



de passos a espaços:

intervenção urbana na
paisagem de Santo Amaro

de passos a espaços:

intervenção urbana na
paisagem de Santo Amaro

Debora Mitie Kumagai

Orientação: Paulo Renato Mesquita Pellegrino

Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Trabalho Final de Graduação
Dezembro de 2018

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Kumagai, Debora Mitie

De passos a espaços: intervenção urbana na paisagem de Santo Amaro / Debora Mitie Kumagai; orientador Paulo Renato Mesquita Pellegrino. - São Paulo, 2018.
154 p.

Trabalho Final de Graduação (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

1. Mobilidade a Pé. 2. Espaços Livres Públicos. 3. Infraestrutura Verde. 4. Santo Amaro. I. Pellegrino, Paulo Renato Mesquita, orient. II. Título.

de passos a espaços:

intervenção urbana na
paisagem de Santo Amaro

Debora Mitie Kumagai

Banca examinadora:

Prof. Dr. Paulo Renato Mesquita Pellegrino

Prof. Dra. Karina Oliveira Leitão

Arq. Mariana Wandarti Clemente

Data da defesa: 21 de dezembro de 2018

resumo

O trabalho propõe a renovação da paisagem dos espaços livres públicos no percurso entre o Terminal Santo Amaro e o Largo Treze de Maio, tornando o local mais agradável e acessível ao caminhar e visando a apropriação desses espaços pelos pedestres. A proposta busca discutir a dimensão humana no meio urbano e nas discussões do planejamento das cidades bem como sugere o uso da infraestrutura verde como alternativa às convencionais usadas na cidade.

palavras-chave: pedestre, mobilidade a pé, espaços livres públicos, infraestrutura verde, Santo Amaro.

abstract

This work proposes the renovation of the landscape of the public spaces between the Santo Amaro Bus Terminal and the Treze de Maio Square, making the place more pleasant and accessible for walking and aiming at the appropriation of these spaces by pedestrians. The proposal intends to discuss the human dimension in the urban environment and in the discussions of city planning as well as suggests the use of the green infrastructure as an alternative to the conventional ones used in the city.

keywords: pedestrian, walking mobility, public spaces, green infrastructure, Santo Amaro.

agradecimentos

Ao meu orientador, Paulo Pellegrino, por compartilhar um pouco do seu conhecimento, paciência e atenção principalmente durante os momentos mais difíceis e confusos do desenvolvimento deste trabalho.

Às orientadoras metodológicas, Camila D'Ottaviano e Klara Kaiser, por aconselhar e esclarecer pontos importantes no processo de trabalho.

Aos professores da FAU de um modo geral, por contribuírem de todas as formas para a minha formação.

Aos amigos da FAU, pela companhia durante esses anos de experiências incríveis, algumas angústias, mas acima de tudo de crescimento para todos.

Em especial, ao Caio, à Fabiana, à Júlia e à Renata pela colaboração, críticas, auxílio, motivação e apoio nas horas desesperadoras dessa reta final.

E principalmente, aos meus pais e à minha irmã, pelo apoio, compreensão e confiança ao longo de todos esses anos.

índice

15 apresentação

estudo teórico

21 introdução

24 a dimensão humana no planejamento

28 ao caminhar

32 a percepção do pedestre

36 o pedestre na cidade de São Paulo

leitura da área

41 escolha do local de projeto

42 breve histórico de santo amaro

48 áreas de influência

50 leituras

projeto

63 estratégias projetuais

66 infraestrutura verde

72 o caminho

76 o projeto

84 intervenções tipo

98 intervenções pontuais

148 considerações finais

150 bibliografia

apresentação

A consolidação do modelo de urbanização focado em uma mobilidade baseada no deslocamento rápido e facilitado que o transporte motorizado oferecia se consolidou em meados do século XX. A construção de um cenário urbano com vias de trânsito rápido cada vez mais amplas e infraestruturas imponentes que facilitavam a circulação dos veículos impactaram diretamente no deslocamento dos pedestres, resultando nos principais problemas da cidade contemporânea: segregação e espraiamento do espaço urbano, longas jornadas casa-trabalho, além de congestionamentos, alagamentos, níveis alarmantes de emissão de poluentes, entre outros fatores que impactam diretamente na saúde pública, no clima e na qualidade de vida urbana no geral.

Esse modelo tem sido questionado e repensado por pensadores como a jornalista Jane Jacobs e o arquiteto e urbanista Jan Gehl que, dentre outras

questões, apresentaram a relevância da escala humana e o papel estratégico do pedestre para a vitalidade urbana. Felizmente, esse pensamento se tornou um tema emergente em grandes cidades do mundo a partir do início do século XXI que buscam discutir e repensar a mobilidade e os padrões de desenvolvimento urbano em soluções pautadas na diminuição do espaço para os veículos motorizados e o aumento das áreas para pedestres e, dessa forma, buscando uma melhoria na qualidade de vida urbana como um todo.

Conceitos como o da caminhabilidade ou *walkability*¹, que define atributos, no ambiente construído, que influenciam na predisposição das pessoas em caminhar como acessibilidade, conforto ambiental, atratividade dos usos, permeabilidade do tecido urbano, entre outras características, possibilitaram a discussão em cidades

1. Termo divulgado nos anos 1990 pelo canadense Christopher Bradshaw (1993) compreendido como uma métrica para avaliar a qualidade de um ambiente construído para o pedestre. Desde então foi complementado com fatores que incluem diferentes contextos, abordagens e outros pontos de vista em relação a mobilidade a pé.

como Nova York², Copenhagen³, Buenos Aires, São Paulo, onde esse tema ganhou visibilidade através de iniciativas implantadas como o Centro Aberto⁴ e a Paulista Aberta⁵.

É nesse contexto atual de urgência em se discutir tal tema aliado a uma vontade pessoal, em estudar os espaços públicos e a sua relação com a mobilidade urbana que o seguinte trabalho surgiu, entendendo a caminhada e o uso dos espaços da cidade essenciais no processo de devolver a cidade às pessoas.

2. Iniciativas desenvolvida pelo NYC-DOT (Departamento de Transporte de Nova York) que visam a melhoria da segurança, mobilidade e sustentabilidade da cidade. Dentre essas iniciativas, incluem-se projetos que resgatam espaços residuais ou dos veículos qualificando-os para a circulação de pedestres.

3. Uma das primeiras cidades da Europa a reduzir o tráfego de automóveis e estacionamentos no centro da cidade. De 1962 a 2005, a área destinada à pedestres cresceu cerca de sete vezes.

4. Projeto desenvolvido pela Prefeitura de São Paulo com o objetivo de transformar e ampliar espaços subutilizados no centro para o pedestre por meio de intervenções de pequena escala.

5. Iniciativa faz parte do Programa Ruas Abertas implantada pela Prefeitura de São Paulo durante o ano de 2016 após consultas públicas em todas as subprefeituras, resultando na abertura de 29 ruas em diferentes bairros.

Para o desenvolvimento da discussão do tema proposto, o trabalho se divide em três principais partes: um estudo teórico sobre o tema, a leitura da área de intervenção e o projeto aplicado. A primeira versa sobre questões teóricas do trabalho embasadas principalmente nos autores citados acima. Com isso, foi possível estruturar uma linha de raciocínio partindo da problemática da dimensão humana no planejamento das cidades e a relevância do tema na qualidade de vida urbana. A partir daí, foi traçado um panorama dos aspectos e conceitos essenciais para a compreensão da temática bem como para o desenvolvimento do projeto. Trazendo para o contexto de São Paulo, o trabalho aqui apresentado se baseou principalmente nas teses desenvolvidas pelo historiador Eduardo Yázig, *O mundo das calçadas* (1997) e pela arquiteta e urbanista Meli Malatesta, *Andar a pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo* (2007).

A segunda etapa do trabalho procura estudar mais a fundo a área escolhida. Essa fase consiste principalmente na

pesquisa e estudo de referências relacionadas ao bairro de Santo Amaro, e levantamentos das características físicas e dinâmicas do entorno do Largo Treze de Maio em diferentes escalas de leitura.

A última parte consiste no desenvolvimento de propostas para os espaços livres públicos do percurso entre o Terminal Santo Amaro e o Largo Treze de Maio. Os ensaios aqui expostos são possibilidades de soluções que têm como principal objetivo melhorar os espaços públicos para os pedestres, tendo o desafio de conciliar essa questão com os diversos fluxos que a região atende e da mesma maneira buscar soluções alternativas às convencionais para a renovação da infraestrutura urbana da região com base nos elementos de infraestrutura verde.

estudo teórico

introdução

As cidades são historicamente o lugar de convivência, encontro, trocas e interação entre as pessoas, sendo os espaços públicos - ruas e calçadas, praças e parques -, os "*órgãos vitais*" do meio urbano, uma vez que são o palco para toda a integração e convivência da sociedade, e as pessoas, os principais protagonistas do uso e ocupação desses espaços (JACOBS, 2000).

Dentre as formas de apropriação da cidade pelas pessoas, a mais clara e direta delas consiste no caminhar. É por meio do deslocamento a pé que o pedestre se apropria do espaço, tem uma percepção ampliada da paisagem e cria possibilidades de interação social. É também a forma mais democrática de se locomover, sendo barata, silenciosa, sustentável e não exige grandes espaços para acontecer.

Apesar dos benefícios que o caminhar desempenha para a vitalidade das cidades e para a qualidade de vida de quem convive nelas, essa atividade muitas vezes não recebe a

devida atenção e passa despercebida dentro das discussões do planejamento das infraestruturas urbanas.

No contexto da mobilidade urbana, o caminhar muitas vezes não é considerado um meio de transporte. No entanto, este, principalmente no contexto da cidade de São Paulo, se mostra essencial a maioria das pessoas, tanto como complemento dos demais meios de transporte como o principal modo de deslocamento, o que ocorre sobretudo nos bairros periféricos onde a malha de transportes não chega.

Ao contrário dos veículos, o pedestre continua caminhando mesmo em condições adversas e em cenários altamente desfavoráveis que ignoram sua presença e necessidades. Dessa forma, fica constatada aqui a urgência em rever alguns paradigmas do planejamento e do desenho urbano, direcionando-os para a escala das atividades humanas, criando uma política urbana que busque qualificar as infraestruturas do deslocamento a pé e, através disso, convidar as pessoas de volta à cidade e assim viabilizar uma

forma de transporte adequada que se integra ao sistema de mobilidade da cidade.

É neste sentido que o seguinte trabalho tem por objetivo discutir e destacar a importância das pessoas na cidade bem como discutir soluções que as priorizem no contexto urbano.

a dimensão humana no planejamento das cidades

A problemática da discussão sobre o espaço do pedestre dentro do meio urbano se inicia ao constatarmos que por décadas, a dimensão humana tem sido um tópico subvalorizado dentro do planejamento e da formação das cidades modernas enquanto outras questões ganharam importância, como a acomodação e priorização do tráfego de automóveis.

A formação das cidades com ênfase na priorização do transporte individual motorizado se intensificou com a difusão dos veículos e a ideia de deslocamento rápido que estes ofereciam. Esse pensamento aliado às ideologias predominantes do planejamento, principalmente os ideais funcionais do urbanismo moderno - que davam baixa prioridade ao espaço público, às áreas de pedestres e ao papel do espaço urbano como local de encontro dos moradores da cidade - contribuíram para o esvaziamento dos espaços públicos da cidade, como Jane Jacobs já observava:

“Ela (Jane Jacobs) assinalava como o dramático aumento do tráfego de automóveis e a ideologia urbanística do modernismo, que separa os usos da cidade e destaque edifícios individuais autônomos, poriam um fim a vida da cidade, resultando em cidades sem vida, esvaziadas de pessoas. (...) pela primeira vez na história do homem como colonizador, as cidades não eram mais construídas como conglomerações de espaço público e edifícios, mas como construções individuais. Ao mesmo tempo, florescente tráfego de automóveis estava efetivamente espremendo o restante da vida urbana para fora do espaço urbano”
(GEHL, 2010, p.4).

Esse modo de construir a cidade somado ao crescimento e espraiamento das áreas urbanas resultou em uma série de problemas que afetam diretamente a qualidade de vida urbana dos seus habitantes, como a construção das cidades dispersas e segregadas que demandam longas jornadas casa-trabalho, a multiplicação do trânsito de veículos e, conseqüentemente, maiores níveis de poluição do ar e alagamentos, gerando impactos na saúde pública e no clima.

A construção da cidade para o veículo motorizado acabou por desenhar *“uma cidade de complexos viários*



av. 23 de maio,
são paulo.
[El país, 2013].

e elevados, onde praças e espaços de convivência foram fragmentados e engolidos pelo asfalto e pelo concreto. O resultado é uma qualidade de vida totalmente comprometida por uma paisagem urbana desconfigurada, que prima pela falta de referenciais e a dificuldade de se chegar ou de se levar qualquer coisa a um destino”. (MALATESTA, 2007, p.10).

Felizmente, esse tema se tornou emergente em grandes cidades do mundo mais recentemente, que buscam discutir e repensar a mobilidade e os padrões

de desenvolvimento urbano em soluções pautadas na diminuição do espaço para o veículo motorizado e no aumento e qualificação das áreas de pedestres.

Segundo Gehl (2010), considerando que a maior parte da população é urbana e o crescimento das cidades tende a aumentar nos próximos anos¹, o objetivo-chave para o futuro destas está em dar um maior foco sobre as necessidades das pessoas que as utilizam, fornecendo um plano de fundo para a proeminência da dimensão humana no planejamento urbano e, conseqüentemente, para a retomada do espaço do pedestre e da função social da cidade.

“As cidades devem pressionar os urbanistas e arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade mais democrática e aberta”.

(GEHL, 2010, p.6).

1. População urbana corresponde a 54% da população global e tende a crescer para 66% até 2050. Relatório “Perspectivas da Urbanização Mundial” (World Urbanization Prospects) da ONU. Nova York, 10 de julho de 2014.



ao caminhar

O caminhar é a forma mais direta e simples de apropriação das cidades. As atividades exercidas pelas pessoas nos espaços comuns urbanos - deslocamentos propositais, paradas curtas, paradas mais longas, conversas, encontrar pessoas, lazer e entretenimento, comércio de rua - que faz florescer a “*vida entre os edifícios*” começam com o simples ato de caminhar (GEHL, 2010, p.19).

Dessa maneira, tendo em mente que as estruturas urbanas influenciam diretamente no comportamento humano e nas formas de funcionamento da cidade, o primeiro passo para moldarmos as *cidades para pessoas* que queremos está em criar condições favoráveis para o caminhar.

Dentro do meio urbano há mais no caminhar do que somente andar. Sua característica orgânica e permeável de deslocamento diferente dos veículos, possibilita um maior nível de contato com o ambiente da cidade e com as pessoas, produzindo novos prazeres, experiências e maior interação com a vida urbana.

Sob o ponto de vista urbanístico cabe acrescentar que andar a pé é o modo de transporte onde ocorre o maior nível de contato com o ambiente urbano e proporciona a mais intensa troca social entre seus agentes. Por esse motivo produz a maior interação com a vida da cidade, promovendo com ele uma relação quase orgânica.
(MALATESTA, 2007, p. 15)

Apesar de muitas vezes não ser reconhecida como tal, a caminhada também é um meio de transporte que, apresentado aqui neste trabalho não como um substituto de todas as viagens por veículos, mas sim como um complemento dos demais meios de transporte dentro da rede de mobilidade urbana. Uma infraestrutura apropriada que torna possível o transporte ativo (não motorizado) aliado a uma rede de transporte público estruturada e articulada possibilita e prepara a cidade para a retomada dos espaços perdidos para o carro.

Ao caminhar, no entanto, estamos mais suscetíveis a outros aspectos físicos do ambiente que podem refletir na caminhada. Ao considerarmos a vulnerabilidade do pedestre, o clima e as intempéries bem como os locais sombreados, protegidos e desprotegidos, e os caminhos arborizados são fatores que influenciam diretamente no ato de caminhar. Aspectos como o caminho livre e desimpedido, as fachadas e os usos das edificações, o caráter da via, os ruídos e odores podem alterar a percepção do pedestre sobre o lugar e, conseqüentemente, influenciar em seu percurso.

a percepção do pedestre

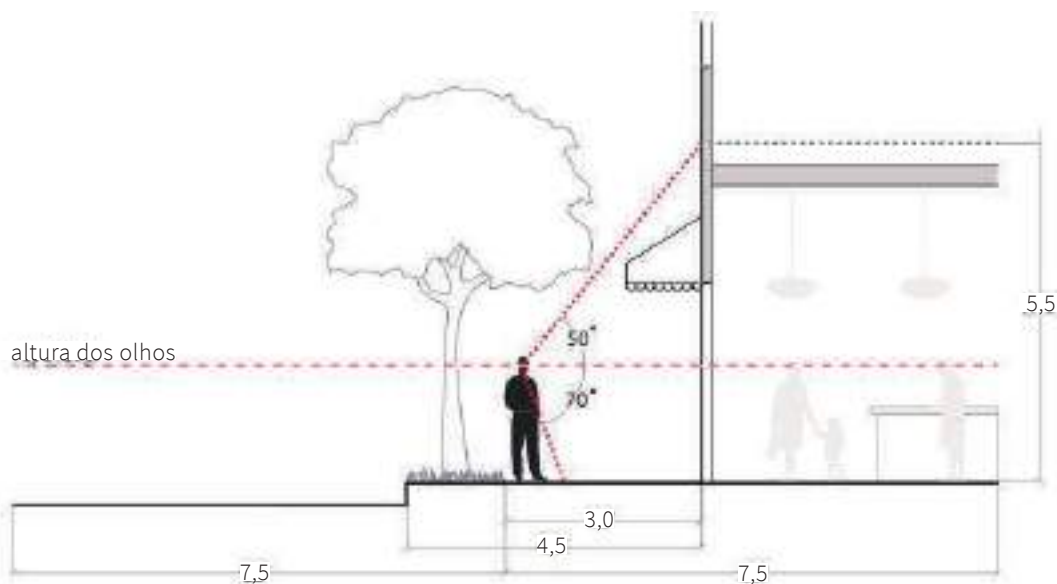
Sendo o caminhar a forma de contato mais direto entre o homem e o lugar, como visto, é também a forma de deslocamento que mais absorve todas as condições do meio, positivas e negativas. A apropriação dos espaços pela caminhada e a interpretação destes percursos decorrem da compreensão, tanto física como psicológica, que temos do espaço e dos elementos que o compõem. Esses aspectos influenciam diretamente na distância real e na distância percebida pelo pedestre em diferentes situações.

Sob a visão dos aspectos físicos, a primeira característica a ser considerada é a largura mínima confortável para a caminhada, sendo esta estabelecida como uma faixa livre de aproximadamente 1,20 m de largura – resultado da largura média de um pedestre e dos afastamentos laterais de 15 a 20 cm de cada lado (FRUIN, 1970, p. 10).

Outros fatores, que serão posteriormente abordados no projeto, consistem na velocidade média de deslocamento definida em cerca de 4 a 5km/h (GEHL, 2010, p. 43), no

fachada, árvores e o tratamento da faixa mais próxima do leito carroçável são os elementos que o pedestre experiencia mais diretamente. [Prefeitura da cidade de Nova York, 2013].

alcance da visão humana para a percepção do espaço, ou seja, o pedestre consegue apreender a dimensão vertical de forma adequada no nível do térreo, enquanto que a conexão entre o plano da rua e os edifícios mais altos se perdem (GEHL, 2010, p. 39), e na distância máxima de 100 metros em que conseguimos distinguir os movimentos e linguagem corporal de outras pessoas, ou seja, a dimensão máxima a ser considerada nos projeto dos espaços públicos a fim de serem compreensíveis à escala humana.



Os aspectos psicológicos também têm grande influência sobre o caminhar. Se não conhecemos o ambiente, tendemos a seguir caminhos de maior fluxo de pessoas. Jane Jacobs, nesse sentido ressalta a importância do sentimento de segurança pelos pedestres:

“Quando as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa ou selvagem, o que querem dizer basicamente é que não se sentem seguras nas calçadas... A primeira coisa que deve ficar clara é que a ordem pública – a paz nas calçadas e nas ruas – não é mantida basicamente pela polícia, sem com isso negar a sua necessidade. É mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamentos espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicado”.

(JACOBS, 2000, p. 31 e 32)

É dessa forma também, que Jane Jacobs descreve a importância de se ter “olhos para a rua”, ou seja, o movimento de *“usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas dentro dos edifícios a observar as calçadas”* (JACOBS, 2000, p. 35 e 36).

Outro aspecto está na legibilidade da paisagem (LYNCH, 1997) onde os elementos da cidade e a utilização de referenciais ajudam na organização mental do espaço a ser apreendido, assim, cidades e ruas com mais diversidade urbana determinam referenciais aos usuários, além de deixar os percursos menos monótonos.

“ É necessário haver diferenças – muitas diferenças – aflorando em várias direções para não perdermos a orientação. As perspectivas visuais inteiramente uniformes carecem desses avisos naturais de direção e movimento, ou os têm em número insuficiente, e, portanto, são muito desnorteantes. Isso sim é uma espécie de caos. ”

(JACOBS, 2000, p. 246)

De modo natural, o pedestre ao caminhar estabelece uma avaliação das sensações apreendidas que influenciam diretamente no percurso, no ritmo e na sensação de conforto e desconforto. É nesse sentido que devemos considerar como sendo fundamental a compreensão dos sentidos e percepções do pedestre para projetar espaços que convidem as pessoas de volta a cidade, uma vez que determinarão a atratividade dos espaços para o caminhar.

o pedestre na cidade de são paulo

São Paulo teve um crescimento acelerado e se expandiu de maneira desordenada. Em menos de dois séculos se tornou uma das maiores metrópoles e atualmente, possui mais de 12 milhões de habitantes¹. Não muito diferente de outras cidades, a nossa também pautou grande parte do seu planejamento e investimentos em acomodar e priorizar a circulação dos veículos motores que, a princípio, ofereciam as vantagens de transporte rápido e prático dentro da cidade que se expandia cada vez mais para longe do centro.

Dessa priorização de espaços baseados nos veículos motorizados surgiram as largas avenidas, viadutos e complexos viários enquanto que aos pedestres restaram os espaços residuais da cidade que oferecem pouca segurança ou nem mesmo as mínimas condições básicas para a circulação universal dos pedestres.

Ainda sob a lógica da mobilidade, a maior parte dos

1. IBGE. Síntese das informações - Município de São Paulo, 2016.

espaços de circulação da cidade e dos investimentos em infraestrutura gastos não atendem a maioria da população. Segundo a pesquisa Origem e Destino de 2012 realizada pelo Metrô de São Paulo, cerca de $\frac{1}{3}$ de todos os deslocamentos realizados na cidade de São Paulo são a pé². Cabe ressaltar que a pesquisa adota como critério viagens com percurso acima de 500 metros e que se somarmos os deslocamentos a pé realizados como complemento das viagens feitas por meio dos transportes coletivos (trem, metrô e ônibus), o que geralmente ocorre, resulta em cerca de $\frac{2}{3}$ de todas as viagens realizadas na cidade. Do ponto de vista social, investimentos ligados ao transporte ativo atenderiam as classes de renda mais baixas que optam pelo modo a pé de deslocamento principalmente em bairros da periferia.

Dessa forma, segundo essas proporções, o mesmo ou um maior grau de importância dado aos veículos motores dentro do espaço urbano poderia ser atribuído ao sistema

2. METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo. Pesquisa Origem e Destino de 2007 e Pesquisa de Mobilidade de 2012. São Paulo.

de calçadas e espaços públicos destinados aos pedestres da cidade. Contudo, não é isso que ocorre. Às vezes são destinadas as áreas residuais, pouco planejadas e geralmente em péssimas condições, transformando o caminhar um desafio.

“Entretanto a proporção do uso espaço do sistema viário da cidade, que compreende também os espaços destinados aos pedestres, não acompanha a mesma proporção, tornando o exercício do modo de transporte a pé um desafio cotidiano para quem opta por ele ou é obrigado a exercê-lo, fazendo-os as maiores vítimas do trânsito.”

(MALATESTA, 2007, p. 81)

Eduardo Vasconcellos (2017) ressalta que os planos e projetos historicamente no Brasil ignoram o ato de se deslocar a pé. A negação da importância do caminhar começa na esfera municipal com a definição legal de atribuir ao proprietário do lote a responsabilidade de construir e

cuidar das calçadas³, tratando o assunto como um tema privado e não público contrário do tratamento dado ao leito carroçável. Esse fato aliado à precariedade da fiscalização dessas obras, levou à constituição de um sistema de calçadas de baixa qualidade e descontínuo, além de muitas vias sem qualquer tratamento para a circulação de pedestres.

3. Lei Municipal nº 15.442/11 com alterações da Lei Municipal nº 15.733/13.

leitura da área

escolha do local de projeto

A partir do estudo teórico e com o intuito de aplicar os conceitos estudados, foi proposto um projeto de intervenção dentro da cidade de São Paulo, discutindo possibilidades de valorizar e melhorar as infraestruturas voltadas para o pedestre.

A escolha prévia do local de projeto foi norteadada principalmente pela dinâmica e capacidade do local em atrair as pessoas. Essa premissa leva em conta características locais tais como a proximidade com os eixos de transporte, a mescla de usos do local, a presença de equipamentos que atraem o público, o movimento diurno e noturno de pessoas, entre outros.

Levando em consideração as características citadas a cima, a região do Largo Treze de Maio em Santo Amaro foi escolhida como objeto de trabalho. A seleção do local se pautou primeiramente pela familiaridade pessoal com o local. O fato de ter vivido a maioria das experiências no local simplesmente como pedestre da cidade, e não com o olhar de um arquiteto e urbanista, ajudou para a compreensão da visão da maioria das pessoas que passam por lá. Além disso, suas características comerciais intensas e o fluxo constante de pessoas também foram decisivos para a escolha.

um breve histórico do bairro de santo amaro

Para melhor compreensão e leitura do local, reuniu-se, neste tópico, fatos históricos relevantes que contribuíram para a formação do que é hoje a região do Largo Treze de Maio.

O distrito de Santo Amaro está localizado a cerca de 20 km do centro histórico de São Paulo, mais especificamente no setor Sudoeste e na zona sul da cidade, próximo ao Rio Pinheiros, ao Rio Jurubatuba e à represa do Guarapiranga.

A origem do bairro remete às missões jesuíticas na região. Em 1560, devido a quantidade de índios e colonos que se encontravam na região, os jesuítas tomaram posse oficial das terras na margem esquerda do Rio Jurubatuba, “uma região de relevo brando com extensas campinas, onde o Morro da Barra, no fim de uma cadeia de colinas, se encontrava próximo às confluências dos rios Jurubatuba e Guarapiranga” (BERARDI, 1981, p.24). Naquele local, começou a se desenvolver a catequese e ergueu-se uma capela.

localização.
[base: google earth].



Em 1832, Santo Amaro foi elevada à categoria de vila, passando a ser um município separado de São Paulo com prefeito e câmara de vereadores separados da Capital. Relatos históricos remontam que o lugar onde a igreja fora instalada era um local de concentração do povo para festas religiosas e diversos tipos de comemoração. O largo, por sua vez, era conhecido como “Largo do Jogo da Bola” e representava uma significativa parte do lazer dos moradores.

Na segunda metade do século XIX, Santo Amaro era conhecida como “o celeiro de São Paulo”, uma vez que esta fornecia todos os gêneros de primeira necessidade – batata, farinha de mandioca, milho, carne. Dessa característica surgiu a necessidade da construção da estrada de Carris de Ferro que ligava São Paulo e Santo Amaro.

Já no início do século XX, os trens foram substituídos pelos bondes. Estes impulsionaram o arruamento, o loteamento e, conseqüentemente, a urbanização do trecho em que percorria do Largo Treze de Maio até São Paulo.

Santo Amaro volta a fazer parte do município de São Paulo somente em 1935 mesmo sob os protestos da maioria da população que alegava que a extinção de um município era sempre motivada por sua decadência, o que não era o caso de Santo Amaro: “em franco progresso: tinha a preferência do comércio e da indústria, e sua zona residencial se alargava cada vez mais. ” (BERARDI, 1981, p.107)

A partir de 1945, iniciou-se em toda a cidade uma fase de expansão motivada pelo alto desenvolvimento industrial.

1. bonde passando pela
antiga estação de carga
de santo amaro na atual
av. adolfo pinheiro, 1916.
[acervo FES].



2. largo treze de maio,
1935.
[Núcleo MMDC de
Santo Amaro].



O bairro foi visto como potencial para a locação das indústrias, uma vez que oferecia terrenos mais desvalorizados quando comparados com o centro e atendiam a necessidade de grandes espaços para abrigar as novas instalações, consolidando-se como polo de emprego industrial. Apesar disso, o núcleo central e originário de Santo Amaro, onde se localiza o Largo Treze de Maio, manteve suas características.

A partir dos anos 80, Santo Amaro se caracteriza pela proliferação de pequenas lojas e ambulante juntamente com grandes redes de comércio, conformando um polo comercial e de serviços diversificado e firmando-se como principal centro de atividades de comércio popular e de serviços da Zona Sul da cidade, especialmente no entorno do Largo Treze.

É também nessa época que a região afirma sua importância no transporte com a inauguração, em 1986, da estação Largo Treze – local da atual estação Santo Amaro – do ramal Jurubatuba da Estrada de Ferro Sorocabana – traçado da atual linha 9 Esmeralda da CPTM, com a construção do Terminal Santo Amaro em 1987 e, posteriormente, com a abertura da estação Largo Treze do Metrô, em 2002.

manifestação no largo
treze de maio, 1983.
[Matuiti Mayezo,
Folha press].



áreas de influência

Como forma de delimitar um perímetro para a área de intervenção, foram estabelecidos raios de influência com base no alcance do pedestre. Como citado antes, a velocidade média do caminhar humano se encontra entre 4km/h e 5km/h (GEHL, 2010). Dada essa velocidade, nós conseguimos percorrer uma distância de 500 metros em aproximadamente 6 minutos e assim, 1 km em 12 minutos, sendo que a distância de até 1 km de extensão pode ser percorrida a pé de forma agradável e não exaustiva.

Constatado isso, utilizou-se os raios de 500 metros e 1.000 metros a partir do Largo Treze de Maio. No entanto, para uma leitura mais apurada, as distâncias definidas foram estabelecidas seguindo as ruas e quadras da região, respeitando as barreiras físicas que o pedestre pode encontrar, e não simplesmente seguindo uma linha reta. Dessa forma, foram traçados caminhos seguindo todas as possibilidades possíveis, o que resultou na forma irregular apresentada ao lado em contraste com os círculos perfeitos.

áreas de influência
definidas para leitura da
área de projeto.



leituras | áreas livres

Definida a área a ser estudada, foram sintetizadas algumas análises sobre a região em questão.

A primeira leitura do local consistiu no levantamento das áreas livres por meio do mapa de Nolli. Este identifica os cheios e vazios de determinada área fazendo uso da relação figura e fundo e destaca, por meio da identificação dos espaços construídos, as áreas livres que são os principais objetos de trabalho desse estudo. De maneira geral, essas áreas podem ser definidas como as remanescentes dos espaços construídos e consequentemente, delimitadas por estes.

Em análise do mapa, as diferentes formas de ocupação do bairro se sobressaem, dando destaque a ocupação mais intensa a partir do largo.



escala: 1:10.000

[base cartográfica: geosampa].



leituras | topografia e hidrografia

Analisando a topografia, o Largo, como descrito no relato histórico, está localizado no alto da colina logo após a área de várzea do Rio Jurubatuba, sendo o seu entorno quase todo em declive. É possível notar em alguns trechos a diferença de mais de 15 metros de altura, o que, do ponto de vista da circulação a pé, pode ser um forte influenciador da acessibilidade universal.

Fazendo uma leitura em conjunto da topografia e da localização dos corpos d'água, é possível ter uma noção do encaminhamento das águas da região, fator importante para a implantação das estratégias de drenagem urbana.

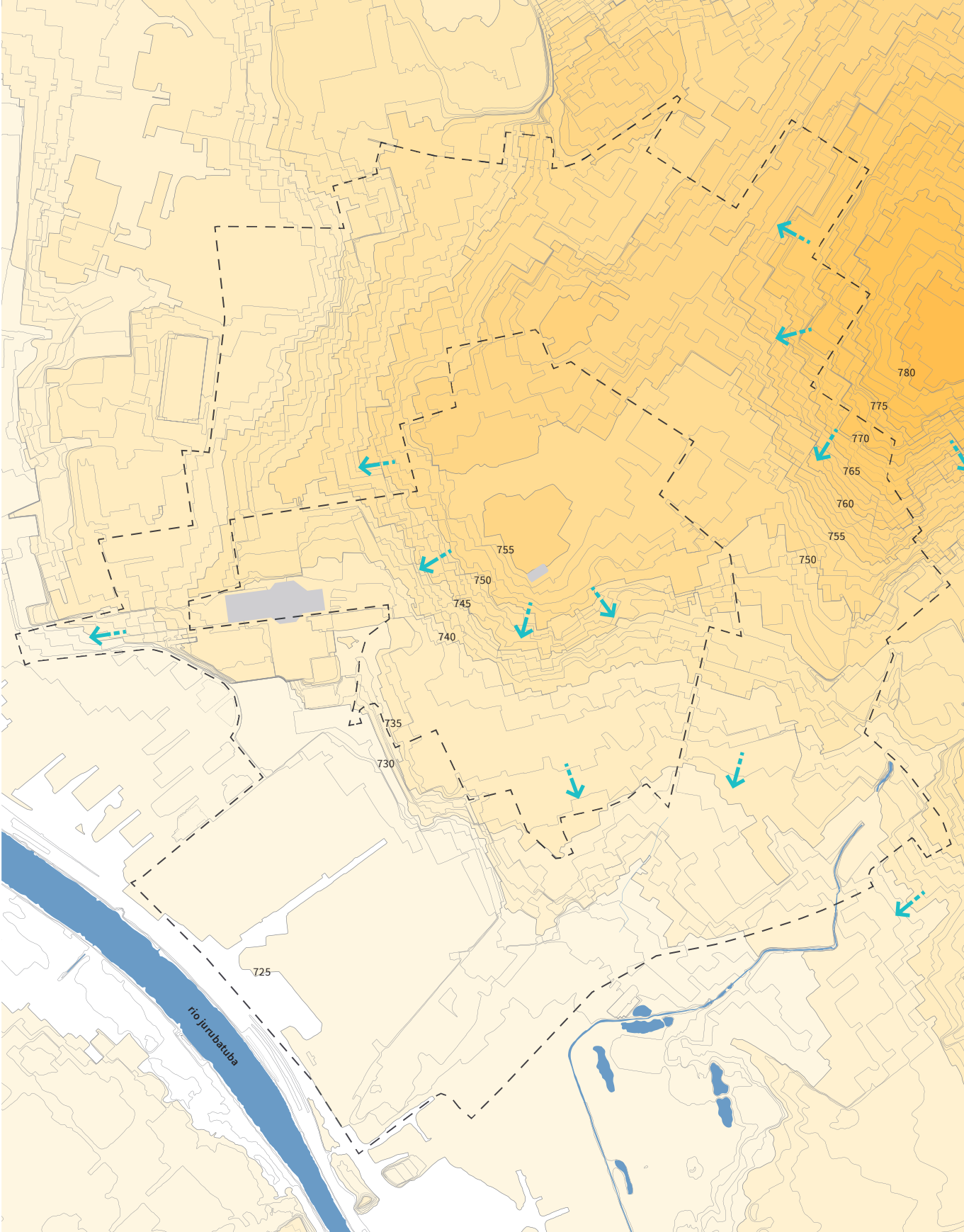
legenda

-  referências - Terminal Santo Amaro e Igreja Matriz
-  curvas de nível
-  caminho das águas



escala: 1:10.000

[base cartográfica: geosampa].



leituras | usos do solo

Ao analisarmos os usos do solo no entorno imediato ao largo, é possível constatar que a região é predominantemente comercial, formada principalmente por lojas de varejo de comércio popular. Uma característica comercial latente do local é a presença expressiva do comércio informal de rua, que apesar de não ser levado aqui, exerce grande influência na leitura do local, sendo um importante fator de identificação do fluxo de pessoas.

A região também apresenta uma tendência de mescla dos usos comerciais, residenciais, institucionais e lotes industriais menores ao passo que se distancia do largo. Essa característica favorece a diversidade populacional e o movimento de pessoas em diferentes períodos do dia.

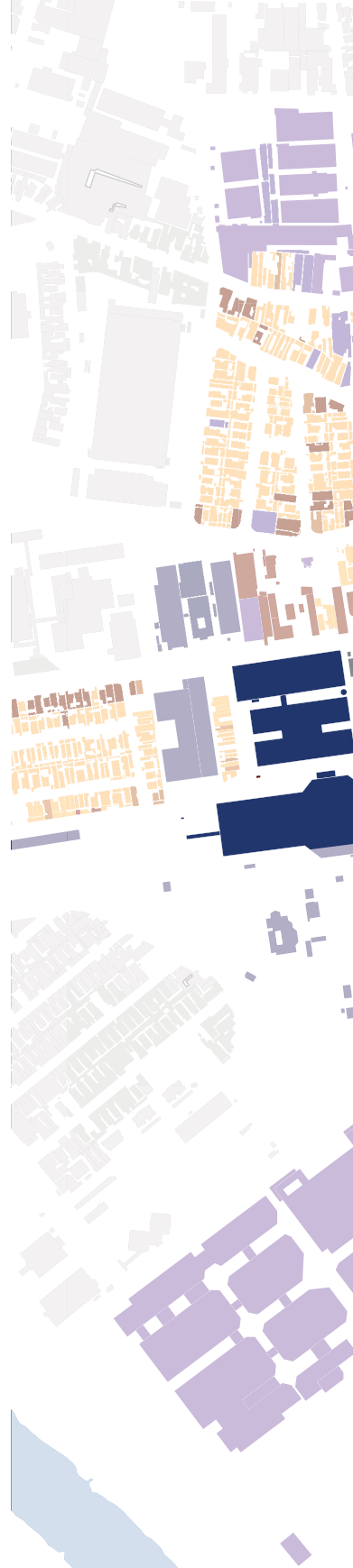
legenda

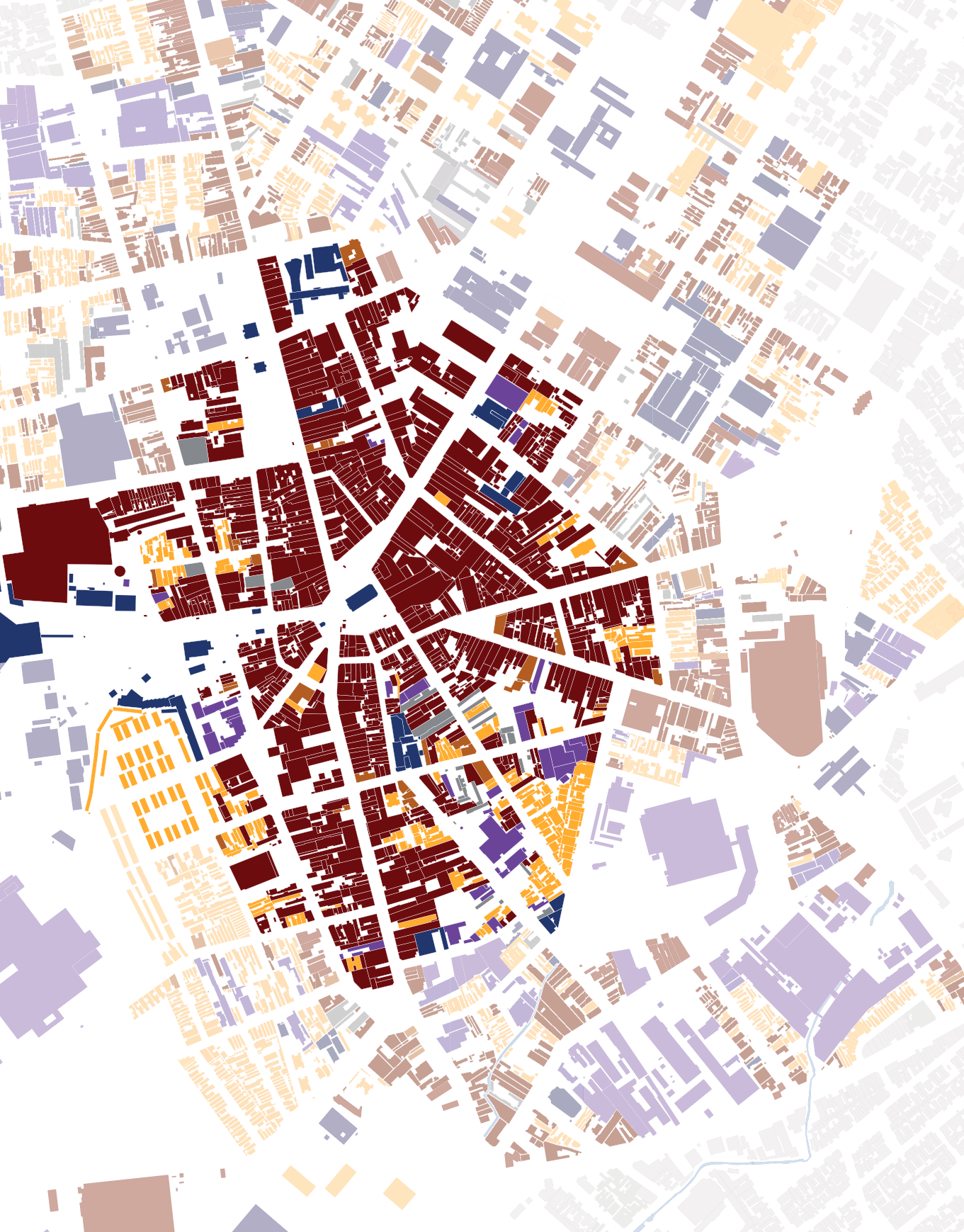
- comercial
- misto
- residencial
- institucional
- Industrial
- estacionamentos



escala: 1:7.500

[base cartográfica: geosampa].





leituras | transporte público

O transporte público da região é representado pelo seguinte mapa. Nele estão marcados as rotas, faixas exclusivas e corredores de ônibus da região, assim como os pontos de ônibus e estações de metrô, que se apresentam como pontos de atração e concentração de pessoas.

A grande maioria das linhas de ônibus chegam e saem da região pelos eixos principais de transporte formados pelas Avenidas Padre José Maria, Adolfo Pinheiro e Alameda Santo Amaro. Sendo que grande parte da dinâmica de transporte gira em torno do Terminal Santo Amaro que juntamente com a estação Largo Treze formam a principal porta de entrada e saída de pessoas da região.

É de igual importância para o transporte da região as linhas que adentram o bairro. Apesar da grande maioria ser de capacidade menor, ligam as áreas mais periféricas ao sul da cidade com a região.

legenda

----- rota de ônibus

----- faixa exclusiva de ônibus

----- corredor de ônibus



ponto de ônibus

1. terminal santo amaro



estação de metrô

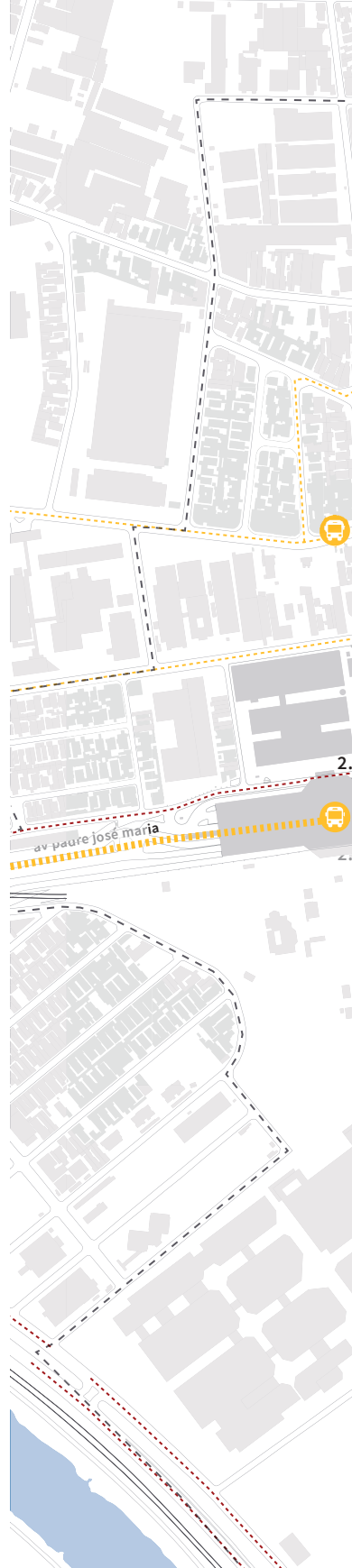
2. estação largo treze - linha 5 - lilás

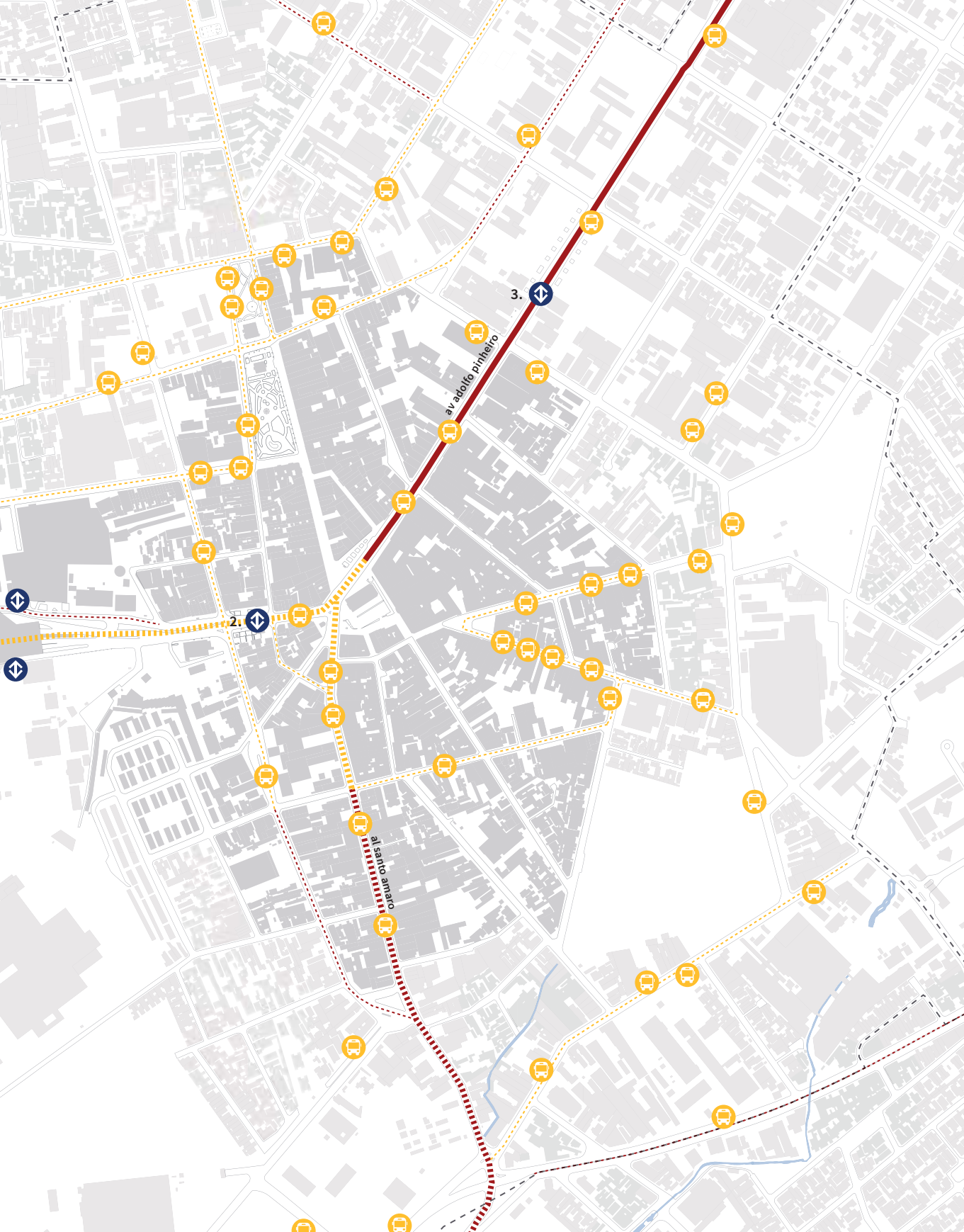
3. estação adolfo pinheiro - linha 5 - lilás



escala: 1:7.500

[base cartográfica: geosampa].





leituras | ruas de pedestre e o eixo histórico

A implantação das ruas de pedestre existentes no centro do bairro de Santo Amaro fez parte do projeto realizado juntamente com a criação dos calçadões do centro pela Prefeitura nos anos 70. É importante citar que o fluxo mais intenso de pessoas acontece no calçadão da Rua Capitão Tiago Luz que faz parte do Eixo histórico de Santo Amaro¹.

É possível também identificar o Largo Treze de Maio como um ponto de confluência tanto dos eixos de transporte e vias coletoras da região quanto dos fluxos das ruas de pedestres, tornando esse um ponto de conflito que requer maior atenção.

legenda

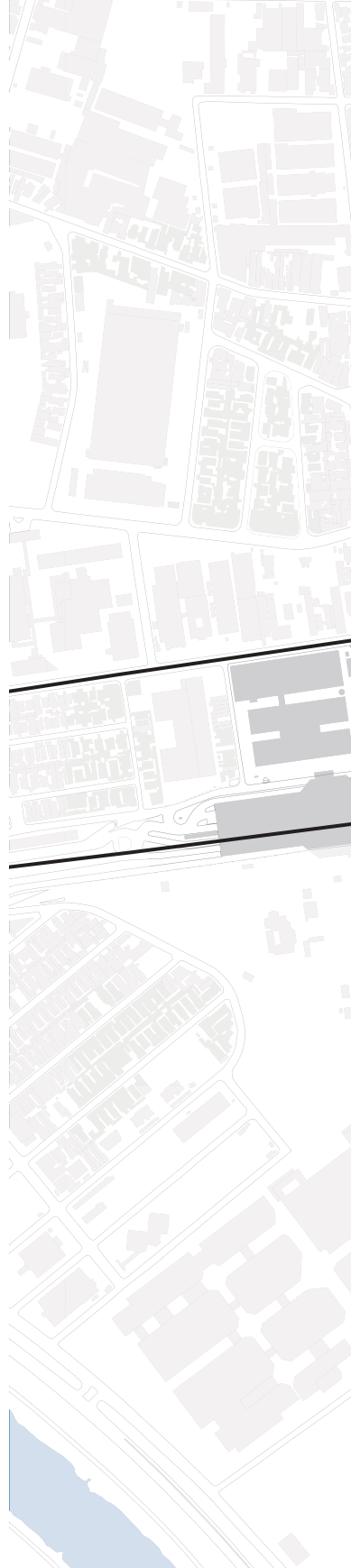
- ruas de pedestres
- eixo histórico de santo amaro
- via coletora
- via arterial
- cruzamento crítico



escala: 1:7.500

[base cartográfica: geosampa].

1. Tombamento do conjunto de elementos construtivos do ambiente urbano identificado como Eixo Histórico de Santo Amaro pelo CONPRESP (Resolução nº 14/2002).





leituras | equipamentos

A seguir, foram levantados a localização e o caráter dos equipamentos de uso coletivo da região.

Ao analisarmos o mapa, fica evidente a concentração de equipamentos nas principais avenidas atendidas pelo transporte público - Avenida Padre José Maria e Adolfo Pinheiro - e no eixo histórico de Santo Amaro. A variedade nos serviços oferecidos pelos equipamentos transparece a pluralidade de usuários que a região atrai.

Os equipamentos educacionais também desempenham um ponto importante para a dinâmica do lugar. Foram aqui levantados os equipamentos públicos e particulares, desde creches até instituições de ensino superior, uma vez que estes são pontos de aglutinação de pessoas em diferentes períodos do dia.

legenda

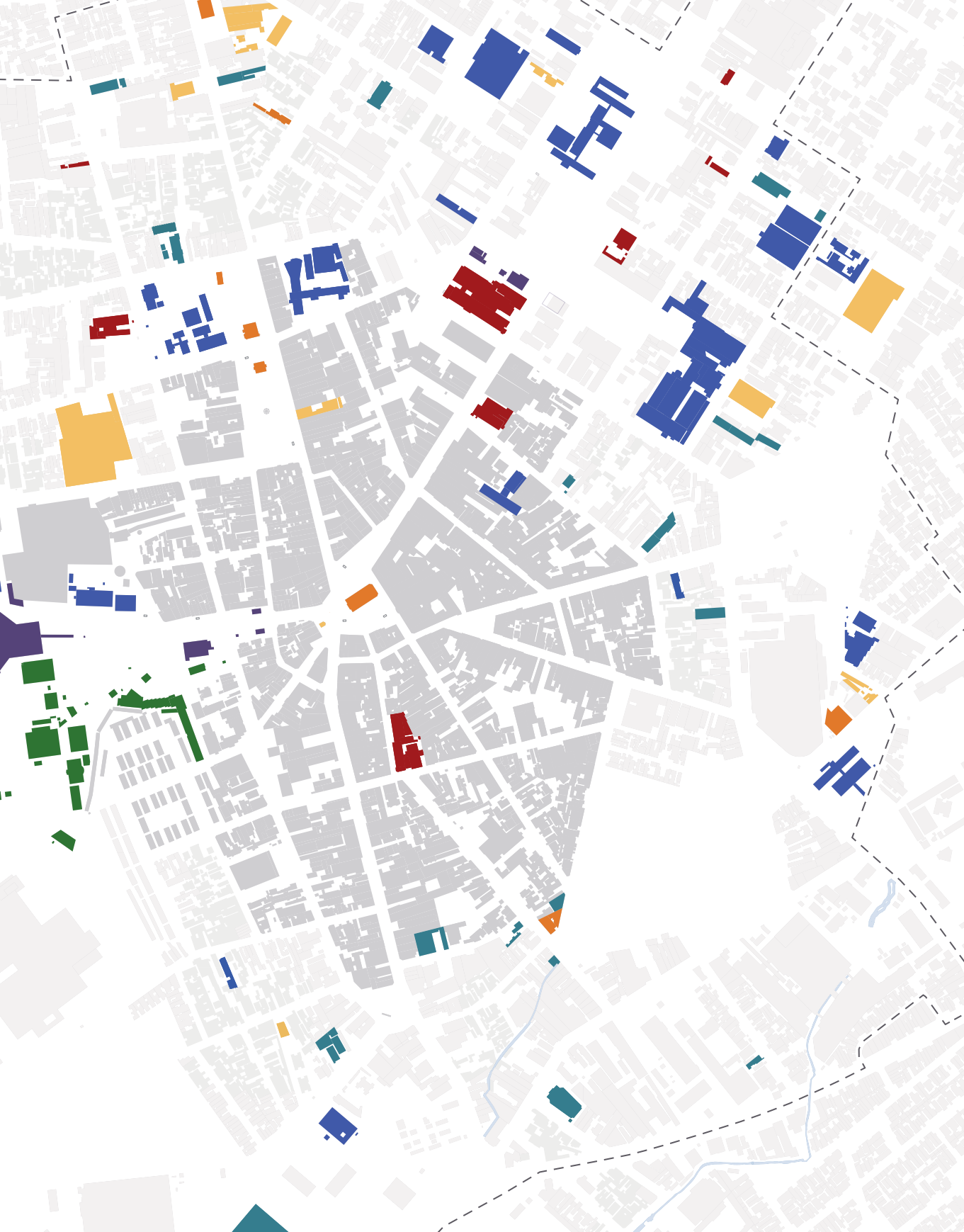
- educacional
- de saúde
- de serviços
- cultural
- de transporte
- esportivo
- religioso



escala: 1:7.500

[base cartográfica: geosampa].





projeto
estratégias projetuais

A partir do estudo da compreensão do espaço urbano pelo pedestre e da análise sobre as características potenciais e conflitos do local de projeto, determinou-se como principal diretriz a melhoria, priorização e segurança da circulação dos pedestres na região. A área em questão foi lida como um espaço capaz de abrigar uma variedade de usos e atores, mas que, no entanto, devem ser revistas suas prioridades.

ordem de priorização dos
usos dos espaços.
[GDCI; NACTO].

1. PEDESTRES



2. CICLISTAS E USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO



3. PRESTADORES DE SERVIÇOS E MANUTENÇÃO



4. PESSOAS EM VEÍCULOS MOTORIZADOS PARTICULARES



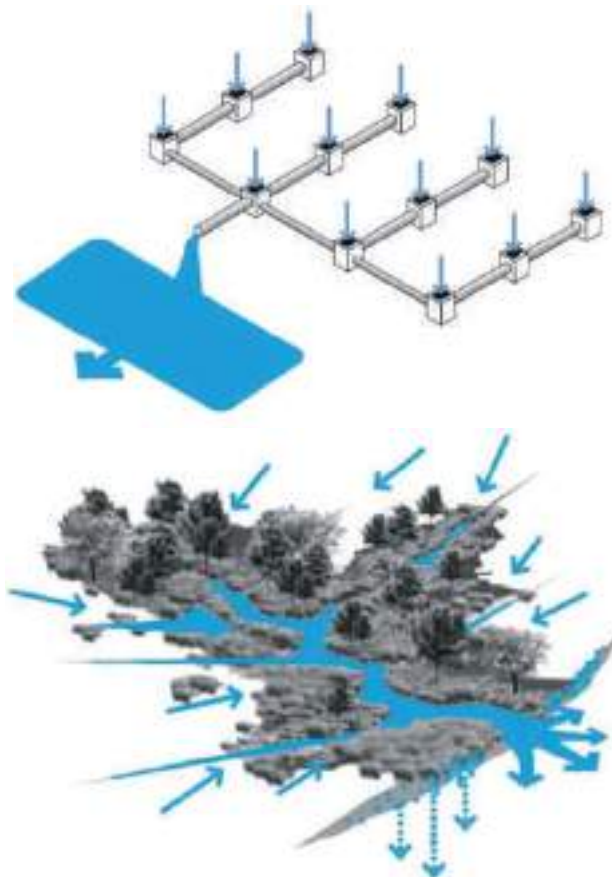
Outro ponto importante foi, não somente prover as condições mínimas básicas para o caminhar, mas também criar espaços de pausas e variações na paisagem do percurso que tornem o caminho mais agradável e interessante, além de renovar a identidade e o significado do local.



1. centro aberto: largo do paissandú, são paulo.
[Metro arquitetos].

2. rua compartilhada: elliot e darby street, auckland.
[Boffa Miskell architects].

esquema do
funcionamento do
sistema de drenagem
convencional e da
drenagem de forma
natural.
[LID, 2010].



A última premissa do projeto é pautada no uso de soluções de infraestrutura urbana alternativas às convencionais usadas na cidade. Nesse sentido, a infraestrutura verde concilia a requalificação da paisagem com a renovação da infraestrutura urbana no projeto. De modo resumido, os elementos de infraestrutura verde - que serão melhor explicados mais a frente -, desempenham funções fundamentais infraestruturais da cidade relacionadas à drenagem, mobilidade, acesso, conforto ambiental, limpeza do ar e da água, fomento à biodiversidade, acessibilidade e imagem do local.

infraestrutura verde

A infraestrutura verde parte da ideia do emprego da paisagem como uma infraestrutura que, mediante tecnologias verdes, contribui para reverter os efeitos danificadores dos processos da urbanização sobre o território. Suas tipologias, integradas ao sistema de infraestrutura urbana existente, agregam às cidades os processos da natureza (manejo e proteção dos recursos hídricos; melhora do microclima, da qualidade do ar e dos solos e habitat para a fauna) sem impedir o acontecimento das atividades sociais, ao mesmo tempo em que podem oferecer áreas de lazer e contato com a natureza dentro das cidades (COMIER; PELLEGRINO, 2008; BENEDICT; McMAHON, 2006).

A fim de melhorar a compreensão do projeto, abre-se um parêntese neste capítulo para uma explicação breve de alguns dos elementos de infraestrutura verde que foram utilizados na reformulação da infraestrutura urbana da paisagem do projeto:

Jardins de chuva são depressões topográficas que recebem o escoamento das águas pluviais das áreas impermeabilizadas próximas com o objetivo de infiltrar e tratar a poluição difusa. Seu funcionamento consiste geralmente no tratamento do solo para que este aumente sua capacidade de infiltração, enquanto que os microrganismos e bactérias do solo removem os poluentes difusos trazidos pelo escoamento superficial e as plantas aumentam a evapotranspiração e a remoção dos poluentes.



jardim de chuva, maple
valley, washington.
[Nathaniel S. Comier].

Biovaletas são canais ou trincheiras vegetadas, que usualmente se referem a depressões lineares preenchidas com vegetação, solo e outros elementos filtrantes. Além da capacidade de filtração e limpeza da poluição difusa das águas da chuva, as biovaletas aumentam o tempo de escoamento enquanto dirigem estas para os jardins de chuva ou sistemas convencionais de drenagem.

Canteiros pluviais são versões compactas dos jardins de chuva para pequenos espaços urbanos. Da mesma forma que os jardins de chuva, esses canteiros funcionam por meio da infiltração, evaporação e evapotranspiração das águas pluviais e remediação da poluição.

Pavimentos permeáveis são superfícies construídas que permitem a infiltração da água no solo seja por sua porosidade (asfalto e concreto poroso) ou por meio das juntas entre suas unidades (blocos intertravados, blocos vazados, areia, brita e pedriscos), permitindo a infiltração das águas pluviais e reduzindo a vazão de escoamento.

Jardins verticais (paredes verdes) são instalações de estrutura vertical, ancoradas à parede ou autoportante, podendo ou não ser usadas para o cultivo como forma de agricultura urbana. Possuem as funções de biorretenção, umedecimento do ar por evaporação e qualidades estéticas.



1. biovioleta, seattle,
washington.
[NACTO].

2. canteiro pluvial,
portland, oregon.
[The city of Portland,
Oregon].

3. jardim vertical,
são paulo.
[Movimento 90°].







o caminho

Feitas as leituras prévias do local de projeto e definidas as principais estratégias de projeto, fica definido o percurso entre o Terminal Santo Amaro e o Largo Treze de Maio como objeto de intervenção direta deste trabalho.

Este percurso foi selecionado principalmente pensando nos muitos caminhos que são feitos diariamente por quem chega a Santo Amaro pelo terminal de ônibus e pelo metrô. Outro fator crucial para a definição do local de projeto está na dinâmica de conflitos existentes e nos potenciais que este eixo apresenta por abrigar diferentes usos e atores.

Para melhor entendimento das intervenções, os ensaios projetuais aqui apresentados foram divididos entre intervenções-tipo e intervenções pontuais, sendo a primeira um conjunto de soluções-tipo para as ruas do entorno do projeto que influenciam e dão suporte aos usos do eixo em questão.

localização das
intervenções de projeto.

legenda

intervenções-tipo —
intervenções pontuais ■







o projeto

O projeto como um todo foi pensado em atender a principal diretriz definida: a priorização do pedestre no espaço urbano. Por meio de propostas pontuais ao longo do eixo escolhido, o projeto busca uma articulação entre elas como forma de criar um sistema de áreas livres que qualifiquem os espaços de caminhada do eixo.

A decisão de apresentar as propostas divididas em quatro áreas de intervenção pontuais partiu da leitura das características físicas e do conhecimento prévio das dinâmicas do eixo. Este apesar de único, apresenta uma variedade de contextos – largura da via, extensão das quadras, densidade de ocupação, usos, fluxos de pedestres e veículos, escala, entre outros. Dessa forma, cada intervenção buscou valorizar e potencializar soluções respeitando o contexto e o entorno com o objetivo em comum de valorizar a escala das pessoas.

Um aspecto diretamente ligado à priorização da circulação dos pedestres está em fornecer condições mais

seguras para as pessoas. Entendendo que a condição de quem caminha pelas cidades é a mais vulnerável em todos os aspectos, as intervenções são pautadas em soluções que aumente a visibilidade do pedestre no espaço, seja por meio da valorização destes sobre a circulação de veículos motorizados, como o aumento do número de travessias e o uso de estratégias para a diminuição da velocidade de tráfego dos carros, ou por meio do projeto de espaços mais abertos com uma relação mais direta com a rua, onde o pedestre é visto e pode ver.

O projeto também faz uma leitura do eixo como capaz de abrigar múltiplos usos e atores, sendo esta uma das características que traz vivacidade ao local. Dessa maneira, a eliminação ou o desvio total da circulação de veículos motores não foi considerada por entender a importância desses no contexto da nossa cidade e para a vitalidade da área.

A flexibilidade dos espaços públicos se mostrou essencial no contexto do projeto. Pensando que a região

é caracterizada principalmente por abrigar atividades itinerantes – comércio de rua, feiras de artesanato, eventos religiosos, apresentações musicais – e por atrair um fluxo grande de público diverso, buscou-se não definir especificamente o uso das intervenções e sim criar condições que possam abrir possibilidades para apropriações variadas dos espaços.

A renovação da paisagem por meio da infraestrutura verde foi usada de forma a reafirmar uma identidade comum a todo o projeto. Nesse sentido, a vegetação e o uso de uma mesma pavimentação permeável nos espaços, não só aumentou as áreas drenantes da região, mas também procurou integrar uma linguagem comum a todos eles.

Os elementos de infraestrutura verde do projeto constituem um sistema articulado de soluções implantadas respeitando cada contexto do eixo. De maneira geral, a drenagem das águas pluviais das áreas impermeabilizadas é feita por meio de elementos de biorretenção ao longo de toda a via. Estes se ligam entre si e conduzem o excedente das águas até o terminal, ponto mais baixo do trecho proposto.

Aproveitando a área disponível e a topografia existente, os espaços subutilizados de canteiros que balizam a manobra dos ônibus foram transformados em jardins de chuva.

É importante ressaltar que as soluções aqui apresentadas fazem parte de um recorte específico da cidade, no entanto, elas podem se prolongar formando uma rede de renovação e reestruturação urbana.









intervenções tipo | ruas de pedestres

situação atual

Apesar de ser um polo comercial intenso que atrai pedestres e consumidores para a região, as ruas comerciais do entorno do Largo Treze de Maio possuem poucas características que tornam o local agradável para a circulação de pessoas.

O calçadão localizado na Rua Capitão Tiago Luz, parte do eixo histórico de Santo Amaro, é hoje intensamente usado comportando de forma conflituosa os comerciantes de rua e os pedestres, além de não fornecer elementos de infraestrutura de apoio ou conforto ambiental. Outra característica do local são ruas comerciais estreitas, como a Rua Paulo Eiró e a Rua da Matriz. Estas possuem fachadas ativas por quase toda a sua extensão, porém não há calçadas com dimensões mínimas suficientes, fazendo com que os pedestres circulem pelo leito carroçável, que ocupa grande parte do espaço disponível com a circulação e parada de veículos e motos.

1. localização das intervenções.

2. calçadão da r. tiago luz - parte do eixo histórico. [acervo pessoal, 2018].

3. r. paulo eiró. [acervo pessoal, 2018].

4. r. da matriz. [acervo pessoal, 2018].

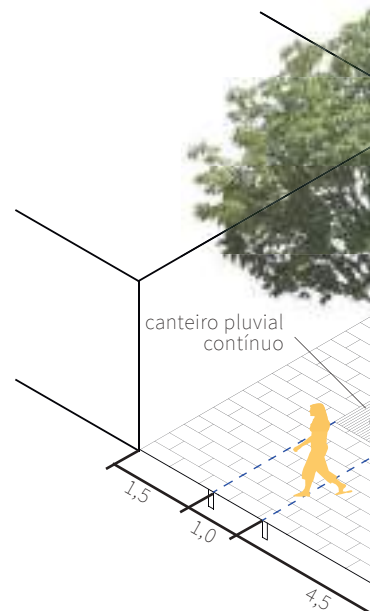


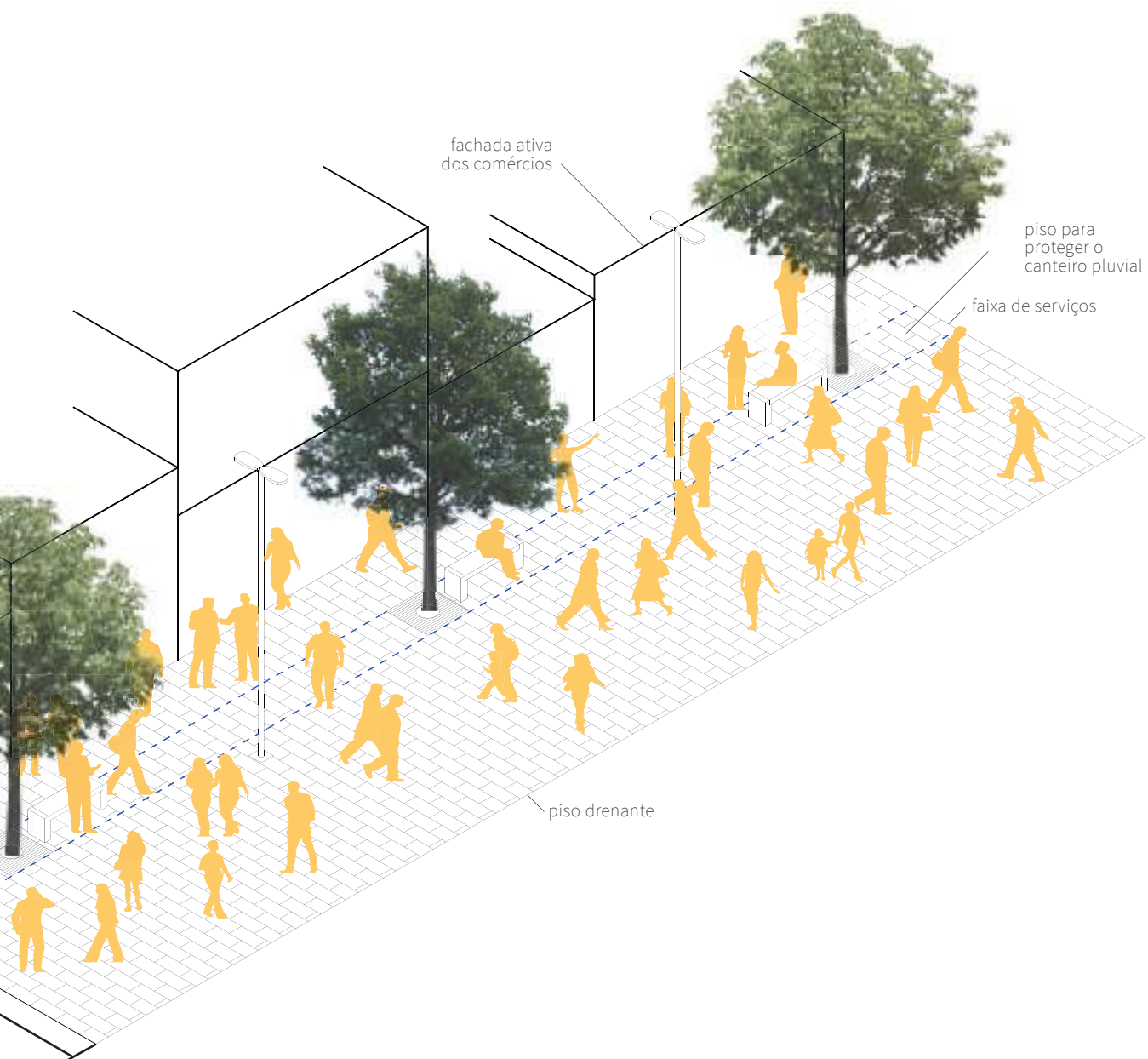
proposta

Com o intuito de formar uma malha de calçadas na região por conta do potencial comercial existente e pela demanda de espaço necessário para a circulação de pessoas, é proposta a transformação da tipologia dos trechos estreitos da Rua Paulo Eiró e da Rua da Matriz em ruas de pedestres.

Os 7m de espaço disponível das vias foram organizados por uma faixa de serviço de 1m de largura, onde foram locados a vegetação de porte médio - por conta da distância até as construções -, elementos de iluminação e mobiliário de apoio, deixando um dos lados com área maior de circulação de forma a permitir a passagem e manobra de veículos de manutenção e de emergência, quando necessário. Por causa do uso predominantemente comercial, após às 19h essas ruas tendem a se esvaziar, dessa forma, foi pensado em permitir um tráfego reduzido de veículos motores, podendo ser utilizado para o abastecimento das lojas.

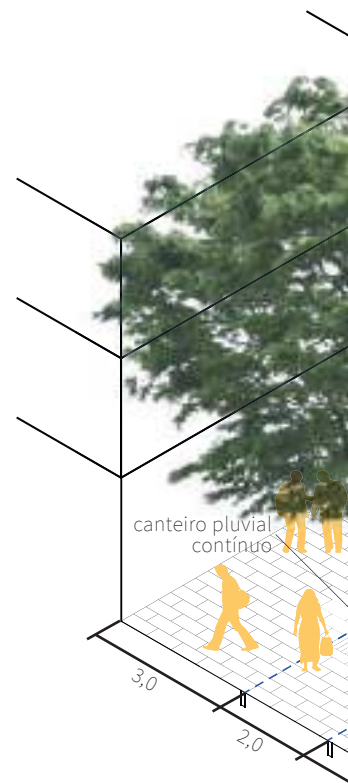
O piso permeável possui uma inclinação de 1% para conduzir o excedente até a faixa de serviço que também funciona como um canteiro pluvial contínuo. Como as ruas de pedestre possuem grande fluxo de pessoas, foi deixada a maior área possível para o tráfego delas, protegendo a base das árvores com arvoreiras e a área dos canteiros pluviais com piso.

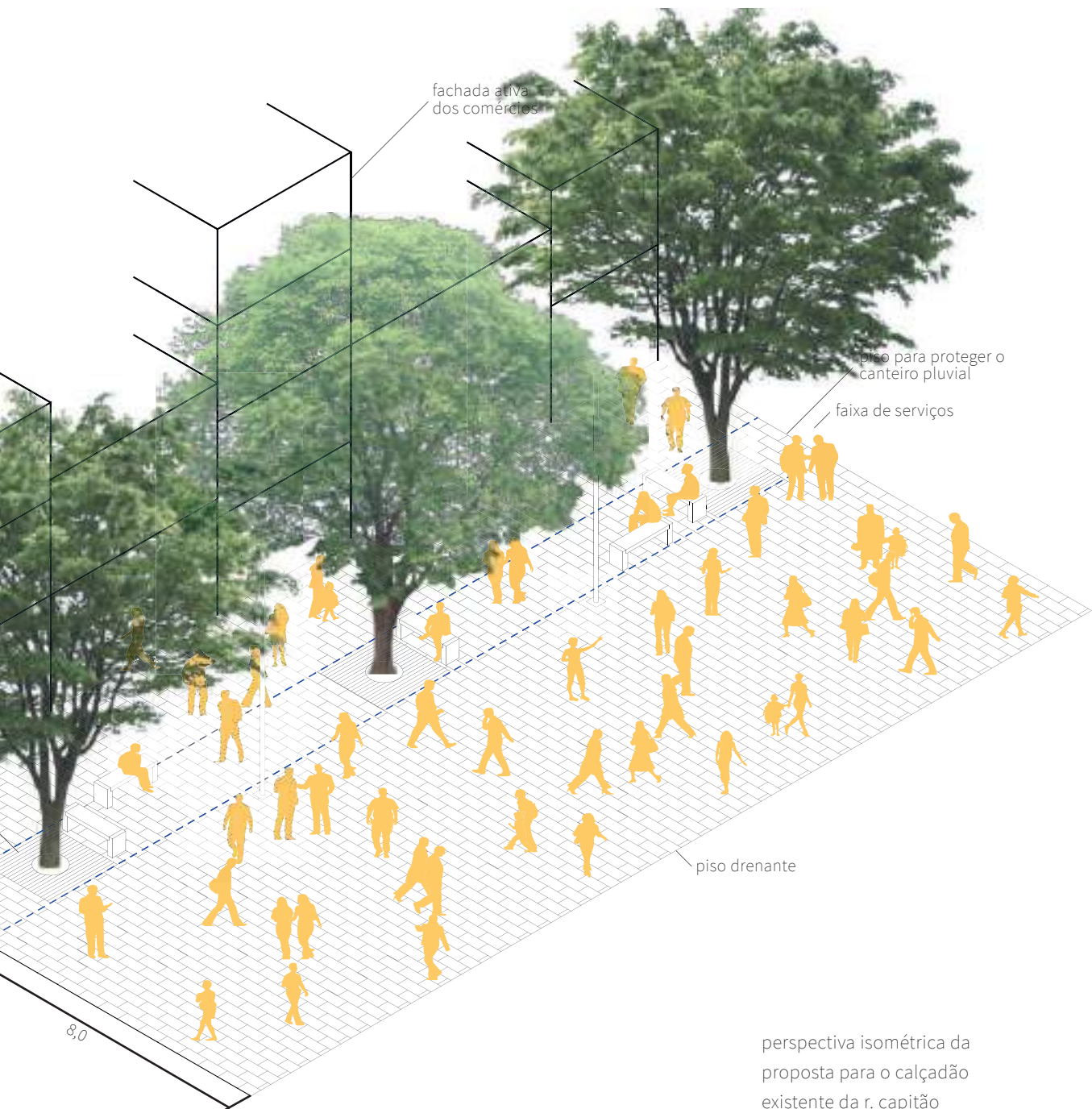




perspectiva isométrica da
proposta para as ruas de
pedestres.

Para o calçadão existente da Rua Capitão Tiago Luz, uma solução similar foi proposta. Como o calçadão possui largura de 13m, foi possível aumentar a largura da faixa de serviço para 2m, o que possibilitou o plantio de árvores de grande porte para o sombreamento das áreas de estar e de grande parte da via e, ainda assim, não obstruir a vista do eixo histórico que conduz até a Igreja Matriz do Largo Treze de Maio.





perspectiva isométrica da proposta para o calçamento existente da r. capitão tiago luz.

intervenções tipo | ruas compartilhadas

situação atual

Atualmente os trechos das Ruas Paulo Eiró e da Matriz a serem propostos possuem uso comercial e de serviços e um baixo fluxo de carros por conta da restrição de veículos já imposta pelo poder público. Porém, as vias, que são mais largas nesse trecho, são divididas de forma a priorizar os veículos com áreas de estacionamento, em detrimento dos espaços de pedestres.

1. localização das intervenções.

2. maior parte da calçada destinada ao estacionamento de veículos: r. da matriz. [acervo pessoal, 2018].

3. restrição de tráfego. [acervo pessoal, 2018].

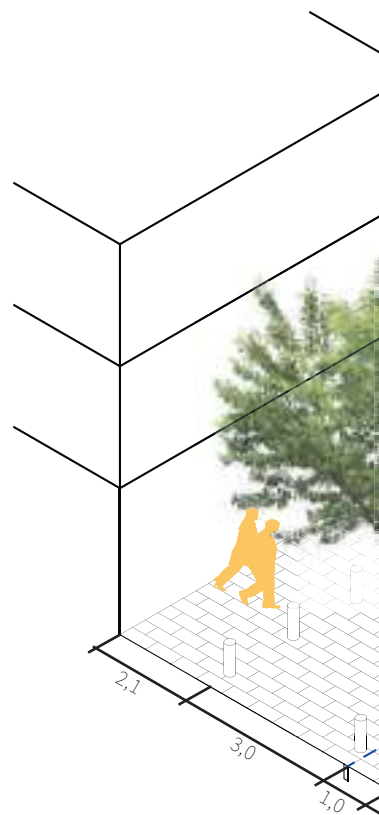
4. trecho da r. paulo eiró. [google street view, 2017].

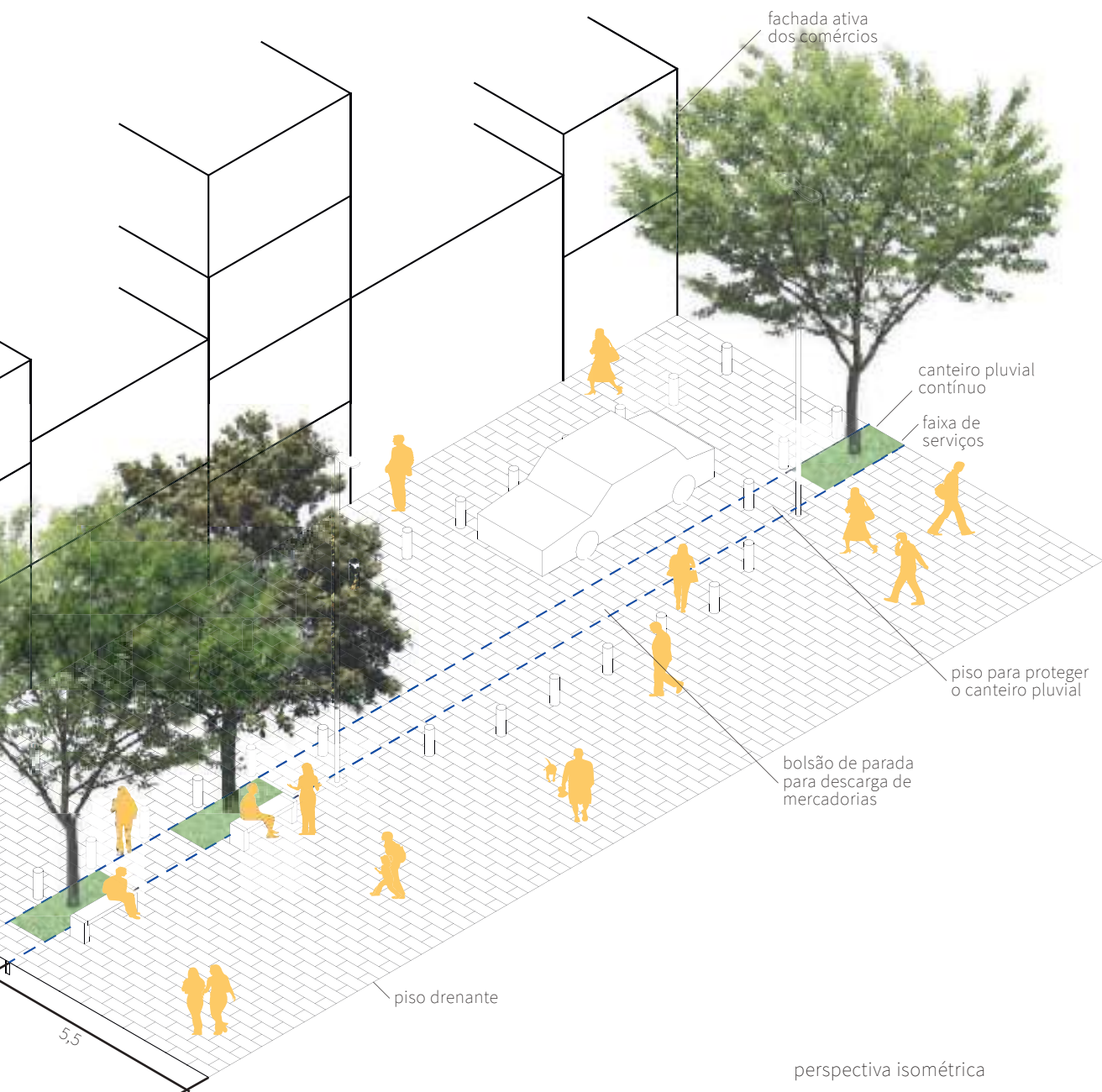


proposta

A divisão do espaço das vias foi proposta de forma a acomodar uma faixa mantendo o mesmo sentido de circulação para os veículos motorizados, bolsões de parada de veículos de entrega de mercadorias para abastecer o comércio existente, faixa de serviços e área maior para a circulação de pedestres.

A via foi caracterizada de forma a acomodar um trânsito mais lento de veículos, sendo toda a pavimentação com piso permeável no mesmo nível, apenas organizada por balizadores e pela faixa de serviços que acomoda os canteiros pluviais arborizados e o mobiliário urbano. Assim como nas ruas de pedestres propostas, os elementos de drenagem também são integrados, sendo protegidos por pisos elevados em alguns trechos.





perspectiva isométrica
da proposta para as ruas
compartilhadas.

intervenções tipo | eixo de transporte

situação atual

A atual Rua Barão do Rio Branco é caracterizada principalmente pelo uso comercial e de serviços, sendo também um dos principais percursos que ligam o Terminal Santo Amaro e a Estação Largo Treze com equipamentos importantes localizados nas ruas paralelas ao eixo de intervenção do projeto. A via também é caracterizada por ser um eixo de transporte por onde passam linhas de ônibus que cruzam a região com destino aos bairros mais ao sul da cidade. No entanto, as calçadas dessa rua não possuem dimensões apropriadas para comportar o fluxo de pessoas nem os usos exigidos.

1. localização da intervenção.

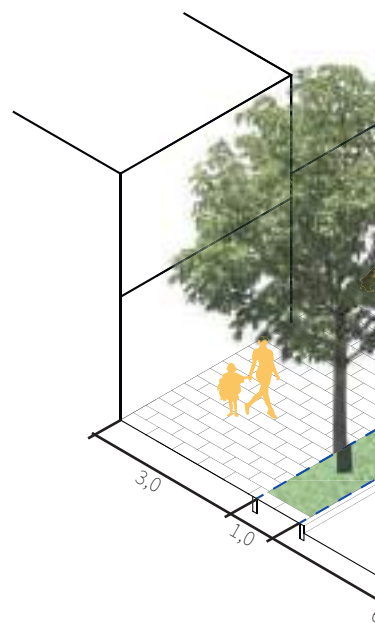
2 e 3. ponto de ônibus.
[acervo pessoal, 2018].

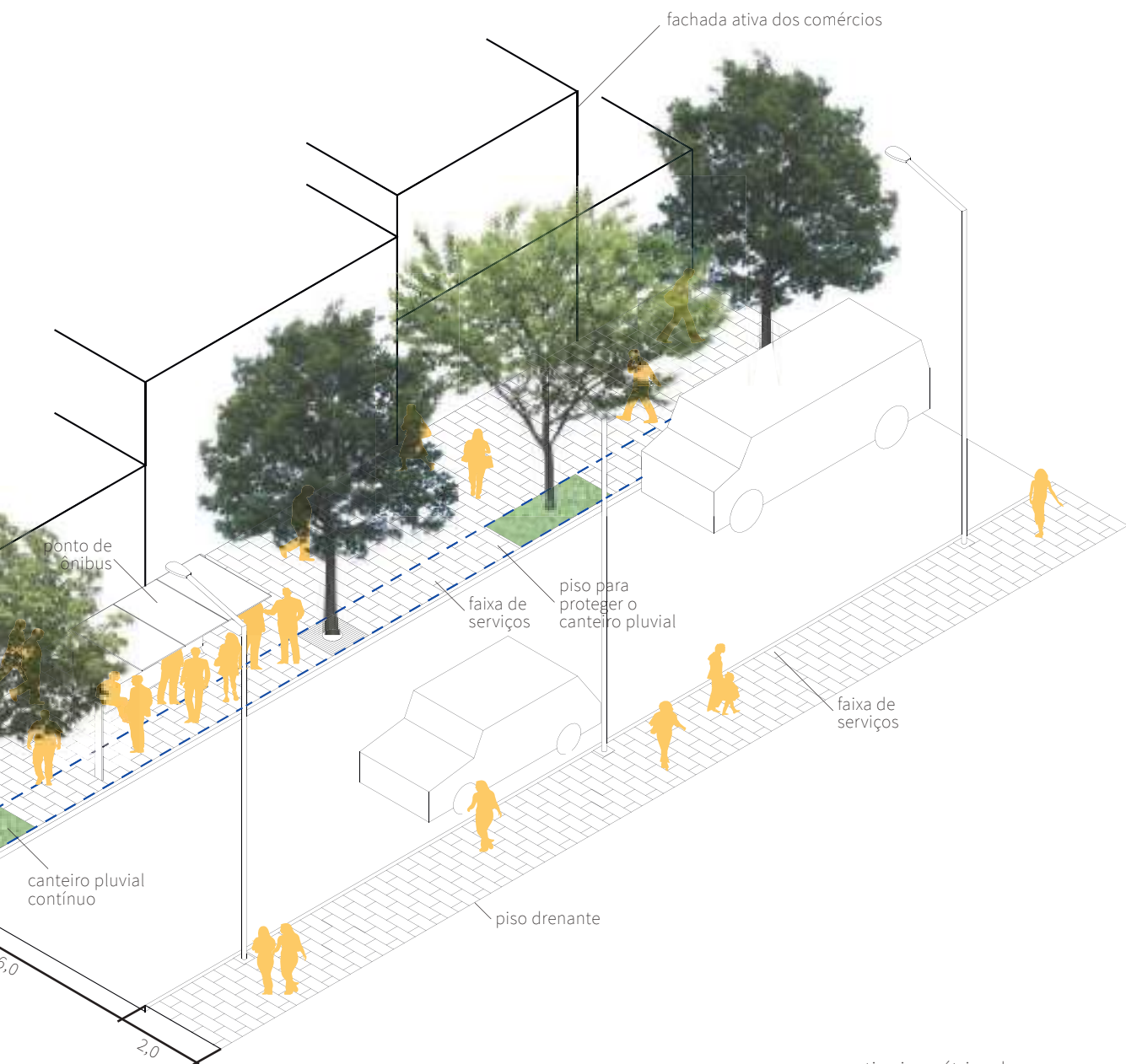
4. calçada da via.
[acervo pessoal, 2018].



proposta

Com a otimização do leito carroçável, foi possível manter a mesmo número de faixas existentes e aumentar as áreas de circulação de pedestres em ambos os lados da rua, como também acomodar mais apropriadamente a faixa de serviços e os pontos de ônibus. Quanto à drenagem urbana, os canteiros pluviais contínuos foram colocados entre a calçada e o leito carroçável a fim de coletar e infiltrar as águas pluviais dessas áreas. Os canteiros possuem dimensão suficiente para acomodação de árvores de grande porte que sombreiam a via e a fachada dos comércios adjacentes. O porte dessas árvores também foi definido de forma a não atrapalhar a circulação de ônibus e caminhões.





perspectiva isométrica da proposta para o eixo de transporte.



intervenções pontuais | terminal santo amaro

situação atual

1. localização da intervenção.

2. situação atual.
[google earth, 2018].

próxima página:

1. relação do terminal com o entorno.
[acervo pessoal, 2018].

2. bloqueio físico e visual da calçada.
[acervo pessoal, 2018].

3. plataformas e faixas de circulação e parada.
[acervo pessoal, 2018].

4. fachada monótoma e faixa de parada e estacionamento de ônibus.
[acervo pessoal, 2018].

5. acesso pela passarela.
[acervo pessoal, 2018].

6. acesso “informal”.
[acervo pessoal, 2018].

O Terminal Santo Amaro comporta o fluxo de 53 linhas de ônibus e cerca de 150 mil pessoas diariamente¹, sendo de extrema importância para a articulação do transporte na região. No entanto, a estrutura que o compõem se apresenta como um obstáculo físico e visual na paisagem. Este, implantado no meio da Avenida Padre José Maria, não estabelece diálogo com o entorno, já que grande parte das suas bordas são muradas.

A circulação e acesso dos usuários do terminal é feita principalmente por meio de uma travessia elevada que também abriga a bilheteria, a área técnica, sanitários e um posto da SP Trans.

Os acessos da travessia impedem física e visualmente o fluxo de pedestres de ambas as calçadas, criando situações de desconforto para quem circula por elas. A situação é ainda pior em um dos lados da avenida em que parte do leito carroçável é utilizado para o estacionamento dos ônibus e não há fachadas ativas voltadas para a calçada.

Apesar do acesso formal ser pela travessia, grande parte dos usuários prefere correr o risco atravessando a avenida sem faixa de pedestres, abaixo da passarela.

1. Informações retiradas do relatório de administração, operação, manutenção e conservação dos terminais de integração e estações de transferência da SPTrans.









a. acesso ao metrô

1. acesso principal | bilheteria
2. travessia principal
3. travessia em nível - lombofaixas
4. área técnica e posto da SP Trans
5. sanitários
6. lanchonetes
7. banca de jornal existente

0 10 20 40

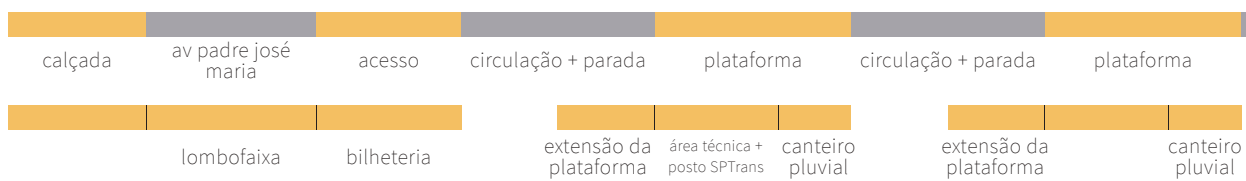
proposta

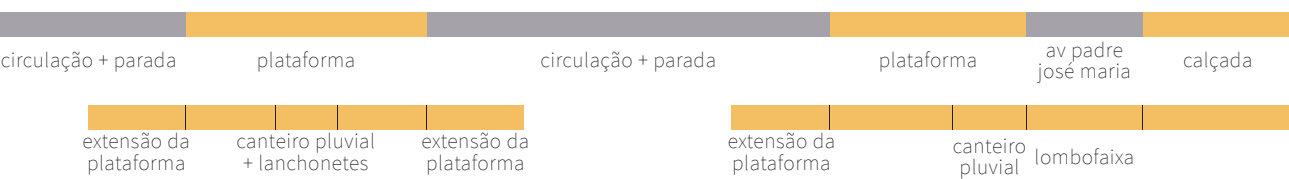
A travessia principal é feita em nível por uma faixa de pedestre de 6 m de largura. Para tornar a circulação de pedestres mais segura, a extensão de travessia foi diminuída com a ampliação das plataformas sobre as faixas de parada de ônibus nesse trecho, demarcando mais claramente a transposição e tornando o pedestre mais visível para os motoristas. Além dessa travessia, um outro conjunto de faixas de pedestre em nível - lombofaixas - contribui para a circulação interna do terminal.

A bilheteria, a área técnica, os sanitários e o posto da SPTrans foram realocados nas plataformas, juntamente com as lanchonetes existentes. A fim de manter a mesma capacidade do terminal, a quantidade e as áreas das plataformas foram mantidas.

As coberturas individuais das plataformas permitem a dissipação mais direta dos poluentes e dos ruídos gerados pelos ônibus. Essas coberturas se estendem parcialmente sobre as faixas de circulação e parada dos ônibus, o que aumenta a área de proteção às intempéries e possibilita o aproveitamento da iluminação natural de forma indireta.

Os canteiros que organizam o fluxo interno de veículos foram transformados em jardins de chuva a fim de drenar as águas das áreas asfaltadas. Os canteiros pluviais arborizados das plataformas coletam as águas da cobertura e contribuem para o conforto ambiental dos espaços do terminal, além de criar áreas de estar mais agradáveis para os usuários.





corte A - terminal santo amaro.



0 1 5

amplia

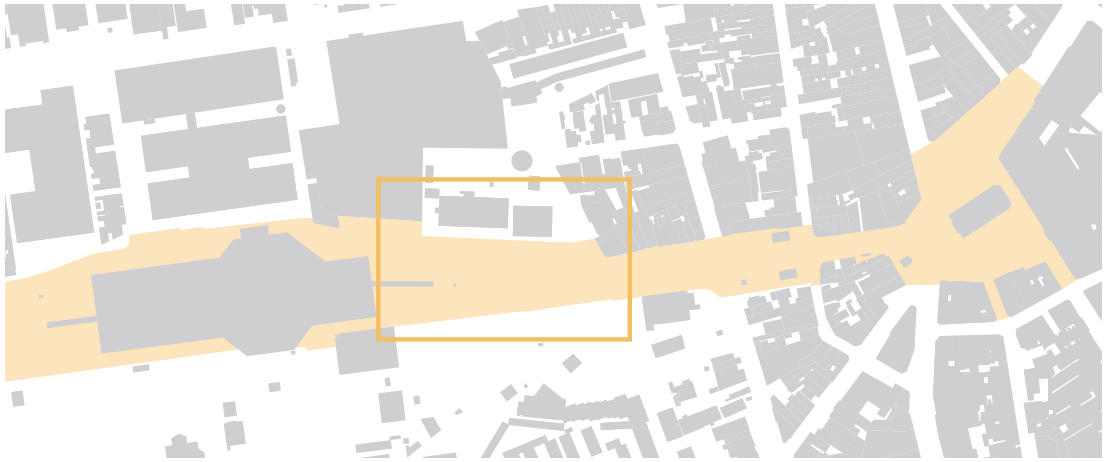


ção do corte A - av padre josé maria
sentido largo treze de maio

Para melhorar a relação com o entorno e a permeabilidade visual, os muros do terminal foram substituídos por grades de até 1,50 m de altura e o acesso é feito por lombofaixas.

O leito carroçável com duas faixas se manteve em um dos sentidos da avenida. No outro, sentido ao Largo Treze de Maio, o espaço de estacionamento dos ônibus foi utilizado para ampliar a calçada.

Para amenizar a falta de fachadas ativas desse lado da via, foi proposta uma parede verde sobre o muro existente.



intervenções pontuais | escola paulo eiró

situação atual

A área em frente à escola Paulo Eiró é em grande parte ocupada pela confluência das faixas de circulação de ônibus para organizar a saída dos veículos do terminal. O espaço destinado ao pedestre quase sempre não comporta o fluxo de pessoas que competem por espaço com os vendedores ambulantes. Exceto o portão de acesso, toda a extensão da escola é murada e não oferece nenhum atrativo ou conexão com o entorno. Para transpor a Avenida Padre José Maria, não há travessias próximas a esse ponto.

1. localização da intervenção.

2. situação atual.
[google earth, 2018].



proposta

O redesenho das faixas que saem do terminal ampliou a área de pedestres em frente à escola, criando uma praça arborizada com dimensões suficientes para abrigar os diversos usos do lugar. Esse novo espaço também pode se tornar uma extensão para as atividades da escola. Novos acessos e áreas de estar equipadas com paraciclos, arquibancada de madeira, depósito para mobiliário móvel e banca de jornal tornam a fachada mais atrativa ao olhar. A travessia em nível proposta ao final da praça oferece uma opção segura para transpor a avenida. Essa transposição foi locada neste ponto para que a extensão de travessia fosse a menor possível.

Além do piso permeável, os canteiros pluviais ao longo da calçada garantem a drenagem do espaço. Já o manejo das águas pluviais das áreas impermeáveis é feito de forma similar ao do terminal, aproveitando as áreas de canteiro que balizam as áreas de manobra dos ônibus como jardins de chuva. A vegetação lindeira ao espaço demarca a praça ao mesmo tempo que a sombreia.

1. fachada da escola e área de manobra dos ônibus que saem do terminal.

[acervo pessoal, 2018].

2. circulação de pedestres e comércio ambulante em frente à escola.

[acervo pessoal, 2018].

3. acesso à escola paulo eiró.

[acervo pessoal, 2018].





a. escola paulo eiró

1. acesso da escola
2. arquibancada de madeira
3. depósito de mobiliário móvel
4. banca de jornal existente
5. travessia em nível - lombofaixa





calçada

avenida padre josé maria

estar + depósito

praça da escola

canteiro
pluvial



jardim de chuva

saída de ônibus do terminal + avenida padre josé maria

calçada



corte B - praça da escola paulo eiró.



intervenções pontuais | acesso ao metrô

situação atual

A problematização destas duas quadras consiste principalmente na acessibilidade. Neste trecho da avenida, as calçadas do lado da via com fachadas comerciais - sentido ao Terminal Santo Amaro - possuem obstáculos físicos e não atendem universalmente os pedestres, enquanto que o outro lado - sentido ao Largo Treze - apresenta condições mínimas de acessibilidade, porém seus usos e fachadas monótonas não oferecem nenhum atrativo.

Além das barreiras físicas, a visibilidade de quem caminha é comprometida em alguns pontos próximo ao acesso ao metrô por canteiros ajardinados cercados, criando caminhos isolados que não transmitem sensação de segurança.

1. localização da intervenção.

2. situação atual.
[google earth, 2018].



1 e 2. calçada com obstáculos e uso dela como extensão das lojas: av. padre josé maria - sentido terminal.
[acervo pessoal, 2018].



3. calçada acessível sem atrativo: av. padre josé maria - sentido largo.
[acervo pessoal, 2018].



4. escadaria não acessível próximo ao acesso ao metrô - sentido terminal.
[acervo pessoal, 2018].

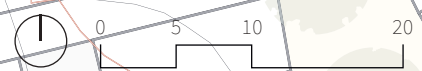
5. caminho sem visibilidade da rua próximo ao acesso ao metrô - sentido largo.
[acervo pessoal, 2018].





- a. av. padre josé maria
- b. r. paulo eiró - rua de pedestres proposta
- c. r. barão do rio branco - eixo de transporte proposto
- d. acesso à estação largo treze

- 1. escadaria
- 2. rampa
- 3. travessia em nível - lombafaixa
- 4. banca de jornal existente



proposta

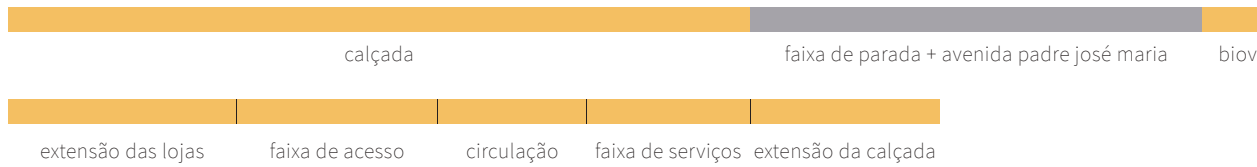
O redesenho das faixas do leito carroçável neste trecho da via permitiu a ampliação das calçadas e, conseqüentemente, a separação mais clara das faixas de serviço, circulação e acesso, como mostra o corte C. Como a prática de utilizar parte da calçada como extensão das lojas é comum na região, foi reservada, além das faixas citadas acima, uma área para o uso do comércio local, onde for possível. Uma faixa de parada para carga e descarga de mercadorias permite o abastecimento dos comércios do entorno. Para a drenagem, uma biovaleta central coleta as águas pluviais das áreas impermeabilizadas e conduz até os jardins de chuva localizados na parte mais baixa do eixo, próximo ao terminal.

Nas quadras dos acessos ao metrô, o redesenho e expansão das escadarias criam áreas de circulação e permanência levando em consideração os níveis dos comércios existentes. As rampas garantem a acessibilidade universal e permitem o acesso a todos os patamares das

escadas e aos comércios. Aqui também é tirado proveito das vedações de vidro dos acessos do metrô que, juntamente com as soluções de desenho propostas, possibilitam uma maior permeabilidade visual do percurso.

Uma faixa elevada, próxima aos acessos da estação Largo Treze, obriga os veículos a diminuírem a velocidade de tráfego e permite a ligação direta das duas ruas de pedestres propostas para a Rua Paulo Eiró.

Os canteiros pluviais implantados conformam uma separação mais clara entre o leito carroçável e as áreas de pedestre e drenam a água da chuva das superfícies impermeabilizadas da via. A vegetação de grande porte fornece sombreamento nesse trecho ao mesmo tempo que não conflita com a circulação de ônibus.





aleta

avenida padre josé maria + faixa de conversão

calçada

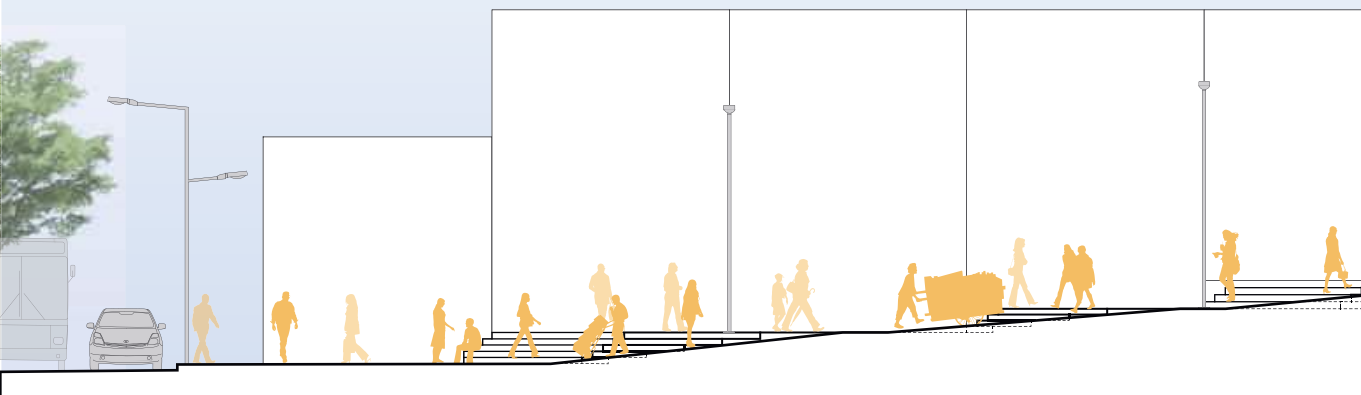


corte C - avenida padre josé maria.



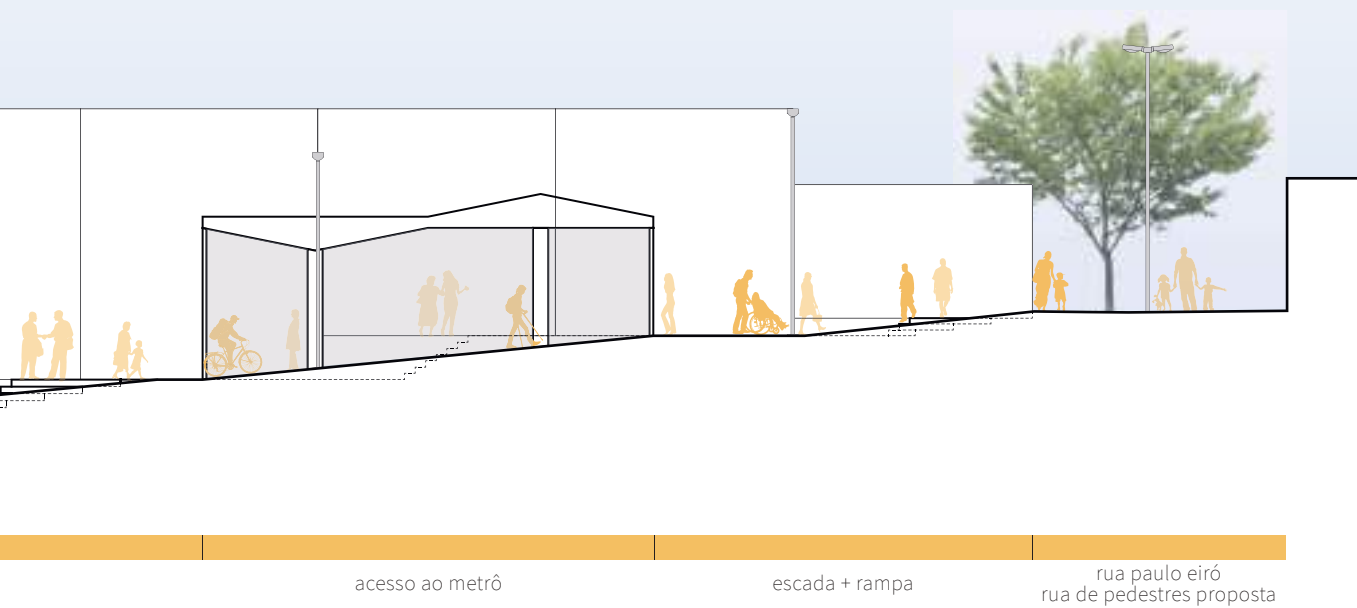


corte D - avenida padre josé maria - acessos do metrô.



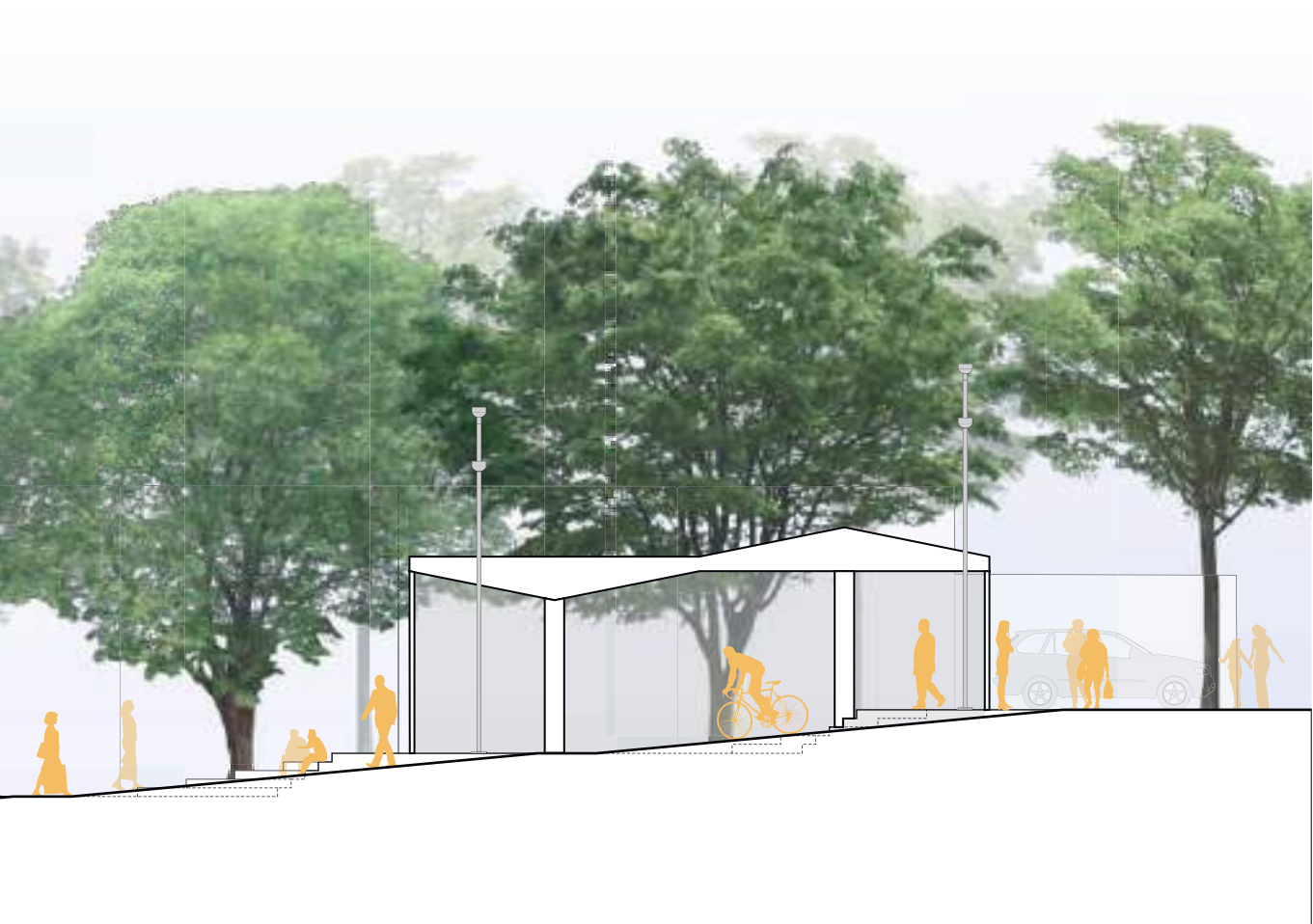
rua barão do rio branco
eixo de transporte proposto

escada + rampa



corte E - acesso ao metrô - fachadas comerciais.





acesso ao metrô

rua paulo eiró
rua de pedestres proposta



corte F - acesso ao metrô.



1. localização da intervenção.

2. situação atual.
[google earth, 2018].

próxima página:

1. igreja matriz vista da r. capitão tiago luz.
[acervo pessoal, 2018].

2. comércio e pedestres:
Trecho ao final da av. padre josé maria.
[acervo pessoal, 2018].

3. fachadas ativas e comércio ambulante no entorno do largo.
[acervo pessoal, 2018].

4. travessia entre o calçadão e o largo treze de maio.
[acervo pessoal, 2018].

5. estacionamento cercado da igreja matriz.
[acervo pessoal, 2018].

6. igreja matriz de santo amaro.
[acervo pessoal, 2018].

intervenções pontuais | largo treze de maio

situação atual

No trecho final da Avenida Padre José Maria, as calçadas são estreitas e não comportam o fluxo de pessoas nem o comércio ambulante, estes são forçados a ocupar parte da faixa de estacionamento de veículos da via. Por causa da largura limitada da calçada, o ponto de ônibus implantado cria uma barreira para a circulação dos pedestres em um dos lados da avenida.

O Largo Treze de Maio representa um importante polo de atração e circulação de pessoas para a região. O entorno deste é composto todo por fachadas ativas de comércios de varejo popular, além da grande concentração de ambulantes. Apesar dessas características, a maior parte do espaço do largo é destinada ao estacionamento cercado da Igreja Matriz.

Grande parte do fluxo de pessoas que passa por ele segue em direção ao outro lado da Avenida Adolfo Pinheiro e ao calçadão da Rua Capitão Tiago Luz, e vice-versa. A travessia pelas pessoas nesse trecho é feita apenas em uma faixa de pedestre ou, como ocorre muitas vezes, fora dela.





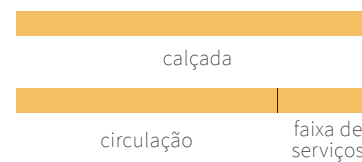
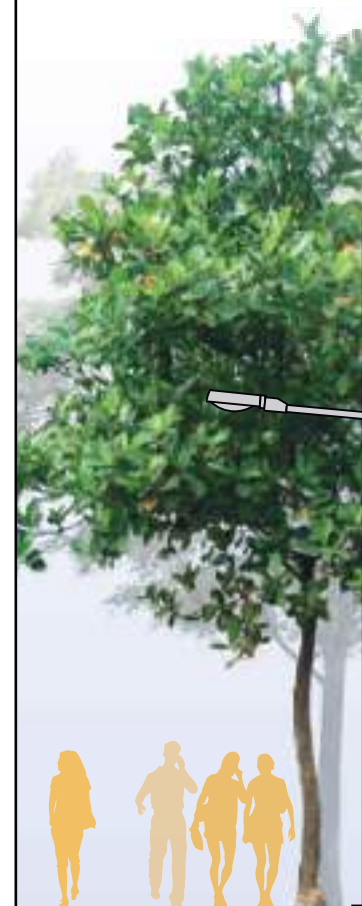




proposta

Com a organização viária do trecho ao fim da Avenida Padre José Maria, foi possível ampliar a área de circulação de pedestres das calçadas e incluir faixas de serviço arborizadas e um canteiro pluvial para a drenagem das áreas lindeiras. O ponto de ônibus foi realocado mais próximo ao largo, em um trecho com mais espaço para comportar o uso, não atrapalhando a passagem dos pedestres.

A organização dos espaços do Largo Treze foi determinada por meio de níveis criados a partir da topografia existente: o nível da igreja cria um patamar mais reservado para acesso à Igreja Matriz; o nível do largo apresenta-se como um grande espaço livre que permite a circulação e a apropriação do espaço público pelos pedestres; e o nível de circulação, este localizado próximo às fachadas dos comércios e com largura suficiente para a passagem do fluxo de pessoas e de carros de manutenção e emergência, quando necessários.





corte G - trecho final da avenida padre josé maria.



nível igreja

escada

nível la



largo

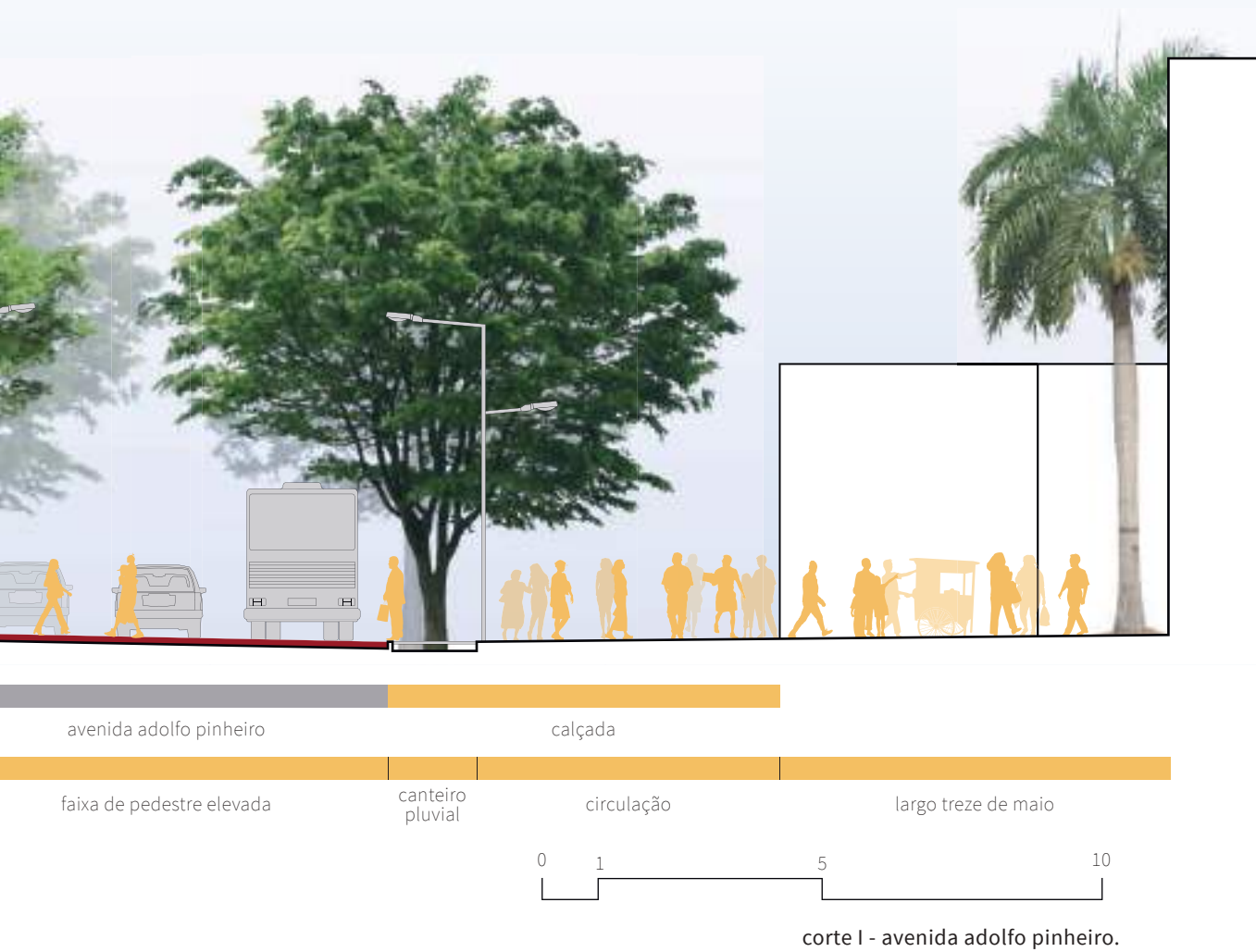
escada

nível circulação

0 1 5 10

corte H - largo treze de maio.





De forma a garantir uma ligação mais segura com o outro lado da Avenida Adolfo Pinheiro e com o calçadão da Rua Capitão Tiago Luz, a faixa de pedestres existente foi realocada e substituída por uma lombofaixa mais larga. Além dessa travessia, uma nova faixa de pedestre foi implantada próximo ao cruzamento em frente à igreja.

Por considerar a área das calçadas da Avenida Adolfo Pinheiro, principalmente a esquina com o calçadão, como de uso intenso, foi deixada a maior área livre possível, locando apenas alguns equipamentos de apoio - centro de informações turísticas, sanitário público e banca de jornal - próximos ao conjunto de palmeiras existentes.

A arborização do entorno do Largo buscou garantir mais áreas sombreadas para o conforto do pedestre, mas também não bloquear diretamente o eixo visual em direção à Igreja Matriz de Santo Amaro. Dessa forma, além da arborização da avenida, um conjunto de palmeiras abraça a igreja juntamente com todas as árvores existentes que foram preservadas.

Os canteiros pluviais interligados separam o leito carroçável das áreas de pedestres e garantem um escoamento mais lento das águas nesse trecho em que a topografia começa a ser mais acentuada.

considerações finais

De modo geral, o trabalho aqui apresentado consiste em um exercício para repensar as infraestruturas existentes para o pedestre de forma a inseri-lo novamente no contexto das cidades e, por meio disso, permitir a apropriação dos espaços públicos urbanos, trazendo vida a eles e resgatando a função real das cidades.

O projeto, por meio da renovação da paisagem, torna os espaços públicos do Largo Treze de Maio mais democráticos ao garantir condições agradáveis e seguras para as pessoas e ao articular os diversos atores e usos do lugar.

Pensando na implantação do projeto, uma próxima etapa do processo consistiria no refinamento das propostas por meio da participação da população. Em se tratando de um projeto de caráter público acima de tudo, os processos participativos são essenciais para o êxito das intervenções, uma vez que permitem um diálogo mais direto com a

comunidade e instigam o engajamento desta com o projeto.

De igual importância para a continuação do projeto, seria o envolvimento de outros profissionais de diferentes áreas para um estudo mais aprofundado e um melhor detalhamento das propostas, principalmente as de infraestrutura verde.

As propostas aqui apresentadas, apesar de estarem inseridas em um recorte específico da cidade, poderiam se estender ou ser aplicadas em outros contextos do meio urbano, atentando às particularidades de cada situação. Pensando na escala das cidades, esse conjunto de soluções comporiam uma malha de alternativas que visariam a reestruturação do todo.

Por fim, o esforço deste trabalho está principalmente em incitar a discussão sobre a cidade para pessoas que buscamos. Dessa forma, fica constatada aqui a urgência e a necessidade de criar espaços públicos que convidem os pedestres e possibilitem a apropriação espontânea desses lugares pelas pessoas.

bibliografia

ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha. **Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017

BERARDI, Maria Helena Petrillo. **Santo Amaro**. Série: História dos bairros de São Paulo, vol. 4. 2ª ed.. Divisão do Arquivo Histórico do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de São Paulo. São Paulo: abril de 1981.

COMIER, Nathaniel S.; Pellegrino, Paulo R. M. Infraestrutura verde: uma estratégia paisagística para a água urbana. **Paisagem Ambiente: ensaios**, n. 25, São Paulo, p. 125 - 142, 2008

FRUIN, John J. **Pedestrian planning and design**. New York: Polytechnic Institute of Brooklyn, 1970.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. Washington: Island Press, 2010.

JACOBS, Allan B. **Great streets**. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1995.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. **Andar a pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo**. FAUUSP, São Paulo, 2007. Dissertação de mestrado.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo**. São Paulo: Annablume, 1999.

YÁZIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas: por uma política democrática de espaços públicos**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.

GDCI - GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE; NACTO - NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS. **Global Street Design Guide**. 2009. Disponível em: <<http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/streetdesignmanual.shtml>>

IBGE. **Síntese das informações do município de São Paulo**, 2016.

METRÔ - COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Pesquisa Origem e Destino**, Síntese das informações, 2012.

PREFEITURA DA CIDADE DE NOVA YORK. **Active Design Guidelines. Shaping the Sidewalk Experience**, 2013. Disponível em: < <http://centerforactivedesign.org/resources/> >

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. **Centro Aberto. Experiências na escala humana**, 2017. Disponível em: < <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/centro-aberto/> >

_____. **Programa Passeio Legal**, 2005. Disponível em <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subprefeituras/calçadas/arquivos/cartilha_-_draft_10.pdf>

tipografia: Source Sans Pro

Debora Mitie Kumagai
dezembro de 2018

