

Espaços públicos e a cidade que queremos

Secretaria Municipal de Desenvolvimento
Urbano

Sumário

05	Apresentação
07	Rede de espaços públicos: Conceito, diálogo, metodologia
08	Renovação das formas de uso
12	Diálogo aberto
14	Projetos-piloto
16	Ações estratégicas
17	Caixa de ferramentas
27	Projetos
29	Centro Aberto
75	Mobiliário do Largo da Batata
93	Parklets Municipais
103	Vale do Anhangabaú
123	Calçadas / Sete de Abril
141	Santo Amaro
159	Considerações finais
166	Créditos



Apresentação

A cidade oferece inúmeras oportunidades a quem nela vive. São oportunidades que se tem de habitar e trabalhar, de ter direito ao lazer e à cultura, às compras e aos serviços, ao usufruto de locais de encontro e a propiciar capacitação e educação aos seus cidadãos. Estas oportunidades geram nos habitantes da cidade não só a necessidade de deslocamento por seu território, mas, principalmente, a necessidade de permanência em seus inúmeros espaços. E são nas áreas de permanência, principalmente os espaços públicos, que se manifestam as demandas dos cidadãos. Entretanto, para garantir a presença de toda a população no espaço é necessário estar atento a como as diferentes demandas e dinâmicas acontecem em suas ruas, avenidas, praças e parques, e qual é o impacto na qualidade da infraestrutura e da paisagem da cidade.

Em São Paulo, a qualificação dos espaços públicos e de suas formas de ocupação constitui um tema exaustivamente debatido nos últimos trinta anos, período em que a cidade buscou se reinventar mediante uma série de projetos e obras a fim de se requalificar. Todavia, essas ações não atingiram plenamente seus objetivos, pois não priorizaram o que de mais relevante os espaços públicos suscitam: a maneira como as pessoas os utilizam.

Pensar a recuperação dos espaços públicos passa necessariamente pelo entendimento de suas formas de uso. É preciso não simplesmente cons-

truir novos espaços, mas sim transformar as estruturas preexistentes, a fim de renovar o seu uso e dotá-las de significação, ou seja, transformar esses espaços em lugares em que se potencialize o domínio público.

A presente publicação tem o objetivo de registrar algumas práticas realizadas pela SMDU e SP Urbanismo, na gestão 2013–2016, voltadas à ação sobre o espaço público pelo viés da compreensão de seus modos de uso. Os projetos aqui apresentados foram construídos a partir de um extenso trabalho de leitura das condições e das potencialidades existentes, buscando sempre a melhor estrutura para o desenvolvimento de uma cidadania plena.

Fernando de Mello Franco
Secretário Municipal de
Desenvolvimento Urbano

Rede de espaços públicos: Conceito, diálogo, metodologia

Renovação das formas de uso

A perspectiva de renovação das formas de uso dos espaços da cidade ocorre não só pelo apreço e cuidado com as áreas públicas, mas também pela necessidade de atualização e transformação das estruturas preexistentes. Neste sentido a diversificação das atividades, envolvendo um número maior de grupos de usuários, constitui o instrumento fundamental para construir a apropriação pública do espaço. Além de melhorar a percepção de segurança e de qualidade dos espaços, esse processo leva ao reforço do sentido de pertencimento e de identificação da população com a cidade. A ressignificação de seus usos passa, portanto, pelo entendimento da renovação e da gestão dos espaços públicos como um campo de negociação de conflitos de seus cidadãos, em que a coexistência pública se torne não somente possível, mas prioritariamente desejável.

Para além do tratamento da infraestrutura e do desenho de sua paisagem, a discussão relevante se refere a como criar nova significação para o uso e o tratamento dos espaços públicos da cidade de São Paulo, em suas mais variadas origens. Mas para ensaiar outras formas de afirmação da função dos espaços públicos, vivenciando as transformações imaginadas para, depois, torná-las permanentes, é necessário entender o campo do projeto como um campo político.

Assim, o objetivo das experiências realizadas nessa esfera pela SP Urbanismo, durante a gestão 2013-2016, foi desenvolver e operar o projeto desses espaços como um fazer político: incentivar o seu uso, observando suas diferentes formas de ocupação pela população e transformando-os em espaços ativos, que contribuem para a vida cotidiana de quem usufrui a cidade. É esse processo que a Prefeitura de São Paulo vem desenvolvendo e defende como adequado para a renovação das formas de uso e para resgatar o sentido simbólico dos lugares da cidade.

Um processo de projeto dos espaços públicos que fosse ao mesmo tempo participativo e tecnicamente adequado exerceu também o papel de articular as políticas municipais voltadas às mais diversas agendas, no âmbito da promoção

de melhor infraestrutura e de transparência nos processos de gestão. A esse processo convergiram propostas de diversos órgãos municipais, por exemplo, o WiFi Livre SP, a renovação da iluminação pública, o incentivo à presença de artistas e de comida de rua, assim como a rede de bicicletas compartilhadas e a instalação de paraciclos.

A iniciativa de repensar os usos e a função dos espaços públicos na cidade foi desenvolvida pela SP-Urbanismo com base em três ações complementares que procuraram resgatar a importância dos espaços e de seus projetos, não apenas para a cidade, mas também para a administração municipal. A primeira dessas ações consiste na implantação de um programa de usos e atividades em espaços que se encontram subutilizados ou mesmo fechados ao uso cotidiano da cidade. Nesse caso, não se trata de reconstruir os espaços, mas de renovar suas formas de uso e revelar a importância desses lugares para a fruição da cidade. O programa Centro Aberto tem o objetivo de ativar espaços degradados ou pouco utilizados pela população, substituindo gradis e bloqueios por áreas abertas com intensa atividade de lazer, num convite à permanência. Ao mesmo tempo, o Centro Aberto atua como articulador de políticas públicas municipais, agregando diversas ações setoriais com o objetivo único de restaurar os usos e ativar as funções desses espaços. Esse programa se concretizou mediante um processo participativo de produção do espaço urbano e foi desenvolvido por meio do diálogo entre os diversos agentes envolvidos na produção e no uso do espaço. Nas audiências e oficinas de projeto realizadas foram aplicadas as ferramentas de desenho urbano que auxiliam na tomada de decisão em cada situação, levando ao resgate da escala humana dos espaços públicos da área central da cidade.

Na segunda ação, o objetivo foi pesquisar e qualificar os processos de regulamentação e de cooperação entre a administração pública e os cidadãos para implantar novas formas de ocupar os espaços das ruas da cidade. Essa regu-



lação não se colocava mais somente como forma de controle do uso da rua, mas como uma atualização das atribuições e das contrapartidas quanto à permanência de determinados usos do domínio público. Processos que aconteceram para além dos já consolidados termos de cooperação e que possibilitaram usos mais abrangentes, temporários e culturais do espaço urbano. A consolidação das resoluções complementares à Lei Cidade

Limpa,¹ a regulamentação dos Parklets² e a

1. Manual ilustrado de aplicação da Lei Cidade Limpa e normas complementares. Disponível em <http://gestaurbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/10/Cartilha-Lei-Cidade-Limpa.pdf>. Acesso em 2016.

2. Manual operacional para implantar um parklet em São Paulo. Disponível em http://gestaurbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/MANUAL_PARKLET_SP.pdf

política pública de ampliação da experiência desse novo tipo de espaço para toda a região periférica da cidade são exemplos desse procedimento.

Como forma de efetivar a transformação dos espaços públicos, o processo de projeto também investigou e ampliou a tecnologia quanto à construção da infraestrutura adequada de suporte para as atividades nessas áreas. A aplicação de novos componentes e materiais, diferentes procedimentos de manutenção, relação dos projetos com o nível de interferência de instalações e infraestrutura do subsolo, a implantação de mobiliário urbano e as novas formas de valorização da paisagem urbana constituíram as diretrizes de desenvolvimento dessa terceira ação. O projeto de reurbaniza-

ção do Vale do Anhangabaú e dos calçadões, iniciado pela transformação da Rua Sete de Abril, foi uma iniciativa importante da gestão neste sentido. Além destes exemplos, podemos incluir a reurbanização da Avenida Santo Amaro, que inaugura uma forma de qualificar as avenidas associadas a corredores de transporte, confirmando a assertividade dessa abordagem.

Atividades culturais e esportivas na rua



Espaços reconquistados



Áreas de descanso em espaços reconquistados



Diálogo aberto

O diálogo com aqueles que usam e transformam a cidade configura-se como o elemento principal no desenvolvimento de uma política pública de renovação dos espaços públicos e na elaboração dos conceitos de cada intervenção. Desde o início de 2013, demos início a um processo de diálogo com a população de várias formas e por vários canais.

O portal Gestão Urbana SP, por exemplo,

demonstrou ser um importante canal para a participação dos munícipes em temas relevantes, como a revisão do Marco Regulatório da cidade e o debate sobre as diretrizes de importantes projetos. Soma-se a esse canal de informação o contato frequente com a população por meio de uma variedade de tipos de encontro, como oficinas, reuniões e audiências públicas, o que culminou no desenvolvimento de projetos que articulam políticas municipais voltadas para as mais diversas agendas, para o atendimento de demandas complexas e para a transparência dos processos de gestão.

Nesse constante diálogo aberto com a comunidade, uma das primeiras experiências foi o es-



tabelecimento de uma metodologia de trabalho participativo com vários segmentos. A definição de um primeiro recorte para a aplicação dessa metodologia se deu por uma questão estratégica e afetiva. Desde o final do século 19, a área central da cidade é seu espaço de maior referência; tem a maior oferta de comércio e de serviços, de transporte e de patrimônio histórico e cultural. Não é diferente em relação aos espaços públicos. Para renovar as formas de seu uso e seu caráter simbólico, duas estratégias são importantes na região central. Primeiro, afirmar quais são e para quem se destinam esses usos, defendendo uma agenda ampla, flexível e necessariamente democrática – para todas as pessoas, independentemente de sua condição social ou da sua forma de

lazer e de trabalho na região. Os projetos-piloto e o programa Centro Aberto são, na área central do município, casos de excelência. O sucesso na aplicação da metodologia de diálogo participativo ensejou sua expansão para outras áreas do município. Na discussão que já vinha ocorrendo acerca do uso e da ocupação do Largo da Batata, em outro exemplo, a organização de oficinas aliada a um trabalho intersecretarial alcançou resultados muito positivos.



Projetos-piloto

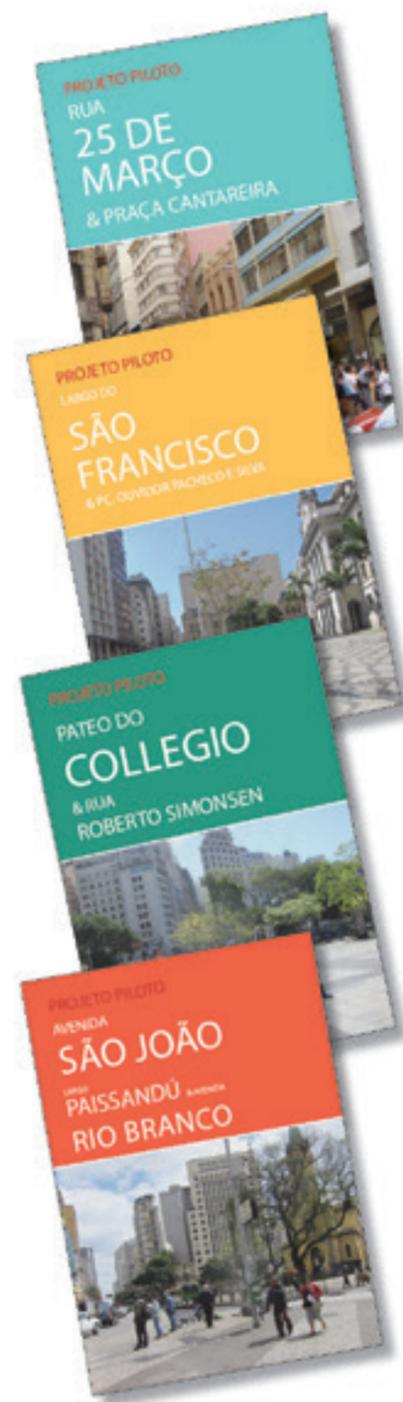


Os projetos-piloto são formas de testar novas soluções em escala real antes de se realizarem alterações permanentes no espaço. Ao mesmo tempo, esses pilotos permitem o diálogo público e o envolvimento da comunidade, convidando atuais e potenciais usuários para o engajamento no processo de mudança da cidade e para que indiquem as necessidades e as demandas de cada grupo. O conteúdo e o prazo de implantação temporária podem variar de um projeto para o outro, de acordo com objetivos e os critérios de sucesso definidos para o lugar.

Essa metodologia provou ser uma ferramenta política importante na tomada de decisão, uma vez que demonstra diretamente como a vida cotidiana da cidade será afetada, quais são os resultados positivos do processo e os pontos que precisam ser corrigidos para incrementar os objetivos da proposta. Nesse contexto, a coleta e a interpretação de dados sobre cada lugar são indispensáveis para avaliar e melhorar os projetos, servindo para diferentes objetivos: (i) Antes de realizar o projeto-piloto, a coleta de dados e o levantamento das qualidades e deficiências de

cada local ajudam a identificar as mudanças necessárias e a documentar o processo de projeto, justificando a motivação da transformação do lugar; (ii) Após a implantação do projeto-piloto, o levantamento de dados tem o objetivo de sublinhar os efeitos das mudanças e apontar as qualidades alcançadas, e os aperfeiçoamentos necessários advindos dos aprendizados de cada proposta específica, além de monitorar o grau de satisfação dos usuários em relação ao projeto.

Os resultados positivos dos projetos-pilotos implantados são, na verdade, a sinalização de que a melhoria da cidade passa impreterivelmente pela renovação das formas de uso de seus espaços públicos. A metodologia de projeto adotada se qualifica, portanto, como um importante processo de transformação urbana, abrindo caminho para novas possibilidades de expansão desta proposta para outras regiões.



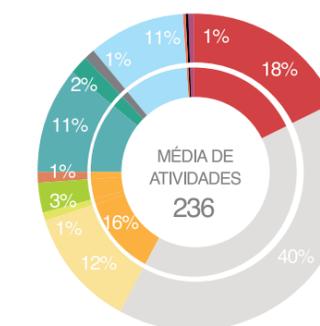
Coleta de dados antes e depois da intervenção

Atividades no Largo Paissandu / Avenida São João

ANTES DE 2013



CENTRO ABERTO



LEGENDA

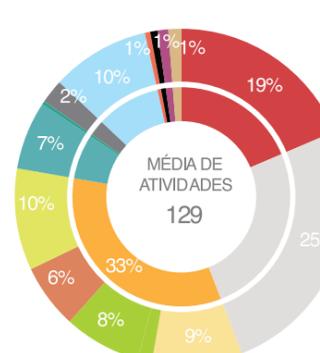
- em pé
- esperando ônibus
- sentado em assento adequado
- sentado em banco
- sentado em cadeira de praia
- sentado em cadeira dobrável
- sentado no deque
- sentado em locais improvisados
- deitado
- crianças brincando
- atividade comercial
- atividade cultural
- atividade física
- comendo
- outros

Atividades no Largo São Francisco

ANTES DE 2013



CENTRO ABERTO



LEGENDA

- em pé
- esperando ônibus
- sentado em assento adequado
- sentado em banco
- sentado em cadeira de praia
- sentado em cadeira dobrável
- sentado no deque
- sentado em locais improvisados
- deitado
- crianças brincando
- atividade comercial
- atividade cultural
- atividade física
- comendo
- outros

Ações estratégicas

Durante o desenvolvimento dessas ações, um processo de projeto que considerasse o campo político de pactuação das demandas da sociedade e a governança do espaço viu como necessário estimular o trabalho efetivamente participativo e colaborativo do projeto, respeitando a heterogeneidade dos desejos da população e as virtudes de cada espaço. Esse processo abrange não só a identificação dos problemas e as potencialidades de cada lugar, mas também a avaliação *in loco* de seus componentes formadores e o levantamento das hipóteses da transformação. Assim, os projetos desenvolvidos na SP Urbanismo contemplaram:

I a produção de uma base de dados sobre as atribuições dos espaços e sobreposição dos usos e serviços neles existentes atualmente, bem como os encargos e responsabilidades, com transparência das informações, visando qualificar o processo de diálogo entre os diferentes agentes;

II a identificação das agendas e dos agentes nos processos participativos e culturais que utilizam a infraestrutura produzida para a ativação dos espaços;

III a integração das diferentes políticas públicas tendo a governança como forma de pactuação entre essas ações e esses agentes;

IV a definição dos componentes do processo de produção do projeto, adequando a agenda oriunda do diálogo e dos instrumentos de intervenção urbana, desenvolvidos por meio do processo de investigação dos Projetos-piloto;

V definições de ações de curto e longo prazos para, em curto prazo, transformar a cultura de uso da cidade (ativação) e, em longo prazo, incrementar a infraestrutura (suporte).

Associados a esse processo foram desenvolvidos diversos procedimentos e ações para, a partir dos problemas diagnosticados, propor soluções que transformem de maneira coesa os espaços

públicos. O Diálogo Aberto determinou o debate sobre o programa de requalificação dos espaços e suas consequentes propostas, resultando ações no espaço público, definidas em três abordagens:

1 priorização e proteção aos meios não motorizados de deslocamento, principalmente de pedestres e ciclistas;

2 ações de suporte à permanência das pessoas no espaço público;

3 promoção de novos usos e atividades para estes espaços.

As ações estratégicas, que tratam da abordagem e do programa sobre o espaço público, podem ser compostas de inúmeras soluções de projeto, e várias delas foram experimentadas nos Projetos-piloto. Com base na análise do comportamento das experiências, elaborou-se um conjunto variável e flexível de ferramentas de desenho, passando a compor o acervo de procedimentos da Prefeitura. Estas ferramentas contribuíram não somente para incrementar a técnica e a qualidade do projeto, mas também para ressignificar o usos de cada lugar.

Concomitantemente às estratégias relativas ao programa de requalificação, as intervenções no espaço público incorporaram ações de renovação de infraestrutura. Com a coordenação da SP Urbanismo, foram desenvolvidas pesquisas técnicas para obter soluções inovadoras de infraestrutura básica dos espaços, o que resultou em novos desenhos de soluções de pavimentação, iluminação, elementos de drenagem e mobiliário.

Caixa de ferramentas

As ferramentas de desenho desenvolvidas para a composição de estratégias de suporte e de renovação do uso dos espaços públicos, desenvolvidas em ações inter-secretariais, garantem as condições para o desenvolvimento das atividades da vida urbana.



Prioridade e proteção de pedestres e ciclistas

Melhorias nas travessias



O objetivo dessas ferramentas é melhorar a acessibilidade e a segurança de pedestres e ciclistas para acesso e passagem, além de assegurar boa sinalização. Em áreas movimentadas como o Centro de São Paulo, é importante garantir esse espaço, com atribuições espaciais de acordo com as necessidades dos usuários.

A implantação de ciclovias promove o vínculo seguro e direto entre a área central, os principais pontos de transporte público e os bairros. Esse é um passo em direção a uma cidade mais amigável e mais humana, testando novas soluções que sejam funcionais também para outras áreas urbanas. A instalação de estações de bicicletas compartilhadas, paraciclos e bicicletários foi fundamental nesse processo.

A sinalização horizontal é um elemento estruturador e possibilita novos usos e a fruição das ruas existentes, garantindo a segurança dos pedestres no compartilhamento das vias. Faixas de prioridade de pedestres, ampliação da área de espera nas travessias e a faixas de travessias em diagonal são alguns exemplos.

Infraestrutura de apoio ao ciclista



Suporte à permanência

Melhorar as condições de permanência em espaços públicos é fundamental para promover a vida urbana e a segurança na cidade. A criação de pontos de encontro e locais para descanso e lazer, a partir de mudanças qualitativas nos espaços, leva ao convívio e ao intercâmbio entre os usuários locais, os recém-chegados, os estudantes, residentes, trabalhadores de escritórios, comerciantes, entre outros.

A melhoria e o tratamento localizado da iluminação e a implantação de mobiliário que possibilite o ócio e a contemplação são ações dessa natureza. Iluminação localizada, bancos modulares, mobiliário portátil e outros elementos configuram um espaço seguro e atrativo.

Espaços de estar



Bancos modulares



Vasos e cantoneiras de ferro



Mobiliário portátil



Iluminação localizada



Promoção de novos usos e atividades

As ações estratégicas de ativação do espaço público podem servir de incentivo a atividades cotidianas, tais como alimentação, informação turística e de serviços, atividades lúdicas, esportivas e culturais.

As atividades cotidianas são elementos de afirmação da escala humana nas ruas e propiciam o compartilhamento de funções e modos de apropriação do espaço. Entre eles, destacam-se os centros de informação e de apoio, os serviços de suporte às atividades de trabalho e estudo, como o Wifi livre SP, pontos de recarga de eletrônicos, entre outros; a comida de rua, que, além de garantir a presença de pessoas nesses espaços, possibilita a alimentação ao ar livre e o ponto de encontro em locais públicos, medidas para um convívio social frutífero e de trocas com a cidade.

As atividades de lazer são compostas de elementos que propiciam a intervenção lúdica no espaço público. São exemplos disso os equipamentos de atividades físicas e de recreação, inclusive os infantis.

As ações culturais proporcionam a oportunidade de permanecer no espaço público ao longo do dia. Atividades como cinema ao ar livre, por exemplo, garantem a permanência noturna e o acesso gratuito à cultura. A presença de artistas de rua é também benéfica nesse sentido, pois mobiliza grupos de espectadores e incentiva a permanência e a participação na cidade.

Atividades cotidianas



Atividades comerciais



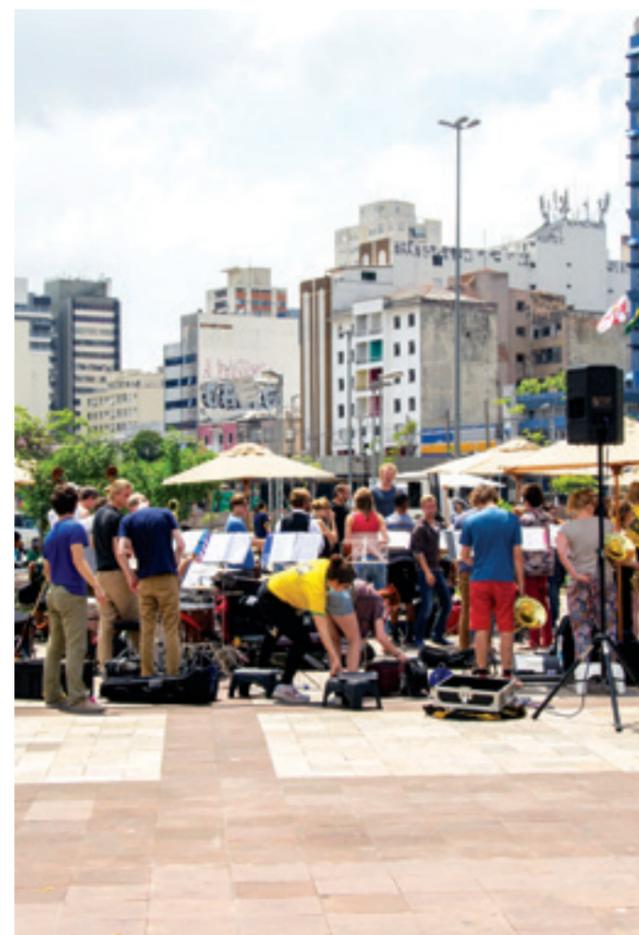
Quiosques



Ações culturais



Ações culturais



Atividades de lazer



Atividades de lazer



Infraestrutura

Além das ações listadas nas três abordagens propostas no diálogo com a sociedade, procedimentos relativos à infraestrutura de suporte são fundamentais para garantir as condições adequadas ao desenvolvimento das demais intervenções: enterramento de fiação, organização da infraestrutura subterrânea, criação de galerias, qualificação do sistema de drenagem, iluminação pública, arborização e melhoria dos serviços públicos de modo geral.

Iluminação pública



Coleta de lixo



Infraestrutura subterrânea



Piso

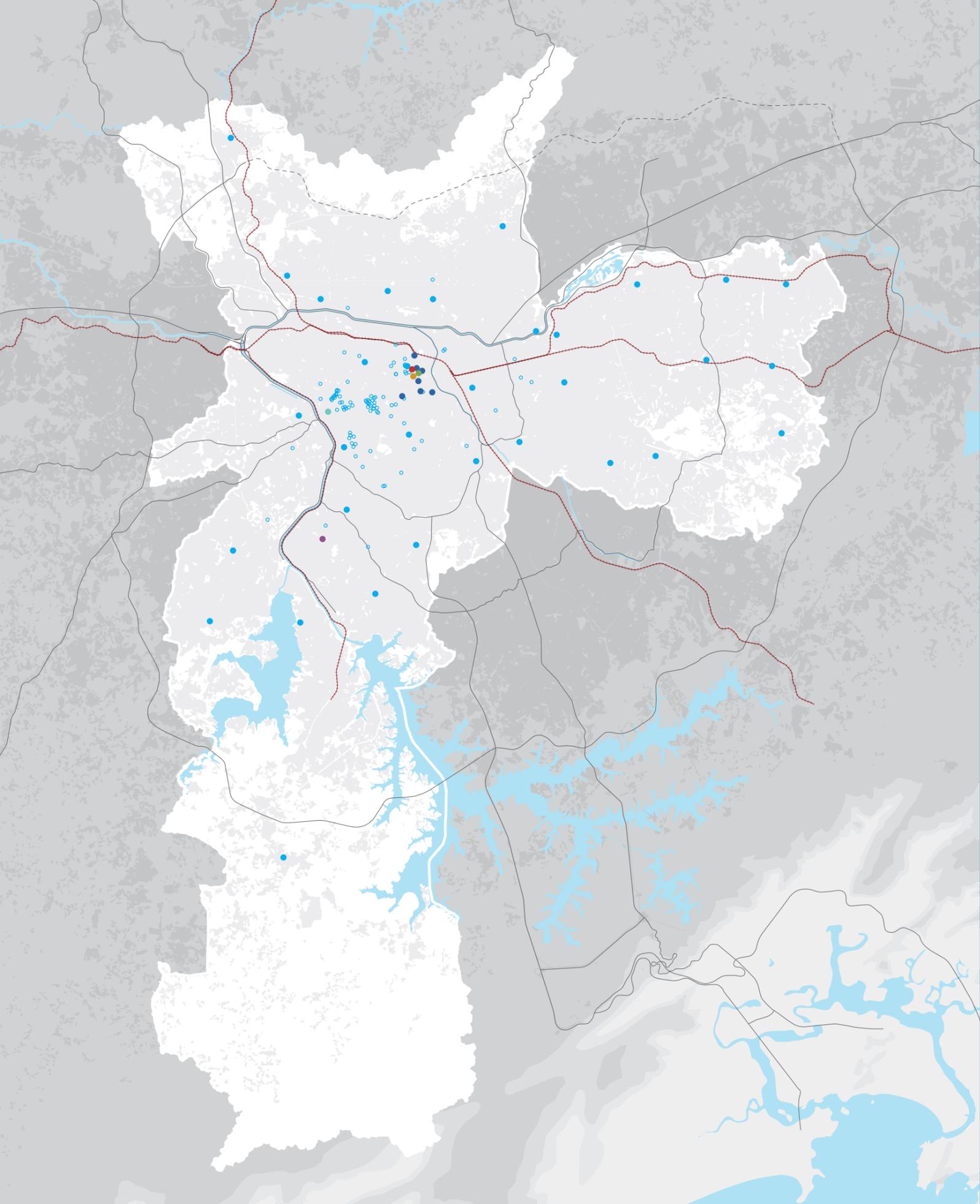


Tampa oculta



Sistema de drenagem





Projetos

Projetos

← SP Urbanismo

- Anhangabaú
- Calçadões Centro Novo
- Calçadões Centro Velho
- Centro Aberto
- Largo da Batata
- Avenida Santo Amaro
- Parklets municipais
- Parklets





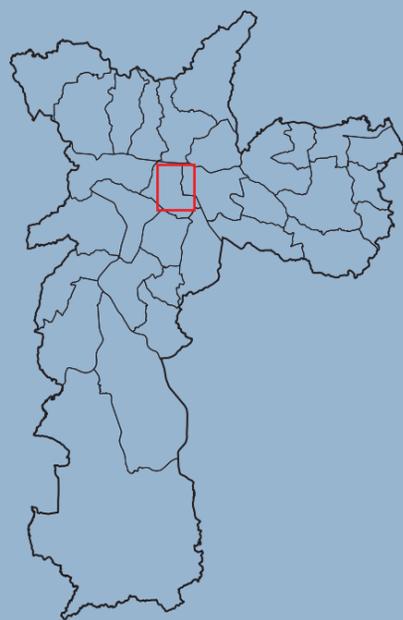
Centro Aberto

Os projetos do Largo São Francisco e da Praça do Ouvidor Pacheco e Silva, e do Largo Pais-sandu e Avenida São João foram implantados inicialmente como projetos-piloto para testar as ações estratégicas estabelecidas nos processos de debate participativo, assim como testar as ferramentas de desenho. Após pouco mais de um ano de funcionamento, as pesquisas pós-implantação no local demonstraram completa aderência da população, consolidando a pertinência dessa forma de intervenção, que permite o diálogo público e envolvimento da comunidade, atraindo usuários para se engajarem no processo de mudança do espaço público.

Ao consolidarmos essa forma de intervenção, iniciamos a 2ª fase do Programa, com estudos para várias localidades na região central. Entre as localidades estudadas, duas se destacaram pelo alcance do projeto e pela articulação local: Largo São Bento e Rua Galvão Bueno, respectivamente. Nessa segunda fase, também, os dois projetos já implantados sofreram reformas de manutenção. Um aspecto fundamental foi a contratação de

um processo de ativação do mobiliário urbano instalado, complementar às funções da administração pública. A presença constante de monitores é fundamental para o desenvolvimento das ações pretendidas nesses espaços: a disponibilização de mobiliário portátil e equipamentos para a prática de jogos e de atividades culturais; a manutenção preventiva e corretiva de mobiliário fixo; e a oferta de sanitários químicos para manutenção da limpeza dos lugares. Esta iniciativa qualifica a presença do poder público nestas localidades, fomentando a comunicação, o diálogo e a participação da população.

Região municipal atendida pelo projeto



- MSP
- Subprefeituras
- Área do mapa

0 5 15 30km

Mapa de situação Centro Aberto

- Áreas de intervenção
- Outras áreas de intervenção
- Equipamentos de saúde
- Equipamentos de esporte e cultura
- Equipamentos de serviço social
- Equipamentos educacionais
- Mercado Municipal
- Estações CPTM
- Estações Metrô
- Terminal de ônibus
- Ferrovia
- Metrô
- Operação Urbana Consorciada Centro
- Edificações
- Quadras viárias
- Áreas verdes
- Hidrografia

0 2 500 1000m

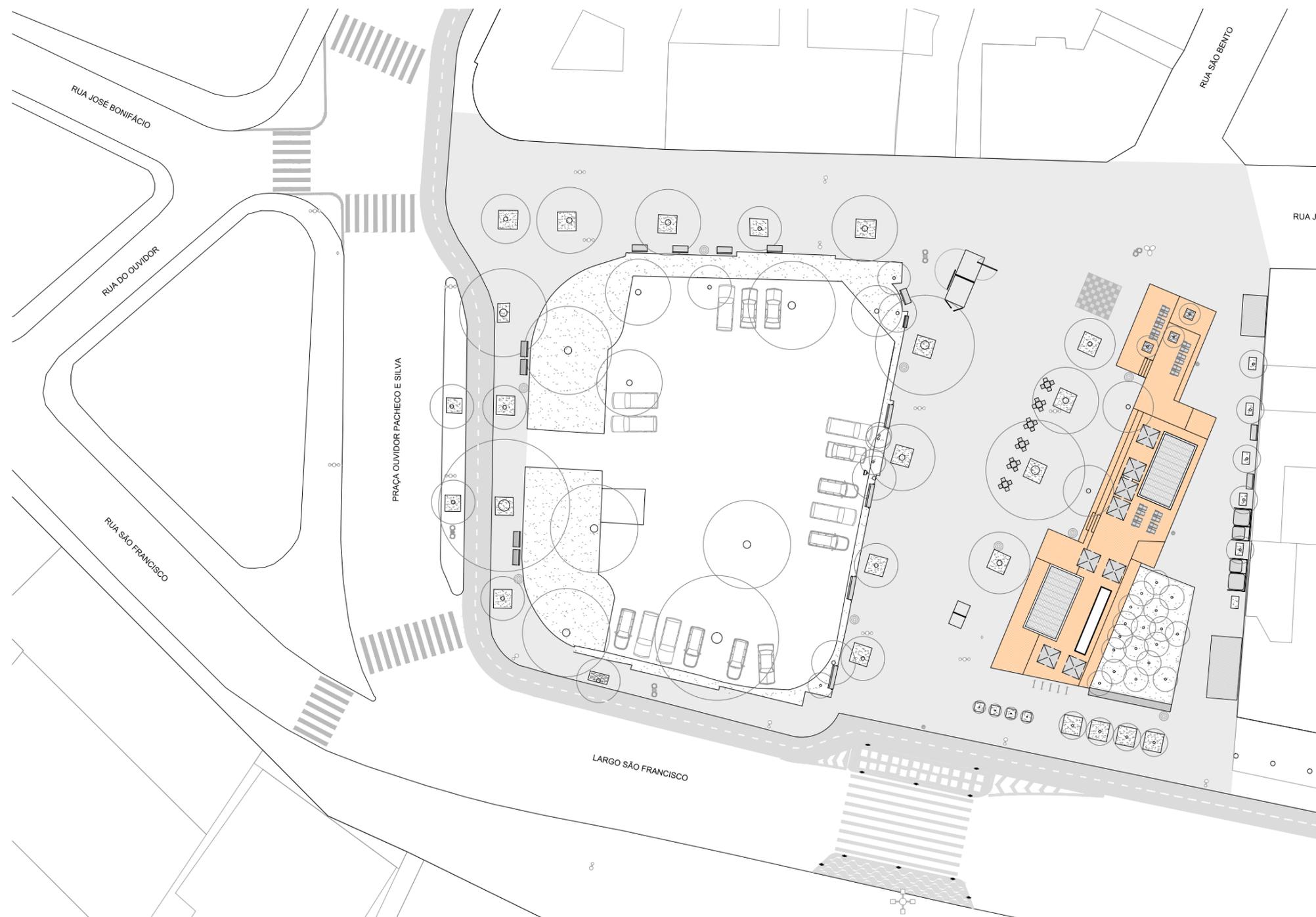
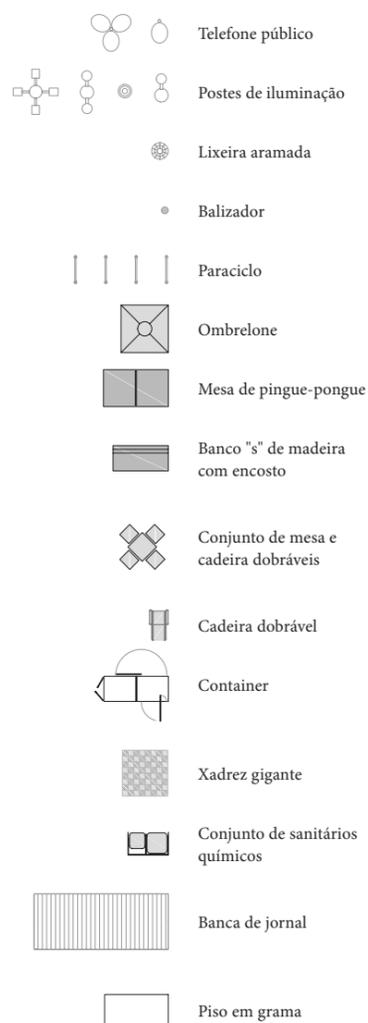


Largo São Francisco

O projeto resulta na reconquista de uma área pública antes cercada e hostil, que protegia áreas de ventilação do metrô. As grades azuis limitavam as perspectivas visuais e os caminhos dos pedestres, causando sensação de insegurança na praça. A sua retirada possibilitou a inserção de elementos convidativos à vida urbana na escala humana.

A implantação de elementos de mobiliário e um ambiente com novas funções intensificou o uso público, pois gerou um espaço de encontro e de descanso ao ar livre, tanto aos moradores da região como para trabalhadores e estudantes, além de incentivar a permanência noturna graças às atividades de lazer, como cinema e karaokê na praça, e de festas nos finais de semana.

Implantação



Histórico

A Praça Ouvidor Pacheco e Silva e o Largo São Francisco, localizados no Centro da cidade de São Paulo, entre as ruas São Francisco, José Bonifácio e Libero Badaró, abrigam alguns marcos históricos da cidade, e nelas se situa o principal conjunto de arquitetura barroca paulistana. Aí estão instaladas a Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo e as igrejas de São Francisco de Assis e das Chagas do Seráfico Pai São Francisco. Em conjunto com o Largo São Bento e a antiga igreja do Carmo, o Largo São Francisco constitui o triângulo histórico de formação da cidade.

Diagnóstico

Com a instalação do metrô, no Largo São Francisco foram implantadas áreas de respiro para a conexão entre as estações Sé e Anhangabaú. Ao longo dos anos, houve a degradação do espaço em razão da ausência de atrativos para a permanência no local. A região possuía grande concentração de fluxo de pedestres no horário comercial, em virtude dos escritórios no entorno do Largo São Francisco, e apresentava esvaziamento no período noturno e em fins de semana.

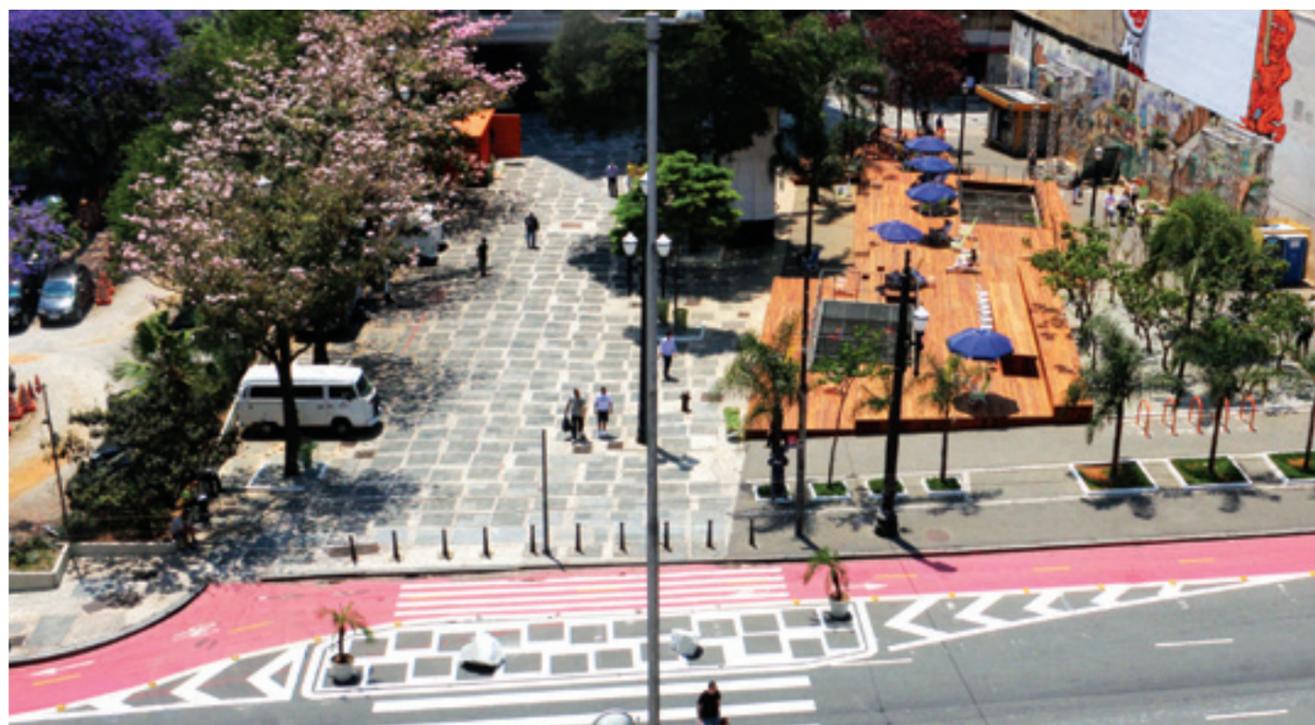
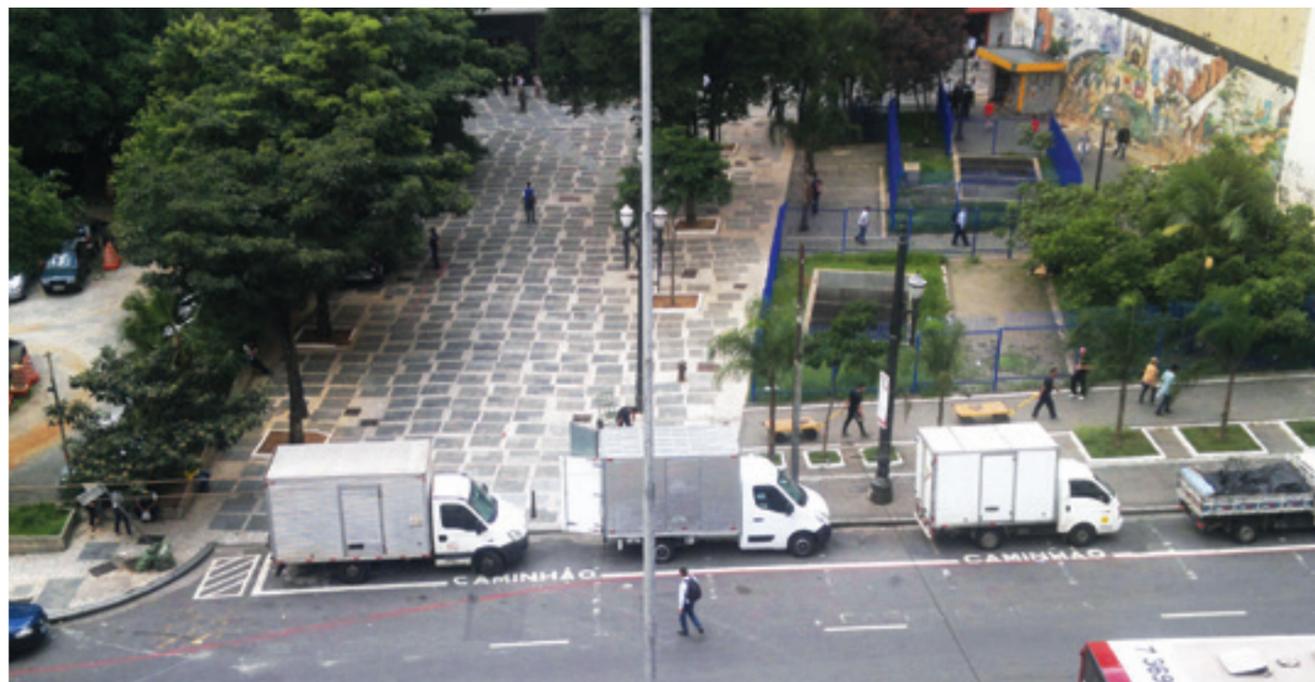
Diretrizes

As principais diretrizes para o Centro Aberto

São Francisco foram recuperar o espaço gradeado para uso público; qualificar as travessias de pedestres onde se mostrou necessário, a partir de levantamentos desenvolvidos na região; trazer atrativos e qualidade para a permanência no local; e converter um espaço subutilizado em área de contemplação da cidade e do patrimônio histórico.



Antes e depois



Projeto

O novo espaço conta com um grande deque de madeira no local anteriormente protegido por grades, que se adapta tanto à inclinação natural do piso quanto às muretas de proteção do respiro do metrô, estabelecendo diferentes espaços, como uma mesa para refeições ao ar livre, patamares adequados para se sentar ou apoiar, espaço para apresentações artísticas. As inúmeras configurações espaciais, permitem sessões de cinema na praça, comida de rua e Wifi, proporcionando ao público uma experiência mais vibrante e ativa. Outros elementos de mobiliário, como mesa de pingue-pongue com raquetes e bolinhas disponibilizadas no Centro de informações (contêiner), bancos de praça, bancos de mureta, lixeiras, mobiliário portátil (cadeira de praia, guarda-sóis do tipo ombrelone, mesas e cadeiras de ferro dobráveis), oferecem condições de conforto físico e visual para permanência na praça, descanso, almoço e para aguardar o transporte público.

A instalação de tomadas junto à rede pública gratuita de internet (Wifi Livre SP) e os banheiros públicos disponíveis 24 horas por dia, são outros elementos do projeto que dão suporte à permanência de pessoas na praça.

Em parceria com a Secretaria de Cultura/SP Cine e Subprefeitura da Sé, foram introduzidos novos usos na praça, com apresentações musicais, teatrais e artistas de rua no horário do almoço e no fim de tarde. Nos fins de semana, a praça se mantém viva com festas de rua e encontros coletivos, que continuam a ocorrer espontaneamente.

O projeto deu prioridade à melhoria do acesso e também da circulação nesse local e, para tanto, contou com ações que envolveram desde a adequação na sinalização horizontal até a adição de elementos associados, como anteparos às travessias – vasos e monolitos de granito –, paraciclos (suportes físicos para prender as bicicletas) e bicicletas compartilhadas.

Foi implantada uma nova faixa de pedestres em continuidade ao eixo histórico da Rua São Bento, local onde, segundo as pesquisas pré-implantação, ocorriam várias travessias. Nessa nova implantação de faixa, foi ampliada a área da calçada com pintura, o que tornou a travessia mais curta, além da integração com a nova ciclovia. Com isso, a média de travessias por hora saltou de 95 para 162 pessoas, que passaram a cruzar a rua em segurança.

São Francisco em números

Área de implantação:
3.900,00 m²
Área total do deque: 397m²

Data do projeto: 2013

Data da obra:

Projeto-piloto:
setembro 2014

Projeto definitivo:
setembro 2016

- 1 base de apoio (contêiner)
- 4 bancos de mureta linear com encosto (2,50m)
- 1 banco-mureta linear sem encosto (1,20m)
- 11 bancos "s" de madeira com encosto
- 1 mesa de pingue-pongue
- 60 cadeiras de praia
- 12 conjuntos de cadeiras e mesas dobráveis
- 8 ombrelones acoplados ao deque
- 2 unidades de banheiros químicos standard
- 2 unidades de banheiros químicos acessíveis

Deque



Deque



Nova travessia



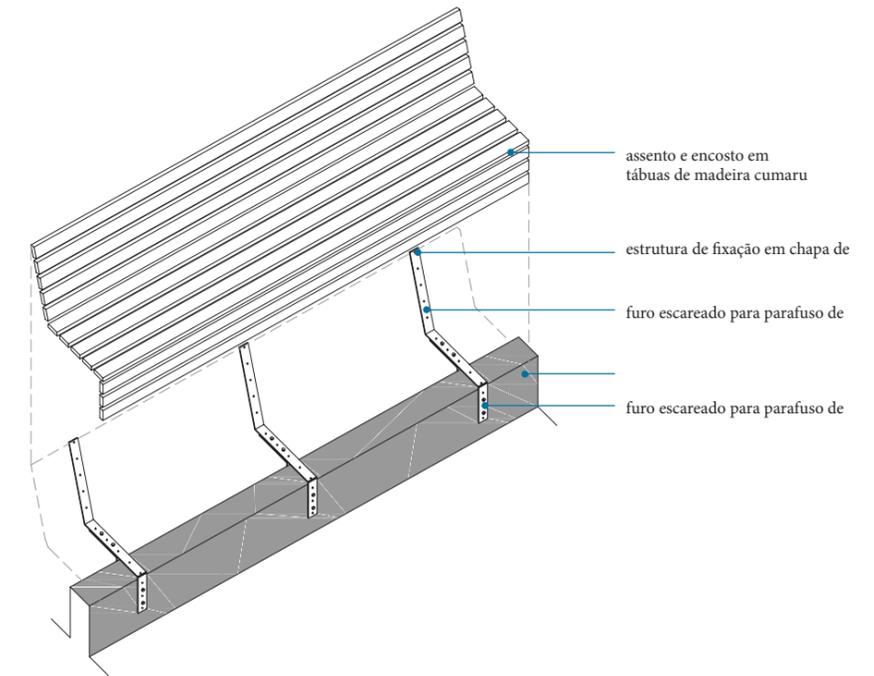
Mobiliário portátil



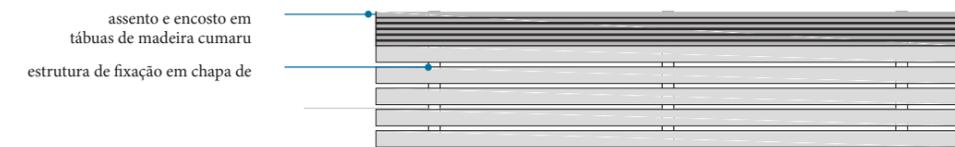
Banco-mureta



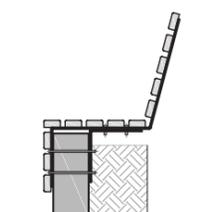
Perspectiva



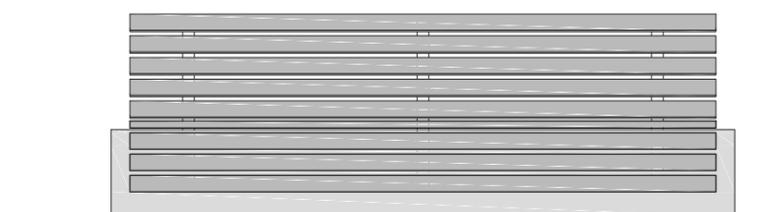
Planta baixa



Corte



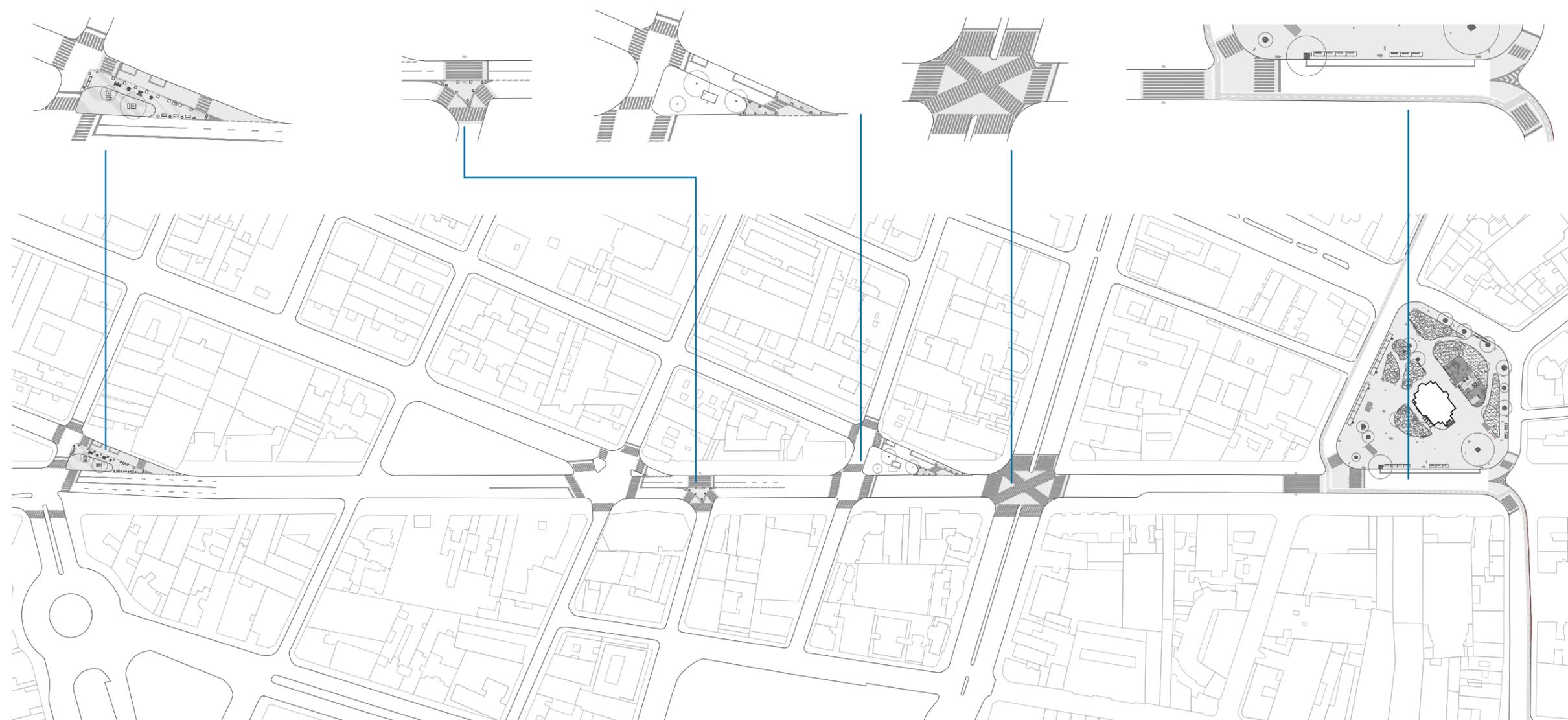
Elevação



São João / Paissandu

Um dos objetivos do Centro Aberto Avenida São João e Largo do Paissandu é melhorar as condições de segurança e de conforto dos pedestres e passageiros, equilibrando a distribuição de espaço físico para a circulação e a espera, de acordo com as necessidades dos usuários. Trata-se de melhorar a experiência de mobilidade ao longo da rua e no aguardo do transporte público, com oportunidades para se sentar e descansar, além de pequenas intervenções que propiciam um ambiente mais interessante e garantem, adicionalmente, travessias para pedestres seguras e diretas, ligando os dois lados da Rua Antônio de Godoi.

Implantação



Histórico

No início do século 19, o Largo do Paissandu era conhecido como Praça das Alagoas, por conta das nascentes de água que existiam e escoavam em direção ao Vale do Anhangabaú, formando pequenas lagoas. Ao longo dos anos, esse largo foi se transformando, e a mais significativa modificação foi a fundação da Igreja do Rosário dos Homens Pretos, local que passou a abrigar eventos de comemoração da libertação dos escravos. Além da igreja, no Largo do Paissandu existem importantes pontos de referência, como as galerias Olido e do Rock e o tradicional bar e lanchonete Ponto Chic, fundado em 1922.

Diagnóstico

Com base nos levantamentos realizados no Largo do Paissandu, verificou-se a latente necessidade de melhorar as condições de acesso e de permanência nesse local, ponto de confluência do transporte público na região central. A intensa circulação de ônibus ao redor da praça dificulta o acesso e condiciona o isolamento do espaço interior. Ao mesmo tempo, a presença das paradas de ônibus garante presença e circulação de pessoas no Largo ao longo de todos os períodos do dia.

Diretrizes

No Largo do Paissandu, as diretrizes do

projeto objetivam qualificar as travessias para o acesso e as áreas de espera e permanência de pedestres em busca de transporte público, criar áreas de lazer para crianças e incentivar usos culturais, em consonância com o entorno. Ao proporcionar situações de espera de alta qualidade com assentos, sombra e atividades adicionais – como shows em espaço público e comida de rua –, a experiência do tempo de espera pode ser melhor aproveitada, e os passageiros podem vivenciar um espaço público mais vibrante e ativo.



Projeto

O projeto para o Largo do Paissandu aprimora a condição de espera do transporte público com a instalação de bancos nas paradas de ônibus e na praça, a melhoria da iluminação pública e a pintura gráfica das estruturas.

A estratégia de projeto para melhorar o acesso e a circulação nesse local se constitui de um conjunto de ações de sinalização horizontal – desde o Largo do Paissandu e ao longo da Avenida São João – e a adição de elementos associados – balizadores de trânsito, vasos e plantas, monólitos de granito, paraciclos e bicicletas compartilhadas.

Foram criadas áreas de prioridade para pedestres, ampliaram-se as faixas de pedestres existentes e criaram-se novas faixas em cruzamentos e pontos estratégicos: Largo do Paissandu e Rua Conselheiro Crispiniano; Largo do Paissandu e Rua Dom José de Barros; Avenida São João e Rua Conselheiro Nébias e Avenida São João e Rua Pedro Américo. Além dessas intervenções, a implantação da faixa em diagonal no cruzamento das avenidas São João e Ipiranga reduz o tempo de travessia dos pedestres e garante mais segurança em um local com fluxo intenso de pedestres e veículos.

Cabe destacar a ampliação do canteiro em frente à Morada São João – abrigo municipal para a terceira idade –, que ganhou caráter de praça com a instalação de bancos, equipamentos de ginástica e mobiliário portátil.

Para dar suporte à permanência nos espaços públicos das áreas vizinhas, em especial no Largo do Paissandu, o projeto buscou atrair para o interior da praça os usos de seu entorno. A oferta de comida de rua aliada à oportunidade de se sentar adequadamente remete aos diversos restaurantes locais.

A instalação de um *playground* teve como objetivo dar condições de lazer às diversas

crianças da região do Largo, presença constatada na pesquisa prévia. Essas crianças fazem uso contínuo do parquinho, inclusive à noite, e sua presença contribui muito para aumentar a sensação de segurança nesse local.

Outros elementos de mobiliário, como bancos de praça, bancos instalados nas muretas, mobiliário portátil – cadeiras de praia, mesas e cadeiras dobráveis e ombrelones –, oferecem condições de conforto físico e visual para permanecer na praça, descansar após o almoço ou mesmo esperar pelo transporte público. Esses elementos destacaram-se na aprovação em pesquisas com usuários.

Além dos elementos fixos, o projeto conta com programação cultural constante, com ações que apoiam o uso e a permanência na praça e incentivam atividades ao ar livre. Batalhas de *break*, shows, rodas de samba e dança foram algumas das atividades que ocorreram no tablado circular do projeto-piloto, ao longo do primeiro ano de implantação. Outras tiveram lugar no deque e junto ao parquinho – como teatro de rua, atividades e oficinas para crianças. Ao longo de todo o período de implantação, o projeto contou com empréstimo e troca de livros para serem lidos na praça, além de ações de mediação de leitura e contação de histórias.

Muitas das crianças que habitam o Centro vivem em edifícios ocupados por movimentos de moradia e têm poucas oportunidades de lazer. A experiência do Centro Aberto revelou a presença dessas crianças na cidade e proporcionou a oportunidade de encontro.

Um espaço público aberto e com programação cultural gratuita contribui para seu desenvolvimento, além de oferecer oportunidades de convívio e lazer com os pais.

Atividades culturais no tablado e deque



Parquinho



Ampliação do espaço público – Morada São João



Faixa de pedestre em "x" – São João – Av. Ipiranga



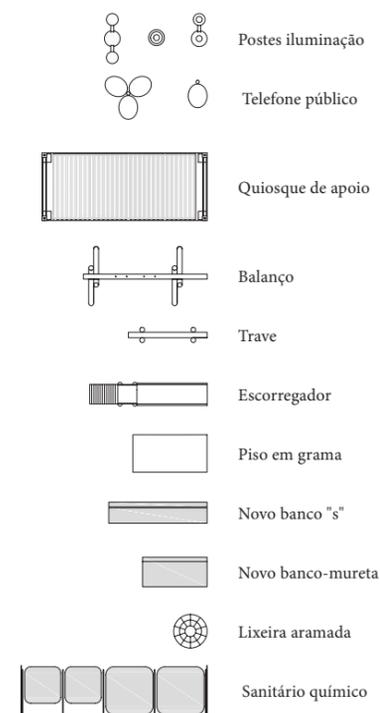
Antes e depois



Antes e depois



Detalhe do Largo Paissandu



São João / Paissandu em números

Área de implantação:
6315,00 m²
Área total do deque: 89 m²

Data do projeto: 2013

Data da obra:

Projeto-piloto:
setembro 2014

Projeto definitivo:
setembro 2016

- 1 base de apoio (contêiner)
- 2 unidades de banheiros químicos standard
- 2 unidades de banheiros químicos acessíveis
- 11 bancos de mureta linear com encosto (2,50m)
- 16 bancos "s" de madeira com encosto
- 1 mesa de pingue-pongue
- 14 lixeiras aramadas
- 1 unidade de paraciclo
- 1 balanço de dois lugares
- 1 brinquedo tipo carrossel (gira gira)
- 1 escorregador
- 1 gangorra
- 30 cadeiras de praia
- 4 ombrelones acoplados ao deque
- 8 conjuntos de cadeiras e mesas dobráveis
- 4 ombrelones com base

01 5 10m

Galvão Bueno

A proposta para a Rua Galvão Bueno consiste em transformar parte da rua em calçada nos fins de semana e, durante a semana, reduzir de modo significativo a presença do automóvel nessa região. A intervenção será realizada entre as ruas Américo de Campos e dos Estudantes, melhorando assim as condições de circulação de pedestres em uma das ruas comerciais mais movimentadas do bairro da Liberdade.

Implantação



0 5 10 25m

Histórico

A Rua Galvão Bueno situa-se no bairro da Liberdade, conhecido por concentrar a maior comunidade japonesa em uma mesma cidade fora do Japão e hoje também amplamente povoado por imigrantes coreanos e chineses. A ocupação dessa região por imigrantes japoneses teve início a partir de 1912; ele se estabeleciam principalmente na Rua Conde de Sarzedas. Em 1974, já com o metrô em obras, foi finalizada a primeira etapa da caracterização da Liberdade em Bairro Oriental, com a implantação de luminárias orientais e de pórticos de sinalização. Ao longo dos anos, o bairro da Liberdade tornou-se um centro de referência da cultura oriental, e a Rua Galvão Bueno, uma das principais ruas de comércio dessa área, liga a estação Liberdade do metrô ao miolo do bairro. O trecho inicial, próximo ao metrô, é o mais movimentado, e é nele que se localiza o projeto Centro Aberto.

Diagnóstico

A Galvão Bueno é uma rua comercial estreita, de mão única, com uma faixa de estacionamento para carga e descarga. É muito utilizada por pedestres, que, em horários de pico, caminham pelo leito carroçável. Em datas específicas de intenso comércio, já está em curso uma operação de fechamento de trecho dessa rua para utilização apenas por pedestres.

Diretrizes

Diante dos dados que foram coletados nesse

local, o Centro Aberto Galvão Bueno procurou qualificar a área destinada ao passeio dos pedestres, diminuindo assim a circulação de veículos e criando áreas confortáveis para os passantes.



Projeto

Para a ampliação do passeio, foram removidas as vagas de estacionamento do lado par dessa rua. As vagas destinadas a carga e descarga, vitais para o comércio da região, foram relocadas em mesma quantidade para o lado ímpar, próximo da Rua Américo de Campos. O mesmo ocorreu com as vagas destinadas a idosos.

A operação de fechamento desse trecho já se realiza algumas vezes no ano, sendo amplamente conhecida pelo Centro de Engenharia de Tráfego (CET), assim como as alternativas de circulação pelas demais ruas do entorno.

A proposta que foi construída, conjuntamente com a CET, se embasa em contagens de pedestres e de veículos realizadas pela SP Urbanismo nesse local, em dias úteis e em fins de semana. Em um domingo de compras, entre as 9 horas e as 19 horas, cerca de 64 mil pessoas circulam pela Rua Galvão Bueno a pé, contra menos de 4 mil que passam de carro ou de moto. Ou seja, 95% dos passantes são pedestres, mas 56% do espaço está destinado à circulação de automóveis que transportam apenas 5% das pessoas. O projeto busca justamente estabelecer a equidade no uso do espaço público, priorizando e incentivando a presença de pedestres, potencializando, assim, a experiência de compras e lazer na região.

Em complemento às atividades de compra, novos bancos de madeira permitem que os usuários descansem, conversem ou façam suas refeições ao ar livre, em locais definidos estrate-

gicamente para não comprometer a circulação de pedestres. O Viaduto Cidade de Osaka recebeu a maior parte do mobiliário, configurando uma praça elevada.

Com o objetivo de aumentar a oferta de áreas de permanência e contemplação em mais horários, o Jardim Oriental também é aberto nos dias da semana, com enfoque no horário de almoço. Como incentivo ao uso noturno, quando a maior parte do comércio se encontra fechada, são promovidos eventos como *karaokê* ao ar livre, por exemplo.

Galvão Bueno em números

Área de implantação:
4400,00 m²

Data do projeto:
dezembro 2015
Data da obra:
novembro 2016

- 3 bancos de dois níveis
- 14 bancos de madeira sem encosto
- 10 bancos “s” de madeira com encosto
- 4 bancadas de apoio em madeira
- 11 unidades de lixeira aramada
- 3 lunetas
- 50 cadeiras de praia
- 6 conjuntos de cadeira e mesas dobráveis
- 1 tela de projeções adaptada aos postes

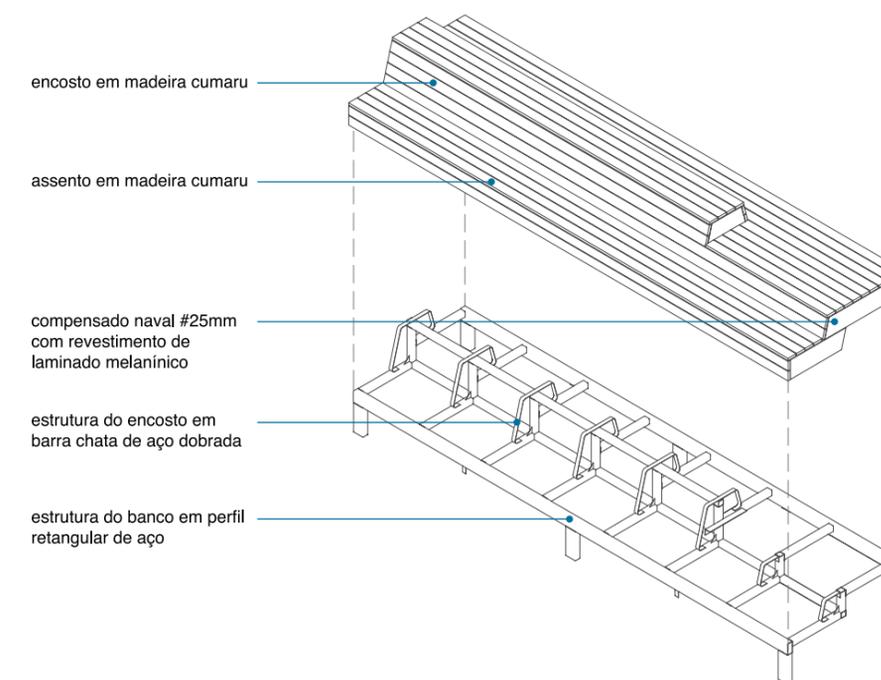
Antes e depois



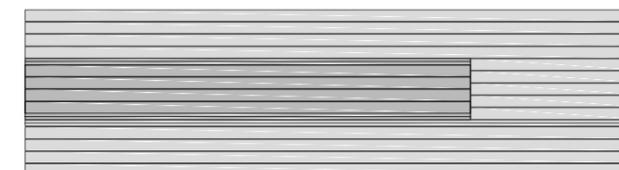
Banco com encosto



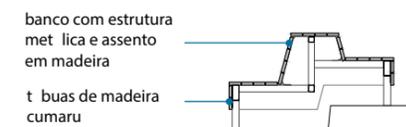
Perspectiva



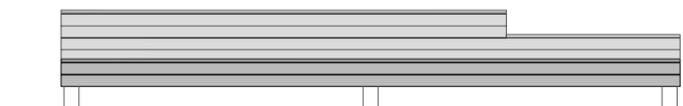
Planta



Corte



Elevação



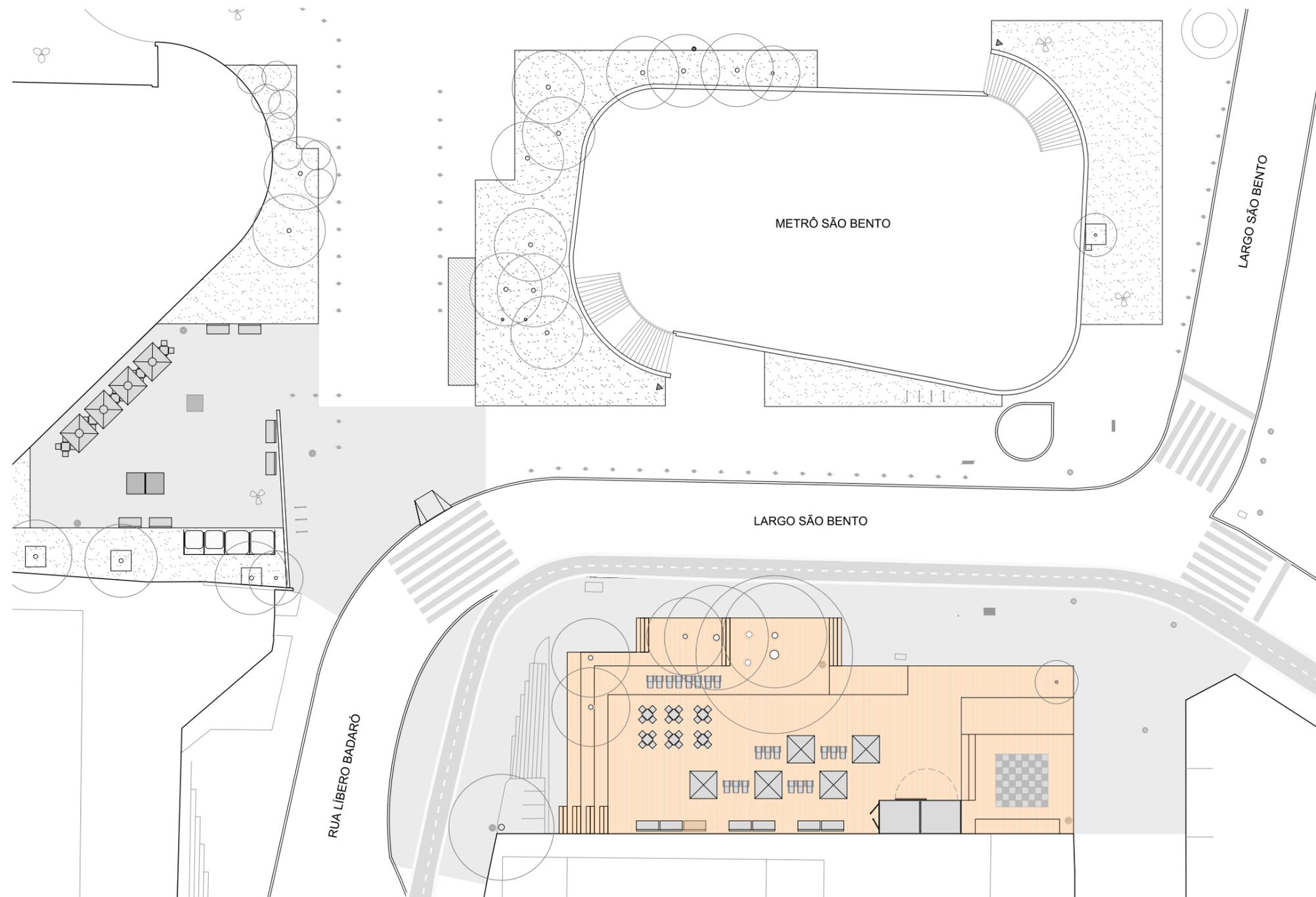
São Bento

O projeto Centro Aberto no Largo São Bento também promove a reconquista de uma área pública cercada, que anteriormente tinha a função de estacionamento de funcionários do Metrô. Nesse caso, as grades azuis protegiam uma área com muito potencial de uso e contemplação do patrimônio, pois ali em frente é possível observar o Mosteiro de São Bento.

A retirada das grades e a implantação do mobiliário revelou uma demanda não atendida até então: a necessidade de áreas de estar e de permanência nessa região. Em poucos dias, foi perceptível a aderência da população em relação a esse novo espaço.

Implantação

-  Telefone público
-  Postes de iluminação
-  Lixeira aramada
- Balizador
-  Paraciclo
-  Ombrelone
-  Mesa de pingue-pongue
-  Banco "s" de madeira com encosto
-  Conjunto de mesa e cadeira dobráveis
-  Cadeira dobrável
-  Contêiner
-  Xadrez gigante
-  Conjunto de sanitários químicos
-  Piso em grama



0 1 5 10m

Histórico

O Largo São Bento é um dos espaços públicos mais antigos de São Paulo, constituindo com o Largo São Francisco e a antiga igreja do Carmo o triângulo histórico de formação da cidade. A igreja e o mosteiro que encontramos ali são de 1911. Na década de 1970, com a implantação do metrô, o largo passou por uma ampla reforma, conectando-se verticalmente ao Vale do Anhangabaú.

Diagnóstico

Um dos principais fatos observados nas pesquisas no entorno do Largo São Bento foi a presença de um grande número de pessoas em assentos improvisados – muretas, degraus de escada, balizadores – ou em pé, apoiadas em muros e em paredes, principalmente no horário do almoço e no fim da tarde. Por ser um dos extremos da área de calçadas, o conflito entre pedestres e veículos, principalmente nas travessias da Rua Boa Vista, é intenso.

Em frente do Largo, na esquina das ruas Boa Vista e Líbero Badaró, se localizava um espaço gradeado, utilizado pelo Metrô, primeiro como canteiro de obras e depois como área de estacionamento, que fora antes uma pequena praça.

Diretrizes

A partir das análises do local, estabeleceram-se os objetivos principais do projeto: recuperar o espaço anteriormente destinado a estacionamento de automóveis particulares, transformando-o em espaço de fruição; formar áreas de estar e de permanência com variedade de assentos; estimular novos usos e atividades; e qualificar, onde se mostrasse necessário, as travessias de pedestres.



Projeto

Foi implantado um grande deque de madeira, com áreas de sombra, mobiliário portátil e um centro de informações (contêiner) onde são armazenados os mobiliários portáteis (mesas, cadeiras, ombrelones, xadrez gigante) em horários em que não há a operação e a zeladoria. O deque implantado é adequado às inclinações existentes, fazendo a conexão entre as ruas São Bento e Líbero Badaró, gerando uma nova experiência de travessia. Essa nova infraestrutura gera um espaço confortável para estar e desfrutar ao longo do dia e com a disponibilidade de tomadas e energia elétrica junto à instalação de rede pública gratuita de internet (Wifi Livre SP), além de banheiros públicos, ambos disponíveis 24 horas por dia. Esses são elementos do projeto que sustentam a permanência de pessoas na praça.

Além dessa grande área anteriormente gradeada, foram incorporados ao projeto mais dois espaços: uma praça subutilizada na região mais próxima ao Viaduto Santa Ifigênia e a primeira quadra da Rua Florêncio de Abreu.

Na praça ao lado do respiro do metrô foram instalados bancos fixos, sanitários químicos e uma mesa de pingue-pongue. Próximo a este local foi implantada uma nova faixa de pedestres melhorando a conexão geral entre o Largo São Bento e seu entorno.

Na Rua Florêncio de Abreu foi realizada a ampliação de uma das calçadas, diminuindo a presença de veículos estacionados ao longo do dia e proporcionando uma área maior e mais confortável para a circulação de pedestres; criou-se também uma nova faixa de pedestres para a travessia em um dos pontos de maior fluxo de pessoas. Ambas as intervenções foram pensadas em razão do elevado fluxo de pedestres nessa região predominantemente comercial, diminuindo de modo significativo a presença do automóvel no trecho da implantação e proporcionando mais segurança aos usuários.

São Bento em números

Área de implantação:
2705,00 m²
Área total do deque: 540 m²

Data do projeto: dezembro 2015
Data da obra: setembro 2016

- 1 base de apoio (contêiner)
- 11 bancos “s” de madeira com encosto
- 1 mesa de tênis de mesa
- 2 unidades de lixeira aramada
- 60 cadeiras de praia
- 17 conjuntos de cadeira e mesa dobráveis
- 5 ombrelones acoplados ao deque
- 4 ombrelones com base
- 1 tapete de xadrez gigante
- 2 unidades de banheiros químicos standard
- 2 unidades de banheiros químicos acessíveis

Nova experiência de travessia



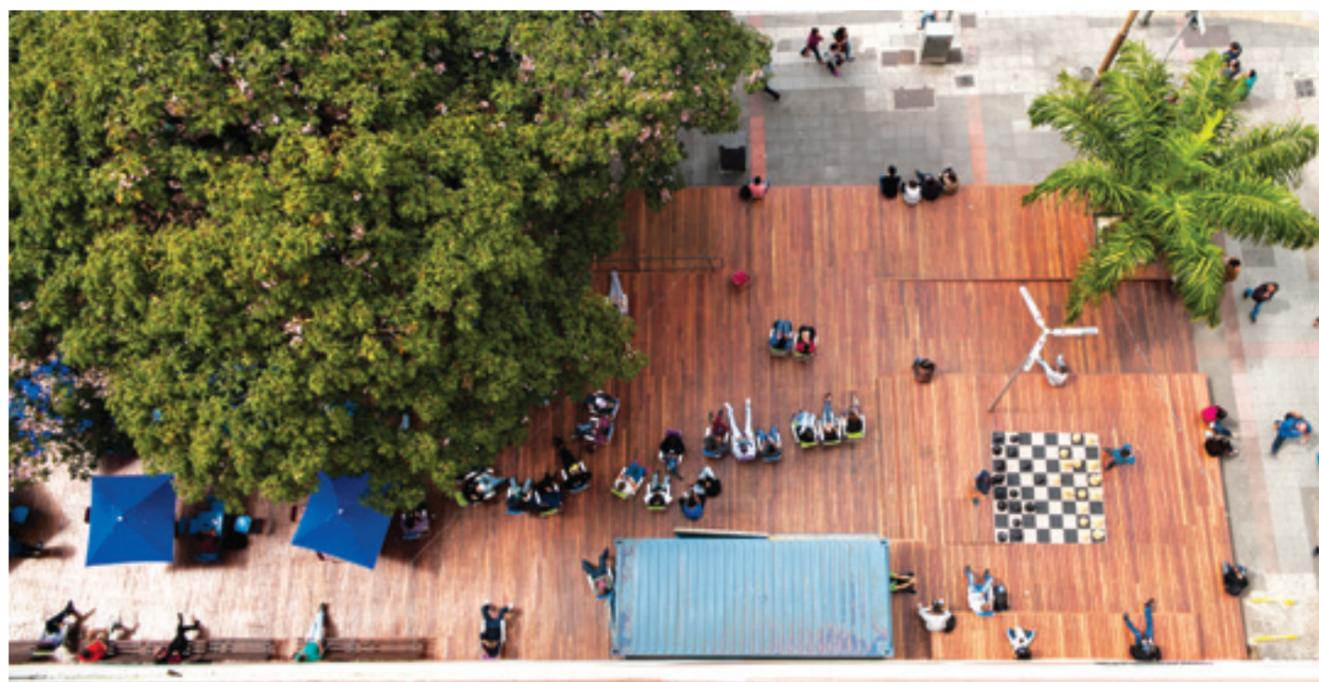
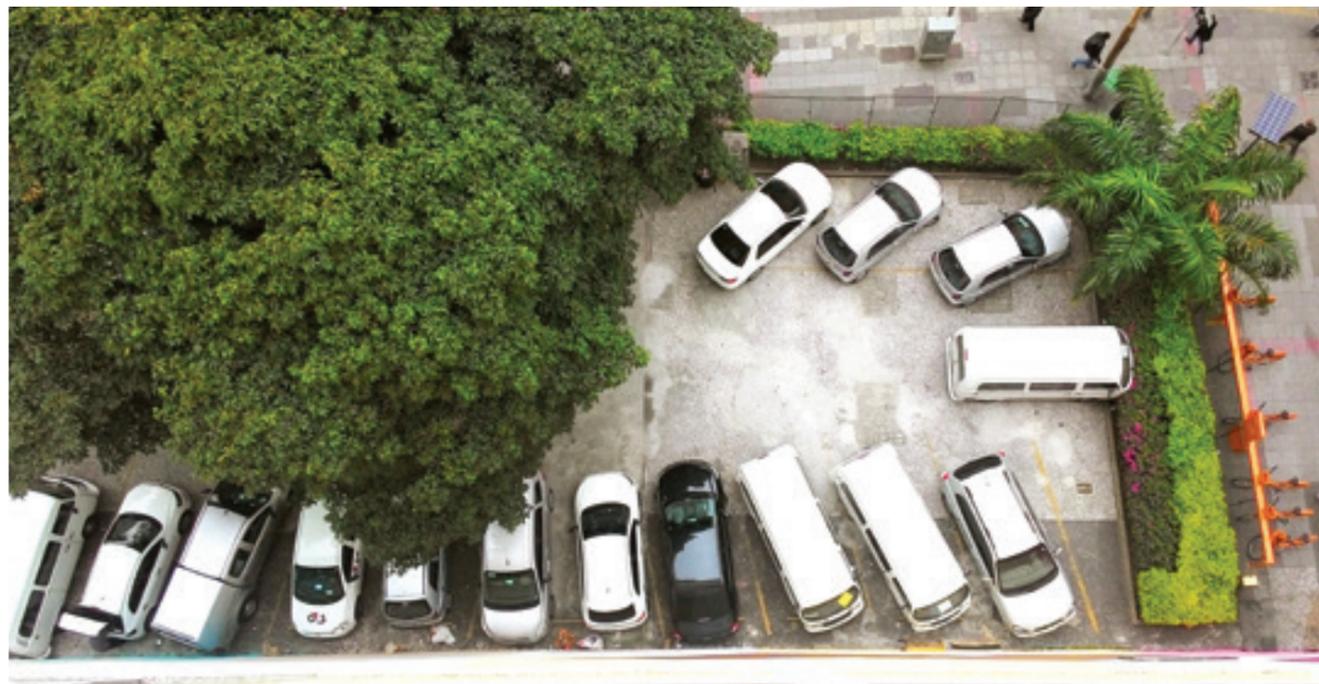
Mobiliário portátil



Área de estar e contemplação



Antes e depois





Os primeiros projetos Centro Aberto, iniciados como teste em escala real e prazo de término, demonstraram a urgência da revisão do trato do espaço público. A utilização intensa dos locais onde se implantaram os dois projetos-piloto ensejou sua permanência e a criação de um programa constante de recuperação e ativação de áreas subutilizadas.

São intervenções de pequena escala, mas com larga abrangência. Instalados na área central, servem a pessoas vindas das mais diversas regiões da cidade, que vêm ao Centro para trabalhar, fazer compras ou realizar atividades de lazer, assim como aos moradores locais.

Atividades

imprevistas que passaram a se desenvolver nos espaços, assim como alguns horários de utilização demonstram claramente como a população já se apropriou destes locais, mesmo quando recém-inaugurados, como é o caso do Centro Aberto São Bento.

Esse tipo de intervenção mostra diretamente como a vida das pessoas pode ser afetada pelas mudanças. Cria, de imediato, um senso de pertencimento e envolvimento, fundamental na construção de um compromisso com a cidade, com a participação política e a tomada de decisões, que serão fundamentais para a sua própria vida.

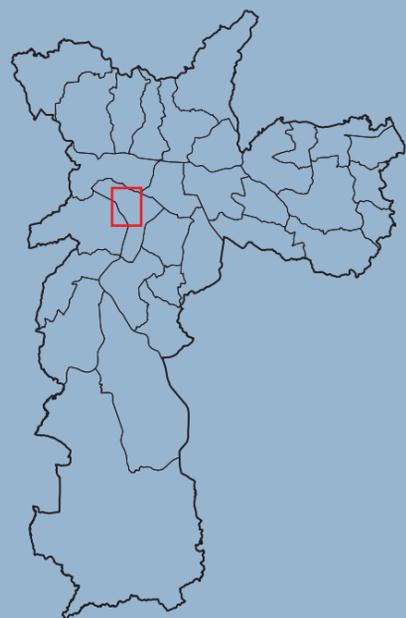




Mobiliário do Largo da Batata

A atual configuração do Largo da Batata é resultado das obras de ampliação da Avenida Faria Lima e de um concurso público de projetos realizado em 2002. O resultado construído gerou um espaço excessivamente amplo, pouco arborizado e sem as instalações de suporte às atuais atividades que lá são realizadas. No início da gestão 2013-2016, o entendimento da situação local, o diálogo com a concessionária do Metrô e a participação dos moradores, trabalhadores e frequentadores da área, em conjunto com a parceria entre SP Urbanismo, SP Obras e Subprefeitura de Pinheiros ensejou a revisão do projeto de implantação de mobiliário com a introdução de equipamentos de esporte, cultura e lazer.

Região municipal atendida pelo projeto



- MSP
- Subprefeituras
- Área do mapa

0 5 15 30km

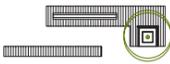
Mapa de situação Largo da Batata

- Área de intervenção
- Equipamento de saúde
- Equipamento de esporte e cultura
- Equipamento educacional
- Mercado municipal de Pinheiros
- ↻ Estações CPTM
- ↻ Estações Metrô
- 🚌 Terminal de ônibus
- Ferrovia
- Metrô
- Edificações
- Áreas verdes
- Operação Urbana Consorciada Faria Lima
- Quadras viárias
- Hidrografia

0 100 250 500m



Implantação

-  Banco curvo em concreto
-  Banco de concreto com madeira - 13,30m
-  Banco de concreto com madeira - 9,10m
-  Banco ilha (em madeira)
-  Banco curvo de madeira (entorno da árvore)
-  Mesa de madeira com bancos (para piquenique)
-  Banco madeira
-  Lixeira em aço galvanizado 50lts
-  Papeleira no banco de concreto
-  Brinquedo de cordas Corocord
-  Piso emborrachado em placas para parquinho
-  Balanço de 2 lugares
-  Equipamentos de ginástica
-  Suporte para bicicleta - paraciclo padrão PMSP
-  Pergolado modular
-  Arvoreira
-  Balizador de concreto



0 5 10 25m

Histórico

O Largo da Batata surgiu no fim do século 19 como ponto de apoio e parada no caminho do núcleo central da cidade para a região de Sorocaba, importante centro de abastecimento da cidade. Apesar de isolado, no início do século 20 o Largo da Batata já era um entreposto com muito movimento, graças ao “mercado dos caipiras” que já existia ali. A constituição da Cooperativa Agrícola de Cotia em 1927 consolidou o largo como centro de comércio hortigranjeiro, que deu o nome ao local. A ocupação efetiva da região se deu a partir dos anos 20, com o loteamento da várzea do rio Pinheiros e da colina em direção à Avenida Paulista. Ao longo do século 20, o Largo da Batata cresceu e teve suas funções ampliadas, atendendo às populações da região e as que se instalaram ao longo da Avenida Francisco Morato e da Rodovia Raposo Tavares. Além disso, contribuíram para o seu incremento a instalação de diversos pontos finais e intermediários de ônibus municipais e intermunicipais e a ampliação e diversificação do comércio, tornando-o um centro de bairro regional. A ampliação da Avenida Faria Lima, a partir da década de 1990, alterou significativamente a configuração espacial do Largo da Batata, e consequentemente, suas funções de centro de bairro foram comprometidas. O projeto para Reversão do Largo da Batata, objeto do concurso, insere-se no Plano de Ação da Operação Urbana Faria Lima e suas obras foram iniciadas em 2007.

Diagnóstico

O Largo da Batata atual é uma área situada na confluência da Avenida Brigadeiro Faria Lima com as ruas Teodoro Sampaio, Fernão Dias, Martim Carrasco, Cardeal Arcoverde, Chopin Tavares de Lima e Manoel Carlos F. de Almeida. O espaço é cortado pela Avenida Faria Lima, de mão dupla, que atualmente possui oito faixas de tráfego, sendo duas exclusivas de ônibus. A Avenida possui um canteiro central que neste trecho está em desnível, com muretas que impedem a visualização de um lado a outro da avenida. Possui duas grandes instalações de acesso ao metrô, instalações complementares e bancas de jornal em ambos os lados da avenida. No início desta gestão configurava-se como um local sem mobiliário, sem sombras, com algumas árvores recém-plantadas e sem manutenção. Por outro lado, o Largo da Batata se tornou, a partir de 2013, um local de intensa vida política, quando foi escolhido como ponto de concentração de algumas das manifestações daquele ano. Ali também, muitos grupos iniciavam uma ocupação mais efetiva do Largo, com a instalação de mobiliários improvisados e atividades que reclamavam uma ação por parte do poder público.

Diálogo Aberto

Uma das primeiras demandas de grupos organizados da sociedade para o Largo da Batata foi a instalação de um bicicletário, necessário para dar suporte e integrar o uso da bicicleta aos modais: ônibus e metrô. O programa do bicicletário contempla vagas verticais gratuitas para até cem bicicletas, bebedouro e estação de manutenção de bicicletas, e foi acrescido de uma floricultura, mantida por um Termo de Cooperação firmado com a Subprefeitura de Pinheiros. O processo de implantação iniciou-se em setembro de 2013; em julho de 2014 o bicicletário foi inaugurado.

Paralelamente às conversas com o grupo de ciclistas, a partir de meados de 2013, ainda com as obras em andamento, o Largo da Batata passou a ser intensamente ocupado, em estruturas improvisadas pelos próprios usuários, em um zoneamento de atividades espontâneo. Várias solicitações feitas por grupos de moradores, trabalhadores e frequentadores locais, particularmente relativas à ausência de mobiliários urbanos e à promoção e incentivos ao uso da praça, foram encaminhadas à Prefeitura do Município de São Paulo, tanto à SP Urbanismo quanto à Subprefeitura de Pinheiros.

Em conjunto com a Subprefeitura de Pinheiros, a SP Urbanismo promoveu então oficinas participativas envolvendo os moradores da região e usuários do Largo. O objetivo era entender e consolidar as necessidades do local. Foram realizados três encontros entre os meses de abril e dezembro de 2014, os quais resultaram num conjunto de diretrizes e propostas consolidadas em uma planta de programa. Essa planta contempla diversas propostas de uso da praça, seguindo os usos e o zoneamento preexistentes. O conjunto de diretrizes e propostas desenvolvido com base nas oficinas constituiu o guia para o desenvolvimento do projeto de mobiliário urbano para o Largo da Batata, entre o final de 2014 e

o início de 2015.

Durante o desenvolvimento do projeto o processo de diálogo continuou ativamente. Foram realizadas reuniões de acompanhamento para verificação e aprimoramentos, com sugestões vindas da Subprefeitura de Pinheiros e dos usuários. Os encontros tiveram também a participação dos coletivos que atuam na região do Largo da Batata e do Conselho Regional de Meio Ambiente, Desenvolvimento Sustentável e Cultura de Paz (Cades) de Pinheiros.

Diretrizes

As principais diretrizes estabelecidas na planta de programa foram criar espaços agradáveis e qualificar o uso da praça. Isso foi realizado mediante a implantação de áreas sombreadas efêmeras, espaços de estar, de lazer adulto e

infantil, área para skate, paraciclos, sanitários, ludoteca, área de alimentação e suporte para eventos, além do incremento de travessias entre as áreas separadas por ruas existentes.



Planta do programa

-  Deslocamento de pedestres
-  Faixa de pedestres "latente"
-  Ciclovia faria lima
-  Áreas de sombra
-  Zoneamento
- 1** Zonas
-  Sanitários públicos
-  Área pingue-pongue
-  Painéis / exposições
-  Bancos
-  Comida de rua / livraria / floricultura
-  Lazer adultos / idosos
-  Wi-fi livre
-  Faixa de pedestres
-  Café / bar
-  Eventos
-  Suporte para eventos coreto / palco
-  Restaurante
-  Lazer infantil
-  Informações
-  Paraciclos
-  Bicicletários municipais

-  Metrô – saídas da estação
-  Pontos de ônibus
-  Feira de orgânicos
-  Área para skates
-  Mobiliário portátil
-  Container de armazenamento de mobiliário portátil



Projeto

O desenvolvimento do projeto procurou atender às demandas estabelecidas na planta de programa, apresentando muitas vezes soluções de desenho de mobiliário desenvolvidos internamente.

Na área conhecida como Zona da Igreja (área 1), localizada em frente da Igreja Nossa Senhora de Monte Serrat, o programa enfocou a área de lazer para idosos e para crianças: aparelhos de ginástica, brinquedos infantis, bancos nas áreas sombreadas, bebedouros e paraciclos. Também se instalou uma faixa de pedestres para proporcionar travessia segura e gerar conexão entre a área em questão e a área chamada Praça Cívica (área 2).

Na Praça Cívica, localizada na região central do Largo da Batata, o programa consolidou, assim como no projeto inicial, a área para eventos, deixando um espaço livre para instalações temporárias; e previu a instalação de mobiliário para dar suporte à permanência na área mais adensada da praça. No desenvolvimento do projeto, foi proposta a implantação de pergolados metálicos, que oferecem grande ambiente de sombra em que o mobiliário portátil (cadeiras de praia, mesas e cadeiras dobráveis, ombrelones e suportes para ombrelones) poderia ser disponibilizado ao longo do dia. Além dos pergolados e do mobiliário portátil, bancos longos e lineares, lixeiras, floreiras e paraciclos também foram dispostos nessa área, e também balizadores para evitar a utilização irregular do largo por veículos. Essa área também foi contemplada com um contêiner para armazenar o mobiliário portátil, sob gestão de uma empresa privada, a partir de um termo de cooperação com a Subprefeitura de Pinheiros. A empresa disponibiliza funcionários que realizam a varrição e a distribuição do mobiliário portátil pela praça.

Ao lado da Praça Cívica, a Zona do Metrô (área 3) é a área de mais fluxo de pedestres em

virtude dos acessos ao bicicletário e à estação de metrô. Foram propostos espaços de informação e comunicação, mesa de pingue-pongue e outros jogos, área com mesas e bancos fixos para piquenique, banheiro público, bebedouro, bancos e quiosques de alimentação. No desenvolvimento do projeto, acrescentamos um grande banco para observação e permanência dos usuários ao lado da mesa de pingue-pongue. Nessa mesma região, foram instaladas mesas e bancos fixos, configurando uma área destinada a piquenique, próxima ao bicicletário. Além disso, implantamos arvoredoras para a proteção dos canteiros com árvores, pois eles costumam ser pisoteados por estarem localizados em rota de acesso à estação de metrô.

A área 4, em frente ao lote privado que se projeta no largo (antiga área na qual ficava a sede Pinheiros da Cooperativa Agrícola de Cotia – CAC), é também uma região de circulação intensa de pedestres graças ao acesso à estação do metrô. Nesse local, comprimida entre o acesso ao metrô e os tapumes do lote privado, ocorre com frequência uma feira orgânica, a qual recebeu pergolados metálicos, bancos, paraciclos e lixeiras.

Na Praça das Araucárias (área 5), está a maior área gramada da praça, entre a Avenida Brigadeiro Faria Lima e Rua Cardeal Arcoverde. Para essa região, de fluxo de passagem menos intenso, mas alta permanência de pessoas nos pontos de parada dos ônibus, foram apresentadas nas oficinas as necessidades relacionadas a mobiliário fixo, bancos, mesas e cadeiras, área com jogos para adultos, área de estar e descanso e ludoteca. No final de 2015, a empresa Erê-Lab, que cria e desenvolve objetos lúdicos, mostrou interesse em instalar um parque infantil, que foi autorizado pela Subprefeitura de Pinheiros. Desse modo, o projeto de mobiliário urbano manteve a existência dos brinquedos e complementou a área com ban-

cos longos com ombrelones, floreiras e lixeiras, além de bancos ao redor das árvores. Também foram implantadas algumas arvoredoras para a proteção de canteiros com árvores, nos locais em que os canteiros são rotas de acesso a pequenos terminais de ônibus e ao centro do bairro.

Na Zona do Mercado, área triangular próxima ao Mercado Municipal Engenheiro João Pedro de Carvalho Neto, conhecido como Mercado de Pinheiros (área 6), previu-se uma área destinada à prática de esportes, equipamentos portáteis e base comunitária para zeladoria do espaço, que foi transferida para a Praça das Araucárias. Ali, foram implantados bancos e se disponibilizou uma área destinada à instalação de pista de skate e de mobiliários desenvolvidos pelos grupos coletivos locais.

Antes e depois



Iluminação noturna



Áreas sombreadas



Bancos de diversos tipos



Mesas e bancos



Equipamentos de ginástica

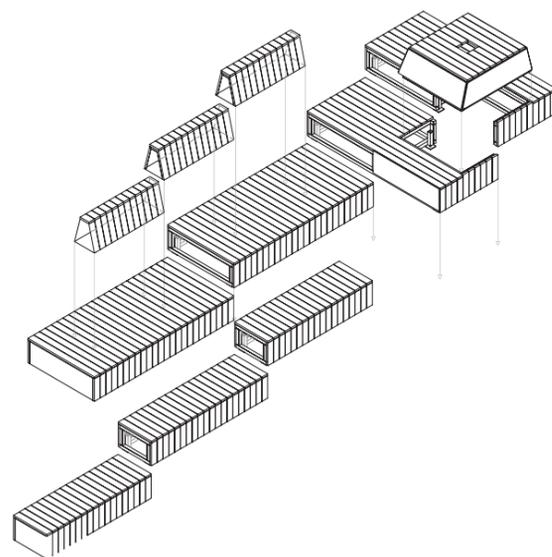


Bicicletário

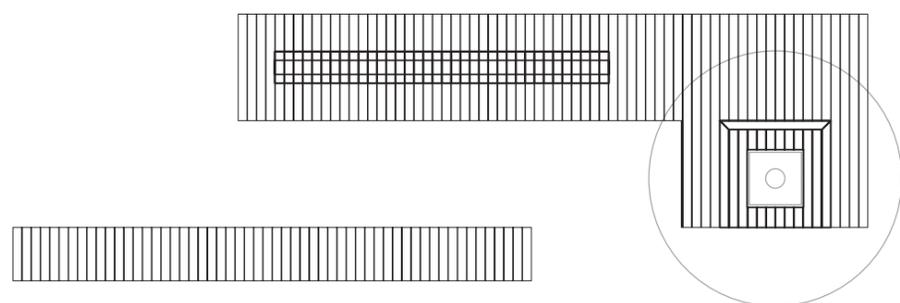


Banco ilha

Perspectiva



Planta

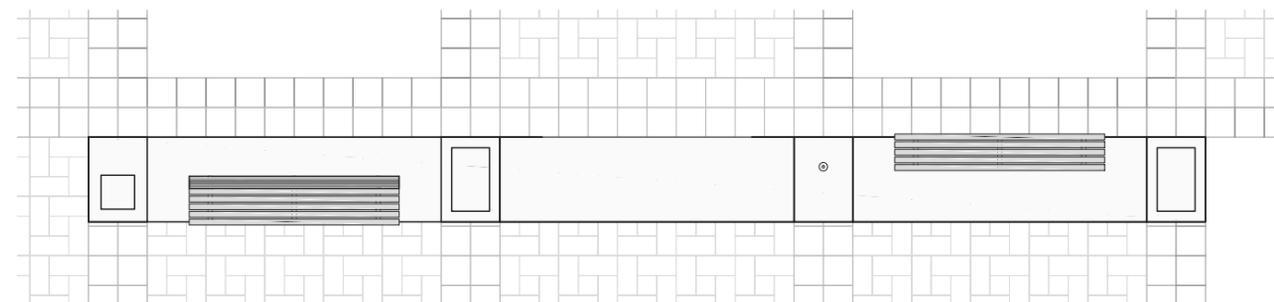


Elevação

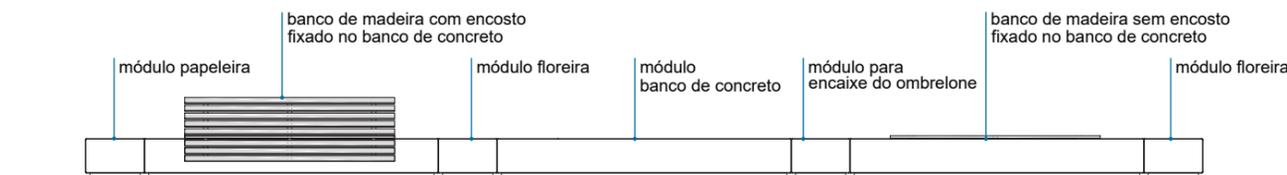


Banco de concreto

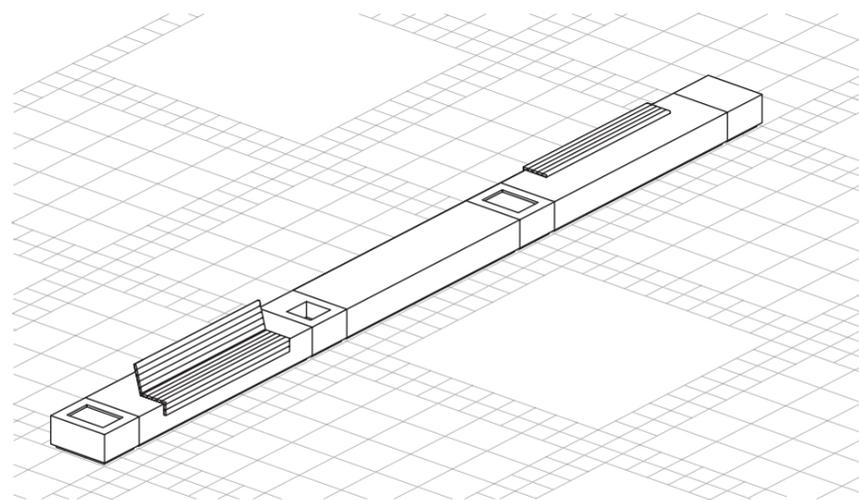
Planta



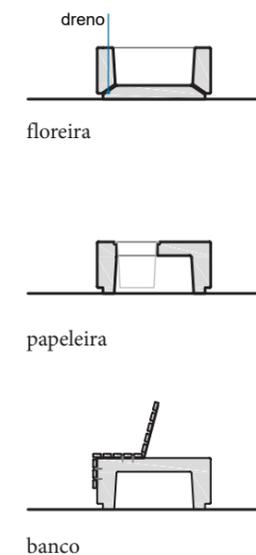
Elevação



Perspectiva



Cortes



Mobiliário portátil e fixo



O sucesso da implantação de mobiliário adequado no Largo da Batata, sua intensa utilização e a rápida parceria através de Termo de Cooperação para a guarda e disponibilização de mobiliário portátil mostra que o caminho para o cuidado com os espaços públicos que a SP Urbanismo vem traçando está correto. A instalação de bicicletário, brinquedos, equipamentos de ginástica, áreas de sombra e espaços de descanso, áreas para alimentação e quiosque comercial formam um conjunto de elementos que atua no caminho de suportar diversas atividades e contribuir para a ativação do espaço público com mais qualidade na infraestrutura.

Mobiliário do Largo da Batata em números

Área do projeto: 28.885,00 m²

Data projeto: fevereiro 2016

Data obra: novembro 2016

- 221 placas de piso emborrachado para parquinho (108,56m² totais)
- 28 unidades de pergolado modular (488,92m² totais)
- 12 módulos de banco curvo em concreto
- 16 bancos de concreto com madeira
- 1 banco ilha de madeira
- 13 bancos circulares de madeira
- 41 bancos de madeira com aço
- 6 unidades de mesa de madeira com bancos
- 21 papeleiras de aço galvanizado (50L)
- 14 papeleiras no banco de concreto
- 1 brinquedo de cordas
- 1 balanço de dois lugares
- 5 equipamentos de ginástica
- 19 paraciclos
- 10 arvoreiras
- 28 balizadores de concreto





Parklets Municipais

Na busca de incrementar os processos de regulamentação e de cooperação entre a administração pública e a sociedade e visando implantar novas formas criativas de se ocupar espaços da cidade, os parklets representam um grande avanço como política pública. A maioria dos espaços da cidade, que são tomados por automóveis, ganha uma poderosa amplitude em benefício dos pedestres e da qualidade de vida urbana. O parklet é uma extensão temporária da calçada e constitui uma intervenção física no sistema viário, utilizando para isso uma área anteriormente ocupada por veículos estacionados.

Os parklets contribuem para a vivacidade das ruas ao oferecer oportunidades para a perma-

nência dos cidadãos, especialmente onde já se observa a presença de pessoas e a realização de atividades cotidianas, em áreas próximas aos caminhos mais frequentes da cidade. O parklet incentiva a população a acompanhar e a participar dos acontecimentos urbanos, ao mesmo tempo que fornece argumentos para a reflexão sobre a qualidade do espaço que queremos. Esse complemento entre atividades de passagem e de deslocamento promove a ocupação da rua por diferentes pessoas ao longo de todo o dia, colaborando inclusive com o comércio local. Além disso, a instalação de parklets atua como estímulo aos percursos feitos a pé e de bicicleta, ao devolver à população um espaço que estava destinado apenas aos estacionamentos.



Histórico

O termo "parklet" foi usado pela primeira vez em 2005, em São Francisco (EUA), para designar a conversão de um espaço de estacionamento de automóvel na via pública em um miniparque temporário, cujo objetivo era propiciar a discussão sobre o tema da cidade que prioriza as pessoas e a igualdade no uso do solo. Em São Paulo, o conceito de parklets foi introduzido em 2012, e sua primeira implantação ocorreu em 2013. Isso deu início ao processo de regulamentação, que culminou na publicação do Decreto Municipal nº 55.045/14. Mediante a publicação desse decreto, o parklet se tornou uma política pública do município paulistano.

Ainda em 2014, foram acrescentadas novas regulamentações para o controle da comunicação visual e da inserção na paisagem (Resolução SMDU.CPPU/017/2014) e da instalação nas vias (Portaria SMT nº 75, de 01/10/2014) e em bens e áreas tombadas (Resolução nº 33/CONPRES/2014). Além disso, normas técni-

cas de acessibilidade também foram incorporadas ao projeto. Esse conjunto de regras se complementa a fim de esclarecer o funcionamento de cada etapa de aprovação, implantação e gestão do parklet.

Para facilitar a compreensão da legislação e esclarecer aos potenciais interessados as etapas do processo de implantação de um parklet, visando assim incentivar a adesão a essa política, a SP Urbanismo elaborou o *Manual operacional para implantar um parklet em São Paulo*. Este manual apresenta todas as informações necessárias para a realização do projeto, por meio de diagramas explicativos e resumos das recomendações e exigências.

No acompanhamento e monitoramento das implantações de parklets privados pela cidade, logo notou-se que, por diversos fatores, sobretudo o econômico, os equipamentos ficaram concentrados nas regiões de maior poder aquisitivo da cidade, principalmente junto às subprefeituras de Pinheiros, Vila Mariana,

Lapa e Sé. Isso levou à dificuldade de atingir os objetivos iniciais, justamente nas áreas de maior necessidade de uso e menos providas de espaços públicos.

Tornou-se então necessário difundir o parklet na cidade, como uma política de resgate do espaço público. Para superar esse desafio e estimular a implantação deste equipamento por toda a cidade, a Prefeitura de São Paulo, por meio da SP Urbanismo, implantou 32 parklets públicos, um para cada subprefeitura, entre novembro de 2015 e janeiro de 2016, como política pública de ampliação da experiência do mobiliário urbano para as regiões periféricas da cidade.

Projeto

O projeto de parklet proposto pelo município foi desenvolvido para implantação em duas vagas consecutivas de estacionamento numa extensão de 10 m e 2 m de largura. Constitui-se de elementos para se sentar, mesinhas, ombrelone, paraciclo e vasos para plantas, entre outros acessórios. A disposição espacial do mobiliário possibilita diferentes situações de estar: sozinho, em duplas ou em grupos, ora com assentos agrupados, ora com bancos lineares contínuos. O projeto procura reduzir ao mínimo a presença de elementos verticais, resultando na inserção discreta na paisagem e com clara sinalização aos usuários de que se trata de um local de uso público.

O local de implantação foi definido pelas Coordenadorias de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (CPDU) de cada subprefeitura, ficando também a cargo destas a manutenção da sua estrutura. As subprefeituras poderão ainda estabelecer parcerias com agentes do entorno – equipamentos públicos, comerciantes, entidades civis, entre outros, para a manutenção da qualidade deste mobiliário.

Materiais

Os materiais escolhidos permitem rápida

execução e resistência às intempéries, além de priorizar as condições de conforto no espaço público. Os bancos têm assentos e encosto de madeira. Alguns complementos metálicos integram o conjunto de mobiliário, como mesinhas e apoios para objetos.

Plataforma

A plataforma tem apoios ajustáveis para se alinhar às diferentes conformações de calçadas, com estrutura metálica e placas de cimento, encaixes contínuos e plenamente acessível. A estrutura preserva as condições de drenagem, não obstruindo o fluxo do escoamento de água.

Proteção do usuário

Para garantir a segurança do pedestre, o parklet é protegido em todos os lados. Na extensão traseira, os fechamentos de aço e floreiras permitem a identificação de um equipamento que se destaca na paisagem, diferente do contexto usual em vagas de estacionamento. No sentido de fluxo de veículos, a lateral mais vulnerável é protegida por dois grandes vasos de concreto.

Vegetação

Os equipamentos têm floreiras para vegetação em toda a extensão traseira e vasos nas laterais. Os dois grandes vasos de concreto contêm árvores de pequeno porte, que também

contribuirão para fazer sombra e melhorar o microclima no local. Nas floreiras laterais e internas, poderão ser plantadas espécies vegetais herbáceas, suculentas, folhagens e flores, que qualificam os espaços.

Sombra

Como critério de escolha da localização de cada parklet, priorizaram-se as vagas próximas às árvores e, portanto, sombreadas. Além disso, cada equipamento possui um ombrelone para proteção nos dias mais quentes.

Espaço aberto

Os parklets municipais poderão receber contribuições e intervenções da população: podem receber mobiliário portátil, como cadeiras e mesas dobráveis, acessórios, intervenções de arte urbana. Alguns acessórios como suportes para coleiras de animais de estimação, lixeira, paraciclo e apoio para objetos pessoais, permitem que o parklet seja usado espontaneamente por diferentes grupos.

Parklet municipal na Sé



Parklet municipal na Vila Mariana

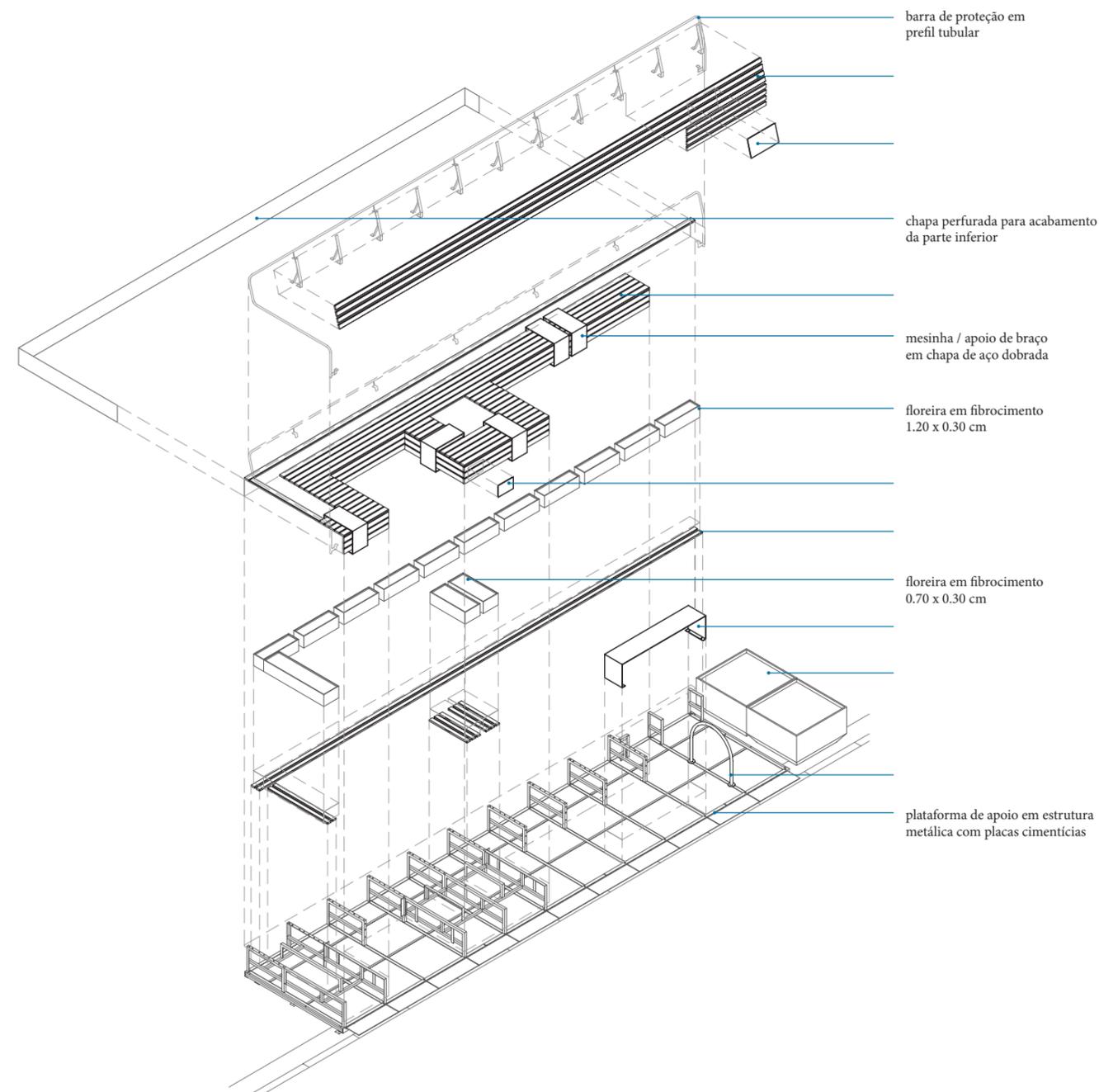


Parklet municipal em Pinheiros

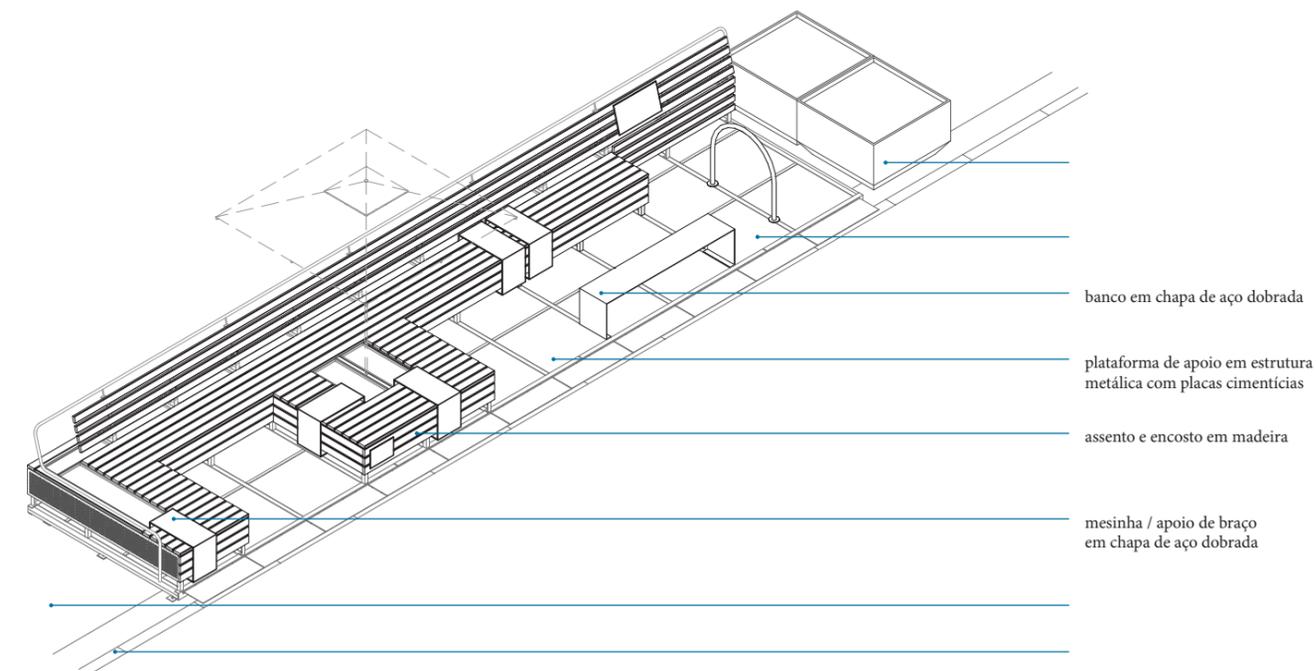


Parklet

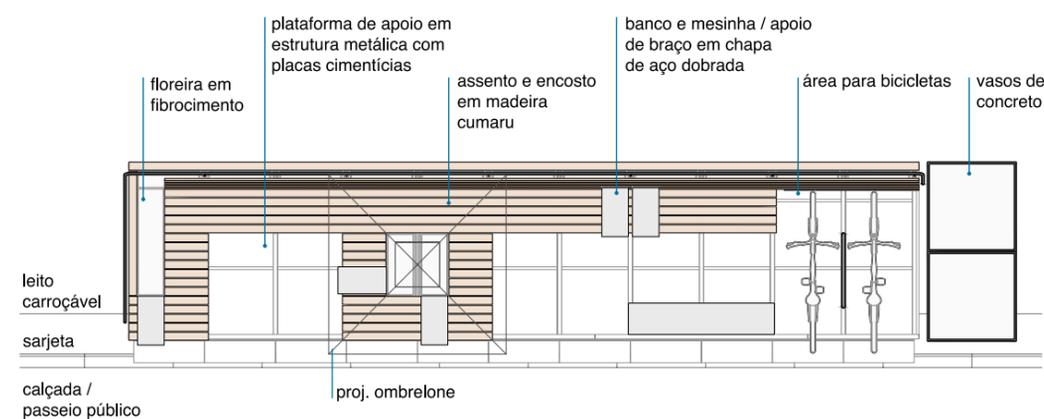
Perspectiva



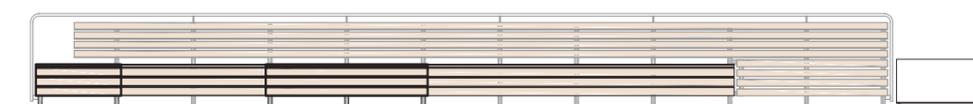
Perspectiva



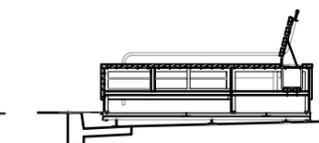
Planta



Elevação



Corte



Paraciclo



Vasos e plantas



Identificação: espaço público



A implantação de parklets em São Paulo tem sido bem recebida pela sociedade e atuado como elemento de grande relevância para a ativação das ruas, proporcionando um espaço de descanso e interação social para a população local. Embora a maior parte dos parklets ainda se concentre nas regiões mais centrais do município, já se iniciou um processo de descentralização, trazendo as intervenções para as áreas periféricas, tornando assim os espaços públicos mais bem distribuídos e acessíveis a todos. Constata-se também grande frequência no recebimento de novas solicitações, o que indica a tendência de consolidação da política e da presença dos parklets na cidade.

Desde a publicação do decreto até setembro de 2016, foram implantados 32 parklets munici-

pais e 95 de cooperantes privados, totalizando 127 unidades. Nota-se ainda que a evolução da política pode ser organizada em três períodos: a partir de abril de 2014, com a publicação do decreto; de dezembro de 2015 a março de 2016, com a implantação dos parklets municipais; e no atual período, com o crescimento de parklets de cooperantes privados distribuídos em todo o território e não mais apenas nas áreas economicamente mais abastadas.

Parklets em números

Primeira fase:
abril 2014 a novembro 2015:
implantação de 55 parklets de cooperantes privados

novembro 2015 a janeiro 2016:
implantação de 32 parklets municipais

Segunda fase:
novembro 2015 a setembro 2016
40 parklets de cooperantes privados

Área parklet: 22,00 m²
Área total de parklets municipais:
704,00 m²
Área total de parklets privados:
20190,00 m²

Elemento de proteção

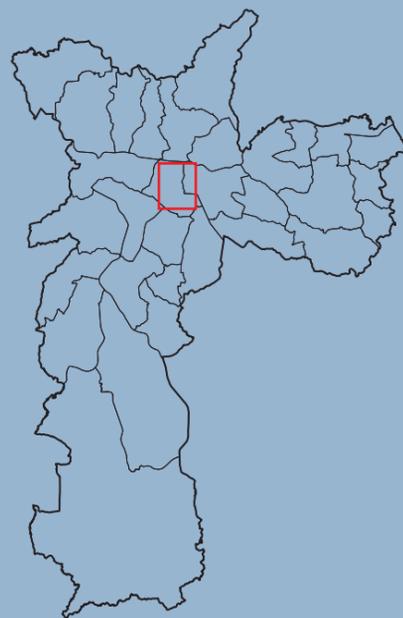




Vale do Anhangabaú

O projeto de requalificação e reurbanização do Vale do Anhangabaú insere-se no contexto de intervenções estruturais nos espaços públicos, como suporte para o desenvolvimento de uma vida cotidiana ativa e para a diversificação das formas de uso desse e de outros espaços. Localizado no Centro histórico de São Paulo, o Vale do Anhangabaú é um espaço público central da metrópole, considerado ponto de referência para a população e historicamente utilizado como um dos principais pontos de encontro da cidade.

Região municipal atendida pelo projeto



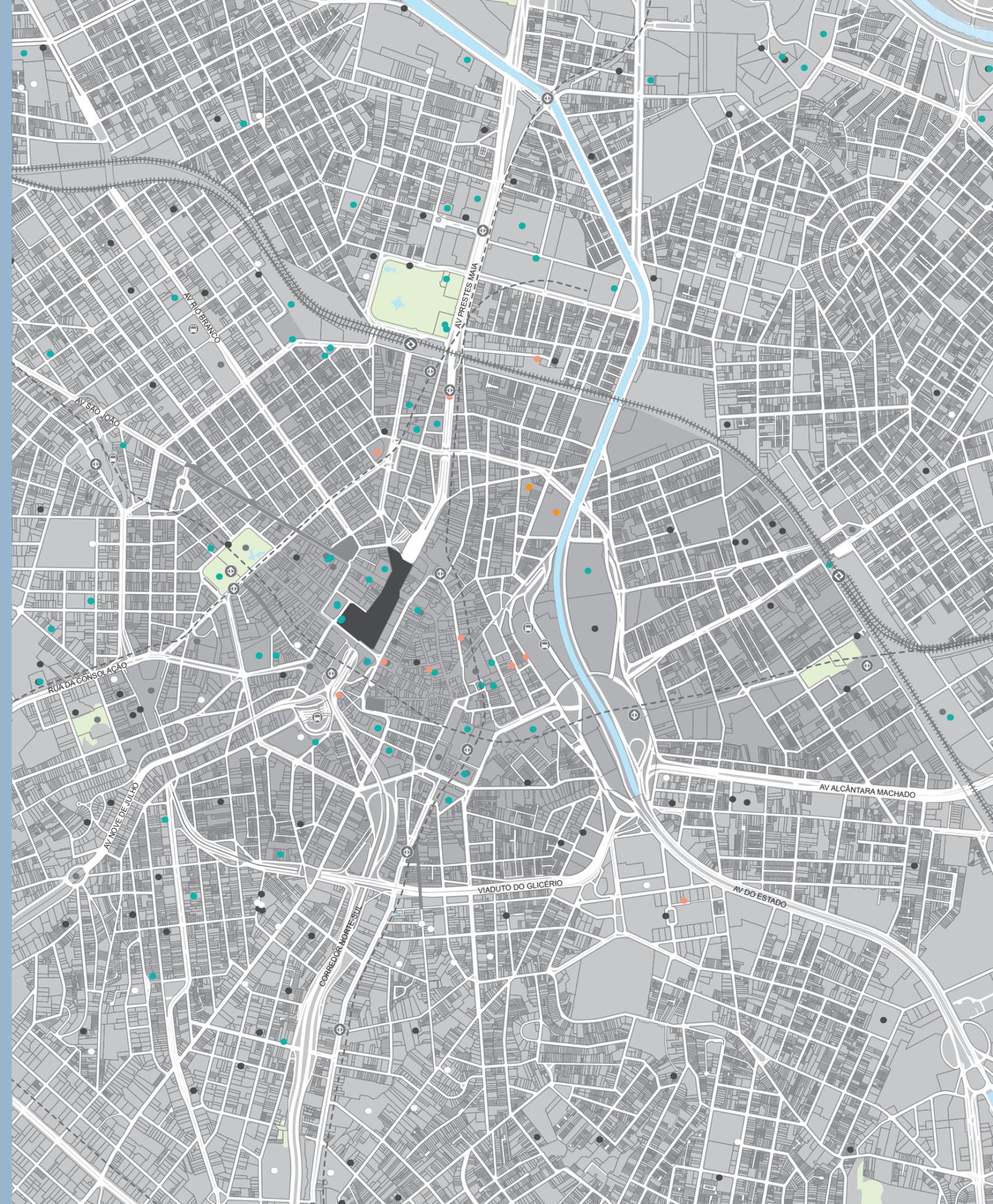
- MSP
- Subprefeituras
- Área do mapa

0 5 15 30km

Mapa de situação Centro: Anhangabaú

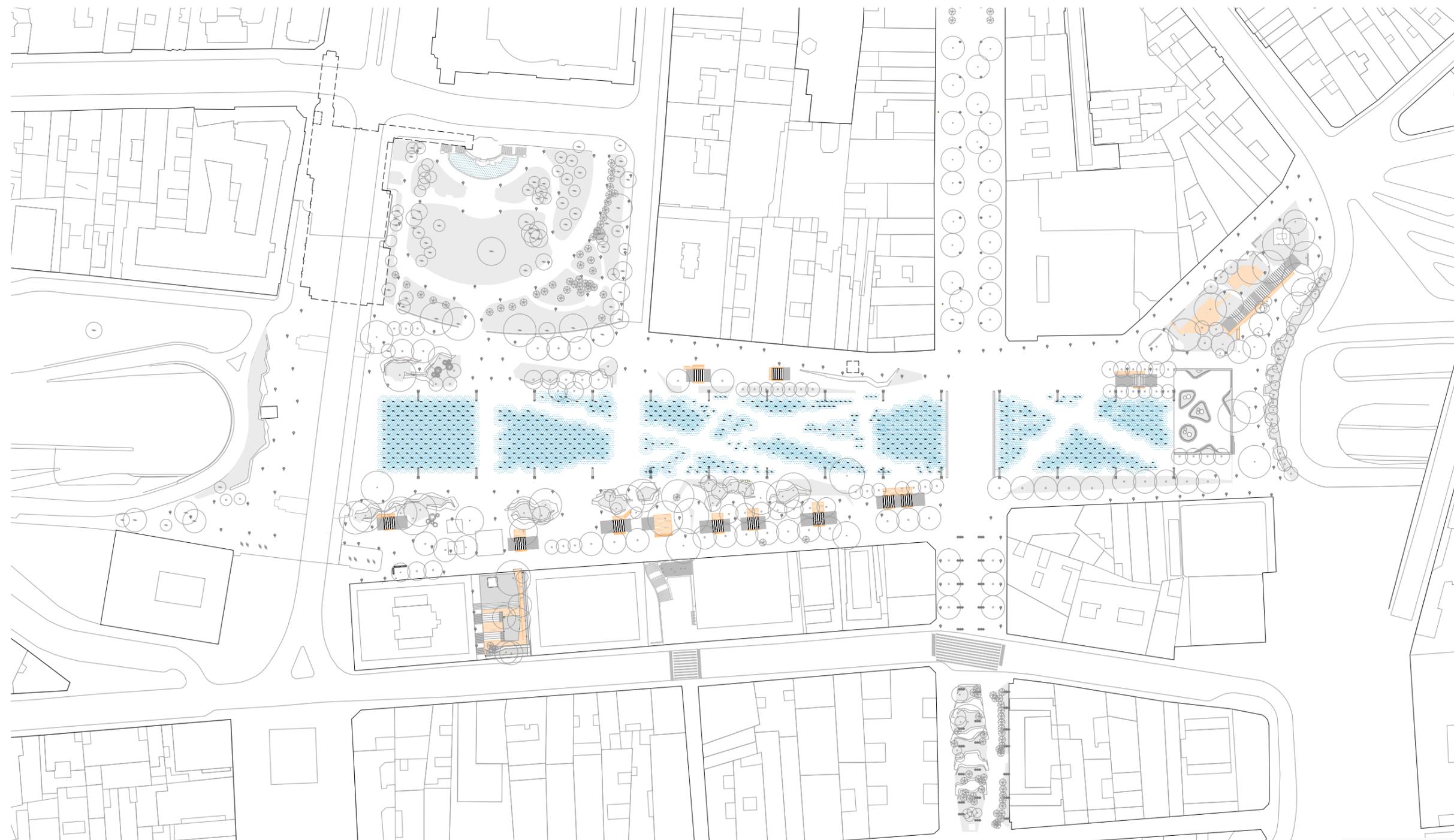
- Áreas de intervenções
- Outras áreas de intervenção
- Equipamentos de saúde
- Equipamentos de esporte e cultura
- Equipamentos de serviços públicos e sociais
- Equipamentos educacionais
- Mercado municipal
- Estações CPTM
- Estações Metrô
- Terminal de ônibus
- Ferrovia
- Metrô
- Operação Urbana Consorciada Centro
- Edificações
- Quadras viárias
- Áreas verdes
- Hidrografia

0 2 500 1000m



Implantação

- Aspersores de água
- Bancos de concreto
- Iluminação
- Quiosques



0 10 20 50m



Histórico

Ao longo do desenvolvimento e do crescimento da cidade de São Paulo, o Vale do Anhangabaú sofreu várias transformações. Na primeira grande mudança, o Vale deixou de ser o “fundo” da cidade e ganhou uma ligação em nível entre a Rua Direita e o Morro do Chá, através do Viaduto idealizado por Jules Martim e inaugurado em 1892. Em 1911, no conjunto de obras que visavam à melhoria da cidade, o Anhangabaú recebeu um parque pro-

jetado pelo arquiteto francês Joseph-Antoine Bouvard. Com a implantação do Plano de Avenidas na gestão de Prestes Maia (1938-1945), o Vale passou a ocupar um papel importante na estruturação viária norte-sul da cidade e o que era um local de passeio e contemplação tornou-se um lugar de passagem motorizada, com a implantação de uma avenida de fundo de vale. Um novo Viaduto do Chá foi construído, projeto de Elisiário Bahiana na década de

1940.

A ocupação do Vale por uma via arterial trouxe de volta o antigo problema da travessia para a ligação entre as duas margens do Centro. Ao longo da década de 70, várias soluções foram discutidas, até o lançamento do “Concurso Público Nacional para a elaboração de Plano de Reurbanização para o Vale do Anhangabaú”, cuja equipe vencedora era liderada pelos arquitetos Jorge Wilhelm, Jamil José Kfourri e Rosa Grena Kliass. No projeto vencedor, o sistema viário foi transferido para um túnel, provocando intensas alterações na dinâmica da área central, principalmente na relação do Anhangabaú com a colina histórica e com o eixo da Avenida São João, que foi interrompido. Durante a obra, vários aspectos do projeto do concurso foram adaptados, resultando no desenho atual.

Hoje, o Anhangabaú caracteriza-se por uma grande laje que contém uma série de passeios, canteiros e espelhos d’água, sobreposta aos túneis do Eixo Viário Norte-Sul e a uma galeria que comporta o Rio Anhangabaú. Em sua esplanada, há o acesso às paradas de ônibus localizadas no eixo viário sob a laje e aos terminais de ônibus das praças da Bandeira e Pedro Lessa.

Diagnóstico

Por meio de uma série de pesquisas realizadas com os usuários locais, constatou-se que o Vale do Anhangabaú é identificado como um local de passagem, considerado bastante inseguro à noite, sendo o principal destino para os usuários do sistema de transporte público dos terminais Praça da Bandeira e Pedro Lessa e tendo como maior eixo de circulação o cruzamento com a Avenida São João.

Apesar de receber quase diariamente algum

evento, o espaço e seu entorno não apresentam muitas outras atividades de suporte à vida urbana. É robusto e eficaz para shows, atividades culturais e esportivas, mas árido e pouco qualificado para o dia a dia da população, pois não oferece atividades cotidianas adequadas às pessoas que nele circulam e permanecem. Seu entorno é repleto de edifícios históricos e emblemáticos, mas são poucos aqueles cujo piso térreo convida os usuários à permanência e ao desfrute. O espaço propicia algumas práticas de lazer, mas não é acessível a idosos, crianças e pessoas com deficiência. Por outro lado, o Anhangabaú faz parte de uma extensa rede pedestrianizada na área central, bastante movimentada, com ótimo serviço de transporte público e grande variedade e quantidade de atividades que se desenrolam nas proximidades: estudo, trabalho, alimentação, atividades sociais e culturais, serviços públicos, compras.

É de fato um dos espaços de maior diversidade de públicos e de conflitos sociais que o Centro possui, e apresenta potencialidades que justificam pensar em alternativas de usos, programas de atividades e dinamização de suas estruturas ambientais por meio de um projeto que possibilite resgatar a importância das pessoas no espaço e do convívio na cidade.

Diálogo Aberto

Ao longo de oito meses, no processo iniciado no Diálogo Aberto, a Prefeitura de São Paulo coordenou, com a participação de diversos grupos, um trabalho de análise do Vale do Anhangabaú. O grupo, a partir das pesquisas locais estabeleceu um diagnóstico preciso e montou um programa de intervenção para essa área, mapeando a vida pública e a atuação nos espaços não somente pela ótica do desenho e da infraestrutura, mas também pela montagem de um programa de atividades capaz de renovar o uso dos espaços. Com base

nesse mapeamento, definiram-se as premissas iniciais de desenvolvimento das intervenções nos espaços públicos centrais, como os Calçadões e o Vale.

O projeto conceitual para o Vale do Anhangabaú foi construído com base em uma planta de programa desenvolvida com a contribuição de diversos profissionais, técnicos municipais, profissionais da sociedade civil, nos *WORKSHOPS* do processo Diálogo Aberto. O processo participativo de construção do programa estimou quais seriam as diretrizes e as estratégias para a área do Vale do Anhangabaú.

Diretrizes

A intervenção no vale não se limita a transformar um único lugar; trata-se de uma intervenção articuladora de toda a região central, que funcione como aglutinador de ações para promover a requalificação de toda essa área. As diretrizes propostas envolvem o respeito à escala humana, a melhoria dos acessos, a ativação de suas fachadas e a instalação de equipamentos de apoio, de estar e de lazer.

Respeito à escala humana

A grande dimensão do Vale do Anhangabaú é excelente para celebrações e eventos maiores, e sua escala impressiona quem o visita. Entretanto, a escala monumental torna-se desafiadora para acolher as atividades do cotidiano. O Anhangabaú deve manter sua grandeza e, ao mesmo tempo, pode ser organizado em zonas menores, que se relacionem melhor com a escala humana e ofereçam um programa diversificado de atividades culturais e de lazer. As zonas se intensificam na proximidade do térreo dos edifícios, onde a maior parte dos bancos e das cadeiras, estabelecimentos públicos e ligados ao comércio devem estar localizados.

Melhorar os acessos

O Vale do Anhangabaú é um ponto de passagem para os pedestres que atravessam o Centro de leste a oeste, e deve se conectar melhor com o transporte público e a rede de calçadões. O fluxo de pedestres entre as diferentes regiões do Centro e entre os modais de transporte deve ser facilitado pelo projeto do Anhangabaú.

Fachadas ativas e programação

O piso térreo dos edifícios que conformam o Vale do Anhangabaú encontra-se em geral inativo ou introvertido para o acesso da população. Articular com os proprietários desses prédios a abertura de seu piso térreo aos cidadãos é uma ação-chave que convida mais usuários para o Anhangabaú. Enquanto isso não ocorre, uma “fachada secundária”, formada por bancas e pavilhões, pode funcionar como gerador de vida urbana. A programação do espaço e o novo piso devem acrescentar nova camada de convites ao uso da praça.

Situação e proposta

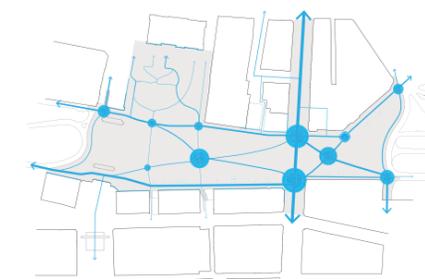


Planta do programa

-  Estação de metrô
-  Ponto de ônibus
-  Ponto de ônibus/túnel
-  Ponto de táxi
-  Estacionamento de bicicletas
-  Estacionamento de bicicletas coberto
-  Banheiro público
-  Restaurante/café
-  Café/lanchonete
-  Feira
-  Pavilhões, quiosques, bancos de frutas, etc
-  Zona cultural
-  Zona de exposição
-  Zona cultural
-  Zona de esportes de rua
-  Zona de esportes de parque



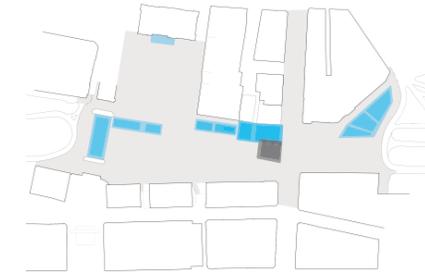
Fluxo e nós principais



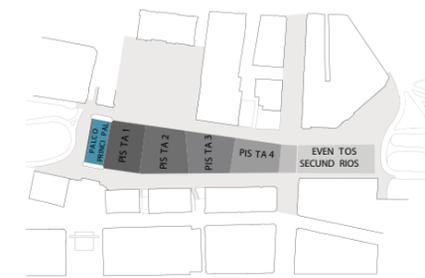
Fachadas ativas e fachadas secundárias



Zonas de atividades



Flexibilidade de uso



Projeto

Acesso Rua Líbero Badaró

Paisagismo



Eixo Avenida São João



Acesso e circulação

A proposta de mobilidade para o Vale do Anhangabaú valoriza a circulação dos pedestres. Observam-se no projeto as principais rotas de desejo para a conexão entre as estações e os terminais de ônibus e de metrô. Essas estações e terminais vão se manter permanentemente secas, o que favorecerá e facilitará as conexões que atualmente são interrompidas por diversos elementos. Um destaque é o resgate do eixo da Avenida São João, primeira ligação histórica entre o Centro Velho e o Centro Novo,¹ que foi interrompido pela atual conformação do Anhangabaú. A proposta em debate recupera integralmente o eixo e, ao dotar a área de pavimento adequado aos critérios da norma de acessibilidade (NBR 9050), e de sinalização ambiental e tátil adequada, contempla a memória desse lugar de ligação entre as colinas centrais da cidade.

Toda a circulação de veículos automotores é controlada e direcionada às ruas Anhangabaú e Formosa, complementando sua característica de bulevar. O aprimoramento do acesso ao Corredor Norte-Sul, linha de transporte estruturadora entre os extremos da cidade, se efetiva com a implantação de “plataformas” para pedestres com catracas e vedação, para garantir o acesso seguro e salubre ao corredor de ônibus junto ao túnel, sob o vale. O Anhangabaú torna-se assim, novamente, a porta de acesso ao Centro.

Fachada ativa/Ativação

O conceito da intervenção tem claramente referências históricas quando se dispõe a

1. Centro Velho é a denominação para a área de formação da cidade de São Paulo, em torno do triângulo histórico, entre as igrejas São Bento, São Francisco e Sé. O Centro Novo corresponde à área de expansão do Centro Velho, do outro lado do Viaduto do Chá, no quadrilátero formado pelas ruas Xavier de Toledo, a Av. Ipiranga, a Av. São João e Av. São Luiz.

Iluminação

De maneira complementar, a iluminação pública condiz com as necessidades de ocupação do espaço. Ela será automatizada com um sistema LED de alta eficiência energética, levando ao aumento da qualidade da iluminação e, ao mesmo tempo, proporcionando economia de energia. Além de todas as demandas técnicas funcionais, o projeto forneceu uma variável de iluminação cênica ao Anhangabaú, tratada na escala da esplanada, das ruas e dos jardins, valorizando e incentivando atividades culturais no espaço.

Paisagismo

O projeto em debate reordena e valoriza as áreas ajardinadas e as árvores da área de intervenção. Em sua forma final, o Anhangabaú contará com 480 árvores – 355 serão mantidas entre as existentes, e serão plantadas 125 novas espécies nativas. A proposta paisagística reorganiza e resgata a característica original de esplanada central, indicando menor escala em suas ruas laterais. A proposta privilegia o plantio nas áreas do Vale do Anhangabaú que não foram comprometidas pela laje do túnel, aumentando de maneira efetiva a permeabilidade existente. O manejo arbóreo foi autorizado pela Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, órgão competente que elaborou Termo de Compensação Ambiental (TCA), no qual o projeto supera o número do plantio exigido. O TCA também exige o acompanhamento da evolução das novas espécies, garantindo a realização do projeto proposto.

Água

A utilização da água no projeto tem papel

Projeto

fundamental na melhoria do microclima da região, além de sua característica cênica e lúdica. Toda a estrutura funciona com um circuito fechado, e a água é aspergida, molhando apenas o chão, e depois é recolhida pelos ralos do equipamento. Posteriormente, é enviada a filtros de limpeza para tratamento, retornando ao aspersor, quando então é novamente lançada ao piso, o que permite o contato humano com a água. Além do cuidado neste circuito fechado, os reservatórios do sistema poderão absorver a água das chuvas, colaborando com a microdrenagem de toda essa área e incorporando o recurso hídrico ao sistema de aspersão. Para momentos de escassez hídrica, o sistema contará com a complementação de água obtida em poço profundo que será perfurado no vale.

Fachada ativa/Ativação

O conceito da intervenção tem claramente referências históricas quando se dispõe a resgatar a característica de bulevar presente

Fachada ativa/ Ativação

O conceito da intervenção tem claramente referências históricas quando se dispõe a resgatar a característica de bulevar presente na proposta original do parque, de 1911. As funções e as características das ruas Formosa e Anhangabaú serão reativadas, estabelecendo a relação entre a escala da rua e os acontecimentos e as atividades do espaço urbano. Estratégias como a formação de uma segunda fachada ativa nessas ruas, com quiosques de café, comércio e serviços, sanitários e afins favorecerão a permanência da população e a apropriação do espaço por todos, indiscriminadamente. A provisão de elementos de mobiliário urbano elevará de forma significativa a quantidade e a possibilidade de assentos. São mais de 1.500 lugares distribuídos entre bancos e cadeiras, além de bebedouros, lixeiras e paraciclos implantados no perímetro.

Enterramento de redes

Exemplar é a questão de como o projeto enfrenta o enterramento da rede de energia e de telecomunicações, mapeando as redes existentes e sua atual demanda, realizando o seu ordenamento em novas galerias técnicas e banco de dutos. É uma proposta de iniciativa do município, com adesão irrestrita das concessionárias, que servirá portanto de modelo para a redefinição de toda a rede dos calçadões. Essa intervenção permitirá que o Anhangabaú assuma papel de protagonista no desenvolvimento tecnológico da cidade, possibilitando a implantação de qualquer tipo de empresa que demande alta tecnologia com confiabilidade do sistema. Em conjunto com a infraestrutura de energia e telecomunicações, destacamos a questão da drenagem, com os sistemas de captação e de utilização da água de chuva.

Aspersores



Boulevard com quiosques



Vista geral



Acesso Estação Anhangabaú do Metrô



Vista geral



Por meio dessas estratégias de projeto, o espaço se torna mais democrático, podendo acolher diversas atividades que vão se desenvolver simultaneamente, evitando o afastamento ou segregação da população que o utiliza. A vida cotidiana, em seu amplo espectro social e cultural, é resgatada e valorizada. Por tudo isso, possivelmente um dos maiores avanços desse processo é a constatação, pelos diversos agentes participantes, de que o sucesso da intervenção depende de um plano de gestão do espaço e das atividades para o Anhangabaú, com o intuito de fomentar e organizar atividades existentes e possíveis no novo espaço, complementadas por ações sociais de apoio a toda a população.

A proposta de renovação do Anhangabaú avança não somente na discussão de renovar as formas de uso e recuperar as estruturas ambientais dos espaços públicos, mas também na discussão de alternativas para aprimorar a gestão de espaços públicos, tal como está sendo realizada no Centro Aberto.

Anhangabaú em números

Área do projeto: 55.600 m²
Data do projeto: julho 2016

Estruturas de apoio:

- 3 conjuntos de estruturas de apoio: 637,50 m²
- 2 acessos aos pontos de ônibus no túnel: 325,85 m²

Atividades cotidianas:

- 2670 pessoas sentadas simultaneamente
- 800 m² de área para esportes de rua
- 800 m² de área de parque infantil
- 460 cadeiras para empréstimo
- 600 m² de arquibancada-mirante
- 116 paraciclos

Arborização:

- 355 árvores preservadas
- 125 novas árvores nativas plantadas

Água:

- 850 jatos d'água
- Capacidade do reservatório de 1500m³
- Uso nos jatos 1200m³ / dia
- Reaproveitamento de 90% do total de água
- Captação de 10% restante através do poço artesiano

Iluminação:

- 28 pontos de iluminação na esplanada (h=18m)
- 105 pontos de iluminação sob as árvores (h=15m)
- 217 pontos de iluminação na escala do pedestre (h=10m)
- 900 m lineares de iluminação sob os bancos

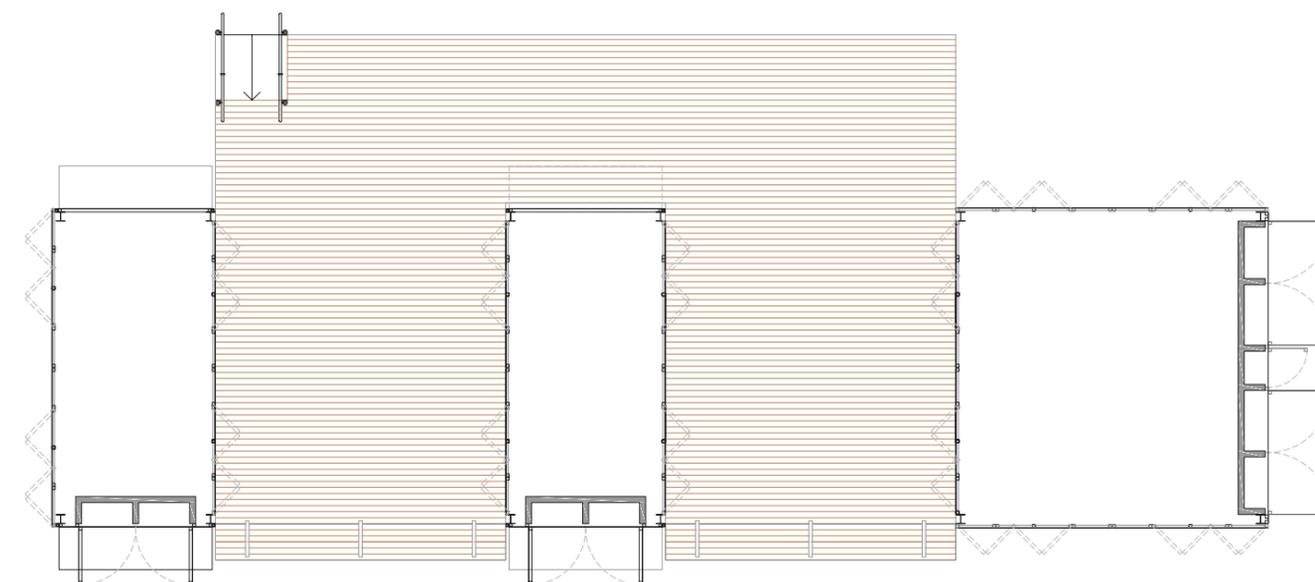
Galerias técnicas subterrâneas:

- 1100 m lineares de galerias caminháveis
- 360 m lineares de calhas técnicas e bancos de dutos
- Organização de cerca de 20 redes existentes

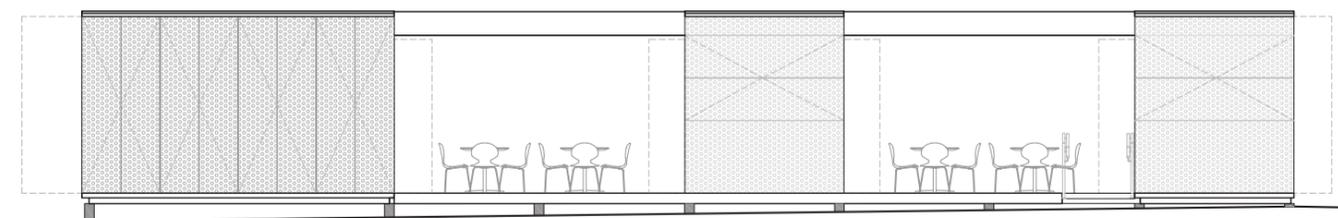
Quiosque multi-uso



Planta



Elevação



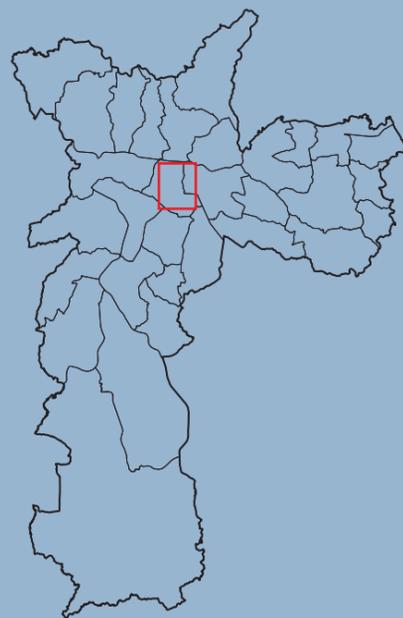


Calçadas / Sete de Abril

A requalificação dos espaços públicos do Centro foi uma das principais metas da gestão 2013-2016, prevendo a redescoberta das qualidades e belezas dessa região. Assim, qualificar os calçadões foi um meio importante de retomar o acesso universal a essa área urbana. O objetivo foi construir um sistema de espaços públicos para todos, independentemente de características pessoais, faixa etária ou habilidades, para que funcione como corredor de transporte peatonal e interligue os diferentes modais de transporte (ciclovias, metrô e ônibus). O destaque e a visibilidade destinam-se às áreas integrantes do

patrimônio histórico, cultural e artístico existentes, para criar meios de manter e expandir as atividades econômicas instaladas, especialmente nos setores ligados à educação, à cultura, ao lazer e ao entretenimento e, finalmente, reforçar a identidade do Centro histórico de São Paulo, promovendo a valorização do contexto local e suas várias formas de uso.

Região municipal atendida pelo projeto



- MSP
- Subprefeituras
- Área do mapa

0 5 15 30km

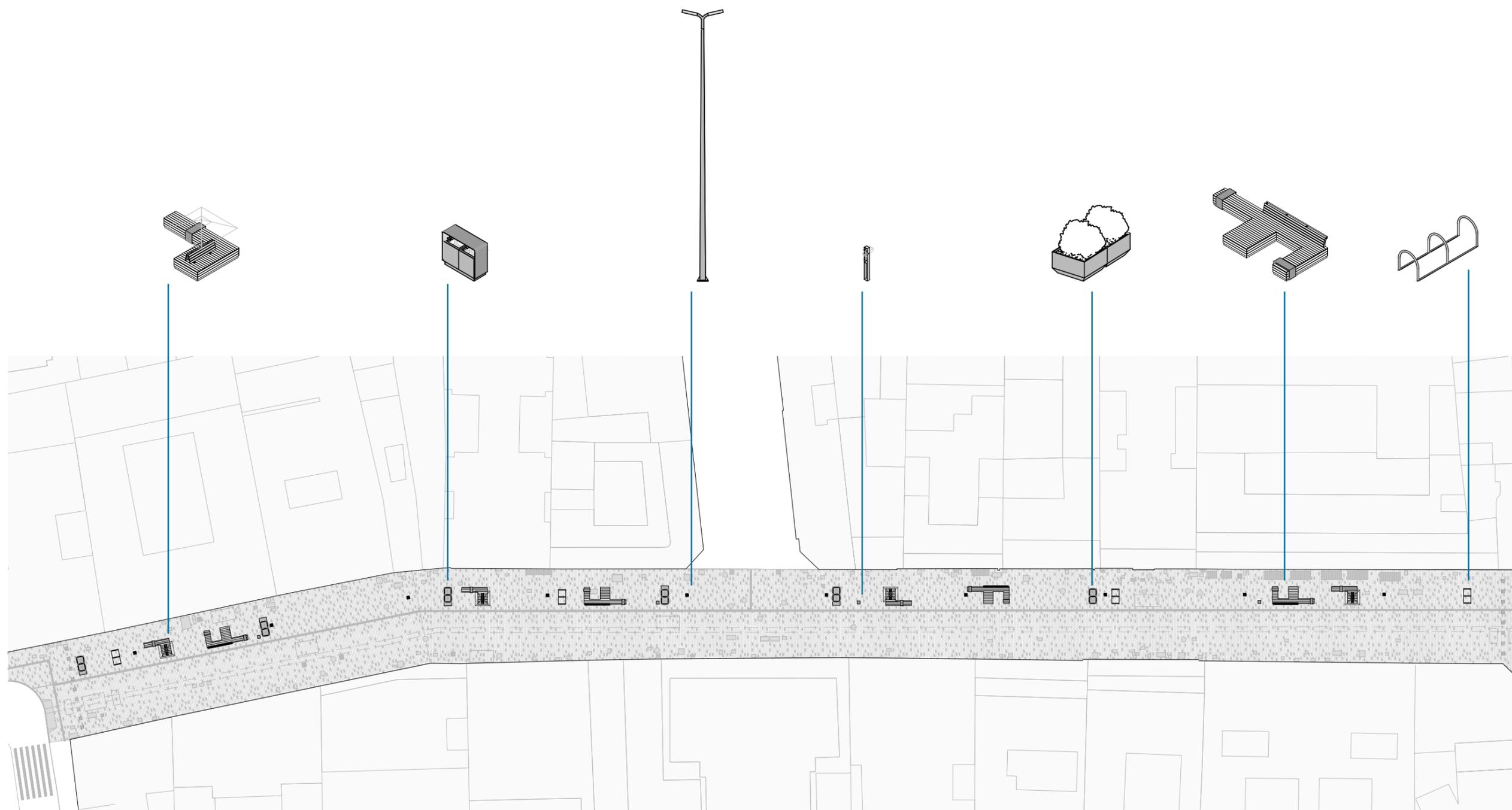
Mapa de situação Calçadas/ Sete de Abril

- Área de intervenção Sete de Abril
- Calçadas
- Outras áreas de intervenção
- Equipamentos de saúde
- Equipamentos de esporte e cultura
- Equipamentos de serviço social
- Equipamentos educacionais
- Mercado municipal
- Estações CPTM
- Estações metrô
- Terminal de ônibus
- Ferrovia
- Metrô
- Operação Urbana Consorciada Centro
- Edificações
- Quadras viárias
- Áreas verdes
- Hidrografia

0 2 500 1000m



Implantação



Histórico

Os calçadões do Centro Velho e do Centro Novo surgiram na década de 1970 como resposta à nova dinâmica que a cidade havia implantado: o transporte de alta capacidade. A crescente demanda por circulação de pessoas, comércio especializado e farto patrimônio cultural ensejou a transformação das ruas tradicionais de seu Centro, com leito viário com calçadas de ambos os lados, em ruas exclusivas para pedestres, com piso único – ou melhor, a transformação do espaço destinado ao automóvel em um espaço livre público. Essa nova condição valorizou e qualificou os usos cotidianos da região e a circulação confortável com áreas de estar, espaços de sombra durante o dia e boa iluminação à noite.

O metrô no Centro trouxe consigo a lógica de uma cidade voltada ao usuário do transporte público, na qual os acessos a essa região se concentrariam ao longo das diversas estações. Primeiro, com a linha 01 nas estações Liberdade, Sé e São Bento e, depois, com a linha 03, na República, Anhangabaú e Parque D. Pedro. Em conjunto, foram pensados edifícios-garagem que poderiam receber os automóveis nessa região por meio de um novo sistema de circulação viária: a rótula e a contrarrótula. A garagem da Praça Roosevelt e do Terminal Bandeira são exemplos desse tipo de sistema.



Diagnóstico

A transformação da área central em calçadões, ainda na década de 70, foi uma proposta bastante inovadora. Várias características essenciais se perderam desde a implantação do projeto até os dias atuais, como a existência de mobiliário urbano e de espaços de lazer e de permanência. Outras características, como o comércio e a mobilidade a pé, se intensificaram ao longo dos anos. Além da mudança nas características essenciais, a deterioração das instalações, do pavimento e dos equipamentos é visível. Por décadas, o Centro histórico foi preterido pela administração pública em relação a outras áreas.

Diante dessas condições, estudaram-se várias soluções para a qualificação do calçadão, incluindo diversas soluções de piso, de mobiliário urbano, de iluminação, de formas de distribuição de bens e de produtos, e de gestão do espaço. O intuito foi o de promover o uso e a ocupação desse e de outros espaços públicos de forma mais qualificada. É inegável a importância histórica do calçadão e dos edifícios ou áreas abertas que interagem diretamente com ele e demandam atenção especial para garantir que se preserve a ambiência do conjunto. Sua degradação por mau uso, por obras malfeitas, por impregnação de sujeira e mau cheiro fragiliza sua estrutura.

A evolução tecnológica contínua causa impacto direto na qualidade do pavimento dos calçadões. Com a premissa de garantir o serviço ao consumidor final, são realizadas obras de atualização e de ampliação da estrutura em ritmo vertiginoso e desregrado, que não levam em conta a restauração das características mínimas do pavimento. Nesse processo, são aplicados materiais de linha inferior, além de utilizar mão de obra despreparada e descompromissada com a manutenção do passeio público.

Contando com o abastecimento de grande

escala em horário não comercial e a distribuição das mercadorias a partir das bordas da área pedestrianizada, o sistema atual acarreta prejuízo para todos os envolvidos no processo, seja no âmbito dos negócios – em que comerciantes com capacidade e estrutura diferentes têm dificuldade para garantir que seus produtos cheguem às prateleiras –, seja no que tange à experiência do pedestre nos calçadões, que sofrem os problemas de degradação do pavimento pela circulação de veículos pesados, e das regiões lindeiras, que são sobrecarregadas por entregas de menor escala feitas durante todo o dia.

Diretrizes

Valorização local

A intervenção nos calçadões das áreas centrais, com a troca da pavimentação e a implantação de iluminação e mobiliário urbano, tem o intuito de qualificar um espaço intensamente utilizado pela população e promover novos usos, reforçando a identificação com a área central e sua valorização como “coração” da cidade.

Acessibilidade universal

A definição de um pavimento adequado, a revisão de aspectos geométricos e o atendimento às normas atuais no que tange às inclinações longitudinais e transversais e aos vãos entre as grelhas, por exemplo, proporciona o percurso acessível, sem interferências, por toda a área dos calçadões. A qualificação das bordas dos calçadões e as conexões com as demais calçadas, ruas e praças, formará um circuito completamente acessível em toda a área central.

Valorização do patrimônio

Ao oferecer passeios acessíveis e confortáveis, prover espaços de estar e de descanso, e vegetação quando for possível, a intervenção na área dos calçadões promove a melhora de toda a ambiência dessa região, uniformizando a paisagem urbana do Centro, e contribui para dar destaque e visibilidade ao patrimônio

histórico, incentivando a interação entre o público e o patrimônio.

Qualificação da infraestrutura

A manutenção das redes de infraestrutura – que, na área central da cidade, são subterrâneas – demanda algum tipo de operação quase diária no piso. A intervenção nos calçadões deve evitar esse incômodo, prevendo uma forma mais eficiente de acesso à infraestrutura, bem como a organização de redes afins em calhas ou canaletas comuns. O projeto de microdrenagem superficial deve seguir as mesmas premissas.

O Projeto-piloto Rua Sete de Abril

Histórico

Em outubro de 2014, recebemos da Secretaria Municipal de Transportes/CET, estudos para o fechamento de um trecho da Rua Sete de Abril para o tráfego de automóveis, mantendo somente tráfego local, de emergência e de serviços municipais e obrigatórios, priorizando o uso da via por pedestres. Nesses estudos, foram abordadas questões de uso do solo, densidade de pedestres, volume veicular, abastecimento, estacionamento e demais necessidades para o fechamento dessa via. O trecho em questão situava-se entre as ruas Bráulio Gomes e Marconi.

Os estudos do CET vieram ao encontro dos estudos que a SP Urbanismo vinha desenvolvendo para a requalificação dos calçadões da área central. Além disso, a Rua Sete de Abril está inserida na área de abrangência da Operação Urbana Centro (Lei nº 12.349/97), cujo objetivo é criar condições que reforcem a importância da área central para a metrópole de São Paulo, tornando-a atraente para investimentos imobiliários, turísticos e culturais, consolidando sua função de centro institucional.

Nesse contexto, propusemos utilizar a Rua Sete de Abril como um projeto-piloto da aplicação das propostas estudadas para a requalificação dos calçadões, que englobam soluções para questões de piso, mobiliário, iluminação, coleta de lixo e drenagem. Esse estudo foi enviado para apreciação das diversas secretarias e órgãos envolvidos, assim como foram organizadas apresentações, entre elas, à Comissão de Meio Ambiente da Câmara de Vereadores, à Comissão Executiva da Operação Urbana Centro e uma apresentação no local, aos usuários e frequentadores dessa região.

Diagnóstico

Caminhar na Rua Sete de Abril antes da intervenção era uma experiência pouco agra-

dável: a irregularidade do piso e a desordem das tampas de inspeção, somadas à largura restrita das calçadas, criavam um cenário hostil para o pedestre.

O uso comercial de grande parte dos terrenos ao longo da calçada, a presença de algumas vitrines e o detalhamento das fachadas geravam, em certos momentos, relação com a escala do pedestre e uma sensação de segurança. Por outro lado, imóveis degradados ou vazios, a falta de marquises e toldos e outras estruturas para proteger os transeuntes do sol ou da chuva restringiam as opções de permanência ligadas aos usos do terreno.

A falta de mobiliário e a inexistência de arborização contribuíam para manter o caráter de passagem da calçada. No entanto, trabalhadores dos escritórios localizados nos edifícios adjacentes utilizavam pequenos degraus e desníveis de acesso e estabelecimentos comerciais fechados como locais improvisados para se sentar. A paisagem da Rua Sete de Abril parecia bastante árida e desconfortável. Além disso, o baixo fluxo de veículos e as pequenas dimensões do leito carroçável levavam os transeuntes a cruzarem a rua fora das faixas de pedestre. A Secretaria Municipal de Transportes/CET inverteu recentemente o sentido do trecho entre as ruas Bráulio Gomes e Gabus Mendes, e elaborou estudos para fechar esse trecho ao tráfego de passagem, dando prioridade ao uso por pedestres.

Além dos problemas específicos dos calçadões, as áreas de borda, como é o caso da Rua Sete de Abril, sofrem com problemas específicos, como acúmulo excessivo de lixo, falta de estacionamento para abastecimento e o conflito crescente entre fluxos veiculares e de pedestres.

O projeto

Para a renovação de toda a área de calçadões, foram estudados novos sistemas e produtos. No projeto-piloto da Rua Sete de Abril, tendo em vista o fluxo reduzido de veículos, propusemos a transformação da via em calçada, organizando os fluxos principais, estabelecendo, com elementos de piso, as faixas compartilhadas, faixas exclusivas de pedestres, faixa de mobiliário urbano, piso tátil e linha de captação de águas. Como a via foi fechada ao trânsito de passagem, a proposta para o controle do fluxo é a instalação de balizadores fixos e retráteis. Os balizadores retráteis serão comandados pelo usuário, através de leitura de placa ou do acionamento por cartão. Para qualificar a disposição e a coleta de lixo, foram dispostos ao longo do trecho de calçada quatro conjuntos de lixeiras/papeleiras com separação de lixo reciclável e lixo comum e a instalação de lixeiras-contêineres nas extremidades do trecho. Para a drenagem superficial, foi instalado um sistema completo composto de canal oculto metálico e de canaleta feita de concreto polimérico. A organização da infraestrutura subterrânea também constituiu uma meta a ser atingida. Diante das dificuldades encontradas, a proposta foi deixar um grupo de dutos secos a fim de minimizar os impactos com expansões de rede de forma organizada.

Assim, chegou-se às soluções que poderão ser implementadas em outras áreas dos calçadões do Centro de São Paulo:

- piso de alta resistência e com facilidade de troca e de retirada para a manutenção;
- captação linear e contínua de água (microdrenagem) em canal oculto, para evitar danos e depreciações;
- alinhamento de tampas de poços de visita no sentido da implantação do piso, utilização de tampas tipo bandeja com preenchimento de concreto, a fim de diminuir o excesso de interferências visuais;
- grelhas para árvores em caixas ou metálicas



quando houver a possibilidade de plantio;

- reorganização da coleta de lixo e uso de lixeiras enterradas;
- utilização de balizadores retráteis para o controle de fluxo de veículos;
- complementação da iluminação;
- instalação de mobiliário urbano robusto em quantidade apropriada.

Novo piso

O piso utilizado é feito de blocos de concreto e desenvolvido em parceria com a Associação

Brasileira de Cimento Portland. A resistência mínima foi definida em 20 toneladas (pontual) por bloco e suas características incluem a resistência à compressão e à flexão, baixo índice de escorregamento, baixa permeabilidade e emulsão fotocatalítico – o que faz que o material mantenha sua aparência por muitos anos. As peças possuem tamanho de 20 × 40 × 16 cm, com peças de 20 × 20 × 16 cm para acabamento junto às guias, soleiras, rampas e tampas de poços de visita. Seu manuseio é feito por meio da retirada dos blocos, e não de quebra, evitando assim remendos e complementações mal executadas. Além do dimensionamento correto do material para o piso, é necessário o correto dimensionamento da base e sub-base, sempre definido a partir do conhecimento e análise do solo existente.

Drenagem superficial

Propôs-se a utilização de canal “oculto”, eficiente no escoamento, para garantir que não haja acúmulo de água no pavimento no período crítico de chuvas.

O sistema de drenagem é composto de captação linear superficial integrada por elementos de aço inox 304, conectados a uma canaleta de concreto polímero (mistura de agregados e resinas sem a adição de cimento e com resistência 95 MPA e rugosidade 0,011) sob o pavimento, com caixas para limpeza e manutenção.

O canal é fabricado integralmente com concreto polímero e tem seção transversal em forma de “U” para dar velocidade ao escoamento da água e promover a autolimpeza.

Optou-se pela conexão macho e fêmea entre os canais para instalação simples e rápida. O espaço para a junta de vedação entre os canais permite um acabamento de alta qualidade.

Projeto e ordenação de tampas metálicas

As tampas provenientes das diversas concessionárias de serviço público foram refeitas, alinhadas ao piso proposto com requadro de ferro fundido e preenchidas na parte superior com concreto, com altura mínima de 6 cm. A resistência do conjunto é a mesma dos blocos do

piso. Os requadros externos foram previstos para ficar encaixados nos alinhamentos do piso. As novas tampas devem ter travas antivandalismo.

Coleta mecanizada

Para eliminar a disposição de sacos de lixo no passeio público, haviam sido previstas duas lixeiras hidráulicas de grande capacidade, enterradas, no início e no fim do trecho reformado. Em virtude de haver instalações não conhecidas, a inclusão dessas lixeiras foi impossibilitada. Desse modo, elas foram substituídas por contêineres de superfície.

Controle de acesso

Previu-se o controle de acesso motorizado pelo balizamento retrátil automatizado com acompanhamento e acionamento feito remotamente. O balizador retrátil foi desenvolvido para regular o acesso em ruas públicas e privadas. Ele é gerenciado por um sistema de controle acionado pelo usuário. Os balizadores da Rua Sete de Abril constituem o primeiro teste em área pública.

Rua Sete de Abril após reforma



Antes e depois



Iluminação

O projeto de iluminação foi desenvolvido pelo Departamento de Iluminação Pública do Município de São Paulo (Ilume), pertencente à Secretaria Municipal de Serviços, e previu 19 luminárias com lâmpadas LED alinhadas à faixa destinada à colocação de mobiliário. As luminárias instaladas permitiram o prolongamento das atividades de rua no início da noite e ampliaram a sensação de segurança.

Mobiliário

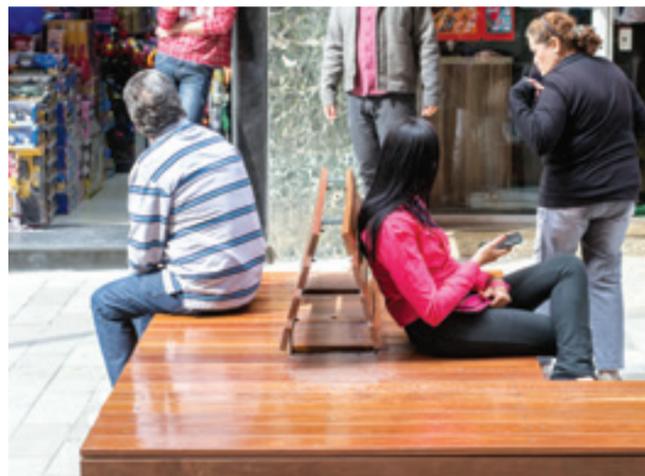
O mobiliário instalado é formado por bancos de diversos tamanhos, paraciclos, bituqueiras, papeleiras duplas e vasos. Os bancos, confeccionados em estrutura metálica e revestidos de madeira de boa qualidade, foram projetados para diversas formas de uso, permitindo ao usuário sentar-se e apoiar as costas, esticar as pernas, usar de forma individual ou coletivamente. Os bancos também contam com ombrelones, para

o abrigo do sol, e argolas metálicas, para prender animais de estimação. As lixeiras e bituqueiras foram construídas com estrutura e revestimento metálico para terem mais durabilidade. Os paraciclos metálicos, assim como os vasos de concreto, compõem o conjunto do mobiliário.

Arborização

No projeto-piloto, não foi possível o plantio de novas árvores, em virtude de pouca área ensolarada e do excesso de interferências no subsolo. Assim, foram previstos 16 vasos de concreto espalhados ao longo dos 200 metros de rua reformada. A árvore existente no início do trecho, exótica, foi substituída por exemplar nativo. Sua caixa foi aumentada e foi instalado o acabamento em “L” metálico do mesmo padrão das novas tampas e grelhas.

Mobiliário



Calçadas em números

Projeto-piloto Sete de Abril

Área do projeto: 3160 m²

Data projeto: novembro 2014

Data obra: setembro 2016

Pessoas atendidas:

80 pessoas / minuto nas horas de pico

Área de piso em blocos de concreto: 3160 m²

8 conjuntos de bancos de diversos tamanhos, 4 papeleiras, 19 novas luminárias

Sistema de drenagem perfil L + Canaleta: 205m

Piso tátil:

250 m lineares

Tampas realinhadas: 200

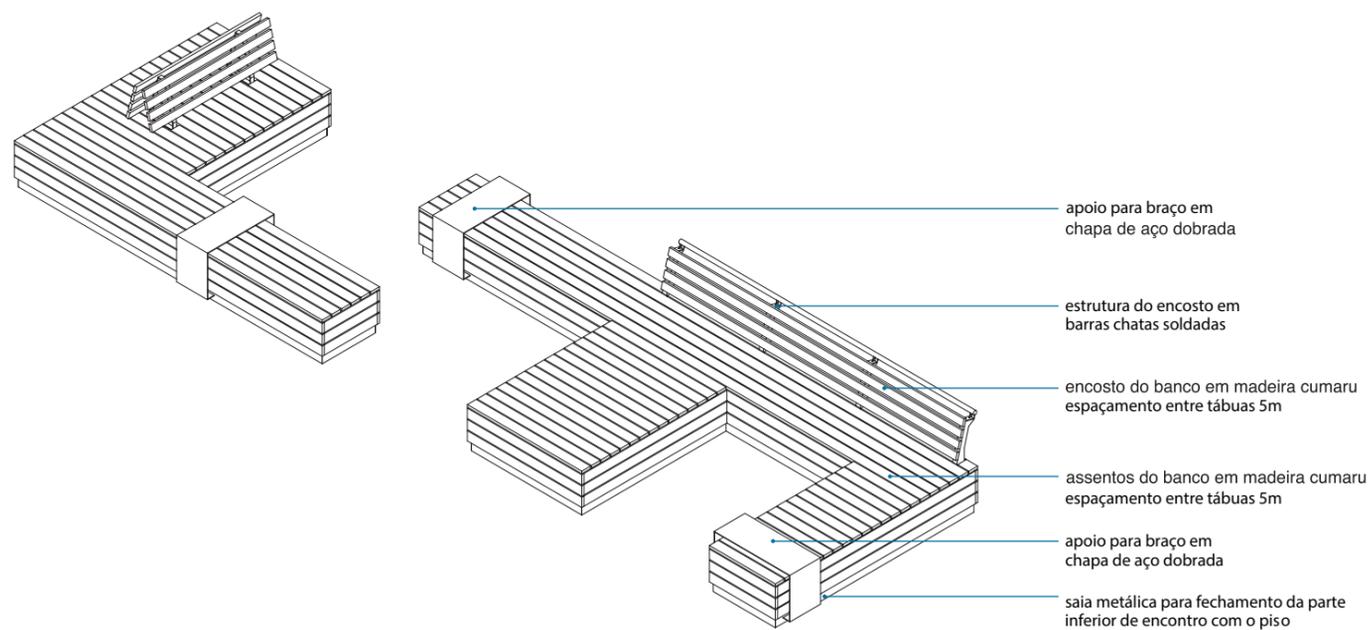
Calçadas

Área do projeto: 60.000 m²

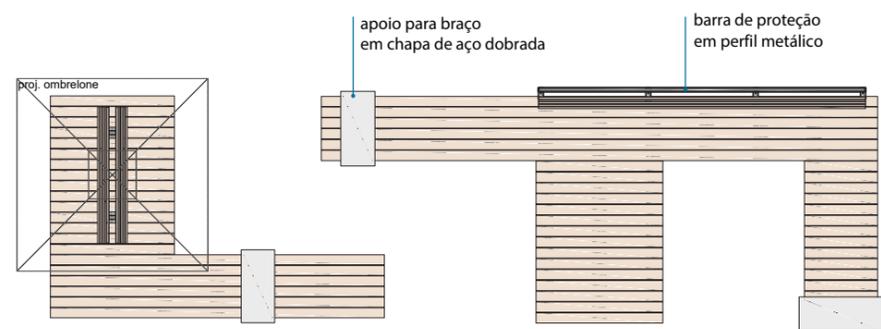
Data projeto: julho 2016

Bancos

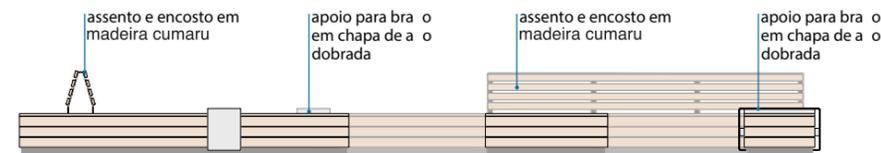
Perspectiva



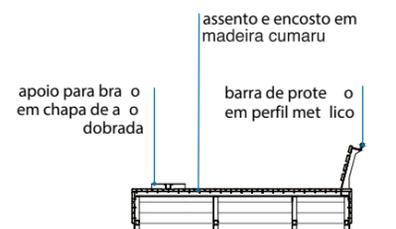
Planta



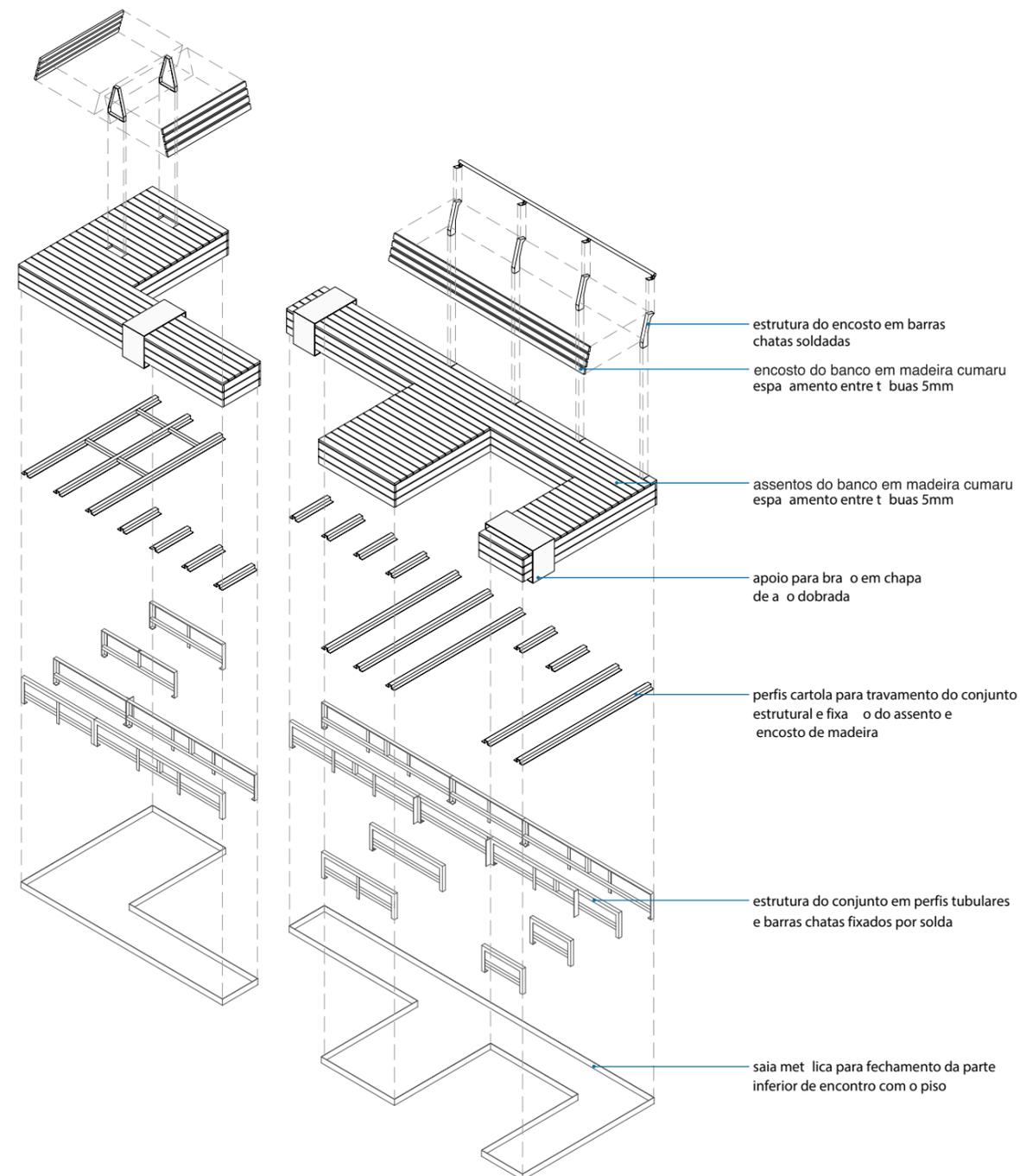
Elevação



Corte



Perspectiva

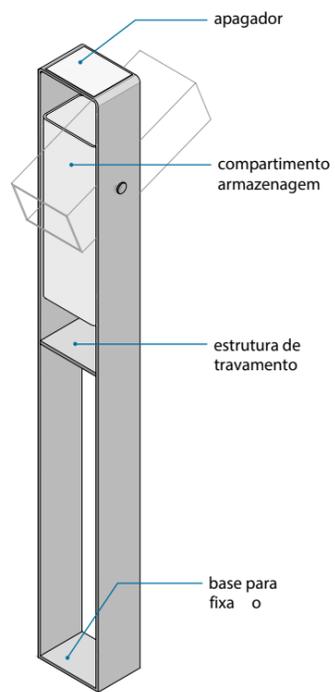


Bituqueira

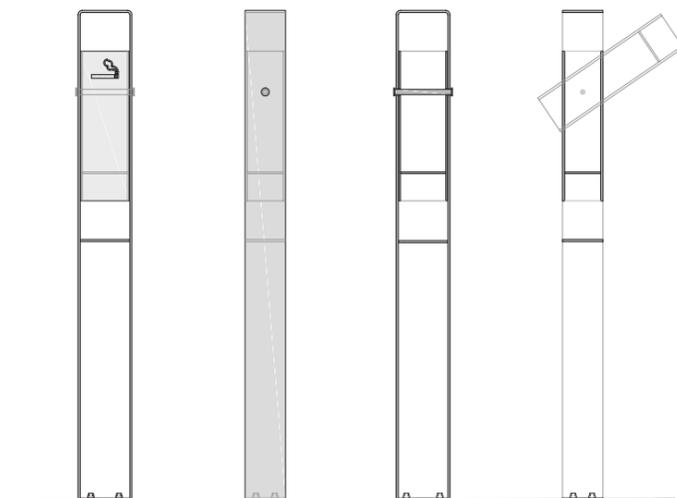
Peça instalada



Perspectiva



Elevações

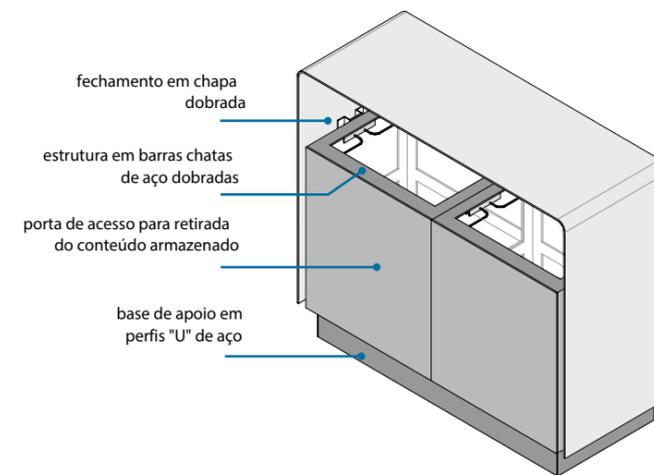


Papeleira

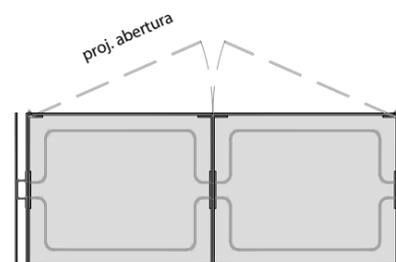
Peça instalada



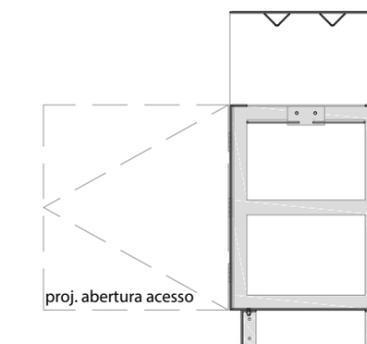
Perspectiva



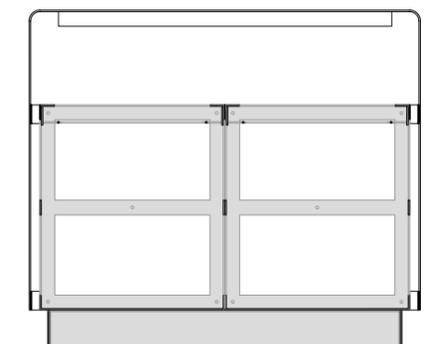
Corte transversal



Corte transversal



Corte longitudinal



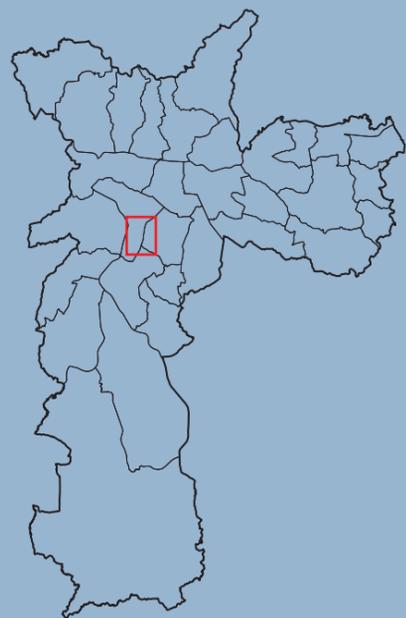


Santo Amaro

O Projeto de Requalificação da Avenida Santo Amaro abrange um trecho de aproximadamente 3 quilômetros, entre as avenidas Presidente Juscelino Kubitschek e dos Bandeirantes e foi desenvolvido em parceria entre a SP Urbanismo, a SP Transportes e a SP Obras. As premissas do projeto consideraram o importante papel da Avenida Santo Amaro na rede estrutural de transportes da cidade, como um eixo para a mobilidade da zona sul de São Paulo. Também observaram a importância dessa avenida para os bairros lindeiros, concentrando áreas de comércio local, supermercados, bancos e outros

serviços. Merece destaque a parceria entre três empresas públicas para o desenvolvimento do projeto, não apenas relativamente à contribuição específica de cada uma dada sua atribuição, mas principalmente à mudança cultural de integração de projetos de infraestrutura relacionados ao desenvolvimento urbano.

Região municipal atendida pelo projeto

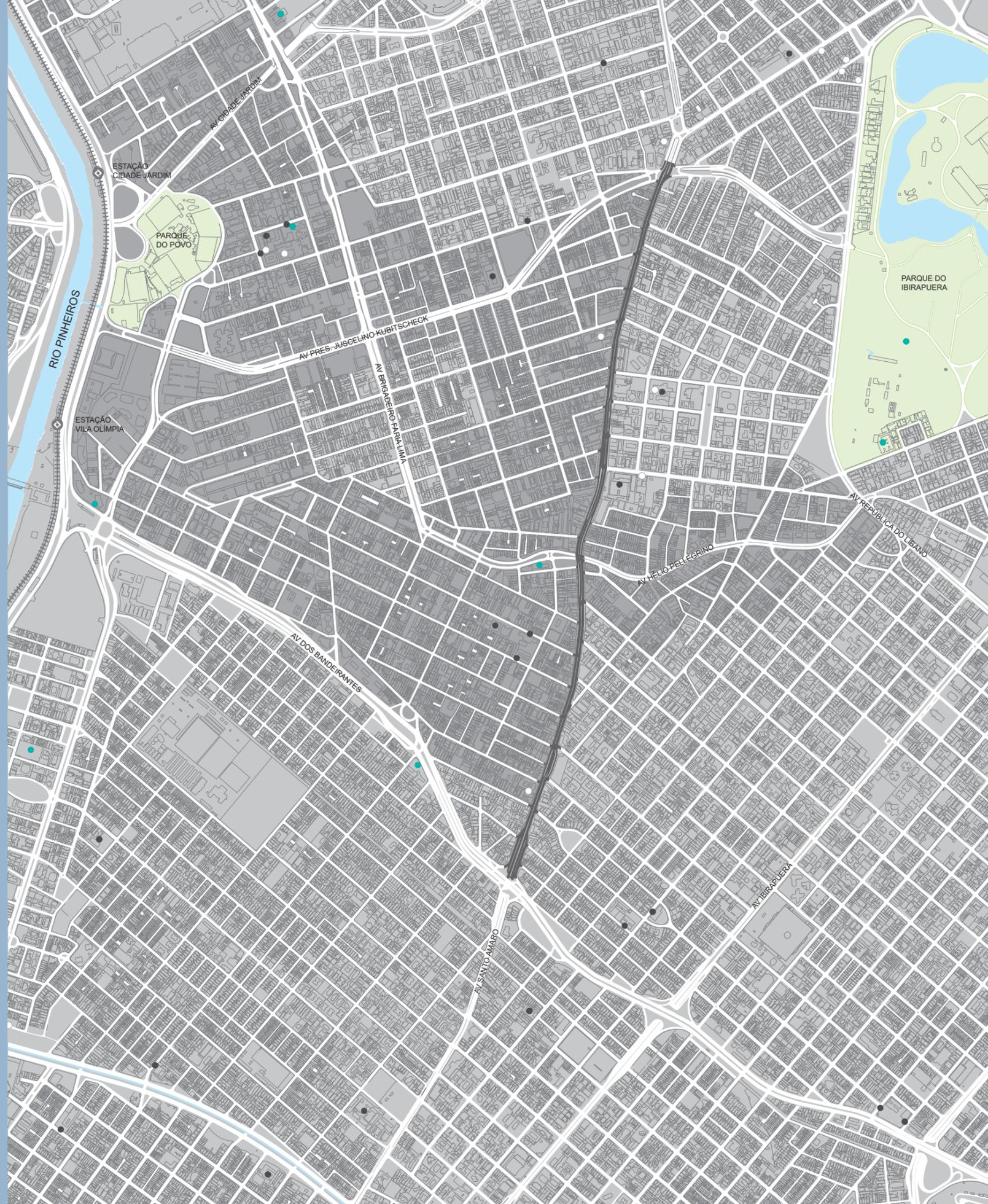


- RMSP
- Subprefeituras
- Área do mapa



Mapa de situação Avenida Santo Amaro

- Área de intervenção
- Equipamento de saúde
- Equipamento de esporte e cultura
- Equipamento educacional
- + Estações CPTM
- Ferrovia
- Edificações
- Áreas verdes
- Operação Urbana Consorciada Faria Lima
- Quadras viárias
- Hidrografia



Implantação

- | | |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 1 Caroba
(<i>Jacarandá cuspidifolia</i>) | 8 Ipê Roxo
(<i>Tabebuia impetiginosa</i>) |
| 2 Farinha Seca
(<i>Albizia hassleri</i>) | 9 Pau Ferro
(<i>Caesalpinia leiostachya</i>) |
| 3 Aleluia
(<i>Senna macranthera</i>) | 10 Mulungu
(<i>Erythrina falcada</i>) |
| 4 Ipê Branco
(<i>Tabebuia róseo-alba</i>) | 11 Falsa Barbatimão
(<i>Cassia leptophylla vogel</i>) |
| 5 Mirindiba Rosa
(<i>Lafoensia glyptocarpa</i>) | 12 Canafistula
(<i>Peltophorum dubium</i>) |
| 6 Ipê Rosa
(<i>Tabebuia heptaphylla</i>) | 13 Pau Viola
(<i>Citharexylum myrianthum</i>) |
| 7 Sibipiruna
(<i>Caesalpinia peltophorodes</i>) | 14 Ipê Amarelo
(<i>Tabebuia serratifolia</i>) |



Histórico

O corredor da Avenida Santo Amaro foi um dos primeiros corredores de ônibus da cidade de São Paulo, implantado ali em 1985. Isso acabou resultando uma avenida com calçadas estreitas, que em alguns pontos são insuficientes para o fluxo de pedestres local. O tráfego intenso de ônibus e consequente poluição sonora e atmosférica também comprometeram a qualidade urbana da avenida. Apesar de atravessar regiões extremamente valorizadas da cidade, essa avenida apresenta em seu traçado grande quantidade de imóveis deteriorados, que não aderiram significativamente à Operação Urbana Consorciada Faria Lima, de um lado, e tampouco sofreram a transformação e o adensamento orientados pelo Plano Diretor Estratégico, de outro.

No Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE – Lei nº 16.050/14), os corredores de ônibus fazem parte dos chamados Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, áreas do território que apresentam características e diretrizes semelhantes e que são prioritárias para o crescimento da cidade. Nessas áreas,

são propostas mudanças de padrões construtivos e de estruturação urbana, com o objetivo de ampliar o direito da população à cidade e reequilibrar a distribuição entre moradia e emprego, além de reduzir a necessidade de longos deslocamentos diários.

São áreas demarcadas ao longo dos sistemas de transporte coletivo de alta e média capacidade – como metrô, trem e corredores de ônibus –, nas quais se pretende potencializar o aproveitamento do solo urbano, articulando o adensamento populacional e de atividades urbanas à mobilidade e à qualificação dos espaços públicos.

Para viabilizar essas transformações, o PDE definiu critérios para orientar as transformações desejadas, mediante incentivos urbanísticos e fiscais e mecanismos para ativação das áreas de adensamento ao longo do tempo, à medida que forem construídas novas linhas de transporte público. Com isso, pretende-se qualificar a vida urbana, estimulando usos e atividades voltadas para a rua – como

comércio, serviços e equipamentos sociais –, potencializando o espaço público como local de encontro e maximizando o uso do tempo e do espaço.

A Operação Urbana Consorciada Faria Lima está contida na Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM), definida pelo novo PDE. A MEM é um território estratégico de transformação, no qual podem incidir instrumentos urbanísticos específicos que tenham condições de promover essas transformações.

A primeira Operação Urbana Faria Lima foi aprovada pela Lei nº 11.732/95, e estabeleceu um programa de melhoramentos públicos para a área de influência definida em função da interligação da Avenida Brigadeiro Faria Lima com a Avenida Pedroso de Moraes e com as avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Engenheiro Luís Carlos Berrini e Cidade Jardim. Essa operação compreende um conjunto integrado de ações coordenadas pela prefeitura que visam à melhoria e à valorização ambiental da

área contida em seu perímetro, e estabelece incentivos, diretrizes, contrapartidas e instrumentos para sua implantação.

Em 26 de janeiro de 2004, foi aprovada a Operação Urbana Consorciada Faria Lima, por meio da Lei nº 13.769/04, que revogou a lei anterior. O intuito foi adequar a Operação Urbana existente ao Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/01), que definiu as Operações Urbanas Consorciadas como sendo um instrumento de política urbana gerido de forma consorciada entre o poder público e a sociedade civil, através de um grupo gestor, e que conta com a participação de órgãos municipais e entidades representativas da sociedade civil organizada, responsável pela definição e pela implantação do Programa de Intervenções, bem como pela definição da aplicação dos seus recursos.

Em 2006, foi aprovado o Plano de Melhoramentos Viários da Avenida Santo Amaro (Lei nº 14.193/06), que definiu os novos alinhamentos para o trecho entre as avenidas Presidente Juscelino Kubitschek e dos Bandeirantes, com largura variável de 25 metros a 36 metros), a fim de renovar o corredor de ônibus dessa região. Com a publicação do Novo Plano Diretor Estratégico e a definição dos Eixos de Transformação Urbana, surgiu a necessidade de qualificar o sistema de transporte com o adensamento populacional, permitindo não só a renovação da infraestrutura, mas, principalmente, a relação entre esse importante eixo de transporte com bairros e espaços públicos do entorno.

Em 31 de julho de 2015, foi aprovada pela Câmara Municipal de São Paulo a Lei nº 16.242/15, integrando o Plano de Melhoramentos da Avenida Santo Amaro, cujo resultado é o Projeto de Requalificação da Avenida Santo Amaro, ao Programa de Investimentos

Diagnóstico

Atualmente, em seus primeiros 3 quilômetros iniciais, a Avenida Santo Amaro é um local hostil para os usuários, estejam eles se deslocando a pé, em transporte público ou em transporte individual. Esse corredor encontra-se bastante saturado, com alto nível de ruído e intensa poluição atmosférica. As calçadas são estreitas e têm muitas interferências (postes, suporte de sinalização etc.), não há arborização nem áreas de apoio ao usuário não motorizado. Tudo isso compõe o quadro inóspito desse corredor para a população.

Diretrizes

As diretrizes urbanísticas, previstas nos lados par e ímpar da avenida, seja pelo PDE, seja pela Operação Urbana Faria Lima, incentivam a destinação de áreas para a fruição pública, a implantação de usos não residenciais no térreo e o uso misto nos edifícios, resultando em lotes mais permeáveis, fachadas mais ativas e mais circulação de pessoas nas áreas franqueadas ao público. O projeto para a requalificação da Avenida Santo Amaro partiu dessas diretrizes gerais e agregou algumas diretrizes específicas: qualificar os percursos humanos, com o alargamento e arborização de calçadas e a criação de galerias para passagem entre a Avenida Santo Amaro e ruas paralelas ou transversais; promover a acessibilidade universal, com definição de piso adequado e a colocação de piso tátil e semaforização sonora; qualificar a infraestrutura, com o enterramento da rede aérea e a organização das redes no subterrâneo; e valorização do patrimônio, ao promover a qualificação de todo o ambiente.



Projeto

O projeto tem como premissa considerar os percursos humanos em todas as suas dimensões – a pé, de bicicleta e em transporte coletivo – e engloba as conexões entre os diferentes meios de locomoção e o atendimento às necessidades de cada um deles: percursos acessíveis, espaços de estar, lazer, descanso e alimentação ao longo dos percursos sombreados; atendimento aos ciclistas mediante a disponibilização de cruzamentos seguros e a instalação de equipamentos de apoio; conforto e segurança no acesso e na permanência nas paradas de ônibus e diminuição do tempo de espera. Para atender esses objetivos, o projeto prevê, em ambos os lados da avenida, a ampliação de calçadas, a criação de rede de praças, nova pavimentação de vias e de espaços públicos, melhoria da infraestrutura para transporte coletivo, redes enterradas, melhoria da drenagem urbana, iluminação, sinalização e semáforos, implantação de mobiliário urbano, comunicação visual, paisagismo e ajardinamento.

Ao longo dos 2,7 quilômetros desse trecho, o projeto se estrutura em três faixas por sentido (uma para tráfego exclusivo de ônibus, com 3,5 m de largura, e duas para tráfego geral, com 3 m de largura cada uma). Em todas as paradas, haverá a ultrapassagem livre e um canteiro central único cuja largura é de 5 m.

Espaços de trajeto do pedestre

Para a segurança do pedestre em áreas específicas das paradas de ônibus, devem ser propostos guarda-corpos com corrimão em tubo metálico 3 polegadas de aço inox e fechamento em gradil. As faixas de pedestres devem ter a maior largura possível, estimada a partir do fluxo, principalmente no acesso às paradas de ônibus. As faixas estão posicionadas alinhadas com a faixa livre das calçadas, ou seja, 1,20 m do alinhamento da guia. É necessário observar a faixa de retenção de acordo com as diretrizes da CET.

Nas calçadas, a largura varia de 2,50 m a 5 m. Foram organizadas em fluxos e em setores bem definidos: serão dois setores, uma faixa de serviço de 1,20 m e uma faixa livre de circulação com, no mínimo, 1,20 m. Na faixa de serviço se localizam as árvores, as rampas de acesso dos veículos aos lotes, as tampas de inspeção de redes, os postes de iluminação, a sinalização, os elementos verticais diversos (como caixas de telefonia), papeleiras e paraciclos. Também nesse alinhamento estarão as rampas para a acessibilidade nas travessias.

Projeto cicloviário

De acordo com o projeto cicloviário da região, existem seis cruzamentos de ciclofaixas nesse trecho da Avenida Santo Amaro. Além de um bicicletário, foram propostos grupos de paraciclos em todas as praças e nos cruzamentos, propiciando mais conexão entre ciclistas e ônibus, polos geradores, praças e parques. Nos cruzamentos, observou-se a distinção entre faixa de pedestres, ciclofaixas de paradas de ônibus, evitando assim o conflito de fluxos.

Redes de infraestrutura

As redes de infraestrutura devem ser instaladas sob a faixa livre. As redes similares – por exemplo, as de lógica e telefonia –

devem estar agrupadas em banco de dutos. As caixas de inspeção e os poços de visita estarão sempre na faixa de serviços. Além dos dutos para atender as redes existentes, deve-se prever um grupo de dutos secos para minimizar os impactos com expansões de rede de forma organizada.

Para qualificar a disposição e a coleta de lixo, devem ser instaladas lixeiras coletivas, enterradas, quando possível. Nas áreas de praças devem ser instalados conjuntos de lixeiras para recicláveis.

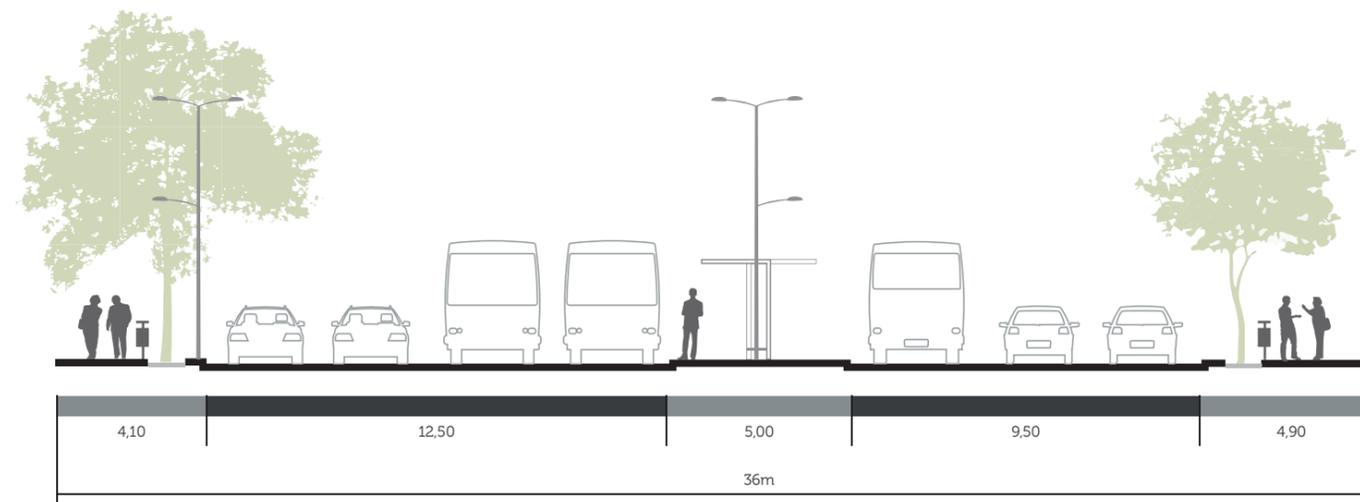
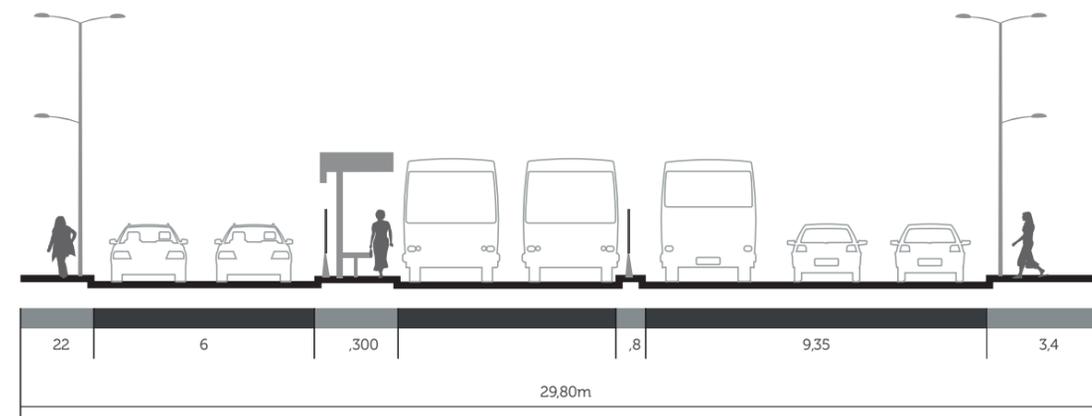
Arborização

A vegetação foi pensada como um corredor arbóreo de cada lado da avenida, complementando os corredores existentes e incentivando sua continuidade pelas áreas mais áridas da região, a fim de reforçar a conectividade entre os diversos espaços verdes e permitir a circulação e a expansão da avifauna.

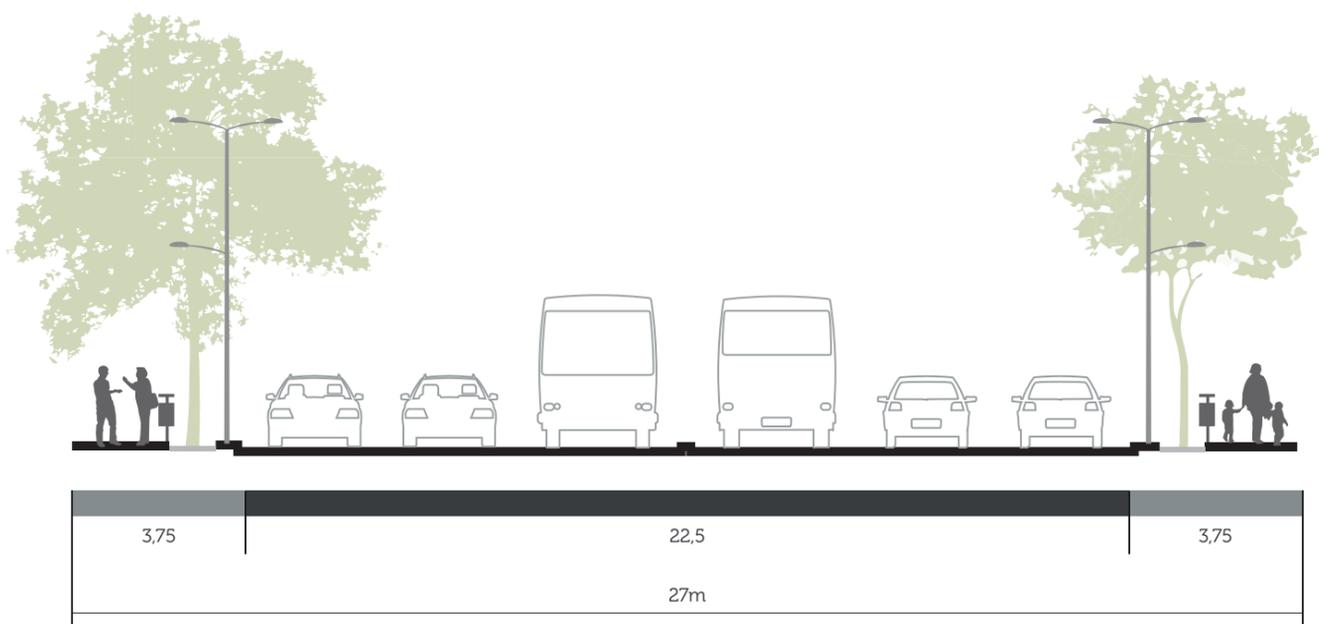
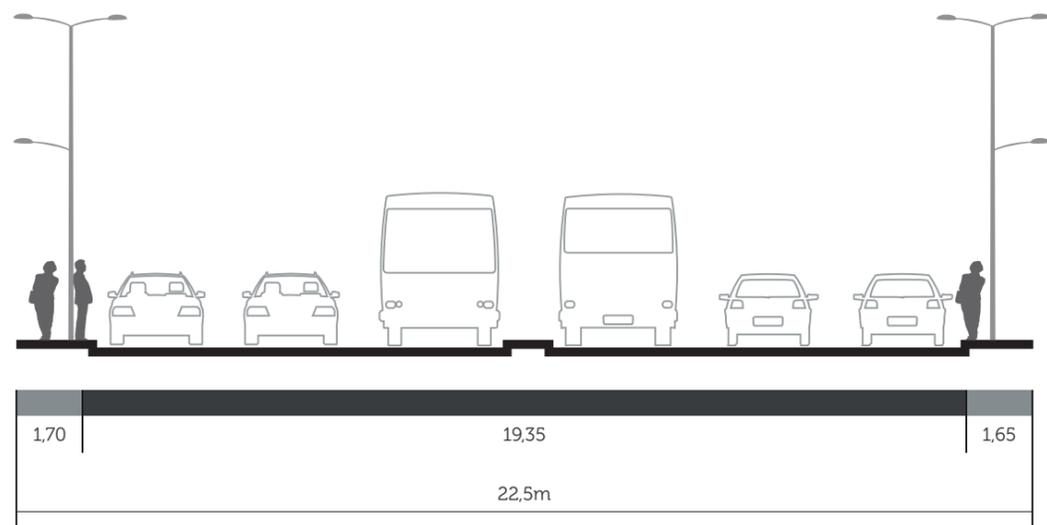
Propõe-se o plantio de árvores de grande e de médio porte ao longo da avenida, nas praças e no canteiro central, desde que não interfira no espaço das paradas de ônibus, da iluminação e da sinalização. A escolha das espécies ocorreu de modo a obter floração o ano todo, de diversas cores. Além das árvores, nos canteiros centrais, em áreas sem passagem de pedestres, serão também plantadas espécies arbustivas.



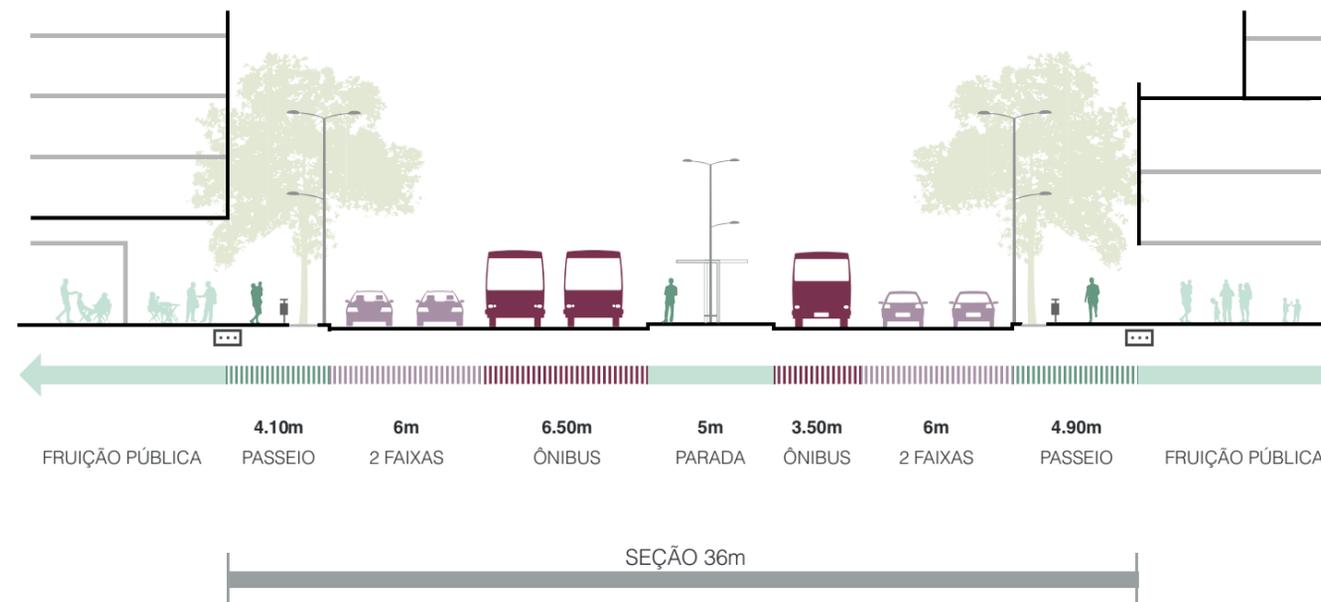
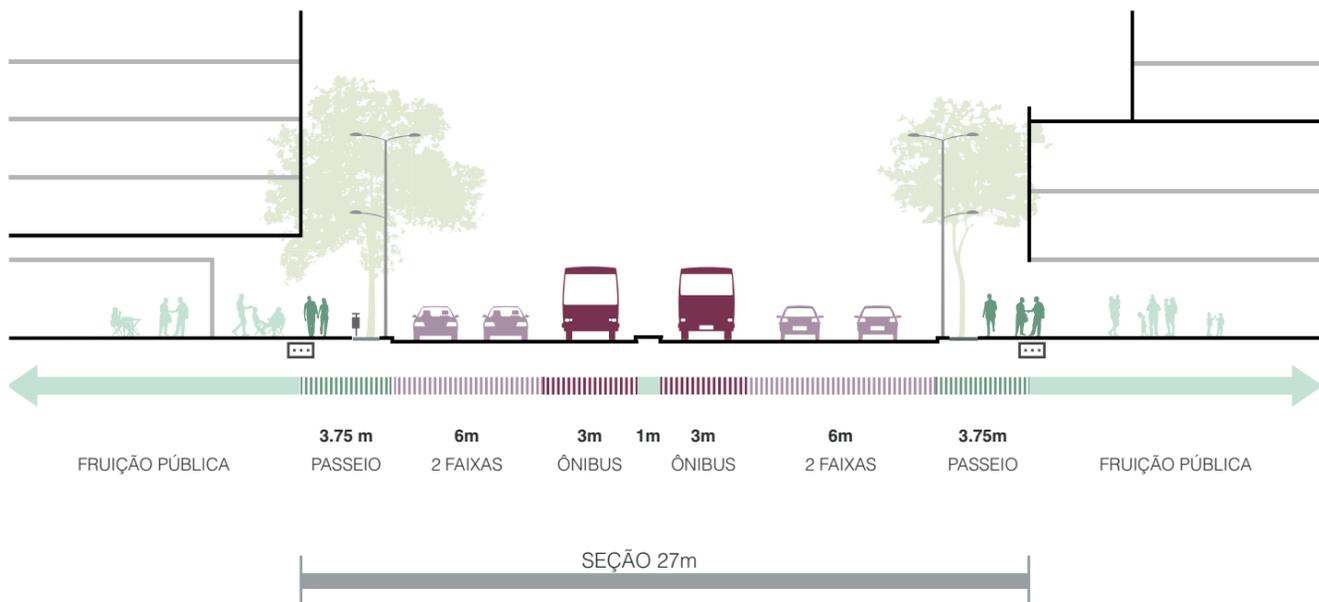
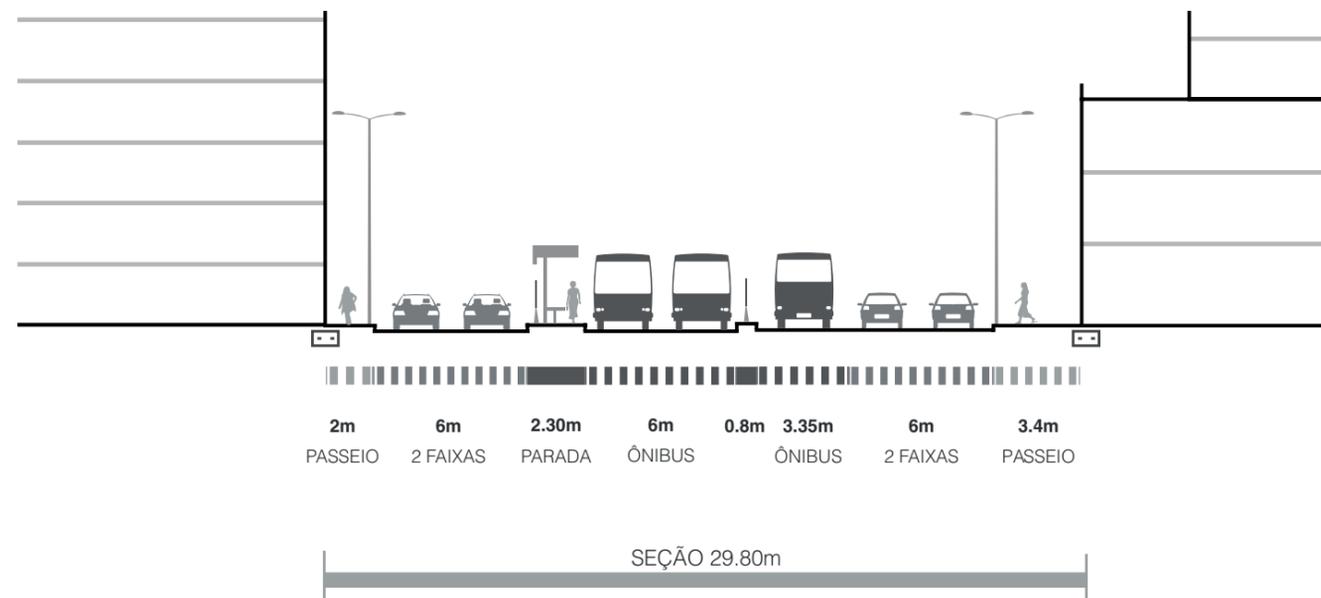
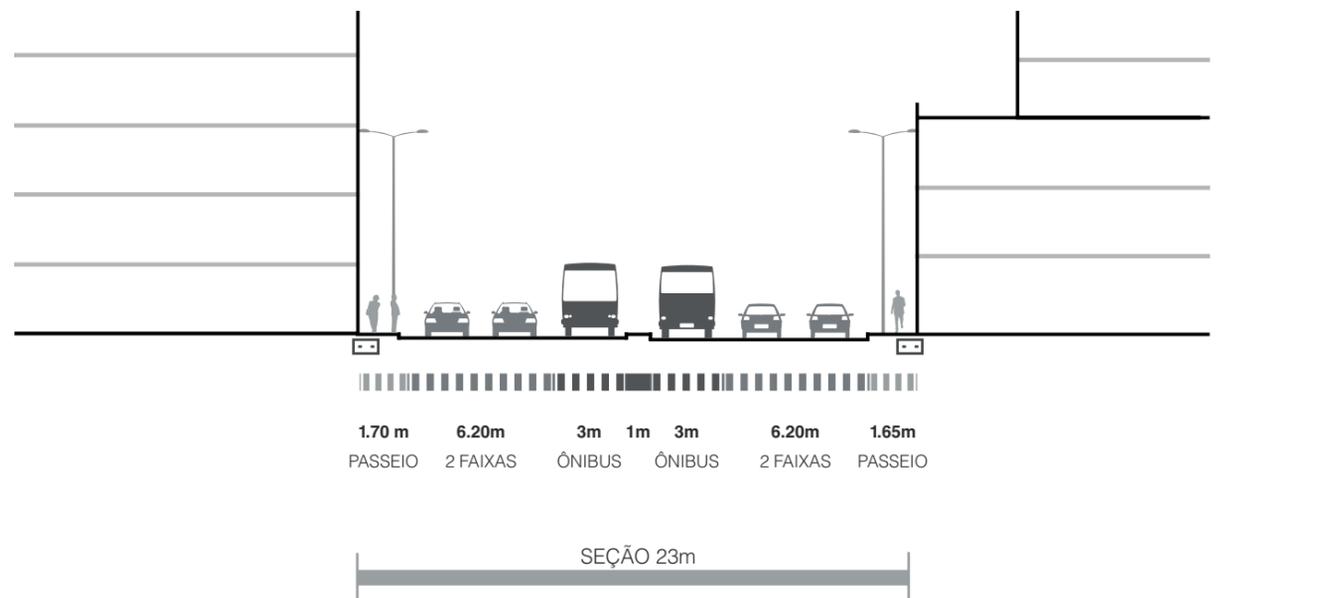
Antes e depois



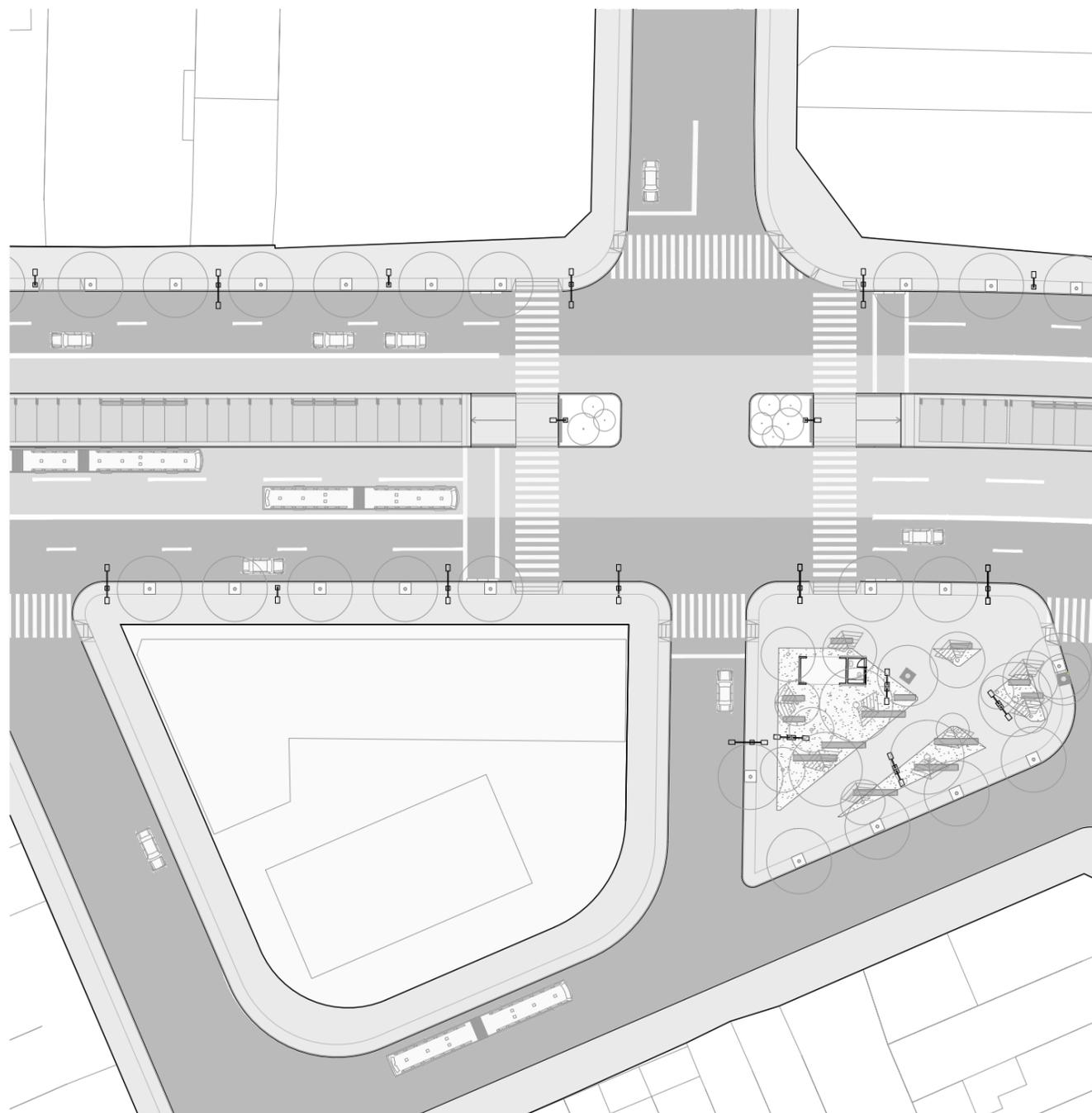
Antes e depois



Antes e depois



Detalhe da Avenida Santo Amaro



O projeto de requalificação da Avenida Santo Amaro mostra completa conexão com as necessidades e demandas globais e locais. Atende ao objetivo de criar um suporte adequado ao desenvolvimento das propostas do PDE para os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, assim como permite o usufruto e o desenho da paisagem do espaço público com mais qualidade. O progresso de mudança das construções ao longo da avenida tem se intensificado nos últimos dois anos, tanto as de menor escala, quanto o aparecimento incessante de novos empreendimentos, demonstrando a confiança e o apoio de moradores e interessados, em mais um exemplo de espaço público pensado para todos.

O desenvolvimento do projeto também foi um exemplo positivo e qualificado de interação entre os diversos setores municipais: desenvolvimento urbano, transporte, meio ambiente, obras; resultando em uma proposta de qualidade que deve ser expandida e replicada.

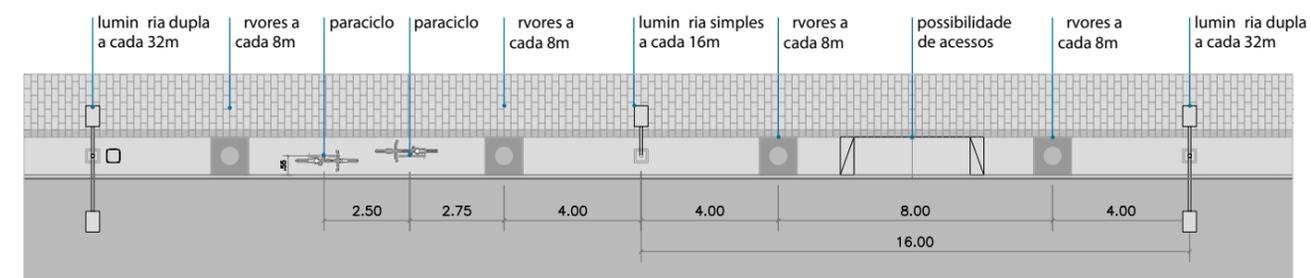
Santo Amaro em números

Área do projeto: 98418,54 m²
Data projeto: dezembro 2014

Infraestrutura

- 5.400 ml de enterramento de redes
- 1019,59m² de área permeável em canteiro central verde
- 1270,00 m² de área permeável em praças e arvores
- 600 árvores
- 340 novas luminárias
- 80 novas papeleiras
- 100 bancos
- 2 conjunto de lixeiras de lixo reciclável

Planta



Considerações finais



Ao longo dos últimos anos, as ações e os projetos de resignificação do uso dos espaços públicos desenvolvidos pela SP Urbanismo geraram conclusões muito similares entre si. Por um lado, confirma-se que o desenho é uma forma de qualificar o espaço da cidade para o uso das pessoas, em escala humana. O desenho urbano e seus componentes (infraestrutura, equipamentos e mobiliário urbano) complementam as políticas públicas, garantindo a ocupação e o compartilhamento das ruas da cidade. Por outro, consolida-se a necessidade de a administração municipal renovar o modo de gestão dos espaços públicos resignificados. Portanto, uma gestão voltada não mais à simples manutenção ou ao embelezamento de espaços construídos e ajardinados, mas à interlocução do poder público com os cidadãos. Assim, entender o projeto desses espaços como campo de conflitos de demanda e campo político de debates em relação à natureza de seus usos leva ao reconhecimento de que a tradicional divisão das atribuições e das responsabilidades da administração municipal gera fragilidade na gestão e manutenção dos espaços. Desse modo, para além do aprimoramento na qualidade do desenho dos espaços,

é fundamental superar essa fragmentação de atribuições.

Difusão de boas práticas de desenho urbano

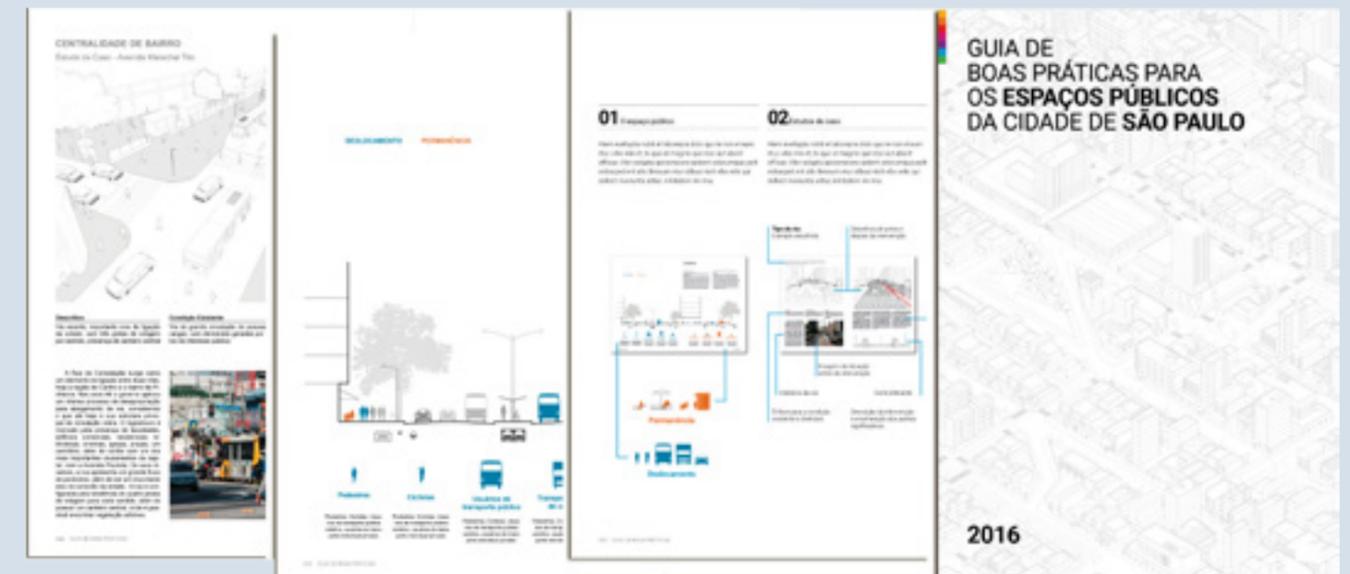
No campo do desenho, a SP Urbanismo percebe a necessidade de difundir os exemplos de projetos desenvolvidos que foram bem-sucedidos e a troca de experiências intersecretariais e globais realizadas nos últimos anos. Assim, o *Guia de boas práticas para os espaços públicos da cidade de São Paulo* tem o objetivo de difundir e propor boas práticas de desenho urbano, de ordenamento ou de reordenamento da paisagem, tanto no âmbito das experiências implantadas na cidade quanto das referências e possibilidades de soluções de desenho, abrangendo os espaços de uso do pedestre: calçadas, ampliações de calçadas, largos, praças, galerias e espaços de fruição e todas as intersecções que existem entre esses espaços para pedestres e para os demais usos e modais.

Esse *Guia* faz parte do processo de revisão

dos instrumentos de Planejamento e Projeto Urbano realizado nesta gestão e cujo resultado ultrapassou a mera revisão dos Marcos Regulatórios da Cidade (Plano Diretor e Zoneamento) na reestruturação da forma de se desenvolver projetos. Isso ocorreu de modo não apenas baseado na qualidade do desenho, mas também comprometido com as estratégias de financiamento e de viabilidade de implantação associadas à gestão democrática e ao engajamento das comunidades em todo o processo. O conteúdo do *Guia* foi definido utilizando como ponto de partida as demandas de projeto e de levantamentos de tipologia de diversas ruas da cidade, procurando abarcar um universo considerável para o diagnóstico de problemas e o desenvolvimento de soluções e de propostas.

Concurso de ideias para mobiliário urbano

Ainda no campo do desenho, a SP Urbanismo realizou o Concurso Público Nacional de Ideias para Elementos de Mobiliário Urbano



da Cidade de São Paulo. Dentre 69 trabalhos apresentados no concurso, foi selecionada a melhor proposta para o desenho de nove elementos e famílias de elementos de mobiliário urbano – sanitários públicos, quiosques, abrigos de táxi, bancos, papeleiras, bebedouros, paraciclos, guarda-corpos e balizadores. O *Concurso* resgatou o espaço de contribuição dos profissionais dessa área na criação e modernização de um conjunto de mobiliários e equipamentos urbanos pautados pela qualidade do desenho e pela distribuição equilibrada no território da cidade.

A provisão de elementos acessíveis do mobiliário urbano, que seguem os princípios da Lei nº 13.146/15 (Estatuto da Pessoa com Deficiência – Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência) e as recomendações orientadas pelas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) configura uma necessidade básica na política de universaliza-

ção do direito à cidade e de melhoria da paisagem urbana nos espaços públicos. O concurso abriu um campo de discussão democrático cujo resultado será o investimento e a qualificação dos espaços públicos urbanos, oferecendo ampla gama de projetos de qualidade, que possam ser aplicados em todo o município e que garantam a distribuição desses serviços de forma justa, em condições adequadas de uso, preservando a fluidez na circulação de pedestres e com menor obstrução do campo visual. O mobiliário urbano é parte integrante dos serviços da cidade e sua implantação em quantidade adequada contribuirá para o fácil acesso e a utilização dos serviços de interesse coletivo e para preservar a qualidade do espaço público e o desenvolvimento de atividades de modo qualificado.

Ordenação da paisagem urbana

Com base no princípio de valorização da transparência, e da gestão e construção coletiva dos espaços públicos, a SP Urbanismo desenvolveu o *Manual ilustrado de aplicação da Lei Cidade Limpa e normas complementares* a fim de facilitar o acesso ao conjunto das normas que regem a inserção de elementos na paisagem, sua compreen-

são, aplicação e monitoramento por todos os cidadãos.

A Lei nº 14.223/06 (Lei Cidade Limpa) constitui a principal norma que atualmente rege a inserção de elementos na paisagem urbana. Seu escopo abrange a regulamentação de todos os elementos de comunicação visual nos espaços públicos, dos termos de cooperação com a iniciativa privada e com a sociedade civil, bem como da inserção de grafite e demais formas de arte na paisagem urbana. Ao longo dos dez anos de vigência da Lei Cidade Limpa, a Comissão de Proteção à Paisagem Urbana (CPPU)¹ – órgão colegiado municipal res-

ponsável pelo acompanhamento das questões referentes à paisagem urbana – produziu uma série de resoluções normativas que esclarecem dúvidas e delibera sobre casos não previstos na Lei original, além de imprimir mais eficiência aos processos de aprovação. Essas resoluções estão descritas e explicadas no Manual. Essas resoluções estão descritas e explicadas no *Manual*.

Uma gestão participativa

Por fim, no campo da gestão, foram realizados vários estudos e pesquisas de referencia,²

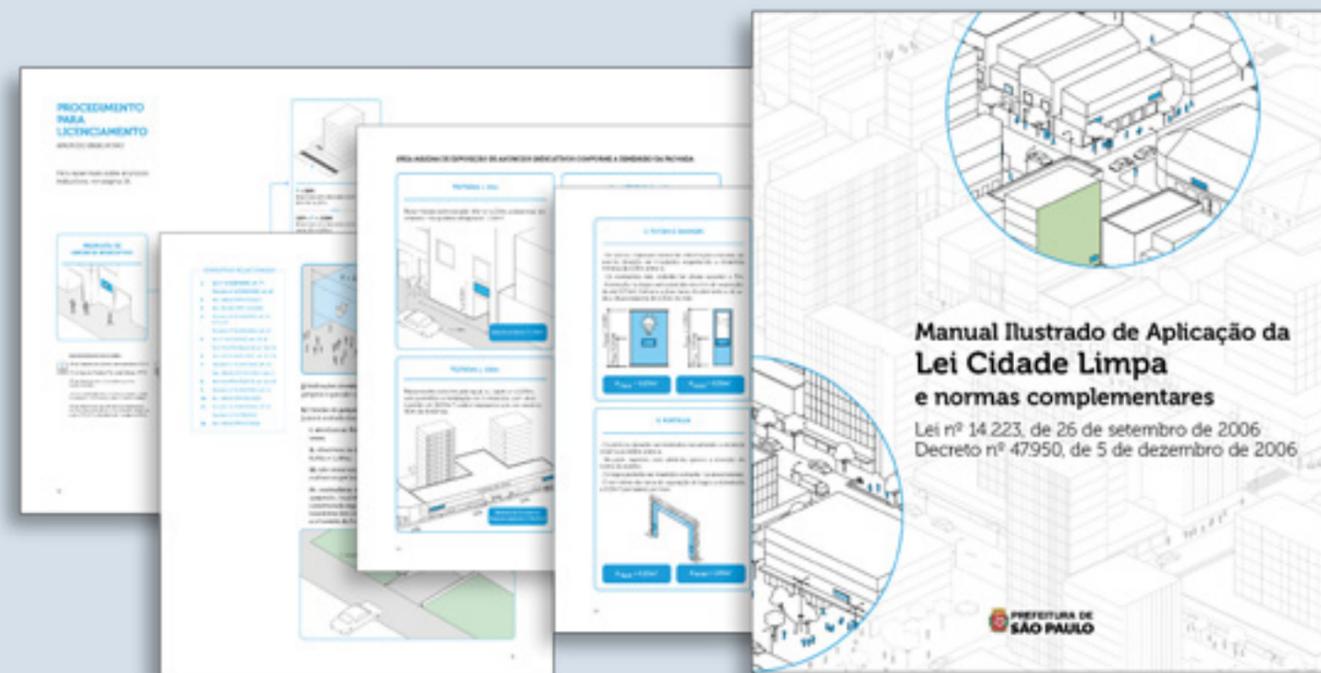
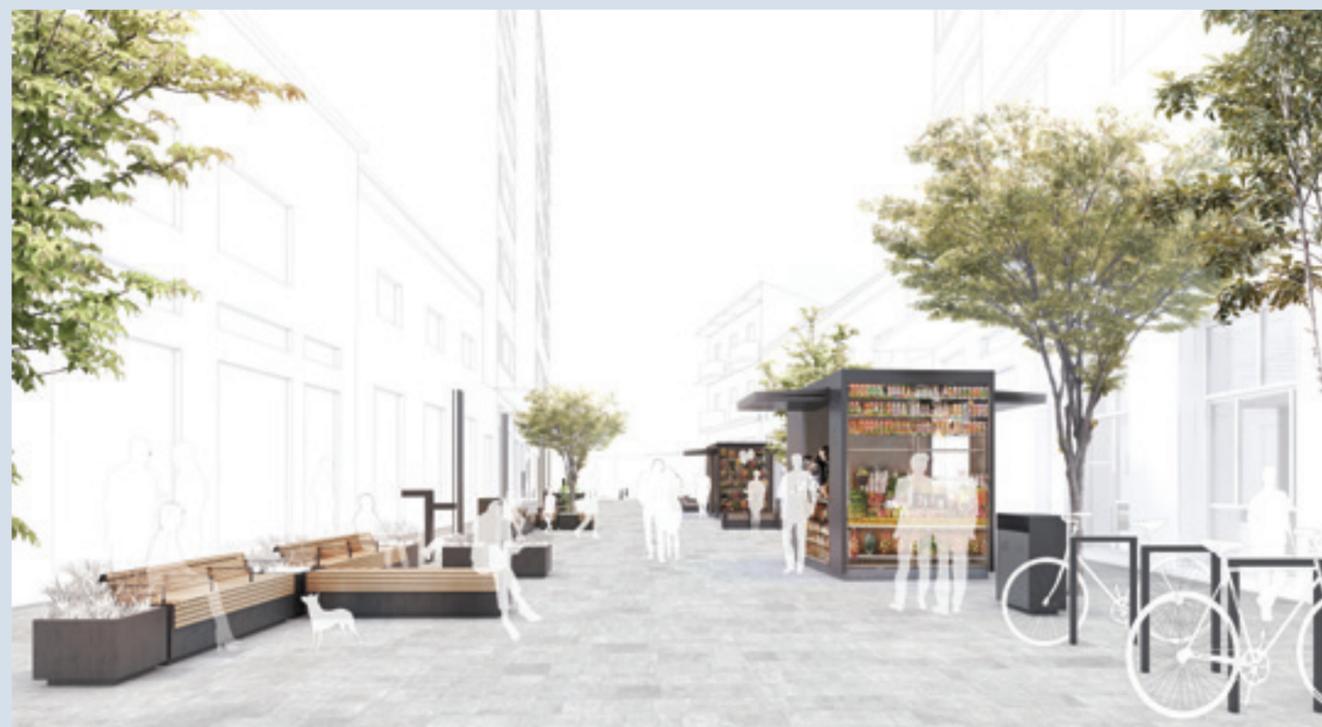
1. Criada em 1978, a CPPU teve suas atribuições ampliadas a partir da Lei Cidade Limpa. Como os demais órgãos colegiados da cidade, tem o objetivo de garantir a gestão democrática por meio da participação de diferentes segmentos da população, diretamente ou por intermédio de associações representativas, nos processos de decisão, planejamento e gestão da cidade. No caso da CPPU, a atuação se dá no acompa-

nhamento das propostas relativas à intervenção e ordenação dos elementos na paisagem, analisando e deliberando quanto à aplicação da Lei Cidade Limpa. A comissão realiza reuniões públicas periódicas para essas avaliações.

2. Experiências não tradicionais de gestão pública, tanto na

cidade de São Paulo como em outras cidades do mundo: Medellín, Bogotá, Londres, Nova York, entre outras.

com o objetivo de identificar deficiências e potencialidades e, por meio de um diagnóstico preciso, propor alternativas e novos modelos de administração que garantam a eficiência



na manutenção dos espaços ressignificados, o controle social e a gestão democrática.

Essas propostas podem ser testadas como projetos-piloto de gestão – assim como está sendo realizado no programa Centro Aberto – e que levam ao entendimento da necessária reforma administrativa em relação aos gestores e suas atribuições em relação aos espaços públicos.

A necessidade da revisão das formas vigentes de gestão dos espaços públicos pautou-se pelo surgimento de novas formas de ocupação dos espaços públicos pela sociedade civil e a inexistência de instrumentos adequados para absorver essa demanda; Outras questões, já conhecidas incrementam essa necessidade:

1 A atuação muitas vezes insuficiente do poder público na zeladoria e na manutenção dos espaços existentes; e

2 Implantação de novas estruturas sem o correspondente exercício de um processo de gestão adequado.

A SP Urbanismo então iniciou o desenvolvimento do projeto Elaboração de Ferramentas para a Gestão dos Espaços Públicos, cujos principais objetivos são compreender o desempenho dos mecanismos administrativos atuais, e propor mecanismos que compreendam as particularidades dos novos espaços públicos e estabeleçam estratégias para melhorar a qualidade das ações de zeladoria e de manutenção, e fomentar novas formas de uso de ocupação do espaço urbano. Foram feitos dois agrupamentos de áreas definidos no projeto:

- Agrupamento 1 – praças e áreas ajardinadas de bairro; e

- Agrupamento 2 – praças secas e áreas de encontro de abrangência regional.

O Agrupamento 1 aglutina as áreas que atraem o interesse da população local que vive cotidianamente próxima, que se preocupa com sua manutenção e conservação e que usufrui

ou gostaria de usufruir de suas funções ambientais, funcionais, estéticas e/ou simbólicas. Esse grupo se caracteriza também por grande quantidade e capilaridade no território. Para esse grupo, vale lembrar a aprovação da Lei nº 16.212/15 (Lei de Gestão Participativa de Praças), que estabelece princípios, objetivos e instrumentos para que os cidadãos participem, em conjunto com o poder público, da implantação, revitalização, requalificação, fiscalização, uso e conservação das praças públicas, com vistas a garantir a qualidade desses espaços e a fortalecer o necessário diálogo entre o poder público e a sociedade civil.

Em oposição, no Agrupamento 2 temos um número expressivamente menor de áreas, pontos de encontro de escala regional, notadamente polos atrativos de grande quantidade de pessoas, em geral próximas às estações da rede de transporte coletivo de média e alta capacidades e a importantes áreas de atividade econômica da cidade. Nesse grupo, temos como exemplo o Vale do Anhangabaú, a Praça Roosevelt, a Praça do Trabalhador e o Largo da Batata, entre outros.

A partir desse mapeamento de agrupamentos, das pesquisas iniciais e das experiências realizadas nesta gestão, são apresentadas a seguir as principais diretrizes apontadas, até o momento, por esse trabalho:

- continuidade e aprofundamento do mapeamento dos espaços públicos, com base sólida e confiável que subsidie o planejamento, o acompanhamento e a fiscalização da gestão desses espaços, no portal GeoSampa;

- desenvolvimento de estratégias de fomento à celebração de termos de doação e de cooperação com a sociedade civil, modernizando os processos administrativos e englobando mecanismos diferenciados para cada um dos agrupamentos de áreas públicas propostos, considerando também os diferentes tipos de parceiro;

- formalização de mecanismos de pesquisa, monitoramento, fiscalização e avaliação pós-ocupação dos espaços e da política instituída, de modo a instrumentalizar o poder público para a avaliação da política;

- continuidade e aprimoramento da gestão democrática e das instâncias de participação direta da sociedade civil por meio dos Conselhos Participativos e Conselhos Gestores, instituídos nos últimos anos;

- desenvolvimento de procedimentos padronizados a todas as Subprefeituras para aprovação de eventos em espaços públicos, com competências e atribuições esclarecidas;

- instituição de mecanismos de gestão de mobiliário urbano.

Enfim, o que se percebe é a necessidade de compreender a maneira como as pessoas utilizam os espaços ressignificados e oferecer espaços de interlocução entre poder público e cidadãos.

Uma política pública abrangente na gestão dos espaços públicos deve superar a simples articulação dos diversos serviços necessários, reconhecer a complexidade e as particularidades desses locais e dar voz aos diferentes atores envolvidos.

Esta publicação procurou difundir algumas práticas realizadas e bem-sucedidas e, ao mesmo tempo, contribuir para incrementar o modo como a administração pública mantém seus espaços emblemáticos. Buscou também oferecer subsídios à sociedade para o aprimoramento do debate e do apoio à transformação da cidade.



Prefeitura de São Paulo, sede do município

Créditos

Prefeitura de São Paulo, sede do município

Agradecemos às equipes da SMDU, SP Urbanismo, Secretarias Municipais, Sub-prefeituras e demais equipes que participaram da elaboração dos projetos e conteúdos apresentados nesta publicação. Todos os esforços foram feitos para localizar e creditar os detentores de direitos das imagens aqui reproduzidas, bem como para mencionar todos os que colaboraram na realização desta publicação. Pedimos desculpas por possíveis erros ou omissões nesse sentido. Caso haja novas edições impressas ou digitais desse material, corrigiremos as eventuais falhas que nos sejam comunicadas.

Créditos de imagens

Fotos

p. 9: Marília Bello

p. 10 a: Ana Claudia Schad

p. 10 b: Felipe Morozini/Yoga da Marina

p.11: Sissy Eiko

p. 14: Cidade Ativa

p. 61: Heloisa Ballarini/SECOM

p. 81 a: fonte desconhecida

p. 81 b: Adamo Bazani/Acervo PMSP.

p. 95: Cesar Ogata/SECOM

p.108 a: Autor desconhecido, 1923.

[IMS, 2004. p.139.]

p. 108 b: 1945: fonte desconhecida

p. 128: Acervo SP Urbanismo

p. 165: Everton Ballardin

demais imagens: SP Urbanismo

Imagens / Perspectivas

p. 102, 111, 114, 116, 117, 118, 120: PJJ

p. 140, 149, 151, 153:

Martin Benavidez/SMDU/SP Urbanismo

Mapas

Base cartográfica: Mapa Digital da Cidade, 2004; Projeção UTM/235 DATUM Horizontal SAD69

Emplasa, 2007

Elaboração:

SMDU, SP Urbanismo, 2016

Prefeitura da Cidade de São Paulo

Fernando Haddad
Prefeito

Nádia Campeão
Vice-Prefeita

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano
Fernando de Mello Franco

Secretária Adjunta
Tereza Beatriz Ribeiro Herling

Chefe de Gabinete
Weber Sutti *(até 10/2015)*
Priscila Specie *(a partir de 11/2015)*

Coordenadoria de Administração e Finanças (CAF)
Felipe Garofalo Cavalcanti *(até 05/2016)*

Francinaldo da Silva Rodrigues

(a partir de 05/2016)

Departamento de Produção e Análise de Informação (DEINFO)
Tomás Wissenbach

Departamento de Urbanismo (DEURB)
Anderson Kazuo Nakano *(até 03/2014)*
Andre Luis Goncalves Pina *(03/2014 a 09/2014)*
Fábio Mariz Gonçalves *(a partir de 10/2014)*

Departamento do Uso do Solo (DEUSO)
Daniel Todtmann Montandon

Departamento de Controle da Função Social da Propriedade (DCFSP)
Fernando Guilherme Bruno Filho

Departamento de Gestão do Patrimônio Imobiliário (DGPI)
Fernando Guilherme Bruno Filho *(até 09/2015)*
Andréa Oliveira Villela *(a partir de 09/2015)*

Assessoria Jurídica
Heloisa Toop Sena Rebouças *(até 11/2016)*
Débora Sotto *(a partir de 11/2016)*

Assessorias de Imprensa/ Comunicação
Thais Aguiar Cruz *(até 04/2016)*
Larissa de Pieri Grizoli *(a partir de 04/2016)*

Assessoria de Participação Popular e Comunicação
Nuria Pardillos Vieira *(até 10/2016)*
Luzinete Ramos Borges *(a partir de 10/2016)*

Assessoria de Pesquisa Aplicada e Fomento
Carolina Heldt D’Almeida

Assessoria de Relações Institucionais
Luis Claudio Messa Longo *(até 03/2016)*

Funcionários

Accacio Gomes de Mello Junior
Adernoal Moreira Araujo
Adilson Panunto Castelo
Akinori Kawata
Alcides Geraldi da Silva
Alice Cruz Antunes
Aline Rocha Gorga
Amanda Cristina Franco Gualaldi
Amanda Hansen Cortez
Amanda Paulista de Souza
Ana Carolina Lucieto
Ana Cristina Oliveira Lima
Ana Gabriela Akaishi
Ana Lucia dos Anjos
Ana Maria de Andrade
Ana Maria Moyses Chaim
Ana Paula de Araujo Vieira
Anderson dos Reis Gonzaga
Andre de Freitas Goncalves
Andre Kviatkovski
Andrelina Martins Lopes
Andrew Seymour Burt
Anna Kaiser Mori
Antonio Rodrigues do Nascimento
Aparecida Candido
Aparecido Roberto de Lima
Aristeu Zensaburo Nakamura
Arlete da Silva
Arlete Lucia Bertini Leitao
Aurea Lucia Alonso
Aymar Mendes Soares
Barbara Fernandes Pereira
Bianca Marques de Brito Ferreira
Bruna Oliveira Domingos
Caio Rioei Yamaguchi Ferreira
Camila Cristina de Oliveira
Camila Nastari Fernandes
Carla Garcia de Oliveira
Carla Montanheri Andrade Madureira
Carlos Alberto Di Nubila
Carlos Augusto Miguel Monteiro
Carlos Eduardo Silverio Barbosa

Carlos Malzyner
Carlos Matosalem de Souza
Carlos Previato de Oliveira
Carolina Baptista Suzuki Silva
Carolina Gomes de Souza
Carolina Moura Andrade Moron Ribeiro
Carolina Sato Aikawa
Caroline Maderic Riquino
Cassia Aparecida Quachio
Catia Lacerda Ferras da Silva
Celso Coaracy Dalprat de Moraes Franco
Christina Otani Kitamura
Cicero Calheiros de Souza
Clarice de Fatima Francisco
Clarice Sacchi Correia Hiray Leal
Claudenice Jorge Lago Silvino
Claudia Calazans Cardoso
Claudio Jose de Oliveira
Claudio Mendonca Braga
Claudio Thomaz de Paula Ribeiro
Clementina Delfina Antonia de Ambrosis
Cristina do Nascimento Borba
Dalva Maria de Araujo
Daniel Ventura
Daniela Bortolozzo
Danilo Mizuta
Darwin Pavan Filho
Davi Augusto de Aro
David Vital Brasil Ventura
Debora Grama Ungaretti
Debora Sameolo Mischiatti
Debora Sibantos Penteado Grimaldi
Deidevani Liberatti Pinheiro Pimenta
Delaide Amara Lontra Pinto
Denise de Campos Bittencourt
Denise Goncalves Lima Malheiros
Diana Teresa Di Giuseppe
Diogo Dias Lemos
Dione Barros de Farias
Dirce Harumi Matuzaki
Domingos Theodoro de Azevedo Netto
Douglas Peixoto da Silva
Edson Capitaniao
Eduardo Augusto Arteiro de Faria
Eduardo Donizete Pastrelo
Eduardo Quirino dos Santos
Egly Meyer Alves
Elaine Cristina Melgaço Paladini
Elaine do Carmo Bueno Pereira Dias
Elena Maria de Oliveira
Eliana Costa Simoes
Eliane Ferrara
Elza Sumiko Yanasse
Emilia Satiko Mizuta
Erica Artuso de Campos Baptista
Erminia Mukuno
Estela Maria Olimpio
Fabiana Cristina da Luz
Fabio Corsi Ferrao
Fabio Custodio Costa
Fatima Maria Niglio Cardoso
Fatima Regina Mascarenhas Lopes
Fernanda Passos Vieira
Fernando Guilherme Bruno Filho

Heliana Lombardi Artigiani
Helio Florentino da Silva
Henrique Sugaya
Igor Cortinove
Irene Shizue Iyda
Iris Ferreira Moriyama
Isaura Regina Ferraz Parente Gonçalves da Cunha
Ivani dos Santos
Ivone Sousa da Silva Miranda
Janaina Clapis Dias
Janaina Pacheco Cortinove
Jeane dos Santos Almeida
Joao Bosco Pereira Bom
Joao Davi de Souza
Joao Paulo Parenti Ceban
Joao Ricardo Passarella Coelho
Jose Antonio Aparecido Junior
Jose Aurelio Brentari
Jose Benedito de Freitas
Jose Cabral Neto
Jose Carlos dos Santos
Jose Geraldo Martins de Oliveira
Jose Luiz Inacio
Jose Marcos Pereira de Araujo
Jose Marinho Nery da Silva Junior
Jose Pereira da Silva Filho
Josue da Silva
Joyce Carvalho da Silveira
Juliana Colli Munhoz
Juliana Maria Vitorino das Chagas Santos
Julio Cesar de Moura Oliveira
Julio Maia de Andrade
Karina Veglione
Lara Cavalcanti Ribeiro de Figueiredo

Larissa Gomes de Lima
Laurentina Felismina de Mello
Leila Maria Pires de Aguiar Dias
Leticia Figueiredo Collado
Leticia Galan Garducci
Leticia Moreira Sigolo
Liane Lafer Schevz
Ligia Maria Coelho Nieto
Ligia Vasconcellos Oliva Buratto
Lilian Sponda de Freitas
Lisandro Frigerio
Lucas Pimenta Alves
Luci Neves Soares
Luciana Chakarian Kuada
Luciana Correia Gaspar Souza
Luciana de Sa Roncada
Luciana Fernanda Bueno Alves de Moura
Luciana Pascarelli Santos
Luis Fernando Villaça Meyer
Luis Octavio da Silva
Luis Oliveira Ramos
Luisa Marujo Ibrahim
Luiz Augusto Lima de Oliveira
Luiz Carlos dos Santos
Luiz Fernando de Moraes Vecchia
Luiz Guilherme Silveira Monteiro
Luiz Roberto Rolim de Oliveira
Maira Fernandes Silva
Marcela Alonso Ferreira
Marcela Sayeg Johansson
Marcella Carmona Wahl Rontani Migliacci
Marcella Correa Martins
Marcelo Candido Rodrigues
Marcelo Cardoso Gontijo
Marcelo de Mendonca Bernardini
Marcelo Novaes Baracas dos Santos
Marcia Labate
Marcia Petrone
Marcia Regina Alessandri
Marcio Correa Soares
Marco Antonio Baldoni
Marco Antonio Guimaraes
Marcos Fiorani
Marcos Toyotoshi Maeda
Marcus Vinicius Russo Roberto
Mari Rosangela Luz Guimaraes
Maria Aparecida Nogueira Paulino
Maria Auxiliadora Gomes Cintra Silva
Maria Cecilia Lisboa de Azevedo
Maria Cristina Amato Veloso
Maria Cristina de Souza Bortoletto
Maria Cristina dos Santos
Maria de Lourdes Ribeiro
Maria do Carmo do Nascimento
Maria do Rosario Muniz
Maria Elisabeth dos Santos Nogueira
Grimberg
Maria Isabel Meira de Castro
Maria Isabel Rodrigues Paulino
Maria Isilda Pereira Palma
Maria Lucia da Silveira
Maria Lucia de Branco
Maria Lucia Silva Lemos
Maria Raimunda Marinho
Maria Stella Cardeal de Oliveira
Maria Teresa Pires de Aguiar Dias
Mariana Morais Luiz
Marieta Colucci Ribeiro

Marilia Araujo Roggero
Mariluci de Oliveira Silva
Marilza de Fatima Simoneti
Marina Ataguile Malagolini
Marina Miyuki Kurashima Martins
Marina Nemoto Lourenco
Marlene de Almeida
Masacatu Koga
Matias Chambouleyron
Michelle Tazaki Simões
Miriam Liemi Yoneda
Mirian Marques
Monalisa Rodrigues Moreira
Montezuma Carvalho Bernardo
Nadia Marzola
Nataria Megumi Takeichi
Necy de Fatima Guimaraes
Nelma Cecilia Madeira
Neuza Maria Oliveira de Alcantara
Nizete Silva Xavier Mesquita
Norma Yurie Seki
Olga Maria Soares e Gross
Olimpio Bezerra Campos de Souza
Osvaldo Zuliani Junior
Otavio Prado

Ovidio Teruaki Nakahara
Pamela Borges Silva
Patcha Cademartori Figueiredo Pietrobelli
Patricia Baptista Moreno Martin
Patricia Marra Sepe
Paula Burgarelli Corrente
Paulo Candura
Paulo Carlos Pereira do Amaral
Paulo Cesar Gaioto Fernandes
Paulo Cesar Sperduti
Paulo Rapoport
Paulo Roberto Castaldelli
Paulo Sergio Riso Alcantara
Pedro Dias da Silva
Pedro Fasani Junior
Pedro Francisco Tisovec
Pedro Kiyoshi Camargo Nakamura
Pedro Manuel Rivaben de Sales
Pedro Salomon Bezerra Mouallem
Penha Elizabeth Arantes Ceribelli Pacca
Pionete Maria Aparecida Oliveira Peterson
Rafael Mielnik
Rafael Moura da Cunha
Raquel Bertolaso Ribeiro
Regina Helena Vieira Santos
Regina Magalhaes de Souza
Regina Maria Martins Mesquita
Reginaldo Aparecido Gozzo
Renato de Barros Panzoldo
Ricardo Aguillar da Silva
Ricardo Bertolazzi
Ricardo Calil
Ricardo Ernesto Vasquez Beltrao
Ricardo Jose Castro
Ricardo Nucci Vieira
Ricardo Pedro Simoes Nazarian
Rita Cassia Gomes
Rita de Cassia Ogera

Roberta Anjoletto Bartaquine
Roberto Alves de Almeida
Roberto da Silva Ramos
Roberto Lazarini
Roberto Luis Machado Bueno
Rodrigo Bagnatori Ribeiro
Rodrigo de Araujo Merida Sanches
Rogerio Alves
Rogerio Fazio de Souza
Ronailde Guedes Vogado
Rosana Yamaguti
Rosangela Colnaghi
Rosemeire dos Santos Machado
Rubens Arias Capitan
Rute Zeferino Negreiros
Sandra Maria Valeria Patriani
Sandra Nadia Pricert Rettore
Sandra Nascimento Lima Cedraz
Sandra Regina da Silva Ribeiro Barbosa
Sandra Regina Papst
Sandra Regina Paulino Okumura
Sandro Esperidiao
Sebastiao Alves Feitosa
Sergio Adas
Silas Ferreira Dias
Silvia Cristina Lopes de Oliveira
Silvia Vasconcellos Rocha
Silvio Cesar Lima Ribeiro
Silvio Cesar Martins
Simone Aparecida Bettuzzi
Solange de Alencar Ribeiro
Sonia Aparecida Gomes
Soraia Tavares de Almeida
Suelma Ines Alves de Deus
Suzete Batista de Medeiros
Sylvia Maria Luz Fre
Tais Jamra Tsukumo
Taline Alves Santos da Silva
Talitá Veiga Cavallari Fonseca
Tania Capelo Vieira de Sa
Tania Cinquini
Tassia Botti Bozza
Teresinha de Donato Machado
Tereza Cristina Vespoli
Terezinha da Silva
Terezinha de Oliveira
Thais Balsalobre de Mesquita
Thais de Ricardo Chueiri
Thais Helena Borges Crespo
Tokiko Akamine
Valeria Paiva Martins Tiveron
Valeria Romao Barros
Valmir Jonas da Silva
Valmir Marinho
Vera Lucia da Silva
Vera Lucia Nelson Bernardo
Victor Graumam
Vilma Rodrigues Matos
Vito Panicci Neto
Vitor Cesar Vaneti
Viunetane Siqueira Alves
Vlamir Marques
Walmaria da Costa Gomes

Letícia Moreira Sigolo
Liane Lafer Schevz
Ligia Maria Coelho Nieto
Ligia Vasconcellos Oliva Buratto
Lilian Sponda de Freitas
Lisandro Frigerio
Lucas Pimenta Alves
Luci Neves Soares
Luciana Chakarian Kuada
Luciana Correia Gaspar Souza
Luciana de Sa Roncada
Luciana Fernanda Bueno Alves de Moura
Luciana Pascarelli Santos
Luis Fernando Villaça Meyer
Luis Octavio da Silva
Luis Oliveira Ramos
Luisa Marujo Ibrahim
Luiz Augusto Lima de Oliveira
Luiz Carlos dos Santos
Luiz Fernando de Moraes Vecchia
Luiz Guilherme Silveira Monteiro
Luiz Roberto Rolim de Oliveira
Maira Fernandes Silva
Marcela Alonso Ferreira
Marcela Sayeg Johansson
Marcella Carmona Wahl Rontani Migliacci
Marcella Correa Martins
Marcelo Candido Rodrigues
Marcelo Cardoso Gontijo
Marcelo de Mendonca Bernardini
Marcelo Novaes Baracas dos Santos
Marcia Labate
Marcia Petrone
Marcia Regina Alessandri
Marcio Correa Soares
Marco Antonio Baldoni
Marco Antonio Guimaraes
Marcos Fiorani
Marcos Toyotoshi Maeda
Marcus Vinicius Russo Roberto
Mari Rosangela Luz Guimaraes
Maria Aparecida Nogueira Paulino
Maria Auxiliadora Gomes Cintra Silva
Maria Cecilia Lisboa de Azevedo
Maria Cristina Amato Veloso
Maria Cristina de Souza Bortoletto
Maria Cristina dos Santos
Maria de Lourdes Ribeiro
Maria do Carmo do Nascimento
Maria do Rosario Muniz
Maria Elisabeth dos Santos Nogueira
Grimberg
Maria Isabel Meira de Castro
Maria Isabel Rodrigues Paulino
Maria Isilda Pereira Palma
Maria Lucia da Silveira
Maria Lucia de Branco
Maria Lucia Silva Lemos
Maria Raimunda Marinho
Maria Stella Cardeal de Oliveira
Maria Teresa Pires de Aguiar Dias
Mariana Morais Luiz
Marieta Colucci Ribeiro

Prefeitura da Cidade de São Paulo

Fernando Haddad – Prefeito
Nádia Campeão – Vice-prefeita

Coordenação

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
São Paulo Urbanismo

Esta publicação foi desenvolvida sob o Projeto de Cooperação Técnica Internacional 914 BRZ 5015 entre o Governo Brasileiro e a UNESCO, que tem como agência executora a SMDU/ PMSU, cujo objetivo é desenvolver metodologias eficientes e inovadoras para a promoção de Planejamento Urbano Participativo na cidade de São Paulo, por meio de ações voltadas ao desenvolvimento institucional da SMDU e à elaboração de estratégias para a gestão da informação e do conhecimento e para o desenvolvimento de políticas públicas de modernização de acervos documentais, de forma a aproximar a sociedade da gestão urbana da cidade. As designações empregadas e a apresentação do material nesta publicação não implicam a expressão de qualquer opinião por parte da UNESCO a respeito do status legal de qualquer país, território, cidade ou área ou de suas autoridades, nem a respeito da delimitação de suas fronteiras ou limites. Os pensamentos e opiniões expressos nesta publicação são de responsabilidade dos autores. Eles não são necessariamente os da UNESCO e não comprometem a Organização.

Impressão: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo S/A - IMESP
Formato: 230x280 mm

Papel miolo: offset 120 g/m²
Papel capa: cartão triplex 300g/m²
Número de páginas: 172 Tiragem: 100
Dezembro de 2016

S241e São Paulo (cidade). Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU. Espaços públicos e a cidade que queremos. São Paulo: SMDU, 2016. 172p.

1. Projeto urbano: São Paulo (cidade)
 2. Espaço público: São Paulo (cidade)
- I. Título.

CDU 714.4(816.11)

Índices para catálogo sistemático:

1. São Paulo: Cidade: Projeto urbano 714.4(816.1)
2. São Paulo: Cidade: Espaço público 714.4(816.1)

Prefeitura de São Paulo
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
Rua São Bento, 405 – 17º e 18º andar – Centro
São Paulo – SP – CEP 01008-906
Tel: 11 3113-7500
gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br
smdu.prefeitura.sp.gov.br