



CONEXÕES

DO ESPAÇO URBANO
CONTEMPORÂNEO

KEIKO MARUYAMA
TGI IAU USP
SÃO CARLOS, 2014

CONEXÕES

DO ESPAÇO URBANO CONTEMPORÂNEO

ESPAÇOS LIVRES x REMANESCENTES

Trabalho final de graduação
apresentado ao Instituto de
Arquitetura e Urbanismo de
São Carlos da Universidade de
São Paulo, sob orientação da
Professora Lucia Shimbo e do
Professor Givaldo Medeiros.

KEIKO MARUYAMA
TGI IAU USP
SÃO CARLOS, 2014

Agradeço aos meus orientadores, Lúcia e Givaldo, por sua paciência e atenção ao longo deste processo.

Aos meus incríveis pais, Roberto e Sueli, por todo o amor e dedicação à minha educação e formação.

Aos maravilhosos Ana Rosa, Gabriel, Júlia, Mariana e Mateus pelo aprendizado muito além da faculdade e pela amizade nas noites de projeto e devaneios.

Ao meu querido companheiro de todas as horas, Júlio, por seu carinho e apoio sem fim.

À todos que me ajudaram, ampararam e consolaram por esse, nem sempre tranquilo, percurso.

Muito obrigada!

SUMÁRIO

15 INTRODUÇÃO

18 01 | OS USOS DA CIDADE E SUAS TRANSFORMAÇÕES

19 cidade: lugar de encontro

23 a escala das cidades

26 02 | AS ESFERAS DO PÚBLICO E DO PRIVADO

27 as especulações sobre os espaços da cidade

31 habitação e coletividade

32 a importância dos usos e fachadas

36 03 | ÁREA DE INTERVENÇÃO E LEVANTAMENTOS

37 pinheiros | são paulo

40 caracterização da área e influências

51 a operação urbana faria lima

57 os novos fluxos

58 observando remanescências

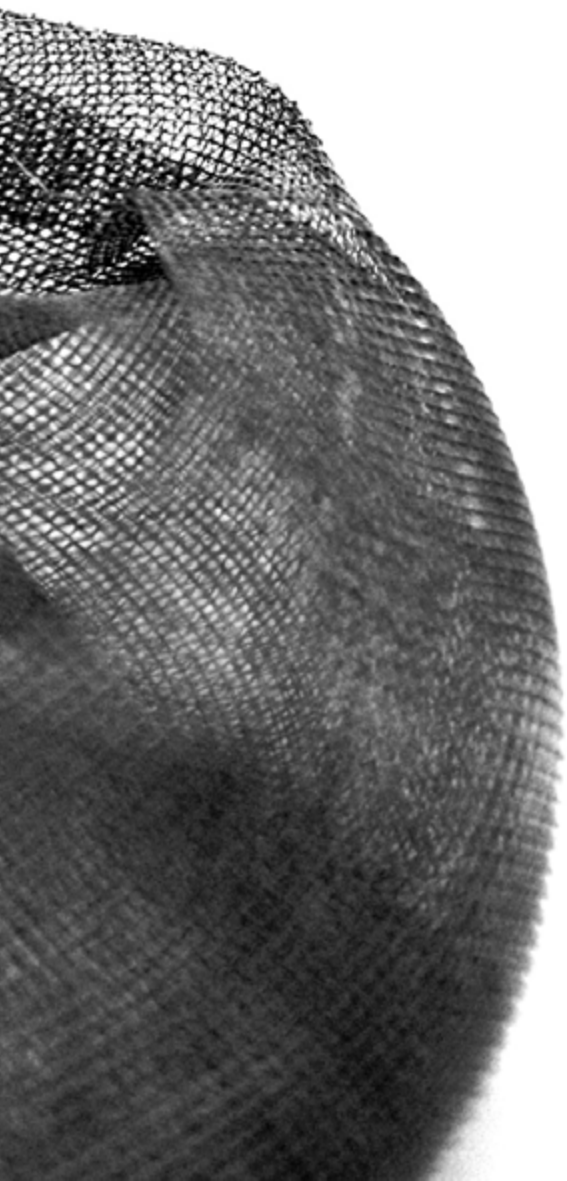
62 04 | CONECTANDO ESPAÇOS

63 intenções de projeto

66 partidos e experimentações

86 BIBLIOGRAFIA





INTRODUÇÃO

Desde as experimentações pré-tgi, materializadas no objeto da imagem anterior, mostrou-se como interesse de projeto a busca pela integração entre espaços, a não distinção entre o externo e o interno, a atenuação entre os limites de público e privado. Tal continuidade se estabelece como caminho principal para o desenvolvimento do trabalho final e se associa a uma inquietação a respeito dos modos atuais de construção da cidade e a conseqüente relação com a apropriação dos espaços por seus usuários.

A falta de planejamento dos espaços livres e lugares de coexistência, e a percepção de que parece não existir, junto às políticas de construção da cidade, a prática de desenho urbano com foco na escala humana são fatos que dão força à busca pela compreensão de outros meios de se produzir os espaços da cidade. A ideia de planejamento urbano baseado no âmbito da lei, do capital e do monopólio dos interesses privados contrapõe-se ao desenho de cidade na dimensão pública – comum e coletiva.

Este trabalho, então, pretende observar o processo de transformação do ambiente urbano contemporâneo em decorrência de novos ideais de planejamento, como por exemplo o modelo rodoviarista e as premissas modernistas. Pretende-se entender como as relações entre os espaços públicos e privados afetam a percepção e concepção de espaço na sociedade, além de contribuir (ou não) para uma cidade mais ativa e melhor utilizada.

Em seguida, contextualizar tais observações na cidade de São Paulo e em uma de suas áreas envolvidas nas Operações Urbanas, o bairro de Pinheiros. Uma vez compreendidas as carências e influências sobre a área de intervenção, busca-se a elaboração de um olhar para as áreas remanescentes sobre este território. Frutos de ações de planejamento e interesses variados, tais áreas ficam à mercê de seu próprio destino uma vez que não recebem o mesmo tratamento e planejamento que outros pontos focais da mesma região.

Por fim, o projeto apresentado intende em exemplificar uma alternativa à atual produção da cidade. Busca estabelecer um eixo de novos fluxos na Rua Paes Leme, conectando dois pontos impactantes da Operação Urbana Faria Lima e transformando uma área subutilizada em um possível modelo que trabalha novas conexões entre as diferentes esferas da sociedade.



Süddeutsche Zeitung

Stuhl-Kadeder

DEUTSCHER BÜCHERBUND

BAYERISCHE VEREINSBANK

TEINIGKEIT ABER NUN

SCHNUN KLEIN PASSAGE



01

OS USOS DA CIDADE E SUAS TRANSFORMAÇÕES

CIDADE: LUGAR DE ENCONTRO

Ao longo da história, o espaço público da cidade funcionou como um local de encontro em diferentes níveis para seus moradores. Pessoas se encontravam, trocavam informações, fechavam acordos e até arranjavam casamentos, artistas de rua ofereciam entretenimento e vendedores comercializavam seus produtos. Era um local para eventos, sejam eles grandes ou pequenos. Havia procissões, manifestações e festivais. A cidade era, definitivamente, um local de encontro.

“Embora os padrões de uso tenham variado no curso da história, apesar das diferenças sutis e variadas, o espaço público sempre foi lugar de encontro, de comércio e de circulação. A cidade sempre foi o lugar de encontro e reunião das pessoas, lugar onde trocavam informação sobre a cidade e a sociedade, lugar onde eventos importantes foram encenados. (...) A cidade era também praça de comércio, onde bens e serviços eram oferecidos e trocados. Finalmente, a cidade era a via pública que proporcionava acesso e conectava os vários usos da cidade. Os pedestres podiam andar até onde precisassem ir, encontrando gente, comerciando, conversando e apreciando a vista, tudo isso no mesmo passeio pela cidade. Os usos da cidade eram realizados simultaneamente no mesmo espaço público.”

GEHL e GEMZOE, 2002

Durante ainda parte do Século XX, a cidade continuou a funcionar como um local de grande importância social. Foi juntamente com a chegada do modernismo e o boom de automóveis que tais características da cidade começaram a se alterar. É possível observar os resultados dessas mudanças em diversas cidades, especialmente nos Estados Unidos. Em muitos casos as pessoas simplesmente abandonaram os centros das cidades, sendo que é praticamente impossível que se realize as tarefas cotidianas sem um carro.

Por décadas a escala humana tem sido pouco considerada no desenvolvimento e planejamento urbano, enquanto muitos outros tópicos, como o grande aumento do tráfego de automóveis, estiveram fortemente em pauta. Adicionalmente, algumas ideologias de planejamento dominantes – como o modernismo, por exemplo – desenvolveram a característica de não priorizar os espaços públicos, a importância do pedestre e o papel da cidade como um espaço de encontro. Finalmente, as forças do mercado imobiliário e das novas tendências arquitetônicas retiraram o foco das interações dos espaços



fig. 1, os usos da cidade
fonte: Gehl, "Cities for People"

comuns da cidade com os edifícios, que, ao longo do processo, se tornaram mais isolados e introvertidos.

Uma característica comum da maioria das cidades – independente de sua localização geográfica, economia ou desenvolvimento – é que as pessoas que ainda fazem uso do espaço da cidade têm sido mal tratadas. Espaços limitados, obstáculos, barulho, poluição, risco de acidentes e más condições dos passeios são características típicas.

Como apontado por Jane Jacobs em seu livro "Morte e Vida de Grandes Cidades", o dramático crescimento no número de carros e as ideologias modernistas de planejamento urbano, que separa os usos da cidade e enfatiza os "free standing individual buildings", colocariam um fim ao espaço urbano e à vida das cidades, deixando-as vazias de pessoas. Pela primeira vez na história, as cidades não eram mais constituídas por conjuntos de espaços e edifícios, mas sim por edifícios únicos e distantes. Ao mesmo tempo, o aumento do fluxo de veículos espremia o que havia restado da vida das cidades para fora do espaço urbano.

Outro fator que de certa forma contribuiu para a redução do uso da cidade foi o desenvolvimento de novas tecnologias que permitiram a comunicação em grande escala (jornais e TV) e também à distância (celulares), sem a necessidade da presença física e do contato humano para o intercâmbio de informações cotidianas. O que antes era feito nas praças e nas ruas de modo interativo e socialmente ativo, agora seria substituído por meios passivos e individuais de comunicação.

Apesar de tudo, a partir da década de 60, pesquisas em planejamento urbano foram desenvolvidas e houve considerável progresso na área, e muitas cidades ao redor do mundo trabalharam em função de criar melhores condições para os pedestres e para a vida urbana, reduzindo a prioridade dos automóveis. Felizmente, também aumentou o interesse nas dinâmicas dos edifícios e em áreas de uso misto, ao invés dos antecessores edifícios isolados.

Não surpreendentemente, o progresso e as melhorias foram vistos primeiramente nos países desenvolvidos. Nos países em desenvolvimento, por sua vez, a condição da escala humana é consideravelmente mais complexa e séria. A maior parte da população é obrigada a usar os espaços de cidade em suas atividades cotidianas.



fig. 2, congestionamento na avenida 23 de maio/são paulo
fonte: mobilidadesp.blogspot.com.br

Tradicionalmente, o espaço da cidade funcionaria bem para seus usuários, mas, quando o tráfego de carros cresceu aceleradamente, a competição por espaço se intensificou e assim as condições para os pedestres e para a vida ativa na cidade ficaram cada vez menos dignas.

Atualmente, no Século XXI, é possível avistar novas diretrizes de planejamento que voltam a valorizar a escala humana, de modo que se tornar uma cidade ativa, segura, sustentável e saudável se tornou um dos principais objetivos de urgência. Os quatro pontos podem ser fortalecidos quando nos preocupamos com os pedestres, ciclistas e com a vida das cidades em geral.

Segundo Gehl, em seu livro “Cities for People”, o potencial para uma cidade mais ativa é fortalecido quando mais pessoas são convidadas a andar e permanecer nos espaços da cidade. Para uma cidade mais segura também está relacionado com a permanência das pessoas no espaço da cidade, de modo que quanto maior a circulação, maior a quantidade de olhos voltados para a rua e seus acontecimentos. Uma cidade mais sustentável é vinculada à possibilidade e “mobilidades mais verdes”, seja o ato de caminhar, pedalar ou utilizar o sistema de transporte público. Por fim, uma cidade mais saudável é aquela que evita cotidianamente o sedentarismo e incentiva, ainda que indiretamente, seus moradores a práticas mais saudáveis.

fig. 3, marginal pinheiros e ponte estaiada/são paulo
fonte: rudders.com.br

De modo geral, a preocupação com a escala humana para o planejamento urbano reflete diretamente em uma forte demanda por uma adequação de qualidade urbana. Em comparação a outros investimentos sociais – custos de saúde e de infraestrutura para automóveis, por exemplo – o custo para tal planejamento é tão modesto que é acessível para cidades em todas as partes do mundo, independentemente de seu desenvolvimento e capacidade financeira.

A ESCALA DAS CIDADES

Se observarmos a história das cidades, é possível perceber claramente que a estrutura urbana tem grande influência sobre o comportamento humano e o modo como a cidade em si opera. A conexão entre cidade e comportamento é notável já no Século XX: nos esforços para lidar com o grande aumento na quantidade de carros, todo o espaço disponível das cidades

foi transformado em áreas para veículos, estejam eles parados ou andando. Cada cidade passou a comportar a quantidade de trânsito quanto o espaço que tinha possibilitado. Em casos onde há a tentativa de aliviar o trânsito construindo mais faixas e vias, a solução tem tempo contado até que mais carros entrem em circulação e preencham o espaço "criado", num ciclo sem fim. No entanto, se mais vias equivalem a mais trânsito, deve-se pensar a possibilidade de se melhorar a infraestrutura urbana que convide as pessoas - pedestres, ciclistas, usuários de transporte público - para que haja mais circulação e apropriação dos espaços públicos da cidade.

Segundo Gehl, o planejamento de uma cidade pode ser desenvolvido em três diferentes escalas: a grande escala (em que a cidade é vista de cima, como se estivesse em um voo de avião), a média escala (em que se pensa nos quarteirões e na organização do espaço) e, por fim, a pequena escala (a do pedestre). Esta última, controversamente, é a menos pensada em termos de projeto, mas é a mais impactante do dia-a-dia dos habitantes da cidade.

A pequena escala é a escala orgânica da urbe, a que se desenvolveria naturalmente em uma cidade não planejada, não pensada de outra maneira senão em seus usuários. É a cidade desenhada na velocidade do pedestre, à altura dos olhos e a distância do perceptível. Por exemplo, uma pessoa caminha a aproximadamente 5km/h, uma bicicleta circula a 20km/h e um carro dentro do perímetro urbano a 60km/h. Tal mudança de velocidade nos faz perder a percepção de locais e detalhes, alterando e adaptando a paisagem urbana a ela.

Uma paisagem desenvolvida para ser vislumbrada em alta velocidade perde sua função de estar e se torna somente um local de passagem, transição. Isso leva a uma restrição de mobilidade, sensação de insegurança, além da monotonia de percurso e pobreza arquitetônica no local. É uma paisagem inóspita. Para que seja evitada tal situação, Gehl explica a familiaridade e busca pelas "bordas suaves" nas cidades: esquinas sem cantos fechados e afiados, ruas com transições gradativas entre os espaços públicos e privados e outros partidos de projeto que favorecem o deslocamento das pessoas pela cidade.

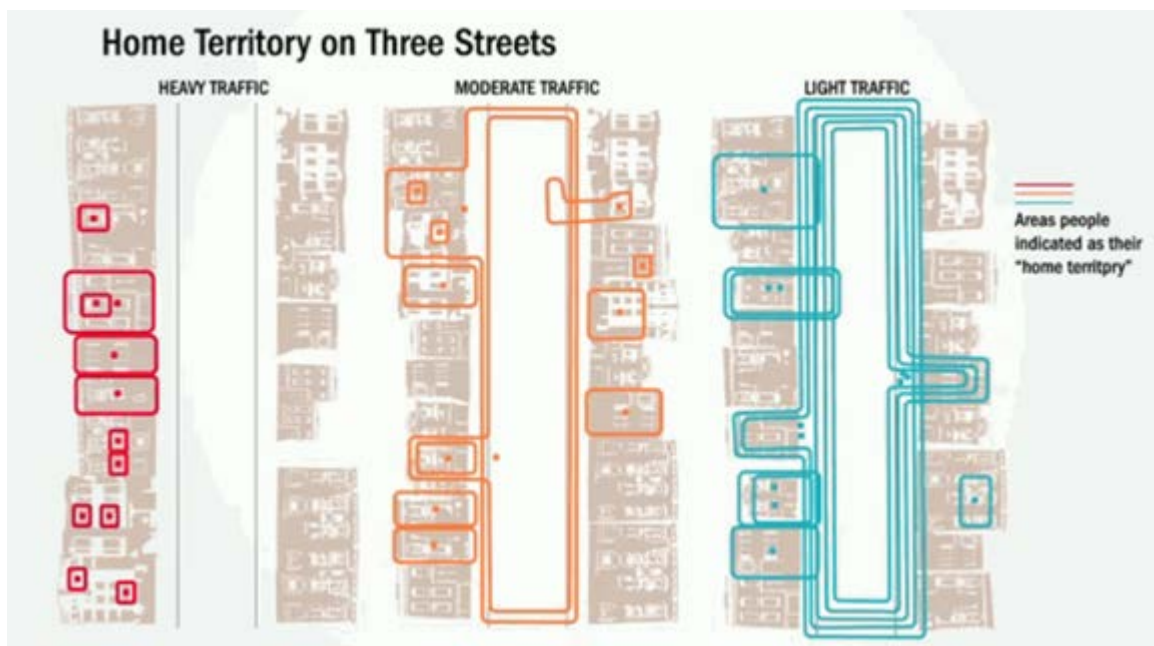
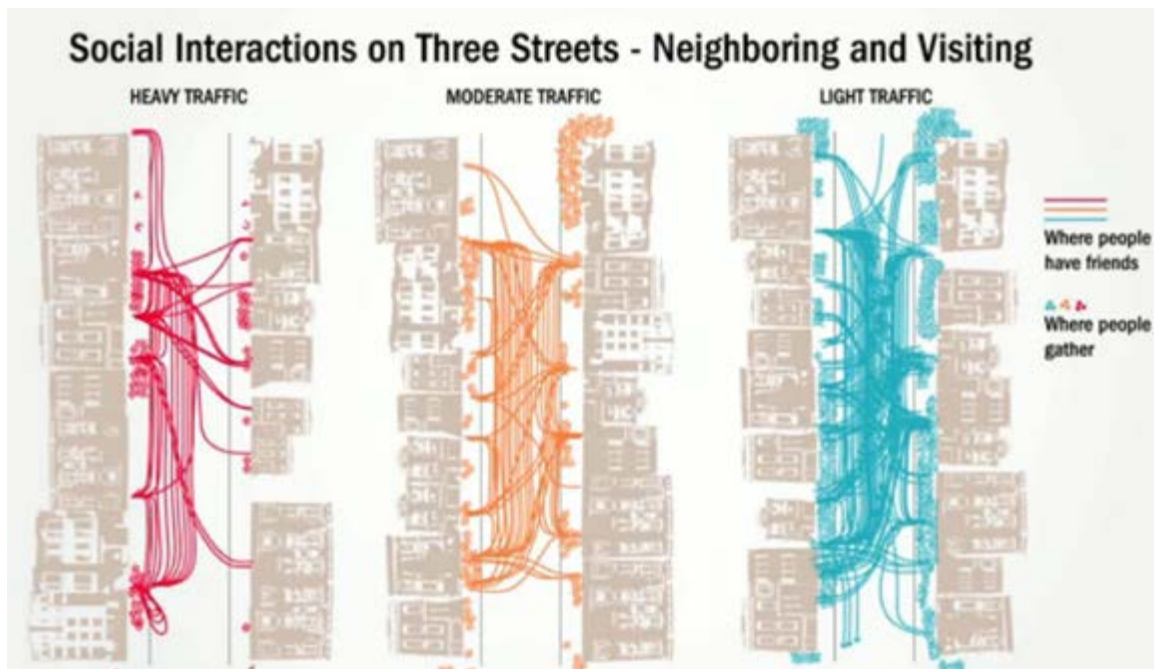
Na década de 70, o urbanista Donald Appleyard desenvolveu uma pesquisa que veio a provar que a vivacidade da rua e o sentimento de pertencimento a ela é proporcionalmente

fig. 4, esquema de interações sociais x fluxo de tráfego
fonte: Appleyard, "Livable Streets"

fig. 5, esquema de território x fluxo de tráfego
fonte: Appleyard, "Livable Streets"

inversa ao fluxo de veículos que nela transita. Ele denominou tal resultado como “efeito de separação”, comprovando que uma via de transito rápido se mostra inóspita para pedestres e moradores. O fluxo de carros influenciava diretamente a sensação de comunidade dos moradores, as relações com as outras pessoas da rua e ainda com o entendimento que tinham sobre as áreas que eram de sua responsabilidade. Tal resultado comprova o discurso defendido por Jane Jacobs sobre a relação entre a vivacidade das ruas, sua apropriação por parte dos usuários e a sensação de segurança no local. “A vida pública informal impulsiona a vida pública formal e associativa”.

MARICATO, 2001



02

AS ESFERAS DO PÚBLICO E DO PRIVADO

ESPECULAÇÕES SOBRE OS ESPAÇOS DA CIDADE

O surgimento de complexos empresariais, condomínios e bairros fechados, hipermercados e shopping centers, como reflexo dos novos modelos rodoviaristas e do planejamento em grande escala, alterou em muito a percepção e divisão entre os espaços públicos e privados da cidade. A esfera privada se fechou para o espaço público, renegando interações antes tão enriquecedoras para o espaço comum, criando ambientes isolados e ensimesmados.

O planejamento urbano, por sua vez, devem se afastar de tais modelos que negam a rua e rompem com o território da cidade, ao mesmo tempo em que negam suas horizontalidades e acentuam o problema do abandono do espaço público em suas variadas modalidades.

“Em uma sociedade na qual cada vez mais a vida diária acontece na esfera privada - em casas privadas, com computadores privados e carros privados, em espaços de trabalho privados e em centros comerciais estritamente controlados e privatizados - existem sinais claros que a cidade e os espaços urbanos receberam um novo e influente papel como espaço e fórum públicos. (...) A sociedade da informação está fornecendo novos sentidos e significados à cidade como lugar de encontro”.

GEHL, 2010

Tais espaços voltados a si próprios, murados e segregados, não proporcionam condições para que haja integração social entre as diversas classes e camadas que compõem o espaço da cidade. Pelo contrário, tais espaços desconectados da dinâmica urbana, ao voltarem para dentro de si, aumenta a sensação de insegurança e afirmam as desigualdades e distâncias sociais, de modo a transformar a restrição e o isolamento em símbolos de status.

Segundo Angelo Bucci, podemos diferenciar esses dois espaços de acordo com seus programas tipicamente dispostos. O espaço público corresponde ao plano horizontal, caracterizado pela continuidade:

“Feito por eixos, ele se tece e tende a uma malha cada vez mais sobreposta e fechada, por isso, apresenta-se desde que surge, como um plano. (...) Toda a cidade está disposta neste plano horizontal. A espessura do plano é maior do que aquilo que se instala na superfície, ela cresce para dentro da terra,

subterrânea, e acima, aérea, mas está sempre obediente ao plano horizontal da superfície do planeta”.

fig. 6, shopping JK iguatemi,
são paulo
fonte: epocasaopaulo.globo.com

Já sobre os espaços privados, podemos relacioná-los com os eixos verticais:

“Os eixos verticais são múltiplos e tendem a escapar do planeta. Cada um desses eixos está isolado em si. Em conjunto, eles podem compor segmentos de planos, mas tendem sempre ao isolamento dado pelo vazio da direção zenital pela qual estão orientados. (...) Os eixos verticais trazem, como vulcões invertidos, a vitalidade do plano horizontal movediço para pontos cada vez mais altos e isolados”.

No espaço urbano, disperso e fragmentado, a tendência é a privatização dos espaços públicos das grandes metrópoles, que passam a dar lugar a ambientes de teórico uso “coletivo”, mas de forma privatizada, a exemplo da Praça Victor Civita em São Paulo, apresentada como praça de atividades coletivas, mas que ao mesmo tempo é cercada e conta com a presença de seguranças em sua entrada. No que diz respeito à vida social urbana, nos espaços realmente coletivos, não controlados/separados/murados, é importante manter a continuidade entre espaço público e espaço privado.

“A importância do espaço público não necessariamente será medida por sua extensão ou quantidade, mas por sua capacidade em articular os espaços privados, fazendo deles patrimônio coletivo. Ou seja, a cidade passa a incorporar, naqueles espaços públicos absorvidos por usos particulares ou espaços privados absorvidos usos coletivos, parte das atividades de encontro enquanto valores da vida pública”.

LEFEBVRE, 1999





figs. 7 e 8, praça victor civita,
são paulo
fonte: areasverdesdascidades.
com.br





HABITAÇÃO E COLETIVIDADE

Trazendo o debate para o contexto habitacional e, conseqüentemente, aos habitantes de uma determinada região, as ruas se tornam, além de tudo, espaços públicos acessíveis a todos e podem ser lugares onde vizinhos venham a socializar e formar uma comunidade. Desse modo, o projeto que envolva uma região residencial deve contar com princípios de "habitabilidade", como a redução de tráfego para o aumento das relações sociais e da sensação de pertencimento - como previsto por Appleyard - ao local e também para a redução de acidentes, estresse, poluição sonora e do ar.

Algumas ações de projeto podem ser incorporadas de modo a sinalizar à quem ali chega que se trata de uma área residencial urbana: pátios de entrada, ruas com mais sinuosidades, bancos, equipamentos e mobiliário urbano, vegetação e tratamento de pavimentação. Tais idéias são pertencentes ao conceito de "quintal comunitário" (ou "Woonerf", o termo originado na Holanda), que visa de certa forma expor o ambiente como de habitação e recreação de modo que iniba comportamentos desproporcionais dos motoristas e incentive a atividade na vizinhança, proporcionando uma apropriação ativa daquele espaço.

Sobre os térreos de edifícios habitacionais, entende-se que são espaços que podem adquirir a qualidade de público ou coletivo, espaços onde moradores e a população residente do entorno podem realizar atividades recreativas, sociais, funcionais e que permitem o vínculo com a comunidade à qual o conjunto está inserido. Quando se promove o acesso ao pavimento térreo e áreas comuns adjacentes, esses espaços ganham um caráter coletivo, pois passam a articular o espaço privado (das moradias) e o espaço público (a cidade). Ou seja, fazem surgir ambientes em que os moradores podem apropriar-se, possibilitam a convivência entre as diversas classes sociais e o encontro entre moradores do bairro como um todo.

Um exemplo deste tipo de opção de implantação habitacional é o Conjunto Residencial Alexandre Mackenzie, na Favela Nova Jaguaré, em São Paulo. O conjunto conta com uma área cercada por grades e outra onde estão implantados blocos habitacionais, sem a presença de muros separando o espaço coletivo e público, e servem como pontos de encontro e circulação.

figs. 9 e 10, residencial alexandre mackenzie e as áreas abertas de lazer e convivência
fonte: uol.com.br

_A IMPORTÂNCIA DOS USOS E FACHADAS

“Todas as faixas de habitação, comércio e serviços devem a relacionarem-se entre si e estarem bem conectadas à cidade. A diversidade de usos é algo intrínseco à cidade e, para que se possa alcançá-la, é preciso admitir fundamentalmente as combinações e contaminações de usos”.

ROJAS, 2009

A diversidade de usos é necessária para que haja diversidade e exuberância de vida na rua. Na categoria dos usos principais concentram-se aqueles que atraem pessoas a um lugar específico, pois funcionam como âncoras, assim como moradias, escritórios, etc. A combinação destes usos principais gera um ambiente fértil para a diversidade derivada, além de promover a segurança e abrir a possibilidade de relações de vizinhança e de confiança, como antecipado por Jane Jacobs.

Outro ponto de extrema relevância para essa visibilidade e interatividade com os espaços públicos é o comportamento das fachadas das edificações. Interessa conhecer a disposição dos edifícios e equipamentos com relação aos espaços públicos. O objetivo é a integração entre os moradores dos edifícios com a rua e o espaço público, de forma que edifícios possuam fachadas voltadas para os espaços onde ocorrerá o convívio social.

Edifícios de gabarito mais baixo, quando voltados para os espaços coletivos e ruas, permitem que estes sejam controlados e fiscalizados pelos próprios moradores. Esta possibilidade de conexão entre a habitação e a rua, através da permeabilidade visual, promove relações de apropriação dos espaços do entorno, garante maior apropriação do espaço coletivo, proporciona segurança ao empreendimento, ao edifício habitacional e áreas ao seu redor.

NEWMAN, 2013

Segundo Gehl, os térreos e as fachadas dos pavimento inferiores são fundamentais para a atratividade e funcionalidade dos espaços na cidade. É uma área de intercâmbio entre a edificação e tudo o que é externo à ela, onde os ambientes externos e internos se comunicam e onde os pedestres podem interagir e se distrair durante seu percurso. De acordo com a imagem ao lado, ele caracteriza as fachadas em cinco graus de atividade, baseando-se na experiência que uma pessoa ao passar por elas teria e em suas características físicas (acabamentos, portas e acessos, pontos cegos e distâncias, por exemplo.)

fig. 11, exemplos de fachadas e seus efeitos sobre as pessoas
fonte: Gehl, “Cities for People”



A — active

Small units, many doors
 (15 – 20 doors per 100 m/328 feet)
 Large variation in function
 No blind and few passive units
 Lots of character in façade relief
 Primarily vertical façade articulation
 Good details and materials



B — friendly

Relatively small units (10 – 14 doors per 100 m/328 feet)
 Some variation in function
 Few blind and passive units
 Façade relief
 Many details



C — mixture

Large and small units (6 – 10 doors per 100 m/328 feet)
 Modest variation in function
 Some blind and passive units
 Modest façade relief
 Few details



D — boring

Large units, few doors (2 – 5 doors per 100 m/328 feet)
 Almost no variation in function
 Many blind or uninteresting units
 Few or no details



E — inactive

Large units, few or no doors (0 – 2 doors per 100 m/328 feet)
 No visible variation in function
 Blind or passive units
 Uniform façades, no details, nothing to look at





03

ÁREA DE INTERVENÇÃO E LEVANTAMENTOS

PINHEIROS | SÃO PAULO

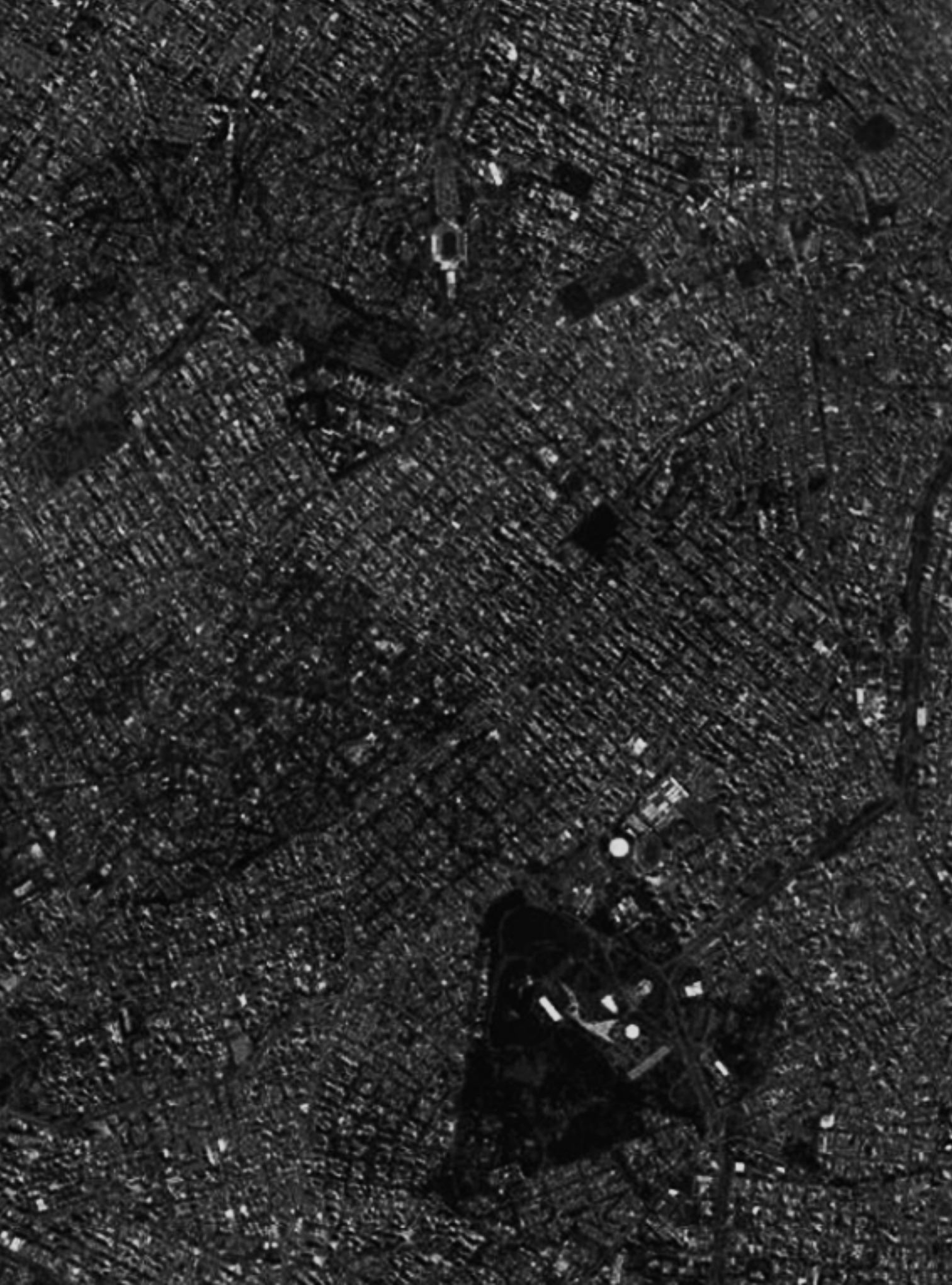
Buscando o melhor entendimento das dinâmicas urbanas e de como os espaços se relacionam com o cotidiano das pessoas que os usufruem, a área escolhida para estudo e melhor entendimento das relações de transporte que ocorrem dentro da cidade de São Paulo, teria que possuir um contexto urbano de alto fluxo de pessoas e diversidade de usos.

Procurou-se uma região nodal - ou seja, de acordo com as diretrizes do urbanista Kevin Lynch, em seu livro "A Imagem da Cidade", pontos de concentração de pessoas. Além disso, prezou-se por uma área com diversos modos de transporte que a cruzassem, que fosse ao mesmo tempo adensada e consolidada e com diversas apropriações em seus terrenos, para se entender melhor a relação de moradia e trabalho com o deslocamento.

Adotou-se então, estudar parte do bairro de Pinheiros, zona oeste da cidade de São Paulo. Um dos locais mais antigos da cidade de São Paulo - considerada por muitos historiadores como primeiro bairro de São Paulo, a região se consolidou e hoje abriga intensa vida cultural e econômica. Apropriado desde o princípio graças à proximidade ao leito do Rio que circunda, o até então povoamento data do século XVI, e sua história remete as vilas indígenas e ao ciclo bandeirista. Seu desenvolvimento econômico e a urbanização efetiva do bairro só vieram mais tarde, com o boom cafeeiro, que elevou a capital a distrito comercial. Esta área passou a atrair imigrantes e comércios, voltando-se para um uso misto que a configura até os dias de hoje.

O bairro de Pinheiros em si é composto por uma série de vizinhanças, cada qual com suas características econômicas e de usos diferenciadas. Por manter um mesmo padrão em tais quesitos, adotou-se então, um recorte correspondente à extensão entre a Rua Sumidouro (ao Norte), a Avenida Faria Lima (à Leste), a Rua Butantã (ao Sul) e a Marginal do Rio Pinheiros (a Oeste). Este local está diretamente ligado ao cotidiano dos usuários e é uma importante área dentro da macrorregião. Isso porque, é nesse perímetro e em seu entorno que se localizam importantes pontos nodais e históricos como: uma estação de trem, duas estações de metrô, confluência de diversas linhas de ônibus, uma faculdade (UNIP), um SESC, a Praça Victor Civita, equipamentos institucionais como a Previdência Social, além da Igreja Nossa Senhora de Mont Serrat e, mais adiante, do Mercado de Pinheiros.





CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA E INFLUÊNCIAS

Como citado anteriormente, a área foi escolhida devido a sua grande diversidade de uso do solo, abrangendo desde usos comerciais, áreas públicas, até residenciais verticais de alto padrão. A área abaixo da Av. Faria Lima, área da Operação Urbana Faria Lima, encontra-se em plena ebulição e consolidação, alterando seu perfil socioeconômico e impulsionando cada vez mais usos comerciais e de alto padrão.

O Largo da Batata também têm toda a sua estrutura reinventada pela Operação Urbana, desde a divisão do terminal de ônibus – algumas linhas foram realocadas em um terminal mais tímido enquanto a grande maioria foi redirecionada ao Terminal Intermodal de Pinheiros – assim como pela reestruturação viária, possível através da remoção e demolição de quadras inteiras de residências e estabelecimentos, e da gentrificação que o espaço como um todo sofreu em decorrência da especulação imobiliária.

As ruas Sumidouro e Paes Leme formam o binário do bairro, conectando a Avenida Faria Lima diretamente à Marginal Pinheiros e vice-versa. O fluxo de carros é tão intenso quanto o fluxo de pedestres, que se utilizam das ruas para acessar (ou sair do) Terminal de Pinheiros. Na primeira, há predominância de lotes comerciais e de serviços, com algumas residências ao longo da via. São, em sua maioria construções térreas ou de até dois pavimentos, com algumas exceções como edifícios residenciais de quatro pavimentos. Já a Paes Leme é conhecida por seu comércio, em especial pelas lojas de acabamento para construção civil e madeiras. Nela também estão situados os prédios da Previdência Social e do SESC de Pinheiros, que aumentam ainda mais o acesso e interesse na rua.

As ruas entre o “quadrilátero” Faria Lima-Sumidouro-Marginal-Paes Leme, possuem grande quantidade de casas e prédios residenciais, associados à um comércio local, serviços e algumas edificações institucionais.

A relação do bairro com a Marginal Pinheiros, por sua vez, é de distanciamento e de pouca interação direta devido à presença do Terminal de Pinheiros ladeado por grandes prédios comerciais e suas respectivas áreas de estacionamento, que percebe-se como uma grande barreira em relação à via de tráfego intenso.

fig. 12, largo da batata e intervenções da operação
fonte: gazetadepinheiros.com.br

fig. 13, comércio característico da rua paes leme
fonte: acervo pessoal





Rua Sumiduro

Rua Cornélio Faria

Rua ...

Marginal Pinheiros

Rua Gilberto Sabino

Rua ...

Rua Estoril de Medeiros

Rua Carlos Cavalcanti

Rua José Antônio de Araújo

Rua Paes Leme

Rua Pinheiro



Rua Cardinal Azevedo

Rua Teodoro Sampaio

Avenida Duque de Caxias
Avenida Francisco Lima

Rua Padre da Cruz



praça victor civita



terminal pinheiros



sesc pinheiros



igreja n. sra. de mont serrat

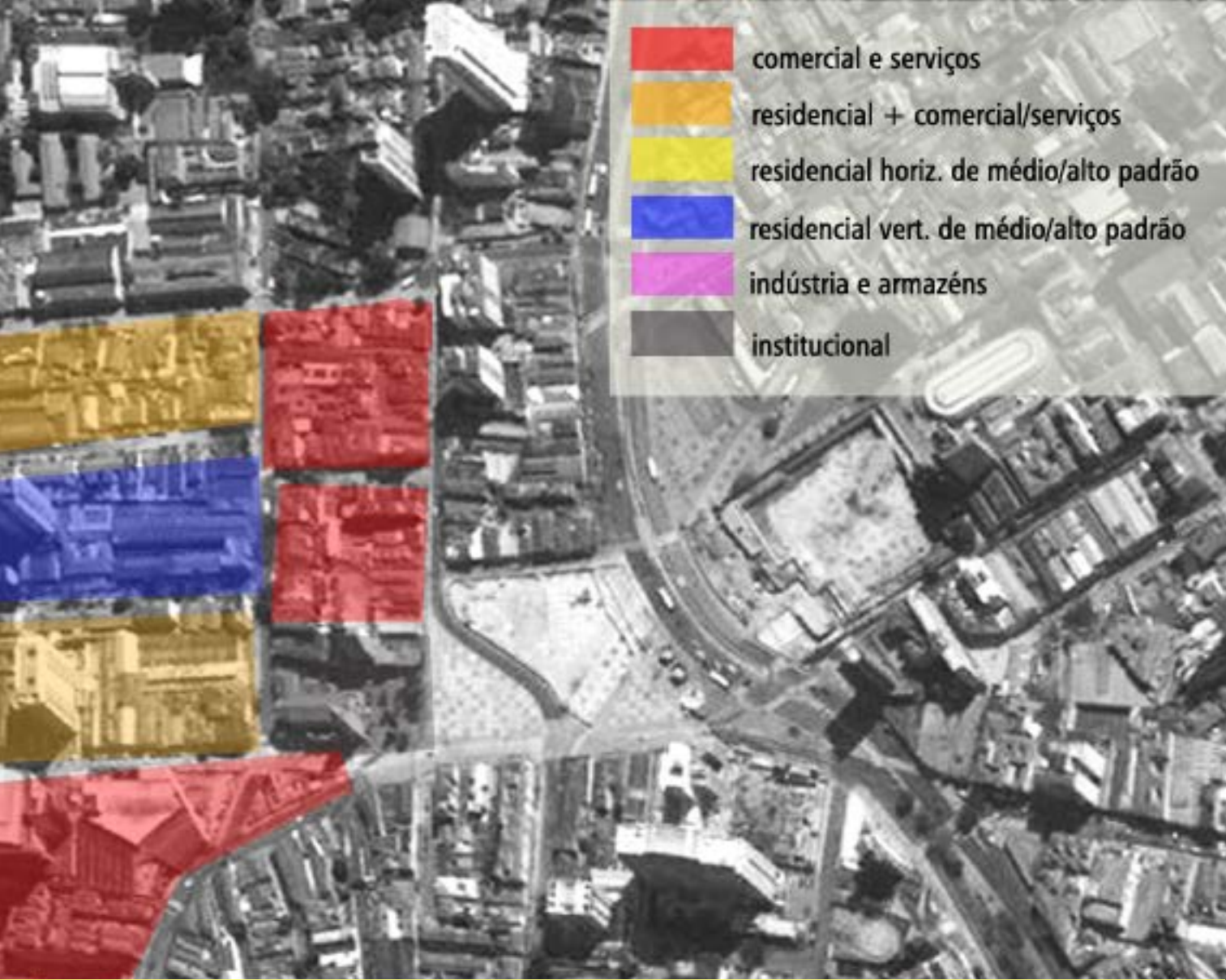


previdência social



metrô faria lima







A OPERAÇÃO URBANA FARIA LIMA

Em vigor em áreas de grande relevância no cotidiano metropolitano, as Operações Urbanas são instrumentos urbanísticos que pressupõem formas de parceria entre o poder público e o setor privado, com o interesse nas permissões para se construir áreas adicionais às definidas pela lei. Ou seja, ao pagarem os benefícios decorrentes de exceções à legislação urbana, os empreendedores privados financiaram o investimento público na transformação de determinada parte da cidade. Desse modo, mediante a outorga onerosa de exceções à lei de uso e ocupação do solo, uma operação urbana deveria garantir recursos para custear intervenções de estruturação e melhoria das áreas definidas como território de sua atuação.

Segundo textos dos pesquisadores Erminia Maricato e João Whitaker, sobre as Operações Urbanas:

“Muito da polêmica que gira em torno das operações urbanas se deve à maneira como elas foram efetivadas em São Paulo, município que levou essa experiência mais longe, alimentando lucros do capital imobiliário de ponta e ignorando, ou melhor, reproduzindo e agravando problemas sociais. (...) A ideia principal era a de parceria público-privada que permitissem o pagamento de contrapartidas importantes, do ponto de vista financeiro, capazes de assegurar o custeio de abertura de avenidas que interessavam sobremaneira ao setor imobiliário. (...) O exemplo paradigmático desse tipo de operação é sem dúvida e Operação Urbana Faria Lima”.

MARICATO e WHITAKER, 2002

No caso específico da Operação Urbana Faria Lima, de acordo com a Prefeitura Municipal de São Paulo:

“Tem por objetivos principais reorganizar os fluxos de tráfego particular e coletivo ao implantar o prolongamento da Avenida Faria Lima interligando-a as avenidas Pedroso de Moraes e Hélio Pellegrino até alcançar a Avenida República do Líbano, além de construir terminal multimodal junto a estações da CPTM e Metrô. Também são objetivos importantes da Operação promover a reurbanização do Largo da Batata e urbanizar as favelas em seu perímetro, ou entorno imediato.”

fig. 14, mapa do plano regional estratégico para a região de pinheiros
fonte: sempla.prefeitura.sp.gov.br

Com grande parte dessas alterações já realizadas (como o prolongamento da Avenida Faria Lima) e outras ainda em curso (como a reurbanização do Largo da Batata),

esta Operação Urbana também tinha como objetivo descongestionar o tráfego da região, oferecendo uma alternativa às marginais do rio Pinheiros e obter recursos destinados à habitação popular. Contudo, com a Lei nº 13.769/2004 alterando a lei original de 1995, se incorporou o mecanismo da venda das Cepacs (Certificados de Potencial Construtivo), como meio de conferir ao mercado o direito de construir acima dos limites do Plano Diretor. Esta proposta alterou muito o perfil do local, se valendo de desapropriações, demolições e mudanças nos fluxos naturais antes ali gerados, rumando para a consolidação de um novo local corporativo, e alterando o uso antes tido da região.

Reforçando essa constatação, ve-se estudo ministrado por Thomas Ramalho e Regina Meyer, sobre o impacto da Operação Urbana na região:

“(Há) diversas dinâmicas em curso na área, como mudança de densidade de residentes e domicílios com alterações do padrão tipológico residencial, associado ainda à mudança do perfil sócio-econômico da população residente e o suposto acesso à infraestrutura gerado pelas obras promovidas pela Operação Urbana”.

MEYER e RAMALHO, 2004

Um dos principais questionamentos sobre a operação é o elemento motivador das obras na prática, que deixa de ser um plano urbanístico elaborado pelo poder público com enfoque nas necessidades de revitalização urbana decorrentes das demandas da sociedade e se configura como uma resposta do governo à imposições dos interesses do setor imobiliário.

“Esta região da cidade passou a atrair bancos e escritórios, que por sua vez propiciaram a implantação de outras unidades de comércio e serviços complementares (...). Nos últimos anos, cada vez mais esses bairros apresentam vantagens para a localização de novos edifícios, comerciais e residenciais, tendo em vista situarem-se entre dois pólos geradores de emprego, já consolidados como a Faria Lima e Berrini”.

TETRAPLAN, 1994

A Operação Urbana, então, passa a ser questionada por sua função de alavancar uma grande operação de cunho imobiliário, onde é perdido o caráter urbanístico de interesse público e social. Juntam-se as pressões do setor imobiliário com a necessidade de expansão viária para descongestionar o tráfego da região – levando ainda em consideração que ambas as motivações prevalecem sobre efetivas melhorias urbanas.

“A obtenção de espaços qualificadores quase não aparece no programa de operações urbanas. Os projetos de lei, quando fazem menção a “melhorias públicas”, referem-se quase exclusivamente a projetos viários, tratando com pouca ênfase de espaços públicos de convívio que podem ser criados”.

BARONE, 1994

Essa forma de intervenção reflete a priorização da esfera privada em detrimento dos espaços públicos da cidade. Fica evidente na Operação Urbana Faria Lima, por exemplo, os custos desse tipo de planejamento: desapropriações massivas, prioridade no ajuste viário para o transporte individual, redução da oferta de moradia acessível, afastamento da população anteriormente estabelecida na região e conseqüente aumento na desigualdade e desequilíbrio nos fluxos e usos da área afetada. Além disso, muitas áreas não tratadas diretamente pelos projetos da O.U., acabam por tornar-se espaços remanescentes, sem uso específico ou qualquer qualificação digna de um projeto de planejamento urbano.

Na prática, o projeto da Operação Urbana Faria Lima, especialmente no Setor Pinheiros, que mais nos interessa neste trabalho, realizará, no tempo de sua conclusão, as seguintes modificações mostradas no infográfico abaixo:



fig. 15, infográfico sobre as mudanças a serem realizadas
fonte: folha.com.br



figs. 16-21, projeto vencedor do concurso para o largo da batata
fonte: titolivio.com.br



figs. 22 e 23, obras e resultado na largo da batata,
respectivamente
fonte: acervo pessoal

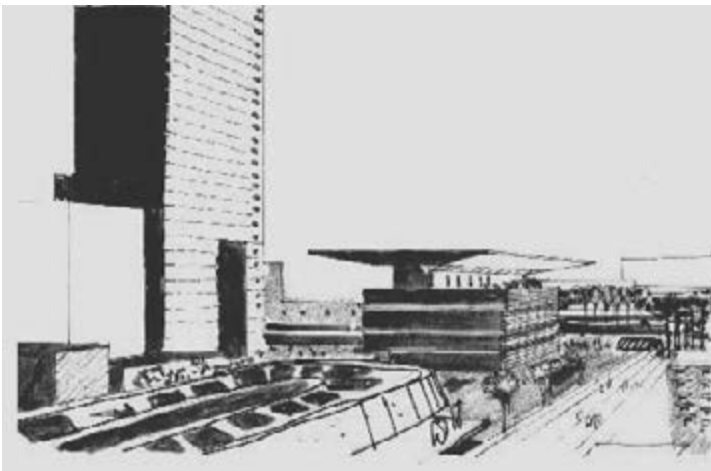








fig. 24, croqui de estudo sobre os fluxos de ônibus que saem do terminal pinheiros
 fonte: acervo pessoal

_OS NOVOS FLUXOS

Com a implantação do Terminal Intermodal de Pinheiros, que une a Linha Esmeralda da CPTM, a Linha Amarela do Metrô e o Terminal Urbano de Ônibus em um mesmo ponto da cidade, toda a região ganhou uma nova dinâmica de fluxos.

Voltando um pouco às origens históricas do bairro, Pinheiros retoma a característica de ser um ponto de chegada, uma forma de acessar os polos econômicos e comerciais da cidade.

Especificamente sobre o Terminal Urbano, são, atualmente, vinte e cinco linhas municipais e dez linhas intermunicipais que têm o terminal como ponto final de suas viagens. Durante um dia útil partem do terminal aproximadamente mil e setecentos ônibus. Dessas linhas, algumas acessam o Terminal pela Rua Sumidouro e outras pela Marginal Pinheiros. Ao deixarem o Terminal, todas as linhas são direcionadas para a Rua Capri, única saída para ônibus prevista. Após o semáforo na saída da Rua Capri, quatro linhas entram na Rua Eugênio de Medeiros e seguem em direção à Ponte Bernardo Goldfarb em direção à Zona Oeste da Cidade. As outras vinte e uma linhas (municipais) seguem ao longo da Rua Paes Leme até seu encontro com a Avenida Faria Lima. Dali alguns seguem pela Rua Teodoro Sampaio, outros pela própria Avenida Faria Lima e alguns poucos pela Rua dos Pinheiros.

figs. 25 e 26, instalações do terminal intermodal de pinheiros
 fonte: acervo pessoal

Criou-se então um intenso fluxo ao longo da Rua Paes Lemes, fluxo esse muito menor antes da transferência do Terminal Urbano do Largo da Batata para as imediações da Marginal Pinheiros e que serve de ponto de partida para o projeto.

_OBSERVANDO REMANESCÊNCIAS

figs. 27-35, imagens da precariedade das áreas remanescentes no bairro
fonte: acervo pessoal

Vistas as críticas referentes à Operação Urbana, não é surpreendente o fato de diversas áreas ficarem sem qualificação específica na região. Ao caminhar pelas ruas do bairro é possível observar uma série de situações que realmente colocam em cheque os reais objetivos de tal empreitada.

Áreas que antes eram ocupadas por edificações (residências, comércios, etc.) e que não foram completamente tragadas para o novo desenho viário, ficam como pequenos terrenos baldios, sem qualquer projeto ou ocupação adequada. Com o passar do tempo, certas apropriações desses espaços começaram a aparecer - grafites, pichações e certos tipos de mobiliário e sinalização - demonstrando certa vontade pública de ativação desses espaços abandonados.

Para quem tem de caminhar pela região, o trajeto não é sempre fácil e livre de transtornos. O tratamento das calçadas e passeios se deu apenas nas ruas principais, sendo que nas esquinas com ruas secundárias a pavimentação e o piso foram bruscamente interrompidos sem nenhuma gradação. Algumas calçadas, por sua vez, se configuram extremamente estreitas (espremidas pelas fixas de rolagem de automóveis talvez), a ponto de oferecer riscos às pessoas que andam por ali. Não suficiente, a acessibilidade universal é extremamente comprometida por pisos em péssimas condições ao longo da calçada e também pelos incontáveis postes (de sinalização permanente, temporária e de infraestrutura) posicionados nas esquinas e ao longo das vias.

É possível notar também a falta de estruturas que suportem os novos fluxos das ruas, como pontos de ônibus adequados para os usuários do transporte público e mobiliário urbano - bancos, lixeiras, iluminação - que proporcione uma experiência mais positiva àqueles que passam pela área.

Essa descaracterização do espaço urbano acaba por gerar sensação de insegurança e até de certo abandono, onde o usuário - seja ele passageiro ou residente - não se sente a vontade para circular, desenvolver suas atividades e, por consequência, interagir de forma positiva com o espaço.

"As pessoas caminham nelas porque necessitam, não porque o desejem".





PRAÇA DA BATA

AVANTE

TINHA - São Paulo SP



04

CONECTANDO ESPAÇOS

_INTENÇÕES DE PROJETO

O projeto então se desenvolve a partir da demarcação do eixo gerado pelos novos fluxos - decorrentes da implantação do Terminal e das reformas no Largo da Batata. A principal rua afetada pela nova situação é a Rua Paes Leme, que se mostra como interessante ponto para a experimentação do projeto.

Como citado anteriormente, a rua possui predominância de uso misto, comércio e serviços. Salvas exceções, são edificações de poucos pavimentos (um a três), com alguns poucos edifícios mais altos que começam a se erguer em decorrência de especulação imobiliária.

Pensando nisso, o projeto desenvolvido busca fazer conexões em três níveis: conectar as áreas já alteradas pela Operação Urbana, atuando em uma rua que, até o presente momento, não recebeu tratamento equivalente; conectar as áreas remanescentes, frutos de desapropriações para ajuste viário, que ficaram abandonadas e; conectar na escala social, se contrapondo à especulação e consequente segregação de populações mais carentes, aproximando de um dos centros comerciais da cidade o conceito de habitação social.

Desse modo, é projetado um conjunto que composto por um edifício de habitação de interesse social de seis pavimentos acima do térreo. O edifício tem como anexo uma área comercial de circulação livre no térreo e no primeiro pavimento, que por sua vez se prolonga em forma de passarela para pedestres e dá acesso a um mezanino voltado para a Rua Paes Leme.

É proposto também um ajuste viário que favorece a circulação dos pedestres entre as esquinas, e que alivia o tráfego de veículos ao amenizar a confluência de várias ruas em um mesmo ponto, reduzindo também a quantidade de semáforos e ilhas.

Em composição com a edificação principal, são propostas áreas de apoio ao projeto, que vêm ao encontro das novas necessidades da área, como duas paradas alternadas de ônibus, uma praça conjugada à Previdência Social com sugestão de um novo acesso e uma praça servida por uma lanchonete e um mercado de pequeno porte, com o intuito de atender às necessidades do bairro e, principalmente, da nova demanda de moradores do HIS.





PARTIDOS E EXPERIMENTAÇÕES

Como mais uma forma de conexão, o desenho do edifício buscou uma maior interação entre os ambientes construídos e os não-construídos, entre os espaços públicos e privados, do modo que a circulação e liberdade de apropriação por parte das pessoas fosse um partido fundamental.

Desse modo, o térreo do edifício de habitação é livre, com exceção do acesso aos apartamentos (portaria, escada e elevador) e se comunica diretamente com o novo comércio instalado ao lado. Tal comércio é proposto com o intuito de manter o caráter comercial da rua, aumentar a permanência das pessoas na área e ainda atender tanto o público passante que acessa o Terminal, quanto o público residente da região.

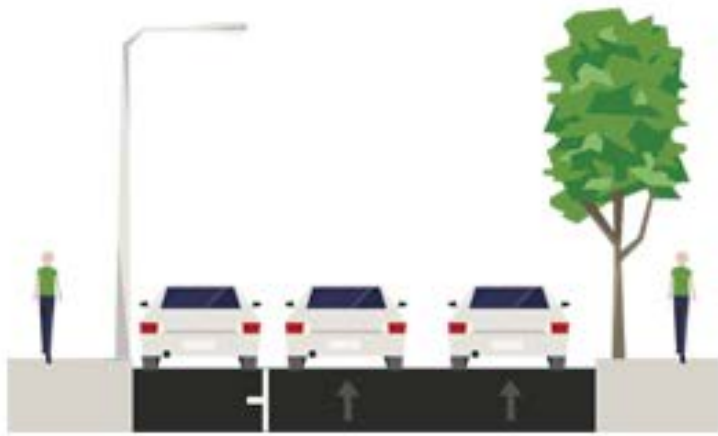
Já a passarela e o mezanino possibilitam um percurso diferenciado e mais seguro para o pedestre, além de proporcionar uma vista nova para a Rua Paes Leme e adjacências. No terreo, um espaço de leitura é integrado à banca de jornais pré existente.

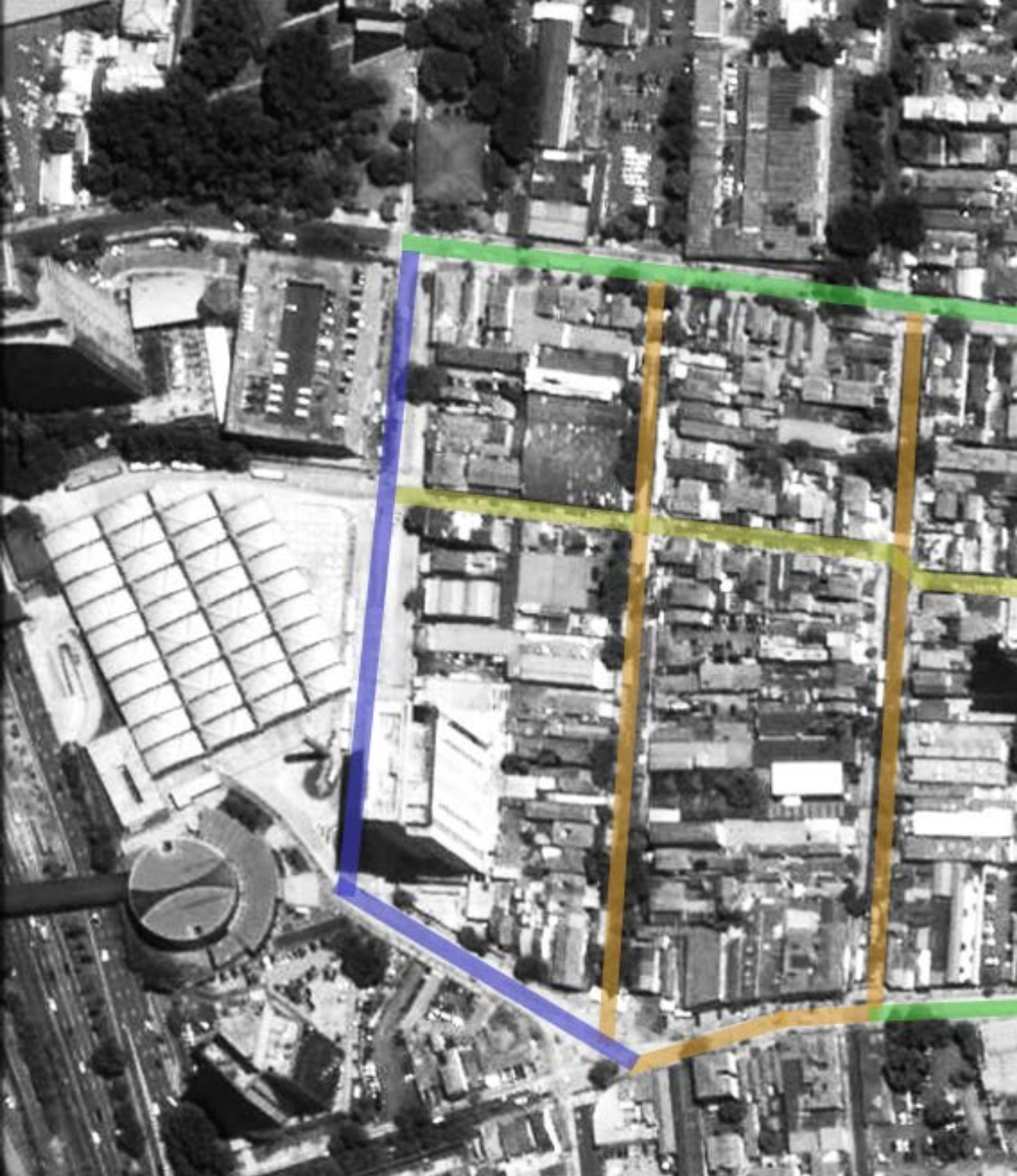
Também é proposto um ajuste no leito da Rua Paes Leme com o intuito de melhorar o trajeto dos ônibus. É retirada a faixa de estacionamento à esquerda para que se mantenham duas faixas de circulação mista e estabelecida uma faixa exclusiva para ônibus, integrada às novas paradas e faixas adicionais para ultrapassagem. Tal ajuste não acarreta problemas em relação ao estacionamento dos frequentadores da região, uma vez que há, apenas nas Paes Leme, quatro estacionamentos particulares e que as ruas adjacentes permitem estacionamento (vide mapa de faixas atuais a seguir).

figs. 36 e 37, estacionamento na rua paes leme e rua ferreira de araujo
fonte: acervo pessoal

fig. 38, alteração no leito viário da rua paes leme
fonte: acervo pessoal







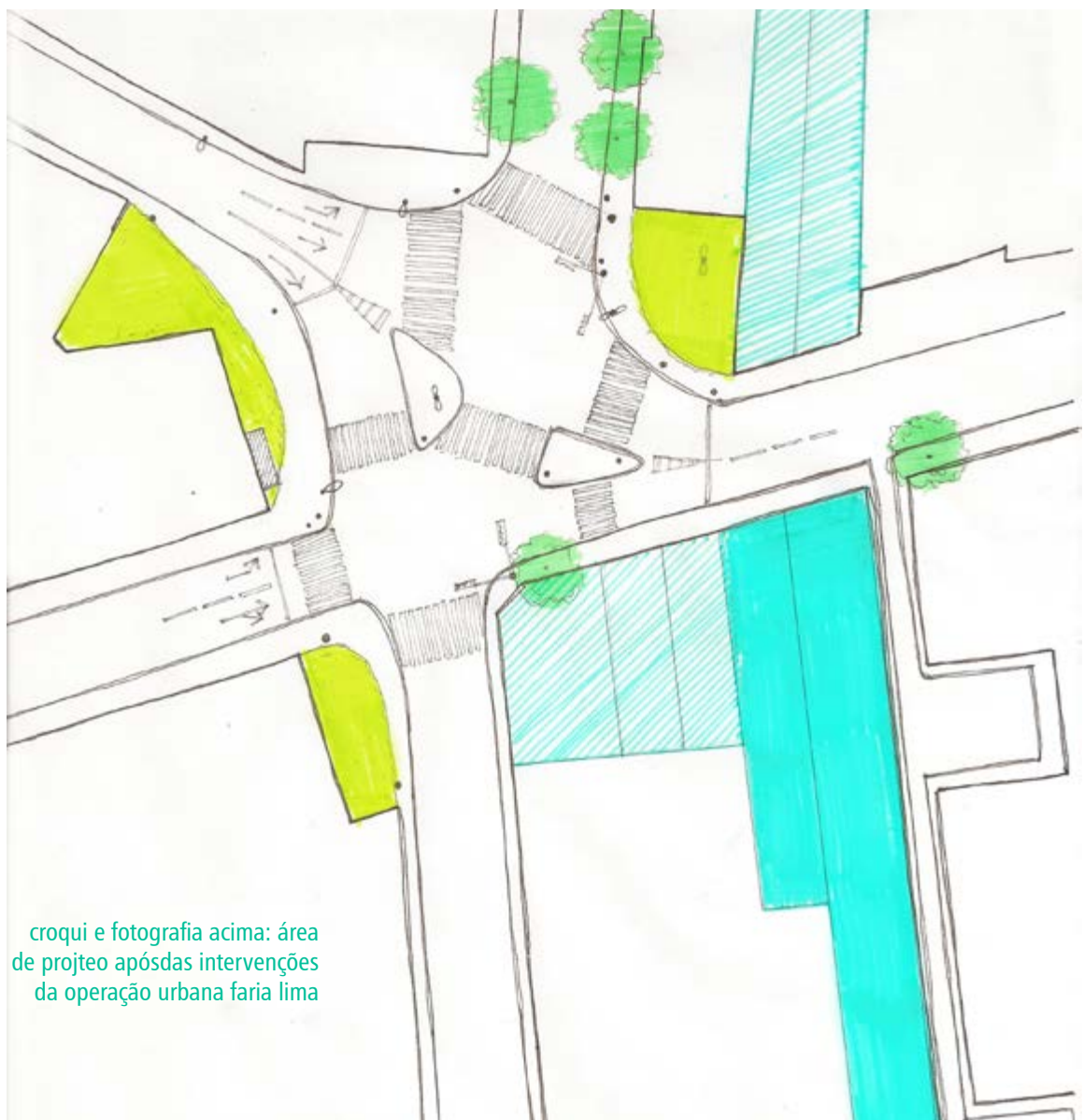
- 3 faixas: 3 de circulação**
- 3 faixas: 2 de circulação + 1 exclusiva de ônibus**
- 3 faixas: 2 de circulação + 1 de estacionamento**



- 3 faixas: 2 de circulação + 1 de estacionamento
- 2 faixas: 1 de circulação + 1 de estacionamento



croqui: área de projeto antes das intervenções da operação urbana faria lima

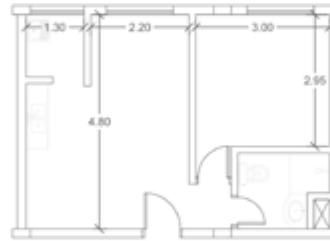
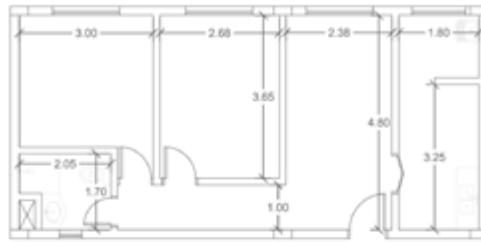
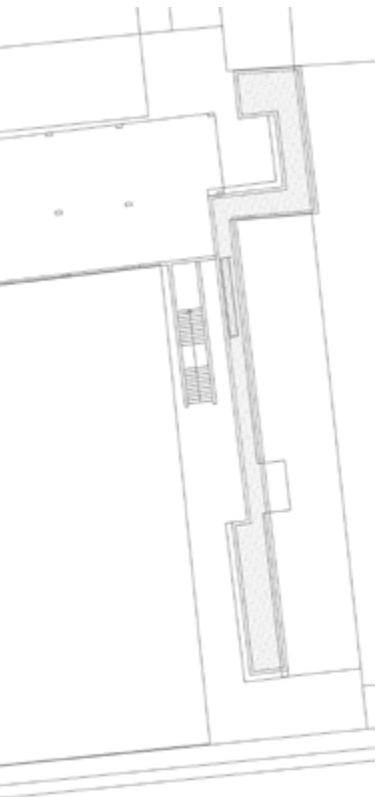


croqui e fotografia acima: área de projeto após as intervenções da operação urbana faria lima



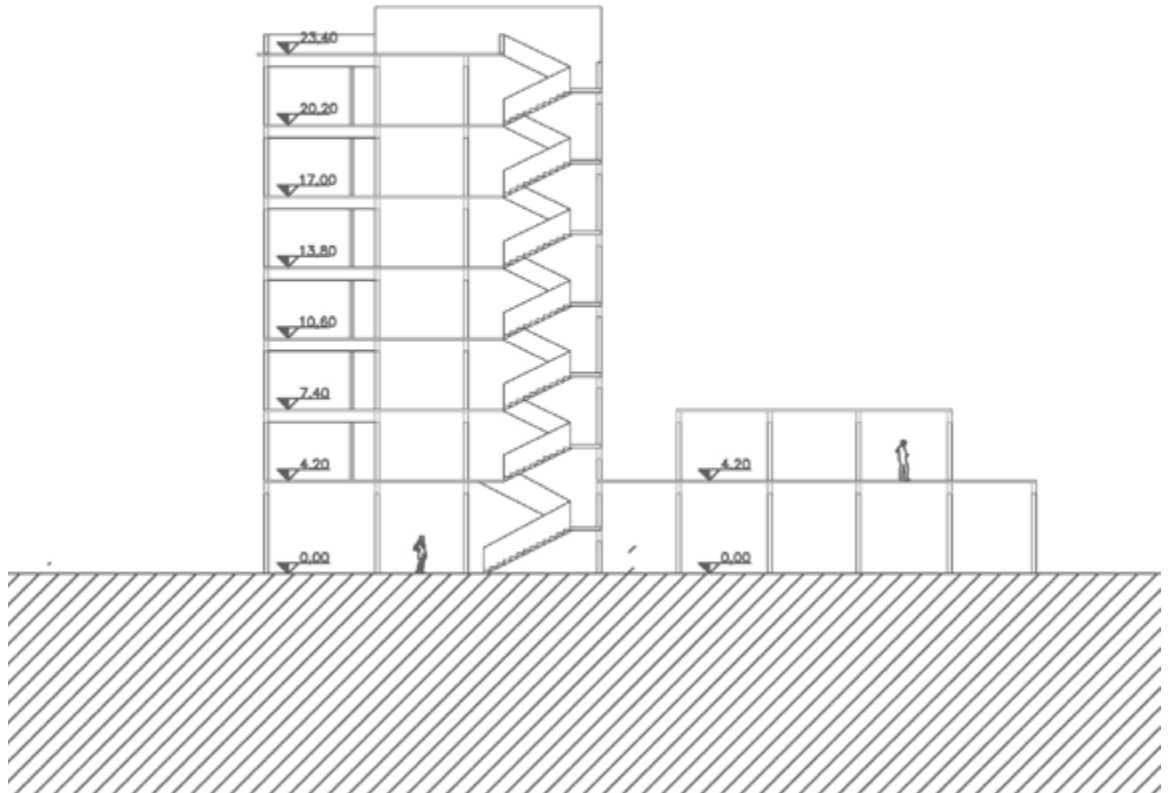


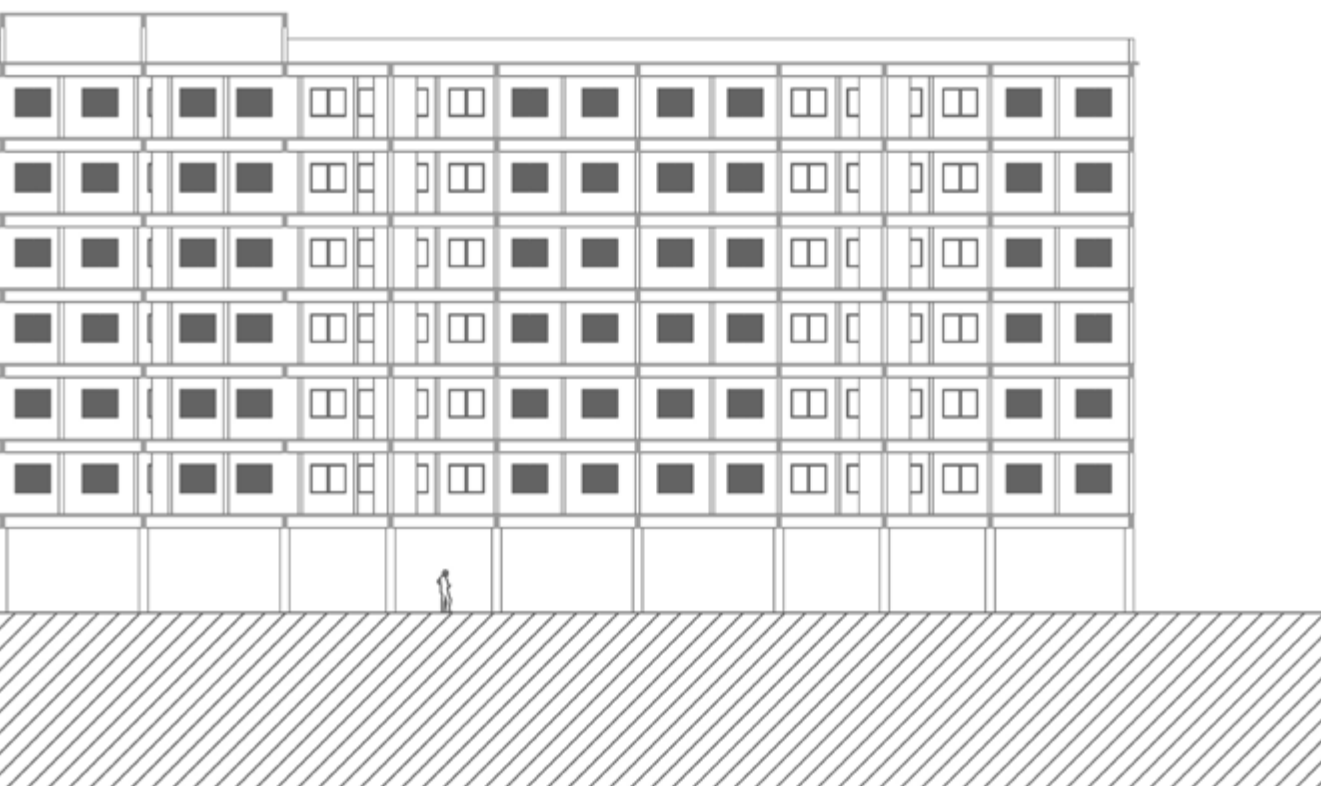




à esquerda, planta esquemática do térreo e do 1º pavimento

acima, as três tipologias utilizadas (50m² e 34m²)





acima, corte esquemático a
à esquerda, corte esquemático b

PRAÇA DA BATATINHA, LANCHONETE E MERCADO

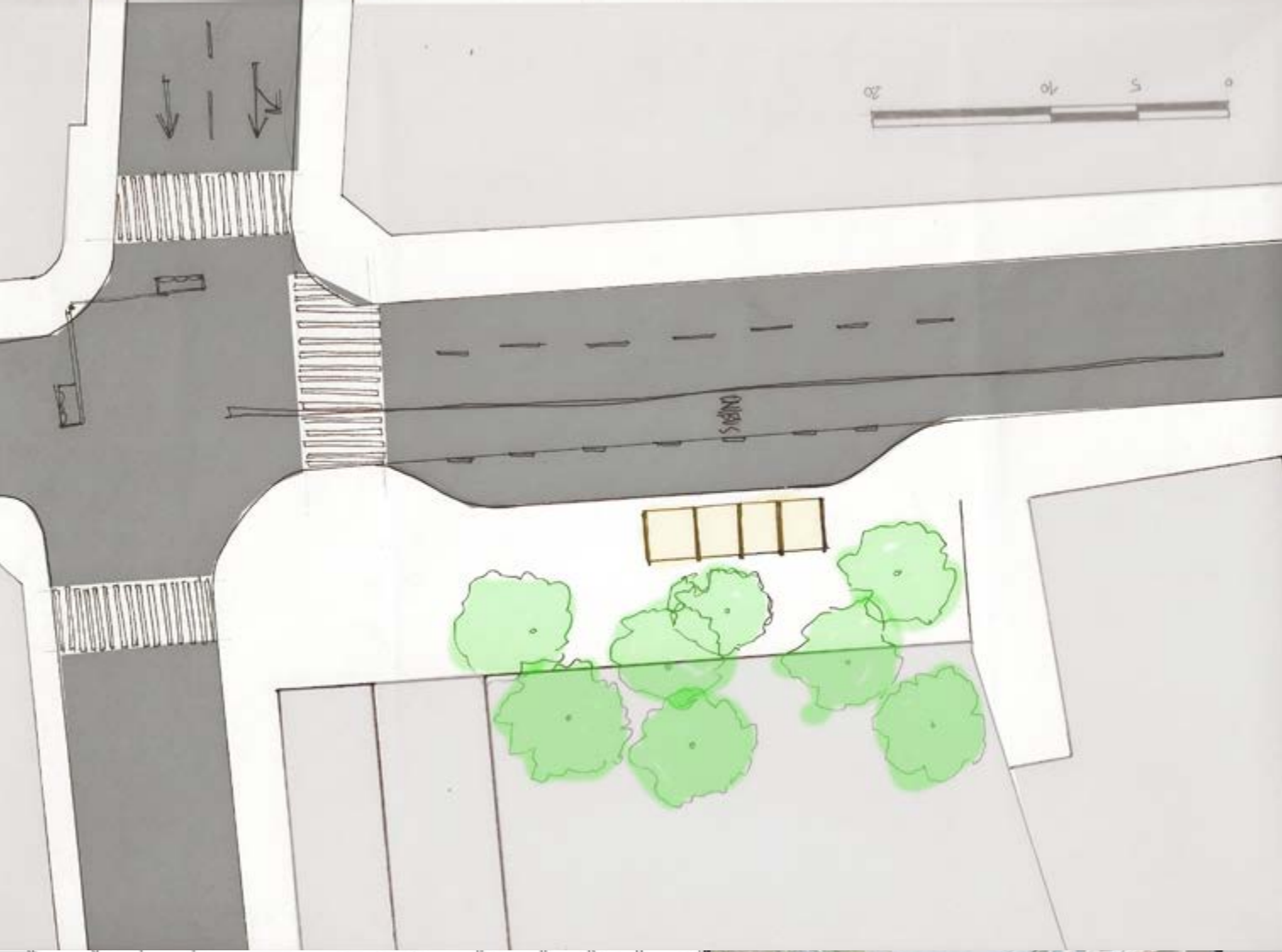
Em conjunto com os edifícios detalhados anteriormente, são propostos pontos de apoio que dão unidade ao projeto e proporcionam um melhor uso das áreas dentro das novas condições propostas. Com o aumento de população permanente (moradores) e de passantes (alunos e usuários do Terminal) é importante que haja pontos de comércio e serviços que abracem as novas demandas da rua.

Na esquina defronte o edifício de habitação é proposto um espaço com uma praça de estar que, além de possibilitar um ponto de encontro e descanso, serve como acesso a dois estabelecimentos: uma lanchonete-bar e um mercado de pequeno porte. Tais estabelecimentos são importantes para a área, pois além de fornecer suprimentos aos frequentadores, mantém horários diferenciados do comércio tradicional, o que prolonga a atividade na rua, deixando a mais atrativa e segura para as pessoas.

foto atual,
croqui de implantação e
estudo de volumetria







FAIXA EXCLUSIVA E PARADA DE ÔNIBUS - 01

Seguindo pela Rua Paes Leme, é proposta uma faixa exclusiva para a circulação de ônibus juntamente com duas paradas, uma na esquina com a Rua Amaro Cavalheiro e outra na praça ao lado da Previdência Social.

A divisão em duas paradas é feita com o intuito de desafogar o ponto de ônibus atualmente concentrado em frente ao prédio da Previdência Social, dando mais conforto aos usuários e também possibilitando uma melhor circulação dos ônibus ao longo da rua, otimizando seu tempo de percurso.

A Parada 01 é proposta na parte frontal de três lotes, sendo que há a necessidade de desapropriação parcial. Um corresponde a um estacionamento de veículos e os outros dois estão atualmente abandonados. Tal desapropriação também possibilita a implantação de uma faixa adicional para que enquanto um ônibus para os demais podem seguir adiante.

foto atual,
croqui de implantação e
estudo de volumetria



PRAÇA DA PREVIDÊNCIA E PARADA DE ÔNIBUS - 02

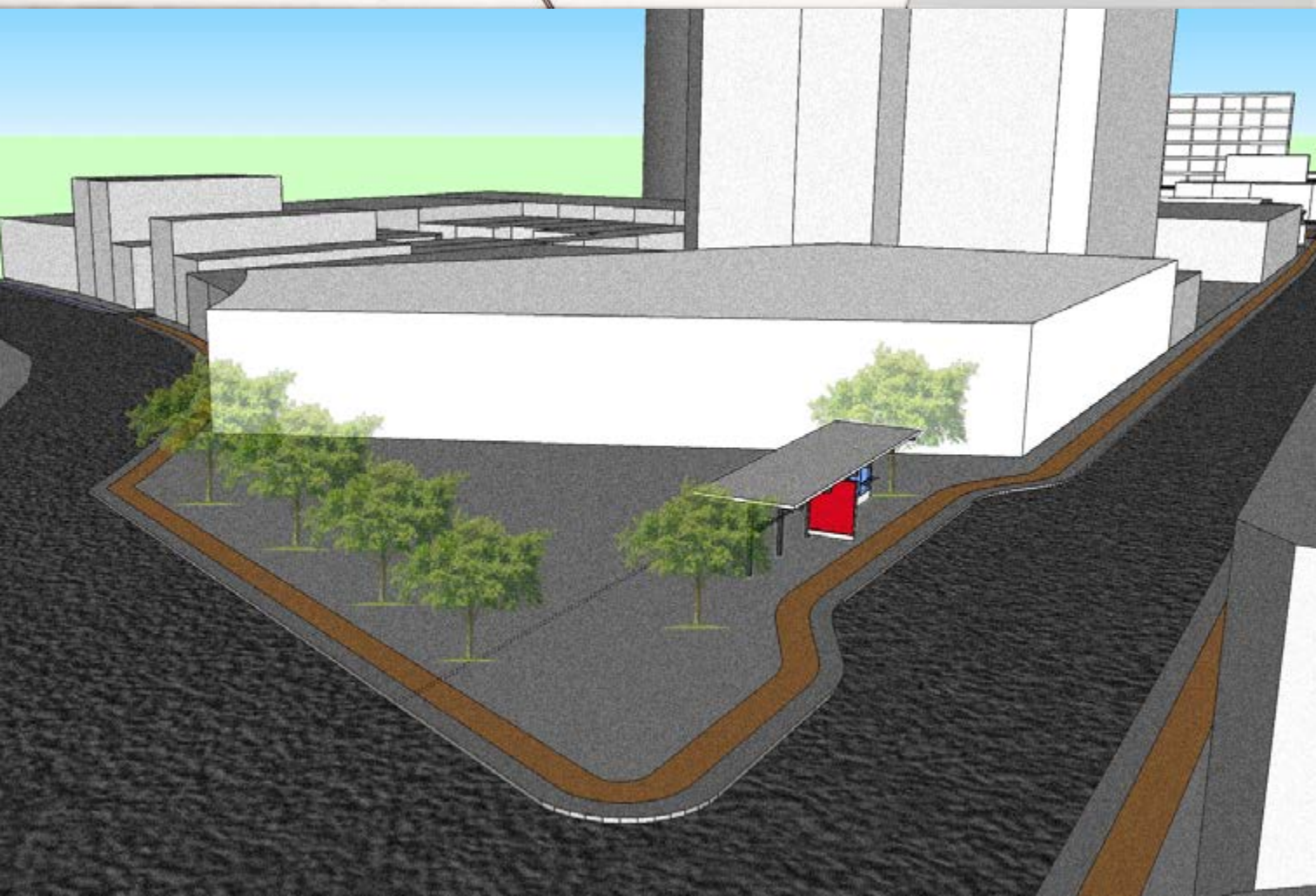
Mais adiante, fechando o conjunto de espaços adicionais propostos, está a Praça da Previdência Social que comporta a Parada 02 de ônibus.

A praça propõe uma abertura do edifício da Previdência Social para a sua lateral, de modo que o acesso também possa ser feito por ali, de modo a fazer a praça como uma extensão da própria edificação, dando uma qualificação e um uso para o local que atualmente é apenas um gramado. Há também área destinada para feiras e comércio popular

De modo geral, ela representa a transição do modelo do projeto apresentado para as intervenções já realizadas na região do Largo da Batata, decorrentes da Operação Urbana Faria Lima. Contrapõe-se à nova esplanada cívica do Largo, tanto em escala quanto em programa e usos, mas também pelo fato de aproveitar e recuperar uma área remanescente.

foto atual,
croqui de implantação e
estudo de volumetria





BIBLIOGRAFIA

PUBLICAÇÕES

_APPLEYARD, Donald. Livable Streets. University of California Press. Los Angeles. 1980;

_BARONE, Ana Cláudia. Prolongamento da Faria Lima: uma análise da proposta de intervenção e possíveis conquistas. TGI-FAUUSP, 1994;

_BRAMBILLA, Roberto e LONGO, Gianni. For Pedestrians Only - Planning, Design, and Management of Traffic-Free Zones. Nova Iorque, 1977;

_CRAWFORD, J. H. Car Free Cities. 2002;

_ISHIWATA, Hajime. Pocket Park. Process Architecture nº78. 1988;

_FAJARDO, Julio. Mini Plazas - Small Squares. 2008;

_GEHL, Jan. Cities for People. Washington, 2010;

_GEHL, Jan e GEMZOE, Lars. Novos Espaços Urbanos. Barcelona, 2002;

_JACOBS, Jane. The Death and Life of Great American Cities. Nova Iorque, 1961;

_JODIDIO, Philip. Landscape Architecture Now. 2012;

_LEFEBVRE, Henry. A revolução urbana. Belo Horizonte, Editora UFMG, 1999;

_LYNCH, Kevin. A Imagem da Cidade. São Paulo, 2006;

_MARICATO, Erminia e WHITAKER, João. Operação Urbana Consorciada - Diversificação Urbanística Participativa ou Aprofundamento da Desigualdade. São Paulo, 2002;

_MEYER, Regina e RAMALHO, Thomas. O impacto da Operação Urbana Faria Lima no uso residencial: dinâmicas de transformação. São Paulo: NUTAU, 2004;

_NEWMAN, Oscar. Creating defensible spaces. dl: U.S. Department of Housing and Urban Development, 1996;

_Org. for Economic Co-Operation and Development. Streets for People. Paris. 1974;

_ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip. Cidades para um pequeno planeta. Barcelona, Gustavo Gili, 2001;

_ROJAS, Eduardo. Construir ciudades: mejoramiento de barrios y calidad de vida urbana. Banco Interamericano de Desarrollo, BID, 2009;

_SOLÀ-MORALES, Manuel. Espaços públicos espaços coletivos. In: Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para uma cidade democrática no século XXI. São Paulo, Associação Viva o Centro, 2001;

_TETRAPLAN. Relatório de Impacto Ambiental – RIMA: Operação Urbana Faria Lima. São Paulo, 1994;

SITES

_ <http://www.fastcodesign.com/3027096/how-better-design-could-save-pedestrians-lives>

_ <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>

_ <http://www1.folha.uol.com.br/infograficos/2014/07/84833>

_ <http://raquelrolnik.wordpress.com/2014/06/04/plano-diretor-de-sao-paulo-em-debate>

_ <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/481>

_ <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.111/33>

_ <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.093/1897>

_ <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.166/5176>

_ http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/operacoes_urbanas

_ <http://www.capital.sp.gov.br/portal/secoes/nav-cidadao>

_ <http://portalsme.prefeitura.sp.gov.br/anonimo/eja/legislacaocieja>

_ <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamentos/servicos>

_ <http://escoladacidade.org/bau/fernando-haddad-desenho-cidade/>

