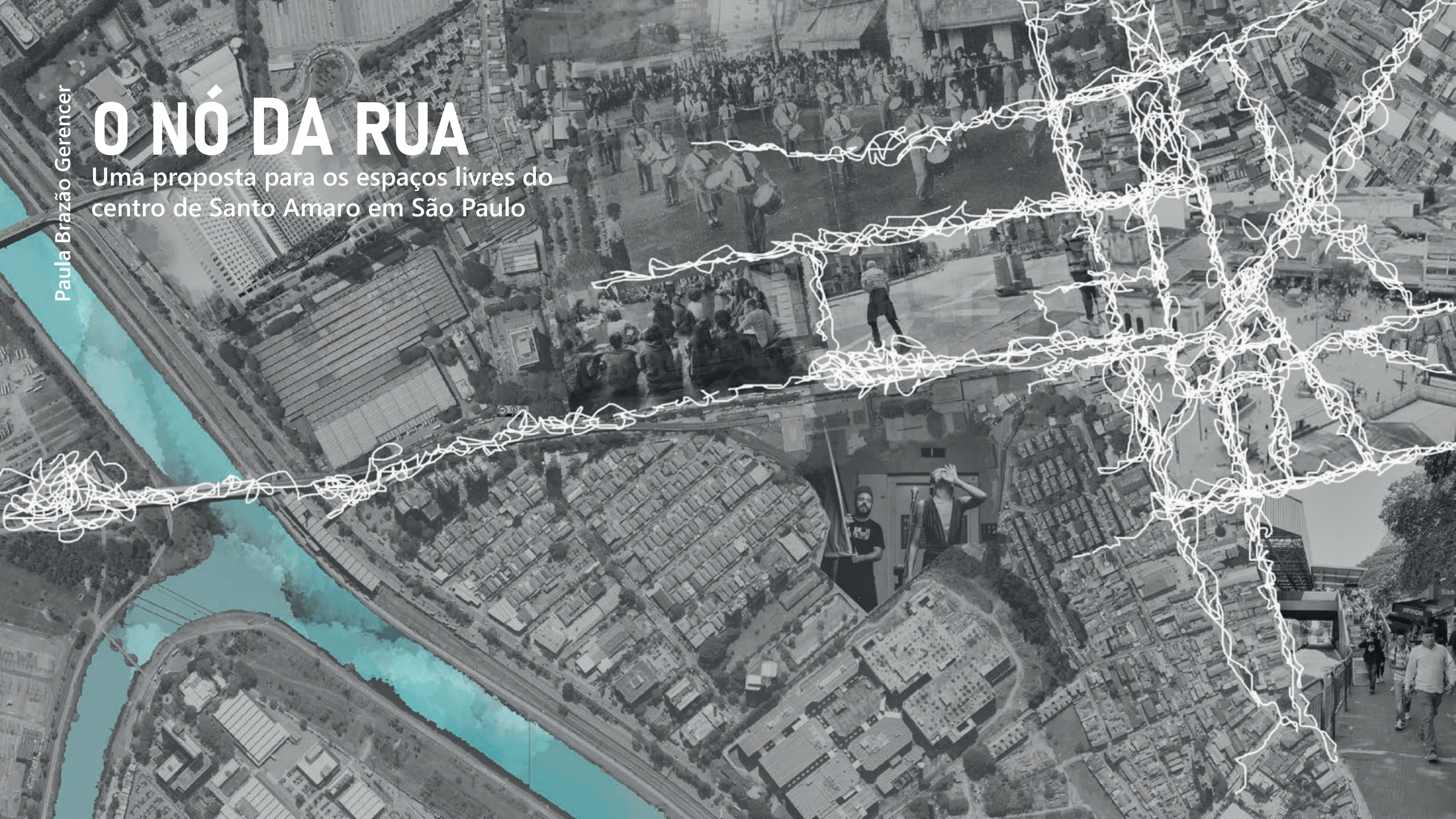


Paula Brazão Gerencer

# O NÓ DA RUA

Uma proposta para os espaços livres do centro de Santo Amaro em São Paulo









Paula Brazão Gerencer

# O NÓ DA RUA

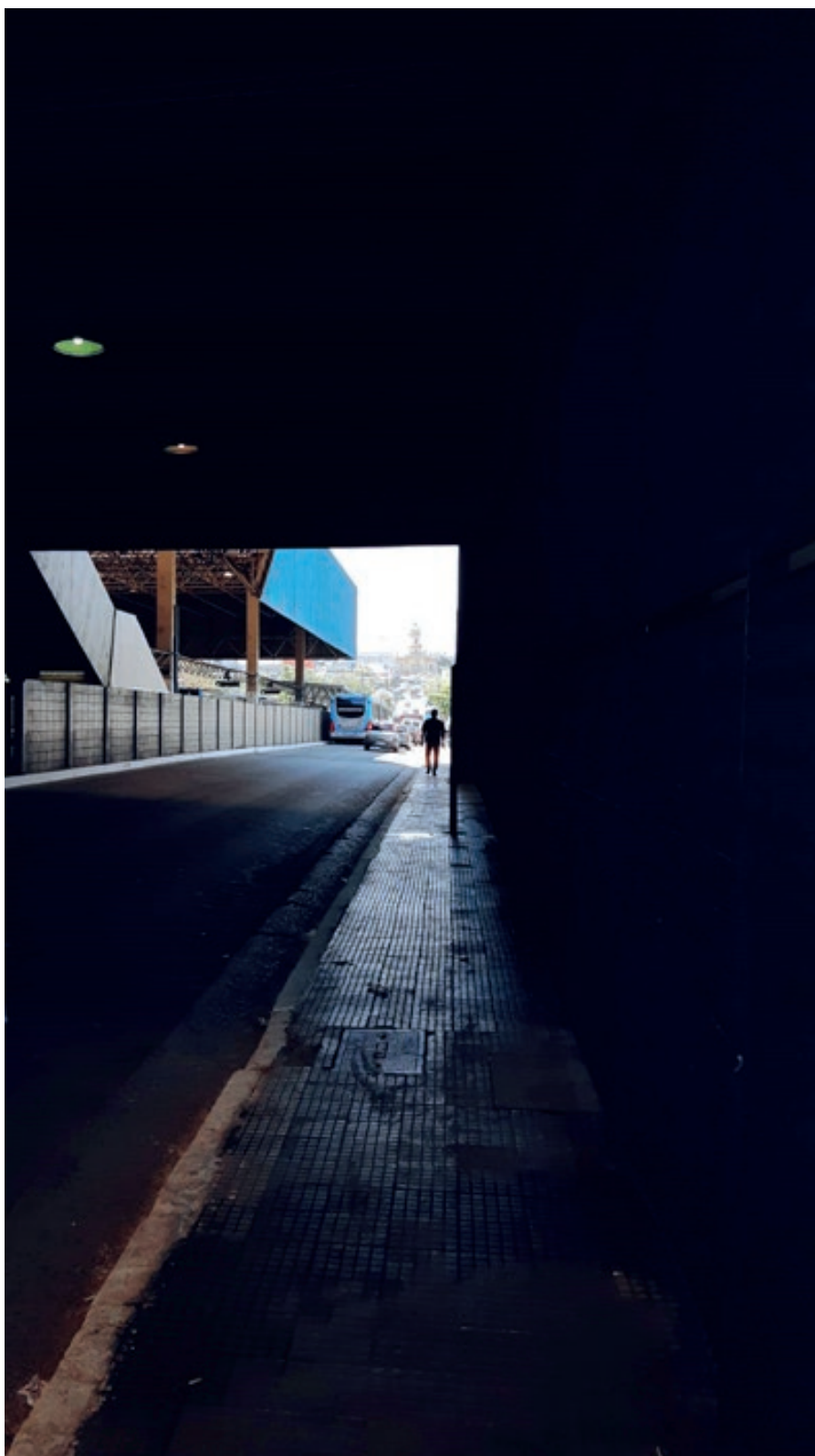
Uma proposta para os espaços livres do  
centro de Santo Amaro em São Paulo

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO  
Orientação: Prof. Dr. Fábio Mariz Gonçalves

Faculdade de Arquitetura e urbanismo  
Universidade de São Paulo  
março 2021







À minha família pelo apoio incondicional, revisão dos textos e cafés da tarde servidos todos os dias, pontualmente às dezoito horas.

Ao meu parceiro de vida e profissão, Marcelo, pelo interesse em nossas discussões intermináveis e pelo suporte técnico e emocional.

Ao meu orientador Fábio por sua paixão pelo ensino e pelos comentários assertivos.


A todos os orientadores excepcionais que tive a oportunidade de conhecer durante a graduação. Aos meus colegas e parceiros de trabalho com os quais sempre aprendi muito. Às amigas e mulheres que passaram e ficaram na minha vida e que me inspiram diariamente.



7	<b>“SE NÃO SOUBERES ONDE ESTÁS,</b> pega qualquer ônibus que vá para o centro”
9	<b>TERRITÓRIO SANTAMARENSE</b> Caracterização da região de Santo Amaro e seu lugar na metrópole.
16	<b>NÓ [EM PINGO D'ÁGUA]</b> Questões principais e diretrizes da proposta.
18	<b>1.DENSIDADES</b> Polo de empregos, moradia e equipamentos.
20	<b>2. PERCURSOS E TRAVESSIAS</b> Mobilidade da escala regional à do pedestre.
36	<b>3. AZUL, VERDE E CINZA</b> Serviços ecossistêmicos, conforto ambiental e lazer.
39	<b>4. SINAIS DA VIDA URBANA</b> Notas sobre usos e potencialidades observados.
42	<b>5.DIRETRIZES</b>

43	<b>RIOS POR ONDE A VIDA PASSA</b> A proposta para o centro de Santo Amaro.
44	<b>1.PARÂMETROS URBANÍSTICOS</b> Proposta para promover adensamento e preservação do patrimônio .
46	<b>2. FLUXOS</b> Proposta para promover integração do espaço e incentivar a mobilidade.
53	<b>3. ÁREAS VERDES LIVRES</b> Proposta de espaços livres e infraestrutura verde.
60	<b>4. DESENHO DE RUAS</b> Diretrizes gerais para qualificação das ruas.
85	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>
86	<b>REFERÊNCIAS</b>



An aerial photograph of a city, likely Rio de Janeiro, showing a mix of urban development, including residential areas, commercial buildings, and a large stadium. Overlaid on the image are several thick, white, hand-drawn scribbles that meander across the landscape, connecting different parts of the city. The background is a faded, grayscale version of the photograph.

“[...] nenhuma área é ou não é centro; como fruto de um processo — movimento — torna-se centro. [...] O centro de um círculo não preexiste em relação a ele; enquanto ponto sim, mas enquanto centro não. Um ponto somente torna-se ou deixa de ser centro. A geometria ilustra uma parte da questão. Não há centro sem círculo nem círculo sem centro. Um ponto dado não é, em si e a priori, centro de um círculo, nem vértice de um triângulo, a não ser que haja (e somente se houver) o círculo ou o triângulo.”

(VILLAÇA, 2001, pg. 238)



# “SE NÃO SOUBERES ONDE ESTÁS, pega qualquer ônibus que vá para o centro.”

Conselho da minha avó, passado para minha mãe e que chegou em mim ainda criança. Sempre me perguntei: está bem, mas o que faço quando chegar lá? Não sabia como voltar do Centro para minha casa. Não sabia onde era esse centro em relação à minha casa que, para mim, já era o centro. No Ensino Médio, fui estudar na Zona Norte de São Paulo e então me dei conta de onde eu era e onde estava. Percebi que o centro de Santo Amaro, que eu frequentava periodicamente com as mulheres da família em compras sazonais de roupas enquanto crescíamos, era tão próximo de mim quanto o Centro, ou a Cidade.

Meu centro migrou da minha casa para Santo Amaro, para o Terminal Bandeira, Avenida Paulista, Largo da Batata e voltou para o sul no primeiro bloco de carnaval do qual pude voltar para casa caminhando. O Centro de que minha avó falava foi mudando conforme seguia minha vida e mudavam minhas necessidades e interesses. Ele acabou por vir até mim mais do que eu fui até ele, ainda que as horas no transporte coletivo sugerissem o oposto. Hoje coleciono um conjunto de lugares familiares, dos quais sei voltar, onde acho o que procuro e me encontro com tantas outras pessoas que os tem como centros.

A decisão de trabalhar com o centro de Santo Amaro parte do meu interesse e afeto por centralidades, na sua

relação de mão dupla com as redes e infraestruturas de mobilidade. Santo Amaro há muito tempo tornou-se uma centralidade para a zona sul, foi incorporada a São Paulo, às suas lógicas de expansão e desenvolvimento e hoje experiencia transformações que chegam pela centralidade linear que é a Avenida Doutor Chucri Zaidan, bastante diferente do miolo de Santo Amaro.

Ao longo da graduação busquei e fui desafiada a compreender as camadas e a complexidade inerentes ao espaço urbano e, como um exercício final, proponho neste trabalho um desenho de reordenação dos espaços livres para uma centralidade em transformação. O objetivo é aplicar ferramentas do desenho urbano em uma proposta de qualificação destes espaços livres que discuta: os conflitos e prioridades expressos na paisagem, as alternativas práticas de cuidado dos espaços coletivos que os alimentem, enquanto o lugar da vida pública e dos acordos sociais; e as possibilidades de incorporação dos recursos naturais e demandas ecológicas a um modelo de cidade mais sustentável e saudável.

A arquitetura e o desenho de ruas internas aos limites do Terminal Santo Amaro e o aprofundamento dos aspectos específicos da questão patrimonial não foram foco deste trabalho, mas foram considerados no desenho da proposta como um todo.





Largo Treze de Maio, Município de Santo Amaro, 1920. São Paulo in foco.



# TERRITÓRIO SANTAMARENSE

## Caracterização da região de Santo Amaro e seu lugar na metrópole.

### *Centros*

A questão das centralidades na maior metrópole da América Latina é, sem dúvida, maior e mais complexa do que meus afetos individuais ou do que a simbologia ancestral de hospitalidade e acolhimento associada aos centros desde os primeiros agrupamentos em torno do fogo.

No processo paulistano de expansão urbana é possível observar duas tendências: à dispersão, aprofundada pelas políticas rodoviaristas e desigualdades no acesso à terra urbana, e à descentralização, marcada por centros e polos em competição, cuja força é determinada por seu dinamismo econômico, pelos grupos sociais e interesses que se situam na área e pelas políticas do poder público quanto ao desenvolvimento metropolitano<sup>1</sup>. Ao contrário do que o termo possa sugerir, a descentralização não se refere à ausência da centralidade em seu papel desenvolvido no contexto urbano, mas à impossibilidade de se apontar, no caso de São Paulo, uma centralidade única de feição tradicional e histórica<sup>1,2</sup>.

As características morfológicas, econômicas e sociais dessas centralidades no contexto geral são reelaboradas e adaptadas às demandas do modelo capitalista e, também por esta razão, apresentam aspectos diversos

quando observadas em suas especificidades. No centro de Santo Amaro, dois modelos de centralidade de uma mesma lógica urbana tendem a coabitar um mesmo espaço. A centralidade linear que caminha pela margem leste do Rio Pinheiros e que chega a Santo Amaro também através da Avenida Chucri Zaidan é recente e, nela, os aspectos econômicos e financeiros ganham massa em grandes condomínios empresariais, comércios e serviços frequentados por um público tão homogêneo quanto o conjunto de agentes que atuam da esfera da intervenção urbana. Já o processo de constituição do centro de Santo Amaro é longo, remete a um mesmo tempo do centro de São Paulo e, devido ao seu processo histórico e guardadas as devidas proporções, carrega elementos similares expressos essencialmente na diversidade morfológica e de atores das construções cotidianas do espaço<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>FRÚGOLI Jr., H. A questão da centralidade em São Paulo: o papel das associações de caráter empresarial. Revista de sociologia e política, Nº 16 PG. 51-66. Jun, 2001.

<sup>2</sup> HASSENPFUG, Dieter. Sobre centralidade urbana. Arquitectos, São Paulo, ano 08, n. 085.00, Vitruvius, jun. 2007 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/08.085/235>>.



Formação

Em 1560, o aldeamento indígena à margem esquerda do Rio Jurubatuba tem seu centro ocupado pela construção da primeira igreja, símbolo da tomada do território pelos jesuítas no mesmo ano. No interior da igreja a primeira doação, uma pequena imagem de Santo Amaro esculpida em madeira.

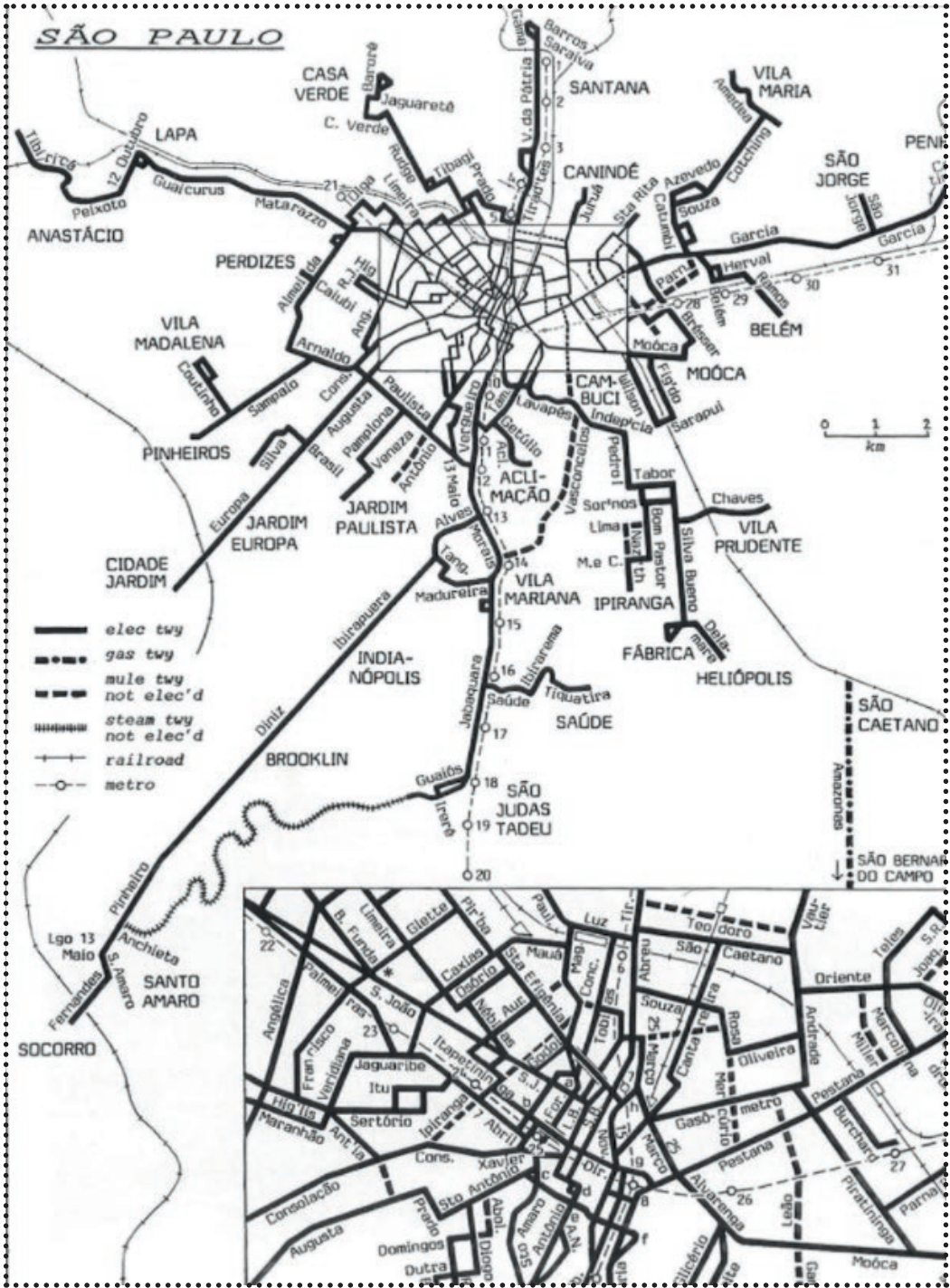
Eram também de madeira as duas pontes que, no século XVI, passaram a conectar as margens do rio nas regiões do Socorro e Itapecerica da Serra. No mesmo período, a já então freguesia de Santo Amaro, um “bairro aprazível por natureza, numa campina de tal sorte levantada que, não perdendo o título de vargem, dá bastante matéria para os olhos se divertirem”<sup>3</sup>, recebe a estrada que a conecta por terra a uma São Paulo ainda pouco relevante no cenário da colônia.

Com a chegada de colonos alemães vindos da Bavária após a Proclamação da Independência do Brasil, o território passa a ser ocupado por lavouras de batatas e, em 1850, já era considerado o celeiro que abastecia São Paulo com itens de primeira necessidade: arroz, feijão, aves, madeiras serradas para construção. As mercadorias foram carregadas no lombo de burros até a chegada do trem em 1886, que viria a ser substituído, em 1913, pelas hoje nostálgicas linhas de bonde.

No Século XX passam a surgir novos arruamentos ortogonais no sentido noroeste junto à linha de bondes e são inaugurados no centro de Santo Amaro os primeiros edifícios públicos, a Praça Floriano Peixoto, o Teatro Pindorama e a nova Igreja Matriz.

Santo Amaro, que na época correspondia à atual Zona Sul 2, passa a fazer parte do município de São Paulo apenas em 1935. O aumento dos impostos decorrente dessa incorporação inicia o processo de expansão urbana na região sul com o loteamento das margens dos rios em chácaras e sítios. Paulistanos, mineiros e nordestinos à procura de terras mais baratas dão início às transformações demográficas. A partir de 1945 surgem as primeiras indústrias em terrenos esgotados pela agricultura e, em 1957, a Estrada de Ferro Sorocabana (Linha 9- Esmeralda).

Em 1968 os santamarenses diziam adeus ao último bonde a deixar o bairro, quase vinte anos antes da construção do Terminal Santo Amaro, um dos pontos de parada obrigatória para grande parte dos moradores da Sul. Com intervalos de dez em dez anos o transporte sobre trilhos foi ampliado segregado da malha viária, a começar pelo primeiro trecho da linha Lilás, também conhecido pelos burburinhos de ponto de ônibus como a linha que levava



Mapa de linhas de bonde paulistanas, 1930. Mobilize SP.



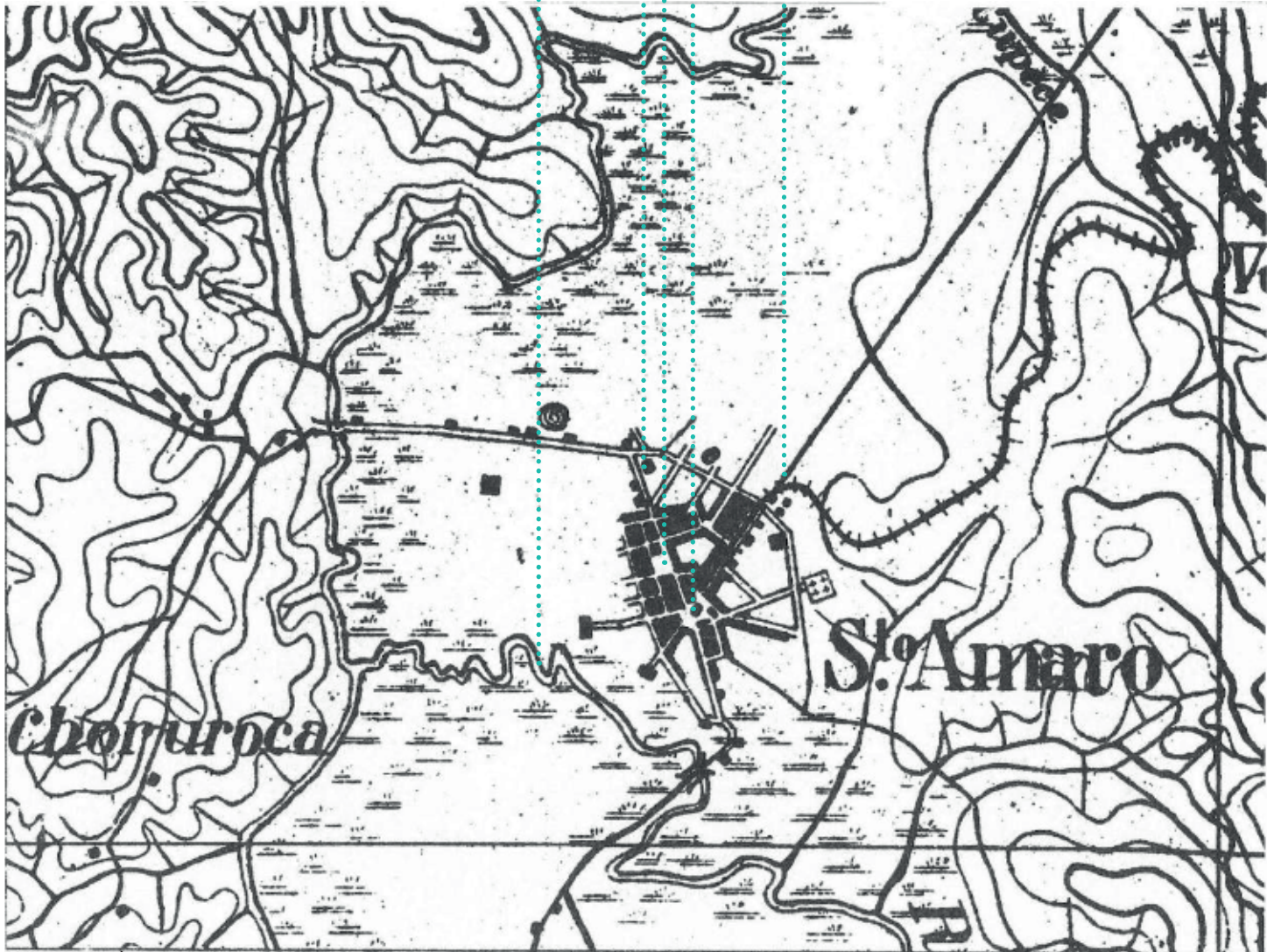
ANTIGO MERCADO DE SANTO AMARO

PÇA FLORIANO PEIXOTO

RIO PINHEIROS/JURUBATUBA  
não retificado

IGREJA MATRIZ

LINHA FÉRREA



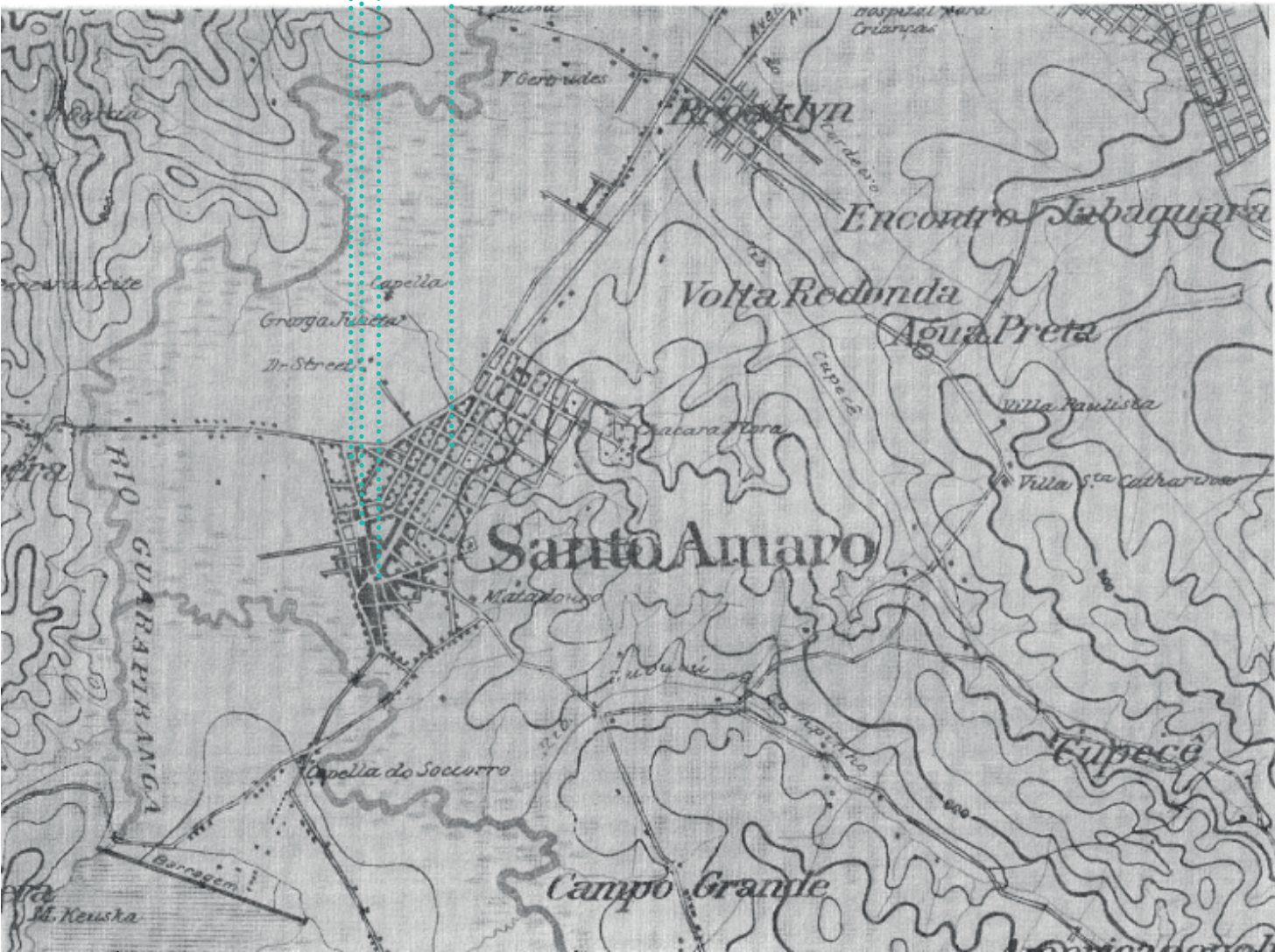
Malha viária de Santo Amaro, 1890. PASSAGLIA, 1978.

PÇA FLORIANO PEIXOTO

IGREJA MATRIZ

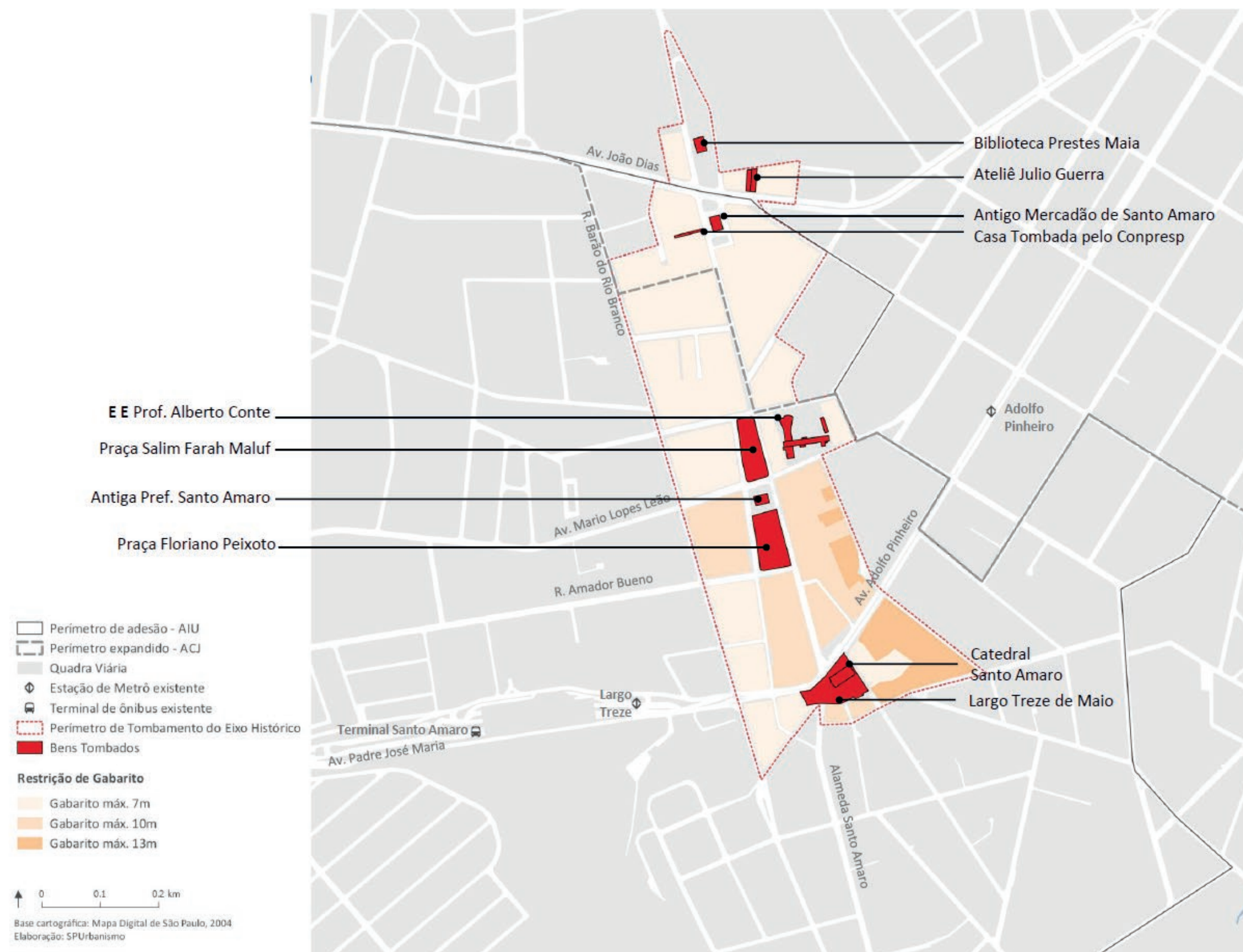
AV. ADOLFO PINHEIRO - LINHA DO BONDE  
retificação do percurso da antiga linha de trem.

ANTIGO MERCADO DE SANTO AMARO



Malha viária de Santo Amaro, 1923. PASSAGLIA, 1978.





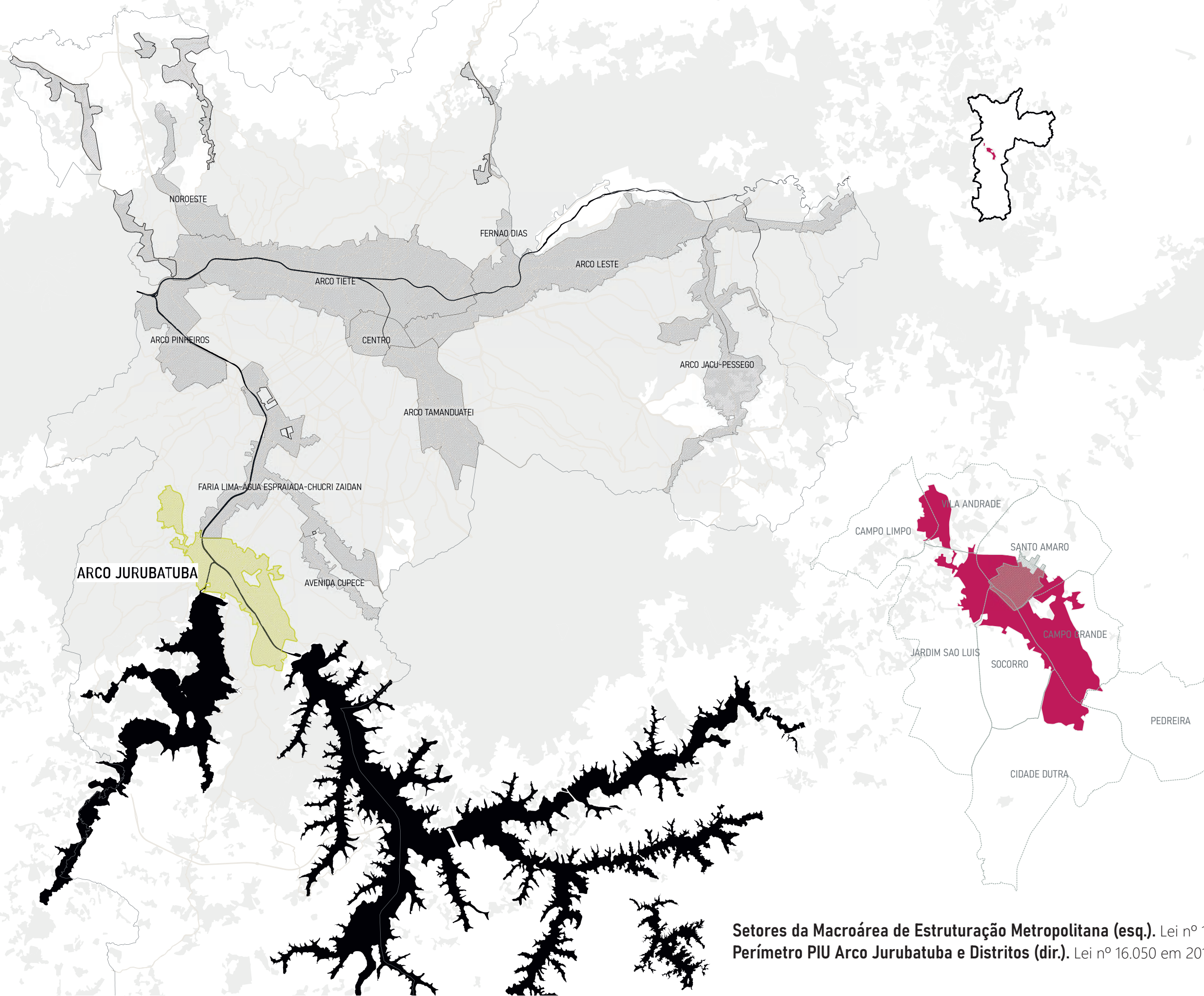
“nada” (início da periferia da zona sul – Capão Redondo) a “lugar nenhum” (centralidade sul – Largo Treze de Maio), até seu prolongamento e conexão com as linhas 1-Azul e 2-Verde em 2018.

O centro de Santo Amaro guarda ainda hoje, praticamente intacto, o desenho dos arruamentos remanescentes de seu processo inicial de formação, assim como seu caráter de praça das trocas comerciais. As pequenas residências seguem justapostas aos lotes industriais, mas os trabalhadores da indústria são cada vez menos frequentes nas casas e ruas do bairro. O som estourado do forró que sai dos estabelecimentos comerciais, as casas de artigos religiosos de matrizes africanas e as lojas repletas de ingredientes e cestarias do Norte e Nordeste são reminiscências concretas desses processos. Em 2002, o conjunto de arruamentos e edifícios históricos da região foi objeto de tombamento cujos parâmetros e perímetro foram revisados pela Resolução nº27/2014 do CONPRES.

<sup>3</sup> BERARDI, Maria Helena Petrillo. Santo Amaro. História dos bairros de São Paulo. Volume 4. Divisão do Arquivo Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo. São Paulo, Gráfica Municipal, 1981.

<sup>4</sup> OLIVEIRA, L. M. Eixo Histórico de Santo Amaro: um fragmento de paisagem urbana do município de São Paulo. Anais 4º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto. Belo Horizonte, 2016.





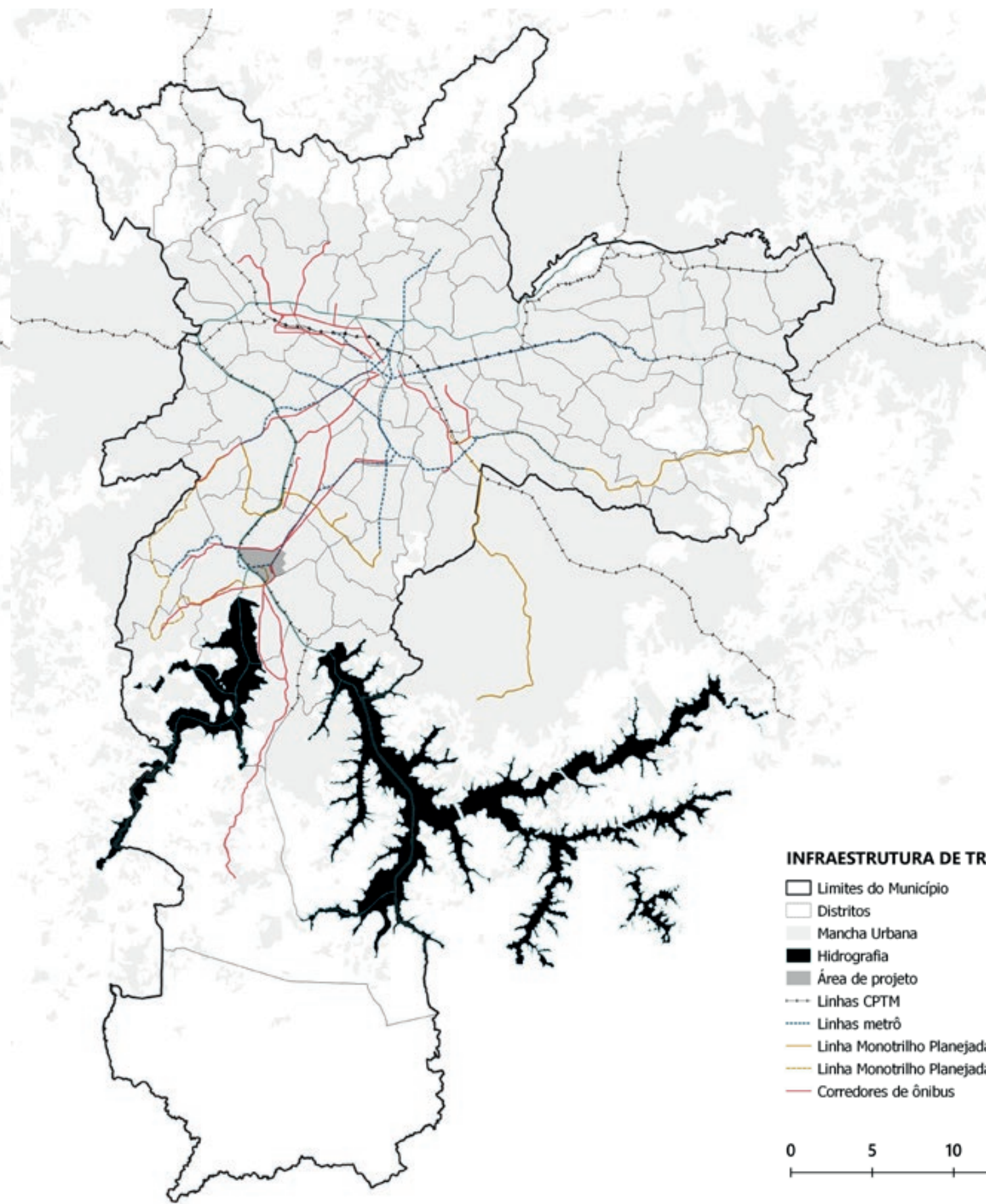
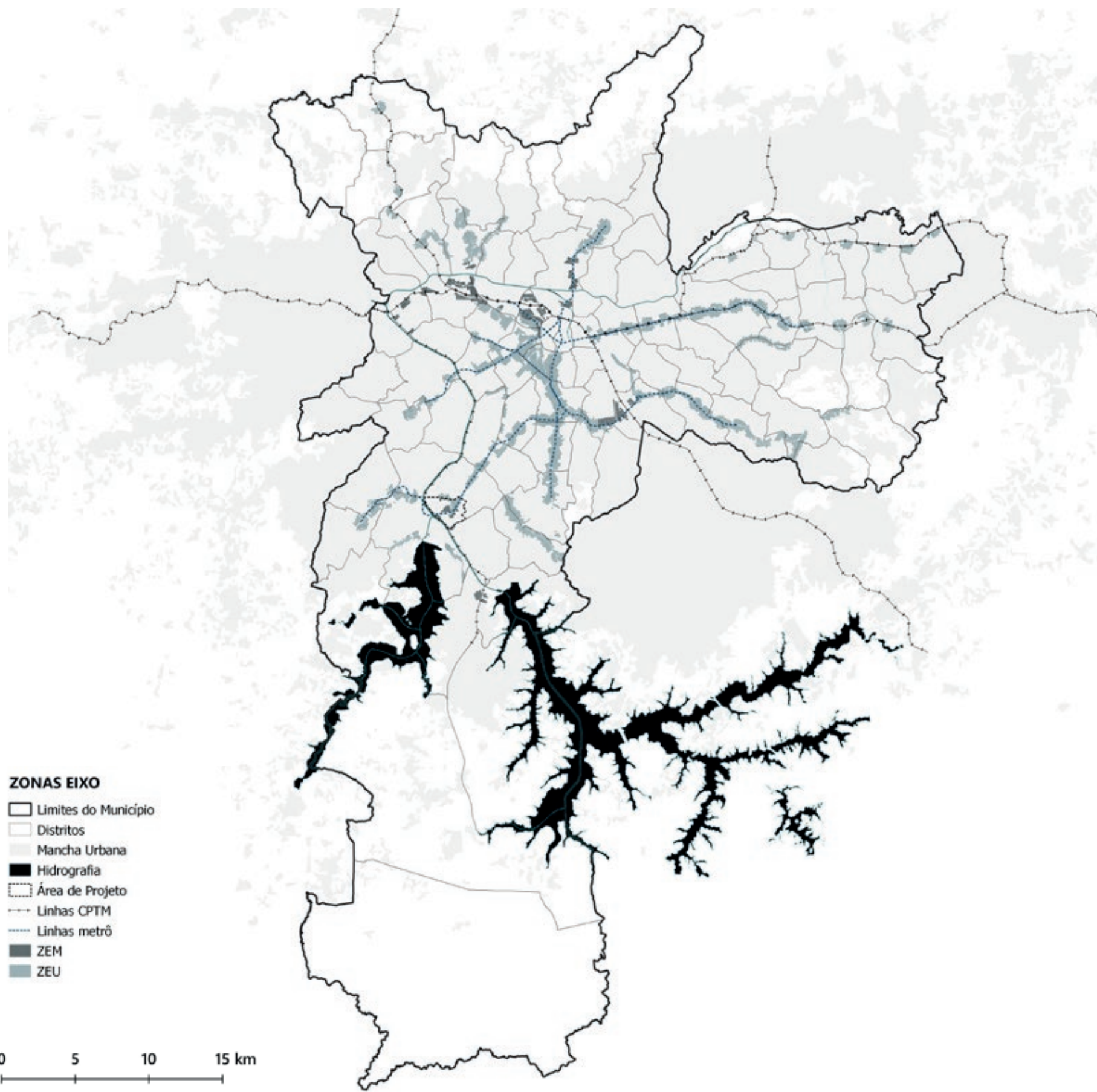
## Contexto em Transformação

É difícil definir em que medida as novas linhas de trem e metrô, as avenidas e corredores de ônibus são promotores ou reflexos da transformação no território, isso porque estes dois papéis são indissociáveis na discussão do espaço urbano.

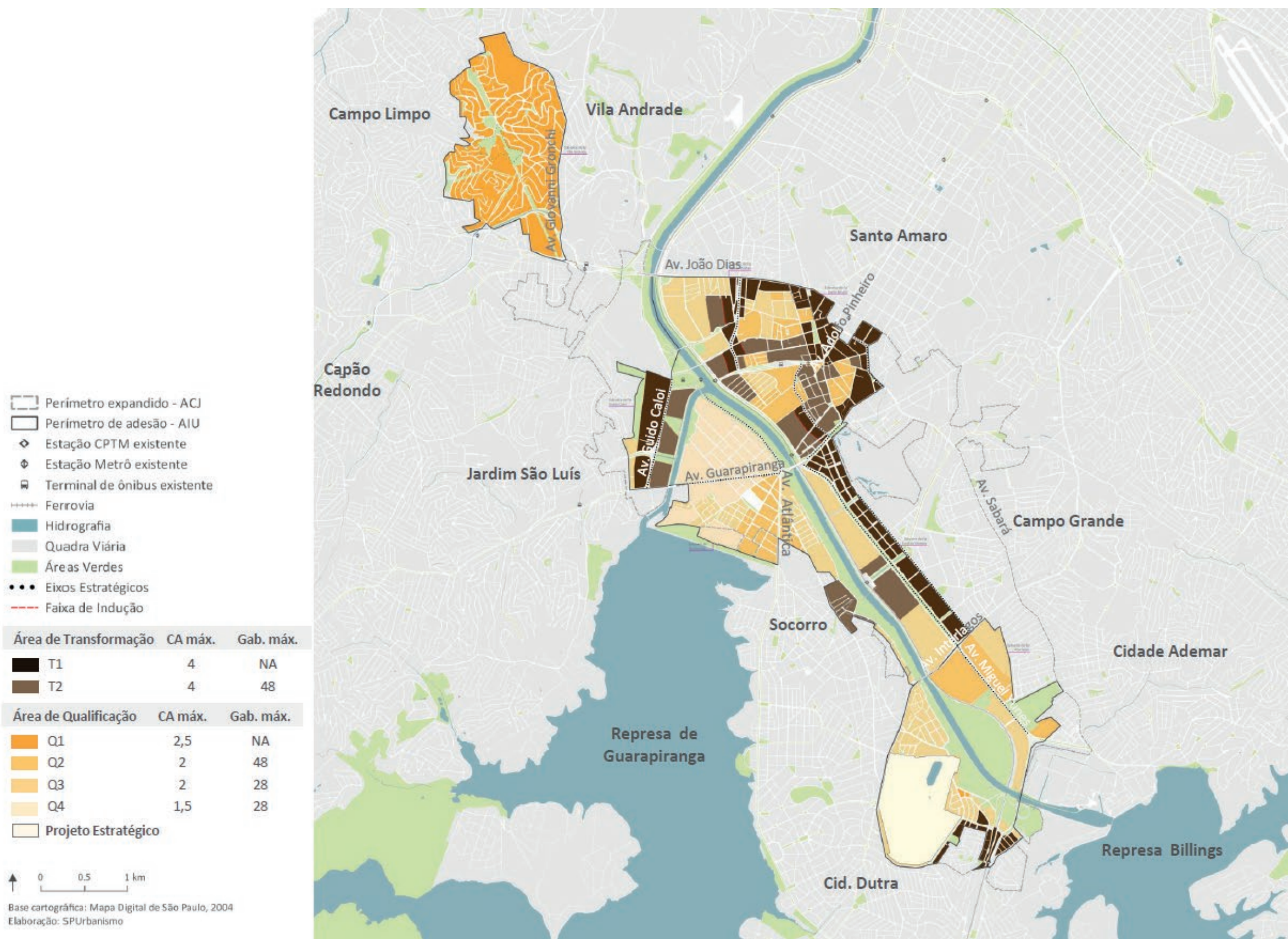
O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE; Lei nº 16.050, de julho de 2014) estabelece em sua estratégia de ordenação do território uma rede de estruturação e transformação urbana na qual a infraestrutura de mobilidade cumpre um papel central também na redução das desigualdades sociais. Santo Amaro está contido dentro dos limites da Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM) cujos setores abrangem os territórios no entorno dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí, a área central do município e eixos densamente habitados, mas pouco desenvolvidos economicamente. São áreas com grande potencial de transformação onde se localizam os principais eixos que articulam polos e municípios da região.

Dentro da MEM, a região de Santo Amaro encontra-se próxima aos limites que separam o território objeto da Operação Urbana Águas Espraiadas e o perímetro de intervenção do PIU Arco Jurubatuba. Por essa razão, ainda que a tramitação do projeto de lei municipal, destinado a









Parâmetros urbanísticos Arco Jurubatuba, SP Urbanismo, 2018.

aprovar o Projeto de Intervenção Urbana (PIU) na região, esteja suspensa, o centro de Santo Amaro já é impactado por obras concretas, em particular pelo prolongamento da Avenida Chucri Zaidan (OUC Águas Espraiadas), pela a entrega do segundo trecho da Linha 5-Lilás e pela construção da Linha 4 – Amarela.

As obras do metrô, assim como as linhas previstas do monotrilho, reposicionam a Linha Esmeralda e a linha que “leva nada a lugar nenhum” no contexto da metrópole, caracterizando ainda mais o centro de Santo Amaro, o Terminal e a Estação Santo Amaro como este polo articulador entre a Zona Sul 2 e o centro e entre as margens oeste e leste do Rio Pinheiros-Jurubatuba.

As diretrizes para o bairro de Santo Amaro previstas tanto pelo PDE 2014 como pelo Zoneamento (Lei nº 16.402/16) e pelo último PIU Arco Jurubatuba apresentado em Audiências Públicas (março de 2018) apontam para o crescimento em população e oferta de empregos e transformações à semelhança daquelas promovidas pela OUC Águas espraiadas.



# NÓ [EM PINGO D'ÁGUA]

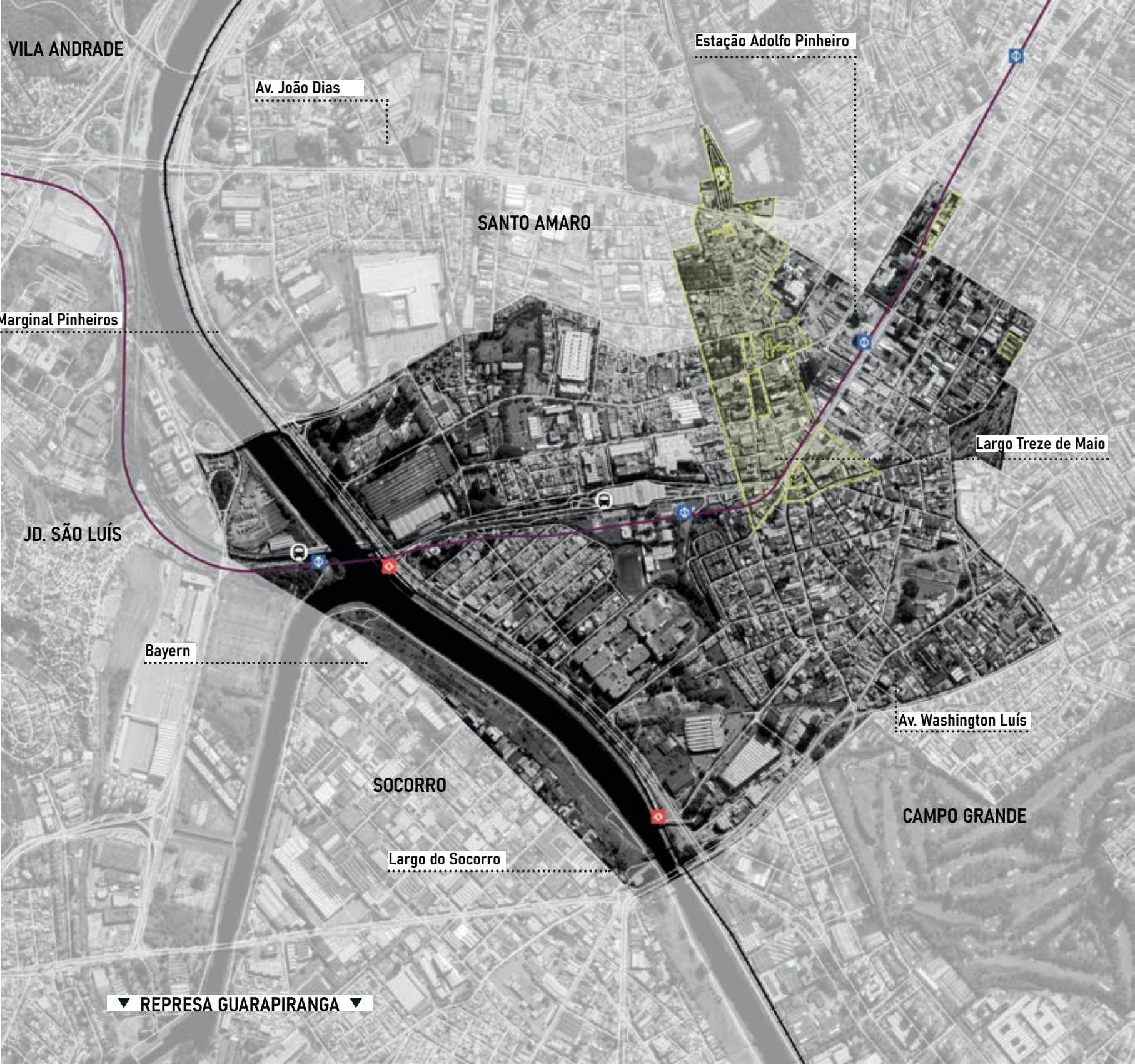
Questões principais e diretrizes da proposta.

## Perímetro de intervenção

Os parâmetros adotados para definição do perímetro da proposta são de duas naturezas. A primeira atribui os limites às principais vias estruturadoras e linhas de transporte sobre trilhos que atravessam e compõem seu território: Av. João Dias ao norte, Av. Washington Luís ao sul, Marginal Pinheiros a oeste e a estação Adolfo Pinheiro a leste. A segunda consiste na caracterização da paisagem urbana no nível da rua, das fachadas, dos pedestres, respaldada pela compreensão do lugar em uma escala ampliada.

Dentro dos limites viários há uma variedade de paisagens e usos. Predominam áreas mistas com residências horizontais e pequenos galpões industriais, que dividem as ruas estreitas do bairro com a área mais ou menos bem definida ocupada historicamente pelo comércio popular. Nas quadras adjacentes concentram-se equipamentos privados e públicos de lazer, educação, cultura e saúde e, próximo à Marginal Pinheiros, é possível identificar antigos lotes industriais em transformação dentro dos quais vêm surgindo condomínios empresariais e complexos comerciais.

Na margem oposta do Rio Pinheiros há um polo industrial, com destaque para a indústria farmacêutica Bayer, e

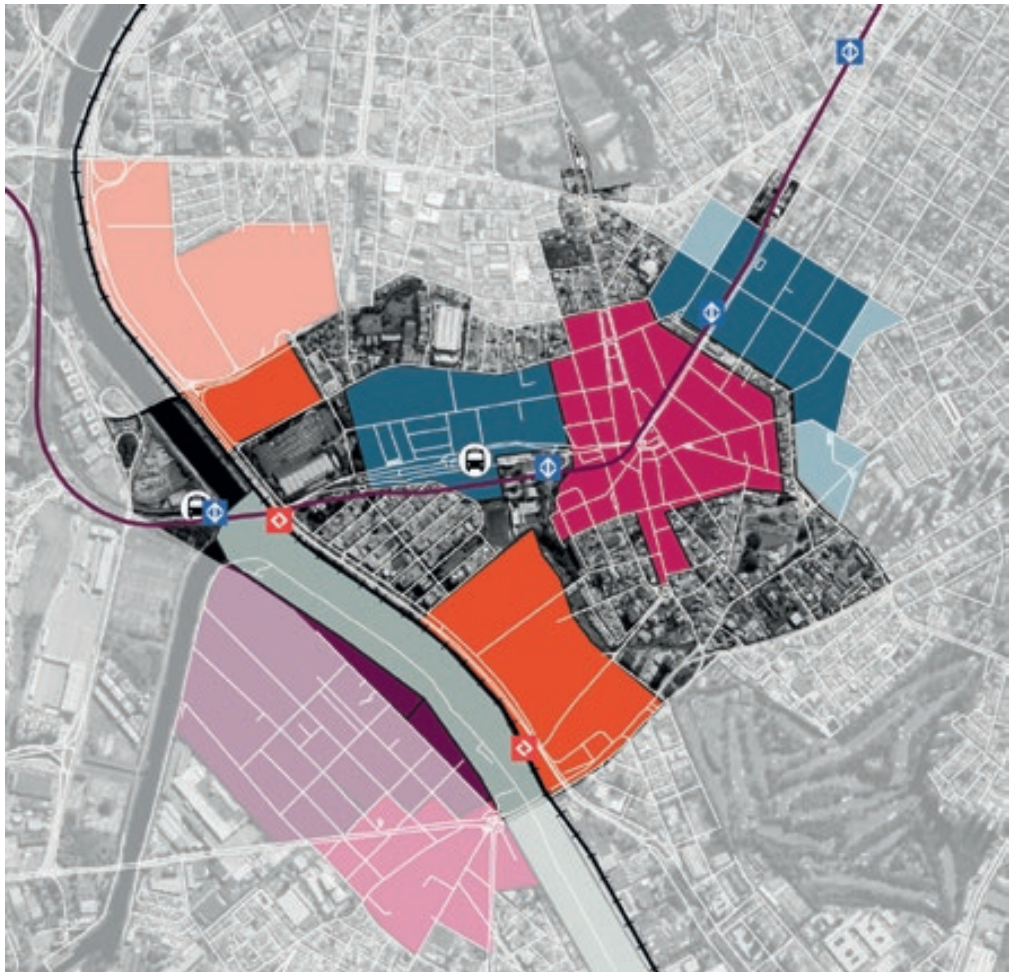


### Perímetro de intervenção

- Estação de trem
- Estação de metrô
- Terminais urbanos
- Linha 9 - Esmeralda
- Linha 5 - Lilás
- Eixo histórico - Perímetro de tombamento

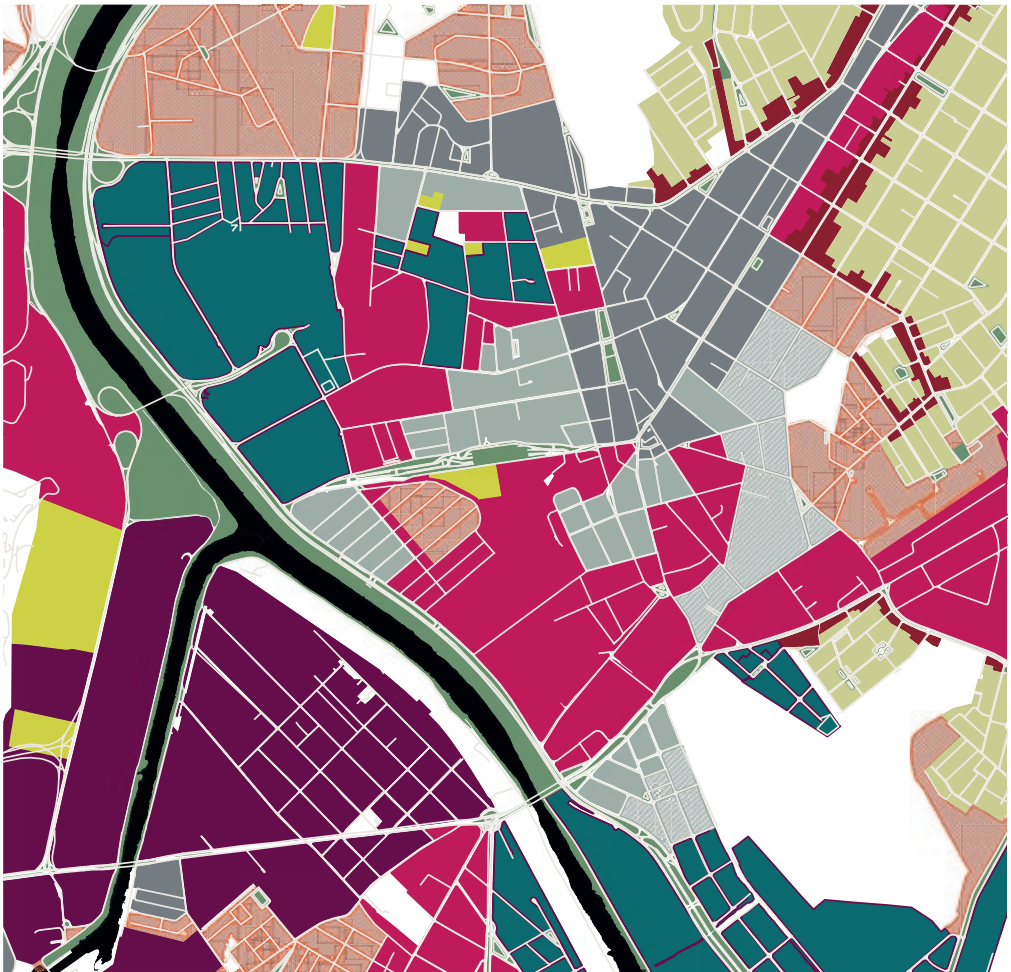


uma também importante centralidade para Zona Sul, o Largo do Socorro. O rio é reafirmado como fronteira e elemento de diferenciação na ausência de travessias adequadas às diferentes formas de deslocamento e no desequilíbrio de investimentos públicos marcados pela pressão dos interesses privados.



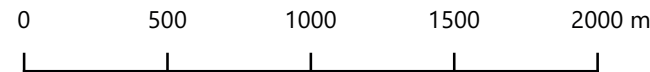
**Destaques do uso e ocupação do solo**

- Comércio popular
- Equipamentos
- Indústria ativa
- Conjuntos empresariais
- Rede de alta tensão



**Zoneamento**  
**Lei Municipal nº 16.402/2016 – LPUOS/2016**

- |       |        |        |
|-------|--------|--------|
| ZEM   | ZC     | ZCOR_2 |
| ZEMP  | ZEIS_3 | ZER_1  |
| ZEU   | ZPI_1  |        |
| ZDE_2 | ZM_u   |        |



O avanço do interesse do mercado imobiliário na região de Santo Amaro e as diretrizes urbanísticas previstas pela legislação urbana apontam para um cenário de oportunidade de investimentos e transformações no espaço urbano, mas também de intensificação de alguns conflitos existentes. O uso ainda prioritário dos modos de transporte individuais motorizados, identificado pela Pesquisa Origem e Destino de 2017 tanto no distrito de Santo Amaro como nos distritos vizinhos, e a malha viária cotidianamente congestionada, não seriam compatíveis com o adensamento populacional sem uma reordenação da infraestrutura de mobilidade. Por outro lado, a pressão por estas transformações ameaça os pequenos lotes de comércio popular e a característica de ruas herdadas dos momentos iniciais da fundação de Santo Amaro e que compõem a identidade do bairro.

Assim, com o objetivo de discutir as diferentes camadas que compõe uma proposta de reordenação e qualificação de Santo Amaro como centralidade regional, o perímetro de trabalho abrange o Eixo Histórico de Santo Amaro, a área central de comércio popular, as ruas e quadras com concentração de equipamentos de interesse público, parte da margem leste do Rio Pinheiros em transformação e a área não edificada a oeste do rio no distrito do Socorro.



# 1. DENSIDADES

## Polo de empregos, moradia e equipamentos

A Subprefeitura de Santo Amaro apresenta um cenário recorrente nas centralidades da cidade de São Paulo, no qual a concentração de empregos é maior que a de habitantes. No mapa ao lado, essa baixa densidade populacional no centro de Santo Amaro é bastante clara e pode ser percebida também caminhando pela região. A predominância é de usos não residenciais e residências horizontais de médio padrão, os condomínios habitacionais verticais são poucos e mais recentes.

As diretrizes de ocupação nos eixos de transporte (PDE 2014) e o prolongamento da Av. Chucri Zaidan (2012-2018), como parte da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, têm impulsionado mudanças no território e já se observa o surgimento de novos empreendimentos. A construtora Vivaz, um dos braços da Cyrela, tem em andamento na região três empreendimentos pelo Programa Minha Casa Minha Vida e a Construtora MAC iniciou a construção de mais um complexo residencial e empresarial à semelhança do Condomínio Nova América: um conjunto fechado de edifícios, com uso misto em um lote de dimensões próximas à totalidade da

Subprefeitura da Sé  
1,6 empregos/hab.  
164,5 hab./ha.

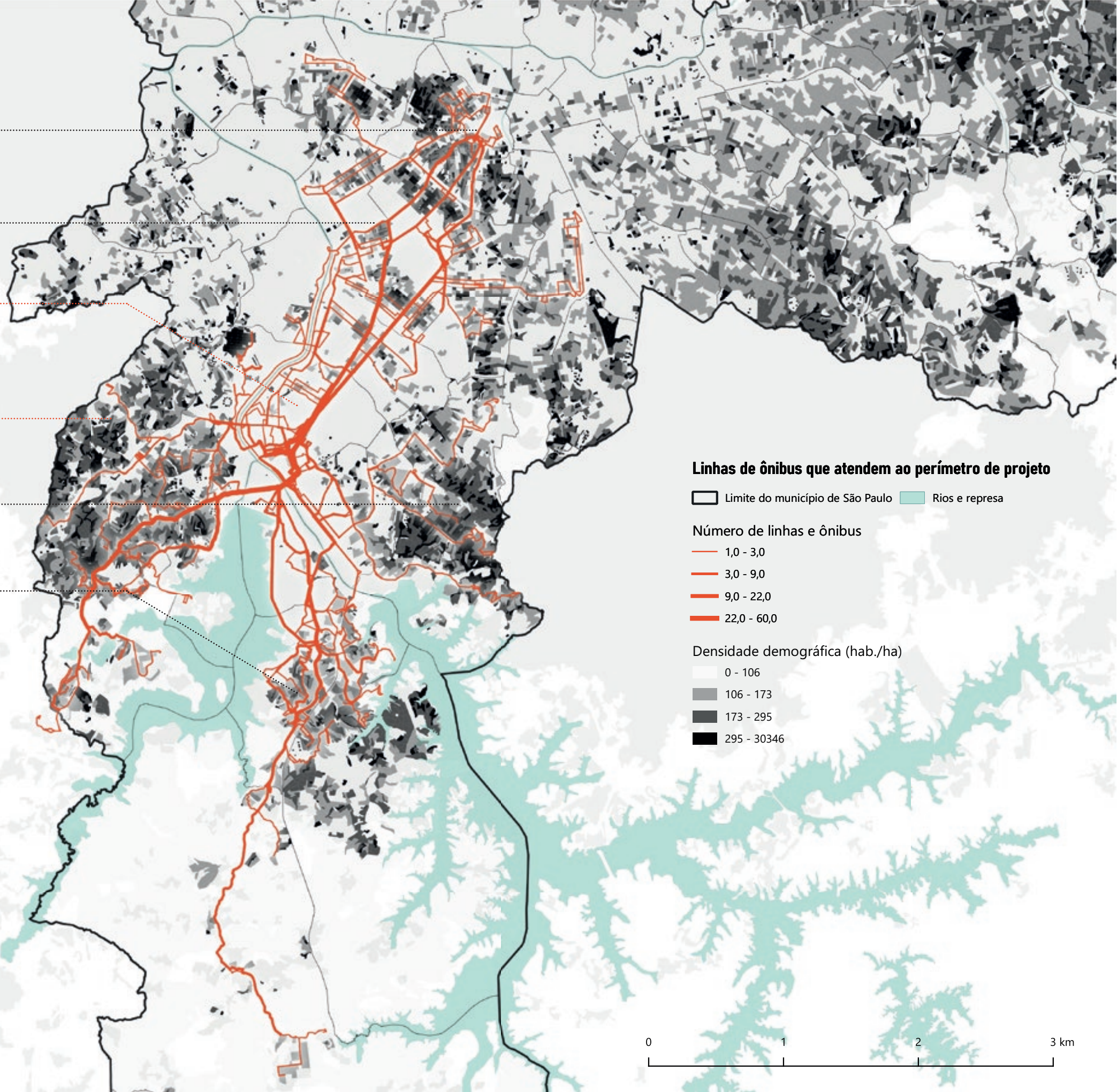
Subprefeitura de Pinheiros  
2,2 empregos/hab.  
91,4 hab./ha.

Subprefeitura de Santo Amaro  
1,3 empregos/hab.  
63,5 hab./ha.

Subprefeitura do Campo Limpo  
0,12 empregos/hab.  
165,4 hab./ha.

Subprefeitura da Cidade Ademar  
0,08 empregos/hab.  
133,9 hab./ha.

Subprefeitura da Capela do Socorro  
0,14 empregos/hab.  
44,3 hab./ha.





quadra e voltados a um parque privativo em seu interior. Em contraste, os bairros da Zona Sul 2 atendidos pelo sistema de transporte coletivo que percorrem a região de Santo Amaro apresentam altas densidades habitacionais, baixa oferta de empregos e predomínio de habitações horizontais com altos índices de vulnerabilidade social.

No centro de Santo Amaro, assim como em outras centralidades, há uma grande diferença entre a população de moradores e a população que circula diariamente por suas ruas. As demandas por transporte público estão alinhadas ao fluxo casa-trabalho de toda região e seus horários de pico, assim como a demanda por espaços públicos, ruas, calçadas acompanham o horário comercial. As estações de trem e metrô, o Terminal Santo Amaro, o SESC, os shopping centers, as universidades e seus botecos formam um pequeno núcleo de atividade noturna na Rua Amador Bueno e arredores, mas de maneira geral o centro dorme cedo.

A oferta de equipamentos é diversa e tanto atende à população local como a população dos distritos vizinhos onde a oferta é insuficiente para a demanda. São polos atrativos de fluxos para região durante e aos finais de semana, o que garante junto ao comércio popular um conjunto de ruas bastante movimentadas pelos deslocamentos menores no interior do bairro.



Território CEU Santo Amaro - Centro Esportivo Municipal Joerg Bruder . SMDU, 2015.



## 2. PERCURSOS E TRAVESSIAS

Mobilidade da escala regional à do pedestre

### Rede de infraestrutura para veículos

A ponte e a Av. João Dias são um importante eixo que conecta a Estrada de Itapeceira à Avenida Santo Amaro e, mais recentemente, à Rua Laguna (prolongamento da Av. Dr. Chucri Zaidan), absorvendo o fluxo de deslocamentos de bairros populosos como Jd. São Luís, Campo Limpo e Capão Redondo no sentido da zona central e de polos do eixo sudoeste com concentração da oferta de empregos. Da mesma forma, a ponte do Socorro e a Av. Washington Luís conectam a região de Interlagos, Socorro e Jd. Ângela com a Av. Vinte e Três de Maio e a Av. Cupecê que conduzem às regiões centrais de São Paulo e à região industrial do Grande ABCD respectivamente. Ambas avenidas, além da Ponte Transamérica (a única unidirecional no perímetro) dão acesso à Marginal à leste do Rio Pinheiros e, em conjunto com a Av. Adolfo Pinheiro, articulam o centro de Santo Amaro nas escalas metropolitana e regional dando acesso às principais vias que organizam os fluxos no interior do bairro.

O núcleo de ruas do Eixo Histórico pouco se alterou desde os primeiros arruamentos do processo de formação da Vila de Santo Amaro e é a partir dele que se organizam as vias que estruturam localmente o espaço: no sentido Leste-Oeste as vias Av. Mário Lopes Leão, Rua Amador Bueno e Av. Padre José Maria, no sentido Norte-Sul a Rua Barão do Rio Branco



#### Classificação viária

- Via peatonal
- Via arterial
- Terminal urbano
- Via coletora





e a Alameda Santo Amaro. Ao longo da Av. Adolfo Pinheiro, a malha viária passa a apresentar um padrão regular e ortogonal, no entanto, a predominância no território é de conjuntos de arruamentos com acesso às grandes avenidas, mas pouco articulados entre si e com ruas de larguras médias de 10 a 12m, incluindo as calçadas.

O predomínio do uso do automóvel e a necessidade de um grande número de linhas de ônibus em circulação é incompatível com a malha existente e com o conforto e segurança da massa de pessoas que frequentam diariamente o centro de comércio popular. A organização das vias faz convergir para este centro o intenso fluxo de veículos e a falta de conexões diretas entre os agrupamentos viários aumenta a distância dos percursos necessários para circulação no interior do bairro, que resultam em frequentes congestionamentos e disputas por espaço entre ônibus, automóveis, motos e pedestres.

O plano de melhoramentos viários proposto no PIU Arco Jurubatuba e apresentado em audiência pública em 2018 prevê o prolongamento da Rua Laguna e a criação de uma nova ponte com sentido inverso à Ponte Transamérica, conectando a Av. Chucuri Zaidan à Av. Guido Caloi. Também propõe uma via marginal que conecta o Largo do Socorro e as importantes avenidas da região a esse novo eixo. Na área central a criação de duas novas vias de mão dupla e com capacidade para conciliar veículos, corredor de ônibus, ciclovias e calçadas largas reorientam os fluxos da área de comércio popular e do Eixo Histórico e promovem a integração dos agrupamentos viários do bairro.

1. Chucrí Zaidan - Guido Caloi
2. N. Sr<sup>a</sup> do Sabará - Adolfo Pinheiro
3. Eusébio Stevaux - Afolfo Pinheiro
4. Marginal Pinheiros - Pte. Vitorino Goulart



**PIU Arco Jurubatuba: Melhoramentos viários.** SPUrbanismo, 2018.



Rede de infraestrutura de transporte coletivo

Santo Amaro conta com a oferta de diferentes opções de transporte coletivo. Dentro do perímetro da proposta há duas linhas e quatro estações de trem e metrô: Linha Esmeralda e Linha Lilás, além de dois terminais urbanos: Terminal Santo Amaro e Terminal Guido Caloi. A Linha Esmeralda percorre a margem do Rio Pinheiros conectando Grajaú a Osasco e a Linha Lilás liga o Capão Redondo às Linhas Azul, Verde a à futura Linha Ouro do monotrilho. Já as linhas do Terminal Santo Amaro atendem aos bairros da zona sul e as áreas centrais da cidade, por ele circulam pessoas atraídas pelo centro de Santo Amaro, mas também em transferências entre linhas e intermodais. As plataformas do terminal estão conectadas subterraneamente com a estação Largo Treze e localizadas próximas à Estação Santo Amaro, principal baldeação entre as únicas duas linhas de transporte sobre trilhos que atendem a Zona Sul 2.

O caráter de eixo intermodal é uma potencialidade para a qualificação desse espaço urbano. A ampla oferta de transporte coletivo de qualidade permite a redução do uso de transporte individual e, conseqüentemente, a adoção mais frequente de opções de mobilidade ativa.

Na prática, além de um conjunto de valores sociais e culturais que mantêm o protagonismo do transporte



Infraestrutura de transporte coletivo

- Estação Linha 9- Esmeralda
- Estação Linha 5 - Lilás
- Terminal urbano
- Linha 9 - Esmeralda
- Linha 5 - Lilás
- Corredores de ônibus

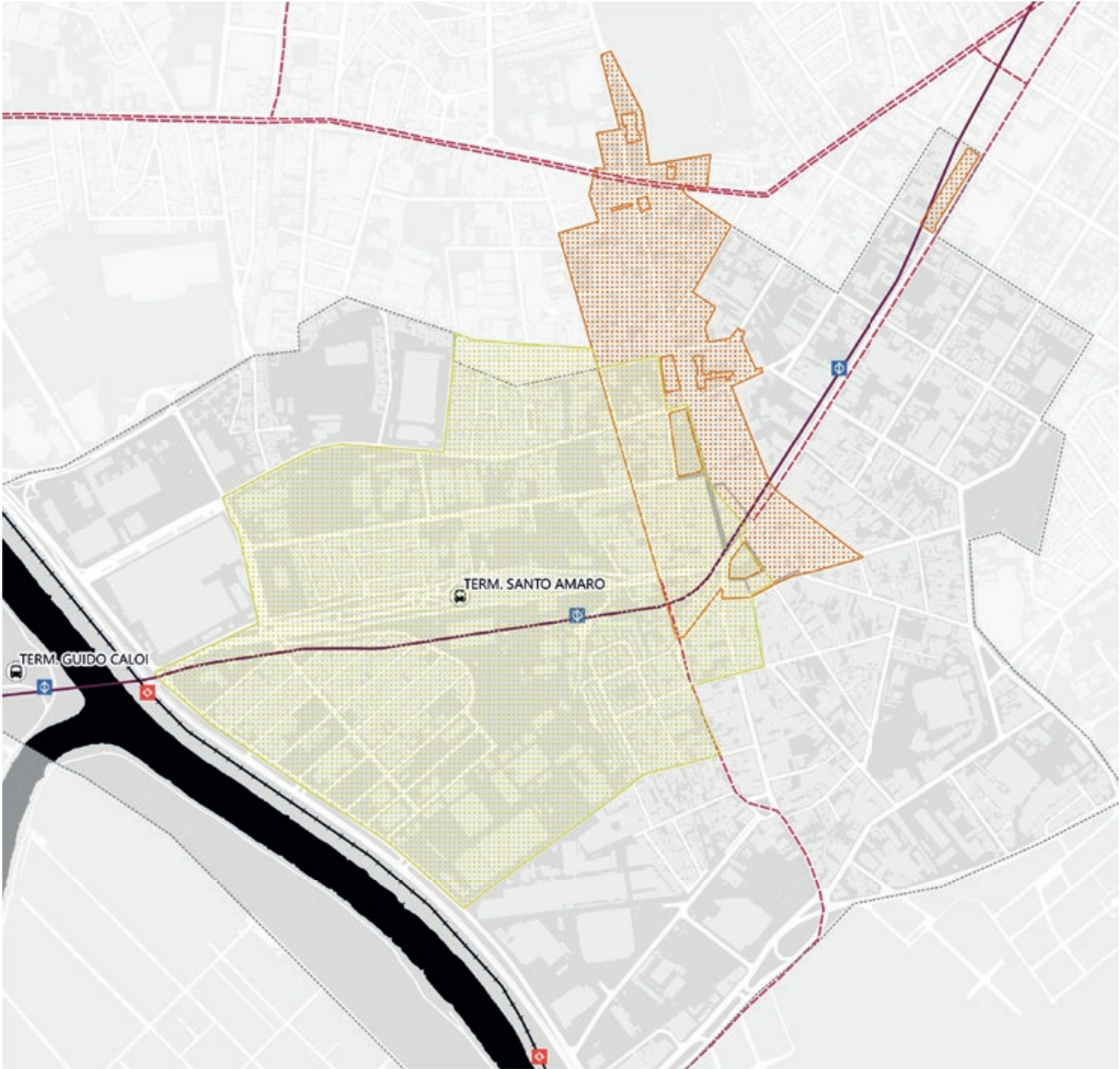




individual motorizado, existem elementos internos e externos que comprometem esse potencial. Na escala metropolitana e regional, o desequilíbrio entre moradia, oferta de empregos e oferta de transporte público cria um cenário cotidiano de ônibus e vagões lotados, e a circulação de ônibus é comprometida por congestionamentos que aumentam o tempo despendido nesses trajetos diários, aprofundando as desigualdades sociais e de direito à cidade<sup>5</sup>. A falta de integração tarifária entre os modos de transporte disponíveis impõe ainda uma barreira financeira às opções de mobilidade.

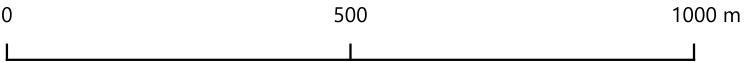
A intermodalidade está também intimamente ligada às condições de caminhabilidade. Uma vez fora do veículo ou estação de trem, existem apenas pedestres, e a região de Santo Amaro ainda apresenta uma falta de proporcionalidade entre os espaços destinados a pedestres, ciclistas e veículos motorizados. Não à toa, o trajeto entre o Terminal Santo Amaro e o Largo Treze, por exemplo, é mais frequentemente realizado através dos caminhos subterrâneos da conexão com a Linha Lilás. O momento de transferência entre os diferentes modos de transporte em uma centralidade comercial como Santo Amaro é uma oportunidade de que sejam aliados trajetos diários casa-trabalho a atividades cotidianas de lazer e outras demandas necessárias como consultas médicas, compras de mercado, condução dos filhos às escolas e creches. Qualificar esses percursos no nível local é especialmente relevante na busca pela redução das desigualdades de gênero, uma vez que as mulheres,

<sup>5</sup> VILLAÇA, F. Reflexões sobre as cidades brasileiras. São Paulo, SP: Studio Nobel, 2012.



**PIU Terminal Santo Amaro**

- Estação Linha 9 - Esmeralda
- Estação Linha 5 - Lilás
- TFG\_Term ônibus rot
- Perímetro - PIU Terminal Santo Amaro
- Eixo Histórico







Acesso ao Terminal Santo Amaro. 2019.



Acesso ao Terminal Santo Amaro\_Muros de divisa. 2019.





<sup>6</sup> HARKOR, M. K. A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2018.

não só estão mais sujeitas aos efeitos da precariedade dos espaços públicos, como tendem a acumular a responsabilidade pelas tarefas relativas à manutenção do espaço doméstico e realizam a maior parte desses trajetos <sup>6</sup>.

Em julho de 2017 a Prefeitura Municipal de São Paulo lançou as consultas públicas sobre os Projetos de Intervenção Urbana (PIUs) dos Terminais Municipais de Ônibus Capelinha, Campo Limpo e Princesa Isabel que envolvem a concessão para administração, manutenção, conservação, exploração comercial e requalificação desses terminais e do perímetro compreendido pelo raio de 600 metros. Lançou também o Edital de Chamamento Público (SMDP nº05/2017) que adiciona os outros 24 terminais urbanos de São Paulo como objetos do procedimento de manifestação de interesse (PMI), incluindo o Terminais Santo Amaro e Bandeira, até agora os que têm despertado maior interesse. No caso específico do Terminal Santo Amaro, o perímetro abrange parte do perímetro de tombamento do Eixo Histórico de Santo Amaro, do centro de comércio popular e da Estação Santo Amaro. É um perímetro estratégico na qualificação do eixo intermodal e, em parte, uma demonstração da importância da qualificação do entorno de um terminal urbano.



**Vista para o Largo Treze de Maio a partir da Av. Padre José Maria (acima).**  
2019.

**Interligação subterrânea das plataformas do Terminal Santo Amaro e a Estação Largo Treze.**  
2019.



## ***Rede de infraestrutura cicloviária***

Em 2010 foi inaugurada a ciclovia às margens do Rio Pinheiros, gerida pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Em janeiro deste ano (2021), foi também assinada a concessão da Margem Oeste do Rio Pinheiros ao “Consórcio Parque Novo Pinheiros” que prevê um parque linear no trecho entre o Projeto Pomar (próximo à Ponte João Dias) e a Ponte Cidade Jardim, um dos desdobramentos das parcerias público-privado que compõem o conjunto de ações de despoluição do Rio Pinheiros e também responsáveis pelas obras de manutenção e revitalização da ciclovia da margem leste do Rio Pinheiros.

Ao longo destes onze anos, o uso da bicicleta foi conquistando paulatinamente espaços na cidade e na cabeça dos paulistanos. Durante a gestão de Gilberto Kassab, teve início o programa de compartilhamento de bicicletas na cidade de São Paulo, o Bike Sampa, ainda em operação, mas sob novos moldes menos inclusivos. No mesmo período (2012) passa a ser permitido o transporte de bicicletas nas linhas de metrô e trem em horários específicos e são liberadas as ciclofaixas de lazer aos domingos e feriados. Na gestão seguinte, de Fernando Haddad, o crescimento dos investimentos em infraestrutura cicloviária ganhou maior destaque com a entrega das novas ciclovias e a ênfase na promoção do

transporte ativo conquistada nos marcos regulatórios do município.

Haddad assume o município no ano em que São Paulo presencia um importante movimento de massas: as Jornadas de Junho de 2013. Inicialmente liderado pelo Movimento Passe Livre que há anos pauta a gratuidade do transporte público, as manifestações foram se transformando, mas parecem ter sido efetivas em colocar a questão da mobilidade mais uma vez no centro do debate de políticas públicas. Ao menos no que diz respeito às ciclovias, as frequentes críticas de seus opositores e daqueles que se decepcionaram com a qualidade com que foram implantadas não foram suficientes para que seu sucessor pudesse abrir mão da pauta em seu Plano de Metas.

Os dados da pesquisa OD 2017 ainda apontam um uso tímido das bicicletas como meio de transporte, que representam em torno de 1% das viagens totais no município, sendo apenas 12% destas realizadas por mulheres. Trazem ainda um dado relevante no que diz respeito ao recorte de renda destes dados. Enquanto nas faixas de renda mais baixa não houve crescimento do uso desta modalidade, nas camadas mais privilegiadas esse aumento é mais expressivo quanto maior a renda,



**Trecho reformado da ciclovia do Rio Pinheiros.** Foto de divulgação Farah Service, 2020.



um dado que confirma as críticas direcionadas à priorização da implantação dessa infraestrutura em áreas do Setor Sudoeste.

A rede cicloviária é ainda, após 2017, maior e mais ramificada nos bairros de maior renda onde se concentram, mais uma vez, os investimentos em infraestrutura urbana. O Distrito de Santo Amaro é uma dessas regiões com bons indicadores socioeconômicos e com oferta de ciclovias, no entanto, existe uma diferenciação clara entre o recorte da proposta e a porção do território que está mais próxima ao Campo Belo e Itaim Bibi.

Não há infraestrutura cicloviária no centro de Santo Amaro além da ciclovia expressa junto à Marginal Pinheiros. Apenas mais recentemente, foi implantada uma estação de bicicletas compartilhadas junto à estação Santo Amaro, a estação mais ao sul de todo o sistema de compartilhamento e isolada a 4 quilômetros do restante das estações. Nas ruas do perímetro da proposta é pouco frequente observar ciclistas, ainda que a região faça parte de muitas das rotas que percorrem o trajeto Sul-Centro.

O coletivo de ciclistas Bike Zona Sul criou um mapa colaborativo com sugestões de trajetos de interesse para a região Sul e apontamentos que permitem observar que os únicos pontos de travessia coincidem com as vias de fluxo intenso e operam como barreiras no território. Em São Paulo, a primeira ciclovia sobre ponte foi inaugurada em 2014 na Ponte da Casa Verde, no mesmo ano em que é construída a ponte Frieddrich Bayer, exclusiva para pedestres e ciclistas, sobre o Rio Guarapiranga. Na sequência outras ciclovias foram traçadas sobre pontes e em 2016 foi inaugurada a primeira ponte planejada com ciclovia.



Mapa Colaborativo Rotas da Sul. Bike Zona Sul (Captura de tela, 2020)

⚠️ Atenção/Cuidado





**Ciclovía Ponte Laguna planejada com ciclovía (esq).**  
Bike Zona Sul (2019).

**Ponte Friedrich Bayer (esq).**  
ArchDaily (2016).

**Ciclovía Ponte da Casa Verde (dir.).**  
Mobilidade Sampa (2016).

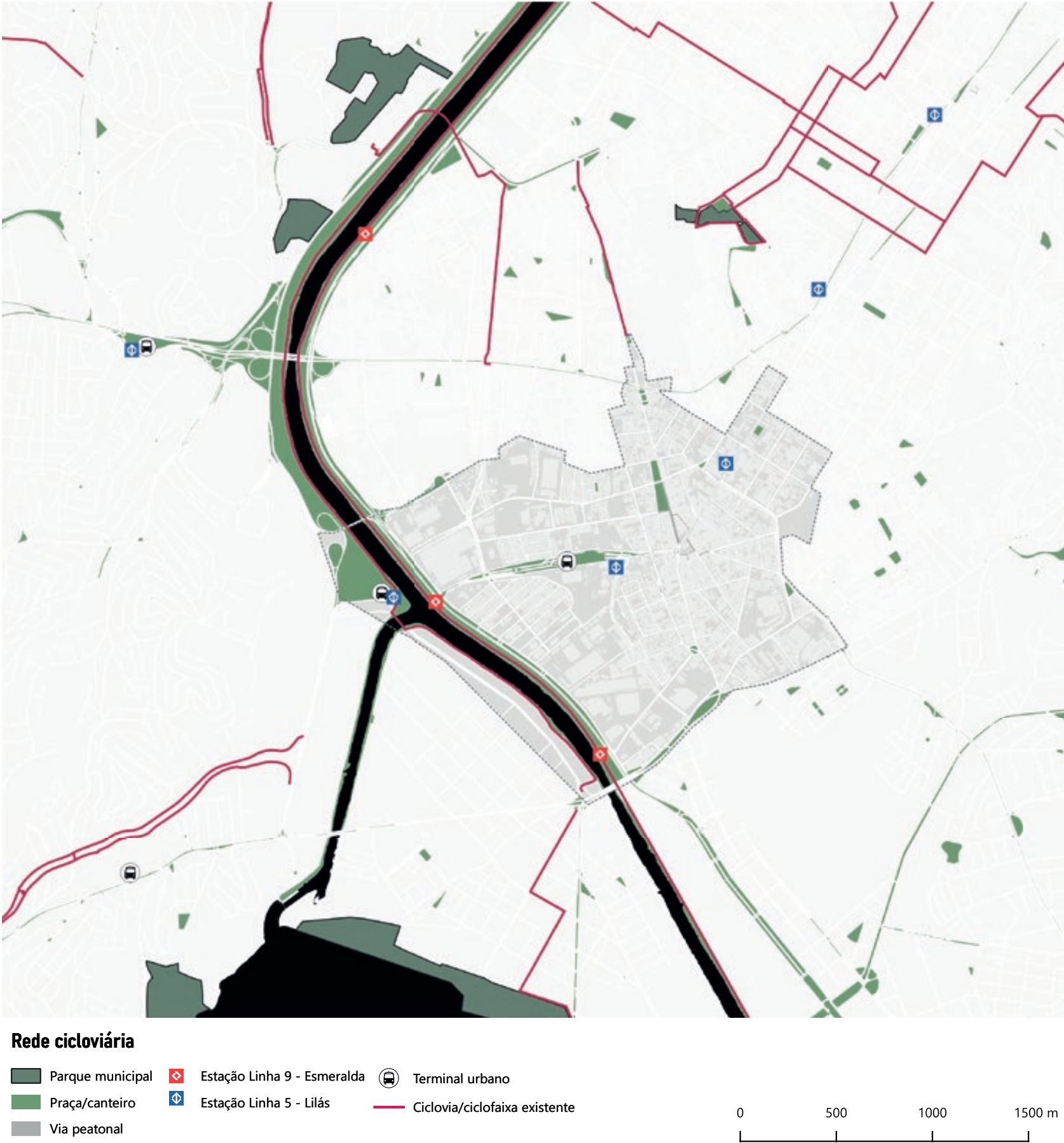
**Ciclovía em canteiro central Pte dos Remédios (dir).**  
Jornal da Gente, 2015.



Em tempos em que a mobilidade vem sendo um dos elementos centrais nas discussões sanitárias de combate à pandemia e percebida em sua relevância com relação a fatores econômicos e de desigualdade social, o uso da bicicleta recebe mais uma camada de significados. Optar pela bicicleta é comumente associado, em especial pelas camadas sociais dominantes, a um conjunto de práticas saudáveis e sustentáveis do ponto de vista ecológico, mas a pandemia de Covid-19 traz à tona o papel econômico e social de se investir em infraestrutura cicloviária. Evitar a aglomeração nos transportes públicos é, em última instância, oferecer alternativas de transporte acessíveis que garantam que o trabalho na cidade não pare. Poder chegar ao trabalho de bicicleta já é um critério de escolha para aqueles que podem escolher, além disso, há a presença cada vez maior, nas ciclovias, de trabalhadores das empresas de aplicativos de entregas, que são beneficiadas por entregas rápidas em locais de congestionamento intenso (sem entrar no mérito da qualidade das relações trabalhistas ali estabelecidas).

Tais cenários reforçam que a adoção de políticas que garantam uma ampla cobertura da rede cicloviária menos tem a ver com um modelo exclusivo para realidades do primeiro mundo europeu e mais com uma mudança de valores e paradigmas capaz de enfrentar questões próprias do nosso contexto específico.

Ampliar a rede cicloviária em Santo Amaro, melhorando as opções de travessia segura e integrando as ciclovias/ciclofaixas existentes nos territórios vizinhos tem impactos para além do perímetro da proposta, na medida em que este deixa de configurar uma barreira para esses fluxos e se coloca como promotor de uma mudança necessária.

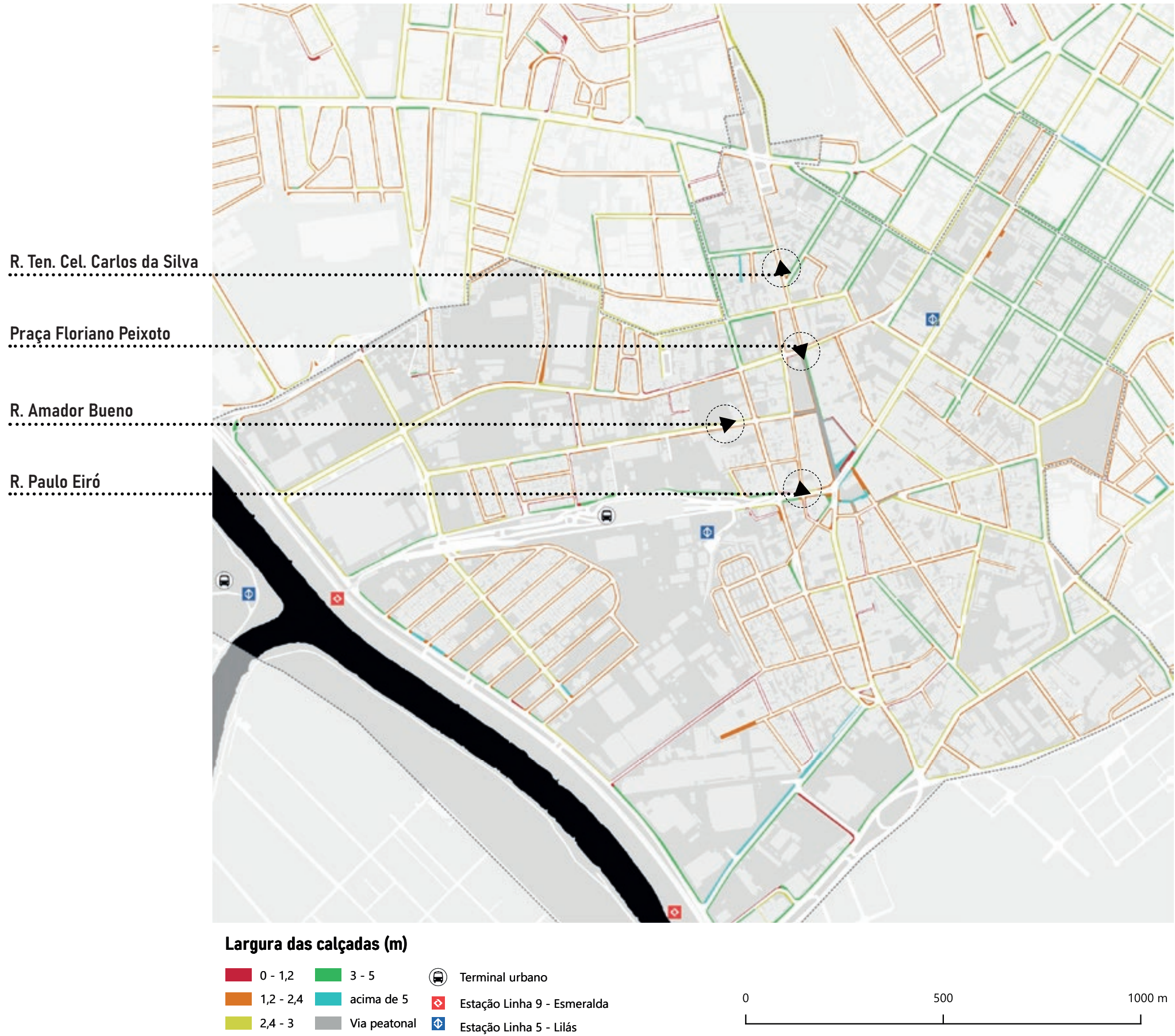




Rede de mobilidade a pé

No centro comercial de Santo Amaro as calçadas variam bastante em qualidade e dimensões — sem um padrão uniforme — e têm, de maneira geral, largura inferior a três metros e arborização irregular. O movimento de pedestres é intenso, os trechos onde as calçadas foram alargadas e os calçadões destinados exclusivamente aos pedestres são bastante agradáveis e verdadeiros respiros. Isso porque as calçadas apresentam funções diversas: deslocamento de pedestres, embarque e desembarque de passageiros de ônibus e veículos, área de exposição e acesso aos comércios fixos, área de comércio ambulante, extensão da área de restaurantes e botecos, e tantas outras que me passaram despercebidas. O espaço é restrito, mas essas atividades se impõem frequentemente na paisagem ocupando também o espaço dos automóveis, principalmente nas esquinas, numa disputa desequilibrada por espaço.

O caminhar no centro e o usufruir da atmosfera de movimento, diversidade e prazer — potenciais característicos de uma centralidade — carrega um ruído de fundo, seja literalmente por aquele provocado pelos automóveis e ônibus desatentos à poluição sonora, seja pela necessidade de permanecer em um estado frequente de alerta aos conflitos do trânsito. As marcas desses conflitos no espaço são bastante concretas e aparecem no principal cruzamento, o Largo Treze, sob a forma de travessias orientadas por







Equina da R. Paulo Eiró e Av. Padre José Maria. Google Street View (2020)



R. Senador Dantas. Google Street View (2018)



grades e bloqueios corriqueiramente desrespeitados por sua própria ineficácia.

As calçadas, as travessias, os calçadões e as praças compõem uma rede de circulação, pausa, interação e organização social articulada aos sistemas de transporte público, de oferta de equipamentos e da sequência de fachadas na relação direta com o pedestre. No centro de Santo Amaro essa rede ainda está fragmentada e pouco acessível, mas é possível observar alguns esforços no sentido de melhorá-la.

Nos últimos 10 anos foram promovidas algumas melhorias em trechos com maior fluxo de pedestres, que incluíram ampliação e arborização contribuindo para a melhor articulação dos espaços. Essas intervenções se deram essencialmente nas vias do Eixo Histórico de Santo Amaro e demarcadas como Território CEU associado ao CEM Joerg Bruder.



Largo Treze de Maio. Cruzamento entre as avenidas Av. Padre José Maria, Av. Adolfo Pinheiros e Alameds Santo Amaro. 2019.





Praça Floriano Peixoto esquina com a R. Mário Lopes Leão em 2010 (esq.) e 2016 (dir.): nova via de pedestres, mas cercamento da praça. Google Street View.



R. Ten. Cel. Carlos da Silva em 2011 (esq.)  
e 2020 (dir.): ampliação e arborização de  
calçadas em trecho da rua.  
Google Street View.



R. Amador Bueno em 2010 (esq.) e 2014  
(dir.): ampliação das calçadas em trecho  
da rua.  
Google Street View.







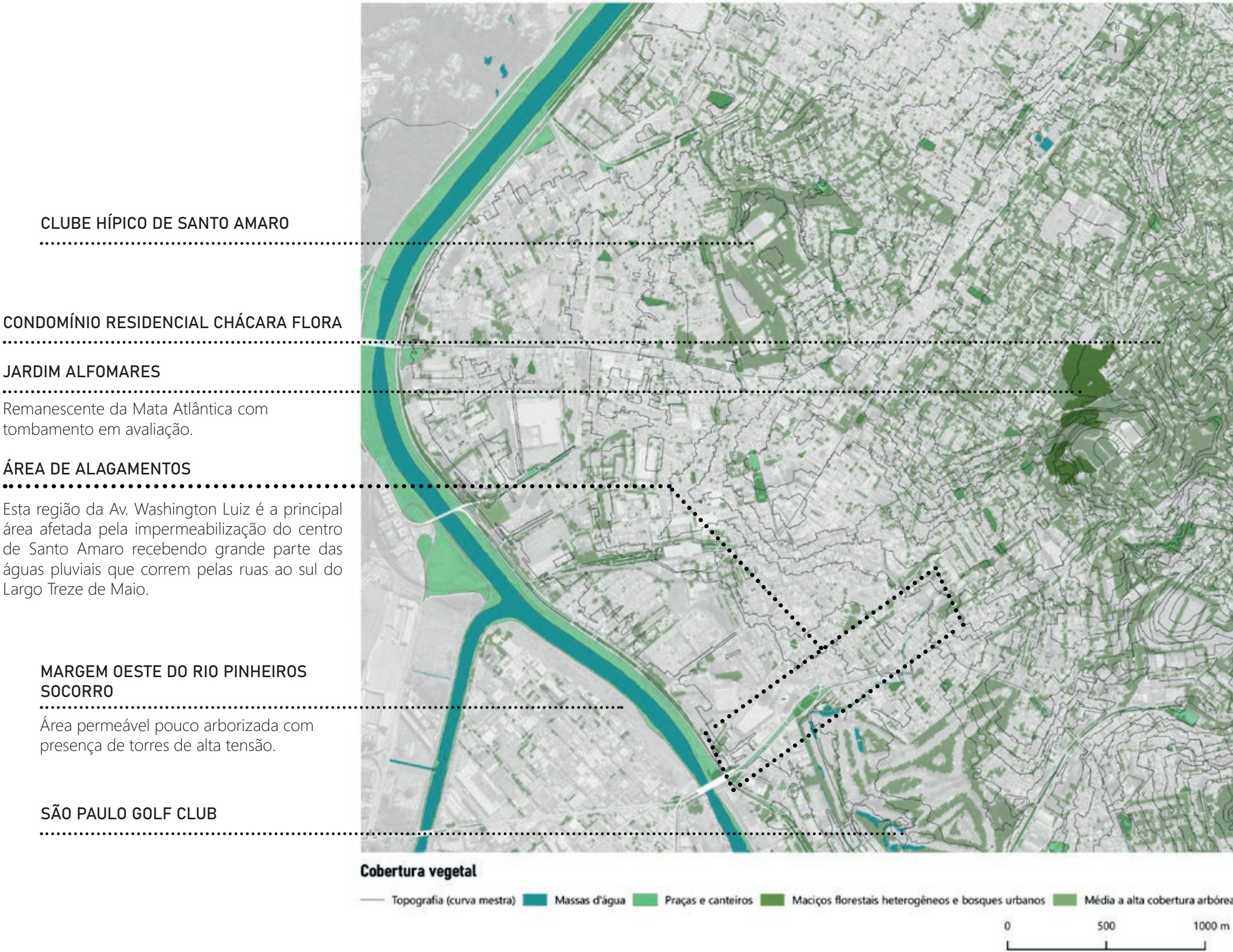


### 3. AZUL, VERDE E CINZA

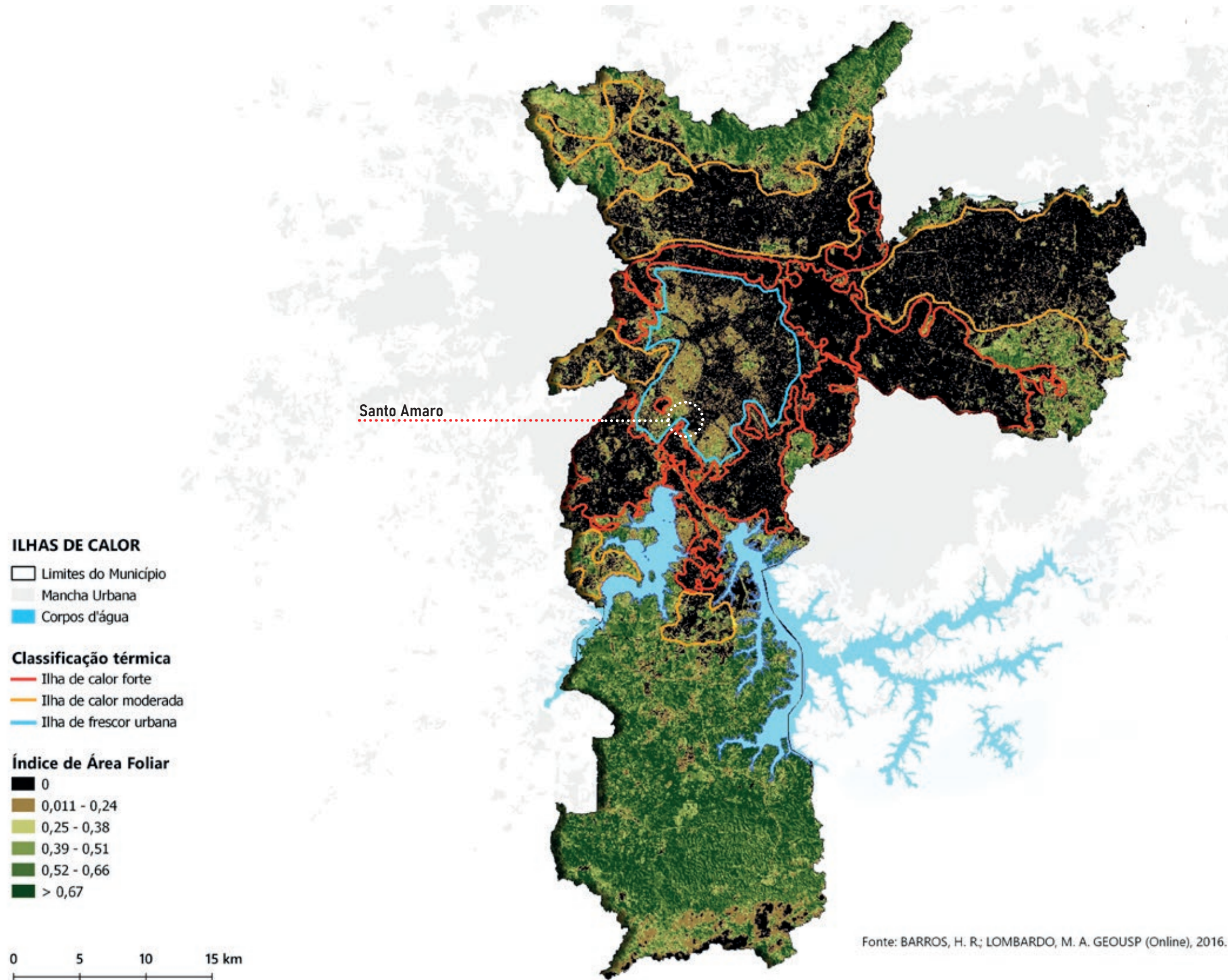
Serviços ecossistêmicos, conforto ambiental e lazer

O Rio Pinheiros tem para a região e para a cidade como um todo um grande papel ambiental, de lazer e mobilidade. A recuperação das margens e a despoluição do rio têm sido alvo de ações desde a década de 1990 no contexto do Projeto Tiête (1998) — que atua na coleta do esgoto dos rios e córregos da Bacia do Tietê —, de ações como Projeto Pomar Urbano (1999) e da própria ciclovia (2010). Em 2020 teve início uma nova tentativa de recuperação do Rio Pinheiros, carro-chefe da campanha da atual gestão estadual que vem gradualmente qualificando esses espaços amparada pelo interesse público e privado na região. A margem oeste do rio, no trecho predominantemente industrial do Socorro, apresenta uma faixa larga de vegetação rasteira, não arborizada e ocupada por torres de alta tensão. Para este trecho ainda não há projeto previsto.

Em Santo Amaro há três principais áreas com vegetação arbórea densa e heterogênea, mas de acessos restritos e baixa permeabilidade visual: o Clube Hípico de Santo Amaro, o São Paulo Golf Club e o Condomínio Residencial Chácara Flora. As margens do rio que também ainda preservam alguma arborização são segregadas do tecido urbano pela linha ferroviária e







vias expressas a leste e por um conjunto de edificações que dão as costas ao rio, na margem oeste.

O território do perímetro de proposta apresenta baixa cobertura vegetal e alto índice de impermeabilização do solo, que provocam efeitos como ilhas de calor e alagamentos. A arborização viária é esparsa e o principal espaço livre sombreado pela copa de árvores é a Praça Floriano Peixoto, seguida da Praça Marcos Manzini. As demais manchas verdes observadas no mapa de cobertura vegetal correspondem, principalmente, à vegetação no interior de lotes murados e ao conjunto de árvores que caracterizam a Av. Padre José Maria onde, infelizmente, há poucos atrativos para os percursos a pé. É possível observar que à medida em que nos afastamos do Largo Treze de Maio sentido noroeste, as vias passam a ser mais arborizadas, o que coincide com as áreas de calçadas mais largas e regulares observadas anteriormente.





**Praça Marcos Manzini/Centro Cultural Santo Amaro.**

Google Street View, 2020



**Praça Floriano Peixoto.**

Divulgação PMSP, 2020



**Av. Padre José Maria.**

Google Street View, 2020







Praça Salim Farah Maluf em 2010 (acima) e 2020 (abaixo). Google Street View.

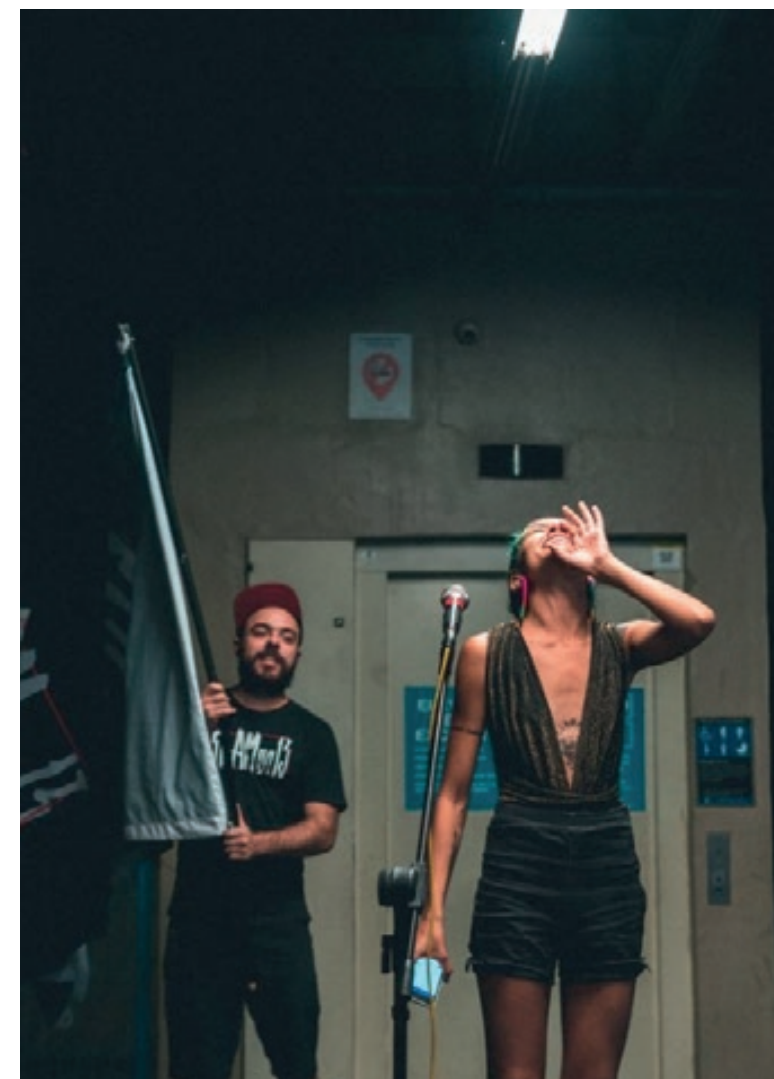
## 4. SINAIS DA VIDA URBANA

Notas sobre os usos e potencialidades observados

A Praça Floriano Peixoto, antigo Largo da Cadeia (1837) e local do banho de sol dos presos da Sede da Cadeia de Santo Amaro, tornou-se depois um dos primeiros locais de sociabilidade e atividades culturais do município/bairro. Hoje a praça é a sombra que acolhe aqueles que buscam tranquilidade no centro de Santo Amaro, trabalhadores em horário de almoço e também casais, personagens frequentes já na inauguração do coreto em 1895. Desde sua revitalização, em 2012, a praça foi mais um dos espaços públicos a receber grades e dividir opiniões. Os comerciantes da feira de artesanato queixaram-se de ter que deixar a praça por falta da clientela, que circulava e cortava caminho livremente por lá, outros se sentiram aliviados com a restrição imposta aos moradores de rua ao uso do espaço público.

No mesmo período, a Praça Salim Farah Maluf também recebeu obras de revitalização, mas não recebeu grades, nem bancos. Com novas áreas verdes, calçadas e arborização a praça ficou mais “clean” e seus usos mudaram bastante. O comércio que formava as vielas estreitas de uma feira permanente deu lugar a uma praça que, embora traga frescor a um centro pouco arborizado, ainda carece de elementos mínimos que convidem à permanência. O movimento na praça se dá em suas bordas e, essencialmente, pelas linhas de ônibus que têm essa área como ponto final.





**Largo Treze de Maio (esq.)**  
Novembro, 2019.

**Encontro mensal do Slam do 13 (dir.)**  
Slam do 13 (Divulgação: Página Facebook).

As relações comerciais que acontecem nas ruas são, sem dúvida, o traço mais marcante do centro de Santo Amaro; as frutas cortadas, os tecidos estendidos no chão servindo de mostrador e os manequins sem cabeça em poses provocantes, põem limite ao ritmo apressado e ao vai e vem de sacolas. Na Rua Amador Bueno, a passada larga é de fome e leva os funcionários de pequenas e grandes empresas aos restaurantes por quilo, na esperança de encontrar uma mesa vaga. Quando cai a noite, alguns poucos bares acolhem *happy hours* e universitários alegres enquanto, atrás do SESC Santo Amaro, o Slam do 13 ocupa o Terminal Santo Amaro em batalhas de rima com poetas de todo canto.

Os Botinas Amarelas, como se autnomeiam os moradores, comerciantes e descendentes mais antigos de Santo Amaro, mantêm presente as memórias de um município independente, para além dos centros culturais e acervos. Em maio, tomam as ruas romeiros a cavalo, na tradicional Romaria dos Cavaleiros do Senhor Bom Jesus de Pirapora de Santo Amaro. Curiosamente, a tradição, que teve início com um ato de fé em agradecimento pela proteção contra a pandemia de gripe espanhola, completou 100 anos em 2020.





**Largo Treze de Maio (esq.) durante romaria em 2013.**

Foto: Carlos Fatorelli.



**Fanfarra do colégio Alberto Conti na romaria de 1955, Rua Capitão Tiago Luz.**

Acervo pessoal: Marcos Pedroso.



# 5. DIRETRIZES

A partir da leitura apresentada foram elaboradas seis principais diretrizes para intervenções locais com potencial de também impactar territórios para além do perímetro da proposta.

<b>ADENSAMENTO</b>	<b>PRESERVAÇÃO</b>	<b>INFRAESTRUTURA VERDE</b>
Propor alterações nos parâmetros urbanísticos que permitam a ampliação da oferta de moradias e a redução do desequilíbrio entre demanda e oferta de empregos e infraestrutura.	Preservar e valorizar os elementos reconhecidos como identitários da região e o patrimônio local, integrando-os harmonicamente às transformações previstas na paisagem urbana.	Aumentar a cobertura vegetal e a permeabilidade do solo, articulando-as às demandas urbanas por espaços livres, conforto ambiental e drenagem.
<b>INTEGRAÇÃO</b>	<b>MOBILIDADE ATIVA</b>	<b>ESPAÇOS LIVRES</b>
Articular melhor as duas margens do Rio Pinheiros e reordenar os fluxos de pedestres e veículos. A prioridade é reduzir fatores de insegurança relacionados ao trânsito de veículos, melhorar a eficiência e reduzir o tempo gasto nas travessias e nos deslocamentos, ampliando as opções de percursos e modos de transporte.	Qualificar e ampliar a rede de mobilidade ativa para equilibrar a prioridade dada aos diferentes modos de deslocamento. Garantir trajetos seguros e confortáveis associados a opções de permanência e usufruto do espaço público.	Ampliar a oferta, qualificar e articular espaços livres e verdes para garantir opções de permanência, lazer e convívio social. Buscar variedade nas paisagens e características desses espaços, que alimente a diversidade de atividades e grupos sociais neles presentes.

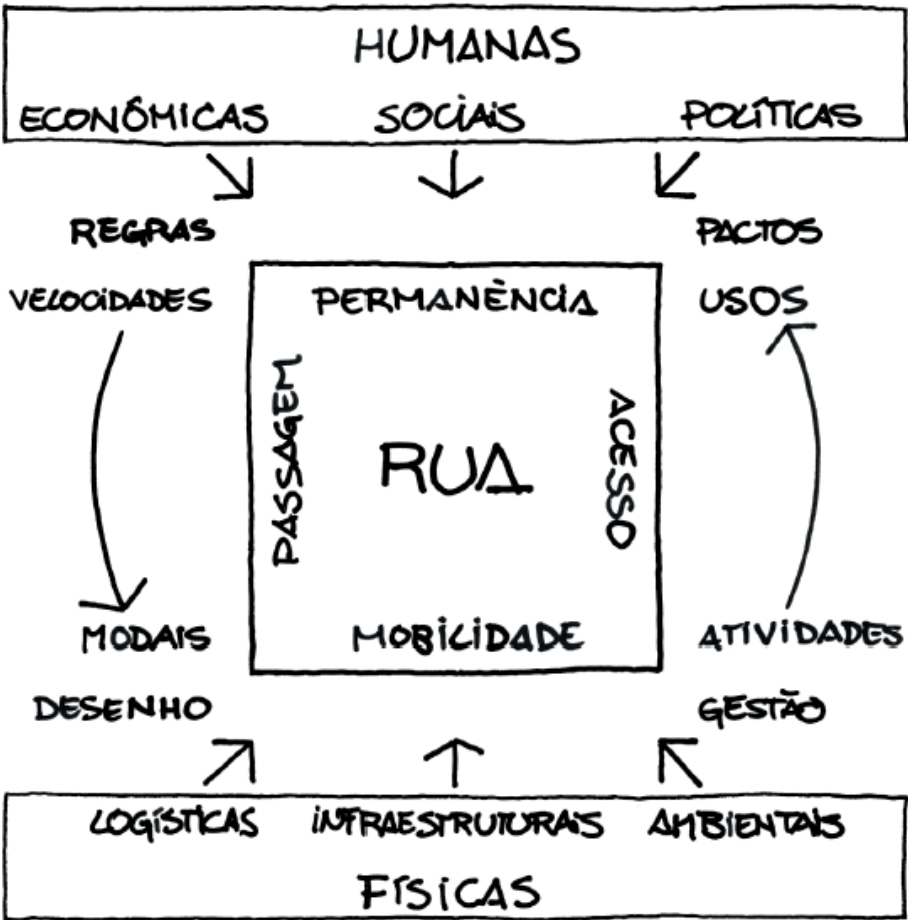
As páginas seguintes apresentam a proposta deste trabalho para o centro de Santo Amaro focada, em última instância, na Rua. Os conceitos de rua elaborados na tese de livre docência de Fábio Mariz Gonçalves e sistematicamente descritos no quadro conceitual a seguir (pg. 43), em suas características e determinantes de qualidade, subsidiaram os elementos desta proposta. Assim, estruturo-a da seguinte maneira: parto da revisão de alguns parâmetros urbanísticos para ocupação e uso do solo, para então propor a reordenação das redes de mobilidade e espaços livres e, por fim, apresentar o desenho das ruas na escala do pedestre.

A área de trabalho apresenta muitas glebas vazias, subutilizadas e industriais que poderão ser oportunidade de requalificação e fortalecimento da centralidade e das atividades comerciais, ou a sua decadência final. O parcelamento desses terrenos e a definição dos parâmetros de uso e ocupação propostos buscam evitar condomínios residenciais ou corporativos monofuncionais que esvaziem a vida das ruas lindeiras.



# RIOS POR ONDE A VIDA PASSA

A proposta para o centro de Santo Amaro.



Quadro conceitual. GONÇALVES, 2020. pg. 401

Os rios estão demarcados nos mapas em uma abstração de seus limites e características. O nome determina onde começa e termina e um traço azul é o mesmo que designa o rio canalizado, o rio limpo, o rio poluído, o que corre rápido e com abundância ou que a água mal aflora. A escolha do azul é uma mera referência aos signos atrelados à água, ao curso d'água. Mas o rio mesmo é indissociável de suas margens, sejam elas naturais ou construídas; é indissociável da paisagem em que está inserido, dos seres que dele vivem e que nele habitam, dos usos possíveis e atividades que ele inspira. Não fora isso, não passaria de um traço azul.

A rua é como um rio. Os limites que a caracterizam nos mapas como curso de veículos e pessoas também são abstrações. Em *Morte e Vida de Grandes Cidades*, Jane Jacobs<sup>7</sup> explora a ideia de uma rua extravasada ao estender os significados e dinâmicas desse espaço coletivo para suas margens. A rua é, sobretudo, o espaço de diversidades de usos e personagens que lhe dão vida, que garantem — ou não — a segurança e a oportunidade do convívio social. A rua é o lugar da vida pública e o espaço mais democrático das cidades, por seu uso livre e aberto aos diferentes grupos. Daí seu papel central na construção e transformações das dinâmicas sociais.

Talvez os termos “democrático” e “uso livre” tenham causado um certo desconforto diante das várias violências às quais são submetidos determinados grupos sociais, exatamente por ocupar esses espaços públicos, pois nas ruas afloram os conflitos e disputas presentes na sociedade. A diversidade não é só um dado de variedade que garante uma relação de complementariedade e que traz vida ao espaço urbano. O termo carrega também a ideia de diferença e, se não fosse a incapacidade de lidar com a diferença, a segregação talvez não marcasse tanto a paisagem das cidades brasileiras. A disputa por esse espaço democrático é cotidiana e as ruas permitem que as tensões afluam e sejam reconhecidas.

“Não existe lugar mais inclusivo do que a rua”<sup>8</sup>. Isso porque nos demais espaços, cada grupo tem seus papéis bastante definidos e, como um lugar onde se constroem e se consolidam as disputas e acordos sociais, as ruas acolhem outros papéis, normas de conduta e regras de convivência que estão mais ou menos explícitos na paisagem, mas que são subvertidos e reelaborados à medida que não acompanhem o movimento orgânico da sociedade. Nesse sentido, o desenho de ruas cumpre uma tarefa importante de estabelecer, consolidar e comunicar estes acordos e conjuntos de valores que organizam o espaço.

<sup>7</sup>JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. – 3 ed. – São Paulo : Editora WMF Martins Fontes, 2011.

<sup>8</sup>GONÇALVES, F. M. *Rua, o lugar da vida pública: conceitos, especificidades e desafios*. Tese (Livre-docência). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2020.



# 1. PARÂMETROS URBANÍSTICOS

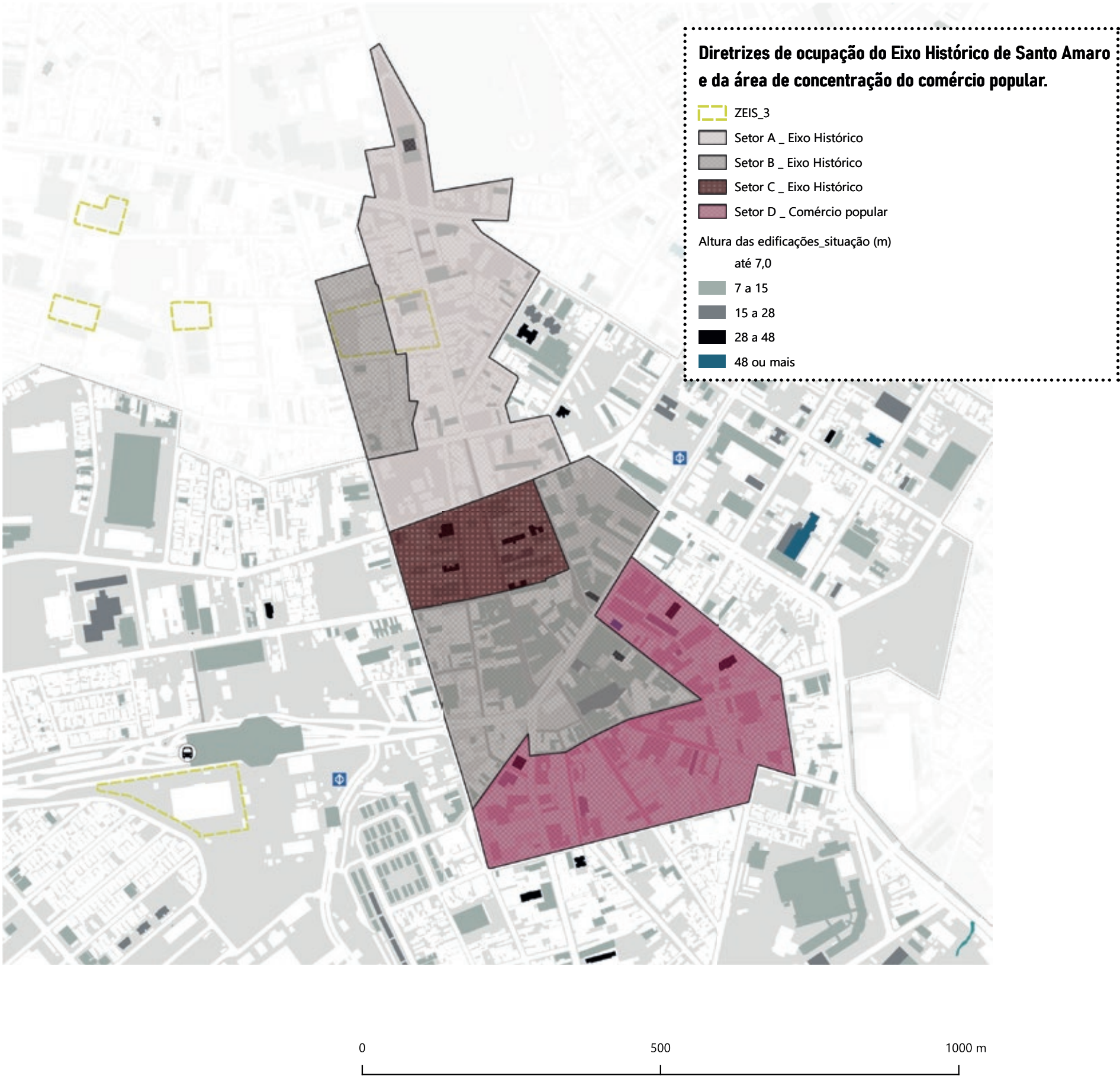
Proposta para promover adensamento e preservação do patrimônio

O Plano Diretor (PDE SP 2014), o Zoneamento (2016) e o PIU Arco Jurubatuba definem para a área da proposta coeficientes de aproveitamento máximo entre 2 e 4, com limitações de gabarito para a maior parte das quadras do território. Dentro do perímetro de tombamento do Eixo Histórico, as limitações de gabarito variam entre 7 e 13 metros de altura.

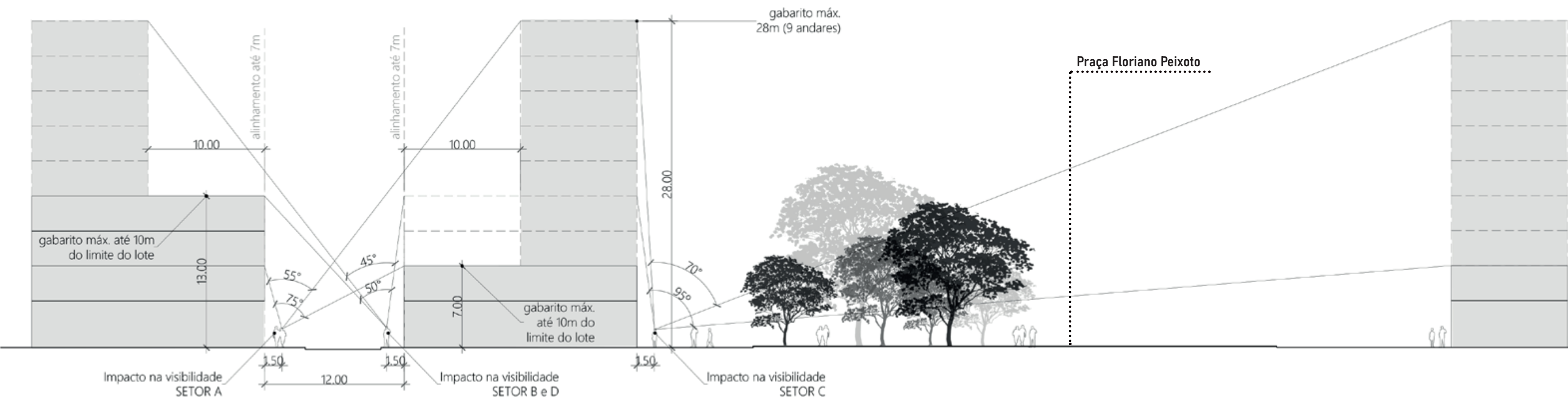
Com o objetivo de incentivar centralidade densamente habitada com usos mistos, proponho que se adote em todo o território, exceto setores em destaque, os parâmetros de usos e ocupação para Zonas Eixo de Estruturação Urbano. Esta medida alteraria o CA máximo para 4, sem limitação de gabarito e cota parte igual a 20.

Nas quadras dentro do perímetro de tombamento (Setor A, B e C) e nas quadras de ruas estreitas caracterizadas pelo comércio popular (Setor D), proponho a adoção do gabarito máximo igual a 28 metros. Este gabarito é o mesmo adotado para lotes próximos às vilas, com o objetivo de preservar a ambiência desses espaços. O intuito é promover o uso misto também no miolo de Santo Amaro, que identifico ser desestimulado com restrição do gabarito pela impossibilidade, na maior parte da área, de construção acima do segundo pavimento.

Para que sejam mantidas as características morfológicas na relação da rua com o lote, proponho que se adote frente máxima igual a 20 metros, recuo frontal ausente para o volume edificado até 7 metros e recuo frontal mínimo de 10 metros a partir dos 7 metros de altura no Setor A e 13 metros nos Setores B e D. Para a definição desses parâmetros, levei em consideração as restrições de gabarito impostas pelo tombamento de Eixo Histórico (Resolução nº 14/CONPRESP/02) e a altura das edificações existentes.







Setor A



Setor B e D



Setor C







Rede de transporte coletivo

Com a proposta de alterações na malha viária, foi possível reorientar os fluxos de ônibus de maneira a evitar a circulação destes em parte das vias estreitas nas áreas de comércio popular e do Eixo Histórico.

A proposta tem o objetivo de reduzir o tempo de trajeto, a poluição sonora e ampliar as áreas destinadas aos pedestres pela redução das faixas de veículos. As novas vias por onde circulariam a linhas de ônibus e, conseqüentemente a localização dos pontos de parada, que distam dos antigos em média 300 metros.

Um dos principais ganhos com essas alterações está no cruzamento do Largo Treze de Maio. Não haveria mais a circulação dos ônibus com destino ao Terminal Santo Amaro que seguissem pela Alameda Santo Amaro e que fizessem a conversão à esquerda no cruzamento do Largo Treze de Maio. Abrem-se assim, novas possibilidades de desenho que tornem esse ponto de travessias mais agradável e seguro para os pedestres.



Alteração do trajeto das linhas de ônibus

- Terminal urbano
- Ponto final existente
- Linhas de ônibus
- Ponto final previsto
- Vias liberadas de ônibus



Situação atual

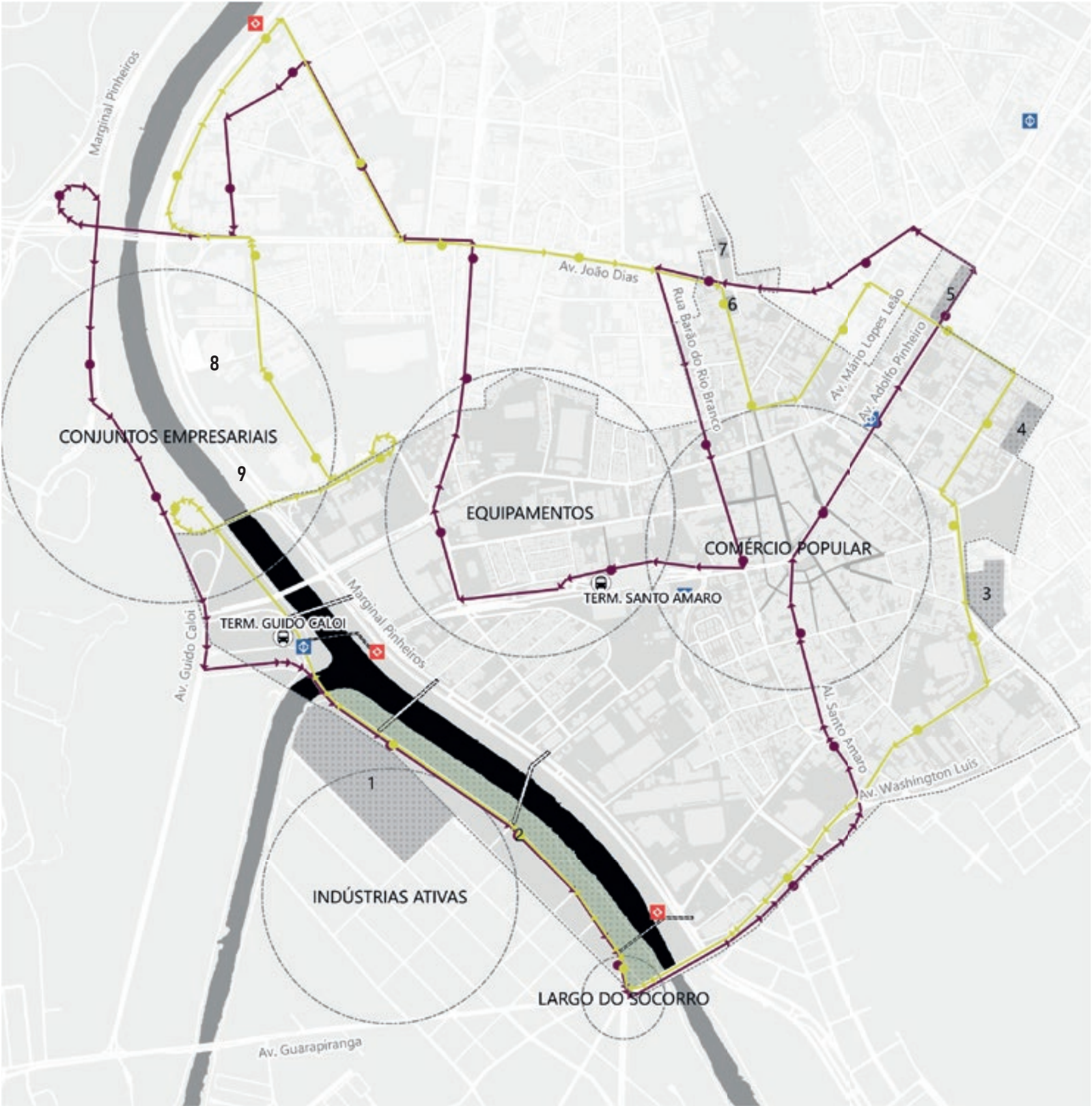




Além das linhas existentes de ônibus, proponho a criação de duas novas linhas circulares de ônibus elétricos que atendam a região. O intuito é conectar pontos de interesse da centralidade, incentivando os pequenos deslocamentos no interior da área da proposta e permitindo que polos que atraem fluxos de pessoas se articulem e se alimentem mutuamente. A princípio, seriam também as duas únicas linhas que circulariam pelo Parque Orla Jurubatuba.

Na cidade de São Paulo, a linha 6030/10 Unisa-Campus 1/Terminal Santo Amaro é um projeto piloto para incorporação de ônibus 100% elétricos e sem alimentação por fiação aérea no sistema de transporte público da cidade. São apenas 15 ônibus e, ainda assim, a maior frota do país. O compromisso municipal (Lei Municipal 16.802/2018) é da substituição gradual da frota por alternativas não poluentes, portanto é previsto que uma nova linha adote em sua frota estas alternativas.

O bom funcionamento e a contribuição dessas linhas para o território está vinculado à integração tarifária. “Dar uma passada” pelo centro de Santo Amaro após o expediente antes de retornar para a residência; usufruir de um parque urbano um pouco antes de entrar na aula; ir com conforto a uma estação de trem após um dia agitado de compras; chegar com segurança ao metrô depois de uma peça de teatro à noite; sair do Sacolão em horário de pico e optar por pegar o trem em uma estação mais vazia. Todas essas decisões contribuem para o melhor usufruto da cidade, para a movimentação do comércio, segurança e uso mais eficiente da rede de transporte público, mas são desincentivadas pelo ônus de ter de pagar uma tarifa adicional cada vez mais alta.



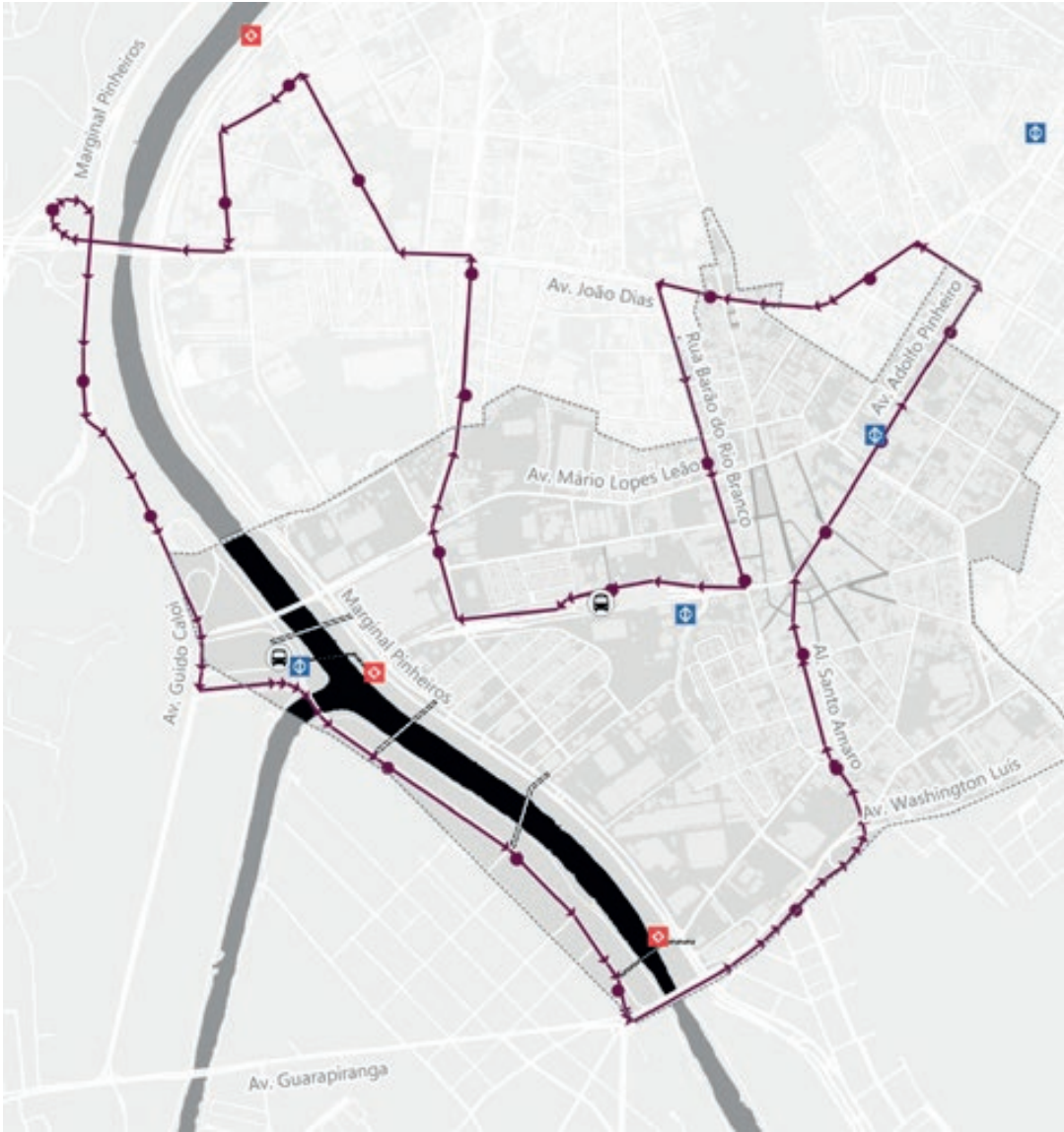


## Linha A - Amestista

Terminal Guido Caloi/Estação Sto. Amaro

- Bayern/Parque Orla/Ponte de pedestres 1
- Parque Orla/Ponte de pedestres 2
- Lgo do Socorro/Ponte de pedestres 3
- Av. Washington Luís/Estação Socorro
- Lgo Bonneville/Al. Santo Amaro
- Centro de comércio/Al. Santo Amaro
- Centro de comércio/ Av. Adolfo Pinheiro
- Estação Adolfo Pinheiro
- Teatro Paulo Eiró
- Av. João Dias/Faculdade Sumaré
- Centro Cultural Santo Amaro
- Rua Barão do Rio Branco
- Estação Largo Treze
- Terminal Santo Amaro
- Av. Mário Lopes Leão/R. Amador Bueno
- Rua Laguna
- Rua Laguna/Av. João Dias
- Centro Universitário Italo Brasileiro
- Estação João Dias/Nestlé
- Rua Centro Africana/Ponte João Dias
- Ponte João Dias/Acesso bairro
- Extra João Dias/Centro Empresarial de SP
- Fórum Trabalhista/Arena Soccer Grass

Terminal Guido Caloi/Estação Sto. Amaro



### Linhas circulares de ônibus elétrico\_Itinerário e pontos de parada propostos

Distância média entre pontos de parada 500m; Comprimento aprox. por linha 11km.



## Linha B - Citrino

Terminal Guido Caloi/Estação Sto. Amaro

- Ponte Transamérica
- Transamérica Expo Center
- Teatro Alfa
- Escola SENAI Suíço-Brasileira Paulo Ernesto Tolle
- Av. João Dias/Ponte João Dias
- Av. das Nações Unidas
- Estação João Dias/Nestlé
- Centro Universitário Italo Brasileiro
- Rua Laguna/Av. João Dias
- Av. João Dias
- Centro Cultural Santo Amaro
- Praça Salim Farah Maluf
- Senac Largo Treze
- Teatro Paulo Eiró
- Mercado Municipal Sacolão de Santo Amaro
- Cemitério Municipal e UPA Santo Amaro
- Shopping Boa Vista
- Rua Itaguatinga
- Av. Washington Luís/Estação Socorro
- Lgo do Socorro/Ponte de pedestres 3
- Ponte de pedestres 2
- Bayern/Ponte de pedestres 1

Terminal Guido Caloi/Estação Sto. Amaro



Rede de infraestrutura cicloviária

A ampliação da rede cicloviária busca articular os trechos desconectados de ciclovias e integrá-los à rede de transporte coletivo, permitindo que os percursos que atravessam e dentro do perímetro da proposta sejam mais seguros e eficientes, além de incentivar o transporte intermodal.

A proposta busca, no nível local, estimular a opção pelo uso da bicicleta também nos pequenos deslocamentos e garantir infraestruturas que atendam às necessidades daqueles que adotam a bicicleta como meio de transporte. Isso inclui a implantação de estações de compartilhamento de bicicletas, bicicletários 24h, oficinas de reparos e vestiários.

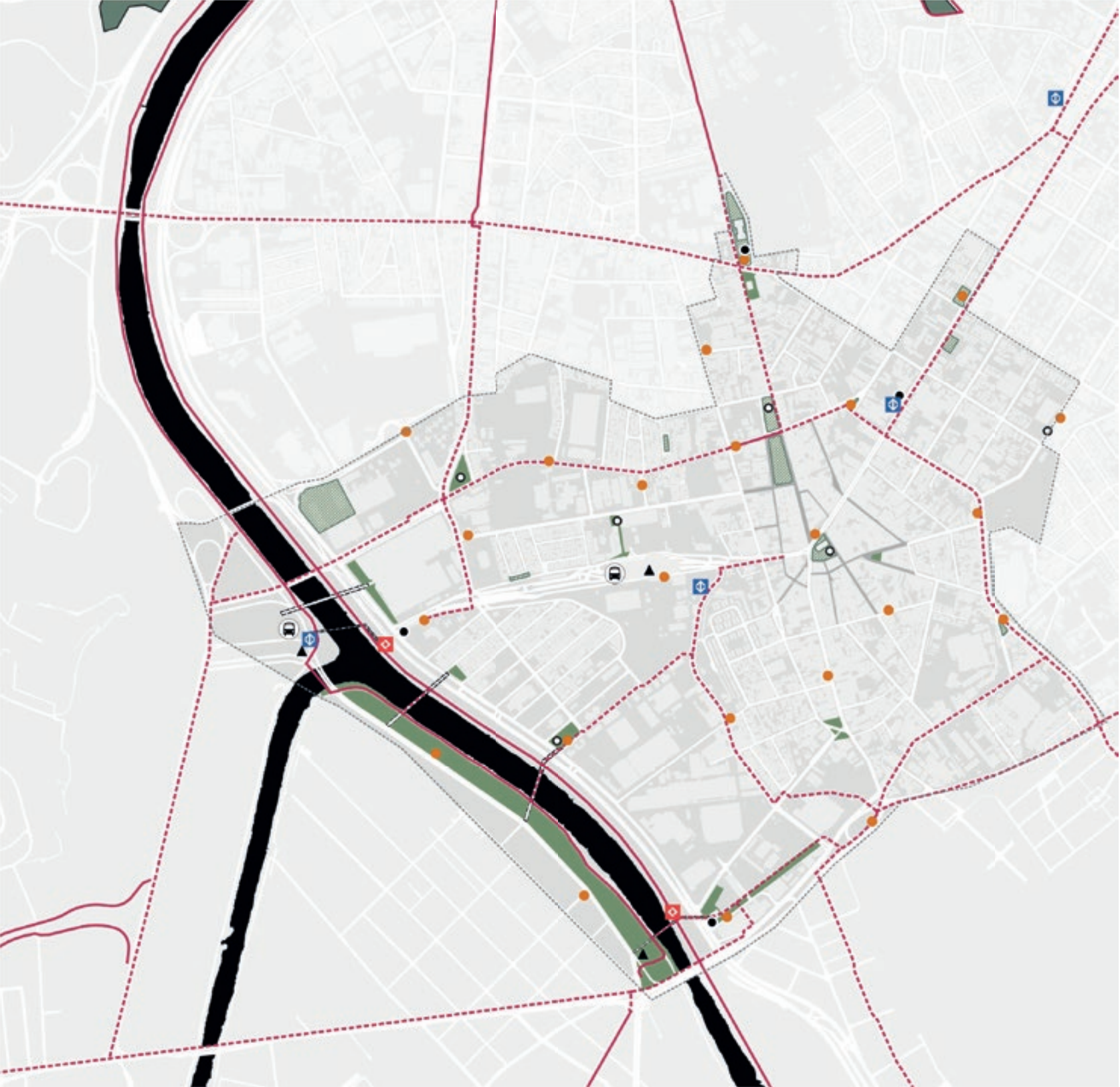


Malha cicloviária

- Parque municipal existente
- Praça/canteiro existente
- Via peatonal proposta
- Terminal urbano
- Estação Linha 9 - Esmeralda
- Estação Linha 5 - Lilás
- Ciclovias/ciclofaixas existentes
- Ciclovias/ciclofaixas propostas

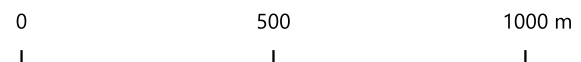






**Infraestrutura para ciclistas**

- |                             |                         |                                      |
|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------------|
| Terminal urbano             | Área verde existente    | Estação de bicicletas compartilhadas |
| Estação Linha 5 - Lilás     | Área verde proposta     | Estação do ciclista                  |
| Estação Linha 9 - Esmeralda | Ciclopassarela proposta | Bicicletário                         |
|                             | Via peatonal            | Paraciclos públicos                  |



BICICLETÁRIOS	PARACICLOS
Instalação de bicicletários em todas as estações de trem e metrô com bebedouros e sanitários.	Intalação de paraciclos, bebedouros/fontes de água potável e lavatórios públicos nas praças do perímetro.
ESTAÇÕES DE BICICLETAS COMPARTILHADAS	ESTAÇÕES DO CICLISTA
Distância entre estações de aproximadamente 350 metros.	Conjunto de serviços e infraestrutura para ciclistas associado aos terminais de transporte coletivo e à Estação Socoro/Parque Orla.  Vestiário com chuveiros, sanitários, oficina para pequenos reparos e compra de acessórios, bebedouros e bicicletários 24 horas



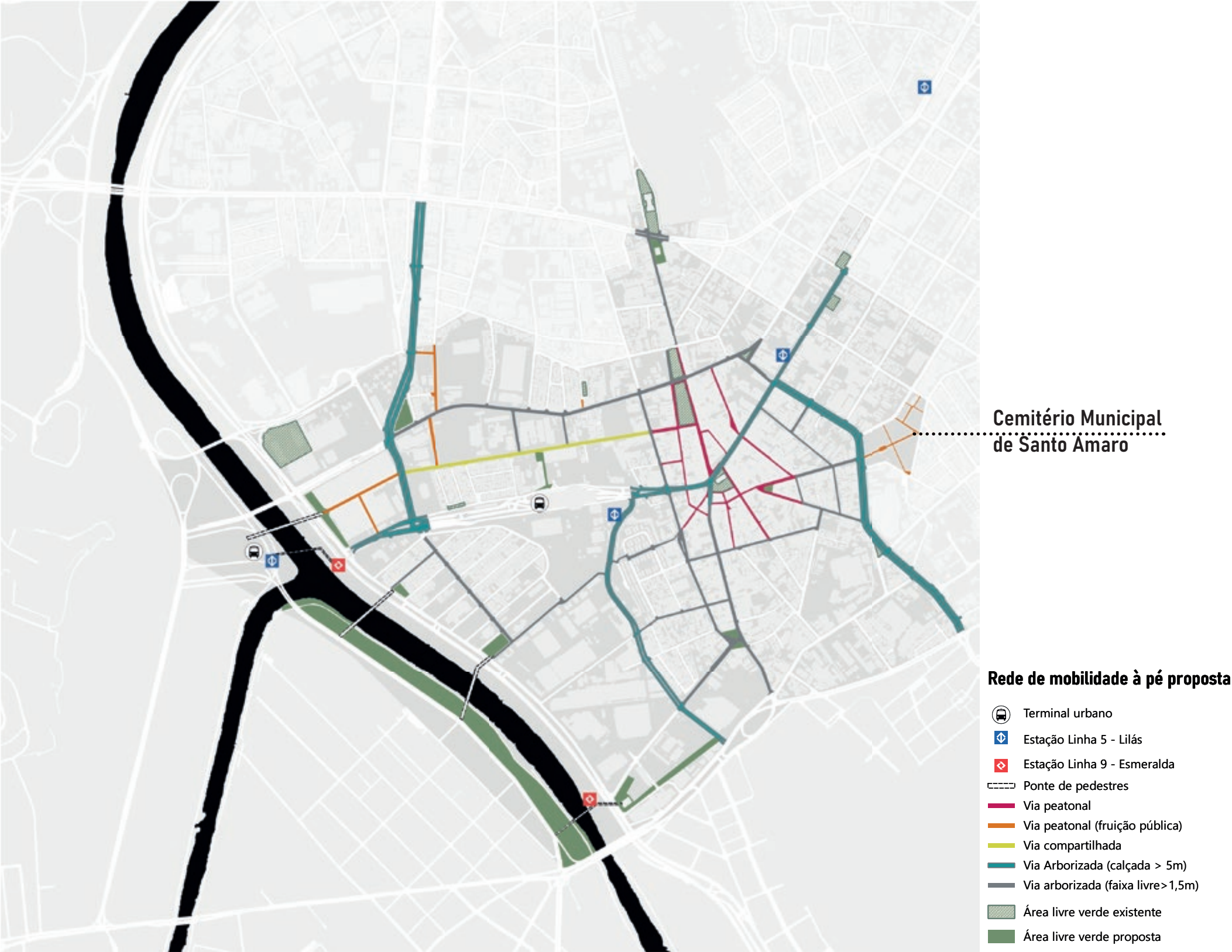
Rede de mobilidade a pé

O foco da proposta foram as ruas do Eixo Histórico, do centro de Santo Amaro e as vias que as articulam com as novas avenidas estruturadoras da região e com o parque linear nas margens do Rio Pinheiros.

Tendo isso em vista, proponho a construção de quatro novas pontes para ciclistas e pedestres, a ampliação do número de vias peatonais nos arredores do Largo Treze — onde o fluxo de pedestres e comércio ambulante é mais intenso — e o alargamento e arborização das calçadas.

Para alguns dos grandes lotes, proponho diretrizes para parcelamento e fruição pública, no intuito de reduzir as distâncias nos percursos a pé, Da mesma forma, proponho a abertura para circulação livre e arborização das vielas internas ao Cemitério Municipal de Santo Amaro, que hoje corresponde a uma quadra inteira murada.

A proposta de novos espaços verdes livres está articulada à rede de mobilidade a pé, de maneira a garantir a cada 500 metros, em média, uma área adequada à permanência prolongada.





### 3. ÁREAS VERDES LIVRES

Proposta de espaços livres e infraestrutura verde.

De maneira geral, a proposta de ampliação e melhoria do sistema de espaços verdes livres em Santo Amaro tem como objetivos: promover a integração entre o espaço urbano edificado e os recursos naturais; qualificar a experiência coletiva nos espaços públicos e reduzir os efeitos climáticos da impermeabilização do solo e da poluição do ar.

A prioridade foi criar espaços articulados e diversos que possibilitem a compreensão clara e intuitiva da organização do território e que acolham diferentes atividades e grupos sociais.

**Proposta de elementos do sistema de espaços livres e verdes**

- Via peatonal
- Caminho verde proposto
- Praça/canteiro existente
- Praça a qualificar
- Praça proposta
- Praça proposta junto à ponte
- Ponte para pedestres e ciclistas
- Área de Recuperação/Bosque heterogêneo
- Parque Orla Jurubatuba proposto





## *Caminhos verdes*

Ruas densamente arborizadas, com calçadas largas e escolha de piso e iluminação específica.

O objetivo é aumentar a permeabilidade do solo nas áreas do centro de Santo Amaro, oferecer espaços confortáveis de sombra e permanência mais bem distribuídos pelo território e articular os demais espaços livres pela comunicação visual dos principais eixos de deslocamento.

As grandes avenidas e as ruas de maior movimentação de veículos cumprem o papel de indicar visualmente os limites/portas de entrada para o território, enquanto as demais vias articulam por caminhos sombreados, equipamentos, praças, áreas de comércio e as travessias do rio.



### **Referências:**

**Passeig de Gràcia (acima), Barcelona.** Wikipedia.

**Rua Avanhandava (dir. acima), São Paulo.** Guia de Bairros.

**Rua de pedestres (dir.). Zona Rosa, Cidade do México.** Sundaycooks.





**Praças**

As praças propostas, assim como a qualificação das praças existentes, têm como diretrizes gerais serem espaços abertos, sem restrição da circulação por muros ou gradis, com oferta de espaços adequados de permanência, com bancos, bebedouros e arborização.

A proposta também inclui a instalação de banheiros públicos em algumas das praças — indicadas ao lado e em todas as praças das pontes — e em uma das vias peatonais.

A localização das novas praças teve como critério a distância entre elas, o movimento de pessoas e a presença de equipamentos na proximidade que pudessem fazer uso delas também para suas atividades.







#### Referências:

**Centro Aberto São Francisco (acima), São Paulo.** Prefeitura de São Paulo.

**Praça Fonte Nova (esq.), Lisboa.** José Adrião Arquitetos.

**Largo Treze de Maio sem grades no entorno da catedral, década de 1980.** Acervo CET.



## *Pontes e praças de pontes*

As pontes em São Paulo são, em sua maioria, destinadas ao tráfego de veículos com espaço reduzido para circulação de pedestres, quando existente. Essa prioridade é perceptível antes mesmo do acesso à ponte, já que o entorno deste frequentemente carece de estruturas mínimas que garantam conforto e segurança para o caminhar durante o dia e principalmente à noite.

A proposta de espaços verdes livres nas duas extremidades das pontes tem como objetivo oferecer espaços de permanência animados, bem iluminados e seguros que promovam a continuidade do espaço urbano ao mesmo tempo em que contribuem para uma nova caracterização da Marginal Pinheiros.



Passarela do Aeroporto de Congonhas. Estúdio Artigas + H2C Arquitetura. ArchDaily.



As travessias do Rio Pinheiros, neste trecho, são percursos de, em média, 200 metros sobre a Marginal, a linha do trem e por fim o rio propriamente dito. Elas cumprem a função de conectar as duas margens, mas também de acesso à ciclovia na margem leste.

Trata-se de um trajeto curto para motoristas e mesmo para ciclistas, mas que ao pedestre é um percurso linear monótono, não fossem as vistas que proporcionam. A posição privilegiada de observação do rio, da cidade e seu horizonte é para mim o principal potencial das pontes enquanto espaço livre, mesmo diante de um rio ainda poluído e pouco aproveitado. Por isso a proposta para as pontes de pedestres é que sejam pequenos parques lineares, contínuos às áreas verdes de suas extremidades.



High Line, Nova Iorque. ArchDaily/Iwan Baan, 2014.



## ***Parque Orla Jurubatuba***

A porção da margem oeste do Rio Pinheiros, na qual proponho um parque linear, é um local estratégico e acessível a dois importantes centros para a Zona Sul: Largo Treze e Largo do Socorro. Além disso, faz parte de uma faixa junto ao rio, que se estende até as margens da Represa Billings num potencial parque linear contínuo às propostas de valorização e recuperação existentes para a margem oeste do Rio Pinheiros.

Além de um espaço de lazer, prática de atividade física, contato com a natureza e das infraestruturas básicas para o funcionamento de um parque, o Parque Orla Jurubatuba, em seu papel de importante centralidade sul, poderia receber equipamentos ligados à produção agrícola da Zona Sul 2, com área para venda de produtos, restaurantes, cozinhas coletivas e espaços para cursos.

Num cenário de viabilização do transporte fluvial, a margem oeste do rio, por estar livre da linha de trem, é favorável à implantação de atracadouros fluviais que transformariam suas dinâmicas e integrariam o eixo intermodal em Santo Amaro.



**Uso das margens do Rio Isaar (acima), Munique.**  
Bayerischer Rundfunk (BR24), 2020.

**Fotomontagem de proposta para o Rio Tietê, São Paulo.**  
Eloísa B. Ikeda/ Grupo MetrÓpole Fluvial,, 2016.



## 4. DESENHO DE RUAS

### Diretrizes gerais para qualificação das ruas

No centro de Santo Amaro, além dos espaços destinados aos veículos, as áreas tomadas pelas redes de fiação aérea correspondem a um fator importante na redução da faixa livre para pedestres, principalmente nas vias mais estreitas. Por essa razão, proponho que a fiação seja enterrada em todo o perímetro da proposta, com priorização do centro comercial.

As calçadas devem ter ao menos 1,50 metros de faixa livre para a circulação de pedestres e receber pisos permeáveis, canteiros arborizados e mobiliário que garanta o convite à permanência. Para a iluminação, deve-se adotar postes com altura de 5 a 7 metros, que iluminem sob as copas das árvores. Elementos como a escolha do piso, da iluminação e das espécies arbóreas devem também cumprir a função de integração e qualificação visual nos espaços destacados pelo mapa da rede de mobilidade a pé proposta (pág. 52).

Os bueiros atuais devem ser substituídos outros sistemas de coleta e por alternativas de drenagem permeáveis ao longo e no centro das vias nas ruas peatonais e de uso compartilhado.

As vias a serem ampliadas para acomodar calçadas mais largas e novas pistas para veículos, por implicar interferências nos lotes lindeiros, terão seu desenho consolidado gradualmente à medida que se transforma a ocupação do solo.



Arborização e mobiliário Av. Oscar Freire (esq. acima), São Paulo. Divulgação INOVACON  
“Sumidouros” na Av. 14 de julho (dir. acima), Campo Grande. Divulgação Campo Grande News.  
Rua José Paulino (abaixo), São Paulo. Divulgação Band News.





## SITUAÇÃO

Vista a partir da Av Padre José Maria.



Largo Treze de Maio. Google Street View, 2020.

## CRUZAMENTO LARGO TREZE DE MAIO

Ponto crítico para travessia de pedestres.







VISTA À PARTIR DA AV. PADRE JOSÉ MARIA



VISTA À PARTIR DA AL. SANTO AMARO







## SITUAÇÃO

Vista do trecho existente.

## TRAVESSIAS EM NÍVEL nas ruas transversais

Proposta para garantir uma faixa contínua de calçada e comunicar a redução da velocidade nas via transversais e garantir uma faixa contínua de calçada.

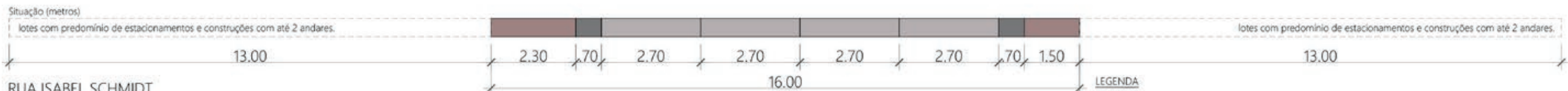
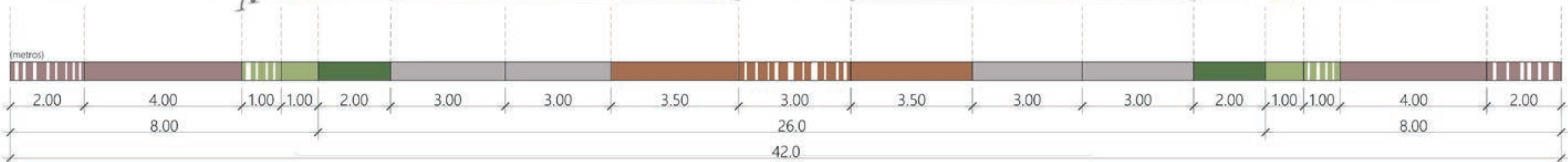
## ÁREA COM ALAGAMENTOS



Rua Isabel Schmidt. Google Street View, 2020.

**VIAS LARGAS ARBORIZADAS**  
com corredor de ônibus e ciclovias





# RUA ISABEL SCHMIDT

Situação\_Via de mão dupla com circulação de ônibus  
(a ser alargada)

## LEGENDA

- |                            |  |                       |
|----------------------------|--|-----------------------|
| Faixa livre para pedestres | Faixa de serviço                       | Corredor de ônibus    |
| Faixa de acesso            | Faixa de serviço (canteiro)            | Cidovia unidirecional |
| Parada de ônibus           | Faixa de serviço (rede elétrica aérea) | Faixa de veículos     |





## SITUAÇÃO

Vista de trecho existente.

## AMPLIAÇÃO DA VIA



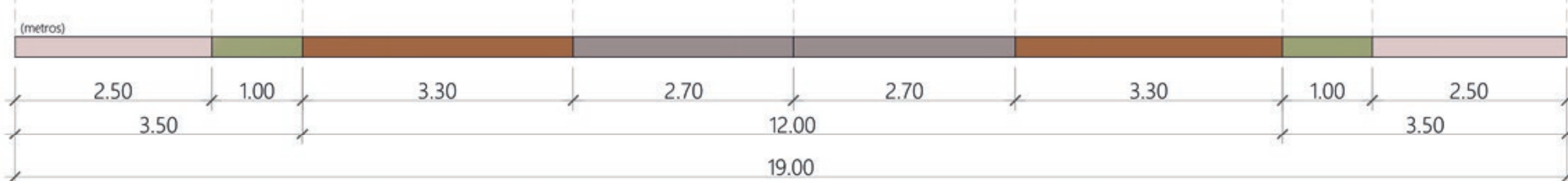
Rua Barão do Rio Branco. Google Street View, 2020.

**VIA PRINCIPAL DE MÃO DUPLA**  
com faixa exclusiva de ônibus

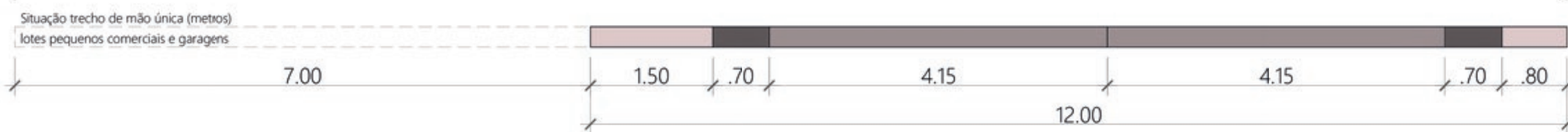




TRAVESSIA EM NÍVEL



**RUA BARÃO DO RIO BRANCO**  
Situação\_Via de mão única com  
circulação intensa de ônibus



- LEGENDA
- Faixa livre para pedestres
  - Faixa de serviço (canteiro)
  - Faixa de serviço (rede elétrica aérea)
  - Faixa exclusiva de ônibus<sup>67</sup>
  - Faixa de veículos





## SITUAÇÃO

Trecho mais estreito da via.

## SITUAÇÃO

Trecho mais largo da via.



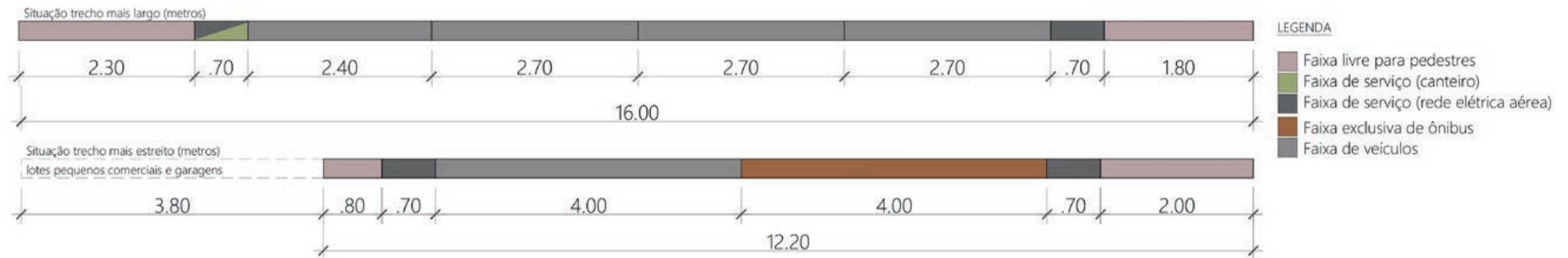
Av. Mário Lopes Leão Google Street View, 2020.

**VIA PRINCIPAL DE MÃO ÚNICA**  
com faixa exclusiva de ônibus e ciclovia





Av. Mário Lopes Leão\_trecho mais estreito da via. Google Street View, 2020.



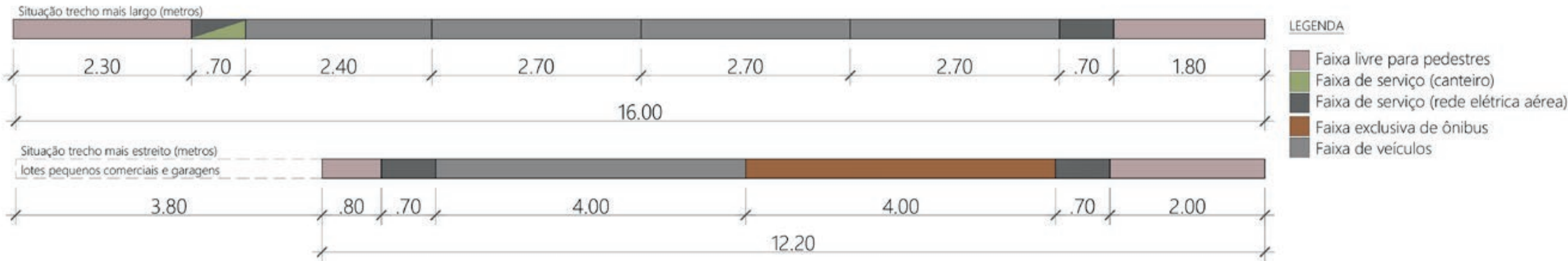
## RUA MÁRIO LOPES LEÃO

Situação\_Via de mão única com circulação de ônibus





Av. Mário Lopes Leão\_trecho mais largo da via. Google Street View, 2020.



RUA MÁRIO LOPES LEÃO

Situação\_Via de mão única com circulação de ônibus





LEGENDA

- Faixa livre para pedestres
- Faixa de serviço (canteiro)
- Faixa de serviço (rede elétrica aérea)
- Ciclovia unidirecional
- Faixa exclusiva de ônibus
- Faixa de veículos

**RUA MÁRIO LOPES LEÃO**  
 Situação\_Via de mão única com  
 circulação de ônibus





## SITUAÇÃO

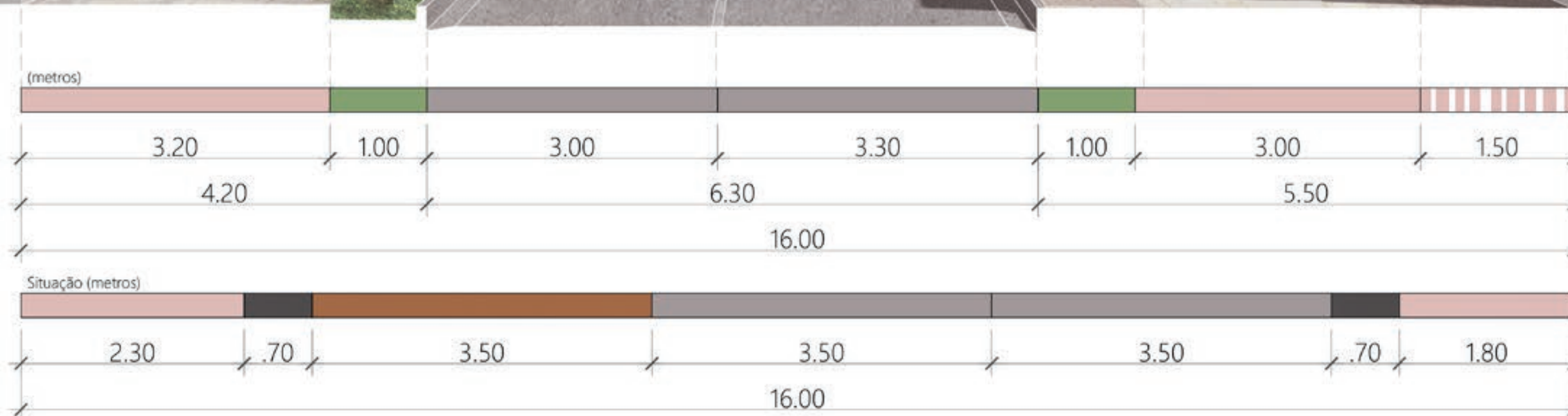
Vista de trecho existente.



Alameda Santo Amaro. Google Street View, 2020.

**VIAS PRINCIPAIS DE BAIRRO**  
de mão única.





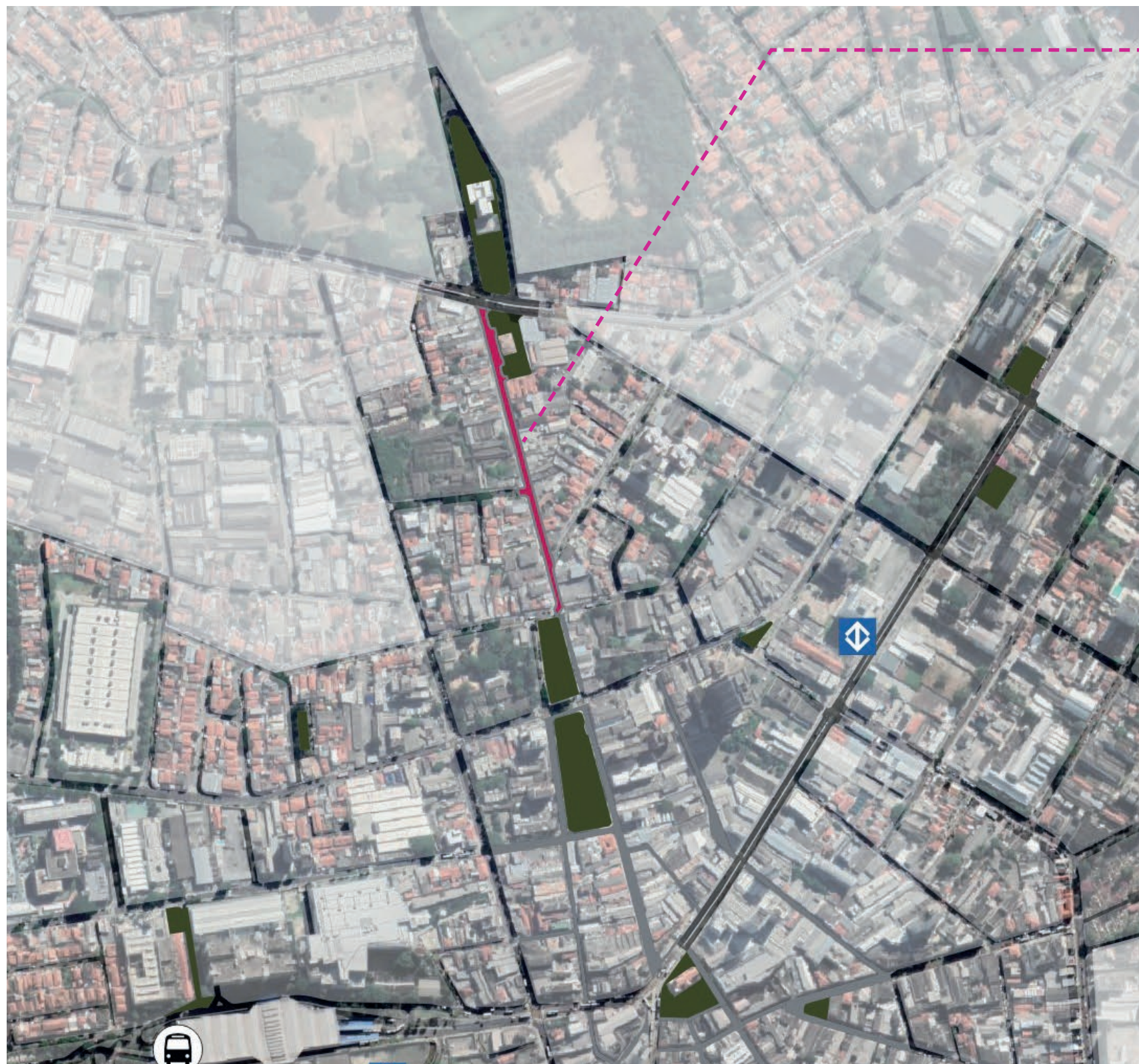
## ALAMEDA SANTO AMARO

Situação\_Via de mão única com  
circulação de ônibus

### LEGENDA

- Faixa de acesso
- Faixa livre para pedestres
- Faixa de serviço (canteiro)
- Faixa de serviço (rede elétrica)
- Faixa de veículos
- Faixa de exclusiva de ônibus





## SITUAÇÃO

Vista de trecho existente.



R. Ten. Cel. Carlos da Silva Araújo. Google Street View, 2020.

**VIA DE COMÉRCIO POPULAR**  
com ciclovias e circulação da linha de ônibus elétrico





- LEGENDA**
- Faixa livre para pedestres
  - Faixa de serviço (canteiro)
  - Faixa de serviço (rede elétrica aérea)
  - Ciclovía bidirecional
  - Faixa para estacionamento de veículos
  - Faixa de veículos

**RUA TEN. CEL CARLOS DA SILVA ARAÚJO**  
 Situação\_Via dentro do perímetro de tombamento do Eixo Histórico,  
 de mão única e com circulação de ônibus





## SITUAÇÃO

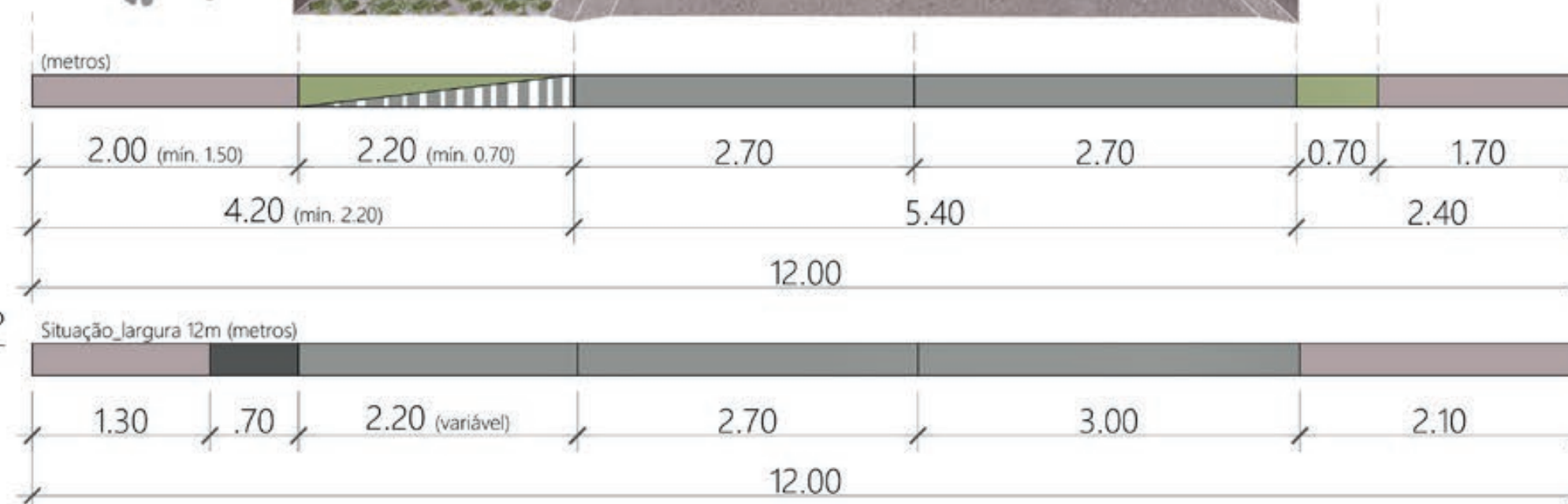
Vista de trecho existente.



R. Gen. Roberto Alves de Carvalho Filho. Google Street View, 2020.

**VIAS DE COMÉRCIO POPULAR**  
com largura entre 10 e 12 metros.





#### LEGENDA

- Faixa livre para pedestres
- Faixa de serviço (canteiro)
- Faixa de serviço (rede elétrica aérea)
- Faixa para estacionamento de veículos
- Faixa de veículos

R. GEN. ROBERTO ALVES DE CARVALHO Fº  
Situação\_Via de mão única em área de comércio popular





## SITUAÇÃO

Vista de trecho existente.

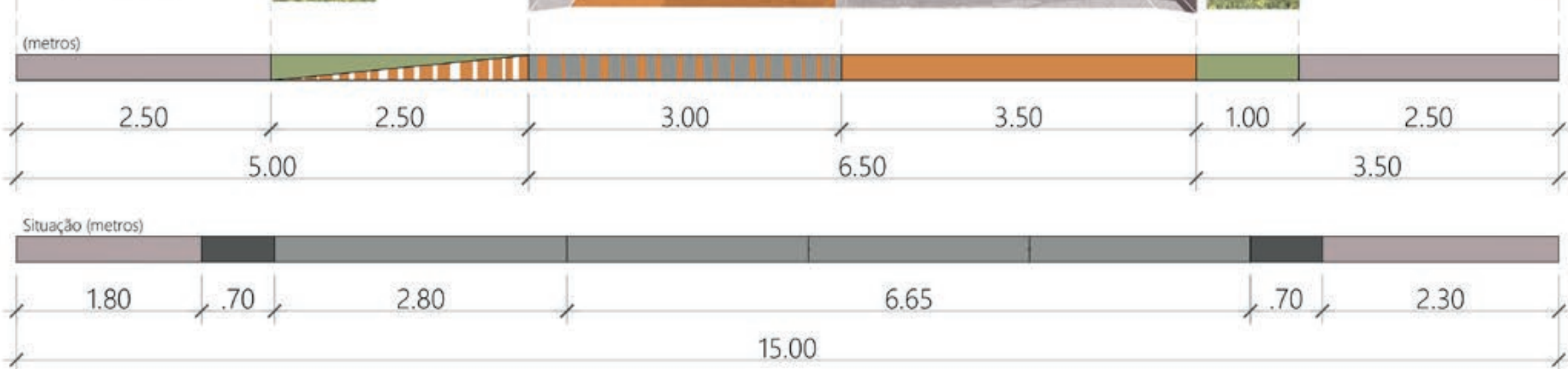


R. Desembargador Bandeira de Melo. Google Street View, 2020.

## VIAS DE TRANSPORTE COLETIVO

internas ao bairro.





LEGENDA

- Faixa livre para pedestres
- Faixa de serviço (canteiro)
- Faixa de serviço (rede elétrica aérea)
- Parada de ônibus
- Faixa para estacionamento de ônibus
- Faixa exclusiva de ônibus

**RUA DES. BANDEIRA DE MELLO**  
 Situação\_Via de mão única com  
 circulação e pontos finais de ônibus





## SITUAÇÃO

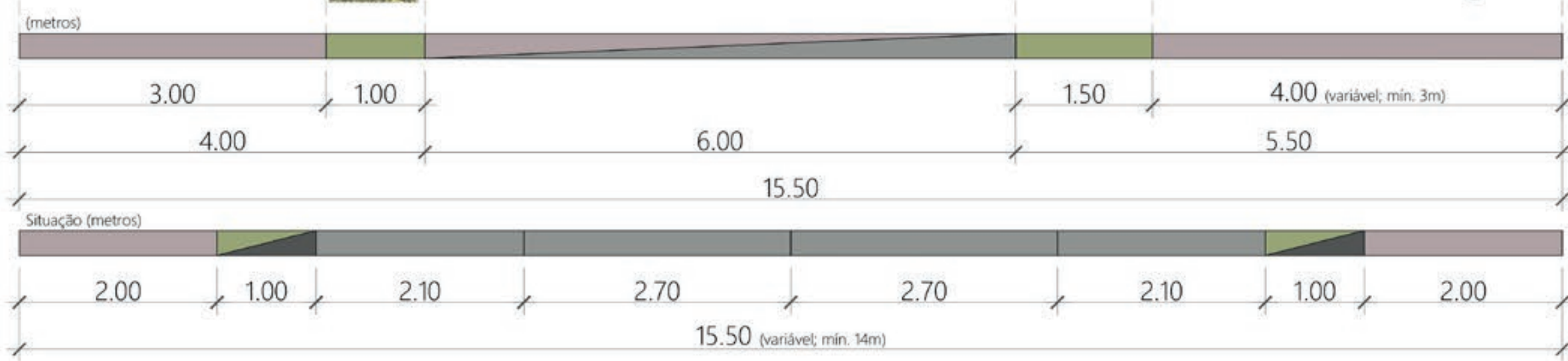
Vista de trecho existente.



R. Amador Bueno. Google Street View, 2020.

**VIA COMPARTILHADA**  
de largura variável.



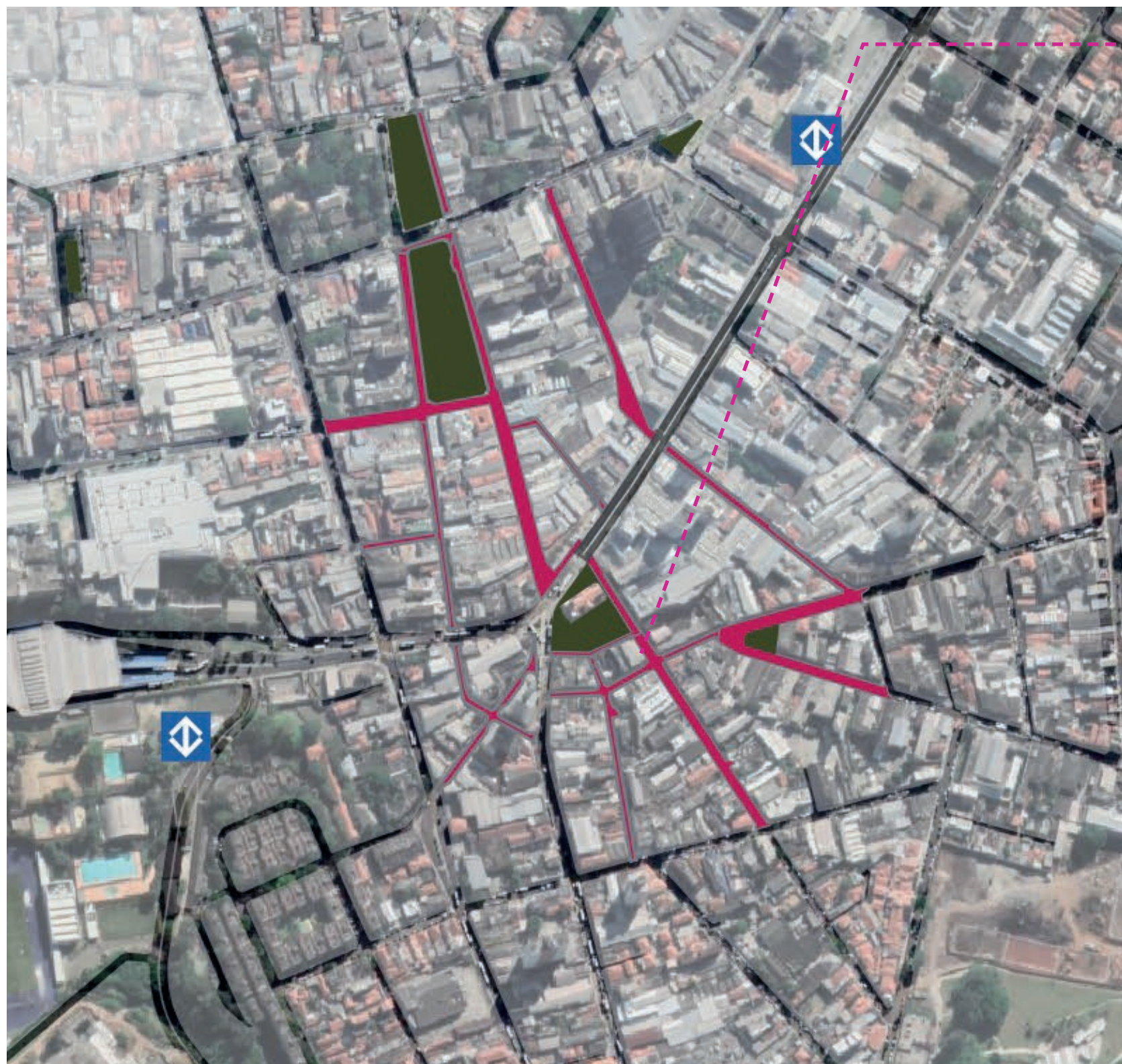


#### LEGENDA

- Faixa livre para pedestres
- Faixa de serviço (canteiro)
- Faixa de serviço (rede elétrica aérea)
- Faixa de veículos

**RUA AMADOR BUENO**  
Situação\_Via de mão única arborizada  
com circulação de ônibus





## SITUAÇÃO

Largura maior que 10 metros

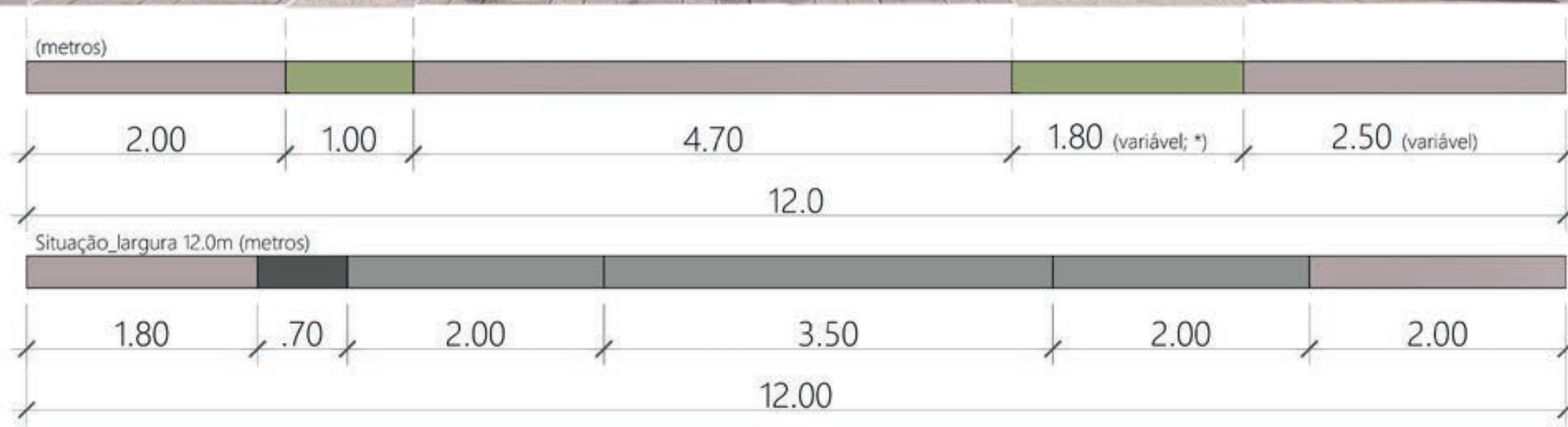


Rua Senador Fláquer. Google Street View, 2020.

## VIAS DE PEDESTRES

com larguras variáveis entre 8 e 16 metros



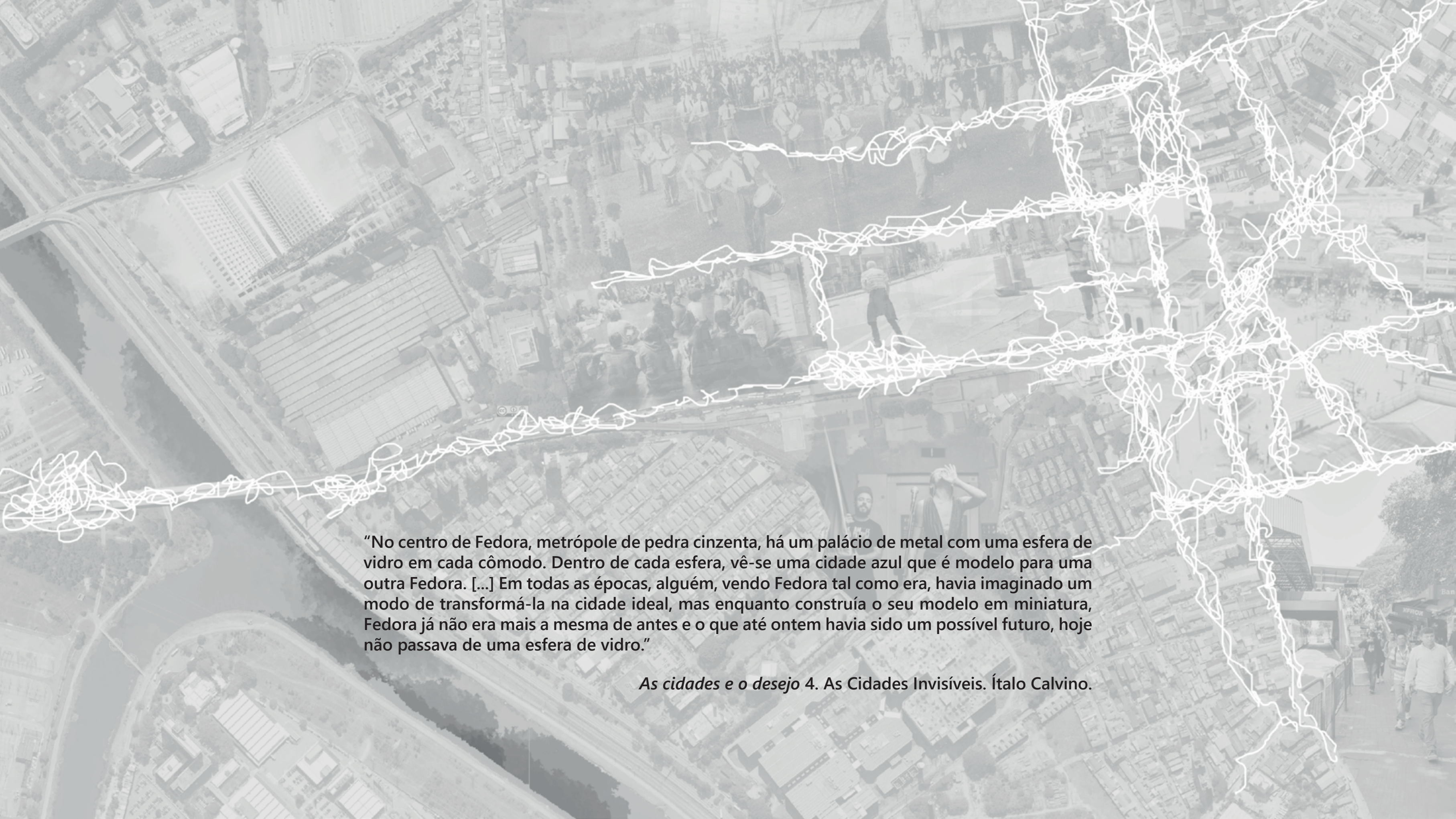


LEGENDA

- Faixa livre para pedestres
- Faixa de serviço (canteiro)
- Faixa de serviço (rede elétrica aérea)
- Faixa de veículos

**RUA SENADOR FLÁQUER**  
 Situação\_Via de mão única em área de comércio popular  
 \*Se largura > 10m



An aerial photograph of a city, likely Fedora, with a dense grid of buildings and streets. Overlaid on the image are several thick, white, hand-drawn scribbles that form a complex, web-like pattern across the upper right and central portions of the frame. The background image is in grayscale, showing various urban structures, including residential blocks, commercial buildings, and a river or canal winding through the lower left. In the bottom right corner, a small inset shows a group of people walking on a sidewalk.

“No centro de Fedora, metrópole de pedra cinzenta, há um palácio de metal com uma esfera de vidro em cada cômodo. Dentro de cada esfera, vê-se uma cidade azul que é modelo para uma outra Fedora. [...] Em todas as épocas, alguém, vendo Fedora tal como era, havia imaginado um modo de transformá-la na cidade ideal, mas enquanto construía o seu modelo em miniatura, Fedora já não era mais a mesma de antes e o que até ontem havia sido um possível futuro, hoje não passava de uma esfera de vidro.”

*As cidades e o desejo 4. As Cidades Invisíveis. Ítalo Calvino.*



# CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tal como as esferas de vidro de Fedora, este trabalho é um ensaio de cidade possível imaginada. A cidade concreta, ao contrário da ideia de uma cabeça só, é um amálgama de desejos, história e relações de poder. Caminhar por entre as camadas de complexidade do centro de Santo Amaro reforçaram as limitações de uma perspectiva voo-de-pássaro e a necessidade de uma aproximação interdisciplinar.

O centro de Santo Amaro é popular, tem elementos particulares que caracterizam sua identidade, mas compartilha semelhanças com outras centralidades. Entendo que as intervenções urbanas na região devem pautar a homogeneidade na oferta de qualidade e acesso aos espaços e serviços públicos, mas não uma padronização de sua paisagem.

Por fim, o esforço deste ensaio foi para propor uma integração das preexistências com os movimentos de transformação do espaço, alternativa à sobreposição ou segregação entre “velho” e “novo”.



# REFERÊNCIAS

BARROS, H. R.; LOMBARDO, M. A. A ilha de calor urbana e o uso e cobertura do solo em São Paulo-SP. Geosp–Espaço e Tempo (Online), v. 20, n. 1, p. 160-177, mês. 2016. ISSN 2179-0892.

BERARDI, Maria Helena Petrillo. Santo Amaro. História dos bairros de São Paulo. Vol. 4. Divisão do Arquivo Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo. São Paulo, Gráfica Municipal, 1981.

FRÚGOLI Jr., H. A questão da centralidade em São Paulo: o papel das associações de caráter empresarial. Revista de sociologia e política, nº 16 PG. 51-66. Jun, 2001.

GEHL, J; SVARRE, B. A vida da cidade: como estudar. São Paulo: Perspectiva, 2018.

GONÇALVES, F. M. Rua, o lugar da vida pública: conceitos, especificidades e desafios. Tese (Livre-docência). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2020.

HARKOR, M. K. A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2018.

HASSENPFUG, Dieter. Sobre centralidade urbana. Arqtextos, São Paulo, ano 08, n. 085.00, Vitruvius, jun. 2007 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/08.085/235>>.

JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades; tradução Carlos S. Mendes Rosa; revisão da tradução Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão técnica Cheila Aparecida Gomes Bailão/Jane Jacobs. São Paulo : Martins Fontes, 2011, 2ª ed.

NACTO. Guia Global de Desenho de Ruas. São Paulo: Senac, 2018.

OLIVEIRA, L. M. Eixo Histórico de Santo Amaro: um fragmento de paisagem urbana do município de São Paulo. Anais 4º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto. Belo Horizonte, 2016.

\_\_\_\_\_. O avanço do setor terciário em direção ao Eixo Histórico de Santo Amaro, e a preservação do patrimônio histórico edificado. Anais XVIII ENANPUR. Natal, 2019.

PEREIRA, G., WÜTRICH, F. (Org.) Sete Princípios para um próximo urbanismo. Curitiba : Setor de Tecnologia da UFPR, 2018.



QUEIROGA, E. F., Sistemas de espaços livres urbanos: construindo um Referencial teórico. Paisagem Ambiente: ensaios. nº 24, p. 81 – 88. São Paulo, 2007.

RABELLO, R. C. Desenho urbano de passarelas: O percurso do pedestre nas travessias do Rio Pinheiros. Trabalho Final de Graduação. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2012.

SÃO PAULO (Cidade). Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Manual de desenhos urbano e obras viárias. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2020.

\_\_\_\_\_. (2018) Projeto de Intervenção Urbana Arco Jurubatuba –SP-Urbanismo. Março, 2018.

\_\_\_\_\_. (2016) Lei nº 16.402, de 22 de março de 2016 : Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – Zoneamento ilustrado. Prefeitura de São Paulo.

\_\_\_\_\_. (2015) Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente. Manual Técnico de Arborização Urbana. Prefeitura de São Paulo.

\_\_\_\_\_. (2014) Resolução nº27 de 14 de outubro de 2014: Resolve ajustar o perímetro de tombamento do ambiente urbano identificado como Eixo Histórico de Santo Amaro. Conselho Municipal de

Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP).

\_\_\_\_\_. (2014) Lei nº 16.050, 31 de julho de 2014: Plano Diretor Estratégico de São Paulo – Texto da lei ilustrado. Prefeitura de São Paulo.

SÃO PAULO (Estado). Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô). Pesquisa Origem e Destino 2017 – Banco de Dados. São Paulo, 2019.  
Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/index.aspx>. Acesso em nov. 2019>.

VARGAS H.C., CASTILHO A. L. H. de. Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. Barueri: Manole; 2015.

VIANNA, A. S. Rio Jurubatuba: experiência de desenho urbano e regate da escala do pedestre. Trabalho Final de Graduação. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2020.

VILLAÇA, F. Espaço Intra-urbano no Brasil. São Paulo, SP: Studio Nobel, 2001, 2ª ed.

\_\_\_\_\_. Reflexões sobre as cidades brasileiras. São Paulo, SP: Studio Nobel, 2012.



