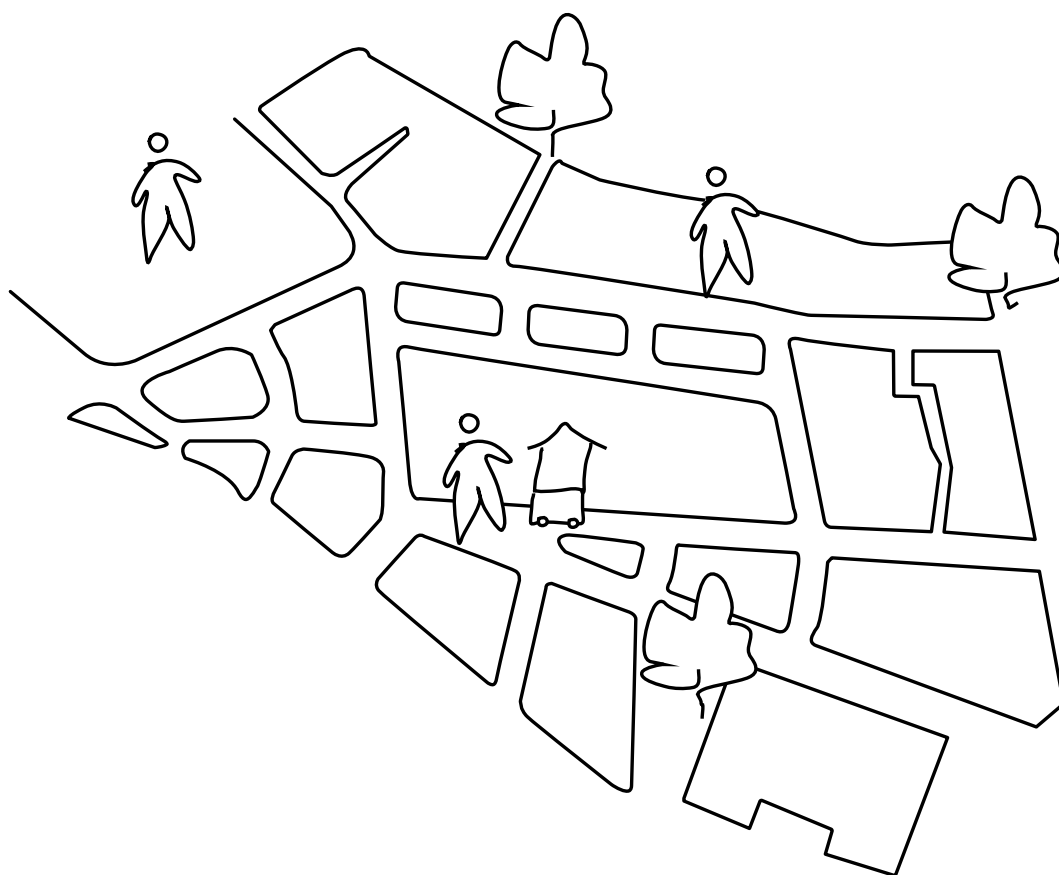


# 25 de Março:

Um convite à rua



# 25 de Março:

## Um convite à rua

### **Trabalho Final de Graduação**

*Maria Beatriz Alves de Souza*

*Orientador: Eugenio Fernandes Queiroga*

*Orientadora metodológica: Raquel Rolnik*

*Faculdade de Arquitetura e Urbanismo*

*Universidade de São Paulo*

*Julho. 2017*



# Agradecimentos

Esse trabalho marca o fim de uma fase de grande aprendizado e por esse período eu só tenho a agradecer. Agradecer por todo o conhecimento adquirido com as grandes alegrias e desafios e a todos que participaram dessa trajetória de FAUUSP.

A Eugenio Fernandes Queiroga, orientador deste projeto, e a Raquel Rolnik, orientadora metodológica, por logo em meu início de “FAU”, em um momento de muitas crises e dúvidas, me inspirarem com suas aulas e palavras e me darem esperança e certeza de ter escolhido o curso de graduação correto. Foi um privilégio receber de pessoas que eu tanto admiro a orientação para esse trabalho final.

A Eugenio, especialmente por me inspirar a projetar com amor, alegria e respeito. Agradeço por todas as conversas, sempre regadas à paciência e bom humor, por toda assistência, motivação e compreensão. A Fabio Mariz, pela amizade, pelo auxílio e pelo carinho com que aceitou o convite para participar da conclusão deste trabalho. A Luis Eduardo Brettas, pela confiança e pela disponibilidade de partilhar sua experiência na discussão do projeto.

Aos amigos, Leonardo Mouawad, Christian Sfeir e Tandara Albuquerque e às suas famílias, pela dedicação com que me ajudaram nesse projeto. Agradeço infinitamente pelo tempo que dispuseram a me contar tantas histórias, pela consideração ao abrirem a porta de suas

lojas e a atenção às infindáveis questões.

A todas as pessoas queridas que compartilharam comigo seus dias e ensinamentos na Prefeitura de São Paulo, a equipe de Território CEU e a grande família da equipe de DEURB. Em especial, agradeço a preocupação e as orientações do grande amigo Rafael Murolo, que tanto contribuiu nesse percurso de projeto, e a todos aqueles que foram extremamente prestativos em fornecer todos os dados, bases e ajuda para as pesquisas deste caderno.

As amigas queridas Valceli Dias e Maria Marta da Silva por toda a dedicação, carinho e tranquilidade que tornaram o caminho mais sereno.

A todos os amigos de “FAU” pelas ideias e por todo o suporte. Com muita admiração agradeço ao grupo mais amoroso e competente, cujo nome pode soar um pouco estranho. Piquinhas Natália Hournaux, Marília Reis, Lúcia Furlan e Leila Anjos, obrigada por toda a ajuda, por transformarem as inquietações da vida em coisas simples e leves e por compartilharem suas vidas fauanas e não-fauanas comigo. A Larissa Delanez agradeço a amizade incondicional e o apoio em todos os momentos. Obrigada por me acompanhar no mundo inteiro.

A Lucas Terra Cardial agradeço o companheirismo, o amor, a paciência e tantas horas trabalhadas. Só posso dizer que tenho



muita sorte em tê-lo nesse percurso. Sua ajuda, suporte, calma, carinho e atenção foram imprescindíveis para a execução desse trabalho e de tantas outras conquistas nesses últimos 7 anos.

Por fim, agradeço a minha família e em especial a meus pais Paulo e Maria Elvira e a mimã Maria Paula pelo suporte contínuo, pelo amor infinito e pela confiança. Agradeço por me instruírem e me ajudarem a chegar até o final de mais essa etapa, sempre inspirando o trabalho dedicado e que objetiva o bem das outras pessoas. A minha avó Ana, a minha mãe, irmã, tias e primas sou grata por tantas memórias, risadas e passeios na Rua 25 de Março. Só nós sabemos, mas o nome da rua é uma clara homenagem ao aniversário da vovó, cujo amor em “andejar” por ali foi passado de geração a geração e espero traduzir nas próximas páginas.





***A Ana Peres de Souza,***  
que me ensinou a arte de amar,  
cuidar, pechinchar e bater perna.



# Resumo

Este trabalho parte de uma extensa pesquisa sobre a região da Rua 25 de Março: sua história, questões como imigração, turismo e economia; levantamentos da situação atual, a partir da leitura de dados disponíveis à consulta pública, visitas e diferentes tipos de imersão no local, como observação distanciada e participante, imersão em lojas e diversas conversas.

Propõe-se a requalificação urbana da região, partindo do nó central que é a Rua 25 de Março. Apresentam-se diretrizes para tornar o contexto urbano citado em um local mais confortável e seguro às suas diferentes atividades. Convida-se ao uso e à apropriação do espaço, ao passar e ao permanecer e propõe-se ao fim um conjunto de soluções-tipo para as diferentes situações encontradas: ruas comerciais exclusivas ao pedestre – com acesso restrito de veículos; ruas comerciais compartilhadas; ruas “convencionais” com foco no conforto dos pedestres; travessias em nível; ruas e espaços de estar; superação de desníveis naturais (ladeiras). ■

**Palavras-chave:** Requalificação urbana; espaço público; ruas comerciais; centro; Rua 25 de Março; São Paulo.





# Abstract

This work begins with an extensive research on 25 de Março Street's surroundings: since its history to current subjects such as immigration, tourism and economy, and also using different research methods like surveys of the current situation, based on the data available to public consultation, visits and passive and active immersion in the area and in local stores.

The urban redevelopment project starts from the central node that is 25 de Março Street to cover the surrounding area. Guidelines are presented to make the urban context a more comfortable and safe place to hold its different activities. People are invited to use the city's central area not only for commuting purposes but also by living the urban space. In the end, a set of standard solutions was developed for the different situations encountered: exclusive pedestrian shopping streets – with restricted access of vehicles; shared shopping streets; “conventional” streets focusing on pedestrians' comfort; level crossings; rest areas; overcoming steep terrain.

**Keywords:** Urban redevelopment; public space; shopping streets; city center; 25 de Março Street; São Paulo.





# Sumário

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| <b>1. Apresentação</b>        | <b>13</b>  |
| Motivação Pessoal             | 15         |
| Introdução                    | 17         |
| Metodologia                   | 18         |
| <b>2. Pesquisa</b>            | <b>21</b>  |
| Contexto Histórico            | 23         |
| Levantamentos                 | 32         |
| Pesquisas de Campo            | 61         |
| Propostas existentes          | 81         |
| Leituras                      | 91         |
| <b>3. Projeto</b>             | <b>97</b>  |
| Apresentação                  | 99         |
| Conceitos gerais: Intervenção | 101        |
| Contexto de projeto           | 111        |
| Plano de ação                 | 117        |
| Soluções-Tipo                 | 125        |
| <b>4. Conclusões</b>          | <b>155</b> |
| <b>5. Bibliografia</b>        | <b>161</b> |



# **1. Apresentação**



# Motivação Pessoal

Visitar a Rua 25 de Março sempre foi para mim um evento. Durante toda vida ouvi de minha mãe a seguinte questão: “Bia Bia, amanhã [nome do parente] chega, vamos com ela na 25?”, representando que as pessoas mais queridas da família viriam do interior do Estado e se alojariam em minha casa para fazer compras na rua de comércio e seus arredores. Acordávamos cedo, pegávamos o metrô e “batíamos perna” procurando de meias a presilhas de cabelo, de novels de lã a porta-retratos, e presentes de todos os tipos para todas as situações imaginadas, pechinchando sempre o melhor preço.

Fui apresentada a esse mundo com menos de cinco anos de idade e desde então o amor por essa rua, onde tudo se pode encontrar, anda de mãos dadas com a inquietação de ser pedestre ali.

Não temos na região da Rua 25 de Março uma coexistência pacífica entre seus diferentes agentes, mas sim uma luta constante pelo espaço e um ambiente de insegurança e desconforto, principalmente ao pedestre. Vendedores ambulantes, panfleteiros, pessoas de diferentes idades e proveniências, barracas, lojas, placas, automóveis, todos disputam um lugar para si e nessa luta, o espaço normatizado, em tese dividido para cada elemento, acaba subvertido. Essa situação, ao mesmo tempo que representa aquilo de mais interessante na região, sendo a interação e aceitação de todos os tipos de pessoas

e circunstâncias; também revela grandes questões de segurança, como o espaço do pedestre, que, muitas vezes utilizado para as trocas comerciais, se torna insuficiente para o volume de pessoas que ali permeia e acaba expandido para o espaço considerado dos veículos. Ou seja, temos ali a reapropriação forçada das vias pelos pedestres, muita produção de informação e um fluxo contínuo de veículos, cenário favorável a conflitos.

Nesse contexto, ao imaginar qual assunto poderia escolher ao trabalho final de graduação em arquitetura e urbanismo achei pertinente retomar as reflexões, o afeto e, ao mesmo tempo, o constante sentimento de preocupação que essa rua me inspirou desde a mais tenra idade para propor uma intervenção na região. ■





# Introdução

*“Topofilia é o elo afetivo entre a pessoa e o ambiente físico. Difuso como conceito, vívido e concreto como experiência pessoal”.*

— Yi-Fu Tuan

Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do Meio-Ambiente.

Me aproprio da frase de introdução à obra Topofilia de Yi-Fu Tuan para introduzir também os objetivos deste trabalho. O afeto pelo ambiente, nesse caso pelo espaço público das cidades e pela Rua 25 de Março, foi o que conduziu toda essa pesquisa.

Esse trabalho não visa, portanto, a transformação de todas as lindas características que tornam essa região tão especial. Propõe-se uma série de diretrizes e intervenções-tipo, que possam atuar no plano de fundo da vida urbana enfatizando e dando maior segurança e qualidade às situações cotidianas e às dinâmicas atuais, e até mesmo ser adaptadas e replicadas em outros contextos. Partindo da ideia de que o direito à cidade ultrapassa as necessidades de consumo, a proposta visa o convite à utilização do espaço sem receios, um convite não apenas à passagem rápida, mas também à permanência com conforto, à potencialização do uso e à apropriação de um espaço público de qualidade.

Por muitos anos a prioridade de nossas cidades não foram as pessoas, mas sim as máquinas, os automóveis. A escala do desenho urbano seguiu essa prioridade, a natureza foi escondida e o espaço público, principalmente em São Paulo, acabou se tornando árido e mera formalidade. O projeto se insere então no contexto da busca por mudar esse paradigma e por vermos a cidade de uma nova maneira, mais equilibrada e com um novo foco: as pessoas. A intenção é fortalecer justamente a dimensão pública que permite a percepção do outro, possibilita o contato entre as diferenças, potencializa conflitos e permite ao fim o exercício da alteridade, tão importante para a criação de uma sociedade mais acolhedora. ■



# Metodologia

No intuito de desenvolver o TFG de maneira organizada, optei por dividir o trabalho em duas partes: compreensão do existente e projeto. A primeira, dividi em três frentes complementares de produção, sendo elas: teoria e história; leitura e levantamento da situação atual; e pesquisa de campo. A segunda, também dividida em três frentes, foi composta de: definições de diretrizes a partir das leituras da situação atual; pesquisa de referências, materiais e soluções, que levou aos conceitos gerais de intervenção; e desenho das propostas.

Explicarei a seguir como se desenrolou a parte de compreensão do existente.

A primeira frente de trabalho consistiu no levantamento e estudo de referências bibliográficas e projetuais que contribuiriam para a discussão proposta. Nessa fase buscou-se compreender a dinâmica do corpo na cidade, as questões do lugar e também o contexto histórico da região da Rua 25 de Março, não esquecendo da análise de projetos já desenvolvidos para a área. Buscou-se também criar base metodológica para as demais frentes de ação, principalmente para as pesquisas de campo, a partir da análise de diferentes trabalhos e levantamentos. Para atingir os objetivos propostos por essa frente, seguiu-se como método de trabalho a pesquisa de literatura, mapas e fotos em bibliotecas, acervos bibliográficos digitais e publicações da imprensa; a discussão com o orientador e colegas para buscar as referências

mais pertinentes; e também conversas com funcionários da Prefeitura de São Paulo para obter pesquisas e projetos existentes sobre o tema.

A segunda frente de trabalho aproximou-se da região de projeto e teve como objetivo a leitura geral da situação atual. Para tal, propôs-se, em um primeiro momento, visitas ao local e o levantamento das informações disponíveis para consulta pública, como bases municipais, dados sobre o contexto de inserção na cidade e acessibilidade local, topografia, uso do solo, indicadores sociais, equipamentos existentes e informações sobre o tráfego de veículos e acidentes. Em um segundo momento, sintetizei as informações levantadas e pertinentes em uma série de mapas, criando assim uma narrativa de leitura da região.

A terceira frente de trabalho teve como objetivo a aproximação ainda maior na área, a partir de diferentes tipos de imersão no local. Temos nessa fase a observação como método de análise, ou seja, a visita ao local para estudo e compreensão das dinâmicas e dos diferentes agentes do lugar, como se portam, como se relacionam e os fluxos. Temos também a observação participante, na qual me insiro nas atividades da rua para apreender os diferentes sentimentos, necessidades e problemas do local, aproveitando para fazer pequenas entrevistas. Essa fase também contou com a imersão na loja Afife, localizada na Rua Dr. Carlos de Sousa Nazaré, adjacente à Rua 25 de

Março e na loja Festas e Fantasias, localizada em três pontos da Ladeira Porto Geral. Nesse sentido passei o dia nesses estabelecimentos comerciais, analisando e participando das diferentes atividades. Buscou-se com isso compreender como os estabelecimentos funcionam e se relacionam com o território, além de aproveitar a oportunidade para entrevistar os donos e funcionários das lojas e apreender suas visões sobre a região, sua história e as tendências para o futuro. Por fim, conversei com algumas pessoas nas ruas sobre como elas se sentiam na 25 de Março, com alguns policiais, visitantes, com permissionários das barracas, em especial seu Anselmo e com uma querida amiga, cujos pais possuem lojas na região.

As três frentes de trabalho acima explicitadas se complementaram e foram realizadas concomitantemente. Elas tiveram como objetivo comum permitir a compreensão geral e específica da área de trabalho, embasando as diretrizes e linhas de ação para o início do desenho da intervenção.

Tendo tudo isso em mente, seguimos para a segunda parte do trabalho, a fase de projeto.

A primeira frente de trabalho foi justamente a definição de diretrizes a partir das leituras anteriores. Buscou-se organizar as informações obtidas sobre o funcionamento das diversas atividades da rua e com isso destacar as necessidades gerais do local, tendo como nó de

partida a própria Rua 25 de Março e espalhando até uma escala maior de acessibilidade e conexão.

A segunda frente baseou-se na pesquisa focada no projeto urbano. Procurou-se compilar um repertório de referências de projeto, de materiais e de soluções, que pudesse atender à diversidade de demandas projetuais e ao mesmo tempo criasse uma unidade a toda a extensão das intervenções. Para contextualizar o projeto em uma escala mais ampla da cidade, pesquisou-se também diferentes projetos para a região, além dos focados na Rua 25 de Março, que embasariam a relação com regiões adjacentes, a proposta de diversidade de usos do solo e um novo convívio com as águas dos rios.

A terceira frente, enfim, resume em forma de projeto e desenho as decisões e aprendizados das frentes anteriores. O resultado como diretrizes gerais e portfólio de soluções-tipo se dá a partir de uma série de ensaios e testes, que buscou, como dito anteriormente, a criação de uma identidade única e a organização das diferentes atividades locais.

A primeira e segunda partes deste projeto seguiram um percurso linear de tempo. Porém, novas dúvidas sempre aparecem ao nos debruçarmos sobre a área de intervenção e por isso, muitas vezes voltei às ruas, procurei respostas e questionei meus conhecidos para definir os resultados da segunda fase. ■



## **2. Pesquisa**



## 2.1. Contexto histórico

Para uma melhor compreensão da região seguiu-se o método de imersão e pesquisas de campo, que contaram com visitas a lojas, conversas e observação da dinâmica do local.



# Panorama histórico

A história da Rua 25 de Março e de seus arredores começa com a retificação do Rio Tamanduateí e com a urbanização da Várzea do Carmo. Essa localização privilegiada próxima ao rio, ao Porto de São Bento (Geral) e ao centro histórico da cidade permite, desde o princípio, o estabelecimento de três características marcantes na região até os dias de hoje: fácil acesso e grande fluxo de pessoas,

forte tendência comercial e grande presença imigrante. A linha do tempo a seguir destaca alguns fatos sobre a história da Rua 25 de Março, significantes para o desenvolvimento do que é hoje uma das principais áreas de comércio popular do país e se baseia nas obras de MOURA (1980), KORAICHO (2004) e KHOURI (2013).



Primeira Planta da Imperial Cidade de S. Paulo, pelo Capitão de Engenheiros Rufino J. Pelissaro e Costa (1810) e copiada em 1841. (Legenda e inscrição das ruas pelo Autor). (Revista do Instituto Histórico e Geográfico de S. Paulo — Vol. XVI — 1911).

### **1800.**

O Rio Tamanduateí era totalmente navegável, nascia na Serra do Mar, recebia as águas do Rio Anhangabaú e desaguava no Rio Tietê. Fazia, portanto, importante conexão com o interior do país.

### **1847.**

O Rio Tamanduateí descrevia sete voltas na área onde hoje está a Rua 25 de Março. Margeando essa parte do rio havia um caminho de pedestres chamado Rua das 7 Voltas. A última dessas voltas terminava na atual Ladeira Porto Geral (ou na época Beco das Barbas), onde realmente havia um porto (Porto de São Bento) que funcionava como escoadouro para as mercadorias vindas do litoral.

### **1848-51.**

Primeira retificação do Rio Tamanduateí. O rio foi desviado ligeiramente à leste pelo governo Pires da Mota.

### **1859.**

Um decreto da Câmara Municipal de São Paulo estabelece a criação de uma via ligando a Ponte do Carmo ao Porto de São Bento. Essa via, conhecida como Rua de Baixo, se estendia da Rua do Carmo à Rua Anhangabaú pela margem esquerda do Tamanduateí, dividindo a cidade em Parte Alta e Parte Baixa. A Parte Alta correspondia à região da Rua Florêncio de Abreu.

### **1865.**

O nome da Rua de Baixo é modificado para Rua 25 de Março em homenagem à Primeira Constituição do Brasil outorgada por D. Pedro I em 25 de março de 1824.

### **1867.**

Drenagem e aterramento de parte da Várzea do Carmo. Abertura de um mercado municipal no cruzamento das ruas 25 de Março e General Carneiro, local onde mascates e vendedores ofereciam seus produtos em praça aberta.

### **1874.**

Criação da Ilha dos Amores em frente ao mercado. Era um local de lazer para a população e atraía o povo em geral.

### **1896.**

Segunda retificação do Rio Tamanduateí.

### **1901.**

Inauguração da Estação da Luz. Existia mais de 500 firmas sírias e libanesas espalhadas por toda a região da 25 de Março na época, inclusive a rua Florêncio de Abreu, que possuía aluguéis mais altos. Os árabes (sírios, libaneses e armênios) ocupavam toda a região. A grande maioria possuía seus negócios no térreo e morava no segundo e terceiro andares das construções, seguindo o padrão de ocupação típico do centro de São Paulo no final do séc. XIX e começo do XX.





## Panorama histórico



### 1907.

Criação da Estação Terminal da Estrada de Ferro da Cantareira no Parque D. Pedro II.

Criação de um novo Mercado Municipal no largo. As condições de higiene na Rua 25 de Março e entorno do mercado existente eram muito ruins, então a prefeitura construiu um novo Mercado e vendeu espaços para bancas para comerciantes e mascates.

Foi criado também o Mercado Caipira, uma espécie de feira ao ar livre na atual Rua Cavaleiro Basílio Jafet por aqueles que não podiam ou queriam comprar um espaço no novo Mercado Municipal.

Os mercados, o parque e as estações de trem atraíam muita gente ao local. Considerado bom para a venda de produtos, atraiu também mendigos e mascates que se estabeleceram na área, sendo os primeiros alemães e portugueses, seguidos pelos italianos e após pelos sírios, libaneses, armênios e judeus.

### 1925-30.

O uso da terra começa a sofrer algumas mudanças. Alguns edifícios de 2 a 3 andares são demolidos e substituídos por prédios de 12 a 13 pavimentos. Algumas residências começam a ser substituídas por empresas têxteis de médio e grande porte.

### 1935.

O Mercado Municipal é transferido para a Rua Cantareira e o Mercado Caipira mudou-se para a Rua Barão de Duprat.

### 1940-50.

A Segunda Guerra Mundial foi acompanhada por inflação monetária, alta dos preços, valorização de terrenos e especulação imobiliária. Essa dinâmica atingiu a 25 de Março, o aumento brusco dos aluguéis e a valorização dos imóveis intensificou a migração árabe para outras regiões da cidade, acelerou a substituição das residências pelos negócios e fez com que muitas instalações industriais se dirigissem para zonas mais baratas da cidade.

### 1980.

Entrada de chineses e migrantes das regiões Norte e Nordeste do Brasil na região, rompendo com o domínio quase absoluto dos árabes na região da Rua 25 de Março.

### 1990.

Entrada de imigrantes coreanos.

# Comércio e Imigração

*“Hoje, a mobilidade se tornou praticamente uma regra. O movimento se sobrepõe ao repouso. A circulação é mais criadora que a produção. Os homens mudam de lugar, como turistas ou como imigrantes.”*

— Milton Santos, 2006

A mobilidade espacial é, como diz Milton Santos, praticamente uma regra e ela aparece como elemento estruturador da ocupação e produção do espaço urbano. Ao estudarmos a história da Rua 25 de Março e seus arredores, tendo como base as obras de Rose KORAICHO (2004), Juliana KHOURI (2013) e o estudo de campo que será apresentado nos capítulos a seguir, podemos compreender que realmente os imigrantes tiveram um papel essencial no estabelecimento de características espaciais importante dos dias de hoje. A partir de laços de cooperação e solidariedade, diferentes grupos imigrantes foram se estabelecendo na área ao longo dos anos, fortalecendo suas colônias ao importar amigos e parentes para ajudarem nos negócios e criando correntes migratórias orientadas pelo comércio.

O comércio formal e informal aparece portanto como questão primordial, pois como atividade econômica e ocupação profissional foi e ainda é um facilitador para o acolhimento, inserção e

estabelecimento dos imigrantes na cidade. Tendo em vista esses dois assuntos, é impossível abordar a história da 25 de Março e não comentar sobre a forte imigração árabe no local. Presença tão marcante que dominou a região quase exclusivamente por mais de 60 anos e até inspirou versos de Adoniran Barbosa na música Bazares:

*“25 de março  
Mão de obra da Turquia  
Levantase muito cedo  
Quando ainda não é de dia  
  
Mais um aqui pro fregueis,  
Divinha que tem na mão  
Aqui caro sai barato,  
E tem até prestação.”*

A urbanização e consolidação da “25” e de seu entorno ocorreu simultaneamente à ocupação dos sírios, libaneses e armênios, de forma à produção do espaço estar intimamente

relacionada ao estabelecimento e, portanto, às características desse grupo migratório. Como veio a acontecer com os diferentes grupos que os sucederam, a presença de uma ocupação árabe na região (relatada existir desde 1885) facilitou o estabelecimento de uma colônia no local, visto que os mais antigos ajudavam os recém-chegados a ajustarem-se à nova realidade. Outros fatores como o baixo preço da terra (situação que se estende até os anos 40) e a posição estratégica próxima à estação ferroviária, ao centro da vila e aos mercados contribuíram para o grupo se fixar na área. Eles encontraram no comércio a atividade propícia para se inserirem na sociedade brasileira. Muitos começavam como mascates, correspondendo no final do século XIX a mais de 90% dos mascates da cidade, e conforme acumulavam capital começaram a se dedicar ao comércio varejista, atacadista e à indústria, principalmente nesta região (KHOURI, 2013).

A presença árabe foi responsável por determinar algumas características da atividade comercial da área. Introduziram a prática de vendas à crédito, uma vez que os mascates obtinham crédito junto a seus compatriotas e repassavam aos clientes; introduziram também a venda por atacado, ao diminuírem sua margem de lucro por unidade e aumentarem a quantidade vendida; trouxeram à região a prática cultural da “pechincha”, de “deixar por menos” e sempre buscavam manter uma relação próxima e mais pessoal com os clientes, utilizando diferentes técnicas

de fidelização. A apresentação do comércio árabe também era diferenciada: as fachadas e a organização interna das lojas pretendiam transmitir a ideia de grande oferta de produtos, abundância de mercadorias e de que ali tudo se poderia encontrar (KORAICHO, 2004). É tudo muito vivo, colorido, como coloca Manuel Diegues Jr. (KHOURI, 2013):

*“Os mostruários de bugigangas nas vitrines, as camisas dependuradas, os sabonetes suspensos por cordões, bolsas escolares, brinquedos de criança, a variação, enfim, do colorido e dos objetos expostos dão logo à fisionomia da rua o seu caráter sírio ou libanês.”*

*“A 25 de Março era um centro de distribuição para o Brasil inteiro, porque se você voltar cinquenta anos para trás, não existia computador, nem agência de banco com sistema online de compensação, etc... então, as pessoas vinham do Norte, do Nordeste ou do Sul, fazer compras em São Paulo, se abasteciam e levavam essas mercadorias para lugares longes, que às vezes, levava um mês para chegar aquele caminhão para vender naquela região. E quem fazia esse centro de distribuição era a 25 de Março. A mesma coisa as indústrias, elas tinham medo de vender para esses lugares longes, e porque a chance de receber era muito difícil, porque não tinha sistema de cobrança eficiente, então eles preferiam vir vender na 25 de Março e deixar que a distribuição fosse feita pelos comerciantes da região, né?”*

– Gilberto Sarruf (KHOURI, 2013).

Com a entrada de novos grupos migratórios, como chineses e coreanos, principalmente a partir dos anos 80, com o desenvolvimento de novas tecnologias e um fluxo cada vez maior de pessoas na região, características fortes da via, como as citadas acima, começam a mudar.

O comércio antes quase exclusivamente atacadista passa a trabalhar com as vendas no varejo ou com as duas formas de venda. De acordo com a Univinco (União dos Lojistas da Rua 25 de Março e Adjacências), hoje apenas 30% das vendas ainda são por atacado. Os lojistas, principalmente as grandes redes, encontram hoje também novas possibilidades com a informatização dos processos e dos negócios e o aumento da clientela, aumentando a dimensão das vendas significativamente. Assim, mesmo que ainda mantenha-se uma margem para negociação e a busca por um atendimento atencioso nesses estabelecimentos, a relação entre vendedores e consumidores não é mais a mesma de antigamente (KHOURI, 2013; KORAICHO, 2004). A “pechincha” atualmente funciona melhor nas barracas e pequenos box dentro das galerias do que nos estabelecimentos mais antigos e consolidados em redes.

Outro ponto forte de mudança na área é o visual do comércio. A entrada de novos grupos migratórios trouxe novas características para as fachadas e interiores, preocupando-se com a presença das lojas, a organização, modernização e sofisticação para chamar

os clientes (KHOURI, 2013). E a rua vai se moldando aos usuários atuais, mantendo-se alegre, barulhenta e referência de local onde podemos encontrar todo o tipo de mercadoria. ■

# Comércio e Turismo

Para falarmos da região da Rua 25 de Março, é importante abrangermos também a questão do comércio. Para isso será utilizada como base teórica a obra Turismo, Arquitetura e Cidade, em especial os textos de Heliana Comin Vargas (2016).

De acordo com a autora, existe 6 principais motivações para as compras, no caso: a necessidade de sobrevivência; a busca por conforto; a demonstração de afeto e amor; a busca por reconhecimento social; a compra como forma de recreação e lazer; e a possibilidade de gastar para economizar. Além disso, as compras podem ser realizadas de 4 maneiras: planejada; por impulso; por conveniência; ou comparadas.

Todas as situações citadas acima podem compor o chamado turismo de compras, que nada mais é que o turismo incitado pela necessidade das compras. O turismo de compras pode remeter ao turismo de negócios, tendo nesse caso, a finalidade da revenda em outros locais. Ou pode estar simplesmente relacionada à oferta de grande diversidade de produtos em um mesmo local, como no caso das grandes cidades, onde o grande mercado viabiliza a economia de aglomeração, que por sua vez atrai para as compras, seja pela qualidade, variedade ou preço .

A região da Rua 25 de Março faz parte de um caso exemplar de turismo de compras, no qual percebemos as duas características destacadas

acima. Em conjunto com outros bairros como Brás, Bom Retiro, Liberdade e Santa Ifigênia participa do chamado “Circuito do Turismo de Compras”. Esse circuito de ruas de comércio especializado oferece possibilidades a revendedores, por agrupar lojas e serviços similares, e ao consumidor individual, que tem a possibilidade de comparar preços e ser motivado ao consumo pela simples oportunidade de “economizar”.

Nesse contexto, a Rua 25 de Março e adjacências se destaca com seus números. De acordo com dados da SPTurismo (2013; 2015):

- A região recebe cerca de 400mil pessoas por dia;
- Em datas especiais, passam por ali 1,2milhão de pessoas por dia;
- O Terminal Turístico de Compras da Rua 25 de Março recebe 600 ônibus mensalmente, com cerca de 350 pessoas por dia. Sendo 900 ônibus na época do Natal;
- O faturamento anual da área em 2011 foi de 17 bilhões de reais;
- O gasto médio em compras por visitante em 2015 foi de R\$329,32;
- Os principais motivos para a visita à rua em 2015 foram o preço e a variedade de produtos. ■





## **2.2. Levantamentos**

A partir de visitas ao local, pesquisas em bancos de dados e na internet, compilou-se informações gerais sobre o contexto em que o projeto se insere.







*Levantamentos:*

### **2.2.1. Relação com a cidade**

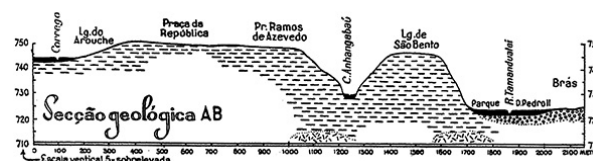
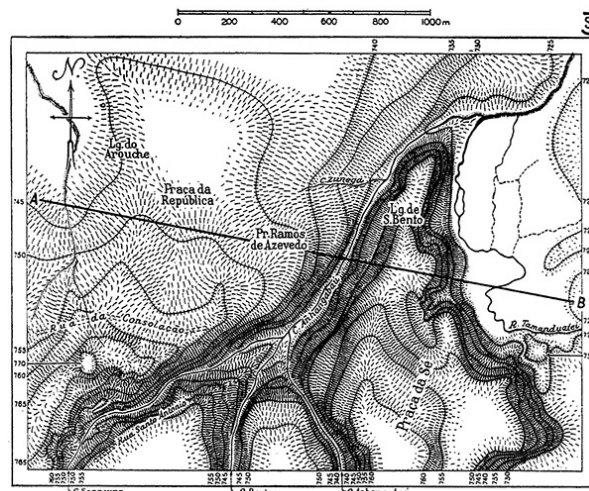
## Mapa 1: Topografia

O mapa ao lado representa a topografia de parte da região central da cidade. A partir dele podemos frisar a relação entre planalto, terras altas do centro, e a várzea do Rio Tamanduateí, na qual a Rua 25 de Março e o seu entorno imediato estão contidos.

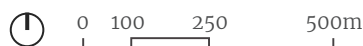
Uma das fortes questões de acessibilidade da região da várzea é justamente a superação pelos pedestres da barreira natural de aproximadamente 20m de altura que a conecta com importantes vetores de transporte público.

### Legenda

- Rua 25 de Março
- Curvas de nível



Aziz Nacib Ab'Sáber (1957)

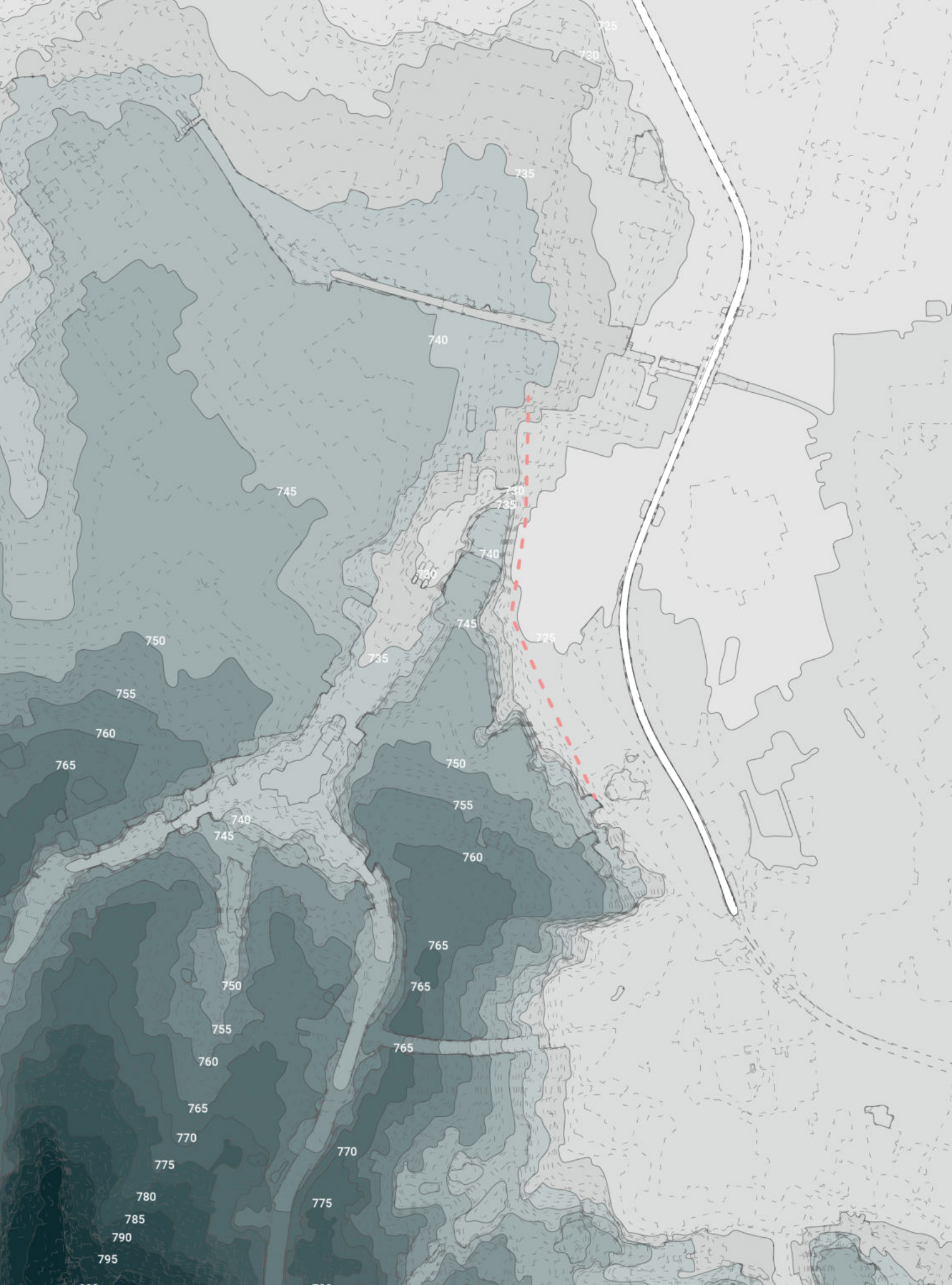


### Base cartográfica:

MDC / Prefeitura de São Paulo - SMDU

### Levantamento de dados e elaboração do mapa:

Maria Beatriz Alves de Souza - 2016



## Mapa 2:

# Edifícios relevantes

No mapa ao lado é possível perceber a relação entre a colina histórica da cidade e a área de várzea do Rio Tamanduateí. Na parte alta do centro, encontramos uma grande concentração de edifícios de caráter histórico, símbolos de cultura e poder, como museus, a Prefeitura de São Paulo e a Bolsa de Valores. Já a parte baixa, onde localiza-se a Rua 25 de Março, sempre foi separada por uma grande barreira natural e

caracterizada como espaço de trocas – o local do comércio – sendo marcada por edifícios como os grandes mercados municipais da Cantareira e Kinjo Yamato.

### Edifícios Culturais ●

- 01 Pátio do Colégio
- 02 Casa da Imagem de São Paulo
- 03 Solar da Marquesa de Santos
- 04 Caixa Cultural
- 05 Catedral da Sé
- 06 Mosteiro de São Bento
- 07 Museu Catavento
- 08 Mercado Municipal da Cantareira
- 09 Mercado Municipal Kinjo Yamato
- 10 Central dos Correios
- 11 Teatro Municipal de São Paulo
- 12 Shopping Light
- 13 Igreja São Francisco
- 14 Igreja das Chagas do Seráfico Pai São Francisco
- 15 Edifício Martinelli
- 16 Centro Cultural Banco do Brasil
- 17 Edifício Altino Arantes
- 18 Biblioteca Mario de Andrade
- 19 Edifício Copan
- 20 Edifício Itália
- 21 Pinacoteca do Estado de SP
- 22 Mercado Municipal do Pari
- 23 Complexo Novo Oriente

### Edifícios Institucionais ●

- 01 Tribunal de Justiça
- 02 Secretaria de Justiça e da Defesa da Cidadania
- 03 Palácio da Justiça de São Paulo
- 04 Tribunal de Contas do Estado de SP
- 05 CET
- 06 Secretaria da Fazenda do Estado de SP
- 07 Poupatempo Sé
- 08 Fórum João Mendes Jr.
- 09 Fórum Hely Lopes Meirelles
- 10 Ministério Público do Estado de SP
- 11 Faculdade de Direito do Largo São Francisco
- 12 Prefeitura de São Paulo
- 13 Bolsa de Valores de São Paulo
- 14 Secretaria da Educação do Estado de SP
- 15 Poupatempo Luz
- 16 Ministério da Fazenda



0 100 250 500m

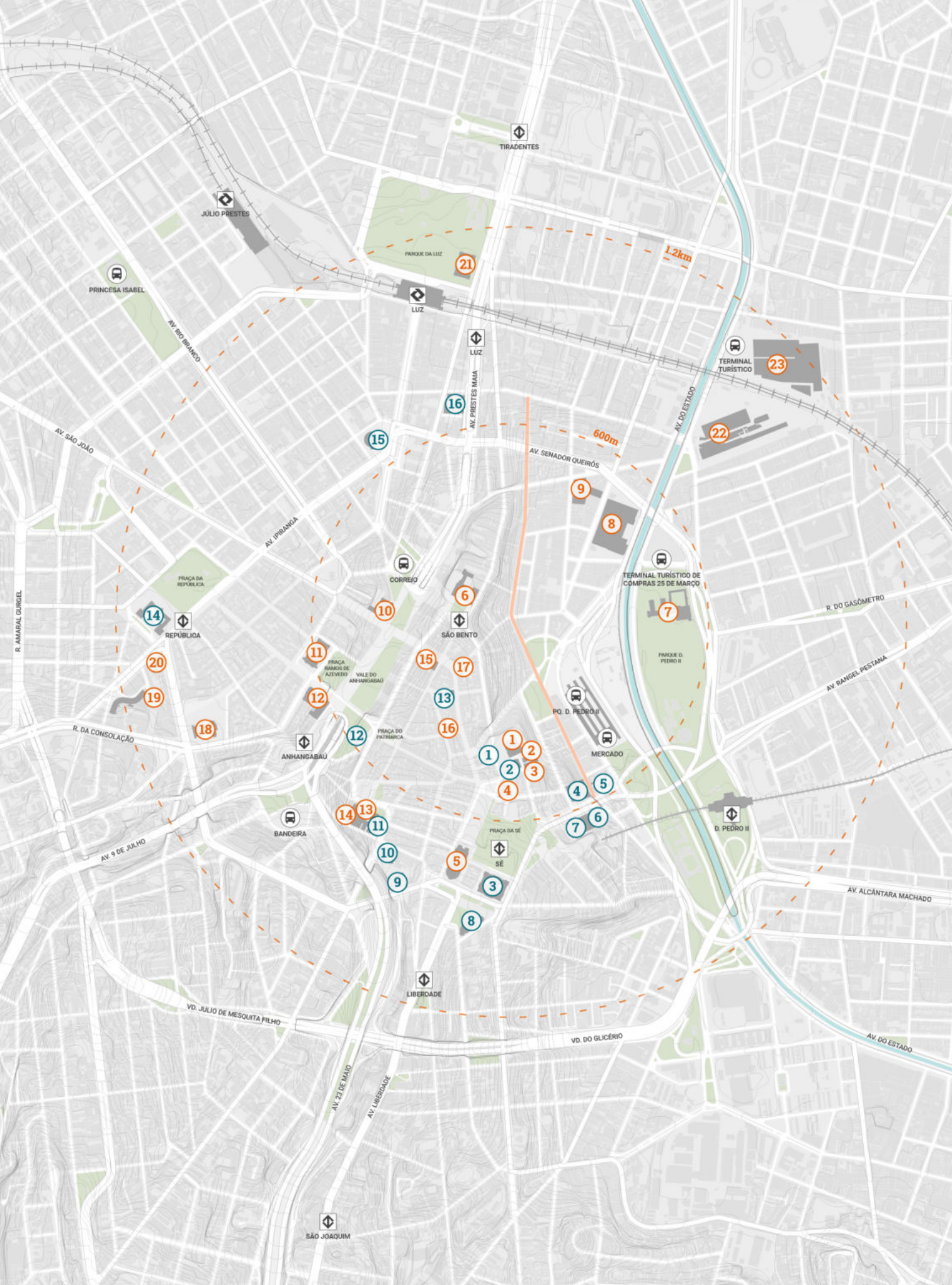
### Base cartográfica:

MDC / Prefeitura de São Paulo – SMDU

### Levantamento de dados e elaboração do mapa:

Maria Beatriz Alves de Souza – 2016





TIRADENTES

JÚLIO PRESTES

PRINCESA ISABEL

PARQUE DA LUZ

LUZ

LUZ

AV. PRESTES MAMA

TERMINAL TURÍSTICO

AV. SÃO JOÃO

AV. DO PRADO

AV. IPIRANGA

AV. SENADOR QUEIRÓS

AV. DO ESTADO

PRACA DA REPUBLICA

REPÚBLICA

CORREIO

SÃO BENTO

TERMINAL TURÍSTICO DE COMPRAS 25 DE MARÇO

R. DO GASOMETRO

AV. RANGEL PESTANA

R. DA CONSOLAÇÃO

AV. 9 DE JULHO

ANHANGABAU

BANDEIRA

PQ. D. PEDRO II

MERCADO

D. PEDRO II

AV. ALCANTARA MACHADO

AV. DO ESTADO

VD. JULIO DE MESQUITA FILHO

AV. 23 DE MAIO

AV. LIBERDADE

VD. DO GLICÉRIO

SÃO JOAQUIM

LIBERDADE

PRACA DA SÉ

SÉ

PRACA RAMOS DE ALVEIDO

VALE DO ANHANGABAU

PRACA DO PATRIARCA

### Mapa 3:

## Sistema de calçadas e ciclovias

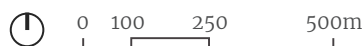
A construção desse mapa teve como objetivo a visualização das ciclovias e do sistema de calçadas do centro de São Paulo.

Ele tem, portanto, como foco os meios não-motorizados de deslocamento – o caminhar e o uso da bicicleta –, que de acordo com a pesquisa de Origem e Destino do Metrô totalizam 10,4% das viagens diárias.

É possível perceber a proximidade entre os calçados existentes e a Rua 25 de Março, assim como a possibilidade latente de conectá-los, mesmo com o relevo íngreme da colina histórica como barreira.

#### Legenda

-  Rua 25 de Março
-  Rio Tamanduateí
-  Ciclovias permanentes
-  Ciclofaixa de lazer
-  Sistema de calçadas
-  Áreas verdes e praças
-  Estação do Metrô
-  Estação da CPTM
-  Terminal de ônibus
-  Bicicletário/Paraciclo



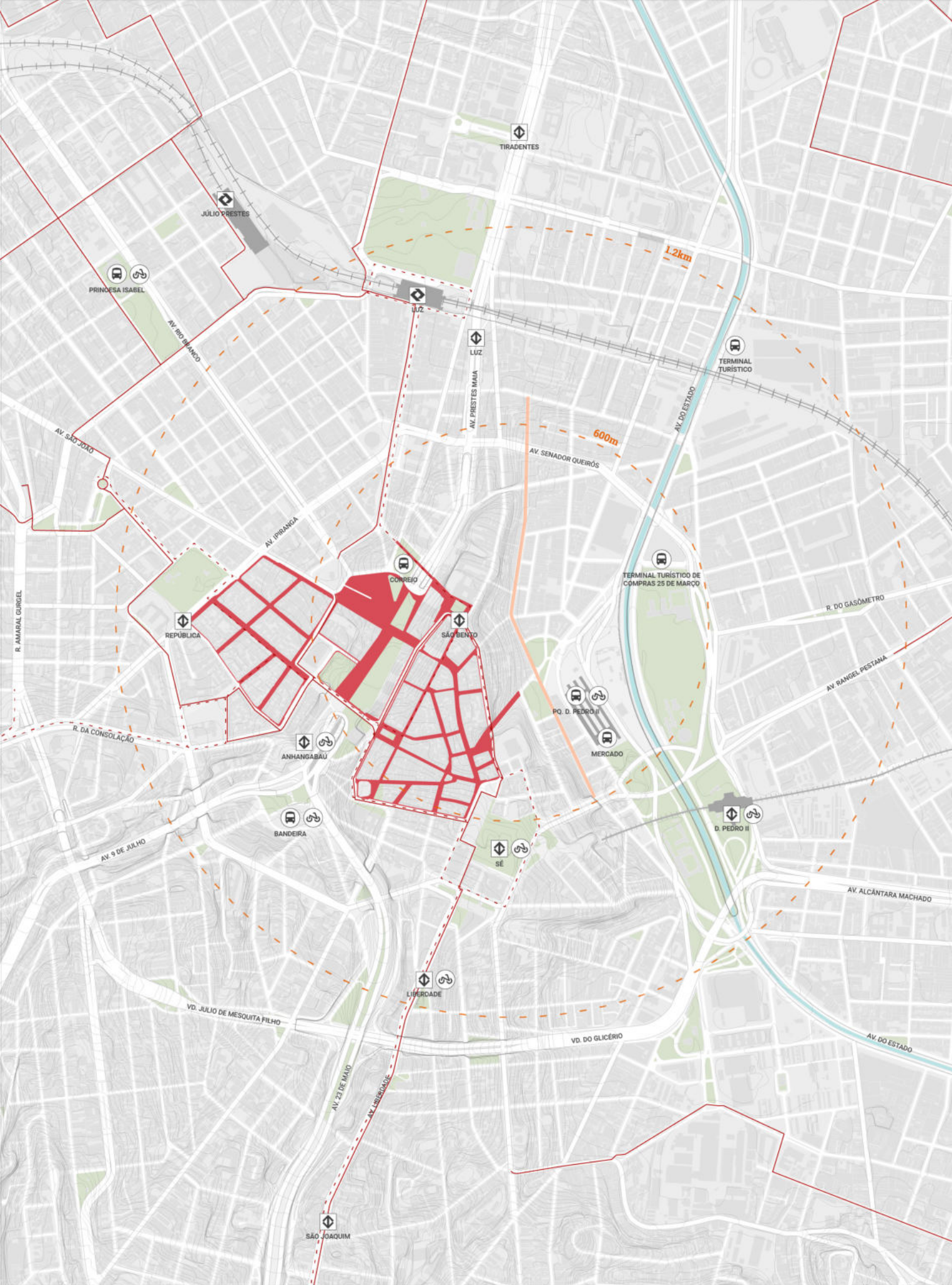
#### Base cartográfica:

MDC / Prefeitura de São Paulo – SMDU

#### Levantamento de dados e elaboração do mapa:

Maria Beatriz Alves de Souza – 2016







## Mapa 4:

# Rede de transporte sobre trilhos

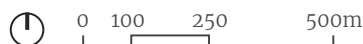
De acordo com a Pesquisa de Origem e Destino do Metrô, o transporte sobre trilhos é o principal meio de acesso à região e representa 34,9% das viagens realizadas. 30,9% de todas as viagens são realizadas pelo metrô.

A construção desse mapa tem como objetivo permitir a visualização desse sistema de transportes tão relevante para a área e deixa

claro a facilidade de acesso à região, uma vez que, dentro de um raio de 1,2km de distância do centro da Rua 25 de Março (aprox. 15 minutos de caminhada), é possível encontrar estações de 3 linhas diferentes do metrô e de outras 3 linhas da CPTM. São estações relevantes nesse contexto, a estação São Bento do Metrô, a mais próxima da via em estudo, e a estação da Luz, que conecta o Metrô e a CPTM.

### Legenda

-  Rua 25 de Março
-  Rio Tamanduateí
-  Linha 1 - Azul do Metrô
-  Linha 3 - Vermelha do Metrô
-  Linha 4 - Amarela do Metrô
-  Linha 7 - Rubi da CPTM
-  Linha 8 - Diamante da CPTM
-  Linha 10 - Turquesa da CPTM
-  Linha 11 - Coral da CPTM
-  Áreas verdes e praças
-  Estação do Metrô
-  Estação da CPTM
-  Terminal de ônibus municipal
-  Terminal de ônibus turístico/fretado
-  Bicicletário/Paraciclo

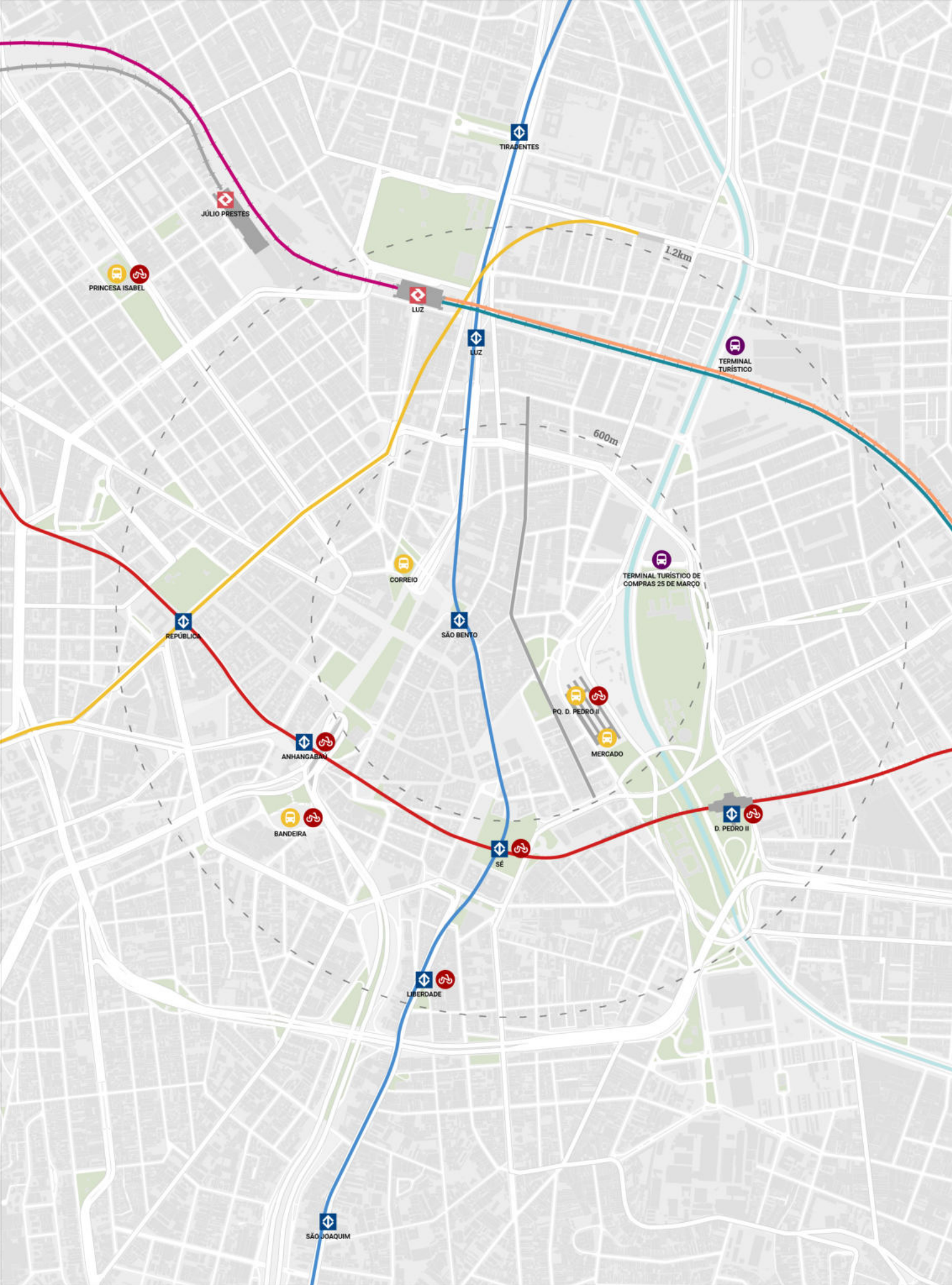


### Base cartográfica:

MDC / Prefeitura de São Paulo - SMDU

### Levantamento de dados e elaboração do mapa:

Maria Beatriz Alves de Souza - 2016



## Mapa 5:

# Rede de ônibus

As viagens de ônibus, de acordo com a pesquisa de Origem e Destino do Metrô, são, junto com o metrô, o principal modo de acesso à região, contabilizando 31% das viagens totais.

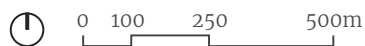
A partir do levantamento apresentado no mapa ao lado, é possível perceber que a Rua 25 de Março localiza-se a menos de 800m (aprox. 10 minutos de caminhada) de três importantes

terminais de ônibus urbanos da cidade: o Terminal Pq. D. Pedro II, o Terminal dos Correios e o Terminal Bandeira.

Além dos terminais urbanos, a região conta com dois terminais turísticos, onde chegam grande parte dos visitantes de fora da cidade, que, em geral, buscam as compras no atacado para revenda em seus locais de origem.

### Legenda

-  Rua 25 de Março
-  Rio Tamanduateí
-  Rotas de ôni­buss
-  Corredor de ôni­bus
-  Áreas verdes e praças
-  Estação do Metrô
-  Estação da CPTM
-  Terminal de ônibus municipal
-  Terminal de ônibus turístico/fretado



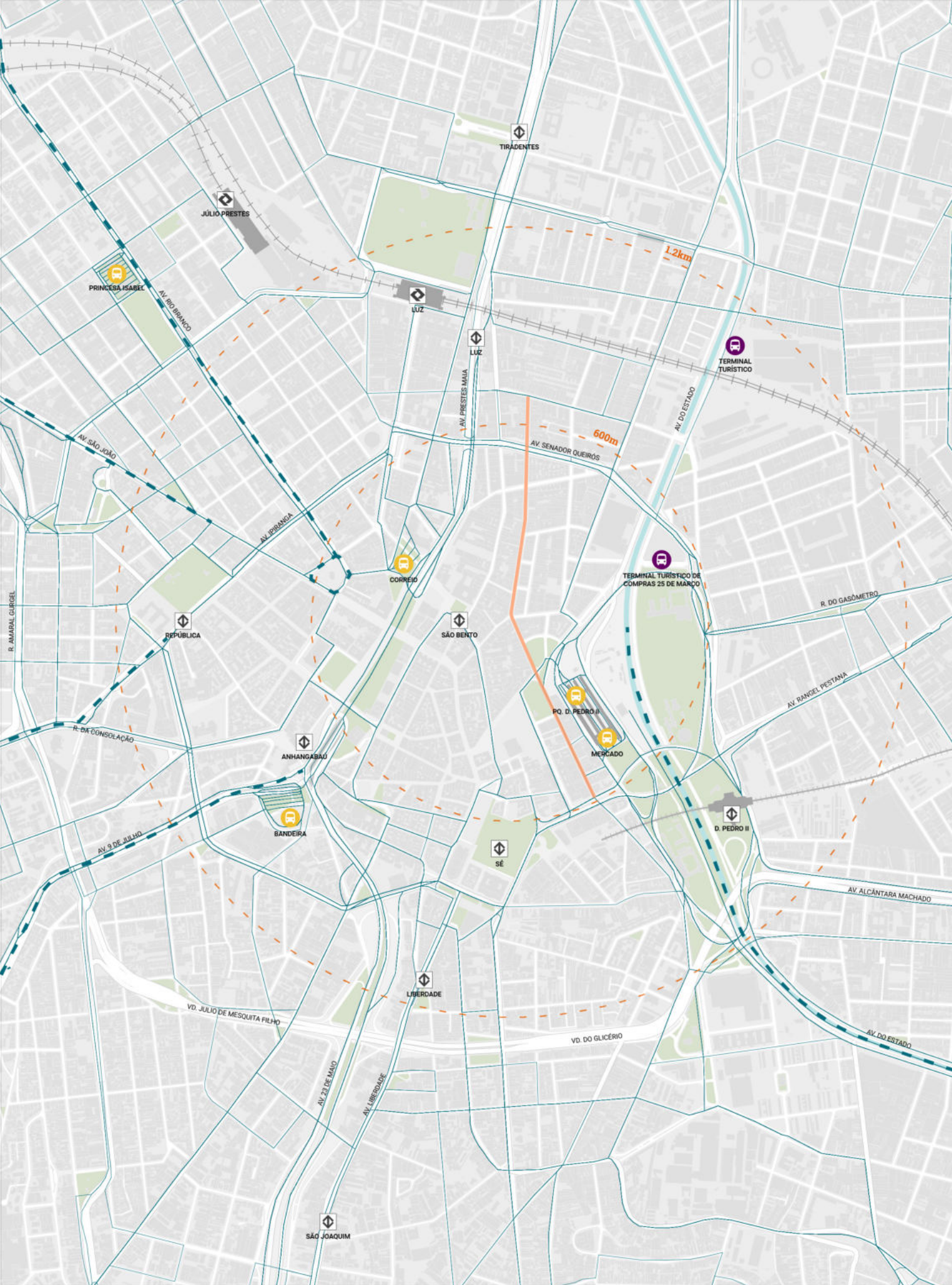
### Base cartográfica:

MDC / Prefeitura de São Paulo - SMDU

### Levantamento de dados e elaboração do mapa:

Maria Beatriz Alves de Souza - 2016





## Mapa 6:

# Sistema viário estrutural

Segundo a pesquisa de origem e Destino do Metrô, as viagens feitas por automóveis (seja particulares, taxis ou motos) correspondem a 22,4% do total da região.

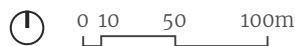
Por esse motivo, o mapa a seguir tem como objetivo espacializar e destacar as principais vias e acessos da região, assim como as áreas de concentração de estacionamentos

particulares, muito utilizados pelos visitantes da Rua 25 de Março.

No mapa é possível também perceber que a rua em estudo se encontra inserida dentro do anel viário do centro e nas proximidades de eixos viários principais da cidade, que conectam tanto no sentido norte-sul, quanto no sentido leste-oeste.

### Legenda

-  Rua 25 de Março
-  Rio Tamanduateí
-  Eixo viário leste-oeste
-  Eixo viário norte-sul
-  Vias estruturais
-  Anel viário
-  Sentido das vias
-  Concentração de estacionamentos
-  Áreas verdes e praças
-  Estação do Metrô
-  Estação da CPTM
-  Terminal de ônibus



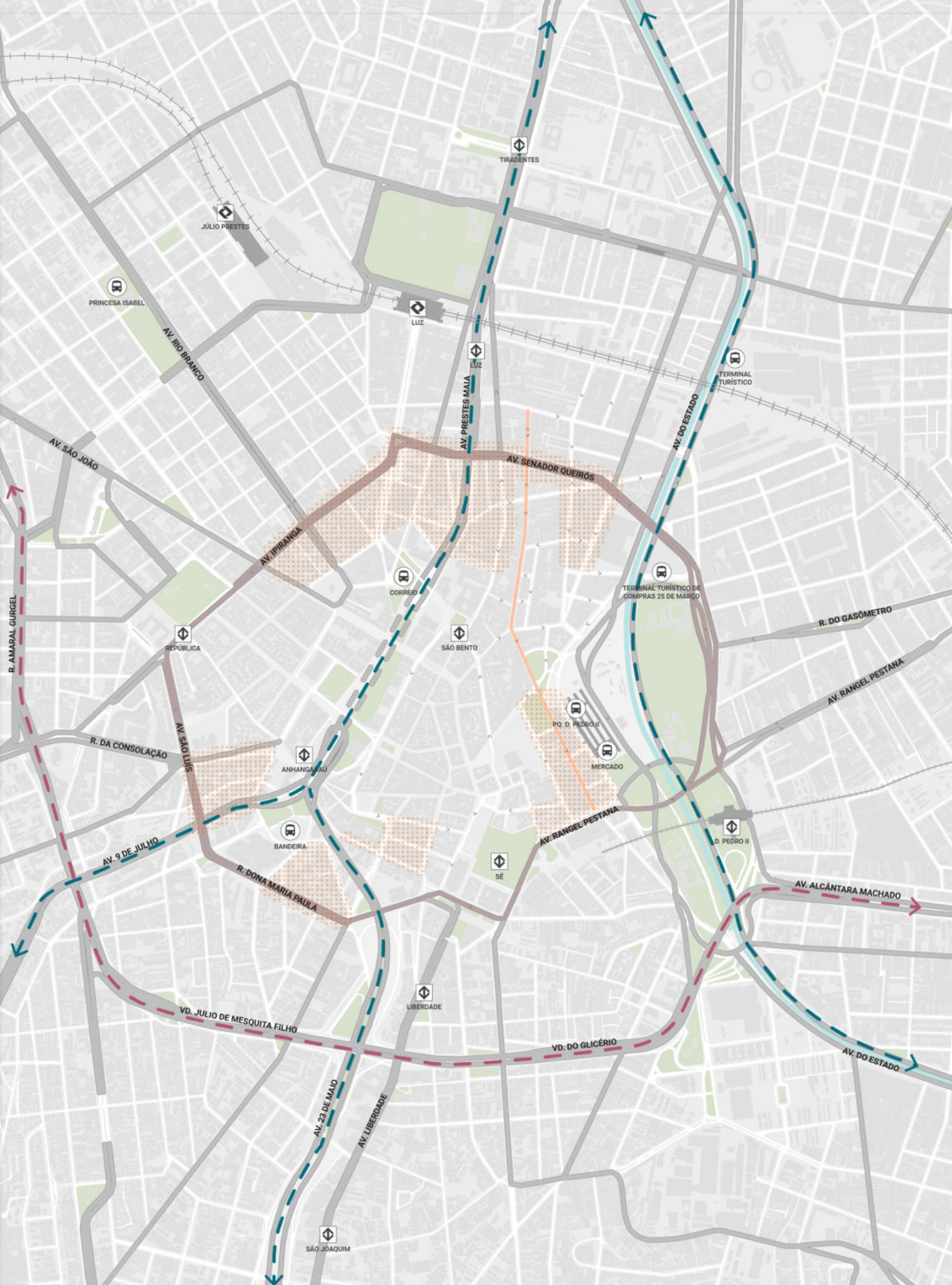
### Base cartográfica:

MDC / Prefeitura de São Paulo - SMDU

### Levantamento de dados e elaboração do mapa:

Maria Beatriz Alves de Souza - 2016





## Mapa 7:

# Tráfego de veículos

Os mapas ao lado foram retirados do Google Maps e apresentam o que é chamado de tráfego típico, ou seja, uma média histórica do movimento nas vias da região em determinado horário de determinado dia da semana.

Eles apresentam o tráfego de uma quarta-feira típica em três períodos do dia para possibilitar a análise das vias mais movimentadas.

Em geral, percebemos que as vias próximas à Rua 25 de Março nunca estão com um fluxo tranquilo de veículos, ficam com, no mínimo, um tráfego razoável. Percebemos também que o período de maior fluxo de veículos e lentidão acontece próximo ao horário do almoço entre 11h30 e 14h30 (representado pelo mapa B).

### Tráfego referente às Quartas-feiras:

Mapa A



Mapa B



Mapa C



### Legenda

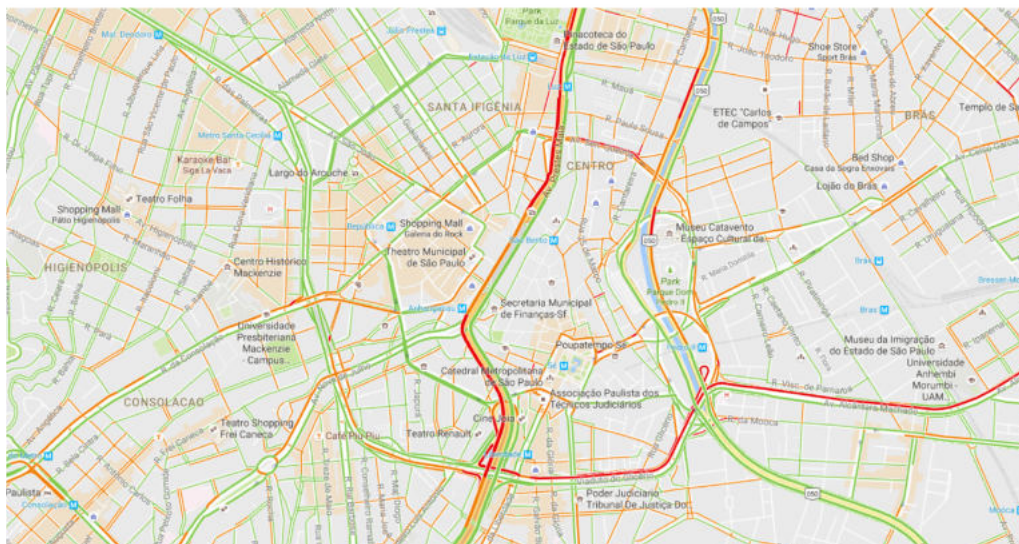
- Fluxo de veículos tranquilo
- Fluxo de veículos razoável
- Fluxo de veículos intenso
- Fluxo de veículos muito intenso



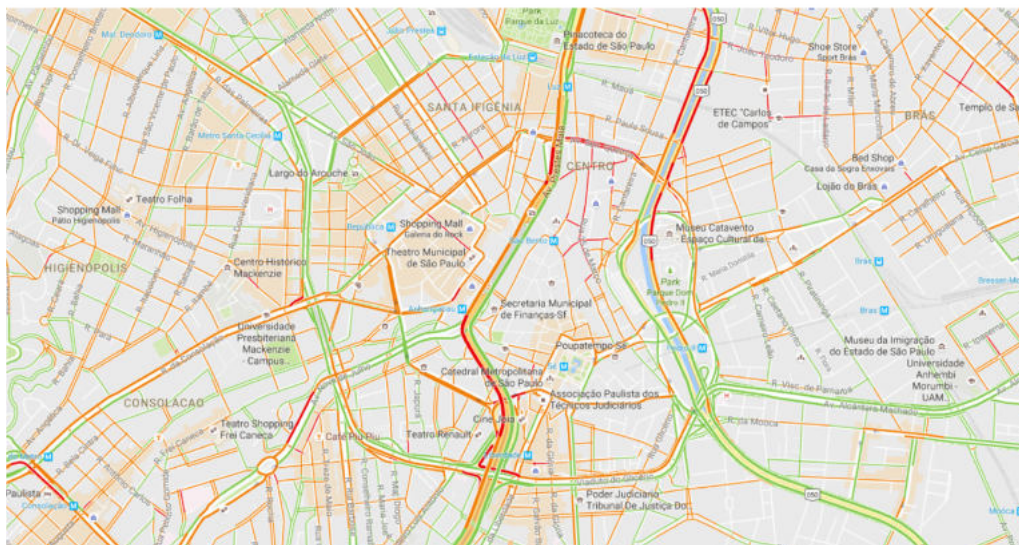
Base cartográfica:  
Google Maps



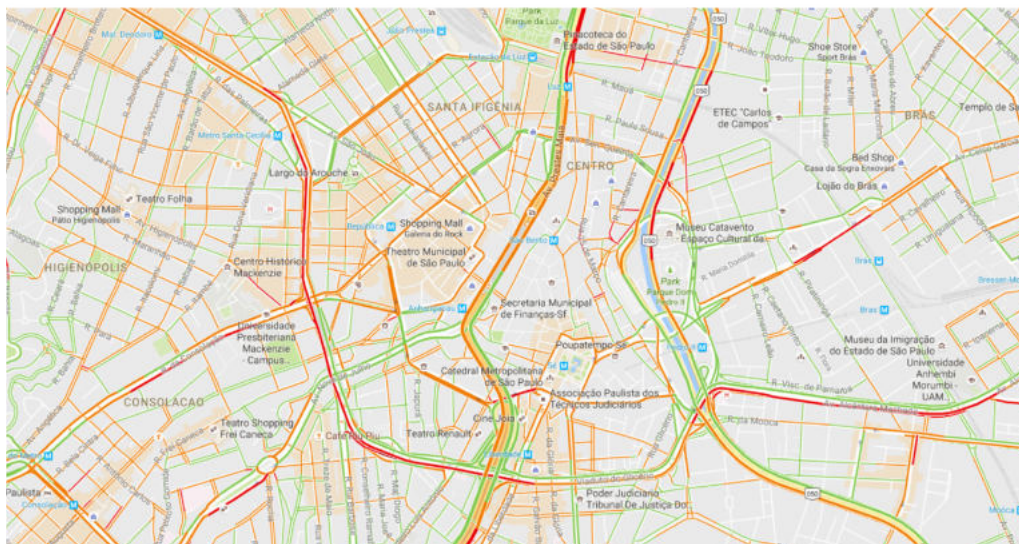
Mapa A



Mapa B



Mapa C





*Levantamentos:*

## **2.2.2. Situação local**

## Mapa 8:

# Uso do solo: nível da rua

A região da Rua 25 de Março é conhecida por sua diversidade. Essa característica é, ao meu ver, o que lhe traz beleza e graça, justamente essa possibilidade de ser palco de todos os tipos de encontros: entre pessoas das mais diversas origens e modos de vida e entre a mais louca oferta e procura de produtos.

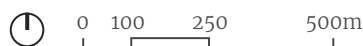
Porém ao levantarmos o uso do solo da área

da várzea do Tamanduateí, percebemos que ela é marcada por um uso do solo basicamente comercial, o que a princípio não representa a diversidade citada anteriormente.

Por esse motivo, decidiu-se levantar seus usos mais a fundo e o mapa a seguir busca territorializar esses diversos tipos de comércio da região.

### Legenda

|                                                                                     |                                     |                                                                                     |                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
|    | Estacionamento                      |    | Artigos para festas e fantasias     |
|    | Institucional                       |    | Acessórios para celular             |
|  | Habitação/Hotel                     |  | Loja de óculos                      |
|  | Outros tipos de comércio e serviços |  | Bijouteria                          |
|  | Mercado                             |  | Aviamentos/Material para bijouteria |
|  | Lanchonete/Restaurante              |  | Tecidos/Cama, mesa e banho          |
|  | Materiais para cozinha              |  | Depósito de meias e roupas íntimas  |
|  | Galeria                             |  | Roupas                              |
|  | Loja de departamento                |  | Bolsas, mochilas e cintos           |
|  | Armarinhos                          |  | Calçados                            |
|  | Artigos diversos                    |  | Terminal de ônibus Pq. D. Pedro II  |
|  | Decoração                           |  | Estação São Bento do Metrô          |



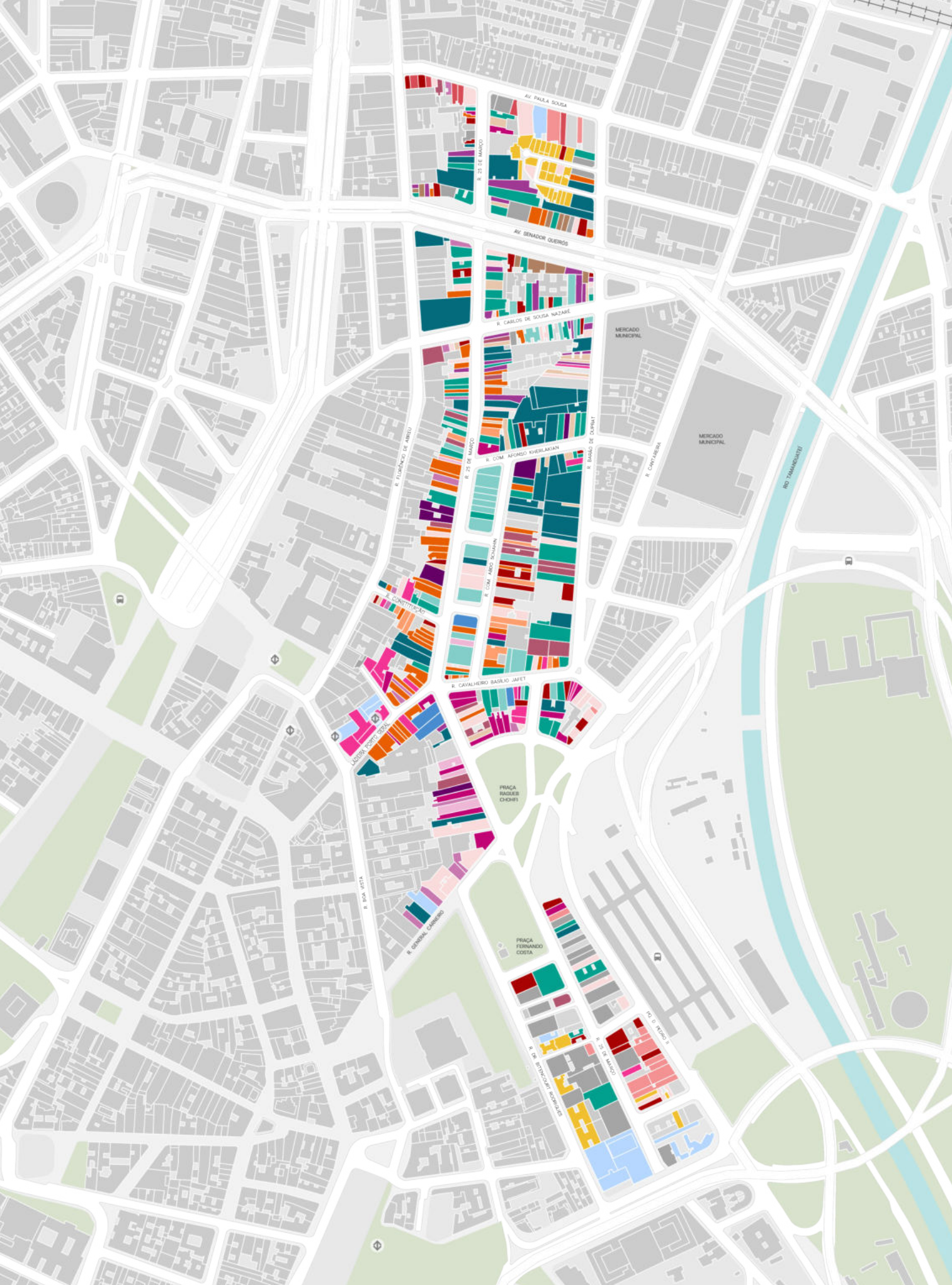
### Base cartográfica:

MDC / Prefeitura de São Paulo - SMDU

### Levantamento de dados e elaboração do mapa:

Maria Beatriz Alves de Souza - 2016





## Mapa 9:

# Uso do solo: andares superiores

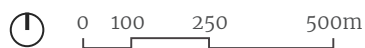
A diversidade de lojas e usos do pavimento térreo das construções não se estende para os demais andares.

O mapa a seguir tem como objetivo demonstrar outra das características da região: o uso dos andares superiores dos edifícios como depósitos para as lojas no nível da rua.

Outro ponto de interesse nesse mapa é compreender como o miolo da Rua 25 de Março, entre as ruas General Carneiro e Carlos de Sousa Nazaré, é marcado fortemente pelo comércio. Será apenas em suas extremidades que encontraremos edifícios voltados à habitação.

### Legenda

-  Estacionamento
-  Institucional
-  Habitação/Hotel
-  Depósito (Estoque)
-  Depósito/Comércio e Serviços
-  Comércio e Serviços
-  Indefinidos
-  Terminal de ônibus Pq. D. Pedro II
-  Estação São Bento do Metrô



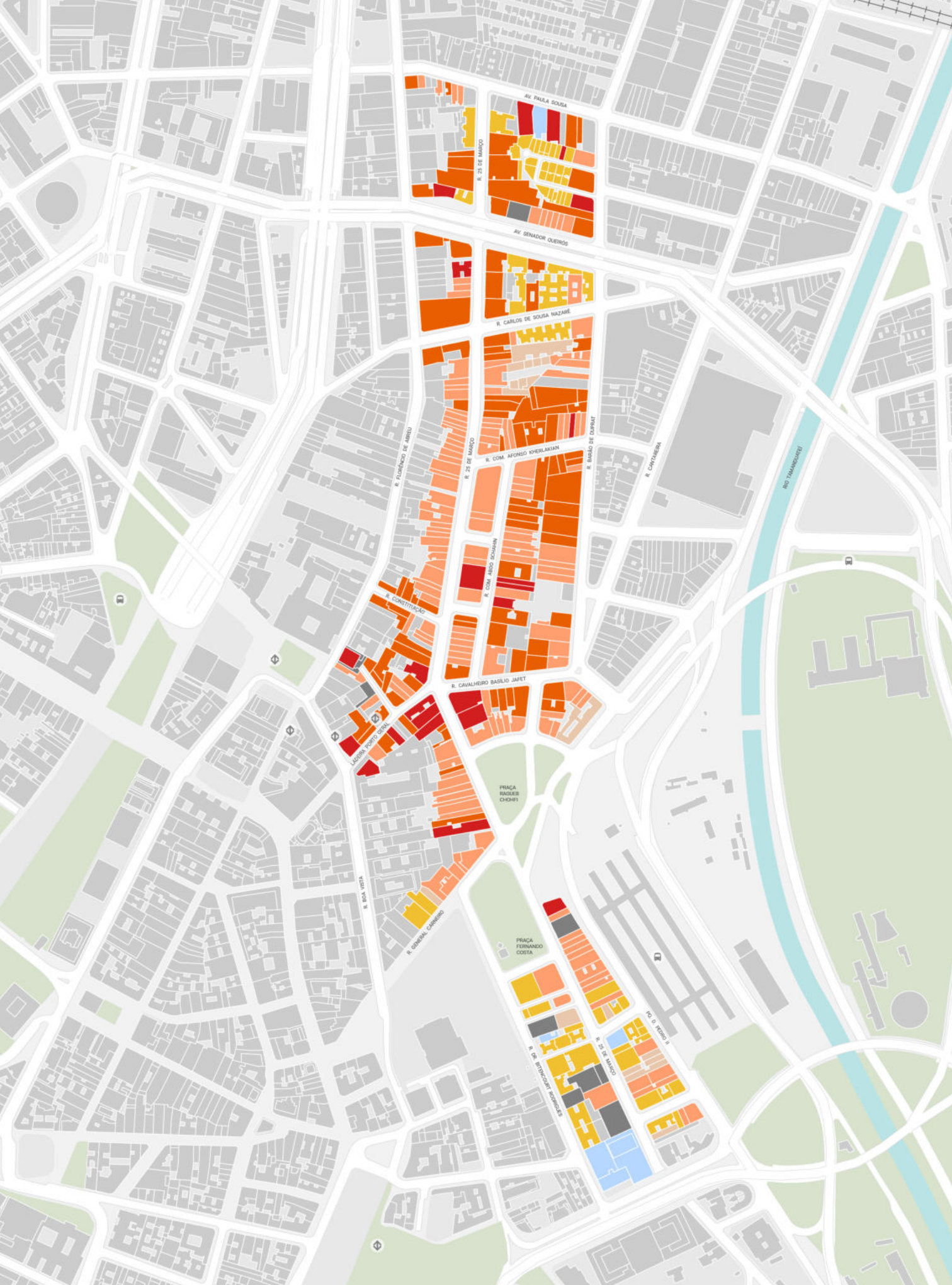
### Base cartográfica:

MDC / Prefeitura de São Paulo - SMDU

### Levantamento de dados e elaboração do mapa:

Maria Beatriz Alves de Souza - 2016





Mapa 10:

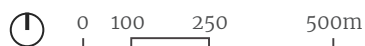
## Altura das construções

O mapa a seguir destaca a altura das construções da região da Rua 25 de Março e, a partir dele, podemos concluir que, em relação a esse ponto, a paisagem é bem homogênea, com grande parte dos edifícios beirando três pavimentos.

---

### Legenda

-  Até 06m de altura
-  07 a 20m de altura
-  21 a 36m de altura
-  37 a 54m de altura
-  + de 55m de altura
-  Terminal de ônibus Pq. D. Pedro II
-  Estação São Bento do Metrô



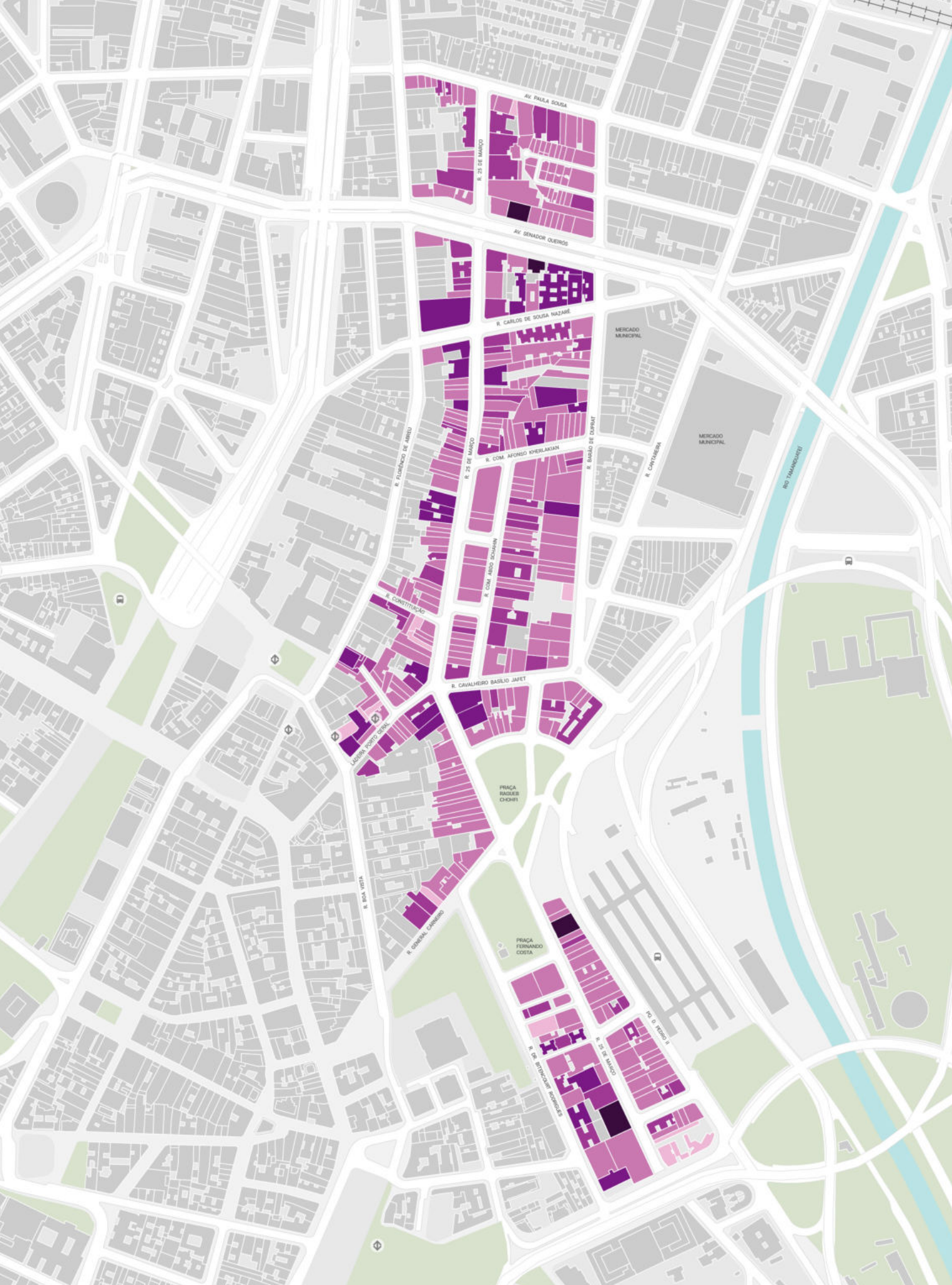
### Base cartográfica:

MDC / Prefeitura de São Paulo - SMDU

### Levantamento de dados e elaboração do mapa:

Maria Beatriz Alves de Souza - 2016





## Mapa 11:

# Estado de conservação dos edifícios

Para compreendermos melhor se a área passa uma sensação de descuido ou cuidado, foi elaborado um mapa sobre o estado de conservação dos edifícios. Ele é uma criação subjetiva da autora e transmite o que senti ao olhar para cada construção.

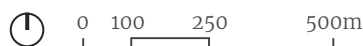
O que esse levantamento nos traz é a percepção de que a região, principalmente as áreas mais

frequentadas da Rua 25 de Março, é bem conservada e há o cuidado de oferecer aos clientes um local agradável aos olhos (e que lhes chame a atenção, com pinturas de parede bem vivas, em geral).

As construções mal conservadas se concentram, principalmente, nos arredores do Terminal Pq. D. Pedro II.

### Legenda

-  Bem conservado
-  Parcialmente conservado
-  Mal conservado
-  Edifício histórico
-  Terminal de ônibus Pq. D. Pedro II
-  Estação São Bento do Metrô



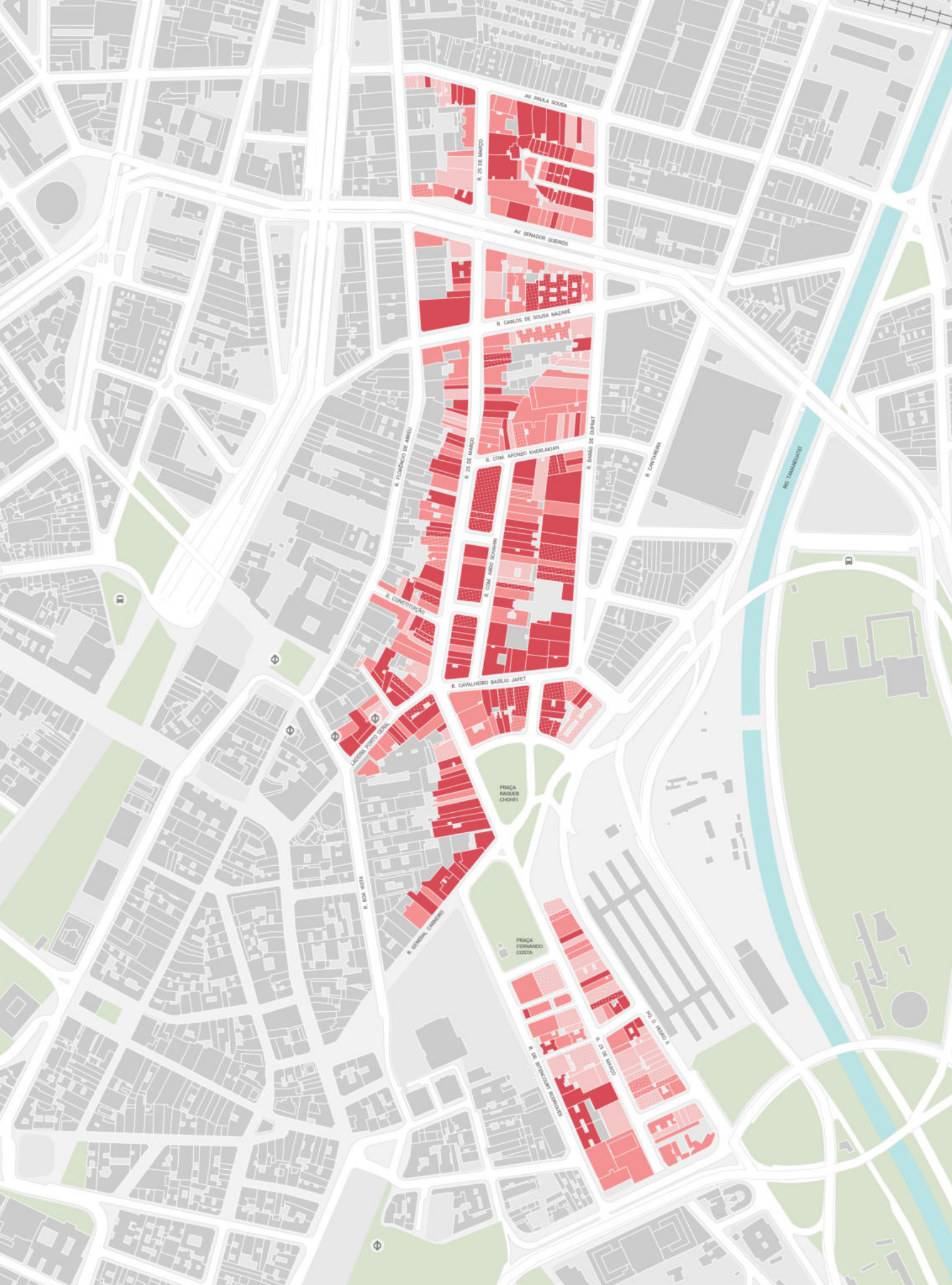
### Base cartográfica:

MDC / Prefeitura de São Paulo - SMDU

### Levantamento de dados e elaboração do mapa:

Maria Beatriz Alves de Souza - 2016





AV. PAULA SOUSA

AV. SENADOR QUEIRÓS

R. CARLOS DE SOUSA NAZARE

R. 25 DE MARÇO

R. COM. AFONSO VIERLIMAN

R. BASIO DE LUPAT

R. CANTAREIRA

RIO TAMANDARÉ

R. FLORENCIO DE MENDI

R. 25 DE MARÇO

R. COM. ARIO SCHWAB

R. CONSTITUÇÃO

R. CAVALHEIRO BASILIO JAFET

LAZARUS PORO CERRA

R. BOM VISTA

R. GONÇALVES CARVALHO

PRACA RABIER CHOHETI

PRACA FERNANDO COSTA

R. O. PEDRO L

R. 25 DE MARÇO

R. DE ESTACION DOBRODO

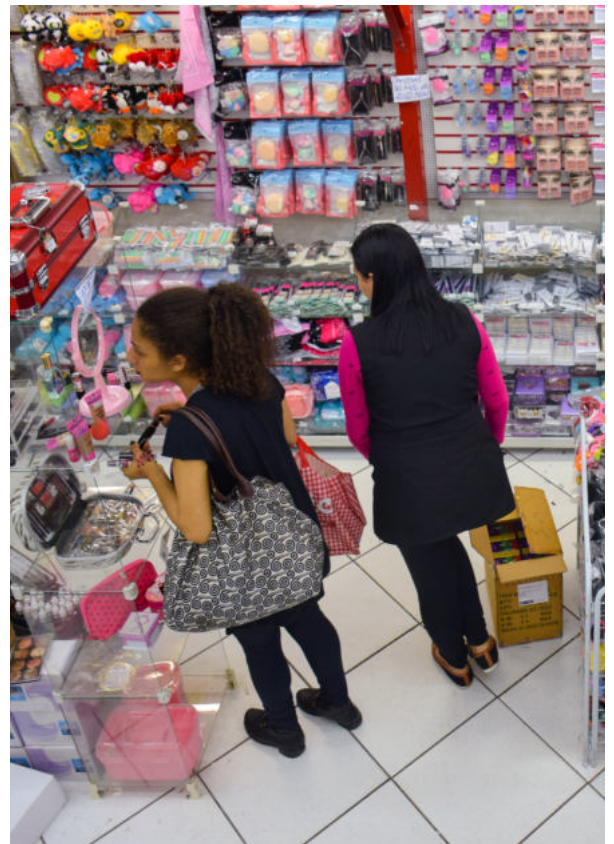
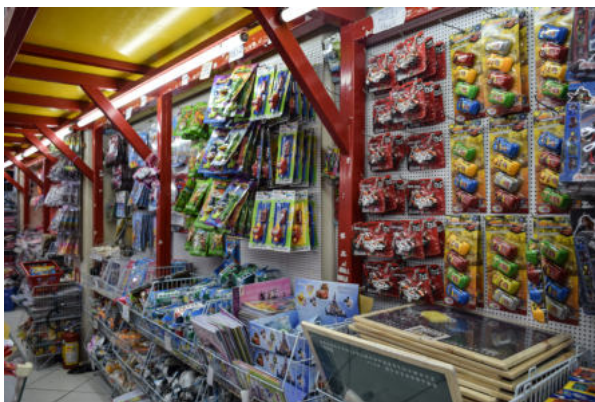




## **2.3. Pesquisas de Campo**

Para uma melhor compreensão da região seguiu-se o método de imersão e pesquisas de campo, que contaram com visitas a lojas, conversas e observação da dinâmica do local.





## **Conversa na loja Afife**

Leonardo Mouawad é um grande amigo dos tempos de escola. Ele e sua família possuem três lojas na rua Carlos de Sousa Nazaré, todas chamadas Afife, onde vendem bijouterias, brinquedos e maquiagem. Com muito carinho e atenção, eles me receberam e abriram as portas de suas lojas para que eu pudesse compreender melhor as dinâmicas do comércio e para que eu conhecesse um pouco mais do dia a dia de uma loja da região.

### **História da família**

A história de sua família nos arredores da 25 de Março começa em 1945, quando seus avós chegaram do Líbano com seus dois filhos pequenos, Semaan, ou Simão em português, e Afife, e se instalaram na rua Senador Queirós.

Ao chegarem, seus avós traziam bastante dinheiro, mas acabaram perdendo parte da quantia. Para se manterem, seu avô começou a vender mercadorias em um caminhão e conforme seu filho Simão foi crescendo, ele começou a ajudar o pai. Em pouco tempo abriram uma lojinha, chamada Semaan, na rua Carlos de Sousa Nazaré. “Foi tudo sempre nessa rua, basicamente”, de acordo com Leonardo.

Com o passar dos anos, Afife cresceu e começou a trabalhar na loja e em seguida, Maurício, pai de Leonardo, também passou a ajudá-los. No final, eram os três filhos que

“botavam a loja para funcionar” e foi assim durante muito tempo.

Em 2003, os irmãos decidiram se separar e o pai de Leonardo e sua tia acabaram ficando com uma das lojas, que em 2004 é reaberta com o nome de Afife.

“E a loja foi dando certo, meu pai sempre teve muito jeito para comprar bijouteria, então quando eles abriram a Afife, meu pai falou “Vamos manter os brinquedos [que já eram vendidos na Semaan], só os pequenos, e focar em bijouteria”, foi aí que se acertou”, como conta Leonardo.

Em 2009, quando a loja já estava estabilizada e dando lucros, a tia Afife faleceu, e então Leonardo e sua irmã, Marcela, entram nos negócios para ajudar o pai. Em 2011, eles abrem uma filial na mesma rua, que deu certo desde o início, e em 2014, uma nova oportunidade de locação de ponto aparece e eles abrem a terceira loja, todas “tocadas” agora por Leonardo, sua irmã e seu pai.

### **Funcionamento das lojas**

#### **Horários**

Das 7h30 da manhã até as 17h30, nos dias úteis; e das 7h30 ao 12h30 (em teoria), aos sábados. De acordo com Leonardo, os funcionários chegam próximo ao horário de abertura das lojas, entre 7h15 e 7h20,



## Conversa na loja Afife

pois só precisam ligar as luzes e o caixa. Os funcionários vão embora entre 18h e 18h30 e os donos ficam na loja até o fechamento dos caixas. No dia de minha visita não houve nenhum problema e todos foram embora antes das 19h.

### **Perfil de cada loja**

#### **Loja 1 (matriz):**

**Produtos vendidos:** Bijouterias, brinquedos e cosméticos;

**Venda principal:** Atacado – valor mínimo para compra: 20 reais;

**Dias com maior movimento:** Segundas e Terças;

**Perfil de compradores:** Principalmente classes econômicas B e C (grande saída de produtos de R\$0,90 A R\$4,00).

#### **Loja 2:**

**Produtos vendidos:** Bijouterias, brinquedos e cosméticos;

**Venda principal:** Atacado – valor mínimo para compra: 20 reais;

**Dias com maior movimento:** Segundas e Terças;

**Perfil de compradores:** Todo tipo de público.

#### **Loja 3:**

**Produtos vendidos:**

Cosméticos (maquiagem)

**Venda principal:**

**Varejo – valor mínimo para compra:** 20 reais

**Dias com maior movimento:** Quintas e Sextas

**Perfil de compradores:** Focados em produtos de beleza.

### **Fluxo de pessoas**

#### **Durante a semana:**

Nas segundas e terças, o foco das compras é o atacado. Os clientes compram os produtos para revender em suas lojas ou em suas cidades. Eles vêm de todos os lugares do país, principalmente de fora da cidade de São Paulo. Nas quintas, sextas e sábados, o foco das compras é o varejo. Os clientes compram principalmente para uso pessoal.

#### **Durante o dia:**

7h30 – Na loja 1, os clientes frequentes esperam a loja abrir, então assim que abre já fica com bastante movimento. As demais tem um movimento tranquilo pela manhã.

11h – todas as lojas ficam cheias de clientes

17h – A loja 1 fica mais tranquila e as outras ainda estão cheias, principalmente a loja 3.

### **Como e de onde vêm**

A maioria dos clientes de atacado vem de ônibus, até os que moram em outras regiões, como o Norte e Nordeste. Os ônibus chegam principalmente no Brás, próximo ao Complexo Novo Oriente (feirinha da madrugada). Do terminal até as lojas próximas à 25 de Março, a maioria dos clientes pegam taxis ou Uber, porque o trajeto é rápido e barato. Alguns dos clientes que compram por atacado vêm a São Paulo de carro, quando moram a uma distância até 500km da cidade. Pouquíssimos desses clientes vêm a São Paulo de avião.

Os funcionários usam como transporte principalmente o ônibus e o trem. Eles chegam

no Terminal de ônibus Parque Dom Pedro II e na estação da Luz e caminham até a loja.

O Leonardo e seus familiares utilizam como transporte o carro para ir de sua casa, em Moema, até a loja. Eles pagam por mês para deixarem o carro no estacionamento em frente à loja 2.

De acordo com Leonardo, os clientes e conhecidos que vão de carro até essa região, geralmente os deixam nos estacionamentos da Av. Prestes Maia ou na Rua Senador Queirós e completam o percurso a pé.

### ***Como são feitas as vendas***

Os clientes que compram no varejo entram na loja, escolhem os produtos e já os levam. Já os clientes que compram no atacado seguem diferentes linhas. Alguns compram grandes quantidades na loja e já levam consigo, seja no ônibus, seja no carro, para poderem vender logo que chegarem em suas cidades/lojas. Outros, vão até a loja, escolhem os produtos e suas quantidades e escolhem recebê-los através de uma transportadora (serviço pago pelo cliente). Atualmente, há também o serviço de venda por WhatsApp. Ele só é aceito para compras a partir de 400 reais e nele o cliente escolhe os produtos por fotos e os recebem através da entrega por transportadora (de acordo com Leonardo, esse tipo de venda se popularizou muito e eles realizam inúmeras transações dessa forma, conquistando até novos clientes, uma vez que isso “agiliza a

vida de quem quer comprar, pois a pessoa não precisa viajar para escolher os produtos”).

De acordo com ele, há dois anos aumentou muito o número de pessoas, varejistas, que compram nas lojas por causa das redes sociais. Com a abertura da loja 3, sua irmã criou uma página do facebook e começou a publicar ali as novidades em cosméticos. Isso fez a procura pela loja aumentar muito e aos poucos, ele diz, foram ficando famosos na internet, também por influência de blogueiros e blogueiras do ramo da maquiagem, que fizeram propagandas espontâneas das lojas. Atualmente, há até fila para entrar na loja 3 aos finais de semana.

### ***Sobre a Rua 25 de Março***

De acordo com Leonardo, a Rua 25 de Março mudou muito com o tempo. Antigamente o comércio era apenas no atacado, as lojas se pareciam com as farmácias de hoje: possuíam apenas um balcão, os vendedores mostravam os produtos e os clientes compravam em grandes quantidades e levavam as compras em caixas. A rua nem abria aos sábados, pois não havia demanda e nem movimento suficiente para tal.

Atualmente, a rua tem um perfil mais varejista e as lojas foram passando para a mão de chineses e coreanos. Essas mudanças refletiram também no horário de abertura e fechamento das lojas: todos os dias, ou seja, dias úteis e sábados, as lojas abrem entre 7h30 e 8h e fecham entre 17h30 e 18h. ■





*Pesquisas de Campo:*

## **Conversa na loja Festas e Fantasias**

Assim como Leonardo, conheci Christian Sfeir na época da escola. Filho do fundador da loja Festas e Fantasias, Christian hoje trabalha junto ao pai auxiliando na gestão das três lojas na Ladeira Porto Geral, além da fábrica, no Ipiranga. Tive a oportunidade de acompanhá-lo em uma visita às suas lojas e seus estoques e compreender mais a fundo as dinâmicas e particularidades da operação comercial do empreendimento.

### ***História da família***

O pai de Christian, Pierre Sfeir, saiu do Líbano na década de 1970, em função da Guerra Civil no país. Assim que chegou ao Brasil, Pierre começou a trabalhar na loja do tio, dono das Lojas Millôr. Em seus anos como funcionário, Pierre passou por praticamente todas as funções dentro da loja, de caixa a gerente, entrando em contato com toda a cadeia de comércio.

Depois de 22 anos como funcionário, no início dos anos 90, decide abrir seu próprio negócio. No início vendia vestidos para festas, até que com a abertura do mercado interno para produtos importados por Collor (e a consequente entrada da China nesse mercado) os preços se tornaram insustentáveis. O empresário, que começou com apenas 1 box no número 68 da Ladeira Porto Geral, passou então a explorar o mercado pouco desenvolvido no Brasil do comércio de fantasias. O negócio deu certo e no início dos anos 2000 alugou a loja no n. 35 da Ladeira, onde mantém uma

de suas três lojas até hoje. Na mesma época, identificou que as placas em fibra de vidro utilizadas principalmente para decoração eram um produto problemático para a importação, dado que ocupavam muito volume dos contêineres. Assim, decidiu abrir sua própria fábrica destes itens, o “Studio do Terror”. Hoje em dia a fábrica é responsável pela produção de cerca de 30% dos produtos vendidos nas lojas.

### ***Entrada dos chineses***

A chegada da produção chinesa no mercado brasileiro foi bastante impactante para todo o comércio em geral. Para Pierre, que até então trazia seus produtos em contêineres vindos dos Estados Unidos, os valores começaram a ficar muito altos e passou a importar seus produtos diretamente dos chineses pela metade do preço. Hoje em dia ele faz cerca de uma viagem a China todo ano para comprar o estoque do ano todo.

No entanto, nos últimos anos os produtores chineses estão começando a enviar seus produtos para serem vendidos diretamente para o cliente final na 25 de Março, com toda a cadeia sendo feita por mão de obra chinesa. Assim, sua mercadoria tem chegado a preços muito competitivos, o que tem se tornado um desafio para estabelecimentos que trabalham somente com mercadoria chinesa, principalmente bijuterias.

### ***A questão do lixo***

De acordo com Christian, a produção de

resíduo da loja é muito pequena, sendo principalmente composto de embalagens e caixas de estoque. As caixas de estoque em bom estado são levadas de volta para a fábrica e reaproveitadas. As caixas danificadas são encaminhadas para catadores de papelão que circulam na região após o horário comercial. Quanto ao restante do lixo a coleta municipal é feita diariamente a partir das 18h e ele deve ser colocado nas calçadas. O principal agravante da questão da coleta é a chuva, quando todo os sacos colocados na ladeira são levados pela água para as ruas mais baixas.

### ***Logística e abastecimento***

As estratégias de abastecimento e gestão de estoque nas lojas da 25 de Março variam conforme a característica da mercadoria. Em relação aos entrevistados, a maior parte de sua mercadoria é armazenada no galpão próximo à fábrica, no Ipiranga; e o abastecimento das lojas é feito por Veículos Urbanos de Carga (VUC) que fazem o trajeto entre fábrica, estoque e lojas cerca de três vezes ao dia. Para tanto, os VUCs estacionam em ruas próximas e os funcionários da loja têm que descarregar as mercadorias rapidamente, já que o período de descarga não pode ultrapassar cinco minutos. Contudo, nem toda loja demanda uma propriedade para estoque fora da região da 25 de Março. No caso das lojas de Pierre, enquanto as duas lojas maiores são abastecidas através de um estoque externo, a terceira e menor delas, vende ao longo de todo o ano os tipos de mercadorias oferecidas por eles,

não trabalhando com a provisão sazonal como as outras duas. Nesse caso foi adquirido um espaço no andar superior da loja para estoque, visando um abastecimento com maior facilidade e rapidez.

Além disso, a questão do abastecimento é diretamente prejudicada pela falta de segurança na região após o horário comercial. Os entrevistados afirmam que seria melhor para eles abastecer seu estoque apenas uma vez por dia, à noite, com um caminhão maior. No entanto, a alta probabilidade de assaltos afasta essa possibilidade e torna necessária a operação com os veículos menores.

### ***Relação com ambulantes***

Antes do processo de cadastro e regularização, a região da 25 de Março era um dos pontos de maior concentração de vendedores ambulantes na cidade. Nessa época a relação entre estes vendedores e os lojistas era um tanto conturbada, devido principalmente às rondas de fiscalização (o famoso “rapa”) – quando os vendedores entravam nas lojas para evitar a revista de sua mercadoria. Segundo Christian, hoje em dia o número de ambulantes diminuiu e a relação com os existentes é bastante amigável.

### ***Sonhos para a 25 de Março***

Para alguém que trabalha na região há mais de 40 anos é impossível não sonhar com o futuro da 25 de Março. Plantio de árvores, criação de praças, limpeza adequada, mais



segurança, são muitas as soluções que Pierre gostaria que fossem aplicadas para transformar a região. Segundo o empresário, chega a ser vergonhoso para todos os envolvidos com o comércio na região a imagem que turistas e comerciantes de todo o país e estrangeiros encontram ao chegar na 25 de Março. Ele acredita que o investimento do poder público no local beneficiaria o comércio e em retorno aumentaria a arrecadação de impostos. ■





*Pesquisas de campo:*

## **Observação da rua e percepção pessoal**

A meu ver, é imprescindível para o exercício de projeto urbano a compreensão ampla das ações que ali se realizam. A rua aparece então como palco dos acontecimentos da vida urbana e as pessoas são as protagonistas dessa performance. Desse modo, me coloquei nessa fase de pesquisa como observadora, por vezes como mera espectadora, analisando os diferentes movimentos, permanências, ações e relações; e por vezes como figura ativa, atuando nas atividades da rua para compreender os diferentes sentimentos e necessidades que toda essa dinâmica cria em seus participantes.

Como resultado desse processo, elenquei alguns tópicos que considero relevantes para a posterior fase de projeto, dividindo-os em diagnósticos de dia e diagnósticos da madrugada.



# Diagnóstico de dia

## Espaço físico

### Alguns acessos:

Como mostrado anteriormente, a Rua 25 de Março localiza-se na várzea do Rio Tamanduateí, sendo, portanto, separada da chamada cidade alta ou centro histórico de São Paulo por uma barreira natural: um desnível de aproximadamente 15 metros de altura. As ladeiras que dão acesso à rua, como a Rua General Carneiro<sup>fig.1</sup>, a Ladeira Porto Geral<sup>fig.2</sup> e a Ladeira da Constituição<sup>fig.3</sup> são muito utilizadas, principalmente pelos pedestres que chegam pelo metrô São Bento. Foi possível perceber durante as visitas que transpor esses desníveis pode ser um desafio para pessoas com dificuldade de locomoção, como por exemplo idosos. Em uma das conversas sobre o assunto, descobri que algumas senhoras utilizam os elevadores das galerias de lojas das ladeiras para percorrer parte do percurso.

### Calçadas:

As calçadas na Rua 25 de Março possuem dimensões que vão de 2,5m a 7,5m. Fiquei surpresa ao perceber que há vários pontos de alargamento de calçadas<sup>fig.4</sup>, principalmente nas esquinas do trecho entre a Ladeira Porto Geral e a Av. Senador Queirós. É possível perceber, porém, que os alargamentos não se estendem por todo o trajeto para a criação de bolsões (“baías”) de estacionamento<sup>fig.5</sup>, que estão sempre cheios de veículos. As calçadas da 25 e região estão, em geral, em boas

condições, mas há ainda diversos elementos que atrapalham e bloqueiam o caminho do pedestre, como tubulações expostas, alguns buracos e desníveis, postes, cestos de lixo, lixo no chão e também as importantes barracas.

### Barracas:

De acordo com a regulamentação do comércio de rua, as barracas devem seguir as medidas padrão de 2,20m de altura total; 1,50m de largura e 1m de comprimento. Podem ter proteção para sol, que ultrapasse 30cm de dimensão na largura e no comprimento, e proteção para chuva, que ultrapasse 50cm nos mesmos eixos. A cor da barraca deve ser azul royal e não pode haver propaganda<sup>fig.6</sup>.

As barracas se apoiam nas calçadas (estreitando a passagem<sup>fig.7</sup>) e vendem todos os tipos de produtos, sendo possível encontrar artigos como roupas e fantasias, brinquedos, bijouterias e bolsas. Os vendedores são permissionários, possuem permissão da Prefeitura da cidade para exercer sua profissão e vender na área. A maioria dos permissionários da Rua 25 de Março trabalha há muito tempo na área e possui algum tipo de deficiência física, podendo atuar com dois ajudantes. Eles estão sempre próximos e muitas vezes possuem um banquinho na lateral ou na parte de trás da barraca para descansarem.

Um de seus descontentamentos é o fato de que quando chove, não têm muito espaço





para se abrigarem. Outro ponto é a falta de banheiros públicos na região (para fazerem as necessidades atualmente procuram as galerias; grandes lojas, como Armarinhos Fernando; ou os estabelecimentos de amigos lojistas).

### ***Espaços de estar (onde comer ou descansar):***

Para comer, sentar-se ou descansar um pouco, os visitantes da região entram nos restaurantes localizados, principalmente, na Rua Comendador Abdo Schahin. Ali eles encontram uma grande oferta de restaurantes voltados para a culinária árabe, bem como restaurantes de comida brasileira ou lanchonetes, como o Subway. Foi possível perceber, porém, que os funcionários das lojas sentam-se e deitam-se na própria rua para almoçar, geralmente marmitas, e descansar.

Nas travessas entre a Rua 25 de Março e a Rua Com. Abdo Schahin às vezes é possível encontrar barracas com comida de rua<sup>fig.8</sup> e por vezes food trucks, que podem ou não oferecer bancos para a permanência. A oferta de espaços de estar na região é muito fraca, há duas praças na parte sul da rua, a Praça Ragueb Chohfi e a Praça Fernando Costa, mas que não são muito bem conservadas e nem atraentes. A primeira serve de abrigo para vários moradores de rua e é utilizada no período do almoço por pessoas que se sentam nas bordas dos canteiros e nos bancos espalhados pelo local, principalmente nos localizados nas extremidades próximas à Rua 25 de Março<sup>fig.9</sup>. Já a segunda é bem

movimentada próxima a Rua General Carneiro, por ser palco para um grupo de lojas/barracas, que criam quase um ambiente de feira na praça<sup>fig.10</sup>. Na sua porção a sul, porém, ela é uma praça bem vazia e nada convidativa ao estar, principalmente de mulheres<sup>fig.11</sup>.

## **Comportamento**

Andar na 25 de Março é uma experiência muito interessante e divertida, ao mesmo tempo que muito cansativa, tanto física quanto mentalmente. Durante o percurso, todos os nossos sentidos são estimulados ao máximo: há milhares de informações visuais nas lojas, barracas, vendedores ambulantes, outros pedestres; milhares de sons diferentes, diversos vendedores falando alto tentando chamar a atenção, músicas vindo de todas as lojas, pessoas tentando se comunicar; e, principalmente nos horários de movimento, há uma constante necessidade de se esquivar dos outros pedestres, em uma incessante luta pelo espaço individual, em que vendedores te fazem testar produtos de massagem sem seu consentimento, o outro te cutuca para ver um objeto em uma multidão de informações.

Nesse contexto, alguns comportamentos são bem comuns:

A atenção dos pedestres foca diversos fatores ao mesmo tempo: prestam atenção nos produtos oferecidos nas lojas, nas barracas e mesmo nas ruas pelos vendedores





ambulantes<sup>fig.12</sup>; prestam atenção em seus pertences e aquisições, para não serem roubados ou furtados; têm de estar atentos aos obstáculos presentes nas calçadas, como citado anteriormente; e quando em grupos, prestam atenção para não se perderem dos companheiros em meio ao mar de pessoas<sup>fig.13</sup>.

Como essa é uma região basicamente comercial, grande parte das pessoas levam consigo sacolas, muitas vezes bem grandes, ou então carrinhos para colocar os produtos adquiridos. Dessa forma, durante a visita é sempre necessário prestar atenção para não ter seus pertences roubados ou para não esbarrar na sacola dos outros<sup>fig.14</sup>.

Como a quantidade de pessoas é em geral muito grande para o tamanho das calçadas, é comum todos andarem em uma grande fila, um atrás do outro, até chegarem em uma região de alargamento ou até seu destino<sup>fig.15</sup>. Essa aglomeração de pessoas em um espaço insuficiente torna o percurso mais difícil nos meses de calor, pois fica extremamente quente em meio à multidão<sup>fig.16</sup>.

Além dos obstáculos já citados à passagem nas calçadas, temos também os próprios pedestres “obstruindo” o fluxo de pessoas. É muito comum pararmos na calçada, em frente a alguma loja, para escolher um produto ou para dar “uma checada” no que tem ali; é comum também pararmos para esperar um conhecido que está em um estabelecimento ou

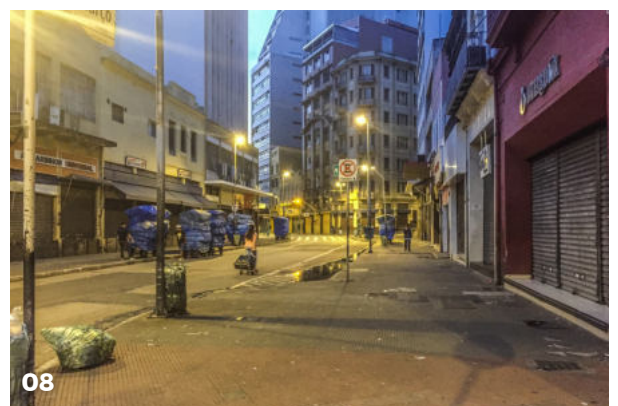
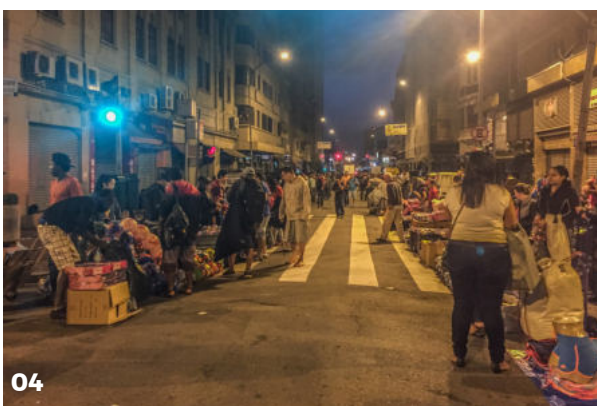
para esperar vagar um espaço dentro de uma loja lotada; dificultando, assim, a passagem das outras pessoas<sup>fig.17</sup>.

Sendo o espaço das calçadas insuficiente para todos os pedestres, aqueles que têm mais pressa e/ou que já têm um destino certo, acabam optando por andar pelo leito carroçável, dividindo o espaço com os veículos estacionados e com os que passam pela rua<sup>fig.18</sup>. Além disso, é muito comum as pessoas atravessarem fora da faixa de pedestre, por verem um produto ou loja que lhe agradou na outra calçada ou, até mesmo, para fugir da multidão.

O leito carroçável também é muito utilizado por entregadores e carregadores de mercadoria, que transportam os produtos com carrinhos de mão<sup>fig.19</sup>, assim como por cadeirantes, que muitas vezes não encontram espaço para circular pelas calçadas<sup>fig.20</sup>.

Os motoristas que se aventuram a transpor a Rua 25 de Março em geral se dão conta de que o espaço é completamente ocupado pelos pedestres e dirigem com muita cautela e velocidades baixas, para evitar atropelamentos. Perguntei aos policiais presentes na rua se na região ocorriam muitos acidentes e eles me responderam que os motoristas são bem prudentes e é muito raro um caso acontecer, no máximo o que se passa são pessoas não se sentindo bem devido ao calor e à multidão. ■





## Diagnóstico de noite e madrugada

Durante a noite e madrugada acontecem dois eventos principais: o descarregamento de containers e a famosa Feira da Madrugada. O descarregamento de containers e entregas de frutas e legumes nos mercados municipais da proximidade acontecem entre 21h e 1h. A partir das 3h até às 6h30 acontece a Feira da Madrugada, que se estende pela Rua 25 de Março, no trecho entre a Rua Com. Afonso Kherlakian e a Av. Senador Queirós<sup>fig.1</sup>, e pela rua Carlos de Sousa Nazaré.

Eu estava muito ansiosa para conhecer a feira, pois eu só havia escutado opiniões muito ruins sobre ela. Fui, então, com dois companheiros que toparam a aventura. Chegamos às 5h da manhã e surpreendentemente o percurso da estação de metrô São Bento até a feira foi muito tranquilo<sup>fig.2</sup>. Como a Rua 25 de Março estava quase vazia até o início da feira, foi possível perceber as dimensões reais das calçadas e o percurso foi muito confortável.

Ao chegarmos ao nosso destino, ficamos impressionados com o número de produtos, vendedores e compradores nas ruas. Os vendedores, em sua maioria imigrantes chineses, coreanos e africanos, não permitem a passagem de veículos e se apropriam de toda a extensão da Rua 25 de Março para expor seus produtos, deixando pequenos corredores para a passagem dos pedestres<sup>fig.3</sup>. Já a Rua Carlos de Sousa Nazaré não é fechada para os veículos e, dessa maneira, os vendedores se dispõem nas baias de estacionamento ao lado das calçadas,

criando um corredor ao centro para a passagem de carros e caminhões<sup>fig.4</sup>.

Os clientes são bem parecidos com aqueles do dia, há todo o tipo de pessoas e classes de renda, há famílias com crianças e também idosos, todos procurando produtos com preços mais baixos.

Partimos às 6h<sup>fig.5</sup>, quando rapidamente todos os vendedores guardaram seus produtos e começaram a deixar o local. No retorno para o metrô, pudemos perceber os carregadores de barracas<sup>fig.6</sup>, que levam de duas a três barracas por vez<sup>fig.7</sup>. Eles são contratados pelos “barraqueiros” para levar e buscar os carrinhos nos estacionamentos e posicioná-los na rua logo nas primeiras horas da manhã, fazendo a transição da Feira da Madrugada para as atividades do dia<sup>fig.8</sup>. ■

Fonte das imagens:

Acervo pessoal. Fotos de Maria Beatriz Souza e Lucas Terra

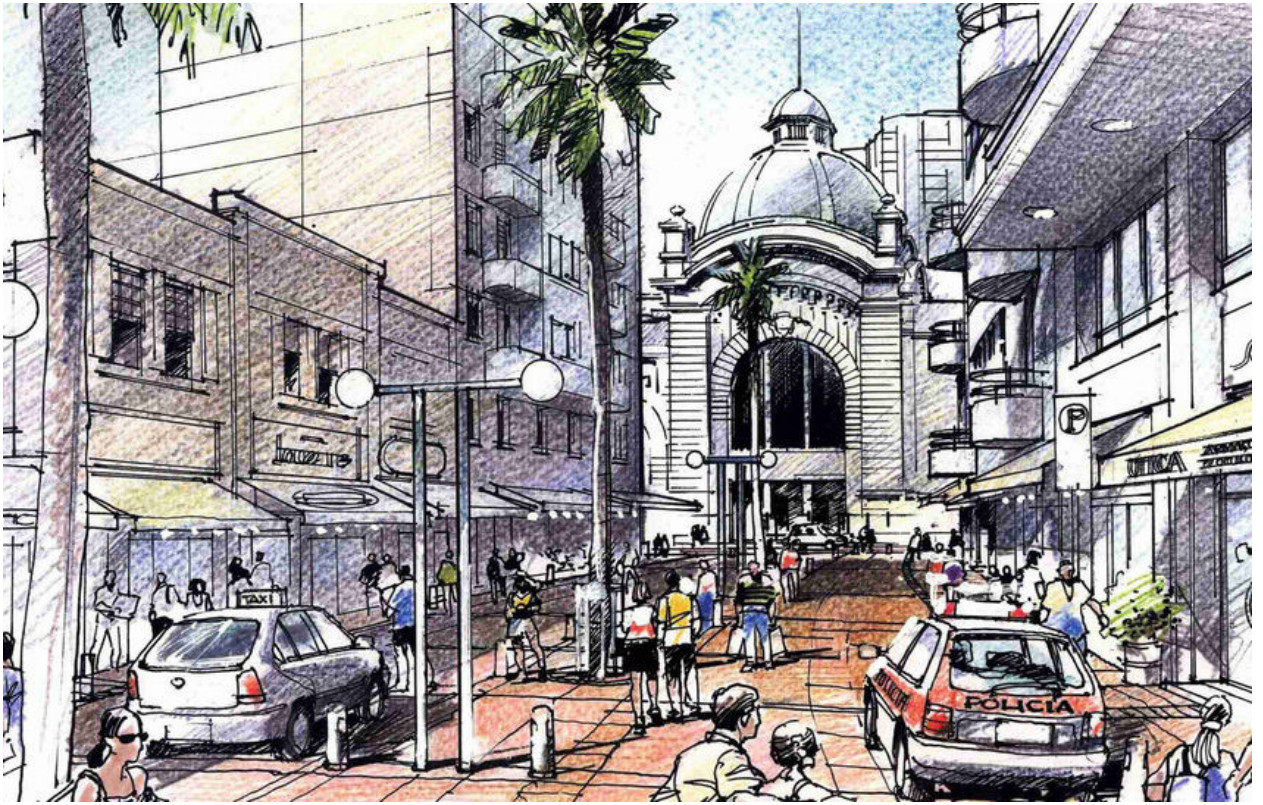




## **2.4. Propostas Existentes**

Para completar a pesquisa sobre a região abordada, temos a seguir dois projetos desenvolvidos para o perímetro da Rua 25 de Março.





*Propostas Existentes:*

## **Vigliecca e Associados**

### **A proposta**

O projeto do escritório Vigliecca e Associados para a região da Rua 25 de Março foi desenvolvido em 2001 a pedido da Prefeitura de São Paulo. De acordo com o site do escritório:

A área de intervenção é perfeitamente definida pelas condições topográficas do espigão das ruas Boa Vista e Florêncio de Abreu, o vazio do parque Dom Pedro II e o eixo do vale formalizado pela Rua General Carneiro. Esta condição originária da construção da cidade está ainda presente na definição do espaço urbano, somada agora às rupturas implantadas posteriormente com as Avenidas do Estado, Avenida Senador Queiroz e Avenida Rangel Pestana, que reafirmam a configuração confinada do polígono desta área de intervenção.

Sabemos que o excesso de homogeneidade de usos tem demonstrado ser um fator que pode levar à decadência. Este território deve ser renovado, criando novas sinergias entre diferentes tipos de atividades, tais como escolas técnicas de comércio, de culinária brasileira e de costura, habitação, hotelaria e atividades culturais, usos que permitem o trânsito de usuários distribuído ao longo do dia.

### **Hierarquia viária**

As ruas paralelas 25 de Março e Com. Abdo Schahin são lidas como um binário conectado

pelas ruas Virgilina Sales e Lucrecia Leme, o que gera perspectivas que podem ser complementadas com boxes de alimentação e duas pequenas praças bem sombreadas, configurando um lugar de estar propício para performances populares.

A proposta parte da observação da falta de lógica e da dificuldade de leitura pelo usuário, por isto propomos eliminar o trânsito de passagem e a circulação de transporte coletivo, substituído por um Veículo Leve sobre Trilhos. Isso se daria através de uma pequena intervenção no fim da Rua Carlos de Souza Nazareth, desviando o fluxo de passagem, hoje pela Rua 25 de Março, para uma área tangencial à Avenida Exterior.

Ligado a este anel e dando sentido a este sistema, junto ao Mercado Municipal, propõe-se uma negociação com os proprietários destes dois quarteirões para a construção de um estacionamento de grande capacidade (aprox. 2000 automóveis) e um terminal de ônibus de turismo, táxis e veículos para fretes de mercadorias, o que relocaria os comerciantes desapropriados para a Rua da Cantareira.

### **Pavimentação**

As ruas e calçadas terão um pavimento único com intuito de qualificar espacialmente as áreas públicas, evitando a subdivisão convencional da guia e rebaixos. Propomos uma solução construtiva monomática e monocromática, sem desenhos, porque



entendemos que o valor estético de uma área urbana reside apenas na manifestação da essência das infraestruturas e não na aplicação de elementos decorativos.

### ***Rua elevada***

Numa etapa posterior e depois da verificação do uso inadequado dos andares superiores existentes degradados e sem uso, iremos propor a criação de um novo solo urbano semipúblico, que só terá sentido se conseguirmos conectar, a partir de vários acordos entre os proprietários, o nível da Rua Florêncio de Abreu através dos diferentes prédios até o novo estacionamento proposto. Estas ligações criarão novos fluxos de pessoas abrindo uma nova frente de negócios.

### ***Comércio informal***

Pretendemos integrar esta realidade à transformação urbana, abrindo um espaço que também será significativo para a cidade, para que não exista exclusão dentro deste território. Criamos assim a idéia de um boulevard do comércio informal, com toda a espacialidade e equipamentos necessários para a segurança e conforto das pessoas, com policiamento, sanitários e valores estéticos adequados ao caráter popular deste setor.

## **Considerações sobre o projeto**

Tendo em vista que o projeto foi elaborado no ano de 2001, ou seja, 15 anos atrás, acredito que alguns pontos da intervenção proposta já estejam desatualizados. Um exemplo disso é a proposta de criação de um grande terminal para ônibus turísticos, cuja demanda atualmente já é atendida por dois terminais nas proximidades. A ideia de criar um espaço para concentrar os veículos de fretes de mercadoria seria uma solução interessante para desafogar as ruas paralelas à Rua 25 de Março e torná-las mais agradáveis à passagem dos pedestres. Porém, a proposta de deslocar comerciantes já inseridos na região para criar um novo e enorme estacionamento me parece bem questionável e até incabida nos dias de hoje, sendo necessários novos estudos para achar uma solução viável.

A proposta de desvio de trânsito do escritório é bem coerente e permite a criação de um sistema de calçadas no local e a passagem de um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos, poderia ser positiva para a região, ainda mais ao conectar a área de várzea à parte alta do centro histórico, com a ressalva de que não deveria passar pela Rua 25 de Março em si.

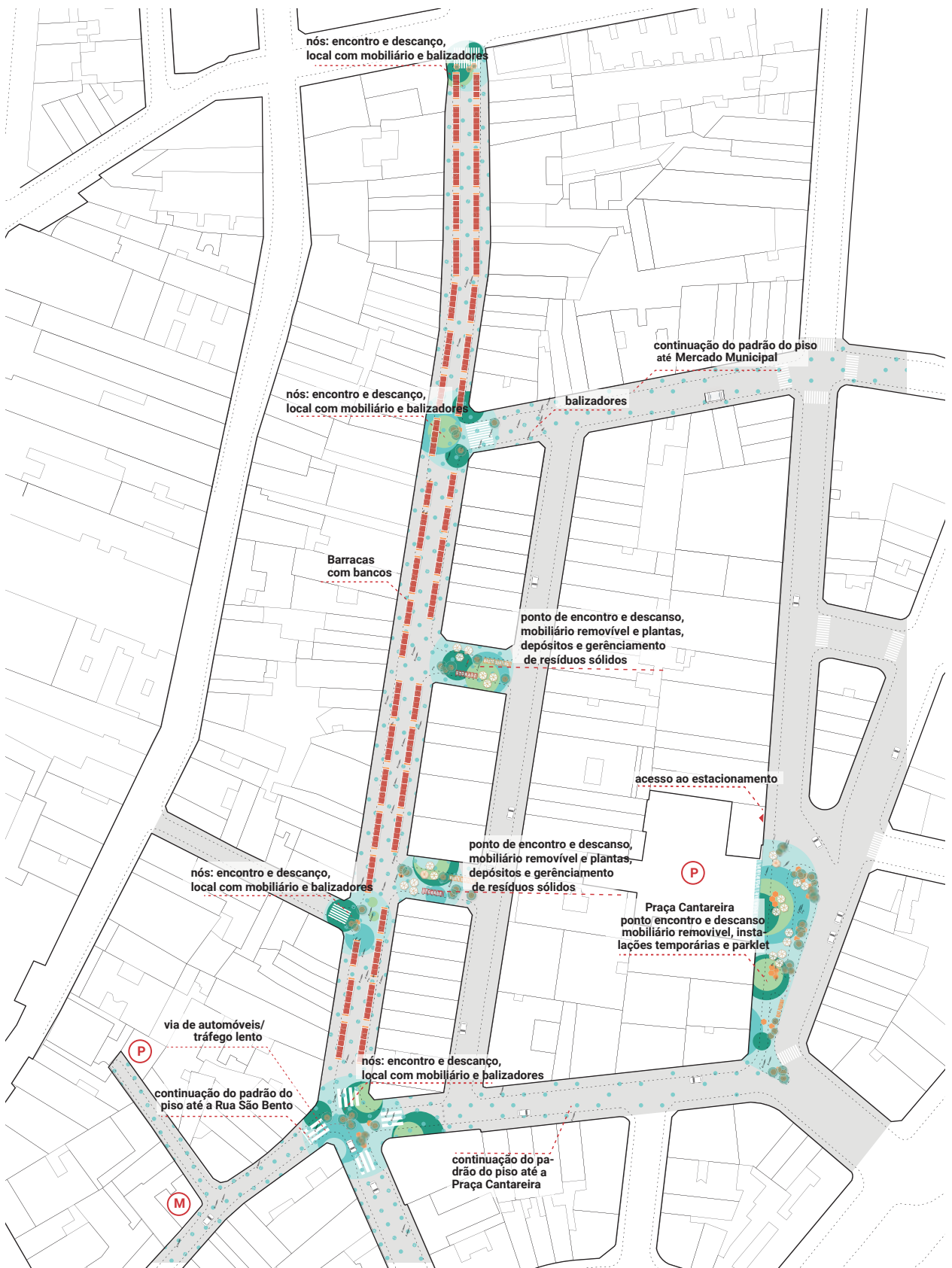
O tratamento das ruas Virgilina Sales, atual Rua Niazi Chohfi, e Lucrécia Leme, que fazem a conexão entre as ruas 25 de Março e a sua paralela Com. Abdo Shahin, como espaços de estar, com boxes de alimentação e pequenas

praças sombreadas, é outro ponto que me agrada no projeto, pois vejo esses dois eixos como nós propícios ao descanso dos visitantes.

Sobre a proposta da criação de calçadas, eu acredito que a ideia seja extremamente pertinente e gosto, em particular, do uso de um pavimento único sem “elementos decorativos”, como o escritório coloca. Eu acredito que o volume de informação visual encontrada na região seja incrivelmente alto e não há necessidade de criar novos ruídos com a utilização de diversos tipo de cores e pavimentos ao longo de todo o percurso. Tenho ressalvas quanto à criação de um boulevard de comércio informal, ou seja, ao deslocamento das barracas existentes há tantos anos na Rua 25 de Março para um espaço exclusivo a elas, que libera, assim, área para a arborização e mobiliários urbanos. Eu não acredito que a solução para a rua seja a retirada das barracas dali. Isso descaracterizaria a via e influenciaria ainda mais a mudança do perfil das lojas, de atacado para varejo. Ao definir a manutenção das barracas, um de meus desafios será compatibilizar o espaço, com todos esses elementos, de maneira a ser confortável ao pedestre e a atender todo o público da região. ■

Fonte das imagens:

Vigliecca e Associados



*Propostas existentes:*

## **Centro Aberto**

### **A proposta**

O projeto piloto para a Rua 25 de Março faz parte do chamado Centro Aberto, um conjunto de iniciativas da Prefeitura de São Paulo em parceria com o escritório Gehl Architects para renovar os espaços públicos e intensificar o uso da área central da cidade. O estudo foi iniciado em 2013 e, de acordo com o material sobre o projeto, visa melhorar a acessibilidade e segurança dos pedestres, a partir de uma boa sinalização e criação de pontos de encontro, que possibilitem sentar e descansar na tão movimentada área comercial da Rua 25 de Março.

### **Objetivos**

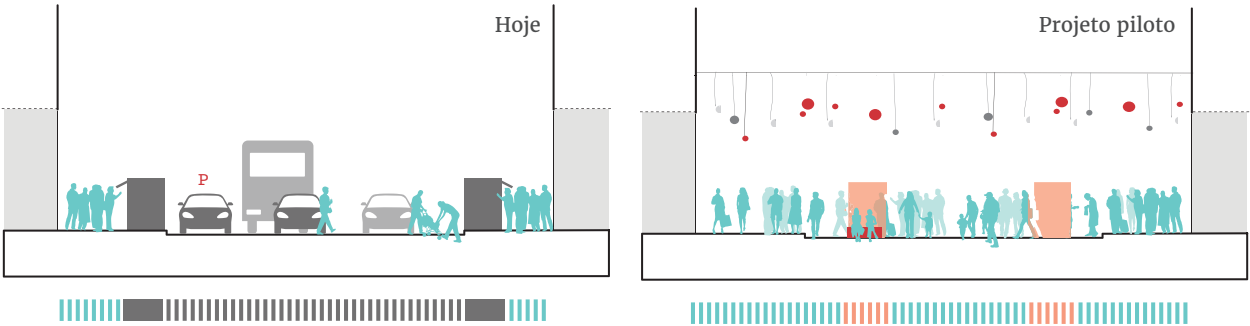
- 1.** Criar um ambiente mais seguro e confortável para os pedestres, fechando a rua para o tráfego de automóveis;
- 2.** Fechar parcialmente a rua Cantareira, assegurando o mercado da madrugada e prover um espaço de descanso de melhor qualidade;
- 3.** Reorganizar a distribuição das tendas dos ambulantes e assegurar melhor troca entre a rua, os próprios ambulantes e o térreo das lojas, assim como um melhor fluxo para os pedestres;
- 4.** Padronizar as tendas dos ambulantes, oferecidas pela cidade, assegurando que os

ambulantes possam utilizar as unidades da forma mais adequada para seu negócio

- 5.** Assegurar locais para sentar, descansar, com uso de parklets e mobiliário portátil e introduzir serviços de comida e bebida;
- 6.** Assegurar um bom manejo do lixo, com coleta seletiva e pontos de coleta;
- 7.** Otimizar a sinalização e introduzir pontos de encontro, para turistas e locais;
- 8.** Criar um caráter forte para a área, a partir da identidade existente;
- 9.** Facilitar o processo de sensibilização do público e o diálogo para garantir locais de ancoragem, aceitação e apoio.



Centro Aberto



Fonte das imagens:  
São Paulo Urbanismo

## Considerações sobre o projeto:

Eu gosto bastante das linhas gerais de proposição e reconheço meus objetivos nos buscados nesse projeto. Dois pontos da proposta são meus favoritos: a criação de nós de encontro e descanso; e a disposição e manutenção das barracas na própria Rua 25 de Março. Sobre o primeiro, concordo que existe a necessidade de criar espaços de permanência e encontro nas proximidades da 25 e sou a favor da utilização das ruas Virgilina Sales, atual Rua Niazi Chohfi, e Lucrécia Leme para instalações de comida e bebida. Dois pontos que me suscitam dúvidas, porém, são os mobiliários nas extremidades do “calçadão”, pois devem ser pensados de modo a não atrapalhar as atividades da madrugada, e a criação de praça na Rua Cantareira. Acho muito pertinente o fechamento da esquina escolhida para a criação da praça, no entanto deve-se considerar também a existência da feira de artesanato no local.

O segundo ponto que me agrada no projeto é o fato de abraçar a existência das barracas como ponto importante do desenho. Além disso, a disposição escolhida dialoga com a dinâmica já existente na Rua 25 de Março, em que os visitantes que procuram um produto ou querem olhar as lojas andam pelas calçadas, enquanto aqueles que estão com pressa e têm um destino definido, andam pelo leito carroçável. Ao disporem as barracas do modo

que fizeram, criam esses três eixos: passeio – caminhada rápida – passeio, permitindo a manutenção do modo de agir existente, além de garantir a permeabilidade entre os diferentes eixos com o distanciamento regular entre barracas.

As barracas escolhidas, diferentes das atuais, apresentam uma estrutura leve e metálica, com espaço interno e externo de permanência. Elas atendem uma das queixas dos permissionários, que é a falta de proteção nos dias de chuva. No entanto, acredito que elas bruscas demais na paisagem e apresentariam dificuldades ao transporte, se móveis, e ao fechamento e segurança dos produtos expostos, se fixas.

Por fim, acho importante falar sobre os passeios em geral. Eu compreendo que o projeto visa aprimorar o espaço urbano com rapidez, economia e com o mínimo de obras, uma vez que se insere em um conjunto amplo de intervenções pelo centro da cidade. Porém, não posso deixar de apontar a manutenção dos desníveis entre calçadas e antigo leito carroçável como um ponto desfavorável ao percurso seguro e confortável do pedestre e, portanto, um ponto negativo do projeto. Além disso, vejo a proposta dos tratamentos de piso e intervenções artísticas como marcações bruscas numa paisagem cheia de estímulos sensoriais. Acredito que as intervenções artísticas sejam interessantes, mas eu preconizaria a delicadeza para não criar ainda mais informações visuais chocantes na região. ■



## 2.5. *Conceitos Gerais:* **Leituras**

A partir da imersão no universo da 25 de Março ao longo do levantamento, pude realizar uma leitura geral das partes que compõem essa região, como registrado a seguir.





*Conceitos Gerais:*

# Leituras

## Usuários principais



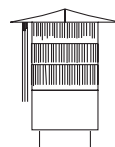
### **1. Pedestres**

- . Donos e funcionários do comércio
- . Compradores do varejo
- . Compradores do atacado
- . Pessoas a passeio
- . Pessoas de passagem
- . Vendedores ambulantes
- . Permissionários e funcionários das barracas
- . Policiais
- . Representantes comerciais e entregadores
- . Habitantes dos arredores



### **2. Veículos**

- . Bicicletas
- . Automóvel individual
- . Caminhão de lixo
- . Veículos de carga:
  - a. Caminhões
  - b. Vuk
- . Carrinhos:
  - a. Distribuição: Carregadores de mercadorias
  - b. Saneamento: Coletores de papelão



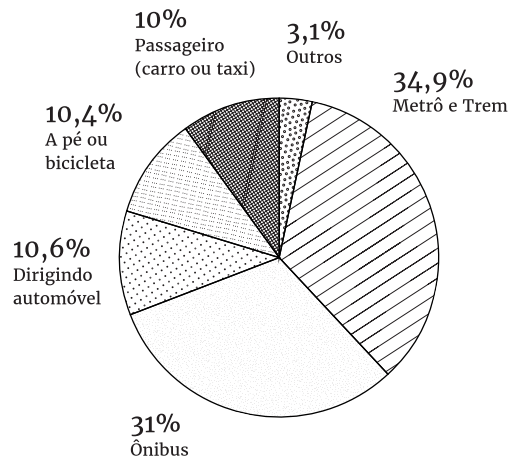
### **3. Barracas**

## Acesso

### 4. **Fluxo diário**

- **400 mil pessoas.** Chega a 1 milhão em épocas festivas;
- Terminal Turístico de Compras 25 de Março recebe 600 ônibus fretados todos os meses;
- Divisão do acesso na região, de acordo com a pesquisa do Metrô: Origem e Destino ►

### 5. **Barreira natural dificulta acesso de pessoas com mobilidade reduzida**



## Uso do solo

### 1. **Comércio e serviços marcam a região**

- Comércio e serviços nos pavimentos térreo. Comércio e depósitos nos andares superiores;
- Tendência no aumento das galerias de compras (diversidade de boxes comerciais dentro de um edifício);
- Habitação, hotéis e estacionamentos nas extremidades norte e sul da via;

## Vendas nas lojas

### 1. **Atacado x Varejo**

- Vendas à varejo mais forte na Rua 25 de Março. Vendas em atacado nas ruas adjacentes.

### 2. **Abastecimento**

- Entregas de produtos ocorrem durante todo o funcionamento das lojas.
- Veículo estaciona próximo à loja e os funcionários ajudam a descarregá-lo rapidamente.

## Conceitos Gerais:

# Leituras

## Vendas nas ruas

- As barracas precisam de permissão para atuar e são regularizadas na Prefeitura;
- A maioria dos permissionários tem algum tipo de deficiência física e estes podem ter 2 ajudantes;
- Durante a noite, as barracas são guardadas nos estacionamentos da região;
- O Permissionário contrata um carregador, que transporta as barracas até o estacionamento ao fim do dia e as recoloca na rua pela manhã.

## Rua: repouso

### 1. *Espaços públicos de repouso*

- Fraca oferta de espaços públicos para descanso;
- Pessoas ficam em pé ou sentam-se nas calçadas, degraus de entrada das lojas ou bordas de canteiros;
- As praças existentes encontram-se degradadas.

## Rua: movimento

### 1. *Competição pelo espaço*

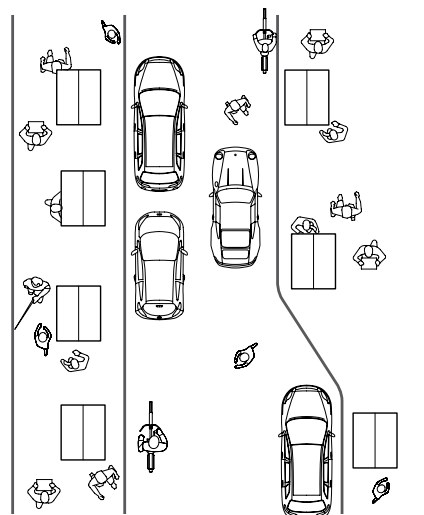
### 2. *Calçadas insuficientes para o número de usuários*

- Obstáculos ao percurso;
- Estreitamentos – muitas vezes por conta das barracas;
- Pessoas passam a utilizar o leito carroçável.

### 3. *Travessias fora da faixa de pedestres*

### 4. *Veículos trafegam com velocidade reduzida*

### 5. *Dinâmica atual ▼*



## **Drenagem**

- Insuficiente em dias de chuva mais forte;
- Atualmente existem focos de inundação.

## **Iluminação**

- Insuficiente;
- Ruas ficam muito escuras à noite.

## **Cabeamento e calha elétrica**

- As ruas adjacentes à 25 de Março ainda apresentam **cabos de energia elétrica expostos**;
- Poluição visual;
- Caixas de inspeção e calhas técnicas são atualmente desorganizadas. Se há **necessidade de manutenção**, gera **desconforto** no entorno.

## *Gerenciamento de*

## **Resíduos sólidos**

- Lojas e vendedores colocam os sacos de lixo na rua ao fim do dia.
- Coleta da prefeitura e limpeza da rua acontecem entre 18h30 e 21h.
- Coleta seletiva acontece apenas às sextas-feiras no período matinal, entre 7h30 e 9h30.
- Catadores de papelão trabalham na região e realizam a coleta ao final do dia.
- Estabelecimentos que produzam grandes volumes de lixo (maior que 120L/dia) devem contratar empresa para a coleta.

## **Banheiros públicos**

- Não há oferta de banheiros públicos;
- Nas proximidades há apenas no Mercado Municipal, em algumas lojas e restaurantes e na Praça Fernando Costa (um sanitário nada convidativo).





### **3. Projeto**



# Apresentação

Após uma extensa fase de pesquisa em que procurou-se compreender as diferentes faces da região da 25 de Março, resumimos as descobertas nos Conceitos Gerais: Leituras apresentado anteriormente. Nessa fase de projeto retomamos todos esses pontos levantados e compreendidos e buscamos espacializar propostas de intervenção para a área.

Esse processo constituiu-se de pesquisas de referências projetuais, leituras de manuais de desenho urbano, assim como o exercício de projeto, de maneira a encontrar soluções que coubessem na área e nos partidos.

Para facilitar a visualização, o projeto será apresentado em 4 frentes.

A primeira são os Conceitos Gerais de Intervenção, que retoma os itens abordados na Leitura e expõe as soluções definidas para cada um deles, mostrando diretamente as escolhas que permearam o desenho urbano geral.

A segunda frente é o Contexto de Projeto em que identificamos propostas que complementem o trabalho, deem a perspectiva do futuro e respaldem algumas escolhas.

A terceira chamamos de Plano de Ação e nela são dispostos três mapas explicativos do projeto, em escalas geral e aproximada, que espacializam as ideias.

A quarta e última frente chama-se Soluções-Tipo e nela dispõe-se em detalhe as soluções definidas para algumas áreas específicas do desenho, criando assim um portfólio de intervenções que podem embasar a atuação nas demais áreas da proposta.





### 3.1. *Conceitos Gerais:* **Intervenção**

A partir da fase de pesquisa, foram identificadas premissas de atuação para a intervenção. Esses partidos deram origem às escolhas de projeto apontadas a seguir.



*Conceitos Gerais:*

# **Intervenção**

## **Acesso**

2. ***Foco no pedestre***
3. ***Busca de conexão confortável com o entorno***
  - a. ***Conexão com o centro histórico***
    - . Tratamento das ladeiras;
    - . Transposição do desnível natural entre Rua 25 de Março e a Rua Florêncio de Abreu e de grande quadra entre a Ladeira da Constituição e a Rua Carlos de Sousa Nazaré a partir de uma nova galeria;
  - b. ***Conexão com outras ruas de comércio da região central, a partir do Circuito de Compras***
  - c. ***Contexto ligado ao Plano Urbanístico Pq. D. Pedro II***
    - . Conexão com a parte leste da cidade a partir de novos acessos e demolição de viadutos;
    - . Nova estação intermodal.

## **Vendas nas lojas**

1. ***Abastecimento em período noturno, após as 19h***

## **Uso do solo**

1. ***Manutenção do uso do solo existente***
2. ***Contexto ligado ao Pq. D. Pedro II***
  - a. ***Diversificação de usos no entorno***
    - . Proposta de Sesc e Senac na região.
  - b. ***Uso misto na parte sul da Rua 25 de Março, após a Praça Fernando Costa***
    - . Proposta de edifícios de comércio, serviços e habitação.
  - c. ***Estacionamento subterrâneo***

## **Vendas nas ruas**

1. ***Manutenção da dinâmica existente***
2. ***Reorganização da disposição das barracas***
  - . Maior espaçamento entre elas para otimização do uso do espaço e circulação.

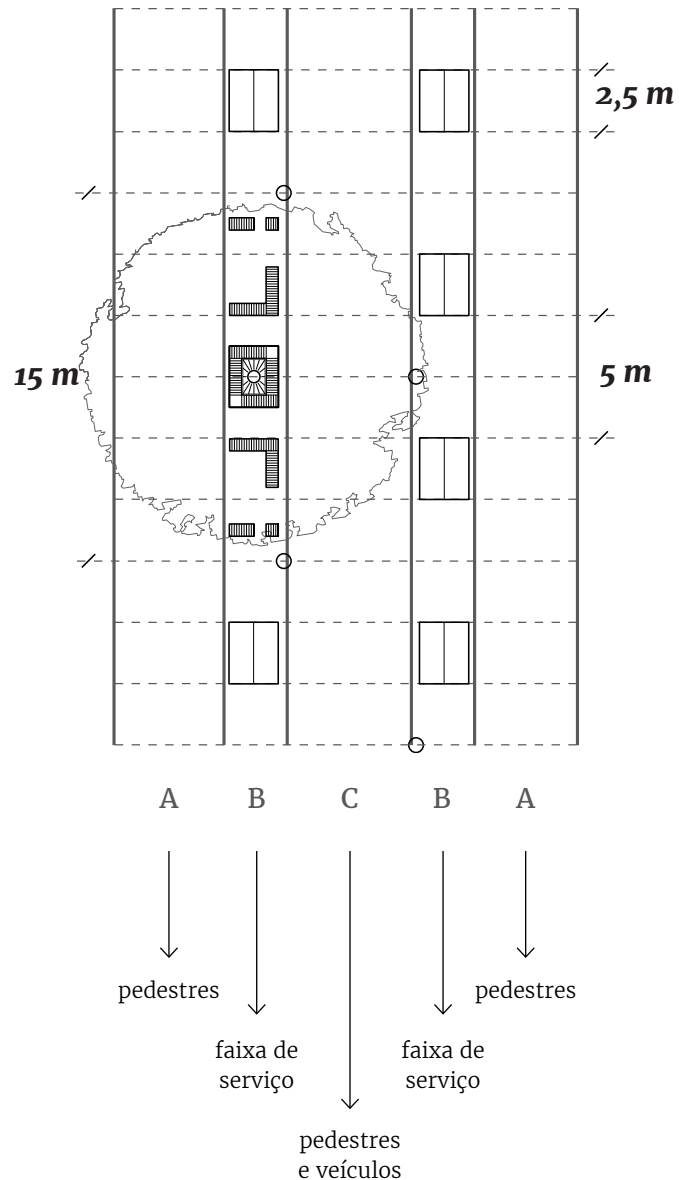
## Rua: movimento

### 1. *Tipos de vias*

- Ruas comerciais, exclusivas ao pedestre;
- Ruas comerciais compartilhadas;
- Ruas comerciais “convencionais”;
- Ladeiras.

### 2. *Organização do espaço*

- Manutenção da dinâmica de percurso atual com maior conforto e oferta de espaço ao pedestre. ►



## Conceitos Gerais:

# Intervenção

### Rua: permanência

#### 1. **Espaços de estar**

- Pavimento contínuo;
- Introdução de locais de descanso e ponto de encontro;
- Instalações temporárias ao ar livre com **estrutura de containers** <sup>fig. 1</sup> adaptados como lanchonetes e espaços de apoio às atividades das ruas;
- Uso de mobiliário portátil e **instalação de parklets** <sup>fig. 2</sup>, que possibilitem o uso rápido e o descanso prolongado.

#### 2. **Ruas**

- Introdução de elementos para sentar e descansar nas ruas, que assegurem a permanência, mas também o fluxo contínuo de pedestres;
- Locais de descanso acompanhados de arborização, com uso de bancos modulares e parklets que se adaptem às necessidades específicas do local de implantação.

#### 3. **Espaços existentes**

- Proposta de requalificação das praças, com introdução de mobiliário urbano e cuidado do existente;



fig. 1



fig. 2

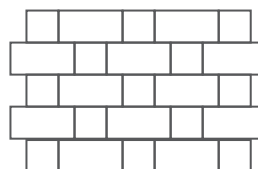
## Pavimentação

### 1. **Piso escolhido**

- **Premissa:** um pavimento que suporte grande carga, que conserve suas características por longo período de tempo, facilite a manutenção, seja aderente, contínuo e que forneça conforto a todos os tipos de atividades e usuários;
- Modelo de piso escolhido são **blocos de concreto com medidas 20x20cm e 40x20cm**;
- Possui **alta espessura** <sup>fig. 3</sup> e suporta grande carga pontual;
- Fácil manutenção por permitir a retirada dos blocos inteiros, sem necessidade de quebrá-los;
- Possui **superfície “auto-limpante”**. Suas propriedades fotocatalíticas reagem a manchas e odores e facilitam a conservação;
- O piso tem aparência sóbria e não compete com o entorno edificado nem com as atividades da rua.



fig. 3



### 2. **Paginação**

- Utilização de 3 tons de cinza;
- Uso do tom mais escuro em blocos de 20x20cm ordenados para marcar o posicionamento de barracas e mobiliário urbano. E presença mais forte de tons escuros nas faixas compartilhadas com veículos.



## Conceitos Gerais:

# Intervenção

### Arborização

#### 1. **Aldrago** fig. 4

- . Nome científico: *Pterocarpus violaceus*
- . Nativa da região de SP
- . Altura: 8 – 14m
- . Diâmetro de tronco: 30–50cm
- . Flabeliforme
- . Perenifólia
- . Floração: out – dez



fig. 4

#### 2. **Ipê Branco** fig. 5

- . Nome científico: *Tabebuia roseo-alba*
- . Nativa da região de SP
- . Altura: 7 – 12m
- . Diâmetro de tronco: 40–50cm
- . Cônica
- . Decídua
- . Floração: ago – out



fig. 5

## Drenagem

### 1. *Drenagem no espaço de plantio das árvores*

- Espessura inicial do solo recoberta com mistura de terra e areia na proporção 1 para 1 e protegida por grelha metálica;

### 2. *Drenagem linear nas ruas compartilhadas e exclusivas* fig. 6

- Caixa de queda e inspeção a cada 20m aproximadamente.

### 3. *Remanejamento de ligações prediais*

### 4. *Manutenção e limpeza do sistema existente (em especial nas ruas “convencionais”)*



fig. 6

## Mobiliário urbano

- Composto por bancos em concreto fig. 7 e madeira, parklets, papeleiras, balizadores (fixos e retráteis) e paraciclos;
- Bancos modulares, que permitem a adaptação a diferentes tipos de espaços e necessidades específicas.



fig. 7

Conceitos Gerais:

# Intervenção

## Iluminação

1. **Conjunto de luminárias com lâmpadas led**
  - . Família modelo Philips City Soul gen2 LED figs. 8 e 9
2. **Utilização das luminárias Mini, com apoio do tipo Lyre e suspensão por cabos** fig. 9



fig. 8



fig. 9

## Cabeamento e calha elétrica

1. **Enterramento de fios nas ruas em que ainda estão expostos**
2. **Padronização das tampas de inspeção.**
  - . Diminuição de visibilidade, alinhamento ao piso proposto, localização na faixa de serviço, quando possível, e proteção anti-vandalismo;
3. **Compartilhamento de canal por serviços similares, como telecomunicações e energia.**

## Gerenciamento de Resíduos sólidos

### **1. Coleta da prefeitura:**

- Coleta mecanizada diária após as 18h;
- Coleta seletiva também após as 18h;
- Prevenção de acúmulo de sacos de lixo nas calçadas;
- Uso de lixeiras enterradas com acionamento hidráulico<sup>figs. 10 e 11</sup> de grande capacidade;
- Acesso por cartão para comerciantes.

### **2. Coleta de papelão**

- Instalação de apoio aos catadores na Rua Lucrecia Leme.



fig. 10



fig. 11

## Banheiros públicos

- Container adaptado<sup>fig. 12</sup> e na nova galeria;
- Estruturas localizadas a menos de 300m entre si.



fig. 12





## **3.2. Contexto de Projeto**

Uma vez que a região abordada insere-se num contexto amplo de cidade, considera-se para a proposta a existência de projetos que a complemente, como aqueles a seguir.



## Contexto de Projeto:

# Circuito de Compras

Como explicado anteriormente neste caderno, a região da Rua 25 de Março faz parte do Circuito de Turismo de Compras da cidade de São Paulo. O projeto de requalificação da área parte do pressuposto de que o projeto voltado a esse circuito seja executado e as necessidades dos turistas sejam respondidas.

De acordo com a Secretaria Municipal do Desenvolvimento, Trabalho e Empreendedorismo da Prefeitura de São Paulo, o Projeto Circuito das Compras é uma concessão pública que será responsável pelo planejamento e requalificação das áreas englobadas no dito circuito – Brás, Bom Retiro, Santa Ifigênia e 25 de Março.

Entre as exigências a serem cumpridas pelo consórcio está a construção de um Centro Popular de Compras no Pátio do Pari, onde hoje estacionam diversos ônibus turísticos trazendo visitantes também para a 25 de Março. O projeto responde a parte da demanda dos visitantes que clamam por um local que dê suporte à viagem de compras. Constará com boxes de comércio; serviços de informações aos turistas; praça de alimentação; áreas para depósitos e armazenagem, inclusive para visitantes; salas comerciais e um hotel. Ainda consta do programa um estacionamento com vagas para ônibus, carros e vans; área de descanso para motoristas e guias; além de um serviço de despacho de compras ao turista e de transporte com vans entre os pólos comerciais.

Para que o projeto citado se alinhe aos objetivos finais deste trabalho e dialogue com a ideia de mudar o paradigma da cidade desenhada aos veículos sobre rodas, questiona-se o uso das vans para conectar as ruas comerciais do Circuito e propõe-se um novo percurso em VLT – veículo leve sobre trilhos, que funcione como transporte público e circule pelo centro de São Paulo como um todo, conectando seus pontos e terminais turísticos e suas ruas comerciais.

### Legenda

- 01 25 de Março
- 02 Brás
- 03 Pari
- 04 Bom Retiro
- 05 Santa Ifigênia
- 06 República
- 07 Triângulo Histórico
- 08 Liberdade
- Rua 25 de Março
- Rio Tamanduateí
- Trajetos do VLT
- Áreas verdes e praças
- Edifícios relevantes
- Estação do Metrô
- Estação da CPTM
- Terminal de ônibus



0 100 250 500m

### Base cartográfica:

MDC / Prefeitura de São Paulo – SMDU

### Proposta e elaboração do mapa:

Maria Beatriz Alves de Souza – 2017



## Contexto de Projeto:

# Plano Urbanístico Pq. D. Pedro II

Ao trabalhar com a região da Rua 25 de Março, é impossível não se aproximar das questões da área do Parque D. Pedro II, ponto chave para a conexão do centro e da própria 25 com outras áreas da cidade e do país, visto o terminal de ônibus municipal e o Terminal Turístico da 25 de Março, assim como as travessias para o lado leste da cidade, ainda muito degradadas e nada convidativas ou seguras ao pedestre.

Destacaremos como contexto futuro de projeto alguns pontos focais do Plano Urbanístico Parque D. Pedro II, elaborado em 2011 a pedido da Prefeitura de São Paulo pela equipe composta de Una Arquitetos, H+F arquitetos, Metrôpole Arquitetos e Lume, em parceria com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, São Paulo Urbanismo e Fundação para a Pesquisa Ambiental da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FUPAM-FAUUSP).

### 1. Novas conexões

Melhora na acessibilidade local e na permeabilidade do Parque, com novas travessias de pedestres, a partir do rebaixamento da Av. do Estado e demolição de quatro viadutos que cruzam a área.

### 2. Transporte Público: Estação Intermodal

Reordenação do sistema de transporte público existente no Parque, a partir da criação de uma estação intermodal junto à Estação Parque D. Pedro do metrô.

### 3. Conexão com a água e a natureza

Requalificação da área do Parque e criação de uma lagoa de retenção. Busca a retenção do excedente das águas de chuva na região e a criação de uma nova paisagem urbana em que os rios façam parte do desenho urbano qualificado das cidades.

### 4. Novos equipamentos públicos

Diversificação de usos na região com a proposta de dois equipamentos próximos ao Mercado Municipal: SESC (Serviço Social do Comércio) e SENAC (Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial)

### 5. Requalificação urbana da parte sul da Rua 25 de Março

Propõe-se a requalificação dessa área degradada e subutilizada com o incremento das atividades comerciais em associação ao adensamento habitacional, a partir de edifícios de uso misto, com novas conexões ao pedestre, visando a vitalidade diurna e noturna.

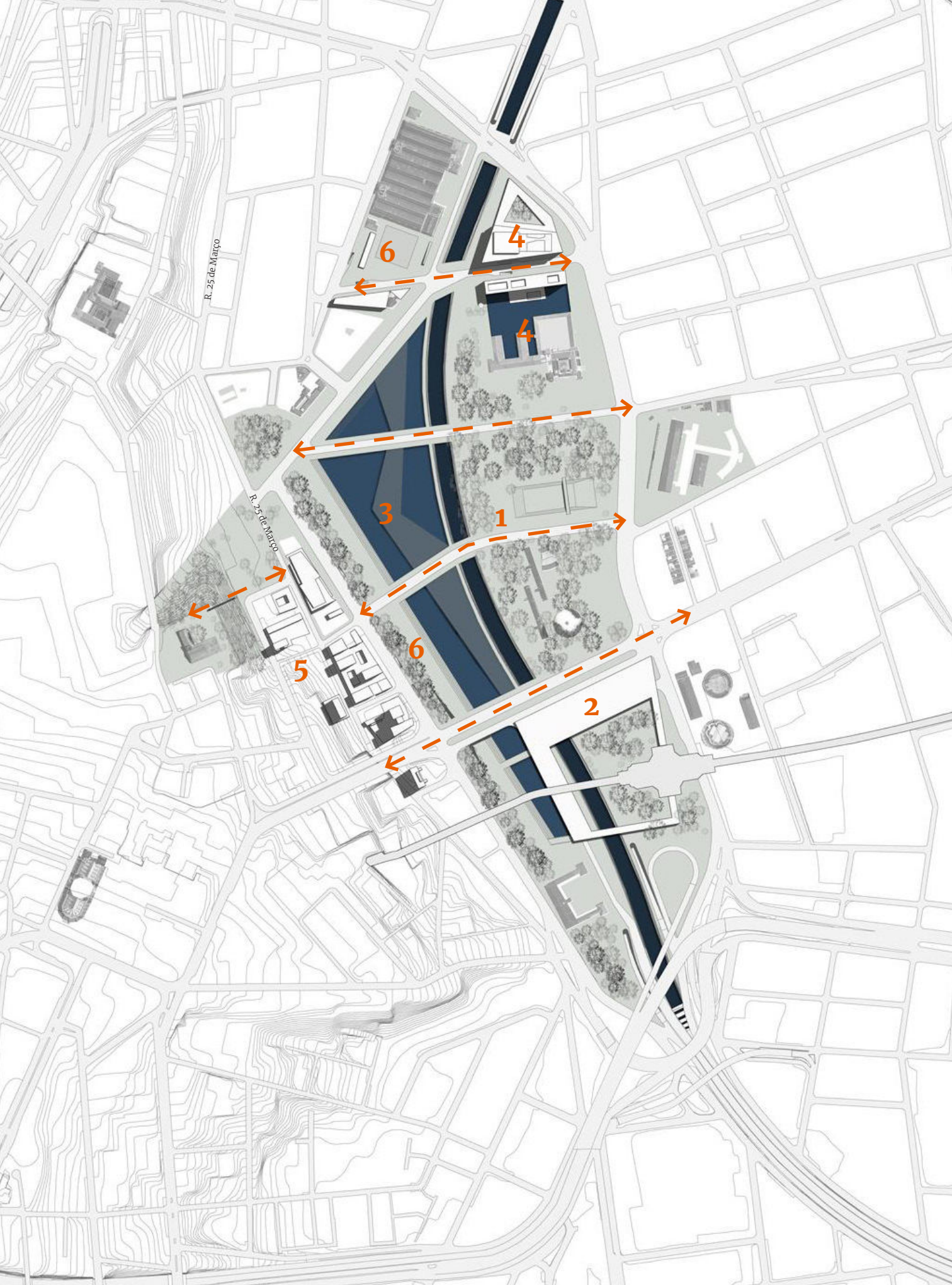
### 6. Novos Estacionamentos

Proposta de mais de 2mil vagas de estacionamentos subterrâneas.



**Base cartográfica:**  
Una Arquitetos







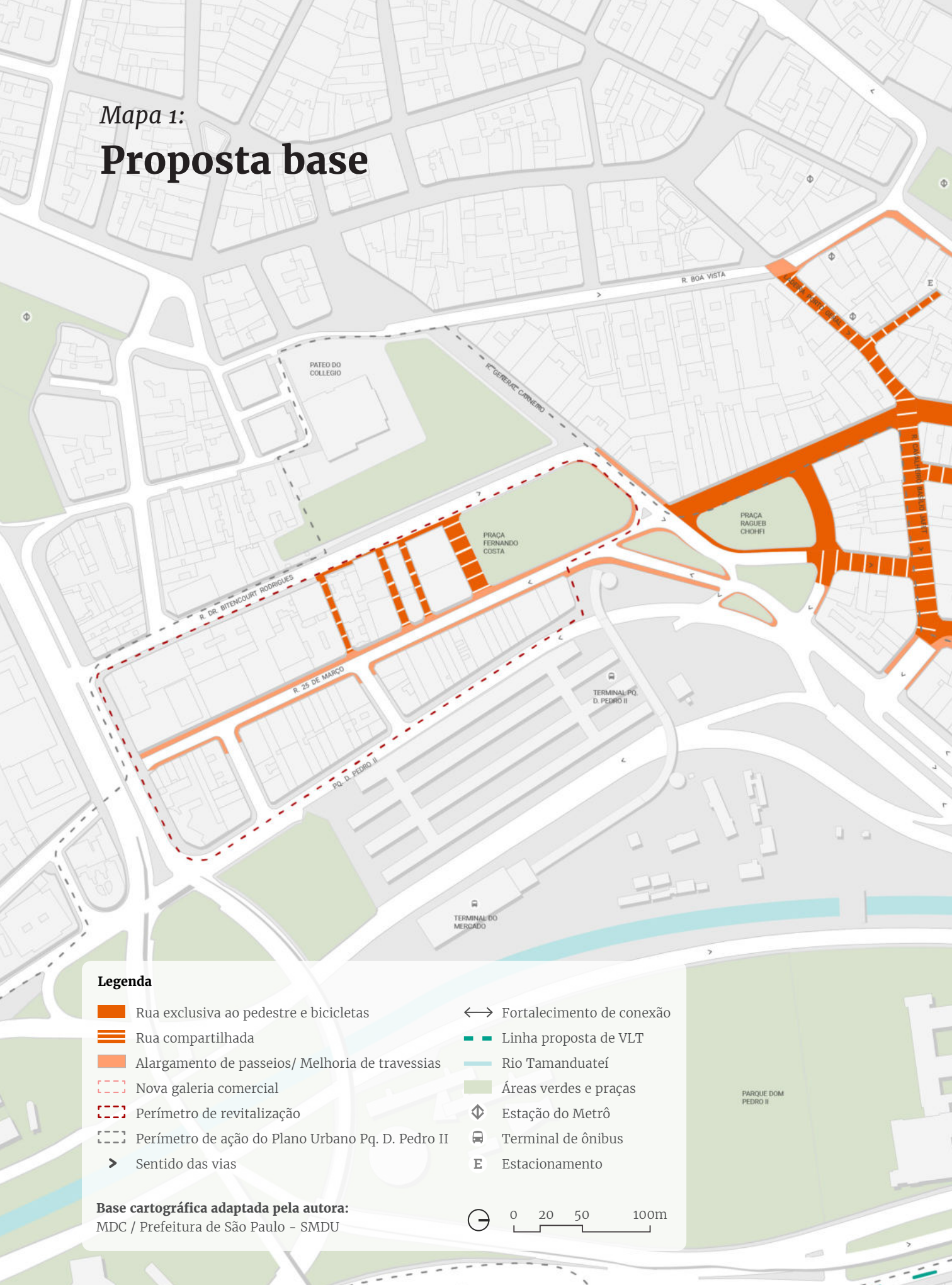


### **3.3. Plano de ação**

Tendo em vista os partidos conceituados anteriormente, temos nesse ítem a espacialização das propostas em duas escalas de desenho: a regional e a aproximada.



# Mapa 1: Proposta base



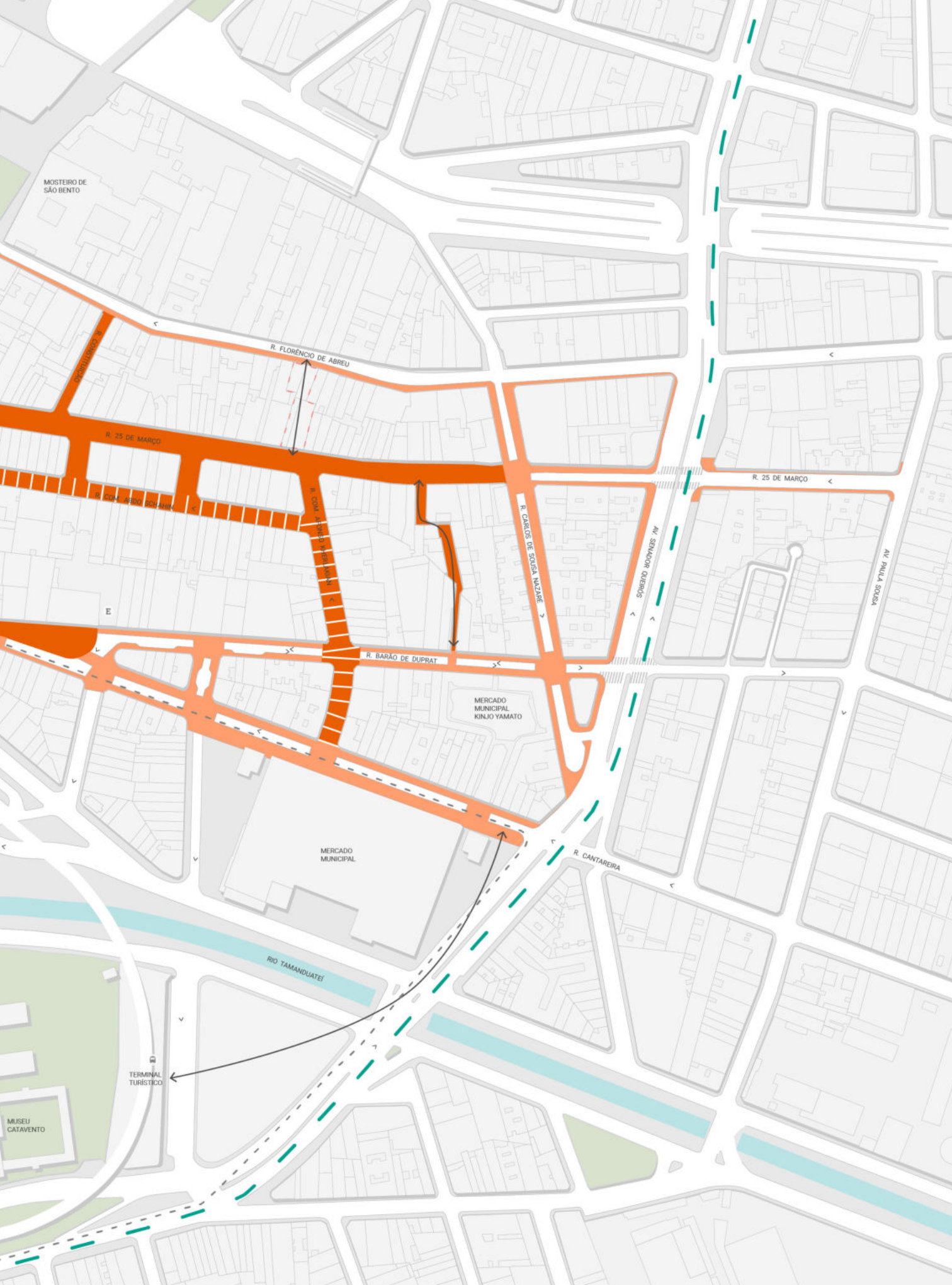
## Legenda

- |                                                                                                                                       |                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Rua exclusiva ao pedestre e bicicletas            |  Fortalecimento de conexão |
|  Rua compartilhada                                 |  Linha proposta de VLT     |
|  Alargamento de passeios/ Melhoria de travessias   |  Rio Tamanduateí           |
|  Nova galeria comercial                            |  Áreas verdes e praças     |
|  Perímetro de revitalização                        |  Estação do Metrô          |
|  Perímetro de ação do Plano Urbano Pq. D. Pedro II |  Terminal de ônibus        |
|  Sentido das vias                                  |  Estacionamento            |

Base cartográfica adaptada pela autora:  
MDC / Prefeitura de São Paulo - SMDU



0 20 50 100m





Mapa 2:

## Intervenções pontuais

### Ladeira Porto Geral

- Priorização do pedestre;
- Nivelamento da via e pavimento contínuo;
- Compartilhada com acesso controlado de veículos com velocidade reduzida.

### Praças existentes

- Requalificação das praças, promovendo maior uso de seus espaços.

### Perímetro sul

- Revitalização com estímulo ao uso misto do solo, reforçando a presença de habitação, em especial a social, e hotéis em conjunto a comércio e serviços.

#### Legenda

 Rua exclusiva ao pedestre e bicicletas

 Rua compartilhada

 Alargamento de passeios/ Melhoria de travessias

 Nova galeria comercial

 Perímetro de revitalização

 Fortalecimento de conexão

 Rio Tamanduateí

 Áreas verdes e praças

 Estação do Metrô

 Terminal de ônibus

 Estacionamento

Base cartográfica adaptada pela autora:  
MDC / Prefeitura de São Paulo - SMDU



0 20 50 100m



## Ladeira da Constituição

- Priorização do pedestre;
- Nivelamento da via e pavimento contínuo.

## Rua de estar: Niazi Chohfi

- Nó de estar e descanso;
- Presença de lanchonete-container, mobiliário portátil e parklet que permite a permanência.

## Rua de estar e apoio: Lucrécia Leme

- Nó de estar e descanso, com parklet;
- Apoio às atividades das ruas ao redor: presença de posto policial; apoio aos serviços da prefeitura e catadores de papelão; banheiro público.

## Galeria

- Superação de desnível a partir de circulação vertical coberta;
- Programa: atendimento ao turista; sanitários e vestiários; armários; praça de alimentação e lojas.

## Passagem

- Fortalecimento da passagem como conexão, a partir de intervenções em iluminação e estética do local.

## Elevação de travessias

- Prioridade peatonal na travessia, com a diminuição da velocidade da via.

## Conexão

- Melhoria no percurso do pedestre conectando os arredores da 25 de Março ao Terminal Turístico.

## Praça da Cantareira

- Espaço de estar e permanência;
- Presença de lanchonete-container, mobiliário portátil e parklet;
- Manutenção da feirinha de artesanato.



## Mapa 3: Aproximação

### Legenda

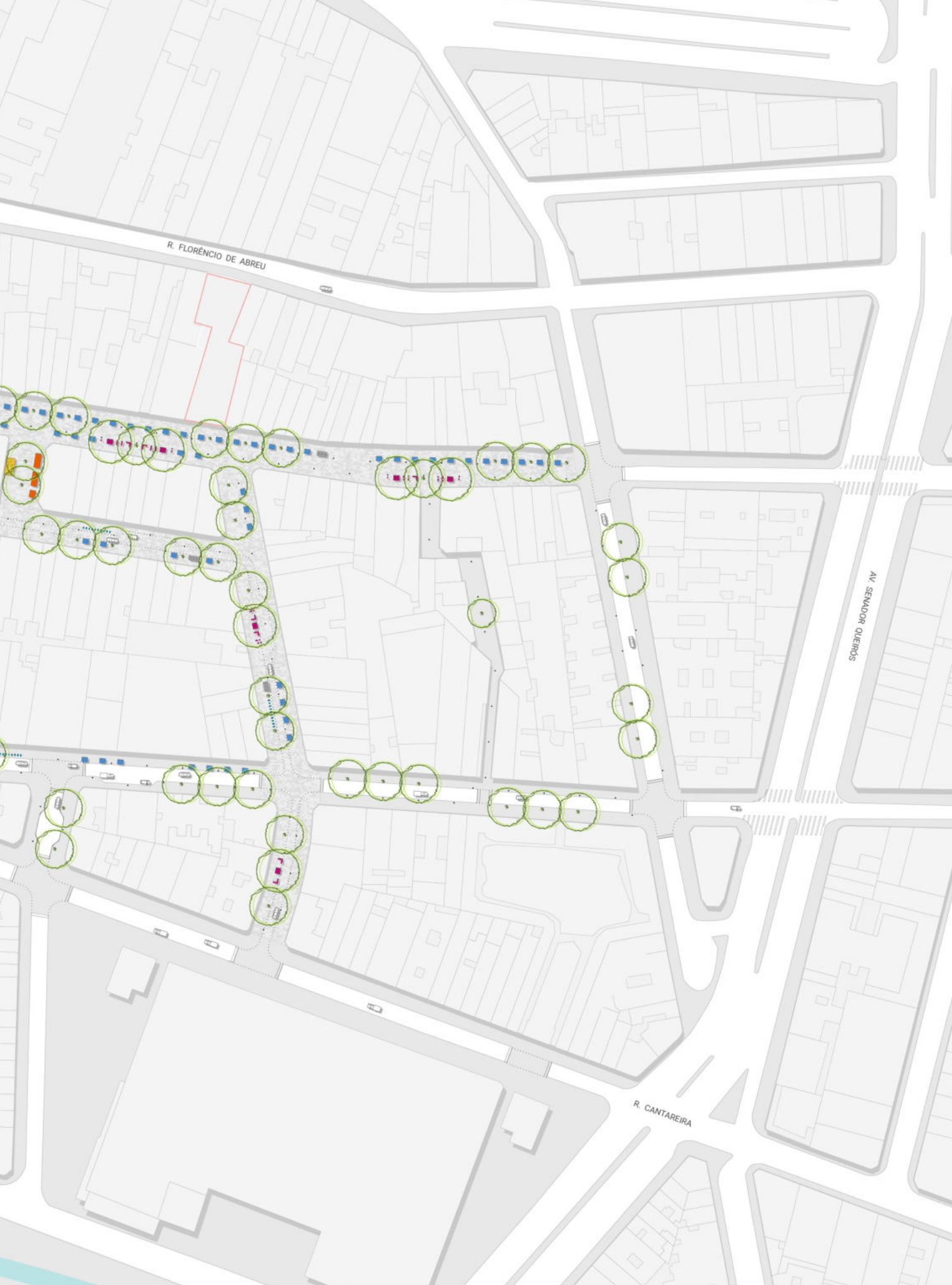
- |                                                                                     |                                   |                                                                                     |                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
|  | Árvore                            |  | Veículo               |
|  | Luminária                         |  | Balizadores           |
|  | Barraca                           |  | Paraciclo             |
|  | Barraca voltada ao artesanato     |  | Nova galeria          |
|  | Estrutura temporária em container |  | Rio Tamanduateí       |
|  | Banca de jornal                   |  | Áreas verdes e praças |
|  | Mobiliário urbano                 |  | Estação do Metrô      |
|  | Parklet                           |  | Terminal de ônibus    |
|  | Lixeira enterrada                 |  | Estacionamento        |

Base cartográfica adaptada pela autora:  
MDC / Prefeitura de São Paulo - SMDU



0 20 50m







## 3.4. Soluções-Tipo

De maneira a ilustrar as propostas gerais, buscou-se a aproximação no desenho de algumas áreas, criando um portfólio de soluções-tipo para a região.





*Soluções-Tipo:*

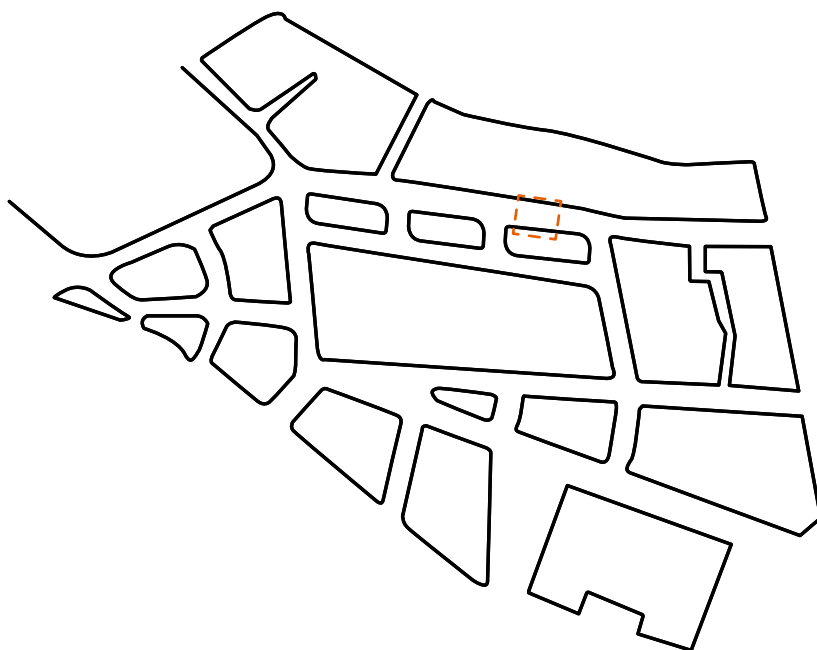
## Rua comercial exclusiva ao pedestre - Rua 25 de Março

A Rua 25 de Março é o eixo central do projeto. Como já vimos, é uma famosa rua comercial que recebe quase meio milhão de pessoas todos os dias.

Para oferecer um percurso confortável a todos esses visitantes, propõe-se que ela se torne uma rua exclusiva ao pedestre, que acolha também a bicicleta como meio de locomoção.

O automóvel só teria acesso após o período comercial e em eventuais situações de emergência com controle por balizadores móveis.

O pavimento é único e a coloração mais escura dos blocos menores marca o espaço destinado às barracas e ao mobiliário urbano nos nós de permanência.

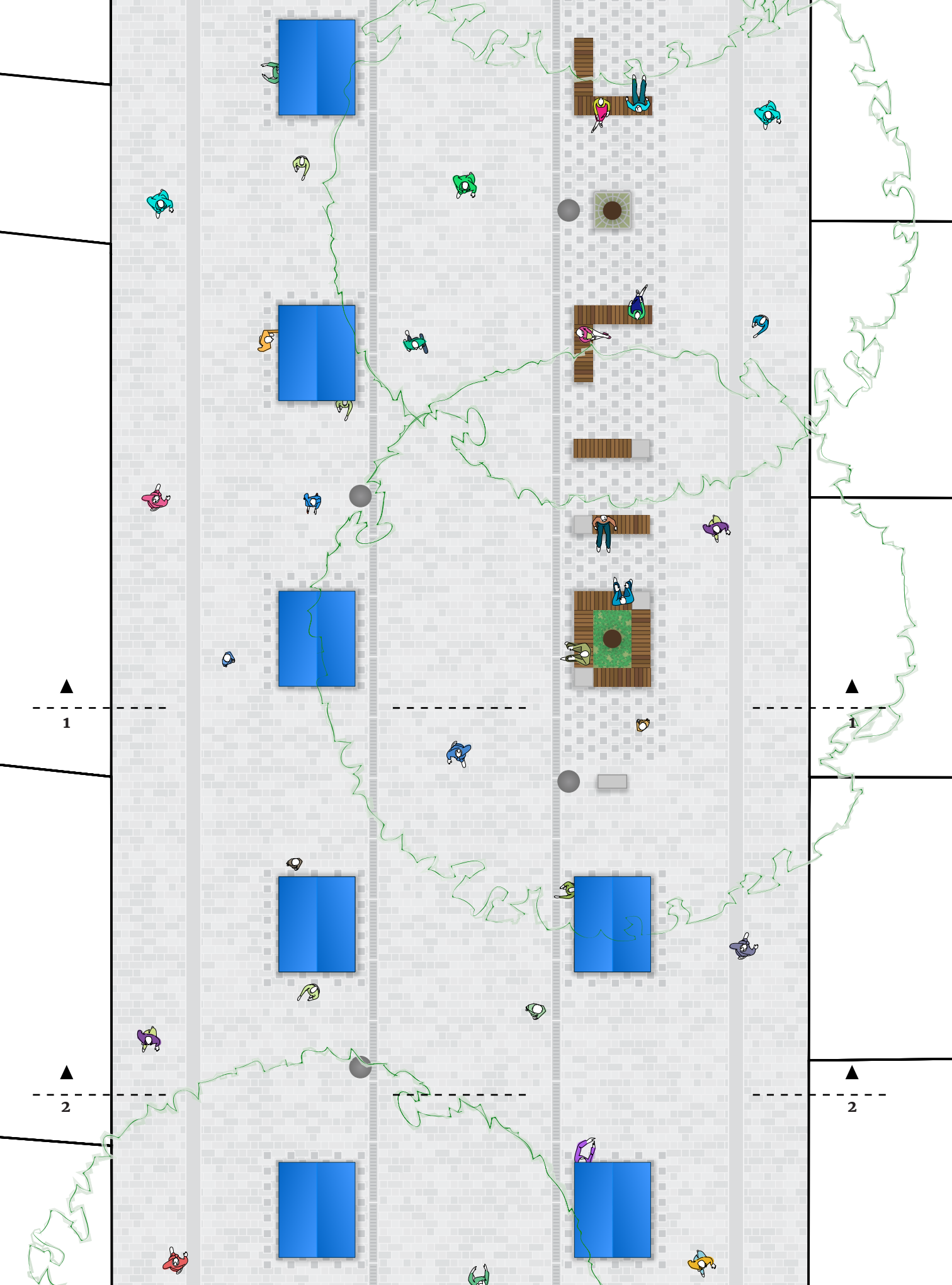


### Legenda

 Localização da planta na região de projeto

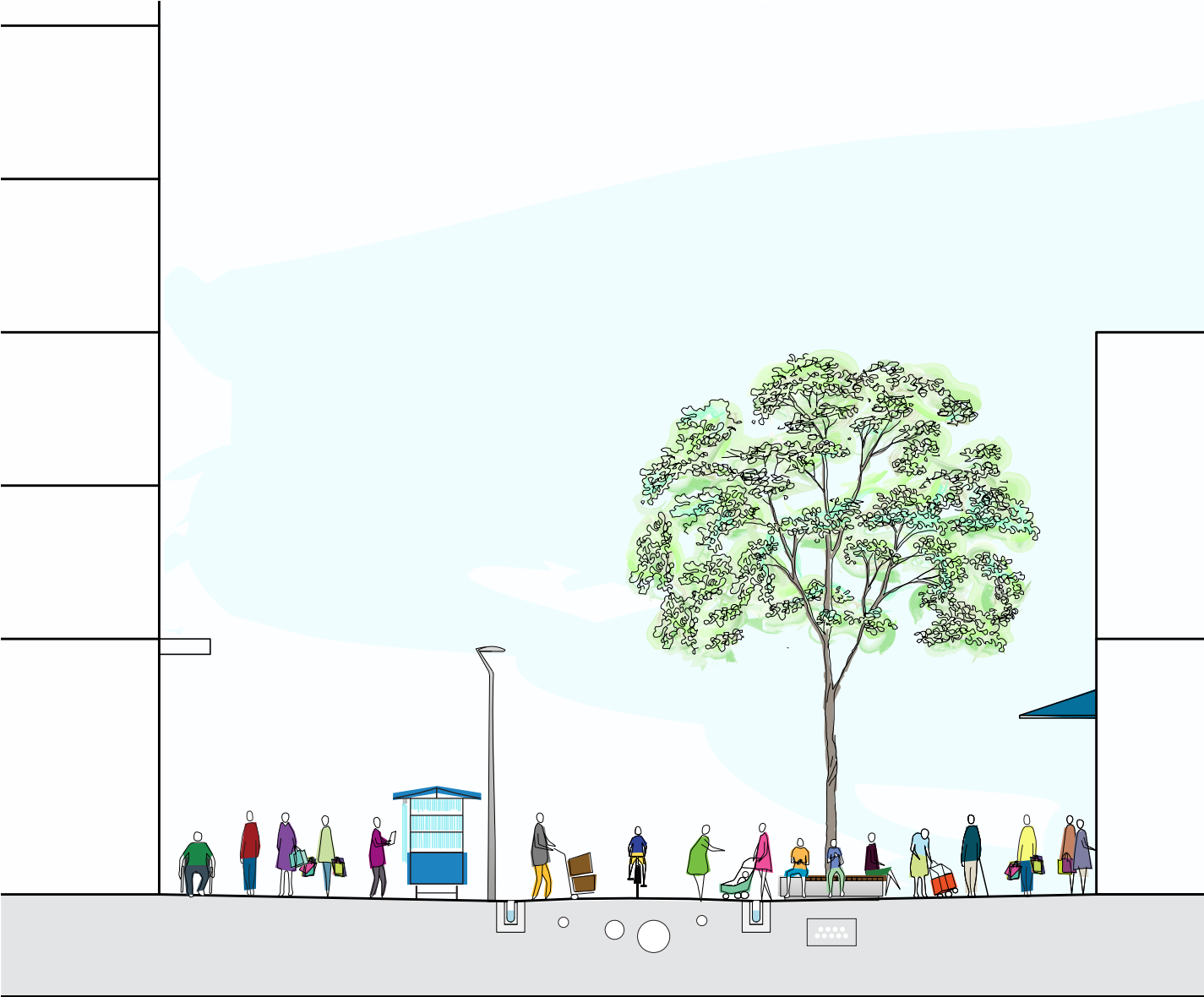
 Esc.: Livre

 0 1 2.5 5m  
Esc.: 1:125

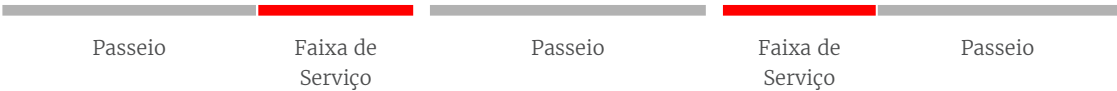


Corte 1:

# Rua 25 de Março

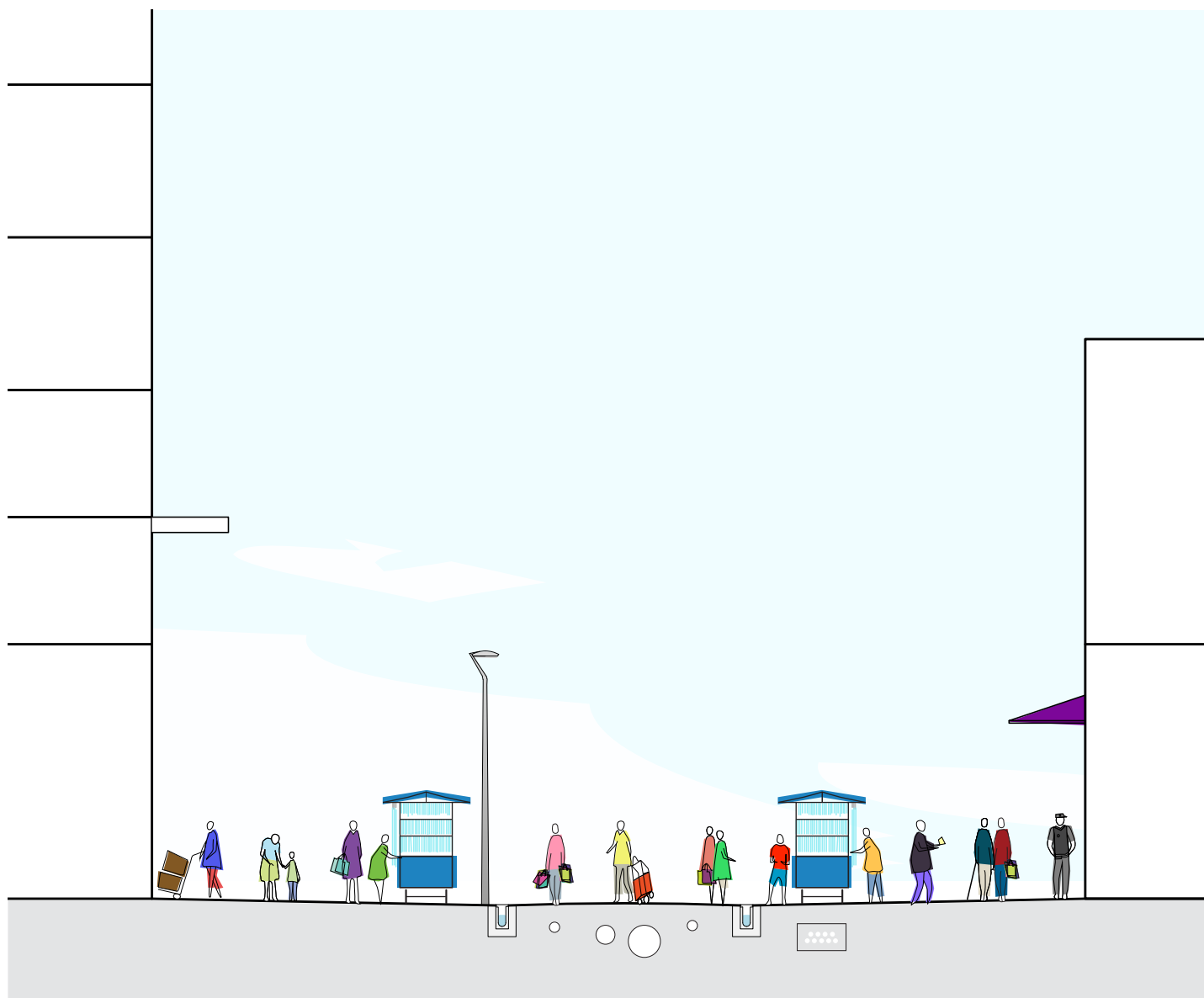


Esc.: 1:125

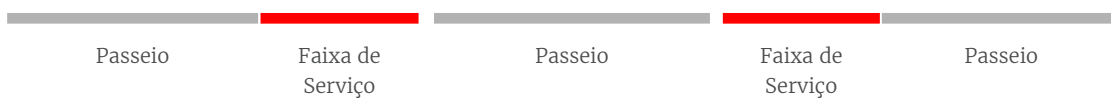


Corte 2:

# Rua 25 de Março



Esc.: 1:125

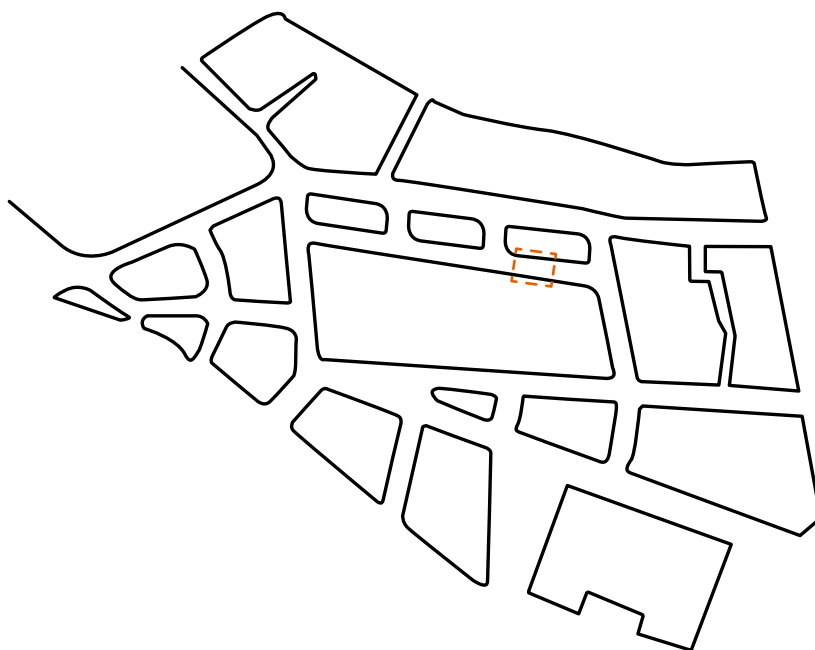


*Soluções-Tipo:*

## Rua Comercial Compartilhada - Rua Abdo Schahin

A Rua Abdo Schahin é paralela à Rua 25 de Março e apresenta diversas lanchonetes e restaurantes, principalmente com a famosa culinária árabe. Atualmente, ali estacionam diversos veículos urbanos de carga (VUC) para abastecimento, é um ponto forte de atração de visitantes e um local de descanso para os funcionários das lojas próximas que se sentam ou deitam na própria calçada.

Como alternativa propõe-se um espaço compartilhado com os veículos, com pavimento único e separação da via compartilhada por balizadores, com baias de estacionamento para motos e para embarque e desembarque rápidos de automóveis, paraciclos e mobiliário urbano para a permanência próximos aos restaurantes.



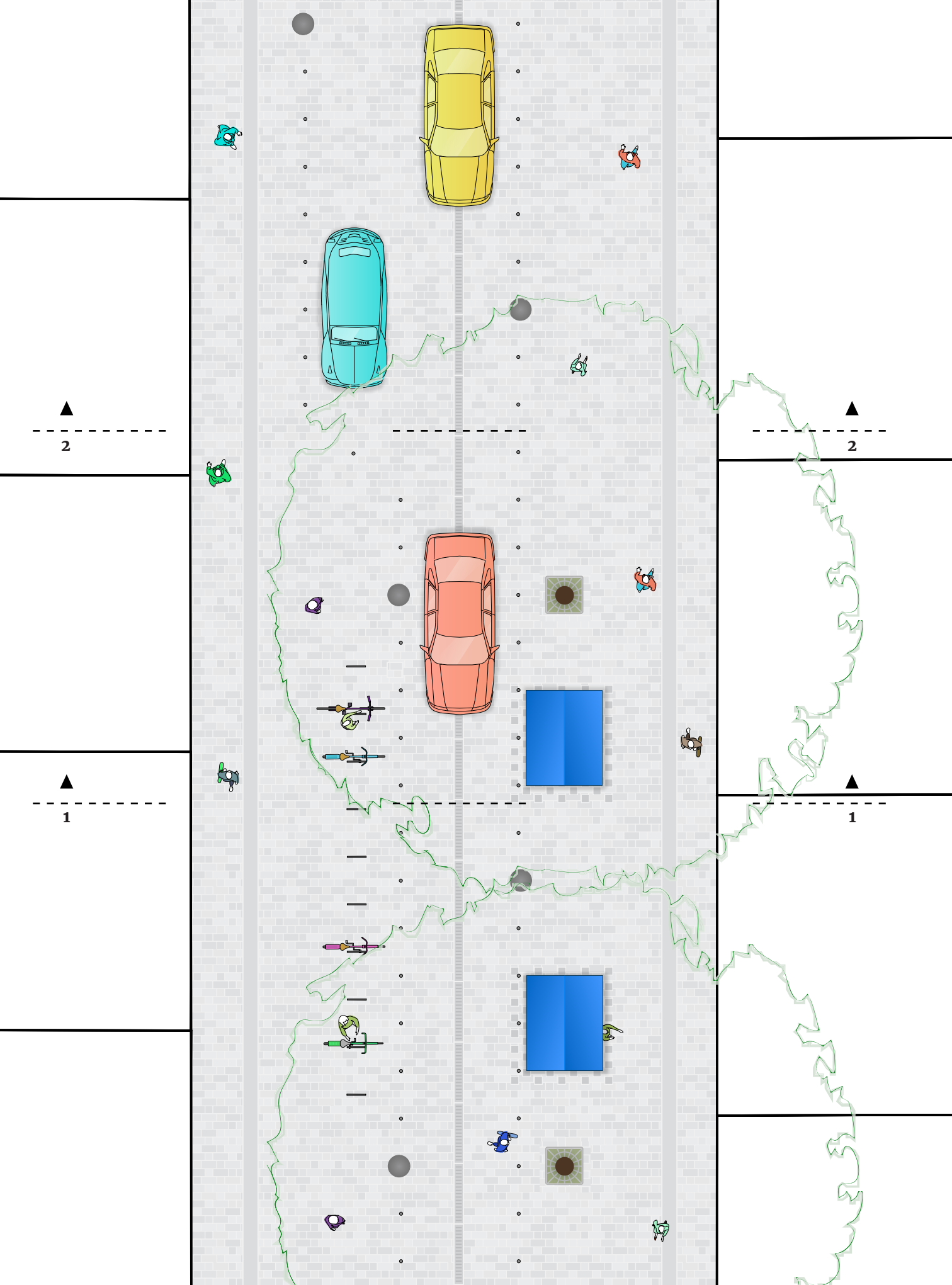
### Legenda

 Localização da planta  
na região de projeto

 Esc.: Livre

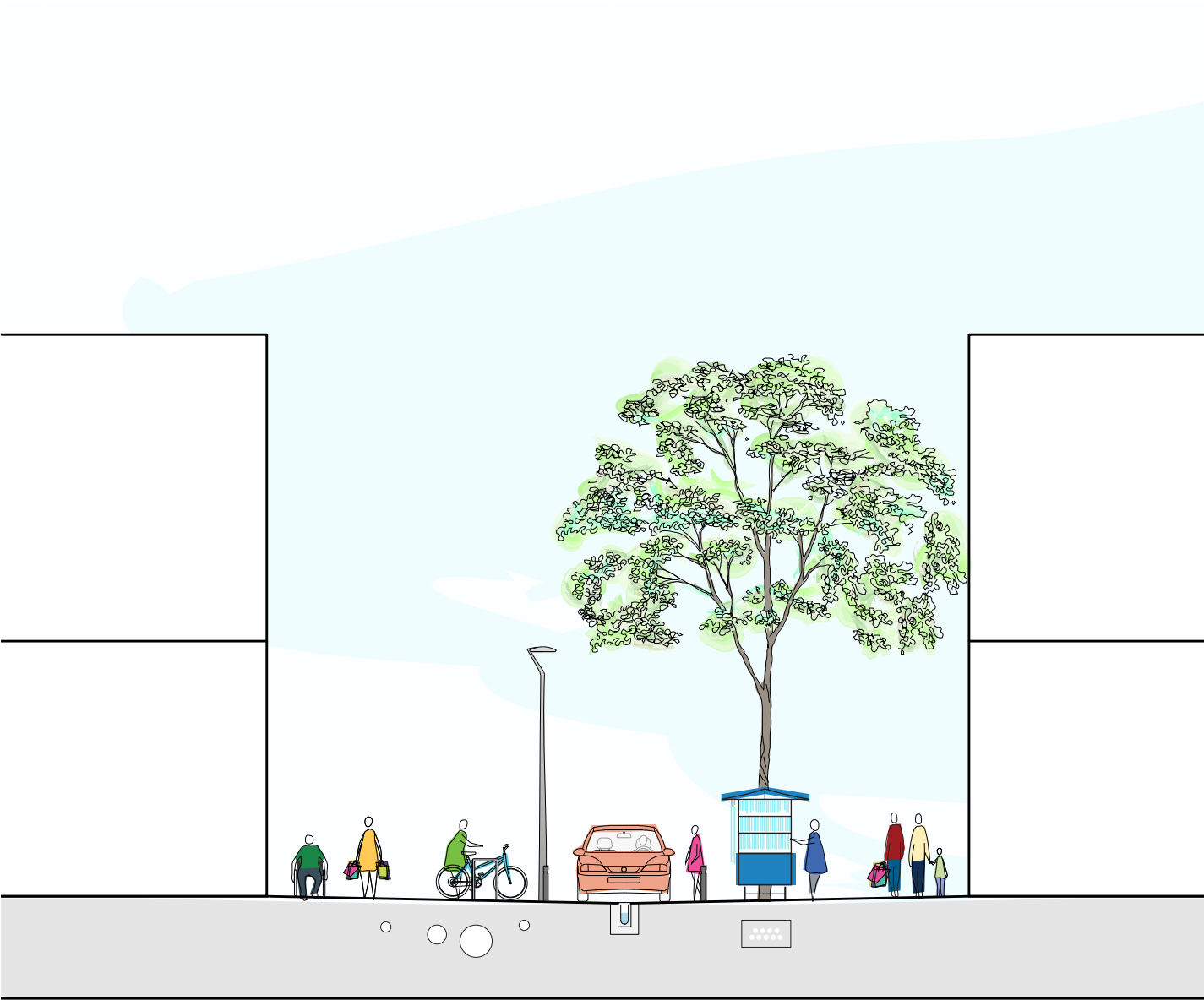
 0 1 2.5 5m  
Esc.: 1:125





Corte 1:

# Rua Abdo Schahin

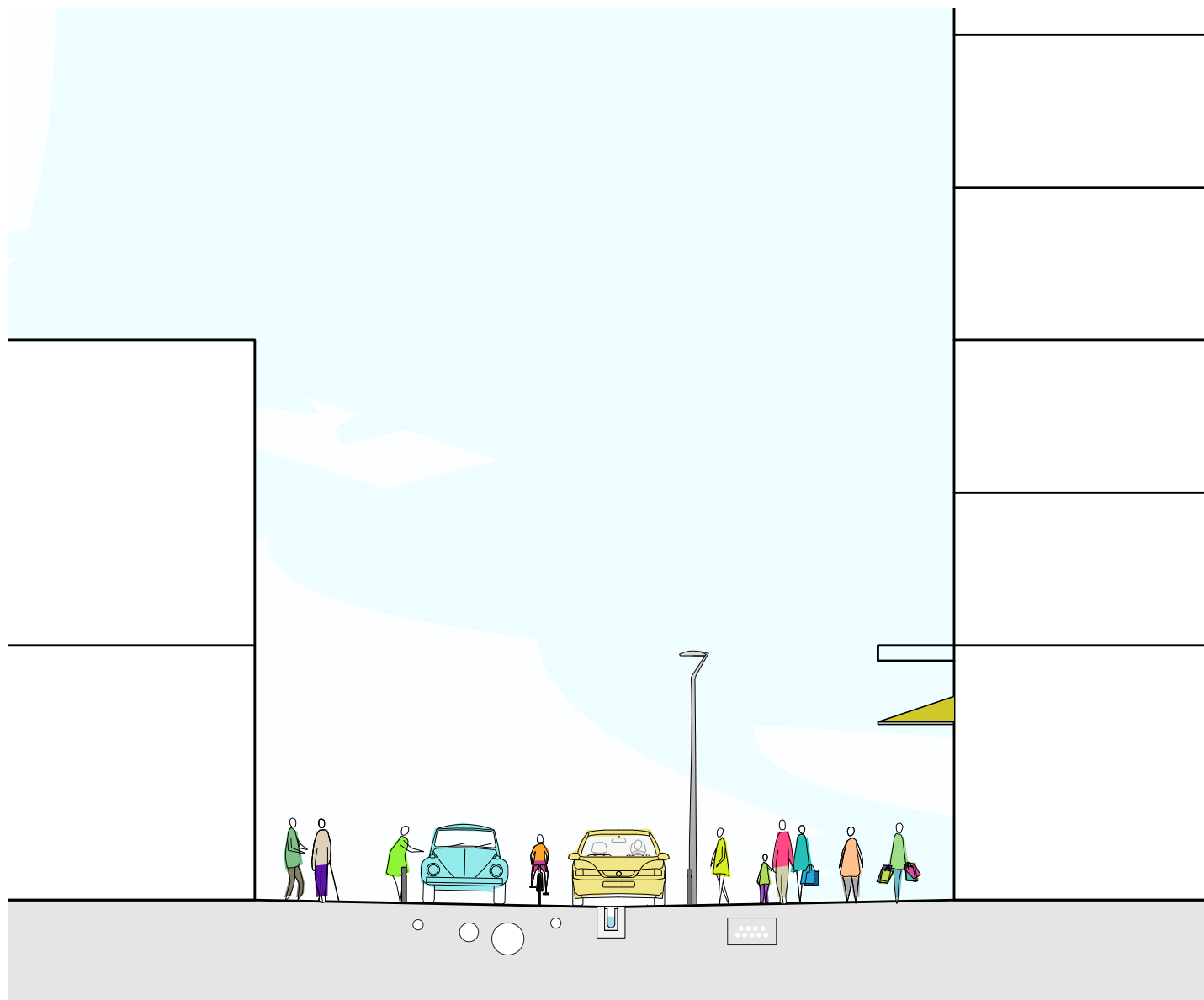


Esc.: 1:125



Corte 2:

# Rua Abdo Schahin



Esc.: 1:125

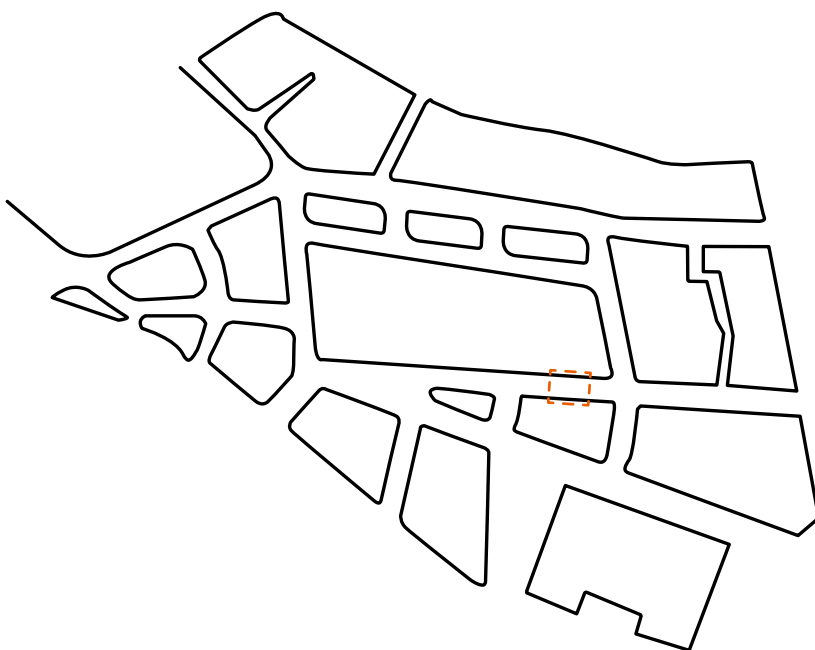


*Soluções-Tipo:*

## Rua Comercial “Convencional” – Rua Barão de Duprat

A Rua Barão de Duprat é um exemplo de rua para além do miolo 25 de Março-Abdo Schahin. Suas calçadas são estreitas e cheias de obstáculos, o pedestre luta pelo espaço com os veículos, tanto estacionados quanto em movimento. E além disso ainda há fiação nas ruas.

Propõe-se então o alargamento das calçadas, permitindo uma área de passeio confortável ao pedestre e o uso da faixa de serviço para o posicionamento das barracas, arborização e mobiliário urbano, como bancos e paraciclos. Prevemos também pequenas baías de estacionamento de carros e motos para embarque e desembarque e o enterramento dos cabos elétricos.

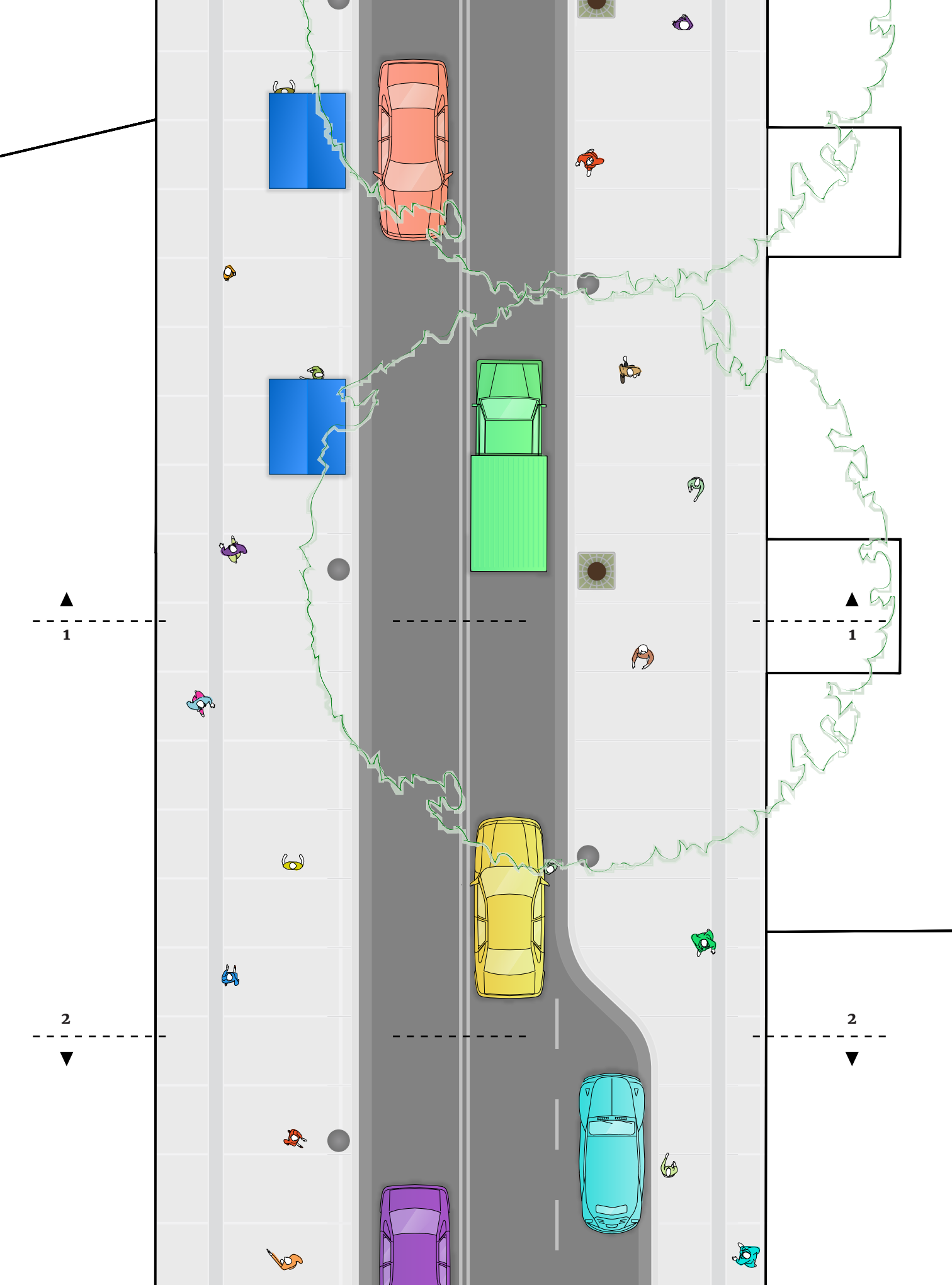


### Legenda

 Localização da planta  
na região de projeto

 Esc.: Livre

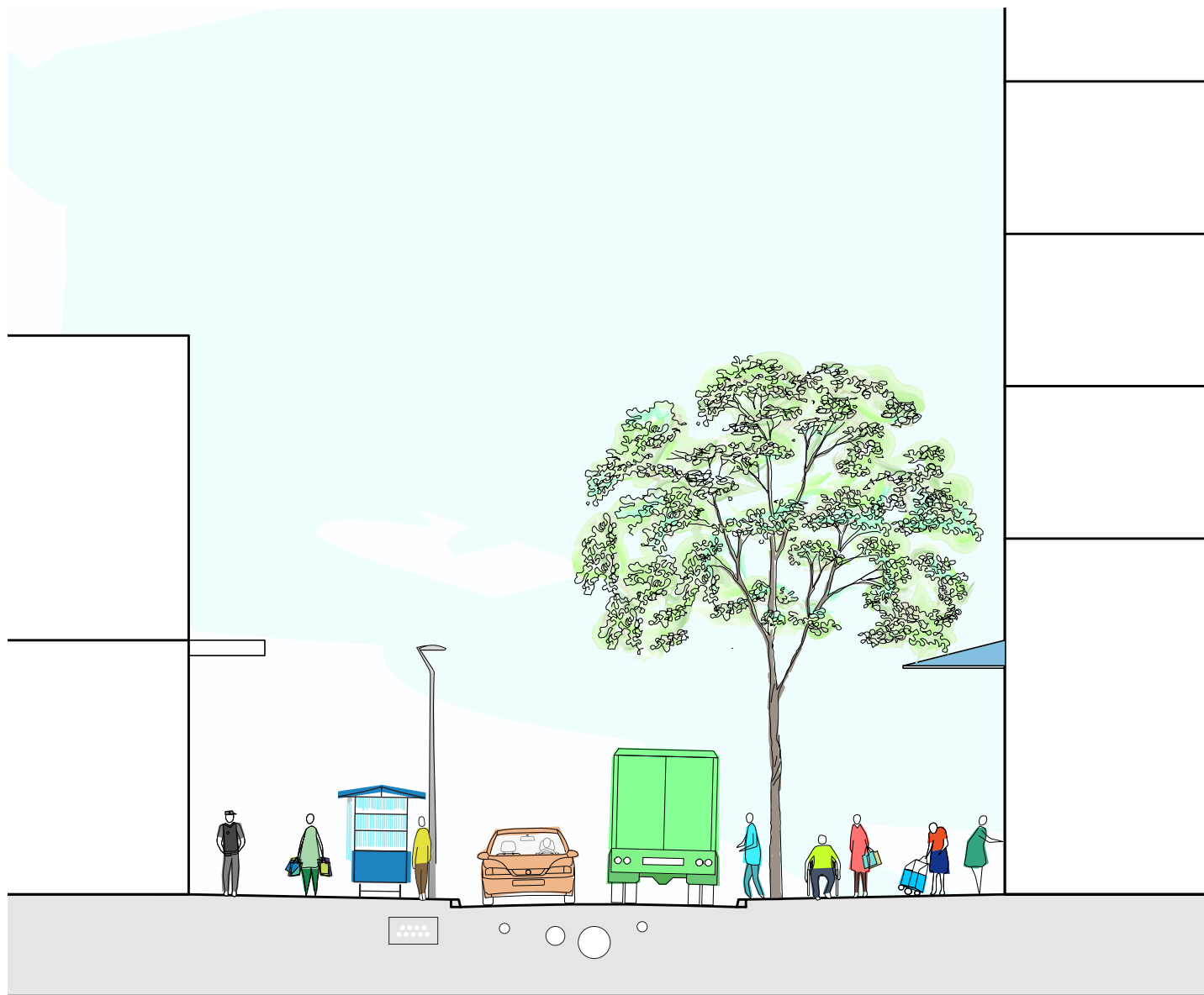
 0 1 2.5 5m  
Esc.: 1:125





Corte 1:

# Rua Barão de Duprat

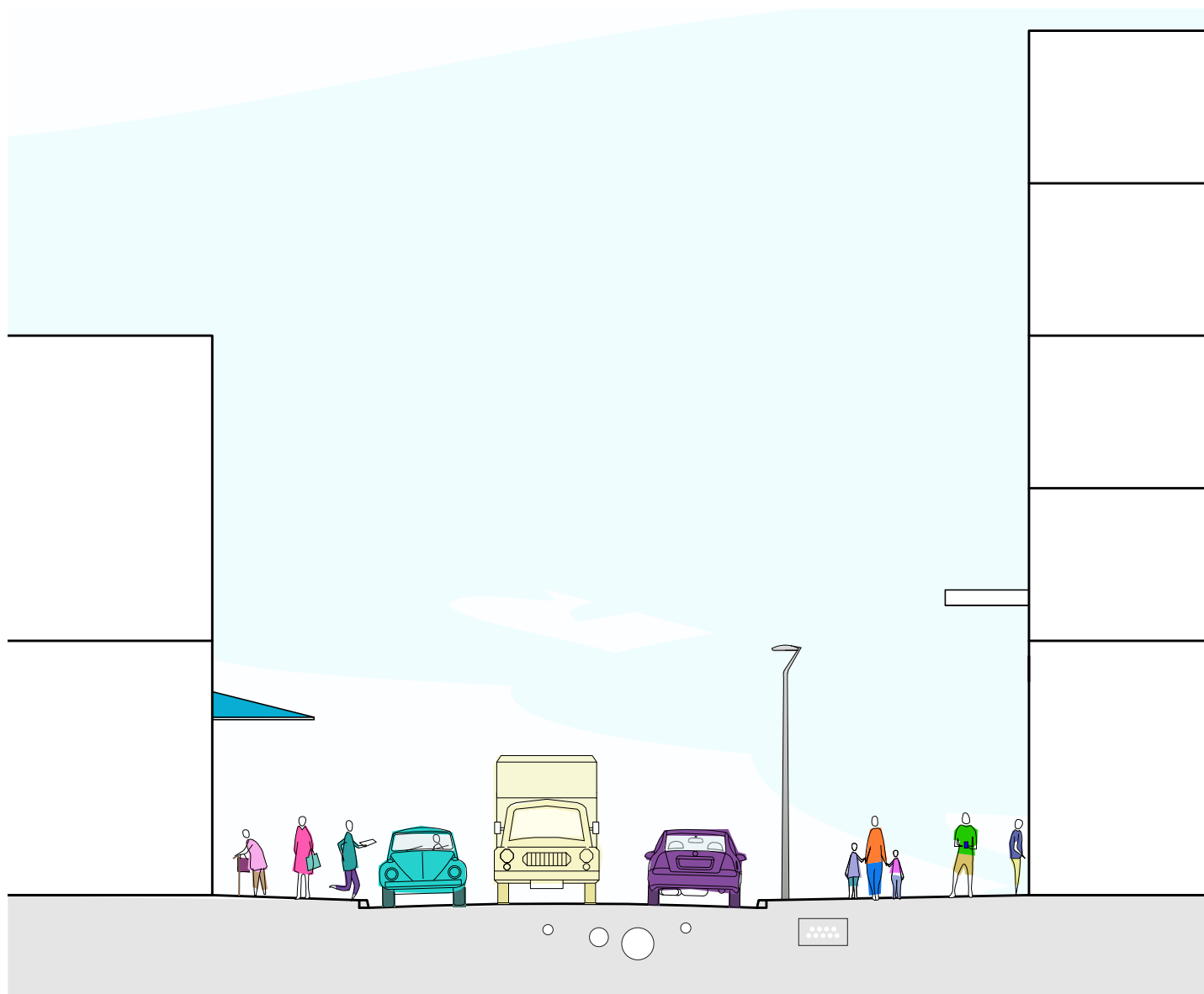


Esc.: 1:125



Corte 2:

# Rua Barão de Duprat



Esc.: 1:125

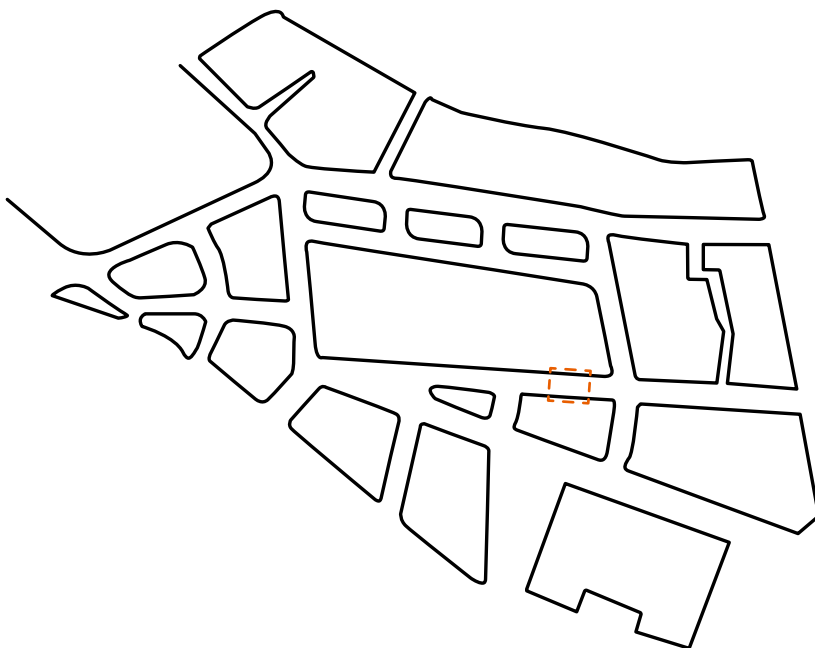


*Soluções-Tipo:*

## Travessia Elevada - Rua Barão de Duprat

Acompanhando as intervenções de alargamento de calçadas e modificações nas ruas “convencionais”, visamos a priorização do pedestre e do ciclista nas conexões entre ruas.

Nesse sentido, a travessia elevada surge como alternativa: o pedestre terá prioridade e o motorista deverá aumentar a atenção e diminuir a velocidade nos cruzamentos.

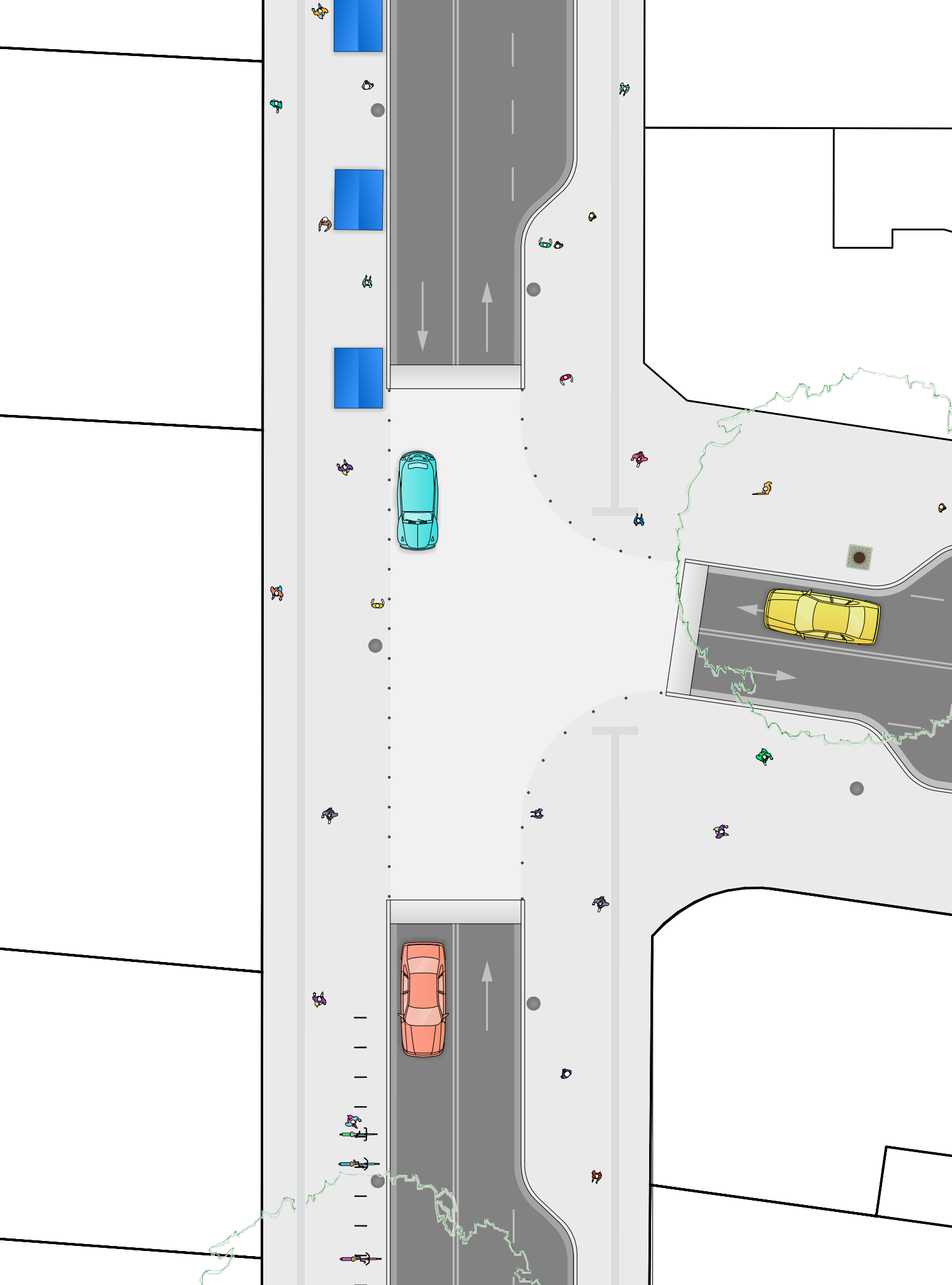


### Legenda

 Localização da planta na região de projeto

 Esc.: Livre

 0 1 2.5 5m  
Esc.: 1:200

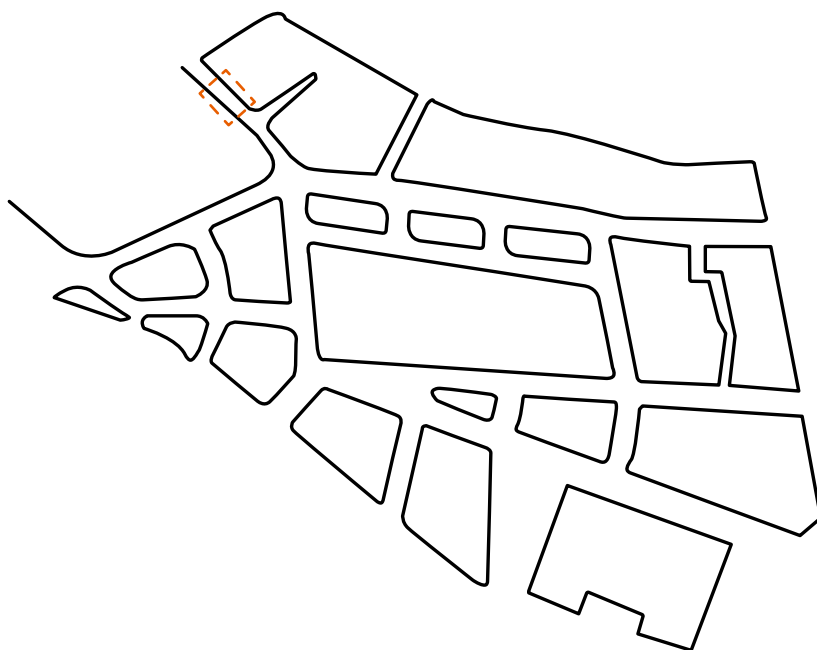


*Soluções-Tipo:*

## Ruas com relevo acentuado - Ladeira Porto Geral

O objetivo ao intervir nas ladeiras da região é criar um percurso sem desníveis e sem obstáculos, que facilite a superação do desnível pelos pedestres. Por esse motivo, propomos o uso do mesmo pavimento usado nas ruas exclusivas ao pedestre e compartilhadas, com a drenagem central e iluminação suspensa, sem mobiliário urbano.

A Ladeira Porto Geral a princípio terá seu uso compartilhado com veículos em velocidade bastante reduzida e acesso controlado por balizadores móveis para a manutenção das atividades da rua adjacente, em especial um estacionamento há anos estabelecido no local e muito utilizado pelos lojistas.



### Legenda

 Localização da planta  
na região de projeto

 Esc.: Livre

 0 1 2.5 5m  
Esc.: 1:125



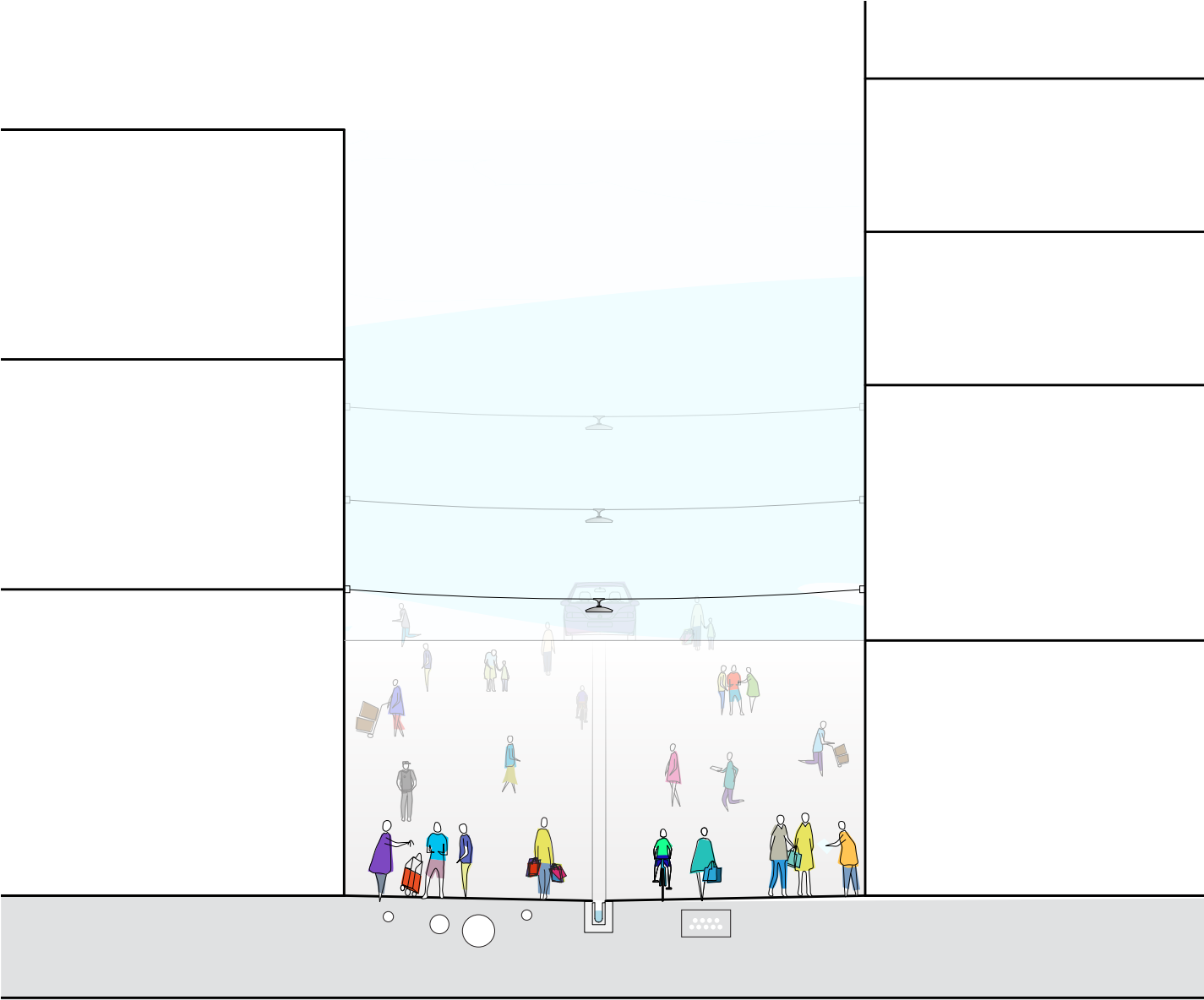


▲  
-----  
1

▲  
-----  
1

Corte 1:

# Ladeira Porto Geral



Esc.: 1:125

Via compartilhada      Via compartilhada



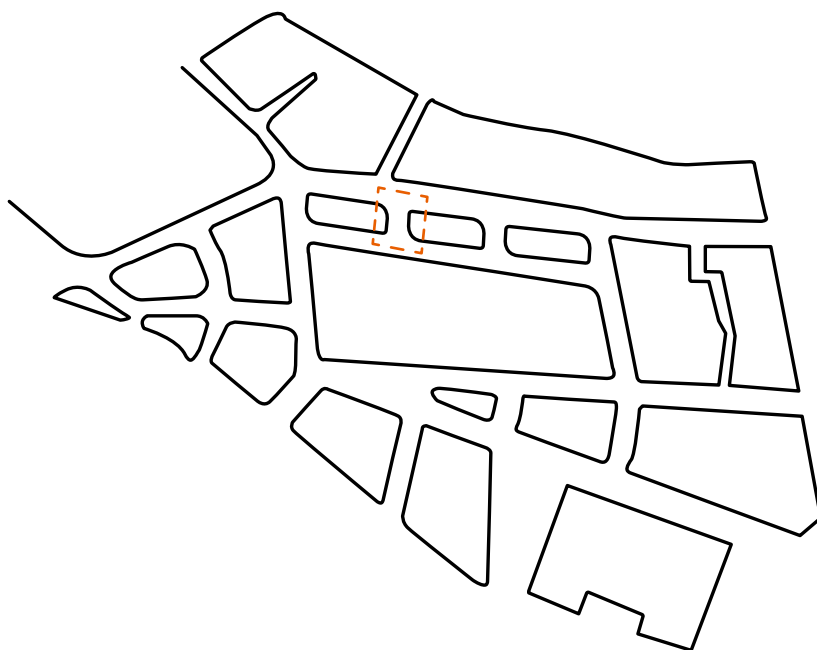
*Soluções-Tipo:*

## Rua de estar - Rua Niazi Chohfi

A Rua Niazi Chohfi, antiga Rua Virgilina Sales, é um ponto importante na conexão entre as ruas 25 de Março e Abdo Schahin.

Tendo isso em vista, a proposta para esse local é ser um nó de estar, descanso e permanência em meio às duas movimentadas ruas. Para isso, temos instalações voltadas à venda de comidas e bebidas em containeres adaptados,

que permitem a retirada e recolocação quando necessário; mobiliário portátil, como mesas e cadeiras, que podem ser guardados durante a noite; e uma estrutura de parklet, que permite o descanso e o apoio às atividades gastronômicas. Tudo isso sem afetar os espaços de passagem.

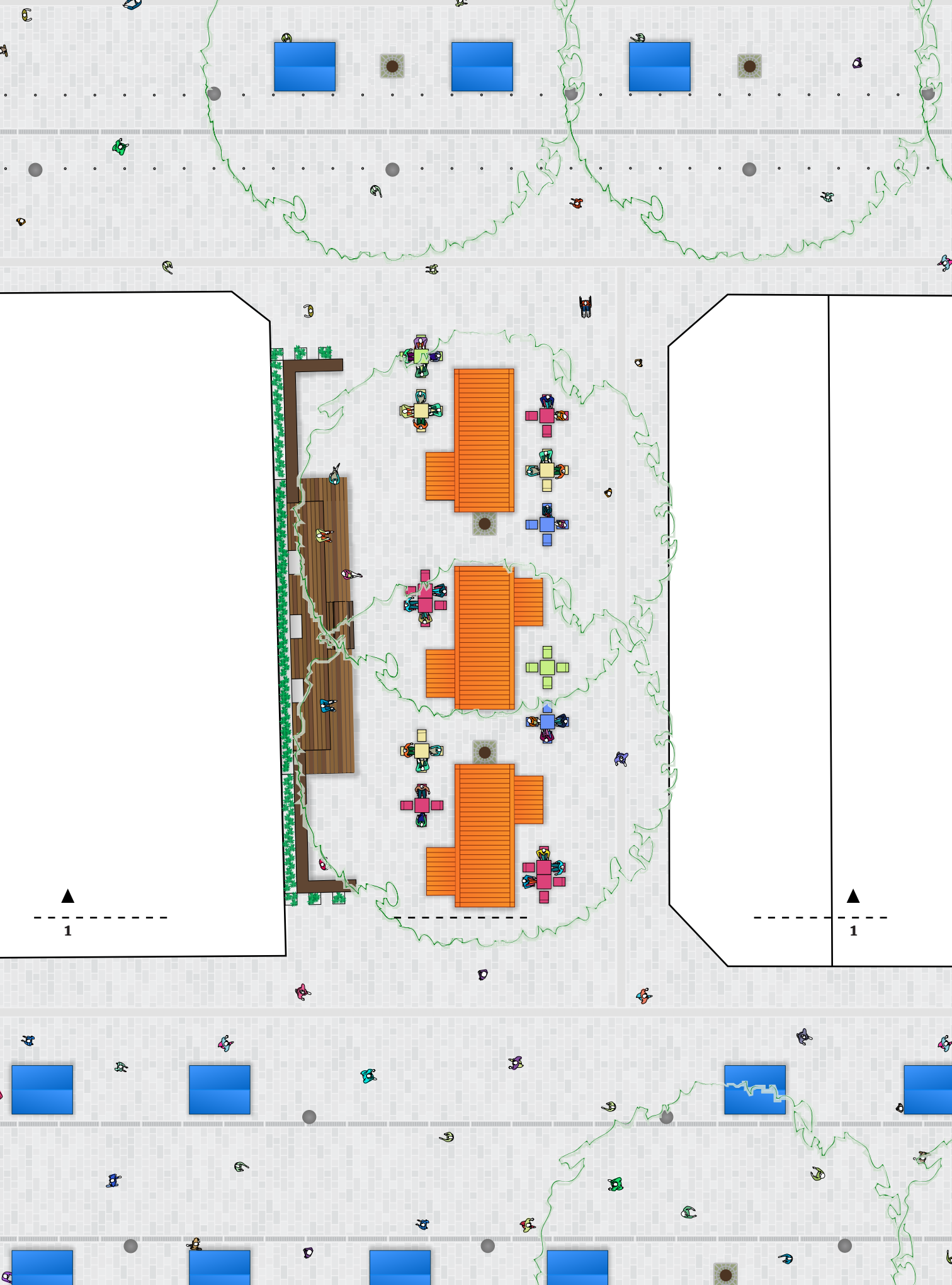


### Legenda

 Localização da planta na região de projeto

 Esc.: Livre

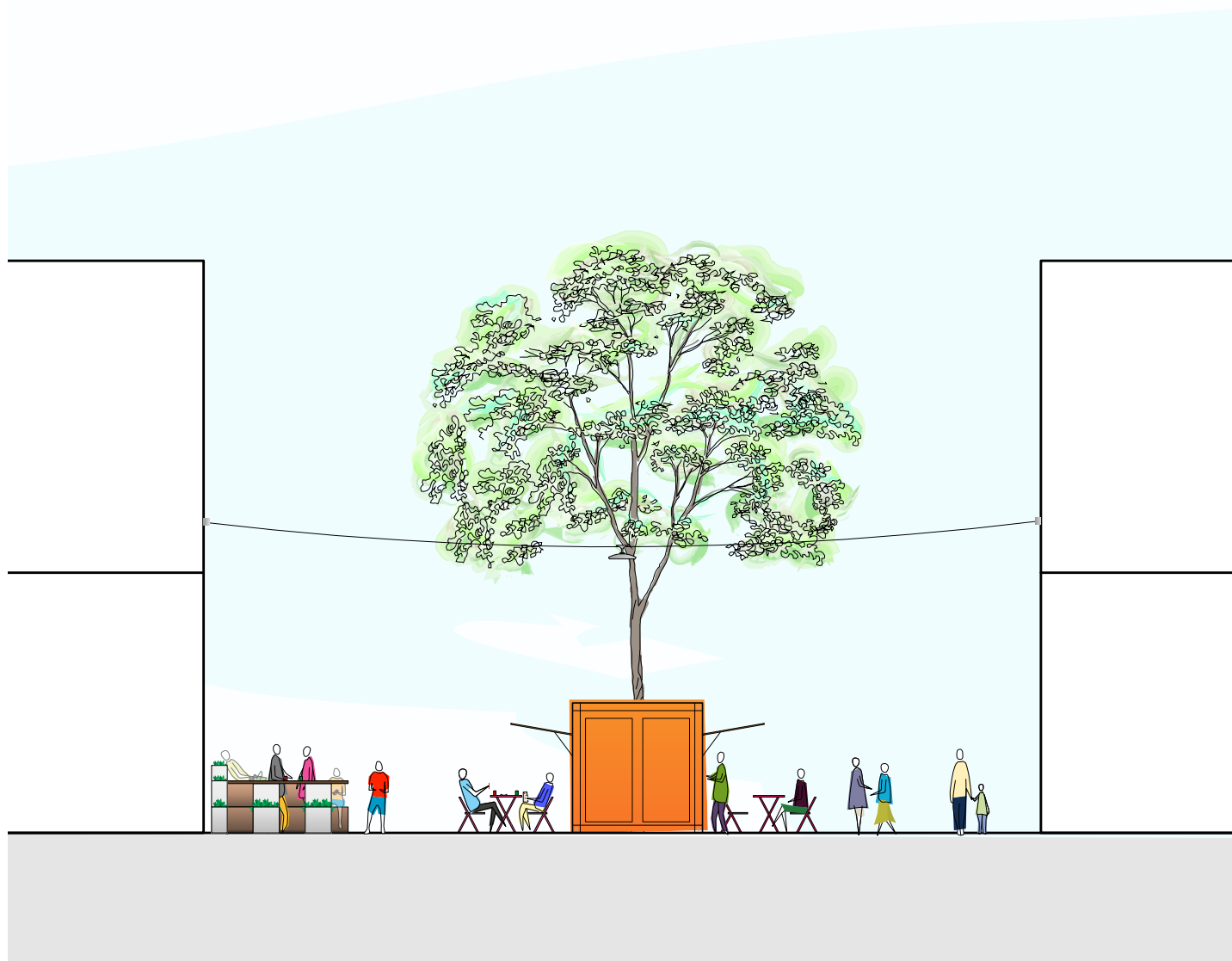
 0 1 2.5 5m  
Esc.: 1:200





Corte 1:

# Rua Niazi Chohfi



Esc.: 1:125

Estar

Espaço de containeres  
e mobiliário portátil

Passagem



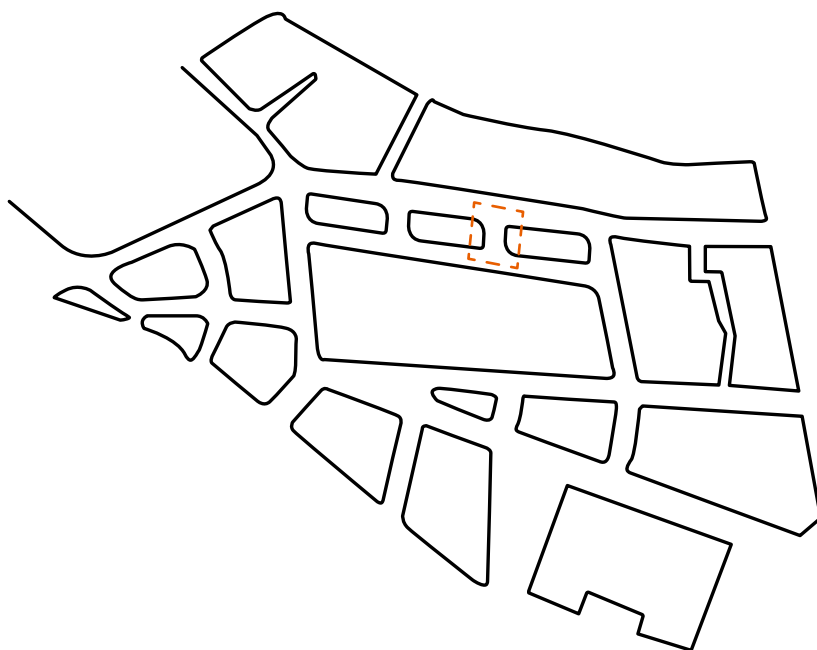
*Soluções-Tipo:*

## Rua de estar e apoio - Rua Lucrecia Leme

A Rua Lucrecia Leme, assim como a Rua Niazi Chohfi, conecta a Rua 25 de Março com a Rua Abdo Schahin.

Atualmente ela apresenta um caráter de rua de apoio, já com acesso controlado de veículos. Ali há uma base policial e uma estrutura de apoio aos serviços de manutenção da Prefeitura de São Paulo.

O objetivo da intervenção será manter as atividades atuais, com a unificação do estilo das estruturas, em containeres adaptados, para permitir fáceis modificações; a adição de um sanitário público no local e de um parklet, que permita o descanso e o estar. Além disso, propomos que o container apoio às atividades da Prefeitura seja dividido e suporte os catadores de papelão que trabalham na área.



### Legenda

 Localização da planta na região de projeto

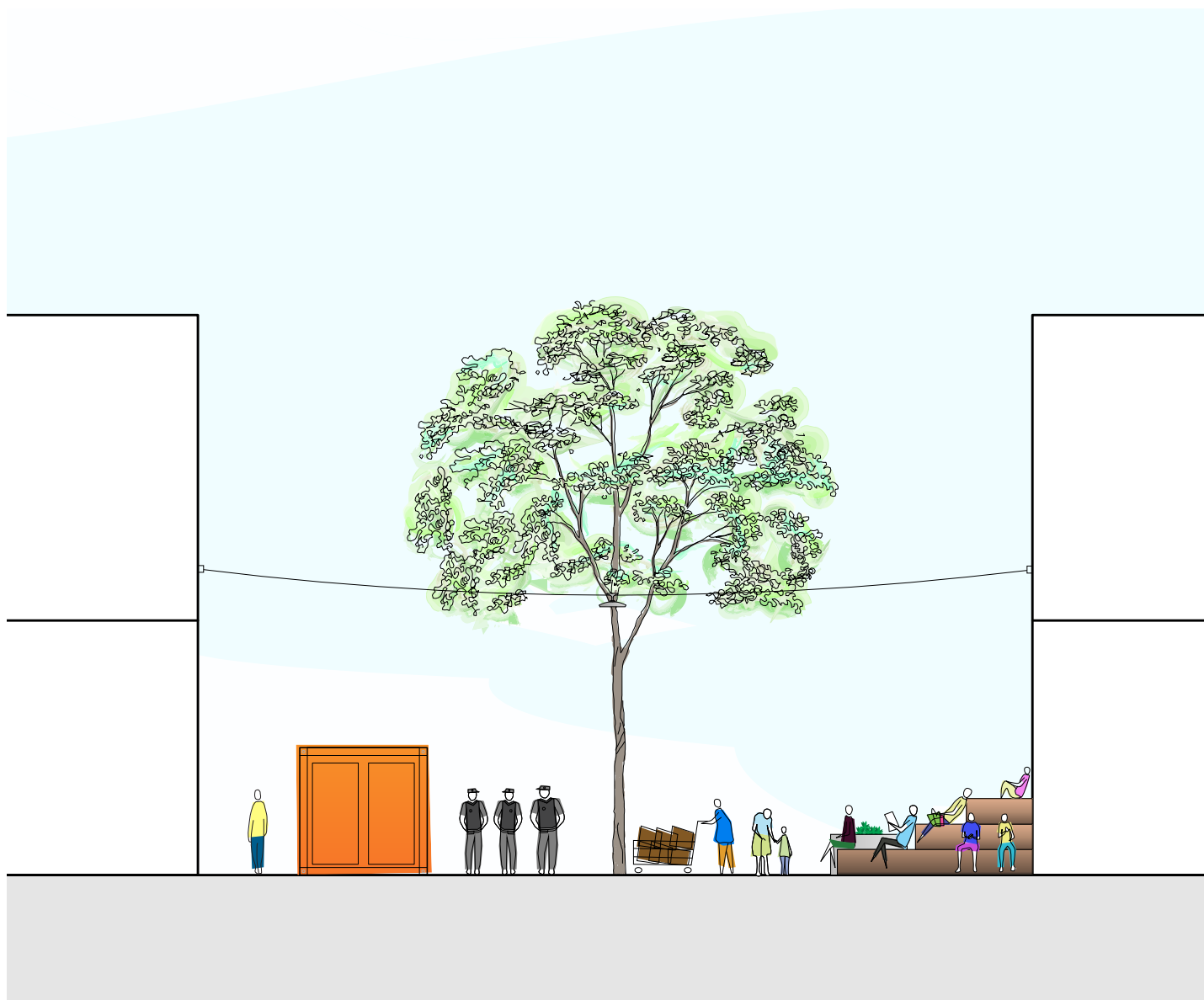
 Esc.: Livre

 0 1 2.5 5m  
Esc.: 1:200



Corte 1:

# Rua Lucrecia Leme



Esc.: 1:125

Passagem Apoio Passagem Estar



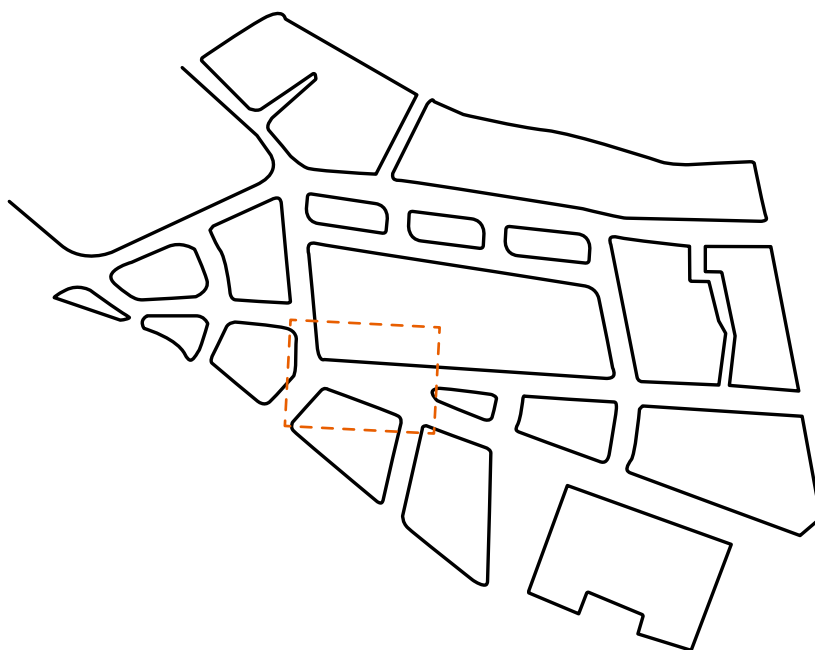


*Soluções-Tipo:*

## Apropriação de espaço viário - Praça da Rua Cantareira

O encontro entre as ruas Cantareira, Barão de Duprat e Cavalheiro Basílio Jafet cria hoje um espaço residual muito utilizado por artesãos que ali expõe seus trabalhos e por pedestres, mas ainda há acesso de alguns veículos e muitos desníveis entre leito carroçável e passeio.

Propomos como intervenção no local a apropriação do espaço viário e a criação de uma praça, que mantenha e fortaleça as atividades da feira de artesanato e abrace novas atividades de estar e permanência, com estruturas em container de comidas e bebidas, mobiliário portátil e parklet.



### Legenda

 Localização da planta  
na região de projeto

 Esc.: Livre

 0 2 5 10m  
Esc.: 1:500





## **4. Conclusões**





# Considerações Finais

Como dito no começo deste caderno, o projeto surge de uma inquietação pessoal de uma pequena-eu. Uma inquietação que me seguiu ao longo de alguns bons anos e ressurgiu mais forte ao procurar um tema para a conclusão da graduação em Arquitetura e Urbanismo. O contexto dessa escolha também foi muito propício: um estágio em projeto e desenho urbano na Prefeitura de São Paulo. Aprender com uma ótima equipe como poderíamos transformar e melhorar a vida nas cidades com traços de nossos desenhos e muita pesquisa foi no mínimo inspirador. E assim o projeto urbano tornou-se uma certeza de tema a seguir.

Muita alegria e muitas descobertas permearam todo o percurso de pesquisa. Eu recebi o suporte de muita gente querida e pude me enfiar de corpo e alma na região para compreender seu dia-a-dia. Conversas com lojistas, permissionários, vendedores ambulantes, visitantes e conhecidos, além de pesquisa teórica sobre o tema e levantamentos em campo, levaram às premissas das propostas finais.

Por mais que a proposta geral deste trabalho contemple mudanças, seu intuito desde o início foi celebrar a região da Rua 25 de Março. Celebrar sua rica história e seu grande coração ao ser porta de entrada e possibilidade de inclusão a tantos grupos, imigrantes e migrantes em São Paulo. Celebrar sua diversidade e sua definição de lugar público por

excelência, onde toda uma gama de pessoas pode se reconhecer, apreender diferenças, conflitos e acordos. Celebrar a coexistência, atualmente um pouco tumultuada, de diversas atividades concomitantes. Celebrar, enfim, uma rua que não necessita de revitalização, pois ali a vida pulsa, em movimento, em sons, em sentimentos.

O desenho e as mudanças propostas visam portanto criar um plano de fundo que permita que as dinâmicas atuais se estabeleçam com mais conforto e segurança, tendo especial atenção à escala do pedestre. Planejam-se intervenções que se encaixam nas necessidades de hoje, mas atenta-se aos projetos de futuro para a região, dando abertura a adaptações e visando a melhoria da qualidade do espaço da cidade e das conexões do projeto com o contexto urbano geral.

O caminho não foi sempre reto e acredito que refletir sobre as dificuldades seja importante para o fim dessa fase. Um dos receios que permeou o processo de criação foi a perspectiva de que uma intervenção, qualquer que fosse, pudesse modificar a relação que os usuários têm com a área e, assim, modificar sua característica de pulsante região de comércio popular. Ao fim, acredito que toda discussão sobre o tema seja válida, que uma proposta que respeite as condições e potencialidades locais e que considere os sentimentos de seus usuários possa sim transformar e ao mesmo tempo fortalecer suas atividades.

## Considerações Finais

Outra inquietação importante de ser ressaltada foi a de representar a vivacidade, o movimento, as cores e toda a manifestação de sentidos da 25 em um papel estático, um render, uma ilustração ou um desenho técnico. Afinal, a vida não é um render em que tudo funciona sem conflitos, mas espero ter mostrado na medida do possível a diversidade dentro das intervenções propostas.

Essa mesma vitalidade difícil de representar foi um dos elementos que impôs muitas questões ao projeto da área. Aliar os interesses de todos os usuários não é uma tarefa fácil e para isso propõe-se uma linha de resolução baseada nas pesquisas e no período da disciplina de TFG. A vontade ao fim desse trajeto era tudo desenhar, detalhar, resolver, mas ao mesmo tempo em que devemos saber começar, devemos aprender quando pausar. Com certeza para a sua continuação e até implantação seria necessário maior tempo de projeto, detalhamento e numerosas conversas com as partes envolvidas.

Infelizmente eu não consegui completar uma das ideias iniciais, a ideia de apresentar as escolhas de projeto para o público em geral, nas ruas da 25 ou mesmo para aqueles que participaram de maneira mais próxima da etapa de pesquisa. Porém, sei que esse é só o fim de uma fase e o projeto pode seguir em frente. Espero que ele possa instigar discussões criativas e que um dia possamos ver alguma dessas diretrizes saírem do papel.

Após toda a pesquisa, discussão e criação que permearam o projeto, é com amor que esse projeto começa e finaliza. Sinto que já posso acalmar a Bia de 5 anos de idade e afirmar que afinal as ruas podem e devem funcionar na escala do pedestre e atender a todas as suas funções práticas. Os veículos podem coexistir, mas ficar em segundo plano. E a 25 de Março pode se tornar um vivo calçadão, que abrace sua bela diversidade e promova cada vez mais o uso saudável das cidades. É com essa esperança que seguimos. ■







## **5. Bibliografia**

# Bibliografia

AB'SABER, Aziz Nacib.

**Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo.** São Paulo, FFCLUSP, 1957.

CARLOS, Ana Fani Alessandri.

**O poder do corpo no espaço público: o urbano como privação e o direito à cidade.** GEOUSP – Espaço e Tempo São Paulo v. 18 n. 2 p. 472-486, 2014.

GLOBAL DESIGNING CITIES  
INITIATIVE; NACTO

**Global Street Design Guide.** Island Press, 2016.

KHOURI, Juliana Mouawad.

**Pelos caminhos de São Paulo: a trajetória dos sírios e libaneses na cidade.** 2013. Dissertação (Mestrado em Pós-graduação de Estudos Judaicos e Árabes) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

KORAICHO, Rose.

**25 de Março: memória da rua dos árabes.** São Paulo, Rose Koraicho, 2004.

MOURA, Paulo Cursino de.

**São Paulo de Outrora: evocações da Metrópole.** Editora da Universidade de São Paulo, 1980.

PREFEITURA DE SÃO PAULO.  
São Paulo Turismo.

**25 de Março e Região: Pesquisa de Perfil do consumidor.** 2015. Disponível em: < <http://www.observatoriodoturismo.com.br/perfil-do-consumidor-rua-25-de-marco/>>. Acesso em: 19 de abril de 2017.

**São Paulo é referência no Turismo de Compras.** Disponível em: <<http://imprensa.spturis.com.br/press-kits/sao-paulo-e-referencia-no-turismo-de-compras>>. Acesso em: 31 de outubro de 2016.

PREFEITURA DE SÃO PAULO.  
Secretaria Municipal de  
Desenvolvimento Urbano; São  
Paulo Urbanismo.

**Catálogo de Intervenções Urbanas. Território CEU.** 2016.  
Disponível em: < <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/biblioteca>>. Acesso em 10 de dezembro de 2016.

**Centro Aberto. Experiências na escala humana.** 2015. Disponível em: < <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/biblioteca>>. Acesso em 10 de setembro de 2016.

**Centro, Diálogo Aberto.** 2013. Disponível em: < <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/biblioteca>>. Acesso em 10 de setembro de 2016.

**Guia de boas práticas para os espaços públicos da cidade de São Paulo.** 2016. Disponível em: < <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/biblioteca>>. Acesso em 15 de março de 2017.

PREFEITURA DE SÃO PAULO.  
Secretaria Municipal do Verde  
e do Meio Ambiente.

**Manual Técnico de Arborização Urbana.** São Paulo, Prefeitura de São Paulo, 2015.

QUEIROGA, Eugenio  
Fernandes.

**Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros.** 2012. Tese (Livre Docência em Paisagem e Ambiente) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

SANTOS, Milton.

**A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.**  
São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

TUAN, Yi-Fu.

**Topofilia: Um Estudo Da Percepção – Atitudes e Valores do Meio Ambiente.** Editora Edue, 2012

UNA ARQUITETOS.

**Projeto Urbanístico do Parque D. Pedro II.** Disponível em: <[http://www.unaarquitetos.com.br/site/projetos/fotos/188/plano\\_urbanistico\\_parque\\_dom\\_pedro\\_ii](http://www.unaarquitetos.com.br/site/projetos/fotos/188/plano_urbanistico_parque_dom_pedro_ii)>. Acesso em: 12 de junho de 2017.

VARGAS, Heliana Comin.  
PAIVA, Ricardo Alexandre.

**Turismo, arquitetura e cidade.** Barueri: Manole, 2016.

VIGLIECCA E ASSOCIADOS.

**25 de Março.** Disponível em: <<http://www.vigliecca.com.br/pt-BR/projects/25-de-marco>>. Acesso em: 12 de junho de 2017.

## Referência de Imagens

### ***Panorama Histórico:***

Acervos artísticos e culturais da Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <<http://www.acervosdacidade.prefeitura.sp.gov.br/>>. Acesso em: 4 de setembro de 2016.

### ***Conceito Geral: Intervenções***

**Fig. 1:** TLUMACKI, John. Disponível em:

<<https://www.bostonglobe.com/business/2015/06/30/repurposed-shipping-containers-spread-across-boston/pUSnyLPaC2q95UoyjifsYJ/story.html>>. Acesso em: 12 de junho de 2017.

**Fig. 2:** EIKO, Sissy. Disponível em:

<<https://www.zoom.arq.br/parklet-suri?portfolio=parklet-surieven>>. Acesso em: 12 de junho de 2017.

**Fig. 3:** SÃO PAULO URBANISMO. Disponível em: <<http://www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>>. Acesso em: 12 de junho de 2017.

**Fig. 4:** Autor desconhecido. Disponível em: <<http://www.arvores.brasil.nom.br/florin/altra.htm>>. Acesso em: 12 de junho de 2017.

**Fig. 6:** ROMAZUR. Disponível em: <<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=19528977>>. Acesso em: 12 de junho de 2017.

**Fig. 5:** Autor desconhecido. Disponível em: <<https://projetosdearquitetura.blog.br/ipe-branco/>>. Acesso em: 12 de junho de 2017.

**Fig. 7:** B+B; RIJKENBERG, Ricky. Disponível em: <<http://www.landezine.com/index.php/2014/11/mariahilferstrasse-by-bureau-bb/>>. Acesso em: 12 de junho de 2017.

**Figs. 8 e 9:** PHILIPS. Disponível em: <<http://www.lighting.philips.com/>> . Acesso em: 12 de junho de 2017.

**Figs. 10 e 11:** CONTEMAR AMBIENTAL. Disponível em: <<http://www.contemar.com.br/>>. Acesso em: 12 de junho de 2017.

**Fig. 12:** BRAGANÇA, Jomar. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-151617/banheiros-ecotransportaveis-slash-sj2a>>. Acesso em: 12 de junho de 2017.









