

avenida do Rio Pequeno

análise propositiva de uma centralidade local

FELIPE SUZUKI URSINI

ORIENTADOR FÁBIO MARIZ GONÇALVES

avenida do Rio Pequeno

análise propositiva de uma centralidade local

RESUMO

O trabalho se propõe a analisar a avenida do Rio Pequeno a partir de seu reconhecimento como centralidade local em relação aos bairros do entorno no distrito do Rio Pequeno, Zona Oeste de São Paulo. O principal instrumento analítico é o desenho de representação arquitetônica focado nos espaços livres e principalmente na rua. Paralelamente, e também através do desenho, são elaboradas propostas de intervenção arquitetônica e urbanística focadas no pedestre como principal agente de apropriação dos lugares. Partindo do estudo das qualidades e potencialidades presentes na relação entre ambiente construído e cotidiano vivido na avenida do Rio Pequeno, busca-se projetar intervenções pontuais, mas coerentes e conectadas no âmbito da centralidade, que visem garantir maior segurança, autonomia, conforto e possibilidades ao pedestre.

Após breve estudo da inserção e relevância do objeto nas escalas local, regional, e municipal, traduzido em mapas sintéticos, a escala de análise se adequa às quadras e ruas, dispondo principalmente de planta e corte, além de fotos e desenhos livres. Para tanto, a avenida é dividida em trechos e subtrechos de acordo com o interesse em diferentes situações urbanas, atividades e elementos arquitetônicos demonstrativos da sua complexidade. Esta divisão em áreas mais significativas e representativas é baseada na familiaridade prévia do autor com o objeto desde sua vivência cotidiana. Eleva-se, então, o ponto de partida sobre um conhecimento alheio aos instrumentos técnicos de análise urbana, mas que se julga pertinente.

SUMÁRIO

aparte - hipóteses iniciais	6
distrito	10
inserção regional	12
centralidades vizinhas	14
avenida do rio pequeno	20
trecho a <i>mar de asfalto</i>	28
trecho b <i>território CEU</i>	34
trecho c <i>nunca feche o cruzamento</i>	42
trecho d <i>não edificável</i>	52
trecho e <i>córrego anônimo</i>	60
trecho f <i>estruturação da transformação urbana</i>	72
considerações finais	82
referências	84

APARTE - HIPÓTESES INICIAIS

“De maneira geral argumentarei no sentido de que a sociedade capitalista precisa, por necessidade, criar uma paisagem física - uma massa de recursos físicos construídos pelo homem à sua própria imagem, apropriada, em linhas gerais, às finalidades da produção e do consumo. Mas também argumentarei que esse processo de criação do espaço é cheio de contradições e tensões e que as relações de classes nas sociedades capitalistas geram inevitavelmente fortes conflitos e correntes cruzadas”
(HARVEY, 1982, p.7).

A proposição de Harvey lança uma perspectiva sobre a paisagem urbana. Seu desdobramento, para os arquitetos e tantos outros, é que as possibilidades desfrutadas profissionalmente - a capacidade contingencial que temos de incidir na produção das cidades - é função direta da luta de classes, com movimentos de constrangimento ou liberação de potencial latente.

Na

atual circunstância, é com certo desânimo que adentramos a vida profissional. Predomina um mal-estar talvez menos aflorado em gerações anteriores, que ainda encontravam referências para se situar com alguma plenitude ao início de carreira. Em especial para os mais jovens, que não vivenciaram em sua história nem vislumbres de saídas e caminhos reconfortantes ou motivantes - muito pelo contrário -, a perda de perspectivas de futuro é uma realidade cada vez mais presente desde algumas décadas. Como ingresssei na faculdade em 2014, a leva de arquitetos da qual farei parte é talvez a primeira integralmente forjada no “noliberalismo” (FISHER, 2009), esse interregno de esgotamento do neoliberalismo que não se traduz de forma alguma em sua atenuação. É possível que sejamos obrigados a confrontar determinadamente o “realismo capitalista” (FISHER, 2009), que não cessa de nos pressionar aceleradamente na medida em que implode e arrisca o próprio planeta. A profissão, como tantas outras ligadas ao trabalho produtivo, está em retração, deixando cada vez mais claro o que constitui valor e o que não pode ser. Os ressentimentos e o conservadorismo se acirram na mesma proporção da competitividade pelo pouco que resta.

Para dar sentido a essa percepção pessoal, esquematizo minhas influências em duas vertentes, fontes de inspiração e estímulo separadamente, mas que constituem em conjunto as principais inquietações nesse momento de passagem. Ressalto a intenção de conservar esta introdução à parte do restante do trabalho, liberando-a do rigor metodológico. Trata-se apenas de um esforço individual endereçado principalmente a seu próprio autor, como um registro de um momento intelectual anterior ao ingresso na vida profissional; hipóteses iniciais, que podem ou não transparecer no corpo do trabalho.

Grosso modo, de um lado temos as definições internas de arquitetura e urbanismo, pelas quais os profissionais da área (projetistas, pesquisadores, críticos, professores, etc) discutem desde dentro as questões constitutivas do campo e seus limites de atuação. A trajetória da graduação é majoritariamente marcada pela aproximação do aluno com este universo necessariamente autorreferente, pois portador de linguagem própria. De outro, temos definições pelas externalidades, dadas nas relações sociais concretas que conformam a profissão por fora dela e de forma alheia às suas idiossincrasias, mas amplamente determinante. Por vezes, o devido pragmatismo elide os inconvenientes advindos dessa perspectiva mais holística, mas ela sempre se impõe na realização de que a arquitetura não é somente o que os arquitetos querem que ela seja. Assim como a cidade construída está longe de se dar em função das maneiras como gostaríamos de viver.

Da minha experiência pessoal na faculdade, tenho como síntese da primeira vertente alguns ensinamentos marcantes transmitidos principalmente através de professores e assimilados gradualmente ao longo dos anos. Da ocasião do debate sobre o programa da disciplina que participei como monitor da graduação, lembro da pergunta de um colega mais novo sobre o porquê do exercício proposto se restringir ao faz-de-conta, dentro dos limites do estúdio, ao invés de se lançar ação concreta sobre alguns dos múltiplos problemas da nossa cidade. Ao que o professor Barossi respondeu explicando as várias distinções entre projeto acadêmico e projeto profissional. Se me lembro corretamente, a conclusão foi algo como: o exercício de projeto na faculdade é um instrumento de aprendizagem e que, para tanto, precisa libertar o aluno de qualquer responsabilidade indevida para que ele possa errar, claro, mas principalmente experimentar. É, assim, uma oportunidade voltada antes à formulação de questões do que às resoluções. Como ouvi em outras ocasiões do mesmo Barossi, os bons arquitetos são os que sabem *tirar partido* do que primeiro se apresenta como percalço, pois é daí que saem as soluções mais brilhantes. Não raro, a dificuldade mais obviamente limitante se torna o recurso mais valioso do projeto. Isto, ao meu ver, procede necessariamente da responsabilidade de crítica assumida sobre a formulação dos problemas, sendo o desenho o instrumento principal desse processo, e não seu resultado.

De

forma homóloga, temos a definição do projeto e do desenho como exercícios incondicionais de generalidade, como depreendo dos ensinamentos de Ângelo Bucci e Alexandre Delijaicov, dentre outros, no ambiente do estúdio. Com produções e didática (ou retórica de estúdio) distintas, ao meu ver ambos defendem acepções radicais e amplas de dignidade como horizonte da arquitetura. Se relevamos a dignidade (do cliente, do operário, do usuário, do mantenedor, etc), como se o tema fosse apenas tangencial a nossa ética profissional, estamos nos negando a existir no mundo, colocando a arquitetura em um plano exclusivamente artístico ou técnico, supostamente elevado, mas profundamente empobrecedor de sua natureza. Quando Alexandre pergunta, como diz-se que foi, “mas um cadeirante consegue dar banho em outro cadeirante nesse vestiário?”, temos uma provocação incisiva nesse sentido. A compreensão imediata do aluno

de primeiro ano pode se ater apenas às implicações geométricas da questão posta, mas ao cabo entendemos que o exercício de alteridade demandado é um antecedente mais profundo e totalizante.

Principalmente na sequência de disciplinas de paisagismo apuramos não só o domínio do desenho como também um processo de devolutiva através do olhar. As aptidões técnicas e reflexivas que desenvolvemos ao desenhar são assimiladas pelos olhos e lançadas de volta ao mundo, em estrutura cíclica. O que não se confunde com qualquer sensibilidade estritamente poética. É antes um processo de verdadeira racionalização que acaba por incidir sobre tudo, inclusive sobre alguns vícios, razões instrumentais, que carregamos por inércia. Aprendemos a arrazoar, cientificamente, sobre o que se dá no espaço. O processo é bastante duro e recompensador, pois substitui certo cinismo de praxe por estratégias mais amplas - históricas, interdisciplinares, generalistas, dialéticas, enfim, arquitetônicas.

Falo talvez da distinção entre sistemas fechado e aberto, que contrapõe a experiência pensada “para provar ou invalidar uma hipótese”, que resulta correta ou incorreta, à experiência que se detém nas “contradições e ambiguidades”, pensada “fora da caixa” (SENNETT, 2018, p. 15). O sistema fechado é, portanto, aquele que “prescreve” as regras e restringe as observações a partir delas. Um dos exemplos oferecidos por Richard Sennett é o do monopólio das Big Techs - cada vez mais envolvidas com a produção de cidades -, que eliminam a competição para melhor explorar a informação através de constelações de produtos e serviços apenas convenientemente compatíveis. A inovação envolvida obedece à distinção bastante restrita daquilo que facilita e imediatiza a interação do usuário/consumidor, e portanto o torna dependente e satisfeito, e todo o resto, que não corresponde a essa função e deve ser descartado. Trata-se de um modelo organizacional a ser seguido e não questionado ou perturbado, cuja liberdade posta reside na escolha entre aceitação resignada ou as consequências da marginalização. Já o sistema aberto corresponde ao convívio com a incerteza, e portanto com a liberdade da pergunta. Ao se separar com peças fora do lugar, o impulso não é forçá-las para dentro nem as descartar, mas entendê-las, inclusivamente como parte do todo, que está sempre sujeito à revisão. No primeiro, o produto; no segundo, o processo.

O paradigma do sistema aberto me parece agora a primeira condição para o fazer científico em arquitetura e urbanismo. As experiências são observadas e avaliadas de diversas maneiras, sendo sucesso e fracasso aferições artificiais, relativas e não exclusivas - e que por isso mesmo ensejam discussões cuja pertinência e importânc-

cia independem do conteúdo de suas conclusões. Em nível mais abstrato, esse modelo se adequa à particularidade do urbanismo de produzir resultados que extrapolam seu plano de intervenção: as consequências interessantes da construção do espaço físico não são somente sólidas, sendo ele “apenas mais uma dimensão do social” (SANTOS; VOGEL, 1985, p.48). Conflitamos, dessa forma, com a produção hegemônica de nossa cidade em sistemas fechados que negam a complexidade em função de comodidades cínicas - confortáveis com o autoengano que de fato os beneficia.

Assim, passando à segunda vertente de nossa definição dupla, observo que muitas das externalidades que *“moldam”* o exercício da profissão representam constrangimentos expressos à prática conforme os ideais de arquitetura cultivados internamente na graduação. A citação de Sérgio Ferro dá o tom:

“Os arquitetos bloqueados nas direções que deveriam tomar experimentam vencer a limitação pintando os limites com as formas das direções. Alienados de sua função real por um sistema caduco, reagem dentro da faixa que o sistema lhes atribui, aprofundando, com isto, a ruptura entre sua obra e a situação objetiva a ser combatida. Para enfrentar as forças negativas que os diluem, aceitam a fragmentação da particularidade, o que é outra forma de diluição. Adensando seus projetos, revestindo-os de malabarismos expressivos para agredir, afastam-se mais e mais do objeto da agressão e da possibilidade da agressão: complexos demais, já não são ouvidos. Para desalienarem-se aumentam a própria alienação. Dentro da arquitetura, este é o limite da atitude crítica: a radicalização da contradição até o absurdo. Esta situação, obviamente, é insuperável por caminhos arquitetônicos”
(FERRO, 2006, p.50).

Penso, então, que o arquiteto é o profissional que precisa crer que um desenho é diferente do outro apesar de entender, conscientemente ou não, que no processo produtivo em que invariavelmente se insere tais diferenças são, em geral, irrelevantes aos olhos de muitos dos principais agentes envolvidos. Mas não se trata de fôrça inédita, pois é possível desenvolver, a partir e apesar dessa contradição, múltiplas contrapartidas politizantes; contribuições reais da disciplina e da atuação nos esforços emancipatórios. É talvez razão do arquiteto defender o que pode distinguir um desenho do outro mobilizando a política e a pedagogia inerentes ao projeto, cujas limitações impostas em sua inserção no processo produtivo não necessariamente afetam seu potencial didático e crítico. Parece uma conclusão óbvia, afinal, qual ciência não se encontra na mesma posição?, porém a arquitetura, ironicamente, costuma ser avaliada nos projetos constru-

ídos - apesar de sabermos melhor. Assim, a defesa das distinções de um desenho em relação ao outro pode se deprimir com a inevitável frustração do projeto em suas pretensões mais entusiasmadas, quando evidentemente o potencial emancipador maior está na defesa em si. Pode bastar, por ora, que a arquitetura seja essencialmente um pretexto, dotado de linguagem própria, para pensar, desde que suas formas de pensar possam se disseminar a ponto de contribuir com o esgarçamento das contradições que a constrangem.

Para tanto, como desafio imediato que nos interpela cotidianamente, temos, derivados do modo de produção, aparatos técnicos e administrativos erigidos ideo-logicamente, como não poderia deixar de ser em uma sociedade 'hiperstética'. O termo desenvolvido por Mark Fisher, homólogo à ideia de 'fetiche', se refere ao que seria uma hiper superstição: "se entendermos por 'superstições' meramente crenças falsas, sem eficácia, as hiperstições funcionam causalmente para produzir sua própria realidade" (FISHER, 2009, p. 170). São ficções compartilhadas que se retroalimentam como se o futuro regesse o passado, ou o abstrato determinasse o concreto; e de fato o fazem - a crença tendo poder de verdade forçosamente. Assim se engendram e se reproduzem as dinâmicas centrais de nossa sociabilidade, como o mercado financeiro, no exemplo mais óbvio (e cada vez mais predominante na conformação da paisagem urbana), e também as instâncias políticas por excelência que canalizam e domesticam nossos esforços pela transformação. Pensemos nessas estruturas erigidas na intersecção do material com o ideológico e veremos que elas flutuam, dispensando as fundações.

Diante disso, na busca por solo firme, aprendemos a entender a prática em arquitetura como pequenas possibilidades de gerir o desequilíbrio entre o razoável (proposto) e o irrazoável (posto), tendendo à ingenuidade idealista ou, no extremo oposto, à resignação (conformista, mas que até acha meios de se entusiasmar), tendo talvez um ponto de equilíbrio possível em certa frustração. A máxima de que a arquitetura não muda o mundo reflete todas essas posições. Como então, se orientar eticamente?

Badiou mobiliza o exemplo da medicina para demonstrar a degradação no que hoje se entende por 'questões éticas', deixando clara a contradição entre os princípios humanos mais básicos e as demandas do modo de produção capitalista globalizado.

"(...)there is only one medical situation, the clinical situation, and there is no need for an 'ethics' (but only for a clear vision of this situation) to understand that (...)a doctor is a doctor only if he deals with the situation according to the

rule of maximum possibility(...). And if he is to be prevented from giving treatment because of the State budget, because of death rates or laws governing immigration, then let them send for the police! (...) Ethical commissions' and other ruminations on 'health-care expenses' or 'managerial responsibility', since they are radically exterior to the one situation that is genuinely medical, can in reality only prevent us from being faithful to it. For to be faithful to this situation means: to treat it right to the limit of the possible' (BADIOU, 2001, p. 14).

A crítica de Badiou se direciona à captura da noção de ética e sua transmutação em ideologia. As ditas questões éticas da medicina, tão presentes no debate público, não seriam senão narrativas de legitimação do que é escandalosamente antiético. Se em medicina essa falsa ética age como inibidora do que seria a própria essência da profissão, transpondo o exemplo para a arquitetura podemos refletir sobre como uma propensão *realista* e até mesmo cínica também nos contamina e dita nossos movimentos: em que medida as restrições que se impõem e mesmo constituem a prática arquitetônica - alvo de apologias inclusivas - não são duras restrições, ao nível essencial, do que a profissão poderia ser? Poderíamos argumentar que 'a coisa certa' a se fazer não é tão claramente determinada em arquitetura quanto na medicina: temos que poder errar e ao mesmo tempo lidar com a inexistência absoluta de erros e acertos. Mas diferença está na natureza e método dos campos de atuação e não na ética - o propósito da boa arquitetura talvez seja tão simples quanto o da medicina. Logo, tal como os médicos, nos encontramos capturados em nossa instrumentalidade e, assim, impossibilitados de constituir um debate ético - verdadeiro e profícuo - em torno da prática profissional nos termos que hoje a *conformam*.

Porque o desenho de arquitetura pode triunfar não apesar, mas a partir das adversidades e limitações, temos que nos ater à natureza do que assumimos como estruturas de *conformação* para o presente argumento. É preciso separar o elogio ao talento da arquitetura brasileira de apologias indevidas que por vezes se infiltram na crítica de arquitetura, de maneiras mais ou menos sutis. Podemos evitar ambiguidades a partir de uma definição alheia ao campo, mas que empresta seus termos em metáfora:

"Se se assemelhar forma à forma que pode ser preenchida por conteúdos variados, a transposição de tal perspectiva ao plano social dirá respeito aos moldes que constituem e configuram sujeitos, atos e suas relações. As interações entre indivíduos, grupos e classes não se fazem de modo ocasional ou desqualificado."

(...)a forma não é uma ferramenta que constitui o mundo a partir de uma operação mental. Não advém de causas externas à sociabilidade. Pelo contrário, é da materialidade dessa mesma sociabilidade que se consolida. A forma não é um a priori da razão" (MASCARO, 2013, p.21).

Temos, então, estruturas e instituições que moldam a sociabilidade - na qual a prática profissional se realiza - tal qual sua forma preestabelecida. No sentido colocado por Mascaro, há de sempre haver uma fôrma, ainda que se pretenda desmontar a vigente. Mas os arquitetos, ao se debruçarem sobre o desenho e o canteiro acompanhados de seus ideais, podem desenvolver outras maneiras de *conformação*, mais elegantes e harmoniosas porque sintetizam plenamente e com simplicidade todo um universo de fatores imbricados em um mesmo objeto ou método. Devolvendo a metáfora, o gabarito é o parâmetro que possibilitaria uma arquitetura plena, e não a fôrma.

Admito, pois, que a tese apresentada por Alysson Mascaro no livro *Estado e forma política*, uma dessas leituras de quarentena que suspostamente seriam desafogos do tema da arquitetura, representou a motivação inicial para a estruturação dessa introdução. Trata-se de desenvolvimento no campo do direito a partir da teoria marxista *derivacionista*. Seu impacto definitivo reside na compreensão do Estado e da Lei como *formas* eminentemente capitalistas, e portanto históricas, na medida em que revela a natureza tautológica da legitimidade das instituições que aprendemos a ontologizar. Sem incorrer em simplismos, temos que o Estado e a Lei são terceiros em relação às classes e fornecem os campos por excelência da luta e da mediação entre elas. Mas por se trarem de formas (derivadas) do Capital - política e jurídica -, tal luta e mediação se dá de maneira formatada para nunca cessar, variando e se reinventando em função de sua própria reprodução.

Tal proposição e tal radicalidade abalam inevitavelmente qualquer reflexão sobre uma práxis de esquerda, demandando esforço de reposicionamento. Procurei mobilizar, então, uma dialética entre a razão interna e a conformação externa não só para entender a reprodução dessas *formas*, instituições e aparatos, mas para propor e ordenar hipóteses iniciais sobre a prática da arquitetura. Para tanto, se fez instrumental a compreensão do interno - em acepção demasiadamente pessoal - e do externo da arquitetura como faces contraditórias da sociabilidade derivada do modo de produção.

Assumindo essa postura consciente, é evidente que o referido mal-estar persists, mas evolui para formas mais tangíveis e por isso menos desanimadoras. Um dilema posto

para os que tem a emancipação no horizonte passa a ser ilustrado na "velha imagem" do caído que tenta sair do buraco puxando os próprios cabelos, como se fosse possível "sair da crise tomando por padrão o fundamento teórico que conduziu à própria crise" (MASCARO, 2013, p.10).

Evitar tal imagem desesperadora é fundamental, mas não é um imperativo de paralisa se entendermos que é possível operar na contradição: é evidente que qualquer centímetro conquistado não se contrapõe ao objetivo de se erguer, principalmente quando temos a referência da imagem completa. Assim se situa, por exemplo, certa sabedoria angustiada nas falas de Hector Vigliecca, cuja obra se insere com a maior lucidez no olho da contradição:

"Foi durante um voo de helicóptero com o objetivo de fotografar nossas obras que a distância nos revelou uma imagem comparativa sobre a relação de nossos raciocínios com a escala estabelecida dos âmbitos das periferias urbanas onde os projetos se inserem."

"Só podemos concluir nostálgicamente que nossos projetos são uma ilusão"
(VIGLIECCA & ASSOCIADOS, 2014, p.41).

Gosto de crer que a arquitetura, como esboçado ao início, tem em sua constituição interna contribuições importantes a serem emprestadas para os embates estruturais, evidentemente maiores que qualquer prática profissional isolada. A análise das idiossincrasias pode parecer fechada e limitada, mas é o contexto de elaboração da didática pela qual se disseminam tais contribuições - interna e externamente nos processos do fazer. Formular, aprender e ensinar o que se entende por projeto e desenho de arquitetura - como Barrossi, na apologia do faz-de-conta - é o fragmento da defesa ética ao nosso alcance, dado que a arquitetura não pode se resignar ao que irrazoavelmente a interpela enquanto possibilidade real imediata. Cabe como exemplo o elogio do trabalho coletivo e o "vínculo pelo fazer" elaborado por Sennett a partir de sua experiência como planejador urbano:

"(...)a coprodução vai diretamente de encontro à crença de que existe apenas uma maneira certa de fazer algo, rechaçando a ideia não menos fechada de que devemos imitar as melhores práticas determinadas pelos especialistas, sejam humanas ou digitais"
(SENNET, 2018, p.288).

"De modo geral, a exploração de alternativas bem no início da construção permite que o processo de coprodução exponha

riscos e dificuldades; a deliberação sobre as alternativas propicia uma avaliação racional; a saída de cena do especialista no momento da decisão confere poder àqueles que vão viver no projeto"
(SENNET, 2018, p.296).

Sennett advoga pelo tipo de sociabilidade ensejada pela cooperação em torno de um projeto específico, na qual o urbanista, como especialista, tem um papel didático e organizacional, para além de suas aptidões no desenho. Sua "saída de cena" é o reconhecimento da essência política do trabalho desenvolvido, que inevitavelmente extrapola o arquitetônico: "Se o tempo da cooperação tinha chegado ao fim, o mesmo não se podia dizer do envolvimento com os objetos produzidos" (SENNET, 2018, p.293). Nessa atividade amplamente pedagógica, se dissemina o artifício do "sequestro" da realidade (SENNET, 2018, p.179) - talvez apenas outro nome para 'projeto' -, quando não apenas as alternativas, mas também os pressupostos são necessariamente questionados: "e se?". Assim transmite-se o gosto e o ânimo pelo que poderia ser ao passo que a realidade dada se torna apenas uma versão do possível. Os laços do fazer em conjunto para solucionar problemas coletivos contêm a sociabilidade propícia à solidariedade na crítica do existente, agora contingente. Nesse sentido, o fato da arquitetura e do urbanismo trabalharem com o espaço construído, sensível e apropriável mesmo em maquetes e desenhos, pode ser uma vantagem singular.

DISTRITO

Rio Pequeno é um dos cinco distritos da Subprefeitura do Butantã, na Zona Oeste de São Paulo. Tem divisas com o município de Osasco e os distritos do Jaguare, Butantã, Vila Sônia e Raposo Tavares. Seu nome é provavelmente uma referência ao Ribeirão Jaguare, ou Córrego do Jaguare, principal corpo d'água da bacia hidrográfica homônima. Com nascente próxima à divisa com o município de Taboão da Serra e foz no Rio Pinheiros, o Jaguare tem diversos pequenos afluentes ao longo de sequências de vales e cumeeiras. Hidrografia e topografia estão fundamentalmente relacionadas aos processos de ocupação da região, como se pretende demonstrar. Segundo dados do IBGE, a área correspondente ao distrito do Rio Pequeno começou a ser urbanizada na década de 1950, quando abrigava 7 636 habitantes. Essa pequena população já era superior à dos vizinhos, inclusive das áreas de várzea do Rio Pinheiros, nos atuais distritos do Jaguare e Butantã. Com o rápido crescimento das ocupações deste lado do rio nas décadas de 1960 e 1970, o Rio Pequeno se manteve como a área mais populosa da região, o que é verdade até hoje, mesmo com tendência de estabilização demográfica (entre 2000 e 2010 a população cresceu 7,9% no município, 13% na subprefeitura do Butantã e 6% no Rio Pequeno; o IBGE projeta um acréscimo de pouco mais de 2000 moradores no distrito até 2030).

Esse fato encontra respaldo em outro, bastante significativo: a Listagem de Favelas do Município de São Paulo mostra que o distrito do Rio Pequeno tem 25 favelas, correspondendo a uma estimativa de 8 498 domicílios. Trata-se de uma das maiores concentrações da cidade, mas que não necessariamente define os bairros em questão. As favelas compartilham o distrito com uma população predominantemente de renda média e uma porção menor de moradores de renda média alta, o que, como é de se imaginar, tem impacto fundamental na diversidade de imagens que representam o Rio Pequeno. Em 2010, 23,7% dos domicílios (correspondente a um número absoluto muito semelhante à estimativa de domicílios em favela) tinham renda de até 2 salários mínimos; 52,2%, entre 2 e 10 salários mínimos; e 24,1%, renda superior a 10 salários mínimos. No município como um todo, as porcentagens são semelhantes (em mesma ordem, 29%, 54% e 17%), e essa distribuição raramente se repete no interior de um único distrito.

As diferentes paisagens do Rio Pequeno refletem a ocupação economicamente diversa. Como dito, as favelas

são muitas, mas predominantemente pequenas. Existem, portanto, várias ruas limítrofes nos perímetros, que colocam frente a frente os territórios da favela e dos lotamentos de casinhas e sobrados geminados – divisa ao mesmo tempo sólida, do ponto de vista simbólico, e fluída, nas relações cotidianas e eventuais travessias, de acordo com as marés altas e baixas da economia. A favela do Sapé, a maior da região, se espalha por toda a extensão do córrego do Sapé, sendo compreendida em uma faixa estreita entre a rua e a água; sua interface é longa. São Remo, a segunda maior, ocupa um loteamento nunca loteado, sendo a quadrícula sua ordenação principal. Outros núcleos menores, ainda que claramente distinguíveis em escala aproximada, se camuflam em meio à malha viária quando vistos de cima, sem desfazer da composição dos bairros. Uma população de renda média e média baixa convive, então, em proximidade com os assentamentos precários, existindo limites dúbios e espaços de convivência, sem prejuízo aos conflitos e estigmas de praxe. A predominância demográfica dessa classe média tem influência territorial desproporcional, uma vez que as referidas casinhas e sobrados implicam em densidades comparativamente mais baixas, que são a regra em boa parte do distrito. Vale ressaltar que a densidade média do Rio Pequeno, de 122,12 habitantes/hectare, é a mais alta da subprefeitura, ficando muito acima da média do município, de 75,58 habitantes/hectare. Com certeza, as favelas são as ocupações de maior concentração, mas a densidade resultante da ampla predominância de residências unifamiliares pequenas não é desprezível, especialmente na ausência de grandes vazios e usos não residenciais (83% da área construída do distrito é residencial). Mesmo a população de maior renda, que em parte habita os poucos condomínios fechados, não compromete a densidade média, compensando maior isolamento com verticalização, salvo poucas exceções. O conjunto de quadros econômico, demográfico, histórico e geográfico – em sua mistura de diversidade, representatividade e especificidade – alimenta o interesse pelos espaços públicos do Rio Pequeno. De uma perspectiva eminentemente arquitetônica e projetual, de crítica científica do existente observado de forma ampla e complexa, quais os potenciais desses espaços? É sobre o principal espaço público do Rio Pequeno, e a partir dessa questão fundamental, que este trabalho se debruça.





INSERÇÃO REGIONAL

O primeiro passo para situar a Avenida do Rio Pequeno é demonstrar aquilo que é óbvio para qualquer transeunte: sua condição de centralidade. Um estranho que pouasse na avenida julgaria estar na rua central de uma cidade pequena, mas talvez se surpreendesse com a quantidade de ônibus circulando. Caso se interessasse em ler seus letrários, suspeitaria da grande diversidade de destinos. E se passasse o 775N-10 Metrô Vila Madalena, ou o 8707-21 Metrô Butantã, a suspeita originaria uma nova hipótese: "estaria eu em uma cidade grande? talvez esse não seja o centro da cidade".

O Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo, aprovado em 2014, insere o Rio Pequeno na Macroárea de Qualificação da Urbanização, "caracterizada pela existência de usos residenciais e não residenciais instalados em edificações horizontais e verticais, com um padrão médio de urbanização e de oferta de serviços e equipamentos" (PMSP, 2014, p.10). A Macroárea inclui quase todas as áreas contíguas ao 'centro expandido' da cidade, ao Norte, Sul, Leste e Oeste e tem como um objetivo específico a "ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e emprego nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e centralidades existentes, criando polos de atração em localidades intermediárias entre centro e periferia" (PMSP, 2014, p.10). Outros trechos falam em "incentivos", "melhorias" e "complementação" do comércio, serviços e infraestrutura, mas também em "urbanização" e "regularização" do que é precário. Entre centro e periferia, portanto, e ambos ao mesmo tempo, mas com potencial latente de urbanidade que se deseja cada vez mais intensa e atrativa.

Essa classificação é importante para orientar as ações regionais das Subprefeituras, cujos limites administrativos compreendem realidades territoriais disparentes. No caso do Butantã, os índices socioeconômicos e as formas de ocupação costumam agrupar os distritos do Rio Pequeno e Raposo Tavares de um lado, e Butantã e Morumbi de

outro. Assim, o Plano Regional da Subprefeitura do Butantã lida com metas específicas para situações distintas já na escala do município como um todo, sendo o recorte administrativo regional pouco significativo nesses casos. Um bom exemplo é a análise da oferta de empregos: 4,1% dos empregos formais da cidade estão na Sub-Butantã, cuja população corresponde a 3,8% do total do município, mas apenas 10% desses empregos estão no Rio Pequeno. Por outro lado, a escala da região ganha força quando se leva em conta a infraestrutura de amplo alcance. Os principais destinos são compartilhados regionalmente, especialmente quando a oferta é escassa. O Mapa 1 busca representar a posição da Avenida do Rio Pequeno sob essa perspectiva, na qual os trajetos de ônibus e estações de trem e metrô são as articulações principais, assim como os equipamentos de grande influência, com destaque inevitável para a Cidade Universitária. São esses os elementos que tensionam parâmetros de integração a partir de seus raios de influência e acessibilidade efetiva.

A Avenida do Rio Pequeno, portanto, se define nessa escala por certas conexões e distâncias, que podem ser relevantes para as leituras mais aproximadas. A começar pela Avenida Escola Politécnica, sua paralela de função arterial, que liga a Rodovia Raposo Tavares à Marginal Pinheiros. O Plano Diretor Estratégico prevê a implantação de corredor exclusivo de ônibus nessa via, que é um elo importante para viagens intermunicípios e canaliza um fluxo de veículos externos aos bairros que poderia sobre-carregar a Avenida do Rio Pequeno; esta se liga à Raposo Tavares também por rota interna aos bairros, chegando pontualmente no anel de retorno da rodovia. A distância e as rotas para as estações de trem e metrô organizam o sistema de ônibus e determinam sua eficácia - a Avenida do Rio Pequeno é uma das vias coletoras mais bem servidas de ônibus da cidade. Vizinha do Campus da USP, as trocas estabelecidas ficam aquém do potencial e raramente transpõem as portarias.

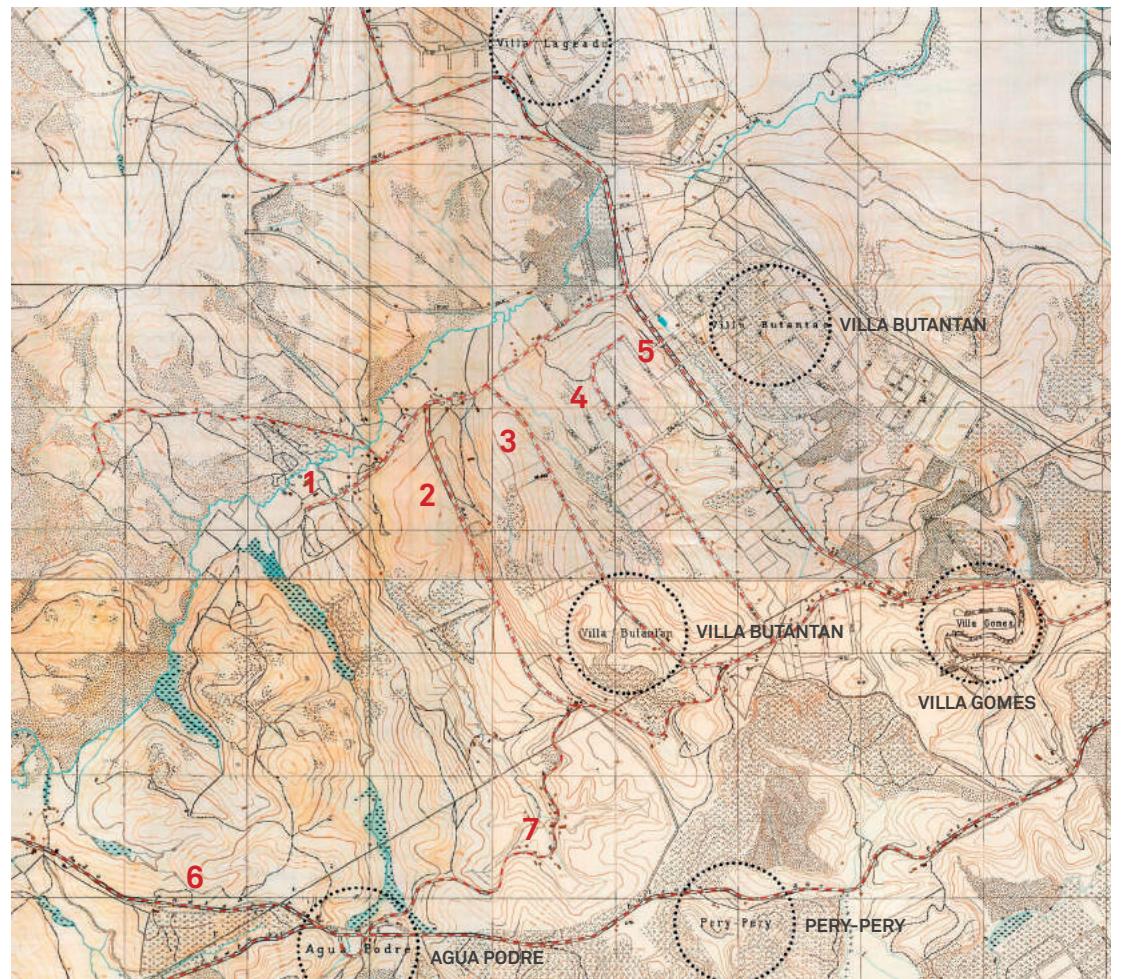
MAPA 1

1:35 000



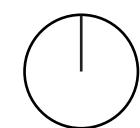
CENTRALIDADES VIZINHAS

Sara Brasil, de 1930, é o primeiro mapeamento da cidade de São Paulo a registrar a região do atual distrito do Rio Pequeno. Sob a legenda “estradas ou ruas mal definidas” e com a anotação “n.o.”, sigla para “ruas não oficiais”, são prontamente reconhecíveis os traçados que se tornariam a Estrada do Rio Pequeno e, seguindo a topografia das cumeiras transversais, as avenidas Nossa Senhora da Assunção, Otacílio Tomanik e Alberto Seabra. Como “vias municipais de 2^a classe”, o mapa mostra as estradas “de Itu” e “da Represa de Cotia”, hoje Av. Corifeu de Azevedo Marques e Av. Eng. Heitor Antônio Eiras Garcia, respectivamente. Destaca-se também o nome “Água Podre”, que consta no mesmo registro dos bairros e loteamentos (como “Villa Butantan”, agora ocupada pela favela São Remo), posicionado na nascente do curso d’água que é hoje o mais poluído de São Paulo, de acordo com reportagem de 2017. A alunha é provavelmente uma coincidência infeliz pois é pouco plausível que em 1930 o córrego já fosse poluído. O mapa aponta apenas “trilhas”, “capoeiras” e “mattas” nas redondezas do Riacho Esmeralda, seu nome alternativo, além de “brejos” concentrados na nascente e próximo à foz, onde ter-

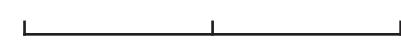


MAPA 2

1:20 000



1km



O segundo se localiza na extremidade oposta da Av. Otacílio Tomanik (que tem cerca de 1,5km de extensão), em torno do encontro com a Av. Engenheiro Heitor Antônio Eiras García e a Praça Isai Leiner – na verdade um canteiro central no trecho final da Av. Comendador Alberto Bonfiglioli, que faz conexão direta com a Rodovia Raposo Tavares. Infelizmente, o mapeamento Gegrán, de 1970, tem uma lacuna exatamente no quadrante em questão, o que nos priva de informações importantes da época em que provavelmente se consolidou a área. De todo jeito, aqui vale uma descrição mais atenta do ambiente construído dessa centralidade, que pode oferecer paralelos importantes para a análise da Av. do Rio Pequeno, objeto principal do trabalho.

O Jd. Bonfiglioli tem uma população com renda superior à média do Rio Pequeno, e sua ocupação se dá de modo semelhante à dos bairros jardim, com grande predominância de ruas residenciais arborizadas e sinuosas. A principal diferença está na forte integração com as avenidas principais, onde os moradores encontram comércio, serviços e linhas de ônibus, além da população dos bairros vizinhos (traços incomuns nos bairros da City, por exemplo). O centro do Bonfiglioli se espalha pelas três avenidas citadas, a partir de seu encontro, mas tem densidade máxima na dita praça, onde se concentram lojas e agências de redes de varejo (bancos, mercado, escola de inglês, farmácia e outros). Ali, o canteiro central organiza a seção da rua, que chega a ter 30m de largura total: mesmo dispondo de 5m de calçada em cada lado, não fosse o canteiro, a travessia seria de 20m, ou até 7 faixas de rolamento. Ao invés disso, o leito carrocável é dividido em duas seções de 7m - suficientes para duas faixas de rolamento ajustadas e uma de estacionamento paralelo -, restando 6m ao centro. Esta largura pode não ser suficiente para configurar uma praça,

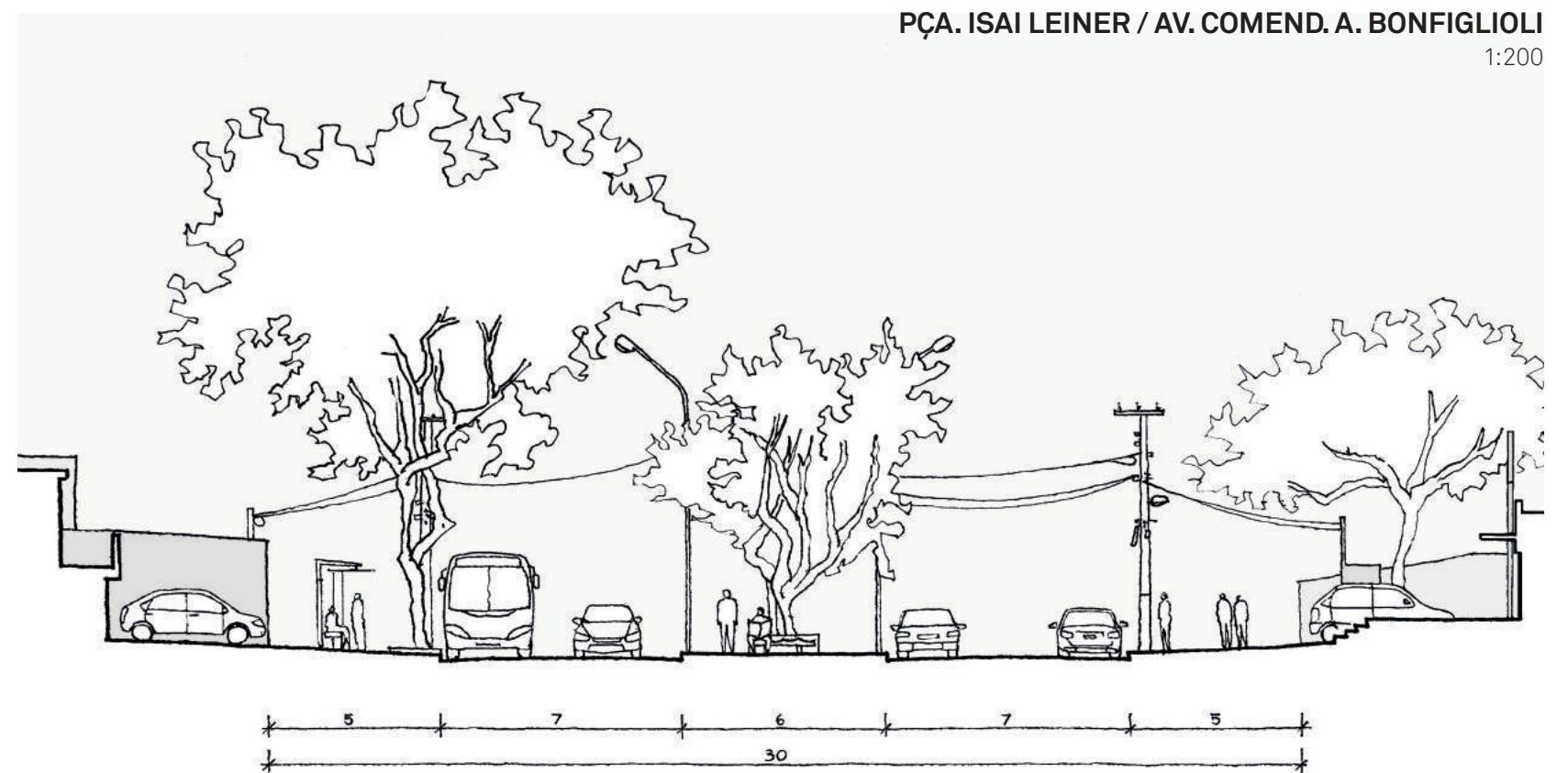
mas possibilita a implantação de uma fileira de árvores, que é o elemento determinante para a qualidade da rua. São 14 árvores distribuídas nos 120m de extensão do canteiro central; suas copas são densas e não muito altas, correspondendo à altura média das construções de um ou dois andares; algumas árvores mais altas ficam nas calçadas, sem obstruir as fachadas das lojas. Assim é composta uma cobertura que esconde do pedestre a percepção desanimadora de uma via larga ladeada por construções baixas, como é comum em São Paulo. Mais do que parcelar a travessia, conferindo maior segurança, o canteiro – e suas árvores – opera uma mudança de escala, prontamente percebida como adequada ao pedestre. São poucos os canteiros centrais da cidade que oferecem bancos aos transeuntes, e quando o fazem costumam não atrair as pessoas - não é agradável repousar entre fluxos opostos de automóveis -, mas os bancos da Praça Isai Leiner, talvez pouco convidativos em um corte arquitônico ou mesmo numa fotografia enviesada, são muito utilizados. É uma façanha, mesmo para um centro de bairro para onde naturalmente afluem os pedestres, sendo difícil, neste caso, separar a paisagem da vitalidade do lugar. Uma reflexão sobre o mesmo tipo de relação se mostra, por ora, muito mais nebulosa quando se pensa na Av. do Rio Pequeno.

Os centros de menor alcance da região, na Vila Dalva e Cidade São Francisco, também se localizam em torno de vias antigas, cujo traçado pouco mudou em quase um século. A exceção é o centro do Jardim Ester, que há uma década se resumia a um conjunto de açougue, quitanda e mercadinhos próximo ao ponto final das linhas de ônibus do bairro. A ocupação dessa vizinhança por sobrados e um crescente número de edifícios residenciais verticais é posterior aos anos 1980, quando a grande área inabitada (verificável no mapa de 1970) era

chamada de “terra dos Matarazzo” pelos moradores da redondeza, estabelecidos em maior parte nas duas décadas anteriores. Hoje, a ligação com a Raposo Tavares é relativamente direta, com o bônus de encontrar o anel de retorno da rodovia, mas antes do parcelamento o caminho contornava a gleba. Recentemente, a população do Jd. Ester, de renda superior à média do distrito, passou a dispor de agências bancárias, farmácias e mercados de grandes redes, lojas de produtos naturais, academia, padarias, dentre outros estabelecimentos voltados para o público de classe média.

Na margem noroeste da Av. Escola Politécnica, inaugurada em 1996, encontram-se outros dois loteamentos de classe média, mas que não fomentaram centros comerciais de intensidade comparável e não correspondem ao que poderíamos chamar de bairros: Parque dos Príncipes, estabelecido nos anos 1980 a partir de condomínios arborizados com grandes lotes para casas; e Vila São Francisco, estabelecido nos anos 1990, a partir de sobrados e edifícios de apartamentos de até oito andares. Ambos, diferentemente do Jardim Ester, configuram vizinhanças quase integralmente residenciais organizadas em condomínios fechados, onde o grande número de piscinas intramuros indica alto poder aquisitivo. A inserção em relação a rede viária marca outra distinção importante, uma vez que o Jardim Ester é passagem obrigatória no acesso à Raposo Tavares para muitos moradores do Rio Pequeno, contando com algumas linhas de ônibus, enquanto Parque dos Príncipes e Vila São Francisco são vizinhanças isoladas, tendo praticamente uma única entrada/saída.

Apesar da mencionada lacuna no mapa de 1970 e da ainda mais infeliz ausência de quase todo o distrito do Rio Pequeno no Vasp Cruzeiro, de 1954, é possível especular sobre os processos de formação dos bairros da região.



1970

montagem sobre mapeamento Gegrán.
CESAD - FAUUSP
Disponível em: cesadweb.fau.usp.br

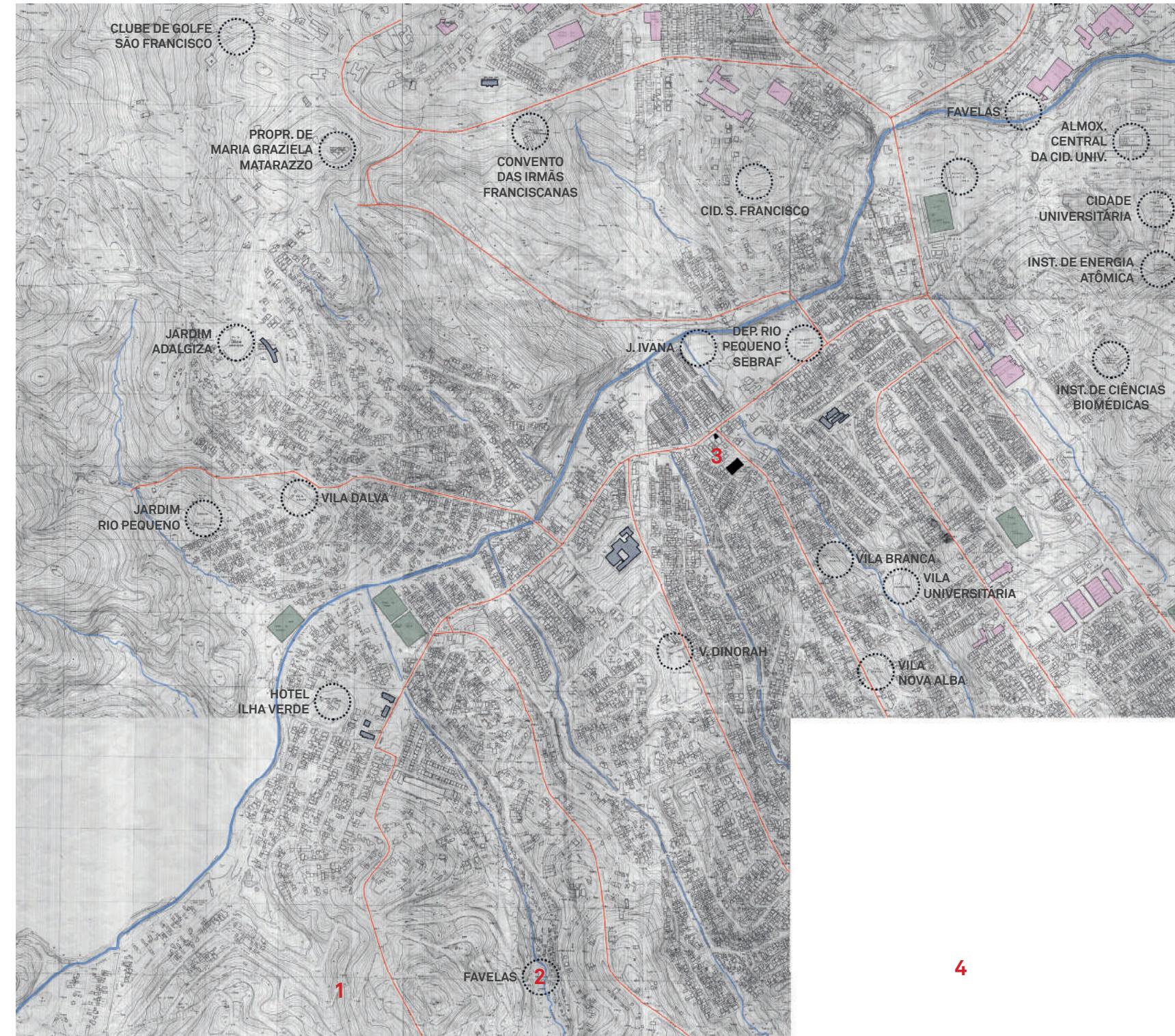
1. "TERRA DOS MATARAZZO"

2. FAELA DO SAPÉ

3. "CENTRO": PADARIA CINCO QUINAS E IGREJA "MATRIZ"

4. POSIÇÃO RELATIVA DO CENTRO DO JD. BONFIGLIOLI

- ESCOLA/POSTO DE SAÚDE
- INDÚSTRIA
- CAMPO DE FUTEBOL



Aliás, é surpreendente o detalhamento do levantamento do Georan, que discrimina por nome não só vias, mas também bairros, corpos d'água e até edifícios notáveis (as principais anotações foram transcritas e ampliadas e estão sinalizadas por círculos pontilhados). Já o Vasp Cruzeiro, por mais incompleto que esteja para os objetivos desta análise, mostra com exatidão as poucas construções que primeiramente ocuparam o trecho inicial da Estrada do Rio Pequeno (provavelmente já com esse nome), além de Vila Dalva, Cidade São Francisco, Jaguari e o incipiente Cidade Universitária, resultante da canalização do córrego Jaguari no trecho próximo à foz, onde ao Norte se organizou um parcelamento industrial, e ao Sul se reservou o terreno para o Campus. Desta forma, podemos identificar as centralidades locais com as vias pioneiras, ou "estradas", mais ou menos antigas, mas que desempenharam antes um papel de assentamento e conexão, para depois terem seus entornos povoados mais densamente. Hoje avenidas, têm importância para o tráfego local e comportam o transporte público, mas não são excessivamente largas, de forma a prejudicar sua vocação comercial e certo grau de amparo aos pedestres. Vias paralelas, como a Corifeu de Azevedo Marques e Escola Politécnica, desempenham a função arterial, com tráfego rápido e grande vazão, tendo seu desenho e dimensionamento muito mais identificado com o automóvel. O papel dessas vias deve ser considerado na análise das centralidades de bairro entendidas como parte de um sistema urbano.

Dentre os centros da região, a Avenida do Rio Pequeno

se destaca por ser uma das vias mais antigas e ter hoje a maior quantidade de estabelecimentos comerciais reunidos. Mas talvez seu diferencial mais relevante seja a permanência e a proliferação de um comércio popular, voltado em grande parte para a população de baixa renda. Sua força local provavelmente se deve a essa característica, uma vez que o distrito abriga moradores de diversas faixas de renda, mas suas outras centralidades tenderam a se desenvolver em função do público de classe média. De forma menos rígida e com exceções, a distribuição dos equipamentos públicos também corresponde às centralidades. Escolas e postos de saúde, exemplos mais frequentes, são construídos a partir de uma demanda já consolidada e ocupam preferencialmente terrenos públicos e grandes. São benéficos para o fortalecimento de centralidades, mas insuficientes por si só, posto que, diferente do comércio, funcionam de forma autônoma e pouco espontânea. Assim se explica a recorrência de equipamentos à margem dos principais eixos de comércio e vida local, como é o caso do CEU Butantã, o maior e mais abrangente equipamento da região, e também do CEU Jaguari, já em outro distrito. Reunindo todas as etapas da educação básica, instalações esportivas, auditório e centros comunitários, o CEU justifica o direcionamento de linhas de ônibus para fazer valer seu raio de influência ampliado, mas impulsiona um cotidiano intenso apenas do lado de dentro. A escolha pela concentração de todos esses serviços em um único equipamento tem óbvias vantagens do ponto de vista administrativo e, quando inseridas em favelas ou comunidades muito

densas e precárias, se mostra eficaz na organização do território, inclusive do ponto de vista simbólico. As possibilidades de intercâmbio entre as múltiplas atividades abrigadas no CEU também são beneficiadas, mas claramente abdicam do que poderia oferecer o espaço público da rua. É muito feliz, portanto, a proposta de continuidade do programa e ampliação de suas conquistas sob o nome Território CEU, incluindo o contexto urbano do equipamento como escala decisiva na concepção das novas unidades:

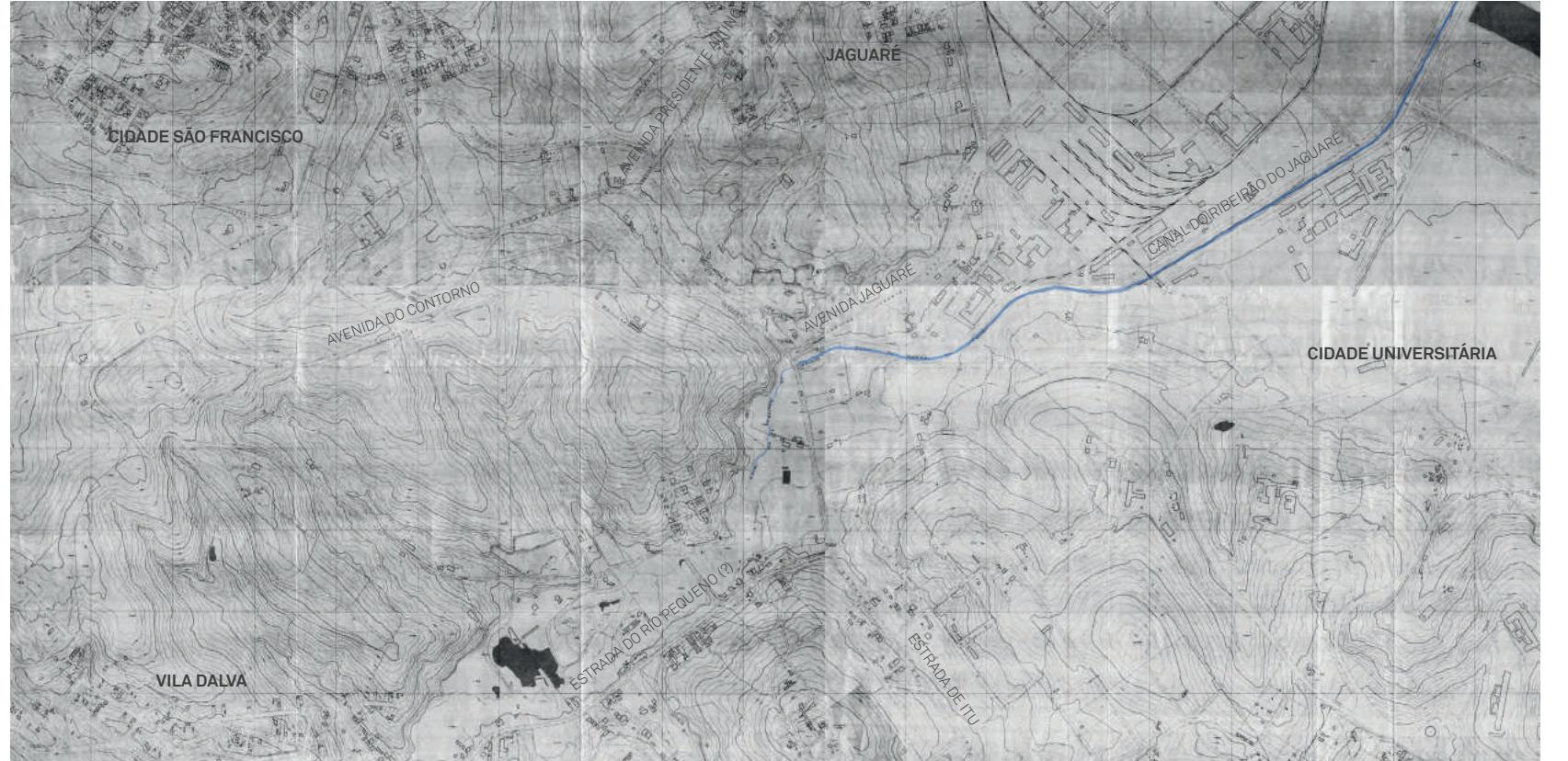
"Assim como o projeto arquitetônico, a inserção urbana do Território CEU visa integrar o novo equipamento aos equipamentos existentes no entorno, através de caminhos seguros e de usos e programação integrados. O processo de identificação dos caminhos e equipamentos passa pelo mapeamento colaborativo das estruturas físicas (equipamentos sociais, praças, transporte, etc), dos fluxos existentes e das possibilidades pedagógicas de pessoas, espaços e equipamentos que não pertencem tradicionalmente ao universo da educação.

(...) Os caminhos e lugares que conformam o Território CEU ampliam as oportunidades de fruição do espaço da cidade, abrindo os equipamentos sociais para usos múltiplos, intensificando sua apropriação por diferentes grupos sociais e em diferentes momentos do dia e da semana."

Transportar distâncias e tornar os percursos mais interessantes pode incluir especulações sobre mutualismos possíveis entre serviços públicos mais capilarizados e centralidades locais consolidadas.

1954

*montagem sobre mapeamento Vasp Cruzeiro.
Mapa Digital da Cidade de São Paulo.
Disponível em: geosampa.prefeitura.sp.gov.br*



CEU Butantã,
divisa dos distritos do Rio Pequeno e Butantã.
Imagem de satélite Google Earth, 2020



CEU Paz,
distrito da Brasilândia, Zona Norte.
Imagem de satélite Google Earth, 2020

AVENIDA DO RIO PEQUENO

Estabelecida a relevância da Avenida do Rio Pequeno e seu papel de centralidade local historicamente consolidada, falta observar suas características espaciais e construtivas. Em maior medida, esta tarefa será desenvolvida na própria apresentação do projeto. Todavia, de início, registramos alguns números relevantes:

- extensão total de 1,85km;
- 14 linhas de ônibus; 9 paradas em cada sentido; faixa exclusiva nos dois sentidos em toda a extensão da avenida;
- largura total mínima de 14,5m; máxima de 25m; média de 19,7m;
- largura da calçada entre 2,5m e 4,5m, em geral; mínima de 1m; máxima de 7m; média de 3,9m;
- inclinação máxima de 3,3%;
- edifícios de 1 ou 2 pavimentos; apenas 7 edifícios de 3 pavimentos e 2 edifícios verticais.

A percepção geral do pedestre que caminha na avenida em horário comercial, seja um frequentador ou um visitante de primeira viagem, é de anomia. Nossa hipótese é de que dois fatores básicos contribuem para tanto. Em primeiro lugar, temos uma centralidade dinâmica com muita gente, carros, motos, ônibus e bicicletas circulando; diversos estímulos sonoros e visuais competindo, típicos de ruas comerciais movimentadas. Ou seja, há certa energia decorrente da intensidade dos usos compartilhados do mesmo espaço; uma intensidade, portanto, estimulante e urbana, a princípio. Em segundo, temos o tráfego de veículos especialmente

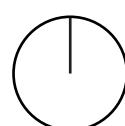
caótico, que se destaca mesmo em uma cidade como São Paulo. Se a confusão interna entre carros e motos, sentidos e conversões - dada nos limites do leito carroçável -, não é necessariamente uma adversidade, podendo inclusive ser um componente de segurança no trânsito, a invasão das calçadas é definitivamente problemática. Podemos verificar como os automóveis particulares predominam sobre todos os limites espaciais explícitos na Avenida do Rio Pequeno quando nos atentamos para as extensões de guias rebaixadas em relação as dos lotes lindeiros. A invasão de calçada decorrente é talvez o principal percalço ao pedestre que caminha na avenida. Pontos de ônibus, árvores, postes e bancas de jornal são, em geral, os únicos obstáculos reconhecidos pelos motoristas, que não hesitam em parar o trânsito para convergir na contramão por sobre a faixa de pedestres para então interromper os passantes ao estacionar em uma vaga de tamanho insuficiente e assim tomar alguns dos exígues centímetros da calçada por tempo indeterminado.

Julgamos, pois, que a principal questão pragmática da Avenida do Rio Pequeno é o fortalecimento do passeio em detrimento da liberdade excessiva e temerária desfrutada pelos motoristas. Tal inversão de prioridades implica diversas estratégias de desenho que serão desenvolvidas em maior detalhe mais adiante, mas os temas básicos, válidos para a avenida como um todo, são: alargamento de calçada, diminuição da extensão de guias rebaixadas, arborização, aterramento da rede elétrica, iluminação pública, paradas de ônibus, mobiliário urbano, travessia de pedestre e acessibilidade.



MAPA 3

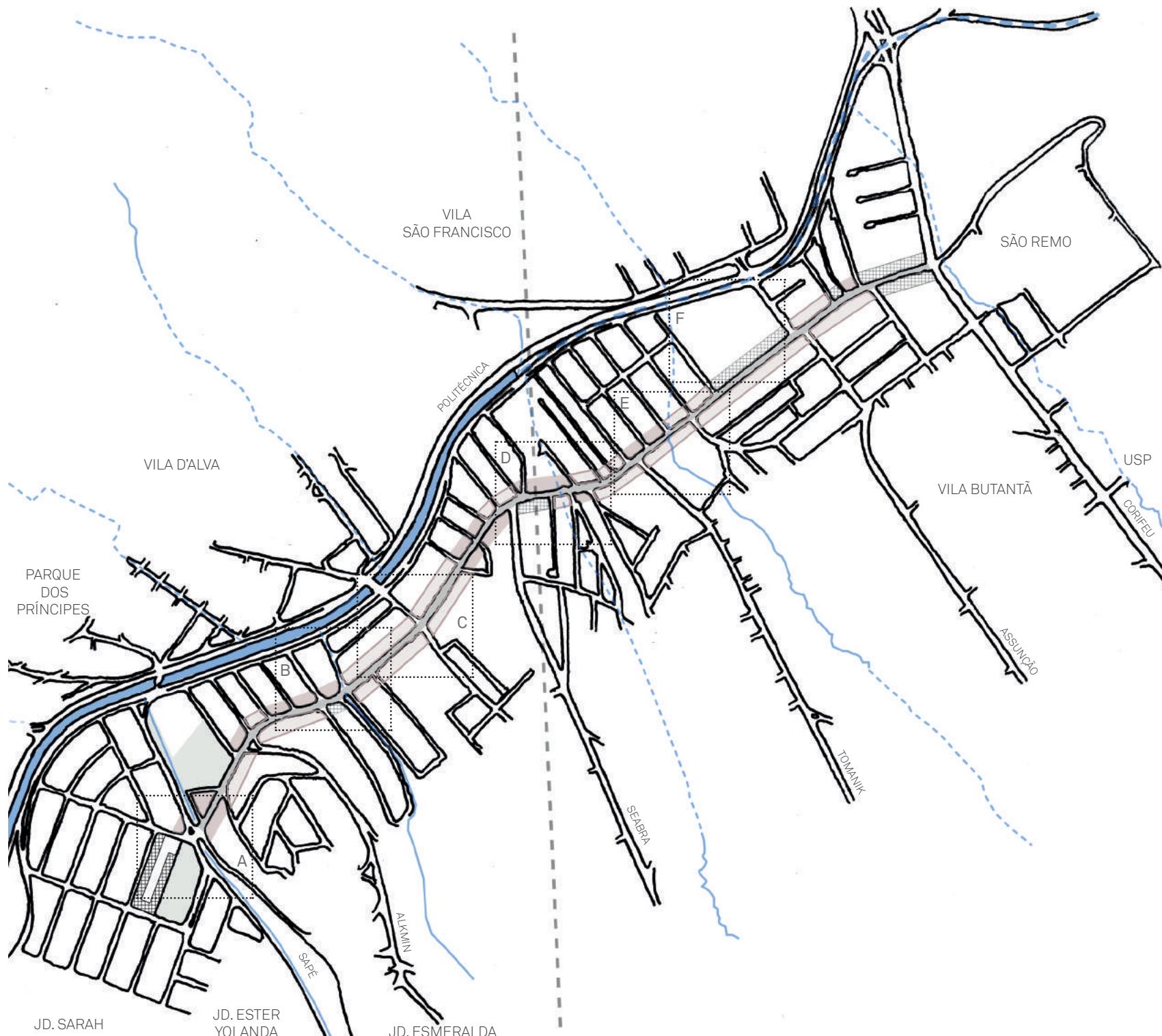
1:10 000

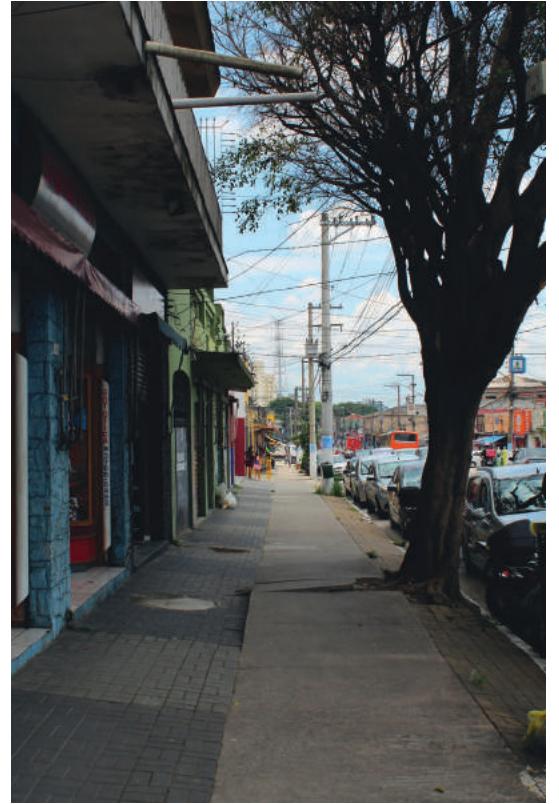


500m

- LINHA DE ALTA TENSÃO
- CÓRREGO A CÉU ABERTO
- CÓRREGO TAMPONADO
- AV. DO RIO PEQUENO
- TRECHO DE ANÁLISE

- COMÉRCIO
- COMÉRCIO C/ GUIA REBAIXADA
- MURO/GRADE
- ÁREA LIVRE PÚBLICA





Evidentemente não se trata apenas de separar veículos e pedestres com maior veemência, buscando ordem, mas de configurar o espaço da avenida em torno da dignidade deste. Como espaço público central, a Avenida do Rio Pequeno é lugar de passagem, socialização, trocas e permanência para uma população diversa cotidianamente, sendo a qualidade espacial um fator de grande importância para a intensificação e ampliação espontânea dessas dinâmicas. Refletiremos, portanto, mediante o desenho, sobre a apropriação dos diferentes contextos pelo pedestre – seja criança, idoso, cadeirante, ou bebê empurrado num carrinho –, entendido como o urbanita em suas formas e velocidades ideais. Todos os elementos listados acima deverão se dispor em desenho que tenha esse agente apropriador como paradigma, tornando a rua fértil e realizável.

“(...)para os seus moradores menos móveis, a cidade é impalpável. Ela, porém, impõe-se como um amontoado de signos aparentemente desencontrados, agindo, no entanto, em concreto, para limitar mais do que para facilitar a minha ação, tornando-me impotente diante da multiplicidade das coisas que me cercam e de que posso dispor”
(SANTOS, 2002, p.27).

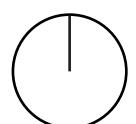
O projeto está dividido em seis trechos, verificáveis nos mapas 3 e 4. Cada qual comporta situações exemplares e singulares, servindo de pretexto para abordar de forma aproximada tanto questões típicas da avenida, a serem replicadas, quanto discussões mais amplas sobre temas da cidade. Logo, os trechos são representativos da complexidade da rua em sua unidade e diversidade, servindo de base para a elaboração de uma proposta urbanística para a via como um todo, mas acompanhada de reflexões específicas que possam extravasar o objeto isolado. Para tanto, o recurso do texto ganha importância, não sendo mero acessório, como é habitual na apresentação de projetos de arquitetura. Permanece certo propósito descritivo mínimo – o desenho deve poder ser lido em si –, mas em função das discussões temáticas que acompanham cada trecho, e não apenas reafirmando o que

se mostra no desenho. Nossa esforço é para que a leitura paralela entre texto e imagem possa ser agradável, limitando as redundâncias ao mínimo, explicitando os momentos de diálogo, e balanceando autonomia e complementaridade entre um e outro. Ressaltamos também que as narrativas tecidas dispõem de realidades subjetivas em complemento às objetivas, se aproveitando de ‘impressões’ e ‘percepções’ como ricos subterfúgios em relação às limitações de um trabalho acadêmico individual desenvolvido em meio à pandemia. A vivência da avenida pelo autor, morador do bairro, é a perspectiva predominante na análise. Trajeto de ida e volta da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo durante toda a graduação – e gradualmente assumida como objeto de reflexão –, é conveniente que se preste contas, ao final, tendo essa mesma rua como pretexto.



MAPA 4

1:5 000



250m

- TRAJETO ÔNIBUS
- PONTO DE ÔNIBUS
- CICLOVIA/FAIXA
- TRECHO DE ANÁLISE
- FAELA
- EDIF. RES. VERTICAL
- LOTE GRANDE
- ÁREA LIVRE PÚBLICA

- UBS | 1
- ENSINO PÚBLICO (DISTÂNCIA < 1KM DA AVENIDA)
- CAMPO FUT. PÚB. | 1
- SACOLÃO PÚB. | 1
- FEIRA DE RUA
- CRECHE | 3 (+9)
- ESCOLA E. INF. | 1 (+3)
- ESCOLA E. FUND. | 3 (+6)
- ESCOLA E. MÉDIO | 1 (+1)

- AG. BANCÁRIA | 4
- AG. CORREIOS | 1
- LOTÉRICA | 2
- CRÉDITO | 4
- PONTO AT. SEBRAE | 1
- IGREJA | 4
- CURSOS | 7
- ACADEMIA | 4

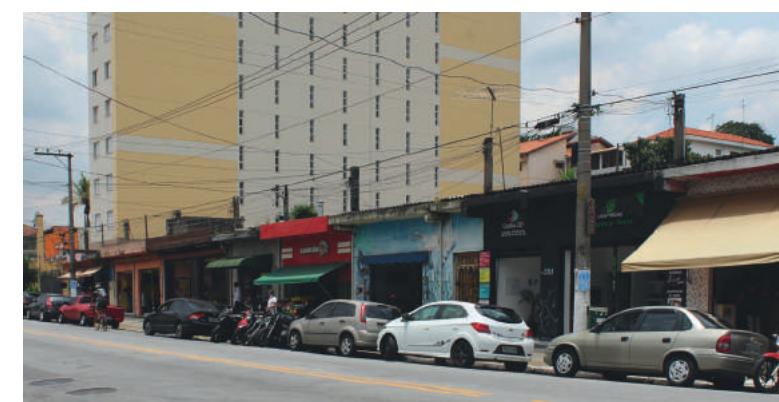
- CONSULT. ODONTO | 14
- ESCR. ADVOCACIA | 4
- IMOBILIÁRIA | 2
- LABORATÓRIO | 1
- ÓTICA | 8
- GRÁFICA | 3
- PAPELARIA | 1

- BAR/REST. | 26
- PADARIA | 2
- DOCERIA/CAFÉ | 9
- SUPERMERCADO | 4
- MERCADO | 5
- AÇOUGUE | 6
- PEIXARIA | 2
- HORTI-FRUTI | 5

- FARMÁCIA | 8
- COSMÉTICOS | 5
- SALÃO DE BELEZA | 24
- VESTUÁRIO | 29
- MÓVEIS/COLCHÕES | 5
- VARIEDADES | 35
- PET SHOP | 3

- OFICINA/CONsertos/ASSIST. TÉCNICA | 13
- BICICLETERIA | 2
- INDÚSTRIA | 1
- ARMÁZEM/DEPÓSITO | 8
- OFICINA AUTO | 8
- CONCESS. AUTO | 3
- AUTO PEÇAS | 8
- POSTO DE GAS. | 2
- ESTACIONAMENTO | 4





TRECHO A

mar de asfalto

O trecho corresponde ao término da Avenida do Rio Pequeno, nos bairros residenciais Jardim Ester Yolanda, à Sudeste, e Jardim Sarah, à Oeste. Apesar de não abrigar comércio tão vibrante quanto em outros trechos da avenida, é onde se encontra uma das quadras mais importantes para sua constituição como centralidade, com o agrupamento de praça, escolas e posto de saúde. Trata-se do contexto de análise da distribuição de fluxos que entram e saem da avenida, determinando suas possíveis continuidades.

A poucos metros da praça Wilson Moreira da Costa 1, encontram-se os primeiros edifícios de um conjunto erguido durante a reurbanização da favela do Sapé 3, em 2014. Na ocasião, além de remoções em áreas de risco e construção de prédios de apartamentos, a intervenção contemplou o desenho de vias, passeios, calçadas e canalização do córrego; também de mobiliário urbano e arborização - estes apenas parcialmente executados. A área do projeto se estende linearmente por mais de 1km intercalando barracos e os novos edifícios em lâmina ao longo da ciclovia e do curso d'água, até próximo à Rodovia Raposo Tavares. A porção sul da Rua Waldemar Roberto, onde se inicia essa orla densamente habitada, é, portanto, uma das continuidades da Avenida do Rio

Pequeno, principalmente para pedestres e bicicletas. Sua largura e traçado indicam que foi pensada originalmente como a principal conexão com a rodovia, mas após o estabelecimento da favela, desde os anos 1960, essa rota se associou a um território evitado pelos carros e pedestres dos bairros residenciais do entorno. Ao mesmo tempo, tanto na Rua Waldemar Roberto, quanto na Rua General Syzzeno Sarmento, se constituiu um comércio disperso e precário, ocupando barracos e fundos e garagens de casas, tendo como público exclusivamente os moradores da favela. Recentemente, após as obras de reurbanização, esse comércio ganhou força e avançou até praticamente se unir à Avenida do Rio Pequeno pela movimentada esquina sul com a Rua Tomé de Lara Falcão, sinalizando uma continuidade promissora e estabelecendo um inesperado ponto de atração (c).

A maior parte dos carros e ônibus chegam e saem da avenida pela Rua Milton Soares, que integra a rota mais utilizada por motoristas para se alcançar a Rodovia Raposo Tavares, passando pelo centro comercial do Jardim Ester. Antes da reforma da praça Wilson Moreira da Costa, no início dos anos 2000, a Avenida do Rio Pequeno avançava rente aos terrenos das escolas e do posto de saúde, então separados da praça. Esta incorporou o



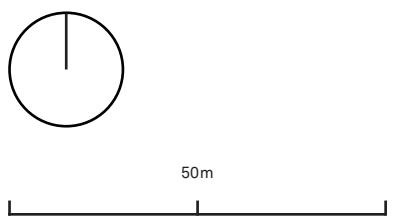
ACIMA 2K
cruzamento quíntuplo no início da
Av. do Rio Pequeno;
"mar de asfalto"

DIREITA SUPERIOR 1K
Praça Wilson Moreira da Costa
DIREITA 3K
Rua Gal. Syzzeno Sarmento e conjunto
de apartamentos erguidos no contexto da
reurbanização da favela do Sapé



MAPA A

1:1000



PONTO DE ÔNIBUS

1. EMEF BRASIL - JAPÃO
2. EMEI NIDA MALDI CORAZZA
3. UBS JOSÉ MARCILIO MALTA CARDOSO
4. PÇA. WILSON MOREIRA DA COSTA
5. REURBANIZAÇÃO FAELA DO SAPÉ



PROPOSTA

A proposta elaborada consiste basicamente na conversão de áreas de leito carroçável em áreas de calçada, procurando relacionar os óbvios problemas de segurança do pedestre - ameaçado pela insuficiência das calçadas, tráfego desordenado e largura excessiva de leito carroçável - ao fomento das dinâmicas de caminhada e permanência existentes. Uma vantagem desse tipo de intervenção é a possibilidade de testagem das soluções usando elementos reversíveis e baratos, como balizas, cones, vasos, bancos e tinta. Consideramos de grande importância esse tipo de experimentação, que não só reconhece a hipótese do fracasso das propostas, como também reflete o caráter verdadeiramente participativo e adaptativo - fundamental para se intervir no espaço público.

O trecho final da Avenida do Rio Pequeno comporta o menor tráfego de automóveis em comparação ao restante da via, mas tem ampla circulação de pedestres, entre comércio, praça, escolas, posto de saúde, pontos de ônibus e residências - em especial a favela e os prédios de habitação social do Sapé, de maior densidade. No entanto, o desenho viário segue prioridades invertidas. O cruzamento quíntuplo (b) é talvez onde isso melhor se manifeste, permitindo aos carros múltiplas conversões e tornando a travessia a pé uma missão perigosa, mesmo nas faixas de pedestre. Mas também na

avenida o leito carroçável é superdimensionado, comportando estacionamento paralelo e ultrapassagens, ao passo que as calçadas são espremidas. Basta observar sua continuidade pela Rua Milton Soares, que tem seção dividida em duas vias, segregando o acesso às casas do tráfego principal. A este, responsável pela importante ligação entre Avenida do Rio Pequeno e Rodovia Raposo Tavares, se destina largura menor, de 8,5m; suficiente para o trânsito de carros e ônibus. Por isso, consideramos viável que o trecho final da Avenida do Rio Pequeno (a) tenha seu leito carroçável estreitado, cedendo largura aos pedestres. Avaliamos que sua calçada leste, apesar de não ser confortavelmente larga, pode ser mantida para que os ganhos sobre o estreitamento do leito carroçável sejam incorporados integralmente à calçada oeste, que é quase inexistente e abriga a sequência de postes de iluminação. Dessa forma, a obra é simplificada por concentrar alterações mais drásticas apenas de um lado, este que já seria alvo de reforma para aterramento da rede elétrica. A calçada leste pode se tornar mais acessível e agradável com intervenções simples e padronizadas: reparos no pavimento e na tampa da boca de lobo; reposicionamento de poste de sinalização de trânsito (colocado exatamente no eixo central do passeio); e instalação de piso tátil.

A reconfiguração da seção (corte A) prevê, portanto, calçadas mais dignas (ainda que permaneçam como as mais estreitas da avenida) e largura do leito equivalente à três faixas de rolamento, mas com alternativas de visão: o fundamental é que os ônibus possam transitar

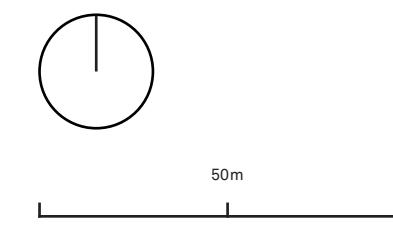
nos dois sentidos simultaneamente, ficando à cargo da experimentação a escolha entre estacionamento paralelo, que hoje é muito utilizado junto à calçada leste e lhe confere certa proteção; faixa central de ultrapassagem e conversões à esquerda; ou nenhuma marcação fixa. Outra experiência a ser testada é a transferência do ponto de ônibus, hoje apenas um totem espremido em frente à loja de açaí, para uma posição mais próxima ao cruzamento, ocupando uma nova área de calçada subtraída do 'mar de asfalto' e com amplitude necessária para a instalação de uma cobertura. Além disso, a relação direta com a faixa de pedestre torna o desembarque seguido de travessia mais seguro.

O ponto de ônibus proposto ficaria de frente para o que julgamos ser um ponto de convergência estabelecido recentemente no trecho sul da Rua Tomé de Lara Falcão (c) e que se apresenta como um foco de permanência e trocas cada vez mais movimentado: na esquina com a Avenida do Rio Pequeno está a padaria, de longa data; no vizinho, o recuo de frente foi dividido em três lojinhas, cujos donos e funcionários estão sempre na entrada ou na calçada, dispondo um layout móvel de mesinha, banquinhas, manequins e churrasqueira; o próximo imóvel é apenas uma casinha simpaticamente elevada cerca de 1,2m em relação à calçada; e, por fim, há o edifício da Igreja Pentecostal Deus é Amor, com quatro pavimentos, em um terreno com testada de 20m 4K. A sequência na mesma face segue intercalando comércio improvisado e casas, cada vez mais precárias conforme a Rua Tomé de Lara Falcão vira Rua General Syzeno Sarmento.



PLANTA A

1:1000



COMÉRCIO
EQUIPAMENTO
IGREJA
INDÚSTRIA/ARMAZÉM
PONTO DE ÔNIBUS

1. EMEF BRASIL - JAPÃO
2. EMEI NIDA MALDI CORAZZA
3. UBS JOSÉ MARCILIO MALTA CARDOSO
4. PÇA. WILSON MOREIRA DA COSTA
5. REURBANIZAÇÃO FAPELA DO SAPÉ



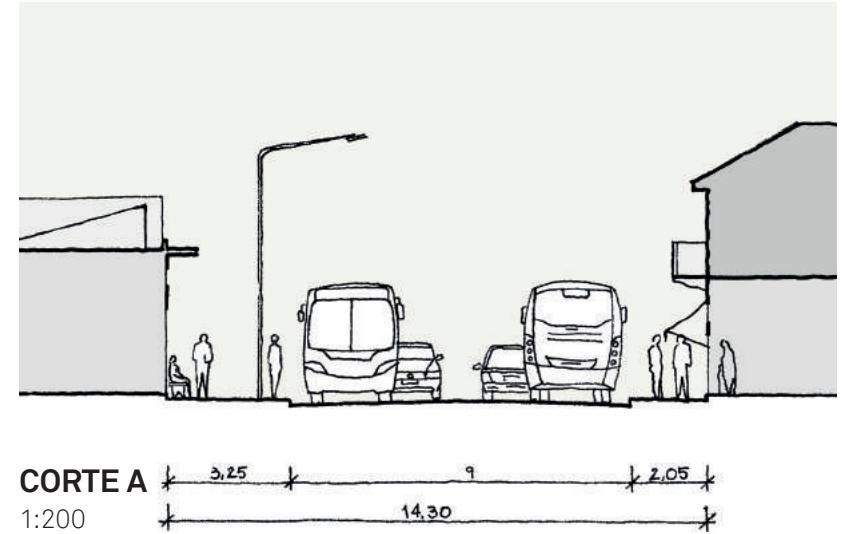
Mas é diante dessas quatro fachadas que se concentra um uso permanente do espaço público, somando aos estabelecimentos a presença diária do vendedor de frutas, que utiliza o parapeito do respiro do córrego para montar sua tenda 5k, e um ocasional ambulante, que para ali para vender CDs e DVDs. Resulta que, neste pequeno trecho de rua, é muito difícil ver carros transitando; carros estacionados (e seus donos), no entanto, são presença garantida.

A intervenção desenhada busca dar suporte às atividades de permanência desse polo, reconhecendo um potencial latente na alimentação desses usos. Com exceção da igreja, os outros três lotes não têm entrada e saída de automó-

vel, sendo que a rua, como descrito, funciona na prática como via de pedestres. Pretende-se, então, unir a calçada ao canteiro, criando uma calçada-terraço. A lombofaixa larga, além de frear os automóveis embalados pelo declive que antecede a entrada na Avenida do Rio Pequeno pela Rua Milton Soares, enfatiza esse novo espaço ao torná-lo uma península da praça, onde as relações se dariam em escala de maior proximidade. A igreja, por mais que não seja um edifício bonito, assume uma outra condição especial, orientando um novo eixo na paisagem.

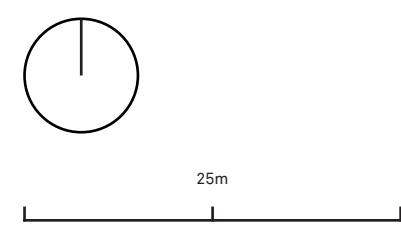
Apenas essa intervenção - de acréscimo de calçamento - já significaria um grande alívio na solução do problema do 'mar de asfalto', pois suprime uma das vias (a menos

usada, é certo) e oferece travessias muito mais seguras para os pedestres. Mas entende-se que é preciso um esforço ainda maior, especialmente para viabilizar a continuação da ciclovia pelo trecho norte da Rua Waldemar Roberto, e então efetivamente ligar os ciclistas à ciclofaixa da Avenida Escola Politécnica. A situação atual é ruim menos pela ausência dessa perna da ciclovia - o trecho é pouco movimentado e nem precisaria de via segregada -, e mais pela sua interrupção logo antes do grande cruzamento, onde o ciclista corre maior risco. Seria desejável, portanto, a reformulação do tráfego, proibindo certas conversões menos importantes, como sugerimos a partir do redesenho das faixas de tinta no asfalto.



PLANTA A1

1:500



- COMÉRCIO
- EQUIPAMENTO
- IGREJA
- PONTO DE ÔNIBUS



1. EMEF BRASIL - JAPÃO
2. EMEI NIDA MALDI CORAZZA
3. UBS JOSÉ MARCILIO MALTA CARDOSO
4. PÇA. WILSON MOREIRA DA COSTA
5. REURBANIZAÇÃO FAELA DO SAPÉ

TRECHO B

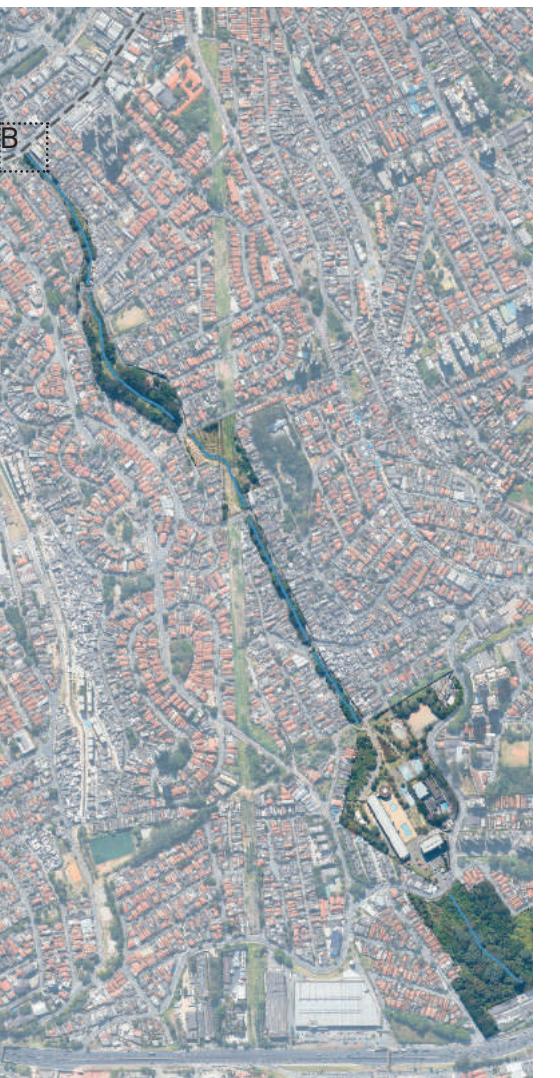
território CEU

DIREITA SUPERIOR 1
ponto de descanso à margem do
Córrego da Água Podre

ABAIXO 2
passeio em chão de terra batida
sob sombra de árvores ao longo do
Córrego da Água Podre



Córrego da Água Podre desde
sua nascente, próxima ao CEU
Butantã e em meio à área
preservada (Sudeste), até seu
cruzamento com a Avenida
do Rio Pequeno, próximo à foz
(Noroeste).



A suave inflexão do eixo da avenida presente neste trecho marca uma transição na intensidade do tráfego de veículos (a). À Oeste, nos direcionamos para o cenário mais calmo apresentado no trecho anterior, e à Leste, a avenida se retifica em direção a seu cruzamento mais movimentado (analisado no trecho C, a seguir). Pode se dizer que a sensação de segurança é, em geral, maior no primeiro caso, onde pedestres costumam atravessar fora da faixa e ciclistas são mais frequentes. Há, de fato, maior liberdade para tanto decorrente do maior intervalo entre automóveis, mas o mapa de acidentes de trânsito demonstra que o risco ou a segurança real é uniforme em toda a avenida. A liberdade de que desfrutam os pedestres e ciclistas também existe para os carros e motos, que

costumam ser guiados de forma mais negligente nesses contextos. Além disso, a Avenida do Rio Pequeno tem como constante a guia rebaixada, com diversas ocorrências de testadas inteiras ocupadas por estacionamento do comércio (b) ou entrada e saída de veículos (oficinas mecânicas, mais comumente). O resultado caótico é a alta frequência de invasão das calçadas por carros e motos a provocar diversas situações de risco, como quando o pedestre é obrigado ou opta por desviar por sobre o leito carroçável.

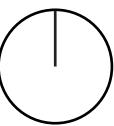
O elemento de maior interesse em questão, no entanto, é o córrego da Água Podre, onde enxergamos potencial extraordinário. Para além dos problemas básicos de tráfego e segurança, aqui vislumbramos transformações mais ousadas, que possam incluir lazer, sombra, água, passeio e descanso no léxico da dignidade cidadã ambicionada. O pretexto é o próprio curso d'água, evidentemente constituído pela topografia do fundo de vale, que corre majoritariamente a céu aberto e conecta a Avenida do Rio Pequeno ao CEU Butantã e o futuro parque em torno da nascente, na Rodovia Raposo Tavares. O trajeto é composto por trechos sínusos e retificados, e acompanhado por fileiras de sobrados e pequenas favelas, com raras extensões muradas. A seção típica tem o córrego centralizado, cortando a rua em duas pistas; a contenção é feita em muros de gabião e o nível d'água está em média 3m abaixo do nível da rua; as calçadas raramente superam os 1,5m de largura e são deformadas de acordo com o acerto de nível com os lotes; os espaços entre o gabião e o leito carroçável, quando existentes, são em geral arborizados e ocupados por arranjos de calçamento, terra batida 2 e mato alto, servindo de estacionamento ou lixão. O trecho final, junto à esquina com a Avenida do Rio Pequeno, não foge desse desenho, mas tem uso diverso como área de repouso de garis e outros trabalhadores, mesmo sem contar com mobiliário adequado (c) 1. Basta a conjunção da escala propícia com a sombra das árvores e a presença da água para criar a atmosfera agradável o suficiente para o estar. Fica evidente o potencial paisagístico do percurso como um todo.

Como já abordado em capítulo anterior, o escopo do Território CEU prevê intervenções urbanas nos caminhos que levam ao CEU como parte constituinte do programa, introduzindo problemas de conexão e acesso. Além do impacto regional inerente à grandeza do equipamento, abre-se a oportunidade de transformar deliberadamente os espaços extramuros, em correspondência direta com as demandas e planos locais. Insinua-se, portanto, expressamente, a oportunidade de estabelecer o trajeto ao longo do córrego da Água Podre como uma unidade paisagística que conecta o maior equipamento da região ao seu principal centro comercial.



MAPA B

1:1000



50m

PONTO DE ÔNIBUS



PROPOSTA

DIREITA SUPERIOR 3<
guia rebaixada associada a
estacionamento em recuo frontal;
interrompida apenas em
função da parada de ônibus

1
o termo, adotado como "conceito-chave" pelo Plano de Segurança
Viária da PMSP (2019), se refere a "programas de segurança
proativos que vêm sendo adotados por um número crescente de
cidades ao redor do mundo. A premissa desses programas é que
a perda de vidas é inaceitável e sua meta é prevenir qualquer
acidente grave de trânsito. Essas iniciativas colocam o encargo
da segurança no desenho dos sistemas, não no usuário da via"
(GDCI; NACTO, 2018, p.11).

2
estudo da WRI (2014) demonstra que cidades com largura de
faixa de rolamento entre 2,8 e 3,25m (Amsterdã, Copenhague,
Berlim, Tóquio, Paris, Toronto) tem menor taxa de letalidade
no trânsito (1,3 a 3,2 / 100.000 habitantes). São Paulo, no
entanto, tem faixas com largura entre 3,25 e 3,60m, o que eleva
a taxa de fatalidades para 6,1 a 11,8 / 100.000 habitantes.

Cidades com faixas ainda mais largas (Pequim e Fortaleza)
elevam a taxa para 20 a 27,2 / 100.000 habitantes. Já faixas
excessivamente estreitas, entre 2,60 e 2,80m representam taxa
de fatalidade entre 3,6 e 6,4 / 100.000 habitantes (Jakarta e
Singapura). Faixas excessivamente largas, portanto, em geral,
induzem maior velocidade; dão mais liberdade de movimento
(ultrapassagens); e aumentam a distância da travessia de
pedestres (cada metro adicional na travessia aumenta em até
6% o risco de atropelamento).

3
estudo da WRI (2014) mostra que acidentes de trânsito ocorridos em velocidade de 30km/h tem 10% de chance provocar
óbito, enquanto 85% dos acidentes em velocidade de 50km/h
resultam em morte. Em 2015, a prefeitura de São Paulo
reduziu a velocidade máxima de todas as suas vias arteriais
para 50km/h. Segundo a CET, na comparação entre 2014 e
2017 houve redução de 42,7% em acidentes com vítimas e 37%
em fatalidades.

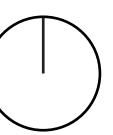


O primeiro ponto levantado, sobre a inflexão entre tráfego leve e tráfego intenso, se traduz na transição entre larguras do leito carroçável. A seção elaborada para o trecho A especifica 9m de largura e possíveis três faixas de rolamento, condizentes com o fluxo regular dessa parte da avenida, enquanto a perna que se encaminha para Leste demanda 12m e quatro faixas para lidar com o complicado cruzamento contíguo (trecho C). Propomos que tal mudança ocorra em um contexto de certa anomia, que naturalmente demande atenção dos motoristas diante de diversas incertezas pronunciadas (a). A hipótese é que o caos aparente, quando devidamente restrito aos automóveis e sem prejuízo aos pedestres e ciclistas, pode ser benéfico à segurança no trânsito. De acordo com Jeff Speck (SPECK, 2016), diversas medidas contraintuitivas e heréticas da perspectiva da engenharia de tráfego podem ser eficientemente elaboradas e implementadas a partir do reconhecimento do pedestre como o sujeito a ser protegido (vale acrescentar que a engenharia de tráfego é internamente conflitante - uma aberração tecnocrática - já que é responsável tanto pela segurança quanto pela fluidez do trânsito, conforme abordaremos mais adiante). Nesse aspecto, o desenho de rua é importantíssimo, pois define a segurança desde o ponto de vista concreto do meio físico: é mais seguro instalar um radar de velocidade ou ter uma via onde seja praticamente impossível trafegar acima da velocidade máxima estipulada? no limite, o que são semáforos e lombadas senão "erros" de desenho? e com qual profundidade a produção da cidade e as noções de mobilidade precisam ser reformuladas para que a 'visão zero'¹ seja realmente almejável?

A mesma linha de raciocínio foi usada para determinar a largura das faixas de rolamento, definidas em 3,10m para as faixas exclusivas de ônibus e 2,90m nas demais. O pressuposto básico é o de que a velocidade dos automóveis é o principal fator determinante para a ocorrência de acidentes e fatalidades, e, portanto, a segurança no trânsito tem na redução das velocidades sua diretriz mais básica. Faixas de rolamento corretamente dimensionadas tem o efeito de inibir aceleração, sendo cruciais para esse controle². Se a 'visão zero' é de fato um objetivo a ser perseguido, é inconcebível que qualquer via urbana permita velocidades superiores a 30km/h³. Outra proposta elaborada no contexto do presente trecho e que se estende para o restante da avenida é a conversão de estacionamentos nos recuos frontais em estacionamentos contíguos ao leito carroçável, incorporando à calçada qualquer espaço residual da opera-

PLANTA B

1:1000

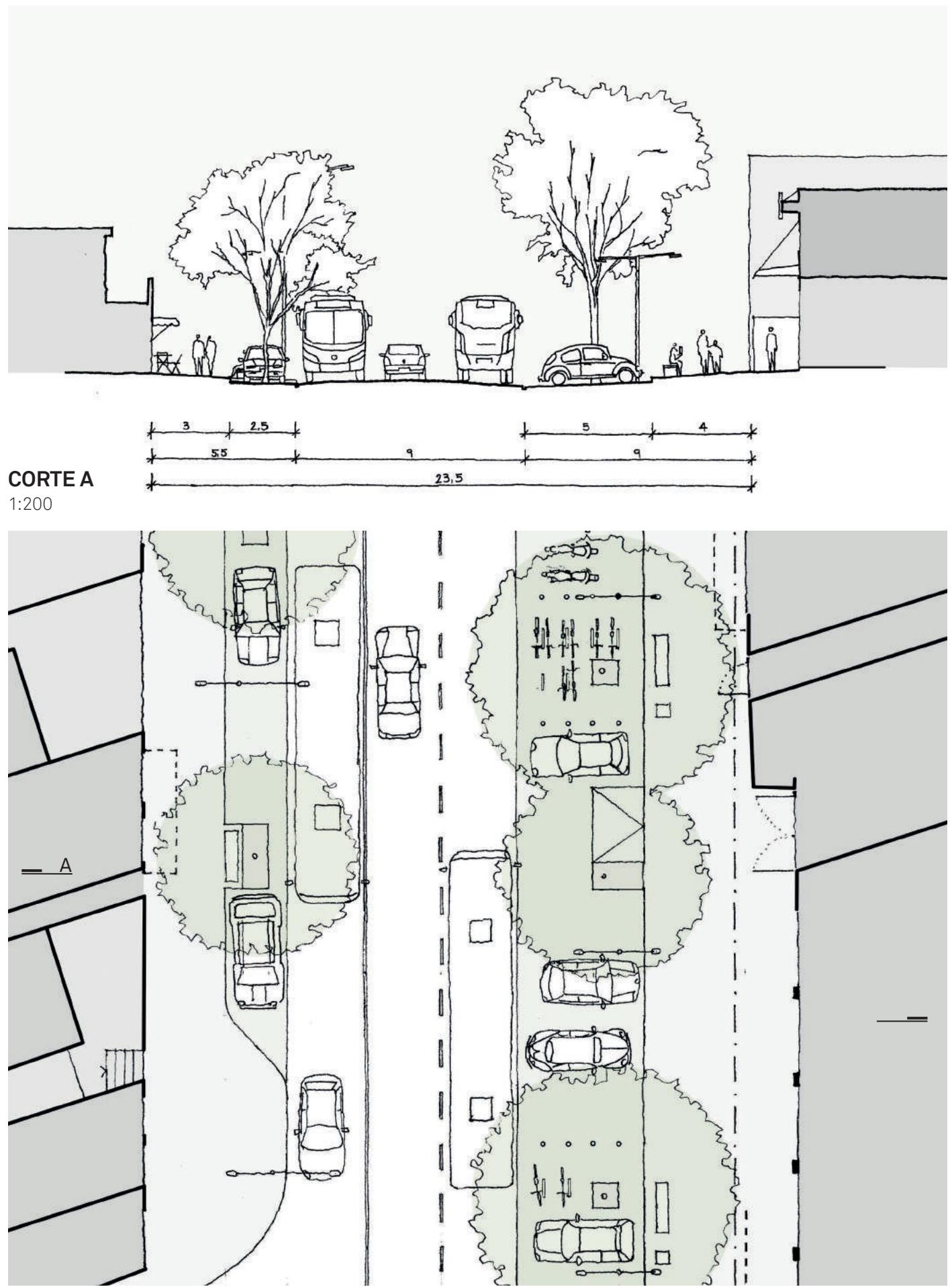


50m

COMÉRCIO
IGREJA
INDÚSTRIA/ARMAZÉM

PONTO DE ÔNIBUS





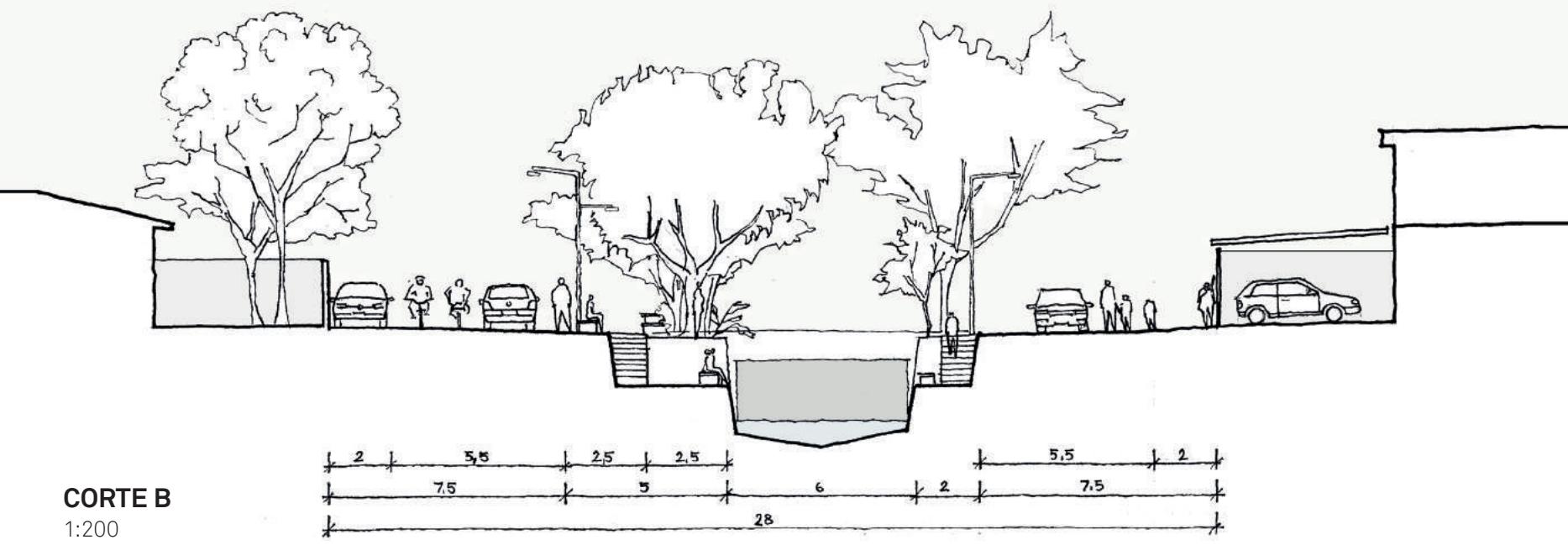
PLANTA B1

1:500



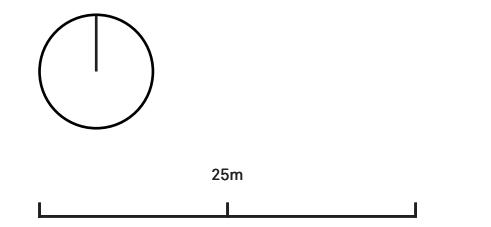
O terceiro tema em questão no trecho B é do córrego da Água Podre como pretexto para uma ligação entre a Avenida do Rio Pequeno e o CEU Butantã. Trata-se de um trajeto de 1,5 km, com declividade média de 1%, percorrível em 6 min pedalando, ou 18 min caminhando. O percurso passa somente por ruas residenciais e de tráfego leve, sendo boa parte já arborizada. Resta reabrir a presença da água, hoje pouco explorada: a calha do córrego, além de muito profunda em relação à rua, fica efetivamente isolada do passeio pelo mato alto coberto de lixo. Ou seja, do ponto de vista do desenho urbano, trata-se de intervenção muito simples; no entanto, há enormes

percisos que refletem problemas crônicos de saneamento e coleta de lixo, por exemplo. A proposta consiste em três pontos básicos: pavimentação única, em modelo de rua compartilhada, sem divisão explícita para a circulação de automóveis, pedestres e ciclistas, refletindo as dinâmicas de uso compartilhado que efetivamente já ocorrem; mobiliário de estar, com mesas e bancos localizados em pontos estratégicos, sob sombra e às margens, principalmente; planos rebaixados em contato mais próximo com a água, oferecendo recintos públicos de qualidade diversa. Também são essenciais os projetos para complemento da vegetação e iluminação pública.



PLANTA B2

1:500



TRECHO C

nunca feche o cruzamento

O cruzamento com as ruas Jorge Ward e Arthur Sotter Lopes da Silva (a) é sem dúvida o maior gargalo da Avenida do Rio Pequeno. Trata-se de um encontro em X em que todas as conversões possíveis são permitidas e regidas pelo semáforo em três fases. Nos poucos segundos reservados aos pedestres, não é possível realizar travessia diagonal senão correndo, sendo mais comum que se atravesse no sinal vermelho.

Algumas linhas de ônibus entram e saem da Rio Pequeno através da rua Jorge Ward, que realiza uma das poucas travessias da Avenida Escola Politécnica. É, portanto, passagem obrigatória na conexão com os bairros da Vila Dalva e Jd. Adalgisa e até com o populoso município de Osasco, além dos importantes destinos acessados pela própria Politécnica.

Resulta que o ponto de ônibus localizado próximo à esquina Norte do cruzamento (b) é o mais utilizado de toda a avenida, em especial nos picos de fim da tarde. Por lá, passam treze linhas de ônibus, cinco das quais

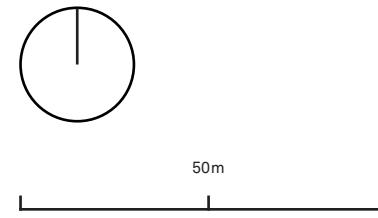
DIREITA SUPERIOR 1
pedestres esperando para atravessar a Avenida do Rio Pequeno na esquina com a Rua Jorge Ward

ABAIXO 2
cruzamento e posto de gasolina;
guia rebaixada em todo o perímetro da esquina



MAPA C

1:1000



PONTO DE ÔNIBUS



PROPOSTA

De forma simetricamente invertida em relação à racionalidade da engenharia de tráfego, ao adotar o pedestre como prioridade poderíamos unicamente propor uma mudança na partilha dos tempos do semáforo, conferindo razão matemática aos nossos ideais. Todavia, qualquer solução que trate a questão apenas como um jogo de soma de zero está restrita ao simplismo que aqui se busca superar: a elaboração dos problemas como sistemas fechados. Além disso, não podemos colocar pedestres contra automóveis como se estes fossem sujeitos autônomos: a defesa de uma cidade caminhável aliada à condenação do rodoviarismo, quando traduzida em prática, não pode ignorar o fato de que pedestres, ciclistas, motoristas e passageiros são circunstâncias dos mesmos sujeitos. O embate real se dá no âmbito político e obviamente não pode ser reduzido à análise de um cruzamento específico, de onde nos resta apenas o esforço de complexificar a leitura do objeto.

Ainda dentro do paradigma do sistema fechado, temos que os conflitos de um cruzamento perpendicular são maximizados quando as conversões à esquerda são permitidas, como é o caso em questão: a organização pelo semáforo em três fases não é suficiente para garantir o fluxo livre. Proibindo tais conversões, temos a situação típica em que se mantém as três fases, porém sem nenhum conflito interno a elas. Essa proibição implica



3<
cruzamento e Rua Jorge Ward
vistos da rua Arthur Soter Lopes
da Silva; ao fundo, o bairro da
Vila Dalva

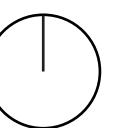
mera reconfiguração dos trajetos, obrigando os motoristas a percorrerem uma rota maior e deslocando os focos de conflito para outros pontos. Ou seja, é possível diluir o caos constitutivo de um nó, ainda que, obviamente, não se pretenda “resolver” o trânsito. Para tanto, definimos como prioridade a manutenção dos itinerários das linhas de ônibus, de forma a não interferir com os já penosos tempos de viagem no transporte público. A única conversão à esquerda a ser mantida, por conseguinte, é a dos ônibus que adentram a avenida do Rio Pequeno pela rua Jorge Ward. Todas as outras conversões do tipo, usadas apenas por automóveis particulares, podem ser postergadas ou adiadas e remanejadas por meio de retornos que realimentem o próprio cruzamento, afinal, há a limitação de haver este único ponto de travessia da avenida Escola Politécnica em 1,5km. A mudança estipulada, cuja implementação depende exclusivamente de sinalização, pode diminuir a ocorrência de veículos parados no meio do cruzamento e sobre as faixas de pedestres, o que hoje é a regra nos períodos de congestionamento. Além disso, maior fluidez na vazão do tráfego poderia, idealmente, se converter em maior tempo para a fase de travessia de pedestres. Nada disso, infelizmente, é escopo de uma proposta de desenho urbano.

A estratégia de desenho sugerida é a de fortalecimento

das esquinas. Enquanto a avenida do Rio Pequeno necessita de quatro faixas de rolamento, principalmente para preservar a exclusividade dos ônibus, o eixo transversal pode ser organizado em apenas três. Em verdade, as ruas Jorge Ward e Arthur Soter 3< operam, muito forçosamente, sob a mera impressão de existirem quatro faixas, tendo em vista que ambas não chegam a 10m de largura dos leitos carroáveis. Uma tentativa de alargar os leitos suficientemente resultaria em calçadas irrigórias, na contramão do propósito perseguido. Propõe-se, então, que se assuma a subtração de uma faixa, cedendo os poucos centímetros residuais às calçadas - lembrando que travessias mais curtas são sempre mais rápidas e seguras para os pedestres. A definição dos limites das esquinas também passa por outras considerações. A entrada e saída de veículos nos lotes envolvidos é intensa (temos uma farmácia com estacionamento nas duas testadas, oficina mecânica e posto de gasolina ocupando três das quatro esquinas) e ocorre de forma desorganizada e temerária, com excesso de guias rebaixadas e invasão das faixas de pedestre. Para definir de forma legível os pontos em que será tolerada a invasão da calçada pelos automóveis, garantindo a prioridade do pedestre, propõe-se o uso de balizas. O intervalo entre elas determina onde é possível passar um carro e protege a esquina de investidas acidentais ou não.

PLANTA C

1:1000



50m

- COMÉRCIO
- EQUIPAMENTO
- IGREJA
- INDÚSTRIA/ARMAZÉM
- PONTO DE ÔNIBUS



O expediente é especialmente útil em postos de gasolina, que habitualmente ignoram que calçadas são para pedestres e inclusive servem de corta-caminho quando o semáforo está fechado. A sugestão inclui também o rebaixamento das esquinas ao nível do asfalto, como forma de melhor resolver as rampas de acessibilidade nas calçadas mais estreitas. A esquina oeste é certamente a mais ilustrativa, com uma banca de jornal espremida em lugar bastante inoportuno (trata-se de um dos poucos estabelecimentos do tipo na avenida, não sendo razoável propor sua realocação por qualquer purismo nosso). A conversão de estacionamentos de frente de lote em estacionamentos públicos, contíguos ao leito carroçável, como dito, envolveria negociações de realinhamento dos

lotes, incorporando parte dos recuos às calçadas. O trecho C contém variações dessa situação. Observando a planta C1, temos que a face noroeste da avenida conta com ocupações com e sem recuo frontal, e seus lotes são todos pequenos e pouco profundos, tornando a estratégia de realinhamento inviável. Propõe-se, pois, apenas a reorganização das guias rebaixadas, de modo que a entrada e saída de veículos não ocupe mais do que o espaço necessário, a ser devidamente sinalizado e definido por balizas. Na face sudeste, temos o posto de gasolina, a ser inteiramente incorporado à estratégia de fortalecimento da esquina, e o pet shop, que precisa simplesmente respeitar seus limites legais **4K**. Trata-se de um lote grande, que poderia acomodar vagas em seu interior.



4K

estacionamento do petshop; carros estacionados e em movimento invadindo a calçada; guia inteiramente rebaixada



CORTE A

1:200

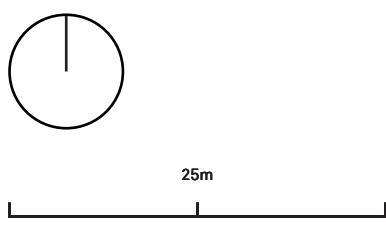


CORTE B

1:200

PLANTA C1

1:500



COMÉRCIO

— · — PROPOSTA DE REALINHAMENTO DE LOTE

○ PONTO DE ÔNIBUS





5k

Casas Bahia e estacionamento no recuo frontal

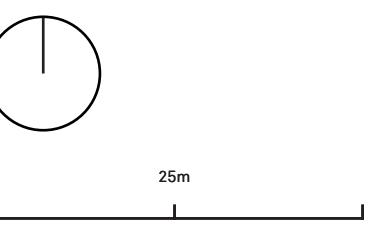
Passando ao recorte C2, observa-se que a face leste conta com lotes grandes (50m de profundidade) e apenas uma construção no recuo frontal, o que dá margem para a proposta de realinhamento e conversão das vagas em estacionamento paralelo. Como desenhado, é possível manter os acessos de veículos ao interior dos lotes em que há essa demanda.

A implementação do projeto pode ser feita em fases ou parcialmente, de acordo com as negociações com cada proprietário. Assim, os momentos de compra e venda ou troca de uso dos terrenos e imóveis são oportunidades para a realização e complemento dos planos. No caso da face oeste, junto ao ponto de ônibus (b), temos um terreno que se encontrava nessa condição no momento de elaboração inicial desse trabalho. Antes um terreno baldio e murado, com algumas poucas construções pre-



PLANTA C2

1:500



- COMÉRCIO
- EQUIPAMENTO
- IGREJA
- PROPOSTA DE REALINHAMENTO DE LOTE
- PONTO DE ÔNIBUS





ELEVAÇÃO LESTE

1:200



ELEVAÇÃO OESTE

1:200



o trabalho é focado no oleoduto, controlado pela Petrobrás, mas inevitavelmente analisa também a linha de alta tensão, de responsabilidade da Eletropaulo, que o precede e acompanha em 80% do trajeto, incluindo o trecho em questão. Mais recentemente, foi adicionada rede de fibra ótica, com cabos enterrados ao lado dos dutos.

DIREITA SUPERIOR 1

torres de alta tensão sobre faixa de grama
não edificável

ABAIXO 2 & 3

feira livre na rua Pujais Sabate às sextas-feiras



TRECHO D não edificável

O tema das infraestruturas permeia o estudo da paisagem, em especial a urbana. A produção da cidade é, em grande parte, determinada a partir dos fluxos de mercadorias – trabalhadores inclusive. É certo que nem toda infraestrutura é passível de existência propriamente paisagística; há exemplos em que isso não é necessário. Não é o caso das linhas de alta tensão e oleodutos, que se manifestam principalmente por meio de suas faixas de segurança não edificáveis, sobre as quais, pelo contrário, é dispendido grande esforço de ocultamento da existência física. Basta olhar uma foto aérea para se surpreender com um grande rasgo, saltando aos olhos, que para perspectivas pedestres como que não existe.

A dissertação de mestrado de Kátia Pestana, sobre o oleoduto em questão no trecho D¹, fala em redes que “cruzam a cidade de forma anônima” (PESTANA, 2010, p.17). Penso que a definição é parcialmente certeira, apontando para o aspecto corriqueiro e enigmático da existência, funcionamento e propósito desses sistemas (se são reconhecidos, é por acidente), mas deixando passar algo que é constitutivo da forma resultante. Não é só que certas redes devam ser anônimas, mas devem mesmo ser impossivelmente transportadas para o plano metafísico de onde se originam suas diretrizes, alheias à complexidade do mundo terreno. Quando surgem problemas que insistem em serem reconhecidos, são ‘colaterais’, como se a parte precedesse o todo.

“O OBATI – Oleoduto Barueri/Utinga — é um poliduto, que liga o Terminal de Barueri ao Terminal de São Caetano do Sul. Faz parte do anel dutoviário que permite o fluxo de Petróleo para o Centro-Oeste do Brasil. É constituído por dois dutos de diâmetro igual a 14” (aproximadamente 35,50 cm), um que transporta produtos escuros (petróleo em estado mais bruto) e outro que transporta produtos claros (derivados de petróleo com menos viscosidade, como petroquímicos, querosene, gpl etc.); possui 50 km de extensão e passa subterrâneo pelas regiões Oeste, Sul e Sudeste da Grande São Paulo” (PESTANA, 2010, p.39).

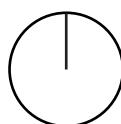
“...o OBATI cruza duas linhas de metrô (...), transpõe por duas vezes a linha férrea, tangencia e cruza o Rio Pinheiros e o Rio Tietê, aproxima-se da área de proteção aos mananciais e cruza cinco rodovias: Castello Branco, Raposo Tavares, Regis Bittencourt, Imigrantes e Anchieta. Passa por oito municípios e onze distritos, atravessando tanto bairros de classe média e média-alta, como áreas com ocupação de baixa renda, nas quais se incluem diversas favelas” (PESTANA, 2010, p.14).

Se tivermos como parâmetro a questão do trânsito como abordada no trecho anterior – mais impactante e visível,



MAPA D

1:1000



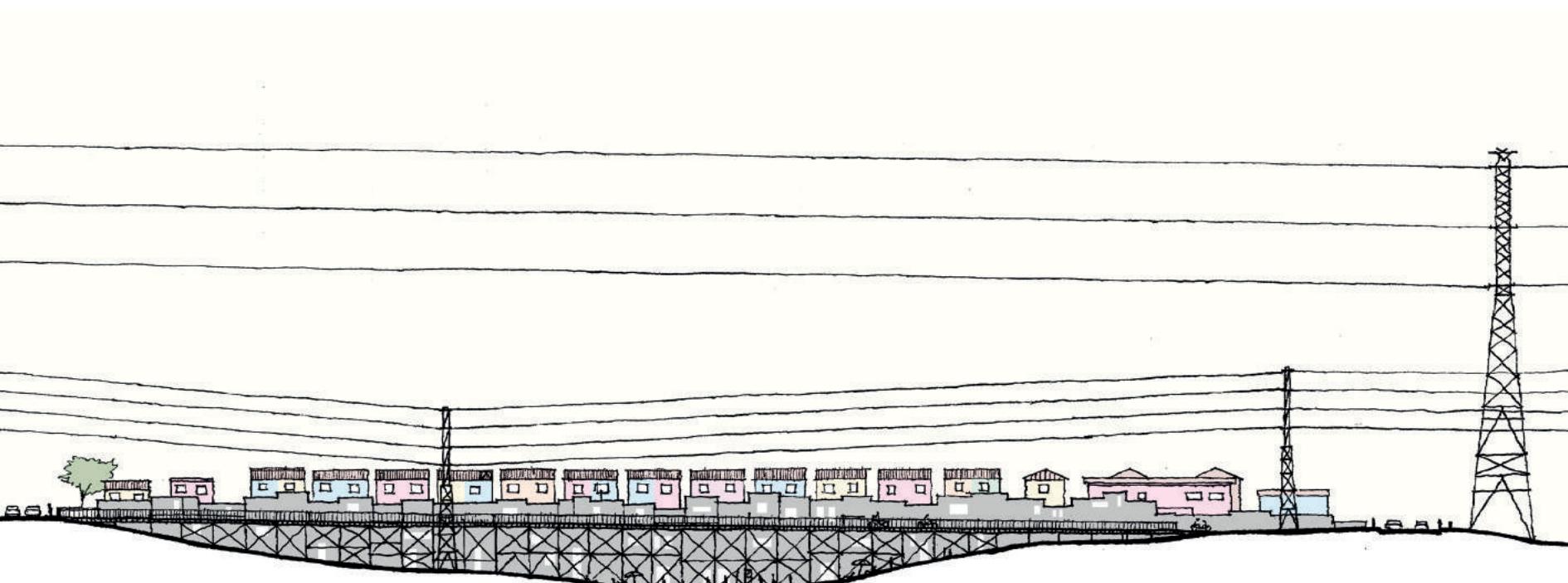
50m

1. OLEODUTO BARUERI-UTINGA + LINHA DE ALTA TENSÃO

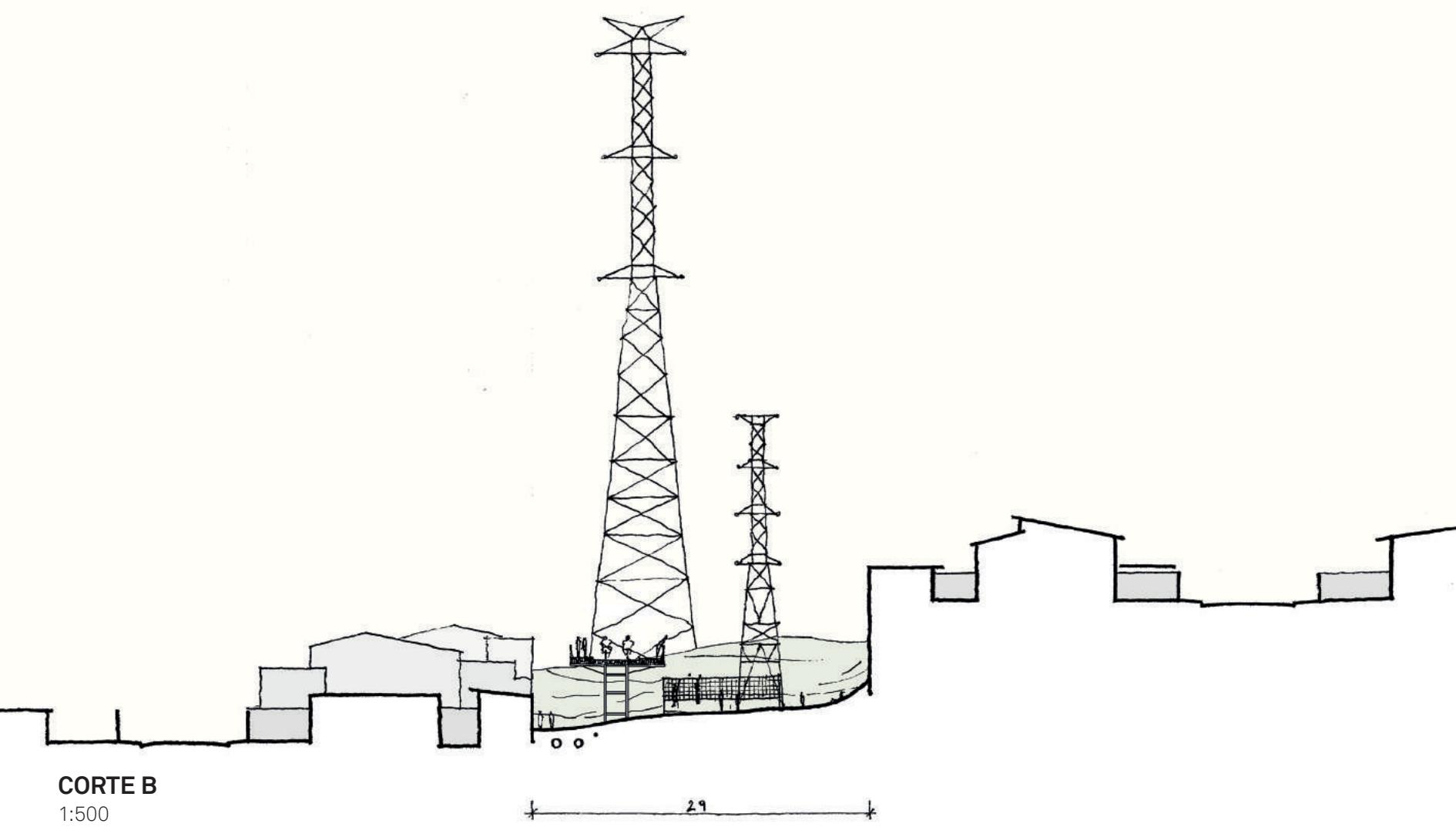
2. FEIRA LIVRE DE RUA ÀS SEXTAS-FEIRAS

3. PONTO DE ÔNIBUS



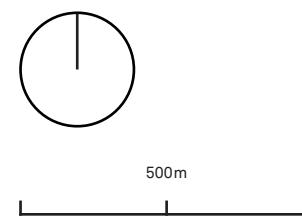


CORTE A
1:1000



CORTE B
1:500

OBATI | RIO PEQUENO



- CICLOVIA/CICLOFAIXA
- TRAJETO ÁGUA PODRE / CEU BUTANTÃ (TRECHO B)
- 1. EE SÓLON BORGES DOS REIS
- 2. EMEF IBRAHIM NOBRE E CEI DIRET. YVONE LEMOS DE ALMEIDA
- 3. CEU BUTANTÃ
- 4. EMEF PROF. ROBERTO MANGE
- 5. COLÉGIO GIORDANO BRUNO
- 6. LEROY MERLIN
- 7. SUPERMERCADO EXTRA
- 8. SPANI ATACADISTA



No limite, temos também variações no tempo e na escala global que nos dizem muito sobre a essência da definição de tais determinações: as normas de segurança mudam em função de fatores políticos e avanços tecnológicos e não são as mesmas em todos os países.

Em seu trabalho, Pestana entrevista Jayme de Seta, Gerente de SMS (Saúde, Meio Ambiente e Segurança) da Petrobrás em 2009, que nos conta que 2 milhões de pessoas viviam então a menos de 100m do oleoduto Barueri/Utinga. Quando perguntado sobre a preferência por evitar áreas urbanas, ele prossegue:

"(...)a urbanização chega. As cidades, São Paulo, mas não só São Paulo, crescem muito desordenadamente e a urbanização acontece de modo caótico e acaba chegando às faixas dos dutos e com isso gerando aumento do risco. Para nós, o aumento do risco é função de maior número de pessoas passíveis de serem atingidas em caso de acidente"

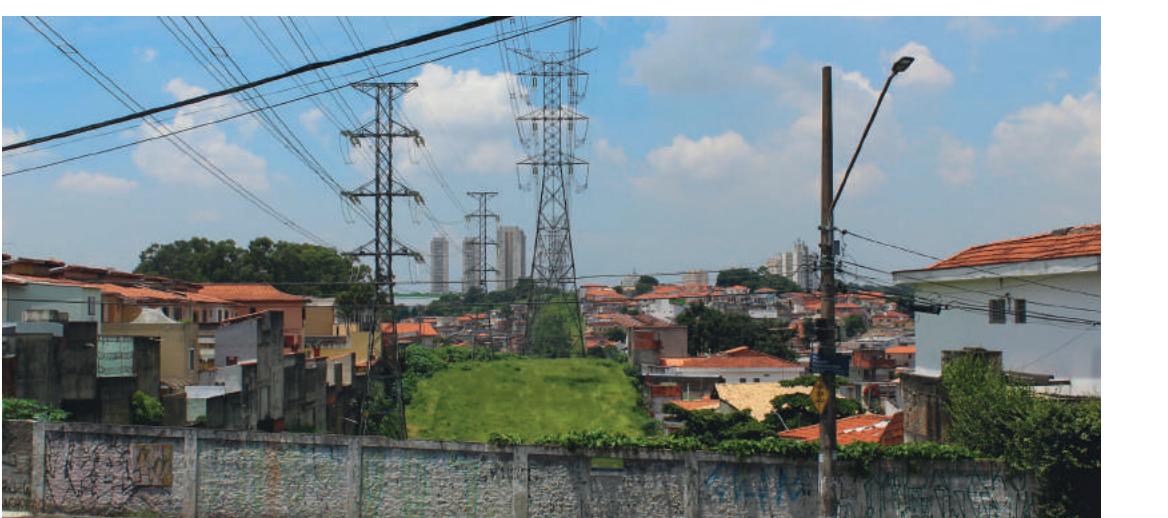
(In: PESTANA, 2010, p. 63).

Admite-se, pois, que a única forma de garantir total segurança em relação ao oleoduto é afastando a presença de pessoas do perímetro de alcance de uma possível explosão. A dimensão desse alcance não parece estar clara, mas é razoável crer que seja superior a 15m. Assim, um

acidente do tipo seria fatal tanto para eventuais transeuntes e ciclistas passando sobre a faixa não edificável, invasores desse território proibido, quanto (ao menos) para os moradores das casas lindeiras. Logo, uma verdadeira solução que garanta integralmente a segurança seria deslocar os dutos ou a urbanização, de modo que o fluido inflamável passasse por zonas inóspitas apenas – o que não parece algo factível ou desejável economicamente. Então há de se admitir que estamos lidando com área urbana ao invés de dissimular a situação, como se muros e cercas transportassem a infraestrutura que esconde para uma outra dimensão de existência. Isso significa que a operadora está sabidamente colocando a vida de cidadãos em risco, ainda que se pretenda mitigá-lo, numa dinâmica de economia do risco que nunca foi estranha ao capitalismo (além do paralelo com o trânsito, onde pelo menos foi introduzida – com certo atraso – a diretriz da 'visão zero', podemos pensar nas quantidades "aceitáveis" de radiação, agrotóxicos, CO₂, etc, autorizadas "cientificamente").

O ponto aqui não é demonizar a empresa responsável ou advogar pela transição da dutovia para fora da cidade (ou muito menos das pessoas para longe da dutovia), o que seria apenas um novo capítulo da miopia vigente. Trata-se de assinalar o entendimento, do qual

o projeto da paisagem não pode estar alheio, de que a segurança das pessoas não é um fim em si, mas apenas uma preocupação necessária ao funcionamento do que se pretende acima de tudo: transportar mercadorias. Somente o que insiste em interpelar esse fim é digno de consideração. Prova disso é a variação territorial dos níveis de garantia dessa segurança, que pode ser mais frouxa ou mais rígida (Pestana assinala que a ocupação da faixa não edificável do Obati em Cidade Ademar é muito mais temerária que no Butantã; imagina-se que a comparação possa ser estendida entre América Latina e Europa, por exemplo), sendo basicamente uma questão de cálculo relativo em que o capital é o eixo fixo ao redor do qual orbitam a vida e a morte de populações mais ou menos valiosas. Que a distribuição desse risco seja desigual é certamente escandaloso, mas aqui propomos o questionamento do risco em si: seria ingênuo afirmar que a conformação das infraestruturas, ou mesmo os avanços tecnológicos relacionados, seguiria outros rumos e diretrizes em uma sociedade onde a vida e o interesse coletivo fossem preocupações verdadeiras e prioritárias? Em uma ilação, a título de exemplo: o traçado do Obati teria sido o mesmo? a tecnologia de proteção dos dutos e minimização dos riscos de acidentes teria ido além?



PROPOSTA

O desafio é pensar meios de animar um território de forma a trazê-lo para a concretude definitivamente. Não mais um resíduo material de uma metafísica autoindulgente, inconvenienteamente necessário, mas um espaço que possa existir na natureza da cidade. Há de se propor tais apropriações a partir da devolutiva de imensas faixas de grama à existência urbana.

Consideramos, pois, que a restrição de usos na faixa não edificável do Obati, como ocorre em sua passagem pelo distrito do Rio Pequeno, não se sustenta. Temos apenas comércio de mudas, plantas e árvores ocupando as duas faces diretamente ligadas à avenida do Rio Pequeno, e, de resto, a proibição é absoluta. Nem mesmo janelas se abrem para o que já é uma paisagem instigante: há momentos em que sequências de sobrados delimitam a faixa do "linhão" com seus muros de fundo de lote, gerando fachadas cegas em relação a um insólito rio de grama 4K. Outros trechos, cortando outros bairros, admitem ciclistas, pedestres, corredores, futebolistas e agricultores, a depender de negociações com as populações lindeiras. Temos, então, que a liberação do potencial dessa área

gigantesca pode desencadear a) fruição de uma paisagem singular; b) usos permanentes diversos, em especial lazer e agricultura; e c) conexões urbanas para ciclistas e pedestres¹. É de se esperar que a previsível obsolescência dos sistemas vigentes, em futuro não tão distante², gere grandes pressões imobiliárias sobre o "linhão". Assim, é estratégico que a ocupação proposta se consolide por meio de apropriações intensas e múltiplas (contemplando os três eixos acima), que possam proteger o interesse público diante dos assédios privados.

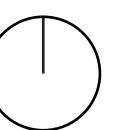
O rasgo do Obati é disposto em percurso errante, mas que por vezes coincide com caminhos convenientes em relação à cidade que se forma ao seu redor. O mapa Obati|Rio Pequeno demonstra essa vocação destacando alguns pontos e eixos de interesse que poderiam se servir de ligações oferecidas pelo "linhão". O traço em linha reta desconsidera a topografia, o que não significa senão uma condição de projeto a ser explorada na implementação do programa. Esse descaso, por outro lado, ocasiona a preservação total da legibilidade do terreno, seus altos e baixos enunciados na ondulação da grama.

¹ Pestana sonha brevemente em sua conclusão com a implementação de uma linha de metrô ao longo do Obati; a ideia é animadora e condizente com nossas reflexões, mas julgamos que qualquer esforço em delinear tal proposta seria demasiado esquemático dentro do escopo deste trabalho.

² Jayme de Seta revela à Pestana que, já em 2010, existiam planos para a desativação do oleoduto Barueri/Utinga.

PLANTA D

1:1000



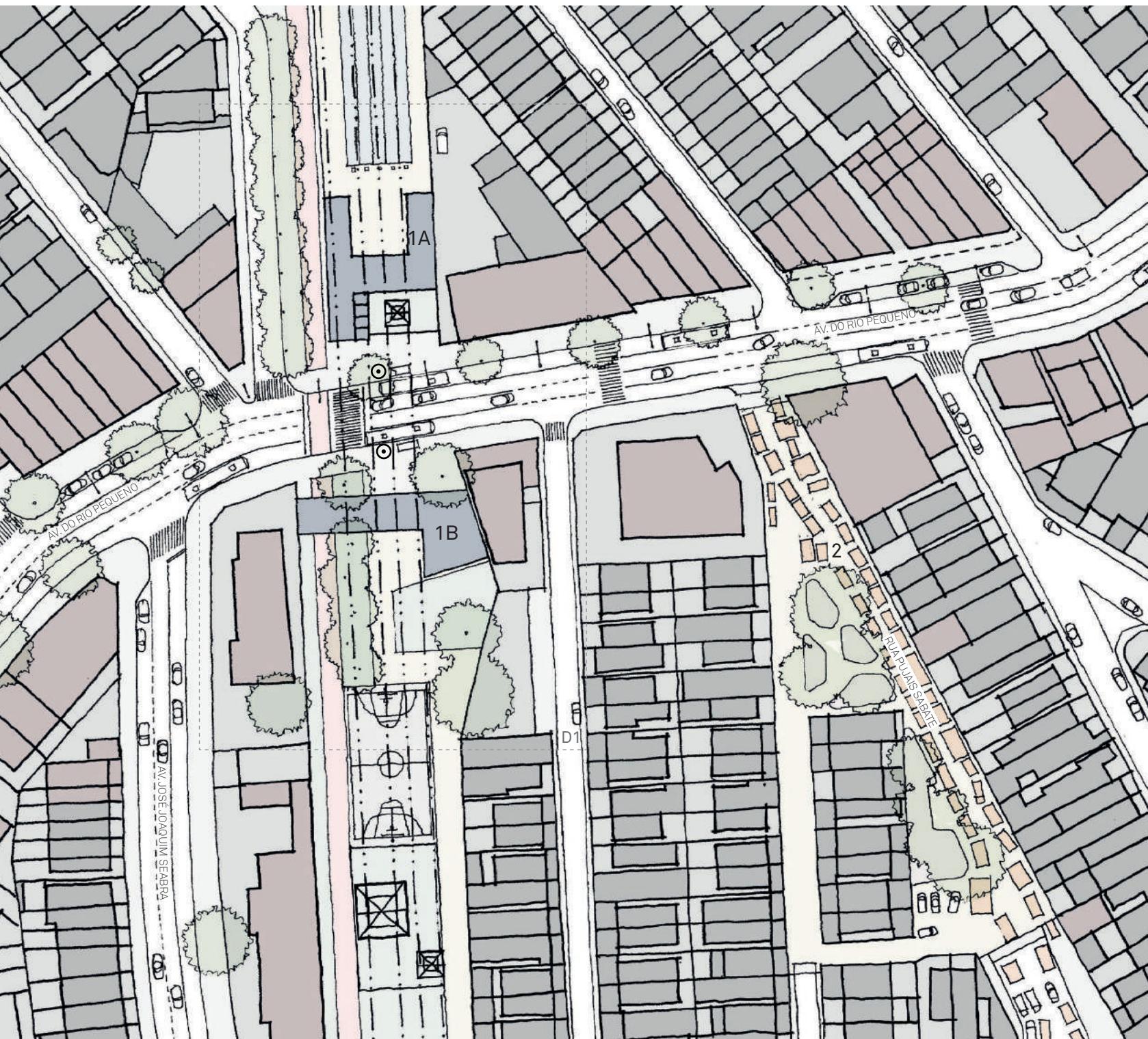
50m

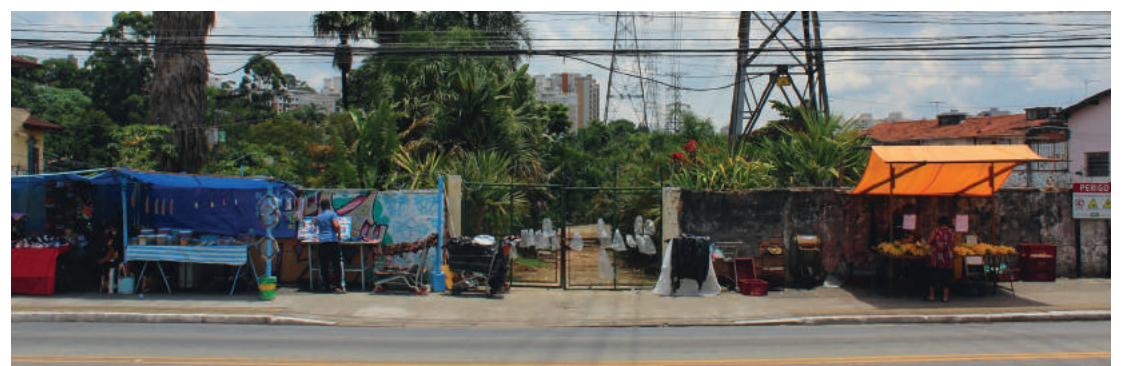
- COMÉRCIO
- EQUIPAMENTO
- PONTO DE ÔNIBUS

1A. CENTRO ESPORTIVO OBATI-RIO PEQUENO

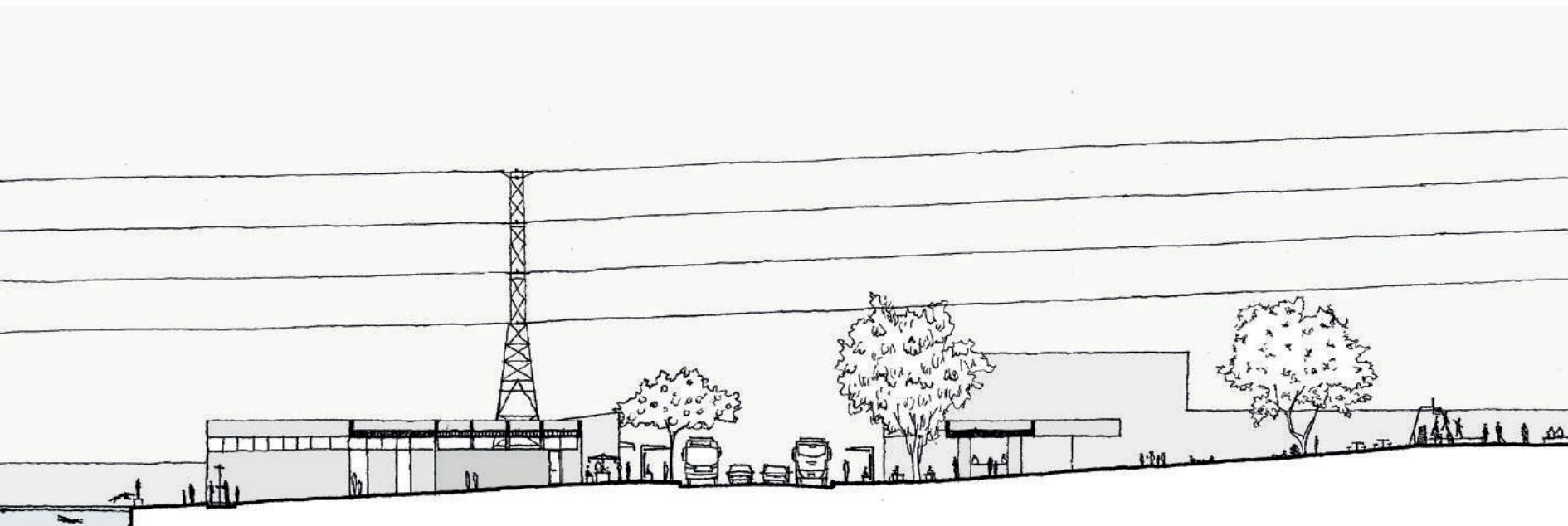
1B. PARQUE LINEAR OBATI-RIO PEQUENO

2. LARGO DA FEIRA LIVRE DE RUA, ÀS SEXTAS-FEIRAS





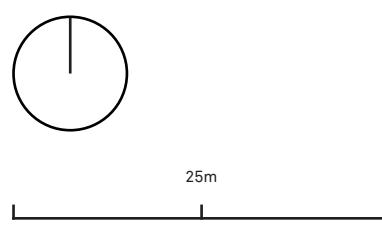
6<
cruzamento do "linhão" com a
Avenida do Rio Pequeno; cultivo
de mudas e árvores para venda do
lado de dentro, e comércio de rua
junto aos muros do lado de fora



CORTE A
1:500

PLANTA D1

1:500



- COMÉRCIO
- EQUIPAMENTO
- PONTO DE ÔNIBUS

1A. CENTRO ESPORTIVO OBATI-RIO PEQUENO

1B. PARQUE LINEAR OBATI-RIO PEQUENO



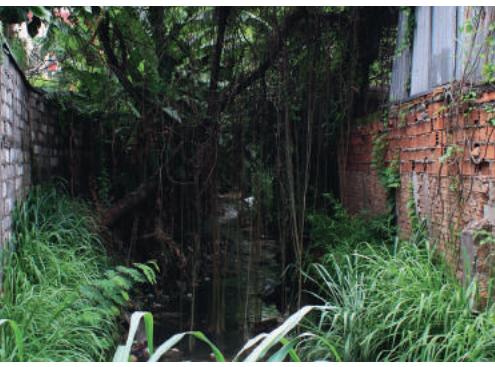


TRECHO E *córrego anônimo*

O artigo *O novo Código Florestal e sua aplicação em áreas urbanas* (SEPE; PEREIRA; BELLENZANI, 2014) discute a preservação ambiental nas cidades brasileiras a luz do histórico jurídico sobre o tema, tendo como objeto principalmente o município de São Paulo. As autoras apresentam os conflitos entre a legislação federal voltada à proteção ao meio ambiente e as leis municipais que regulam a construção civil. Áreas às margens de rios e córregos, como as apresentadas no trecho E, são bons exemplos de territórios onde o embate se acirra, havendo leis vigentes que brigam pela predominância de certos interesses em detrimento de outros.

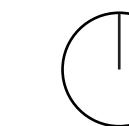
Em resumo, a contenda, pelo menos no cenário paulistano, se dá entre o Código Florestal, tendo a Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente (SMVA) como principal defensora, e o Código de Obras e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (amparados na Lei Federal 6676/79), representando, em geral, os interesses de diversos outros setores da administração pública municipal e do mercado imobiliário. É evidente que este último lado sempre predominou, apoiado juridicamente ou não, na produção da cidade de São Paulo, principalmente nas décadas de crescimento acelerado da mancha urbana. O fortalecimento da legislação de proteção ambiental ao nível federal, todavia, consolidou estrutura legal para fazer frente a esses interesses vistos como opositos. Em especial, a revisão do Código Florestal de 2012 (Lei Federal 12.651) representou, segundo as autoras, uma virada importante ao afirmar enfaticamente a incidência da lei federal sobre áreas urbanas, acima de qualquer lei municipal, pondo fim à ambiguidade jurídica. Foram contrariadas, por exemplo, interpretações anteriores expressas por órgãos como CETESB e Secretaria de Negócios Jurídicos (SNJ), que defendiam a vigência do Código de Obras acima do Código Florestal (SEPE et al., p.12).

O mapa E ilustra o debate, que - a partir de certo momento dos desenvolvimentos jurídicos em questão - se manifestou nas diferenças entre as faixas de influência de corpos d'água em território urbano. Enquanto a lei ambiental delimita como Área de Proteção Permanente (APP) “as faixas marginais de qualquer curso d'água natural perene e intermitente (...) desde a borda da calha do leito regular, em largura mínima de (...)30 metros, para os cursos d'água de menos de 10 metros de largura” (BRASIL, 2012), a lei de Parcelamento do Solo Urbano determina, “ao longo das águas correntes e dormentes”, “(...)a reserva de uma faixa não edificável de, no mínimo, 15 (quinze) metros de cada lado” (BRASIL, 1979). Considerando que há não apenas



MAPA E

1:1000



50m



Por mais maliciosos que possam ser os interesses a mobilizar tal retórica, não há como contestar o absurdo da situação¹. É claro que, como já considerado, a lei se propõe em especial para o futuro de áreas ainda não urbanizadas, mas a própria lógica constitutiva dos termos do debate faz com que nem isso seja garantido.

“No caso da cidade de São Paulo, a experiência observada pelas autoras (...) tem demonstrado a existência de práticas adotadas por alguns empreendedores, que contribuem para a descaracterização da APP, ou seja, antes de submeter ao processo de licenciamento no órgão ambiental, os mesmos obtêm autorizações para canalização dos órgãos relacionados à drenagem o que parece se configurar claramente como uma forma de burlar a lei. Como ocorre em qualquer outro processo de licenciamento ambiental (...) o parecer ambiental deveria ser sempre prévio a qualquer outra aprovação” (SEPE et al., p.18).

Se para as autoras é dramático que se “burle a lei” invertendo a ordem das aprovações, a nós parece mais problemático que a canalização de córregos possa configurar legitimamente a “descaracterização” do mesmo.

De toda forma, demonstra-se como as estratégias que se dão na prática, *sobre a lei*, explorando suas limitações na transposição para o concreto, resultam em expedientes ainda mais nocivos de aceleração e aprofundamento das mazelas que se procurou solucionar. A hipótese que defendemos é que não se trata somente de falhas no desenho legal, ou seja, de defeitos internos à dimensão jurídica, ainda que estes se reconheçam com a devida urgência. Há também questões estruturais situadas nas externalidades que moldam a instituição jurídica como meio de, no nosso exemplo, guiar a produção da cidade. A conclusão das autoras, com a qual parcialmente concordamos, é que é preciso formular “uma legislação específica de proteção de áreas de preservação permanente, revestidas ou não de vegetação, para áreas urbanas” (SEPE et al., p.18). É evidente que há muito a se avançar na aproximação das leis de proteção ambiental com os diferentes contextos urbanos em suas diversas especificidades. Espera-se que as questões relativas à paisagem urbana possam calcar seu espaço nesse movimento. Mas também se faz clara a necessidade de debates estruturais para que se faça possível a defesa dos interesses coletivos máximos, eminentemente alheios à forma jurídica².

O recorte do trecho E apresenta o contexto do “centro” do Rio Pequeno, como era chamado nos anos 1970. Conforme abordado em capítulo anterior, a Av. Otacílio Tomanik conecta o Jd. Bonfiglioli à Av. do Rio Pequeno. Mais próximo desta, fica a igreja “mãtriz” da Paróquia de São Patrício e, na esquina, a padaria Cinco Quinas – dois pontos fundamentais na constituição da centralidade há mais de cinco décadas. Ainda que o comércio tenha se fortalecido e expandido ao longo da avenida, o antigo centro segue relevante. A Av. Otacílio Tomanik é sua principal travessa, contando com comércio próprio contíguo à Av. do Rio Pequeno, edifícios residenciais verticais, ciclofaixa e três linhas de ônibus (uma noturna). O ponto de ônibus em frente à Cinco Quinas é bastante movimentado no período das manhãs, o que provavelmente fortalece a padaria em proporção semelhante ao que ocorre com o comércio de rua na parada analisada no trecho C. Supomos, pois, que o primeiro bairro a se consolidar como tal ao redor da Av. do Rio Pequeno foi o “centro”. Há diversos nomes para conjuntos de poucas quadras, às vezes menos de três hectares, usados pela população local e até registrados no Google Maps – Jd. Maria Lucia, Jd. Ivana, Pq. Malagoni, Jd. Dinorah, Pq. Tropical, Jd. Ester Yolanda –, mas resta sem nome próprio a área em torno da padaria e da igreja. Também não tem nome o



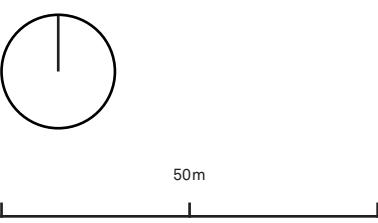
1K
córrego anônimo visto da Av. do Rio Pequeno; único ponto em que é possível verificar sua existência desde o espaço público

a última revisão do Código de Obras, por exemplo, dispõe que “As Áreas de Preservação Permanente – APP poderão ser descaracterizadas desde que constatada a ausência de elementos que a caracterizem” (PMSP, 2017, p.79).

2 ver MASCARO, 2013, para o debate marxista em torno das teorias derivacionistas.

PLANTA E

1:1000



- COMÉRCIO
- EQUIPAMENTO
- IGREJA
- PONTO DE ÔNIBUS

1. PADARIA CINCO QUINAS
2. ESTACIONAMENTO
3. OFICINA SERRALHERIA
4. POSTO DE GASOLINA
5. AGÊNCIA CORREIOS
6. DEPÓSITO MATERIAL DE CONSTRUÇÃO



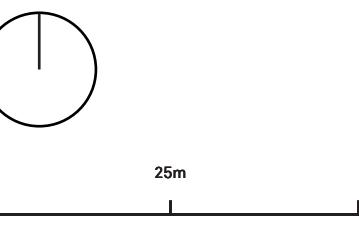
PROPOSTA



Quanto à intersecção que marca o “centro”, apresentada na Planta E1, propomos apenas pequenas intervenções em continuidade das estratégias gerais do projeto para a Av. do Rio Pequeno como um todo: conversão de estacionamentos de frente de lote em faixa adicional de estacionamento paralelo, complemento de arborização e pequenos ajustes para redimensionamento das larguras de faixas de rolamento e calçadas. Acrescentamos esforço de afirmação da ciclofaixa da Av. Otacílio Tomanik determinando a travessia de bicicletas no cruzamento de forma mais clara e segura. Sua continuidade para conexão com a ciclovia da Av. Escola Politécnica se dá através da rua residencial Dr. Sérgio Ruiz de Albuquerque **2**, para a qual propomos pavimentação única compartilhada por pedestres, ciclistas e automóveis.

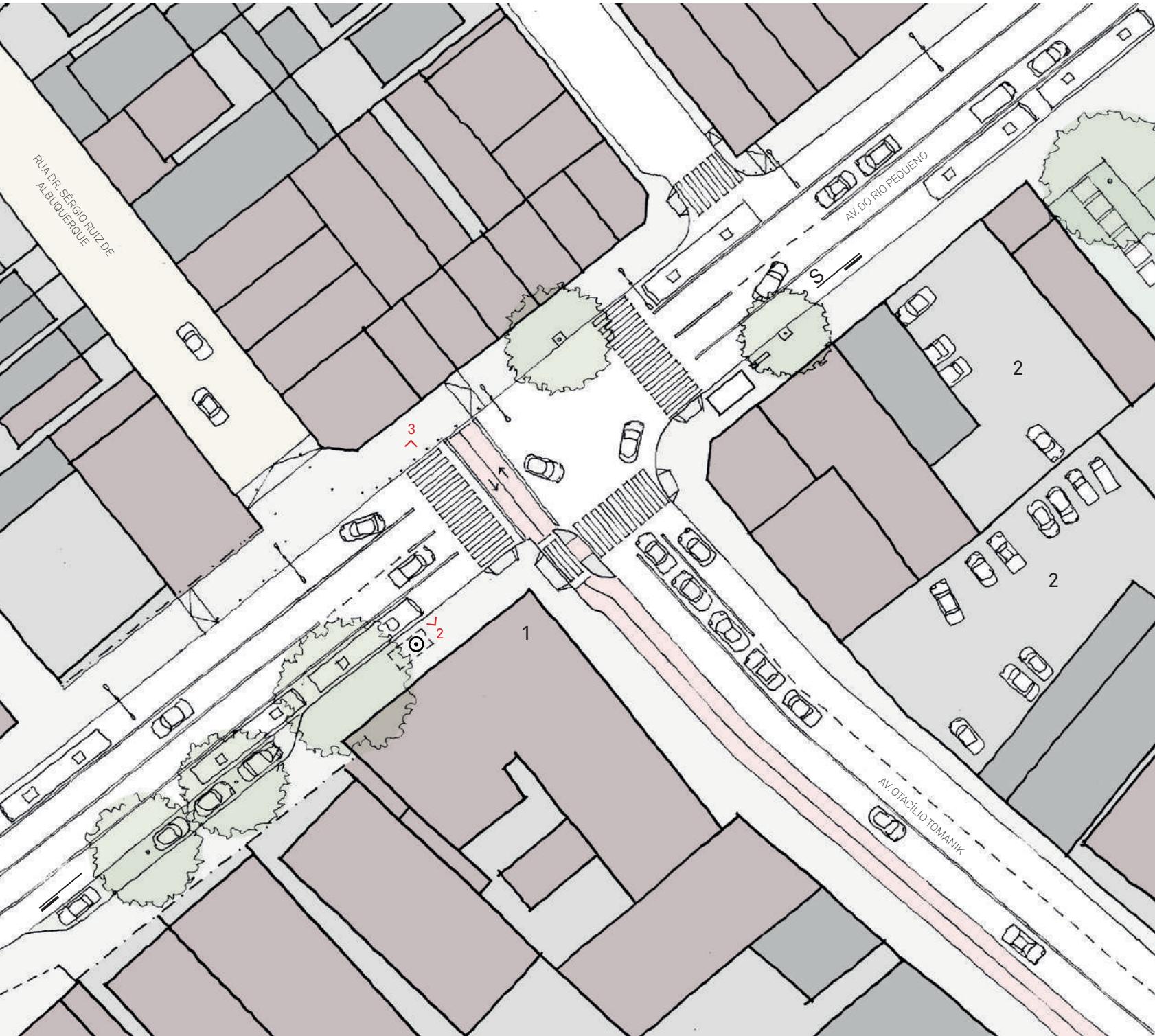
PLANTA E1

1:500



COMÉRCIO
PONTO DE ÔNIBUS

1. PADARIA CINCO QUINAS
2. ESTACIONAMENTO
3. OFICINA SERRALHERIA
4. POSTO DE GASOLINA
5. AGÊNCIA CORREIOS
6. DEPÓSITO MATERIAL DE CONSTRUÇÃO



2
continuidade da ciclofaixa na Rua Dr. Sérgio Ruiz de Albuquerque; ao fundo, Av. Escola Politécnica e Vila São Francisco

3
padaia Cinco Quinas e parada de ônibus



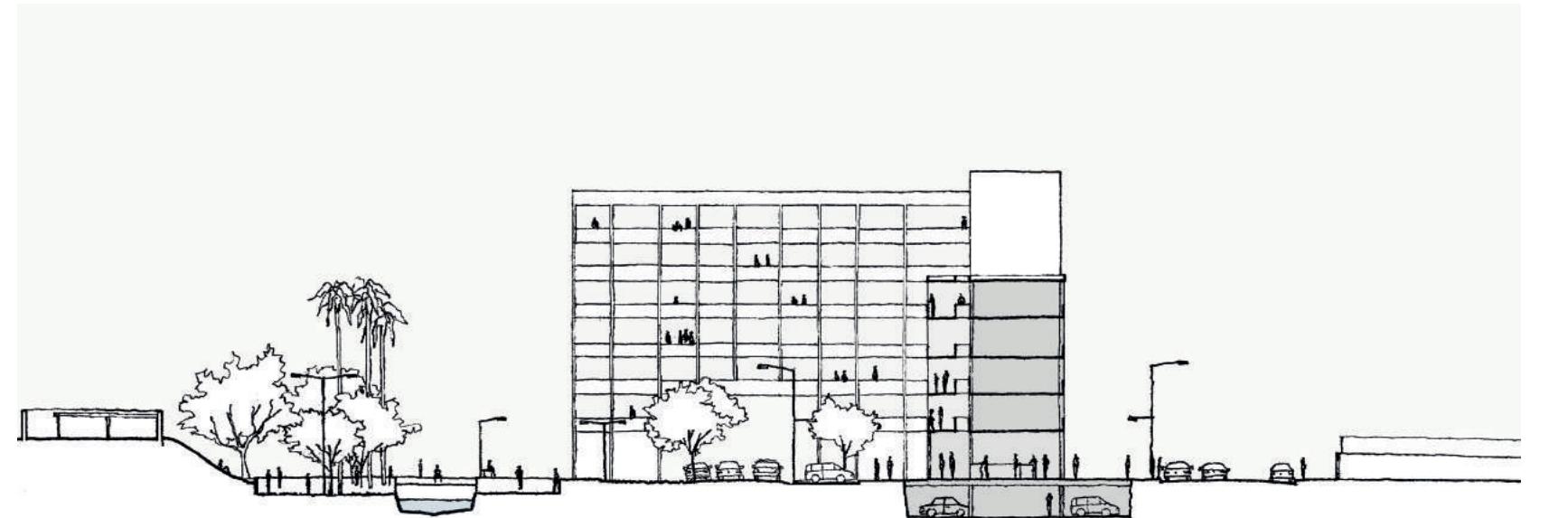
ELEVAÇÃO SUL

1:200

Os planos municipal e regionais mencionados justificam que o poder público utilize seu direito de preempção em relação aos terrenos estratégicos para um projeto de inserção do córrego no espaço público, ainda que em apenas um curto trecho. Trata-se de declarar o reconhecimento público de um corpo d'água até então renegado, mas que é evidentemente de responsabilidade do Estado, em sua manutenção e fruição.

Propomos que se use esse pretexto para a implementação de área de lazer à margem do córrego e contígua à Av. do Rio Pequeno, em relação direta, mas não exclusiva, com edifício residencial. O bloco de apartamentos, de densidade habitacional muito superior à média da ave-

nida, fortaleceria a centralidade do local contanto que se reserve ao menos o térreo para atividade comercial, remanejamento da agência dos Correios e equipamento de pequeno porte, como uma creche que possa atender as famílias do conjunto. Estas poderiam ser algumas das que residem na favela 1010, em área também às margens do mesmo corpo d'água, mais próxima à nascente. Uma tentativa de regularização fundiária e recuperação do córrego, homóloga à que propomos aqui, nesse contexto denso e precário provavelmente ocasionaria a remoção de certo de número de moradores que poderiam se beneficiar com a mudança para localização mais bem servida e distante apenas em 1km da 1010.



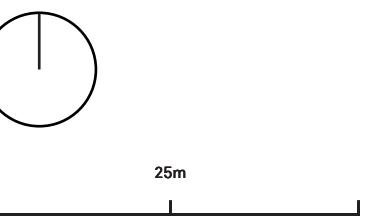
CORTE A

1:500



PLANTA E2

1:500

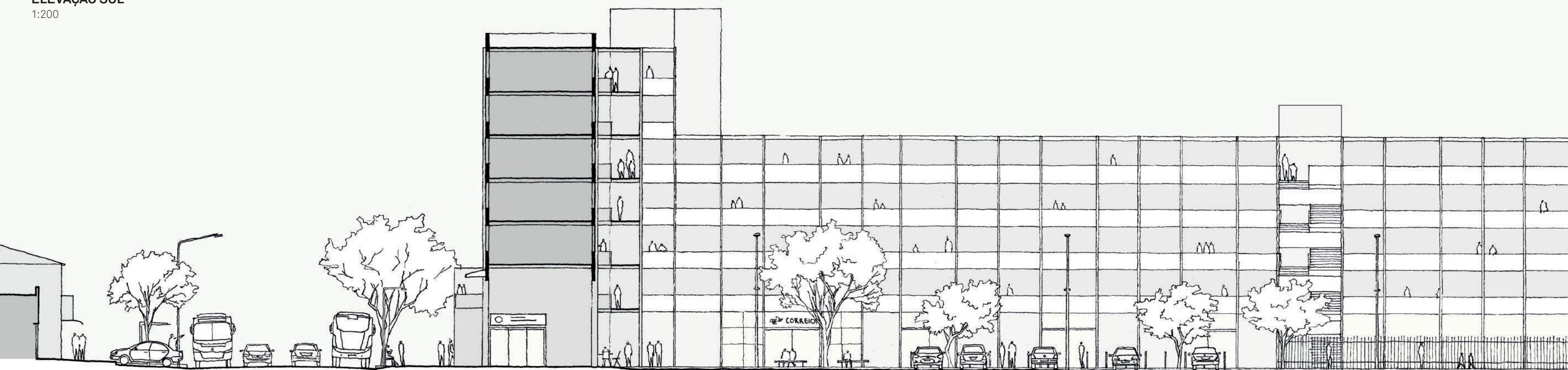


1. PADARIA CINCO QUINAS
2. ESTACIONAMENTO
3. OFICINA SERRALHERIA
4. POSTO DE GASOLINA
5. AGÊNCIA CORREIOS
6. DEPÓSITO MATERIAL DE CONSTRUÇÃO



ELEVACÃO SUL

1:200



CORTE B

1:200

3,5 4,5 12 5 2,5

TRECHO F

estruturação da transformação urbana

O trecho F apresenta o maior lote da Av. do Rio Pequeno, com mais de 20 000 m². Ocupado por fábrica de concreto, é um dos poucos remanescentes industriais da região, onde esse tipo de uso já foi muito significativo – hoje as indústrias predominam apenas ao redor da Av. Jaguare, mais próxima à Marginal Pinheiros. Como se vê no Mapa F, o terreno conta com poucas construções, sendo usado em maior parte como pátio de manobras dos caminhões-betoneira. Seu perímetro é quase inteiramente murado, havendo na face voltada para a Rio Pequeno a única interface comercial – dada por um depósito de material de construção ainda incompleto na ocasião da captura da ortofoto.

Pretendemos usar esse quadro como pretexto para refletir sobre o futuro da avenida diante de um condicionante específico de grande impacto: a implantação de corredor de ônibus na Av. Escola Politécnica, prevista para 2025 em mapa de ações setoriais da Subprefeitura do Butantã, ocasionaria a inclusão de todas as quadras da face Norte e algumas da face Sul da Av. do Rio Pequeno em área de influência de Eixo de Estruturação da Transformação Urbana, ou, para fins de zoneamento, ZEU (Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana). O Plano Diretor Estratégico (PDE) vigente, no parágrafo 2º do Artigo 22 enuncia que:

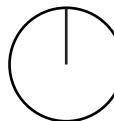
“Os eixos de estruturação da transformação urbana são porções do território onde é necessário um processo de transformação do uso do solo, com o adensamento populacional e construtivo articulado a uma qualificação urbanística dos es-



ACIMA 1K DIREITA 2K
calçada estreita e extensão murada na
Av. do Rio Pequeno em divisa com a
fábrica de concreto

MAPA F

1:1000



50m



PLANTA F

1:1000



área do terreno (sem doações):
20 800 m²

área do terreno (com doações):
20 245 m²

o PDE estipula larguras mínimas de calçada para os novos empreendimentos em ZEU, demandando doações de área do terreno quando necessário, como é o caso;

perímetro:

415 m
dos quais o máximo de 104 m (25%) podem ser murados;

taxa de ocupação máxima:
14 560 m²
(70%)

área permeável mínima:
4 160 m²
(20%)

área de fruição pública mínima:
4 160 m²
(20%)

área construída computável máxima:
83 200 m²

o coeficiente de aproveitamento (CA) máximo permitido em ZEUs é de quatro vezes a área do terreno (CA máx = 4); qualquer potencial construtivo acima do básico, que é de uma vez a área do terreno (CA básico = 1), só é realizável mediante pagamento de contrapartida pela outorga onerosa de área adicional, cujo valor decresce quanto mais potencial se adquire. O m² adicional para CA = 4, por exemplo, custa metade do m² adicional para CA = 2. É razoável, portanto, que para nosso exercício consideremos potencial construtivo máximo. Se usado na produ-

ção de Habitação de Mercado Popular (HMP) entre 51 e 70m² por unidade, o preço por m² adicional seria R\$ 105,50, e a contrapartida total custaria R\$ 6 583 200,00;

potencial construtivo não computável máximo:
63 200 m²

o PDE oferece incentivos na forma de potencial construtivo gratuito para algumas condições:

.fachada ativa: área não computável máxima = 10 400 m²

para uso não residencial de acesso direto no nível da calçada com testada mínima de 20 m;

.uso misto: área não computável máxima = 16 640 m²

para uso não residencial;

.estacionamento: área não computável máxima = 36 160 m²

máximo de uma vaga por unidade habitacional e uma vaga para cada 70 m² computáveis de uso não residencial (consideramos que não haverá construção de área computável de uso não residencial, visto que o potencial não computável provavelmente supera a demanda); cada vaga tem direito a 32 m² considerando também área de circulação e manobra. Felizmente, em especial para a Av. do Rio Pequeno, vagas não podem ocupar os recuos entre o alinhamento do lote e os edifícios no nível da calçada.

De acordo com a Lei Municipal 15.150, empreendimentos residenciais com mais de 500 vagas são Pólos Geradores de Tráfego (PGTs), estando sujeitos a demandas da CET por medidas de mitigação do impacto no trânsito. Tais contrapartidas representam necessariamente custos equivalentes a no mínimo 1% e no máximo 5% do custo total do empreendimento. O PDE determina que PGTs não podem prever acesso de veículos diretamente nos eixos de

transporte de alta capacidade; portanto está vetada a entrada de carros pela Av. Escola Politécnica;

Cota de Solidariedade:
8 320 m²

empreendimentos com área computável acima de 20 000 m² devem doar 10% da área construída para produção de Habitação de Interesse Social (HIS); infelizmente essa área pode ser doada em outro terreno ou ainda convertida em pagamento correspondente em dinheiro ao Fundurb. Esse que seria um dos instrumentos mais importantes do PDE acaba por ser praticamente inócuo;

área não computável de terraço aberto:

1 040 m² (por pavimento)

o COE estipula que o equivalente a 5% da área total do terreno é não computável para varandas privativas em cada pavimento; isso possibilita diferença considerável entre área computável e área de divulgação para venda das unidades habitacionais, sendo muito vantajoso para o empreendedor utilizar esse potencial ao máximo. Em nosso caso, a média de 12 m² de terraço aberto poderá ser usada em cada apartamento;

mínimo de unidades habitacionais:

1 040

de acordo com o cálculo da Cota Parte, para CA = 4;

número máximo de unidades habitacionais:

1 150

estipulamos apartamentos de, em média, 60 m² computáveis e 17% de área de circulação comum, também computáveis.

densidade habitacional proposta:

1 658 hab/ha

considerando 1 150 unidades e média de três habitantes por unidade.

PROPOSTA

Este último número resume o maior desafio ao projeto nos termos descritos acima. Entendemos que o terreno se encontra em área relativamente privilegiada da cidade - com acesso imediato ao transporte público, comércio e serviços -, sendo o adensamento uma diretriz correta e realizável do ponto de vista da demanda. Mas se lembramos que a densidade média do distrito do Rio Pequeno é de 122,12 hab/ha, ainda que medida de forma bruta, podemos ter uma ideia do impacto de tamanha concentração diante do cenário existente. Para acomodarmos esse número de moradores considerando ao menos preocupações com permeabilidade, ventilação e insolação - cujos parâmetros mínimos são determinados pela Taxa de Ocupação e Código de Obras, mas nem sempre são razoáveis para uma arquitetura digna - já temos o imperativo da verticalização.

Assim, os edifícios projetados serão inevitavelmente marcos na paisagem, cabendo ao desenho lidar com essa responsabilidade.

Outro pressuposto importante é a destinação de 4 160 m² para fruição pública, definida como área contígua à calçada e de acesso livre aberto permanentemente. A implementação do PDE de 2014 ainda é muito recente para uma avaliação significativa das respostas do mercado imobiliário a esse conceito, mas é razoável supor soluções diferentes para contextos diferentes: empreendimentos comerciais ou residenciais voltados ao público abastado podem operar custos de manutenção altos, garantindo segurança, limpeza e jardinagem essenciais para o bom funcionamento de áreas de uso comum. Ou seja, há previsão de recursos, pagos pelos condôminos, para arcar com despesas que normalmente são de responsabilidade do poder público. O mesmo não pode ser dito para empreendimentos voltados ao público de menor poder aquisitivo, como é o caso na maior parte dos bairros fora do centro expandido.

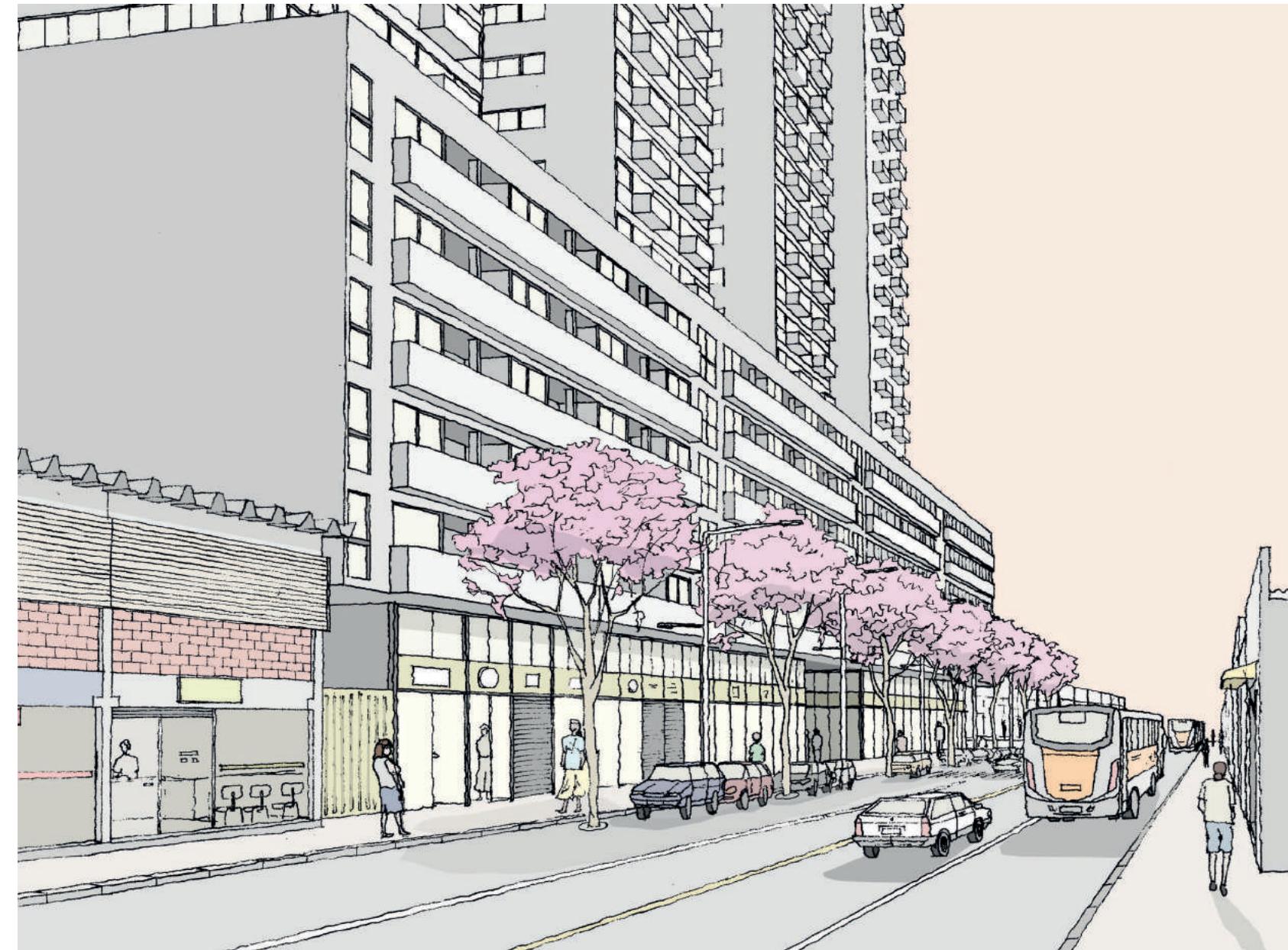
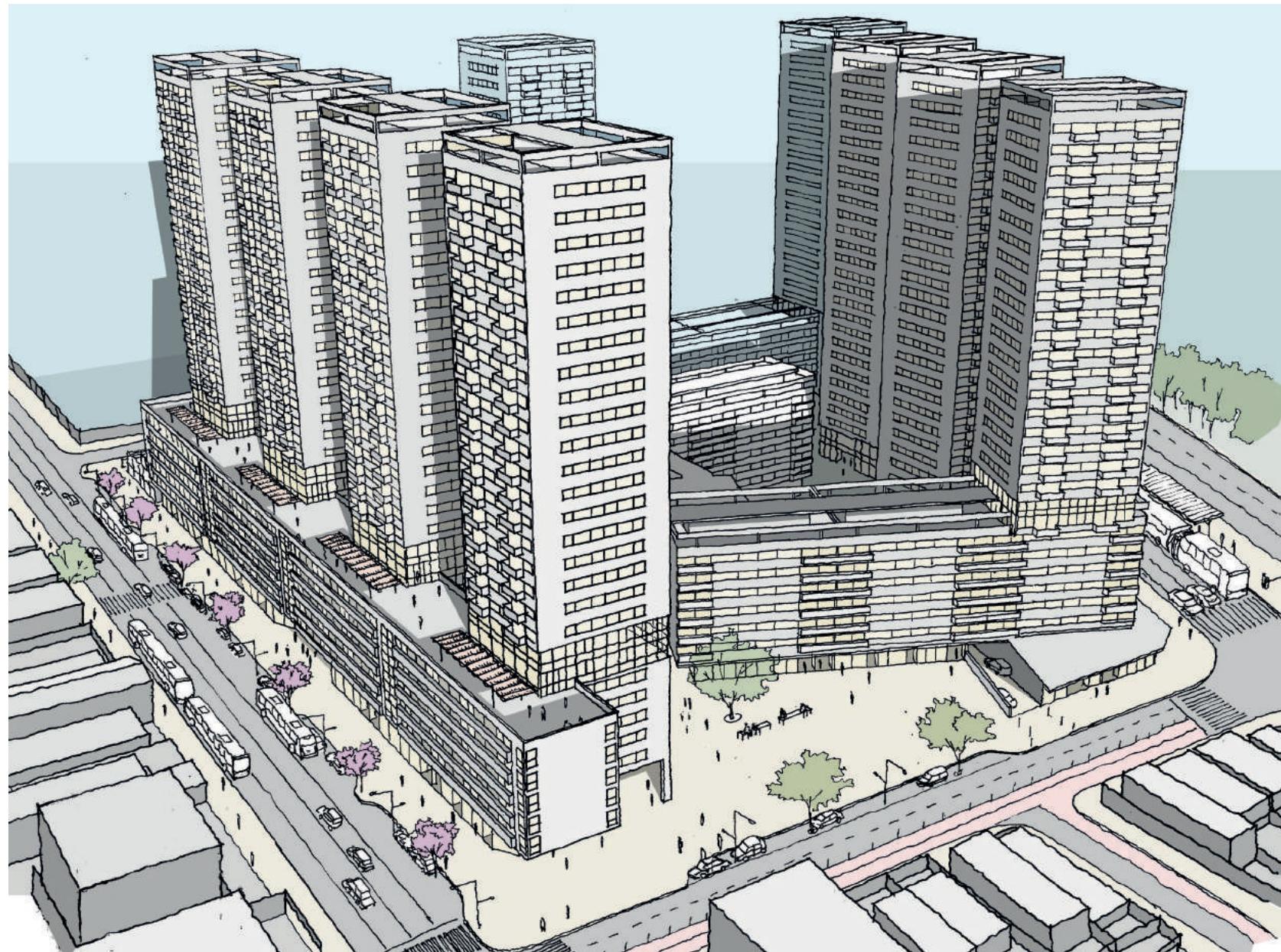
É verdade que as áreas ricas da cidade ainda contam com maior volume de lançamentos imobiliários, mas se é objetivo do PDE fortalecer novas centralidades e qualificar o transporte nas periferias, os regulamentos para Eixos de Estruturação da Transformação Urbana precisam considerar essa distinção. O conceito de *área de fruição pública* talvez se adeque melhor e traga resultados mais interessantes em um shopping center na Av. Paulista do que em condomínios residenciais ao longo da Av. Escola Politécnica. Na falta de recursos para o cuidado permanente desses espaços é possível que sua configuração tenda sempre para os extremos do abandono ou do cercamento.

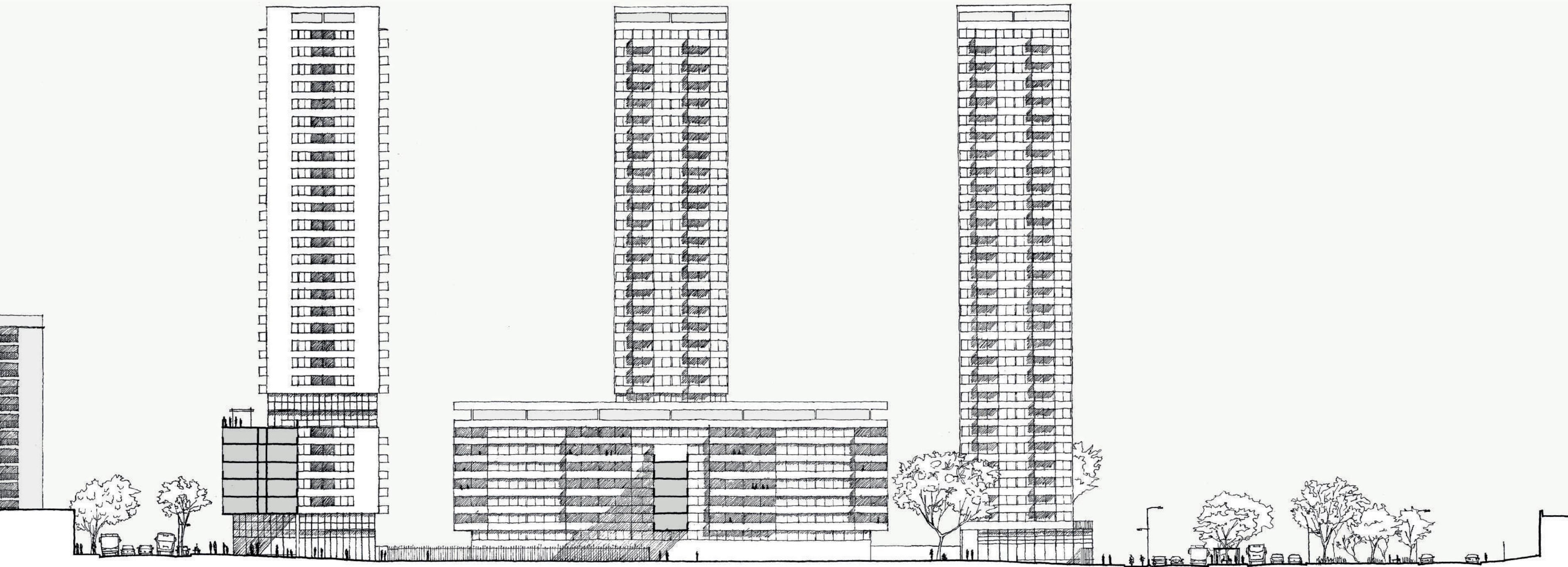
Defendemos, pois, que a doação de parcela do terreno para o poder público, mesmo que em porcentagens de área muito menores, seria uma alternativa vantajosa em relação à concessão de fruição pública em diversos casos. No contexto da elaboração de planos para a implementação de corredores de ônibus e estações de metrô, as vias públicas envolvidas poderiam ser reformuladas

já considerando a incorporação dessas áreas ao espaço da rua. Supomos, inclusive, que a qualidade geométrica das porções doadas seria, no geral, mais interessante do que a das áreas privadas de fruição pública, onde a conformação do espaço pode ser um subterfúgio para inibir o acesso livre.

Em nosso caso, é evidente que o espaço público principal a ser fortalecido e incrementado é o da Av. do Rio Pequeno, e não o da Av. Escola Politécnica. Embora o corredor de ônibus e a ciclofaixa se localizem nesta, é na primeira que está o movimento de pedestres. Seria inusitado que qualquer empreendimento apostasse em ganhos significativos em intensidade urbana na Av. Escola Politécnica: seu caráter ermo e sua vocação exclusivamente para o tráfego não devem mudar com o corredor, que foi pensado para abrigar novas rotas intermunicipais, conectando a Rod. Raposo Tavares à Marginal Pinheiros. As linhas que hoje transitam pela Av. do Rio Pequeno, portanto, devem permanecer lá, onde são essenciais para a vitalidade do comércio.

Não se trata de abandonar a Av. Escola Politécnica, condenando-a para sempre à monofuncionalidade. É importante amparar os ciclistas, passageiros e eventuais pedestres com espaços seguros e agradáveis, sendo responsabilidade também dos projetos particulares romper com a monotonia de longas extensões inóspitas e muradas. Mas é preciso reconhecer que há um limite para a prosperidade comercial, que se concentra em poucas ruas não por acaso. É muito difícil que um mesmo quarteirão possa ter mais de uma face comercialmente ativa, mesmo nas regiões mais centrais da cidade. Não adianta, pois, presumir vitalidade apenas na terraço da metrópole dependem muito mais de intervenções diretas do poder público do que do regramento da atividade imobiliária, ainda que esta seja uma frente crucial a se defender e avançar. Não só as redes de transporte, mas também os diversos equipamentos públicos e projetos urbanos - como o desenho de ruas, córregos e infraestruturas diversas - são investimentos pioneiros pressupostos para um real esforço de fortalecimento dos bairros.





CORTE A

1:500



ELEVAÇÃO NORTE

1:500

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da exposição da Av. do Rio Pequeno como centralidade local historicamente constituída, analisamos suas qualidades espaciais e dinâmicas de uso cotidiano de modo a embasar uma proposta de desenho urbano. Entendendo o exercício de projeto como a crítica do existente desenvolvida mediante a linguagem arquitetônica, nos propusemos a complexificar nossa compreensão da realidade dispondo de observações objetivas, percepções pessoais, e algumas reflexões de natureza estrutural acerca da produção da cidade. A organização do trabalho em seis recortes foi elaborada de acordo com o interesse por temas diversificados da paisagem. Cada trecho foi estudado no contexto da unidade da avenida, mas também em relação à cidade, buscando conexões teóricas e espaciais mais amplas. Como resultado, temos pequenos

ensaços em diálogo, nem sempre direto, com as intervenções propostas. A análise e elaboração de problemas predominou nos esforços empreendidos tanto em texto quanto em desenho, o que acreditamos não ter inibido a tomada de partido ante as questões levantadas, ainda que o nível de detalhe das soluções tenha se limitado às escalas mais amplas. O conjunto que compõe a presente proposta para a Av. do Rio Pequeno é, portanto, uma apresentação inicial, cujo aspecto propositivo reside antes no lançamento de bases para discussões com a comunidade envolvida do que nas respostas sugeridas. Isto não se confunde com o deslocamento do desenho para uma posição secundária; pelo contrário, supomos que o desenho é o recurso comunicativo capaz de engendrar tais discussões com a qualidade e potência necessárias.

“Mais uma vez o racional se vestiria na pele do irracional, tanto o nosso espírito já se habituou à força da propaganda e do hábito, à feiura e ao abuso”

Milton Santos
(SANTOS, 2002, p. 64).

REFERÊNCIAS

LIVROS E ARTIGOS

- BRENNER, Neil. *Is 'Tactical Urbanism' an alternative to neoliberal urbanism?* urbantheorylab.net. Março, 2015. Disponível em: <http://www.urbantheorylab.net/publications/is-tactical-urbanism-an-alternative-to-neoliberal-urbanism/>. Acesso em 29/10/2020.
- BRUM, Eliane. "Mãe, onde dormem as pessoas marrons?", *a pergunta de criança denuncia a vida entre muros do domínio chamado Brasil*. El País, jun. 2015. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2015/06/22/opinion/1434983312_399365.html. Acesso em 17/07/2020.
- DEMATTÉIS, Giuseppe. *En la encrucijada de la territorialidad urbana*. In: Bitácora Urbano Territorial, Vol. 1, No.10, p. 53-63, 2006.
- DUNKER, Christian Ingo Lenz. *Mal-estar, sofrimento e sintoma: uma psicopatologia do Brasil entre muros*. São Paulo: Boitempo, 2015, 413 p.
- FERRO, Sérgio. *Arquitetura e trabalho livre*. São Paulo: Cosac Naify, 2006, 456 p.
- FISHER, Mark. *Realismo capitalista: é mais fácil imaginar o fim do mundo do que o fim do capitalismo?* São Paulo: Autonomia Literária, 2009, 207 p.
- HARVEY, David. *O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas*. In: Espaço e Debates, n.6, 1982, p. 6-35. Também disponível em <https://antropologiadeoutraforma.files.wordpress.com/2014/03/david-harvey-o-trabalho-o-capital-e-harvey-david-o-conflito-de-classes-em-torno-do-ambiente-constru3addo-nas-sociedades-capitalistas-avanc3a7adas.pdf>. Acesso em 23/01/2012.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011, 510 p.
- LIMA, Mayumi Souza. *A cidade e a criança*. São Paulo: Nobel, 1989, 102 p.

- MASCARO, Alysson Leandro. *Estado e forma política*. São Paulo: Boitempo, 2013, 132 p.

- PESTANA, KÁTIA B. *A cidade invisível: redes de infraestrutura – alternativas possíveis*. São Paulo, Tese de doutorado, Fauusp, 2017.

- SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos; VOGEL, Arno (coord.). *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. São Paulo: Projeto, 1985, 156 p.

- SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. São Paulo: EDUSP, 2002, 169 p.

- SENNETT, Richard. *Construir e habitar: ética para uma cidade aberta*. Rio de Janeiro: Record, 2018, 377 p.

- SENNETT, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, 448 p.

- SEPE, Patricia Marra; PEREIRA, Hélia Maria Santa Bárbara; BELLENZANI, Maria Lucia. *O novo Código Florestal e sua aplicação em áreas urbanas: uma tentativa de superação de conflitos?* 3º Seminário Nacional sobre o Tratamento de Áreas de Preservação Permanente em Meio Urbano e Restrições Ambientais ao Parcelamento do Solo, Belém - PA, 2014.

- SPECK, Jeff. *Cidade Caminhável*. São Paulo: Perspectiva, 2016, 272 p.

- TONUCCI, Francesco. *La ciudad de los niños: un modo nuevo de pensar la ciudad*. Buenos Aires: Losada, 2016, 296 p.

- VIGLIECCA & ASSOCIADOS. *O terceiro território, habitação coletiva e cidade*. São Paulo: Arquiteto Héctor Vigliecca e Associados Ltda. 2014, 279 p.

MANUAIS, CARTILHAS E LEIS

- BRASIL. Lei Nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 19/12/1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6766.htm. Acesso em 23/01/2021.

- BRASIL. Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 10/07/2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em 23/01/2021.

- BRASIL. Lei Nº 12.651, de 25 de maio de 2012. Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 25/05/2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm. Acesso em 23/01/2021.

- INSTITUTO CORDIAL. *Velocidades médias e segurança viária em São Paulo: aplicações de dados do Uber Movement*. Instituto Cordial, Relatório Final, setembro de 2020. Disponível em <https://institutocordial.com.br/>. Acesso em 23/01/2021.

- GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE; NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS. *Guia global de desenho de ruas*. São Paulo: Editora Senac, 2018, 425 p.

- PREFEITURA DE SÃO PAULO. Caderno de bacia hidrográfica Corrego Jaguarié. São Paulo, SP, agosto de 2016. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/obras_de_drenagem/index.php?p=230496. Acesso em 23/01/2021.

- PREFEITURA DE SÃO PAULO. Caderno de Postas dos Planos Regionais das Subprefeituras - Macrorregião Centro-Oeste. São Paulo, SP, dez. 2016. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/obras_de_drenagem/index.php?p=230496. Acesso em 17/06/2020.

- PREFEITURA DE SÃO PAULO. Código de Obras e Edificações, Lei nº 16.642, de 9 de maio de 2017. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/obras_de_drenagem/index.php?p=230496. Acesso em 23/01/2021.

- PREFEITURA DE SÃO PAULO. Guia de boas práticas para os espaços urbanos da cidade de São Paulo. São Paulo, SP, 2016. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/20161230_GBPEP.pdf. Acesso em 23/01/2021.

- PREFEITURA DE SÃO PAULO. Lei de Parcelamento Uso e Ocupação do Solo, Lei nº 16.402, de 22 de março de 2016. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov>. Acesso em 17/06/2020.

- PREFEITURA DE SÃO PAULO. Lei nº 15.150, de 06 de maio de 2010. Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades - polo gerador de tráfego. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/sao-paulo/lei-ordinaria/2010/1515/15150/lei-ordinaria-n-15150-2010>. Acesso em 27/01/2021.

- PREFEITURA DE SÃO PAULO. Manual Técnico de Arborização Urbana. São Paulo, SP, 2019. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/publicacoes_svma/index.php?p=188452. Acesso em 23/01/2021.

- PREFEITURA DE SÃO PAULO. Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo. São Paulo, SP, 2019. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/plano_seguranca_viaria?p=262886. Acesso em 23/01/2021.

- PREFEITURA DE SÃO PAULO. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/obras_de_drenagem/index.php?p=230496. Acesso em 17 de junho de 2020.

- SÃO PAULO (ESTADO). Lei Nº 898, de 18 de dezembro de 1975. Disciplina o uso do solo para proteção dos mananciais, cursos e reservatórios de água e demais recursos hídricos de interesse da Região Metropolitana da Grande São Paulo. Diário Oficial [do] Estado de São Paulo, São Paulo, SP, 18/12/1975. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1975/lei-898-18.12.1975.html>. Acesso em 23/01/2021.

- SÃO PAULO (ESTADO). Lei Nº 15.913, de 17 de novembro de 1976. Delimita as áreas de proteção relativas aos mananciais, cursos e reservatórios de água. Diário Oficial [do] Estado de São Paulo, São Paulo, SP, 17/11/1976. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1976/alteracao-lei-1172-17.11.1976.html>. Acesso em 23/01/2021.

FELIPE SUZUKI URSINI

ORIENTADOR FÁBIO MARIZ GONÇALVES

avenida do Rio Pequeno

análise propositiva de uma centralidade local

