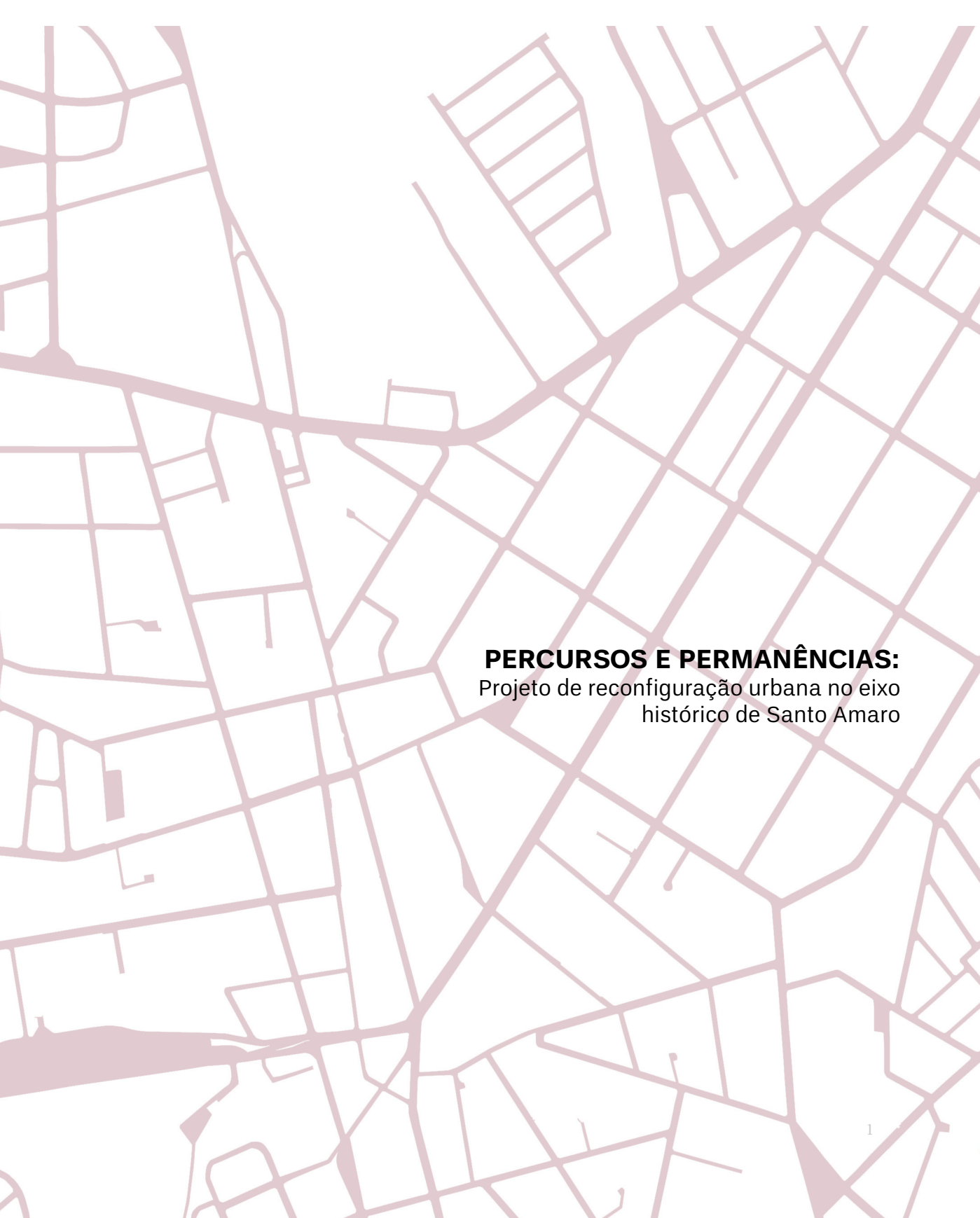


A background map of Santo Amaro, Brazil, showing a dense network of streets and blocks in a light pink color. The map is oriented with the city's coastline at the bottom left.

PERCURSOS E PERMANÊNCIAS:

Projeto de reconfiguração urbana no eixo
histórico de Santo Amaro



PERCURSOS E PERMANÊNCIAS:
Projeto de reconfiguração urbana no eixo
histórico de Santo Amaro

Fernanda Ormelezi Pitombo
Orientadora: Marta Bogéa

Trabalho final de graduação
FAUUSP
São Paulo, Julho de 2018

Agradecimentos

Especialmente à minha orientadora Marta Bogéa, pela competência e entusiasmo com que acompanhou meu trabalho, mostrando caminhos, elucidando dúvidas e fortalecendo convicções.

Ao Eugênio Queiroga e Luís Antônio Jorge por aceitarem prontamente participar da banca.

Aos meus pais, pelo amor e carinho de sempre. Meu pai e sua forma maravilhosa e diferente de enxergar o mundo e minha mãe e os longos abraços nos momentos de ansiedade e as horas gastas nas revisões dos meus textos.

À toda minha família, por apoiar meus caminhos profissionais e pessoais e compreender meus dramas do último ano.

À SP Urbanismo, que me mostrou novas possibilidades da profissão e aos meus amigos de trabalho, que me deram um apoio diário especial e me ajudaram tanto a pensar sobre meu tfg, quanto a me distrair um pouco dele.

Aos meus amigos da FAU, pelos anos de convivência diária, discussões, compartilhamento de ideias, afetos e celebrações.

À Leticia Hirata, Leo Schurman, Gabriel Prado, Beatriz Fernandes, Karina Nakaura, Malu Cardoso, Ana Ganzaroli, Laura Castellari, Giovanna Albuquerque, Luiz Nascimento, Luiz Rampazio, Natália Fonseca, por dividir inquietações e sugerir caminhos na realização deste trabalho.

À FAU, que me proporcionou seis anos e meio de momentos intensos, contato com ótimos mestres e amizades para a vida.

Índice

9	Introdução
12	A criança no espaço urbano Projetos de territórios educadores
30	A cidade que educa
34	Área de intervenção O bairro de Santo Amaro Eixo histórico Pedestres no eixo
53	Análises do eixo Percursos Mapas Pesquisas
74	Conflitos e potencialidades
76	O projeto Diretrizes gerais Elementos de projeto Proposta
130	Considerações finais
132	Referências bibliográficas

1. INTRODUÇÃO

A carência de infraestrutura e segurança para o pedestre no espaço urbano na cidade de São Paulo dificulta os deslocamentos, os passeios, os encontros e as brincadeiras que poderiam acontecer nas ruas. Uma evidência disso é a rara presença das crianças nos espaços urbanos.

Elas afastaram-se das ruas à medida que as novas condições urbanas da sociedade industrial se instalaram. Os encontros em espaços onde aconteciam jogos e brincadeiras e a observação do mundo adulto se tornaram menos frequentes.

O contato com este cenário provocou diversos questionamentos que problematizam o tema da criança no espaço urbano atual: Onde elas brincam na cidade? De que forma elas se deslocam? Quais são as condições desses espaços? Seria possível realizar um projeto que auxiliasse na reinserção do universo infantil no espaço urbano? E, ao fazer isso, seria possível promover uma cidade mais amistosa e desejável para todos?

No início desta pesquisa, existia um desejo de buscar respostas que pudessem suprir as necessidades específicas e imediatas das crianças no dia a dia da cidade. Porém, após amadurecer as reflexões sobre o tema e entrar em contato com alguns projetos¹ que abordam a questão, concluiu-se que as crianças não necessitam que o mundo seja “acolchado” para que elas não caiam, mas sim que exista um espaço urbano seguro e desafiador para que elas e todos possam vivenciar a cidade de maneira digna e com qualidade.

Reconquistar e apropriar-se dos espaços da cidade é tema de extrema importância, uma vez que eles são devidamente colocados como sinônimos de aprendizado. A cidade é um ambiente cultural de trocas, onde se observa e se é observado, onde se criam vínculos com outras pessoas, eliminam-se barreiras segregacionais e se desenvolvem a socialização e o aprendizado em conjunto.

Ao mesmo tempo que a cidade influencia na qualidade de vida das pessoas, o contrário também ocorre. Neste sentido, uma mudança na qualidade dos espaços pode ser percebida quando há a presença da diversidade. Uma rua em que crianças, idosos e pessoas com deficiência circulam tranquilamente, traduz um ambiente seguro, que passa a atrair cada vez mais gente.

Portanto, a ideia de estudar o tema da criança no espaço público, neste trabalho final de graduação, transformou-se em uma estratégia para compreender as carências vividas, por todos, nos espaços urbanos e buscar soluções que objetivem uma cidade mais democrática, que abrace a ideia do “direito universal à cidade”².

Assim, a ideia de um projeto que vise proporcionar a experiência de um aprendizado constante, que ultrapasse os muros da escola, reforçar os laços de identidade e pertencimento aos locais onde se vive a cidade e nela criar ambientes seguros e desafiadores, tornou-se um estudo instigante e um tema de extrema relevância quando se pensa a realidade

da cidade de São Paulo.

É a partir desses ideais que o presente trabalho buscou desenvolver-se, definindo, como principal objetivo, a qualificação dos percursos e das pausas na cidade como um primeiro passo para reinserir a criança no espaço urbano e possibilitar uma cidade mais gentil e de qualidade para todos.

Seguiram-se, então, três abordagens que correspondem de certo modo aos eixos de aproximação deste trabalho: a reflexão sobre a criança no espaço urbano; a compreensão sobre uma cidade que educa; e a escolha de uma escola localizada no eixo histórico de Santo Amaro, como ponto de partida para reconfigurações da cidade.

¹ O Projeto “Caminhos Escolares”, o “Sistema Bairro-Escola” e o programa “Território CEU”.

² Refere-se a todos os direitos humanos, já regulamentados nos tratados internacionais. Concebe a cidade como espaço coletivo culturalmente rico e diversificado, pertencente a todos os seus habitantes. Introduzido no documento Carta Mundial pelo Direito à Cidade, publicado em 12/06/2006, a partir do Fórum Social Mundial de 2006. Paradigma de um mundo melhor e possível no novo milênio. Disponível em: polis.org.br/uploads/709/709.pdf. Acesso em: 15/5/18.

1. A CRIANÇA NO ESPAÇO URBANO

O livro “A cidade e a criança”, da arquiteta e urbanista Mayumi Watanabe (1989), correspondeu ao primeiro contato com a temática da criança na cidade, apresentando um universo com novas perspectivas no que diz respeito à relação da criança com o espaço. Nele, a autora discorre sobre o afastamento progressivo da criança da rua e como esse universo infantil poderia ser reinserido em nossos espaços urbanos.

A importância da rua na vida das pessoas até o século XVIII se evidencia pelo fato de que tudo se passava na rua. Ela pertencia a todos que naquele espaço se encontravam. Pertencia aos adultos e às crianças. As casas, principalmente para as crianças, não tinham outra função se não a de permanência nas horas de comer e dormir, o resto se passava na rua.

As novas condições urbanas instauradas na sociedade industrial fizeram com que as crianças comesçassem a se afastar da rua e passassem a ser confinadas em casa, nas creches, nas fábricas. Para as famílias mais ricas, a rua começou a ser considerada perigosa e passou a ter a simples função de circulação.

Assim, a cidade moderna dificulta o encontro, as brincadeiras e a observação do mundo adulto pelas crianças.

A autora Claudia Oliveira (2004), também arquiteta



espaço público compartilhado por diferentes idades
fonte: caderno cenpec, 2006

e urbanista, afirma em seu livro “O ambiente urbano e a formação da criança” que:

A cultura da sociedade é aprendida pela criança no espaço e no tempo, por observação e imitação, brincando, trocando experiências, criando vínculos com outras crianças e com adultos de diversas classes sociais, crenças, raças, culturas e etnias, eliminando a barreira segregacional, desenvolvendo a solidariedade e promovendo a socialização a partir do conhecimento dos espaços nos quais está inserida.

Uma cidade com crianças nas ruas traduz uma cidade mais segura e agradável. Assim, o afastamento gradual das crianças das ruas, ao longo dos anos, trouxe consigo significativas perdas, tanto na formação mental e física dos indivíduos, quanto no que diz respeito à qualidade e à segurança dos espaços urbanos.

Atualmente, os espaços públicos, destinados às crianças em São Paulo, estão expressos nas relações dos parques, jardins, creches, pré-escolas e bibliotecas. Porém, essa variedade não corresponde

à garantia de acesso ou ao uso adequado desses espaços.

Considerando a escola como um dos principais espaços públicos educadores, Mayumi Watana-be (1989) afirma que ela ainda apresenta dificuldades para aproximar as realidades das crianças com o ambiente escolar. As crianças aprendem sobre lugares e povos e neste momento o espaço construído pode se transformar em um material pedagógico auxiliar muito rico.

A autora afirma com precisão que:

A escola é o único espaço que as cidades paulistas oferecem universalmente como possibilidade de reconquista dos espaços públicos e populares - domínio das atividades lúdicas (jogos e brinquedos) - que as crianças e jovens perderam na cidade capitalista e industrial. A reconquista necessita o rompimento da escola/prisão/fortaleza e sua transformação na escola/prça/parque (...). Essa transformação não é só uma questão de projeto arquitetural, limitada à ação do arquiteto, mas é, sobretudo, a transformação do modo de pensar o espaço/serviço educativo como local da propriedade coletiva, pública e, por isso, de sua apropriação dinâmica (p. 101-102).



criança atravessando a rua
fonte: caderno cenpec, 2006

1.1 Projetos de territórios educadores

Como parte do processo de compreender a reinserção do universo infantil na cidade e a consequente qualificação generalizada dos espaços urbanos, foram levantadas três experiências importantes e inspiradoras neste ramo: O “Sistema bairro-escola”, projeto que pretende articular equipamentos de lazer, cultura e educação em um âmbito mais programático; o “Caminhos escolares”, que tem como objetivo a conquista pelas crianças de uma mobilidade segura e autônoma nas ruas e a consequente recuperação dos espaços públicos; e o projeto “Território CEU” que, para além do projeto de uma escola, propõe a integração de equipamentos públicos de bairro por meio da qualificação dos espaços públicos que os conectam.



menino de bicicleta na rua
fonte: caderno cenpec, 2006

1.1.1 Sistema Bairro-Escola

O projeto “Bairro-Escola” é um sistema de articulação entre escolas, famílias e comunidades, que objetiva garantir condições para o desenvolvimento de crianças e jovens.

Esse sistema é desenvolvido pela Associação Cidade Escola Aprendiz, criada em 1997 na cidade de São Paulo, e propõe que as atividades educativas extrapolem o ambiente tradicional de educação, podendo acontecer em locais que apresentem oportunidades educativas, tais como: equipamentos culturais de bairro, praças e parques, espaços de esporte, entre outras. Essa interconexão de elementos caminha na direção do que a Associação chama de território educativo integrado (SINGER, 2015).

As experiências da Aprendiz com crianças e jovens, tendo a cidade como agente educativo, resultaram na apropriação coletiva de espaços e em políticas públicas. Quando as atividades da associação chamaram a atenção dos gestores públicos, ela passou a apoiar comunidades e governos que apresentassem dificuldade de articulação entre instituições, equipamentos, serviços e espaços destinados às crianças.

Porém, a desarticulação das políticas é um dos fatores que restringe o aproveitamento da cidade nos processos educativos. Este sistema é uma proposta que pretende superar esta limitação e transformar territórios, a cidade, a escola e a vida das crianças.

Seguem alguns exemplos de como o Bairro-Escola contribui com o desenho de programas e políticas públicas, além de possibilitar e fortalecer as comunidades envolvidas no processo de tornar os territórios mais educadores (SINGER, 2015).

- Bairro-Escola Vila Madalena

De acordo com a publicação do Projeto Aprendiz (2015), a Vila Madalena é um bairro de classe média, marcado por desigualdade social, mas com boa infraestrutura. Contudo, os equipamentos públicos são pouco utilizados pelos moradores. Neste contexto, o Bairro-Escola propôs a formação de jovens agentes comunitários, intervenções nos espaços públicos, como trilhas que integram as escolas às comunidades, e o fortalecimento dos fóruns que discutem as políticas para infância e juventude. Entre as principais atividades foram realizadas: Escola do Bairro, Escola na Praça, Agência Comunitária de Notícias, Repórter Aprendiz, Ponto de Cultura – Escola da Rua, Teatro da Vila e Trilhas Urbanas no início dos anos 2000.

- Bairro-Escola Centro

Nesta região central da cidade, de grande



mapa de localização dos projetos no município de São Paulo
fonte: caderno territórios educativos, 2015

importância histórica e cultural, a Associação Aprendiz iniciou suas atividades com um projeto no qual professores da rede pública participavam de uma formação por meio de encontros que aconteciam em equipamentos culturais. Depois de três anos, passou a fomentar grupos articuladores intersetoriais para elaborar propostas que influenciassem positivamente a vida de crianças da Barra Funda, Santa Cecília e Bom Retiro. Foram feitos mutirões para revitalizar uma praça, um clube-escola e uma escola. Também foi promovida a articulação dos equipamentos de cultura com os atores da saúde, educação e assistência social.

- Bairro-Escola Fundão do Jardim Ângela

Essa é uma das regiões mais pobres da cidade, que apresenta uma das piores infraestruturas, qualidade de vida e renda da cidade. Por outro lado, apresenta rico potencial humano, ambiental, cultural e político. A atuação do Aprendiz neste local começou em uma escola de educação infantil, com intervenções em seus muros, que depois foram levadas aos muros da comunidade toda. Após esse projeto, alguns dos agentes mobilizados, junto à associação, formaram um grupo articulador local que hoje se reconhece como uma rede que trabalha para crianças, adolescentes e jovens da região.



festival Bairro- Escola Jardim Ângela
fonte: caderno territórios educativos, 2015



galeria a céu aberto no beco da praça
Aprendiz das Letras. Vila Madalena
fonte: caderno territórios educativos, 2015

1.1.2 Caminhos Escolares

O projeto “Caminhos Escolares” é uma iniciativa espanhola, criada na década de 1990 pelo gea21 (grupo de estudios y alternativas), junto ao governo espanhol, que atua sobre diversas cidades da Espanha (RIVAS e CANOSA, 2010).

O caminho escolar é o trajeto que conecta a casa até a escola. Porém, como conceito, ele significa mais do que a simples conexão física. Nesse percurso são tratadas questões como a reinserção da criança no ambiente urbano e a valorização da autonomia infantil. Acredita-se que, ao melhorar as rotas escolares, e permitir que as crianças façam esses caminhos a pé, a cidade será apropriada cada vez mais por elas.

Essa iniciativa visa à reestruturação urbana por meio da melhoria das travessias, calçadas, implantação adequada de mobiliário urbano e iluminação pública. Além disso, são pensadas pequenas praças, bancas, ou bancos ao longo do percurso como espaços de pausa/espços para brincar para que o caminho não se torne monótono e rígido.

Para que esse projeto possa ser colocado em prática, é essencial a participação dos pais, da escola e da comunidade do entorno. Na cidade de Córdoba, por exemplo, os comércios locais que apoiam o projeto possuem um adesivo na porta para indicar que fazem parte do projeto. Esse adesivo dá responsabilidade ao estabelecimento de observar e ficar de olhos atentos nas crianças que passam na rua e indica às crianças que aquele é um local de apoio, que elas podem parar e pedir ajuda, caso necessário.

No Brasil, houve algumas tentativas de implantação de caminhos escolares.

Em Florianópolis foi realizado um trabalho

chamado “Rotas Seguras para a Escola” entre 2003 e 2005. O objetivo era conhecer e analisar as condições de mobilidade de crianças de escolas públicas que estão instaladas às margens de rodovias estaduais e propor alternativas para a melhoria das condições de segurança das crianças. Infelizmente o projeto não foi implantado.

Em São Paulo há algumas iniciativas referentes a esse tema: A Lei Municipal 14492/07 sobre área escolar de segurança, o Projeto Piloto Caminho Escolar de Paraisópolis e o Projeto Carona a Pé, da Organização Mobilidade e Educação.

A Lei Municipal 14492/07 preconiza sobre o que pode ou não existir no caminho escolar, no que diz respeito à segurança dos pedestres. Dentro de um raio de 100m, a partir dos portões da escola, não se pode vender bebidas alcoólicas, jogar jogos de azar, etc. Além disso, a lei determina que o local deve ser iluminado, deve possuir calçadas de qualidade e sinalização instalada.



projeto “Camino Escolar” em Zaragoza, Espanha
fonte: site prefeitura de Zaragoza

O “Projeto Piloto Caminho Escolar de Paraisópolis” foi desenvolvido entre os anos de 2011 e 2013 pela SEHAB (Secretaria de Habitação da Prefeitura de São Paulo) junto à obra de urbanização da favela. O projeto foi desenhado a partir das premissas definidas pela comunidade e visava à priorização do pedestre, à restrição do espaço para os carros, à oferta de lugares de convívio e à maior acessibilidade.

O projeto “Carona a Pé” surgiu em 2015 e foi inspirado em outros projetos semelhantes por todo o mundo. É um movimento da Organização Mobilidade e Educação, que incentiva adultos e crianças a caminhar juntos no trajeto até a escola, em um horário pré-estabelecido, seguindo uma rota determinada, com base na ideia de andar a pé e, nesta experiência, construir relações com a cidade (CARONA A PÉ, 2015).

Um exemplo foi dado pelo Colégio Equipe, que reuniu um grupo de professores e pais para colaborar uns com os outros e transmitir a ideia de que a educação pode acontecer em todos os espaços.

Para além desses projetos citados, o contato com o trabalho de final de graduação da arquiteta e urbanista Marieta Colucci (2014) representou uma importante referência no que diz respeito à proposição de apropriação dos espaços através do conceito de caminhos escolares.

A autora propõe a qualificação das conexões entre escolas e conjuntos habitacionais próximos à Rodovia Raposo Tavares, no bairro da Vila Munick, na zona oeste de São Paulo. Propõe ainda a qualificação de pequenos espaços públicos do entorno.



projeto “Caminho Escolar” de Paraisópolis
fonte: site do “Mobilidade Pinheiros”

1.1.3 Território CEU

O Programa Rede Integrada de Equipamentos Sociais, coordenado pela SMDU (Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano) e desenvolvido com as Secretarias de Educação, Cultura, Esportes e Lazer, Assistência e Desenvolvimento Social e Direitos Humanos, visa realizar uma “integração física e de gestão dos diversos equipamentos públicos existentes e um planejamento integrado na implantação dos novos CEUs” (SMDU/SP-URBANISMO, 2016).

Os CEUs – Centros Educacionais Unificados –, foram implantados a partir de 2003, com base na reflexão de teses brasileiras acerca da educação no Brasil, com deferência para Paulo Freire, e nas experiências das Escolas-Parque propostas por Anísio Teixeira, desde 1947. Concebidos como espaços de integração de variados programas educacionais, esportivos e culturais, com estrutura para atividades em todas estas áreas e abertos à comunidade, hoje conta com um número significativo de 45 unidades espalhadas, na maioria, pelas zonas leste e su da cidade de São Paulo (SMDU, 2016).

O projeto de ampliação do “Programa CEU” para o “Território CEU”, iniciado em 2013, proporcionou uma maior integração do equipamento educacional ao seu entorno e esta integração se dá no âmbito programático e territorial por meio de caminhos seguros e de usos e programação integrados. A identificação dos caminhos e dos equipamentos é feita por mapeamentos das estruturas físicas, dos fluxos existentes e das potencialidades educativas dos espaços que não pertencem, tradicionalmente, ao universo da educação (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2013).

As soluções urbanísticas para essa articulação territorial compõem-se de mobiliários urbanos, iluminação pública, sinalização, pavimentação



adequada, arborização, estrutura de ciclovias e melhoria das calçadas. Esses espaços urbanos, uma vez qualificados, intensificam a apropriação da cidade por diferentes grupos sociais e em diferentes momentos do dia e da semana, interferindo positivamente na dinâmica da cidade.

O Território CEU tem como premissa a articulação de políticas setoriais no território de cada subprefeitura, com a intenção de gerar melhor integração entre as políticas do plano central e aquelas desenvolvidas pelo governo local.

No que diz respeito à metodologia de construção de projeto, o Território CEU propõe-se a conceber as ideias projetuais por meio de processos colaborativos e compartilhados.

Em 2014 ocorreu o Laboratório CEU: Território Novo Mundo. Em caráter de projeto piloto, foi realizada uma série de atividades com a comunidade local, com o objetivo de garantir a participação da população na elaboração, execução e acompanhamento do projeto.

Laboratório CEU Novo Mundo
fonte: caderno O Projeto do Território CEU, 2016



2. A CIDADE QUE EDUCA

As cidades, por seus diferentes níveis de experiência que agregam, por sua diversidade cultural e por sua própria contradição, podem promover movimentos de transformação estruturais na sociedade. Os direitos sobre a cidade se materializam na criação de locais onde o trabalho, o lazer, a contemplação, a troca de experiências, a recriação de valores, a afirmação de identidades e as discussões democráticas coexistem. Ver a cidade como um espaço que auxilia na formação do indivíduo, ajuda na compreensão do papel educativo que ela pode exercer.

Nesta perspectiva, o conceito de “Cidade Educadora” consolidou-se no início da década de 1990, em Barcelona, na Espanha, onde se realizou o primeiro Congresso Internacional das Cidades Educadoras, quando foi aprovada uma carta de princípios básicos que caracterizam uma cidade educadora. Na década seguinte, em Porto Alegre, surgiu o Fórum Social Mundial, que deu a partida e integrou, desde 2001, o Movimento das Cidades Educadoras. Neste conceito, a cidade atua como um espaço de cultura, educando as escolas e todos os que circulam por seus espaços. E a escola, como palco de inúmeras vicências, acaba por educar a cidade por meio de uma troca de saberes e competências (GUARÁ, 2006).

A competência educadora da cidade pode expressar-se de maneira espontânea, pelo fato do espaço urbano já possuir características que educam, como mencionado anteriormente, ou pode expressar-se de maneira intencional, quando coloca as crianças, jovens, adultos e idosos

como protagonistas das cidades.

Trazer estes conceitos da área de conhecimento da educação para o urbanismo permite inferir que um dos aspectos de fragilidade nas grandes cidades deriva de um desenho urbano que não permite a apropriação e a vivência plena desses lugares.

Segundo o arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Ghel (2013) espaços de qualidade são aqueles em que atividades inesperadas, e não “necessárias”, ocorrem e que promovem a convivência entre diversas classes sociais, gêneros e idades.

O autor também ressalta que a experiência que se vive na rua pode ser captada por todos os sentidos - tato, olfato, audição, paladar, visão e cinestesia³. Por conta disso, para que haja uma troca positiva de experiências com a cidade, ela deve estar provida de elementos que garantam espaços adequados para caminhar, ficar em pé ou sentar; proteção contra ruídos, fumaça e sujeira; existência de pequenos mobiliários de apoio como sinalizações de trânsito, bancos, banheiros públicos, lixeiras, iluminação pública; e geração de ambientação agradável e saudável com plantas, flores, animais.

³Percepção do equilíbrio e da posição e articulação das várias partes do corpo, que orienta os movimentos coordenados.

No que tange ao domínio do conhecimento dos urbanistas, pode ser a partir do desenho urbano baseado em uma experiência peatonal, que estimula todos os sentidos e articula, de forma inteligente e segura, os espaços urbanos, que se torna possível proporcionar uma cidade educadora.

E no campo da educação aprendemos que:

Se estivesse claro para nós que foi aprendendo que percebemos ser possível ensinar, teríamos entendido com facilidade a importância das experiências informais nas ruas, nas praças, no trabalho, na sala de aula das escolas, nos pátios dos recreios, em que variados gestos de alunos, de pessoal administrativo, de pessoal docente se cruzam cheios de significação. (...) Há uma pedagogia indiscutível na materialidade do espaço (FREIRE, 1987).

intervenção artística na praça Marcos Manzini - Santo Amaro
colagem em placa retangular de vidro
artista: Adrián Gouet
fonte: arquivo pessoal, 2017



3. ÁREA DE INTERVENÇÃO

Ao retomar o objetivo mais amplo deste trabalho de qualificação e conexão de espaços públicos e equipamentos, bem como levar em consideração os projetos apresentados e o discurso da autora Mayumi Watanabe (1989), que reiteram o papel da escola como ponto de partida para a reconquista dos espaços urbanos, considerou-se apropriado escolher um espaço tradicional escolar para posterior análise, qualificação e articulação do território do entorno imediato.

A escola escolhida foi a EMEI Borba Gato, localizada no centro histórico do bairro de Santo Amaro, em São Paulo. Essa escola mostrou-se interessante pelo fato de dividir sua quadra com uma creche, uma biblioteca municipal e uma associação cultural, além de ser vizinha de uma praça.

A Escola Municipal de Ensino Infantil Borba Gato foi construída em 1952 como parte do projeto de educação desenvolvido por Mario de Andrade, secretário de cultura da época (1935 a 1938), chamado “Parque Infantil”. Esse projeto apostava no desenvolvimento de atividades que assegurassem o desenvolvimento integral das crianças.

A socióloga Silvana Rubino (2013) comenta sobre os Parques Infantis em publicação do Itaú Cultural:

foto aérea da quadra de estudo

sem escala



Tratava-se de educar uma cidade. (...) Os Parques Infantis voltavam-se para os filhos dos trabalhadores. A proposta era que pais e mães pudessem trabalhar com sossego sabendo que suas crianças estavam assistidas por meio do esporte, do canto, da alimentação, do tratamento odontológico e de diversas atividades. Não era um espaço escolar, pois atendia crianças a partir de 3 anos. Era um espaço complementar à educação formal, e as crianças nem sequer eram separadas em classes por idade. Era um espaço para brincar, para estar, tomar sol, fazer bagunça na piscina e mesmo “ficar à toa” (RUBINO, 2013, p. 10).

Neste ponto, é muito interessante notar que Mario de Andrade considerou a construção dos Parques Infantis como parte de um sistema mais amplo, que pudesse educar para além dos muros da escola tradicional.

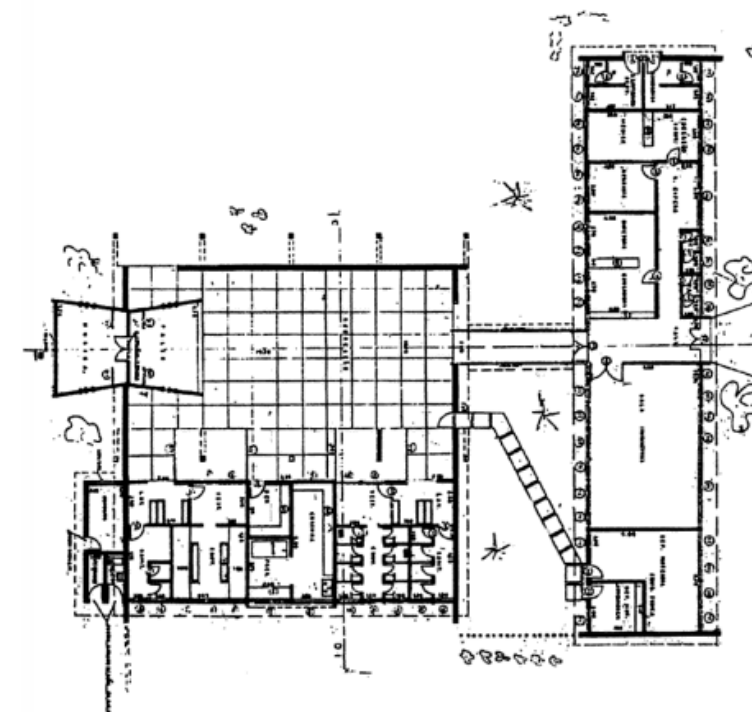
No mesmo período em que foi construído o Parque Infantil Borba Gato, e com intenção de complementá-lo, foram construídas uma creche e uma biblioteca infantil no mesmo terreno. Não havia separação física entre os equipamentos e as atividades do Parque Infantil aconteciam por toda a quadra.



crianças no Parque Infantil
fonte: publicação Itaú Cultural, 2013



inauguração do parque infantil Borba Gato
fonte: acervo Biblioteca Belmonte, 1953



planta do Parque Infantil Borba Gato
fonte: acervo EDIF, 1970



fachada da CEI Santo Amaro
fonte: acervo pessoal, 2018



biblioteca Belmonte e muros da EMEI
fonte: acervo pessoal, 2018



fachada da escola de capoeira
fonte: acervo pessoal, 2018

Com o fim do programa, em meados da década de 1970, o Parque Infantil Borba Gato passou a chamar-se EMEI Borba Gato. Os outros equipamentos continuaram compondo a quadra, porém foram separados, categoricamente, por suas funções e por seus muros.

Em 1973 nasceu mais um equipamento de cultura para a quadra: A Associação Cultural Corrente Libertadora, que iniciou suas atividades como academia de capoeira, e hoje também propõe ações direcionadas a crianças e adolescentes em situação de vulnerabilidade social da zona sul de São Paulo.

Atualmente, essa quadra que abriga esse conjunto de equipamentos destaca-se no território, pois representa uma mancha verde em meio a um bairro predominantemente seco, quase sem árvores. Os edifícios que a compõem continuam exercendo suas atividades de cultura e educação, porém não apresentam articulação interna, tanto espacial, pois ainda são separadas por muros, quanto de programa de atividades.

A conexão estabelecida com a cidade também foi perdida. Na época da construção, havia um gradil baixo como fechamento da quadra, o que permitia maior permeabilidade visual e física entre os edifícios e seu entorno. Hoje, a grade permanece na biblioteca, mas há muros como fechamento das escolas e da associação cultural, o que corta abruptamente qualquer conexão que possa ser estabelecida com o espaço urbano contíguo a esta quadra.

Após um primeiro estudo da quadra da escola, e a constatação de sua importância devido ao fato de localizar-se no centro histórico do bairro, compreender sua constituição de modo amplo apresentou-se como um desafio necessário.

3.1 O bairro de Santo Amaro

Santo Amaro localiza-se a 20 km do centro histórico de São Paulo, próximo às margens do rio Pinheiros e à represa Guarapiranga. A origem do bairro se remete a uma missão jesuíta às margens do rio Jurubatuba. Durante a década de 1560, o padre José de Anchieta viu naquele sítio uma possibilidade de constituição de um povoado devido à imensa quantidade de índios e colonos que se encontravam instalados naquela região. Em 1832, Santo Amaro foi transformada em vila e em 1869 contava com aproximadamente dez ruas (BERARDI, 1969).

O marco zero da cidade de Santo Amaro era o antigo “Largo do Jogo da Bola”, atual Largo Treze de Maio. No início do século XX, o Largo possuía arruamento de terra e, em um pequeno calçamento beirando os Imóveis, encontrava-se o ponto final da linha do bonde que conectava o centro de Santo Amaro ao centro de São Paulo. As construções ali eram na maioria térreas e ocupavam pequenos lotes.

O jardim público, na Praça Floriano Peixoto, era muito aproveitado pelos moradores, principalmente pelas crianças. Havia muitas árvores, formando grandes áreas sombreadas, bancos e um coreto, onde uma banda tocava aos domingos. Essa praça participava da dinâmica cotidiana e era aproveitada por todos os moradores da região.

Em função do comércio promovido entre a vila e a cidade de São Paulo, foi construída uma ferrovia para trem a vapor em 1886. O percurso tinha início na Rua São Joaquim, passava pela Vila Mariana e seguia até o Largo Treze de Maio.

O trem durou pouco tempo (entre 1886 e 1913), pois foi realizada uma retificação da linha pela



mapa de localização do bairro, sem escala
fonte: google maps, 2018



bonde chegando à vila de Santo Amaro
fonte: foto tirada de painel no metrô Largo Treze

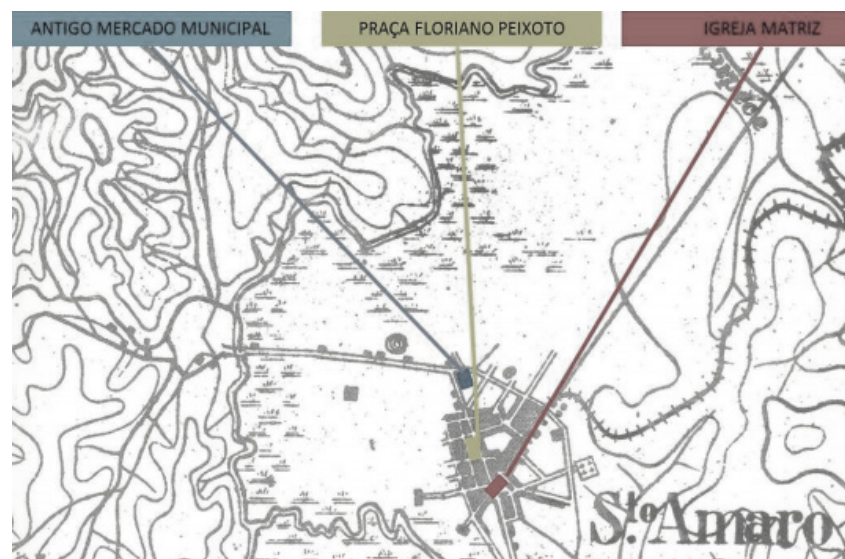


largo treze. 1970
fonte: foto tirada de painel no metrô Largo Treze

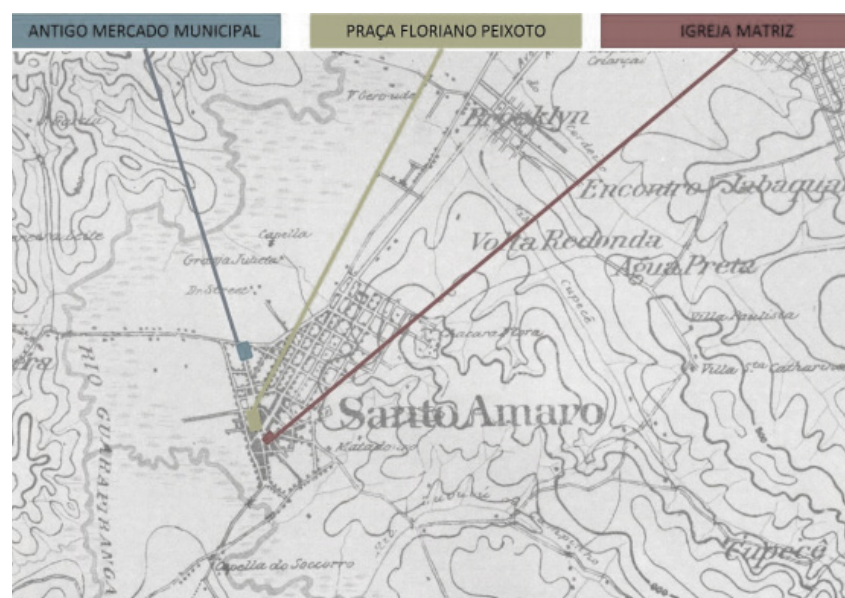


SANTO
AMARO

bonde de Santo Amaro
fonte: foto tirada de painel no metrô Largo Treze



mapa do município de Santo Amaro em 1890
fonte: PASSAGLIA, 1978



mapa do município de Santo Amaro em 1923
fonte: PASSAGLIA, 1978

Light and Power, companhia de energia elétrica, e posteriormente substituída por uma linha de bonde, o Tramway de Santo Amaro, que operou até 1968. Seu percurso era mais extenso, pois partia da Praça da Sé, passava pela Vila Mariana e pelo Largo Treze de Maio, cruzando o Rio Pinheiros até a Estrada de Guarapiranga.

No mapa publicado em 1890 (PASSAGLIA, 1978), é possível identificar a linha férrea que fazia conexão com São Paulo. Já no mapa de 1923 observam-se os novos arruamentos que acompanharam a linha de bonde na direção noroeste, indo ao encontro dos bairros do Brooklin, Moema e Vila Clementino.

Em 1935, o município de Santo Amaro foi anexado ao município de São Paulo, a partir do Decreto nº 6.983, assinado por Armando de Sales Oliveira, Interventor Federal do Estado de São Paulo. Dessa forma, ficou incluída no território municipal de São Paulo uma vasta zona rural, que fazia divisas com os municípios de São Vicente e Itanhaém.

A partir de 1945, com a expansão industrial em São Paulo, o bairro de Santo Amaro passou a abrigar diversas indústrias que procuravam terrenos de menor valor do que as áreas centrais do município. Porém, mesmo diante da expansão da área urbana de Santo Amaro, o núcleo central e originário do bairro, composto pelo Largo 13 de Maio e suas ruas adjacentes, mantém até os dias de hoje característica de núcleo comercial popular e de serviços.

3.2 Eixo histórico

Uma das tradições populares da antiga cidade de Santo Amaro que iniciou-se no começo do século XX e permanece até hoje é a Romaria, peregrinação religiosa que parte do Largo Treze e se direciona à cidade de Pirapora, no interior do estado de São Paulo.

Pessoas a cavalo, em charretes, automóveis e bicicletas partem do Largo no primeiro sábado de maio, todos os anos. O trecho percorrido até a Avenida João Dias é chamado pelos moradores de “eixo histórico” e tem grande relevância para o centro do bairro.

Esse eixo, além de representar o caminho dos romeiros, possui equipamentos de lazer, cultura, educação e uma intensa atividade comercial. Devido ao seu grande valor histórico, urbanístico, ambiental e afetivo, o CONPRESP (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental de São Paulo) determinou o tombamento do conjunto de elementos construtivos do ambiente urbano identificado como Eixo Histórico de Santo Amaro em 2002.

Iniciando na Pça. Marcos Manzini em frente à Biblioteca Prestes Maia (1), segue pela Rua. Ten. Cel. Carlos da Silva Araújo, onde há a presença do antigo Mercado Municipal, que hoje abriga a Casa de Cultura de Santo Amaro (2); avança pela Pça. Salim Farah Maluf, que é vizinha da EMEI Borba Gato, da CEI Santo Amaro e da Biblioteca Belmonte (3); chega à Pça. Floriano Peixoto (4), continua no calçadão Cap. Tiago Luz e culmina no Largo Treze - Igreja Matriz (5).



mapa de localização do eixo histórico

A presença de paisagens urbanas históricas, combinadas a um centro comercial intenso e a grande presença de meios de transporte público fazem do eixo histórico de Santo Amaro uma centralidade importante para a cidade de São Paulo. Ao mesmo tempo cria um percurso instigante para quem adentra ao bairro e uma dinâmica interessante de pequenas pausas ao longo dessa via.

3.3 Pedestres no eixo

Durante a década de 1970, foi realizado pela Prefeitura da cidade um projeto de calçadas para pedestres para o centro do bairro de Santo Amaro. Contemporâneo ao projeto dos calçadões do centro histórico de São Paulo, Santo Amaro beneficiou-se de um momento em que a gestão pública estava entendendo ser importante a priorização dos pedestres em certas regiões da cidade.

Segundo publicação da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) de 1978, as principais atividades urbanas que justificam a implantação de áreas exclusivas para pedestres são o comércio, os negócios, o lazer e o transporte. Partindo dessa premissa mais generalizada, a Companhia definiu também alguns objetivos para essa iniciativa:

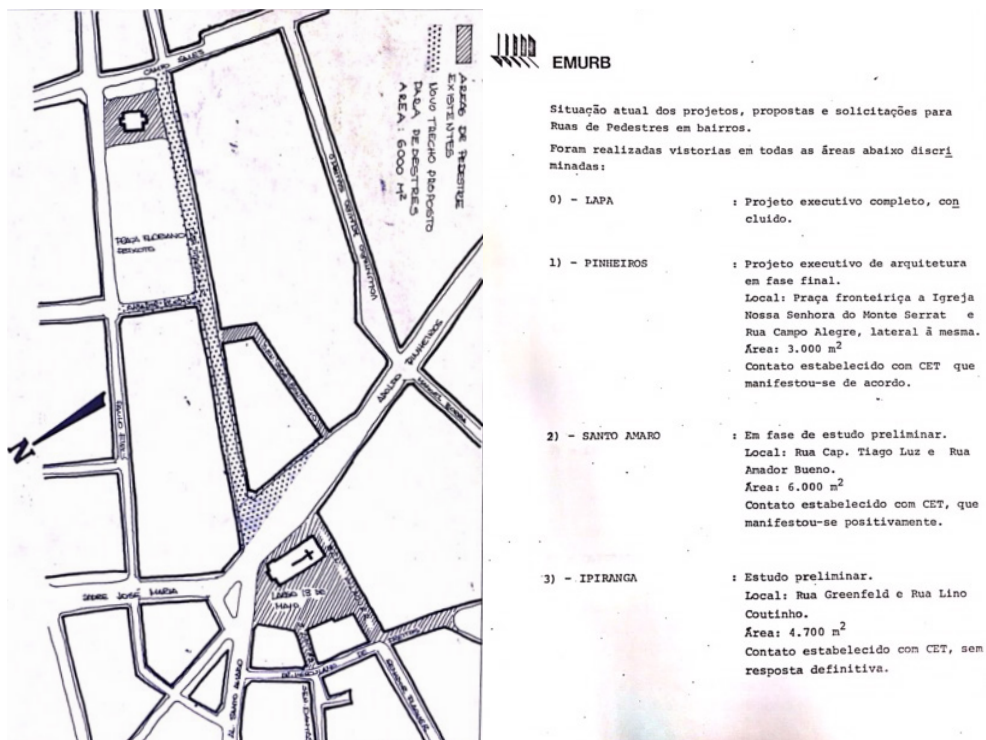
- “- aumento da segurança do pedestre em seus deslocamentos pela redução dos conflitos e separação dos fluxos de veículos e de pedestres;
- preservação de locais históricos pela redução do tráfego de veículos;
- recuperação da área urbana, pelo uso de equipamentos urbanos incompatíveis com o tráfego de veículos;
- desincentivo ao uso do veículo particular e/ou incentivo ao uso do transporte público, através do bloqueio de ruas, criação de ruas e faixas exclusivas para ônibus, etc.
- diminuição do número de acidentes envolvendo veículos e os custos sociais associados;
- promoção de um ambiente no qual crianças possam brincar em segurança;



pedestres nos calçadões de Santo Amaro
fonte: caderno CET, 1978



pedestres nos calçadões de Santo Amaro
fonte: caderno CET, 1978



estudo para ampliação dos calçadões de Santo Amaro. 1981
fonte: publicação EMURB, 1981

- incentivo à conservação urbana e à renovação dos locais públicos.”

No que diz respeito ao projeto de implantação de calçadas para pedestres no bairro de Santo Amaro, para além da preservação e incentivo das áreas comerciais e da preservação dos locais históricos ali presentes, viu-se como principal elemento incentivador dessa iniciativa, o transporte.

O transporte também pode tornar-se atividade principal de uma área de pedestres, uma vez que diversos terminais de ônibus, metrô e ferrovia se localizem na região ou nas suas proximidades. Como resultado temos um contínuo e intenso movimento de pedestres, fruto do embarque e desembarque, durante todo o dia e parte da noite. Apenas em uma área de pedestres esta atividade é considerada principal: São Paulo, região de Santo Amaro (CET, 1978).

No final dos anos 1970, somente as ruas contíguas ao Largo Treze de Maio e uma pequena rua do outro lado da Avenida Adolfo Pinheiro eram ruas de pedestres. No ano de 1981, houve uma nova proposta para ampliação dessa área, que agregaria a Rua Capitão Tiago Luz e Rua Amador Bueno ao conjunto de calçadões de Santo Amaro. Na época, somente metade da Rua Capitão Luz foi implementada.

Foi apenas no início desta década que o outro trecho planejado há 37 anos foi completado. Além disso, a Subprefeitura de Santo Amaro executou um projeto de revitalização de alguns calçamentos e adequação das larguras das vias de automóveis.

4. ANÁLISES DO EIXO

Após compreender a história e a importância do eixo histórico e seus equipamentos para o bairro de Santo Amaro, realizei análises que pretenderam aprofundar o entendimento deste espaço sob diversas perspectivas. Neste momento, a EMEI Borba Gato voltou a tornar-se elemento central e irradiador para as análises urbanas realizadas no perímetro em estudo.

Na busca de entender o local estudado, com base na concepção de Milton Santos (1996) de que o espaço é composto por um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, procurei observar atentamente os elementos urbanos que compõem o espaço em questão e as situações que ocorrem nele.

Para isso, durante todo o período de estudo, realizei, mapas de análise, visitas de campo, conversas com a população que trabalha/vive/visita/estuda na região, bem como pesquisas de fluxos e atividades de permanência que acontecem no local.

Foram definidos três elementos de análise com o objetivo de levantar possíveis pontos de conflitos e potencialidades ao longo do eixo para a posterior proposta de intervenção no espaço urbano.

4.1 Percursos

Uma primeira aproximação do território, por meio da visita de campo, permitiu uma experiência com sensações e impressões incertas de quem se coloca como espectador e observa uma paisagem e sua vida cotidiana pela primeira vez. Descrevo essas primeiras impressões a seguir.

Partindo da Biblioteca Prestes Maia, um dos extremos do eixo histórico, tem-se uma praça agradável, com diversos bancos e muitas árvores, porém pouco povoada. A Biblioteca é grande e localiza-se bem no centro da praça, não tão próxima à Avenida João Dias. Ao preparar-se para atravessar a avenida, avista-se do outro lado uma pequena praça com o monumento dedicado aos romeiros e realizado pelo artista Júlio Guerra. O semáforo para a travessia é demorado e há muitos carros

mapa de localização do percurso



e ônibus em alta velocidade, porém existe uma faixa de pedestres que conecta as duas praças e permite o acesso direto. Após atravessar a avenida e passar pela pequena praça, avista-se a Casa de Cultura de Santo Amaro, antigo Mercado Municipal. A construção é do final do século XIX e encontra-se em bom estado, apesar de estar cercada por grades e vagas de estacionamento em todo seu perímetro. Na continuação do percurso orientado pelo eixo, observa-se uma rua bastante larga com calçadas estreitas. Poucos carros passam ali. As edificações têm gabaritos baixos, de no máximo três andares, e são compostas por pequenos comércios, como bares, lojas de roupa e estacionamentos.

Após caminhar dois quarteirões com esse cenário, chega-se à Praça Salim Farah Maluf, vizinha da quadra que abriga a EMEI Borba Gato, o CEI Santo Amaro, a escola de capoeira e a Biblioteca Belmonte. Essa praça possui equipamentos de ginástica e alguns bancos, quase todos quebrados. Também está rodeada por cinco pontos



Foto 1: biblioteca Prestes Maia
Foto 2: monumento de homenagem aos romeiros
Foto 3: casa de cultura
Foto 4: calçada lateral à casa de cultura
fonte: acervo pessoal, 2017

finais de ônibus, o que faz com que a maioria das pessoas que ocupa a praça esteja lá com essa finalidade de esperar pelo transporte público.

O entorno da escola é bem movimentado, tanto em relação ao fluxo de pedestres, quanto de carros e ônibus. As crianças que passam por ali sempre estão acompanhadas de um adulto.

Ao cruzar a praça e atravessar uma rua muito movimentada, encontra-se a antiga sede da prefeitura, hoje outra Casa de Cultura, que está ao lado da Praça Floriano Peixoto. Essa praça já existia como importante ponto de encontro e lazer da população santamarense, antes mesmo do pequeno município ser anexado à cidade de São Paulo. É uma praça bem arborizada e muito mais frequentada que a anterior.

Ali, antes de iniciar a praça, começa a rua de pedestres, que segue até o Largo Treze de Maio. Ao percorrer todo o calçadão, encontram-se todos os tipos de mercadorias a serem vendidas, tanto

Foto 5: calçada do eixo histórico
Foto 6: praça Salim Farah Maluf
Foto 7: calçada contígua à EMEI Borba Gato
Foto 8: entrada da EMEI Borba Gato
Foto 9: praça Floriano Peixoto
fonte: acervo pessoal, 2017



nas lojas de dentro das edificações, quanto pelos inúmeros ambulantes localizados por toda a rua. Ao chegar no cruzamento do calçadão com a Avenida Adolfo Pinheiro, pode-se avistar a Igreja Matriz de Santo Amaro e o Largo Treze de Maio.

O entorno da igreja encontra-se gradeado, ocupando mais da metade da área do Largo, porém, atrás dela ainda permanece a rua de pedestres com seus ambulantes e lojas nas edificações, o que garante a presença de muitas pessoas naquele espaço.

Foto 10: placa localizada na entrada do calçadão
Foto 11: rua Capitão Tiago Luz
Foto 12: avenida Adolfo Pinheiro na chegada ao Largo Treze
Foto 13: igreja matriz de Santo Amaro
fonte: acervo pessoal, 2017



4.2 Mapas

Simultaneamente às visitas de campo, para análise dos percursos, realizei alguns levantamentos de mapas para compreender as ocupações do território estudado e suas formas e estruturas. Por meio do mapa “nolli” (1) busquei reconhecer a proporção de cheios e vazios na região.

No levantamento de equipamentos públicos construídos e praças públicas (2), procurei compreender quais eram e onde se encontravam os equipamentos de lazer, cultura, saúde e educação que a população utiliza. Já no levantamento de uso do solo (3), pude verificar os usos mais generalizados da região.



mapa 1



Equipamentos e praças

- Praça
- Rua de pedestre
- Estacionamentos e espaços vazios
- Equipamento educacional

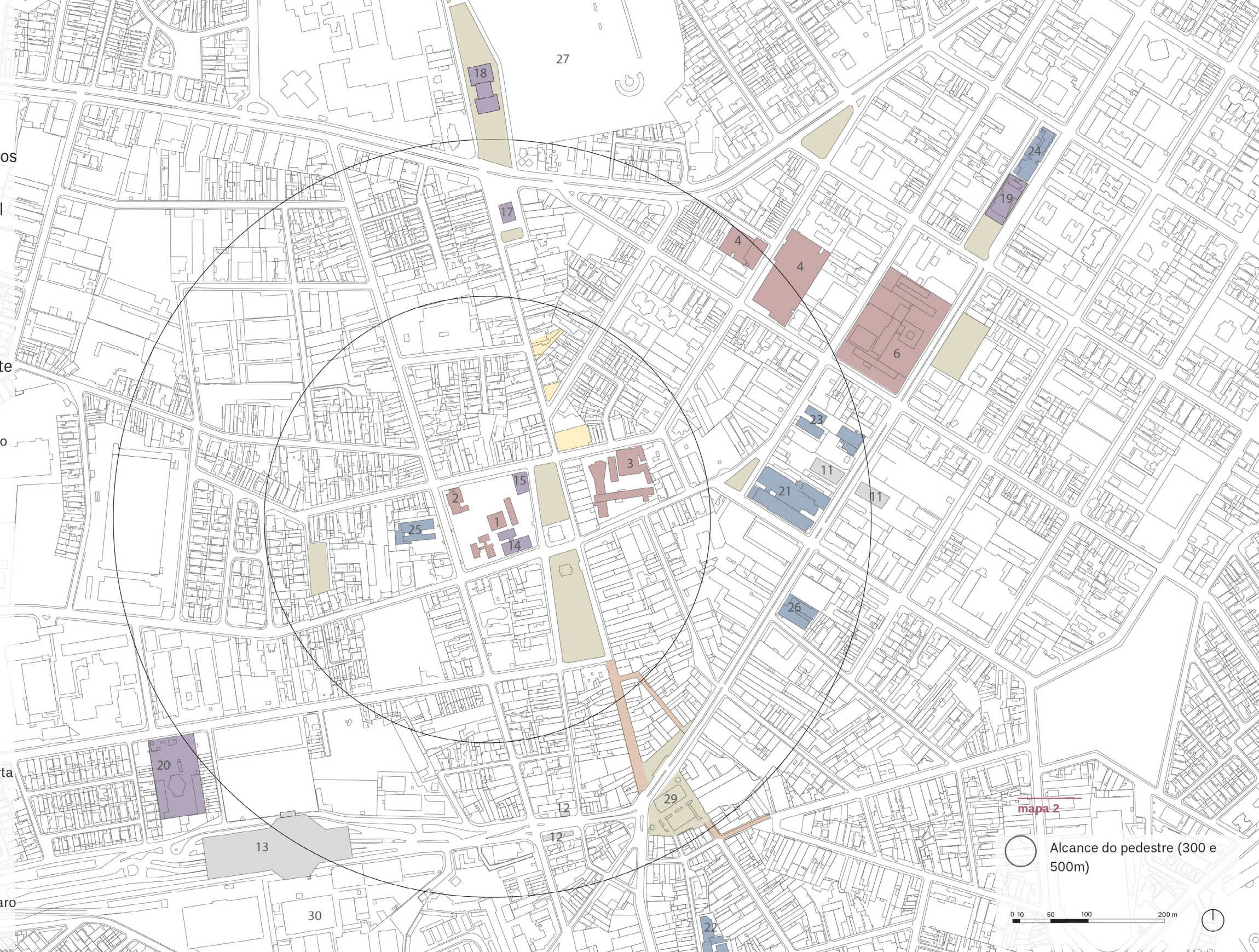
- 1 - EMEI Borba Gato
- 2 - CEI Santo Amaro
- 3 - Escola Estadual Professor Alberto Conte
- 4 - Colégio Paralelo
- 6 - EMEFM Prof. Linneu Prestes

- Equipamento de transporte
- 11- Metrô Adolfo Pinheiro
- 12- Metrô Largo Treze
- 13- Terminal de ônibus de Santo Amaro

- Equipamento cultural
- 14- Biblioteca Municipal Belmonte
- 15- Associação Cultural Corrente Libertadora
- 17- Casa de Cultura de Santo Amaro
- 18- Biblioteca Prefeito Prestes Maia e Teatro Leopoldo Fróes
- 19- Teatro Paulo Eiró
- 20- SESC Santo Amaro

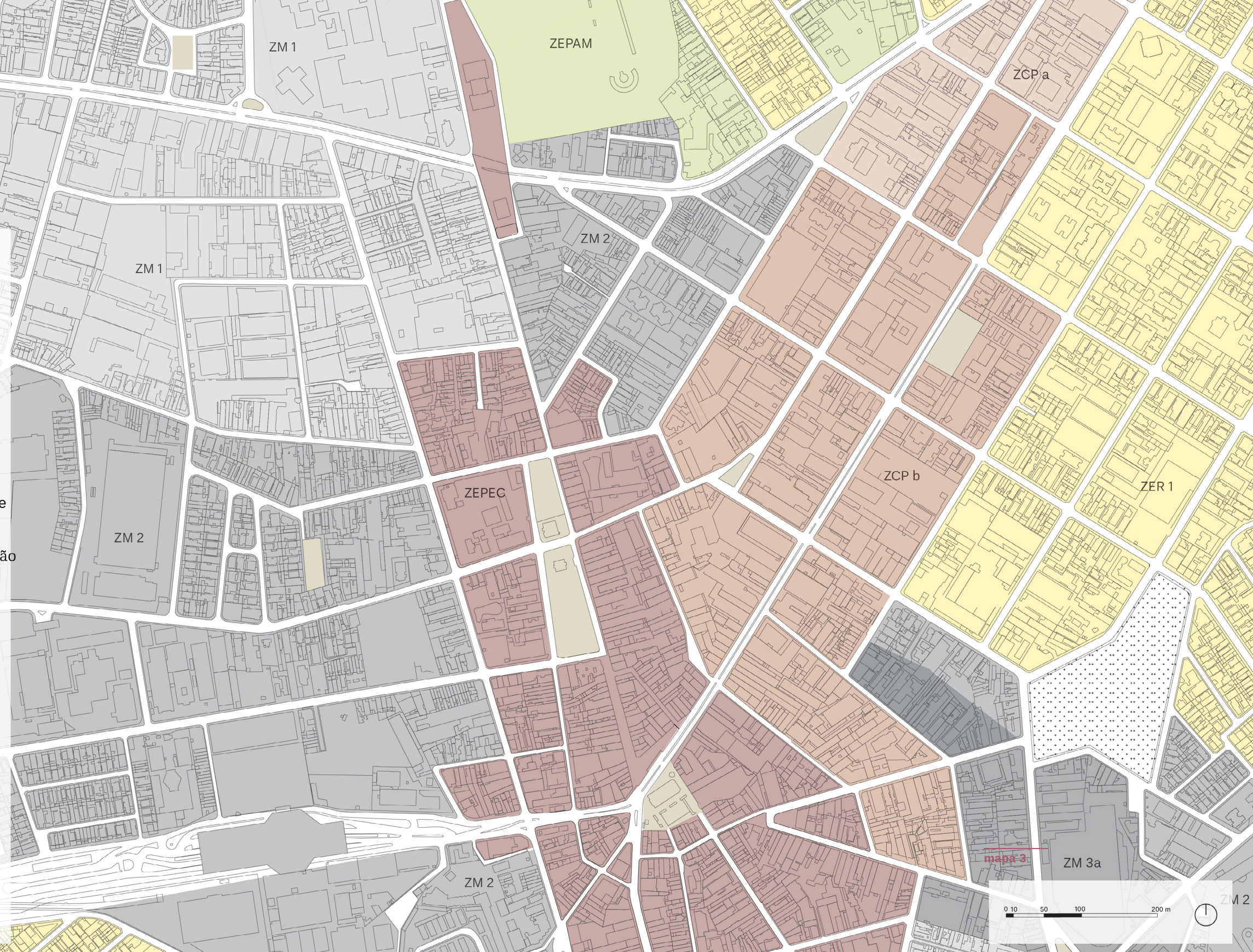
- Equipamento de saúde
- 21- Santa Casa de Santo Amaro
- 22- Pronto Socorro Hospital Regional Sul
- 23- Hospital e Maternidade Santa Marta
- 24- Pronto Socorro Santo Amaro
- 25- Alvorada Hospital e Maternidade
- 26- Hospital Regional Sul

- Outros:
- 27- Clube Hípico de Santo Amaro
 - 29- Largo Treze e Catedral Santo Amaro
 - 30- Clube Municipal Joerg Bruder



Mapa de uso e ocupação do solo

-  Zona Especial de Proteção Ambiental (ZEPAM)
-  Zona de Centralidade Polar - a
-  Zona de Centralidade Polar - b
-  Zona Exclusivamente Residencial Baixa Densidade (ZER 1)
-  Zona Especial de Preservação Cultural (ZEPEC)
-  Zona Mista de Baixa Densidade (ZM-1)
-  Zona Mista de Média Densidade (ZM-2)
-  Zona Mista de Alta Densidade - a (ZM-3a)
-  Zona Mista de Alta Densidade - b (ZM-3b)
-  Cemitério
-  Parques - Áreas Municipais



4.3 Pesquisas

4.3.1 - Contato com a população

No contato com a população, conversei com diversos atores do cotidiano daquele local sempre recorrendo às mesmas questões. O contato focou-se no entorno imediato da EMEI Borba Gato. No caso de conversas com crianças, as perguntas foram adaptadas, utilizando uma linguagem mais informal ou necessitando explicar mais vezes o que foi perguntado.

As perguntas aplicadas foram:

- 1) Que tipo de atividade faz ali?
- 2) Onde reside?
- 3) Que tipo de transporte utiliza?
- 4) Utiliza algum equipamento público da região?
- 5) O que gostaria que houvesse de diferente no bairro?
- 6) Costuma ver bastante crianças na rua? Quais atividades elas estão fazendo?

No total foram 21 pessoas entrevistadas, das quais 8 eram crianças (de 7 a 12 anos) e 13 eram adultos. Foram dois dias de pesquisas, uma no período da manhã e outra no período da tarde.

Sabe-se que a amostragem é restrita para compreender o entorno da escola em sua totalidade, mas, considerando que o principal foco do trabalho não é construir uma análise estatística de maiores proporções, e sim ter uma pequena aproximação com os personagens daquele local, considere suficiente para os objetivos deste trabalho.

Os resultados revelaram que 24% das pessoas eram adultos que trabalhavam no comércio local; 14% eram adultos fazendo compras; 28,5% eram crianças que estudavam na região no Ensi-

no Fundamental; 9,5% eram crianças que estavam com os pais fazendo compras; e 24% eram pais de crianças da EMEI Borba Gato e do CEI Santo Amaro.

A maioria das pessoas entrevistadas mora dentro da Subprefeitura de Santo Amaro (92%) e chega ao local de ônibus ou metrô (89%). A maior parte também respondeu que utiliza os equipamentos públicos de lazer e cultura da região (66,6%), sendo a Praça Floriano Peixoto eleita como espaço mais utilizado, porém no dia da conversa ninguém havia estado em nenhum equipamento. Todas as crianças responderam que nunca utilizaram outro equipamento da região que não fosse a escola em que estudam.

Em relação à pergunta sobre o que cada um desejaria de diferente para o bairro, as respostas foram mais variadas: cinco pessoas disseram que gostariam que a praça Salim Farah Maluf fosse melhorada; duas pessoas gostariam que houvesse brinquedos na mesma praça; três pessoas falaram que o trânsito deveria ser mais seguro; uma pessoa comentou que gostaria de uma base da polícia na praça para afastar alguns moradores de rua que se instalam no local; uma pessoa gostaria que não houvesse ponto final de ônibus na praça Salim Farah Maluf; oito pessoas não quiseram sugerir nada; e três pessoas comentaram que gostariam de mais praças no bairro.

Sobre a questão da presença de crianças na região, a maioria dos adultos entrevistados (85%) disseram que há bastante crianças na região, mas sempre acompanhadas dos pais e de passagem. O restante dos adultos (15%) afirmou não haver muitas crianças naquela área.

Para além das entrevistas, estabeleceu-se contato com a biblioteca Belmonte por meio de uma

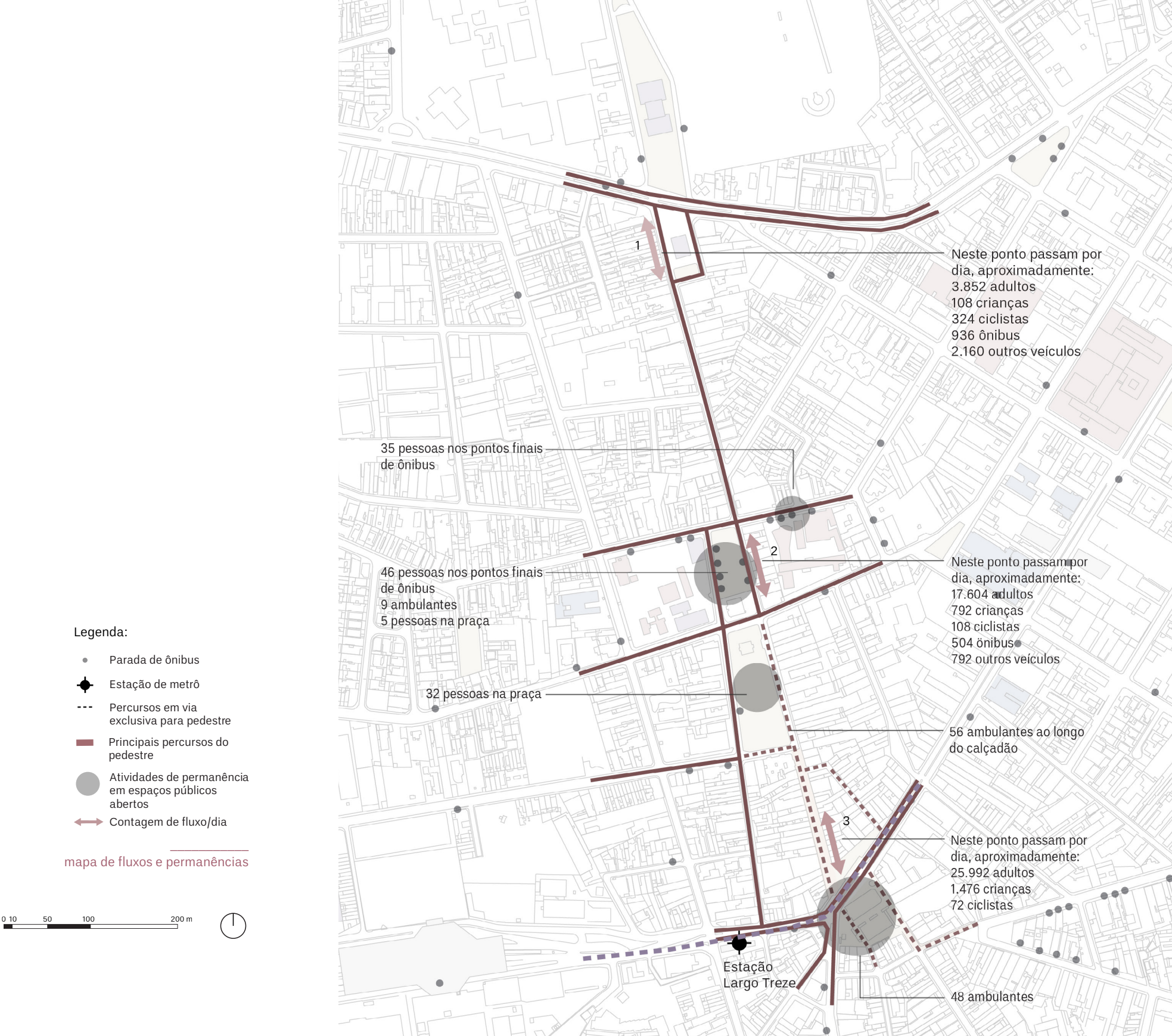
conversa informal com o coordenador da unidade. Ele informou que há diversas atividades, como saraus, apresentações de música e teatro, festas temáticas, que ocorrem dentro da biblioteca e raras vezes na Praça Floriano Peixoto, porém, a parceria com as escolas para a realização de atividades é inexistente. Ao informar sobre a história da biblioteca, contou que seu destaque no bairro já foi maior e que hoje é necessário maior incentivo para o uso.

Os resultados obtidos nestas conversas ressaltaram que as duas grandes atividades centrais da região encontram-se no comércio e nas escolas. Os equipamentos de cultura e lazer estão presentes no cenário do bairro, mas não são consideradas como atividades centrais pela população, apesar de aparecerem nas sugestões de melhorias para o local. Há a presença de um grande número de pessoas nas ruas, mas elas não permanecem nos espaços urbanos, somente transitam.

4.3.2 - Análise de fluxos e permanências

Com o intuito de compreender quantitativamente a intensidade de pessoas e meios de transporte que circulam no eixo estudado e as atividades de permanência ocorridas no local, realizei medições baseadas em uma metodologia de contagem que foi aprendida e exercitada em workshops fornecidos por instituições de mobilidade urbana (WRI, Bloomberg Philanthropies e NACTO) no trabalho de estágio na empresa São Paulo Urbanismo. Tal metodologia tem como referência os trabalhos desenvolvidos pela equipe Gehl (GEHL, 2013) e Active Design Guidelines (NYC, 2013).

O método de medição de fluxo, de forma simplificada, consiste em fixar-se em um ponto e contar, por tempo determinado, o número de pessoas ou veículos que passam por sua frente. A pesquisa



original categoriza as pessoas em relação à idade, gênero e pessoas com mobilidade reduzida e os transportes em: ciclistas, ônibus, motocicletas, veículos de passeio e carga. Também conta com uma equipe grande, que faz contagens em diversos horários do dia, por diversos dias e em diferentes locais de uma mesma região. É feita uma média de fluxo diário com os dados obtidos. Como complemento à análise dos fluxos, são feitas medições de atividade de permanência. O número de pessoas é anotado em um mapa, junto a um símbolo que representa a atividade realizada no local. É importante ressaltar que pessoas que estão caminhando não entram nessa contabilização, somente quem está em pé, parado ou sentado.

A pesquisa para este trabalho foi simplificada por entender-se que a análise completa dos fluxos implicaria em uma sistemática mais complexa e necessitaria o envolvimento de uma equipe de trabalho, sendo que para o caráter deste estudo e as informações que se desejava conseguir, uma pequena amostra já seria suficiente. Foram então escolhidos três pontos de medição e um número menor de categorias foi analisado. Separaram-se as pessoas somente entre adultos e crianças e os transportes em: ônibus, bicicletas e outros. As amostragens foram colhidas durante 20 minutos em cada ponto, em um dia de semana (quarta-feira) no período da tarde (entre 16hs e 18hs). A média calculada para o dia todo pode apresentar imprecisões, porém informa um indicativo do qual já podem ser tiradas algumas conclusões.

As atividades de permanência apresentam informações sobre o instante observado, não representam um período, como ocorre com os fluxos.

Os resultados obtidos mostram que as principais atividades de permanência no espaço urbano analisado são as de ambulantes espalhados pelo eixo e pessoas que esperam os ônibus nos pontos. Em menor número, mas também presen-

te, há pessoas sentadas ou paradas nas praças Salim Farah Maluf e Floriano Peixoto. Também é interessante notar que estas atividades só ocorrem entre a praça Salim Farah Maluf e o Largo Treze de Maio, evidenciando-se ser quase inexistente a permanência das pessoas no restante do eixo.

Em relação aos fluxos, a quantidade de meios de transporte diminui do ponto 1 ao ponto 3, enquanto a quantidade de pessoas aumenta. A intensa atividade comercial próxima ao Largo Treze explica a maior concentração de pessoas nesse local e a proximidade à Avenida João Dias explica a maior quantidade de veículos no ponto 1, apesar de não ser um número muito alto.

É importante ressaltar que as atividades comerciais permanecem até 19hs. Após esse horário, o eixo esvazia-se muito, não há pessoas na rua. Somente as atividades das Casas de Cultura oferecem programações noturnas.

5. CONFLITOS E POTENCIALIDADES

Das análises realizadas, destacaram-se pontos de conflitos, bem como de potencialidades urbanas, para uma reconfiguração do espaço, de maneira a incentivar a permanência nos espaços públicos e criar um ambiente seguro e de qualidade para os pedestres. Foram escolhidos alguns pontos que apresentassem tais potencialidades para possíveis intervenções no desenho urbano.

Ponto 1: A quadra da escola e sua praça vizinha são pontos essenciais para o desenvolvimento deste estudo desde o início. Deste modo, elas foram escolhidas como um dos pontos de intervenção.

Ponto 2: Esse espaço mostrou-se interessante como área de intervenção, pois é o ponto de entrada do eixo histórico e abriga um equipamento público significativo para o bairro: A Casa de Cultura.

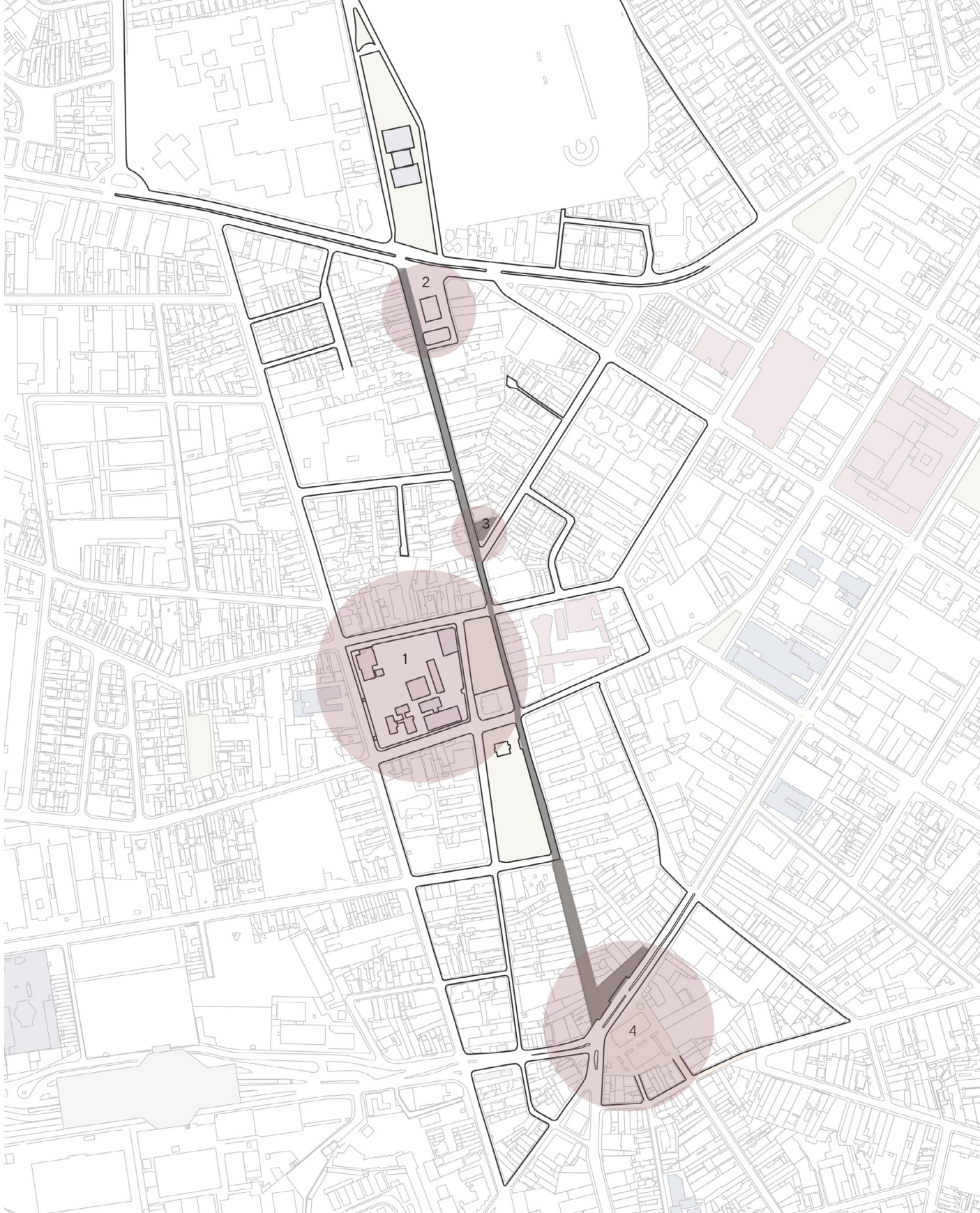
Ponto 3: Um dos inúmeros estacionamentos presentes na via foi escolhido como área de intervenção com a intenção de propôr pausas no meio do percurso.

Ponto 4: O Largo Treze foi eleito como ponto de intervenção principalmente pelo desejo de retomada do espaço público pelos pedestres, hoje bastante interferido pela Avenida que o corta e pelas grades.

É importante ressaltar que a qualificação da via acompanha todos os pontos de intervenção, pois ela é o elemento de ligação entre eles.

mapa de conflitos e potencialidades

0 10 50 100 200 m



6. O PROJETO

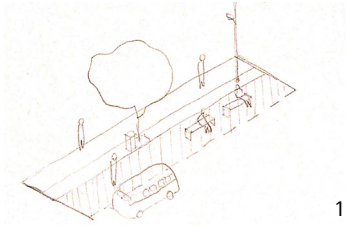
6.1 Diretrizes gerais

Retomando os objetivos do presente trabalho de propor pequenas intervenções urbanas a fim de qualificar o espaço público para todos e considerando o eixo histórico como principal área de estudo, a EMEI Borba Gato e a presença das crianças no espaço urbano como elementos impulsionadores do projeto, pensou-se em seguir como principal plano de trabalho um sistema de pausas e caminhos ao longo do eixo histórico. São linhas e pontos, espaços de estar/brincar e espaços de caminhar/correr.

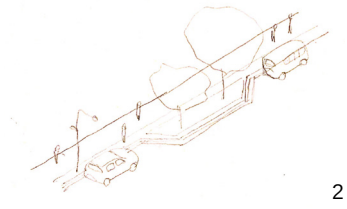
A intenção é buscar qualificar o espaço urbano por meio da qualificação do próprio percurso, da valorização e apoio aos equipamentos públicos já existentes e a criação de novos espaços de permanência.

De acordo com Ghel (2006):

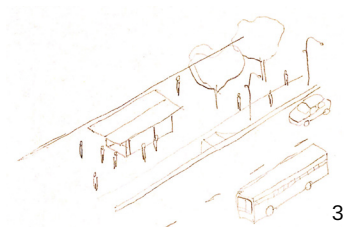
Una red peatonal que alterne calles y pequeñas plazas provocará con frecuencia el efecto psicológico de hacer que las distancias a pie parezcan más cortas. El trayecto se subdivide de manera natural en etapas asequibles. Lagente se concentrará en el desplazamiento de una plaza a la siguiente, más que en lo largo que es realmente todo el camino (GHEL, 2006, p. 155).



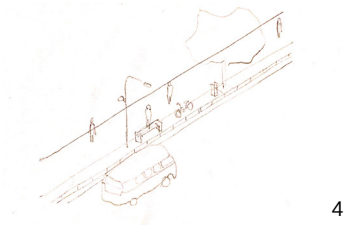
1



2



3



4



5

croquis com estratégias para o projeto
1: alargamento da calçada
2: alargamento parcial de calçada
3 e 4: implantação de mobiliário
5: rua compartilhada

6.2 Elementos de projeto

São muitas as formas de melhorar a qualidade de uma via, tornando mais prazeroso e seguro o passeio ou convidando à permanência aqueles que passam pelo local. Segundo o “Guia de boas práticas para os espaços públicos de São Paulo” (2016), criado pela São Paulo Urbanismo, há diversos elementos que atuam como parte de um conjunto de estratégias de desenho urbano que garantem uma ocupação qualificada e segura do espaço público.

No eixo histórico de Santo Amaro, via de centralidade do bairro, propõe-se a utilização de estratégias de desenho urbano, como **ampliação das calçadas, redução do número de pistas para automóveis, redução de faixas de estacionamento, implantação de mobiliário urbano e elementos de paisagismo** – como inserção de bancos, iluminação para pedestres e plantio de novas árvores –, **criação de rua de pedestres e rua compartilhada**.

Como elementos de permanência, propõe-se **a qualificação de praça existente; a melhoria da conexão entre os equipamentos da quadra da escola e de sua interação com a cidade; a criação de nova praça e implantação de mobiliário urbano de apoio aos equipamentos públicos**.

6.3 Proposta

IMPLANTAÇÃO

Com base nas diretrizes citadas e tendo como ponto de partida a EMEI Borba Gato para qualificação do entorno, tem-se como proposta geral: a melhoria da via denominada como eixo histórico de Santo Amaro como intervenção no percurso e a qualificação e/ou criação de espaços de pausa com a inserção de pequenos mobiliários de apoio.

Os trechos de intervenção escolhidos foram:

1. Escola-praça
2. Casa de Cultura
3. Área de estacionamento
4. Largo Treze de Maio



6.3.1 Escola-praça



PLANTA DE SITUAÇÃO

LEGENDA:

- 1. CEI Santo Amaro
- 2. Playground interno
- 3. Quadra grande
- 4. EMEI Borba Gato
- 5. Biblioteca Belmonte
- 6. Associação corrente libertadora
- 7. Equipamentos de ginástica
- 8. Centro de cidadania da mulher

0 5 10 20

50m

escala 1:750

A quadra onde está inserida a EMEI Borba Gato é o centro catalizador para a qualificação do espaço urbano do eixo histórico de Santo Amaro. Os equipamentos que a compõem estão separados por muros e sua relação com a praça vizinha é quase nula. Pensa-se necessária uma melhoria de articulação intra-quadra e a relação dessa quadra com a cidade.

Tendo como ponto de partida a implantação original da quadra de 1952, que não previa separação entre os equipamentos, propõe-se a derrubada dos muros que dividem os equipamentos desta quadra, permitindo sua livre circulação interna. Os fechamentos da quadra se darão pelos próprios equipamentos e não mais por muros que circundam o quarteirão inteiro.

No interior da quadra, o parquinho infantil será mantido e pensa-se na criação de uma horta, existente na época da criação do antigo Parque Infantil, mas que hoje não existe mais. Propõe-se também a inserção de arquibancada e bancos que propiciem espaços de estar dentro da quadra.

A entrada da escola também é um elemento importante para o projeto. A proposta de derrubada do muro da entrada da EMEI gerou um espaço interessante que configurou-se como uma praça de entrada, que pretende unir a Biblioteca Belmonte, a EMEI e a escola de capoeira. A praça foi projetada pensando na união de atividades desses três equipamentos em um espaço aberto, já pertencente à rua.

A rua contígua à entrada da escola transformou-se em uma rua para pedestres, uma vez que a inibição de carros na frente da escola proporciona um espaço de circulação mais seguro para os pais com suas crianças e uma maior conexão da praça Salim Farah Maluf com a quadra da escola. A circulação de carros não foi afetada pelo fechamento dessa rua.

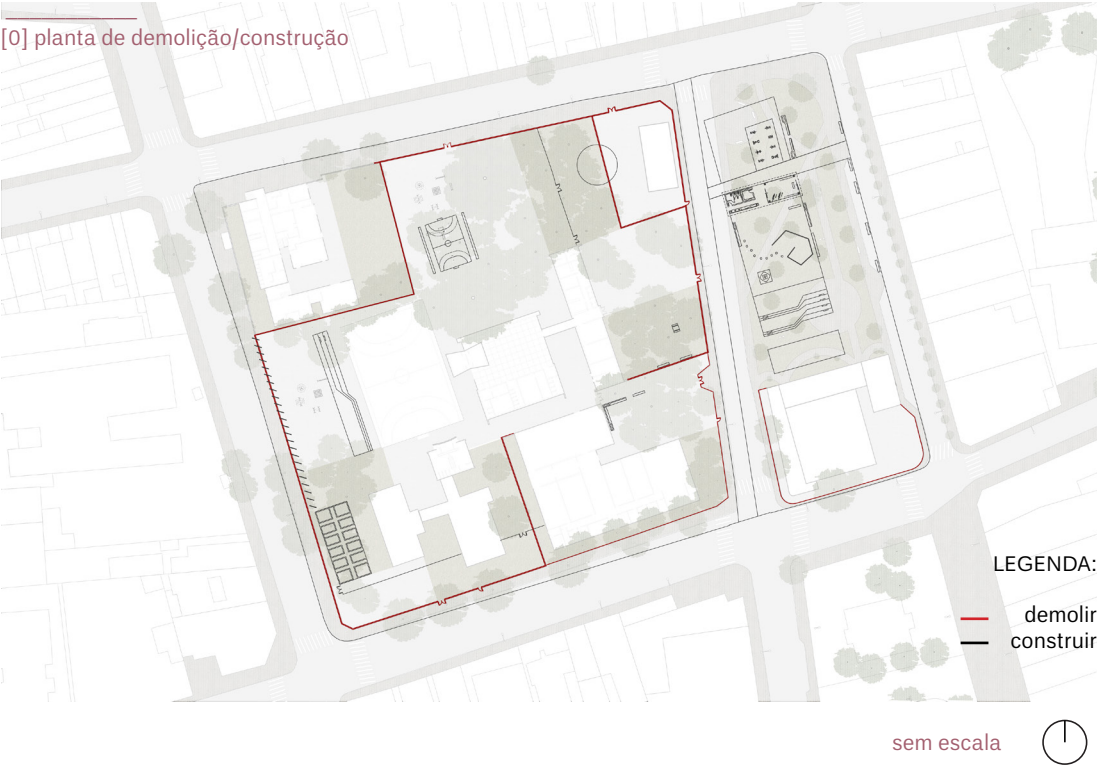
A praça Salim Farah Maluf foi qualificada pen-

sando no uso das crianças da EMEI Borba Gato e CEI Santo Amaro e nas frequentadoras do Centro de Cidadania da Mulher, localizado na praça. Propõe-se a implantação de bancos e alguns brinquedos para as crianças e a preservação dos equipamentos de ginástica, para as pessoas idosas, já existentes. Um tablado de madeira junto a uma arquibancada associados a alguns elementos portáteis, como cadeiras de praia, mesas, pisos de EVA, foram implantados para que pudessem abrigar atividades realizadas pelas escolas, pela biblioteca e pelo Centro de Cidadania da Mulher. O mobiliário de apoio, pensado para esse trecho, apresenta-se com o programa de um bicicletário, um banheiro público e um depósito, que poderia ser utilizado para guardar os mobiliários portáteis utilizados na praça.

É importante também ressaltar que foi proposta iluminação para pedestre, direcionada para a calçada, complementando a iluminação existente, que é somente direcionada para o leito carroçável. As árvores existentes na quadra da escola e na rua que corresponde ao eixo histórico foram mantidas e uma nova proposta foi feita para a arborização da rua de pedestres e para a praça Salim Farah Maluf.

Com relação à presença de cinco pontos finais de ônibus localizados na praça, propõe-se uma realocação dos mesmos para pontos próximos. As mudanças das rotas estão propostas nos mapas a seguir e preveem a mínima alteração do itinerário dos ônibus, uma vez que continuam passando por todos os pontos que originalmente já passavam.

A proposta para essa praça teve como forte referência o projeto “Centro Aberto”, criado pela São Paulo Urbanismo no qual, por meio da implantação de um mobiliário fixo (como decks de madeira ou bancos), associados a mobiliários portáteis (como cadeiras de praia, mesas metálicas, tendas montáveis), propiciam a transformação e ampliação do uso de espaços públicos. São intervenções de pequena escala, que modificam estruturas preexistentes e permitem atividades diversas.



centro aberto Largo Paissandu, São Paulo
fonte: site gestão urbana

LEGENDA:

- (cor variável) saída do ponto final
- chegada ao ponto final
- pontos de ônibus



linha 736I - Santo Amaro/Jardim Inga
itinerário atual



linha 736I - Santo Amaro/Jardim Inga
itinerário proposto



linha 746C - Santo Amaro/Jardim Taboão
itinerário atual



linha 746C - Santo Amaro/Jardim Taboão
itinerário proposto



linha 6042 - Santo Amaro/Jardim Três
Estrelas- itinerário atual



linha 6042 - Santo Amaro/Jardim Três
Estrelas- itinerário proposto



0 2 5 10m

Corte AA - escala 1:250



0 2 5 10m

Corte proposto para trecho AA - escala 1:250



linha 6045 Santo Amaro/Valo Velho
itinerário atual



linha 6045 Santo Amaro/Valo Valeho
itinerário proposto



linha 6049 -Santo Amaro/Valo Velho
itinerário atual



linha 6049 - Santo Amaro/Valo Velho
itinerário proposto

projeto:
bicho teatrinho e fogo
Porto, Portugal
fonte: site Archdaily



PLANTA DE PROPOSTA

LEGENDA:

1. CEI Santo Amaro
2. Playground interno
3. Quadra grande
4. EMEI Borba Gato
5. Biblioteca Belmonte
6. Associação corrente libertadora
7. Equipamentos de ginástica
8. Centro de cidadania da mulher

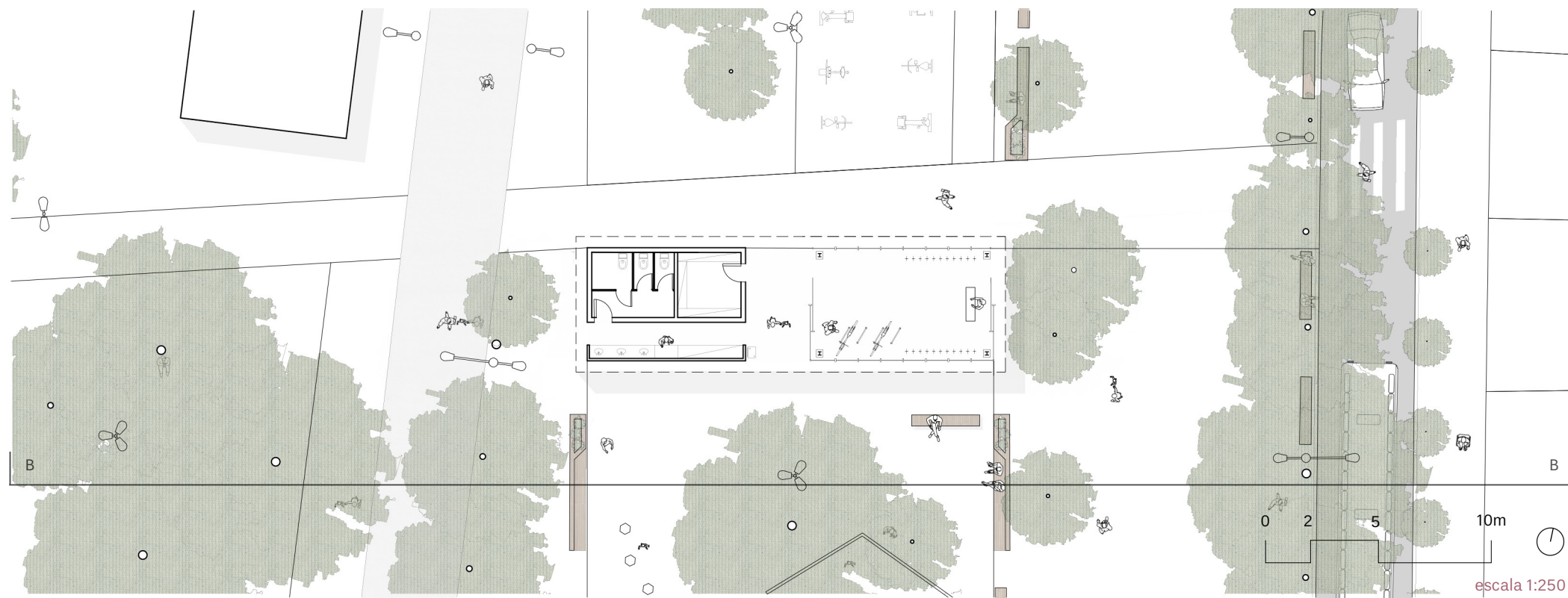
Propostas:

9. Quadra pequena
10. Arquibancada
11. Horta
12. Espaço para capoeira
13. Praça - entrada da escola
14. Rua para pedestres
15. Playground externo
16. Deck e arquibancada de madeira
17. Tanque de areia
18. Banheiro público, bicicletário e depósito

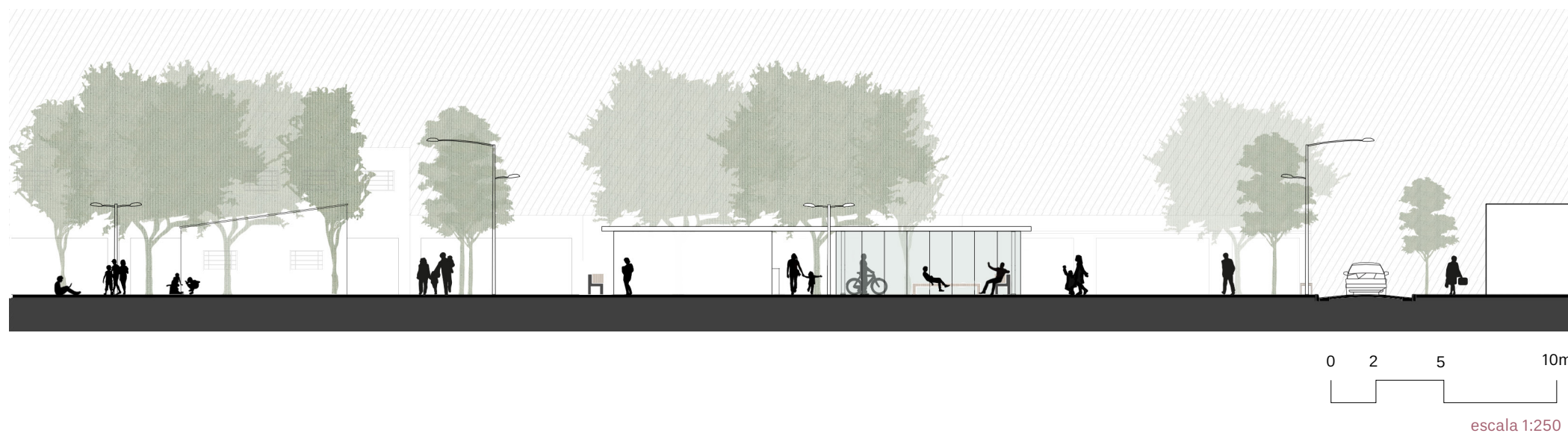
0 5 10 20

50m

escala 1:750



planta aproximada do mobiliário de apoio, rua de pedestres e eixo histórico



corte BB



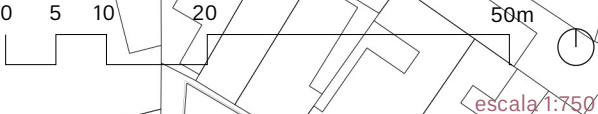
vista da praça e ao fundo entrada
da escola

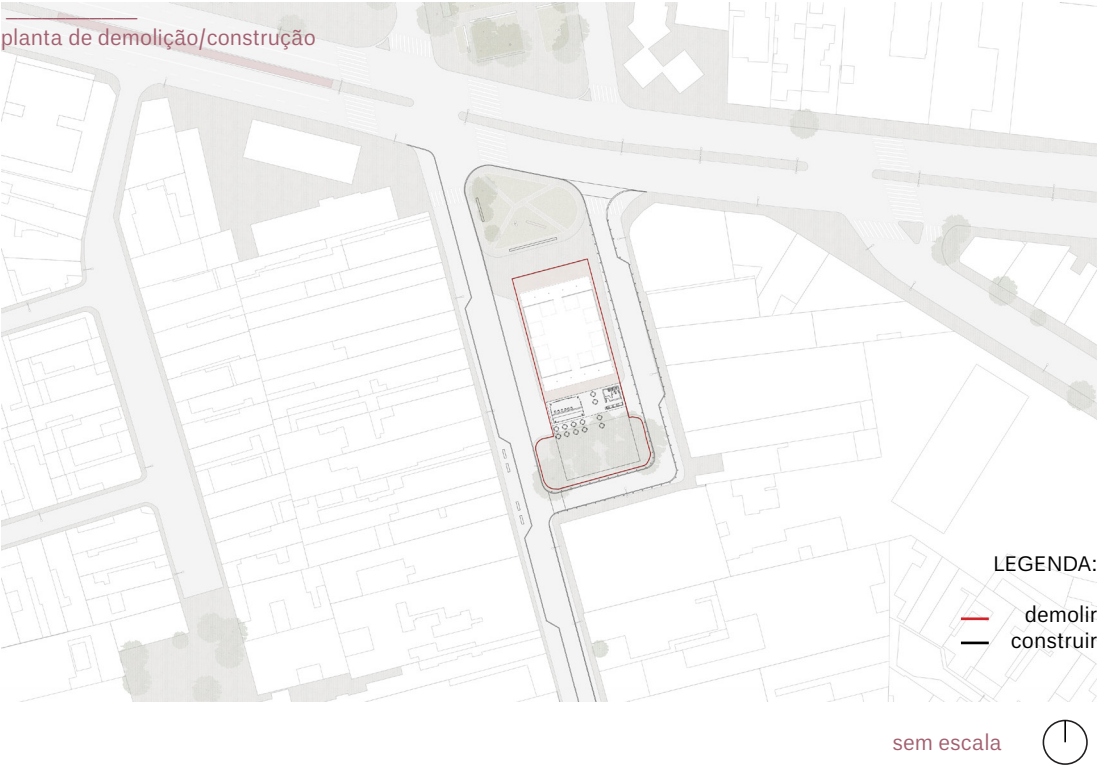
6.3.2 Casa de Cultura



PLANTA DE SITUAÇÃO

- LEGENDA:
- 1. Casa de Cultura
 - 2. Praça Dr. Francisco Ferreira Lopes





A casa de cultura próxima à Avenida João Dias tem grande relevância no contexto do bairro não somente por conta da importância histórica de sua construção, mas também devido às atividades de preservação da cultura do bairro e à sua localização, que demarca o ponto de início do eixo histórico de Santo Amaro. Atualmente, a construção encontra-se bem preservada, mas inteiramente cercada e rodeada por vagas de estacionamento.

Propõe-se para essa área, que as grades que circundam a construção sejam retiradas e que o fechamento do edifício se dê por ele mesmo. As vagas de carro, localizadas na calçada do equipamento, foram substituídas pelo alargamento da mesma.

Na pequena praça que encontra-se próxima à Avenida João Dias, pensa-se em manter seu desenho, que abriga o monumento aos romeiros, e instalar alguns bancos e árvores, para compor um espaço de estar no átrio de entrada da Casa de Cultura.



O mobiliário de apoio pensado para este trecho será instalado do lado oposto da praça do monumento, local que hoje encontra-se cercado com algumas árvores e carros. Ele terá o programa de um café e um banheiro, associados a um pequeno bosque, e servirá aos que percorrem o eixo histórico e aos que frequentam a Casa de Cultura.

Atualmente, a rua correspondente ao eixo histórico possui, nesse trecho, uma faixa de estacionamento de cada lado da rua e uma faixa de circulação de veículos. Propõe-se o alargamento da calçada nos dois lados e na diminuição das vagas de estacionamento existentes. Também foram instalados bancos, árvores e iluminação de pedestres ao longo do passeio.

A rua que contorna a Casa de Cultura possui um fluxo mínimo de carros, portanto, pensa-se em elevar o nível do leito carroçável desta pequena rua e separar a circulação de carros e pessoas por meio de balizadores e diferenciação de piso.



exemplo de rua compartilhada
calle reconquista , Buenos Aires, Argentina
fonte: google maps



café na praça da república, Paris, França
fonte: site parisinfo

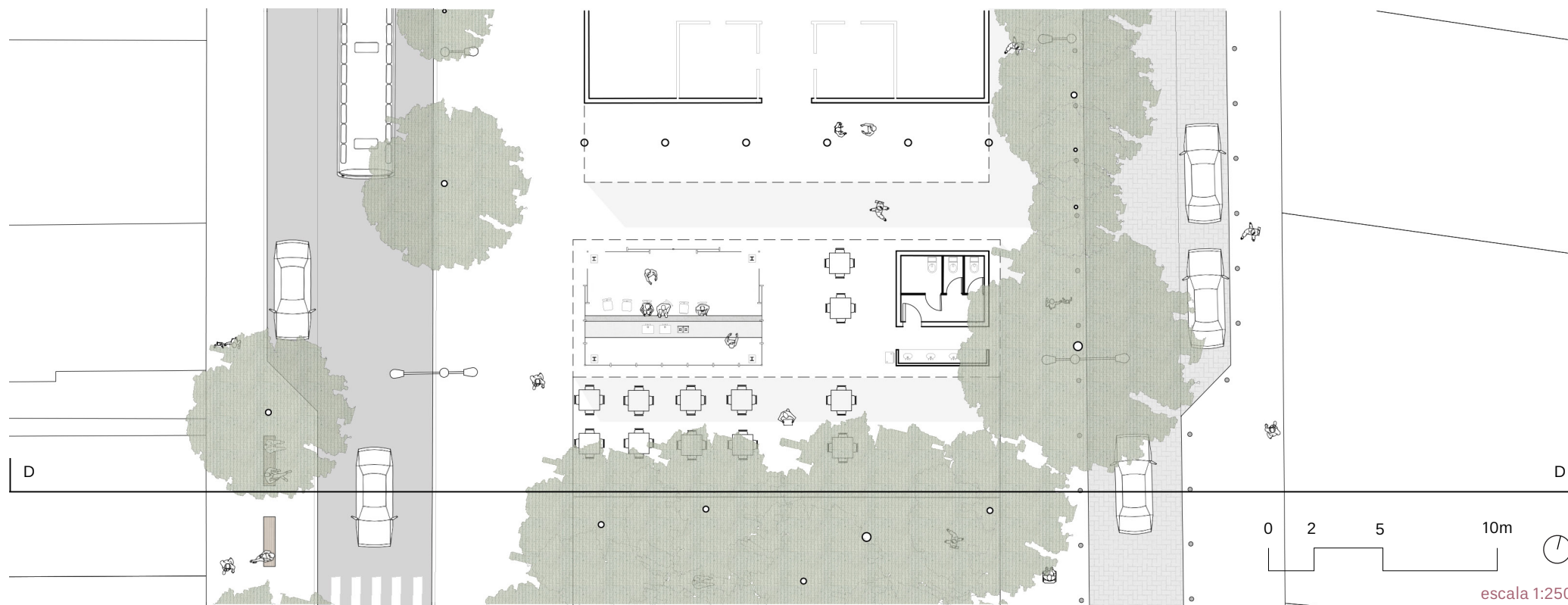
PLANTA DE PROPOSTA

LEGENDA:

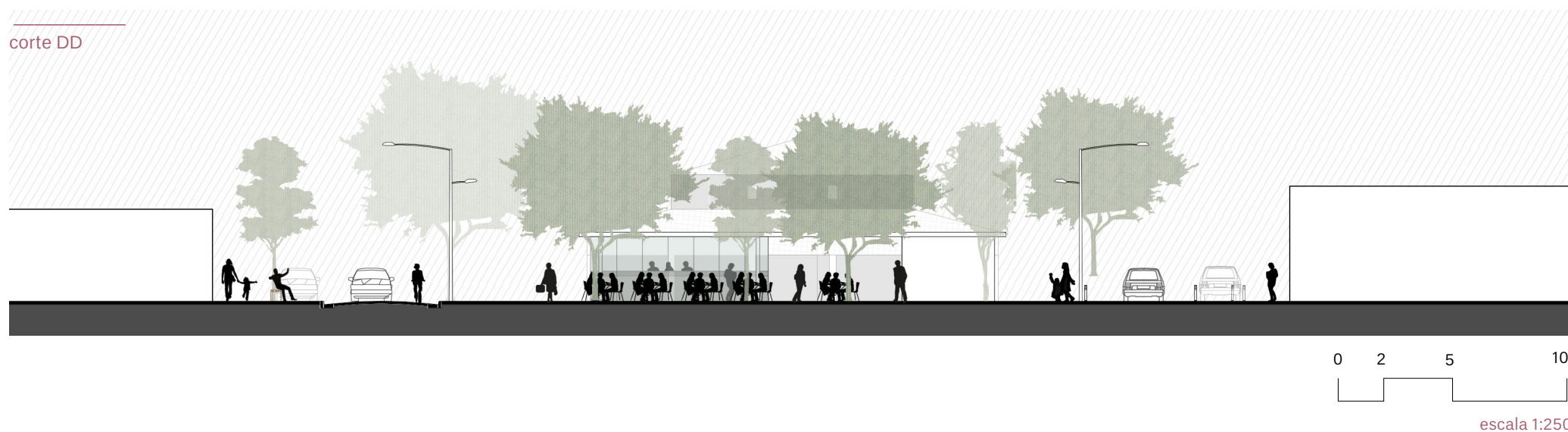
- 1. Casa de Cultura
 - 2. Praça Dr. Francisco Ferreira Lopes
- Proposta:
- 3. Café e banheiro
 - 4. Rua compartilhada



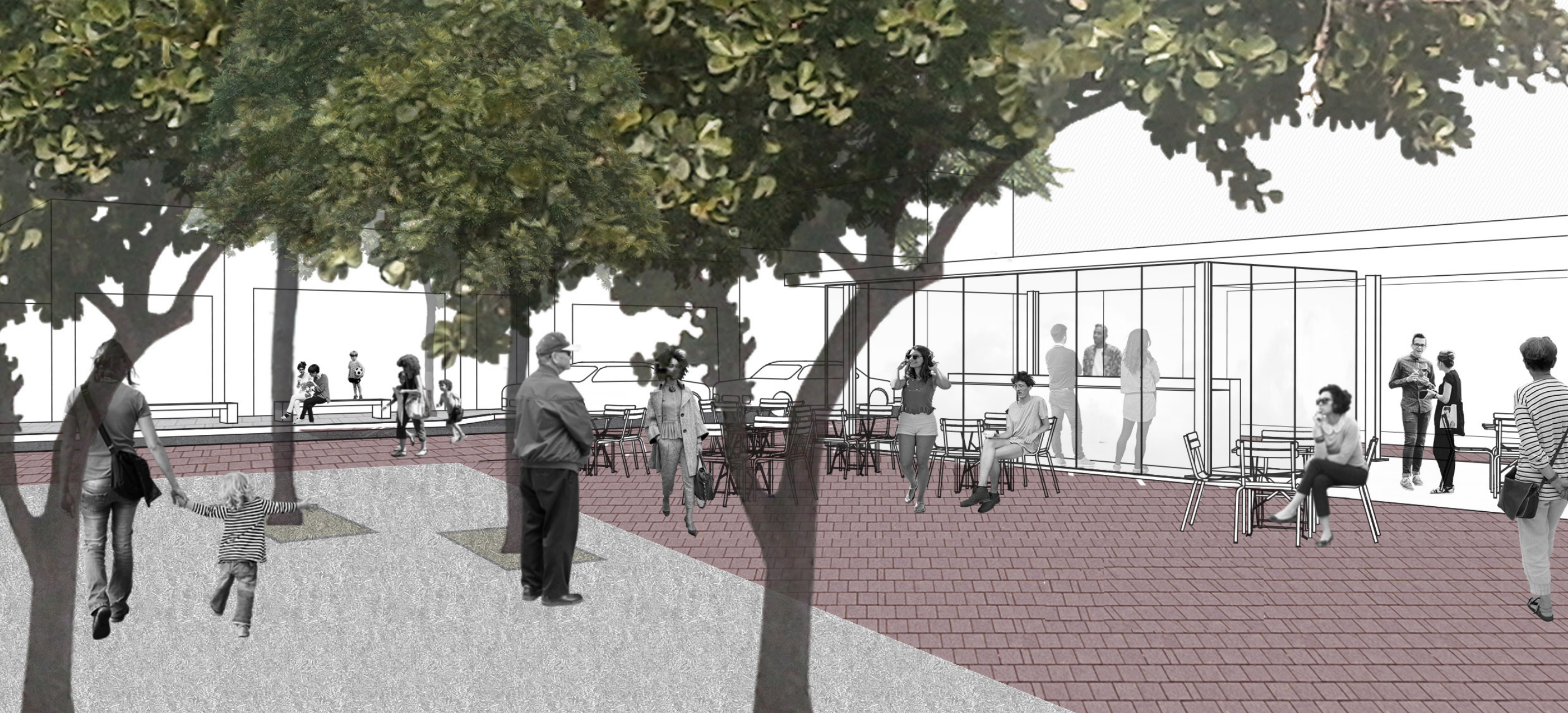
0 5 10 20 50m
escala 1:750



planta aproximada do mobiliário de apoio, rua compartilhada e eixo histórico



corte EE

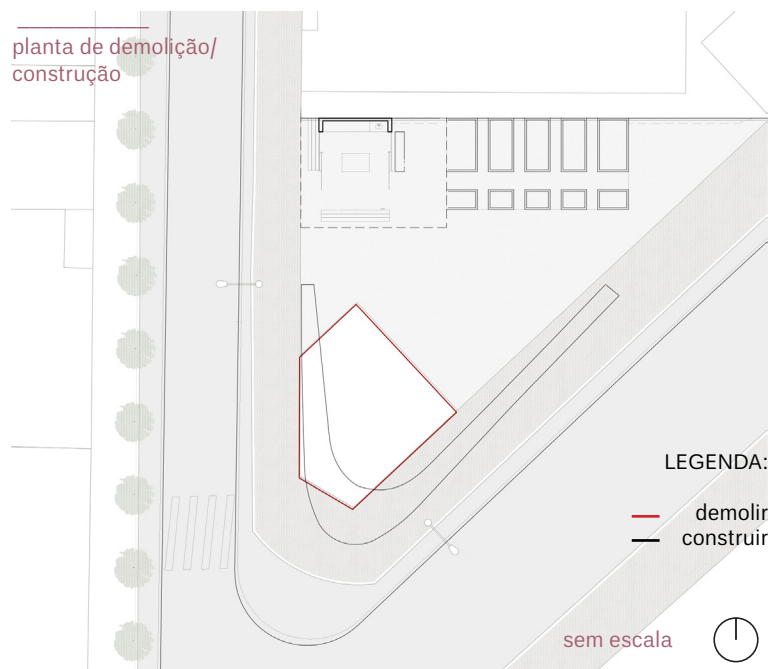


vista do café

6.3.3 Praça da horta

vista aérea da situação atual
fonte: google maps





Entre a quadra da escola e a Casa de Cultura, foi escolhida uma área que abriga um estacionamento para a criação de mais um ponto de pausa e encontros durante o percurso. Essa pausa abrigará uma pequena praça, com um grande banco e esguichos de água, associada a uma loja de flores e uma horta comunitária.

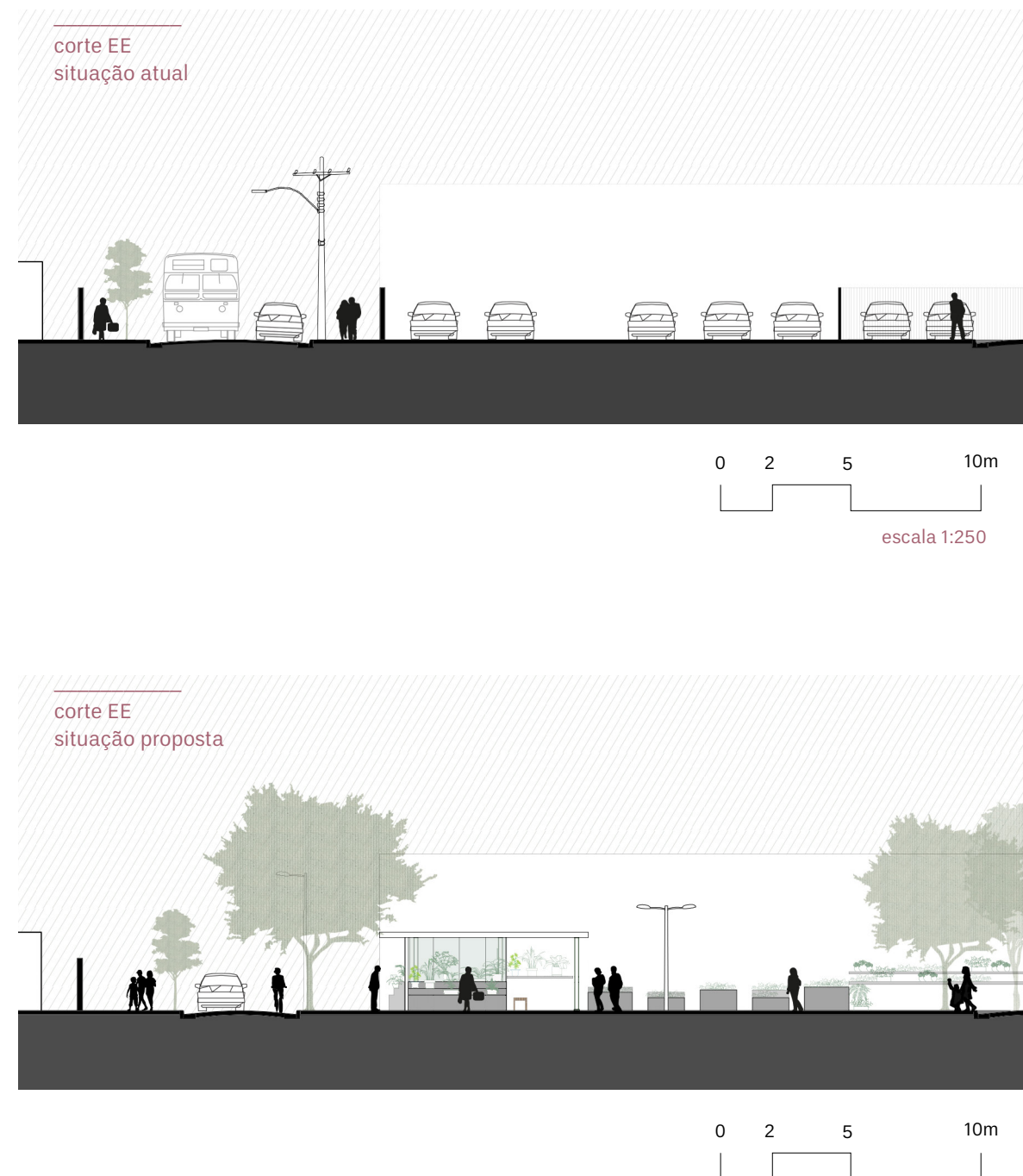
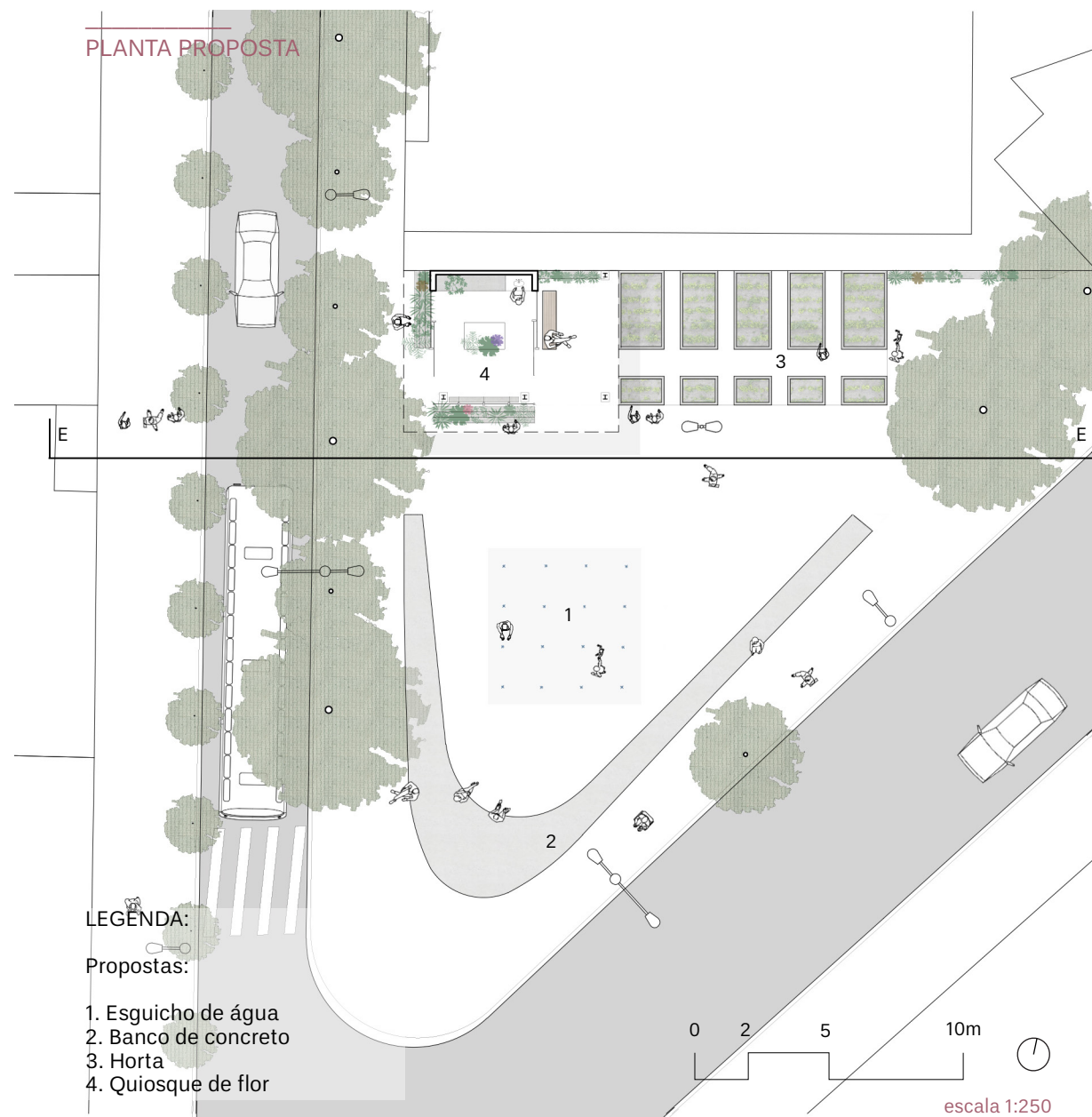
Como solução para a via neste trecho também é proposto o alargamento da calçada nos dois lados, arborização e instalação de iluminação para pedestres.



bicicletário e quiosque de flor no Largo da Batata
São Paulo
fonte: site gestão urbana



praça em Frederiksberg, Dinamarca
fonte: site de projetos "Landezine"

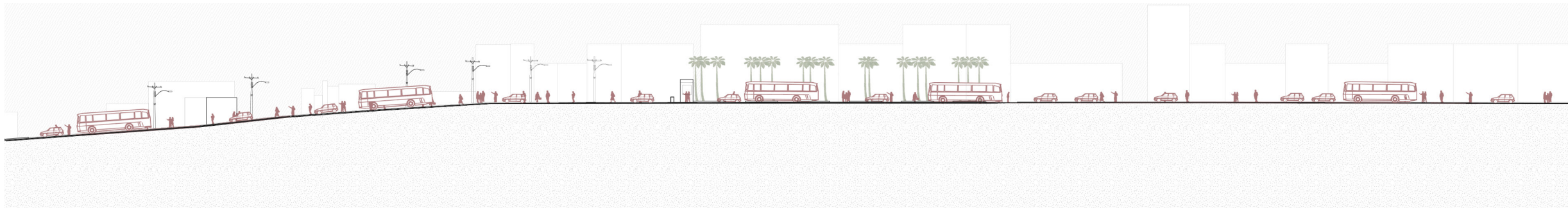




vista da praça

6.3.4 Largo Treze de Maio





CORTE FF E
PLANTA DE SITUAÇÃO

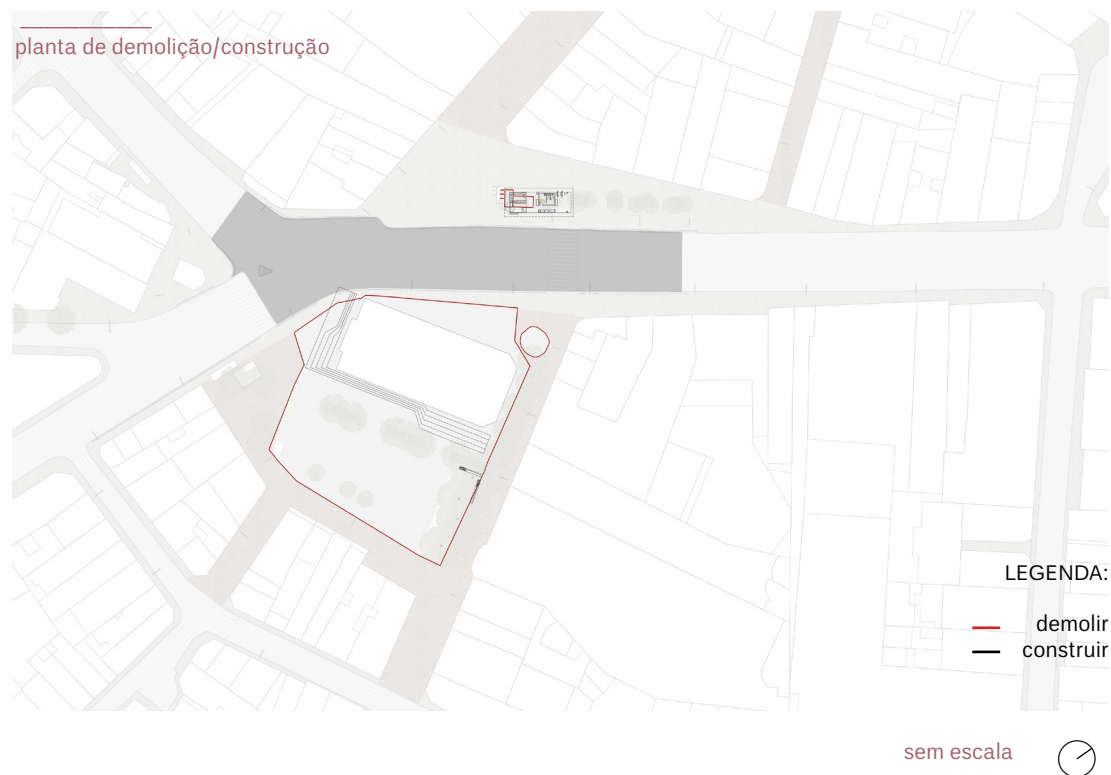


LEGENDA:

- 1. Igreja Matriz de Santo Amaro
- 2. Banca de jornal
- 3. Calçada

0 5 10 20 50m

escala 1:750



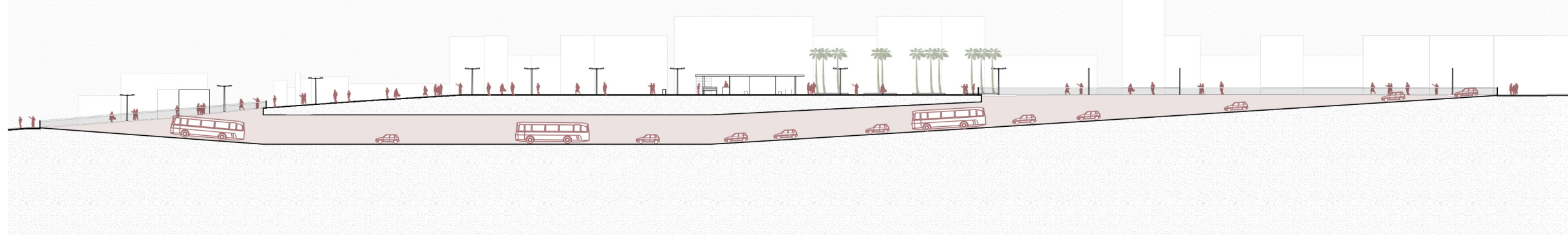
O Largo Treze de Maio coloca-se no cenário de Santo Amaro como um espaço de movimento para a vida urbana do bairro e um grande impulsionador de fluxos. A avenida que corta o Largo separa a Igreja Matriz da rua de pedestres, impedindo a livre circulação do grande número de pessoas que passa/trabalha no local. Pensando na continuidade do caminho do pedestre no eixo histórico e entendendo o Largo como unidade, tem-se como proposta o deslocamento do espaço do automóvel para um nível subsolo e a transformação de parte da Avenida Adolfo Pinheiro em Largo.

Próximo ao calçadão, propõe-se um mobiliário de apoio, que conta com uma banca de jornal, depósito para os ambulantes e banheiro público

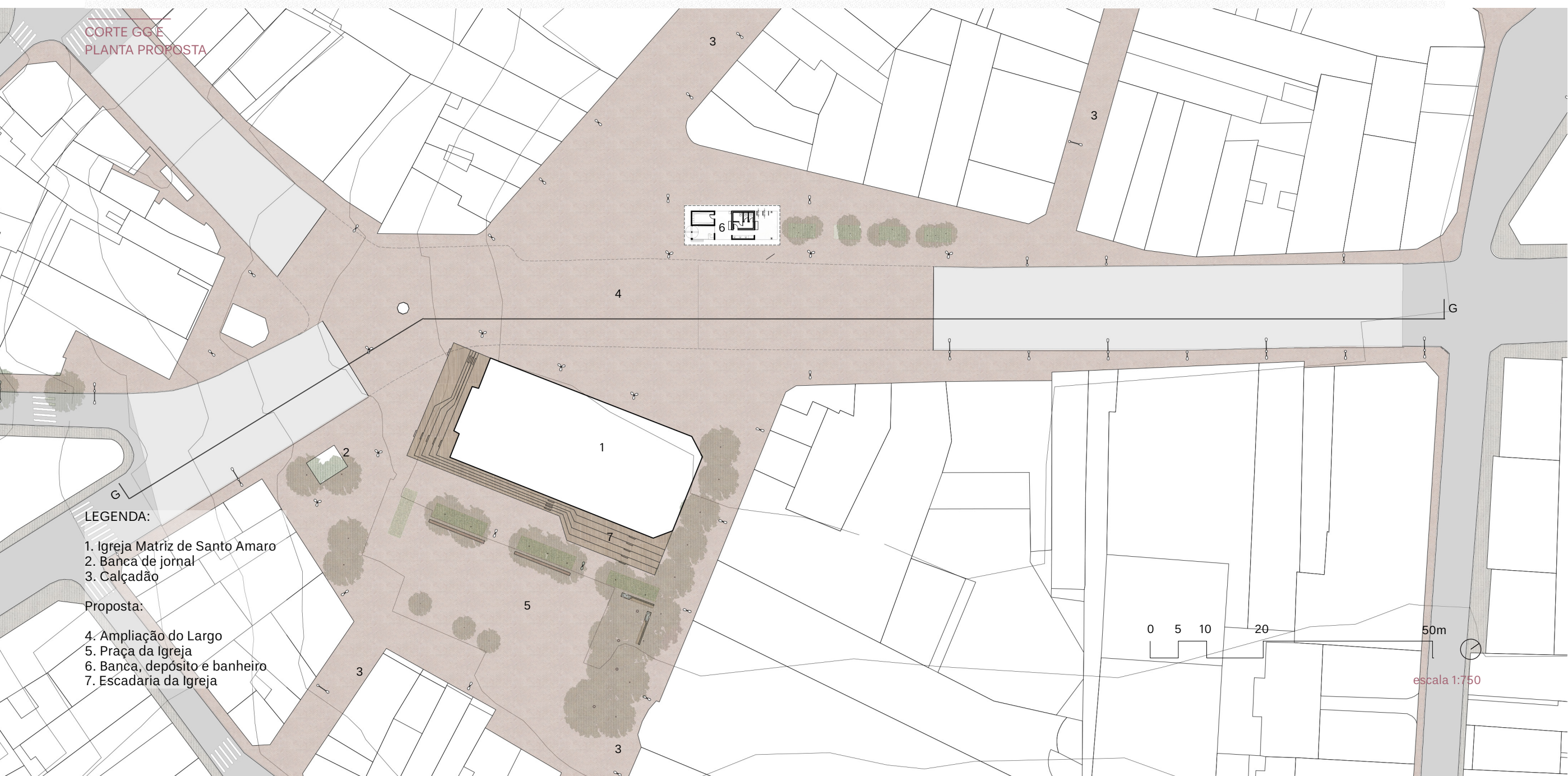
associados a bancos e paraciclos.

Com base na composição do Largo do início do século XX, já mostrada anteriormente em foto, pensa-se na retirada das grades que circundam a Igreja e grande parte do Largo e na criação de uma escadaria para a entrada da Igreja com patamares largos que funcionem como espaços para descanso/estar. Para essa área também são propostos alguns bancos.

A maior parte do Largo apresenta-se como um grande espaço livre, um alargamento da estrutura urbana, que permite a livre circulação e apropriação dos pedestres no espaço público.



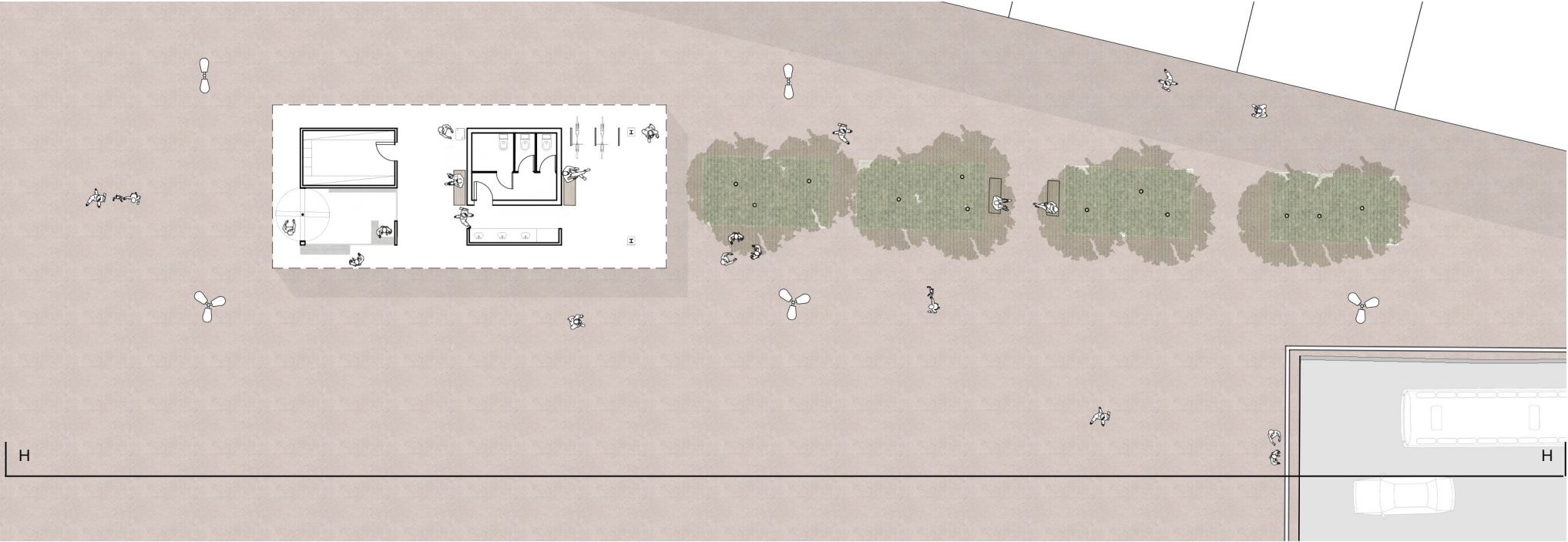
CORTA G G
PLANTA PROPOSTA



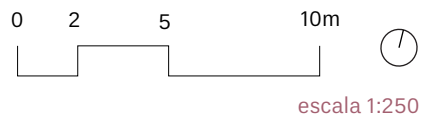
LEGENDA:

- 1. Igreja Matriz de Santo Amaro
 - 2. Banca de jornal
 - 3. Calçada
- Proposta:
- 4. Ampliação do Largo
 - 5. Praça da Igreja
 - 6. Banca, depósito e banheiro
 - 7. Escadaria da Igreja

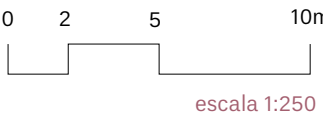
0 5 10 20 50m
escala 1:750



planta aproximada do mobiliário de apoio



corte HH





vista da praça atrás da Igreja

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo desse ano de pesquisa, diversas questões que circundam o tema da qualidade dos espaços públicos foram abordadas e refletidas.

Compreender a cidade como um agente educador mostrou-se essencial para entender a importância da vida urbana na formação integral das pessoas. Associar esse conceito ao estudo de projetos que estimulam a apropriação da cidade pelas crianças me fizeram enxergar os impactos mais amplos que esse raciocínio pode causar na cidade. Projetos que visam à troca de aprendizagem no ambiente urbano afetam diretamente as crianças, mas também qualificam a cidade para todos os indivíduos.

Dessa forma, propor a qualificação do percurso e dos espaços de pausa no entorno de uma escola mostrou-se uma estratégia muito interessante para incentivar a apropriação dos espaços públicos do bairro e garantir um ambiente urbano mais gentil, agradável e seguro.

No que diz respeito ao local escolhido para o desenvolvimento do projeto, pode-se destacar o bairro de Santo Amaro como representante de um grande polo comercial, de serviços e transportes da cidade de São Paulo e com grande carga cultural e histórica. Conhecer o histórico de sua estruturação urbana, escolher uma escola como ponto irradiador para qualificação da paisagem urbana e entrar em contato com a comunidade que mora/trabalha/estuda no local foram fontes muito importantes que deram consistên-

cia às propostas de intervenção feitas.

Mostrou-se claro, ao desenvolver o projeto, como podem ser simples as proposições de transformação do espaço: alargar calçadas, plantar árvores, inserir travessias e iluminação para pedestres e mobiliários urbanos de apoio, como quiosques, banheiros públicos e bancos. O uso dessas ferramentas auxilia na sensação de conforto e segurança das pessoas na paisagem urbana.

Repensar pequenos trechos da cidade não significa não enxergá-la como um todo, mas sim acreditar que a configuração de uma trama de pequenas intervenções podem impactar progressivamente a totalidade do espaço.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO CULTURAL CORRENTE LIBERTADORA. Nossa história. Disponível em: <http://www.correntelibertadora.org/historia>. Acesso em: Novembro 2017.

BERARDI, Maria Helena Petrillo. Histórias dos bairros de São Paulo: Santo Amaro. São Paulo: Secretaria de Educação e Cultura/Departamento de Cultura da cidade de São Paulo, 1969.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Lei Municipal 14492/07.

CARTA MUNDIAL PELO DIREITO À CIDADE. Fórum Social Mundial de 2006. Caracas/Venezuela. Disponível em: polis.org.br/uploads/709/709.pdf. Acesso em: Outubro 2017.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). Área de pedestres: técnicas e aplicações. São Paulo, 1978.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). Área de pedestres: conceitos. São Paulo, 1978.

DOS ANJOS, Ana Cristina Chagas. Diálogos entre patrimônio, meio ambiente e aprendizagem social: uma experiência de Educação Patrimonial em pesquisa-ação no bairro paulistano de Santo Amaro. Tese de Doutorado - São Paulo: Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo, 2016.

EMPRESA MUNICIPAL DE URBANIZAÇÃO (EMURB). Aplicação do plano popular de melhoramentos para realização de ruas de pedestres e logradouros públicos do município, São Paulo, 1981

FREIRE, Paulo. Pedagogia da autonomia - saberes necessários à prática educativa. São Paulo: Paz e Terra, 1987.

GUARÁ, Isa Maria F. (Org.). Cadernos CENPEC – Educação e Cidade. Nº 1 – 1º sem. 2006. São Paulo: CENPEC, 2006.

GEHL, Jan. La humanización del espacio urbano. Tradução Maria Teresa Valcarce. Barcelona: Editorial Reverte, 2006.

HERTZBERGER, Herman. Lições de arquitetura. Tradução Carlos Eduardo Lima Machado. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

LIMA, Mayumi Watanabe de Souza. A cidade e a criança. São Paulo: Nobel, 1989.

OLIVEIRA, Cláudia. Ambiente urbano e a formação da criança. São Paulo: Aleph, 2004.

ORGANIZAÇÃO DE MOBILIDADE E EDUCAÇÃO. Projeto Carona a Pé. São Paulo, 2015. Disponível em: <http://caronaape.com.br>. Acesso em: Setembro 2017.

PASSAGLIA, Luis Alberto do Prado. Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento do Patrimônio Histórico, Divisão de Preservação. São Paulo, 1978.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO (SMUL). Gestão Urbana SP, 2016. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-equipamentos/territorios-ceu>> Acesso em: Agosto 2017.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO (SMUL). Território CEU. São Paulo, 2013.

PREFEITURA REGIONAL DE SANTO AMARO. Equipamentos Públicos. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/regionais/santo_amaro/equipamentos_publicos/index.php?p=67749> Acesso em Novembro 2017.

RIBEIRO, Marieta Colucci. A criança no espaço urbano – caminhos escolares. Trabalho Final de Graduação – São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2014.

RIVAS, Marta Román e CANOSA, Isabel Salís. Camino escolar – pasos hacia la autonomía infantil. Madrid: Ministerio de Fomento – Gobierno de España, 2010.

RUBINO, Silvana. Ocupação Mario de Andrade. Publicação Itaú Cultural. São Paulo, 2013.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2006.

SÃO PAULO URBANISMO/SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO. Guia de boas práticas para os espaços públicos da cidade de São Paulo. São Paulo: SP-Urbanismo/SMDU, 2016.

SCHUSSEL, Jéssica. NÓS: sociedade, cidade e mobilidade no Largo Treze. Trabalho Final de Graduação - São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2016.

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA DE SÃO PAULO. Histórico da Biblioteca Belmonte. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/bibliotecas/biblioteca_belmonte/historico/index.php?p=4682> Acesso em: Outubro 2017.

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Histórico da Biblioteca Prestes Maia. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/bibliotecas/bibliotecas_bairro/bibliotecas_m_z/prefeitoprestesmaia/index.php?p=3865> Acesso em: Novembro 2017.

SECRETARIA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO DE SÃO PAULO. Projeto Piloto Caminho Escolar de Paraisópolis. São Paulo, 2012 e 2013.

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO/SP-URBANISMO. Caderno Território CEU: rede de equipamentos e espaços públicos. São Paulo, 2016.

SINGER, Helena (org.). Territórios Educativos - Experiências em diálogo com o bairro-escola. São Paulo: Editora Moderna LTDA, 2015.