



TRAÇOS URBANOS

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

Bispo, Vinícius de Oliveira
Traços Urbanos / Vinícius de Oliveira Bispo; orientador
Fábio Mariz Gonçalves. - São Paulo, 2022.
100 p.

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

1. Vida Urbana. 2. Desenho Urbano. 3. Desenho a Nanquim.
I. Gonçalves, Fábio Mariz, orient. II. Título.

TRAÇOS URBANOS

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Trabalho Final de Graduação | Dezembro 2022

Orientador: Fábio Mariz

Vinícius de Oliveira Bispo

RESUMO

A ideia desse trabalho surgiu a partir do desejo de representar cenários da vida cotidiana, assim como expressar a maneira como as pessoas se relacionam e interagem no espaço urbano. Contudo, ao observar essa conformação, as problemáticas, as virtudes e os arranjos que permeiam as relações sociais na cidade de São Paulo, se tornaram mais evidentes. O que leva ao questionamento a respeito de como essas interações poderão ser no futuro considerando mudanças que são passíveis de ocorrer tanto no campo arquitetônico, quanto urbanístico e de áreas correlatas.

Palavras-chave: desenho de observação; vida urbana; relações sociais.

ABSTRACT

The idea of this work came from the desire to represent scenarios of daily life, as well as express the way people relate and interact in urban space. However, when observing this conformation, the problems, virtues and arrangements that permeate social relations in the city of São Paulo became more evident. This leads to the questioning of how these interactions may be in the future considering changes that are likely to occur in the architectural, urbanistic and related fields.

Keywords: observation drawing; urban life; social relations.

AGRADECIMENTOS

Ao Lero Lero, pois participar desse coletivo enriqueceu e proporcionou muitas reflexões tanto no âmbito acadêmico quanto no profissional.

Ao meu querido time de vôlei — VM FAUUSP —, principalmente à geração presente entre 2017 e 2019, que tanto me incentivou e acolheu. Em especial ao Borba, Pepê, Amorim e Ricardo, vocês ajudaram muito a melhorar minha autoestima, confiança e sociabilidade, dentro e fora das quadras.

Aos amigos de FAU, Guilherme, José, Júlia, Viviane e Marcella pelos momentos engraçados, divertidos, reflexivos e incríveis, mas por também ajudarem a segurar essa barra que é gostar de arquitetura e urbanismo. E principalmente à Mirella, por, entre outras coisas, ter aguentado as crises desse último ano e dado ideias que transformaram esse trabalho.

À professora Maria Teresa que desde as primeiras aulas, buscou formas de me estimular a seguir trilhando os caminhos dos campos artísticos.

Ao Danilo Zamboni, que por meio de seu trabalho e mesmo sem saber, serviu de grande inspiração e referência para este projeto.

Ao Fábio Mariz, que com seu jeito irreverente tornou todas as orientações, assim como o processo de elaboração, numa experiência mais tranquila, leve e prazerosa.

À Flávia, por todo suporte e carinho. A vida tem sido mais gostosa ao seu lado.



SUMÁRIO

Introdução	11
Percurso	14
Material	16
Formação	19
Os Outros	23
O Caminhar	37
Espaço de Todos Território de Ninguém	49
Belo Lixo	79
Reflexões	85
Locais dos Desenhos	92
Referências	94
Bibliografia	96

INTRODUÇÃO

Tendo morado a vida toda na cidade de São Paulo e passado metade desse tempo vivendo num bairro periférico do extremo sul, observei desde a minha infância diversas situações urbanas que de algum modo me intrigavam. Pois nas periferias, — sobretudo há 15 anos —, o acesso aos espaços de cultura, lazer e educação, assim como aos locais de trabalho e aos serviços públicos com melhor qualidade e infraestrutura, demandava grandes deslocamentos tanto de transporte público quanto a pé. Dessa forma, era — e ainda é —, comum observar que os moradores desses bairros precisam desenvolver maneiras de suprir ou amenizar a falta que tudo isso faz no dia a dia.

Já no período da graduação, passei a frequentar outros bairros e regiões da cidade, e ainda que fossem diferentes daqueles que conheci quando criança, — não apenas na oferta de serviços e infraestrutura, mas também na faixa socioeconômica da população residente —, notei a existência de certas similaridades na dinâmica socioespacial e no modo como as pessoas costumam lidar com as situações cotidianas.

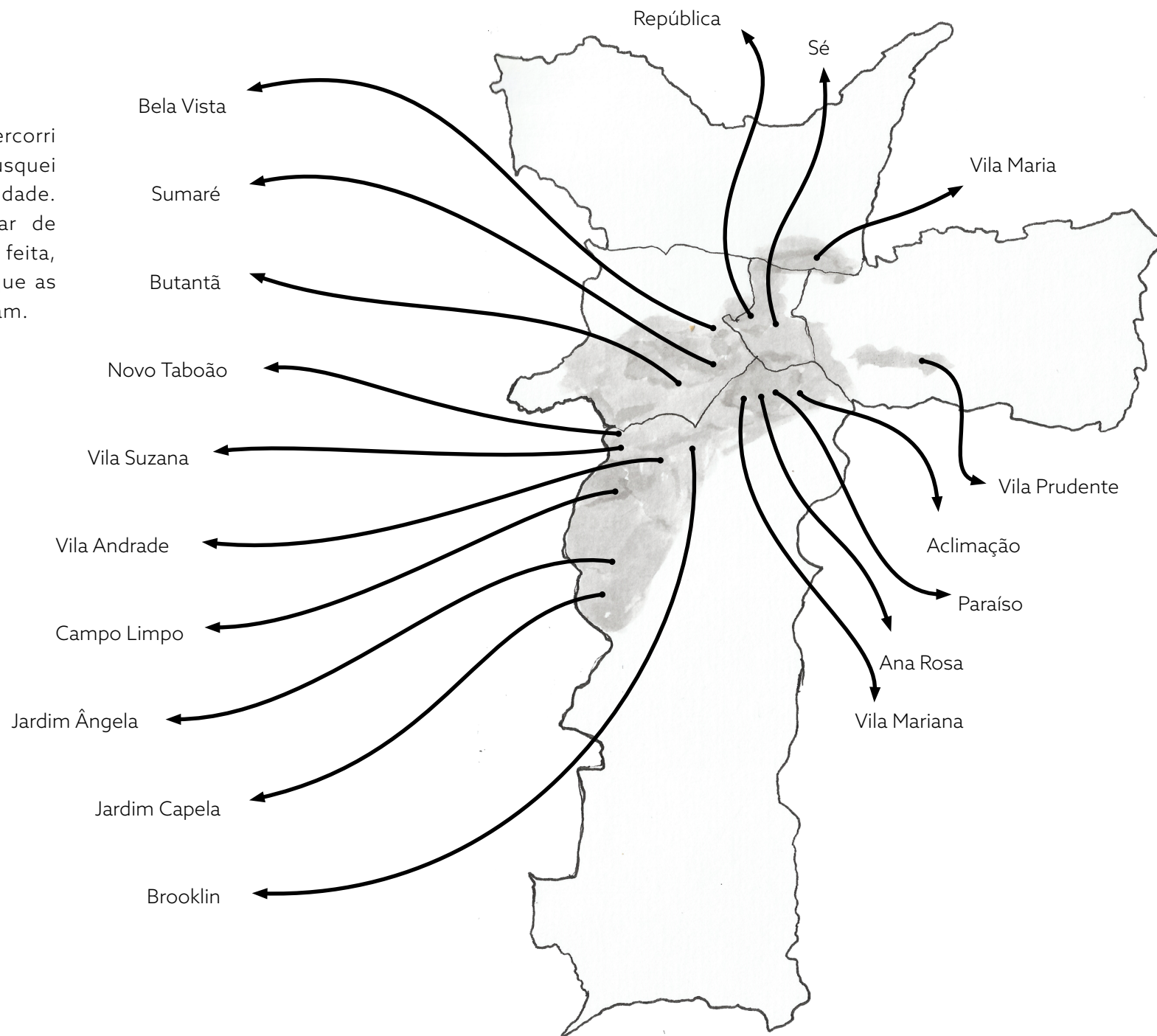
Somado a isso, com o conhecimento que os estudos de arquitetura e urbanismo me propiciaram ao longo desses anos, pude desenvolver uma noção mais analítica e crítica a respeito, a ponto de me sentir seguro para eleger essa temática como cerne desse trabalho. Não obstante, meu intuito é apresentá-las sob a perspectiva de alguém presente no momento, afim de facilitar a compreensão das circunstâncias retratadas.

E para tanto, utilizei o desenho de observação como ferramenta para racionalizar, compreender e eleger o que de fato é relevante para minha narrativa, mas também me valendo de fotografias para registrar detalhes mais fugazes e ou muito complexos, para que posteriormente pudesse usar de referência para finalizar os desenhos feito *in loco*. Já que acredito que através disso se é possível experienciar e comunicar de modo sensível a realidade a que somos expostos diariamente, assim como capturar o dinamismo socioespacial da cidade de São Paulo.

Por isso, a quem esse trabalho possa interessar, peço que o considere como um caderno de anotações de um estudante de arquitetura e urbanismo que decidiu sair pela cidade e desenhar as situações que nela se desenvolvem e registrar suas impressões sobre as mesmas.

PERCURSO

Para realizar o trabalho, percorri ruas em diferentes bairros e busquei abranger as várias regiões da cidade. Contudo, para organizar e mostrar de maneira concisa a análise que foi feita, destaquei no mapa os bairros em que as situações estudadas mais se repetiram.



MATERIAL



Dentro do desafio de se pensar as questões do cotidiano, a linguagem do desenho demandou alguns meses de estudo, porque se fez necessário encontrar um modo que me permitisse expressar o que via de forma rápida, concisa, com poucos elementos, mas que também desse para destacar o que na minha percepção era o mais relevante no momento.



Assim, acabei optando por usar, uma lapiseira 0.9 para esboços rápidos, canetas nanquim 0.1, 0.3, 0.5 para ter variação de espessura no traço e um pincel com reservatório em que carregava nanquim diluído em água para poder enfatizar os elementos principais dos desenhos. Desse modo, foi possível criar regiões destacadas e traçar uma estética que permeia todos os desenhos independentemente do assunto abordado.



Considerada atualmente a maior cidade da América Latina com quase 22,5 milhões de habitantes¹, São Paulo apresenta toda a complexidade que tal título pode agregar, desde conflitos socioespaciais passando por falta de infraestrutura urbana, falta de acesso à cidade e à moradia, e restrições quanto à mobilidade e ao direito ao lazer. Sendo que grande parte desses problemas possuem ligação com o modo como ocorreu a urbanização e expansão da malha urbana.

Desde o início do século XIX, quando a economia passa a ser baseada no café, a cidade apresenta a necessidade de mudanças estruturais, de equipamentos e de habitações. Pois necessitava atender toda a logística da demanda agroexportadora.

Após esse período, a transformação seguinte ocorre devido ao processo de industrialização, que trouxe ao espaço urbano a figura dos operários. Juntos então, forçam a cidade a se estruturar de modo setorizado e segregado, pois as classes mais altas se situavam no centro perto de seus empregos e serviços, enquanto que a classe operária residia próximo às fábricas e os mais pobres eram simplesmente obrigados a morar longe de tudo.

Além disso, é importante mencionar que não houve controle e direcionamento do governo para estruturar a forma como as transformações aconteciam na cidade. A iniciativa privada e o setor imobiliário eram responsáveis pela decisão dos locais, quais faixas de renda da população seriam atendidas pelas suas construções e como isso aconteceria. Restando ao governo apenas a tarefa de providenciar a infraestrutura para atender essas áreas. Provocando assim, uma urbanização desigual e com áreas mal conectadas entre si.

Portanto, ao se observar a cidade que se faz presente nos dias atuais, é notório a existência das raízes dessas decisões que partiram sempre das necessidades econômicas e o quanto, por sua vez, elas impactam direta e indiretamente na vivência urbana da população.

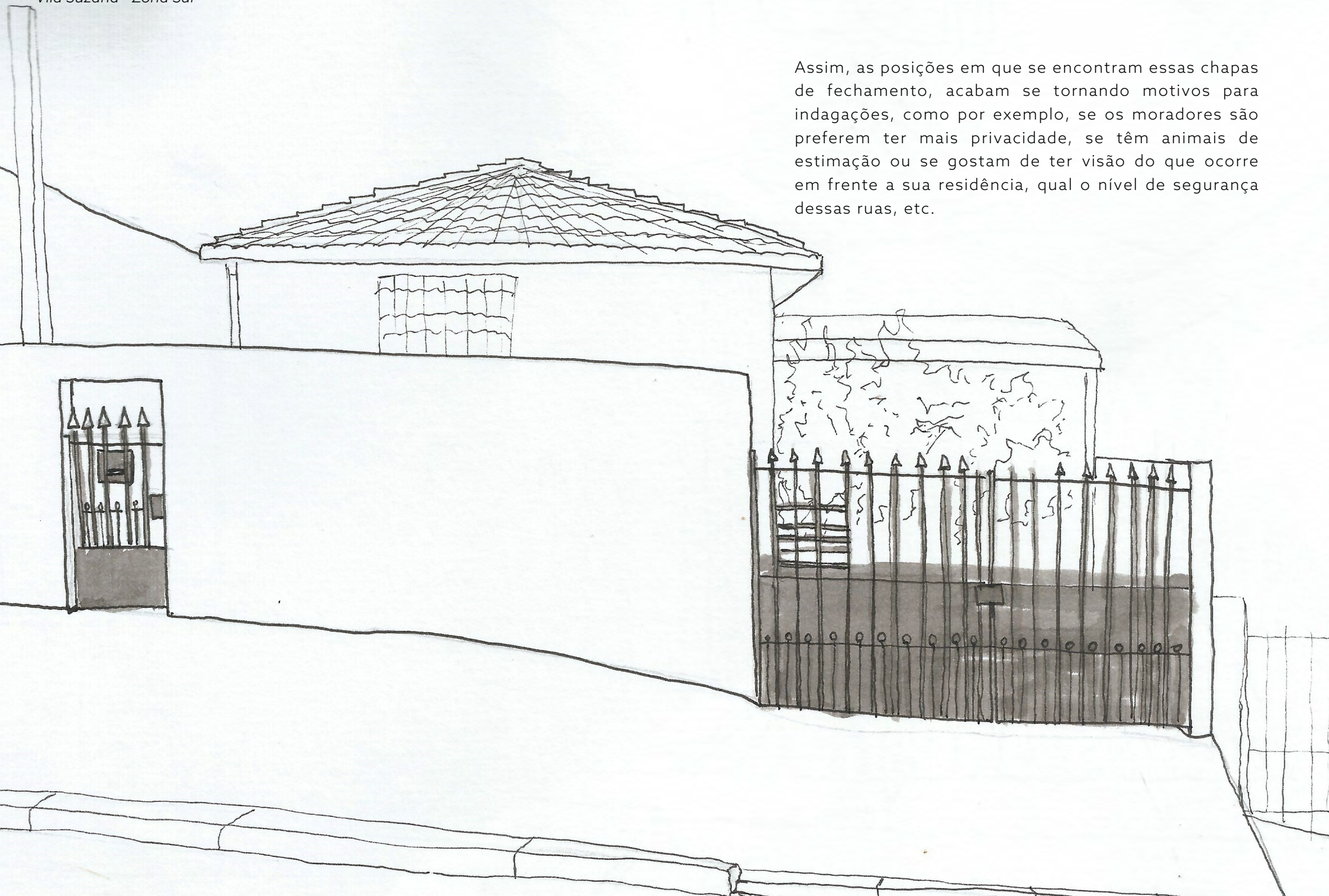
Ainda que seja evidente o processo de verticalização e o desaparecimento de casa térreas, ou assobradadas que vem ocorrendo em toda cidade⁴, em algumas ruas e bairros elas se mostram como resistência a esse movimento de transformação.

E para além disso, por meio dos modelos de portões e de janelas, criam-se relações entre público e privado que comunicam aos pedestres o caráter da vizinhança e, de certo modo, a maneira como os moradores se relacionam com essas vias.

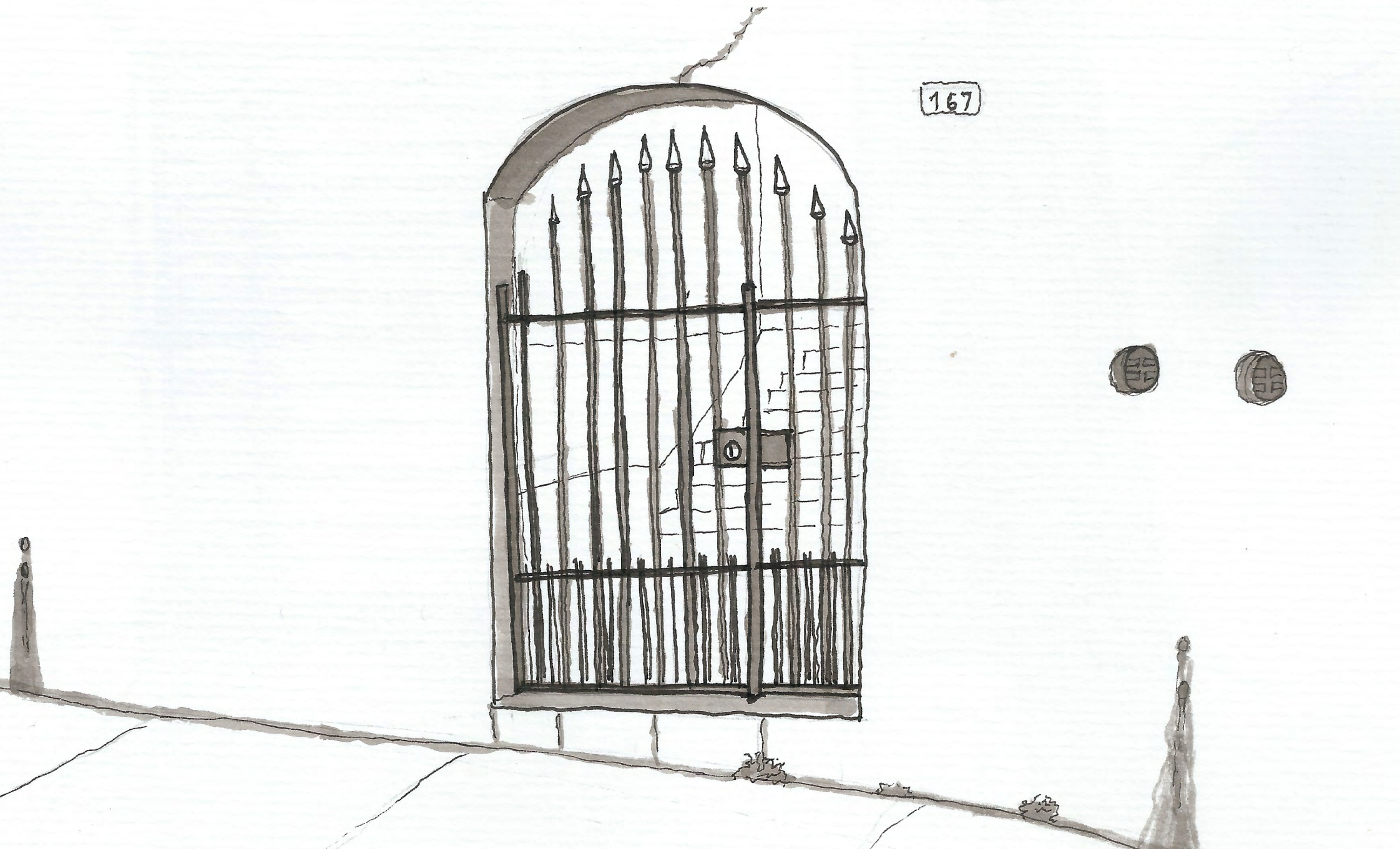
Pois, ao se deparar com ruas em que a maioria das casas possui portão composto apenas de barras ou com poucos tipos de fechamento entre o ambiente interno e o externo do lote, quem caminha pode ter a sensação de que aquela rua é mais tranquila, segura e agradável em comparação a uma em que a tipologia seja de muros altos e fachadas escondidas.

Da mesma forma, casas com portões pouco ou nada vazados; ou com entradas pequenas em relação a testada, podem indicar que os seus residentes são mais reservados, seja pela personalidade ou por questões como segurança.



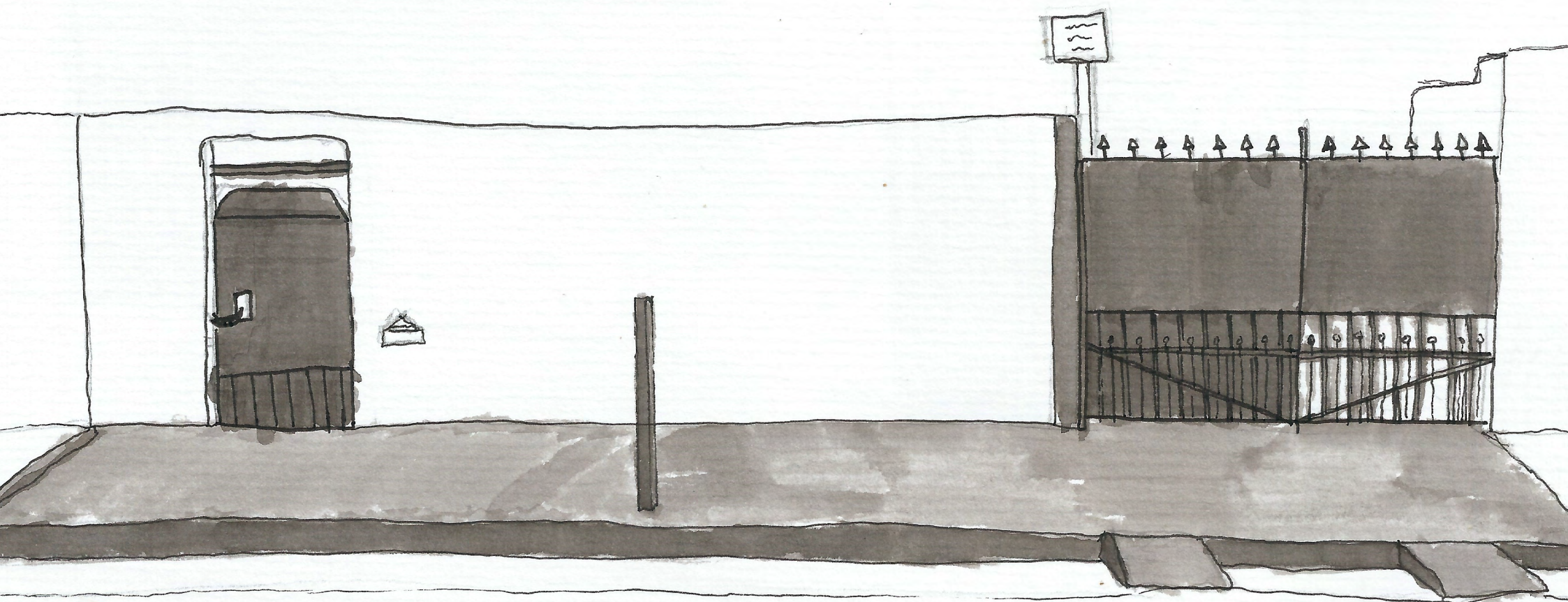


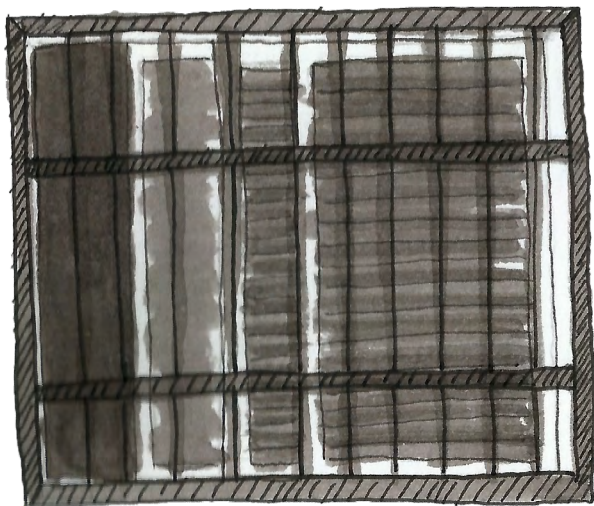
Assim, as posições em que se encontram essas chapas de fechamento, acabam se tornando motivos para indagações, como por exemplo, se os moradores são preferem ter mais privacidade, se têm animais de estimação ou se gostam de ter visão do que ocorre em frente a sua residência, qual o nível de segurança dessas ruas, etc.



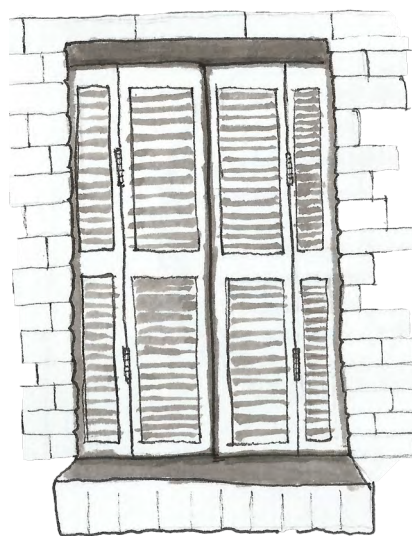
Há também casos como esse, em que apesar da casa já possuir uma certa privacidade por se localizar abaixo do nível da rua, os moradores ainda fazem questão de ter portões fechados e pintados da mesma cor da calçada, como quem tenta afirmar de várias formas que esse espaço pertence a eles e que não querem outras pessoas ali.

Ainda assim, por meio da parte vazada do portão da garagem, foi possível ver e ouvir crianças brincando com cachorros no espaço.





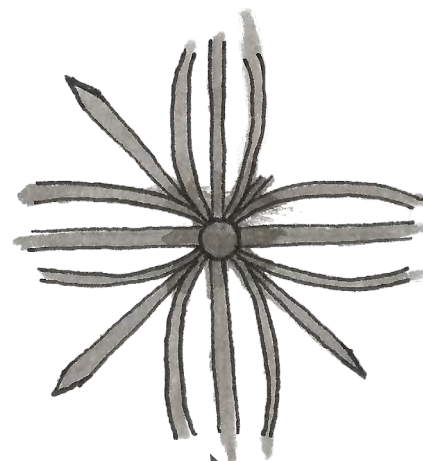
Jardim Ângela - Zona Sul



Sumaré - Zona Oeste

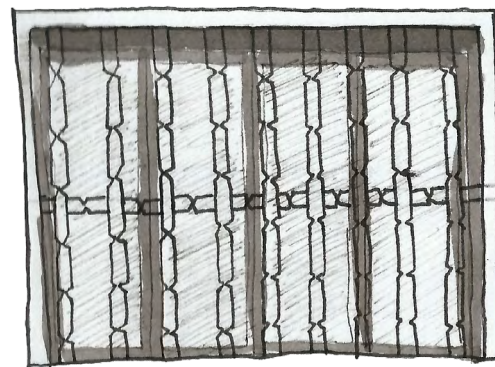
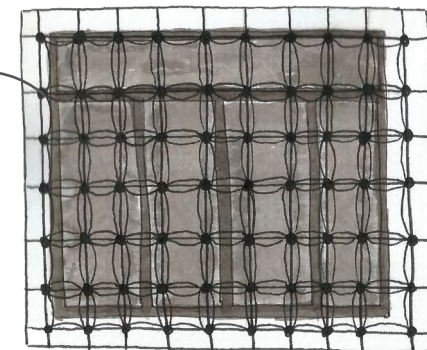
Pelo mesmo processo de análise, é possível inferir que o modelo de janela ou a presença de grades de proteção, — algo que ocorre independentemente do bairro e da classe social que nele reside —, expõe a sensação de insegurança que permeia a rotina dos moradores.

Ainda assim, se faz clara a intenção de transformar esse adereço de segurança, que é a grade de proteção, em um ornamento que contribua para a estética da moradia.



Bela Vista - Centro

Detalhe



Vila Prudente - Zona Leste

Para além das especulações que esses detalhes construtivos desencadearam ao longo do processo de desenho e observação, se faz necessário mencionar uma situação que ocorreu enquanto analisava algumas casas no bairro da Vila Mariana — um bairro de classe média da zona Sul.

A execução desse trabalho demanda que eu fique no mínimo 40 minutos em alguns lugares observando, anotando e desenhando. Por isso, busco sempre me posicionar na calçada oposta à casa que desenho, afim de não gerar qualquer inconveniente aos moradores, principalmente quando a casa possui um portão vazado ou não apresenta recuo entre a entrada e a via pública. Contudo, numa sociedade em que o racismo é estrutural, um cara preto, vestindo roupas simples e fazendo anotações num caderno enquanto caminha e observa as edificações com certeza está fazendo algo ilícito.

Dessa forma, no fim da tarde de um domingo, enquanto tentava desenhar a fachada de uma casa de esquina, fui abordado por policiais — de maneira tranquila, cabe a menção —, que após me revistarem e checarem o que eu estava fazendo, me informaram que apesar de ser só um trabalho, não era bom eu ficar muito tempo ali olhando as casas, pois eu estava “assustando” os moradores, mas que me “permitiriam ficar mais alguns minutos para terminar o desenho”.

A partir dessa situação, me vi obrigado a mudar minha metodologia de ida a campo: usar roupas menos casuais ao ir em ruas de bairros mais “nobres”, desenhar só o mínimo na frente do imóvel e tentar fotografar discretamente o ambiente para terminar o desenho em outro local. Além disso, passei a evitar determinados horários e ruas completamente residenciais.

Adotando a premissa da calçada como elemento essencial para a mobilidade urbana, já que nem todo habitante é motorista, mas que todos são pedestres em algum momento. É difícil não se indignar com o estado no qual se encontra a maioria delas.

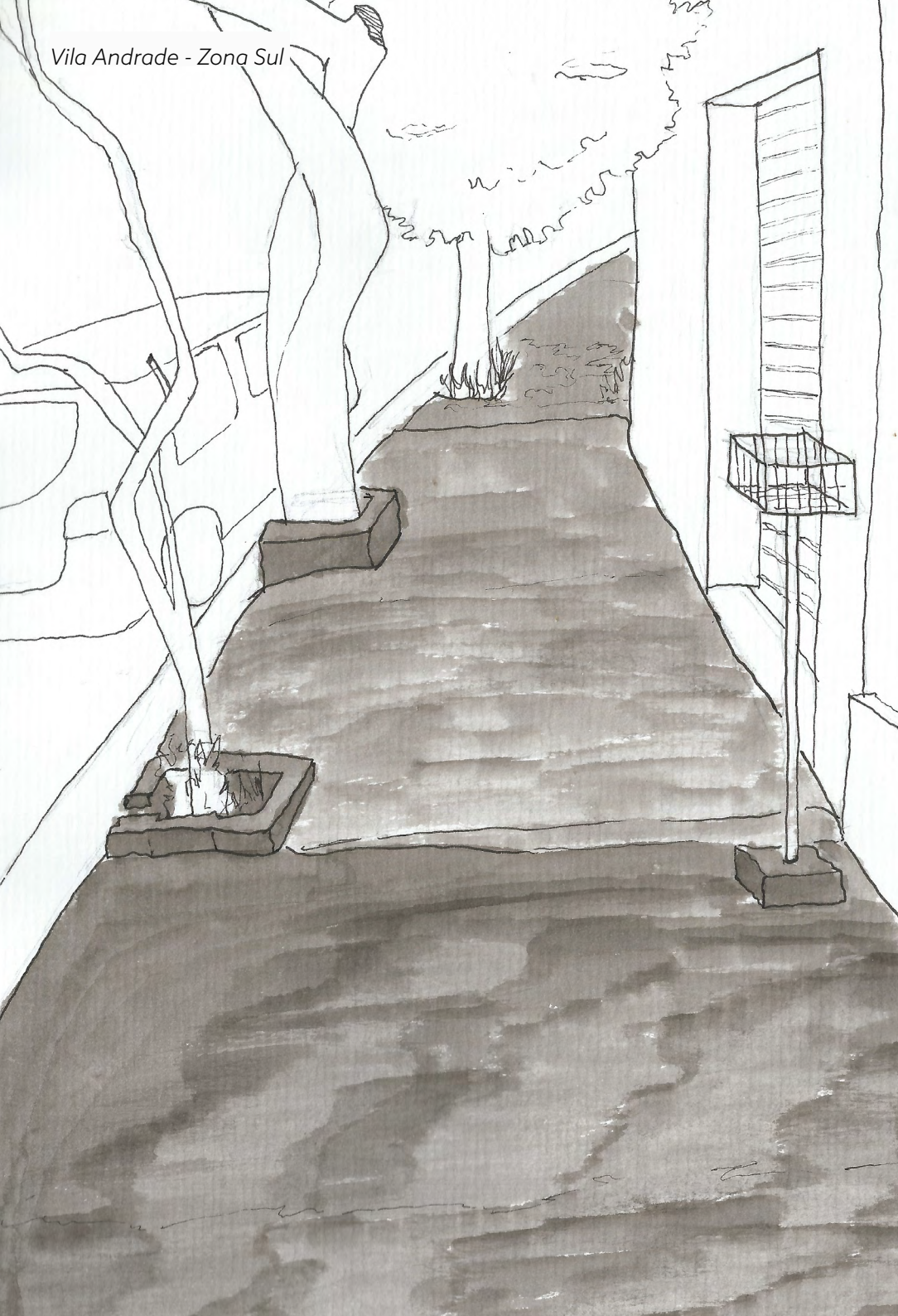
A obrigação de cada proprietário ser responsável pela execução e manutenção do trecho que fica na frente do seu lote² sem a devida instrução de como fazer isso, propicia execuções errôneas e a não padronização.

Da mesma forma como a falta de fiscalização gera brechas para que moradores se apropriem do espaço público e façam calçadas minúsculas, e ou utilizem a própria noção estética para “embelezar” tal infraestrutura a partir da escolha de materiais que lhes são mais convenientes, o que por sua vez resulta no descumprimento de leis urbanísticas como, por exemplo, a de acessibilidade universal.

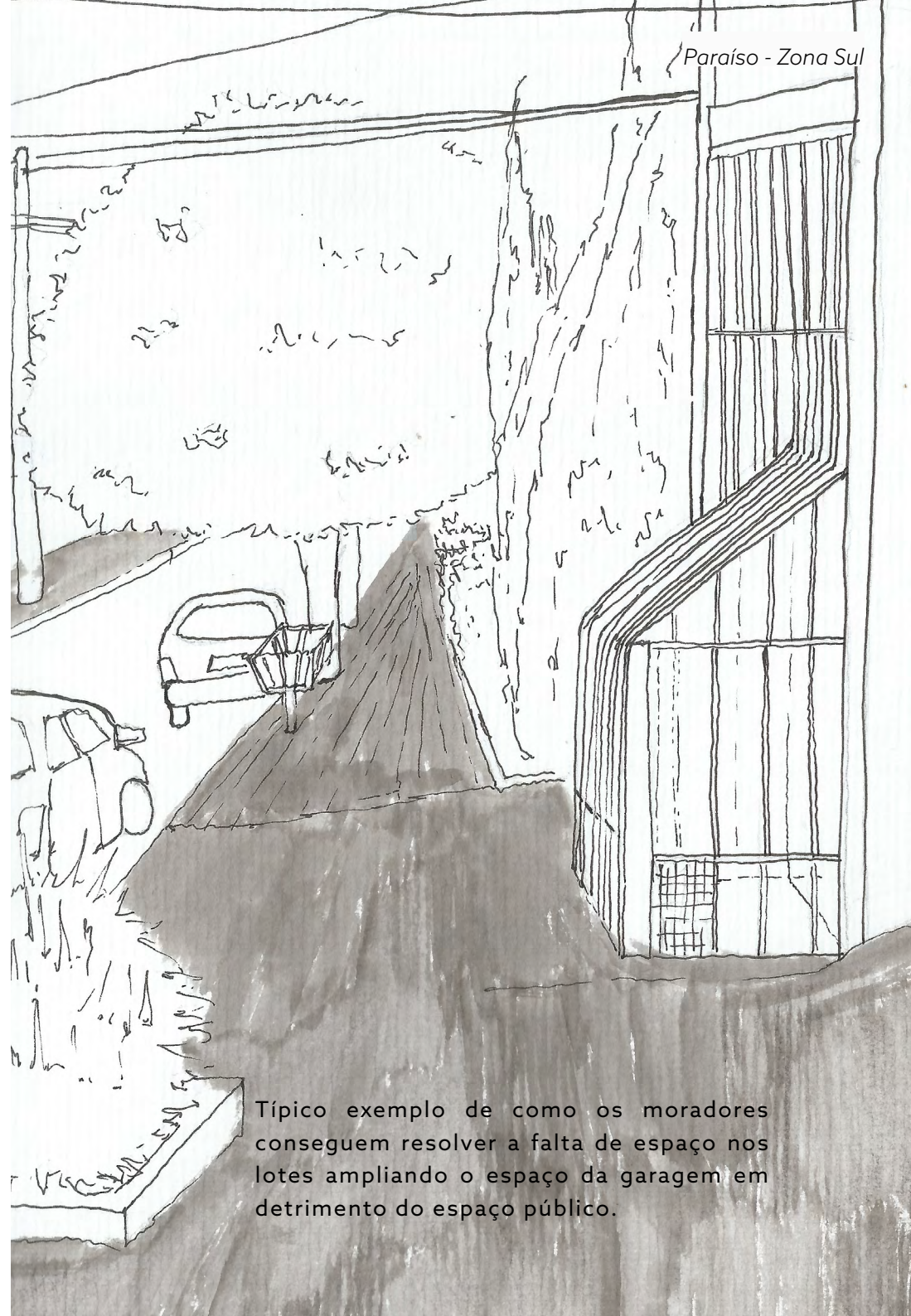
Além disso, o desconhecimento técnico, em especial sobre paisagismo urbano, provoca escolhas de espécies de vegetações incompatíveis com as dimensões e estruturas das calçadas, gerando situações como as retratadas ao lado.



Vila Andrade - Zona Sul

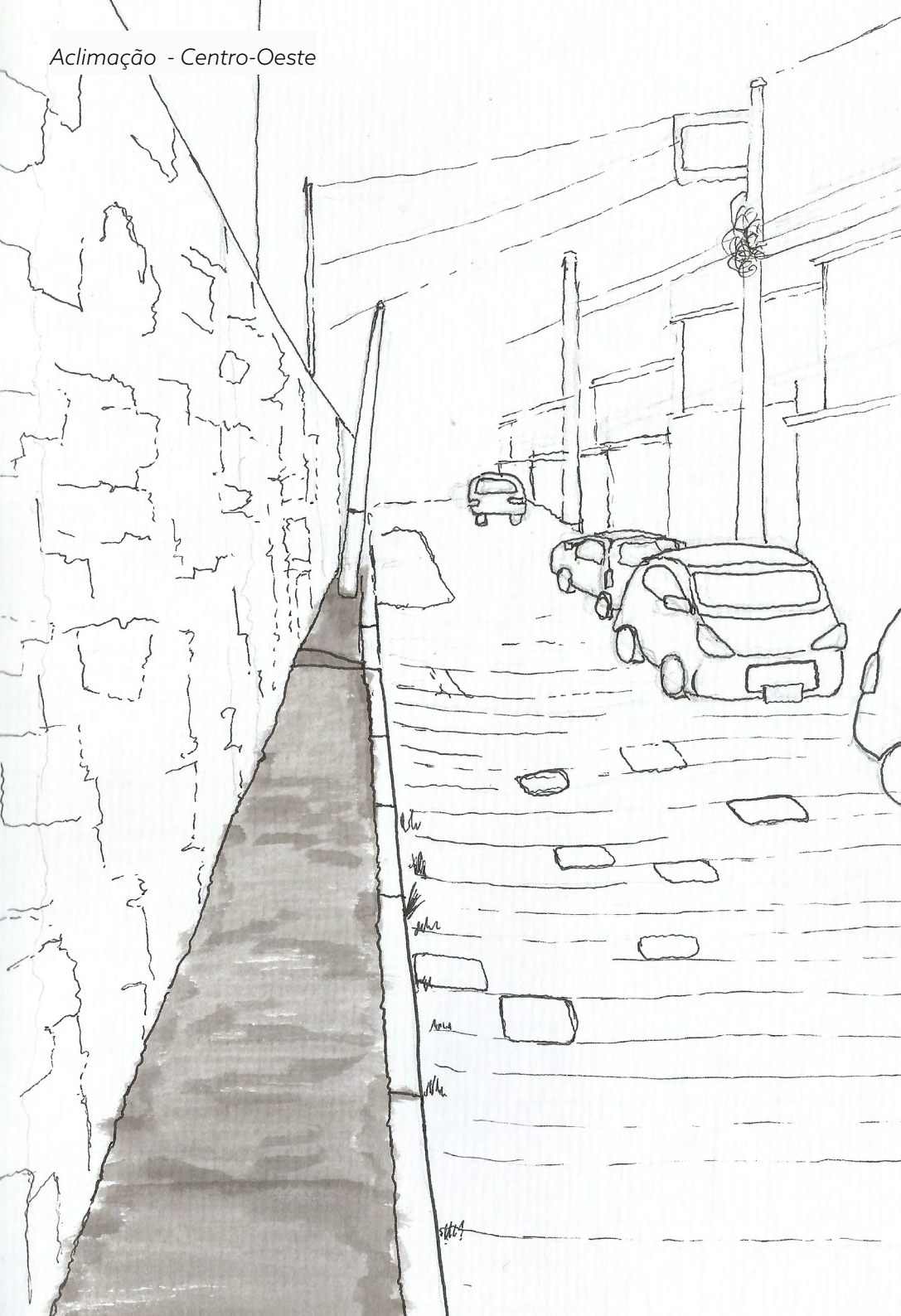


Paraíso - Zona Sul

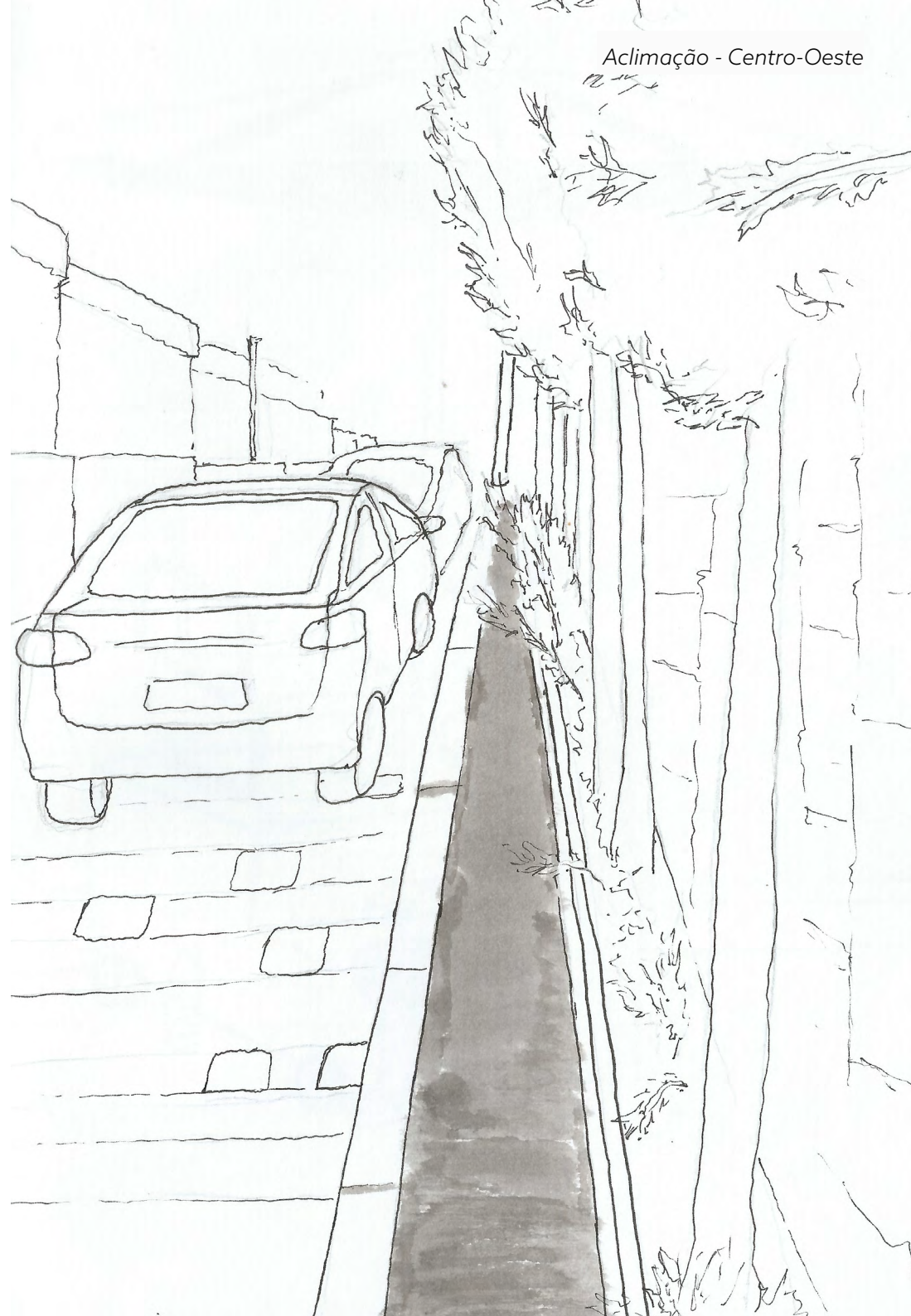


Típico exemplo de como os moradores conseguem resolver a falta de espaço nos lotes ampliando o espaço da garagem em detrimento do espaço público.

Aclimação - Centro-Oeste



Aclimação - Centro-Oeste



Ana Rosa - Zona Sul



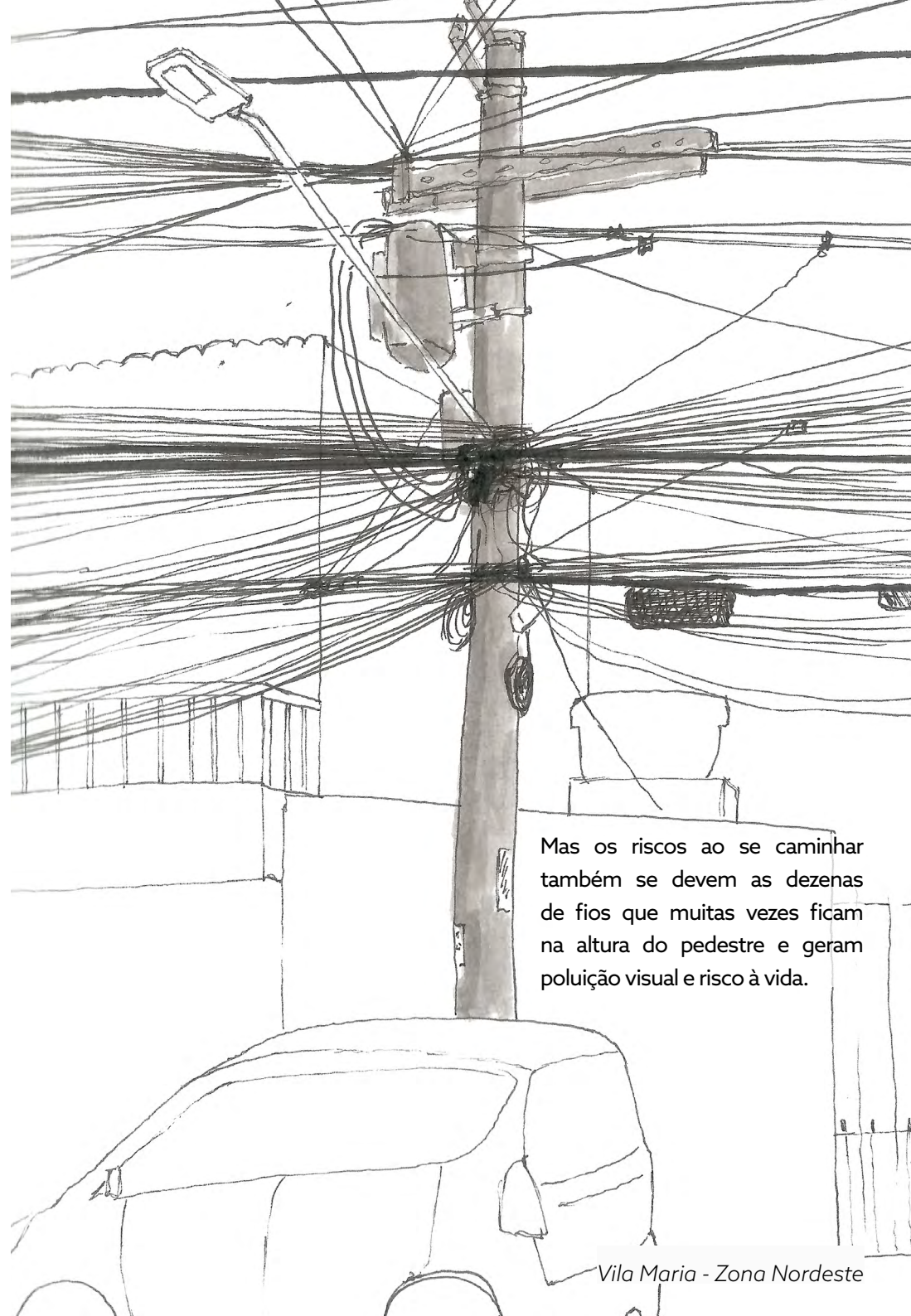
A baixa fiscalização também promove soluções engenhosas para outros problemas que alguns moradores têm, como a falta de segurança para seus imóveis em caso de acidentes envolvendo veículos que infringem as leis de trânsito.

Campo Limpo - Zona Sul



Apesar desses problemas, alguns dos detalhes empregados por moradores criam poéticas que imprimem e expressam na cidade aspectos que a pessoalizam.

Vila Andrade - Zona Sul



Mas os riscos ao se caminhar também se devem as dezenas de fios que muitas vezes ficam na altura do pedestre e geram poluição visual e risco à vida.

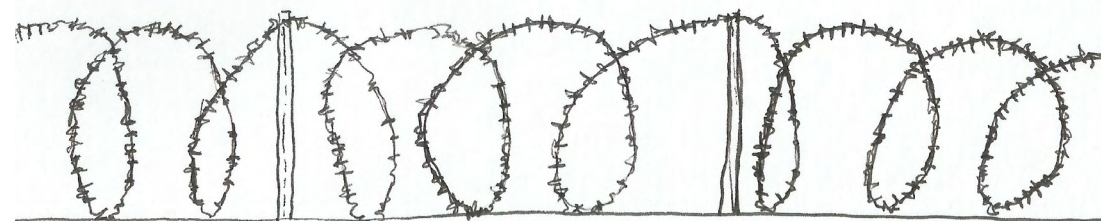
Vila Maria - Zona Nordeste

Ao andar por diferentes bairros na cidade, percebe-se que a calçada é, antes de mais nada, o local da disputa. Moradores, comerciantes, pedestres, trabalhadores informais, pessoas em situação de vulnerabilidade social e até mesmo motoristas buscam se apropriar desse espaço público.

O que, — somado aos aspectos estruturais observados anteriormente —, pode gerar situações no mínimo desafiadoras para quem deseja apenas se deslocar a pé. Entretanto, o oposto também ocorre: a julgar pelas necessidades do pedestre, se deparar com algumas dessas interações pode resultar em momentos de grande utilidade ou de descontração.

Dessa forma, a calçada se configura de fato como um espaço de todos, ainda que as vezes aparente ser um território sem lei, ao desempenhar a função de passagem, de extensão de espaço comercial, de balcão e vitrine de loja, de estacionamento e até mesmo de quarto.





"Quando se mora muito longe do trabalho, o café tem que ser servido no ponto (de ônibus)."

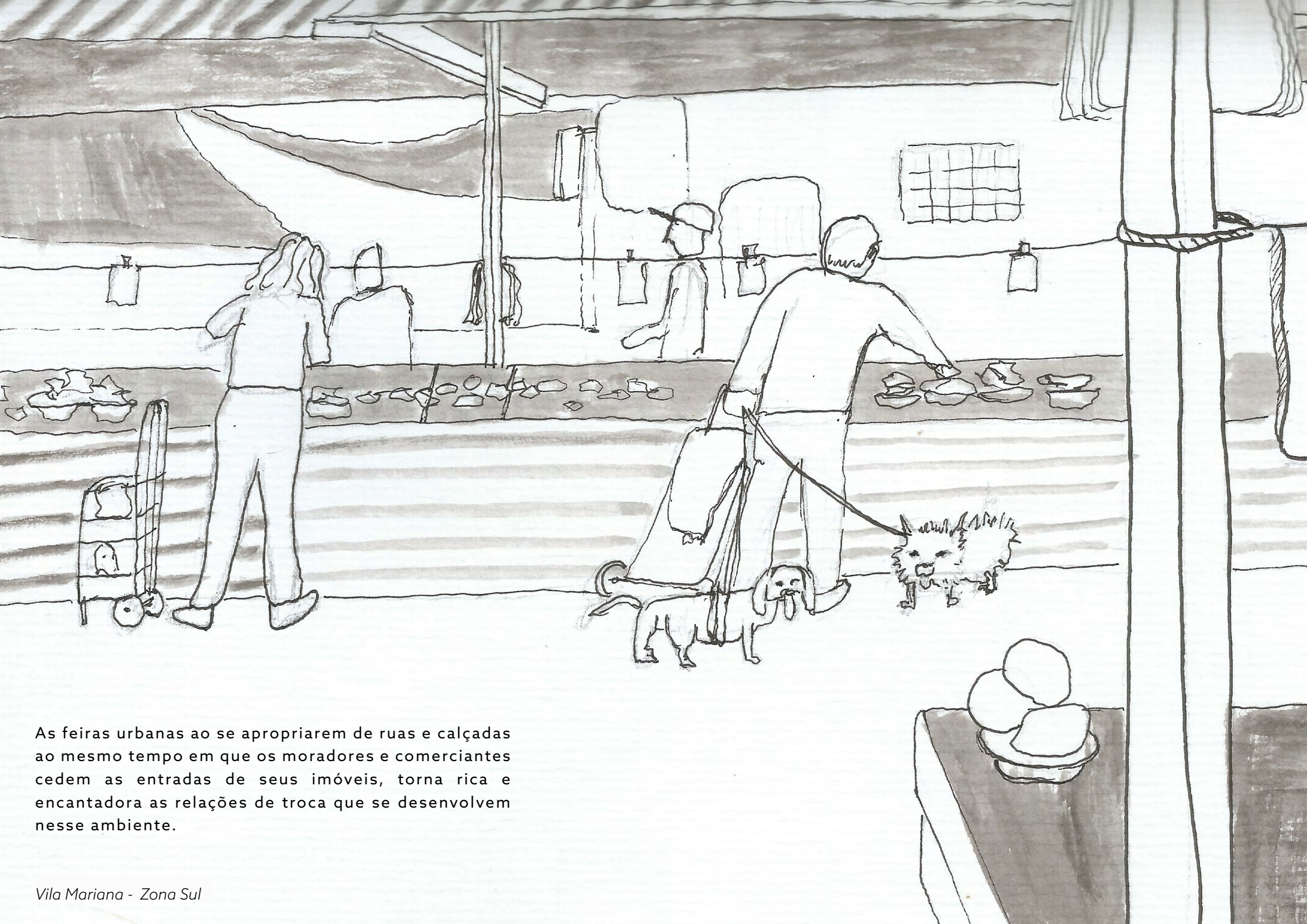












As feiras urbanas ao se apropriarem de ruas e calçadas ao mesmo tempo em que os moradores e comerciantes cedem as entradas de seus imóveis, torna rica e encantadora as relações de troca que se desenvolvem nesse ambiente.





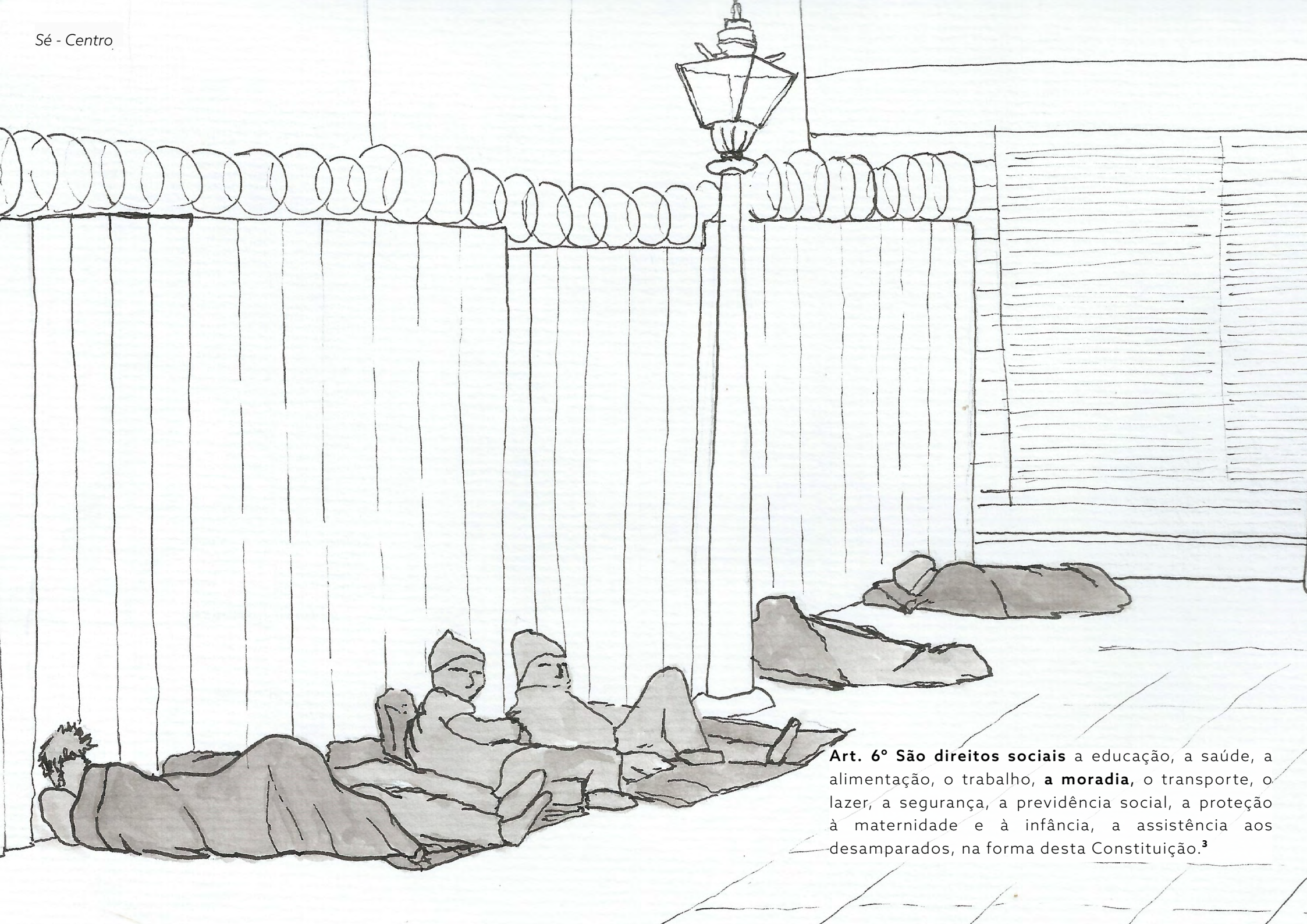
Vila Mariana - Zona Sul



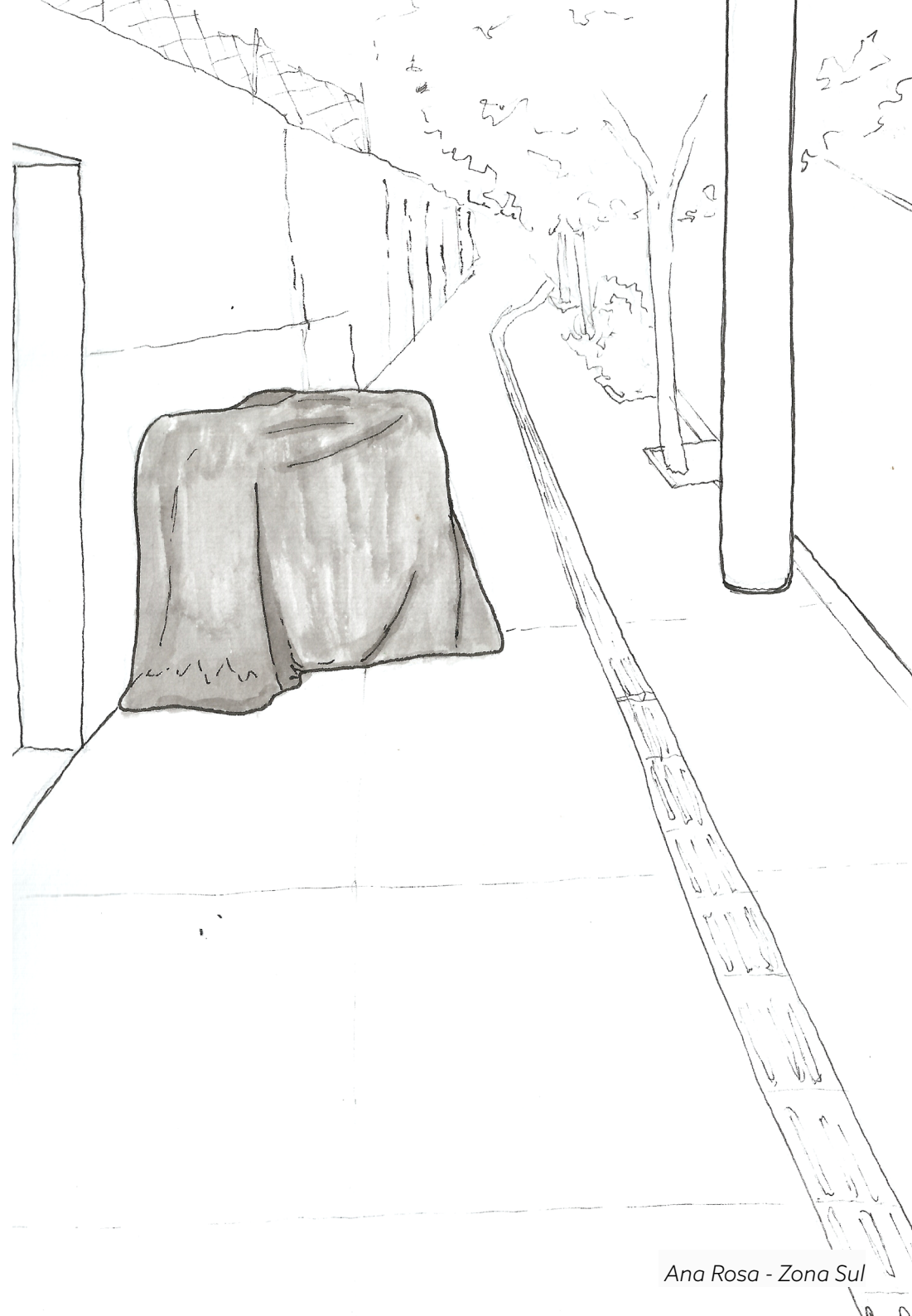
Brooklin - Zona Sul



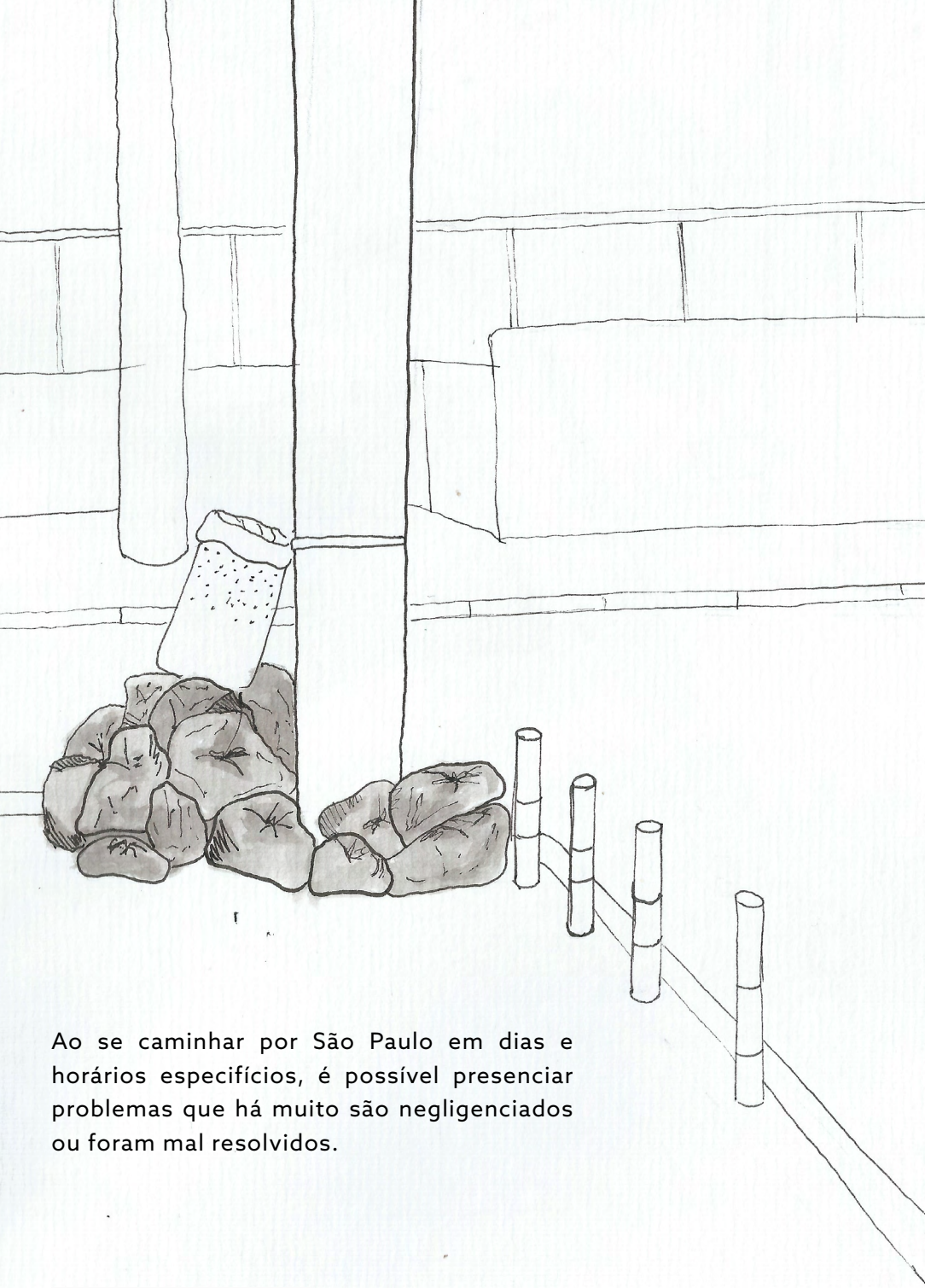




Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, **a moradia**, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.³

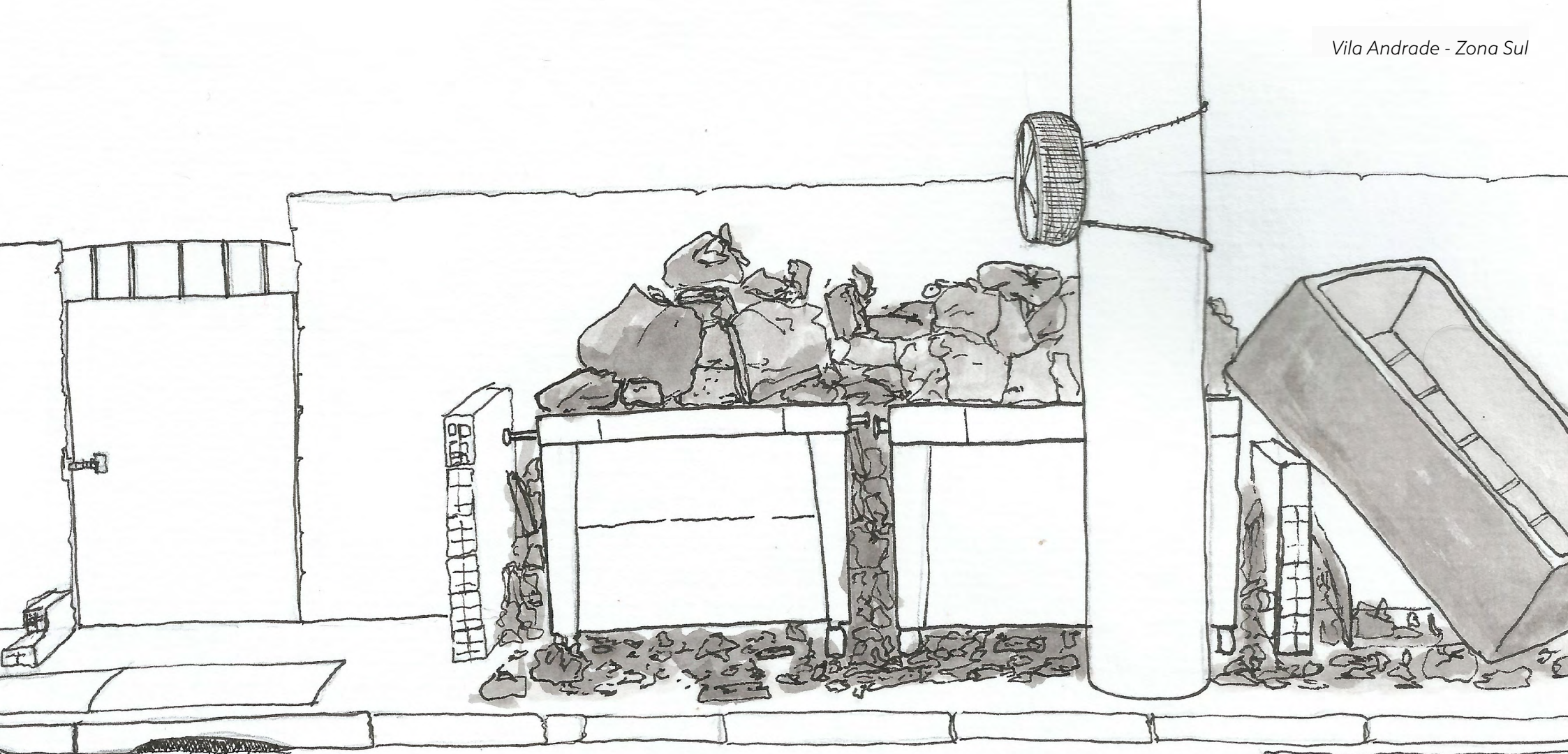






Ao se caminhar por São Paulo em dias e horários específicos, é possível presenciar problemas que há muito são negligenciados ou foram mal resolvidos.





Seja por má gestão pública, seja por falta de pressão popular, ou ainda por ser mais rentável continuar remediando do que resolver de forma concreta, é visível o quanto nós como sociedade ainda não conseguimos combater a produção excessiva de lixo e resíduos.

A escolha pelo tema desse trabalho veio através da ideia de fazer algo que me desse prazer e gerasse bons momentos nessa última etapa da graduação. O que de fato obtive, porém também experienciei um lado mais amargo com situações e reflexões duras e difíceis de serem assimiladas.

A observação das interações sociais que regem a cidade de São Paulo mostram o quão engenhosa é a forma como as pessoas aprenderam a lidar com os conflitos inerentes à complexidade socioeconômica espacial que, não apenas está no cerne do nosso desenvolvimento urbano, como ainda se faz presente e dita as transformações futuras. Ao mesmo tempo em que escancara o quão relapsos fomos, somos e provavelmente continuaremos sendo com questões de suma importância, como o direito à cidade e o acesso à moradia, por exemplo.

Visto que a partir dessas análises do existente e das tendências futuras que já vêm sendo esboçadas, percebo que as políticas públicas ainda não têm se voltado para assumir o papel de liderança nas diretrizes urbanas afim de não apenas coordenar como a população pode ter melhor acesso e desfrute dos espaços e infraestruturas da cidade, mas também de garantir que isso seja cumprido; do mesmo modo como é perceptível que, assim como ocorreu no início da urbanização de São Paulo, o mercado imobiliário e o setor privado são os responsáveis por regerem quem, onde e como as pessoas se inserem na mais rica metrópole do país.

O contraste das realidades vivenciadas pelas classes sociais que, de diversos modos, usufruem ou necessitam dos espaços públicos ficou nítido quanto mais eu andava e observava a população. Ademais, os “acordos implícitos” de convívio que são seguidos nesses locais também fazem com que ocorra uma normalização de absurdos sociais e humanitários.

Dessa forma, quando nos deparamos com situações como a da barraca montada em plena calçada no Ana Rosa, não ficamos abalados, ou quando muito, levemente indignados, mas quase sempre apenas desviamos desses “obstáculos”, guardamos algum bem material valioso e seguimos caminho.

E perceber o quanto eu mesmo faço isso, me gerou grande tristeza e a impressão de que estamos falhando como sociedade que se pretende ser igualitária e também como raça humana, por deixarmos de reconhecer um igual a partir do momento em que este já não possui mais condições de ter uma vida digna por conta própria, além de estar ainda mais necessitado de ajuda.

Sem sombra de dúvidas os maiores prazeres que tive ao longo dessas experiências nos espaços da cidade foram quando visitei as feiras urbanas. É lindo perceber que toda a impessoalidade, pressa e frieza que geralmente pairam pelos lugares, desaparecem no trato entre clientes e feirantes. Independentemente do bairro e da classe socioeconômica em que a feira esteja localizada, os feirantes tratam os clientes de modo acalorado, conhecendo-os por nome, lembrando seus pedidos semanais e em alguns casos até mesmo perguntando e se atualizando sobre a situação dos parentes mais próximos, mostrando que não estão apenas preocupados em vender seus produtos.

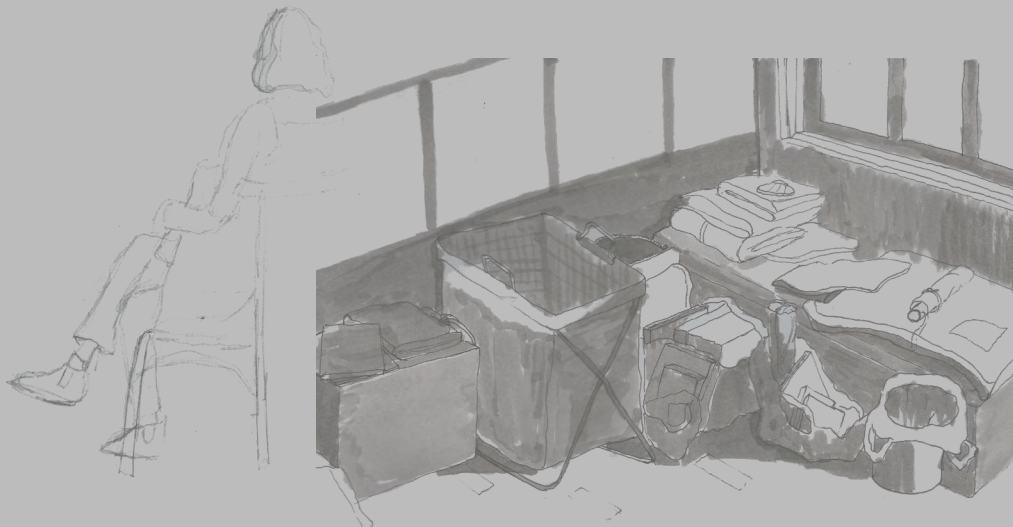
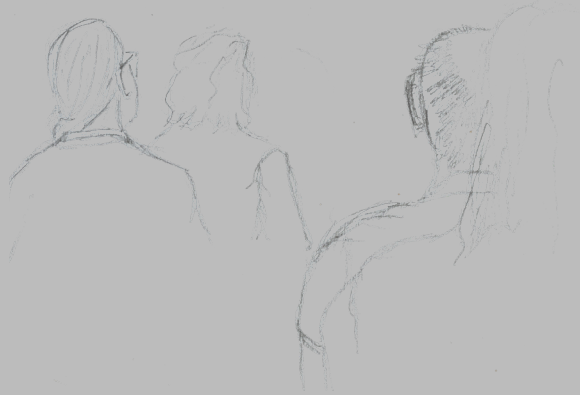
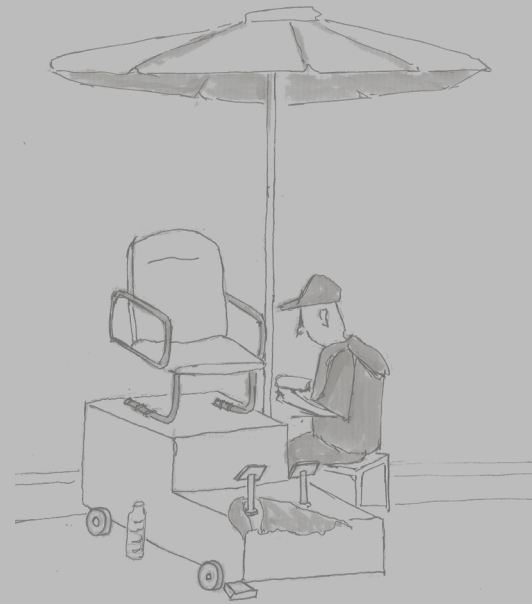
O que no fundo me trás uma sensação de que nesses espaços a cidade assume um caráter de interior, onde todo mundo se conhece e a vida privada se mescla com a vida pública, se configurando assim, como ambientes especiais e com atmosferas únicas.

Durante todo o processo de elaboração desse trabalho busquei pensar e imaginar possibilidades que pudessem melhorar o futuro. E foram muitas as vezes que falhei e me peguei tendo uma noção pessimista de que a única tendência é piorar ou que não há como solucionar os problemas tão complexos da cidade.

Contudo, conforme reparava mais atentamente nos detalhes que registrava no papel, percebi que na verdade a solução não pode partir de apenas uma pessoa. E que por mais que o arquiteto possa se sentir deus ao traçar os rumos da vida de alguém por meio de uma casa ou de uma sociedade inteira ao projetar uma cidade, meu papel não é esse.

Meus desenhos e minha forma de pensar através deles, me mostraram que dentro das possibilidades o registro das virtudes e das problemáticas observadas devem servir como guia para reunir as partes da população que de fato devem se juntar para buscar, projetar e executar a real mudança que desde o início deveria ter ocorrido na cidade de São Paulo: a transformação pautada nas necessidades sociais e no bem estar de todos.





LOCAIS DOS DESENHOS

Capa e Contracapa

1. Vista do Cond. Fatto Family Vila Andrade

Os Outros

1. Rua Antônio Garcia Moya, nº 161
2. Rua José Arzão, nº 46
3. Rua Antônio Garcia Moya, nº 167
4. Rua José Arzão, nº 178
5. Rua João Gomes, nº 183
6. Rua Cayowaá, nº 1516
7. Alameda Ribeirão Preto, nº 362
8. Rua Cananéia, nº 452

O Caminhar

1. Rua Dona Inácia Uchôa, altura do nº 426
2. Rua Joaquim Roseira, altura do nº 163
3. Rua Bartolomeu de Gusmão, altura do nº 282
4. Rua Alexandre Buairide, altura do nº 39
5. Rua Alexandre Buairide, altura do nº 34
6. Largo Dona Ana Rosa, altura do nº 118
7. Rua Catuira, altura do nº 107
8. Rua Joaquim Roseira, altura do nº 161
9. Rua Dr. Afonso Vergueiro, altura do nº 939

Espaço de Todos | Território de Ninguém

1. Rua Condé de Silva Monteiro, altura do nº 31
2. Praça da República
3. Rua Domingos de Morais, altura do nº 1470
4. Rua Barão de Itapetininga, altura do nº 18
5. Rua Marconi, altura do nº 48
6. Rua Barão de Paranapiacaba, altura do nº 41
7. Rua Des. Armando Fairbanks, altura do nº 262
8. Rua Des. Armando Fairbanks, altura do nº 262
9. Rua Conceição Veloso, altura do nº 156
10. Rua Loureiro da Cruz, altura do nº 180
11. Rua Conceição Veloso, altura do nº 203
12. Rua Roque Petrella, altura do nº 584
13. Rua Conceição Veloso, altura do nº 237
14. Rua Conceição Veloso, altura do nº 1
15. Largo do Pátio do Colégio, altura do nº 5
16. Praça do Patriarca, altura do nº 78
17. Rua Vergueiro, altura do nº 2540
18. Av. Prof. Noé Azevedo, altura do nº 38

Belo Lixo

1. Av. Lins de Vasconcelos, nº 3532
2. Rua Joaquim Roseira, nº 217
3. Rua José Maria Pinto Zilli, altura do nº 216

REFERÊNCIAS

¹ DEJTIAR, FABIAN. “**As 10 maiores cidades da América Latina em 2022**” [Las 10 ciudades con más población de Latinoamérica este 2022] 05 Ago 2022. ArchDaily Brasil. (Trad. Baratto, Romullo). Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/985188/as-10-maiores-cidades-da-america-latina-em-2022>. ISSN 0719-8906. Acesso em: 31 Out 2022.

² DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. Decreto nº 59.671, de 7 de agosto de 2020. Consolida os critérios para a padronização das calçadas, bem como regulamenta o disposto nos incisos VII e VIII do “caput” do artigo 240 do Plano Diretor Estratégico, o Capítulo III da Lei nº 15.442, de 9 de setembro de 2011, e a Lei nº 13.293, de 14 de janeiro de 2002. **DECRETO Nº 59.671 DE 7 DE AGOSTO DE 2020**, São Paulo, SP, p. 3, 8 ago. 2020. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-59671-de-7-de-agosto-de-2020/detalhe>. Acesso em: 31 out. 2022.

³ CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988. Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. **EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 90**, Brasília, DF: Imprensa Nacional, ano CLII, n. 177, p. 1-1, 16 set. 2015. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=16/09/2015>. Acesso em: 2 nov. 2022.

⁴ JORGE, Marcos do Amaral. Verticalização acelera, e São Paulo já possui mais apartamentos do que casas: Autoridades municipais favorecem modelo de cidade com população mais concentrada, para diminuir gastos com criação de nova infraestrutura. Especialistas veem elitização no processo, e apontam necessidade de planejamento urbano inovador para lidar com mudanças climáticas. **Jornal da Unesp**, [S. l.], p. 1, 1 fev. 2020. Disponível em: <https://jornal.unesp.br/2022/02/01/verticalizacao-acelera-e-sao-paulo-ja-possui-mais-apartamentos-do-que-casas/#:~:text=Segundo%20os%20dados%20compilados%20pelo,modesto%20de%2011%2C8%25>. Acesso em: 3 nov. 2022.

BIBLIOGRAFIA

GOSLING, David. **Gordon Cullen:** Visions of urban design. Reino Unido: Academy Editions, 1996. 256 p. ISBN 1854904353.

KEATING, Vallandro; MARANHÃO, Ricardo. **Diário de navegação:** Pero Lopes e a expedição de Martim Afonso Sousa (1530-1532). São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2011. ISBN 9788578160746.

TRAVIS, Stephanie. **Sketching para arquitetura e design de interiores:** do móvel ao edifício. [tradução Alexandre Salvaterra]. São Paulo: Gustavo Gili, 2015.

BOWKETT, Steve. **Archidoodle cidade:** o livro de esboços do arquiteto. [tradução Alexandre Salvaterra]. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

CHAPMAN, Lynne. **Desenhando pessoas em ação:** guia prático para registrar gestos e cenas em urban sketching. [tradução Alexandre Salvaterra]. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

DOS SANTOS, Carlos Nelson Ferreira; VOGEL, Arno (coord.). **Quando a rua vira casa:** A Apropriação de Espaços de Uso Coletivo em um Centro de Bairro. 2. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: IBAM/FINEP, 1981.

ZAMBONI, Danilo Bressiani. **Tamanduateí:** Utopia de um rio urbano. Orientador: Prof. Dr. Alexandre Delijaicov. 2010. Trabalho Final de Graduação (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

VIOLA, Assunta. **Habitar em São Paulo:** passado e qual o futuro? São Paulo : Biblioteca 24 horas, 2011.

CALLIARI, Mauro. **Espaço público e urbanidade em São Paulo.** São Paulo : Bei Comunicações, 2016.

