



PERCURSO E CIDADE

sistema de espaços livres na
avenida 9 de julho

TRABALHO DE GRADUAÇÃO INTEGRADO II
ADRIANA MARTINS

Este caderno é parte e registro do processo de projeto de um sistema de espaços livres ao longo da Avenida Nove de Julho, na região central da cidade de São Paulo - SP. Trabalho desenvolvido para a conclusão do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo

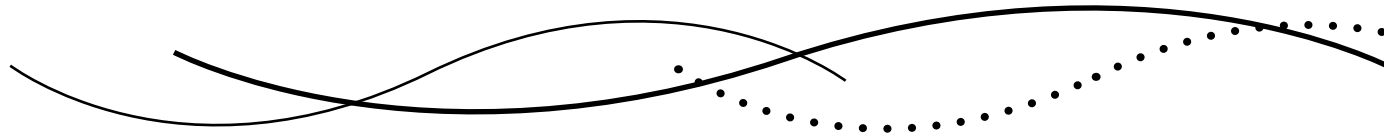
PERCURSO E CIDADE

sistema de espaços livres na
avenida 9 de julho

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

RESPONSÁVEL CAP | LUCIA ZANIN SHIMBO
COORDENADOR GT | LUCIANA BONGIOVANNI M SCHENK

SÃO CARLOS | 2014



O trabalho propõe uma reflexão sobre os modos de vida possíveis na metrópole contemporânea, através do questionamento da qualidade da experiência cotidiana da cidade e de seus espaços. Assim, o pedestre e o percurso urbano diário são o alvo principal da investigação desenvolvida através do projeto de redesenho urbano de um trecho da Avenida Nove de Julho, na região central da cidade de São Paulo - SP. Esse necessário exercício de [re]pensar a cidade resultou em uma proposta de sistema de espaços livres que estrutura e dá sentido a um percurso-narrativa urbano que busca, além de reintegrar através dos espaços livres uma região de fundo de vale - cota baixa - ao tecido urbano da cidade à sua volta - cota alta -, devolver esse trecho de cidade tão bem servido de infraestrutura e serviços públicos, que hoje se encontra abandonado e degradado, ao convívio e à fruição da população.

As estratégias adotadas no projeto são: ativar os terrenos voltados para a Avenida Nove de Julho por meio do incentivo à ocupação por comércios e serviços, promovido através da implantação de um linha de VLT e de uma ciclovia na Avenida; priorização do pedestre, do ciclista e do usuário de transporte público - nessa ordem - no desenho urbano e na escala dos espaços livres; oferecer suporte à permanência das pessoas na área, através da implantação de mobiliário e arborização; dar visibilidade e integrar os diversos projetos sociais que são desenvolvidos na região e que hoje encontram-se contidos sob os viadutos - tão marcantes e abundantes na região -, passando muitas vezes invisíveis ao olhar desatento dos passantes; transformar as dinâmicas da área de maneira a possibilitar às pessoas novas formas de convivência e de percepção da cidade e de seus sistemas - de transporte, de lazer e de manejo de águas pluviais e fluviais, por exemplo-, disparando ainda uma provocação à reflexão sobre as categorias fundamentais que regem a vida cotidiana: o uso do tempo e do espaço.

Palavras-chave: cidade; desenho urbano; sistema de espaços livres



agradecimento

à família, pelo apoio e pela confiança constantes; de maneira especial à Mariana, pela companhia e distrações diárias;

aos amigos, que - direta ou indiretamente - cruzaram com este trabalho e que são parte dele, assim como de quem sou;

às queridas companheiras de GT, pela generosidade e parceria em todos os momentos;

aos professores, principalmente Lucia e Luciana, pelos ensinamentos e pela compreensão ao longo de todo processo;

ao Rafael, por tornar sempre tudo mais leve.

“É ainda preferível a possibilidade de desentendimento à impossibilidade do encontro.”
(LEITE, 2009)

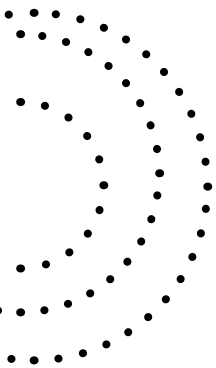
QUESTÕES	11
UNIVERSO TEÓRICO	12
A ÁREA	14
INSERÇÃO URBANA	18
UM OLHAR SOBRE A ÁREA	20
CONTEXTO ATUAL	28
REFERÊNCIAS PROJETUAIS	29
ESTRATÉGIAS	30
PROPOSTA DE SISTEMA	32
PROPOSTA DE PROJETO	42
PONTO DE INFILTRAÇÃO 1	44
PONTO DE INFILTRAÇÃO 2	48
BIBLIOGRAFIA	56



Este trabalho decorre de um interesse particular sobre a metrópole contemporânea e os modos de vida possíveis dentro dela. Mais especificamente, através do questionamento da qualidade da vida nos grandes centros urbanos, ou seja, da qualidade da experiência cotidiana da cidade e de seus espaços. É daí que surgem o pedestre e o percurso urbano diário como principais objetos da investigação e do consequente projeto aqui apresentados.

Ao questionar o atual processo de produção das cidades brasileiras, é notável o grande desequilíbrio entre o interesse pelos espaços públicos e os espaços privados - ambos essenciais à composição de uma cidade democrática e inclusiva. Diante de tal realidade, optou-se por voltar o olhar para os espaços públicos da cidade, especialmente os que fazem parte direta do cotidiano de quem caminha: a rua e as passagens de pedestres.

Com todas essas questões em mente, a opção por investigar e [re]pensar a região central de uma metrópole contemporânea se deu por conta da crença de que o centro de qualquer cidade ainda se preserva como um lugar privilegiado de representação da mesma e de seus habitantes dentro do imaginário coletivo.



universo teórico

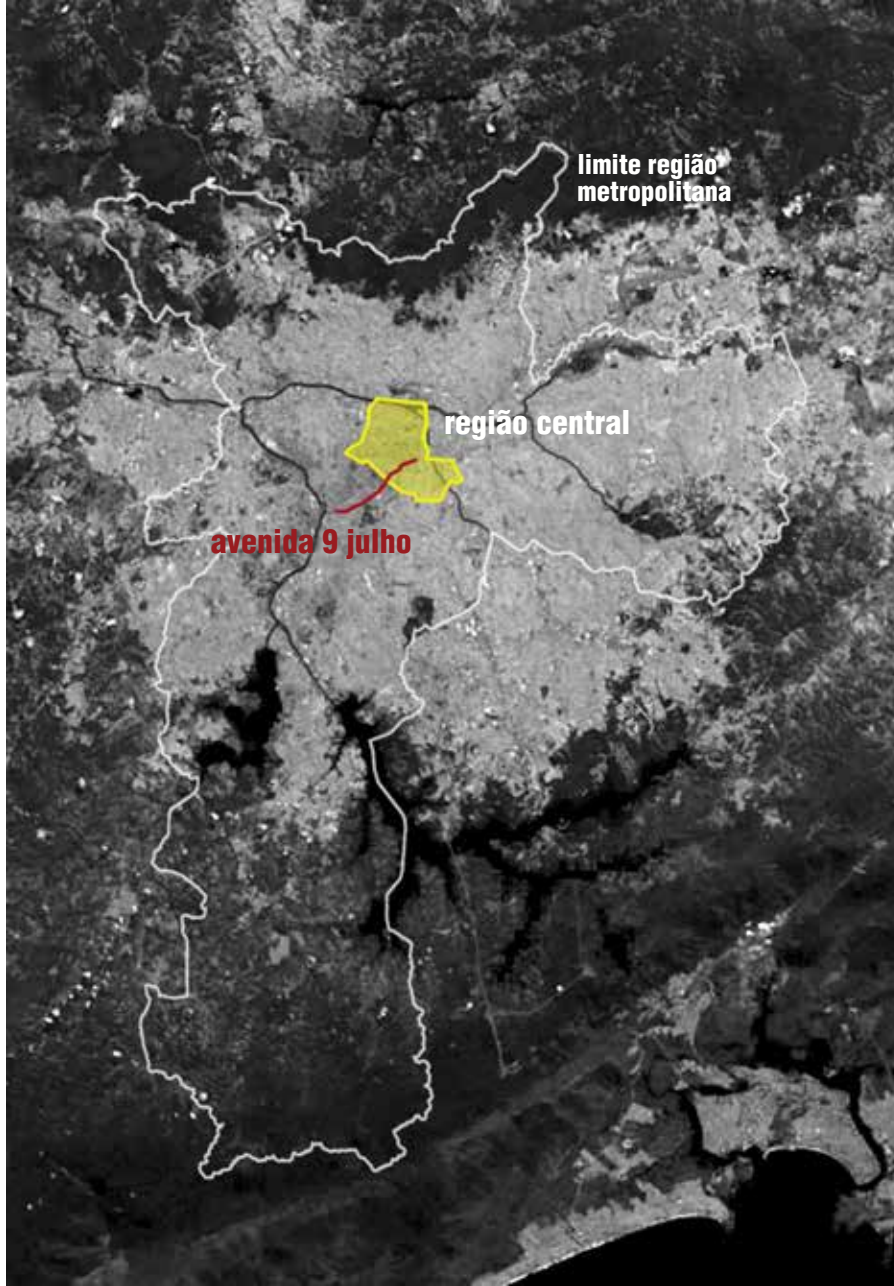
Três autores foram fundamentais a este processo de investigação.

Mark Gottdiener (2010) e sua teoria sobre a influência mútua entre a organização espacial e a organização social de determinada sociedade foram o disparador inicial das reflexões sobre a profunda importância dos espaços da cidade para a própria cidade, assim como, para seus habitantes.

Também discutindo sobre a produção de cidade e de sociedades, agora no tempo urbano contemporâneo, encontra-se a geógrafa Ana Fani Carlos (2011) que, além de traçar a perspectiva de produção espacial como condição, meio e produto da reprodução social da vida, apresenta em seus estudos a importância das ações cotidianas, ou seja, da apropriação diária do espaço, como peça fundamental à compreensão do ambiente urbano em que vivemos.

Sobre o tema dos espaços públicos, a referência principal é o urbanista Jan Gehl (2013) com seus estudos sobre a relação que as pessoas estabelecem com o espaço público na cidade contemporânea. Segundo suas pesquisas, a necessidade de uso do espaço público para o desenvolvimento do que ele chama de “atividades necessárias” vem diminuindo significativamente ao longo dos anos, ou seja, cada vez mais as pessoas apenas se deslocam para os espaços abertos públicos para desenvolver “atividades opcionais”, que no mais das vezes estão relacionadas ao lazer e à recreação. Dessa maneira, as condições de conforto e a atratividade dos espaços se tornam algo essencial para o sucesso de um espaço público nas metrópoles de hoje.

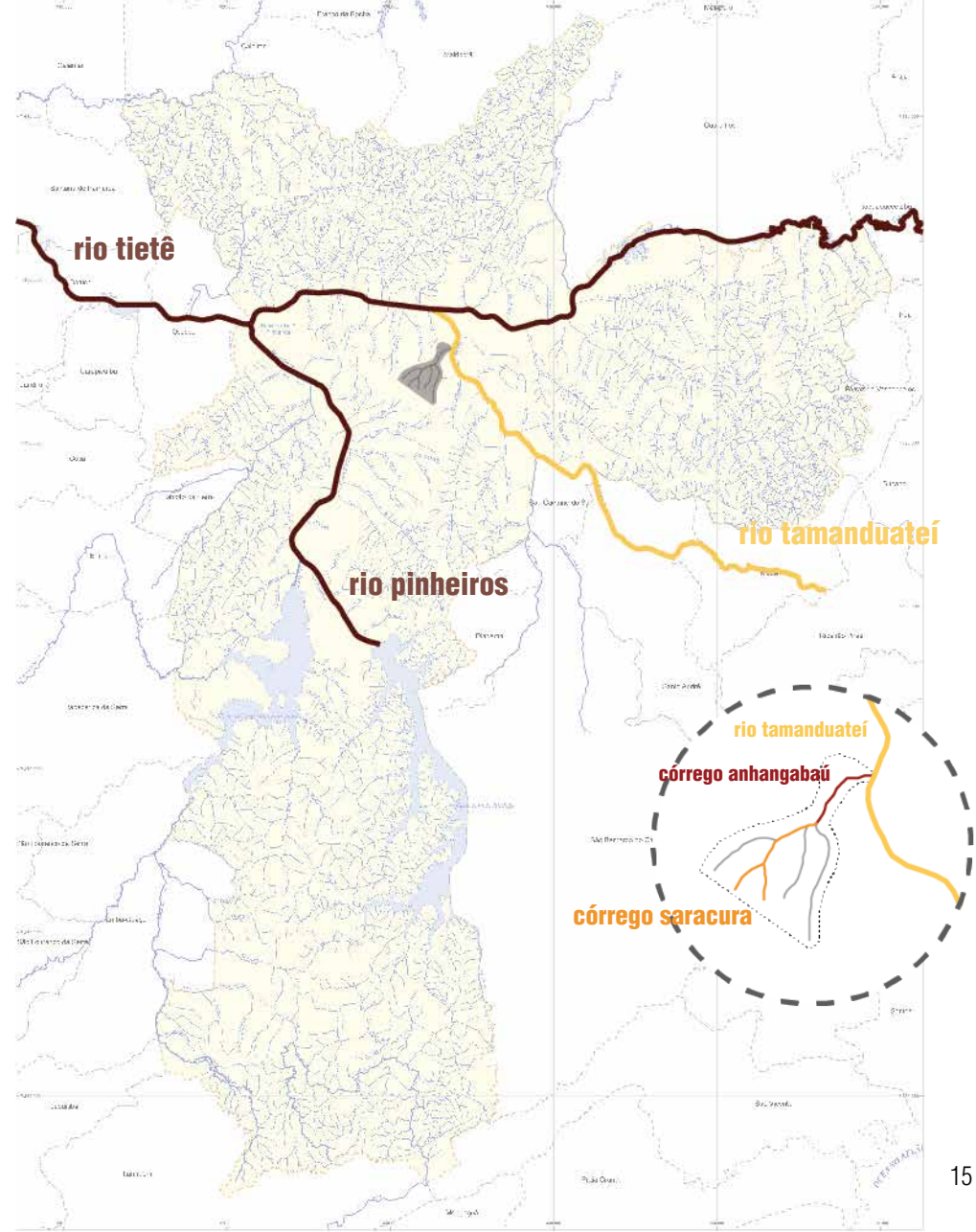
“Ainda que o espaço físico não tenha influência direta na qualidade, conteúdo e intensidade dos contatos sociais, os arquitetos e urbanistas podem influir nas possibilidades de encontros, de olhar, de ouvir as pessoas, possibilidades essas que têm a qualidade em si mesma e se tornam pano de fundo e ponto de partida de outras formas de contato.” (GEHL, 2004)



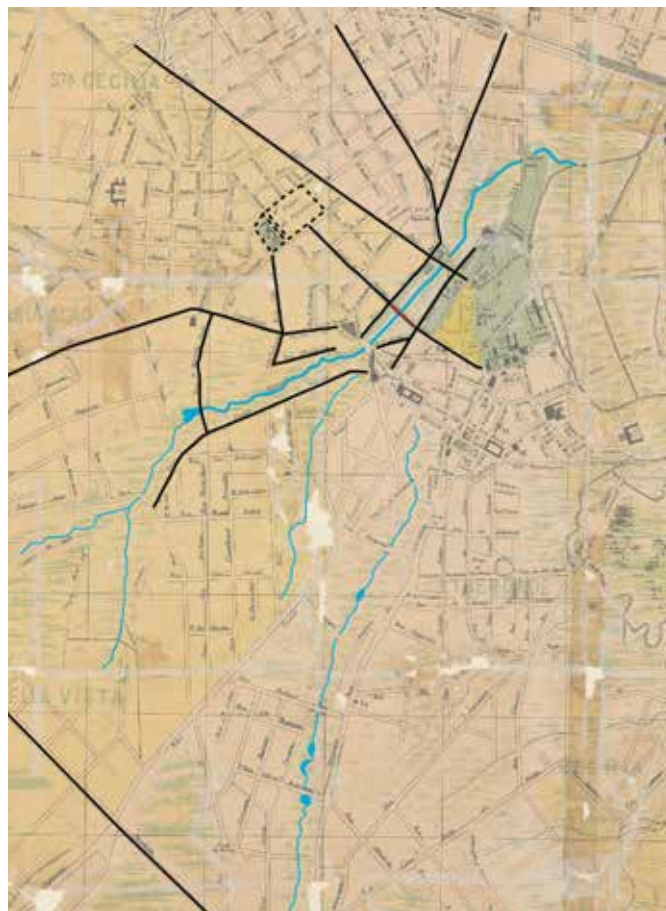
a área ○

A Avenida Nove de Julho, localizada na região central da cidade de São Paulo e principal via de conexão entre as regiões central e sudoeste, foi a área escolhida para o desenvolvimento deste projeto. Sendo hoje uma das vias estruturais da malha rodoviária da cidade, essa avenida foi construída por volta da década de 1930, tendo sido projetada para compor a primeira diametral do Plano de Avenidas de Prestes Maia, formando junto com as avenidas Prestes Maia e 23 de maio um sistema em “Y” que seria responsável pela conexão e distribuição do tráfego da cidade no sentido norte-sul.

Sua construção, assim como a maioria das grandes avenidas da cidade, se deu sobre o fundo de vale de um curso d’água, no caso, o córrego Saracura, hoje totalmente canalizado e praticamente invisível - não fosse pelas periódicas enchentes na região.



O Córrego Saracura faz parte da bacia hidrográfica do Córrego do Anhangabaú, o qual, por sua vez, está inserido da bacia do Rio Tamanduateí, que é um dos três grandes rios que marcam não só a geografia mas também a história da cidade de São Paulo desde os primórdios da ocupação do sítio que ficou conhecido como Triângulo Histórico.



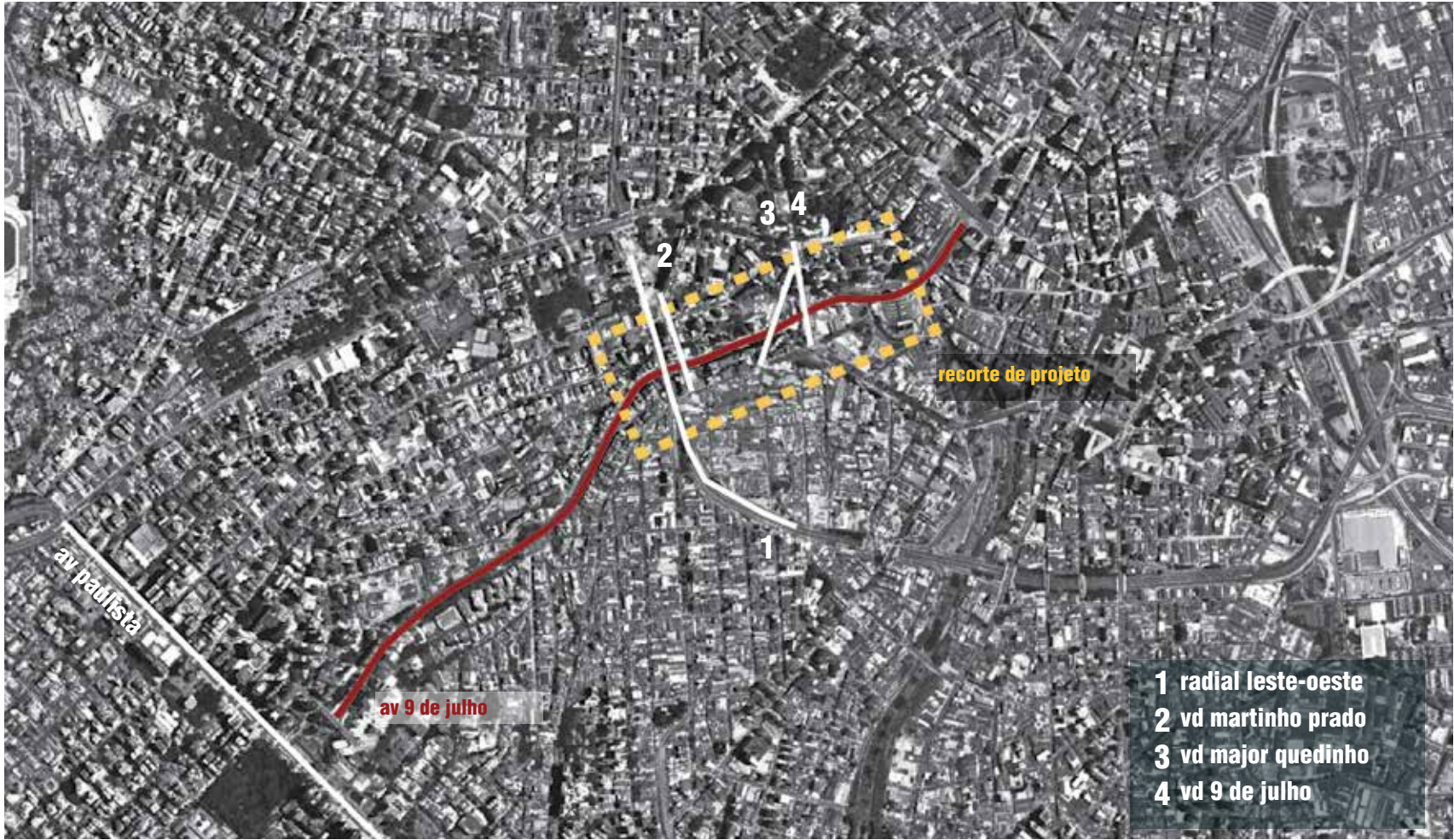
cartografias da cidade nos anos 1881 | 1895 | 1924 | 1930



O estudo das cartas históricas da cidade revela a pressão exercida pelo crescimento desenfreado da mancha urbana sobre essa área de várzea e fundo de vale, a qual permaneceu majoritariamente não ocupada até meados da construção da Avenida Nove de Julho, quando finalmente os grandes lotes de chácaras que até então resguardavam o curso d'água foram parcelados e totalmente ocupados. É a partir desse momento que o traçado do córrego desaparece da cartografia, sinalizando a canalização de suas águas.

O diagrama ao lado destaca e resume as principais referências e marcos ao longo de todo o traçado da Nove de Julho. O recorte selecionado para ser trabalhado no projeto limita-se ao trecho mais central dela, situado entre o Terminal Bandeira e a Radial Leste-Oeste. Este foi o trecho escolhido por ser a condição mais enclausurada do vale, momento em que a avenida não é cortada transversalmente por nenhuma outra via na mesma cota - é cortada apenas por vias elevadas, passarelas e viadutos. Esse recorte pareceu apresentar um grande potencial para abrigar uma rede de travessias de pedestres que tivesse aliada a ela, uma rede de espaços livres públicos que estruturasse percursos-narrativas urbanos que pudessem dar profundidade à experiência do caminhar pela região.

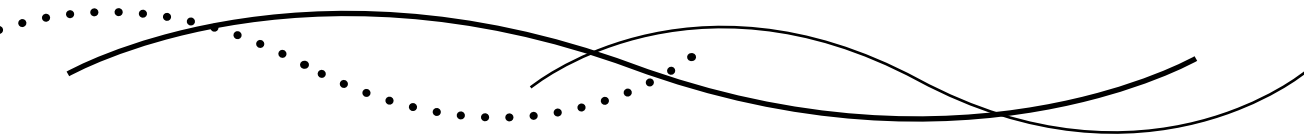




- 1 radial leste-oeste
- 2 vd martinho prado
- 3 vd major quedinho
- 4 vd 9 de julho

um olhar sobre a área 

“A área central da cidade sofreu, ao longo de praticamente todo o século XX, um processo de desvalorização simbólica, de estagnação imobiliária e de degradação de suas condições ambientais. Esse processo foi a contraface do surgimento de novas geografias com funções de centralidade, no rastro do deslocamento geográfico das classes de mais alta renda.” (PMSP, 2014)



Inúmeros térreos das edificações ao longo da Avenida encontram-se desocupados. Alguns por falta de interesse de quem os alugue, outros por falta de interesse dos proprietários em alugá-los, sendo essa segunda situação bastante frequente em edifícios residenciais



A sensação de quem está no canteiro central da Avenida é de extrema vulnerabilidade. O desconforto é bem grande pois sua área é estreita, os carros e ônibus passam muitos próximos e a uma velocidade muito alta

“É aí que as pessoas não ficam, mas atravessam no ritmo dos semáforos seguindo as ordens impostas pelo tempo da circulação rodoviária.” (CARLOS, 2007)



A falta de escala humana é característica ao longo de todo o traçado da Avenida. As calçadas são largas porém desertas, a sensação de quem as percorre é de que a extensão a ser percorrida é longa e desgastante demais, precisamente por conta da ausência de mobiliário, de arborização e de outras pessoas caminhando



Projeto social "Resgatando Vidas através da música", localizado sob o viaduto Major Quedinho



Fundação Jovem Profissional que oferece cursos profissionalizantes aos jovens em situação de vulnerabilidade social, localizada sob o Viaduto Nove de Julho

Muitos projetos sociais são desenvolvidos sob os viadutos da área exatamente por ela ser um conhecido ponto de vulnerabilidade social dentro da região central. Entretanto, pouco se pode conhecer e se envolver com tais iniciativas, visto que elas se encontram “escondidas” atrás de grandes muros



CREAS Bela Vista - Centro de Referência Especializado de Assistência Social, localizado sob a Radial Leste-Oeste



Passarela elevada de pedestres que ocupa mais da metade da extensão da calçada



Mensagem aos pedestres que passam pela Avenida Nove de Julho deixada na porta de um dos edifício residenciais "entrada pela rua Avanhandava, não insista". Muitas das edificações que possuem saída tanto para o nível do vale quanto para a cota alta, abandonam e desativam as entradas e as fachadas voltadas para a Avenida



Placa “proibido trânsito de pedestres” localizada nas laterias do Terminal Bandeira de ônibus que instalou, ao longo dos anos, passarelas elevadas para a travessia de pedestres, delegando ao acaso o que acontece nas áreas contidas logo abaixo das travessias



Passagem para pedestres que liga a Avenida Nove de Julho com a Rua Avanhandava, estreita por conta da ocupação do comércio de flores que tomou todo o espaço sob a Avenida Radial Leste-Oeste



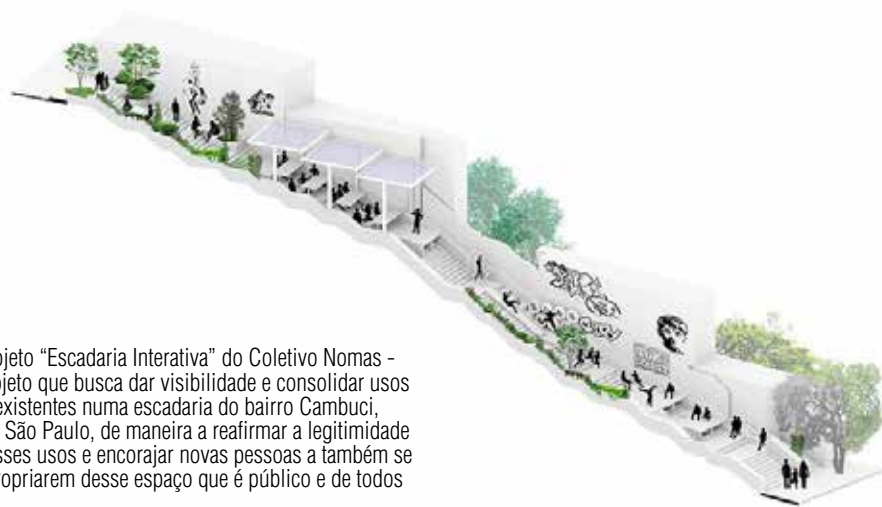
contexto atual

O projeto aqui apresentado se insere diretamente na discussão de revisão da legislação urbanística da cidade de São Paulo que vem ocorrendo nos últimos anos. Ele incorpora uma série de novas medidas aprovadas no novo Plano Diretor Estratégico da cidade, assim como também contribui para a revisão participativa da Lei de Parcelamento Uso e Ocupação do Solo atualmente em curso. De maneira mais específica, o projeto apresenta-se bastante alinhado com a iniciativa piloto chamada Centro Diálogo Aberto, da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, implantada em Outubro e que terá duração até o final do ano. Ambos os projetos baseiam-se na ideia de concretizar na cidade um convite às pessoas, para que elas ressignifiquem os espaços livres do centro através da ocupação deles. Por meio de melhorias físicas e da realização de uma programação cultural constante, as pessoas são incentivadas a [re]criarem o hábito de estar nos espaços da cidade, ao invés de apenas passar por eles; elas são convidadas ao encontro, ao lazer e à mudança de comportamento diário na cidade.

Este trabalho também está diretamente alinhado com a meta de expansão das ciclofaixas e ciclovias por toda a cidade, que vem sendo implantada pela Prefeitura desde o ano de 2013; assim como também com a iniciativa wi-fi na praça que, mais uma vez, objetiva atrair as pessoas para o espaço externo e para o convívio público.



Bicicletário no Largo da Batata - projeto estrategicamente implantado para atrair pessoas para esse contestado espaço da cidade de São Paulo



Projeto “Escadaria Interativa” do Coletivo Nomas - projeto que busca dar visibilidade e consolidar usos já existentes numa escadaria do bairro Cambuci, em São Paulo, de maneira a reafirmar a legitimidade desses usos e encorajar novas pessoas a também se apropriarem desse espaço que é público e de todos

referências projetuais



Projeto piloto implantado no Largo do São Francisco, no centro de São Paulo, que faz parte da iniciativa Centro Diálogo Aberto

estratégias ○



As estratégias adotadas no projeto são:

_ativar os térreos das edificações ao longo da Avenida Nove de Julho através do redesenho e redistribuição do espaço da rua, que na proposta passa a incorporar além das duas faixas já existentes de circulação para carros em cada sentido de tráfego - estreitadas no projeto -, ainda uma faixa exclusiva para uma linha de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), em substituição ao atual corredor de ônibus; além de uma ciclovia segregada localizada logo ao lado das calçadas, as quais são alargadas no projeto;

_fornecer suporte à permanência de pessoas na área, aumentando assim o tempo em que há movimento na rua e também nos espaços livres ao longo dela, através da implantação de mobiliário, arborização e da consolidação de um sistema de espaços livres ao longo da Avenida que também objetiva fortalecer a conexão da área - cota baixa - com seu entorno imediato - cota alta - e, assim, promover fluidez e continuidade ao tecido urbano da cidade;

_proteção e priorização de pedestres, ciclistas e usuários de transporte público - nessa ordem - no novo desenho da rua e também na proposta para os espaços livres;

_dar visibilidade aos usos e projetos que já acontecem nos espaços livres e nos baixos dos viadutos ao longo do percurso da Avenida com a intenção de fortalecer uma identidade da área e atrair mais pessoas a utilizarem e a conviverem nesses espaços; aqui, o princípio de fachada ativa previsto no novo PDE da cidade é aplicado extensamente, e não só é aplicado às edificações particulares como também, e principalmente, aos espaços públicos sob os viadutos com a intenção de criar eventos e atividades que atraiam as pessoas, principalmente os moradores da própria região, a estarem nas ruas nos mais diversos horários do dia e da noite;



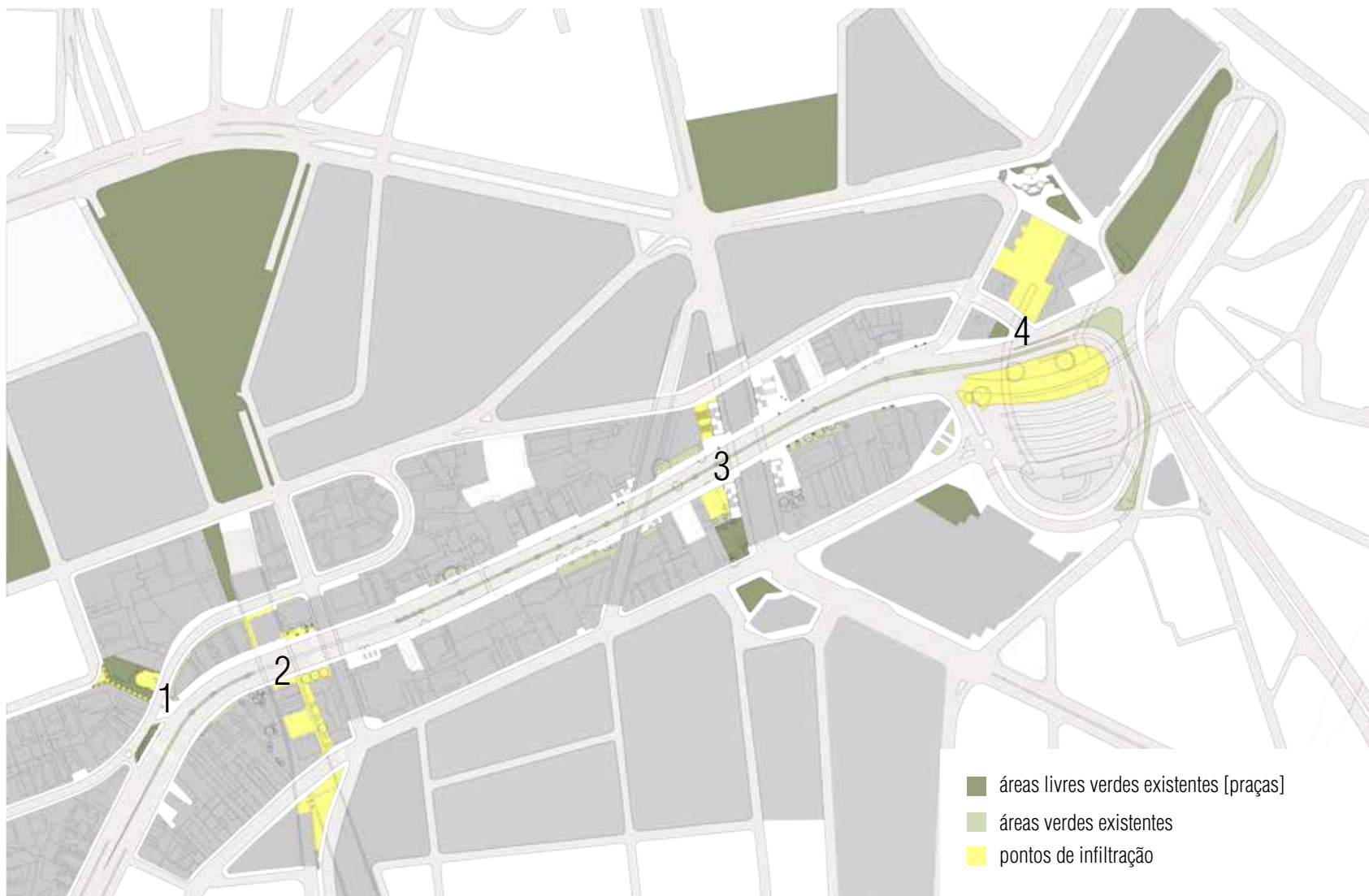


◎ proposta de sistema

Para estruturar o percurso que se pretende criar pela Avenida Nove de Julho, assim como também para fortalecer o novo desenho urbano e as novas dinâmicas propostas pelo projeto, prevê-se a integração dos espaços livres já existentes na área e nos seus arredores com alguns espaços novos aqui propostos, de maneira a compor um único e integrado sistema de espaços livres de permanência e de passagem na malha da cidade, com a intenção de agregar profundidade e sentido à experiência da área.

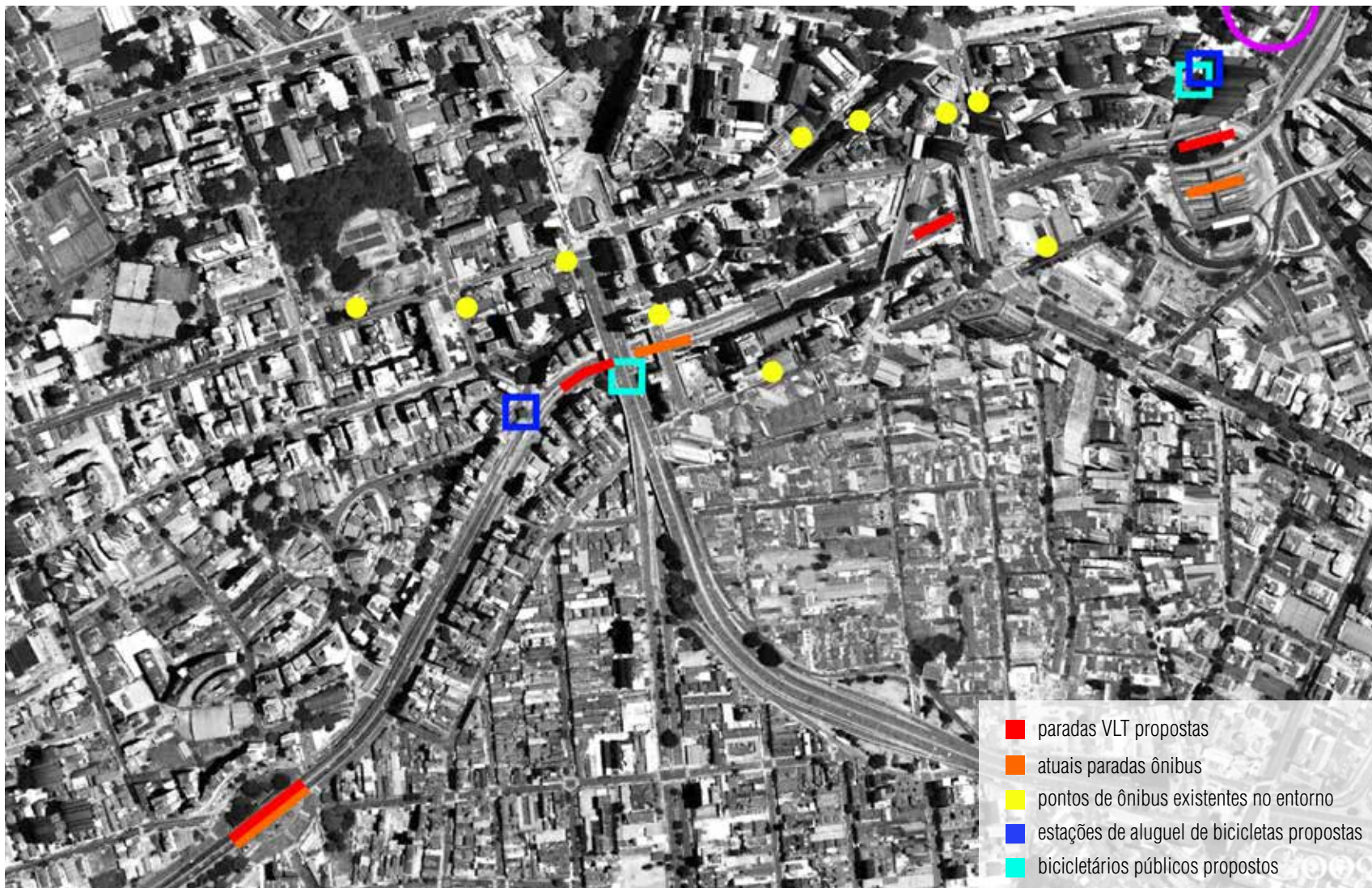
Dessa maneira, são selecionados 4 pontos estratégicos dentro do recorte da Avenida já estabelecido anteriormente, que são aqui chamados de pontos de infiltração, os quais se configurariam como verdadeiras portas de acesso ao fundo do vale e à Avenida em si, servindo exclusivamente para a circulação de quem está a pé.

A ideia da criação desses pontos de travessia do vale pela cota baixa - em contraponto às travessias existentes pela cota alta através dos viadutos e passarelas - é que essas passagens representem pontos de contato entre as dinâmicas de circulação, as dinâmicas de uso já existentes nesse lugares e ainda as novas dinâmicas que podem vir a ser propostas por novos usuários e passantes atraídos pelo projeto. A intenção portanto é criar um espaço de possibilidade, um lugar que abrigue a convivência e a diversidade da região.





novas conexões e integrações propostas pelo projeto



A proposta de redesenho do traçado e de reorganização das dinâmicas de circulação da Avenida Nove de Julho surge com algumas intenções.

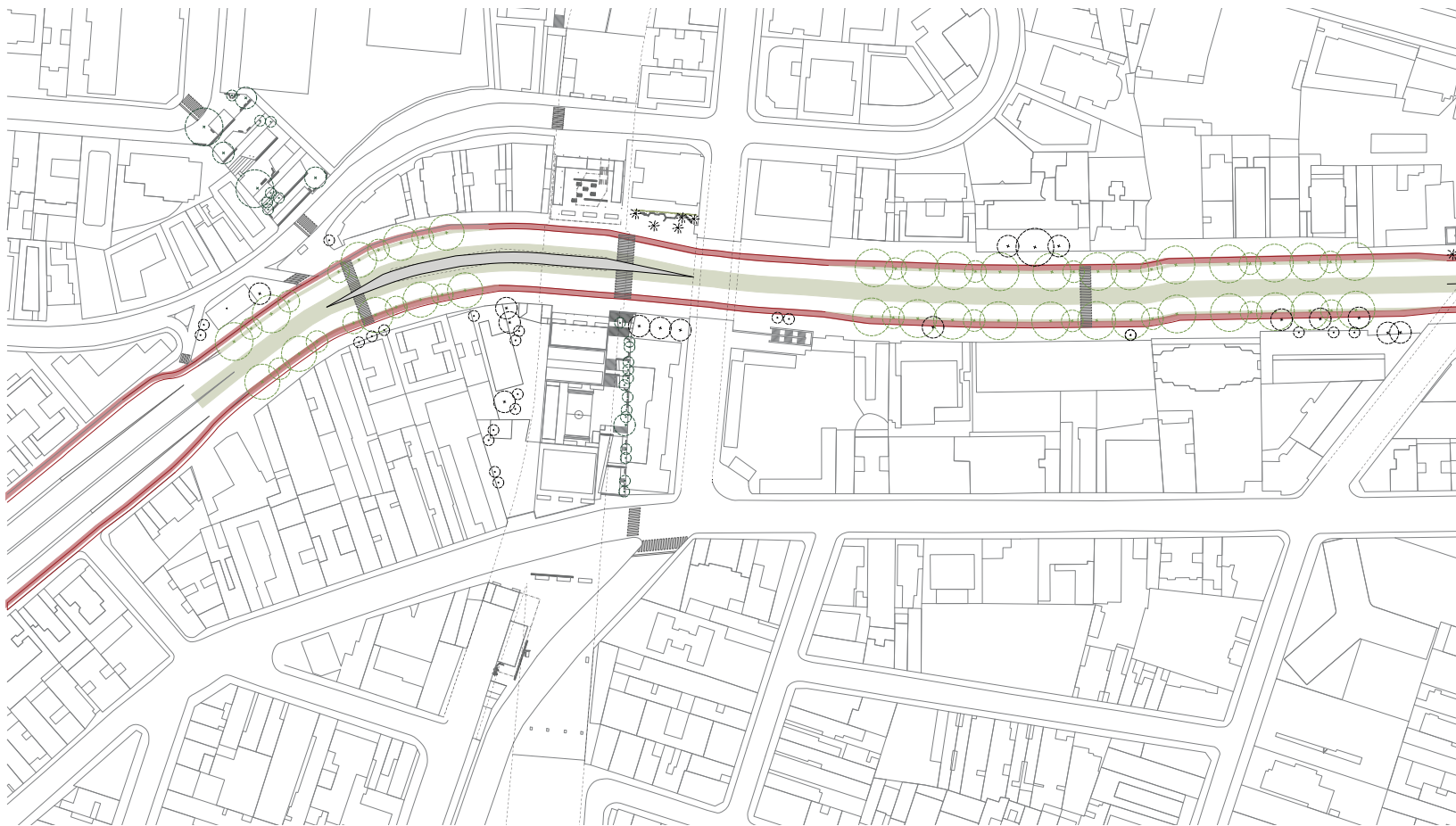
_democratizar o uso do espaço da rua, promovendo uma redistribuição mais equitativa desse espaço entre os diferentes modais;

_aumentar a segurança para as pessoas que se deslocam a partir de diferentes modais em seu dia-a-dia;

_melhorar as condições de conforto para quem caminha pela rua retirando a circulação de ônibus da Avenida [como estratégia de atenuação do barulho, da poluição e do calor] e propondo em seu lugar uma linha de VLT; e, também, reduzindo a largura das faixas de circulação dos carros e assim, conseqüentemente, sua velocidade;

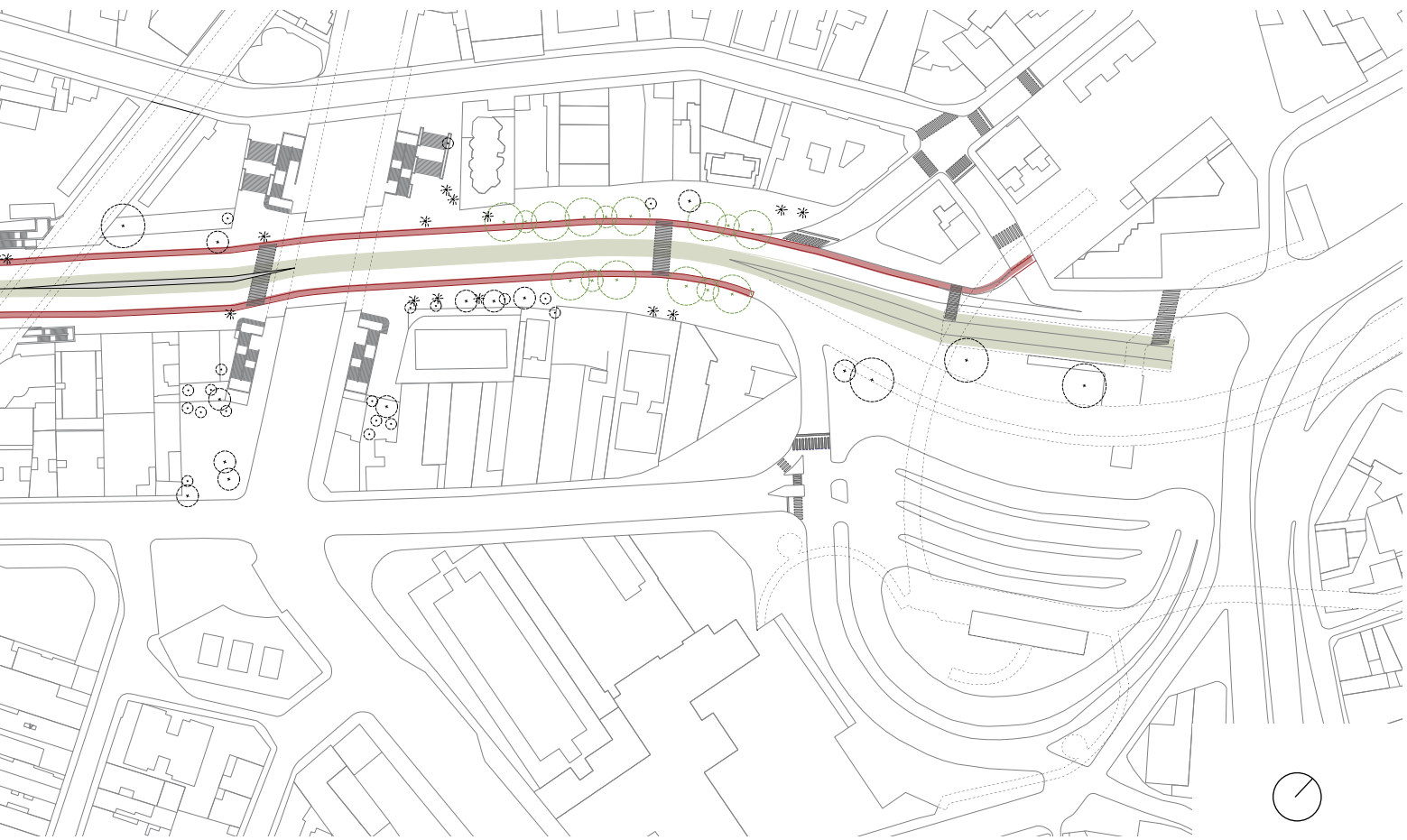
_compatibilizar a nova linha de transporte público e suas paradas com o sistema de espaços livres proposto, promovendo algumas alterações nas antigas paradas de ônibus que passariam agora a ser paradas de VLT; criando uma nova parada intermediária que facilitará os deslocamentos para as pessoas; e ainda criando uma integração entre modais na região do Terminal Bandeira que passaria assim a contar com um espaço de praça e terminal de VLT que se integraria às redes de ônibus e metrô já existentes na área;

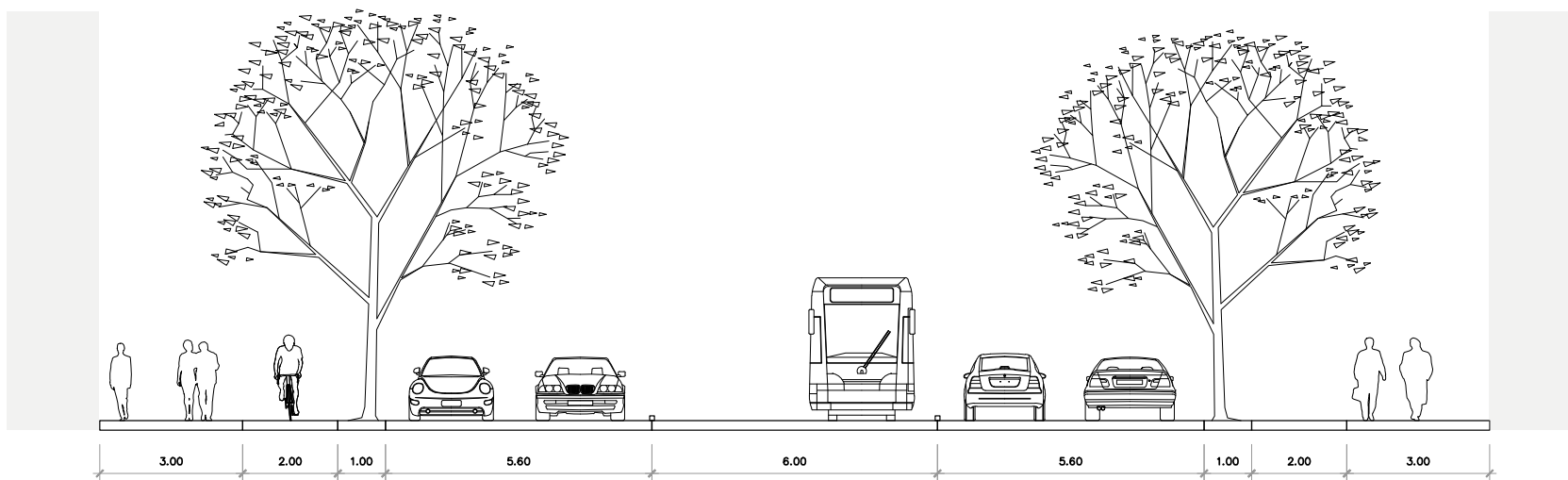
_criar estações de aluguel de bicicletas e também bicicletários públicos próximos às conexões intermodais de maneira a incentivar o uso diário desse modal como uma alternativa real de transporte ou como complementar nos deslocamentos diários



implantação geral da proposta do sistema

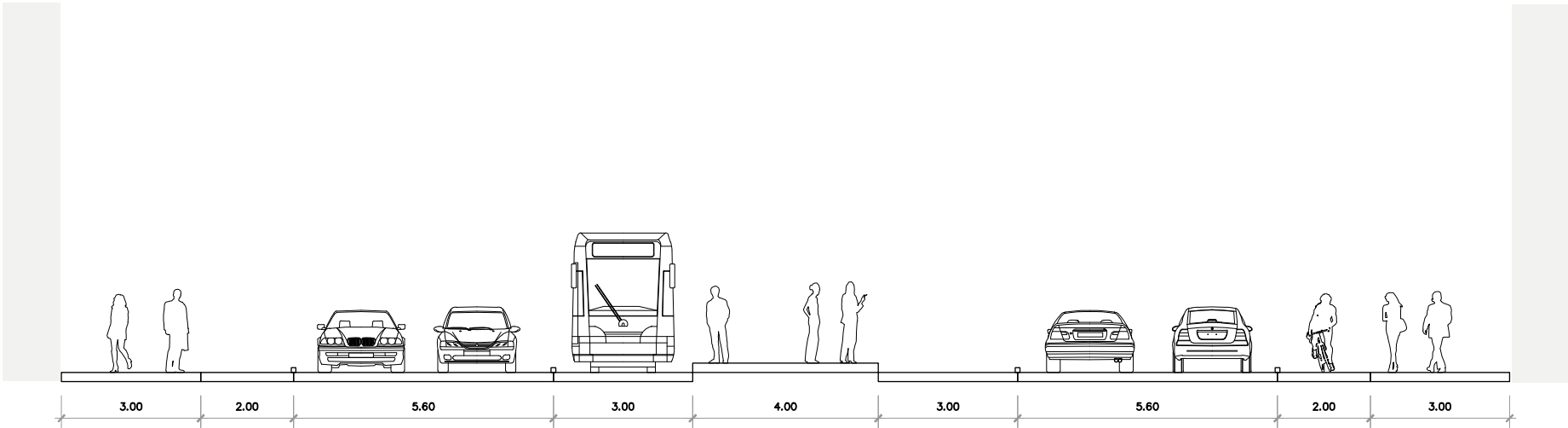
em vermelho as novas ciclovias; em verde a linha de VLT implantada sobre grama; a arborização na cor verde é proposta pelo projeto e a em cor preta é existente





cortes esquemáticos das duas situações previstas na proposta de reorganização do espaço da rua

a proposta também considera estratégias de mitigação dos problemas das enchentes na região propondo o aumento da permeabilidade do solo na rua através da substituição do piso das calçadas por placas de piso drenante em concreto poroso [90% absorção] e também de canteiros de árvores e grama sempre que a largura da via permitir visando o aumento da superfície de percolação e também aproveitando para criar um distanciamento dos carros com relação aos pedestres e às bicicletas considerando questões de proteção e conforto





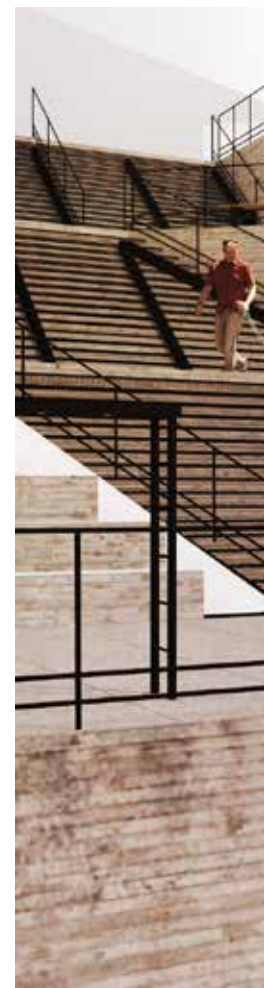
Dentre os pontos de infiltração propostos, elegeu-se dois deles para o desenvolvimento de uma proposta de projeto mais detalhada que pudesse dar conta de representar a intenção pretendida para o todo do sistema. As áreas escolhidas foram a travessia pela escadaria que conecta as ruas Frei Caneca, Caio Prado e Avanhandava [ponto de infiltração 1] e a travessia por baixo da Radial Leste-Oeste [ponto de infiltração 2], estando ambas as áreas fortemente relacionadas com o fluxo e a dinâmica do transporte público já existentes atualmente em decorrência da proximidade com a parada de ônibus Parada INSS.



◎ ponto de infiltração 1

planta geral escadaria frei caneca

- 1** extensão da calçada pra dentro da praça [indicando a quem passa que algo acontece nesse lugar]
- 2** equipamentos de ginástica e exercício físico
- 3** playground
- 4** curso d'água natural escorrendo sobre uma escadaria de concreto [ponto de contato com a questão das águas]
- 5** estação de aluguel de bicicletas





◎ ponto de infiltração 2

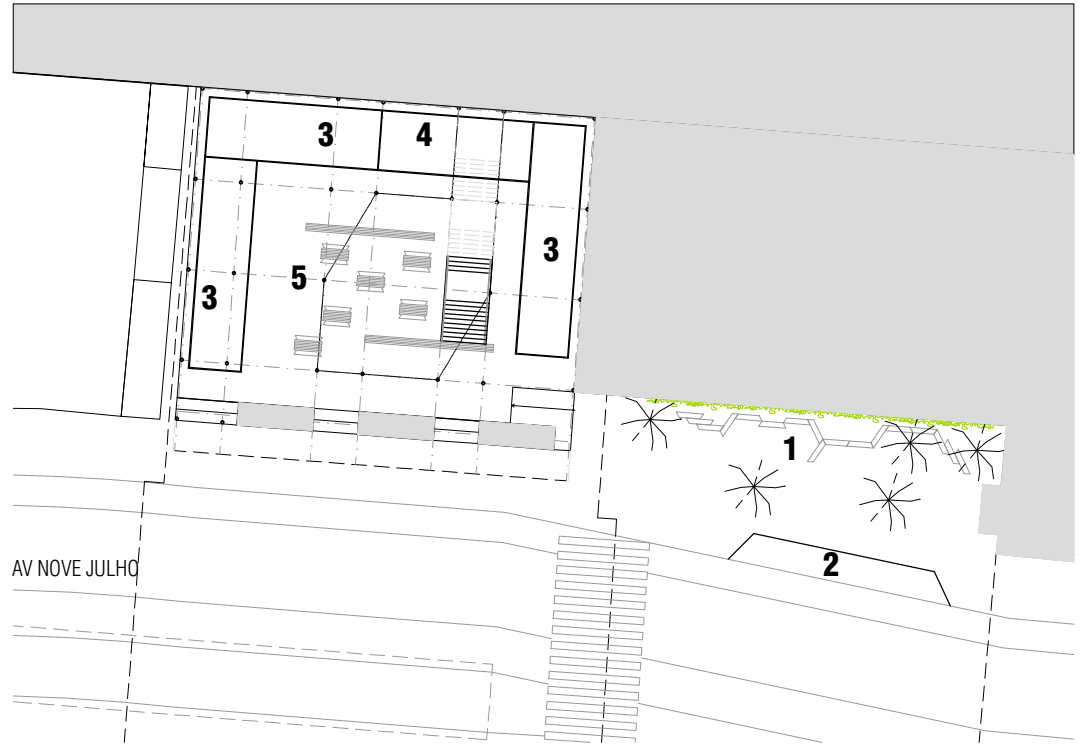


atual passagem estreita para os pedestres

A proposta para esse lugar que hoje encontra-se ocupado por um comércio de flores é, além de retomar esse espaço público para a fruição e a convivência das pessoas, criar no nível da Avenida uma espécie de refúgio, um local onde possa se estar, comprar ou simplesmente aproveitar o mobiliário e a experiência que ele oferece; criar uma espécie de microclima bem ao lado da agitada avenida.

Na parte de fora, onde hoje encontra-se um alto muro de fundo de uma edificação, a proposta é a implementação de um jardim vertical comprovando que mesmo com pouco espaço é possível melhorar a qualidade e a ambiência de um espaço através da vegetação. Esse jardim também pretende compor um pano de fundo e uma vista agradável para quem desce pela escadaria proposta do outro lado da avenida.

- jardim vertical **1**
- espaço reservado para o estacionamento de food trucks **2**
- espaço para comércio e serviços **3**
- WC **4**
- vão livre central com pé direito duplo e mobiliário de mesas e cadeiras e piso recortado por grandes ralos que transportam de maneira lúdica e didática as águas pluviais **5**

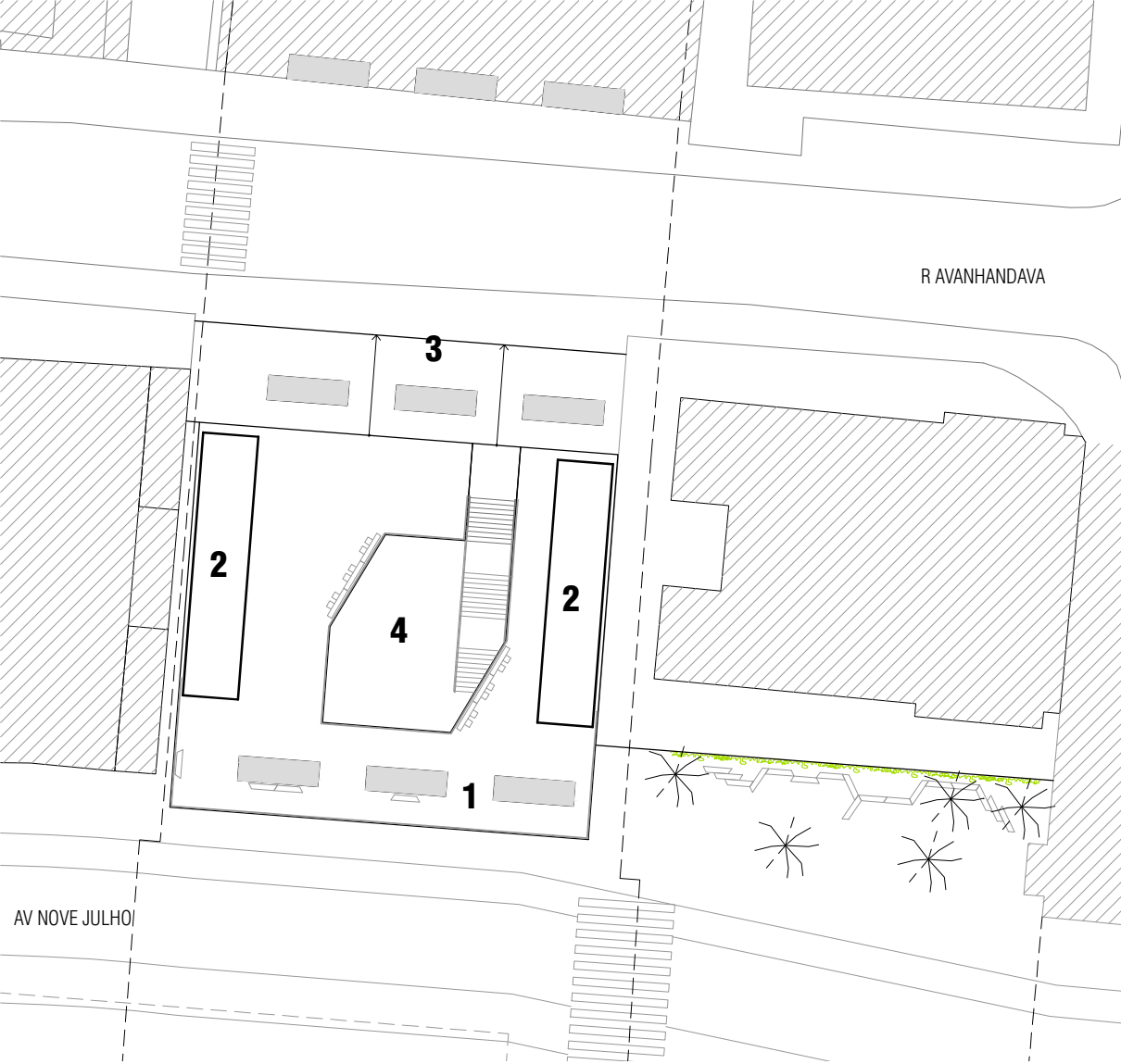


planta pavimento térreo [cota avenida]

proposta para o local onde hoje funciona o mercado das flores, que é realocado para os espaços pra comércio indicados na planta







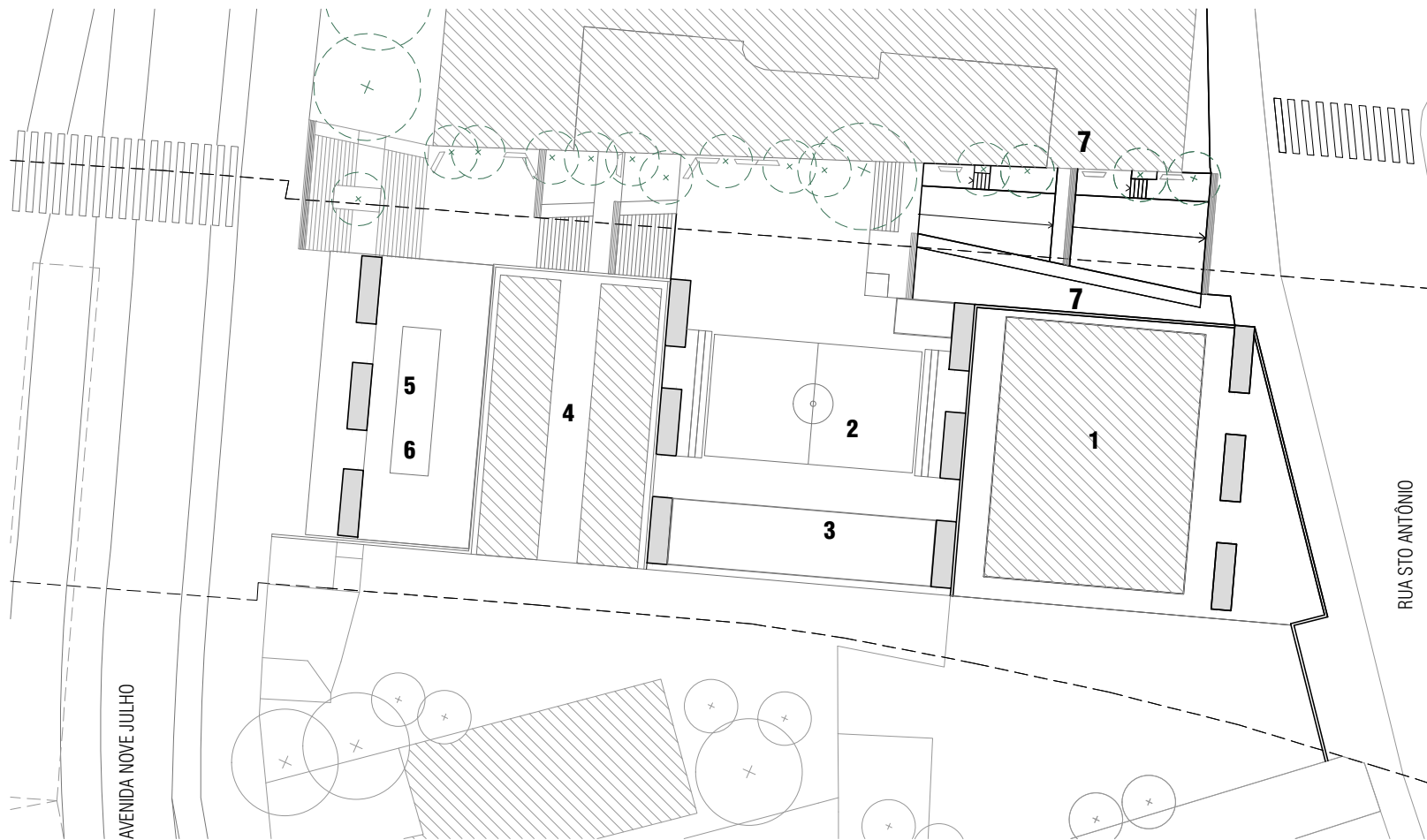
- 1** varanda que avança sobre a calçada da avenida
- 2** comércio e serviços
- 3** acesso por rampa a partir da r avanhandava
- 4** vão central que permite a visualização e maior iluminação ao térreo

planta primeiro pavimento

criação de uma laje que permita uma melhor ocupação do espaço sob a radial leste que possui um pé direito grande com uma extensão em varanda de onde é possível observar a Avenida; comércios e serviços previstos para atrair pessoas e proporcionar movimento em diversos horários



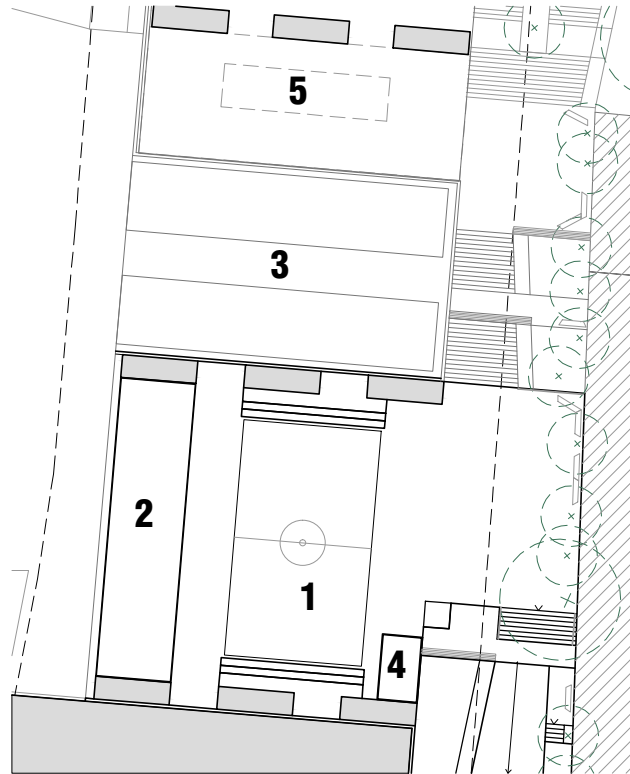
perspectiva da proposta



vista superior geral da proposta para a passagem lateral ao CREAS

- 1** administração CREAS
- 2** quadra de uso compartilhado [convivência]
- 3** sala multiuso para desenvolvimento de atividades CREAS+comunidade
- 4** WCs CREAS
- 5** primeiro pav - vestiário e sala multiuso para CREAS
- 6** pav térreo [nível avenida] - bicicletário público
- 7** muro para grafitti - expressão da comunidade e dos usuários

Proposta de abertura de uma passagem de pedestres entre o CREAS e o prédio ao seu lado, sob a Radial Leste-Oeste. Nessa passagem estruturou-se o percurso com um bicicletário no nível da Avenida e, logo acima dele, um vestiário para os ciclistas e uma sala multiuso para o CREAS; na sequência, na cota intermediária, propõem-se uma quadra de esportes de uso comum entre a comunidade e o CREAS, juntamente com mais uma sala para o desenvolvimento de atividades de socialização do Centro; e por fim uma espécie de galeria urbana a céu aberto onde os muros tanto do CREAS quanto da edificação ao lado são utilizados para a livre expressão da comunidade, dos passantes e dos atendidos pelo CREAS.

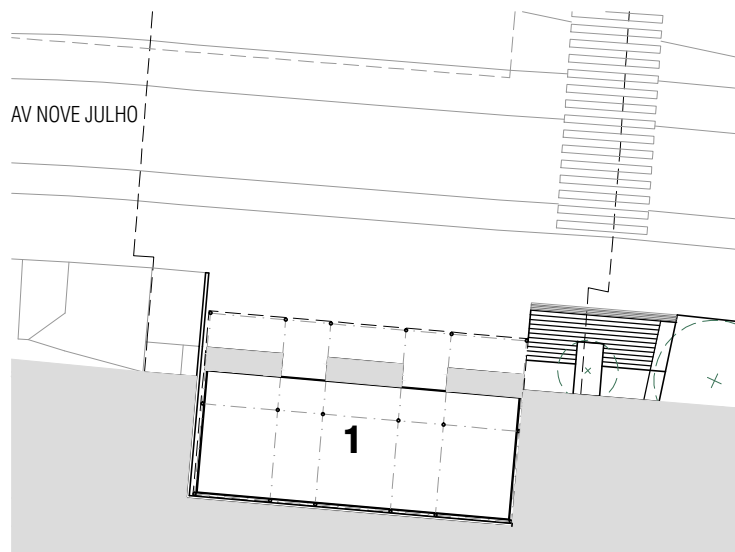


- 1** quadra esportes
- 2** sala multiuso
- 3** WCs CREAS
- 4** almoxarifado
- 5** vestiários ciclistas e sala multiuso

planta nível intermediário - quadra de esportes e sala multiuso

a intenção é oferecer um espaço onde o CREAS possa exercer sua função de reintegrar as pessoas em situação de rua que eles atendem com a comunidade. nada melhor do que fazer isso através do esporte e da recreação





plantas do térreo [esq] e do pavimento superior [dir]

- 1** bicicletário público
- 2** sala multiuso
- 3** vestiário ciclistas
- 4** bebedouros
- 5** WCs CREAS

onde hoje fica uma parte do CREAS que não é utilizada, propõem-se a criação de um bicicletário, tendo em vista a proximidade com um importante ponto do transporte público na cidade, a parada INSS. Acima do bicicletário, aproveita-se o espaço criado pela sua laje de cobertura para propor vestiário e bebedouro aos ciclistas que utilizarem o bicicletário e também mais uma sala ou ponto de contato possível entra as atividades desenvolvidas pelo CREAS e a comunidade que utiliza a passagem



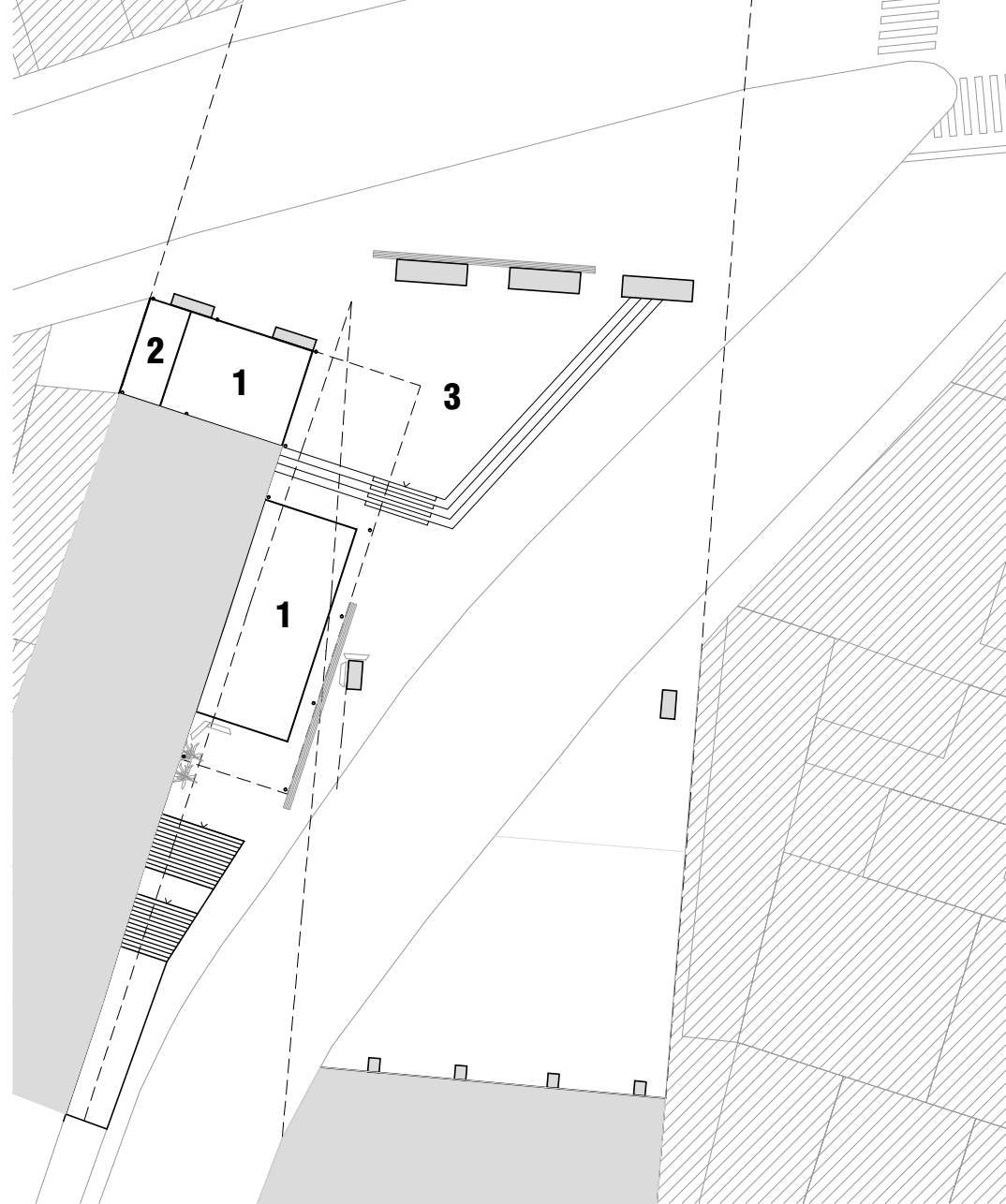


planta da proposta sob o viaduto do café

Esse espaço, que hoje é utilizado para estacionamento, um dia já foi palco de um projeto social bastante conhecido chamado “Biblioteca comunitária Cora Garrido”. A ideia então para este lugar é que esse projeto seja retomado e que ele incorpore a dimensão de midiateca, ou seja, que se torne um espaço de cultura e lazer para a comunidade e que se utilize da estrutura criada na parte externa da midiateca que se configura como uma ótima arquibancada para acomodação de público para a projeções de filmes ao ar livre



- miateca **1**
WC **2**
arquibanca cinema ao ar livre **3**







bibliografia

CARLOS, Ana Fani Alessandri. O lugar no/do mundo. São Paulo: FFLCH, 2007.

_____. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.) A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas/Jan Gehl; tradução Anita Di Marco, 2ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOTTDIENER, Mark. A Produção Social do Espaço Urbano. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010. 2ed.

LEITE, Rogerio Proença. Espaços públicos na pós-modernidade. In: FORTUNA, Carlos; LEITE, Rogerio Proença. Plural de Cidade: Novos Léxicos Urbanos. Almedina, São Paulo, 2009.

MARICATO, Ermínia. Entrevistada por Teoria e Debate. In: Nossas Cidades são bombas socioecológicas / Ermínia Maricato. Ensaios Fragmentados, 2013. Disponível em: < <http://ensaiosfragmentados.com/2013/08/21/nossas-cidades-sao-bombas-socioecologicas-erminia-maricato/>>.

MEDIANERAS: Buenos Aires na Era do Amor Virtual. Direção de Gustavo Taretto. Produção de Natacha Cervi e Hernán Musaluppi. Argentina, 2011. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=8ja-vEbiY1c>>.

ROLNIK, Raquel. Entrevista. In: Raquel Rolnik: segregação urbana aceita na ditadura segue sendo o padrão. Viomundo, 2014. Disponível em: < <http://www.viomundo.com.br/denuncias/raquel-rolnik-segregacao-urbana-adoptada-na-ditadura-militar-segue-sendo-o-padrao-no-brasil.html>>.

_____. Urbanismo aos pedaços. Blog da Raquel Rolnik, 2014. Disponível em: < <http://raquelrolnik.wordpress.com/2014/04/22/urbanismo-aos-pedacos/>>.

VIGLIECCA, Hector. Entrevistado por ARQ!IN LOCO - Por dentro do processo criativo. Portal ARQ!BACANA, 2014. Disponível em: < <https://www.youtube.com/watch?v=3hadldUuRmE>>.

TOLEDO, Benedito Lima de. São Paulo: três cidades em um século. São Paulo: Cosac Naify, Duas Cidades, 2007. 4ed. rev.

todas as fotografias apresentadas neste caderno são de autoria própria

