

**FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO
**PROJETO DE QUALIFICAÇÃO
URBANA DO HORTO DO YPÊ**

POR JOÃO VITOR DE LIMA SANTANA

orientação:

Prof. Dr. Fábio Mariz Conçalves



CEGUS TRAN

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

PROJETO DE QUALIFICAÇÃO URBANA DO HORTO DO YPÊ

BAIRRO DO DISTRITO DO CAMPO LIMPO, SÃO PAULO, SP

JOÃO VITOR DE LIMA SANTANA
#8961293

ORIENTADOR:
Profº Dr. Fábio Mariz Conçalves

Trabalho Final de Graduação apresentado para a
conclusão do curso de arquitetura e urbanismo da
Universidade de São Paulo

Palavras chave:
urbanismo; paisagismo; condomínios fechados

SÃO PAULO, MARÇO DE 2021

Sumário

Eu dedico este trabalho

Aos meus pais Sonia e Robinson, por sempre me apoiarem em minhas escolhas, por me incentivarem a me graduar, por me proporcionarem todas as condições para chegar até aqui e por serem um exemplo de vida;

Ao meu irmão Vinícius, por ser meu maior exemplo e inspiração na vida acadêmica;

Às minhas tias Giovana e Regiane pelo exemplo e pelo carinho;

À toda minha família por todo o suporte;

Ao Guilherme Okasaki por ser meu parceiro na vida, por estar ao meu lado nos bons e nos maus momentos e por ter me acompanhado ao longo de todo esse trabalho;

Aos miadinhos, à Bateria Brutalista e a todos os outros meus amigos que me acompanharam na minha jornada universitária e a fizeram ser uma das melhores experiências da minha vida;

Ao professor Fábio Mariz por me acompanhou de forma admirável nessa última etapa da graduação;

À educação pública, gratuita e de qualidade;

| | |
|--|------------|
| Resumo | 05 |
| Abstract | 05 |
| Introdução | 07 |
| PARTE I: Contextualização histórica e escopo teórico | 08 |
| 1. Cidade fragmentada | 09 |
| 2. As contradições na fragmentação urbana..... | 15 |
| 3. Críticas à auto segregação e teorias sobre a vitalidade urbana..... | 19 |
| PARTE II: Apresentação da área | 24 |
| 1. O Distrito do Campo Limpo | 25 |
| 2. O Horto do Ypê | 33 |
| PARTE III: Projeto de intervenção | 66 |
| 1. Pressupostos | 67 |
| 2. Readequação viária..... | 68 |
| 3. Reestruturação dos acessos | 95 |
| 4. Transporte público | 130 |
| 5. Readequação dos condomínios | 132 |
| 6. Readequação do centro comercial..... | 154 |
| 7. Vias e ruas sem saída..... | 156 |
| 8. Diretrizes de ocupação | 164 |
| 9. Manejo das áreas verdes | 168 |
| 10. Considerações finais..... | 177 |
| Referências | 178 |

Resumo

O presente trabalho é um ensaio projetual de uma intervenção urbana no bairro do Horto do Ypê (Zona Sul da cidade de São Paulo) composto principalmente por condomínios residenciais murados, com espaços públicos inseguros e subutilizados. O conjunto de propostas visa a proporcionar uma vida pública ativa, na qual o uso dos espaços e o contato entre os usuários sejam feitos de forma democrática, ideais baseados principalmente nas ideias de Janes Jacobs sobre vida e qualidade urbanas.

Abstract

This paper is a project essay of an urban intervention in the neighborhood of Horto do Ypê (South Zone of the city of São Paulo) composed mainly of walled residential condominiums, with unsafe and underutilized public spaces. The set of proposals aims to provide an active public life, in which the use of spaces and contact between users are made democratically, principals based mainly on the ideas of Janes Jacobs and about urban life and quality.

Introdução

Este trabalho apresenta um projeto de qualificação urbana da região do Horto do Ypê no distrito do Campo Limpo de São Paulo. Essa região é resultado de um loteamento construído nos anos 90 e a maior parte da sua área é ocupada por condomínios fechados.

Essa forma de ocupação resultou em espaços públicos murados e estéreis, sem diversidade de usos, sem atratividades e sem conexão com a cidade ao seu redor, que não proporcionam urbanidade e são lugares perigosos aos olhos de quem mora e de quem passa pelo bairro.

Algumas intervenções recentes evidenciaram a demanda latente de espaços públicos de qualidade e mostraram um potencial de vitalidade urbana, como o calçamento da R. Francisco da Cruz Mellão e a instalação de uma praça no entroncamento da R. Profº Orlando Alverenga Gaudio com a Francisco da Cruz Mellão, que foram rapidamente assimilados pelos moradores e são intensamente utilizados.

Esse potencial foi a motivação para a elaboração deste trabalho, que se propõe a estimular o uso dos espaços públicos de forma democrática e qualificar as dinâmicas socioespaciais da região.

O trabalho se estrutura em três partes: a primeira é uma breve explicação do escopo conceitual que orientou o projeto, passando desde a compreensão da formação histórica das periferias segregadas até as formulações teóricas sobre segurança, democracia e vitalidade urbanas; A segunda parte é uma apresentação mais detalhada do objeto de intervenção – o bairro do Horto do Ypê – com aspectos físicos, sociais e funcionais que refletem as questões teóricas levantadas na primeira parte; A terceira parte apresenta o conjunto propostas e estratégias elaboradas para trazer vitalidade aos espaços públicos do bairro e democratizá-los.

PARTE I

Contextualização histórica e escopo teórico

Esta primeira parte tem como objetivo situar o leitor nas questões urbanas das periferias de São Paulo a partir do ponto de vista da segregação socioespacial, para compreender os processos que constituiram a região do Horto do Ypê como ela é hoje.

Traz conceitos teóricos que tanto fundamentam as críticas à segregação urbana, como dão embasamento às propostas de projeto deste trabalho.

1. | Cidade fragmentada

O bairro do Horto do Ypê¹ é fruto de um loteamento arruado em 1997, formado principalmente por condomínios residenciais fechados de classe média baixa à classe média alta em meio a favelas e loteamentos irregulares em condições precárias². É resultado da forma de pensar e produzir cidade por meio de enclaves fortificados³, padrão que se popularizou na década de 1980 num cenário de reorganização dos paradigmas de segregação socioespacial da cidade de São Paulo, que teve como resultado espaços públicos estéreis e um aumento da violência urbana.

Para pensar em uma intervenção que ressignifique os espaços livres da região, é necessária uma compreensão mais clara de como a fragmentação do espaço urbano em enclaves

fortificados, favelas e loteamentos irregulares conformam a cidade e organizam a sociedade. Deste modo, esse capítulo busca elucidar o fenômeno dos condomínios fechados na periferia da cidade, tendo como principal referência o trabalho de Caldeira (2003) sobre as formas de segregação urbana no município de São Paulo.

1.1. A ordem centro-periferia dos anos 40 aos anos 80

Caldeira descreve a cidade de São Paulo dos anos 1940 até a década de 80 com uma clara separação entre o centro estruturado e a periferia a margem da urbanização. Essa separação teve como um dos principais fundamentos a consolidação da ideia da casa própria como

1. O loteamento foi nomeado originalmente como Parque Munhoz em 1973 e em 1994 teve seu alvará modificado, alterando o nome para Horto do Ypê. Hoje os dois nomes são usados para a designação do bairro, inclusive variações como: "Horto do Ypê", "Horto do Ipe", "Horto do Ipê" e assim por diante.

2. A região está melhor descrita na segunda parte deste trabalho

3. Enclaves fortificados são espaços privatizados, fechados e monitorados, destinados a residência, lazer, trabalho e consumo. Podem ser shopping centers, conjuntos comerciais e empresariais ou condomínios residenciais. (CALDEIRA, 2003)

símbolo de estabilidade social.

A habitação popular na São Paulo do início do século XX era composta em boa parte por residências feitas pelos industriais para o aluguel de seus funcionários, mas essa forma de morar passou a ser custosa para esses patrões que, para reduzir seus ônus com moradia, começaram a apoiar a ideia de que seus trabalhadores tivessem casas próprias. Associado a esses interesses, o ministério do trabalho passou igualmente a disseminar o ideal da casa própria para o corte de gastos públicos com habitação. Do outro lado, os movimentos sindicais também tinham problemas com o regime de aluguel, com fortes críticas aos abusos de seus locadores. Por fim, esse conjunto de interesses e forças políticas levaram à Lei do Inquilinato em 1941, que congelou o valor dos alugueis, o que reduziu drasticamente esse mercado e fez com que a classe trabalhadora tivesse de buscar outras formas de moradia.

Sendo assim, na busca do sonho da casa própria, essa população mais pobre que teve suas opções de aluguel reduzidas encontraram oportunidades acessíveis apenas nas regiões periféricas por motivos políticos e econômicos. De um lado, os marcos regula-

tórios elaborados principalmente a partir do final da década de 1920 estabeleceram uma diferenciação clara entre um perímetro urbano na área central com uma legislação rígida e fiscalizada, e uma área suburbana onde a legislação não tinha rigor, fiscalização ou uma preocupação em criar uma cidade estruturada, dessa forma, a cidade legal ficou de difícil acesso às classes baixas por serem mais valorizadas devido a infraestrutura e a regularidade. Ao mesmo tempo, os especuladores imobiliários vendiam terrenos e casas com preços reduzidos nas regiões periféricas e em condições ilegais, deixando para a classe trabalhadora mais pobre, que acreditava estar fazendo bons negócios, uma cidade totalmente irregular e que não poderia receber infraestrutura e atenção do poder público por sua situação ilegal.

Um aspecto importante a se ressaltar é que essa classe trabalhadora que passou a ocupar as periferias não era composta apenas por antigos trabalhadores que moravam em vilas operárias, o crescimento da cidade e das oportunidades de emprego atraíram grandes levas de migrantes do norte do país que buscavam melhores condições de vida, que foram

para São Paulo e passaram a incorporar à classe trabalhadora periférica.

Além da localização precária e da irregularidade das habitações da periferia, a população que passou ocupar as bordas da cidade não conseguia financiamentos habitacionais para comprar a casa própria como as classes média e alta conseguiam fazer, portanto tiveram que construir suas próprias casas, o que caracterizou a paisagem da periferia pela autoconstrução, tanto em loteamentos irregulares, como em favelas.

Os esforços do poder público e da elite para restringir a permanência de moradias populares nas áreas centrais ao afastar as pessoas mais pobres e carentes para as regiões distantes e negligenciadas culminaram num cenário de acentuadas disparidades entre o centro e a periferia.

Contudo, nesse processo houve uma desatenção às diferenças de classe, que segundo Caldeira (2003) se deu por três motivos: a separação física que reduziu o contato entre as diferentes classes sociais, minimizou suas percepções das disparidades; o crescimento eco-

nômico, mesmo que desigual, que a partir dos anos 50 geraram um otimismo generalizado; e por fim, a repressão do regime militar às vozes dissidentes que silenciava as diferenças de classe.

1.2. Redemocratização no brasil e qualificação das regiões periféricas

O fim do “milagre econômico” dos anos 70 reverteu a perspectiva de progresso da população brasileira em um olhar pessimista para o futuro, as precariedades e as disparidades sociais tornam-se mais evidentes e passaram a ser problematizadas. Também como consequência da crise econômica, a reabertura política, que culminaria no fim do regime militar, deu espaço à redemocratização, à insurgência dos movimentos sociais e às reivindicações das periferias.

As populações periféricas melhor organizadas e politicamente mais ativas trouxeram melhorias para as regiões fora do centro por meio das lutas sociais, atraindo uma maior atenção do poder público⁴. Além de condições

⁴ Embora fuja do foco mais contemporâneo desse trabalho, vale destacar que as melhorias urbanas e sociais para as classes trabalhadoras vieram sempre em períodos democráticos, quando estas classes passam a ter maior relevância

de infraestrutura como saneamento básico, asfaltamento, iluminação pública e sistema de transportes, essas reivindicações buscaram a mudança da situação legal das áreas periféricas, regularizando terrenos e imóveis⁵.

Essas melhorias estruturais e transformações legais da periferia valorizaram seus terrenos e atraíram investimentos imobiliários, que não encontravam mais grandes lotes para incorporações no centro da cidade, que já tinha um zoneamento mais restritivo. Essa valorização da periferia expulsou os mais pobres para áreas ainda mais afastadas e para outras áreas irregulares. Pela crise econômica, as opções que restaram para essa população foram as favelas e os cortiços, aumentando drasticamente o número de comunidades na periferia.

para o quadro sociopolítico do país, nos anos 50 com o populismo, por exemplo.

⁵ A regularização fundiária foi uma grande conquista, contudo ainda há muito o que se conquistar em termos de regularização de lotes e imóveis das populações marginalizadas.

⁶ Os condomínios fechados também foram construídos em outras localidades, como na região metropolitana em Alpha-ville, contudo para esse trabalho o enfoque é a ocupação da periferia, principalmente a periferia sul onde fica a área de intervenção.

1.3. Periferias fragmentadas em condomínios fechados e favelas

Os condomínios fechados foram inseridos na periferia⁶ de uma cidade que se desenvolveu à partir do padrão de segregação centro-periferia, no qual as regiões centrais eram muito melhor equipadas do que às periféricas. Contudo, esse padrão se tornou mais heterogêneo, com melhorias significativas na infraestrutura das periferias. Populações de maior renda passaram a morar nesse perímetro urbano, deixando lado a lado as classes alta, média, e baixa num cenário em que as tensões sociais não eram apaziguadas como acontecia dos anos 50 aos anos 80.

Enquanto se acirravam as diferenças sociais e se intensificava o processo de favelização, a crise e o pessimismo econômico traziam para as classes mais altas o receio do declínio social, ao mesmo tempo a redemocratização

e a insurgência dos movimentos sociais trazia para os mais pobres a possibilidade de ascensão social e participação política. Esses processos combinados aproximavam física e socialmente distintas classes sociais.

Quando há essa alteração na organização socioespacial de São Paulo e as classes deixam de se distinguir tão claramente por sua localização, outras formas de distinção passam a ser evocadas mais intensamente, como o racismo e a xenofobia. A depreciação a grupos que a classe dominante acreditava que deveriam pertencer a classes subalternas foi radicalizada. Principalmente os pretos e os nordestinos passaram a ser associados à pobreza, à necessidade, à falta de civilidade, à ignorância e ao crime. Sustentadas por essas ideias e pelo medo da aproximação social, as populações mais abastadas encontraram nos condomínios fechados uma forma de reafirmação como classe dominante, se excluindo das populações mais pobres e acreditando deixar a elas as ruas e outros espaços públicos, espaços que também passaram a ser associados à pobreza,

à ignorância, ao abandono e à falta de civilidade.⁷ Essa forma de distinção socioespacial por muros e aparatos de segurança foi um novo paradigma de afirmação social que reverberou nas classes médias e baixas, e esse símbolo de ascensão social e afastamento da pobreza é explorado pelo mercado imobiliário (**SOUZA 2008**) na produção condomínios murados para os segmentos menos abastados da população.

Apesar da distinção social ter sido um importante elemento motivador da auto segregação, o aumento do crime violento nos anos 80 e 90 também foi um fator decisivo para o desencadeamento de medidas de autoproteção e exclusão. A “fala do crime” (**CALDEIRA 2003**) e o medo passaram a organizar os espaços e os comportamentos nas estratégias cotidianas, se desdobrando em uma série de alterações nos espaços construídos: as casas ganharam grades, cercas, cercas elétricas, janelas gradeadas, sistemas deseguranças com câmera, interfones e diversas outras formas de enclausuramento e individualização.

⁷ A decisão de auto segregação não pode ser compreendida apenas por uma simples análise de realidade urbana. Para a simplificação desse trabalho, a construção do desejo e da necessidade de auto segregação estão sendo explicados principalmente por uma chave socioeconómica, mas a mídia e o mercado imobiliário articulados pelas classes dominantes tiveram papel fundamental nesse processo.

Logo, os enclaves fortificados foram construídos a partir desse modelo, projetados para serem murados, isolados e protegidos, separados da cidade e da sociedade a sua volta, pela defesa da ideia de uma cidade violenta.

2. | As contradições na fragmentação urbana

Como exposto anteriormente, tanto os assentamentos precários como os condomínios fortificados são fragmentos constituintes das periferias de São Paulo, com grupos sociais mais ou menos homogêneos que passaram a viver num mesmo território por diferentes motivos. O que há de comum entre esses grupos é que as razões pelas quais os fizeram viver segregados se sobrepujaram aos seus ideais de qualidade de vida e de aspiração à cidade.

Pra esse trabalho as tensões entre o desejo e as motivações da segregação são de papel fundamental, pois muitas das decisões de projeto operam a partir delas, se contrapondo à fragmentação urbana em busca de uma cidade mais democrática, e resgatando alguns aspectos positivos da vida pública de antes dos processos de favelização e de auto segregação. Nesse capítulo serão explorados os pontos negativos e incoerentes pelos quais os diferentes grupos sociais se depararam nos processos de segregação urbana.

2.1. A segregação compulsória das favelas

No caso dos assentamentos precários, sua condição de segregação como um fragmento urbano é imposta, como comentado anteriormente, pela desregulamentação das áreas periféricas e pelos valores inacessíveis das áreas bem estruturadas.

Mas é preciso fazer uma ressalva. Embora essa segregação seja imposta e praticamente não haja outras opções de moradia, se instalar entre iguais torna-se uma forma de autopreservação contra a discriminação social e política que esses grupos sofrem da classe dominante:

[...]Mesmo quando indivíduos bem-sucedidos têm a chance de ‘sair do gueto’, nem sempre o fazem, temendo desajuste social ou pressões. Como disse alguém certa feita, referindo-se a essa situação em guetos de negros nos EUA, se já é difícil ser minoria em grupo, é muito mais difícil ser minoria sozinho. (MORRILL, 1975, p.155 apud SOUZA, 2008, p.57).

Também é necessário destacar que a rede de apoio e as relações afetivas fazem a população se apegar ao lugar, mas é preciso cautela para não romantizar a pobreza e a precariedade, pois toda a população deve poder ter acesso às infraestruturas urbanas e a uma boa qualidade de vida.

2.2. A auto segregação relutante nos condomínios fechados

No caso dos condomínios, a abdicação de ideais de qualidade de vida fica mais clara para as pessoas da geração que passou pela transição de seu estilo de vida, que se mudaram de casas de rua para condomínios fechados e apartamentos. Hoje, muitas pessoas já cresceram nesse padrão de enclausuramento e não reconhecem outras possibilidades de contato seguro com a vida da cidade.

Caldeira (2003) cita três princípios que as populações de classes média e alta tiveram de superar para abandonarem seu padrão de moradia e se mudarem para os condomínios multifamiliares fechados: primeiro, a visão negati-

va que tinham sobre unidades multifamiliares como cortiços e favelas, que eram associados à falta de organização, à falta de privacidade, à necessidade e a outros estigmas⁸; segundo, o apreço pelas áreas centrais bem urbanizadas, pois muitas das áreas que absorveram os enclaves fortificados não eram bem servidas de infraestrutura, como comércios, serviços, praças, parques e etc. e, mesmo as que possuíam ou que hoje possuem, apresentam um déficit em relação às áreas centrais, além do acesso a esses serviços não serem da escala do pedestre, exigindo o uso de carros; o terceiro e último fator é abdicar da sociabilidade e do contato com os serviços da cidade, as pessoas que se fecharam nos condomínios abriram mão de sua liberdade, de sua autonomia e da praticidade pelo medo do crime e da cidade violenta.

Essa motivação pelo medo envolve preconceitos que as classes mais abastadas tinham e têm com as populações que vivem em comunidades e assentamentos precários. Isso tem importância ímpar para esse trabalho, pois favelas e condomínios estão postos lado a lado na região de intervenção. Portanto, para pensar

⁸ Embora morar em unidades multifamiliares tenha sido um estigma superado pelas classes médias, as unidades unifamiliares não são necessariamente um aspecto a ser retomado por esse trabalho.

na apreciação da vida pública e de seus espaços, é necessário desmistificar os paradigmas da violência urbana e sua associação com as populações carentes.

2.3. Contradições na relação entre crimes e classe social

Como comentado anteriormente, o crime cresceu significativamente nos anos 80 e 90, contudo, a violência não se distribuiu de forma homogênea no espaço. Embora os crimes contra o patrimônio (furto e roubo) tenham aumentado de forma mais homogênea na cidade (BEATO e REIS, 1999 e PEZZIN, 1987 apud CALDEIRA 2003, p131), os crimes contra a pessoa (homicídio, lesão corporal e acidentes) aumentaram principalmente em áreas com baixos indicadores sociais como o IDH e o tempo médio de escolaridade (BEATO e REIS, 1999 e PEZZIN, 1987 apud CALDEIRA 2003, p. 131). Com isso é possível inferir que os locais onde vivem as populações mais pobres são os que mais sofreram com o aumento da violência, “no entanto, o sentimento de insegurança como que se ‘deslocaliza’ mais e mais e se torna quase que ubíquo em algumas grandes

cidades” (SOUZA, 2008) e segundo Caldeira isso acontece através “fala do crime”.

A “fala do crime” é um discurso que repercute o medo do crime e da violência e que passou a ser um dos principais elementos organizadores da sociedade. Entretanto, Caldeira estuda a fala do crime através de diversos depoimentos e mapeia seus principais aspectos, identificando fortes inconsistências e contradições. Esse fenômeno veio como uma forma de reorganizar simbolicamente um mundo que parecia ter perdido sentido pelas mudanças econômicas, sociais e espaciais e pelo aumento do crime, por isso sua principal característica é a descrição simplista dos problemas sociais, que não se sustenta e recai em contradições.

Uma das contradições apontadas por Caldeira é a culpabilização da pobreza e da migração pelos problemas econômicos do país, quando na verdade os problemas econômicos e políticos que acarretam pobreza e desigualdade. Essa culpabilização se reflete em estereótipos que estigmatizam a população pobre, negra e nordestina.

Diante disso, Caldeira também observa em seu trabalho que muitos dos depoimentos descrevem casos que ocorreram com crimino-

sos que fugiam desses estereótipos. Nesses casos os discursos tornam-se incoerentes por um esforço de distanciar o criminoso da vítima ao usar argumentos sobre condição psicológica, associando o crime à perversão, maldade, destino, azar e etc.

A fala do crime, além de não dar conta de explicar os fenômenos sociais, passa a instrumentalizar o preconceito, dando respaldo a radicalização das ações policiais nas comunidades mais pobres. Em resumo:

A crença mitológica na associação entre marginalidade e crime termina, paradoxalmente, numa “criminalização da marginalidade” (COELHO, 1978), corroborada pela cultura organizacional das instituições po-

liciais (PAIXÃO, 1988) e pelo sistema penitenciário (BRANT, 1986). Trata-se, conforme nos alertam as várias correntes interacionistas e a teoria dos rótulos, de uma profecia auto cumprida: à crença no potencial criminoso das populações marginalizadas corresponder à maior vigilância sobre elas, que se refletirá numa taxa maior de indiciamento e criminalidade, e assim por diante (BECKER, 1982). (BEATO e REIS, 1999, p.397).

Ou seja, o crime violento que aumentou proporcionalmente mais nas comunidades marginalizadas tem raiz não só nos problemas socioeconômicos que assolou toda a população brasileira, mas na criminalização da população pobre.⁹

⁹ É importante ressaltar que a “guerra às drogas” faz parte desse cenário, o genocídio praticado nas favelas com o pretexto de livrar a população dos males das drogas é um exemplo claro de um instrumento de criminalização da pobreza. A busca por drogas e pelo tráfico se resume a favelas e a regiões mais pobres, sem ter a mesma violência e forma de ação com as populações de classe média e alta que são os maiores consumidores e às quais pertencem um grande número de traficantes. Como a guerra às drogas é um assunto que envolve questões de estigmatização, segurança pública e posicionamento político mais complexos não será diretamente abordado neste trabalho.

3. | Críticas à auto segregação e teorias sobre a vitalidade urbana

No capítulo anterior é explorado o aspecto compulsório da segregação urbana, no caso das favelas, e a abdicação de liberdade e de qualidade de vida em troca de segurança, no caso dos moradores de condomínios. Contudo, o cercamento por muros se mostrou uma medida a contramão da segurança urbana.

Em seu estudo relacionando a ocorrência de crimes com as características físicas do meio urbano, **Quintana (2013)** demonstra que:

(...) pode-se concluir que os condomínios fechados, quando configurados por barreiras visuais, como de resto toda edificação cuja interface com o espaço público se dê por intermédio de barreiras físicas e visuais, tais como muros, cercas e sebes impermeáveis visualmente, impactam na segurança urbana por definirem situações que tendem a ser percebidas como inseguras e desestimulantes à presença e circulação de pessoas. Nas quais é aumentada a oportunidade de ocorrerem crimes, especialmente roubos e furtos em residências, roubos a pedestres e furtos em veículos. (**QUINTANA 2013, p. 255**).

Ou seja, para alcançar um espaço público que seja seguro, é necessário que se diminua

a as oportunidades de ocorrerem crimes, estimulando a presença e circulação de pessoas que vigiem as ruas. Tanto Caldeira, como Souza e Quintana chegam a mesma conclusão de que:

Apesar de seu bias tradicionalista e nostálgico, a conhecida defesa por Jane Jacobs da diversidade como fator de vitalidade e segurança nas grandes cidades, feita inicialmente quase meio século atrás (JACOBS, 2011), permanece, por seu núcleo de bom senso, e diante de tantas agressões arquitetônicas e urbanísticas à inteligência e à democracia (em sentido forte), atualíssima. (**SOUZA, 2008, p.91**).

Jane Jacobs foi uma jornalista norte americana que criticou fortemente a forma de produzir cidade a partir dos ideais modernistas e de cidade jardim em seu livro “Morte e vida de grandes cidades”. E não só Souza, Caldeira e Quintana apoiam essa crítica, como muitos outros arquitetos e urbanistas contemporâneos se baseiam nas formulações teóricas de Jacobs para pensar a cidade. Nesse sentido, as intervenções propostas neste trabalho buscarão desenvolver a diversidade urbana enunciada

por Jacobs, não apenas para sugerir uma cidade mais segura, como também uma cidade moderna e democrática.

3.1. Cidade democrática

Antes de passar para os pontos teóricos formulados por Jacobs (2011), que serão os principais norteadores do projeto, é preciso abordar um último ponto motivador e orientador para este trabalho: a busca por uma cidade mais democrática.

Embora Jacobs aborde a democracia ora de forma mais direta, ora de forma menos direta, seu trabalho enfoca o funcionamento prático das grandes cidades. Mas além desse funcionamento prático, será destacado o papel social e político que os espaços públicos das cidades possuem, sendo palcos para a manifestação dos indivíduos como sujeitos políticos.

Como observado anteriormente, os enclaves fortificados vieram como uma reação ao processo de redemocratização para “estigmatizar, controlar e excluir aqueles que acabaram de forçar seu reconhecimento como cidadãos” (CALDEIRA, 2003), portanto para alcançar uma cidade mais democrática é necessário enfrentar

as medidas de exclusão social resultadas desse tipo de ocupação. E como cidade democrática entende-se àquelas que tem como principais virtudes:

Diferenciação social sem exclusão; diferenciação do espaço social baseada na multiplicidade de usos; erotismo, entendido de modo amplo como “uma atração pelo outro, o prazer e a excitação de ser tirado de uma rotina segura para encontrar o novo, o estranho e o surpreendente” (YOUNG, 1990); e publicidade, que se refere ao espaço público como sendo por definição um lugar aberto e acessível a todos e onde sempre corre o risco de encontrar aqueles que são diferentes (YOUNG, 1990) .(CALDEIRA, 2003, p. 305).

Ou seja, uma cidade moderna e democrática tem seus espaços públicos tolerantes e abertos às diferenças sociais em encontros anônimos, onde os cidadãos negociam os termos de suas interações e de fato interagem socialmente a despeito de suas diferenças e desigualdades. (CALDEIRA, 2003).

3.2. Diversidade para a vida nas grandes cidades

Retomando o foco sobre o funcionamento da cidade, Jane Jacobs, como comentado anteriormente, é a principal referência

teórica para se pensar em ruas e espaços públicos vivos e seguros.

Jacobs (2011) enuncia três características principais que uma rua – entende-se neste trabalho, que qualquer espaço livre público – deve ter para que seja convidativa ao uso de desconhecidos e proporcionar segurança: a primeira é a nítida separação entre o espaço público e o privado; a segunda é que devem existir “olhos para a rua”, os edifícios a seu redor, as lojas e as casas que a compõe devem ser capazes de naturalmente vigiar essa rua; e a terceira característica é o trânsito ininterrupto – ou o mais frequente possível – de pedestres, que tomem conta da rua e a vigie.

A autora destaca que para garantir essas características, os bairros precisam de um número suficiente de pessoas que permaneçam nele e um número suficiente de pessoas que passem por ele e, para isso, ela ressalta a importância da diversidade nas cidades. Quando uma cidade ou pedaço de cidade, é diverso em diferentes aspectos: com diferentes classes sociais, diferentes tipos de serviço, diferentes

tipos de espaços públicos e diferentes áreas de lazer; uma maior gama de pessoas será motivada a morar nele, ficar nele ou passar por ele. Observando isso, Jacobs (2011) aponta quatro aspectos principais que proporcionam e mantém a diversidade urbana:

- **combinação de usos principais:** pelo menos dois usos principais diferentes garantem que as pessoas saiam de casa em horários diferentes e estejam em lugares diferentes por motivos diferentes usando a infraestrutura urbana;
- **quadras curtas:** as oportunidades de virar esquinas permitem uma maior permeabilidade urbana e contato com diferentes espaços livres, impedindo a ociosidade de ruas que não seriam nem passagem nem destino;¹⁰
- **presença de edifícios antigos:** a necessidade de prédios antigos se relaciona à contenção do mercado imobiliário e seus novos segmentos que paulatinamente ou abruptamente elevam os preços dos imóveis e homogeneizam as classes sociais que vão e passam pelo lugar.¹¹ Além de geralmente reproduzirem uma mesma

¹⁰ As quadras do Horto do Ypê foram pensadas para serem grandes e ocupadas por grandes empreendimentos, desestimulando o percurso a pé com trajetos longos e ineficientes.

¹¹ A valorização imobiliária pode ser feita de diversas formas não se restringindo apenas à construção de novos edifícios;

tendência de época, que pode tanto repetir um mesmo uso sem diversidade, como se valer de um mesmo estilo arquitetônico que configura espaços homogêneos ou com problemas potencializados pela repetição.¹²

- **concentração de pessoas:** a concentração de pessoas, inclusive das que moram, justifica a infraestrutura urbana e estimula o crescimento de comércios, serviços e outros setores que requerem a presença humana;

E é em cima desses aspectos que serão propostas as intervenções deste trabalho, buscando alcançar da melhor forma possível um conjunto de estratégias que tragam segurança e vitalidade às ruas, praças e parque do Horto do Ypê, proporcionando uma interação mais democrática entre seus moradores, que hoje se encerraram em suas comunidades e condomínios.

12 O Horto do Ypê é um clássico exemplo. A região praticamente só tem uso residencial e apenas foi construído o centro comercial próximo à portaria principal após a construção de diversos condomínios, além disso a construção em massa de condomínios de uma mesma época reproduziram de forma predadora as unidades muradas que esterilizam os espaços livres – tema principal do trabalho.

PARTE II

Apresentação da área

Tendo compreendido o processo de formação das periferias fragmentadas de São Paulo, esta parte do trabalho descreve o bairro do Horto do Ypê, fruto desse processo, dentro de suas especificidades.

Não apenas do ponto de vista da segregação socioespacial, mas traz a tona outras características que foram importantes para o desenvolvimento do projeto, passando desde a inserção do bairro no contexto da cidade até a caracterização de seus espaços físicos, que serão os principais objetos de intervenção.

1. | O Distrito do Campo Limpo

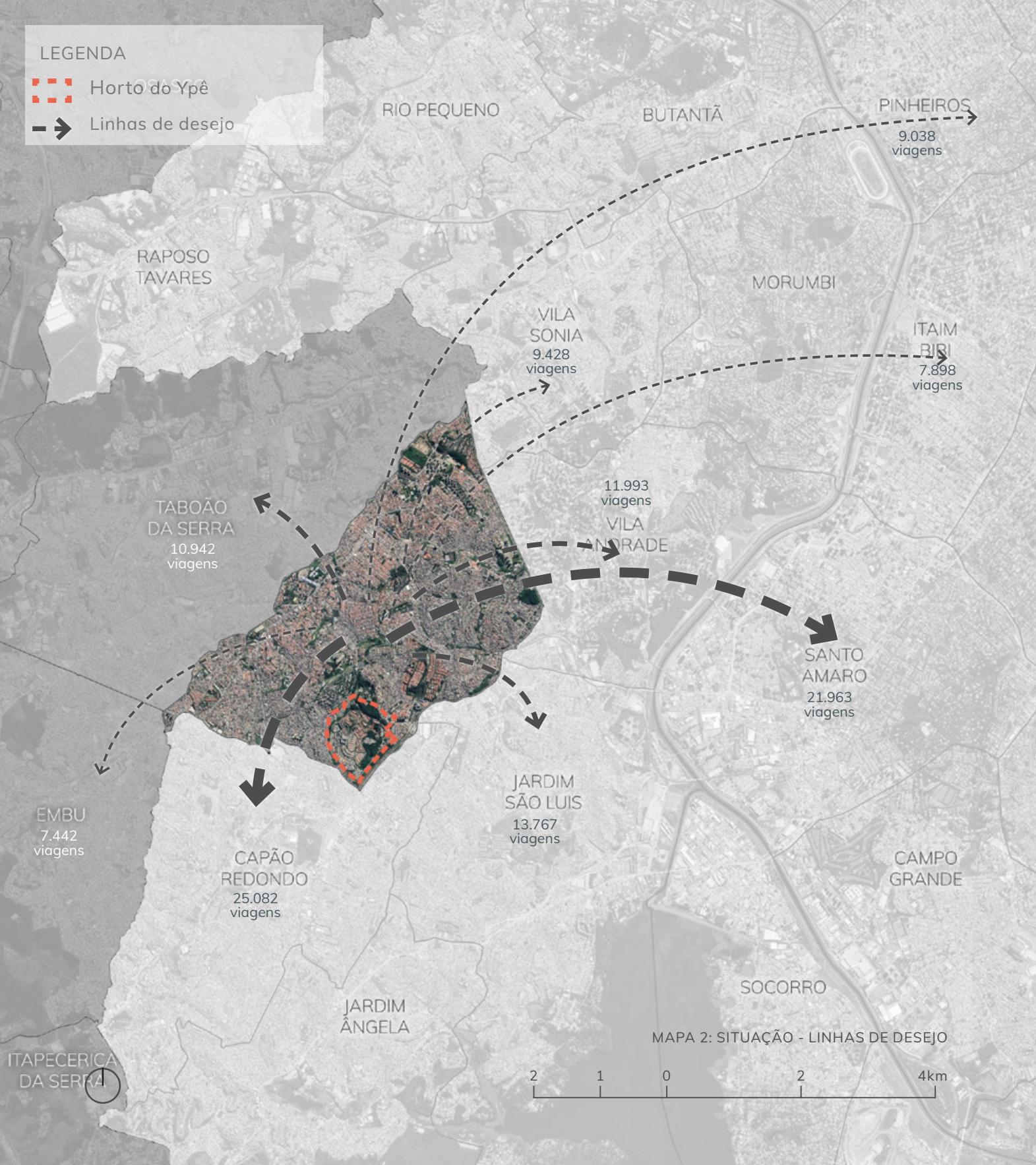
Para compreender a situação urbana do Horto do Ypê é necessário fazer uma leitura não apenas de sua área ou de seu entorno imediato, mas também da sua inserção nas dinâmicas da cidade.

Portanto, é fundamental analisar o distrito do Campo Limpo, onde fica o bairro, para depreender as particularidades que o conformam

O Campo Limpo apresenta características típicas de distritos periféricos: alta densidade populacional; altos índices de violência; grande número de habitações precárias; baixos índices socioeconômicos e baixa oferta de empregos formais. Mas diferente de muitos dos distritos periféricos, o Campo Limpo apresenta uma alta desigualdade social, que fica clara na região do Horto do Ypê.

LEGENDA

- Horto do Ypê
- Linhos de desejo



1.1. Inserção urbana

Os distritos periféricos abrigam uma grande parcela da população, contudo, a oferta de empregos continua maior nas regiões centrais, o que acaba resultando num movimento pendular de moradores da periferia, que precisam se deslocar para as áreas centrais a trabalho.

No Campo Limpo isso não é diferente, o distrito abriga 5,39% da população municipal, mas apenas 1,6% dos empregos formais.

Com a pesquisa de Origem e Destino de 2017 do Metrô é possível saber os principais vetores de deslocamento dos moradores do Campo Limpo:

- 48,68% para o próprio distrito;
- 17,33% para os distritos adjacentes (Vila Sônia, Vila Andrade, Jd. São Luís e Capão Redondo);
- 6,97% para o vetor sudoeste de São Paulo (Jardim Paulista, Pinheiros e Itaim Bibi);
- 6,31% para o distrito de Santo Amaro, uma centralidade local;
- 5,29% para os municípios vizinhos (Taboão da Serra e Embu das Artes);
- 15,42% distribuídos entre outros distritos e municípios da região metropolitana;

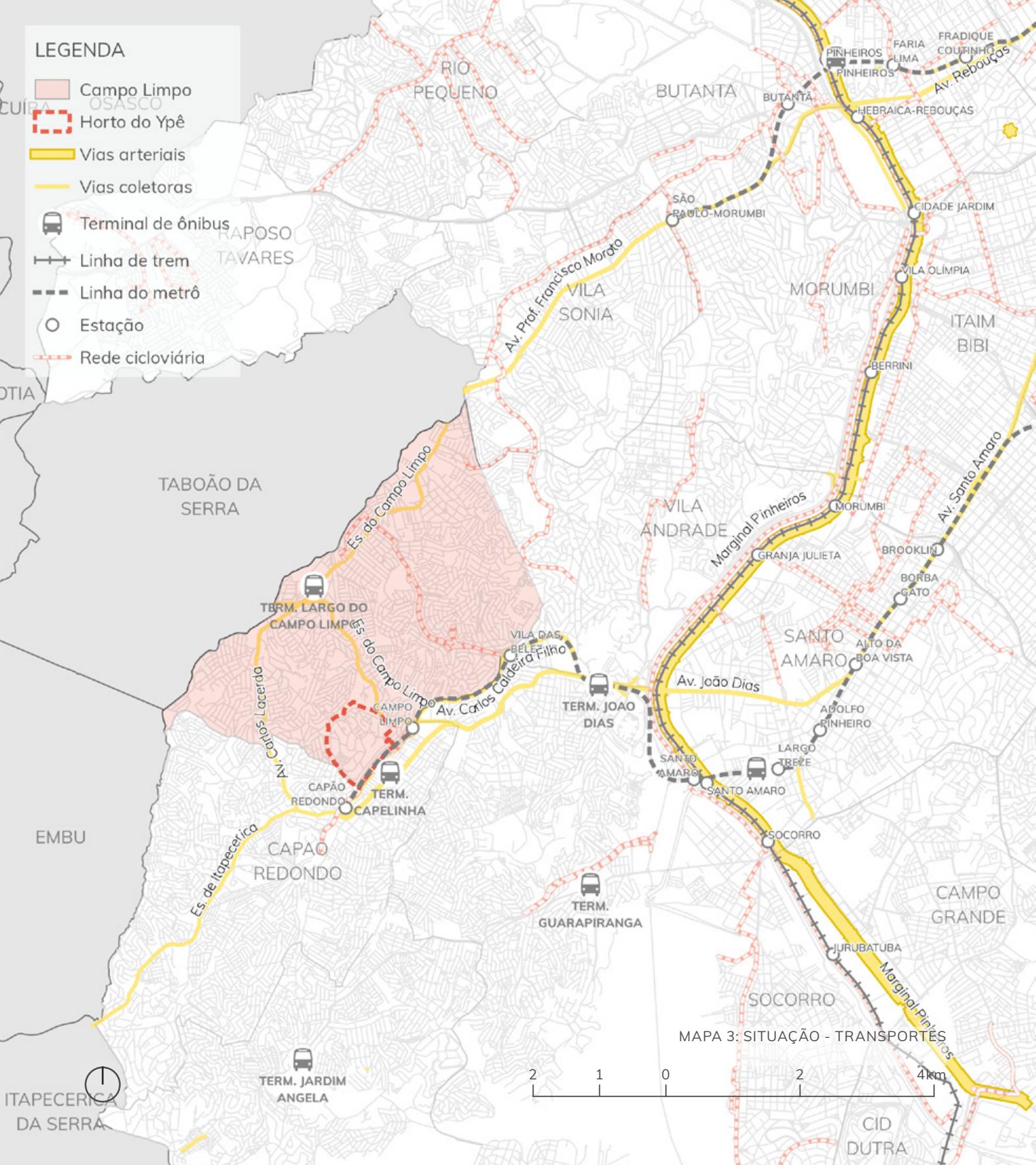


LEGENDA

- | | |
|--|--------------|
| | Campo Limpo |
| | Horto do Ypê |

MAPA 1: LOCALIZAÇÃO - São Paulo, SP





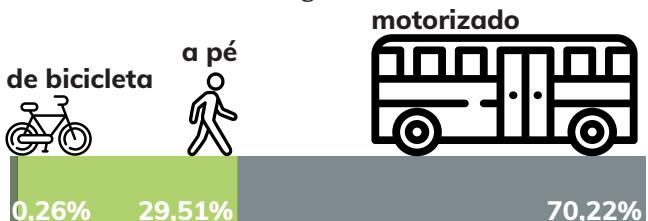
1.2. Conexões urbanas

Tendo em vista os principais destinos das viagens do Campo Limpo e sua hierarquia viária, é possível entender como suas principais conexões:

- **Estrada de Itapecerica:** importante rua com usos diversos. Conecta aos municípios de Embu e de Itapecerica da Serra, a Santo Amaro, a Marginal Pinheiros e ao centro expandido;
- **Av. Carlos Caldeira Filho:** conecta à Marginal Pinheiros e ao centro expandido;
- **Av. Prof. Francisco Morato:** rua com usos diversos. Conecta a Pinheiros passando pelos distritos ao norte;
- **Estrada do Campo Limpo:** rua com usos diversos, atravessa o distrito desde a Estrada de Itapecerica até a Av. Prof. Francisco Morato e conecta ao município de Taboão da Serra;
- **Av. Carlos Lacerda:** rua com usos diversos. Conecta ao distrito do Capão Redondo
- **Linha 5 Lilás do Metrô:** passa por Santo Amaro, conecta-se com a linha 9 Esmeralda da CPTM se conecta com a malha metroviária;
- **Linha 9 Esmeralda da CPTM:** passa ao longo do Rio Pinheiros, por Santo Amaro e pelo Centro Expandido;
- **Principais terminais de ônibus:** Largo do Campo Limpo, Capelinha e João Dias;

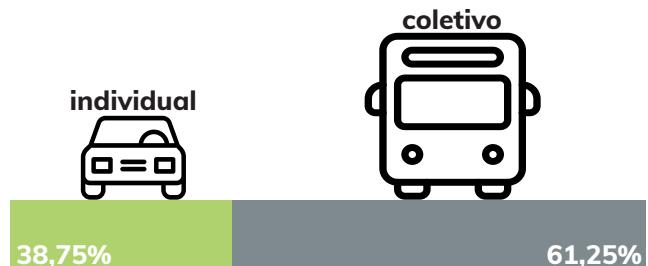
1.3. Matriz de transportes

Pela pesquisa de Origem e Destino também é possível mapear a matriz de transporte da região para compreender suas demandas, potencialidades e defasagens



• Falta infraestrutura para o uso de bicicletas: aproximadamente 3,86m de vias por mil habitantes, enquanto no município são 4,14m de vias por mil habitantes. E o terreno é composto por morros e colinas.

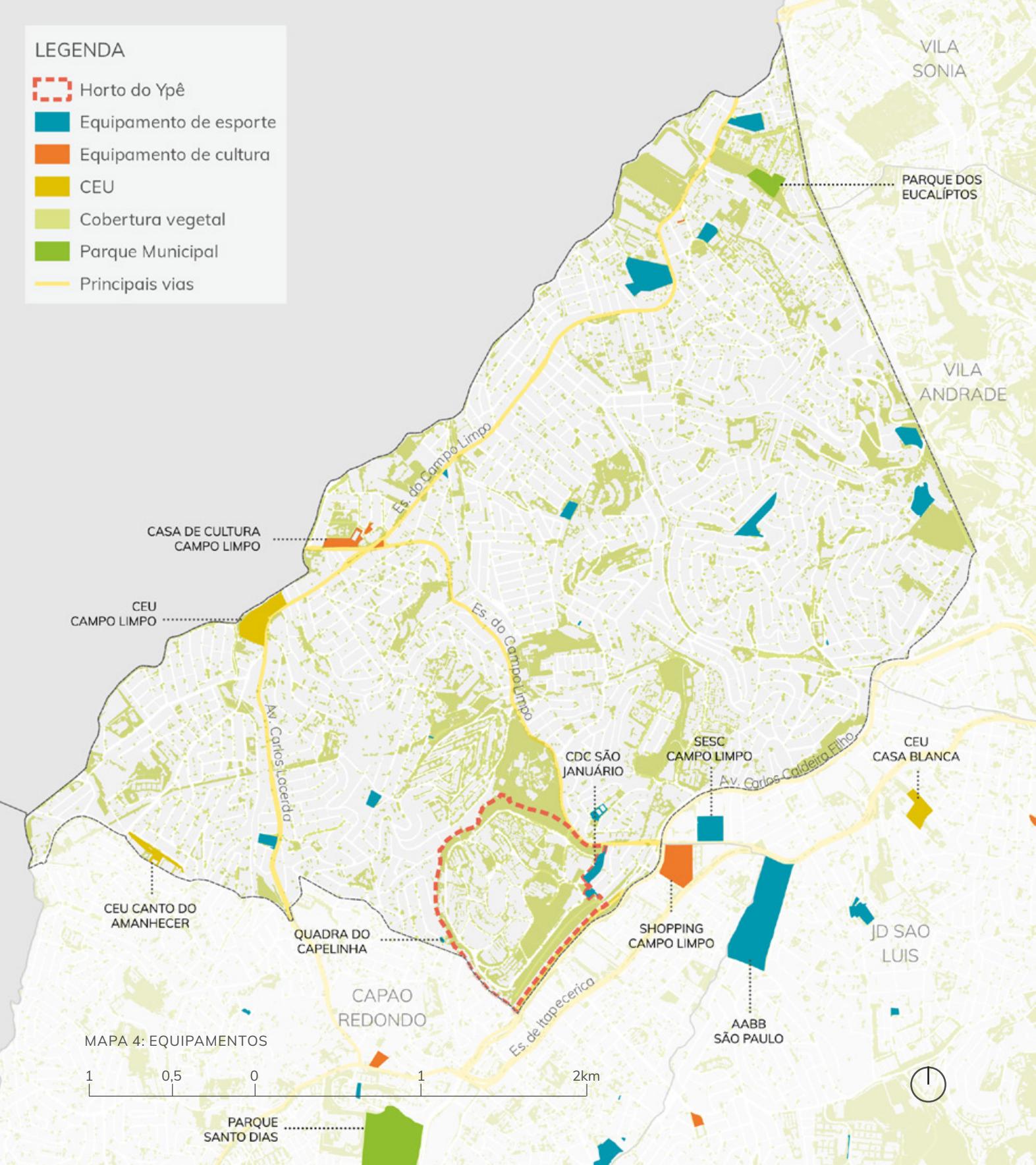
- A quantidade expressiva de viagens a pé reforça a importância dos caminhos de pedestres
- As grandes distâncias para o trabalho exigem o uso de modais motorizados



Dos modais motorizados os que mais devem ser valorizados são os coletivos, mais pessoas os usam e são mais eficientes.

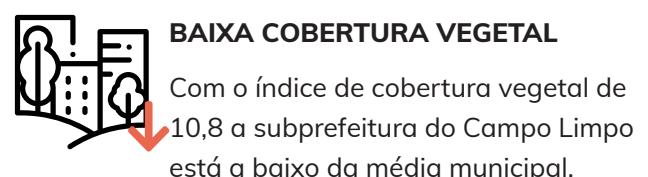
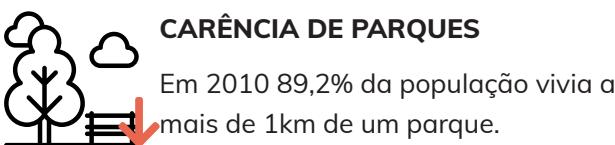
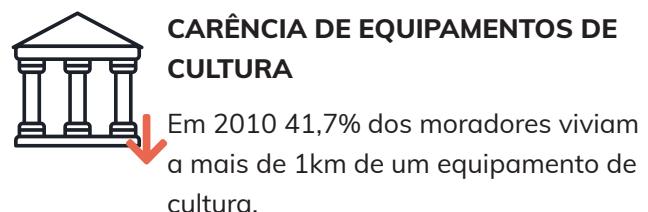
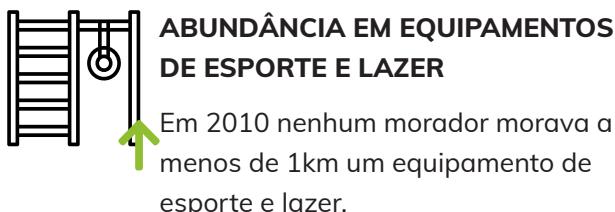
LEGENDA

- Horto do Ypê
- Equipamento de esporte
- Equipamento de cultura
- CEU
- Cobertura vegetal
- Parque Municipal
- Principais vias



1.4. Cultura, esporte, lazer e espaços livres

Para esse projeto, que pretende trabalhar principalmente os espaços livres, é importante compreender as características da região em relação a equipamentos e infraestruturas que se relacionem com o ar livre, como os equipamentos de esporte, lazer, cultura, parques, praças e passeios públicos. De acordo com o Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras elaborado pela Prefeitura de São Paulo em 2016 o distrito do Campo Limpo apresenta:



Quanto aos logradouros, apesar de algumas exceções, as praças existentes são resíduos de um desenho viário rodoviarista. Já as ruas, especialmente na região íngreme do Horto do Ypê, têm calçadas estreitas e descontínuas com grandes desníveis como na R. Ojinaga (Foto 01).



Foto 01 - Calçadas descontínuas na R. Ojinaga

MAPA 5: ORTOFOTOS

100 50 0 100 200m



LEGENDA

— Perímetro do Horto do Ypê

2. | O Horto do Ypê

O Horto do Ypê é um empreendimento imobiliário vendido como um oásis residencial urbano para a classe média em meio a uma região constituída em sua maioria por aglomerados subnormais, principalmente construídos por migrantes da região norte do país.

Vendendo a distinção socioespacial, o loteamento não foi apenas pensado para abrigar condomínios fechados, mas também para se fechar e se distinguir da cidade ao seu redor, se tornando um grande enclave urbano. Com uma

área de aproximadamente 2000m² possuía inicialmente apenas um acesso para a Estrada do Campo Limpo.

Apesar de algumas mudanças ao longo do tempo, a região ainda apresenta características herdadas do seu projeto de ocupação como ruas perigosas e vazias, problemas de mobilidade e problemas de acesso, além de se colocar como uma barreira urbana para todo o seu entorno fragmentando a cidade.



Foto 02 - Acesso principal ao Horto do Ypê, Es. do Campo Limpo, 1001

MAPA 6: SITUAÇÃO



4km

2

1

0

2



LEGENDA

Vias principais

Hidrografia

Curvas de nível (5 em 5m)

↔ Acesso principal

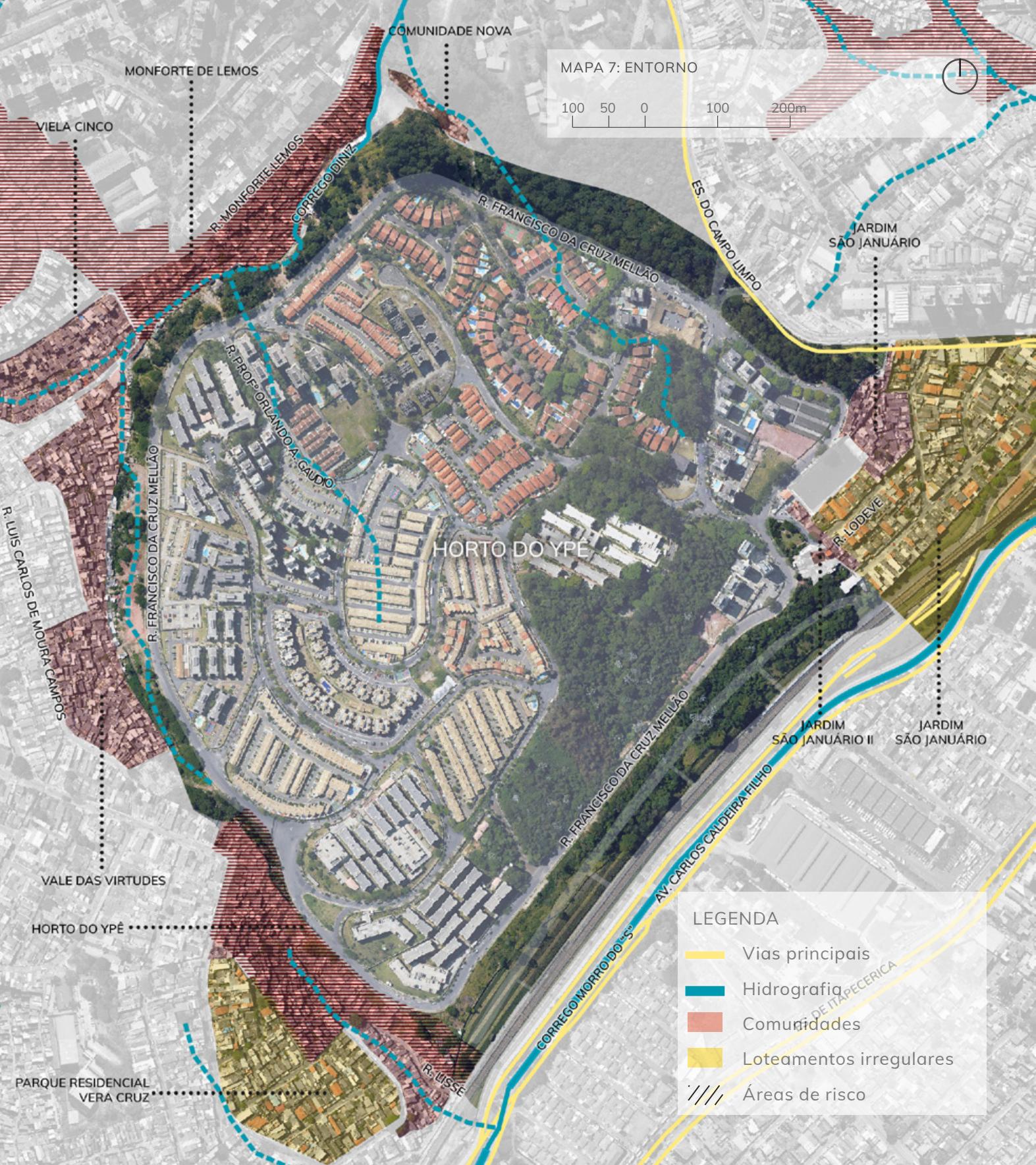
2.1. Situação

Por possuir apenas um acesso qualificado, pela Estrada do Campo Limpo (ver mapa 06), o relevo acidentado se coloca como uma barreira entre o Horto do Ypê e os principais polos servidores da região. A estrada conecta a portaria principal aos vales do Córrego Diniz a noroeste e do Córrego do Morro do "S" a sudeste, que desenham a colina onde fica o Horto.

Ao leste, acompanhando o Córrego do Morro do "S", fica a Av. Carlos Caldeira Filho, onde estão importantes pontos da infraestrutura de transporte: o Terminal Capelinha e as es-

tações Campo Limpo e Capão Redondo da Linha 5 Lilás do metrô. Ao longo desse mesmo eixo estão a Prefeitura Regional, o atacadista Roldão, o Shopping Campo Limpo, o SESC Campo Limpo e a Estrada de Itapecerica, que é outra importante via servidora da região.

Ao Norte, em sentido ao Vale do Córrego Diniz, a Estrada do Campo Limpo se torna um importante eixo de comércio e serviços e se conecta à Av. Francisco Morato.



2.2. Entorno imediato

No processo de loteamento, as áreas públicas do Horto do Ypê foram deixadas para as bordas da gleba como uma barreira física entre o bairro e a cidade ao seu redor, replicando o projeto de cercamento numa escala urbana.

Essas áreas públicas, muitas demarcadas como parque municipal, formam o que será chamado por este trabalho de Anel Verde, que inclui remanescentes de Mata Atlântica e remanescentes de plantações de eucaliptos. Os corpos d'água canalizados que abastecem o Córrego Dinís são destampados quando chegam nessa área verde e criam pontos de contato direto com a água.

No processo de crescimento das periferias, comunidades se instalaram nas margens desse anel verde e continuam se expandindo até hoje se sobrepondo a essas áreas públicas num processo de desmatamento e impermeabilização do solo urbano. Parte dessas comunidades ocupam áreas de risco geológico e precisam de medidas de segurança (ver mapa 07).

MAPA 8: ACESSOS

100 50 0 100 200m



2.3. Conexões urbanas

2.3.1. Anel Viário e acessos de automóveis

Seguindo as premissas de autossegregação na escala urbana, o desenho viário do loteamento forma um anel que cerca sua área com a R. Francisco da Cruz Mellão e prevê apenas um acesso pela Es. do Campo Limpo nº 1001 (foto 03).

Esse acesso tem uma praça pública entre a via de entrada e a via de saída. A praça não permite o passeio devido ao seu projeto de plantio e nela está uma guarita usada pela segurança privada contratada pela associação de moradores do Horto do Ypê. Segundo a presidente da associação essa guarita foi construída pela incorporadora de algum dos condomínios para valorizar o empreendimento. A sua permanência em área pública é mantida pela prefeitura regional para manter o status quo.

Um segundo acesso viário foi construído posteriormente pela R. Lodeve (B), que liga a R. Francisco da Cruz Mellão à Estação Campo Limpo do Metrô, passando pelas ruas íngremes da comunidade Jardim São Januário. Esse acesso também tem uma praça pública, porém com equipamentos de ginástica e usada intensamente pelos moradores da região.



Foto 03 - Acesso principal pela Es. do Campo Limpo



Foto 04 - Acesso pela R. Lodeve

MAPA 9: ACESSOS INFORMAIS



100 50 0 100 200m



2.3.2. Anel verde como interface urbana

Pelo desenho fechado das ruas do Horto do Ypê, as comunidades ao seu redor abriram seus próprios caminhos para acessar a malha viária do bairro. Seja pelo acesso ao transporte público, seja para a prestação de serviços nos condomínios ou pelo uso das áreas livres para trabalho ou lazer. Assim, a área verde ao redor do Horto se tornou uma grande interface entre as comunidades e os condomínios fechados.

Esse contato direto traz à tona o conflito de classes pelo direito à cidade. De um lado, uma população de classe média que deslegitima

a presença das comunidades por sua situação de irregularidade. E do outro lado, uma população privada de recursos e infraestrutura que reivindica seu espaço numa cidade constituída de forma excludente.

Toda essa área verde marginalizada tem grande potencial para democratizar a cidade e gerar diversidade. Para desenhar um panorama de como essas áreas estão sendo apropriadas, seguem breves descrições dos principais pontos de contato mapeados no mapa 09 ao lado.



Foto 05 - Caminho de terra batida para pedestres com acesso a uma nova comunidade na R. Monforte de Lemos. Apesar da quantidade de lixo, o caminho é cuidado pelos moradores.

B



Foto 06 - Acesso de pedestres e automóveis para a Comunidade Monforte de Lemos. Usado como garagem e oficina automotiva pelos moradores da comunidade.



C



Foto 07 - Praça pública com uma via de acesso a comunidade Monforte de Lemos coberta por pedrisco. Essa via é usada para passagem e estacionamento de automóveis. A praça é intensamente utilizada por crianças, jovens e adultos. Nela afloram dois córregos canalizados que abastecem o Córrego Diniz



D



Foto 08 - Conjuntos de caminhos que ligam a comunidade à R. Francisco da Cruz Mellão tanto para pedestres como para automóveis. Também usados como garagem. Recentemente reformado pelos moradores das comunidades, que colocaram jardins e trataram os acessos. Nessa área fica um dos poucos pontos de ônibus da R. Francisco da Cruz Mellão.



E



Foto 09 - Espaço aberto formado por um conjunto de acessos que passaram a ser intensamente utilizados após a última expansão da comunidade. Usado como passagem, como estacionamento, como oficina e é cuidado pelos usuários com canteiros e jardins.



F



Foto 10 - Acesso pelo campo de futebol de terra batida pela Comunidade Vale das Virtudes. Esse espaço e a R. Francisco da Cruz Mellão a sua frente são apropriados, principalmente aos finais de semana, para lazer e ócio pela comunidade.



G



Foto 11 - Caminho estreito em meio a um mato alto que conecta com a R. Luís Carlos de Moura Campos, na “Quadra do Capelinha” (var mapa de Cultura, Esporte, Lazer e Espaços livres pp. 30).

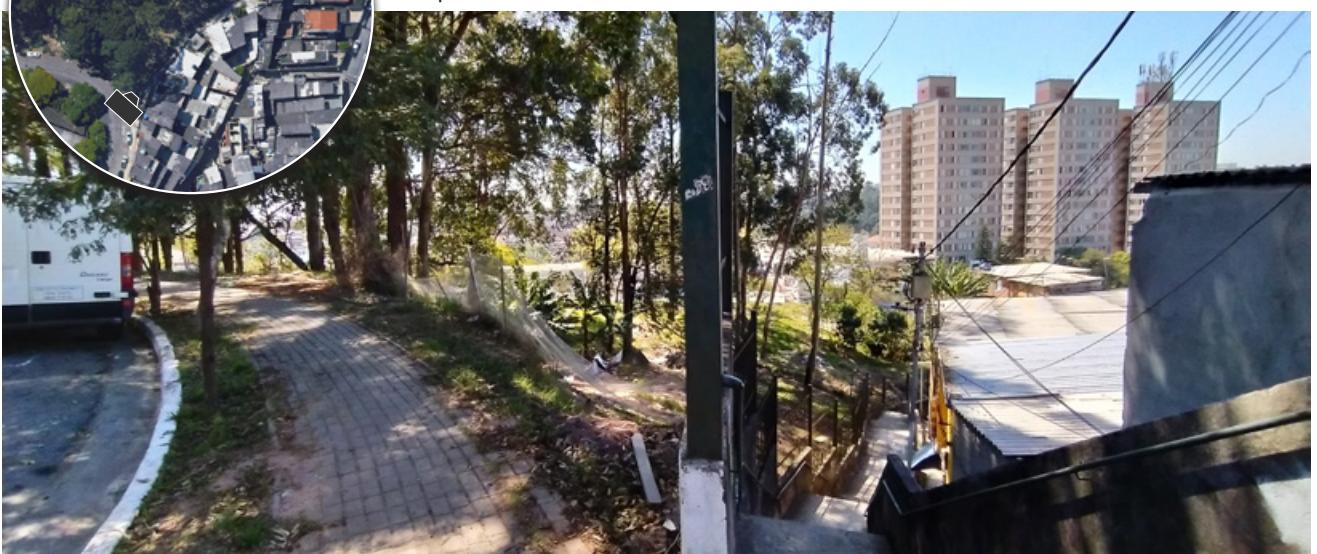


H

Foto 12 - Acesso da R. Francisco da Cruz Mellão à Av. Carlos Caldeira Filho na altura da Estação Capão Redondo da linha 5 lilás pelos caminhos internos da Comunidade Horto do Ypê

**I**

Foto 13 - Escadaria entre um bosque de eucaliptos e a Comunidade Jardim São Januário que conecta a R. Francisco da Cruz Mellão com a Estrada do Campo Limpo



MAPA 10: OCUPAÇÃO

100 50 0 100 200m



2.4. Ocupação

2.4.1. Condomínios fechados

Quase a totalidade do Horto do Ypê é ocupada por condomínios residenciais fechados de casas e de prédios, o que configura a falta de diversidade da cidade e que cria ruas muradas sem permeabilidade visual.

Os primeiros lançamentos foram voltados para classes médias altas, sendo condomínios de casas de 250m² (foto A) (Ypê Amarelo, Ypê Dourado, Ypê Branco I, Ypê Branco II) e com o passar dos anos os lançamentos foram visando classes mais populares. Os últimos empreendimentos foram um conjunto de condomínios de prédios replicados com apartamentos de 47m² (foto 15) lançados pela MRV (Saint Afonso, Saint Acácio, Saint Ângelo, Saint Amadeo, Spazio Ypê Amarelo, Spazio Ypê Roxo e Spazio Ypê Branco).

Esse aumento de densidade habitacional, consequentemente aumento de densidade demográfica, aumentou a demanda por infraestrutura e serviços. Ao mesmo tempo em que a mudança do segmento de renda aumenta a demanda de serviços públicos, principalmente o transporte, sendo criada em 2016 a linha de ônibus “7062-41 Metrô Campo Limpo – Horto Do Ypê”.



Foto 14 - CONDOMÍNIO DE PRÉDIOS PARA CLASSES MAIS ALTAS (YPÊ DOURADO)

unidades de aproximadamente R\$1.400.000,00 (fonte: <<https://www.agenteimovel.com.br/>> acesso em julho de 2020.)



Foto 15 - CONDOMÍNIO DE PRÉDIOS PARA CLASSES POPULARES (SPAZIO YPÊ AMARELO)

unidades de aproximadamente R\$230.00,00 (fonte: <<https://www.agenteimovel.com.br/>> acesso em julho de 2020.)

2.4.2. Autoconstrução

É importante destacar que as comunidades ao redor do bairro não são apenas externas a ele. Conforme foram crescendo sobre as áreas verdes chegaram a ocupar a R. Francisco da Cruz Mellão em dois pontos: um a nordeste (foto 16) e o outro a sudoeste (foto 17).

Diferente dos condomínios murados, essas construções são voltadas direto para a rua e aproveitam o movimento da dela para estabelecer pequenos negócios. Nesses curtos trechos temos bares, cabeleireiros e oficinas.



Foto 16 - OCUPAÇÃO NORDESTE DA R. FRANCISCO DA CRUZ MELLÃO (JARDIM SÃO JANUÁRIO)



Foto 16 - OCUPAÇÃO NORDESTE DA R. FRANCISCO DA CRUZ MELLÃO (JARDIM SÃO JANUÁRIO)

2.4.3. Não residencial

Por fim, é importante dizer existem alguns outros tipos de ocupação que trazem um pouco de diversidade ao Horto. Alguns atendem os moradores do bairro, já outros são importantes até para a região.



Foto 18 - CDC SÃO JANUÁRIO

Clube da comunidade Jardim São Januário com campo de futebol e arquibancada. Fica no acesso pela R. Lodeve, em frente a praça, um importante ponto para o lazer e o ócio.



Foto 19 - CENTER SHOPPING HORTO DO YPÊ

Centro comercial que oferece diversos serviços. Aproveita o movimento da entrada principal e atrai moradores dos arredores.



Foto 20 - IGREJA BATISTA

Igreja batista que ocupa um lote 2560m². A maior parte do seu terreno é desocupada e não possui acesso público.



Foto 21 - UNIDADE PASTORAL HORTO DO YPÊ

Aberta para a R. Antônio Ambuba, com o fundo do lote desocupado voltado para a R. Osíris de Camargo. Ao seu lado passa uma das poucas vielas que conecta a malha viária da região.



Foto 22 - OBRAS EM ANDAMENTO

Durante o período de elaboração do trabalho haviam duas obras em andamento. Ambas de empreendimentos multifamiliares verticais.



Foto 23 - TERRENOS DESOCUPADOS

Alguns poucos lotes do Horto do Ypê ainda se encontram desocupados.



Foto 24 - OBRAS ABANDONADAS

O lote da R. Humberto Sciglano está sendo considerado como lote desocupado, porém teve uma obra interrompida há mais de cinco anos.



Foto 25 - TERRENOS EM ÁREAS DE APP

Alguns dos terrenos vazios se encontram em áreas de APP – em área de nascente ou em reserva de mata atlântica – é importante essa diferenciação pela diferença do potencial de ocupação desses lotes.

MAPA 11: VEGETAÇÃO

100 50 0 100 200m



LEGENDA

[Dotted Pattern] Anel verde

[Black Square with Camera Icon] Identificação das imagens

2.5. Vegetação

Uma das principais características do Horto do Ypê é a sua abundância de áreas verdes, sobretudo por estar em um distrito com tão pouca cobertura vegetal. Essa característica é usada para a construção da ideia do bairro ser um oásis urbano, contudo, suas áreas verdes são negligenciadas, não são usadas como um bem público e sofrem com o avanço da autoconstrução.

2.5.1. Anel Verde da Rua Francisco da Cruz Mellão

Como descrito no item 2.2, a maior parte da massa vegetal se encontra no anel externo a R. Francisco da Cruz Mellão.

Essa vegetação é heterogênea quanto a sua densidade e, por consequência, quanto ao seu potencial de ocupação



Foto 26 - ÁREAS DE VEGETAÇÃO DENSA E REMANESCENTES DE MATA ATLÂNTICA

Uma parte significativa da área verde do bairro é demarcada pela SVMA (Secretaria do Verde e do Meio Ambiente) como remanescente de Mata Atlântica e boa parte de outras áreas do Anel Verde são de vegetação densa, dificultando sua ocupação.



Foto 27 - VEGETAÇÃO ESPARSA

A maior parte do anel verde é ocupada por arvoredos e árvores de médio porte razoavelmente espaçados. São por esses espaços que os moradores das comunidades abriram passagens e ocupam de outras formas.



Foto 28 - TALUDES E PLATÔS

O projeto de loteamento do Horto do Ypê incluiu movimentos de terra que resultaram num conjunto escalonado de platôs a sudoeste em direção a Av. Carlos Caldeira Filho. Esses platôs se conformam como uma grande barreira física sem nenhum projeto de transposição. Sua área é majoritariamente gramada com algumas poucas árvores espalhadas.

2.5.2. Arborização intralote

Um outro tipo de vegetação que se faz presente na região é a vegetação de dentro dos condomínios.

Como já comentado anteriormente, a maioria dos lançamentos imobiliários do Horto do Ypê venderam – e vendem – a ideia de oásis urbano e, além disso, se apropriam do princípio da cidade jardim de associar o uso residencial a áreas vegetadas.

O resultado desses princípios nos produtos imobiliários foi uma arborização expressiva nos empreendimentos, que além de potencialmente colaborarem para a drenagem de águas pluviais e para o microclima, compõem a paisagem dos espaços públicos, principalmente com as copas que extrapolam os muros.



Foto 29 - VISTA DA CALÇADA NA R. FRANCISCO DA CRUZ MELLÃO DO CONDOMÍNIO YPÊ BRANCO II, COM MESCLA ENTRE A ARBORIZAÇÃO VIÁRIA E A VEGETAÇÃO INTRALOTE.

2.5.3. Arborização viária

Num geral, as vias do Horto do Ypê são bem arborizadas, algumas com mais árvores, outras com menos e algumas melhor cuidadas que outras, mas praticamente todas as ruas têm árvores plantadas em suas duas calçadas, seja por uma compensação ambiental ou para valorização dos imóveis.

Embora bem arborizadas, as calçadas são estreitas para o porte das árvores e, além disso, muitas das espécies plantadas tem raízes agressivas que quebram o concreto das calçadas e se colocam como obstáculos para a acessibilidade dos passeios públicos (foto 32).

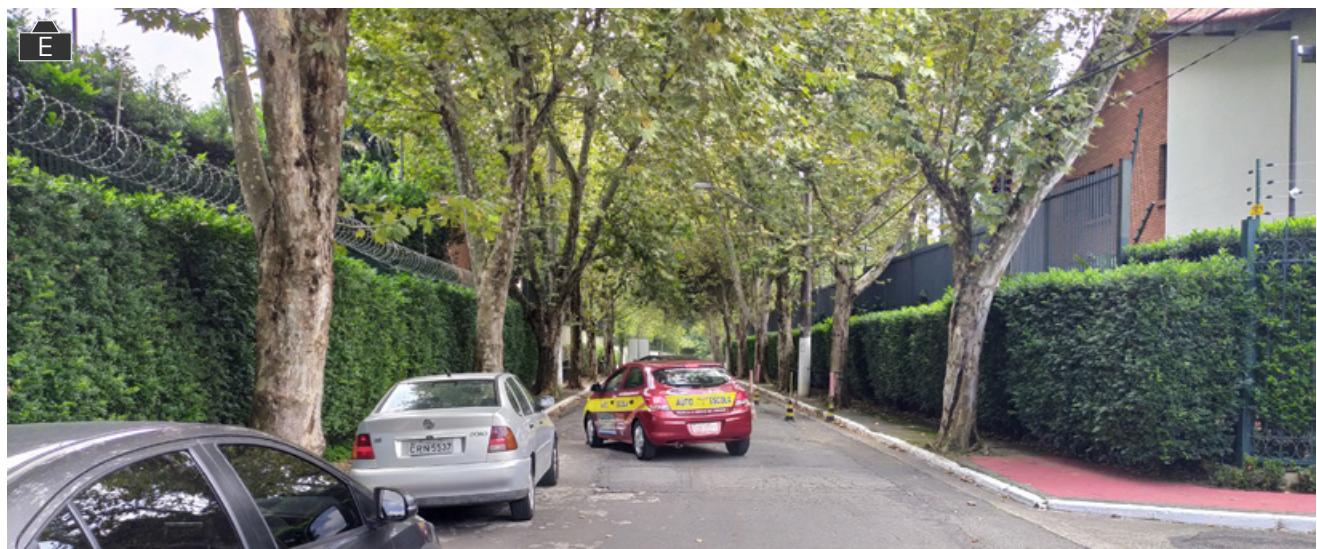


Foto 30 - RUAS COM VEGETAÇÃO DESENVOLVIDA E EXUBERANTE

A R. Edmundo Amaral Valente é o principal exemplo de uma arborização viária plena no Horto do Ypê, com plátanos desenvolvidos que sombreiam a rua, enriquecem a paisagem e marcam a mudança das estações com a queda das suas folhas no outono. Contudo, interferem no passeio do pedestre associados com os arbustos plantados junto aos muros dos condomínios estrangulando a passagem.



Foto 31 - ARBORIZAÇÃO VIÁRIA EM DESENVOLVIMENTO

A maior parte das ruas do Horto do Ypê são como a R. Osíris de Camargo, com um plantio intenso, mas com árvores de médio porte ou mudas ainda em desenvolvimento, se cuidadas e com o plantio bem planejado podem se desenvolver em grandes alamedas



Foto 32 - INTERFERÊNCIA DAS RAÍZES E TRONCOS NO PASSEIO PÚBLICO

R. Osíris de Camargo

MAPA 12: FECHAMENTOS

100 50 0 100 200m



LEGENDA

— Muretas

— Muros

||||| Grades

■ Identificação das imagens

2.6. Fechamentos

Embora o bairro seja ocupado com alguns diferentes usos, todos eles têm uma característica em comum: seu programa é voltado para dentro do lote e é protegido por muros, grades e/ou sistemas de segurança. E como foi explorado na primeira parte do trabalho, essa característica é compreendida como um dos principais motivos pela falta de vitalidade dos espaços públicos.

A maior parte dos condomínios são murados, mas no próprio Horto do Ypê existem alguns poucos exemplos que fogem a regra com muros mais baixos ou até mesmo com grades, mostrando alguma variação de permeabilidade visual.



Foto 33 - MUROS E MUROS DE ARRIMO

A maioria dos lotes são cercados por muros (lote a direita da imagem) e alguns, inclusive, estão sobre terrenos com arrimos de contenção com mais de 2m (lote a esquerda da imagem) - R. Osíris de Camargo



Foto 34 - GRADES

Alguns poucos lotes, principalmente dos primeiros condomínios a serem construídos, são cercados apenas por grades e assim permanecem até hoje. - Condomínio Saint Thomas

MAPA 13: ESTRUTURA VIÁRIA

100 50 0 100 200m



2.7. Estrutura viária

Como comentado no item 2.3 dessa parte do trabalho, as ruas têm um desenho orgânico e desconectado, mas ainda apresentam uma lógica de organização viária. Pode-se encontrar diferentes situações de ruas:

2.7.1. Rua principal - R. Francisco da Cruz Mellão (ANEL VIÁRIO)



Foto 35 - R. FRANCISCO DA CRUZ MELLÃO

No projeto de arruamento é a rua com o maior leito carroçável para absorver um maior número de veículos. Por circundar todo o loteamento e por ser a interface com a cidade, todos os automóveis e pedestres passam por ela para chegarem aos seus destinos.

2.7.2. Ruas secundárias (INTERNAS)



Foto 36 - R. ANTÔNIO AMBUBA

As ruas internas do Horto do Ypê são bem homogêneas, com pouca diferença de largura de umas para as outras, têm uma seção transversal bem típica e quase invariável de calçadas estreitas, com plantio de árvores nas duas calçadas e leito carroçável com largura de três faixas.

2.7.3. Ruas sem saída



Foto 37 - R. HUMBERTO SCIGLIANO

No desenho viário encontram-se três situações de ruas sem saídas, que colaboram para o traçado desconectado. Essas ruas têm a mesma seção transversal das ruas internas, mas terminam num balão de manobra, sem acessos e sem conexões, conformando espaços públicos abertos diferenciados.

2.7.4. Vielas



Foto 38 - VIELA ENTRE OS CONDOMÍNIOS SPAZIO YPÊ BRANCO E SPAZIO YPÊ ROXO

As vielas que foram desenhadas, provavelmente para o direcionamento das águas pluviais não apresentam infraestrutura, calçamento, escadas ou rampas que propiciem seu uso adequado como parte de percursos. A viela entre as ruas Oríris de Camargo e Antonio Ambuba, tem calçamento, mas completamente impermeável e escadas mal dimensionadas. Não há iluminação pública e são enclausuradas pelos muros dos condomínios adjacentes.

2.7.5. Cruzamentos



Foto 39 - CRUZAMENTO ENTRE AS RUAS PEDRINA MARIA DA SILVA VALENTE E OSÍRIS DE CAMARGO

O traçado viário orgânico e rodoviarista desenhou grandes quadras com formatos curvos, as calçadas curtas acompanham essas quadras e proporcionam um raio de giro desproporcional para os veículos no leito carroçável. Esse desenho resulta em grandes áreas asfaltadas em todas as esquinas do bairro.

PARTE III

Projeto de intervenção

Esta última parte do trabalho traz o conjunto de intervenções propostas para o bairro do Horto do Ypê, a partir da compreensão de sua formação histórica e das suas características fisicoespaciais descritas nas duas primeiras partes do trabalho.

As intervenções buscam ilustrar de forma prática as críticas ao processo de segregação socioespacial e à precarização dos espaços públicos.

1. | Pressupostos

Este trabalho traz um ensaio de projeto urbano que busca propor uma cidade mais democrática e viva.

A ideia é apresentar um conjunto de proposições que possam suscitar o diálogo para a sociedade civil de uma nova cidade. Tentando encontrar uma conciliação entre ideias mais progressistas ao status quo.

Como a ideia do projeto é criar um ponto de partida para um debate, as decisões nele tomadas não devem ser entendidas como plenamente desenvolvidas ou como caminho único que não pudesse ser revisado. Inclusive, entende-se que a cidade deve ser construída com uma participação popular tão ampla quanto possível, por meio de debates e enfrentamento de interesses.

Portanto, esse trabalho, que propõe soluções e intervenções apenas a partir do olhar acadêmico de um estudante, não se pretende su-

ficiente para dar conta de todas as complexidades do Horto do Ypê.

Também é necessário ressaltar que esse trabalho opera na escala urbana. A maior parte das intervenções são diretrizes gerais, sem necessariamente implantações precisas. Os desenhos em maiores escalas e as ampliações procuram principalmente verificar e ilustrar a viabilidade das propostas.

Um último pressuposto importante é a mudança da matriz de transportes da cidade. As mudanças no projeto estimulam o uso de bicicletas, qualificam os passeios para os pedestres e tiram o espaço do automóvel, portanto depende de uma rede de transporte coletivo eficiente, pressupõe-se que a qualidade e quantidade de ônibus e metrôs sejam melhoradas assim como serão os espaços livres do Horto do Ypê.

2. | Readequação viária

As ruas são a grande interface urbana, que conecta as casas, os equipamentos, o comércio, os parques, as praças e, elas mesmas são o maior espaço público das cidades, com a maior área para proporcionar encontros e convivências. Logo, é imprescindível que as ruas tenham qualidade e

proporcionem segurança.

É por isso que este trabalho começará apresentando as propostas de readequação viária, que serão a base para todas as mudanças do bairro e que estabelecerão o novo caráter dos espaços públicos.

2.1. Redesenho dos leitos viários

A primeira diretriz de readequação viária é a mudança dos leitos das ruas, ou seja, a composição das ruas em sua seção transversal.

O projeto propõe, de forma geral, a diminuição dos leitos carroçáveis e ampliação das calçadas com o objetivo de:

- Aproveitar a área ociosa ocupada por veículos estacionados;
- Desestimular o uso do automóvel e estimular o uso do transporte coletivo mais eficiente e sustentável
- Permitir a passagem e presença de um maior número de pedestres;
- Proporcionar uma maior potência para a diversidade de usos;

São propostos dois tipos principais de

ruas de acordo com a seguinte hierarquia viária: (ver mapa 14):

- **Anel Viário – Rua coletora:** a R. Francisco da Cruz Mellão se manterá como a principal via coletora do Horto do Ypê, com uma calçada maior permitindo a instalação de uma ciclovia e leito carroçável grande o suficiente para atender os veículos de dentro e de fora do bairro, além de receber o transporte coletivo; (páginas 70 à 73)
- **Ruas internas – locais:** as ruas de forma geral manterão o caráter local com uma diminuição do leito carroçável para proporcionar uma melhor fruição dos pedestres; (páginas 74 à 77)

As vielas e ruas sem saída serão desenvolvidas no capítulo 7.

MAPA 14: HIERARQUIA VIÁRIA PROPOSTA



100 50 0 100 200m



LEGENDA

- Anel viário (Red dashed line)
- Ruas internas (Green dashed lines)

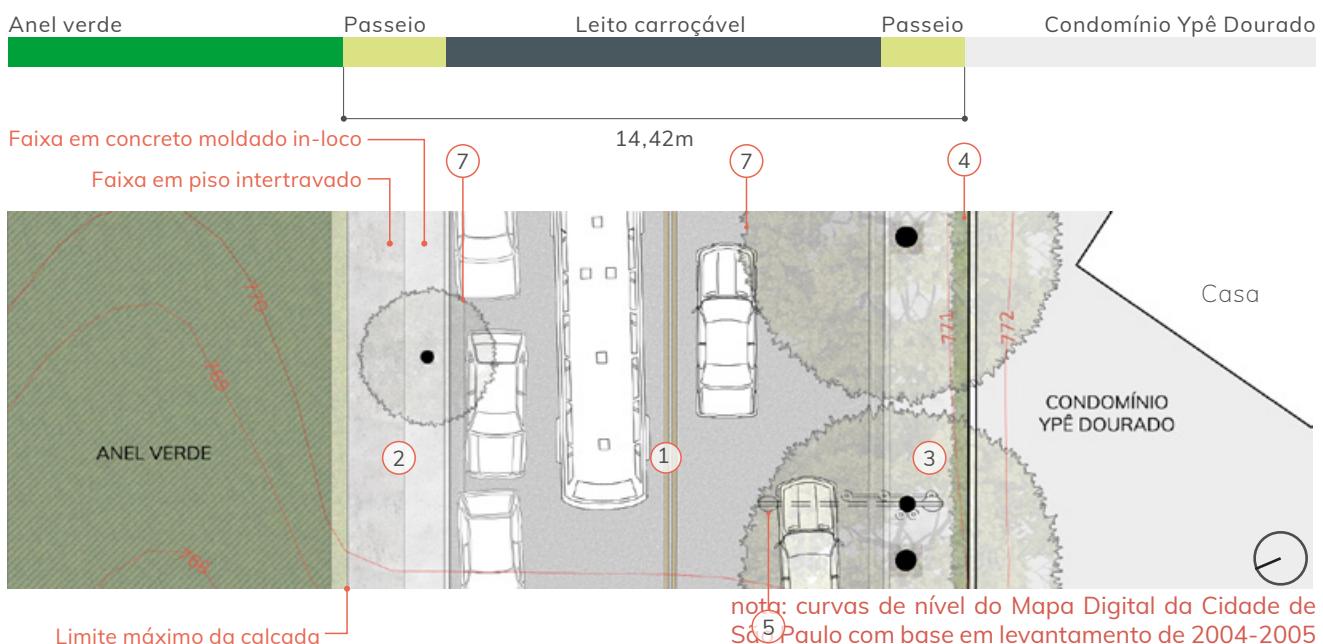
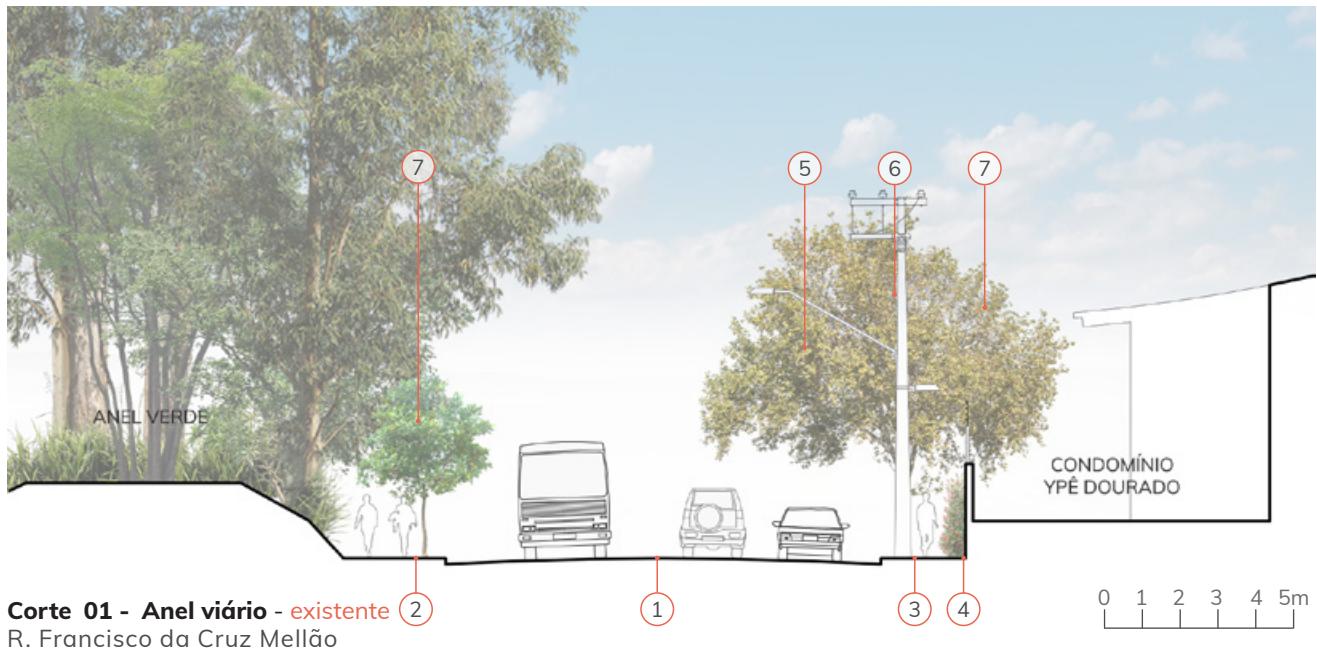
ANEL VIÁRIO

existente

A R. Francisco da Cruz Mellão, que conforma o Anel Viário do Horto do Ypê entre o anel verde e os condomínios fechados, tem um leito viário bastante homogêneo.

- ① Leito carroçável largo (11,50m em média) para o baixo fluxo de veículos do bairro; com duas mãos para cada sentido
- ② Calçada externa do anel viário com uma faixa de 1,50m de piso intertravado e uma faixa de 1,05m de concreto¹; essa calçada vai até o limite do anel verde, por isso, demarca a extensão máxima possível da calçada;
- ③ Calçadas internas lindeiras aos condomínios e estreitas (2,65m em média). Não proporcionam uma variedade de usos;
- ④ Canteiros de arbustos ao longo dos muros dos condomínios que estrangulam o passeio público;
- ⑤ Iluminação pública apenas para o leito carroçável e para as calçadas lindeiras aos condomínios;
- ⑥ Rede elétrica aérea. Apresenta constantes quedas de energia em momentos de chuva e polui visualmente a paisagem;
- ⑦ Arborização viária abundantes nas duas calças.

1 A faixa de concreto existe onde o piso de intertravado se afasta da guia para respeitar o plantio existente. Quando não há plantio na calçada, o piso intertravado é adjacente a guia.

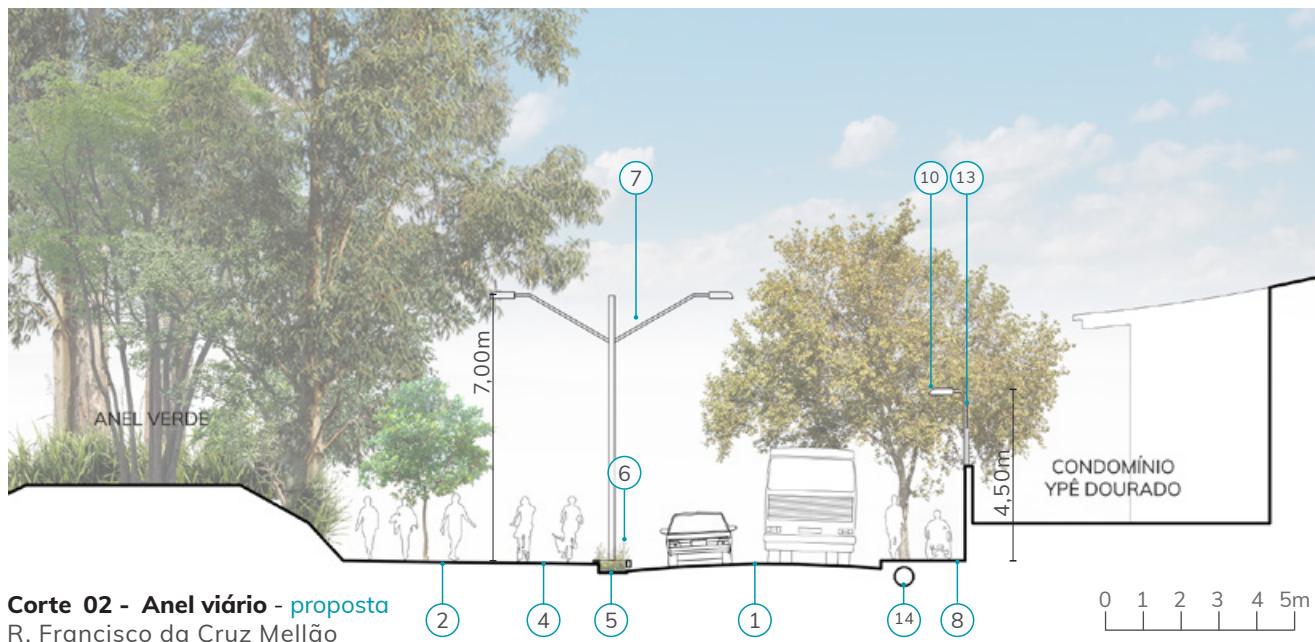


Planta 01 - Anel viário - existente
R. Francisco da Cruz Mellão

proposta

Propõe-se que a R. Francisco da Cruz Mellão mantenha uma maior hierarquia viária, por receber e distribuir os fluxos de dentro pra fora e de fora pra dentro do bairro.

- ① **Redução do leito carroçável** para ampliação das calçadas e para a adequação ao fluxo de veículos do bairro. Foram previstas 1 faixa em cada sentido com 3,30m de largura cada para comportar veículos de maior porte;
- ② **Ampliação da calçada externa.** Por causa do plantio existente nas calçadas só foi possível criar uma faixa livre aproveitável concentrando a ampliação em apenas uma delas. Foi escolhida a calçada do Anel Verde pelo menor número de interrupções por ruas e pela potencialização das calçadas ao serem mescladas à áreas verdes e espaços livres abertos.;
- ③ **Substituição dos pisos** por piso intertravado ver página 88;
- ④ **Ciclovia de duas mãos** ao longo de toda a R. Francisco da Cruz Mellão; Alocada ao lado do leito carroçável com uma faixa de amortecimento por não haver dimensão suficiente entre o anel verde e a faixa de plantio;
- ⑤ **Faixa de amortecimento** entre a ciclovia e o leito carroçável. Nessa faixa podem ser instalados equipamentos de infraestrutura urbana como iluminação, sinalização, pontos de wifi e etc;
- ⑥ **Canteiros pluviais** nas faixas de amortecimentos;
- ⑦ **Postes de iluminação** do leito carroçável e da calçada do Anel Verde. Locados em bases de concreto entre canteiros pluviais na faixa de amortecimento a cada 20m aproximadamente;
- ⑧ **Remoção dos arbustos** para a liberação do passeio de pedestre;
- ⑨ **Remoção dos postes de concreto** para melhor aproveitamento da calçada;
- ⑩ **Postes de iluminação de pedestre** fixados nos muros ou grades dos condomínios para não obstruir a passagem nos passeios públicos. Locados a cada 12m;
- ⑪ **Piso tátil** na calçada externa afastado da ciclovia;
- ⑫ **Piso tátil** na calçada interna entre a faixa de plantio e os muros dos condomínios. Vale destacar que essa calçada não comporta uma faixa de acesso, apenas as faixas de passeio e serviços. Os acessos são alargados nas próprias portarias dos condomínios;
- ⑬ **Manutenção dos sistemas privados de segurança** que não obstruam a vista, mantendo a vigia da rua, providenciando sensação de segurança aos condôminos;
- ⑭ **Enterramento da rede elétrica;**



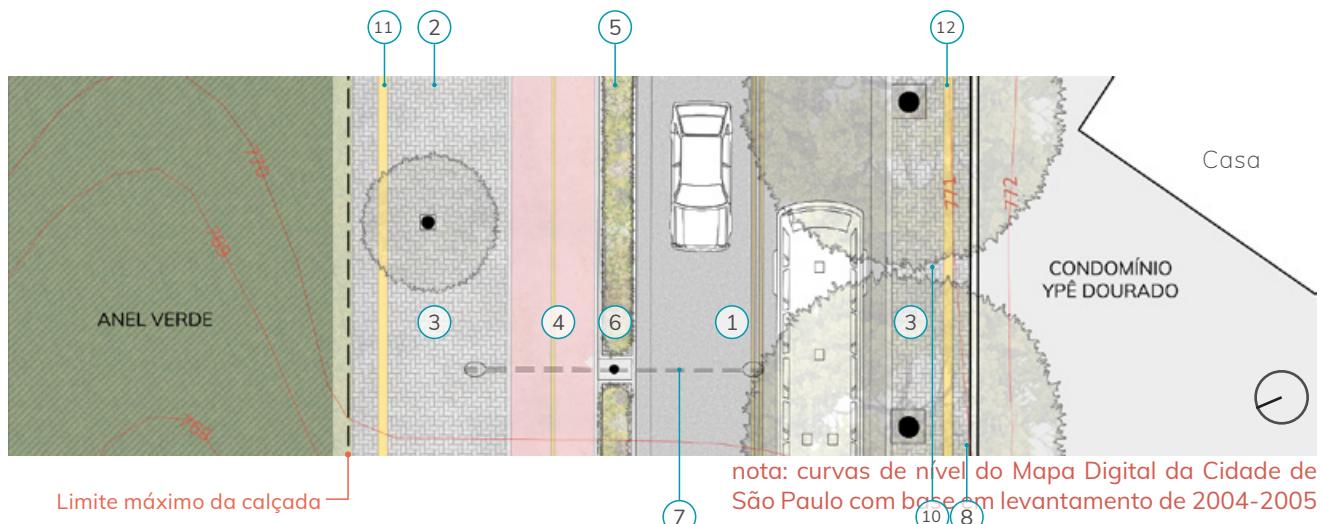
Corte 02 - Anel viário - proposta
R. Francisco da Cruz Mellão

- Faixa de amortecimento e serviço

Leito carroçável Calçada

Condomínio Ypê Dourado

The diagram illustrates the Anel Verde cycle path, which consists of several segments. From left to right, the segments are: Anel verde (dark green), Calçada (light green), Ciclovia (pink), Leito carroçável (dark grey), Calçada (light green), and Condomínio Ypê Dourado (grey). Below the path, the widths of each segment are labeled: 4,20m, 2,40m, 1,00m, 6,60m, and 2,22m. The total length of the path is indicated as 14,42m at the bottom center.



nota: curvas de nível do Mapa Digital da Cidade de São Paulo com base em levantamento de 2004-2005

Planta 02 - Anel viário - proposta
R. Francisco da Cruz Mellão

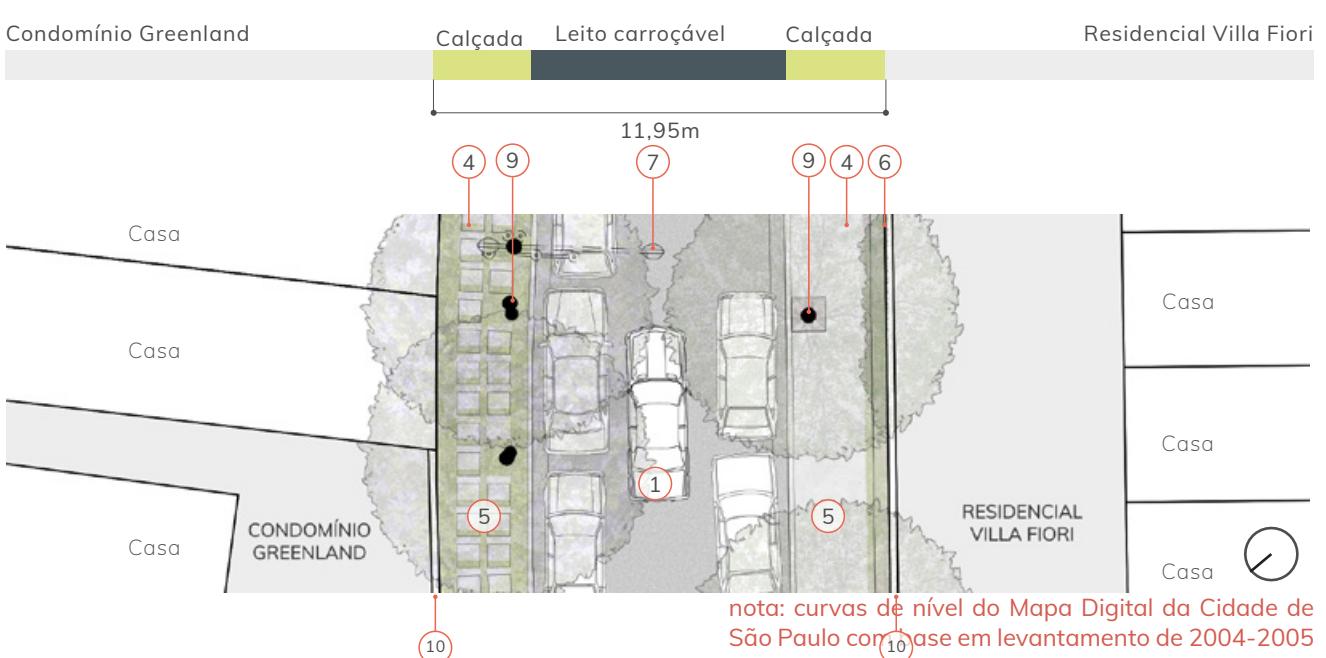
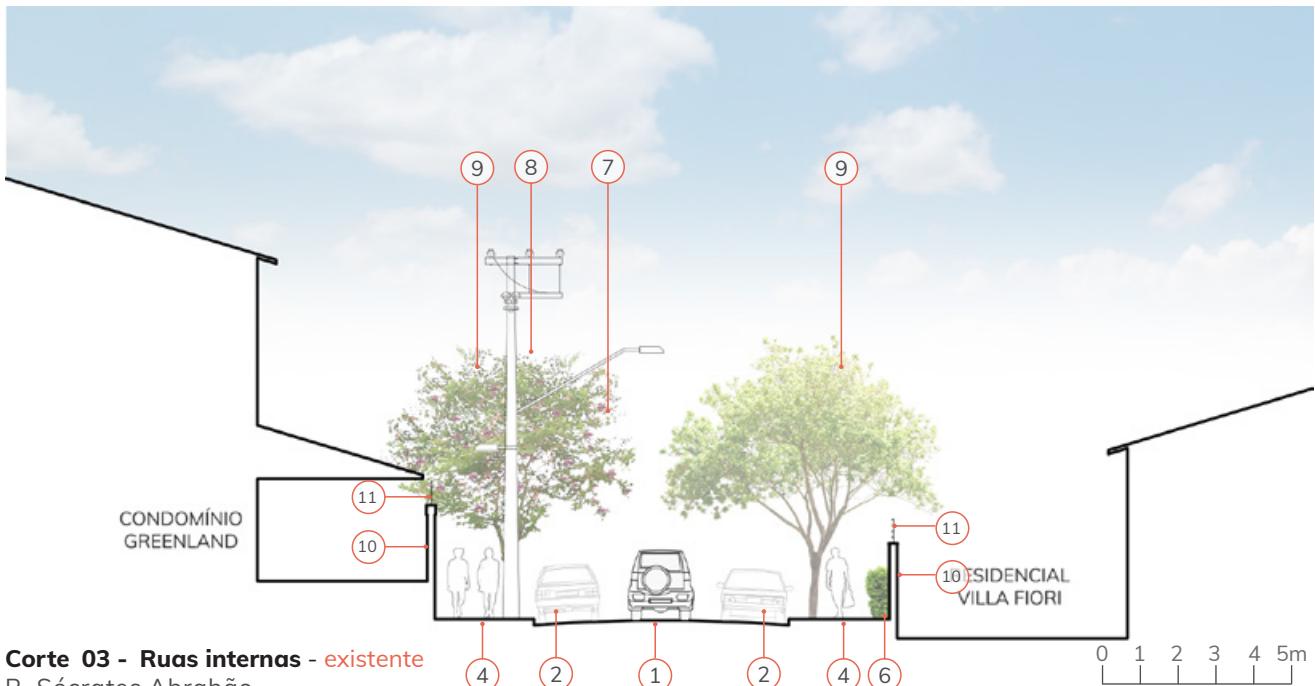
0 1 2 3 4 5m

RUAS INTERNAS

existente

Para ilustrar as principais características das ruas internas do Horto do Ipê está sendo usada como exemplo a R. Sócrates Abrahão, que apresenta diversas delas.

- ① Leito carroçável largo (11,50m em média) para o baixo fluxo de veículos do bairro;
- ② Carros estacionados, na maioria das vezes, dos dois lados das ruas. O que conforma grandes áreas públicas ociosas e estreita a área de circulação de veículos;
- ③ Recentemente o tráfego foi reorganizado para funcionar com ruas de mão única, a fim de diminuir o conflito de veículos em sentidos opostos;
- ④ Calçadas estreitas (2,65m em média). Não proporcionam uma variedade de usos;
- ⑤ Calçadas com pisos de concreto – em diferentes formas e paginações: concreto moldado in loco, placas de concreto pré-moldado, quadradas, retangulares, pequenas, grandes e etc; em todos os casos não são acessíveis para usuários de cadeira de rodas ou com mobilidade reduzida pela deformação e deslocamento sofrido pelas placas.
- ⑥ Canteiros de arbustos ao longo dos muros dos condomínios que estrangulam o passeio público;
- ⑦ Iluminação pública apenas para o leito carroçável e para uma das calçadas;
- ⑧ Rede elétrica aérea. Apresenta constantes quedas de energia em momentos de chuva e polui visualmente a paisagem;
- ⑨ Arborização viária abundantes nas duas calçadas. Todas as vias têm arborização em ambas as calçadas;
- ⑩ Fechamento pelos muros dos condomínios, que mantém as ruas sem uma vigia natural cotidiana e esteriliza as fachadas dos condomínios;
- ⑪ Outros sistemas de segurança privada sobre os muros e grades: cercas elétricas, arames farpados e câmeras de segurança, por exemplo;



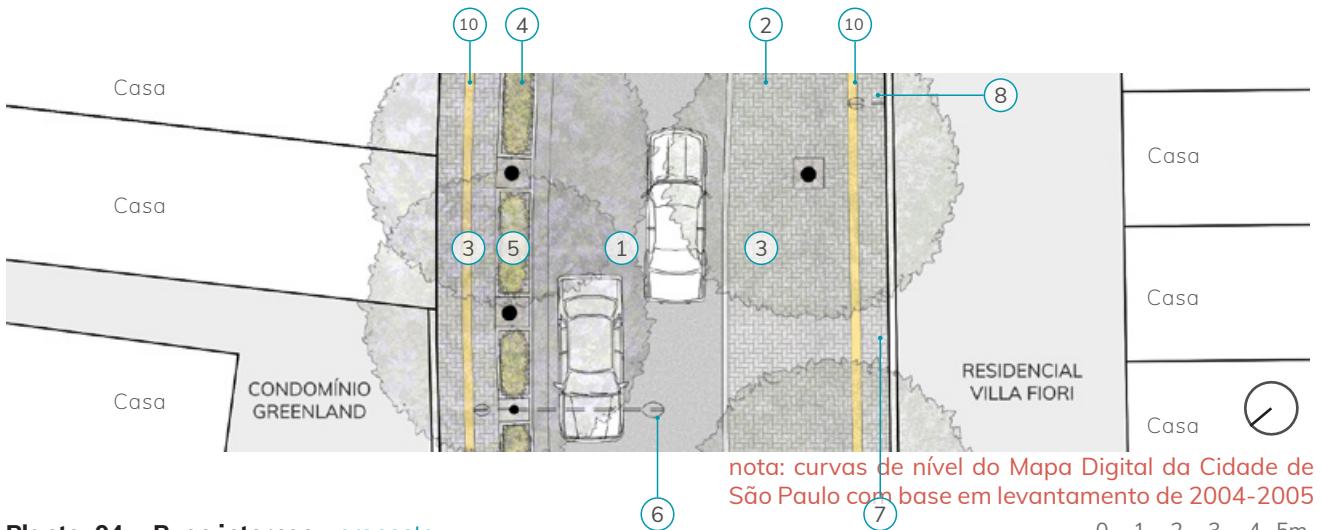
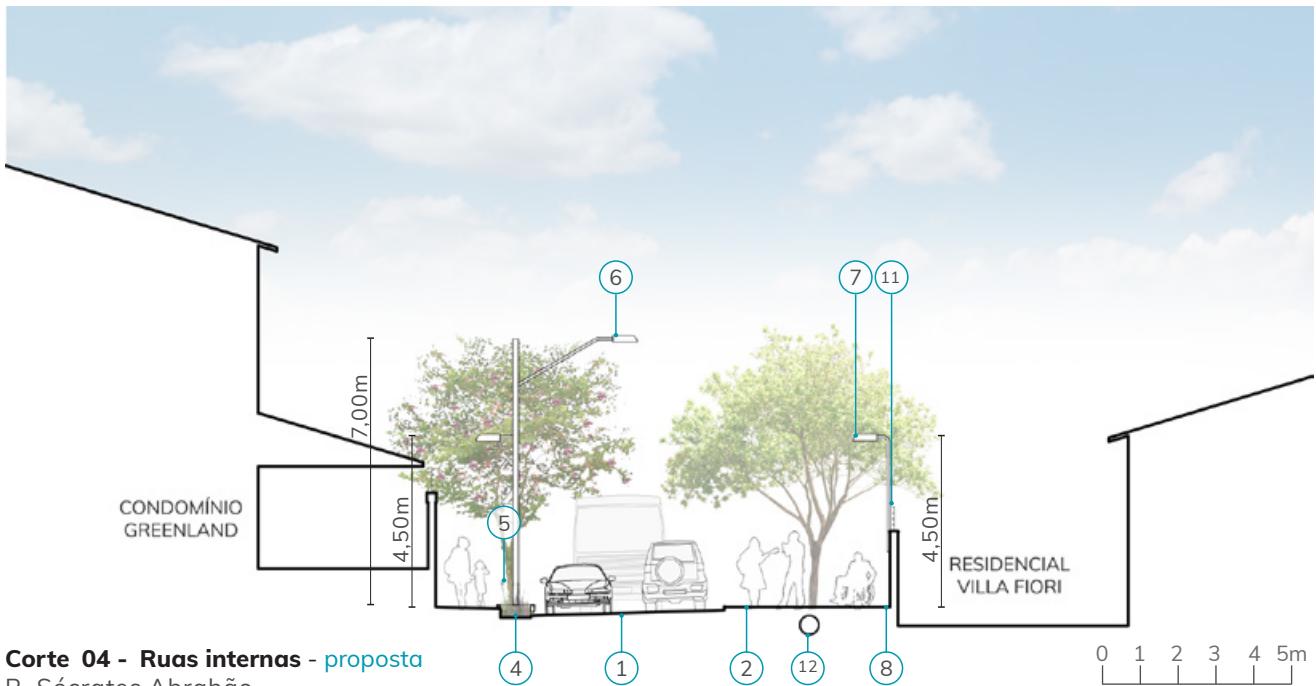
Planta 03 - Ruas internas - existente
R. Sócrates Abrahão

proposta

- ① **Redução do leito carroçável** para ampliação das calçadas e para a adequação ao fluxo de veículos do bairro. Foram previstas 1 faixa em cada sentido, permitindo a passagem de dois veículos com um cedendo preferência ao outro;
- ② **Ampliação de uma das calçadas.** Por causa do plantio existente nas calçadas só foi possível criar uma faixa livre aproveitável concentrando a ampliação em apenas uma delas. Os lados ampliados foram escolhidos de forma a formarem corredores contínuos, sem que seja necessária a travessia de um lado para o outro na rua para manter-se numa calçada ampliada – ver planta;
- ③ **Substituição dos pisos** ver página 88;
- ④ **Faixa de serviço** na calçada sem ampliação. Seguindo o eixo do plantio existente, essa faixa já não seria livre para o passeio e é possível aproveitar ao máximo o alargamento da outra calçada;
- ⑤ **Canteiros pluviais** na faixa de serviço;
- ⑥ **Postes de iluminação** do leito carroçável e da calçada menor. Locados em bases de concreto entre canteiros pluviais na faixa de serviço a cada 20m aproximadamente;
- ⑦ **Postes de iluminação de pedestre** fixados nos muros ou grades dos condomínios para não obstruir a passagem nos passeios públicos. Locados a cada 12m;
- ⑧ **Remoção dos arbustos** para a liberação do passeio de pedestre;
- ⑨ **Remoção dos postes de concreto** para melhor aproveitamento da calçada;
- ⑩ **Piso tátil** na calçada interna entre a faixa de plantio e os muros dos condomínios. Vale destacar que essas calçadas não comportam uma faixa de acesso, apenas as faixas de passeio e serviços. Os acessos são alargados nas próprias portarias dos condomínios;
- ⑪ **Manutenção dos sistemas privados de segurança** que não obstruam a vista, mantendo a vigia da rua, providenciando sensação de segurança aos condôminos e reforçando a diferença entre o público e o privado;

Enterramento da rede elétrica;

12



Planta 04 - Ruas internas - proposta
R. Sócrates Abrahão

2.2. Ajustes de cruzamentos

As esquinas são importantes por serem pontos de convergência de ruas, proporcionando encontros e conectando a malha urbana.

São importantes pontos de transposição para os pedestres e, como mostrado na parte II deste trabalho, no Horto do Ypê as esquinas formam grandes mares de asfalto, não proporcionam a riqueza do encontro e dificultam a travessia dos pedestres.

Por isso o trabalho propõe estratégias que **proporcionam receptividade aos percursos das calçadas e desenham travessias seguras**.

Assim como os leitos viários, as esquinas estão divididas em 2 tipos (ver mapa 15):

Esquinas externas: as esquinas da R. Francisco da Cruz Mellão com as ruas internas, que demarcam a divisão entre os tipos de rua, portanto os tipos de espaço público. (ver pp. 80 à 83);

Esquinas internas: as esquinas formadas entre as ruas internas que devem ser redesenadas (ver pp. 84 à 87);

MAPA 15: CLASSIFICAÇÃO DAS ESQUINAS



100 50 0 100 200m



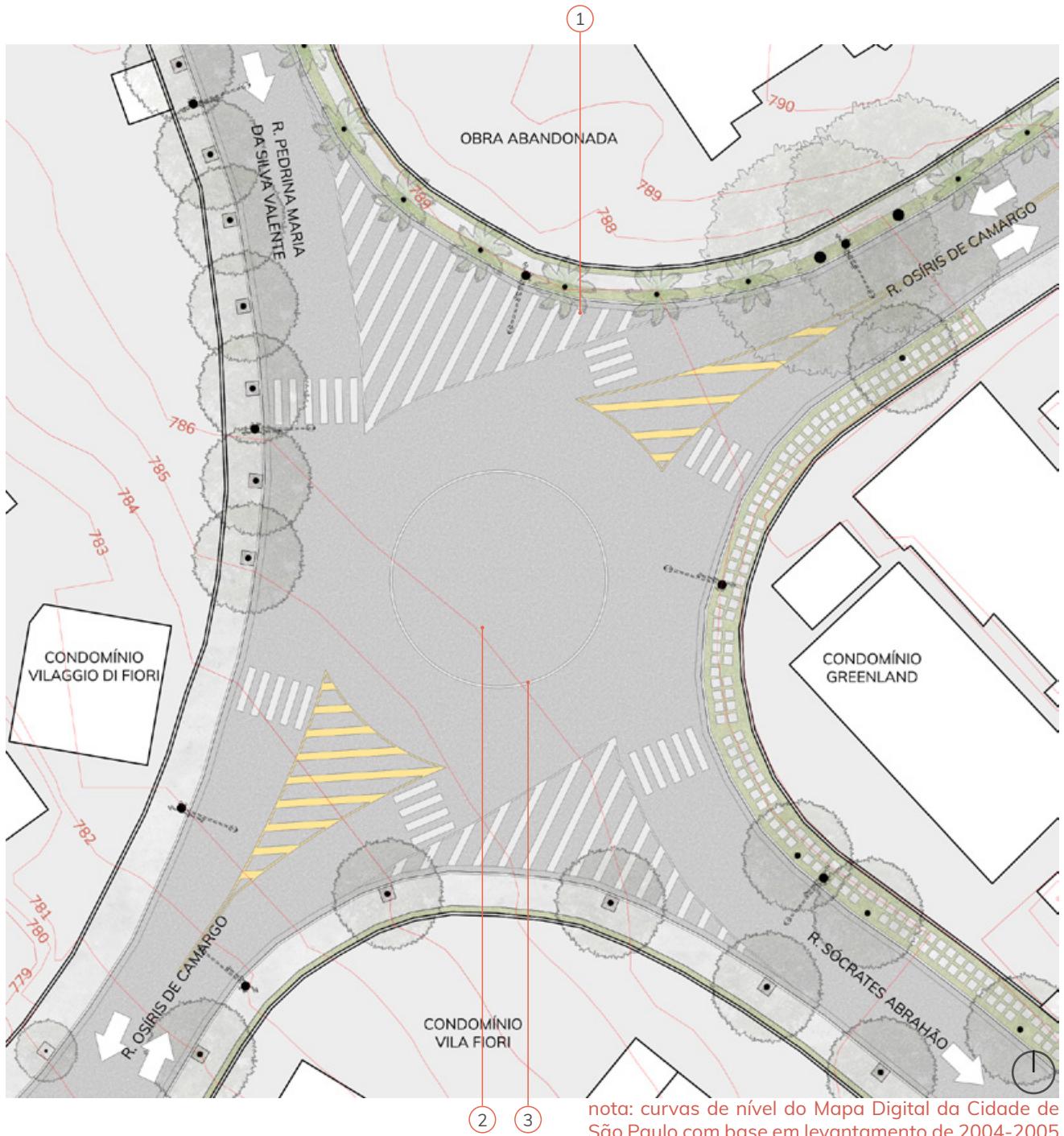
ESQUINAS INTERNAS

existente

Pelo desenho orgânico e pelo grande tamanho das quadras, praticamente não existem esquinas no Horto do Ypê. Os cruzamentos de ruas são formados por grandes alargamentos do leito carroçável.

O resultado desse tipo de desenho pode ser visto no cruzamento da R. Osíris de Camargo com a R. Pedrina Maria da Silva Valente, onde será ilustrado também o novo caráter pensado para as esquinas.

- ① Grande raio de curvatura, que acompanha a curvatura das quadras
- ② Espraiamento do leito carroçável formando uma grande área coberta por asfalto, que impede o uso do pedestre mesmo com baixo fluxo de veículos, é impermeável e uma superfície quente.
- ③ Solução de controle de tráfego com uma grande rotatória, que mantém as características do item anterior. Mesmo se ocupada por piso e vegetação seria um espaço ilhado por vias pela sua dimensão em relação às pistas ao redor.



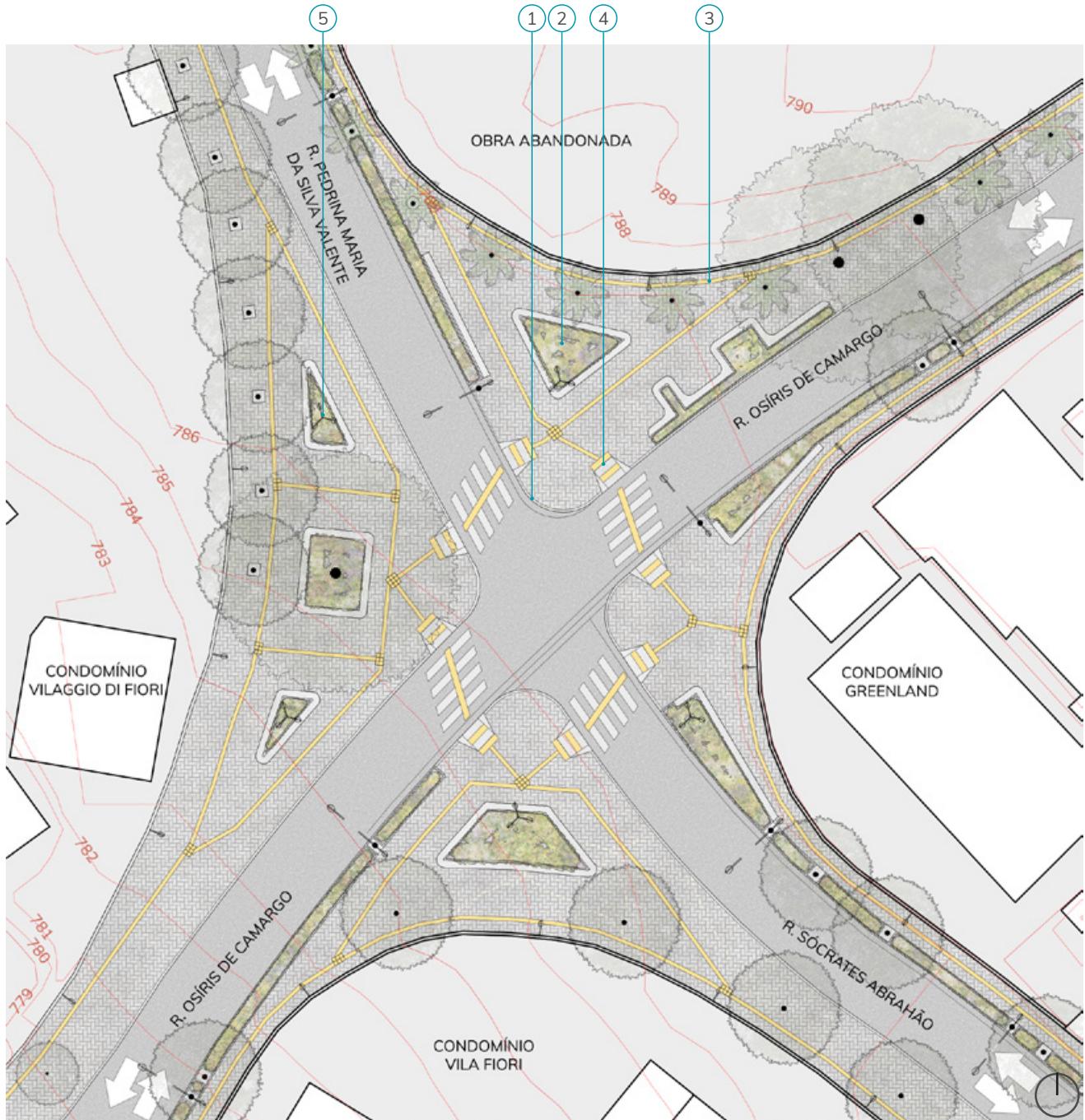
Planta 05 - Esquinas internas - existente
R. Osiris de Camargo x R. Pedrina M^a da S. Valente

4 2 0 4 8 10m

proposta

Em geral, para as esquinas externas, foram pensadas as seguintes intervenções:

- ① **Redução dos raios de curvatura** (de 2 a 5m, dependendo do ângulo entre as ruas) para ampliar as esquinas e aumentar sua possibilidade de ocupação e uso, além de reduzir as distâncias dos cruzamentos
- ② **Canteiros, bancos e outros mobiliários urbanos** que orientem os trajetos e proporcionem diferentes situações e possibilidades de uso. O desenho nessa planta é sugestivo, como ilustração de diversas formas de ocupar o espaço.
- ③ **Caminhos próximos aos lotes**, no traçado das calçadas originais, para possibilitar trajetos mais curtos e diretos, pensando nos percursos cotidianos e em pessoas com mobilidade reduzida.
- ④ **Rebaixamento do meio fio** para travessia de pessoas com mobilidade reduzida. Hoje no Horto do Ypê há pouquíssimos rebaixamentos para travessia e muitos estão desalinhados com as faixas de pedestre
- ⑤ **Postes de iluminação de pedestre** para complementar a iluminação, se necessário. Pensando que o aumento das esquinas pode eventualmente criar áreas internas distante dos postes que acompanham as ruas.
- ⑥ **Melhorias previstas na mudança das ruas** se mantém para as esquinas: piso intertravado, piso tátil, postes para pedestres fixados nos muros e grades dos condomínios e enterramento da rede elétrica;



nota: curvas de nível do Mapa Digital da Cidade de São Paulo com base em levantamento de 2004-2005

Planta 06 - Esquinas internas - proposta
R. Osiris de Camargo x R. Pedrina M^a da S. Valente

4 2 0 4 8 10m

ESQUINAS EXTERNAS

existente

Nas esquinas externas, entre a R. Francisco da Cruz Mellão e as demais ruas internas que a encontram, têm as mesmas características das esquinas internas, para esse trabalho a diferença será no tratamento que essas esquinas receberão devido a hierarquia viária.

As esquinas externas serão ilustradas no cruzamento entre a R. Francisco da Cruz Mellão com a R. Isidoro Giuzio

- ① Grande raio de curvatura, que acompanha a curvatura das quadras
- ② Espraiamento do leito carroçável formando uma grande área coberta por asfalto, que impede o uso do pedestre mesmo com baixo fluxo de veículos, é impermeável e uma superfície quente.
- ③ Controle do tráfego por sinalização horizontal, que não qualifica o espaço e é frequentemente subvertido pelos motoristas.



Planta 07 - Esquinas externas -existente
R. Francisco da Cruz Mellão x R. Isidoro Giuzio

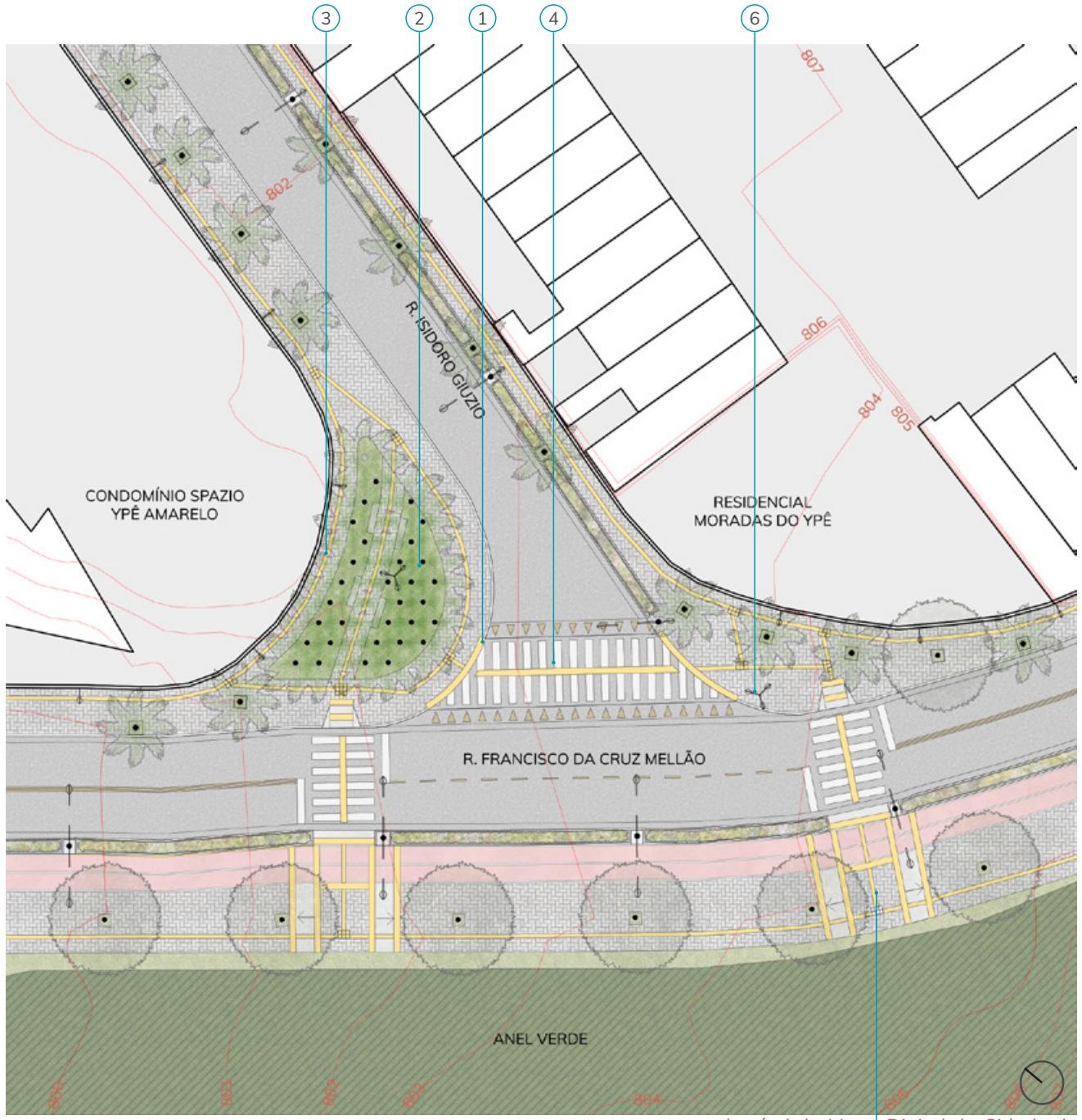
nota: curvas de nível do Mapa Digital da Cidade de São Paulo com base em levantamento de 2004-2005

Projeto de Qualificação do Horto do Ypê

proposta

As intervenções para as esquinas externas seguem o mesmo caráter das intervenções para as esquinas internas. Porém, buscou-se demarcar a mudança de hierarquia ao se passar de uma rua para outra, além disso os raios de curvatura são maiores

- ① **Redução dos raios de curvatura** para ampliar as esquinas e aumentar sua possibilidade de ocupação e uso, além de reduzir as distâncias dos cruzamentos. Nas esquinas externas foi usado o gabarito de giro de ônibus BUS-12[BUS-40] elaborado pela AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Official), para permitir a entrada de transporte público e abastecimento no bairro, permitindo entrada e saída com trajetos diretos sem garantir a mudança de trajeto nas ruas internas
- ② **Canteiros, bancos e outros mobiliários urbanos** que orientem os trajetos e proporcionem diferentes situações e possibilidades de uso. O desenho nessa planta é sugestivo, como ilustração de diversas formas de ocupar o espaço.
- ③ **Caminhos próximos aos lotes**, no traçado das calçadas originais, para possibilitar trajetos mais curtos e diretos, pensando nos percursos cotidianos e em pessoas com mobilidade reduzida.
- ④ **Faixas elevadas** para travessia da rua interna, que mantém o caminho do pedestre com pouca interrupção e distingue, para os veículos, as ruas internas do bairro do anel viário, com uma capacidade para maior fluxo e veículos.
- ⑤ Rebaixamento da calçada para a travessia da R. Francisco da Cruz Mellão, para promover uma melhor acessibilidade nas travessias sem interromper a principal rua de circulação de veículos do bairro. Além disso, por ter uma ciclovia entre o passeio e o leito carroçável esses rebaixos podem funcionar como sinalizadores para ciclistas e para criar uma área de espera para travessia
- ⑥ **Postes de iluminação de pedestre** para complementar a iluminação, se necessário. Pensando que o aumento das esquinas pode eventualmente criar áreas internas distante dos postes que acompanham as ruas.
- ⑦ **Melhorias previstas na mudança das ruas** se mantém para as esquinas: piso intertravado, piso tátil, postes para pedestres fixados nos muros e grades dos condomínios e enterramento da rede elétrica;



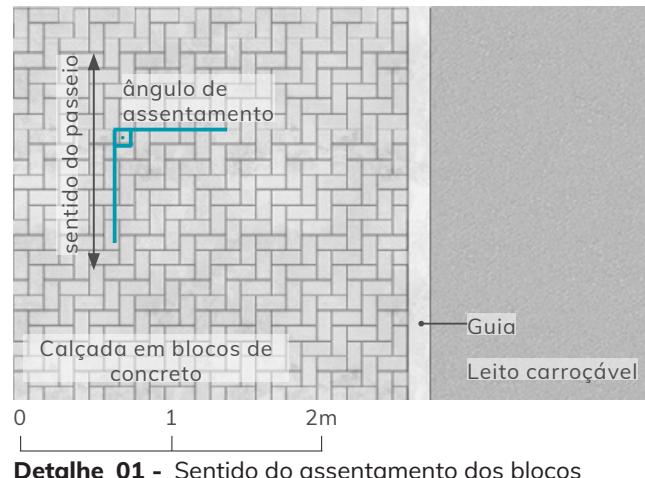
2.3. Requalificação dos passeios

Um dos problemas das ruas do Horto do Ypê é a qualidade das calçadas, que apresentam diversas interferências, o que desestimula o seu uso e impede a acessibilidade universal. A seguir estão as estratégias pensadas nesse trabalho para requalificar esses passeios

A. SUBSTITUIÇÃO DOS PISOS

Para mitigar os problemas de irregularidades, descontinuidades e deslocamento dos pisos das calçadas mostrados na parte II deste trabalho, **propõe-se a substituição de todos os pisos dos passeios públicos por piso intertravado de concreto** segundo as orientações da Associação Brasileira de Cimento Portland para maior conforto no rolamento em cadeiras de rodas:

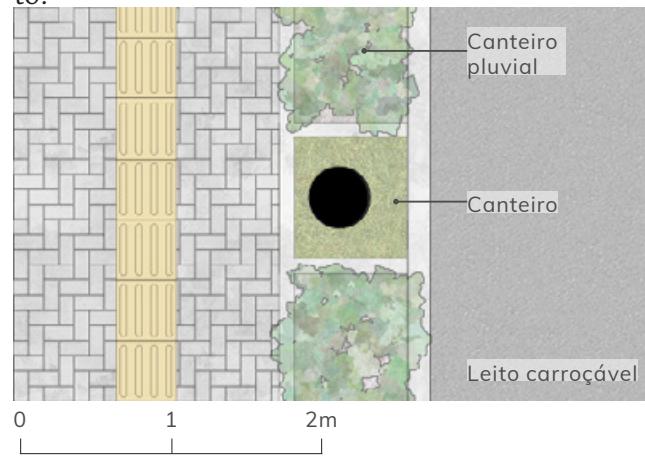
- Peças de concreto retangulares sem chanfro e sem textura;
- Assentamento em espinha de peixe a 90° em relação ao sentido do passeio; (detalhe 01)
- Juntas de 1,5 a 6mm;
- Execução segundo a NBR 15953;



Detalhe 01 - Sentido do assentamento dos blocos

B. PISO TÁTIL

Para tornar as calçadas mais acessíveis para pessoas com visibilidade reduzida, **propõe-se a instalação de pisos táteis em toda sua extensão**. Segundo os parâmetros da NBR 16537 foi escolhido o **piso de 25cm** pelas calçadas estreitas e a **cor amarela** para contrastar com os blocos de concreto.



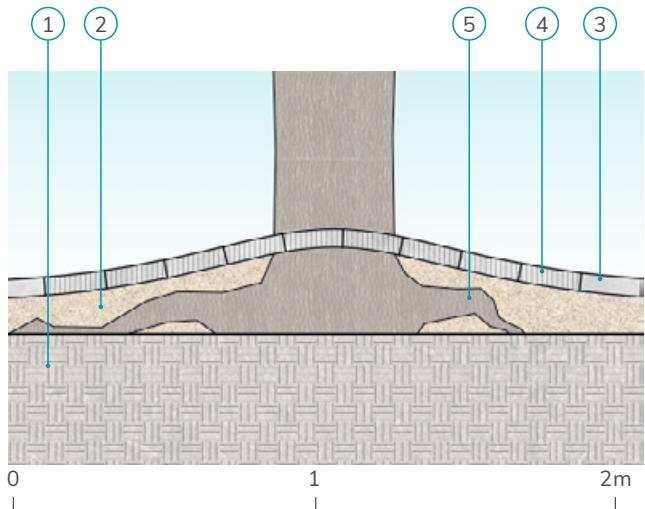
Detalhe 02 - Calçada com piso tátil

C. COMPATIBILIZAÇÃO COM RAÍZES

O uso de piso intertravado também se deve a facilidade de manutenção e ao reajuste desses pisos conforme o crescimento das raízes.

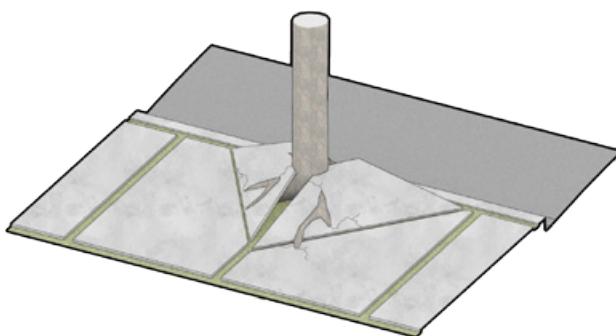
Propõe-se que a camada de base do piso intertravado se ajuste às raízes resultando num abaulamento da superfície que a mantém contínua e acessível.

Além disso para a área sobre as raízes devem ser postos blocos **drenantes** para retardar o processo de crescimento em busca de água.

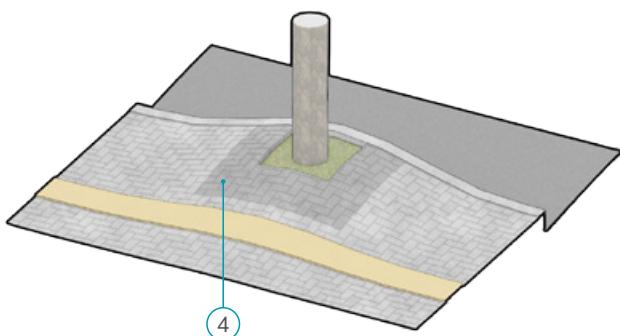


Detalhe 03 - Compatibilização das raízes

- ① **Subleito** (solo compactado, existente);
- ② **Base e camada de assentamento** cobrindo as raízes expostas (executadas segundo a NBR 15953);
- ③ **Blocos de concreto** (assentados segundo a NBR 15953);
- ④ **Blocos drenantes** de mesma cor (a diferença de cor na imagem é apenas para ilustração. Assentados segundo a NBR 15953);
- ⑤ **Raízes expostas;**



Perspectiva esquemática 01 - existente



Perspectiva esquemática 02 - proposta

D. REMOÇÃO DE PISTAS DE ACESSO PARA CONDOMÍNIOS

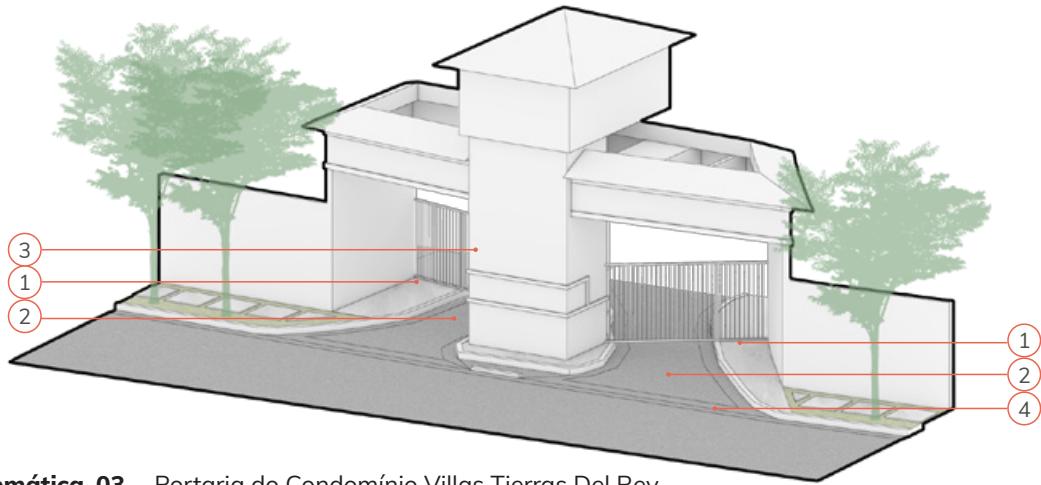
Um dos tipos de interferência mais presente são as pistas de rolamento que saem dos condomínios fechados e cortam as calçadas para acessar a via pública. Esse tipo de solução privilegia o automóvel, interrompe o percurso do pedestre e impossibilita a pluralidade de usos.

A proposta do projeto é que as pistas de acesso sejam interrompidas pelas calçadas, que se tornarão contínuas.

As imagens a seguir ilustram essa intervenção no condomínio Villas Tierras Del Rey (R. Antonio Ambuba, 32) como referência:



Foto 40 - Portaria do condomínio Villas Tierras Del Rey (R. Antônio Ambuba, 32)



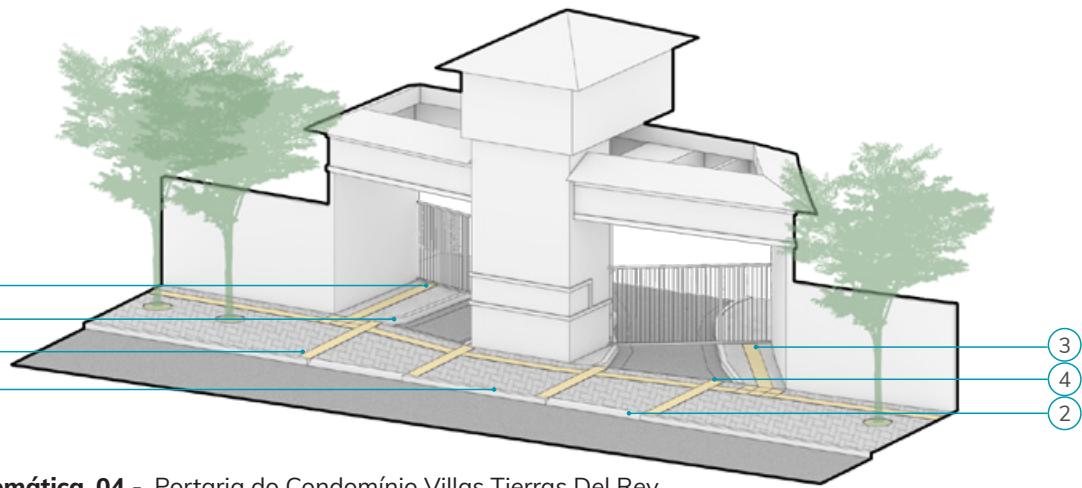
Perspectiva esquemática 03 - Portaria do Condomínio Villas Tierras Del Rey existente

① Acesso de pedestres

② Acesso de automóvel conectado diretamente à via pública

③ Guarita

④ Sarjetão



Perspectiva esquemática 04 - Portaria do Condomínio Villas Tierras Del Rey proposta

① Continuidade da calça sobre a antiga pista de acesso de automóveis

② Rebaixo de guia, o suficiente para não causar danos aos automóveis

③ Piso tátil para os acessos de pedestres

④ Prever solução para drenagem, caso necessário, caso a caso

⑤ Piso tátil de alerta para os trechos com possível passagem de veículos

E. NIVELAMENTO DAS CALÇADAS NOS ACESSOS DOS CONDOMÍNIOS

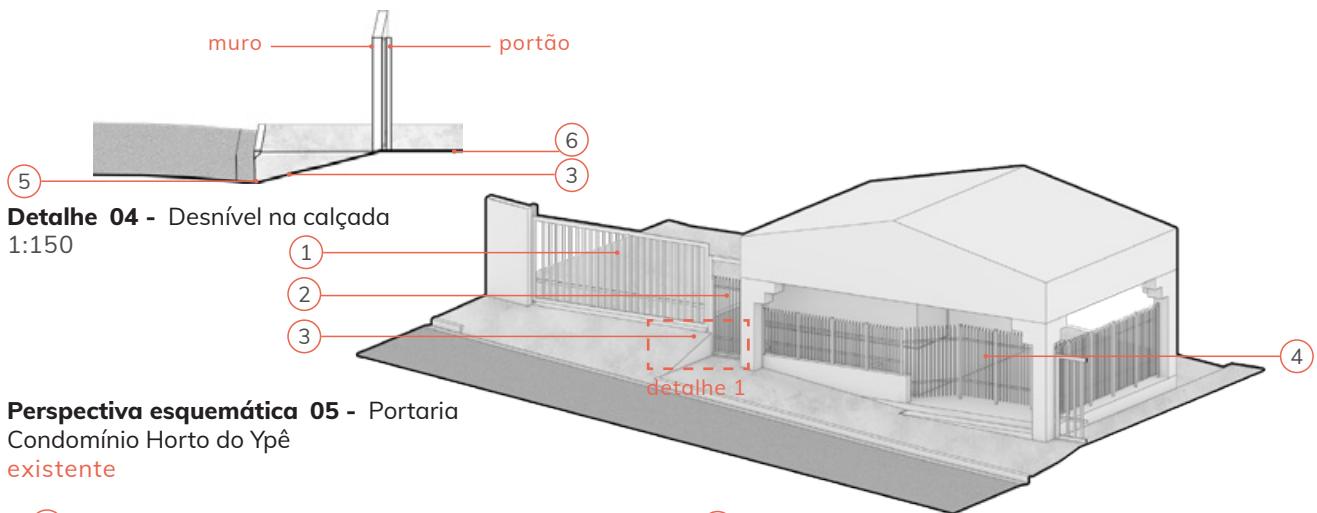
Apesar dos condomínios terem área interna o suficiente para manobras e ajustes de nível, muitos deles fizeram a correção de nível entre a via pública e as áreas internas nas calçadas, resultando em desníveis para os pedestres.

Propõe-se então que as calçadas sejam ininter-

ruptas seguindo a inclinação do leito carroçável e a correção de níveis deve ser feita internamente aos condomínios. Como exemplo foi utilizada a portaria do condomínio Horto do Ypê (R. Pedrina M^a da S. Valente, 44) em que o acesso de veículos forma um degrau na calçada.

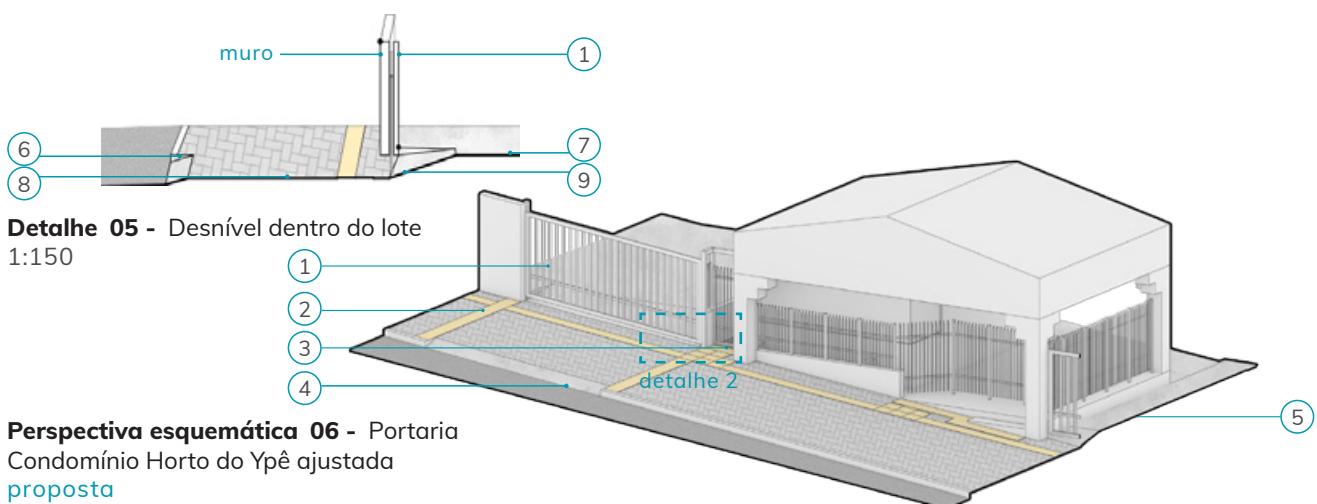


Foto 41 - Portaria do condomínio Horto do Ypê (R. Pedrina Maria da Silva Valente, 44)



- ① Portão de cesso de veículos
- ② Portão de acesso de serviços
- ③ Degrau criado para ajuste de nível do aceso de veículos

- ④ Guarita com acesso de pedestres
- ⑤ Nível da guia rebaixada
- ⑥ Nível interno do condomínio



- ① Portão inclinado, para acompanhar a calçada
- ② Piso tátil de alerta para os trechos com possível passagem de veículos
- ③ Portão afastado para permitir a instalação do piso tátil de acesso
- ④ Eliminação do degrau com continuidade da calçada

- ⑤ Ajustes na interface entre calçada e portaria com instalação de pisos táteis
- ⑥ Rebaixo de guia, o suficiente para não causar danos aos automóveis
- ⑦ Nível interno do condomínio
- ⑧ Nível da calçada
- ⑨ Rampa de ajuste de nível interna ao condomínio

3. | Reestruturação dos acessos

Tendo apresentado no capítulo anterior as propostas de requalificação das ruas do Horto do Ypê, que o organiza e o articula internamente, este próximo capítulo apresentará as propostas para os acessos ao bairro, que o articulará com a cidade ao seu redor.

Essas intervenções buscam ampliar as possibilidades de percursos, incentivando uma maior passagem de pessoas nas ruas de dentro e de fora do bairro e buscam aumentar o raio de abrangência de equipamentos urbanos, comércios, serviços e espaços públicos, incentivando seu uso e apropriação pela população.

Vale reforçar que esse esforço de trazer as

pessoas para a cidade é tanto para proporcionar a segurança pela presença humana, como para promover um processo de democratização.

A seguir estão as intervenções pensadas para reestruturar os conjuntos de acesso do Horto do Ypê que serão apresentadas nas próximas páginas:

- Remodelagem do acesso principal na Es. do Campo Limpo;
- Abertura três novos acessos viários para a R. Francisco da Cruz Mellão;
- Formalização e requalificação dos acessos de pedestres ao longo das áreas verdes;

3.1. Remodelagem do acesso principal

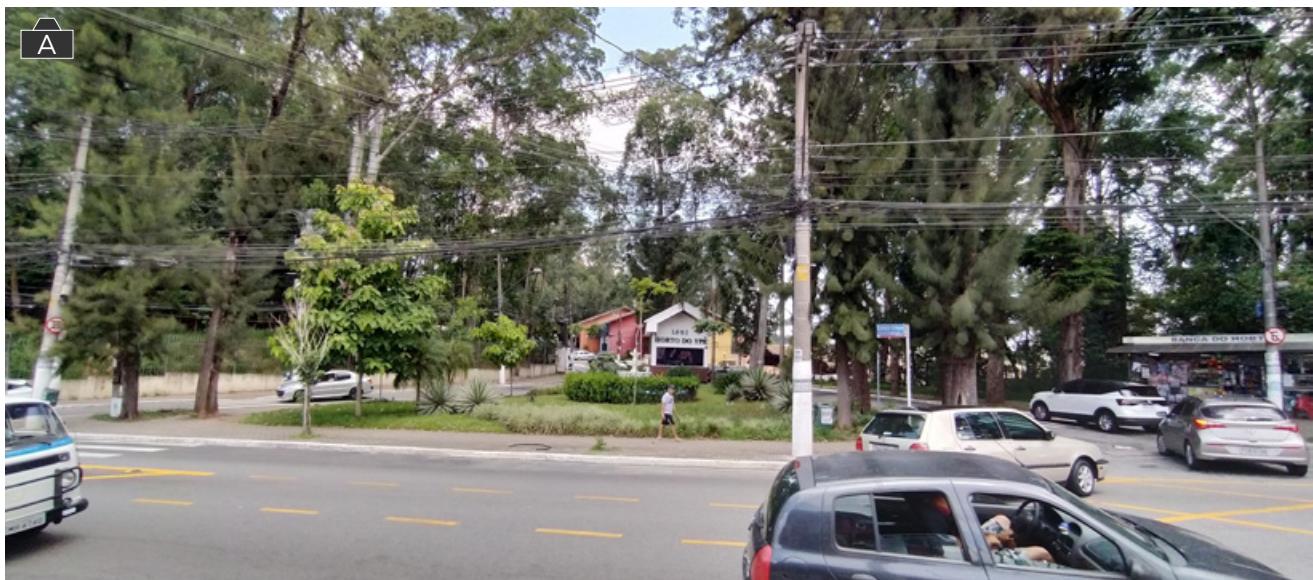
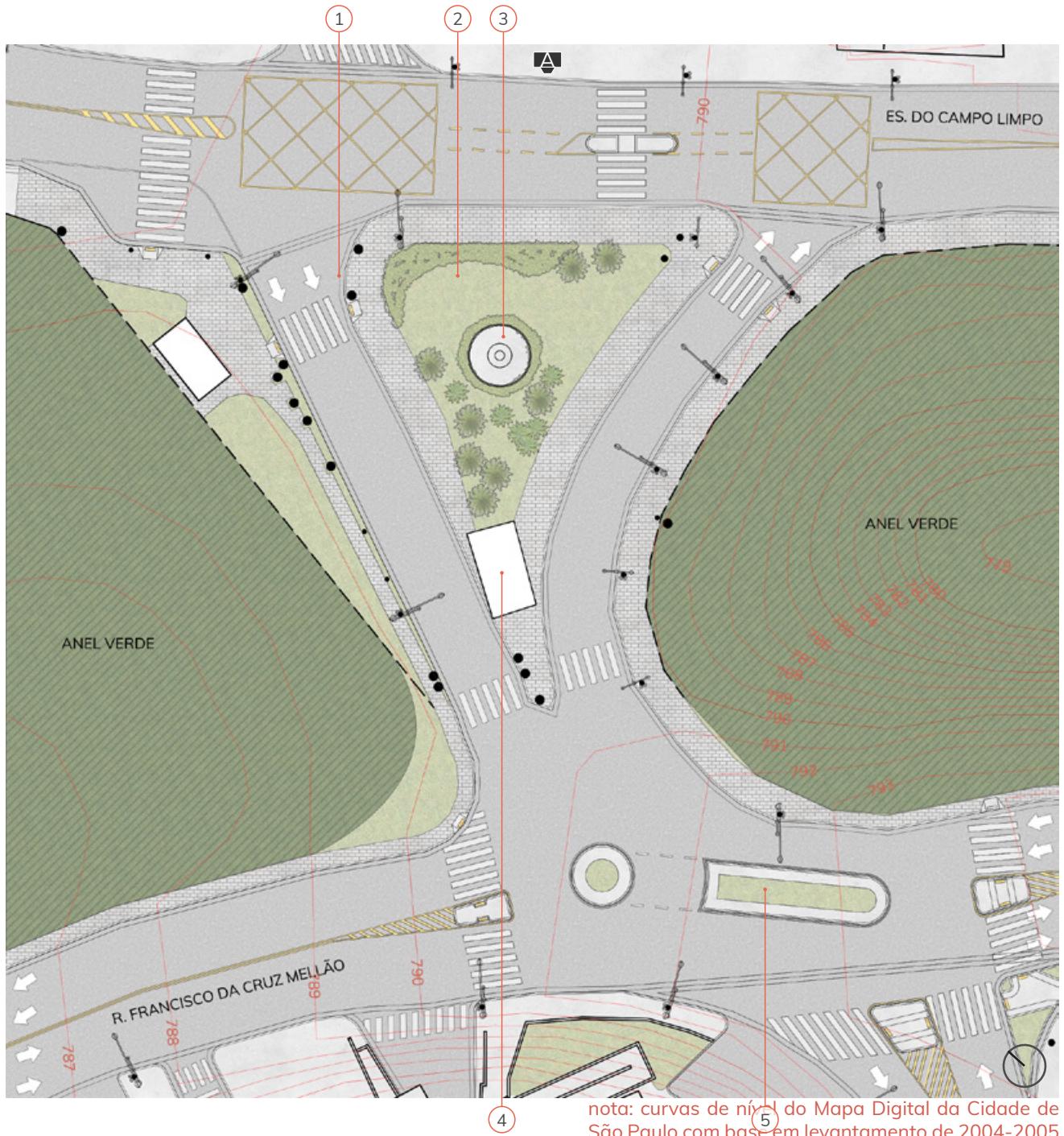


Foto 42 - Acesso principal (Es. do Campo Limpo, 1001)

O principal acesso, pela Estrada do Campo Limpo, apresenta diversas características que distinguem e distanciam o Horto do Ypê da cidade ao seu redor, apesar de ser um ponto de conexão reforça a característica excludente do bairro.

Além de ter um traçado rodoviarista e resolver mal os encontros de ruas.

- ① Duas pistas de rolamento, uma em cada sentido, que criam dois cruzamentos com conversões perigosas e atrasam o trânsito;
- ② Praça residual na entrada, com um plantio que não permite a fruição pelos pedestres;
- ③ Fonte que cria uma percepção falsa de que essa área é privada;
- ④ Guarita com cancelas, irregular. Embora não haja controle explícito de acesso, deixa ambíguo o caráter público do bairro. Serve, de forma irregular, como base da segurança privada do bairro;
- ⑤ Conjuntos de ilhas e rotatórias para organizar o tráfego de automóveis, embora na prática os motoristas desrespeitem as sinalizações horizontais. Dificultam as travessias de pedestres e complicam mais os cruzamentos;

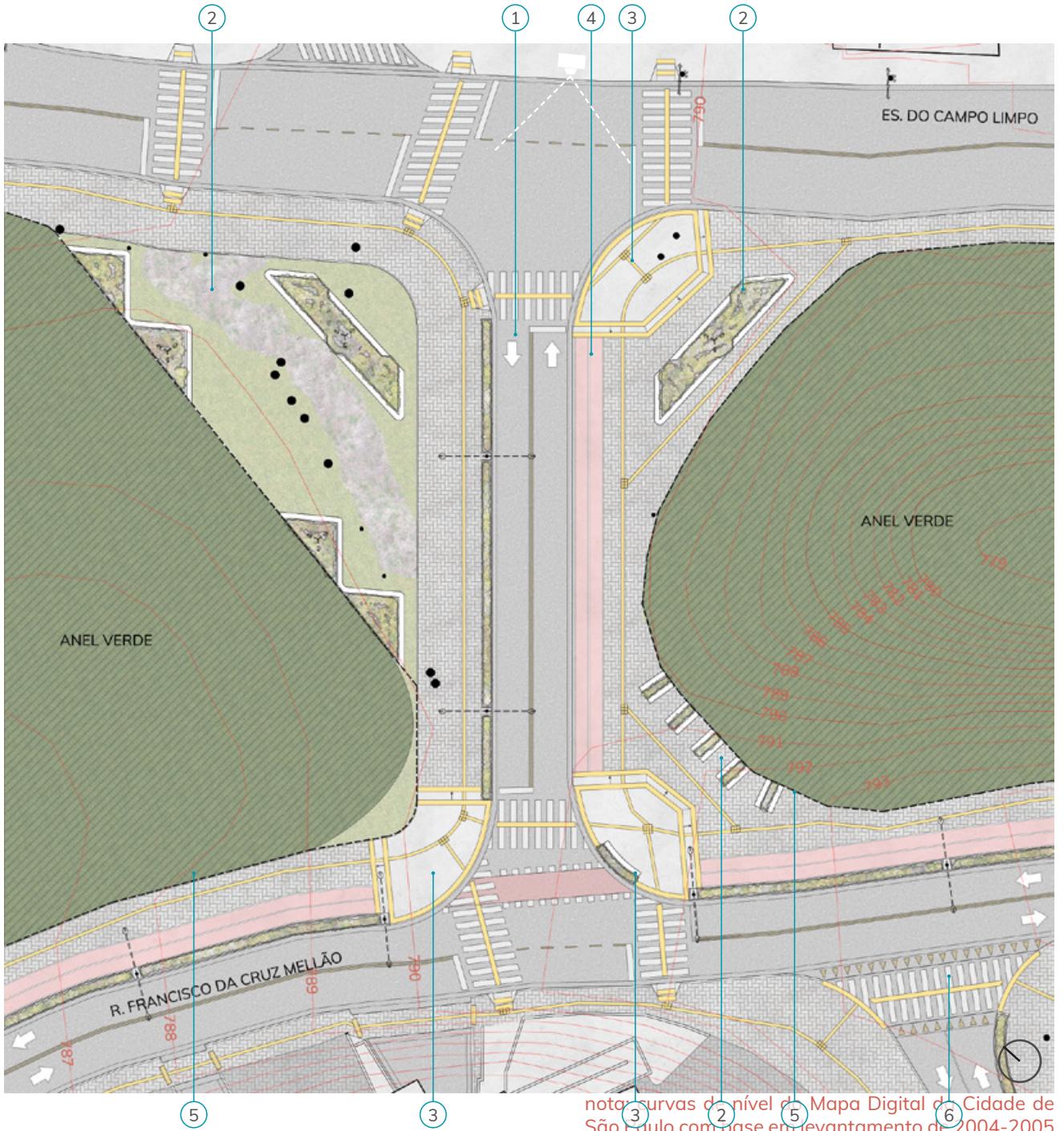




Perspectiva esquemática 07 - Portaria principal - [proposta](#)

A proposta é que a portaria deixe de ser um marco de diferenciação do bairro para se tornar um portal de acesso democrático que priorize o pedestre.

- ① **Redução para uma pista de rolamento** com duas faixas, uma em cada sentido, reduzindo a área do automóvel e aumentando a área para pedestres;
- ② **Criação de esquinas generosas** e receptivas, com praças que conciliem os percursos com mobiliário urbano e canteiros para gerar diferentes conformações e possibilitar diferentes formas de apropriação;
- ③ **Rebaixamento das esquinas** em cruzamentos com ciclofaixas para amortecer os fluxos, diminuir o conflito entre pedestres e ciclistas e permitir acessibilidade nas travessias;
- ④ Prever continuidade da malha cicloviária no restante do bairro
- ⑤ Gradeamento das áreas de vegetação
- ⑥ **Simplificação dos cruzamentos**, tratando o encontro entre a R. Francisco da Cruz Mellão com a R. Edith Junqueira de Azevedo Marques como uma esquina externa com lombofaixa



3.2. Abertura de novos acessos viários

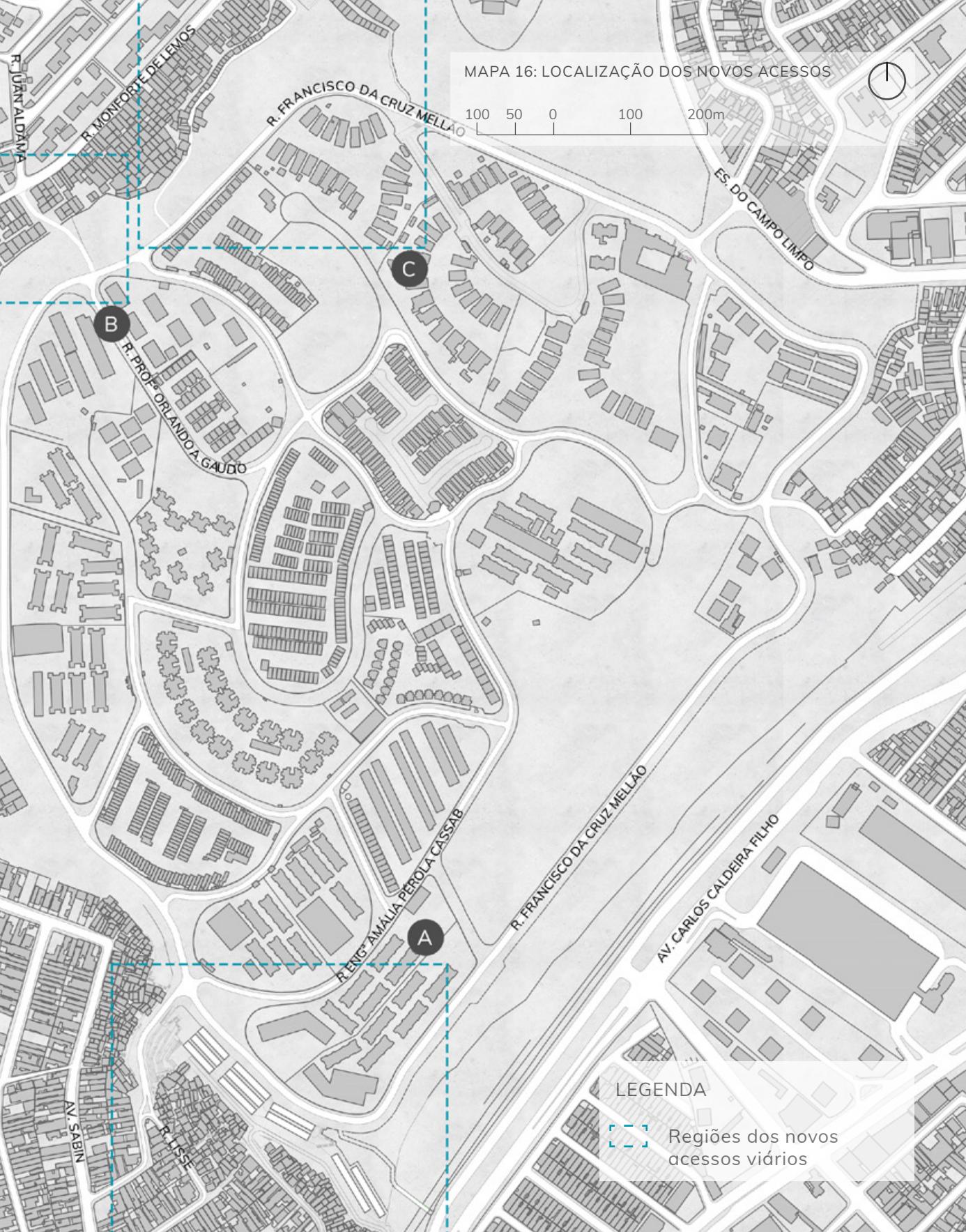
O projeto de abertura de novas vias busca conectar as malhas urbanas impactando o menos possível nas comunidades ao redor do Horto do Ypê. E devido a topografia accidentada em toda a borda do bairro as novas vias aproveitam leitos que já foram criados pelos moradores dessas co-

munidades, pois já se adequam razoavelmente ao relevo, exigindo remoções apenas nos novos pontos de conexão.

No mapa ao lado estão localizados os novos acessos propostos que serão desenvolvidos nas próximas páginas.

MAPA 16: LOCALIZAÇÃO DOS NOVOS ACESSOS

100 50 0 100 200m



A. NOVO ACESSO PELA AV. CARLOS CALDEIRA FILHO

O primeiro acesso a ser desenvolvido neste caderno será para a Av. Carlos Caldeira filho. Por buscar conectar o bairro à uma importante via e à estação Capão Redondo do Metrô, será um acesso fundamental e estruturante. Contudo, pensar nesse acesso passa por algumas dificuldades.

- Existe uma grande diferença de nível entre a R. Francisco da Cruz Mellão e a Av. Carlos Caldeira Filho, com grandes taludes a sudoeste e uma área de preservação a nordeste;
- A linha do metrô, que acompanha a Av. Carlos Caldeira Filho, fica no nível do solo na maior parte do trajeto em que acompanha o Horto do Ypê;
- As comunidades que se estabeleceram a sudoeste do Horto do Ypê (Horto do Ypê e Parque Residencial Vera Cruz) abriram vias em direção ao loteamento, mas não se conectam a ele, mostrando uma potencialidade de conexão.



Foto 43 - Final da R. Gérsom Marques da Silva



Foto 44 - Final da R. Lisse

MAPA 17: LOCALIZAÇÃO DO ACESSO A - existente

100 50 0 100 200m

COMUNIDADE
HORTO DO YPÊ

14

A street map showing two streets highlighted in yellow: "R. GLENN" running vertically on the left and "M. DASILVA" running diagonally from top-right to bottom-left.

AV. SABIN

R. LISSE

R. GRISSON

R. FRANCISCO DA CRUZ

AV. CARLOS CALDEIRA FILHO

ES DE ITAPECERICA

LEGENDA

- Conjunto de taludes
 - Linha de metrô em nível
 - Linha de metrô aérea
 - Estação Capão Redondo
 - Ruas das comunidades em direção ao Horto

parte III

Tendo em vista essas dificuldades, não foi encontrada uma opção melhor de traçado viário do que a proposta dos escritórios Libeskind Llovet arquitetos e Jansana, de La Villa, De Paauw, Arquitectes para o concurso Renova - SP promovido pela Secretaria de Municipal de Habitação (SEHAB) de São Paulo.

O projeto encontrou a melhor conexão viária possível que aproveitar as ruas existentes, que vence o desnível e atravessa o metrô em seu trecho aéreo. Este trabalho propõe a implementação do projeto do Renova - SP com modificações que o compatibilizem com as outras intervenções. Os principais eixos do projeto vencedor do Renova - SP são:

- ① Extensão da R. Gerson Marques da Silva até a R. Francisco da Cruz Mellão, a conectando à Av. Sabin que leva à Av. Carlos Caldeira Filho próximo à estação Capão Redondo do Metrô.
- ② Criação de um conjunto de rampas e escadas numa praça na esquina da R. Francisco da Cruz Mellão com o novo trecho da R. Gerson Marques da Silva criando uma conexão de pedestres com a R. Lisse
- ③ Remoção da comunidade nas áreas de risco, substituindo por edifícios de Habitação de Interesse Social com estabilização do terreno.

MAPA 18: TRECHO DO PROJETO ELABORADO PELO
LIBESKIND LLOVET ARQUITETOS PARA O RENOVA - SP



10 5 0 10 20 30 40m

1 COMUNIDADE
HORTO DO YPÊ

2

COMUNIDADE
HORTO DO YPÊ

3

R. FRANCISCO DA CRUZ MELLÃO

R. LISSE

R. GLENN

R. GERSON M. DA SILVA

AV. SABIN

R. GRISSON

LEGENDA

- - - Trecho de via construído
- Vias existentes nas co-
munidades



Imagen 01 - Cortes e plantas desenvolvidos pelos escritórios ganhadores do concurso Renova - SP dos tipos de conjuntos habitacionais desenvolvidos para o projeto.

A imagem acima ilustra os tipos de conjunto pensados pelo escritório para a implantação no projeto do Renova - SP e, no caso do Horto do Ypê são propostos conjuntos 3, que vençam a topografia.

Será proposta uma modificação no caráter da construção, buscando construí-la no alinhamento da calçada ao invés do recuo com acesso por uma passarela, mas os acabamentos, a modularização e o sistema construtivos deverão ser mantidos os mesmos, com ajustes necessários.



Imagen 02 - Perspectiva desenvolvida pelos escritórios ganhadores do concurso Renova - SP ilustrando a implantação dos conjuntos habitacionais

Além da adaptação do projeto para o renova SP também **foi proposto um elevador para pedestres** (e ciclistas) da Av. Carlos caldeira até a R. Francisco da Cruz Mellão, para uma conexão mais direta sem ter que passar pelo conjunto de rampas e escadas e os caminhos indiretos pelas ruas das comunidades.

As duas frentes de intervenções estão separadas em dois trechos ampliados nas próximas páginas segundo o mapa ao lado.



Foto 45 - Cruzamento da Av. Sabin com a Av. Carlos Caldeira Filho, com travessia por baixo da linha do metrô

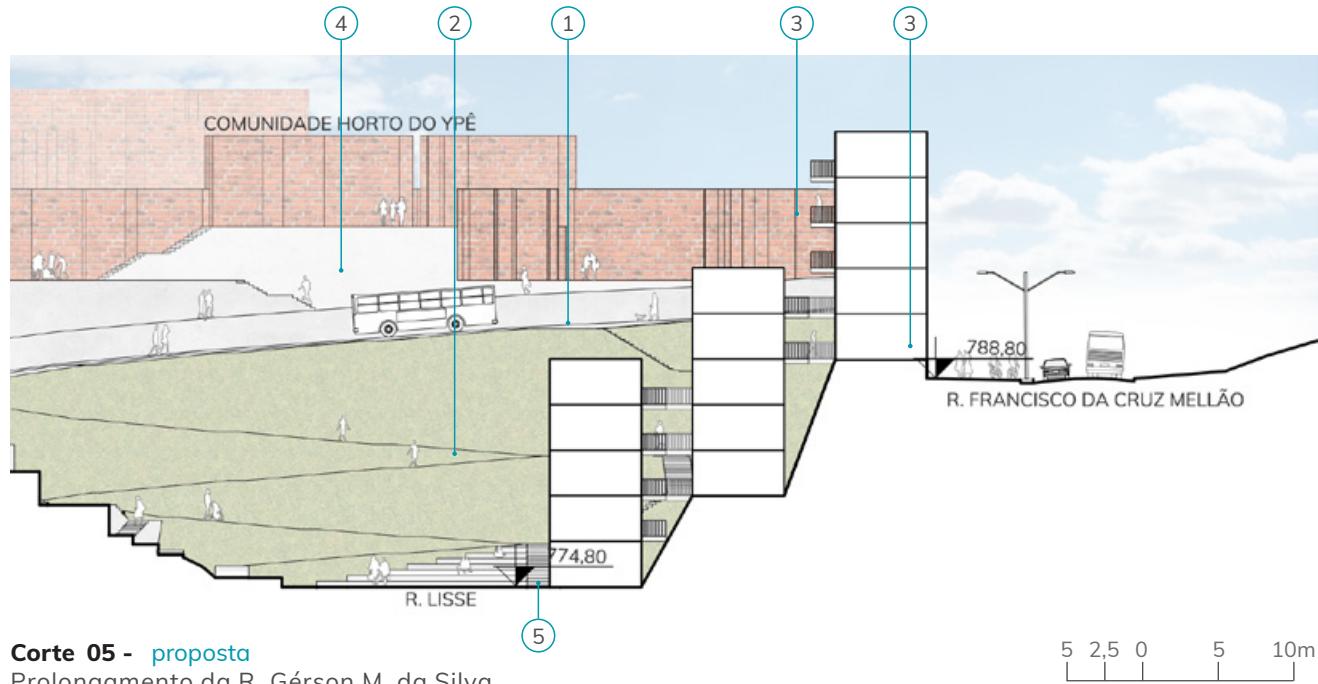


Foto 46 - Conjunto de taludes por onde passará a nova passarela

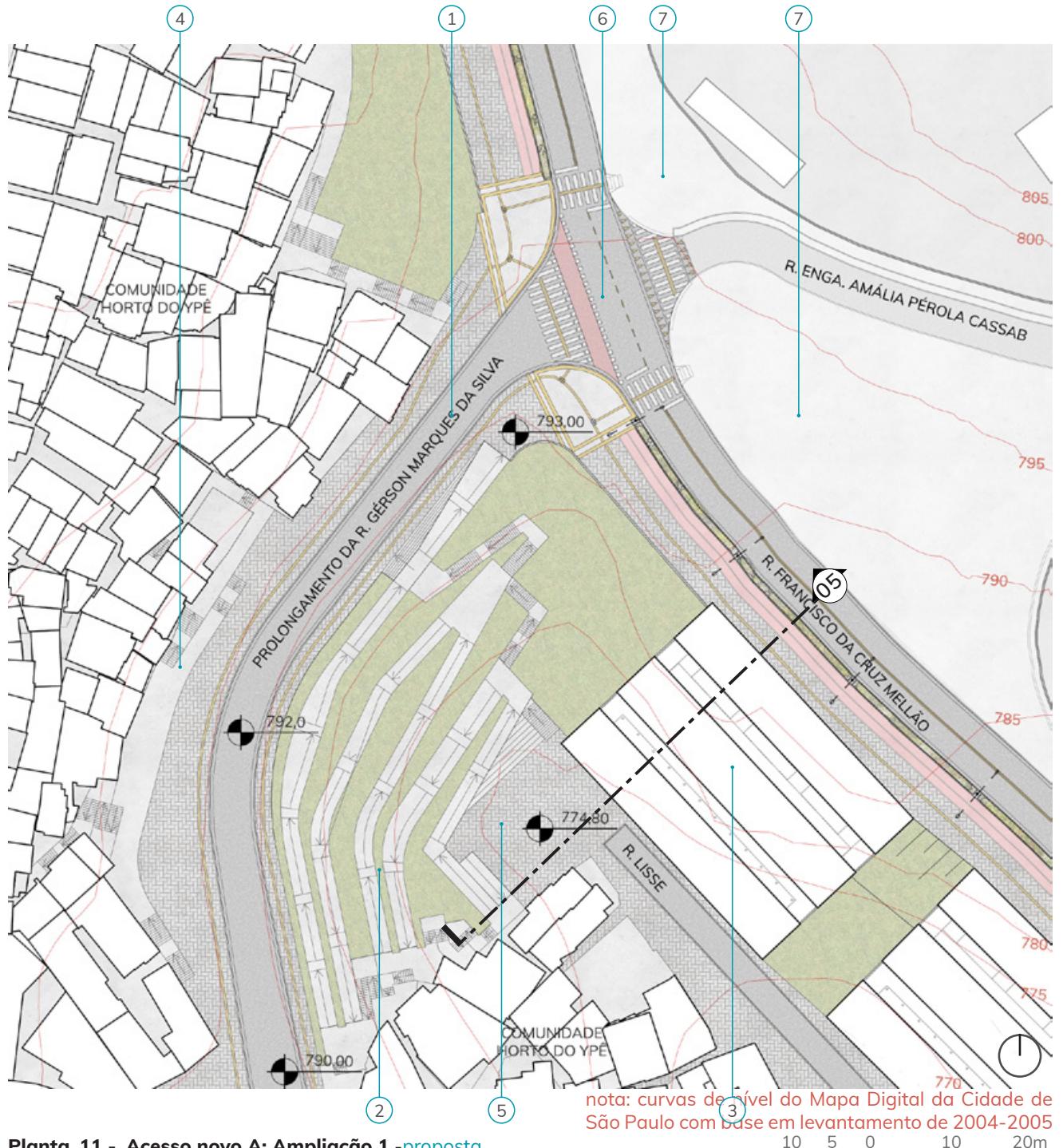
MAPA 19; LOCALIZAÇÃO DO ACESSO A - proposta

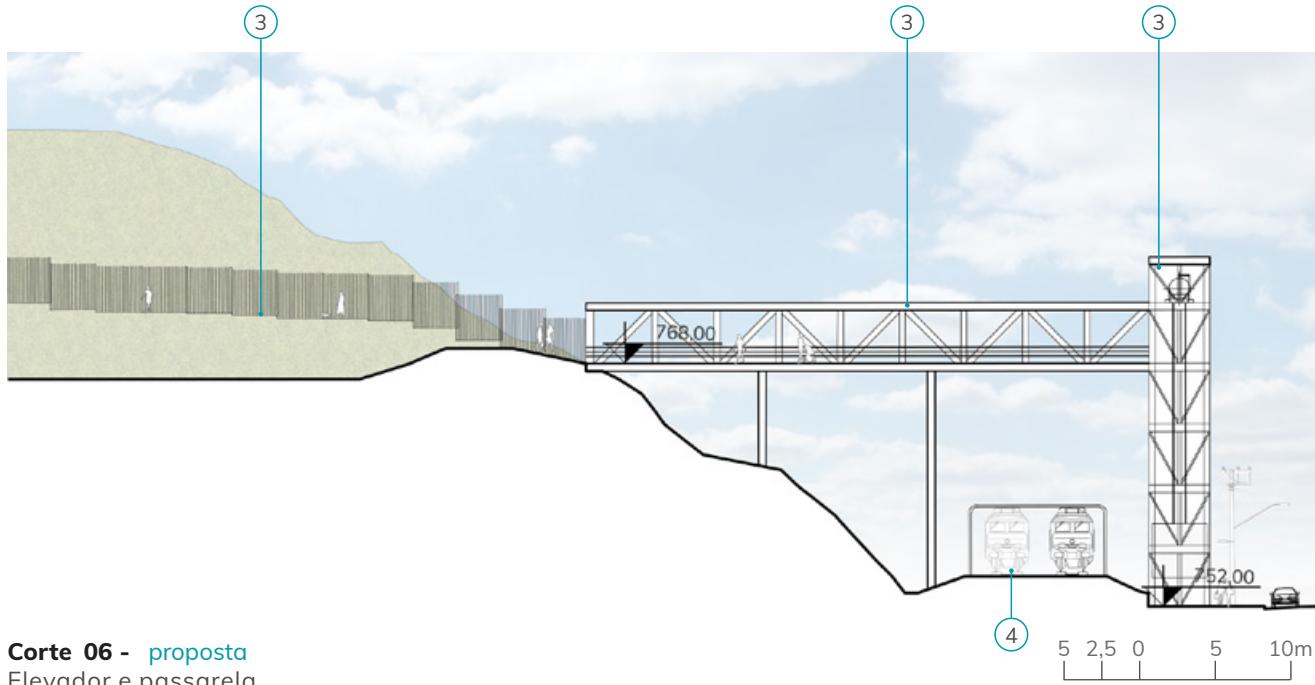
100 50 0 100 200m





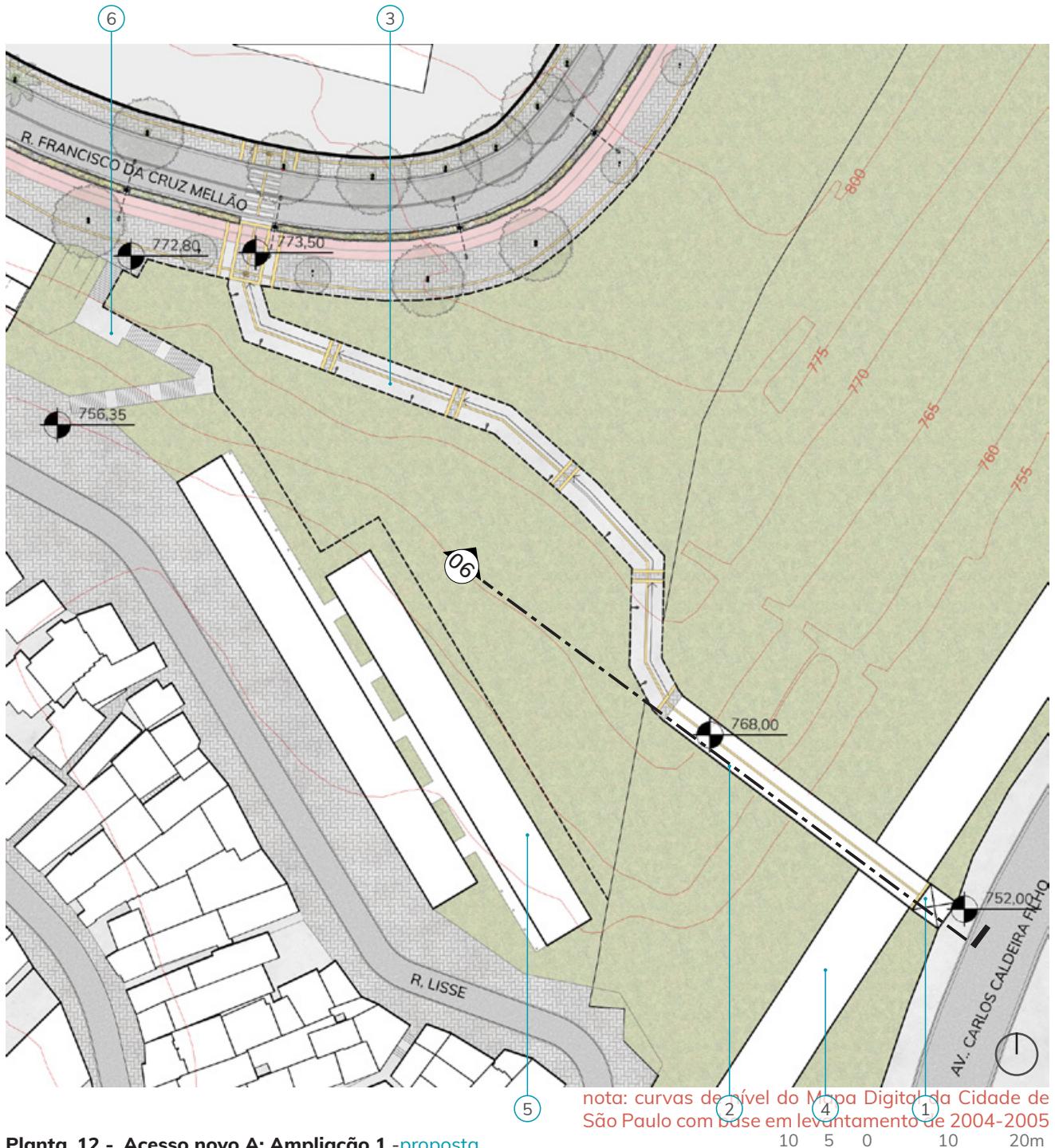
- ① Extensão da R. Gerson Marques da Silva até a R. Francisco da Cruz Mellão, a conectando à Av. Sabin que leva à Av. Carlos Caldeira Filho próximo à estação Capão Redondo do Metrô;
- ② Conjunto de rampas e escadas para a transposição vertical da R. Francisco da Cruz Mellão a R. Lisse;
- ③ Edifícios de HIS nas áreas com remoções por risco geológico. Seguindo o tipo elaborado pelo Libeskindllovet, mas propõe-se colocar esses edifícios no alinhamento das ruas ao invés de fazer passarelas de acesso, distanciando a vigia natural da rua; Sem os taludes é possível implantar ainda mais edifícios, é necessária uma compatibilização da arquitetura;
- ④ Escadas e patamares de acesso às unidades das comunidades;
- ⑤ Praça na R. Lisse.
- ⑥ Traçado e leito viários readequados de acordo com as diretrizes de projeto deste trabalho;
- ⑦ Esquinas a serem redesenhasadas de acordo com as diretrizes de projeto deste trabalho;





Corte 06 - proposta
Elevador e passarela

- ① Elevador na Av. Carlos Caldeira Filho;
- ② Passarela sobre a linha do metrô e os taludes do Horto do Ypê;
- ③ Caminho de acesso à passarela e ao elevador, gradeado para preservação das áreas verdes;
- ④ Linha de metrô no nível do solo;
- ⑤ Edifícios de HIS do projeto para o Renova -SP
- ⑥ Escada de acesso a da R. Lisse para a R. Francisco da Cruz Mellão, parte do projeto elaborado pelo escritório Libeskindllovet



Planta 12 - Acesso novo A: Ampliação 1 - proposta
Elevador e passarela

B. NOVO ACESSO PELA RUA MONFORTE DE LEMOS 1

Um outro ponto já ocupado e possível de se construir um acesso viário é na praça da R. Francisco da Cruz Mellão (foto 47), junto à um estacionamento informal (foto 48) tem uma vocação viária, teria uma esquina rica pela praça

e já é um trajeto usado pelos moradores. Esse novo conectaria no Cruzamento da R. Monforte de Lemos com a R. Juan Aldama, que mostram ser uma centralidade local com serviços e comércios (fotos 49 e 50)



Foto 47 - Praça na R. Francisco da Cruz Mellão



Foto 48 - Largo usado como estacionamento pela comunidade, ao lado da praça



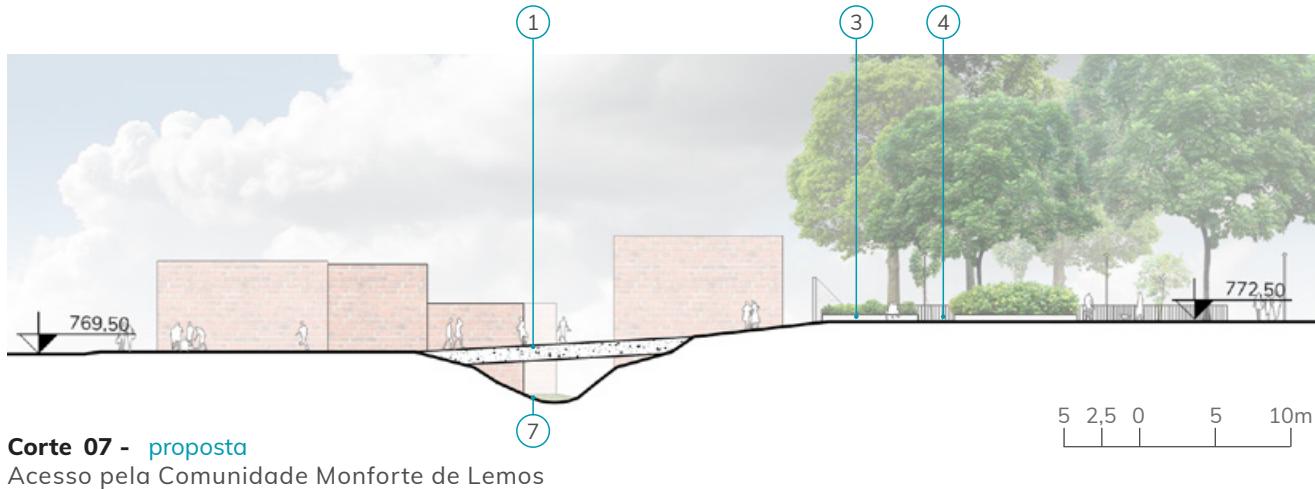
Foto 49 - R. Juan Aldama (fonte: < <https://www.google.com/maps/> > acesso em 15 de fevereiro de 2021)



Foto 50 - Cruzamento da R. Juan Aldama com a R. Monforte de Lemos (fonte: < <https://www.google.com/maps/> > acesso em 15 de fevereiro de 2021)

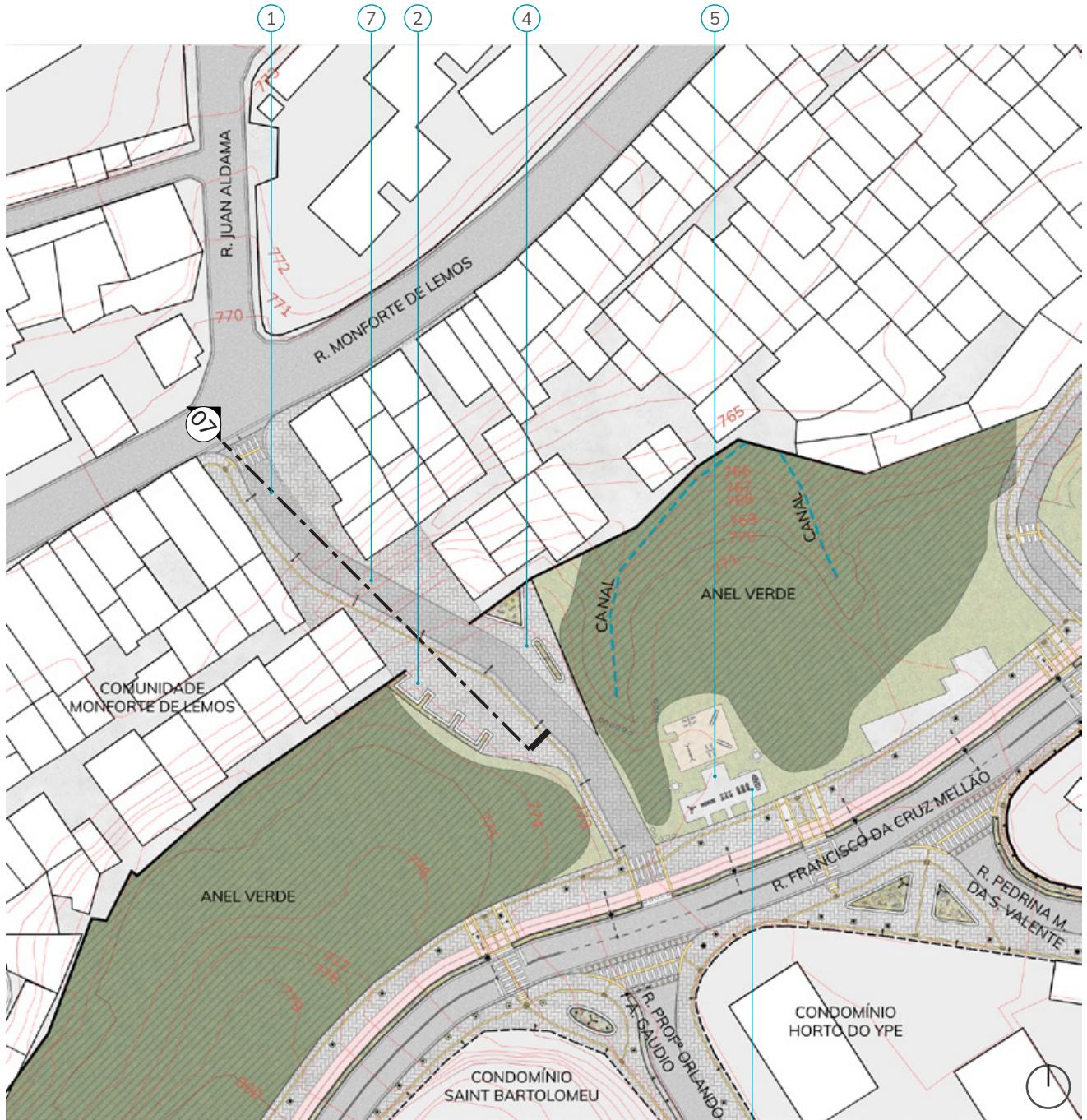


Planta 13 - Acesso novo B -existente
R. Francisco da Cruz Mellão



A proposta para esse acesso é a abertura de uma via que conecte a R. Juan Aldama à R. Francisco da Cruz Mellão com o menor número de remoções possível e criando um acesso qualificado

- ① **Nova via aberta** buscando alinhar a R. Juan Aldama À R. Prof. Orlando Gaudio, formando uma conexão eficiente, clara e com menos cruzamentos
- ② **Rua compartilhada** com diferenciação na cor no piso e com possíveis balizadores para designar o espaço do automóvel, valorizando a presença e apropriação pelos pedestres como uma extensão das calçadas.
- ③ **Substituição da área de estacionamento para espaço de estar** valorizando a área com canteiros e mobiliários promovendo não apenas o estar como qualificando a passagem;
- ④ **Espaço de contato com a água** usando parte da nova área de estar como deque de aproximação e apreciação da água, hoje um canal poluído, propõe-se a remoção dos entulhos e lixo e uma estação de tratamento para o córrego, despoluindo a bacia hidrográfica a partir de sua capilaridade;
- ⑤ **Praça existente** que qualifica a esquina da nova rua e funciona como portal de bairro;
- ⑥ **Ruas, esquinas e travessias qualificadas** de acordo com as diretrizes de projeto desse trabalho
- ⑦ Segundo o levantamento a nova via passará por um córrego ocupado, **há a intensão de que essa via seja uma ponte que dê a oportunidade do contato com a água**, mas depende da forma como essa área está ocupada e como deverão ser feitas as remoções



nota: curvas de nível do Mapa Digital da Cidade de São Paulo com base em levantamento de 2004-2005

10 5 0 10 20 30 40m

Planta 14 - Acesso novo B -proposta
R. Francisco da Cruz Mellão

C. NOVO ACESSO PELA RUA MONFORTE DE LEMOS 2

Há menos de 3 anos foi construída uma nova comunidade no Horto do Ypê, chamada nesse trabalho de Nova Comunidade por não estar nos levantamentos usados para a elaboração dos mapas e desenhos, o acesso dessa comunidade é pela R. Francisco da Cruz Mellão em frente ao cruzamento com a R. Edmundo Amaral Valente. Essa comunidade foi construída junto à Sociedade Japonesa de Educação E Cultura, provavelmente pela condição plana do terreno.

Essa nova comunidade não tem acesso à R. Monforte de Lemos pela ocupação já existente dessa rua.



Foto 51 - Nova comunidade

Embora numa situação isolada, encontra-se num potencial ponto nodal, próxima a R. Monforte de Lemos, com acesso à R. Francisco da Cruz Mellão e fica no final da rua externa da comunidade Monforte de Lemos.

Por isso, *propõe-se a abertura de uma via conectando essa comunidade à R. Monforte de Lemos*. Essa conexão conectará a R. Francisco da Cruz Mellão, a Comunidade Nova, a Comunidade Monforte de Lemos e a R. Monforte de Lemos.

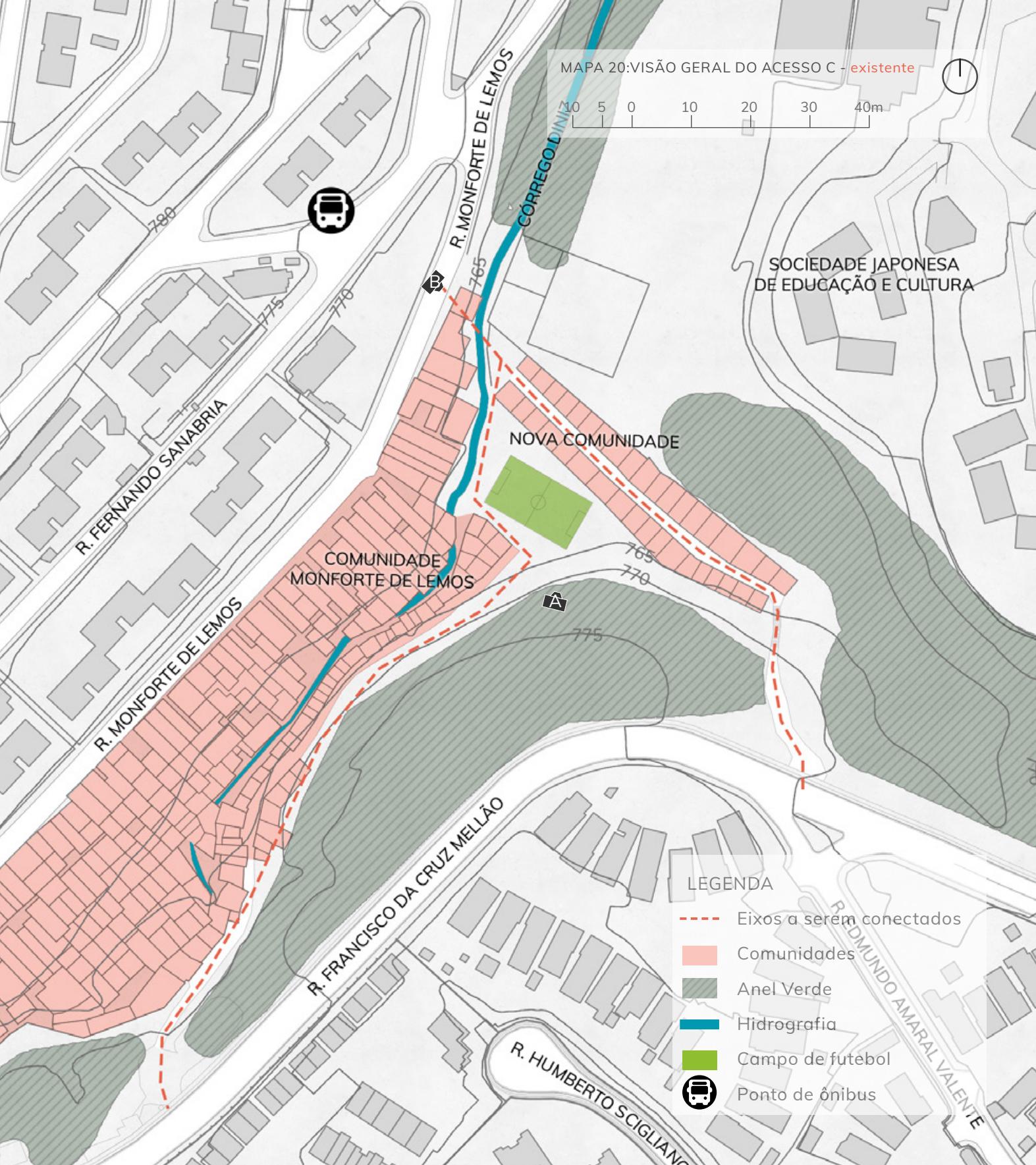
Um ponto importante é o acesso da Nova Comunidade a rede de ônibus da cidade no ponto da R. Fernando Sanabria.



Foto 52 - Trecho de conexão para a R. Monforte de Lemos, hoje ocupado

MAPA 20: VISÃO GERAL DO ACESSO C - existente

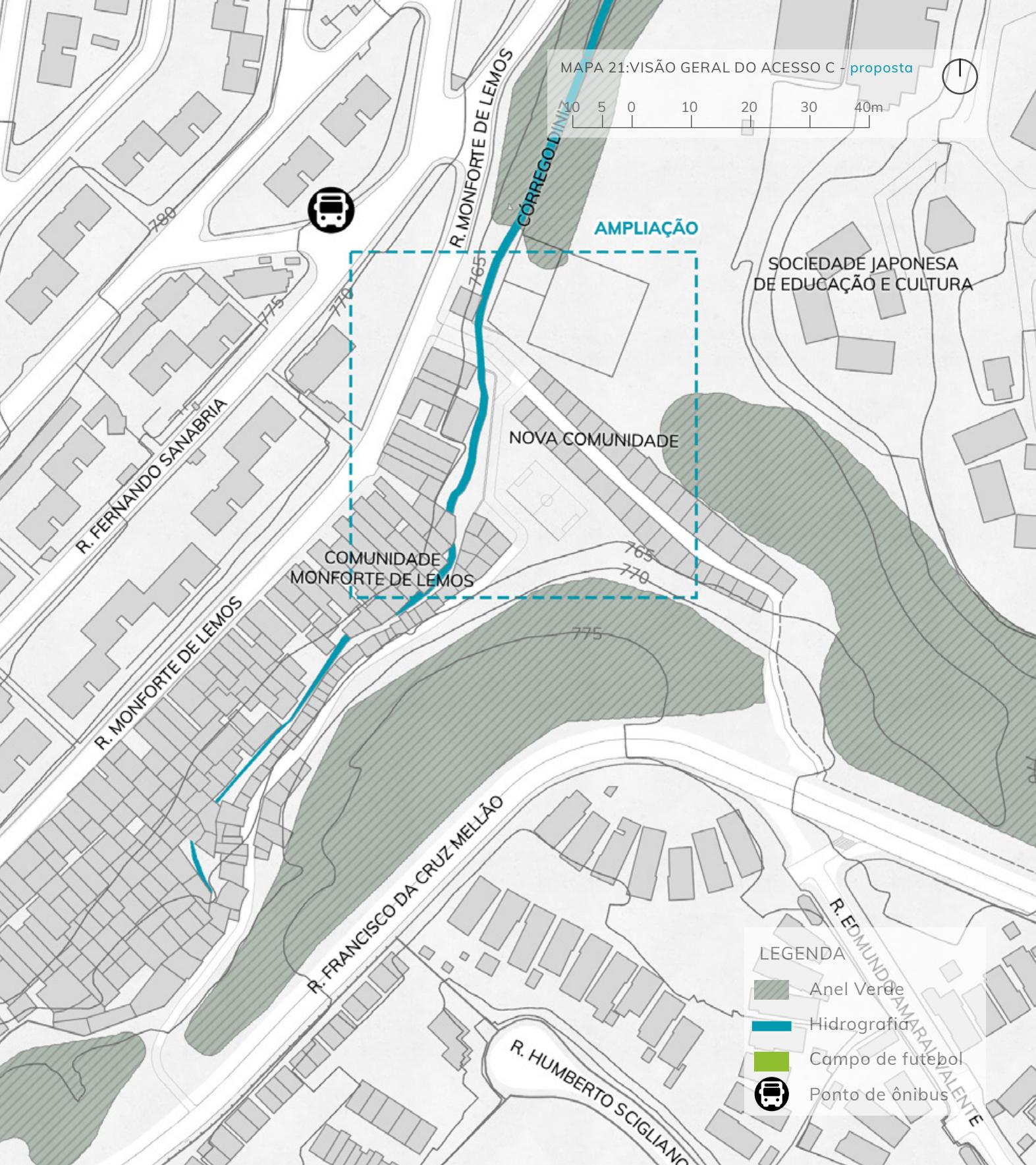
10 5 0 10 20 30 40m



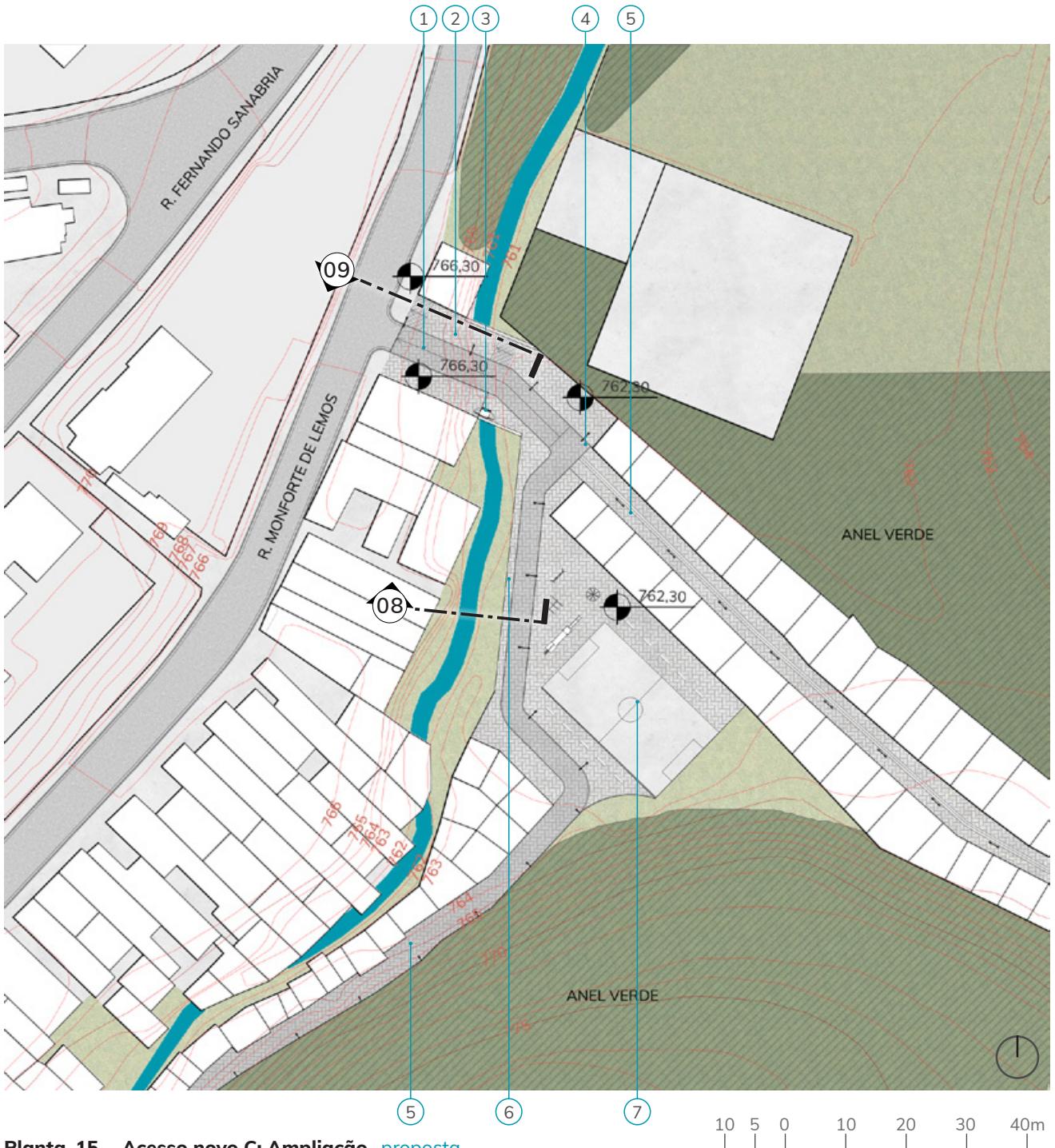
O mapa ao lado mostra a implantação das propostas com uma ideia geral de trajetos e remoções necessárias, nas ampliações e nos cortes estão melhores representados as estratégias de projeto pensadas para esse novo ponto articulador do bairro.

MAPA 21: VISÃO GERAL DO ACESSO C - proposta

10 5 0 10 20 30 40m

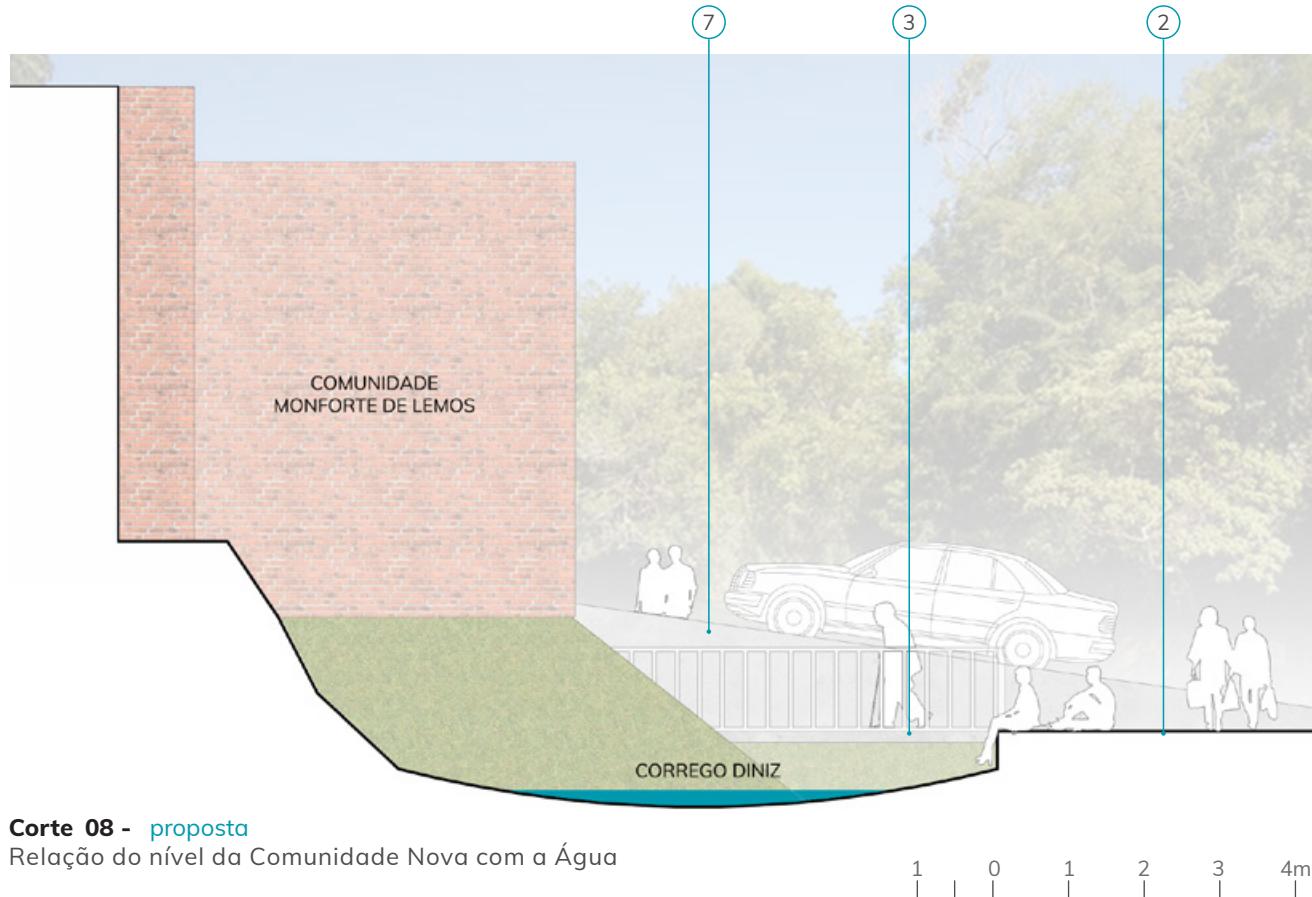


- ① **Ponte de transposição do Córrego Diniz** como uma ampliação da calçada, recebe o mesmo tratamento de piso priorizando o pedestre e com mudança de cor para sinalizar o espaço do automóvel;
- ② **Escadas** para vencer a diferença de nível com uma **plataforma** para apreciação e contato com o Córrego Diniz.
- ③ **Plataforma elevatória** para pessoas com mobilidade reduzido. Se necessário por questões técnicas, prever uma cobertura para proteção da plataforma;
- ④ **Praça seca** no encontro da via da Comunidade Nova, da Comunidade Monforte de Lemos e da nova ponte, para orientação dos fluxos, manobras e potente para outros usos;
- ⑤ **Qualificação das vielas das comunidades** com tratamento de piso mais acessível, previsão de drenagem de águas pluviais, iluminação pública e infraestrutura subterrânea;
- ⑥ **Deck-piso** ao longo do Córrego Diniz, transformando a beirada da área pavimentada num grande banco de contato direto com a água;
- ⑦ **Praça** que engloba o campo de futebol, o consolidando e criando novas possibilidades com mobiliário urbano e playgrounds;

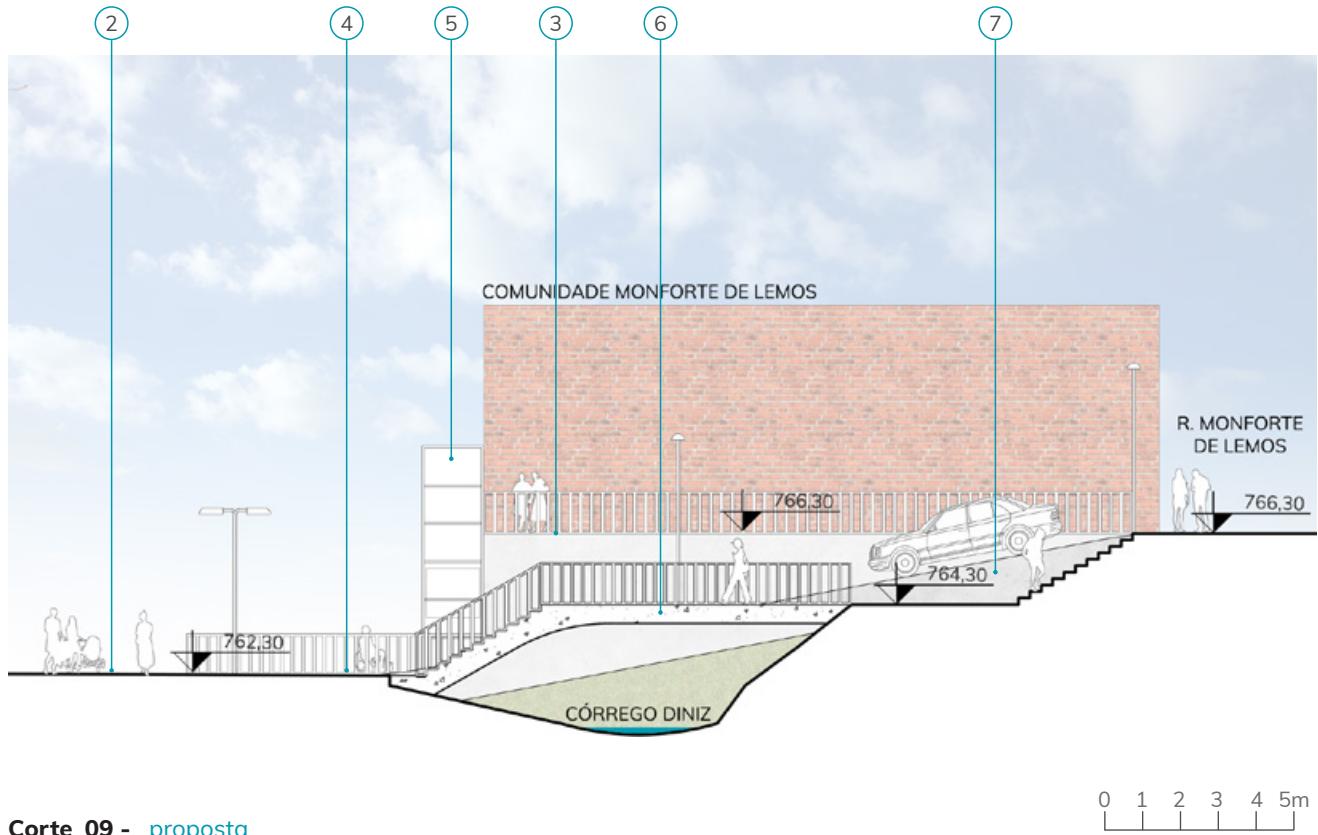


Planta 15 - Acesso novo C: Ampliação - proposta

Comunidade Nova, Comunidade Monforte de Lemos e R. Monforte de Lemos



- ① **Deck-piso** ao longo do Córrego Diniz, transformando a beirada da área pavimentada num grande banco de contato direto com a água;
- ② **Área pavimentada** com piso intertravado;
- ③ **Plataforma elevatória**
- ④ **Caminho inferior (ponte)** de acesso a plataforma elevatória;
- ⑤ **Caminho superior de acesso a plataforma elevatória;**
- ⑥ **Ponte para pedestres** com apreciação e contato com o Córrego Diniz
- ⑦ **Ponte para automóveis;**



Corte 09 - proposta

Transposição do Córrego Diniz

0 1 2 3 4 5m

3.3. Formalização dos acessos existentes



Foto 53 - Acesso a rua externa da Comunidade Monforte de Lemos

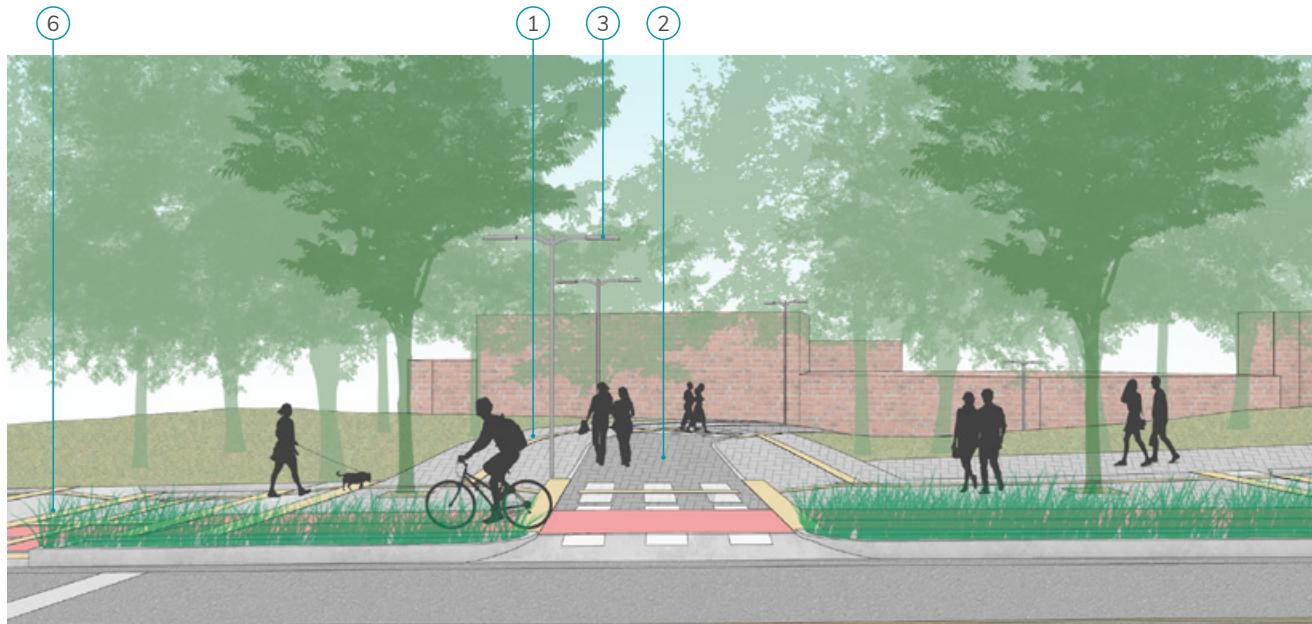
A proposta é consolidar e qualificar os acessos informais que já existem no Horto do Ypê, potencializando o aproveitamento das comunidades que já usam esses espaços e os introduzindo na esfera da formalidade.

O acesso escolhido para ilustrar o caráter dessas intervenções é o acesso B do item 2.3.2 da parte 2 deste trabalho. É a entrada da rua externa da Comunidade Monforte de Lemos que desemboca no acesso proposto na Comunidade Nova.

- ① Largo de terra batida que conecta a rua externa da Comunidade Monforte de Lemos à R. Francisco da Cruz Mellão, usado também como estacionamento;
- ② Rua estreita externa da Comunidade Monforte de Lemos que conecta a R. Francisco da Cruz Mellão até o campo de futebol da Comunidade Nova;
- ③ Espaço livre de árvores dentro da área de vegetação densa do Anel Verde usado para estacionamento de carros e como oficina informal a céu aberto;
- ④ Piso de concreto construído entre as árvores como uma praça seca, hoje usado como quadra de futebol - pequena e irregular - com alguns bancos.



Planta 16 - Acesso à rua externa da Comunidade Monforte de Lemos -existente
R. Francisco da Cruz Mellão



Perspectiva esquemática 08 - Acesso à rua externa da Comunidade Monforte de Lemos - [proposta](#)

- ① **Calçamento das áreas de terra batida** com o piso intertravado das calçadas privilegiando os pedestres formalizando e consolidando o largo existente ;
- ② **Destinação do fluxo de automóveis** com piso intertravado de cor mais escura e balizadores;
- ③ **Iluminação pública.** É necessário também prever outros serviços urbanos como coleta de lixo e drenagem
- ④ **Incorporação das áreas de estacionamento como áreas verdes** tendo em vista a mudança de matriz de transporte com melhoria do transporte público coletivo. Essas áreas serão assimiladas ao conjunto de propostas de áreas verdes, pensando num sistema coeso;
- ⑤ **Conexão do largo com a praça existente;**
- ⑥ **Rebaixamento das calçadas** para travessia de pedestres;
- ⑦ **Rua requalificada** de acordo com as diretrizes de projeto deste trabalho



4. | Transporte público

Propor as alterações viárias – mudança dos leitos das vias, readequação de cruzamentos e abertura de novos acessos – passaram pela verificação de uma rede de transporte público eficiente.

Hoje a linha circular "7062-41 Metrô Campo Limpo – Horto do Ypê" visa atender diretamente os condomínios, seu trajeto parte da Estação Campo Limpo, passa por ruas internas do Horto volta para a estação, deixando em se-

- O itinerário busca atender tanto os moradores dos condomínios quanto as comunidades do entorno, portanto, boa parte passa pelo Anel Viário;
- A R. Francisco da Cruz Mellão – o anel viário – tem um leito carroçável mais largo – tanto no projeto, como originalmente – tendo maior vocação para o transporte público
- A parte do itinerário que passa pelas ruas Antônio Ambuba e Engenheira Amália Pérola Casab servem os condomínios no miolo do bairro, os demais têm suas portarias próximas o suficiente do Anel Viário;
- O novo itinerário aproveita o novo acesso à Av. Carlos Caldeira Filho para conectar as estações Capão Redondo e Campo Limpo e o Terminal Capelinha, interligando o bairro ainda mais com a infraestrutura de transportes da cidade;
- O trajeto ainda é proposto como circular, pelas ruas internas não terem leito carroçável para a passagem segura de dois micro-ônibus em sentidos diferentes;

É importante ressaltar a necessidade de novas linhas de ônibus com outros trajetos que supram as necessidades das populações do Horto do Ypê, essa seria um ponto de partida de uma rota que possa ser mais abrangente que a original

gundo plano aqueles que não moram nos condomínios.

Portanto, levando em consideração as infraestruturas de transporte da cidade, a mudança dos leitos carroçáveis e a abertura de novos acessos proposta nesse caderno, **foi pensada uma nova rota de ônibus que abarcasse toda a população da região e conectasse as estruturas de transporte.**

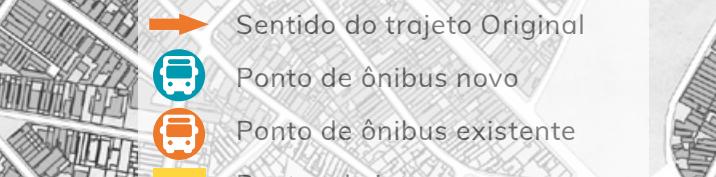
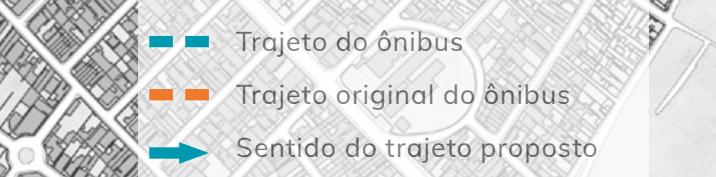
MAPA 22: LOCALIZAÇÃO DOS NOVOS ACESSOS

100 50 0 100 200m

R. FRANCISCO DA CRUZ MELA
ES. DO CAMPO LIMPO



ESTAÇÃO
CAMPO LIMPO



5. | Readequação dos condomínios

Neste capítulo estão as propostas que incidem diretamente nos condomínios, dependendo da aceitação e participação dos moradores para serem implementadas.

Por essa razão, as propostas buscam trazer qualidade aos espaços públicos con-

ciliando as expectativas dos condôminos em relação a privacidade e a sensação de segurança.

Podendo ser encorajadas com incentivos fiscais ou outras formas de contrapartida.

5.1. Mudança dos fechamentos

Um dos principais problemas da ocupação por condomínios murados é a falta de vigia natural da rua, defendida por Jacobs e endossada por esse trabalho como uma forma de manter a segurança dos espaços públicos.

E, assim como ilustram as pesquisas de Quintana (2013), além da segurança dos espaços públicos, a segurança das unidades privadas também fica comprometida pelo muralhamento e pela redução da intervisibilidade.

Mas antes de apresentar as propostas de projeto, vale ressaltar que alguns dos condomínios do Horto do Ypê, foram construídos com fechamento de grades e se mantêm sem muros até hoje, mostrando no próprio bairro que muros não são imprescindíveis para a segurança. Dentro eles estão o condomínio Edifício Jaca-

randá (foto 54), o condomínio Edifício Jaborandi (foto 55), o condomínio Saint Thomas (foto 56) e a própria Igreja Batista (foto 4).

Para estimular essa vigia natural, aumentar a segurança das ruas e estimular o uso delas, **a diretriz do projeto é aumentar a permeabilidade visual das ruas mudando os fechamentos dos condomínios.**

Basicamente, propõe-se que os muros dos condomínios sejam substituídos por grades. Entendendo que os muros também servem para proporcionar privacidade além da segurança, este trabalho entende que os fundos de unidades unifamiliares sejam tratadas diferentemente de outras áreas condominiais. Nas páginas a seguir estão ilustradas as estratégias de substituição dos fechamentos.



Foto 54 - Condomínio Edifício Jacarandá (R. Edith Junqueira de Azevedo Marques,195)



Foto 55 - Condomínio Edifício Jaborandi (R. Edith Junqueira de Azevedo Marques, 101)



Foto 56 - Condomínio Saint Thomas (R. Edmundo Amaral Valente, 91)



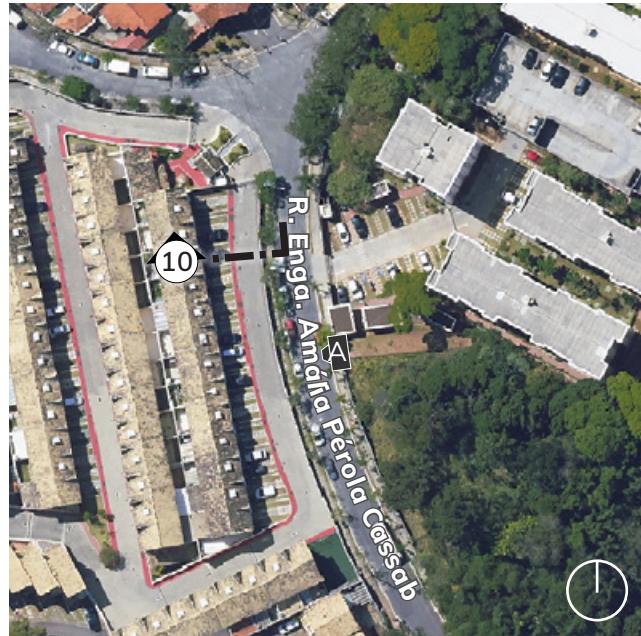
Foto 57 - Igreja Batista (R. Edith Junqueira de Azevedo Marques, 91)

A. SUBSTITUIÇÃO TOTAL POR GRADES: ÁREAS COMUNS E DE CIRCULAÇÃO

Muros que cerquem áreas comuns abertas dos condomínios - áreas de estacionamento, circulação, piscinas, salões de festas e etc - que deem direto para a rua devem ser substituídos integralmente por grades.

Essas áreas não prescindem de privacidade e não proporcionam privacidade dentro dos próprios condomínios. As pessoas presentes ou que circulam nessas áreas tem potencial de vigiar os espaços públicos.

As imagens a seguir ilustram essa substituição no condomínio Morada do Horto:



Planta de contexto 01 - R. Engº Amália Pérola Cassab



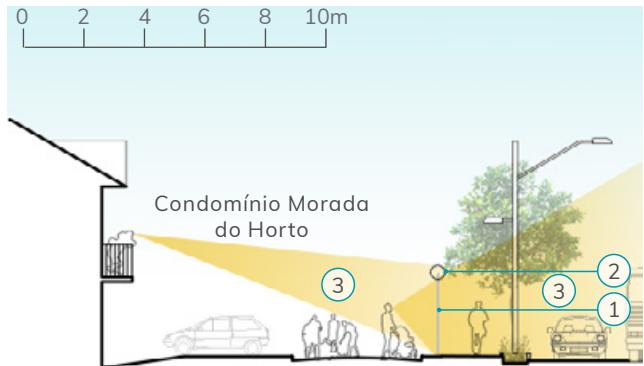
Foto 58 - Muros em áreas comuns (Condomínio Morada do Horto - R. Eng. Amália Pérola Cassab, 20)



Corte 10 - sem alteração dos muros
R. Eng. Amália Pérola Cassab

- ① Muro
- ② Dispositivos de segurança (aramo farpado, cerca elétrica e etc)
- ③ Rua interna ao condomínio
- ④ Iluminação pública
- ⑤ Canteiro pluvial

nota: em casos de muros de arrimo, manter a parte de contensão e substituir a parte superior



Corte 11 - com substituição dos muros
R. Eng. Amália Pérola Cassab

- ① Substituição por grades
- ② Manter dispositivos de segurança, pois não alteram a qualidade de vigia da rua e, se mantidos pelos moradores, podem passar uma maior sensação de segurança
- ③ Novo campo de visão dos moradores



Perspectiva esquemática 09 - substituição total de muros por grades - proposta
R. Eng. Amália Pérola Cassab

B. SUBSTITUIÇÃO PARCIAL POR GRADES - FUNDOS DE RESIDÊNCIAS

Muros que cerquem fundos de casas devem ser reduzidos para alturas entre 1,75m e 2,00m a partir do nível da rua e completados por grades na parte superior, se necessário.

Essa altura permite que os moradores das casas tenham uma maior vigia sobre os espaços públicos, principalmente a partir dos andares mais altos dos sobrados, mas mantém a privacidade que as fachadas posteriores exigem pelo caráter privado e recluso.

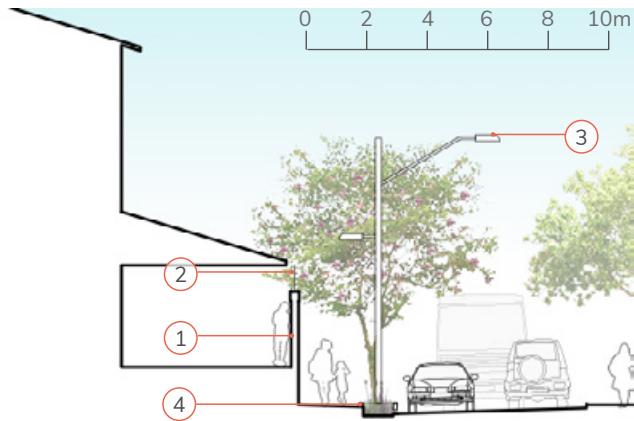
As imagens a seguir ilustram essa intervenção no condomínio Greenland , com casas ligeiramente acima do nível da rua :no condomínio Solar do Ypê , com casas ligeiramente a baixo do nível da rua:



Planta de contexto 02 - R. Sócrates de Abrahão

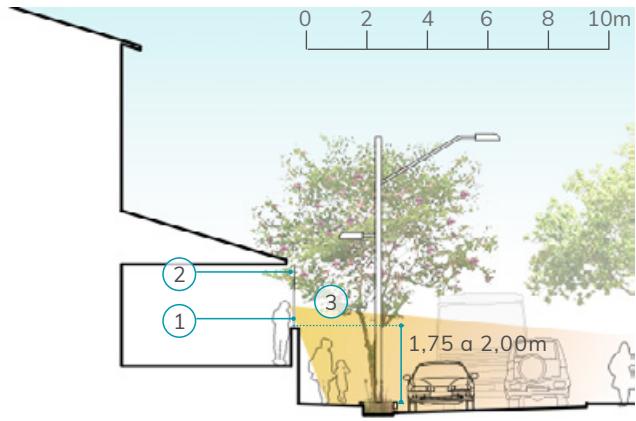


Foto 59 - Muros fundos de residência acima do nível da rua (Condomínio Greenland - Rua Sócrates Abrahão, 16)



Corte 12 - sem alteração dos muros
R. Sócrates Abrahão

- ① Muro
- ② Dispositivos de segurança (aramo farpado, cerca elétrica e etc)
- ③ Iluminação pública
- ④ Canteiro pluvial



Corte 13 - com substituição dos muros
R. Sócrates Abrahão

- ① Substituição por grades
- ② Manter dispositivos de segurança, pois não alteram a qualidade de vigia da rua e, se mantidos pelos moradores, podem passar uma maior sensação de segurança
- ③ Novo campo de visão dos moradores



Perspectiva esquemática 10 - substituição dos muros em casas acima do nível da rua - proposta
R. Sócrates Abrahão

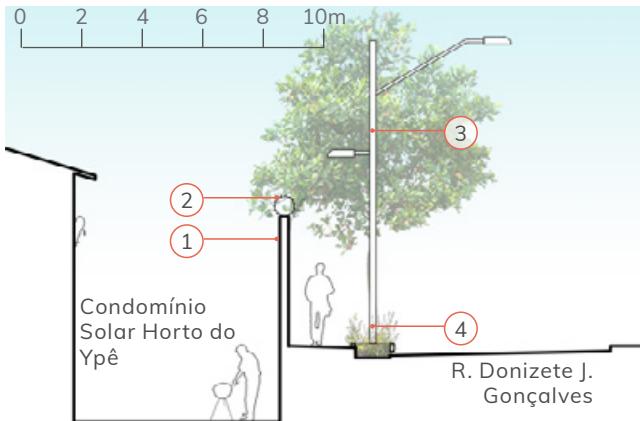
A seguir a mesma proposta ilustrada em casas a baixo do nível da rua do condomínio Solar do Ypê :



Planta de contexto 03 - R. Donizete J. Gonçalves

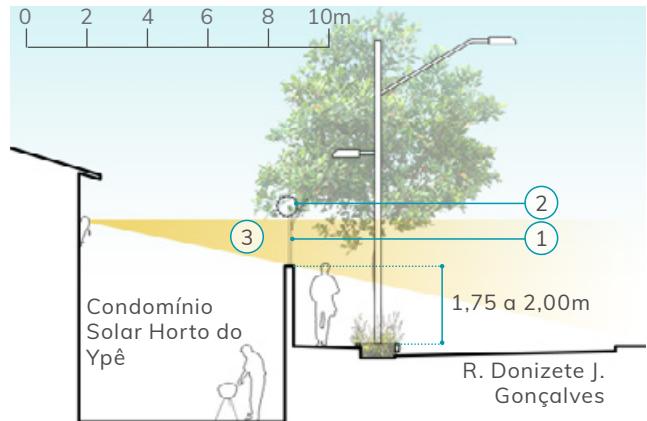


Foto 60 - Muros fundos de residência abaixo do nível da rua (Condomínio Solar do Ypê - R. Antônio Ambuba,50)



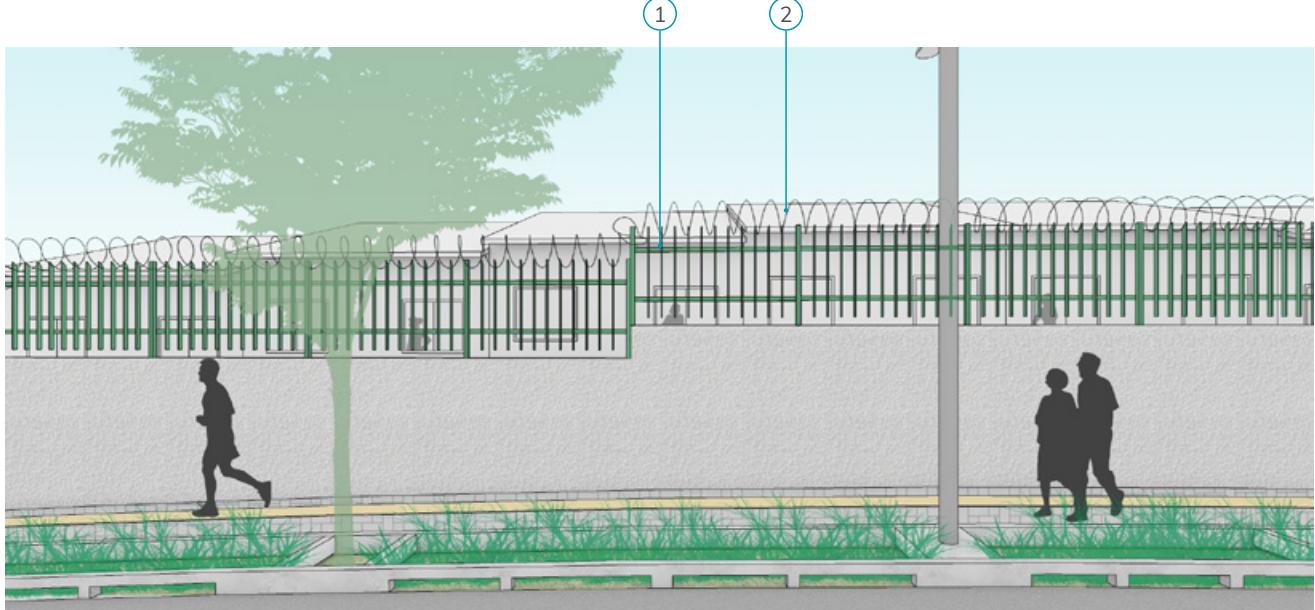
Corte 14 - sem alteração dos muros
R. Donizete J. Gonçalves

- ① Muro
- ② Dispositivos de segurança (aramo farpado, cerca elétrica e etc)
- ③ Iluminação pública
- ④ Canteiro pluvial



Corte 15 - com substituição dos muros
R. Donizete J. Gonçalves

- ① Substituição por grades
- ② Manter dispositivos de segurança, pois não alteram a qualidade de vigia da rua e, se mantidos pelos moradores, podem passar uma maior sensação de segurança
- ③ Novo campo de visão dos moradores

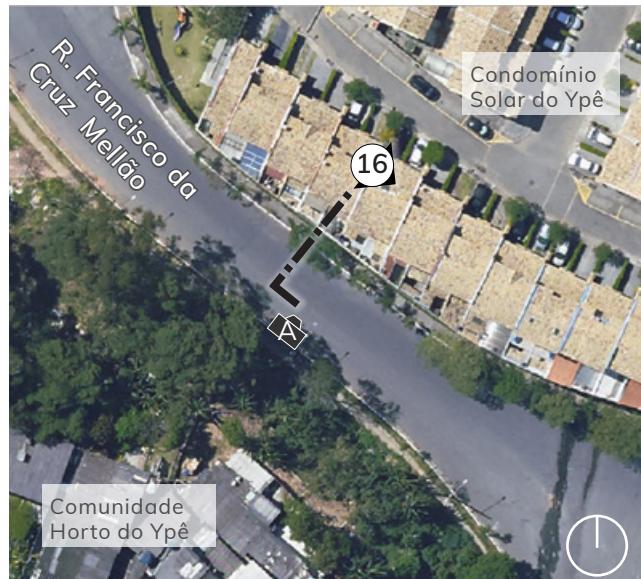


Perspectiva esquemática 11 - substituição dos muros em casas abaixo do nível da rua - proposta
R. Antônio Ambuba

parte III

Uma situação comum no Horto do Ypê são condomínios horizontais nos quais os fundos das casas voltados para a rua estão num nível muito mais alto que o nível da rua, contidos por um muro de arrimo que se estende e faz o fechamento das casas.

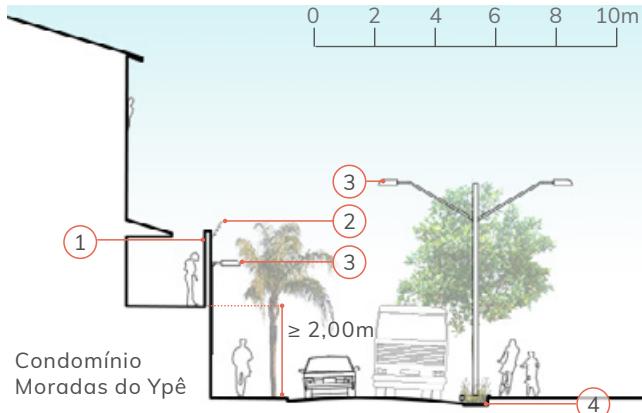
Nesses casos, em que o muro de contenção está a mais de 2m de altura do nível da calçada, deve-se manter o trecho de contenção e substituir todo o muro acima por grades, dado que a altura do muro de contenção já garante privacidade para as casas.



Planta de contexto 04 - R. Francisco da Cruz Mellão

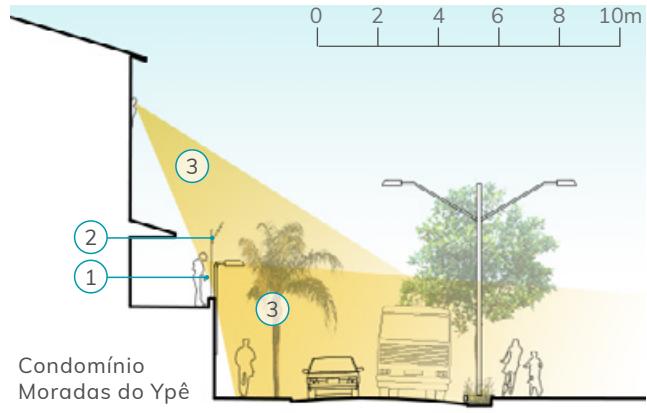


Foto 61 - Muros fundos de residência a mais de 2m do nível da rua (Condomínio Moradas do Ypê Ypê - R. Antônio Ambuba, 80)



Corte 16 - sem alteração dos muros
R. Francisco da Cruz Mellão

- ① Muro
- ② Dispositivos de segurança (aramo farpado, cerca elétrica e etc)
- ③ Iluminação pública
- ④ Canteiro pluvial



Corte 17 - com substituição dos muros
R. Francisco da Cruz Mellão

- ① Substituição por grades
- ② Manter dispositivos de segurança, pois não alteram a qualidade de vigia da rua e, se mantidos pelos moradores, podem passar uma maior sensação de segurança
- ③ Novo campo de visão dos moradores

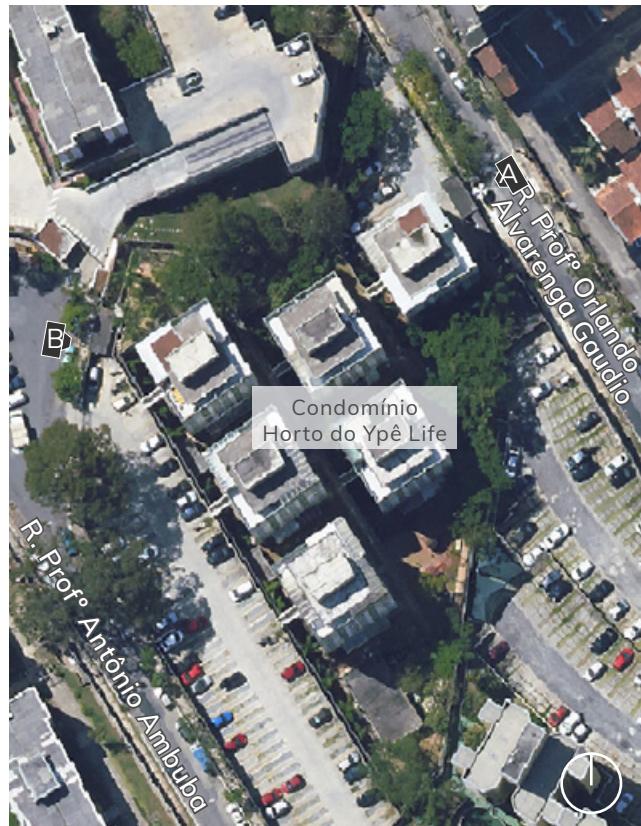


Perspectiva esquemática 12 - substituição dos muros em casas muito acima do nível da rua - proposta
R. Francisco da Cruz Mellão

5.2. Novas portarias

As grandes quadras têm um impacto negativo para a vitalidade dos espaços públicos no Horto do Ypê. A ocupação dessas quadras por grandes condomínios não permite recortes para conectar as ruas do bairro, portanto, pensando neste impedimento, **são propostas novas portarias de acesso para os condomínios**, que criarião novas possibilidades de trajetos e acessos, funcionando como um recorte de quadra para os moradores dos condomínios e prestadores de serviços.

Hoje, no próprio Horto do Ypê, já existem condomínios com mais de um acesso, como o condomínio Horto do Ypê Life :



Planta de contexto 05 - Acessos do condomínio Horto do Ypê Life



Foto 62 - Acesso do condomínio Horto do Ypê Life pela R.Antonio Ambuba



Foto 63 - Acesso do condomínio Horto do Ypê Life pela R.Profº Orlando Alvarenga Gaudio

Ter mais de uma entrada, principalmente em condomínios de baixo padrão como o Horto do Ypê Life, só é possível pelo baixo custo de implantação e manutenção de sistemas automáticos de acesso, que não exigem porteiros nem espaço físico. Portan-

to, **os novos acessos propostos nesse trabalho são todos por controle automático.**

As novas entradas poderão servir tanto a pedestres como veículos, dependendo de sua implantação, que seguem os critérios a seguir:

- Devem ser implantadas nas áreas de circulação ou de estacionamento dos condomínios;
- Devem ser privilegiadas aberturas em ruas diferentes, ao invés de mais aberturas numa mesma rua;
- Sempre deve haver acesso de pedestres prevendo acessibilidade universal, exceto quando a diferença de nível entre a rua e o condomínio for muito abrupta e inviabilizar rampas;
- Deve haver no máximo um acesso de veículos em cada rua para interferir menos o possível nos percursos dos pedestres;
- Os acessos de veículos só devem ser feitos onde forem compatíveis a topografia e as condições internas do condomínio - área de manobra, vagas ou obstáculos físicos;

A. NOVAS PORTARIAS DE PEDESTRES



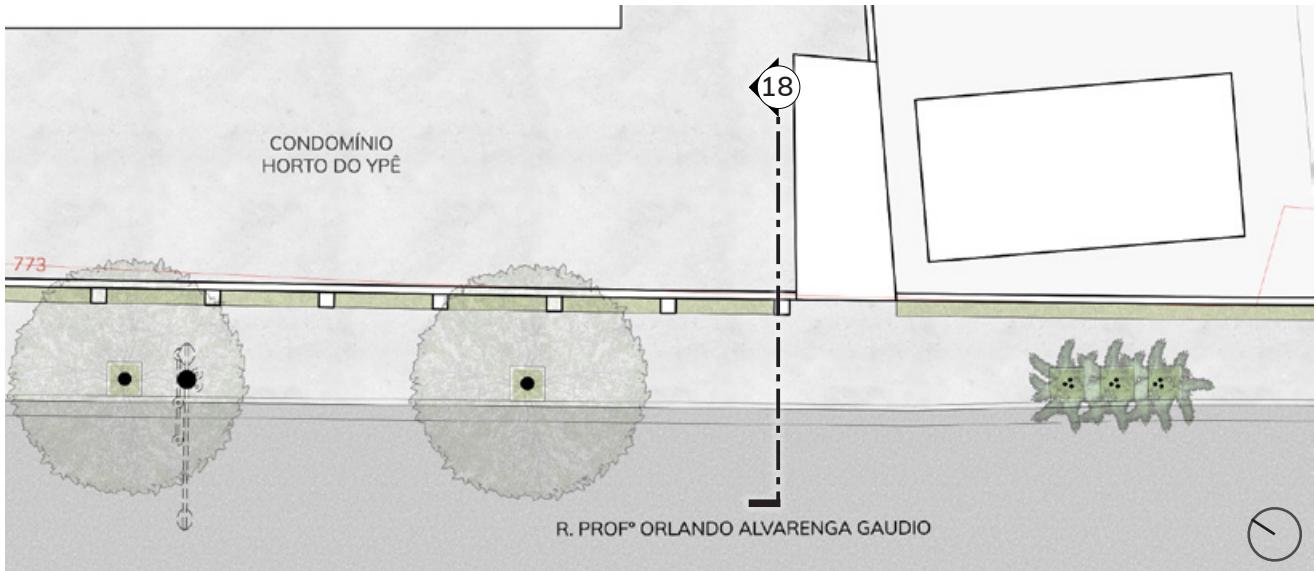
Foto 64 - Muro entre o condomínio Horto do Ypê e a R. Profº Orlando Alvarenga Gaudio



Planta de contexto 06 - R. Profº Orlando Alvarenga Gaudio

Para ilustrar essa intervenção foi escolhido um novo acesso proposto nos fundos do condomínio Horto do Ypê na R. Prof. Orlando Alvarenga Gaudio. É uma sugestão de projeto que traz ideias gerais da proposta, mas cada novo acesso deve ter um projeto próprio considerando suas especificidades.

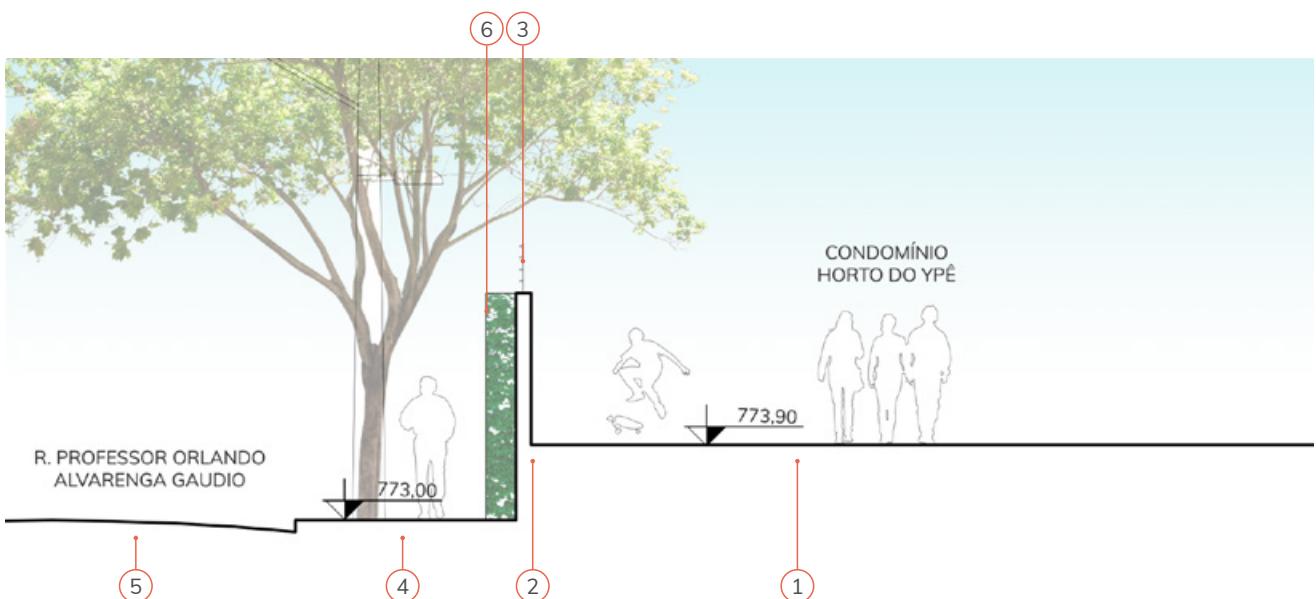
- ① Área privada de circulação de veículos
- ② Muro entre o condomínio e a rua
- ③ Dispositivos de segurança (cerca elétrica, arame farpado e etc)
- ④ Calçada
- ⑤ Leito Carroçável
- ⑥ Contraforte



Planta 18 - Fundos do condomínio Horto do Ypê na
R. Profº Orlando Alvarenga Gaudio- existente

0 1 2 3 4 5m

nota: curvas de nível do Mapa Digital da Cidade de
São Paulo com base em levantamento de 2004-2005



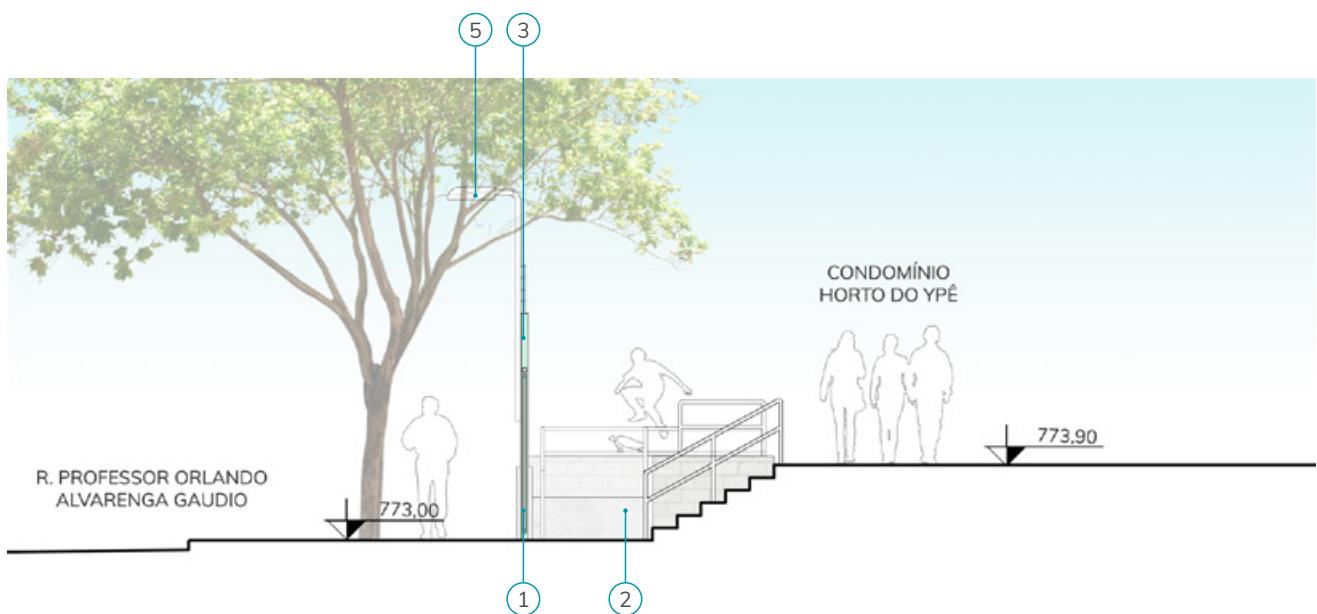
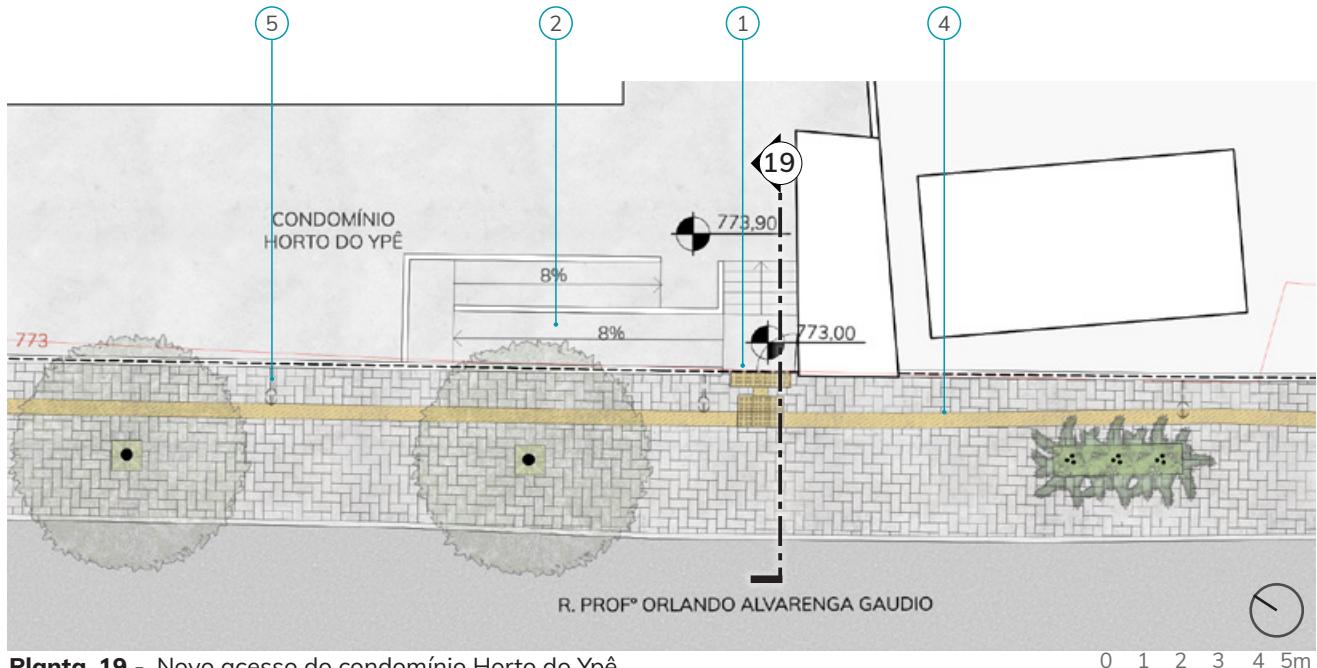
Corte 18 - Fundos do condomínio Horto do Ypê na
R. Profº Orlando Alvarenga Gaudio- existente

2 1 0 1 2 3 4 5m



Perspectiva esquemática 13 - Novo acesso para pedestres do condomínio Horto do Ypê na R. Profº Orlando Alvarenga Gaudio- [proposta](#)

- 1 **Portão de pedestres**
- 2 **Conjunto de rampas e escadas** que garantam acesso universal; As rampas só devem ser dispensadas quando não houver possibilidade de instalação por uma diferença abrupta de nível
- 3 **Substituição de muros por grades**
- 4 **Piso tátil**
- 5 **Poste de iluminação** fixado nas grades dos condomínios



B. NOVAS PORTARIAS DE PEDESTRES COM PASSAGEM DE VEÍCULOS



Foto 65 - Muro entre o a rua interna do condomínio Greenland e a R. Osíris de Camargo

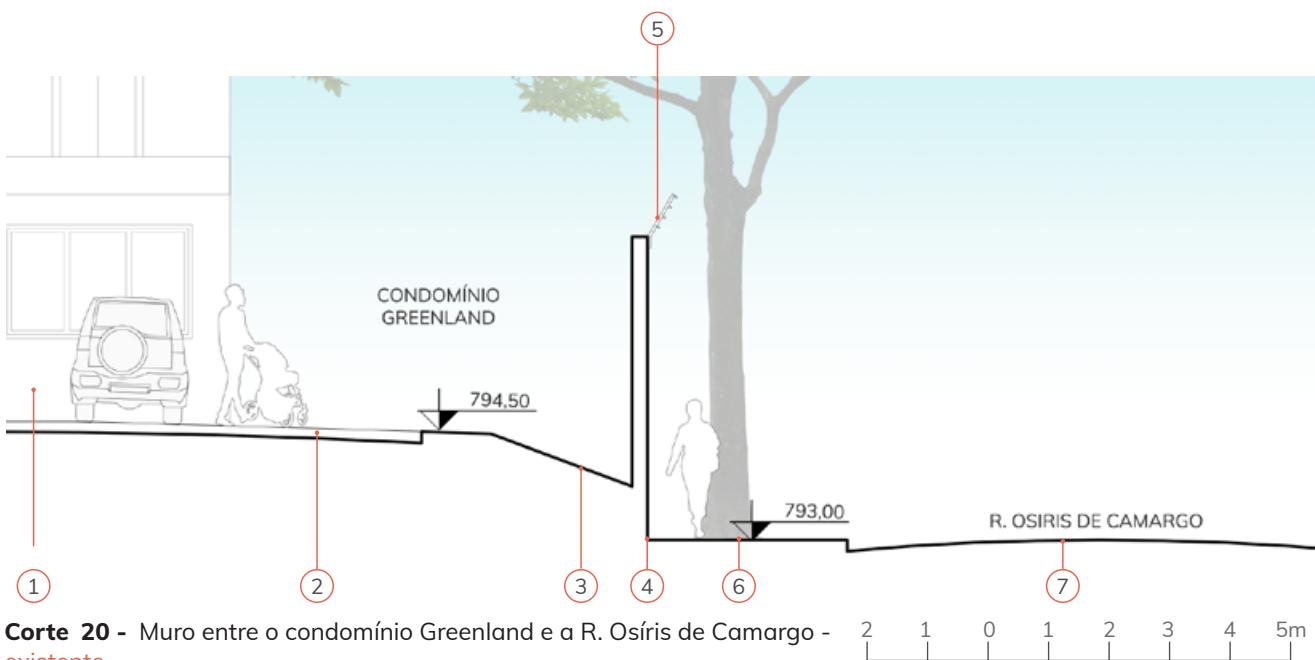
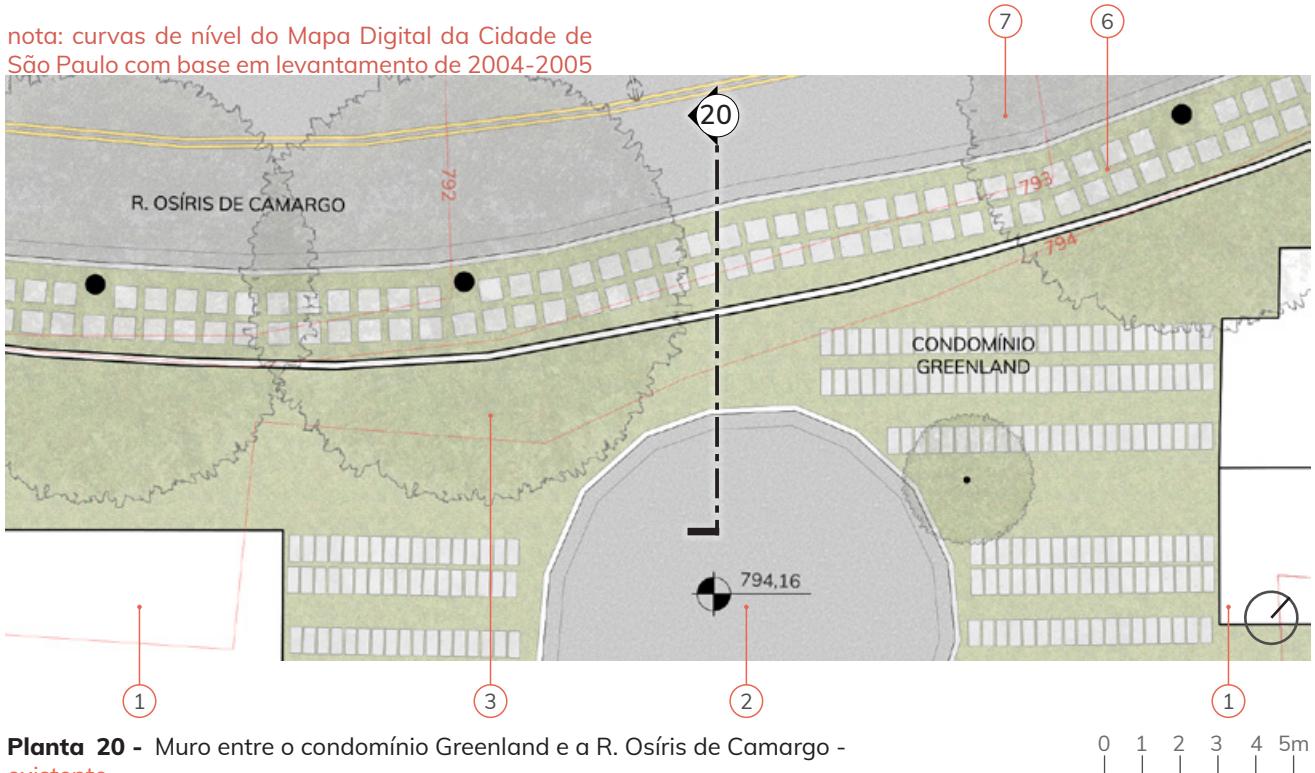


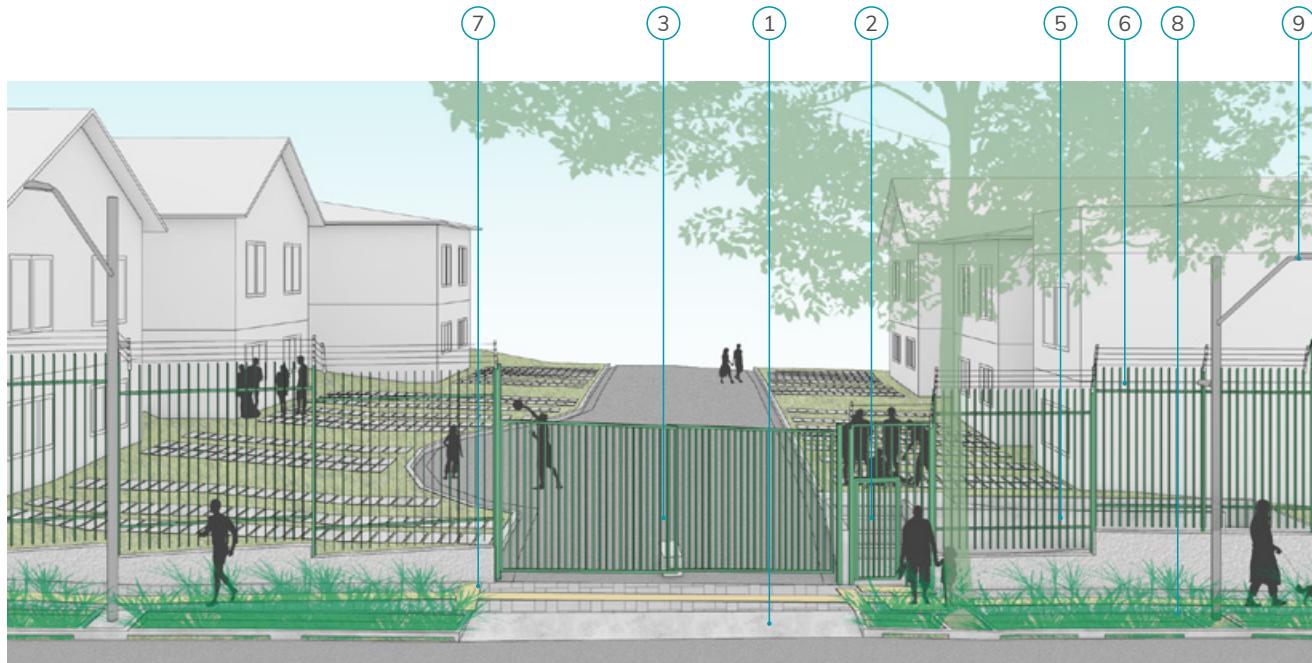
Planta de contexto 07 - R. Osíris de Camargo

Para ilustrar novos acessos de pedestre com passagem de veículos foi escolhido o novo acesso do condomínio Greenland para a R. Osíris de Camargo.

- ① Unidade do condomínio
- ② Rua privada sem saída
- ③ Área privada do condomínio
- ④ Muro entre o condomínio e a rua
- ⑤ Dispositivos de segurança (cerca elétrica, arame farpado e etc)
- ⑥ Calçada
- ⑦ Leito Carroçável

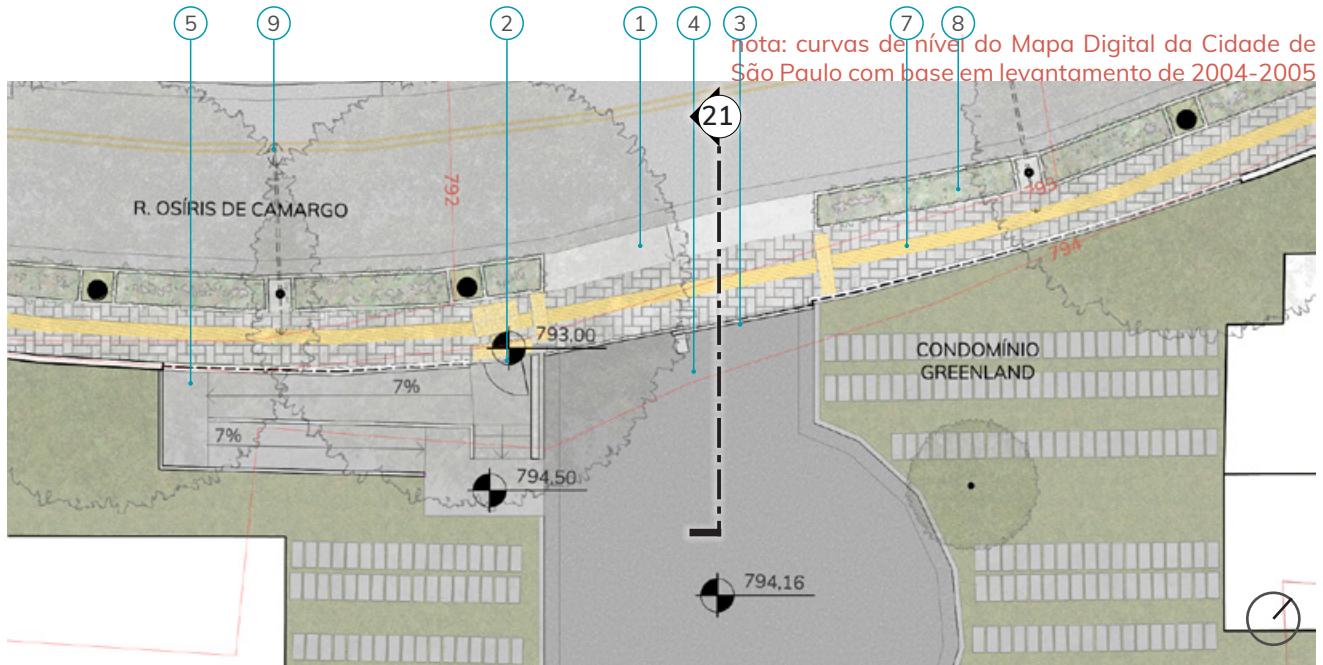
nota: curvas de nível do Mapa Digital da Cidade de São Paulo com base em levantamento de 2004-2005



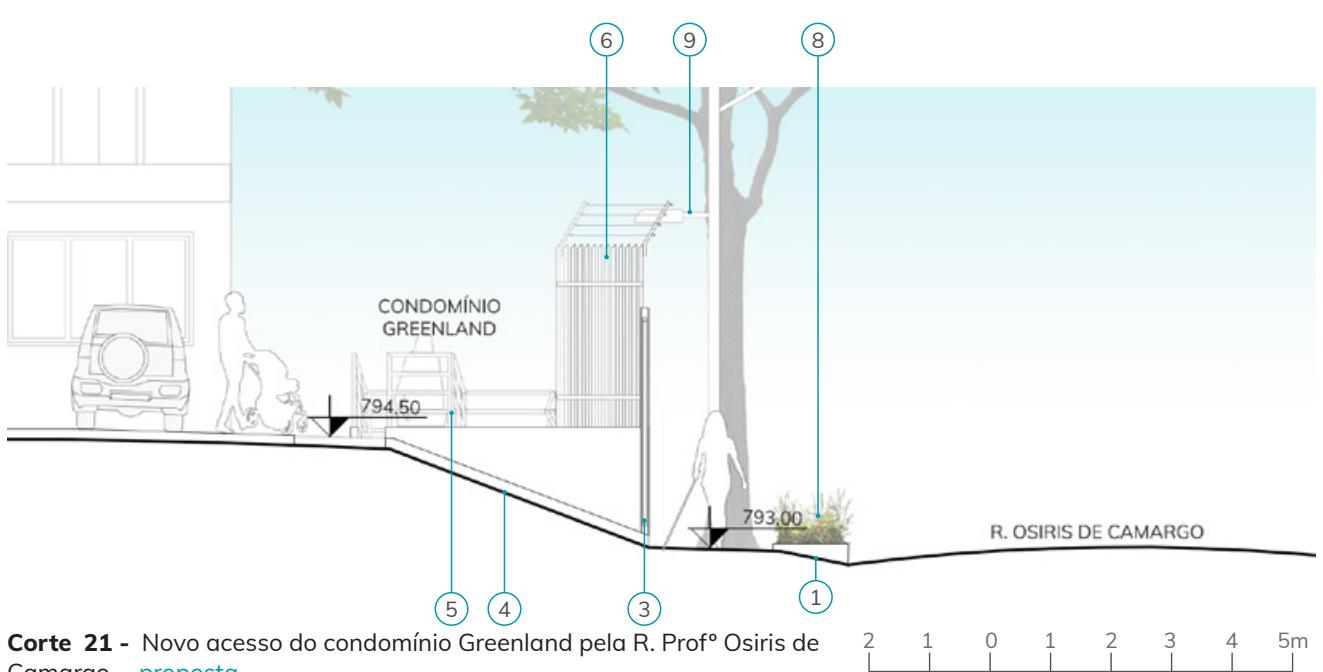


Perspectiva esquemática 14 - Novo acesso para veículos e pedestres do condomínio Greenland na R. Osíris de Camargo - [proposta](#)

- ① Rebaixo de guia
- ② Portão de pedestres
- ③ Portão de veículos
- ④ Rampa para veículos devido a diferença de nível
- ⑤ Conjunto de rampas e escadas para acesso universal de pedestres, todos os acessos de pedestres devem garantir acesso universal
- ⑥ Substituição de muros por grades
- ⑦ Piso tátil
- ⑧ Canteiro pluvial
- ⑨ Poste de iluminação



Planta 21 - Novo acesso do condomínio Greenland pela R. Profº Osiris de Camargo - proposta



Corte 21 - Novo acesso do condomínio Greenland pela R. Profº Osiris de Camargo - proposta

MAPA 23: MUDANÇA DE FECHAMENTOS

100 50 0 100 200m



MAPA 24: NOVAS PORTARIAS

100 50 0 100 200m



6. | Readequação do centro comercial

Assim como as alterações nos condomínios, alterações que mexam no Shopping Center Horto do Ypê, localizado em frente ao acesso pela Es. do Campo Limpo, envolvem o interesse privado e a sua iniciativa. Portanto, essas alterações precisariam de incentivos fiscais e outros mecanismos para que sejam implementadas.

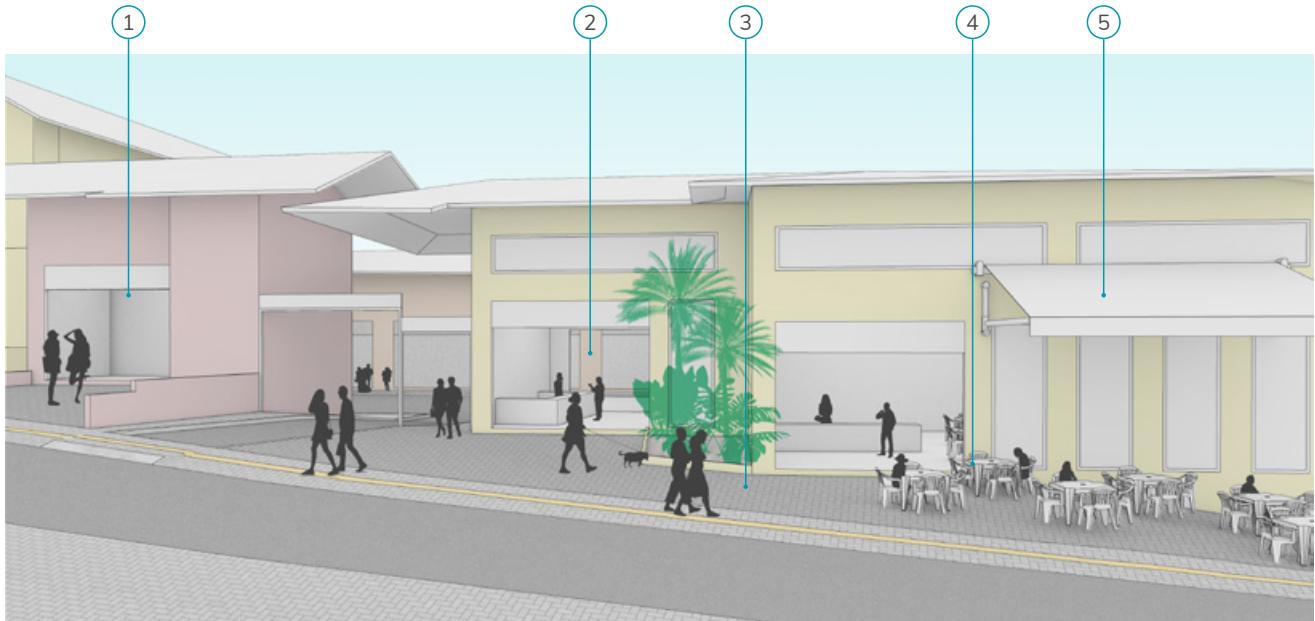


Foto 66 - Center Shopping Horto do Ypê, fachada da R. Francisco da Cruz Mellão

A ideia geral da proposta é **abrir o comércio para a R. Francisco da Cruz Mellão**. As unidades comerciais que ficam na R. Edith Junqueira de Azevedo Marques já são abertas para a rua (foto 67) e mostram a potencialidade desse conjunto comercial ser um grande marco da dinâmica urbana do bairro, com olhos para a rua e estimulando a presença e passagem de pessoas.



Foto 67 - Center Shopping Horto do Ypê, fachada da R. Edith Junqueira de Azevedo Marques



Perspectiva esquemática 15 - Novo caráter do centro comercial na R. Francisco da Cruz Mellão - proposta

- ① **Abertura das unidades para a calçada da R. Francisco da Cruz Mellão;**
- ② **Manter aberturas para o pátio interno**, se viável, para promover permeabilidade visual e manter o comércio interno ativo;
- ③ **Trocar as vagas asfaltadas pela ampliação do piso intertravado das calçadas**, diferenciado pela cor a área privada, ampliando o passeio, podendo abrigar extensões desse comércio e, eventualmente funcionando como estacionamento para o abastecimento. Também se aplica para unidades da R. Edith Junqueira de Azevedo Marques;
- ④ **Incentivar a apropriação dessas novas calçadas** com mesas, cadeiras e outros mobiliários desses comércios, incentivando a permanência das pessoas, que ocupem e vigiem a rua. Também se aplica para unidades da R. Edith Junqueira de Azevedo Marques;
- ⑤ **Toldos para a proteção da chuva** e qualquer forma de adaptação necessária que proporcione a apropriação pública desses novos espaços;

7. | Vielas e ruas sem saída

Tanto as ruas sem saída quanto as vielas, são espaços com grande potencial para mudança e que podem ter uma grande qualidade para os pedestres e para o sistemas de espaços livres da

região. Estão sendo apresentados depois de várias outras intervenções para as ilustrar de forma conjugada.

7.1. Vielas

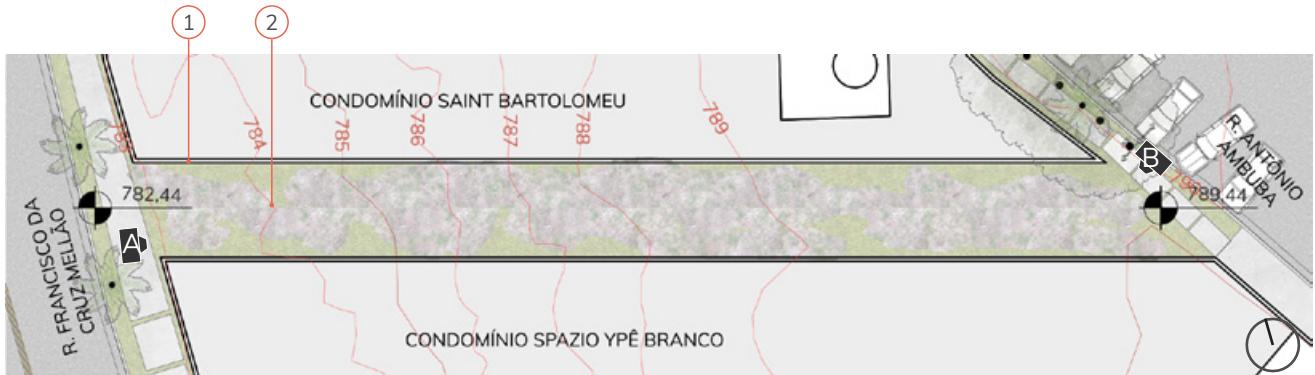
As vielas do Horto do Ypê podem ter sido projetadas para a condução das águas pluviais, mas também são importantes conexões viárias que quebram as grandes quadras do bairro e possibilitam uma diversificação de percursos. Além disso são espaços essencialmente voltados para os pedestres, que de fato ocupam e vigiam os espaços públicos.

Como indicado na Parte 2 deste tra-

lho, existem três vielas dentro do Horto do Ypê e apenas uma com escadas e iluminação pública.

Assim como as demais ruas, esse trabalho propõe uma solução tipo para as três vielas e, a seguir, será ilustrada na viela entre os condomínios Spazio Ypê Branco e Saint Bartolomeu, que conecta a R. Francisco da Cruz Mellão, com a R. Antônio Ambuba.

- ① Cercada pelos muros do condomínio;
- ② Piso irregular, sem tratamento e ausência de escadas;
- ③ Sem iluminação pública ou qualquer outro tipo de infraestrutura;



Planta 22 - Viela entre os condomínios Spazio Ypê Branco e Saint Bartolomeu a partir da R. Antônio Ambuba - **existente**

4 2 0 4 8 10m



Foto 68 - Viela entre os condomínios Spazio Ypê Branco e Saint Bartolomeu a partir da R. Francisco da Cruz Mellão

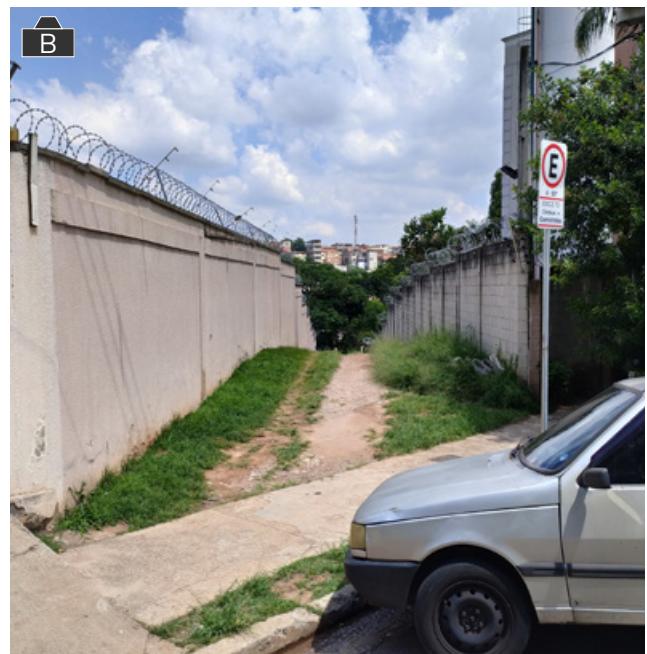
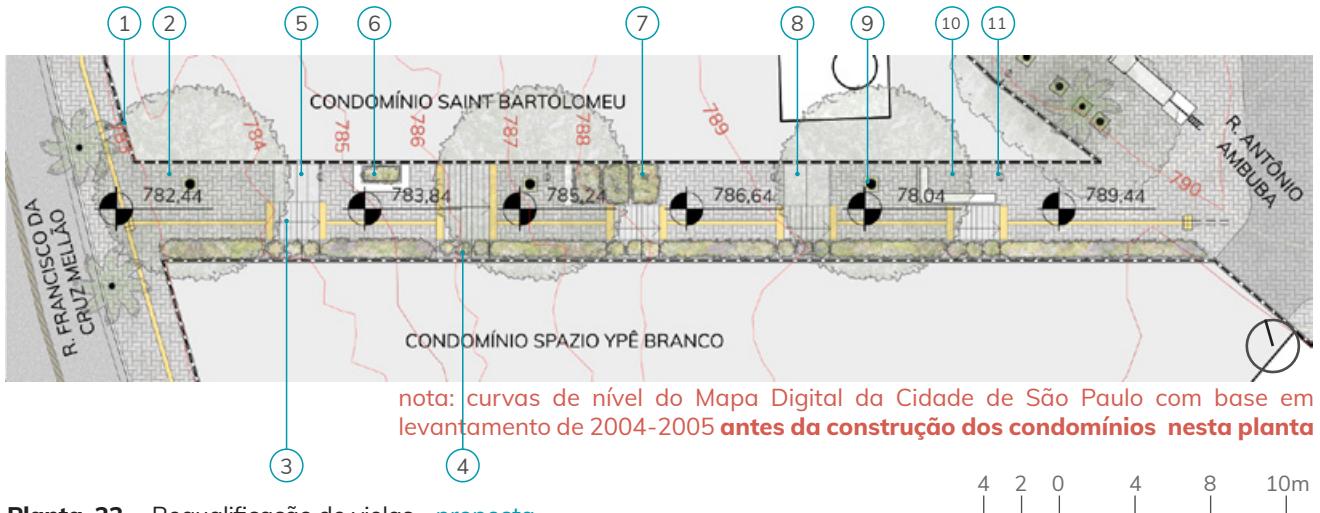
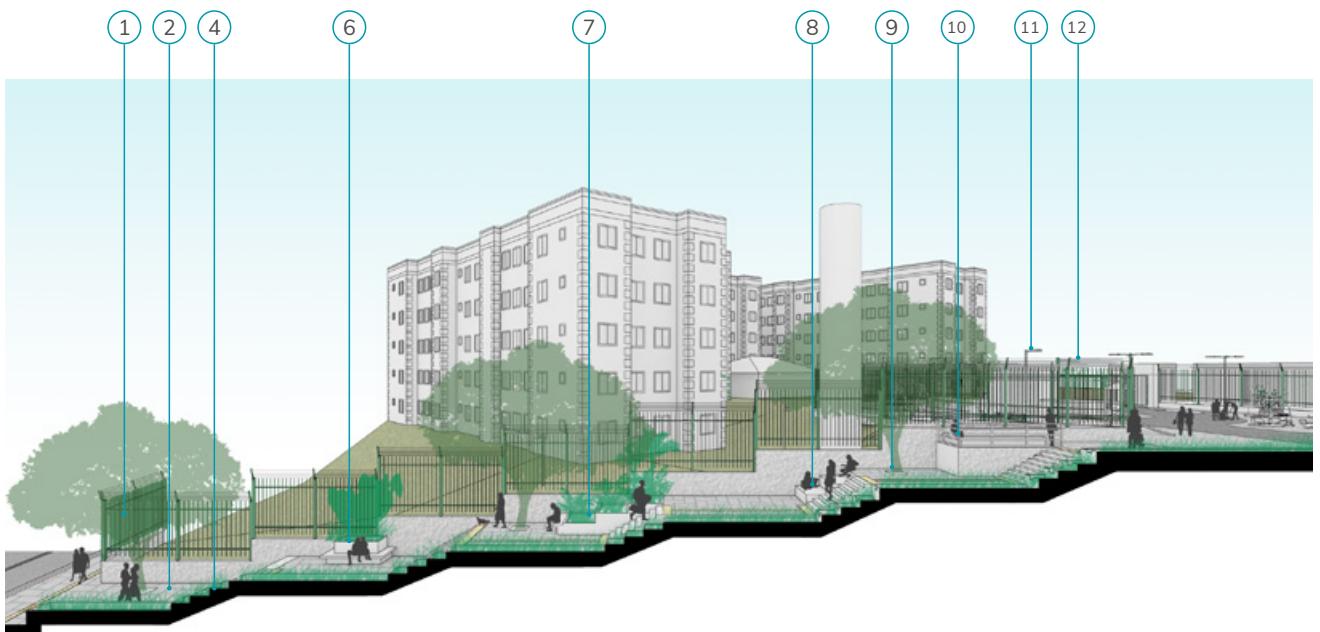


Foto 69 - Viela entre os condomínios Spazio Ypê Branco e Saint Bartolomeu a partir da R. Antônio Ambuba

- ① **Substituição dos muros por grades**, deixando a viela vigiada pelos moradores dos condomínios
- ② **Revestimento com piso intertravado**, regulando o piso e definindo patamares confortáveis para a o passeio;
- ③ **Escadas com até 1,5m de altura**, permitindo a visibilidade de um patamar inferior para o superior pela maioria da população. **Lances distribuídos de forma uniforme** ao longo da viela para se acomodarem mais facilmente ao terreno;
- ④ **Escada hidráulica com canteiros pluviais** para maior contensão das águas pluviais.
Diferentes formas de ocupação dos patamares:
 - ⑤ **Arquibancada**
 - ⑥ **Canteiros e bancos**
 - ⑦ **Jardim pluvial**
 - ⑧ **Patamares menores**
 - ⑨ **Plantio de árvores.**
 - ⑩ **Bancos e parapeitos** conformando um mirante;
 - ⑪ **Iluminação pública;**
 - ⑫ **Manutenção dos sistemas privados de segurança** que não obstruam a vista, mantendo a vigia da rua, providenciando sensação de segurança aos condôminos



Planta 23 - Requalificação de vielas - proposta



Perspectiva esquemática 16 - Requalificação de viela - proposta

7.2. Ruas sem saída



Foto 70 - Final da R. Antônio Ambuba

As ruas sem saída são resultantes do traçado viário rodoviarista e labiríntico das cidades jardins, são a materialização de uma malha viária desconectada.

Porém são hoje espaços com um grande

- ①
- ② Grande área asfaltada para retornos sem necessidade de manobra;
- ③ Calçadas estreitas que contornam o balão, não proporcionam conectividade nem variedade de uso;

Pela sua ociosidade tornou-se uma área de estacionamento de veículos, o que também mostra o excesso de área asfaltada para a realização de retornos;

potencial de diversificação de ocupação. A proposta é torná-las em ruas compartilhadas, valorizando a presença do pedestre, aproveitando a sua grande área para criar espaços de estar e lazer.



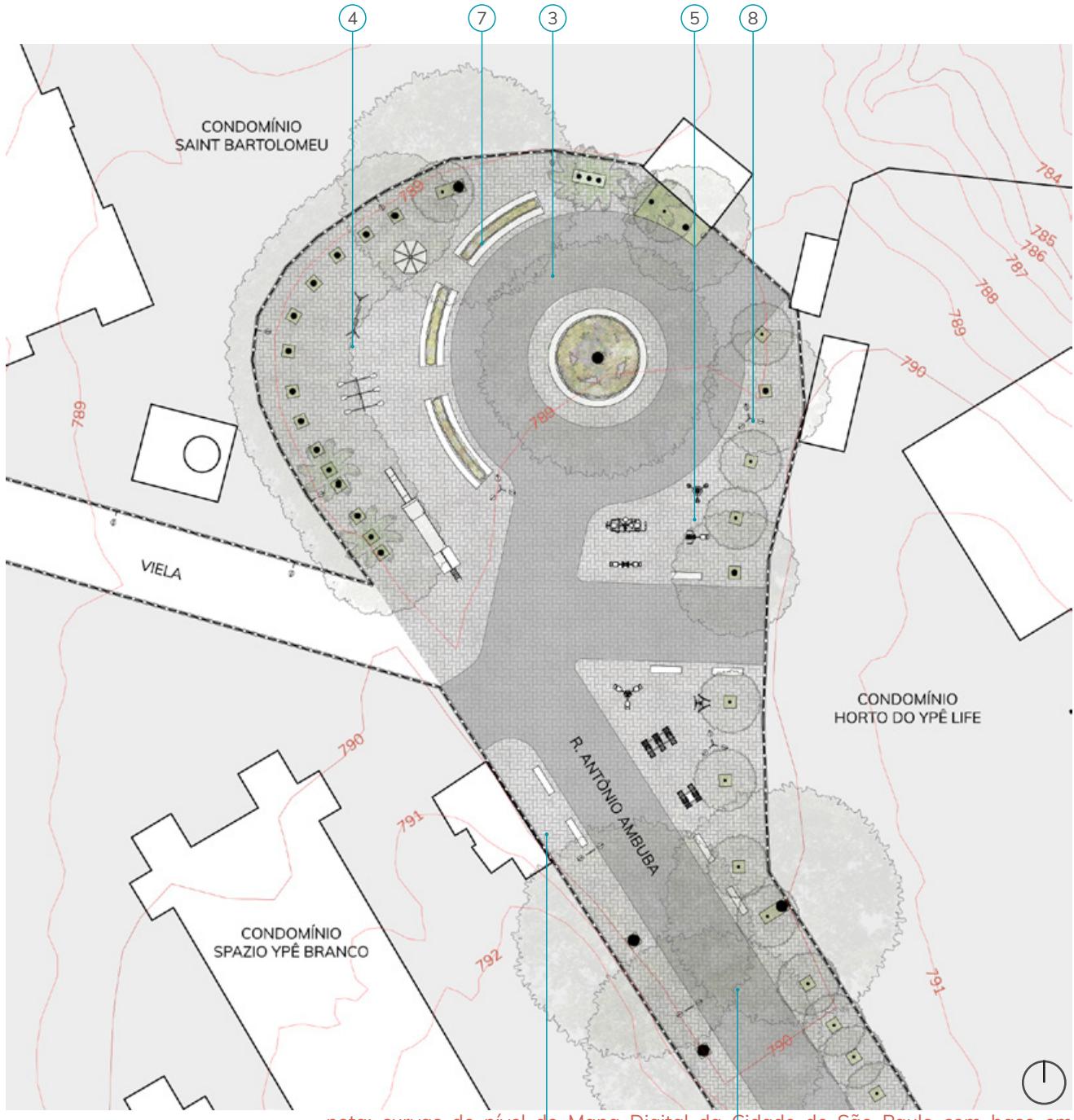
Planta 24 - Rua sem saída - existente
R. Antônio Ambuba



Planta - proposta

Elevador e passarela

- ① **Nivelamento de toda a rua. Com revestimento por piso intertravado de concreto**, funcionando como continuações das demais calçadas do bairro;
- ② **Diferenciação da dos trajetos de automóvel** pela mudança de cor no piso;
- ③ **Prever trajetos para retorno** a fim reduzir a necessidade de retorno em marcha ré;
- ④ **Área de playground;**
- ⑤ **Área de academia ao ar livre;**
- ⑥ **Locação de bancos simples;**
- ⑦ **Bancos e canteiros** que conformem diferentes situações e enriqueçam o espaço;
- ⑧ **Iluminação pública;**



Planta 25 - Rua sem saída - proposta
R. Antônio Ambua

nota: curvas de nível do Mapa Digital da Cidade de São Paulo com base em levantamento de 2004 605 antes da construção dos condomínios nesta planta

8. | Diretrizes de ocupação

Apenas três lotes do Horto do Ypê estão desocupados e se encontram fora de áreas de APP, portanto são os únicos que podem ser ocupados por construções. A princípio poderiam parecer ter um potencial de diversificação de usos no bairro, contudo, a ocupação homogênea pelo uso residencial em quase toda a área do Horto do Ypê não proporciona condições para uma diversificação ricas de uso, esses lotes isolados não sustentariam comércios, prestações de serviços.

Mesmo com as propostas deste trabalho, não acredita-se que o movimento gerado pela qualificação dos espaços públicos possam criar um cenário propício para o comércio ou serem o

suficiente para quebrarem o isolamento geográfico para usos institucionais, por exemplo.

Por isso esse trabalho sugere que, se após estudos de viabilidade ratificar a impossibilidade de ocupação por usos não residenciais, **as novas construções sigam alguns parâmetros que qualifiquem e estimulem o uso dos espaços públicos**, valorizando os próprios imóveis. Segundo todos os princípios de democratização do espaço público e da promoção de lugares seguros explorados nesse trabalho.

Nas páginas a seguir será esboçada uma ocupação no terreno da R. Pedrina Maria da Silva Valente para ilustrar essa proposta.



Foto 71 - Terreno desocupado na R. Pedrina Maria da Silva Valente

MAPA 25: TERRENOS DESOCUPADOS



100 50 0 100 200m



LEGENDA

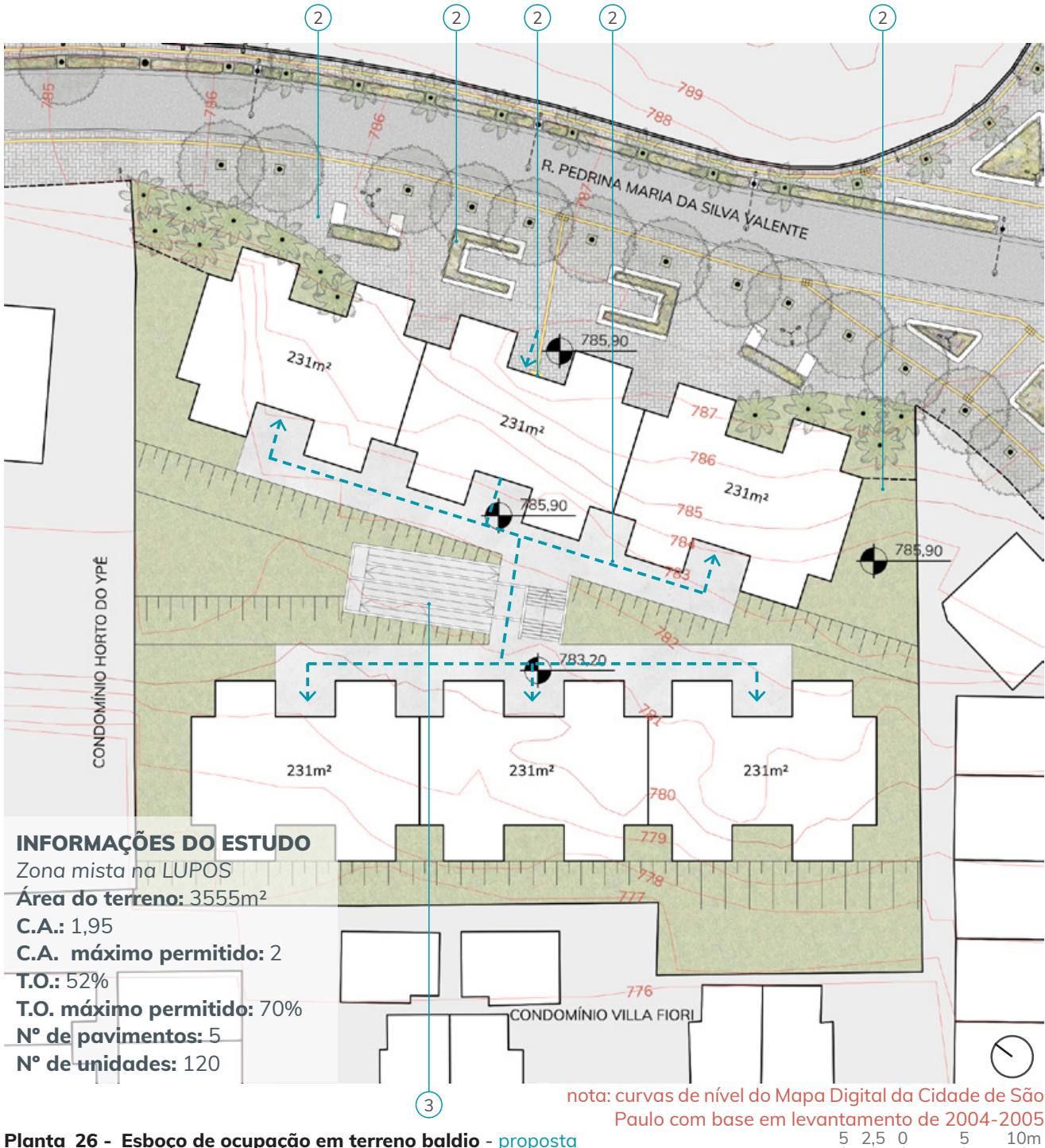
- Lotes desocupados e fora de áreas de APP
- Identificação da imagem



Perspectiva esquemática 17 - Novo acesso para veículos e pedestres do condomínio Greenland na R. Osíris de Camargo - [proposta](#)

O enfoque deste trabalho é nas áreas públicas, mas como arquitetura, urbanismo e paisagismo se interferem, foi feito um esboço para estudar a viabilidade deste tipo de implantação levando em consideração os índices urbanos (TO, CA, taxa de permeabilidade), as condições físicas e a legislação vigente. Esse esboço é apenas para verificação de viabilidade e foi elaborado no final do processo do trabalho, sem orientação.

- ① **Recuo frontal de 5m sem muros** como um alargamento da calçada, como previsto pela lei de zoneamento de 2016;
- ② **Valorização** dessas novas calçadas com canteiros e mobiliários urbanos, enriquecendo o espaço público e aumentando a possibilidade de seu uso e ocupação. Esse
- ③ **Edifícios construídos no recuo de 5m**, com o acesso direto pela calçada, com as janelas voltadas para os espaços públicos, como vigia constante; Volumetria estimada pelo projeto Nova Jaguare elaborado pelo escritório Boldarini Arquitetura e Urbanismo para o Renova -SP
- ④ **Elevação do nível térreo** para não haver grande comprometimento da privacidade das unidades;
- ⑤ **Gradeamento da área privada dos condomínios**, distinguindo o público do privado sem abrir mão da permeabilidade visual
- ⑥ **Área interna dedicada a circulação acessível**, sugere-se os espaços públicos para lazer e convívio



Planta 26 - Esboço de ocupação em terreno baldio - proposta
R. Pedrina Maria da Silva Valente

9. | Manejo das áreas verdes

A última frente a ser explorada por este trabalho será o manejo das áreas verdes que, como comentado na parte II, são uma das principais características do Horto do Ypê.

Essas áreas verdes são tão poucas e tão importantes para a região que no ano de 2013 o então prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, decretou a criação do Parque Horto do Ipê, englobando áreas do Anel Verde.

Foi elaborado um projeto para o parque pelo escritório NK&F Arquitetos Associados que foi parcialmente implementado - apenas o cal-

camento da R. Francisco da Cruz Mellão e a instalação de algumas grades.

Levando em consideração a existência deste projeto, este trabalho:

- Reitera a implementação do projeto elaborado pelo escritório NK&F para o Parque Horto do Ipê;
- Propõe o cercamento das áreas de vegetação densa
- Propõe o cercamento da área de taludes junto a Av. Carlos Caldeira Filho;

MAPA 26: CATEGORIZAÇÃO DAS ÁREAS VERDES

100 50 0 100 200m



9.1. Implantação do Parque Horto do Ipê

O projeto elaborado pelo escritório NK&F prevê ajustes viários - qualificação de travessias, ampliação de esquinas, instalação de rotatórias, entre outros - e prevê ocupações das áreas verdes com praças, equipamentos, caminhos e etc.

Para esse trabalho, que já propõe alterações viárias, provavelmente com maior liberdade do que num projeto para a prefeitura, **serão aproveitadas apenas as intervenções de ocupação das áreas verdes**.

Deve ser prevista a **compatibilização do projeto original com as propostas deste trabalho**, principalmente em relação aos novos acessos, que passam pelo Anel Verde e cruzam o parque.

A imagem dessa página é a prancha de implantação geral da fase 02 do Parque Horto do Ipê..



Imagen 03 - Prancha de implantação geral do Parque Horto do Ipê elaborada pelo escritório NK&F

LEGENDA:

| | |
|---|-------------------------------------|
| Árvores existentes | Área úmida existente |
| Recomposição/Enriquecimento florestal já executado (Fase 1) | VEGETAÇÃO A SER IMPLANTADA (FASE 2) |
| Maciços florestais existentes | |

NOTAS:

- O SERVIÇO CONTRATADO, APÓS RECEBIDO, PASSA A SER DE DOMÍNIO DA P.M.S.P., PODENDO SER UTILIZADO SEM AUTORIZAÇÃO PRÉVIA DE SEU AUTOR, PERMANECENDO DO AUTOR A RESPONSABILIDADE TÉCNICA PELO MESMO.
- CONSIDERAÇÕES RELATIVAS A CET APRESENTADAS NO DESENHO SÃO INDICATIVAS, AGUARDANDO ORIENTAÇÃO POR PARTE DA COMPANHIA.
- O CÁLCULO DE CONTRIBUIÇÕES DE DRENAGEM POR MICROBacias E DIRECIONAMENTO DA ÁGUA PLUVIAL DE CADA TRECHO SERÁ REALIZADA NA ETAPA PROJETO BÁSICO, ESPECIFICAMENTE NO PROJETO DE DRENAGEM DE ÁGUAS PLUVIAIS, JUNTAMENTE COM MEMÓRIA DE CÁLCULO E RESPONSABILIDADE TÉCNICA DO ENGENHEIRO RESPONSÁVEL.

RÁDIO SOCIAL
NK&F ARQUITETOS
ENGENHEIROS
PROJETO BÁSICO
AUTOR: DOUTOR FÁBIO NAMIO
FÁBIO NAMIO
FRANCINE SAKA
RÁDIO SOCIAL
JULIANA DAMIAN
ENGENHEIRO
RESPONSÁVEL PELO PROJETO
ENG. FLORESTAL



| | |
|--|-----------------------------|
| EMPRESA CONTRATADA - RESPONSÁVEL TÉCNICO | |
| OS ASSOCIADOS | CNPJ 02.880.450/0001-41 |
| | N.R.T. |
| | E-mail |
| M.F CONTRATO DA SOC. EQUIVALENTE | M.F PROD SOC ADMINISTRATIVA |
| | ASSINATURA |
| CRES | A.R.T. |
| CRES | WASS |
| CRES | |
| PHARMAK | |

32 REVISÃO CONFORME BLOQUETO EM 02/11/2012
31 REVISÃO GERAL
30 EMISSÃO MÉDIA
REV. modificações

■ DEPAVE 1 - DIVISÃO TÉCNICA DE PAISAGISMO

■ Diretora de Divisão: Eng. Robson Maia Profrenzano

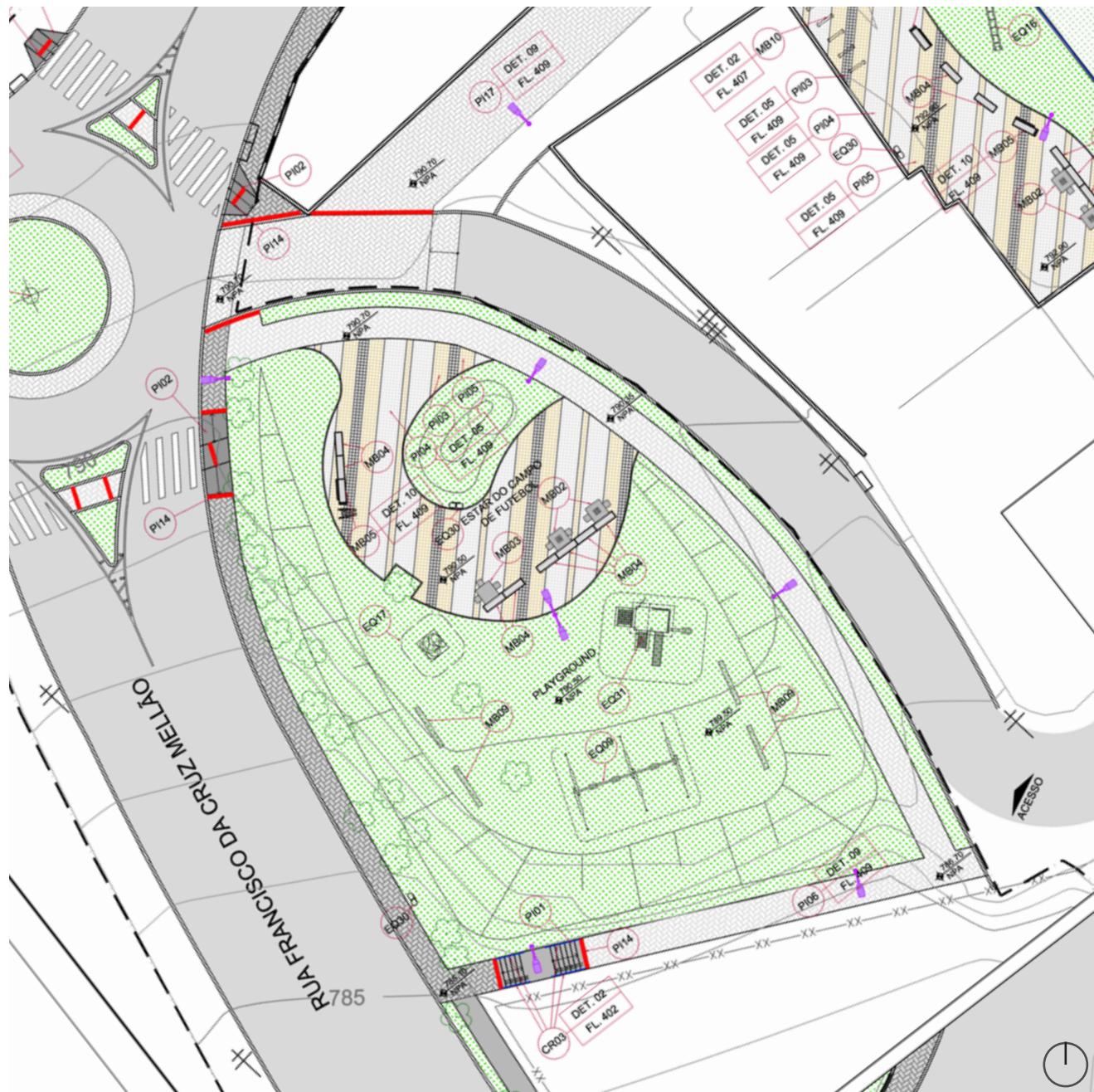
■ COORDENADORIA DE PROJETOS - NÚCLEO SUL

Responsável Técnico: Arq. Cláudia de Paula e Silva Spagnoli

EQUIPE DE ANÁLISE

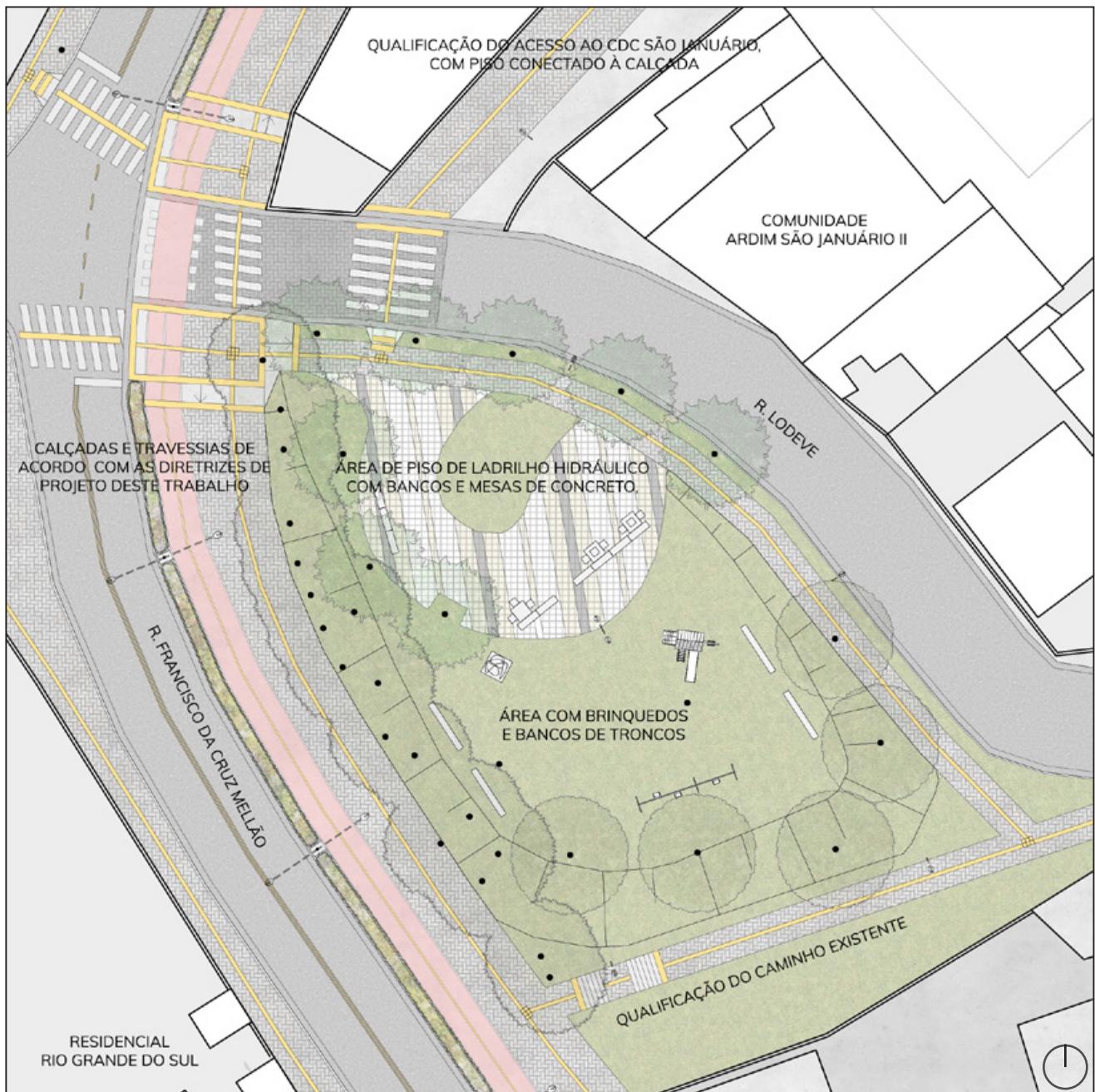
Arq. Tatiane Kato Barbosa de Oliveira
Eng. Agrôn. Henrique Roque Barnabé

| | | | |
|---|--|---------------|--|
|  | SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE | | nº 301 |
| DEPAVE - DEPARTAMENTO DE PARQUES E ÁREAS VERDES | | | PLA <small>código do projeto</small> |
| P.M.S.P. | | | |
| rua: | RUA FRANCISCO DA CRUZ MELLÃO | subprefeitura | CAMPO LIMPO |
| projeto: | PARQUE HORTO DO IPE / FASE 2 / VEGETAÇÃO | área | 131.012,23 m ² |
| assunto: | IMPLEMENTAÇÃO GERAL | status | reclamação |
| utilização do documento: | PHP - PLA PB_301_02.dwg | | |



Planta 27 - Trecho retirado do projeto elaborado pelo escritório NK&F para a praça no acesso pela R. Lodeve

A horizontal number line starting at 0 and ending at 10m. There are tick marks at 4, 2, 0, 4, 8, and 10m. The segments between the tick marks are labeled with their respective values: 4, 2, 0, 4, 8, and 10m.



nota: curvas de nível do Mapa Digital da Cidade de São Paulo com base em levantamento de 2004-2005

Planta 28 - Adaptação de um trecho do projeto elaborado pelo escritório NK&F para este trabalho ilustrando a compatibilização dos projetos



9.2. Cercamento das áreas de vegetação densa

No processo de busca de informações sobre o projeto do Parque Horto do Ipê, não ficou claro se o projeto inclui o gradeamento das áreas com vegetação densa, de qualquer forma, este trabalho propõe esse cerca-

mento. A proposta é gradear todas as áreas que não são gradeadas e substituir os muros e muretas existentes que cercam essas áreas por grades metálicas visualmente permeáveis.

- O uso dessas áreas pode causar um desequilíbrio ambiental pela presença do homem, com iluminação noturna, com poluição ou manejo indevido;
- As grades contêm não apenas o uso, mas a ocupação dessas áreas pela expansão das comunidades;
- Apesar da contensão do uso e da ocupação, o gradeamento permite a contemplação e o contato com a natureza rica dessas áreas.
- Essa proposta inclui as áreas privadas indicadas no mapa. Essas áreas são de proteção permanente, enquanto não houver projeto privado para manejo, devem ser fechadas com grades e não muros e muretas.

9.3. Cercamento das área de taludes

Propõe-se gradear a área de taludes junto com as áreas de vegetação densa, pois sua ocupação é impossibilitada pela topografia e se tornaria uma área residual e pouco vigiada estando apenas de costas para os novos edifícios de HIS do novo acesso a Av. Carlos Caldeira e a baixo da

nova passarela.

Propõe-se também um enriquecimento florestal, indicado como já executado na primeira fase de implantação do parque, mas que não obteve sucesso aparente, ainda com muitas áreas de gramado.



Foto 72 - Acesso à Es. do Campo Limpo pela R. Franciso da Cruz Mellão em 2010, antes substituição dos muros por grades. (fonte: <<https://www.google.com/maps/>> acesso em 15 de fevereiro de 2021)



Foto 73 - Acesso à Es. do Campo Limpo pela R. Franciso da Cruz Mellão em 2010, antes substituição dos muros por grades. (fonte: <<https://www.google.com/maps/>> acesso em 15 de fevereiro de 2021)

10. | Considerações finais

Acredita-se que com esse conjunto de propostas o Horto do Ypê possa ter espaços públicos melhor e mais aproveitados, qualificando o que todos podem ter acesso: suas ruas, suas esquinas, suas praças.

Com as novas conexões propostas terá uma maior variedade de percursos, com mais pessoas usando mais ruas. Os moradores do bairro estarão melhor conectados com as estruturas e serviços dos arredores, assim como os moradores da região terão acesso aos espaços públicas e equipamentos do Horto do Ypê, democratizando esse bairro com a cidade.

Apenas com a prática é possível saber os impactos reais das intervenções propostas por este trabalho e entende-se que mesmo se implementadas, não se chegaria num cenário ideal

de um bairro completamente democrático e seguro. Foi trabalhado em cima do possível para se melhorar as condições atuais tendo em vista a ocupação existente.

Retomando o fato de se tratar um trabalho acadêmico, sem participação popular, com imperfeições e com cenários ideais, mais do que propor ideias que possam ou não funcionar, que sejam factíveis ou não de serem implementadas, este trabalho propõe repensar os paradigmas da cidade num lugar real. Repensar os paradigmas de segregação socioespacial, repensar a qualidade dos espaços públicos, repensar a produção da habitação, repensar a relação com as áreas verdes, repensar a questão da segurança pública e repensar o papel do arquiteto e urbanista na produção das cidades.

Referências

AASHTO. **Guide for the Design of High-Occupancy Vehicle Facilities.** Washington, D.C.: AASHTO, 1992.

ABNT NBR 16537, **Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.** 2018.

ABNT NBR 9050, **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND. **Conforto de rolamento em pavimentos intertravados.** Disponível em: <https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2020/10/Pratica-Conforto-de-rolamento-em-pavimento-intertravado_final.pdf>. Data de acesso: 17 de fevereiro de 2021.

BEATO, Claudio. & REIS, Ilka Afonso, 1999. Desigualdade, desenvolvimento sócio-econômico e crime. In: Desigualdade e Pobreza no Brasil (R. Henriques, org.), pp. 385-403, Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros:** crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: EDUSP, 2003, Editora 34.

HELM, Joanna. **Concurso Renova SP – Grupo 2: Lote 1: Pirajussara 5 - 1º Lugar / LIBESKIN-Dllovet arquitetos + JANSANA, DE LA VILLA, DE PAAUW, ARQUITECTES.** 09 de outubro de 2011. ArchDaily Brasil. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/01-3170/concurso-renova-sp-grupo-2-lote-1-pirajussara-5-1-graus-lugar-libeskindllovet-arquitetos-mais-jansana-de-la-villa-de-paauw-arquitectes>> Data de acesso: 17 de fevereiro de 2021.

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS (IPUF). **Manual de acessibilidade.** Disponível em: <<http://www.crefito10.org.br/cmslite/userfiles/file/ACESSIBILIDADE/Manual%20IPUF.pdf>>. Data de acesso: 17 de fevereiro de 2021.

Instrução Técnica Nº 11/2004 – **Saídas de Emergência** (Corpo de Bombeiros)

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** 3. ed. rev. São Paulo: WMF Martins Fontes Ltda., 2011.

OLIVEIRA, Daniela Tiemi Nishimi de (trad). National Association of City Transportation Officials. Global Design Cities Initiative. **Guia global de desenho de ruas**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2018. xxv, 396 p.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras**: Perímetros de ação: Campo Limpo. São Paulo. 2016.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras**: Quadro analítico: Campo Limpo. São Paulo. 2016.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **DP-H10 Diretrizes de projeto para escoamento nas ruas e sarjetas**. São Paulo. 1999.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **GeoSampa**. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx> Data de acesso: 17 de fevereiro de 2021.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Manual de instruções técnicas de acessibilidade para apoio ao projeto arquitetônico**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo.

PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS.

QUINTANA, Efreu Bringnol. **Influência de características físico-espaciais na ocorrência de crimes e na percepção de segurança em áreas residenciais com condomínios fechados**. Orientador: Antônio Tarcísio da Luz Reis. 2013. 269 p. Dissertação (Mestrado em planejamento urbano regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

REDE SOCIAL BRASILEIRA POR CIDADES JUSTAS E SUSTENTAVEIS. **Rede Nossa São Paulo**. Disponível em: <<https://www.redesocialdecidades.org.br/br/SP/sao-paulo>>. Data de acesso: 17 de fevereiro de 2021.

SÃO PAULO. **Decreto municipal nº 59.671**, de 7 de agosto de 2020. Consolida os critérios para a padronização das calçadas, bem como regulamenta o disposto nos incisos VII e VIII do "caput" do artigo 240 do Plano Diretor Estratégico, o Capítulo III da Lei nº 15.442, de 9 de setembro de 2011, e a Lei nº 13.293, de 14 de janeiro de 2002. São Paulo: Diário Oficial da Cidade de São Paulo. Publicado no Diário Oficial da Cidade de São Paulo de 8 de agosto de 2020.

SOLUÇÕES PARA CIDADE. **Projeto técnico**: Jardins de Chuva. Disponível em: <https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/04/AF_Jardins-de-Chuva-online.pdf> Data de acesso: 17 de fevereiro de 2021.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Fobópole**: o medo generalizado e a militarização da questão urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008

