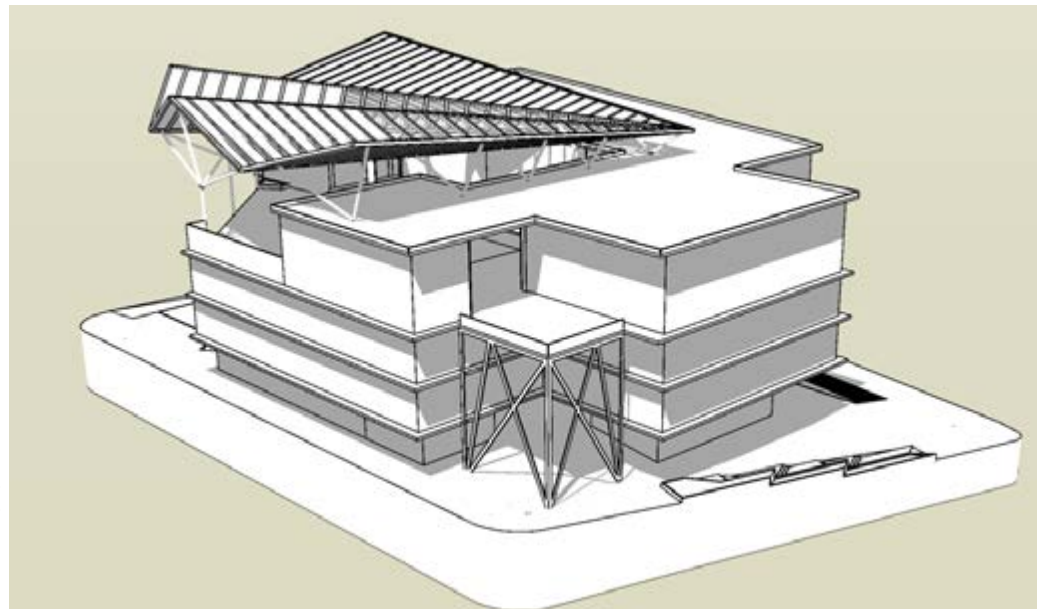
FACHADA SUL: Recebe pouca radiação e apenas durante o solstício de verão.



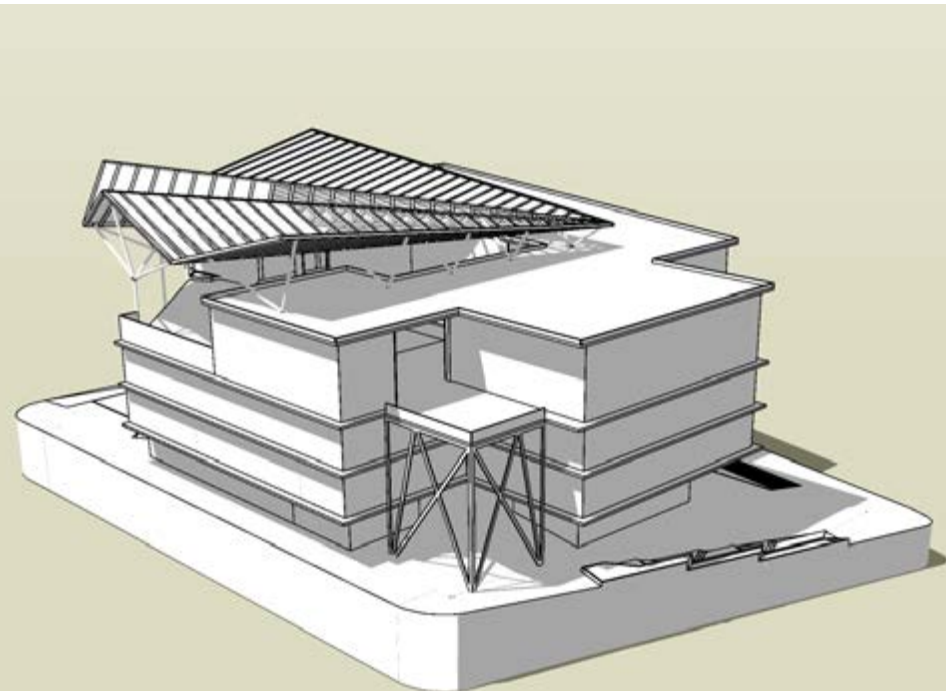
• MAPA: Fluxo de ventilação natural no Subsolo. Elaboração própria da autora.



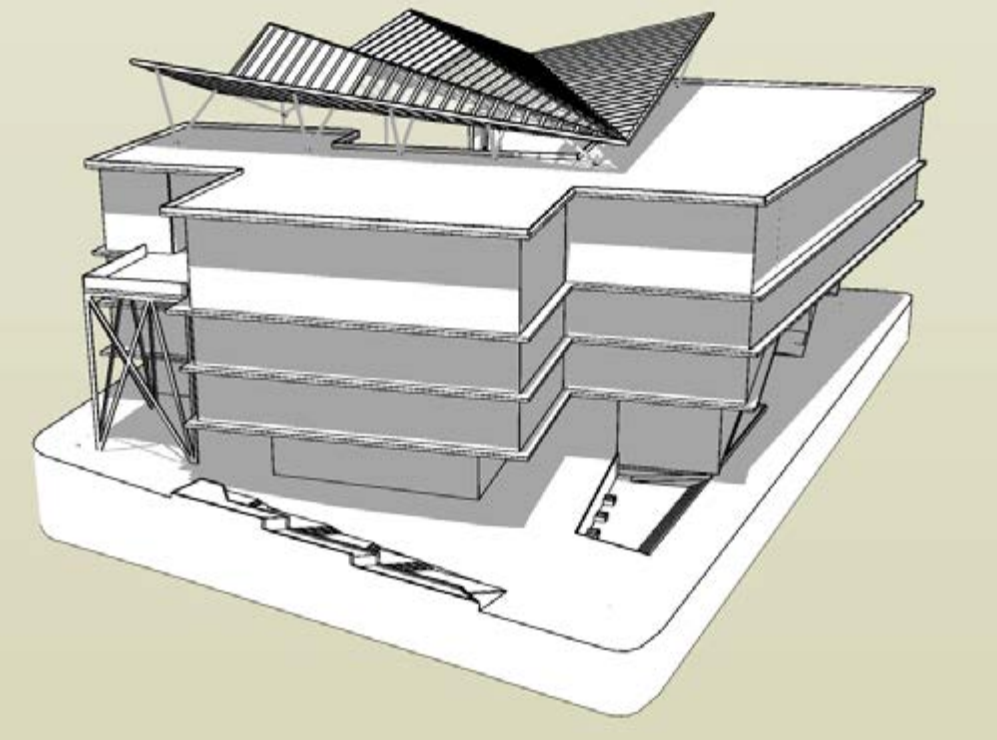
• IIMAGEM: Sombreamento das faces norte e leste do edifício às 10:00 no período do solstício de inverno.



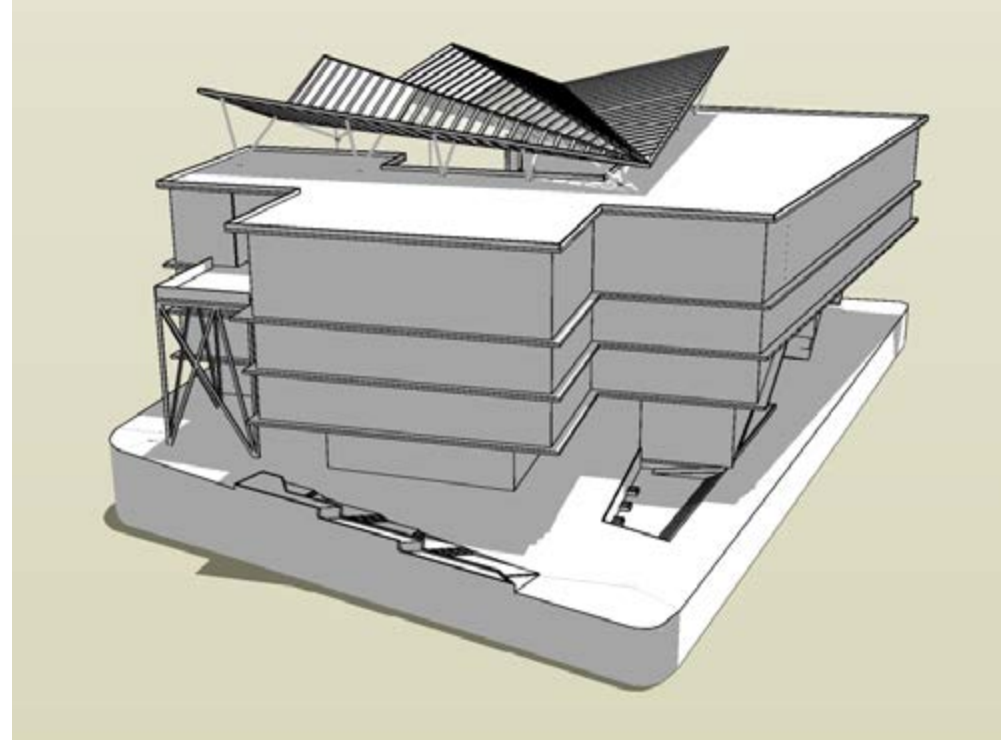
• IIMAGEM: Sombreamento das faces norte e leste do edifício às 10:00 no período dos equinócios.



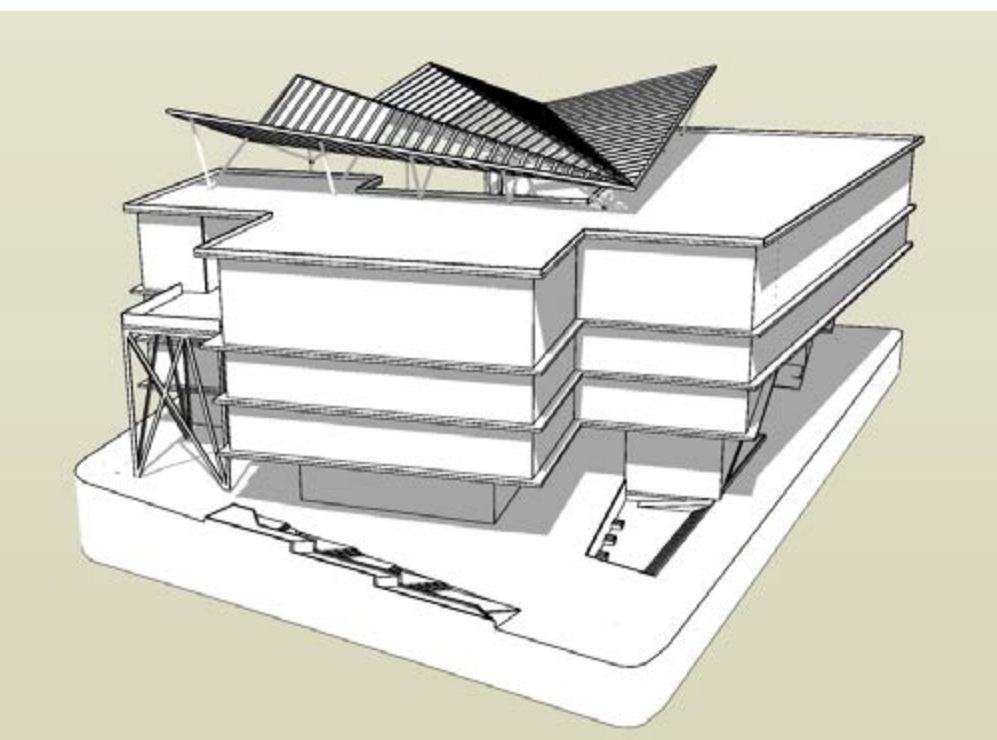
• IIMAGEM: Sombreamento das faces norte e leste do edifício às 10:00 no período do solstício de verão.



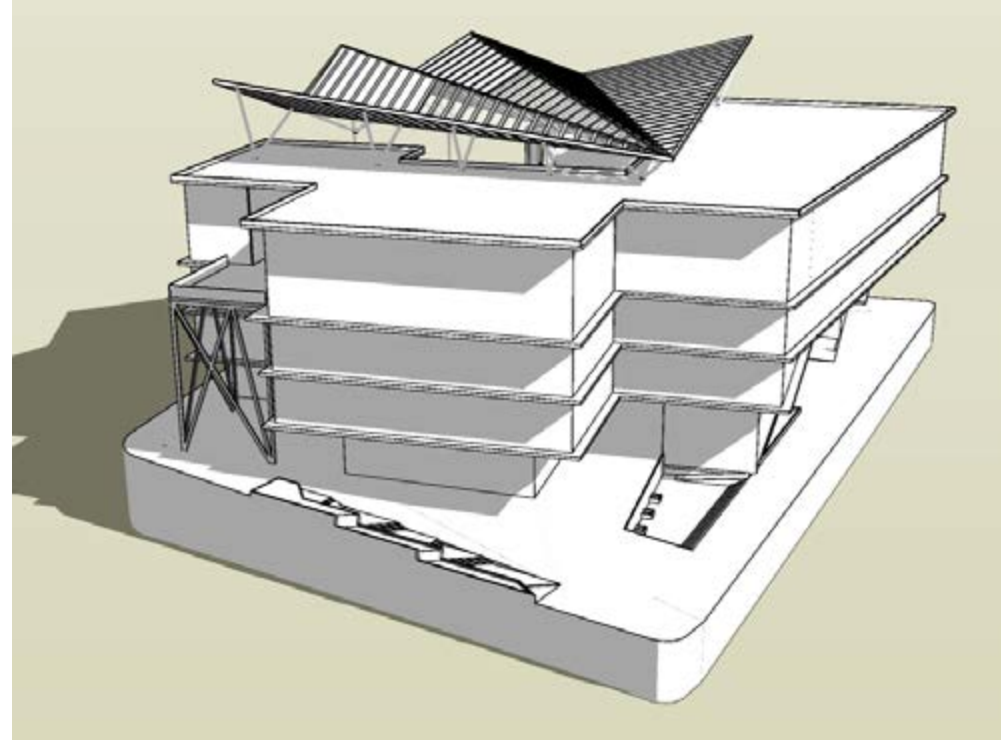
• IIMAGEM: Sombreamento das faces norte e oeste do edifício às 12:00 no período dos equinócios.



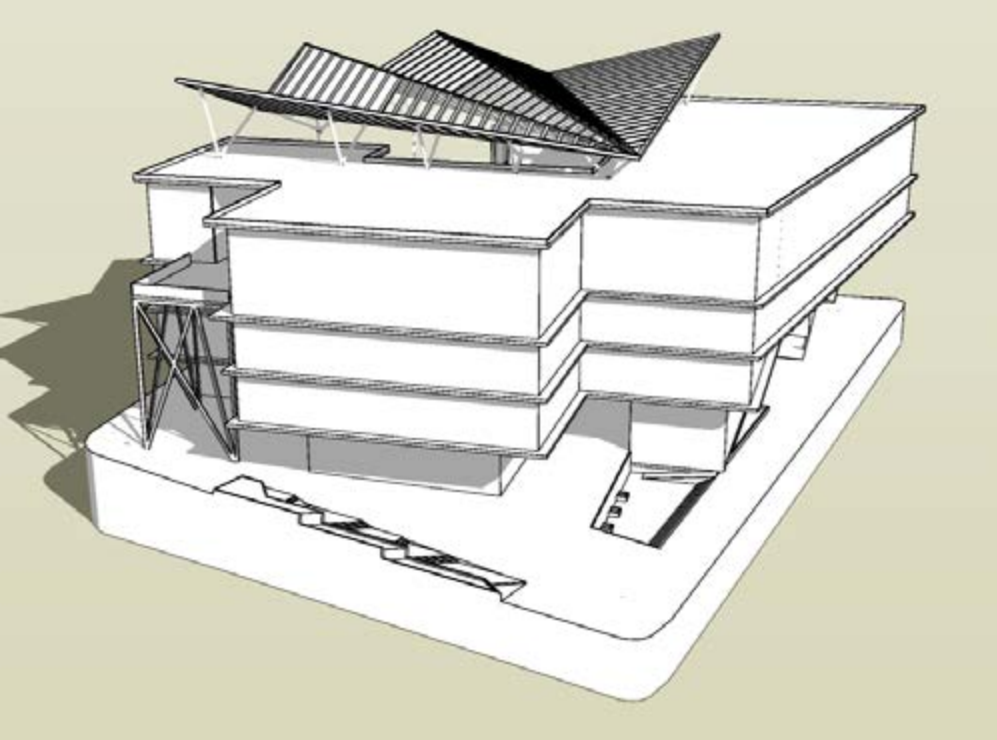
• IIMAGEM: Sombreamento das faces norte e oeste do edifício às 12:00 no período do solstício de verão.



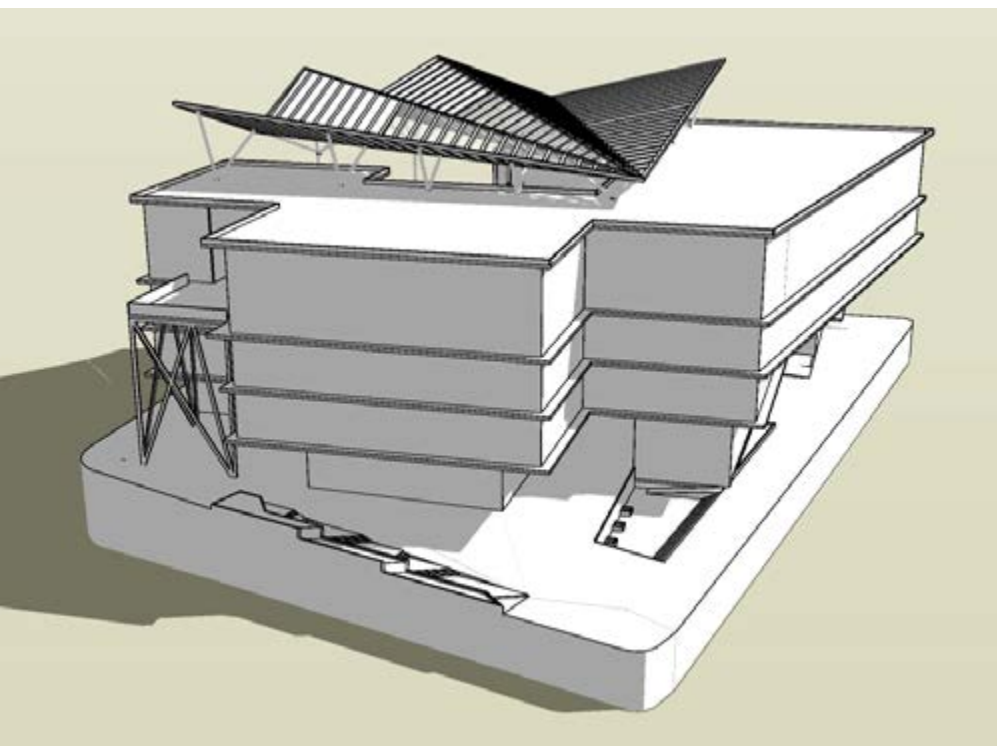
• IIMAGEM: Sombreamento das faces norte e oeste do edifício às 12:00 no período do solstício de inverno.



• IIMAGEM: Sombreamento das faces norte e oeste do edifício às 15:00 no período dos equinócios.



•IMAGEM: Sombreamento das faces norte e oeste do edifício às 15:00 no período do solstício de inverno



•IMAGEM: Sombreamento das faces norte e oeste do edifício às 15:00 no período do solstício de verão.

Diretrizes para fachada

Em vista do levantamento períodos de insolação sobre as fachadas do edifício a ser projetado, foi possível determinar os elementos a ser utilizados nas fachadas do novo Shopping.

Considerando que apenas o primeiro e segundo pavimentos serão providos de lojas e estas possuirão paredes de vidro em sua porção externa, será necessário o sombreamento da fachada correspondente a estes dois pisos. Além de se evitar a entrada de radiação solar direta, também pretende-se manter certa transparência para que os usuários possam manter contato visual com o ambiente externo.

Dessa forma, propõe-se utilizar de uma pele metálica para o revestimento das fachadas LESTE, NORTE E SUL, sendo esta vazada em formatos triangulares. A medida foi adotada pois a inclinação do sol nas fachadas NORTE e SUL são grandes o suficiente para que apenas esse tipo de revestimento possa evitar a entrada de grande parte da radiação. Com relação à fachada LESTE, apesar da inclinação ser menor, o período de radiação é menor devido ao horário de funcionamento do edifício, além da temperatura do ar ser mais amena durante o período da manhã.

Por fim, na fachada OESTE foi proposto um sistema de brises verticais de madeira, de forma que evitem completamente a entrada de radiação solar direta durante todos os dias do ano, uma vez que a radiação solar do período da tarde seja menos desejada por poder contribuir com maiores temperaturas do ar no edifício.

Estrutura e modulação

O sistema estrutural adotado para o edifício foi o de estrutura metálica e, para que fosse possível melhor organização das lojas, foi adotado um sistema de modulação que facilitou a inserção de todos os ambientes internos, inclusive a determinação das vagas de estacionamento no subsolo.

A modulação adotada foi a de 5x5m, escolhida de forma tal que tornou fácil a categorização de tipos de loja por área, sendo elas:

Lojas satélite: Lojas com área de 50 a 99 m², sendo em sua grande maioria com as dimensões 5x10m.

Lojas mega: Lojas com área de 100 a 299m², sendo sua grande maioria com dimensões de 10x10m

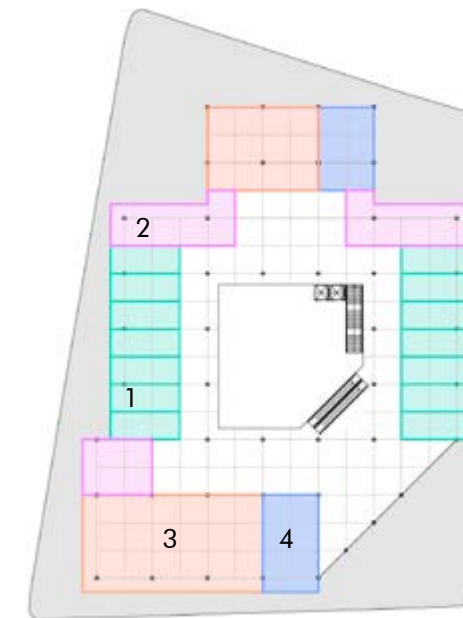
Lojas âncora: Lojas com área igual ou superior a 300m²

Legenda:

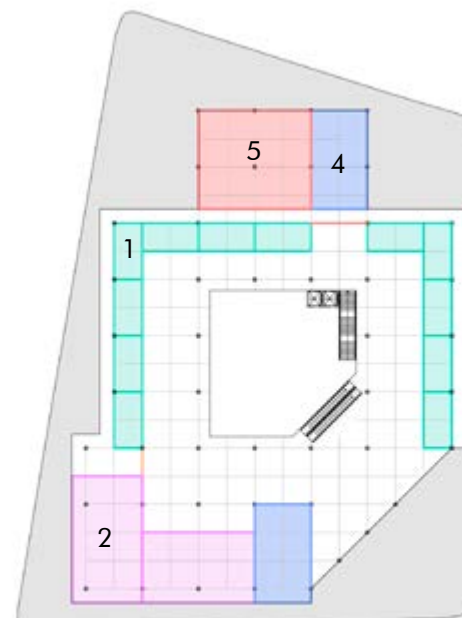
1. Lojas Satélite
2. Lojas Mega
3. Lojas Âncora
4. Sanitários
5. Área de vivência de funcionários
6. Área administrativa
7. Cinema



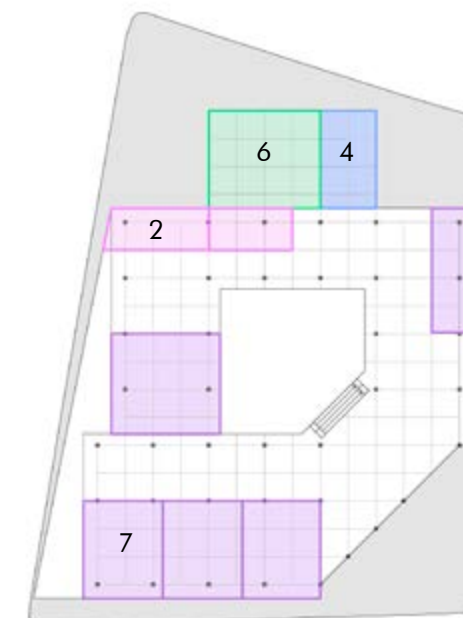
Térreo



1º pavimento



2º pavimento



3º pavimento



RUA NOSSA SENHORA DA LAPA

RUA TRAJANO

RUA GUAICURUS

VIELA EMA ANGELO MURARI

RUA CATÃO

RUA JOAQUIM MACHADO

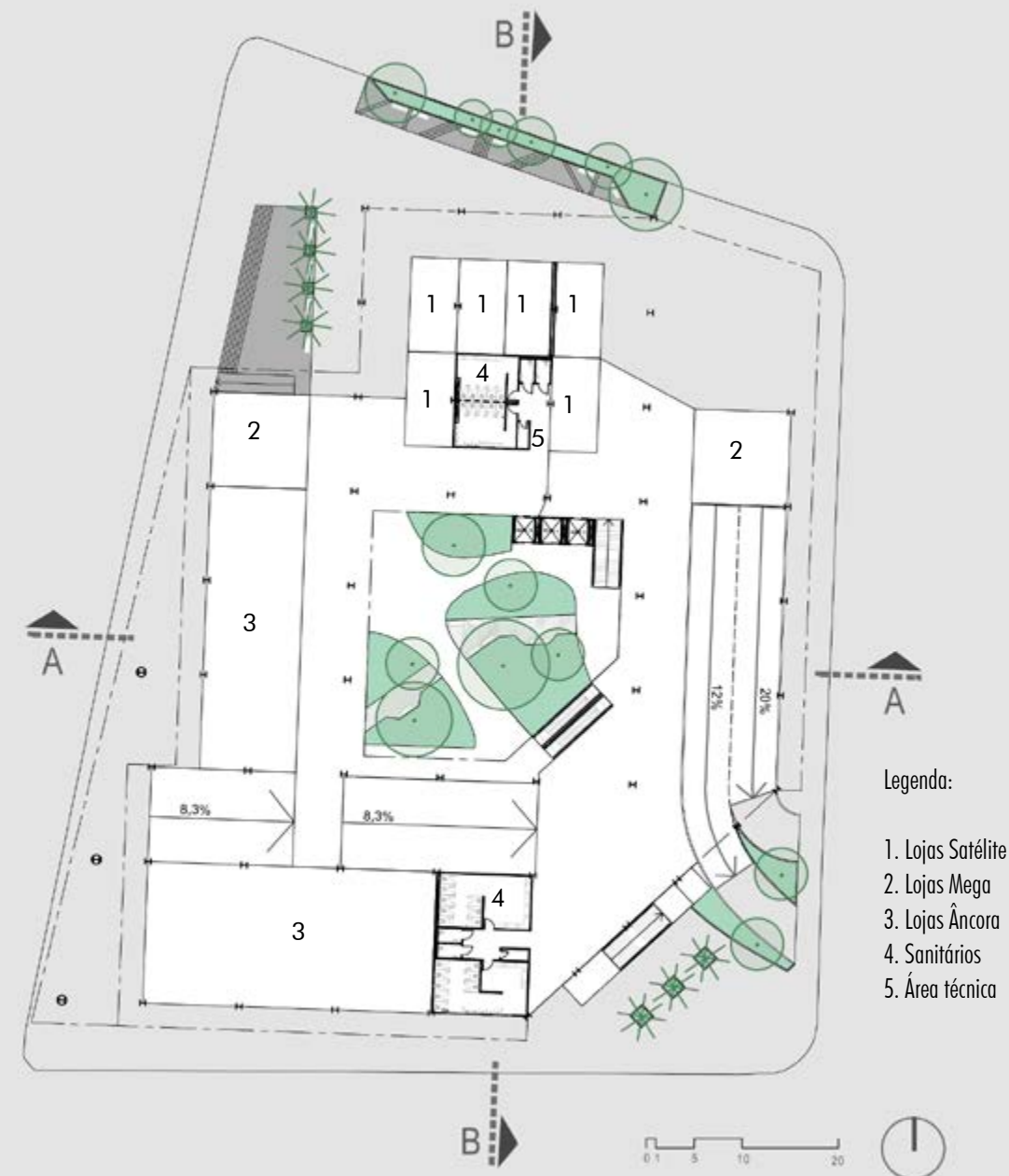
Térreo_níveis: 1,28 e 3,00m

Para vencer o desnível de 3 metros do terreno entre as ruas Catão e a Viela Ema Angelo Murari, foram concebidos acessos em diferentes níveis, de forma a criar um espaço interno de permanência com vegetação e alguns serviços de alimentação, de forma que o percurso interno nos térreos torne-se mais aprazível e acolhedor. A continuidade do terreno pode se manter devido a inserção de grandes rampas durante seu percurso interno, sendo este desnível, também, vencido através de escadas rolantes, escadas fixas ou por elevadores.

O acesso ao edifício é possível a partir de 4 acessos, localizados em todas as quatro extremidades do edifício. O posicionamento destes deu-se de forma a melhor direcionar os fluxos intraquadra.

Neste pavimento foram propostas lojas, espaços de convivência interno e externos, serviços de alimentação (quiosques), acessos e sanitários

A inserção de lojas âncora na porção sudoeste do edifício reforça a intenção em direcionar os fluxos no sentido Nordeste – Sudoeste, como já mencionado anteriormente.

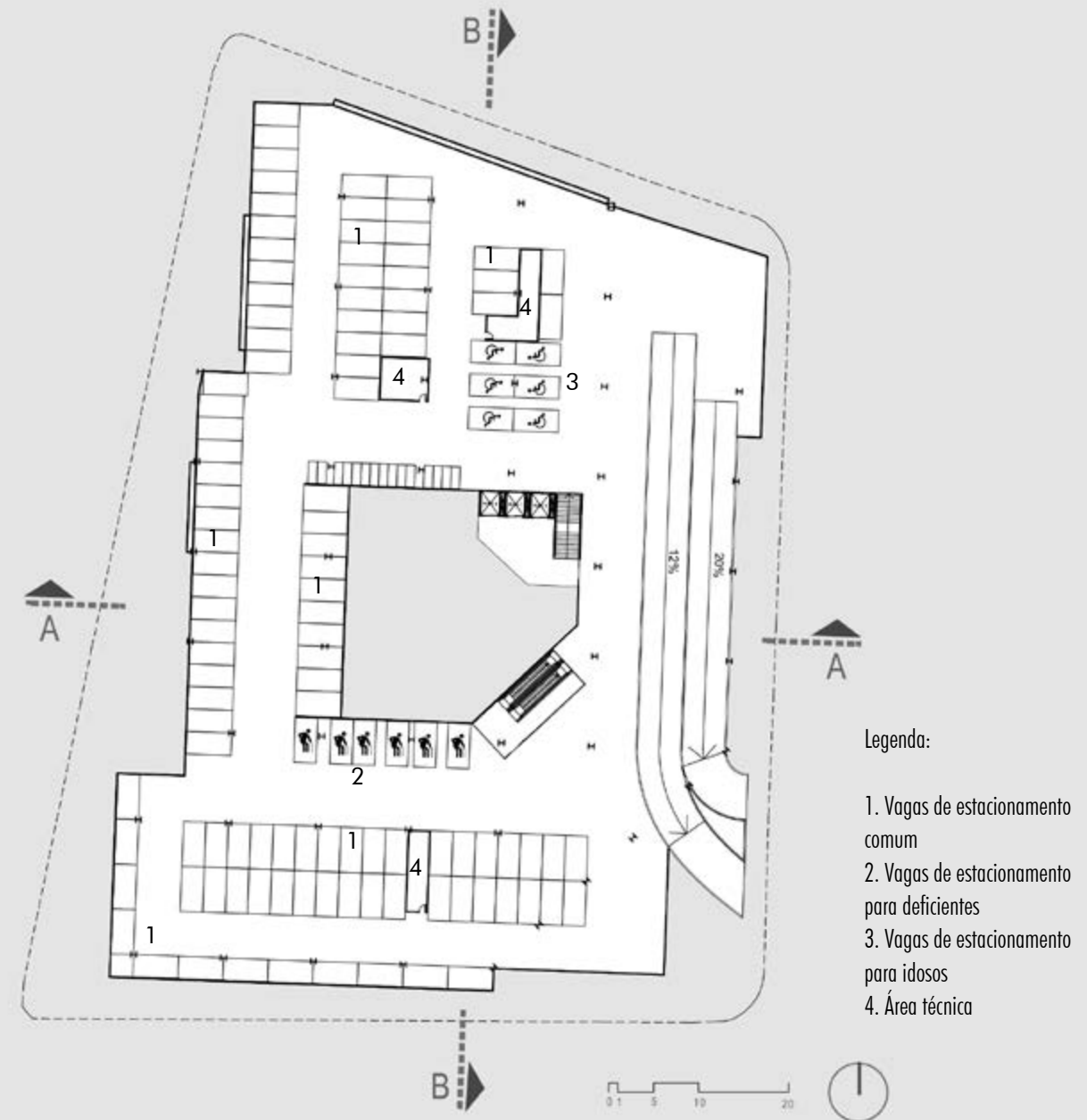


Subsolo_nível: -6,00m

O subsolo do edifício é composto por vagas de estacionamento e áreas técnicas para a manutenção de instalações.

Foram determinados um total de 120 vagas de estacionamento, sendo 6 delas reservadas para deficientes e 6 para idosos.

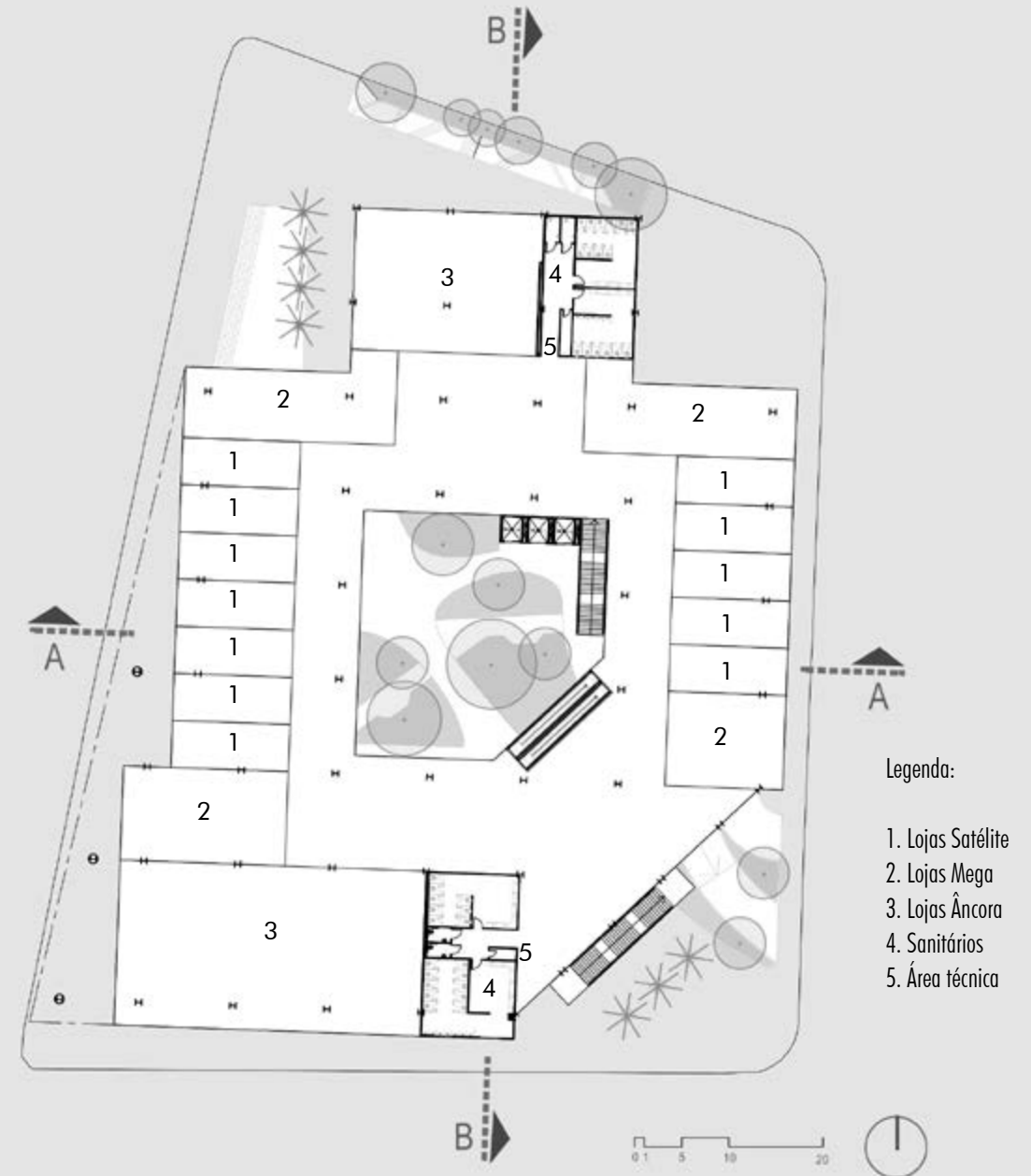
As vagas reservadas a deficientes localizam-se, estrategicamente, mais próximas ao acesso que possui elevadores, enquanto que as vagas reservadas a idosos encontram-se perto do acesso com escadas rolantes.



1º pavimento_nível: 8,00m

O primeiro pavimento é composto, basicamente, por lojas de diferentes portes, além de ser servido de dois conjuntos de sanitários.

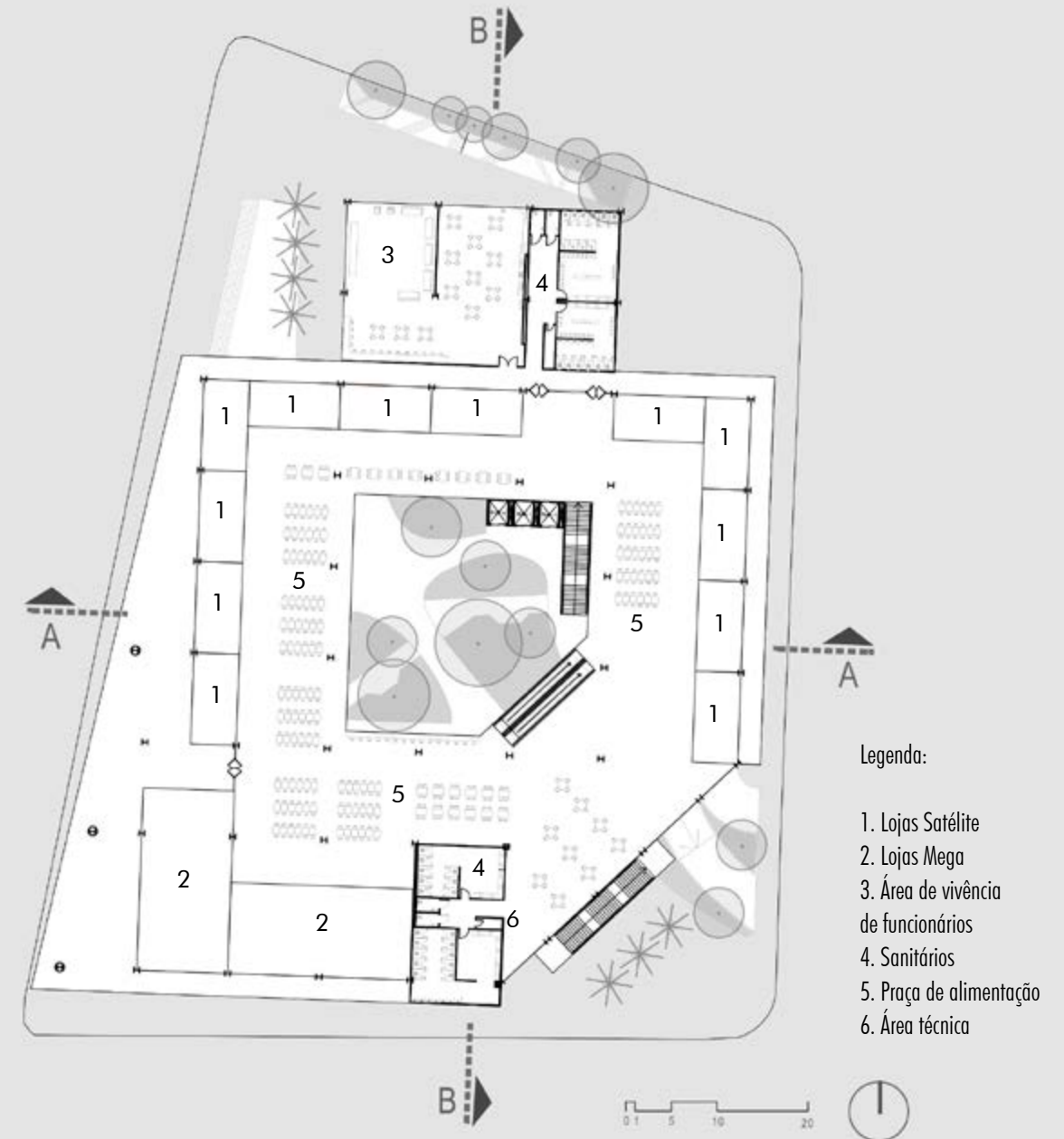
Na circulação interna, será possível a alocação de quiosques, o que pode auxiliar para que atraia maior quantidade de consumidores



2º pavimento_nível: 13,00m

O segundo pavimento é composto por estabelecimentos de alimentação e sua consequente área de circulação de funcionários e para carga e descarga de alimentos. Possui, também, ampla praça de alimentação que comporta aproximadamente 380 usuários.

Além disso, foi proposta uma área de vivência para funcionários para que estes possam ter um espaço de descanso durante as horas de almoço ou intervalos antes ou depois do expediente.

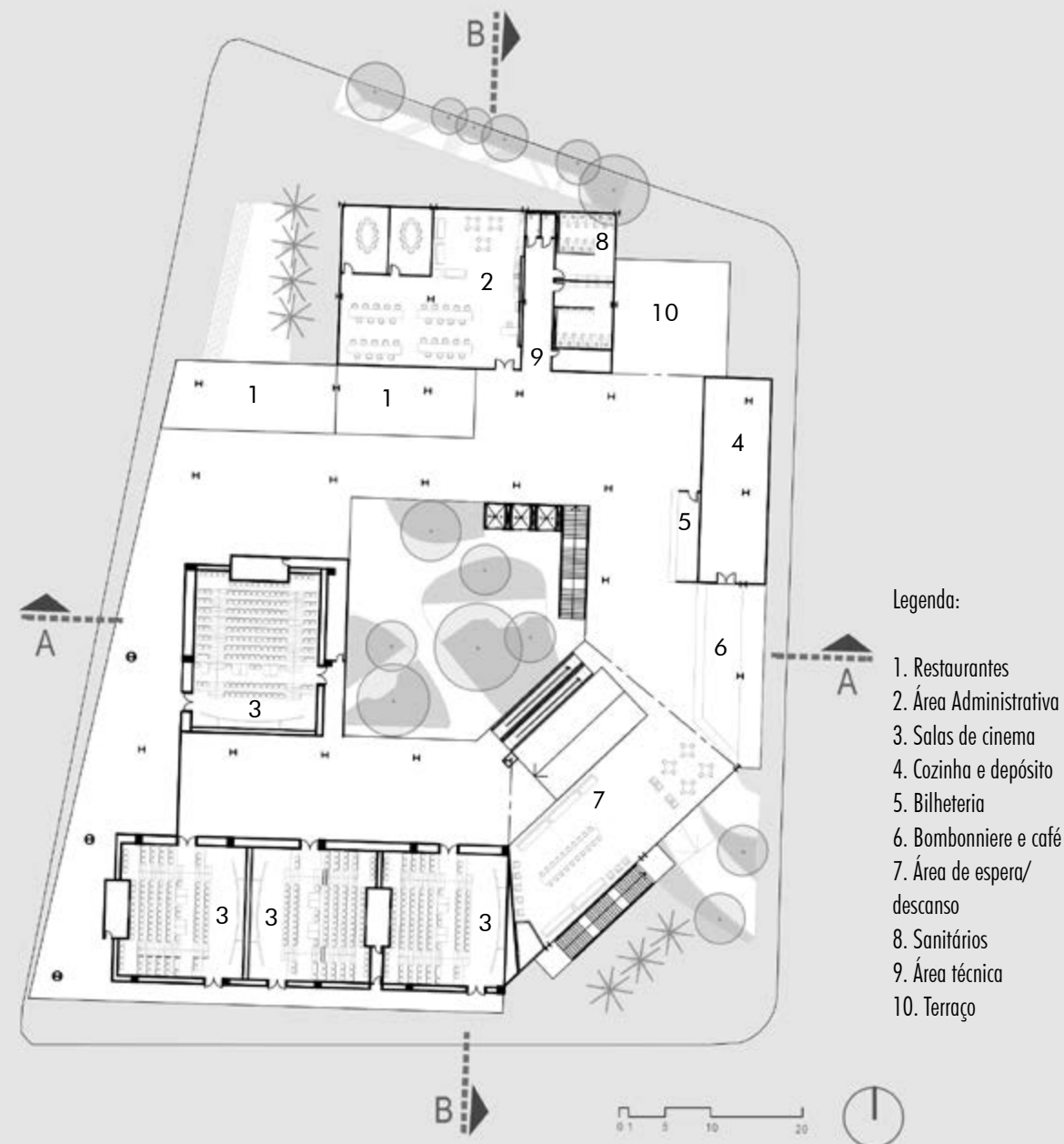


3º pavimento _níveis: 18,00 e 19,08m

O terceiro pavimento é composto pela área administrativa, pelas salas de cinema, por dois restaurantes e um terraço.

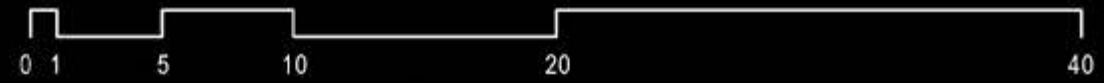
O projeto possui quatro salas de cinema, sendo três delas com capacidade para 117 usuários, sendo 4 deles PCR (pessoa em cadeira de rodas) e 1 PO (pessoa obesa); e uma com capacidade para 163 usuários, sendo 5 PCR e 2 PO. Pensando em melhor facilitar o campo de visão para os cadeirantes que fossem usufruir das salas de cinema, os espaços reservados para tal foram projetados em nível levemente superior (+1,08m).

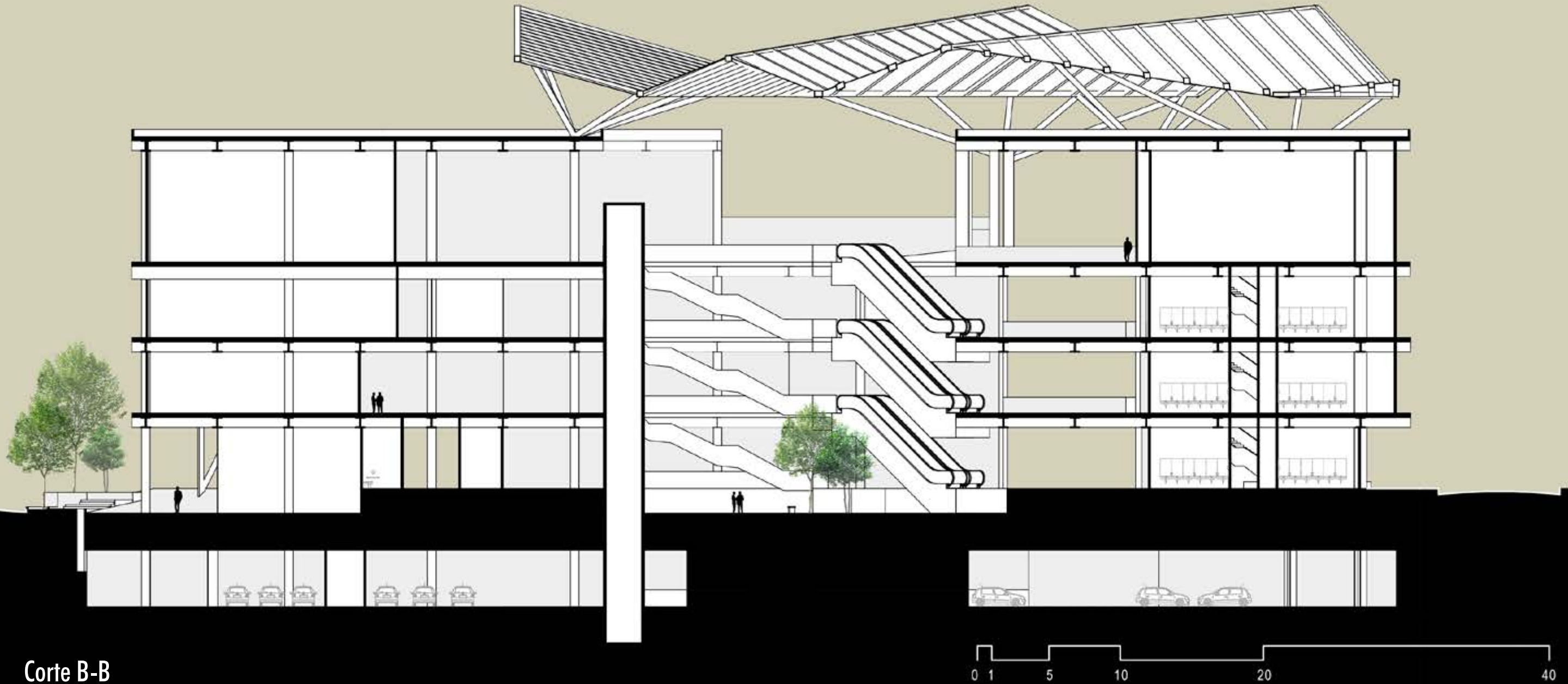
Além do espaço reservado para as salas de cinema, o complexo que abrigará seus usuários contará com área para bilheteria, cafeteria e ampla área de espera.





Corte A-A





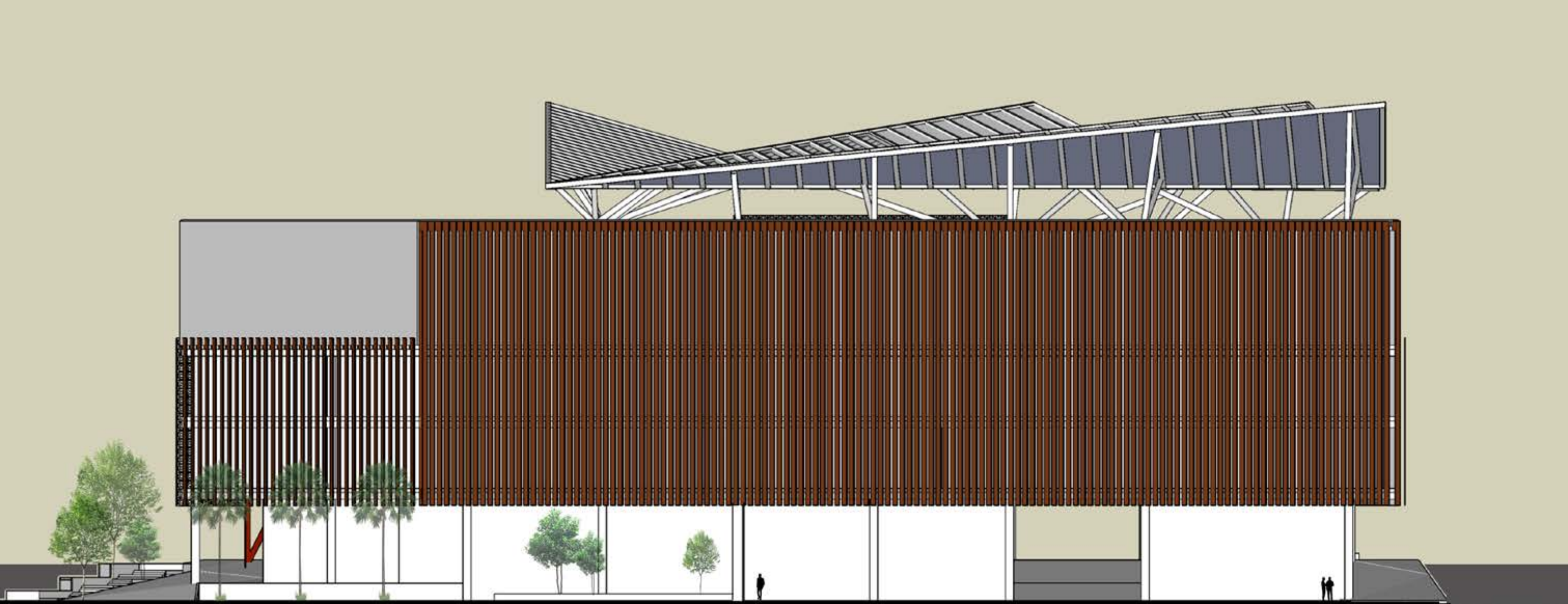
Corte B-B





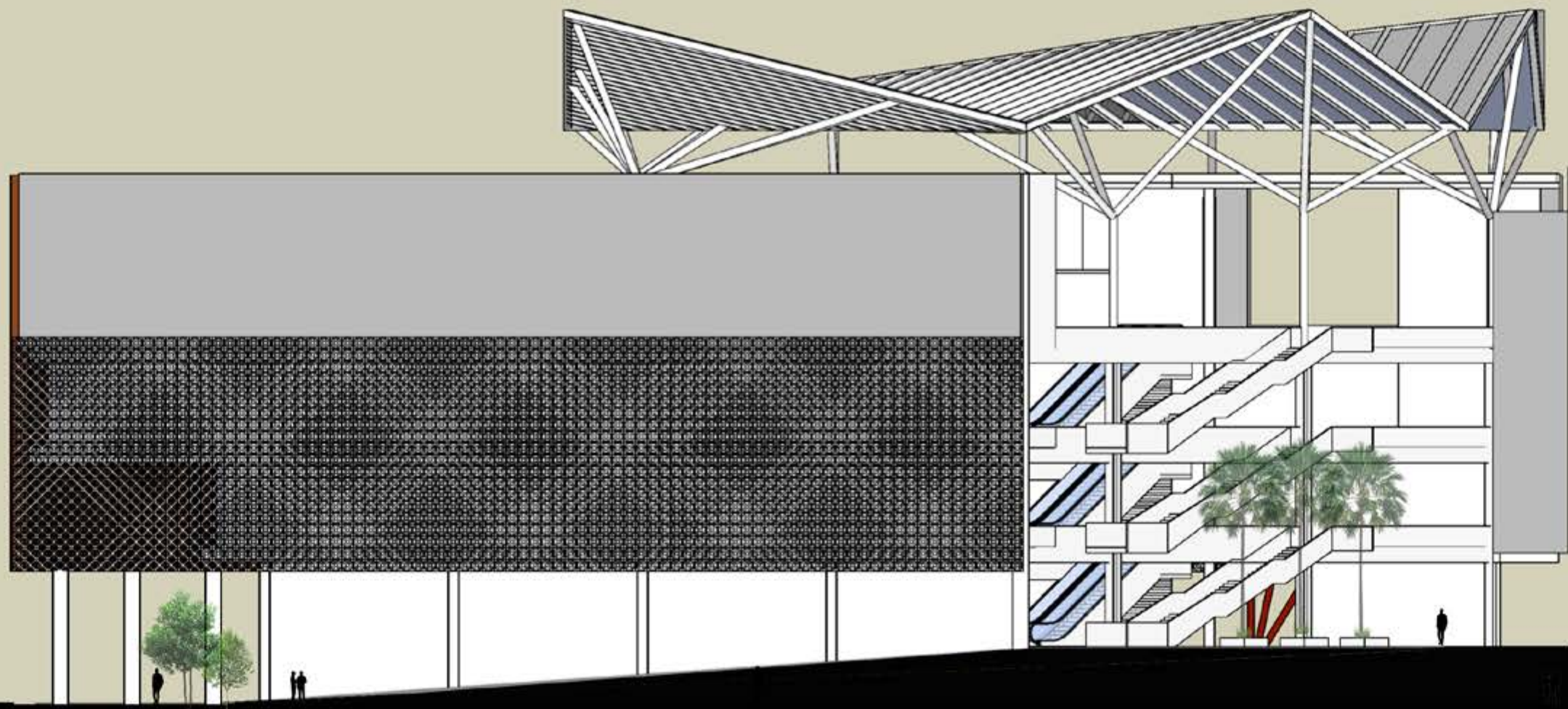
Elevação Norte





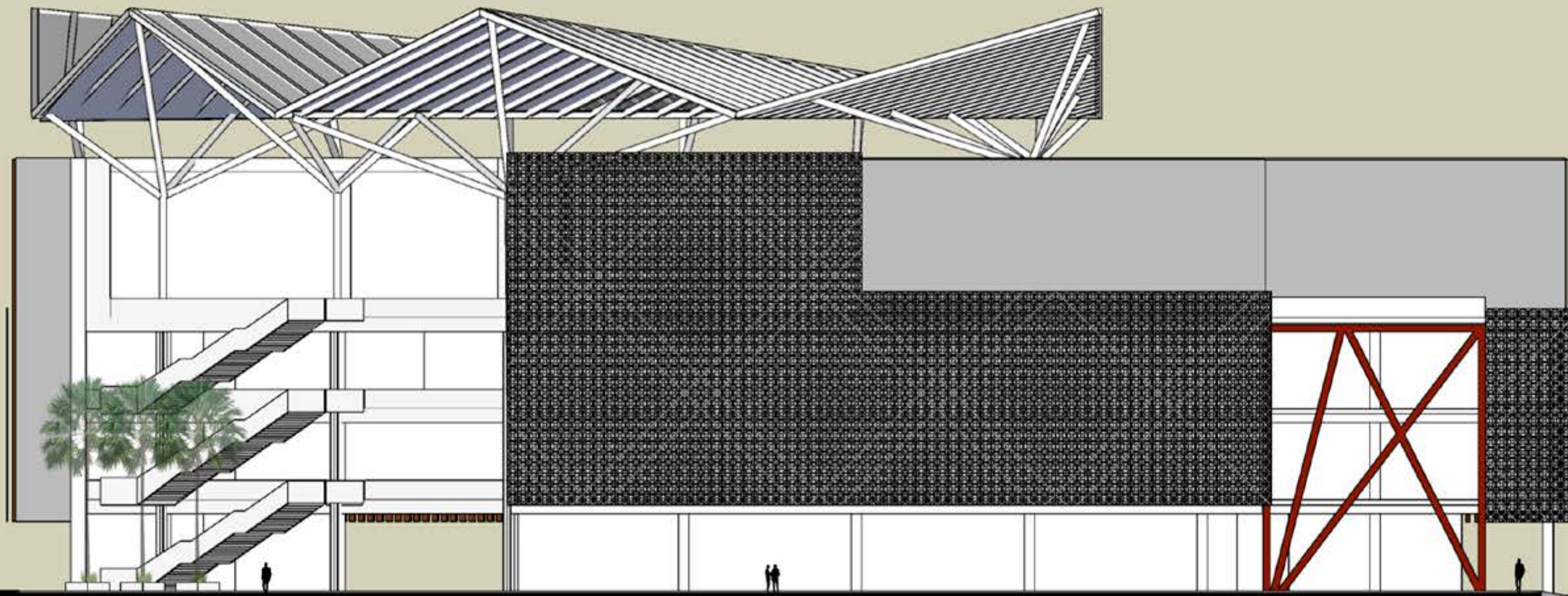
Elevação Oeste





Elevação Sul





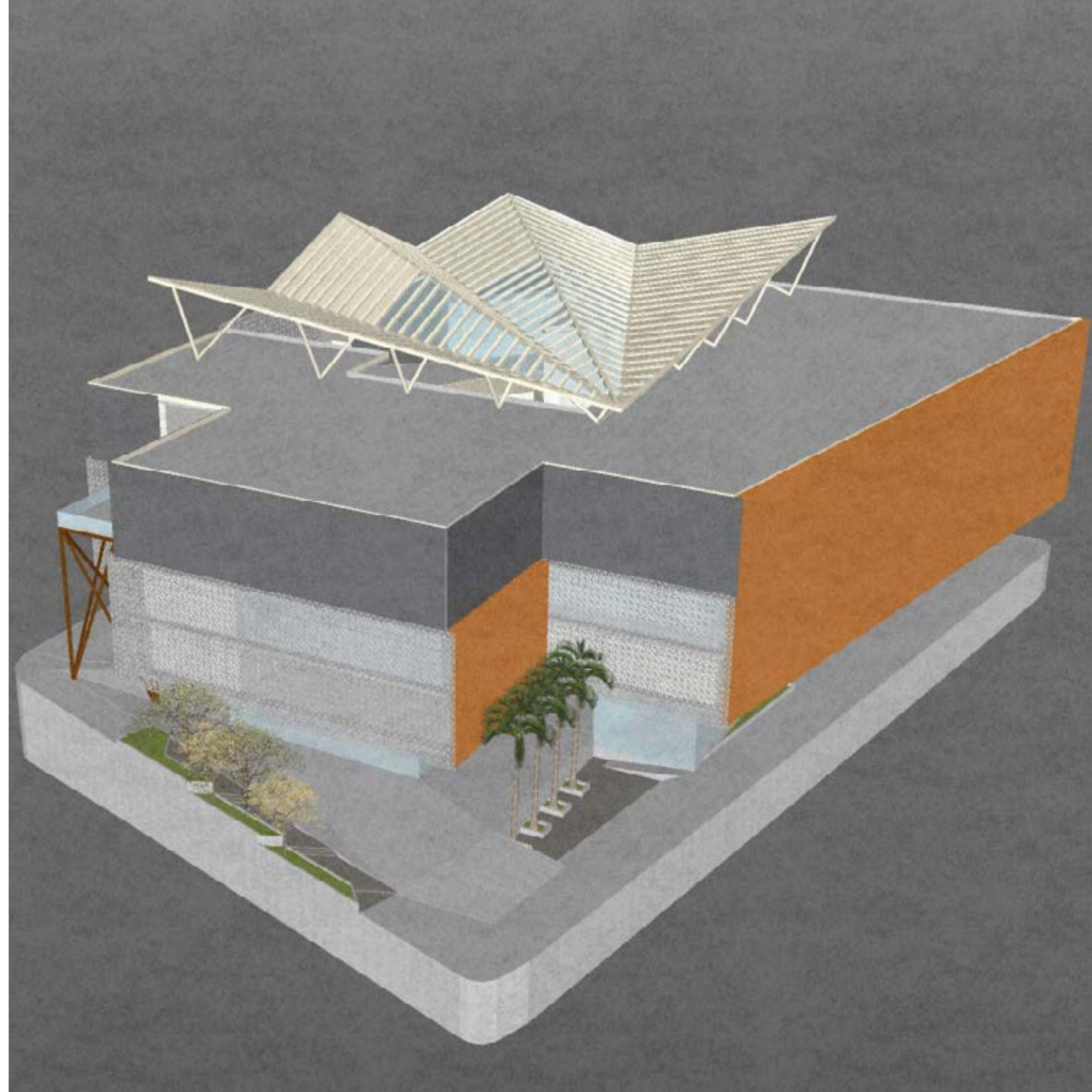
Elevação Leste



Tabela de áreas

Área total: 24.646m²

Lojas Satélite (18).....	1.049,4m ²
Lojas Mega (6).....	862,48m ²
Lojas Âncora (4).....	1.618,91m ²
Lanchonetes (14).....	1.000,00m ²
Restaurantes (2).....	250,50m ²
Cinema.....	2.502,48m ²
Praça de Alimentação.....	2.462,50m ²
Área de vivência de funcionários.....	350,00m ²
Área administrativa.....	350,00m ²
Sanitários.....	748,46m ²
Área técnica.....	132,07m ²
Estacionamento.....	4.279,55m ²





Considerações finais

A proposta deste trabalho final de graduação teve, desde o início, o intuito de complementar e reforçar o aprendizado adquirido durante a graduação.

Tendo isso, o estudo de uma região antes por mim desconhecida; o conhecimento sobre a importância do setor terciário para a dinâmica urbana, tema o qual é pouco abordado na graduação; e, por fim, a relativa compreensão das dificuldades que envolvem a concepção de um projeto de Shopping Center resultaram em um trabalho que contribuiu com um ainda mais rico processo de graduação.



Bibliografia

TEXTOS:

BARBUY, Heloisa. A cidade-exposição: comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1994. São Paulo: EDUSP, 2006.

CACHINHO, Herculano. Dos regimes do tempo no comércio da metrópole contemporânea. III Colóquio Internacional de comércio e Cidade. São Paulo: FAUUSP, 2010.

COSTA, Sabrina S. Fontenele. Relações entre o traçado urbano e os edifícios modernos no Centro de São Paulo. Arquitetura e Cidade (1938/1960). Dissertação (Doutorado). – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2010.

GUERRA, Maria Manuela Pose. Eficiência Urbana: Fluxos para o comércio e tempo para o pedestre. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2015

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2007

VARGAS, Heliana Comin. Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo: SENAC, 2001.

VARGAS, Heliana Comin. O papel das galerias comerciais na revitalização do centro de São Paulo. Apresentação na Internacional Conference Shelter and Revitalization of Old and Historic Urban Centers. mar. 1998

VARGAS, Heliana Comin. Comércio e cidade: Dinâmicas da motivação, do tempo e do lugar. Palestra de encerramento do Seminário Gestão do Tempo e Apropriação da Cidade. Lisboa, nov. 2014.

SITES:

PREFEITURA DE SÃO PAULO – DPH – Industrialização em São Paulo e o desenvolvimento da Barra Funda, Lapa, Vila Leopoldina e Jaguaré. 15 dez. 2017. Disponível em: <<http://patrimoniohistorico.prefeitura.sp.gov.br/industrializacao-em-sao-paulo-e-o-desenvolvimento-dos-bairros-da-barra-funda-lapa-vila-leopoldina-e-jaguare/>> Acesso em: 06 abr. 2018.

PREFEITURA DE SÃO PAULO – Prefeitura Regional Lapa – Origem da Lapa remonta aos primórdios do povoamento de São Paulo de Piratininga. 27 out. 2009. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/regionais/lapa/historico/index.php?p=328>> Acesso em: 10 abr. 2018,

NORMAS TÉCNICAS:

_____. ABNT9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. abr. 2004.

_____. Lei nº 16.642/2017. COE - Código de obras do município de São Paulo.

_____. Instrução Técnica nº11/2018: Saídas de emergência. Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo.

_____. Decreto estadual nº56.819/2011. Regulamento de Segurança contra Incêndio das edificações e áreas de risco no Estado de São Paulo

Rafaela Ayumi Masunaga

TFG | FAU USP
dezembro 2019



Rafaela Ayumi Masunaga

TFG | FAU USP
dezembro 2019