



# GUIA DE BOAS PRÁTICAS PARA OS ESPAÇOS PÚBLICOS DA CIDADE DE SÃO PAULO

2016

# GUIA DE BOAS PRÁTICAS PARA OS **ESPAÇOS PÚBLICOS** DA CIDADE DE **SÃO PAULO**

# Índice

Prefácio	07
Sobre este Guia	09

## 01 O Espaço Público

A Responsabilidade pelo Espaço Público	15
Identificando os Responsáveis	18
Usuários e Formas de Uso	20
Passeio Público	22
Estratégias Para o Espaço Público	26

## 02 Estudos de Caso

Introdução	30
Eixo Estrutural de Transformação Urbana	
Av. Santo Amaro	32
Av. Paulista	34
Av. Engenheiro Luís Carlos Berrini	36
Rua Comercial	
R. Silva Bueno	38
Rua Comercial Compartilhada	
R. Sete de Abril	40
Rua Residencial Alta Densidade com Aclive	
R. Tavares Bastos	42
Centralidade de Bairro	
Av. Marechal Tito - Mercado Municipal	44
Av. Marechal Tito x Beraldo Marcondes	46
Rua Residencial à Beira de Córrego	
Av. Birimbau	48
Circulação de Pedestres - Viela	
Rua Duarte da Costa	50
Rua Sem Passeio Mínimo	
Rua Praia de Iracema	52
Travessa Radamés	54
Recuperação de Espaço Público	
Rua Nossa Senhora da Aparecida	56
Rua Galvão Bueno	58
Rua dos Ingleses	60

## 03 Elementos

Introdução	65
Passeio Público	
Inserção de Elementos por Contexto	66
Mobiliário	
Parâmetros Métricos	68
Elementos Replicáveis	70
Extensões	
Ao Longo do Passeio	72
Esquinas	74
Temporárias	76
Canteiro Central	
Suporte ao Transporte	77
Ilha de Refúgio	77
Travessias	
Esquina Elevada	78
Faixa Elevada	78
Faixa de Pedestres Diagonal	79
Ampliação da Faixa de Pedestres	79
Infraestrutura Ambiental	
Jardim de Chuva	80
Corredor Verde	80
Praças em terrenos residuais	81
Arvlets	81
Qualificação de Infraestrutura	
Iluminação Pública	82
Sistema de Coleta de resíduos	82
Drenagem Superficial	83
Enterramento de Redes	83

## 04 Referências

Manuais	86
Bibliografia	88
Legislação	90

## Prefácio

Ao longo dos últimos anos, a Prefeitura de São Paulo vem empreendendo uma série de esforços com objetivo de revisar e atualizar o marco regulatório da política urbana do município. Nesse contexto, o novo Plano Diretor Estratégico – PDE, aprovado através da Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014, é a peça chave que orienta o crescimento e o desenvolvimento urbano de todo Município pelos próximos 16 anos, para torná-lo um lugar mais sustentável para se viver.

O Plano Diretor Estratégico define um conjunto de diretrizes, estratégias e medidas que orientam a transformação da cidade em defesa de um projeto de cidade democrática, inclusiva, ambientalmente responsável, produtiva e, sobretudo, com qualidade de vida. Essas diretrizes se aplicam a todas as esferas da política urba-

na, traçando estratégias que abarcam as mais diferentes políticas setoriais, como habitação, mobilidade, meio ambiente, produção imobiliária, desenvolvimento econômico, patrimônio histórico, participação popular, entre outros.

Através de intervenções nos espaços públicos é possível dialogar com as mais diversas agendas setoriais. Afinal, o espaço público é a base da vida urbana, onde são desenvolvidas diferentes funções e interações sociais de forma democrática. Sua conformação, bem como as intervenções propostas, podem contribuir com o desenvolvimento urbano desejado a partir das diretrizes definidas.

Neste contexto, foram estabelecidas as estratégias de projeto que orientam o **Guia de Boas Práticas para os Espaços Públicos da Cidade de São Paulo**, cujo foco é a qualificação desses

espaços do ponto de vista das pessoas, priorizando as atividades de fluxo e permanência. Pensar o espaço urbano a partir da escala humana garante o acesso democrático à cidade a todos.

Como estratégias de projeto, buscamos priorizar pedestres, ciclistas e o transporte público, em detrimento do transporte individual. Procuramos também, possibilitar a diversidade de usos e dinâmicas, que deem suporte à permanência e à fruição das pessoas pela cidade. Soluções que pensem as ruas como ecossistemas, que promovam a recuperação dos espaços livres, o aumento das áreas verdes e, por fim, a qualificação da vida urbana como um todo.

## Sobre este Guia

Entre os diversos tipos de espaços públicos livres existentes, as ruas de São Paulo são o tipo com maior área e oferta na cidade. Tem como principal função comportar os diferentes modos de deslocamento viário e servir de suporte para toda a infraestrutura necessária à vida urbana, como o saneamento, a energia e as telecomunicações. Abrigam também diversos elementos que qualificam a cidade como a arborização, o mobiliário, a sinalização e a relação com os edifícios, suas fachadas e seus acessos. Ao mesmo tempo é também um local de fruição, lazer, cultura, manifestação e ócio. É o lugar onde as pessoas se encontram e compartilham informações, trabalho e mercadorias. É notadamente um espaço público por excelência.

As políticas públicas de incentivo à mobilidade e ao fomento a novos modais de transporte, notadamente os corredores de ônibus e o sistema cicloviário, vêm causando uma mudança de paradigma nas ruas de São Paulo. Ao mesmo tempo, a forma como as pessoas têm ocupado os espaços públicos potencializam a transformação destas vias. Seja pela mobilidade ou pela ocupação, as ruas necessitam de estratégias para garantir a redução no conflito entre pedestres e veículos, aumentar a segurança no usufruto dos espaços e qualificar sua gestão e manutenção cotidiana.

Desenvolver estratégias de Desenho Urbano é uma forma de garantir o atendimento destes objetivos. O desenho determina a qualificação do espaço da cidade para o uso das pessoas,

em escala humana, propiciando ferramentas e procedimentos para se incentivar, dialogar, construir e implantar a transformação desejada. O desenho do espaço público e sua implantação complementam as políticas públicas como forma de garantir não só a segurança dos usuários sobre as ruas, mas principalmente, para se garantir a ocupação e o compartilhamento da rua.

Este guia tem o objetivo de difundir as boas práticas de Desenho Urbano, desenvolvidas ao longo dos últimos quatro anos na cidade de São Paulo. Experiências que foram elaboradas como referência a fim de se alcançar uma forma mais adequada de se conviver na rua, qualificando sua paisagem e renovando suas formas de uso.

# 01 O Espaço Público

O primeiro capítulo "O Espaço Público" apresenta informações gerais para a compreensão do espaço público, área foco deste guia, e apresenta os conceitos e diretrizes que nortearam a elaboração dos estudos de caso e elementos, descritos nos capítulos 02 e 03.

O primeiro capítulo é composto de **5 partes**:

## Compreendendo o Espaço Público

Apresenta o entendimento e a compreensão do que é o espaço público, composto por áreas livres públicas;

## Identificando os Responsáveis

Identifica e explica quais são e como atuam os diferentes órgãos e secretarias responsáveis pelo espaço público: ora pelo projeto, ora pela implantação, ora pela manutenção das áreas públicas, demonstrando a complexidade na atuação pública;

## Usuários e Formas de Uso

Identifica os potenciais e reais usuários e as formas de utilização do espaço, existentes e possíveis, a partir do ponto de vista do momento atual de desenvolvimento da vida cotidiana pública;

## Passeio Público

Apresenta o passeio público em suas várias tipologias, dimensões e possibilidades de uso e de projeto a partir dos contextos e potencialidades locais;

## Estratégias Para o Espaço Público

Retoma o aspecto conceitual e apresenta as estratégias utilizadas no projeto do espaço público.

# 02 Estudos de Caso

Os estudos de caso referem-se às experiências e às boas práticas realizadas pelo município e são apresentados para fácil compreensão das situações: existente, proposta e resultante da intervenção. São organizados em forma de fichas e descrevem o lugar, detalham o projeto e apresentam os benefícios decorrentes.

**Tipo de via**  
Exemplo escolhido

Desenhos de antes e depois da intervenção

Imagem da situação antes da intervenção

Histórico da via

Corte relevante

Ênfase para a condição existente e diretrizes

Descrição da intervenção e enumeração dos pontos significativos

# 03 Elementos

Sessão que reúne as definições e os exemplos de diferentes componentes da rua. Apresenta um conjunto de soluções típicas de projeto e mobiliário urbano, que servem como um banco de informações a serem exploradas no desenvolvimento de novos projetos urbanísticos.

**Categoria de Elementos**  
Família de elementos

**Planta**  
Dimensões gerais

Exemplos de aplicação

# 04 Referências

Relação de manuais, bibliografia e legislação que contribuíram para a elaboração deste guia e complementam as informações apresentadas neste trabalho.

**Manuais**

**Legislação**

Imagem manual

**Ementa/Assunto**  
Do que se trata

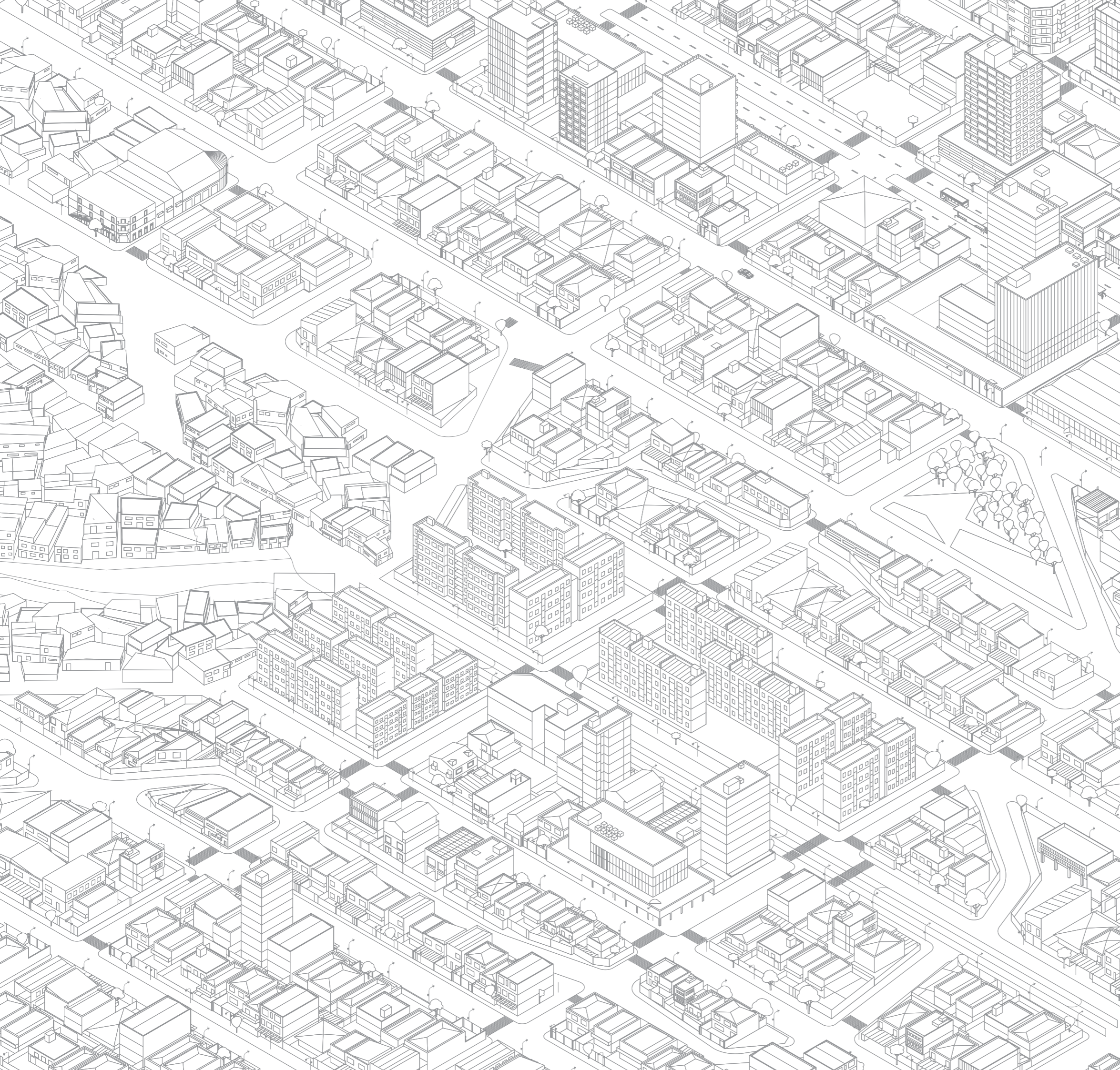
**Referências**  
Manual

**Referências**  
Legislação

Breve resenha

**Dispositivo**  
Nome da lei, decreto ou norma

**Âmbito**  
Abrangência da lei



# 01

## O Espaço Público

A responsabilidade pelo espaço público  
Identificando os responsáveis  
Usuários e formas de uso  
Passeio Público  
Estratégias para o Espaço Público

## A Responsabilidade pelo Espaço Público

A vida cotidiana na cidade passa, inegavelmente, pelo uso do espaço público. Durante os últimos 50 anos, o espaço público nas cidades brasileiras vem sofrendo uma série de intervenções que refletem consequências na sua forma de uso, estrutura e estado de conservação. No passado recente a maioria dos espaços possuíam usos discretos ou se configuravam como simples imagem estática da paisagem. Hoje se encontram em um processo de reativação, incentivados por novas formas de lazer ou por processos de ocupação voltados à democratização das atividades urbanas, como por exemplo, nas manifestações populares dos últimos anos. Ressignificação de usos que remetem a necessidade de formas mais dinâmicas no seu desenho e na sua gestão, mas principalmente na compreensão sobre o significado de um espaço livre público e a quem compete a implantação e gestão de sua estrutura.

A cidade de São Paulo apresenta uma vasta gama de espaços livres públicos que estão classificados nas mais variadas formas e escalas. Para se analisar e renovar os usos de um

espaço é necessário categorizá-lo de acordo com sua função, qualificação e tamanho. Os espaços livres públicos são em sua maioria classificados como “espaços de uso comum do povo”, o que determina sua qualificação como livre. Podem pertencer ao sistema viário do município como as ruas, avenidas, alamedas e bulevares, ou ao sistema de áreas verdes, como as praças e os parques. Em qualquer uma das funções, os espaços livres são bens imóveis pertencentes a diferentes esferas de governo, como federal, estadual ou municipal. Isto determina sua qualificação enquanto espaço público.

Diante a ótica do poder público, retratar e encarar um espaço público é também classificá-lo enquanto as atribuições e responsabilidades acerca de sua gestão. Um espaço público hoje apresenta diversos componentes que determinam sua gestão e manutenção, passando por secretarias, repartições e autarquias, cada uma com uma determinada responsabilidade sobre ele, e que apenas juntas e coordenadas, podem apresentar bons resultados a cerca da promoção do uso e da qualidade destes espaços.

Na estrutura administrativa da Prefeitura Municipal de São Paulo, a gestão dos bens de uso comum do povo é compartilhada por diversos órgãos. Isso porque há uma separação entre as competências das Secretarias Municipais, bem como a descentralização de serviços locais que são realizados por Subprefeituras. Vale ressaltar que a atuação dos órgãos elencados é muito mais ampla do que as competências legalmente atribuídas e apontadas.

Se, por um lado, o porte e a complexidade de uma cidade como São Paulo levam à existência de diversos órgãos especializados tendo como objetivo otimizar o funcionamento da Administração Municipal, por outro corre-se o risco da fragmentação e do desencontro das informações e gestões. Sendo assim, o planejamento integrado e a articulação das ações nos espaços públicos mostra-se um desafio contínuo e mutável a Administração Pública.



## Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) foi reestruturada pela Lei 15.764, de 27 de maio de 2013 com o intuito de conduzir ações governamentais voltadas ao planejamento e desenvolvimento urbano do município. Um dos principais objetivos da pasta é desenvolver, acompanhar e aprimorar a legislação relacionada ao Plano Diretor Estratégico (PDE), aos Planos Regionais das Subprefeituras, ao Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo e às Operações Urbanas. Nesse contexto, a Secretaria formula ações que propiciem o posicionamento do município em questões relacionadas ao seu desenvolvimento urbano, incluindo as que decorram de sua inserção em planos nacionais, regionais, estaduais e metropolitanos.

A Secretaria também coordena o desenvolvimento de projetos urbanos, interagindo com os órgãos e entidades da Administração Direta e Indireta, com outras esferas de governo e com a sociedade civil. Para tanto, cabe à Secretaria desenvolver os mecanismos e modelos mais adequados para a viabilização e implementação de projetos, com base nos instrumentos de política urbana. Compete ainda à SMDU manter e atualizar o sistema municipal de informações sociais, culturais, econômicas, financeiras, patrimoniais, administrativas, físico-territoriais, inclusive cartográficas e geológicas, ambientais, imobiliárias e outras de relevante interesse, progressivamente georreferenciadas em meio digital.

### São Paulo Urbanismo

A São Paulo Urbanismo – SP-Urbanismo é uma empresa pública que se originou da cisão da Empresa Municipal de Urbanização – Emurb, conforme Lei nº 15.056, de 8 de dezembro de 2009 e Decreto nº 51.415, de 16 de abril de 2010. A empresa tem como objetivo fundamental dar suporte e desenvolver as ações governamentais voltadas ao planejamento urbano e à promoção do desenvolvimento urbano do Município de São Paulo, para concretização de planos e projetos da Administração Municipal, por

meio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, compreendendo:

- A concepção, a estruturação e o acompanhamento da implantação de programas de intervenção físico-territoriais de desenvolvimento urbano, incluindo a proposição de obras públicas e o preparo de elementos técnicos e legais para o desenvolvimento de projetos;
- A proposição de normas e diretrizes para implementação de programas de reordenamento da paisagem urbana, abrangendo o mobiliário urbano;

- A gestão das operações urbanas existentes e das que vierem a ser aprovadas, elaborando os planos e projetos urbanísticos, os anteprojetos das intervenções e obras, os estudos relativos aos programas de investimentos, a priorização de todas as intervenções e obras, o cronograma de investimentos, a quantidade de Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPACs a serem emitidos e o cronograma de sua emissão para dar suporte aos investimentos;

- O acompanhamento dos projetos básicos e executivos das obras e intervenções, em especial nas operações urbanas, de forma a garantir a conformidade com os planos e projetos urbanísticos e com os anteprojetos de obras e intervenções;

- A atuação na aplicação dos instrumentos urbanísticos previstos na legislação federal, estadual e municipal, incluindo a concessão urbanística;

- O estabelecimento de parcerias com a iniciativa privada e com outras esferas de governo para a implantação de projetos urbanos, utilizando instrumentos de política urbana.

### Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras

A Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras (SMSP) tem como função dar apoio gerencial e administrativo às decisões do Prefeito sobre o desempenho das Subprefeituras e suas solicitações. Ao mesmo tempo realiza o acompanhamento gerencial das metas e atividades das Subprefeituras e auxilia a criação de indicadores para dimensionar os recursos humanos e materiais para as Sub-

prefeituras, a partir de padrões de qualidade e da realidade de cada região. Esta Secretaria auxilia o Prefeito a articular soluções para o bom desenvolvimento de relações intersetoriais e institucionais mantidas pela Subprefeitura e avaliar o cumprimento das diretrizes gerais e setoriais na ação, no planejamento e na gestão regional exercida pelas Subprefeituras, de acordo com a Lei 13.399/2002, que as criou. Atualmente, com a criação da subprefeitura Sapopemba, pela Lei 15.764/2013, a cidade conta com 32 subprefeituras.

### Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente

A Secretaria do Verde e do Meio Ambiente (SVMA) foi criada em 1993 (Lei n. 11426/93). Desde então vem passando por reorganizações para dar conta das questões ambientais da cidade de São Paulo, sendo que a última aconteceu em 2009 através da Lei n. 14.887. Compete à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente:

- Planejar, ordenar e coordenar as atividades de defesa do meio ambiente no Município de São Paulo, definindo critérios para conter a degradação e a poluição ambiental;

- Manter relações e contatos visando à cooperação técnico-científica com órgãos e entidades ligados ao meio ambiente, do Governo Federal, dos Estados e dos Municípios brasileiros, bem como com órgãos e entidades internacionais;

- Estabelecer com os órgãos federal e estadual do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SIS-NAMA critérios visando à otimização da ação de defesa do meio ambiente no Município de São Paulo.

### Secretaria Municipal dos Transportes

Criada em 1967 pela Lei 7.065 de 30 de outubro, a Secretaria Municipal de Transportes é responsável pelo planejamento, projeto, integração, supervisão, fiscalização e controle dos transportes coletivos, táxis, veículos de carga e outros. A Secretaria é constituída pelos seguintes órgãos:

##### Dep. de Transportes Públicos (DTP)

Criado pela Lei 7.698, de 24 de fevereiro de 1972, é o órgão da Secretaria Municipal de Transportes (SMT) responsável pelos meios de transporte no município. Parte de suas atividades são realizadas por meio da empresa **São Paulo Transporte S.A. - SP Trans**, criada em 1995, em substituição à antiga CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos).

A SP Trans é responsável pelos estudos e estabelecimento de itinerários e pontos de parada do transporte coletivo de ônibus e da fiscalização dos veículos do sistema. Também é responsável pela gestão, regulamentação, cadastro, vistoria e fiscalização dos serviços de transporte realizados por táxis, fretamento, transporte escolar, transporte de carga e moto-frete.

##### Dep. de Operação do Sistema Viário (DSV)

O Departamento de Operação do Sistema Viário é o órgão responsável pelo trânsito da cidade. Cabe ao DSV regulamentar a legislação que rege o trânsito na capital paulista. Suas atribuições são:
Estudar e promover medidas pertinentes à segurança e rendimento do sistema viário através de regulamentação, proposição de obras, execução de sinalização e controle de trânsito de veículos e pedestres nos logradouros, nos terminais de transportes e respectivos acessos; autorizar e acompanhar a execução de obras ou serviços nos logradouros, na forma regulamentada por ato do Prefeito; e opinar nos projetos de edificações e equipamentos urbanos, que possam gerar interferências substanciais no tráfego da área.

### CET

Para operacionalizar a realização do trabalho do DSV, foi criada a CET – Companhia de Engenharia de Tráfego, em 1976. Empresa de economia mista com capital majoritário da Prefeitura do Município de São Paulo. A CET é contratada pelo DSV para desenvolver as seguintes atividades: Planejar e implantar, nas vias e logradouros do Município, a operação o sistema viário, com o fim de assegurar maior segurança e fluidez do trânsito e do tráfego; promover a implantação e a exploração econô-

mica de equipamentos urbanos e atividades complementares, na forma e em locais definidos por Decreto do Executivo Municipal, de modo a melhorar as condições do trânsito e do tráfego; e prestar serviços ou executar obras relacionadas à operação do sistema viário, mediante contratos com pessoas de direito público ou privado e, ainda, com pessoas físicas.

### Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras

A secretaria tem por finalidade executar e implantar projetos de sistema viário, drenagem, pavimentação, geotecnia e geometria das vias do município. Além disto, realiza diversos serviços de construção e manutenção no sistema viário e nas redes de infraestrutura da cidade, assim como em edifícios públicos.

São serviços de responsabilidade da Secretaria:

- Execução de obras de drenagem, sistemas viários, e recuperações estruturais.

- Fiscalizar e acompanhar as obras de macrodrenagem, que consistem na construção de galerias;

- Promover a contenção de margens de córregos;

- Executar a construção de piscinões;

- Promover a urbanização de fundos de vale;

- Prestar atendimento emergencial em ocasiões de chuvas intensas, que podem causar riscos à vida e ao patrimônio público e privado;

- Executar obras de recuperação estrutural e construção de pontes e viadutos;

- Prestar esclarecimentos e analisar solicitações de terceiros, por intermédio dos Termos de Compromisso e Autorização (TCA);

- Fiscalizar os contratos de obras de construção e recuperação de infraestrutura da cidade de São Paulo.

- Projetar, programar, executar e fiscalizar a construção de edifícios públicos.

- Aprovar e autorizar a ocupação do leito das vias públicas por equipamentos a serem implantados por entidades de direito público e privado;

- Examinar o planejamento de obras e serviços que venham a se desenvolver nas vias e logradouros públicos;

- Organizar e manter o cadastro de instalações e equipamentos existentes;

### São Paulo Obras

A São Paulo Obras é uma empresa da Prefeitura de São Paulo vinculada à Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras – SIURB. Sua criação foi autorizada pela Lei Municipal Nº 15.056, de 08 de dezembro de 2009, que determinou a cisão da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB. A SP-Obras é uma empresa que tem como objetivo executar programas, projetos e obras definidos pela Administração Municipal. Busca equilibrar as demandas de seus clientes com os recursos advindos do Tesouro Municipal, dos financiamentos públicos e das Operações Urbanas.

A SP-Obras elabora, ainda, licitações para outros órgãos da Administração Municipal e executa obras, definidas pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, nas áreas de abrangência das Operações Urbanas.

A empresa é responsável, também, pela outorga e pela gestão das concessões do mobiliário urbano, tendo como objetivo a criação, confecção, instalação e manutenção de relógios eletrônicos digitais, bem como de abrigos e de totens indicativos de parada de ônibus, com exploração publicitária. Cabe, ainda, à SP-Obras executar a contratação, a supervisão e a fiscalização de concessão urbanística, nos termos da Lei Nº 14.917, de 07 de maio de 2009.

### CONVIAS

O Departamento de Controle de Uso de Vias Públicas da Secretaria de Vias Públicas - Convias foi criado em 1977 (lei nº 8.658/77) e tem a responsabilidade de organizar, conceder permissões e disciplinar as instalações dos serviços de infraestrutura urbana públicos e privados, tanto no espaço aéreo quanto no subsolo, assim como nas obras de arte de domínio municipal. Tem também a responsabilidade de manter cadastros atualizados.

### Secretaria Municipal de Serviços

A Secretaria Municipal de Serviços é responsável pelos serviços de limpeza e iluminação da cidade, coordenado por duas importantes Autarquias da cidade de São Paulo. A **Autoridade Municipal de Limpeza Urbana – AMLURB** é responsável pela coleta domiciliar e seletiva de resíduos e pela limpeza das ruas através do sistema de varrição. Além disto, realiza a fiscalização e o cadastramento das empresas coletoras de resíduos sólidos na cidade.

O **Departamento de Iluminação Pública – ILUME** é responsável pela iluminação pública e a manutenção e ampliação da rede pública, bem como pela fiscalização dos serviços prestados. Além destas duas importantes autarquias, destacamos a Coordenadoria de Conectividade e Convergência Digital – CCCD, responsável pelo Programa Wi-fi Livre SP que possui intensa relação com as atividades mantidas nos espaços livres públicos. O fornecimento de energia pública é feito pela empresa privada brasileira, com capital nacional e estrangeiro, AES Eletropaulo.

### Secretaria dos Transportes Metropolitanos

A Secretaria dos Transportes Metropolitanos foi criada em 16 de julho de 1991, com sua organização fixada pelo Decreto Estadual nº 34.184, em 18 de novembro de 1991. A Secretaria é responsável pelo transporte urbano metropolitano de passageiros, que possui empresas vinculadas, entre as quais CPTM e o Metro.

### METRÔ

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô - foi constituída no dia 24 de abril de 1968. As obras da Linha Norte-Sul foram iniciadas oito meses depois. O Metrô de São Paulo possui cinco linhas em operação. Ao todo são 68,5 quilômetros de rede, 61 estações e 154 trens. O sistema está integrado à CPTM por diversas estações.

### CPTM

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM é uma empresa de economia mista do

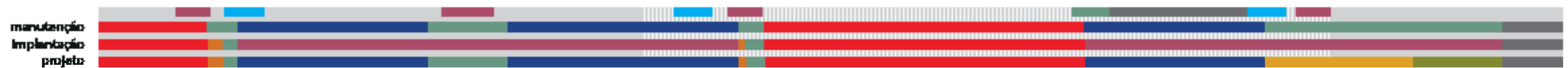
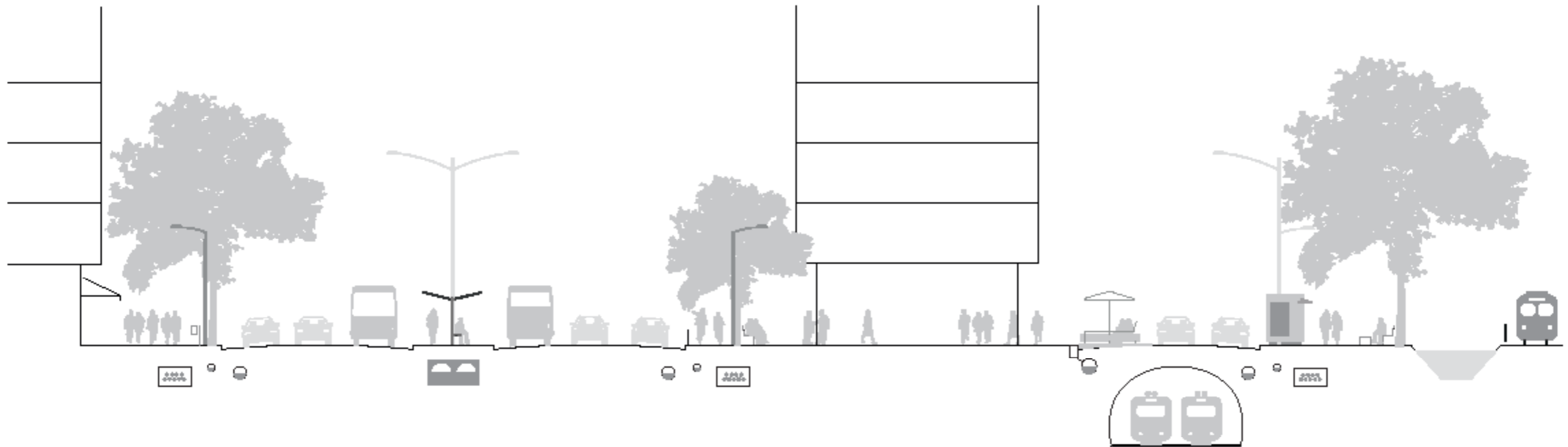
Governo do Estado de São Paulo, ligada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos, criada no dia 28 de maio de 1992 pela Lei Estadual nº 7.861. A CPTM possui seis Linhas, que somam 257,5 quilômetros operacionais, numa malha total de 260,8 quilômetros. O Sistema atende 22 municípios, sendo 19 deles na Região Metropolitana de São Paulo e conta com 92 estações.

### SABESP / Secretaria Estadual de Recursos Hídricos

Na cidade de São Paulo é delegada a Empresa Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo – SABESP, os serviços relativos ao abastecimento de água e o recolhimento e tratamento de esgotos. Esta empresa, de capital misto cujo o Governo do Estado de São Paulo é sua principal acionista, tem a premissa de implantar novas redes, seja de abastecimento de água ou recolhimento de esgotos, bem como de fazer sua manutenção, inclusive constando a manutenção de toda área afetada, isto é, no caso de uma necessidade de remoção do pavimento para manutenção da rede, recai a ela a obrigação de recomposição do trecho removido para o estado anterior. Do gerenciamento de águas, recai a administração municipal a captação de água pluviais, e sua condução ao córregos e rios da cidade, também sob responsabilidade do governo municipal. Apenas o Rio Tietê e Rio Pinheiros, devido a sua proporção e interesse do estado, é atribuído a responsabilidade de manutenção e conservação a Secretaria Estadual de Saneamento e Recursos Hídricos

# Identificando os Responsáveis

- Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano SMDU
- Secretaria Municipal de Serviços SMS
- Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana SIURB
- Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras SMSP
- Secretaria Municipal de Transportes SMT
- Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente SVMA
- Secretaria Estadual de Saneamento e Recursos Hídricos SSRH
- Áreas Particulares



# Usuários e formas de uso

Fruição e Permanência

-  Pedestres
-  Ciclistas
-  Usuários de transporte público
-  Transportadores de cargas
-  Motoristas e passageiros
-  Pessoas em mobiliário urbano
-  Pessoas em espaços conquistados
-  Comerciantes
-  Pessoas em bares, cafés ou restaurantes



# Passeio Público

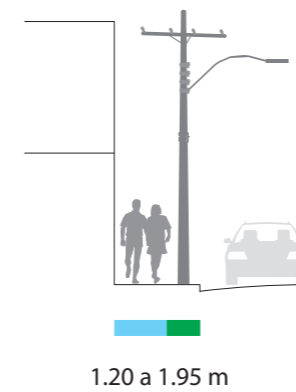
## Uso e Dimensões

Entre os espaços livres, as ruas representam a maior parcela dos espaços públicos, e entre os espaços das ruas, os passeios públicos comportam diversas funções: o deslocamento de pedestres e ciclistas, os sistemas de infraestrutura, a arborização e o mobiliário urbano, tornando-se, portanto, o foco de estudo e intervenção.

Desta forma, para um desenho urbano consistente e de qualidade, é imprescindível a leitura e compreensão da heterogeneidade de tipos e contextos dos passeios nas ruas paulistanas: a largura do passeio, a presença ou não de infraestrutura e espaços de permanência; a relação com os lotes; os usos e tipos de ocupação.

Neste sentido, estão aqui apresentadas algumas situações existentes considerando diferentes cenários de fluxos de pedestres, dado importantíssimo para a priorização do desenho na escala humana.

Por fim, são pontuados exemplos concretos de passeios públicos de São Paulo correspondentes aos tipos levantados; alguns inclusive trabalhados nos Estudos de Caso apresentados neste guia.



### Faixa Livre - FL

A Faixa Livre, é destinada exclusivamente à fruição de pedestres, portanto deve estar livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos, temporários ou permanente ou vegetação.

≤ 25 pedestres/minuto\*



### Situação 1

A infraestrutura e pequenos apêndices do imóvel impedem a livre circulação de pedestres.  
- Tv. Radamés p. 62  
- R. Praia de Iracema p. 58  
- Av. Berimbau p. 48  
- R. Pascoalli Gualupe p. 60

### Situação 2

FL + FS  
Frequente em ruas residenciais de miolo de bairro.  
- Av. Tavares Bastos pg. 42

### Situação 3

FA + FL + FS  
Presente em bairros residenciais com dimensões confortáveis.

### Situação 4

FA + FL + FS  
Via comercial tipicamente acessada por automóveis com escassos deslocamentos de pedestres,  
- Av. Indianópolis

### Faixa de Serviço - FS

Destinada à implantação das infraestruturas, como iluminação e sinalização, a Faixa de Serviço é também a região reservada à permanência onde pode ser instalado o mobiliário urbano.

26 a 74 pedestres/minuto\*



O fluxo comercial intensifica a precariedade da fruição dos pedestres.  
- Av. Mal. Tito pp. 44 e 46

Rua comercial de média intensidade típica de centralidades locais das áreas periféricas da cidade.  
- Av. do Cursino

Via de uso misto com pequenos comércios de abastecimento local.  
- R. Silva Bueno p. 38

Centralidades locais com a presença de transporte público em massa em regiões afastadas do centro.  
- Av. Jabaquara

### Faixa de Acesso - FA

Área de apoio ao imóvel ou terreno de responsabilidade do proprietário. A Faixa de Acesso torna-se a região própria à realização e uso das fachadas ativas.

≥ 75 pedestres/minuto\*



O fluxo comercial extremo e a forte presença de comércio ambulante no passeio intensificam a precariedade da fruição dos pedestres.  
- R. Santa Ifigênia

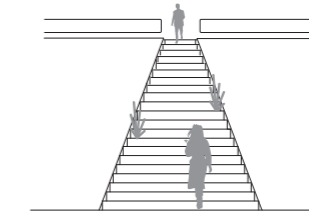
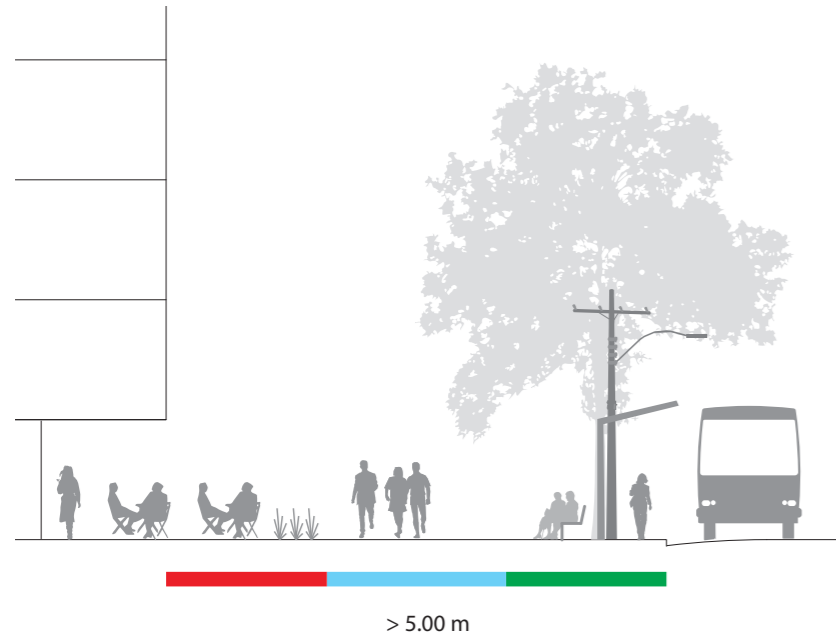
O fluxo comercial intenso torna o compartilhamento de pedestres e veículos inevitável.  
- Av. Sete de Abril p. 40

O fluxo comercial e cultural intenso faz com que os pedestres circulem no leito carrossável.  
- R. Galvão Bueno p. 40

Presença de comércio e serviços com passeio público condizente com o fluxo existente.  
- Av. Luis Carlos Berrini p. 34

# Passeio Público

Uso e Dimensões



≤ 25  
pedestres/minuto\*



**Situação 5**  
**FA + FL + FS**

Grandes avenidas com raras travessias e ausência de elementos de comodidade ao pedestre

**Situação 6**  
**Calçadão**

Trecho curto, normalmente ocupado por comércios locais. Via encontrada em ambientes privados como shoppings e galerias.  
- Rua do Comércio

**Situação 7**  
**Vieira**

Via estreita, de comum passagem de pedestres, típica de áreas informais da cidade.  
- Duarte da Costa p. 50

**Situação 8**  
**Escadaria**

Escadarias históricas da cidade que no passado representaram uma importante conexão, mas hoje tem seu uso menos intenso.  
- Escadaria do Bixiga

**Situação 9**  
**Passeio confinado**

Porção da via cuja construção se deu para a segregação da circulação e/ou para o plantio de árvores.  
- Av. Dom Pedro

26 a 74  
pedestres/minuto\*



Via com oferta de transporte coletivo mas com poucos atrativos ao pedestre  
- Av. Dr. Arnaldo

Calçadões instalados em locais mais afastados do centro, como pequenas centralidades de comércio e serviços  
- Alameda Rio Claro

Apresenta algum tipo de atratividade, ou seja, é motivo de conexão entre dois pontos no meio urbano.

Escadaria que representa uma ligação entre dois pontos movimentados, como alternativa de acesso.  
- Rua Medeiros de Albuquerque

Lugar resultante de largas porções de território destinadas aos veículos, muitas vezes localizados em regiões históricas da cidade.  
- Rua dos Ingleses p. 60

≥ 75  
pedestres/minuto\*



Passeio público exemplar em uma região densamente ocupada por comércio, serviços e atividades culturais.  
- Av. Paulista p. 32

Regiões de grande movimentação comercial ou outros atrativos, típico da região central da cidade e outras fortes centralidades locais.  
- Rua São Bento

Forte eixo de ligação entre dois pontos, como interligações entre grandes meios de transportes.

Ligação principal ou única entre pontos extremamente importantes.  
- Ladeira da Memória

# Estratégias para o Espaço Público

O Plano Diretor Estratégico define um conjunto de diretrizes, estratégias e medidas que orientam a transformação da cidade em defesa de um projeto de cidade democrática, inclusiva, ambientalmente responsável, produtiva e, sobretudo, com qualidade de vida. Essas diretrizes se aplicam a todas as esferas da política urbana, traçando estratégias que abarcam as mais diferentes políticas setoriais, como habitação, mobilidade, meio ambiente, produção imobiliária, desenvolvimento econômico, patrimônio histórico, participação popular, entre outros.

Através de intervenções nos espaços públicos é possível dialogarmos com as mais diversas áreas setoriais. Afinal, o espaço público é a base da vida urbana, onde se desenvolvem diferentes funções e interações sociais de forma democrática, podendo a sua conformação, bem como as intervenções propostas, contribuir ou não com o desenvolvimento urbano desejado e as diretrizes definidas.

A partir desse contexto, foram estabelecidas as estratégias que permeiam o Guia de Boas Práticas para os Espaços Públicos da Cidade de São Paulo sempre com foco na qualificação desses espaços do ponto de vista do pedestre. Ao pensar o espaço urbano a partir da escala humana, buscamos garantir a inclusão e acessibilidade a todos e ao mesmo tempo garantir o acesso democrático à cidade.

Como estratégias de projeto, buscamos soluções que visam priorizar pedestres, ciclistas e o transporte público, em detrimento ao automóvel e ao transporte individual. Buscamos também possibilitar a diversidade de usos e dinâmicas, que deem suporte à permanência e à fruição das pessoas e dos espaços. Soluções que pensem as ruas como ecossistemas, que promovam o aumento das áreas verdes, a recuperação dos espaços livres e por fim a qualificação da vida urbana como um todo.



## Pensar a cidade a partir da escala humana

Compreender o espaço público como suporte ao deslocamento e permanência de pessoas.



## Priorizar o transporte público

Conceber ruas que acomodem da melhor forma o transporte público e sua infraestrutura.



## Dar suporte à permanência

Desenho urbano e mobiliário que criem espaços convidativos à permanência.



## Aumentar as áreas verdes

Desenhar e conceber mais praças, parques e canteiros para uma maior taxa de área permeável no solo urbano.



## Priorizar pedestres e ciclistas

Projetar espaços e mobiliário confortáveis, seguros e preferenciais aos pedestres e ciclistas.



## Garantir inclusão e acessibilidade

Tornar as ruas inclusivas e acessíveis a qualquer pessoa independente de suas condições sociais, físicas e culturais



## Recuperar os espaços livres

Recuperar e conquistar espaços livres e garantir a função social do espaço público.



## Pensar as ruas como ecossistemas

Fachadas, pavimentos, mobiliário, arborização e usuários formam um ecossistema urbano e devem ser compreendidos e desenhados como tal.



## Garantir o acesso democrático à cidade

Pensar as ruas e espaços livres como efetivos espaços públicos que garantam expressões culturais, sociais e políticas.



## Possibilitar a diversidade de usos e dinâmicas

Conceber ruas e espaços públicos plurais que suportem diferentes usos e atividades.



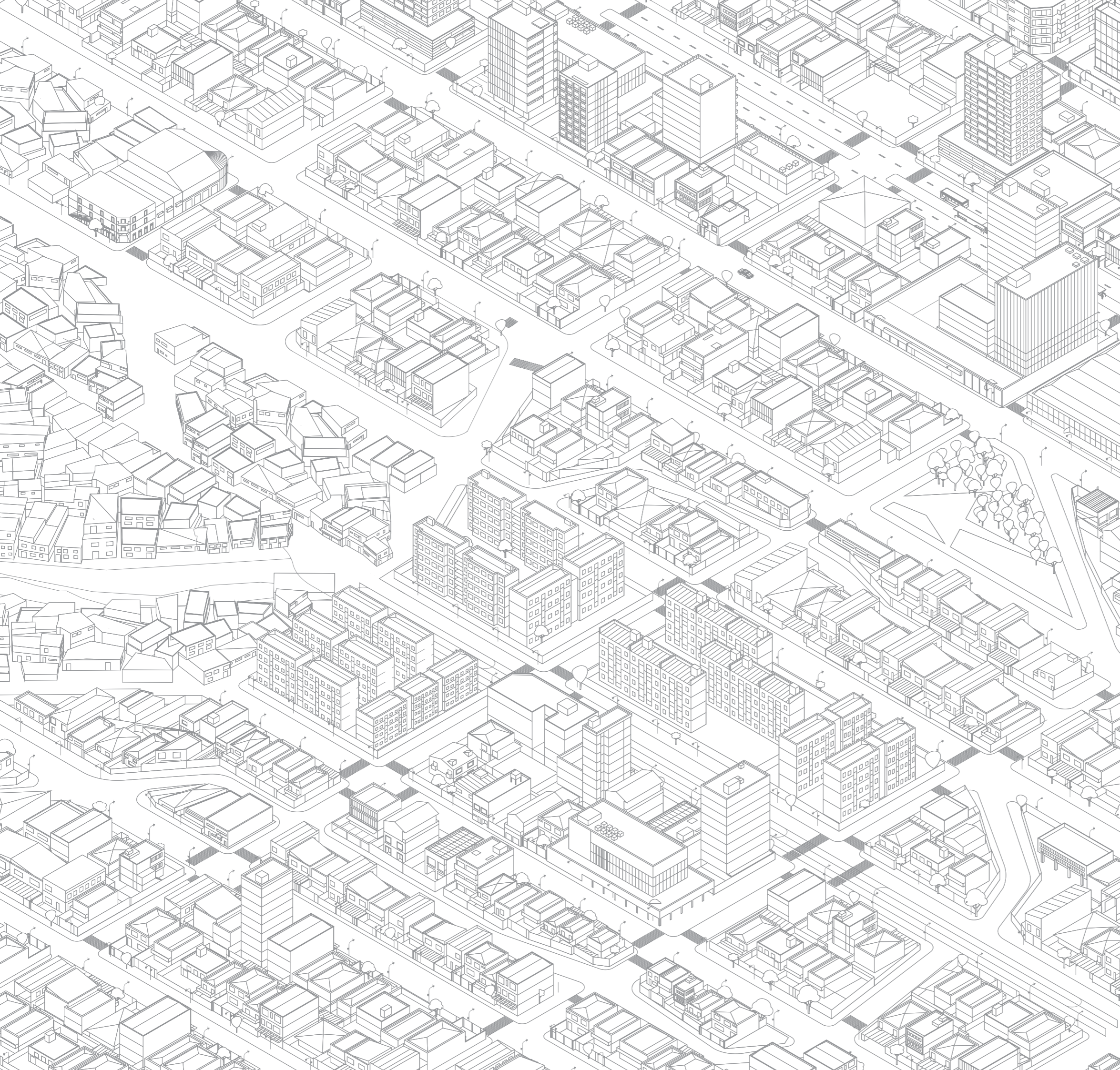
## Dar suporte à fruição

Espaços de trajeto do pedestre confortavelmente desenhados e sinalizados para garantir conforto e segurança à fruição.



## Qualificar a vida urbana

Enfatizar a importância da dinâmica existente do lado de fora do espaço construído e qualifica-la.



# 02

## Estudos de Caso

Introdução

Eixo Estrutural de Transformação Urbana

Av. Santo Amaro

Av. Paulista

Av. Engenheiro Luís Carlos Berrini

Rua Comercial

R. Silva Bueno

Rua Comercial compartilhada

R. Sete de Abril

Rua residencial alta densidade com active

R. Tavares Bastos

Centralidade de bairro

Av. Marechal Tito - Mercadão

Av. Marechal Tito x R. Beraldo Marcondes

Rua residencial à beira de córrego

Av. Birimbau

Circulação de pedestres - viela

R. Duarte da Costa

Rua sem passeio mínimo

R. Praia de Iracema

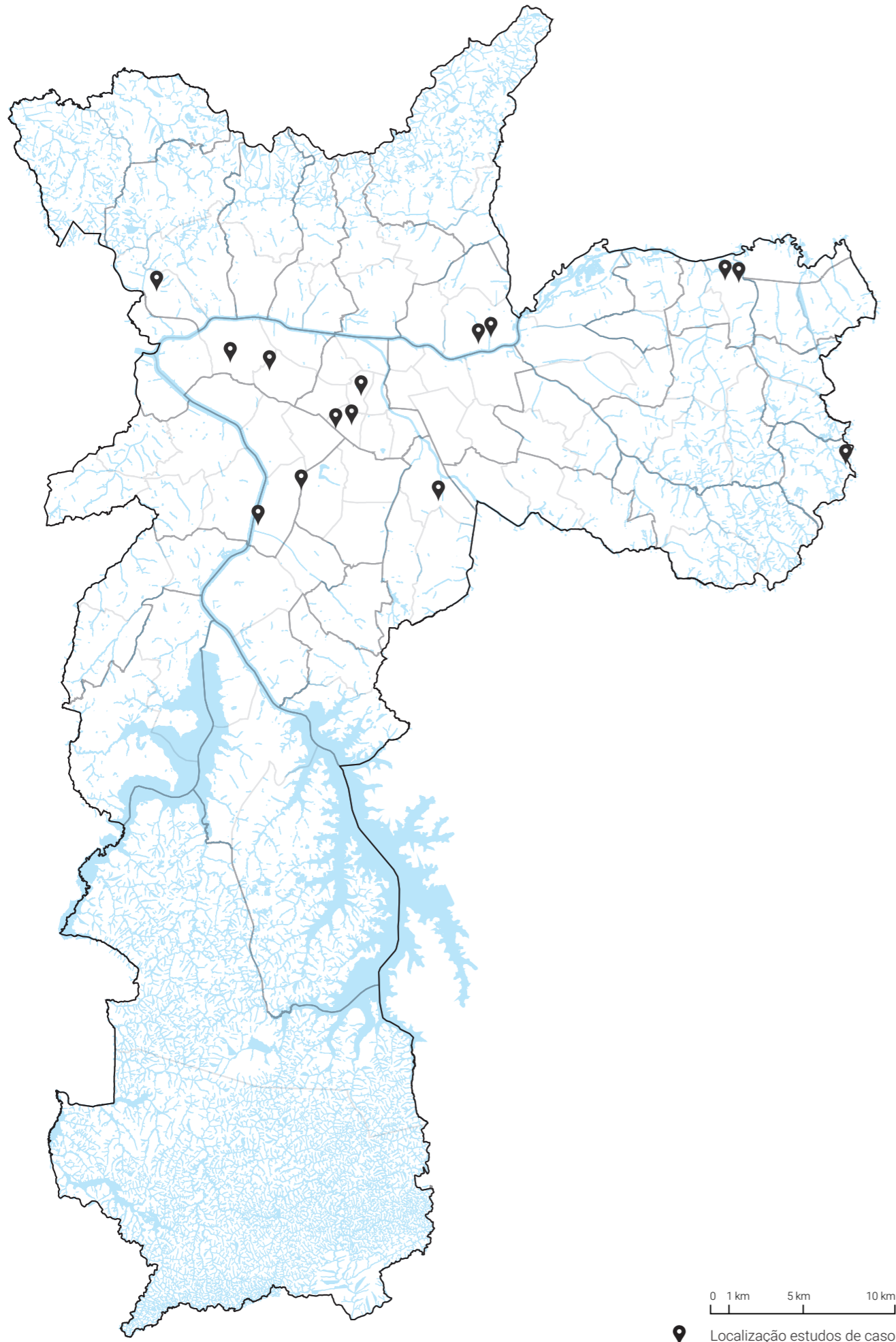
Travessa Radamés

Recuperação de espaço público

R. Nossa Senhora da Aparecida

R. Galvão Bueno

R. dos Ingleses



## Introdução

A prefeitura de São Paulo realiza periodicamente constantes intervenções nos espaços livres públicos da cidade com o objetivo de melhorar sua infraestrutura e manter sua qualidade de uso. Além da prefeitura, empresas concessionárias de serviços públicos também realizam atividades de manutenção que impactam diretamente no cotidiano destes espaços. Na tentativa de mitigar os impactos destas intervenções é usual adotar-se componentes, materiais e soluções técnicas padronizadas. Processo que é adequado uma vez que a padronização dos elementos integrantes do espaço público facilita os processos de compra e contratação dos serviços.

Entretanto os espaços públicos não apresentam as mesmas características físicas, históricas e funcionais na cidade, o que torna difícil a sua padronização. Apenas a tarefa de compatibilização das infraestruturas e dos responsáveis por sua manutenção já é uma atividade que apresenta bastante dificuldade.

Soma-se a esta heterogeneidade de tipos e usos as diferentes escalas de intervenção, fazendo que determinados componentes pos-

sam ou não ser padronizados. Por exemplo, para fazermos uma intervenção técnica, como a reforma de uma avenida para receber um corredor de ônibus, pode-se facilmente adotar elementos e implantações comuns, mas em uma obra de requalificação paisagística ou vinculada a áreas envoltórias de patrimônio histórico, dificilmente isto acontecerá.

Neste guia são apresentados alguns estudos de caso de obras realizadas ou planejadas pela prefeitura municipal. Os estudos de caso tem por objetivo discutir e compreender determinadas soluções, de forma a ser criado um catálogo de soluções técnicas que possam inspirar novos projetos a partir de boas práticas ou ideias. Nos estudos de caso também podem ser apresentadas informações que não necessariamente tratam do ambiente construído. Questões relacionadas a gestão do espaço público e do sistema viário também resultam em transformações, como a redução de velocidade dos veículos automotores, que apesar de dispensar obras, tem um impacto bastante significativo na dinâmica local.

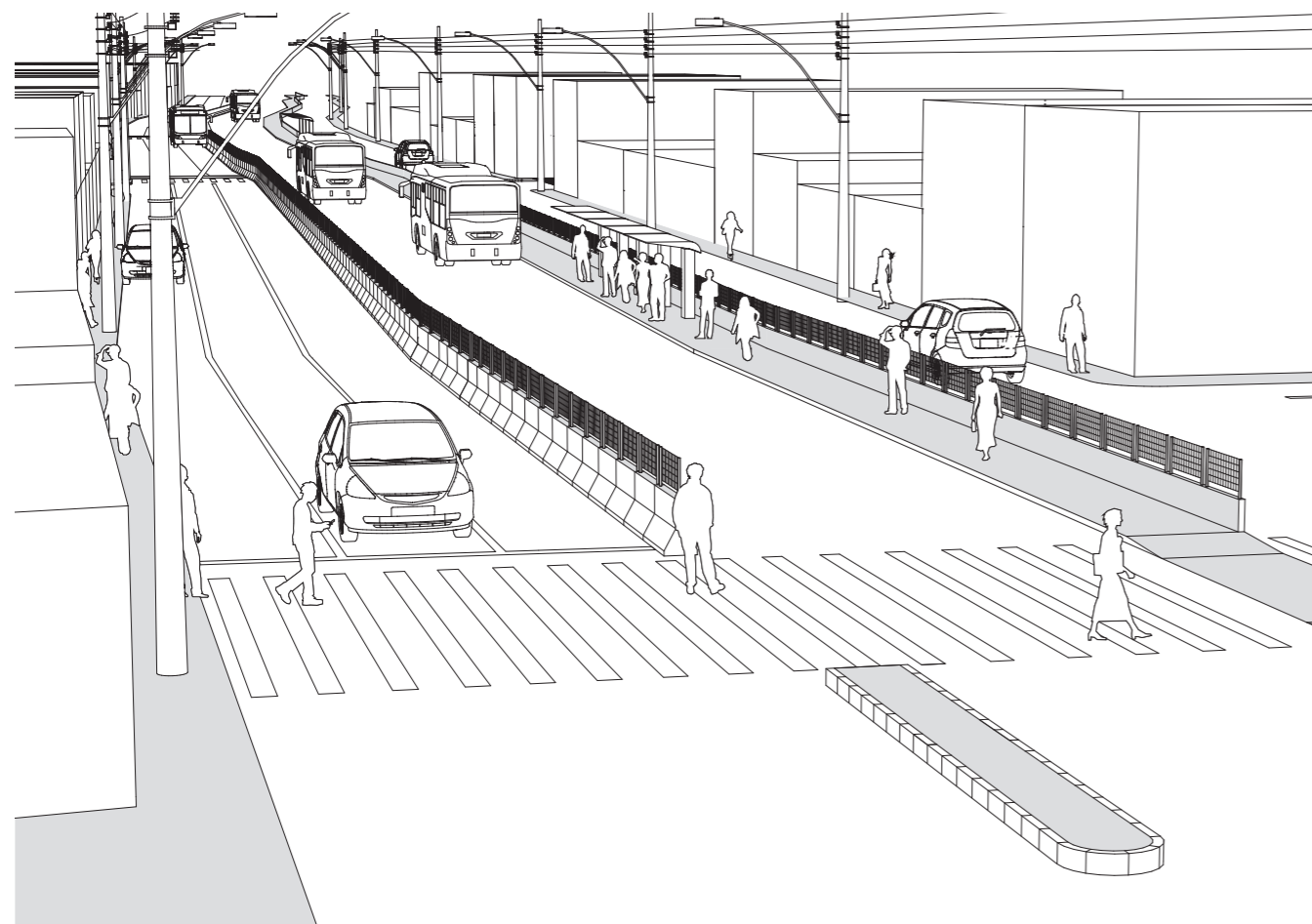
Como forma de comparação do espaço antes e depois da intervenção, utilizamos recursos visuais comparativos acompanhados por breves textos em relação ao descritivo do local, sua condição existente e as diretrizes para serem realizadas as intervenções. Também é apresentado um texto com informações pertinentes ao local, como seu uso e seu histórico, e um texto descritivo ressaltando os pontos específicos da intervenção, marcando junto ao desenho o posicionamento destas intervenções.

Com a apresentação destes estudos, será possível compreender que diferentes dinâmicas de diferentes locais geram diferentes soluções. Todas elas, entretanto, ressaltam a importância do pedestre e da melhoria da condição de vida urbana na cidade de São Paulo, buscando construir, através da transformação do espaço, uma cidade mais justa, acolhedora, saudável e vivida. Apenas com a qualificação do espaço público, tais condições e características podem ser alcançadas pelas pessoas.



# Eixo Estrutural de Transformação Urbana

Estudo de Caso - Avenida Santo Amaro



## Descritivo

Via fundamental na rede estrutural de transportes, ligando a área central com a região sul da cidade. Possui três pistas de rolagem por sentido no trecho da intervenção, sendo a central um corredor de ônibus.

## Condição Existente

Via com intenso fluxo de ônibus, veículos e pessoas, construções degradadas, ausência de vegetação, alto nível de ruído, calçadas estreitas, irregulares e em vários pontos parcialmente obstruídas.

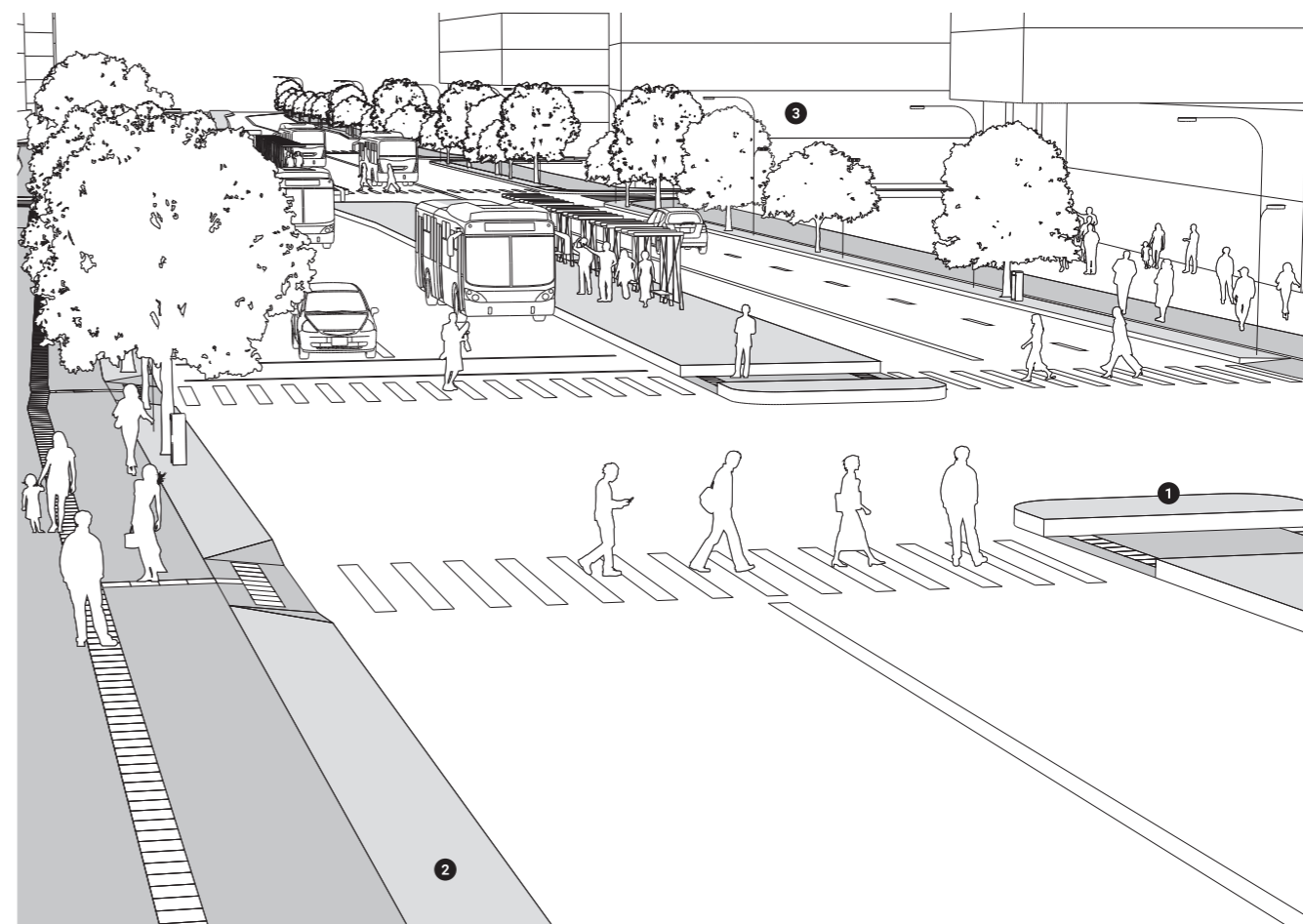
## Diretrizes

Aumentar a capacidade de deslocamento viário, qualificar os percursos a pé, melhorando conforto e segurança do usuário, incentivar a melhoria das relações entre a avenida e os edifícios lindeiros.

## Histórico

Implantado em 1985, um dos primeiros da cidade de São Paulo, o corredor de ônibus na Avenida Santo Amaro resultou em uma avenida com passeios estreitos, em alguns pontos insuficientes para o fluxo de pedestres existente e em um intenso tráfego de ônibus e consequente poluição sonora e atmosférica que comprometeram a qualidade urbana da avenida. Apesar de atravessar regiões extremamente valorizadas da cidade, a avenida apresenta em seu traçado uma grande quantidade de imóveis deteriorados.

A Avenida Santo Amaro é um dos chamados Eixos de Estruturação da Transformação Urbana definidos no Plano Diretor Estratégico, áreas do território que apresentam características e diretrizes semelhantes e que são prioritárias para o crescimento da cidade.



## Proposta

O projeto de Requalificação da Avenida Santo Amaro abrange um trecho de aproximadamente 2,7 km, dos 7,4km totais da Avenida e considera o importante papel da Avenida Santo Amaro na rede estrutural de transportes da cidade, sendo um eixo fundamental para a mobilidade da zona sul de São Paulo. Também considera a importância da Avenida para os bairros lindeiros, concentrando áreas de comércio local, supermercados, bancos e outros serviços.

Tem como premissa principal considerar os percursos humanos em todas as suas dimensões,

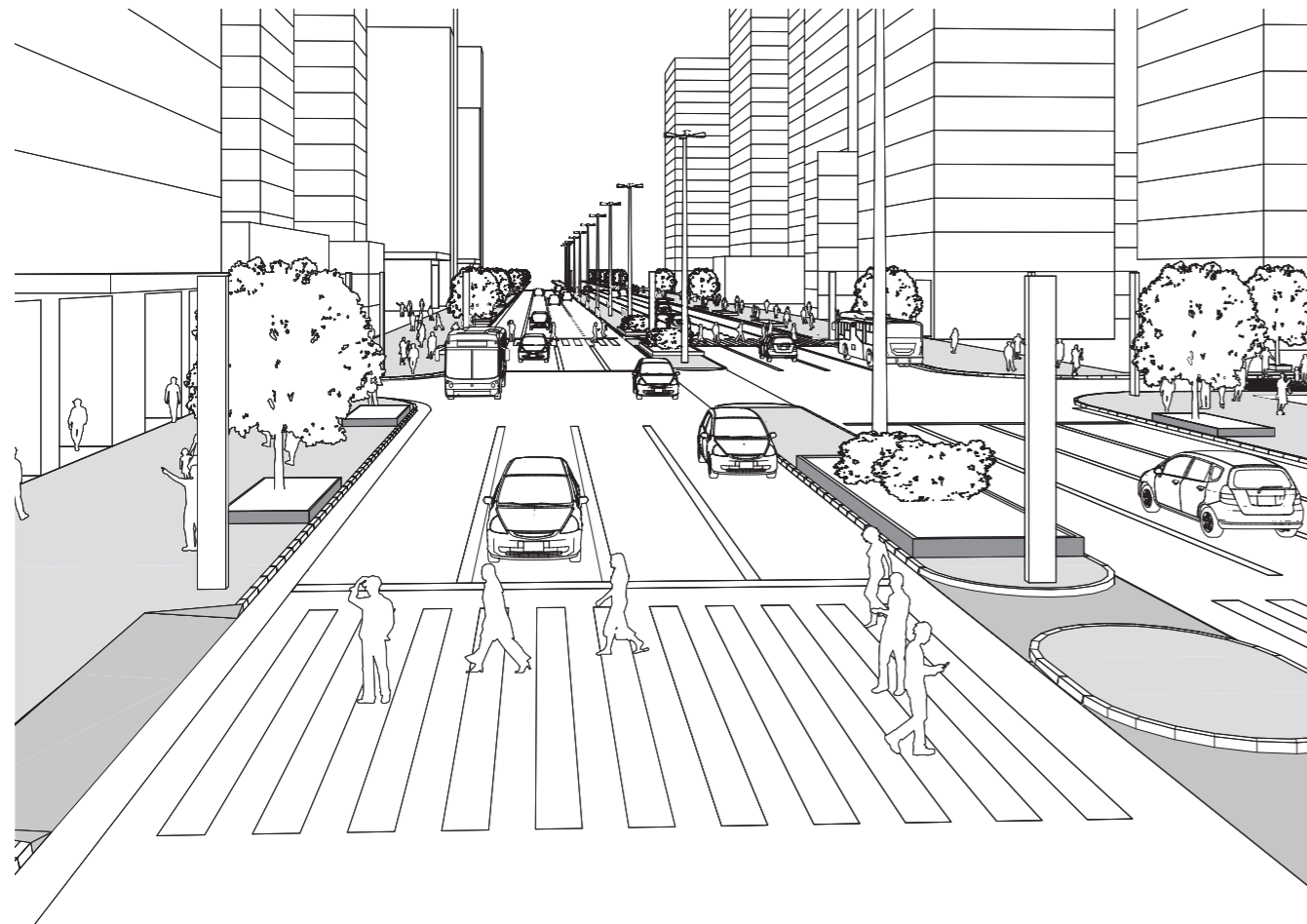
tanto o passeio a pé, como o de bicicleta e por transporte coletivo, englobando as conexões entre os diferentes modais e o atendimento às necessidades de cada meio de locomoção: Ao longo dos quase 3 km deste trecho, o projeto se estrutura em **canteiro central (1)** dotado de paradas de ônibus. A ultrapassagem é livre em todas as paradas (atualmente essa solução é parcial), diminuindo o tempo de espera do pedestre. A **ampliação de calçadas (2)**, a nova pavimentação de vias e espaços públicos promovem acessibilidade total na avenida.

O plantio de cerca de 500 árvores formam um **corredor verde (3)**, nos espaços de estar, lazer, descanso e alimentação e ao longo dos passeios. Também estão previstos o **enterramento de redes de infraestrutura (4)**, a melhoria da drenagem urbana, iluminação, sinalização e semáforos, a implantação de mobiliário urbano, a comunicação visual, o paisagismo e ajardinamento. O atendimento aos ciclistas se dará através de cruzamentos seguros, paraciclos, serviços básicos e bicicletários.



# Eixo Estrutural de Transformação Urbana

Estudo de Caso - Avenida Paulista



## Descritivo

Via de importância histórica, importante eixo de ligação da cidade, com quatro pistas de rolagem por sentido, presença de canteiro central.

## Condição Existente

Eixo de ligação entre regiões da cidade com presença de importantes equipamentos urbanos e usos mistos que a configuram como a via de referência da cidade. Calçadas largas com ambiente favorável ao pedestre e a segurança viária.

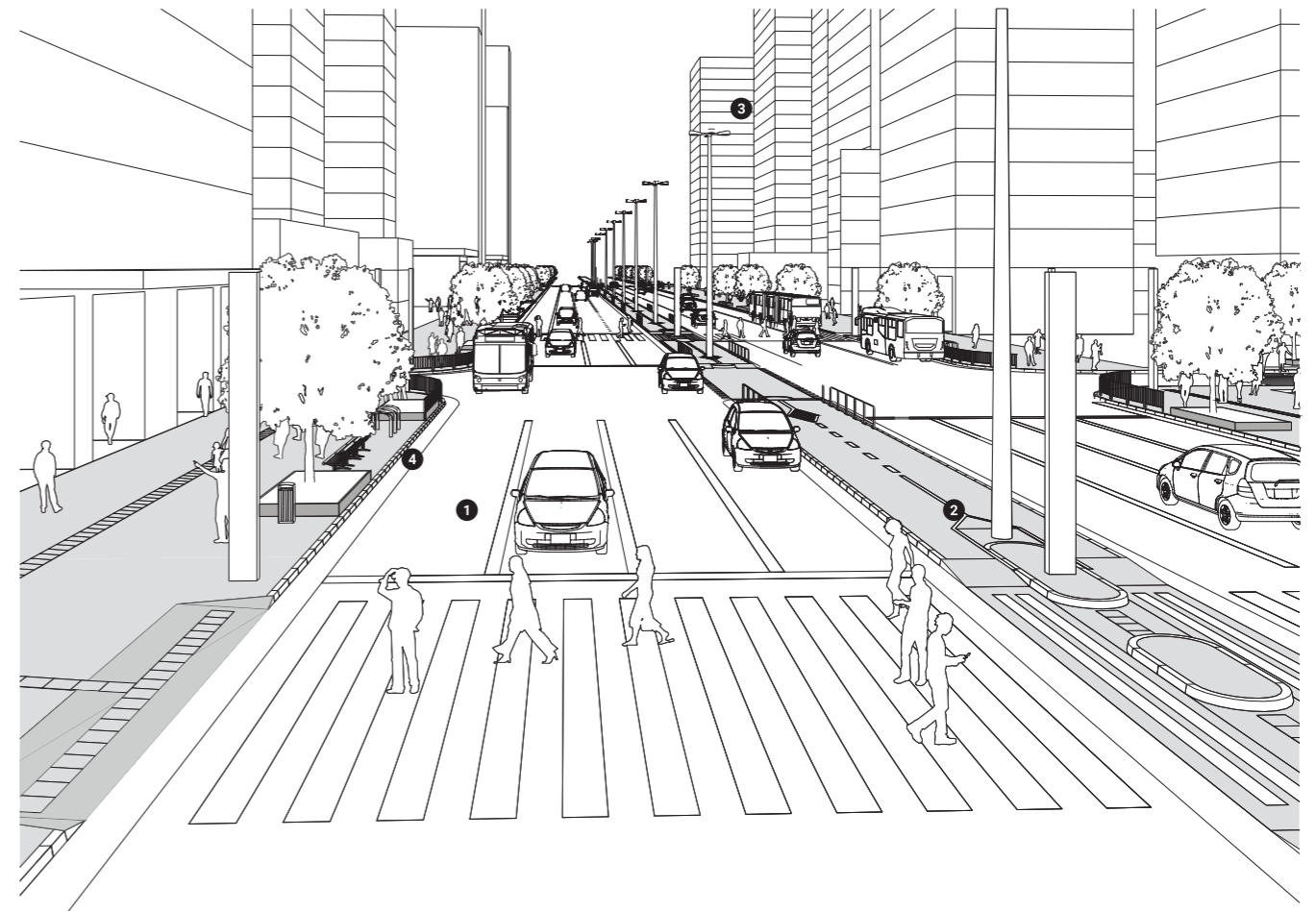
## Diretrizes

Melhorar a capacidade e velocidade do transporte público. Implantar um sistema cicloviário compatibilizado com os usos mistos e com o intenso fluxo de pedestres e veículos.

## Histórico

Presente nos eixos estruturadores do Plano Diretor, a avenida Paulista congrega uma série de características específicas, como um Eixo de Estruturação da Transformação Urbana e parte integrante do Território Cultural Paulista Luz. A avenida é caracterizada por um leito carroçável de 4 pistas de rolagem por sentido, um largo passeio, de aproximadamente 10 metros de largura. O uso da avenida é intenso e diversificado, com comércios, serviços e moradias. Existem hospitais, consulados, escolas, fóruns, igrejas, bancos, shoppings centers, cinemas e galerias.

O fluxo de pessoas no passeio também é intenso, e a avenida conta com diversas linhas de ônibus e uma linha de metrô. A avenida ainda abriga um dos maiores museus do mundo, o MASP, e um dos mais importantes parques da região, o Trianon.



## Proposta Executada

A intervenção na avenida começa com a demarcação de **faixas exclusivas (1)** e reservadas ao transporte público coletivo, à direita do sentido do fluxo, afim de permitir um resgate do ônibus em horários estratégicos.

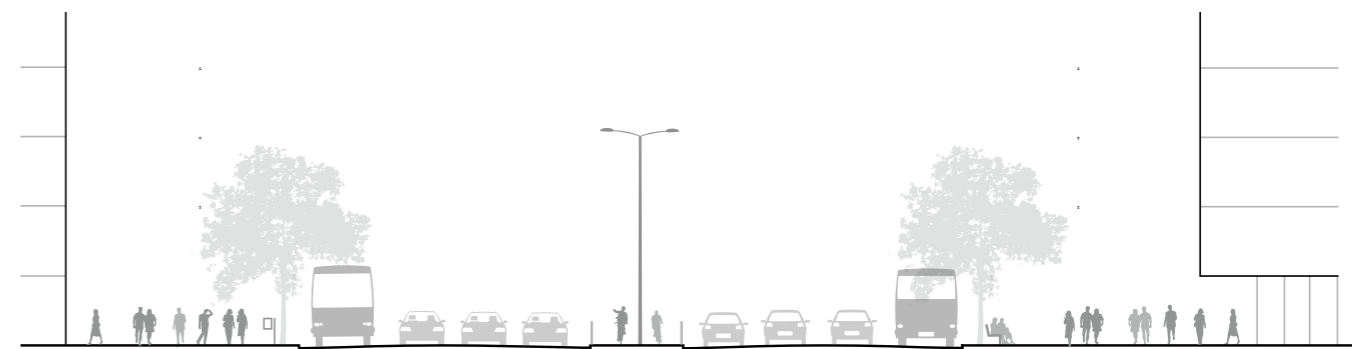
Em seguida, a avenida contou com uma reforma do canteiro central, permitindo a instalação de uma **ciclovia segregada (2)**, situada acima do nível do leito carroçável reservado aos automóveis e com travessia de pedestres em nível, aumentando a acessibilidade. A ciclovia é planejada com 3,8 km de extensão, na formação de um eixo de conexão entre as ciclovias perpendiculares das vias lindeiras e um eixo lon-

gitudinal de união entre as áreas sul e oeste da cidade. A estrutura também conta com um novo desenho de guarda corpo que beira a ciclovia em trechos mais estreitos e de travessia, contribuindo para a segurança e comodidade do ciclista.

A troca dos abrigos em pontos de paradas de ônibus também representa uma melhoria, nas condições e manutenções do equipamento, aumentando a capacidade e o nível de conforto aos passageiros enquanto aguardam o transporte. A renovação da **iluminação (3)** e do **mobiliário (4)** também fazem parte do conjunto de ações que vem qualificando a estrutura da

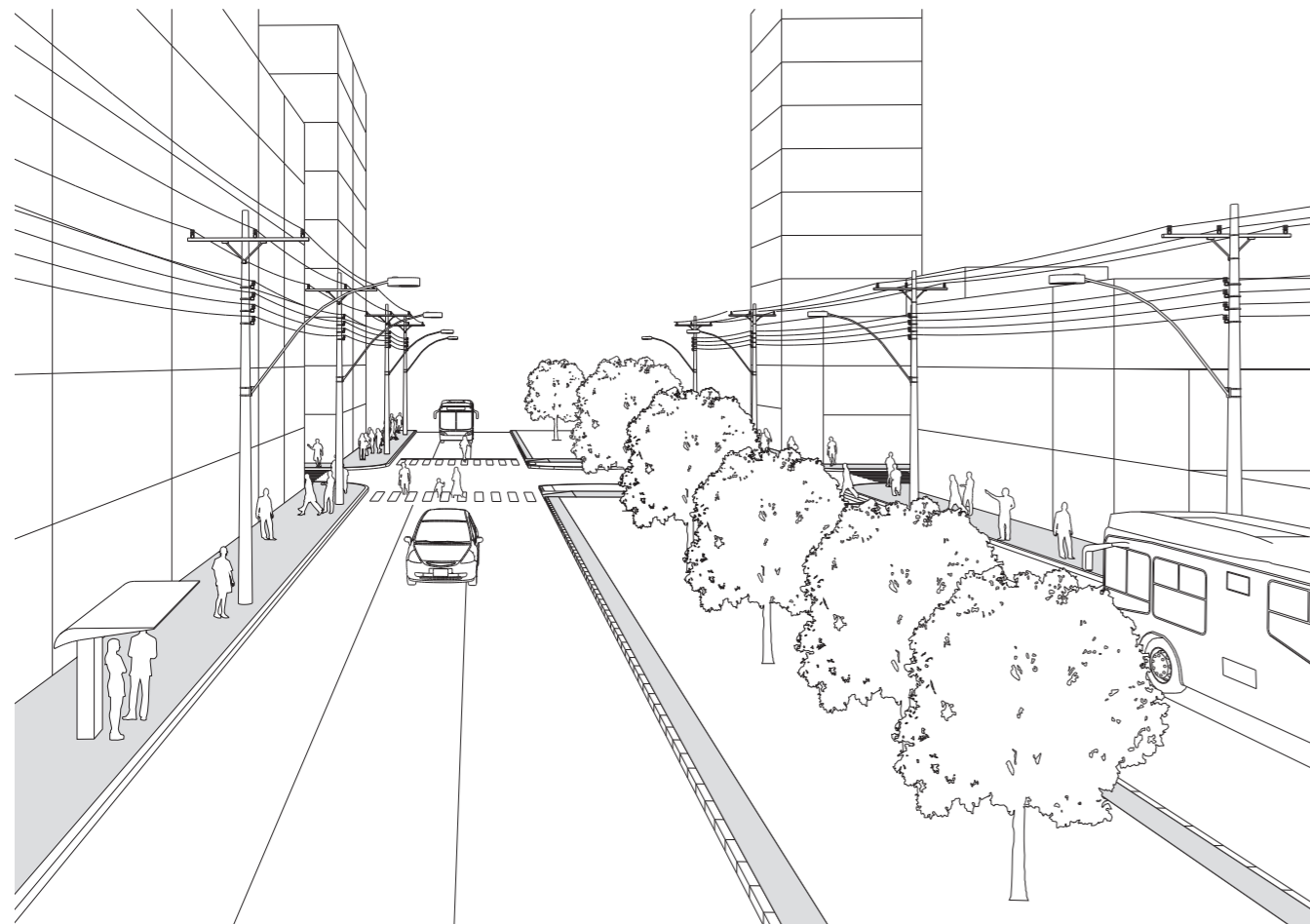
avenida. Um importante ponto a ser colocado é o da redução do limite de velocidade nesta via, contribuindo para a segurança e a redução de acidentes.

Por último, apesar de dispensar uma transformação física do local, o ciclo de transformações na paulista é concluído pela implantação da "Paulista Aberta", projeto que abre totalmente as faixas de rolagem do leito carroçável ao uso de pedestres e veículos não motorizados aos domingos, criando assim uma das regiões mais frequentadas pela cidade para funções de lazer e cultura.



# Eixo Estrutural de Transformação Urbana

Estudo de Caso - Avenida Eng. Luís Carlos Berrini



## Descritivo

Via de ocupação recente com três pistas de rolagem por sentido e presença de canteiro central.

## Condição Existente

Polo empresarial com desenho voltado ao transporte individual apesar do intenso fluxo de pedestres.

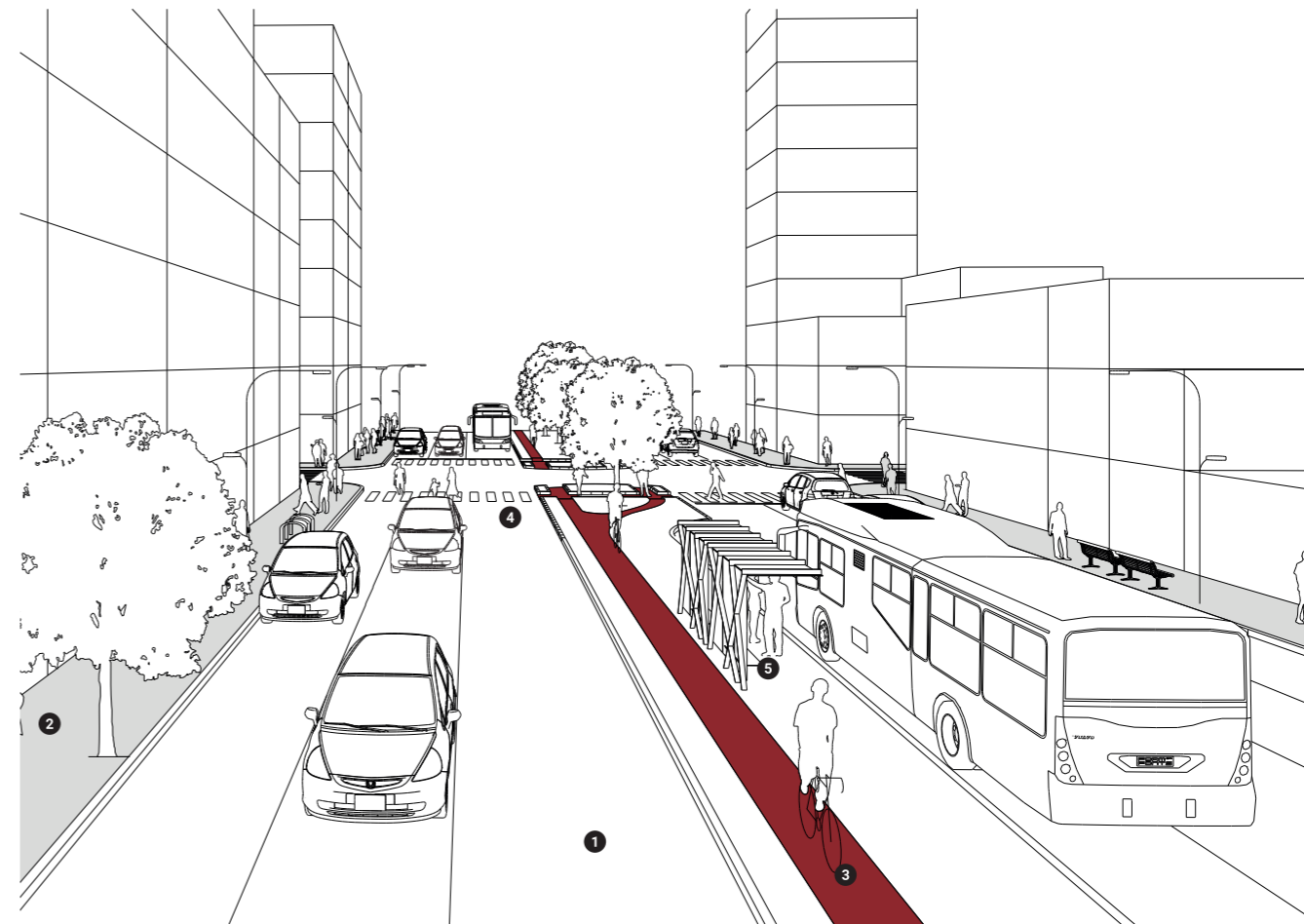
## Diretrizes

Priorização do transporte público coletivo e conquista de espaço seguro para a fruição de pedestres e ciclistas.

## Histórico

Localizada no sudoeste da cidade, a Av. Engenheiro Luís Carlos Berrini é um importante eixo de ligação na região, ocupada por comércios e serviços. Sua ocupação inicia-se ao longo dos anos 60 em um contraponto economicamente mais viável aos locais na Av Paulista. A Avenida liga importantes vias de São Paulo, como a Av Doutor Chucrri Zaidan e a Av Jornalista Roberto Marinho.

A Berrini, no Plano Diretor, está na Macroárea de Estruturação Metropolitana, cujas diretrizes induzem transformações estruturais para um maior aproveitamento da terra, aumentando a densidade construtiva/demográfica, implantando novas atividades econômicas. A avenida conta com arborização, passeios de grande fluxo de pedestres e um leito com três faixas de rolagem por sentido. O canteiro central é largo e ajardinado.



## Proposta Executada

Considerando o enorme volume de empregos e a crescente demanda por transporte público de capacidade, em novembro de 2013 foi iniciada a obra da construção do **corredor de ônibus (1)** na Av. Luis Carlos Berrini, com 3,3 km de extensão. O corredor conecta os eixos Diadema-Brooklin (na porção sul) e Faria Lima (porção norte), além da integração da Linha 9 Esmeralda da CPTM e futura Linha 17 Ouro do Metrô, garantindo o deslocamento para o polo empresarial e financeiro da Av. Berrini com demais regiões da cidade. A instalação do corredor de ônibus junto ao Canteiro Central liberou

as **calçadas (2)** para o fluxo intenso de pedestres, principalmente no horário de almoço e de entrada e saída do trabalho.

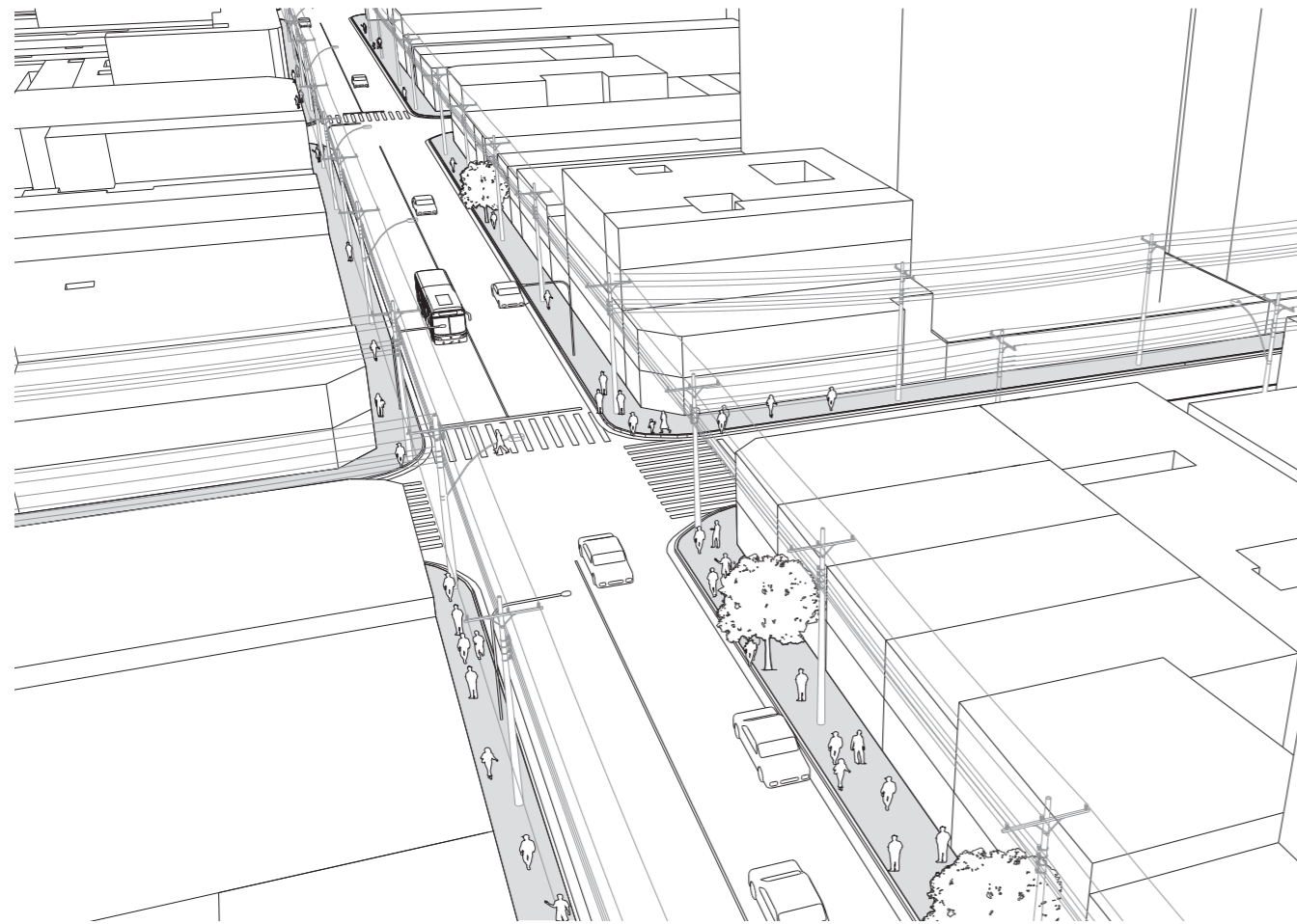
O projeto também incluiu a construção de uma **ciclovia (3)** no canteiro central. A ciclovia da Av. Berrini se insere num grande eixo cicloviário paralelo à Marginal Pinheiros, interligando Shopping Morumbi, Parque do Povo e Villa Lobos, Universidade de São Paulo e Ceagesp, através das avenidas Berrini, Helio Pelegrino, Faria Lima, Fonseca Rodrigues e Gastão Vidigal, além das ligações com bairros da região sudoeste. A ciclovia também apoia os usuá-

rios das estações da CPTM, oferecendo uma alternativa complementar as formas de deslocamento na região. A Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade) registrou a passagem de 1.510 ciclistas em apenas 14h de contagem nos 3 km de ciclovia da Av. Berrini, ressaltando o quão grande era a demanda por estes espaços na região. Também foram executadas melhorias nas **travessias (4)**, como alargamento da faixa de pedestres, a redução dos limites de velocidade na via, além de novo mobiliário urbano, como **novos abrigos (5)** em ponto de parada de ônibus.



# Rua Comercial

Estudo de Caso - Rua Silva Bueno



## Descritivo

Via de sentido único de quatro pistas, sendo uma faixa de ônibus e duas faixas de estacionamento

## Condição Existente

Centralidade de bairro, a via possui tráfego intenso de pedestres e veículos, atraídos pelos usos comerciais e de serviços.

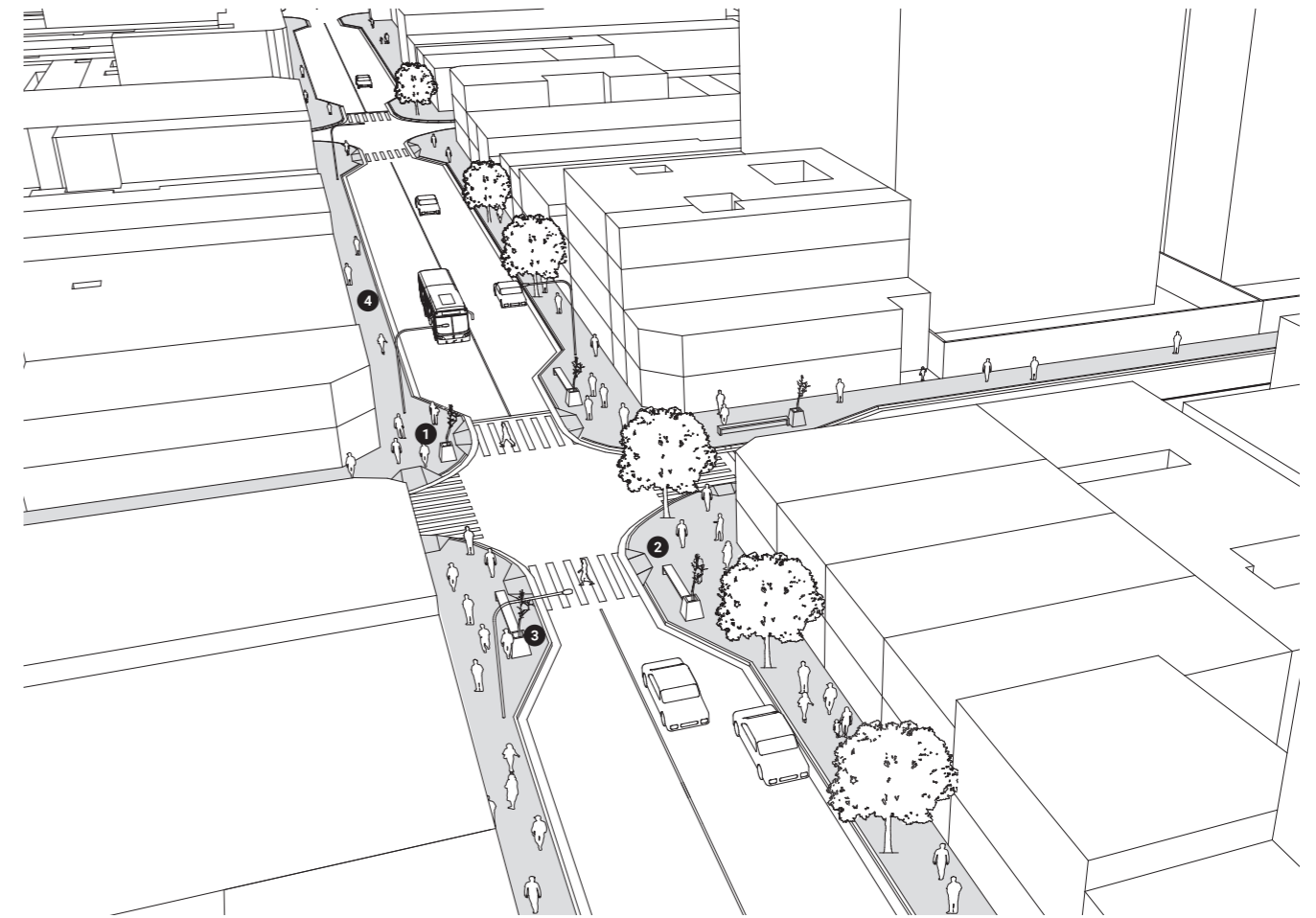
## Diretrizes

Centralidade de bairro, a via possui tráfego intenso de pedestres e veículos, atraídos pelos usos comerciais e de serviços.

## Histórico

A Rua Silva Bueno é uma importante via do Ipiranga, com passagem de diversas linhas de ônibus por meio de faixa exclusiva à direita. Localizada próxima às Linhas 2- Verde do Metrô e 10 - Turquesa da CPTM, é um eixo comercial de uso intenso e diversificado, no qual se encontra inclusive o Mercado Municipal do Ipiranga.

Apesar de a rua possuir calçadas de largura adequada, antes da intervenção não havia oferta de mobiliário urbano nem projeto acessível para as travessias.



## Proposta Executada

A revitalização da rua teve como objetivo a melhoria das condições de segurança e maior conforto ao pedestre. A ação principal desta proposta foi o **alargamento das esquinas (1)**, reduzindo a distância das travessias e aumentando a visibilidade do condutor de veículos em relação ao pedestre, assim como a visibilidade do pedestre.

Aliados a essa ação, a instalação de rampas com piso tátil permite a **acessibilidade universal (2)** e a inserção de **mobiliário urbano (3)** na área ampliada das calçadas, tais como bancos, vasos em concreto e lixeiras, dá suporte à permanência e maior conforto ao pedestre. Houve

a troca de toda a pavimentação das calçadas, executadas em piso de concreto para garantir maior resistência e evitar desníveis e irregularidades. O **desenho do piso (4)** segue a separação de faixas de serviço, de acesso e faixa livre.



# Rua Comercial Compartilhada

Estudo de Caso - Rua Sete de Abril



## Descritivo

Via de caráter comercial e de serviços, com duas faixas de rolamento conectando a Praça da República ao Anhangabaú.

## Condição Existente

Via de fluxo intenso de pedestres em conflito com o uso de veículos para carga e descarga. Apresenta pisos irregulares e problemas de infraestrutura e saneamento, com sistema de drenagem precário e acúmulo de lixo.

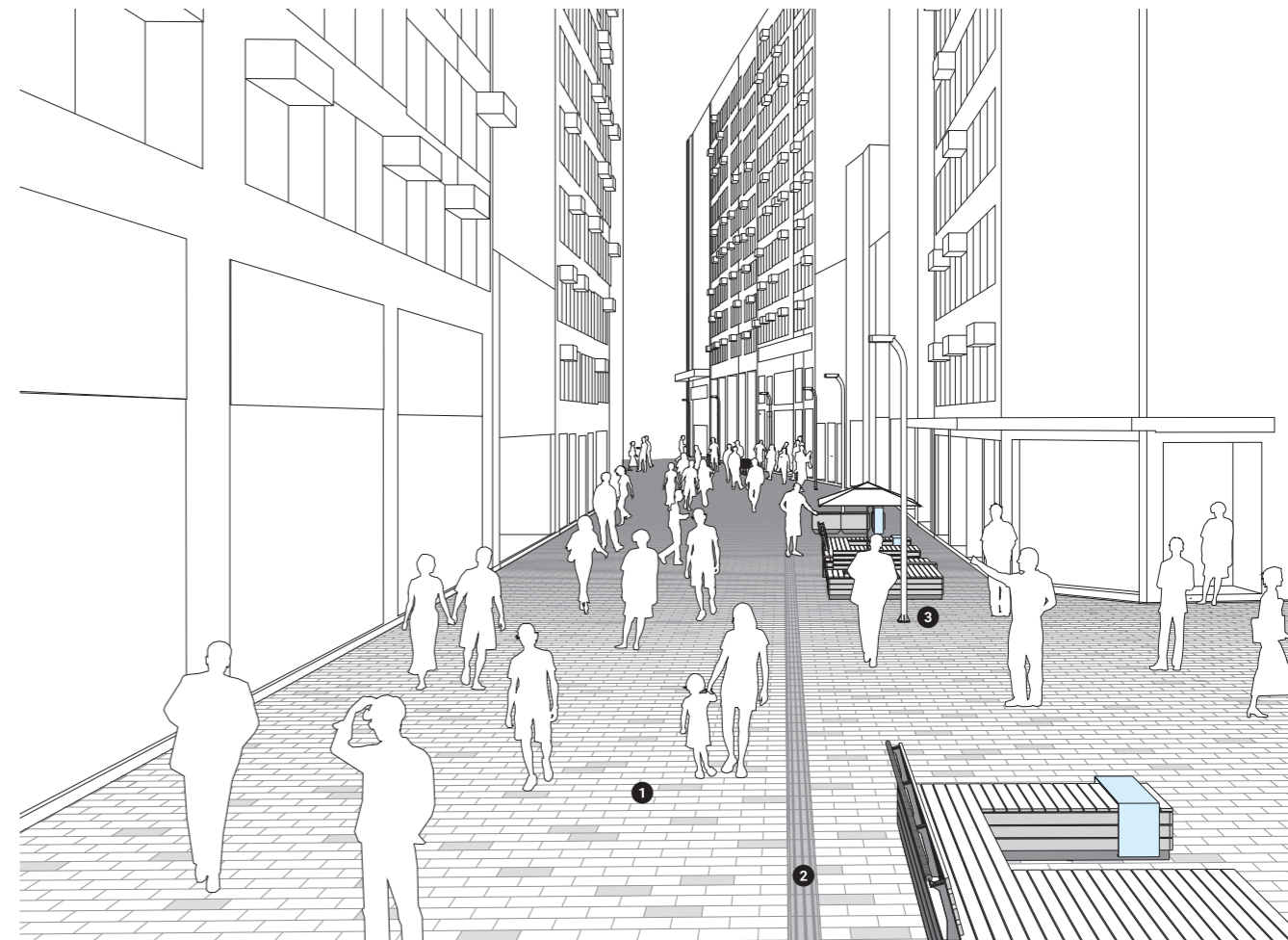
## Diretrizes

Transformar o uso e a qualidade dos espaços públicos da área central, proporcionando qualificação da infraestrutura, acessibilidade universal e espaços de permanência e descanso.

## Histórico

Caminhar na Rua Sete de Abril antes da intervenção era uma experiência pouco agradável: 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 térreos ao longo da calçada, a presença de algumas vitrines e o detalhamento das fachadas criavam, em certos momentos, relação com a escala do pedestre e uma sensação de segurança. Por outro lado, imóveis degradados ou vazios e a falta de estruturas e mobiliário convidativos à permanência restringiam as atividades possíveis ao pedestre, tornando a rua apenas um local de passagem.



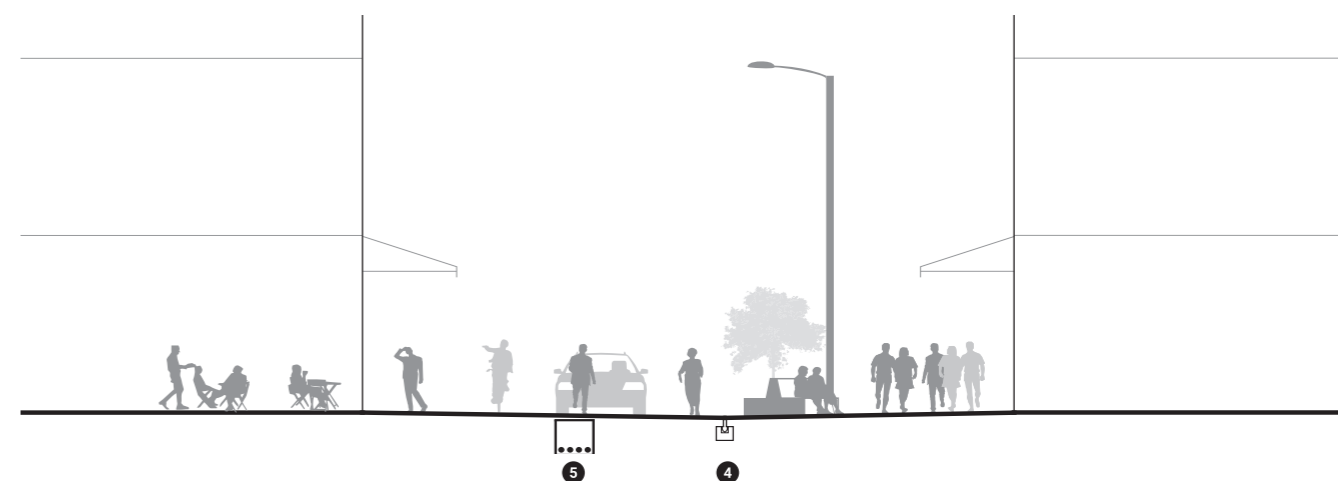
## Proposta Executada

O projeto de requalificação de trecho da Rua Sete de Abril procura promover a valorização do contexto local e suas várias formas de uso, considerando que o principal e mais frequente usuário da via é o pedestre. Deste modo, foi realizada a transformação da via em **calçada (1)**, eliminando a divisão entre calçadas e leito carroçável e aprimorando as condições de caminhada por meio da instalação de pavimento em blocos de concreto de alta resistência e de **piso tátil (2)**. A partir desta transformação, o projeto conseguiu organizar os fluxos principais,

estabelecendo, com elementos de piso, as faixas compartilhadas, faixa de pedestres e a faixa de **mobiliário urbano (3)** - onde são instalados bancos, papeleiras, paraciclos e iluminação reforçada e modernizada. Embora o plantio de novas árvores não tenha sido possível devido à pouca área ensolarada e ao excesso de interferências no subsolo, foram implantados diversos vasos em concreto ao longo do calçadão.

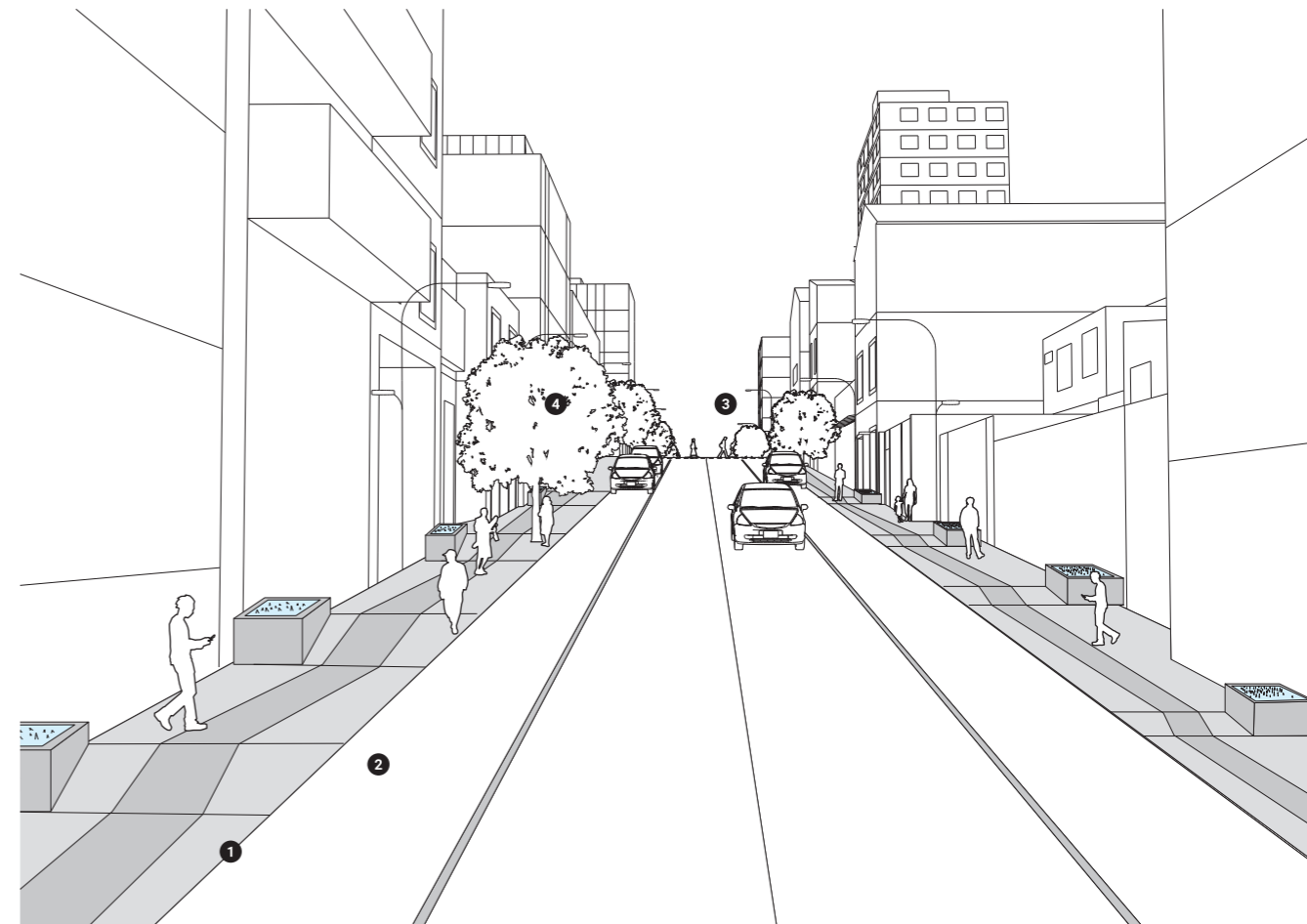
Há um processo de reorganização de toda a infraestrutura, com a microdrenagem feita em uma linha de captação em sistema completo

composto de canal oculto metálico e **canaleta em concreto polimérico (4)**. Também compõem o projeto a organização da infraestrutura subterrânea, evitando demasiada interferência no piso, o **alinhamento e padronização (5)** das tampas de poços de visita, a coleta domiciliar mecanizada com containers enterrados e o controle de fluxo, evitando o trânsito de passagem com balizadores fixos e retráteis.



# Rua de Residencial de Alta Densidade com Active

Estudo de Caso - Rua Tavares Bastos



## Descritivo

Via coletora com duas faixas de rolamento cada, sendo a primeira em mão de direção única e a segunda em mão dupla.

## Condição Existente

Via de circulação local e de passagem, em região de declividades acentuadas, com ocupação de média a alta densidade populacional e usos residenciais, comerciais e de serviços.

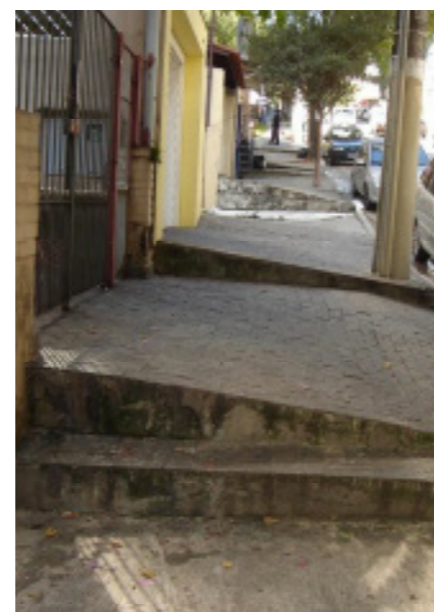
## Diretrizes

Adequação geométrica das calçadas, conferindo condições de segurança e acessibilidade ao pedestre, face à acentuada declividade longitudinal das ruas.

## Histórico

O Distrito de Perdizes, onde se localizam as Ruas Tavares Bastos e Tucuna, assim como demais Bairros da Região Oeste da Cidade de São Paulo, iniciou seu processo de urbanização a partir do início do século XX, com a transformação de pequenas propriedades rurais em lotes urbanos.

As vias implantadas no distrito, dentre as quais as Ruas Tavares Bastos e Tucuna, seguem traçado retilíneo, em malha ortogonal. Em razão das acentuadas declividades da área, a condição geométrica das vias propicia o surgimento de problemas relacionados à erosão, drenagem e especialmente à acessibilidade de pedestres.



## Proposta Executada

O projeto piloto de requalificação das Ruas Tavares Bastos e Tucuna foi desenvolvido pela Associação Pompéia de Preservação Ambiental – APPA, que juntamente com a ONG Universidade da Água e em parceria com empresas da iniciativa privada, implantou um trecho de calçada verde e acessível, para ruas em active, com extensão aproximada de 250 metros, nos termos preconizados pela NBR 9050 e pela Legislação Municipal.

A intervenção visou solucionar problemas causados pela construção inadequada das calçadas que criavam degraus de até 60 centímetros de desnível, obrigando muitos transeuntes a circularem pelo leito viário. Associada à geo-

metria acessível, o projeto também contemplou a implantação de **áreas verdes permeáveis (1)**.

Tanto a Legislação quanto a Norma Técnica para calçadas preconizam especificações técnicas de tal forma que atendam a um maior número de usuários, independentemente de suas características físicas, habilidades e faixa etária, o que implica em calçadas com superfície regular, contínua, firme e antiderrapante em qualquer condição climática, executadas sem mudanças abruptas de nível ou inclinações que dificultem a circulação dos pedestres.

A requalificação das Ruas Tavares Bastos e Tucuna adotou como premissa de projeto, a constituição das calçadas com as **três faixas**

de uso **(2)**, nos termos ditados pela Legislação de calçadas e pela norma: Faixa de Serviço, destinada à colocação de **árvores (3)** ou gramado, rampas de acesso para veículos ou portadores de deficiências, mobiliário urbano e **iluminação pública (4)**; Faixa Livre, destinada exclusivamente à circulação de pedestres, livre de quaisquer desníveis ou obstáculos, com largura variando entre 1,20m e 1,50m, implantada com superfície regular e de forma contínua; Faixa de Acesso, área adjacente aos imóveis, podendo conter vegetação, rampas e demais elementos de apoio à propriedade lindeira.



# Centralidade de Bairro - Ampliação de Passeio

Estudo de Caso - Avenida Marechal Tito - Mercado Municipal



## Descritivo

Uma das avenidas mais importantes de São Miguel, este trecho encontra-se em frente ao Mercado Municipal Dr. Américo Sugai (também conhecido como Mercado de São Miguel) e à Escola D. Pedro I.

## Condição Existente

Eixo de circulação de transporte coletivo, com 40 linhas e 354 ônibus/hora (pico) possui também um intenso fluxo de pedestres principalmente para o Mercado e a escola.

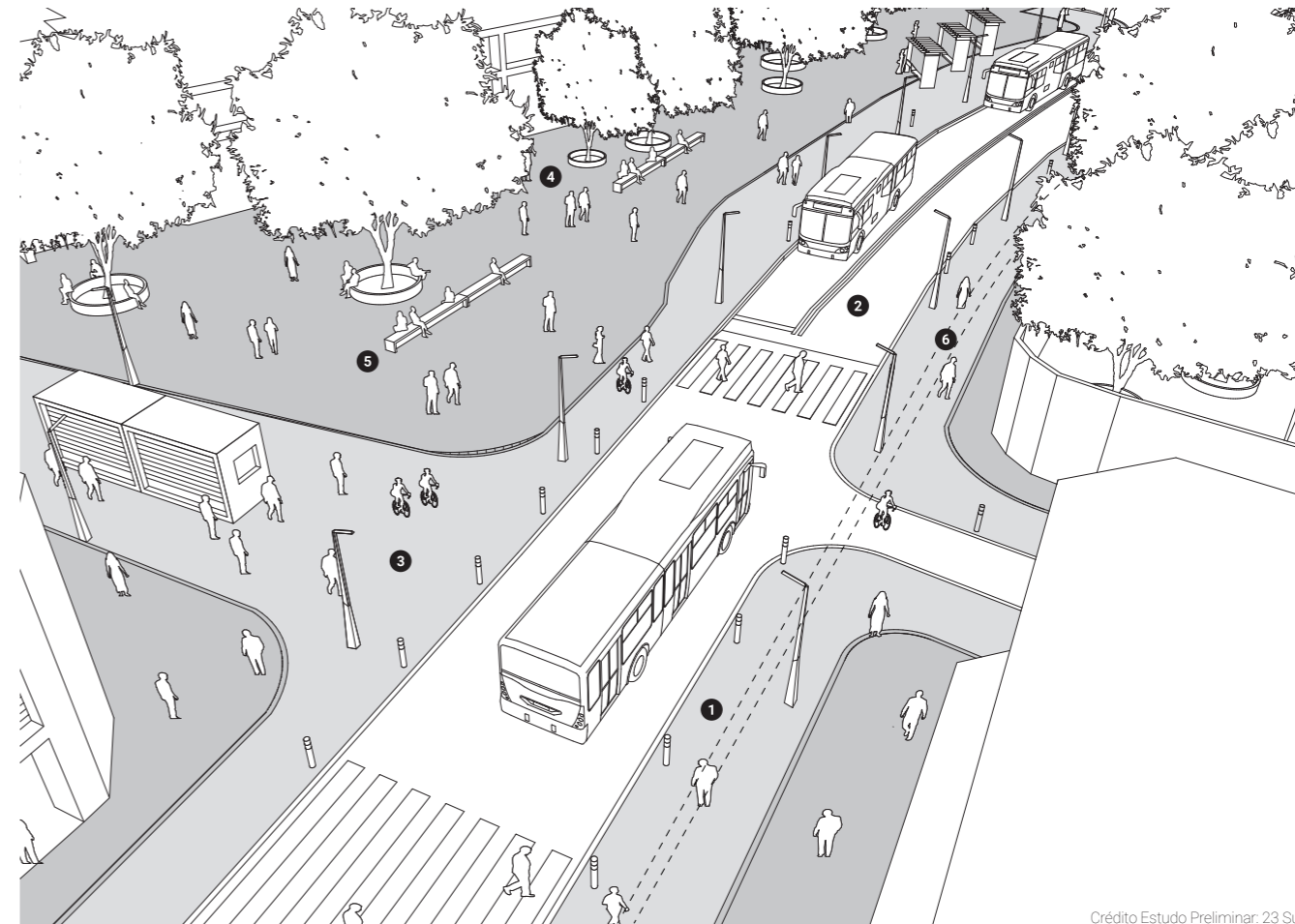
## Diretrizes

Aumentar a segurança viária, reduzir conflitos entre os diferentes modais de circulação, priorizar o deslocamento de pedestres e melhorar a qualidade ambiental da área.

## Histórico

O bairro de São Miguel paulista é campeão de acidentes com vítimas e atropelamentos, sendo a Avenida Marechal Tito a avenida que concentra o maior número deles. Em setembro de 2015, uma área de 5km<sup>2</sup> do bairro foi transformada em área 40.

As regiões que recebem o tratamento de Área 40 concentram grande volume de pedestres, sendo necessárias velocidades menores para promover condições seguras e confortáveis de circulação a tais usuários. Na Avenida Marechal Tito, os acidentes provocados por ônibus superam em mais de 80% a média da cidade.



Crédito Estudo Preliminar: 23 Sul

## Proposta

A intervenção apresentada insere-se no Projeto de Requalificação Urbana e Segurança viária para a área 40 de São Miguel, promovido a partir de parceria entre a Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito (BIGRS), o Laboratório de Mobilidade da Secretaria Municipal de Transportes - MobiLab e a Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP).

A intervenção na área junto ao Mercado Municipal de São Miguel, além da redução

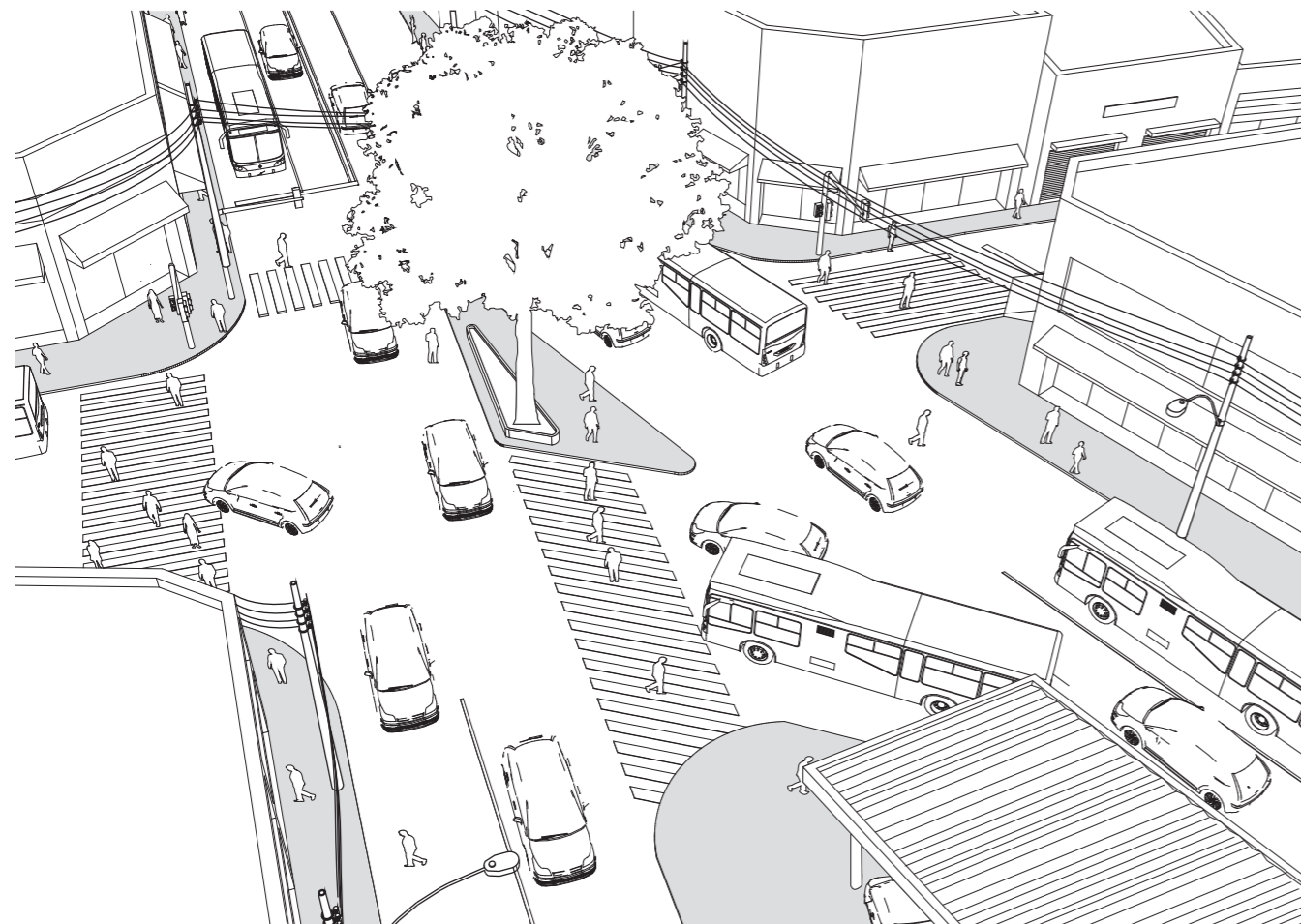
da velocidade máxima regulamentada para 40km/h, propõe a **ampliação das calçadas (1)** a partir de demarcações de piso e balizadores e a **redução do número de pistas (2)** de rolagem, transformando um grande trecho da avenida em via exclusiva para ônibus. Além das intervenções voltadas para a segurança, a renovação urbana se completa com a transformação de trecho da Rua José Ottoni em **calçadão (3)** exclusivo para pedestres; a **reorganização**

**do espaço de quiosques (4)** que permite a legibilidade da entrada principal do Mercado; a inserção de **mobiliário urbano (5)** e elementos de paisagismo voltados à permanência, como bancos em concreto; iluminação para pedestres e substituição da rede elétrica aberta pela subterrânea em **galeria (6)** e a ampliação do número de abrigos de ônibus presentes na quadra, de modo compatível com o elevado número de linhas que por ali passam.



# Centralidade de Bairro - Reorganização Viária

Estudo de Caso - Avenida Marechal Tito x Rua Beraldo Marcondes



## Descritivo

Área comercial importante, trata-se de um cruzamento de várias vias próximo ao mercado municipal. Em suas esquinas concentram-se grandes lojas populares de departamento.

## Condição Existente

As duas vias principais concentram mais de 40 linhas de ônibus. Intenso fluxo de pedestres que, com calçadas e canteiros centrais insuficientes, invadem o leito carrossável para sua circulação.

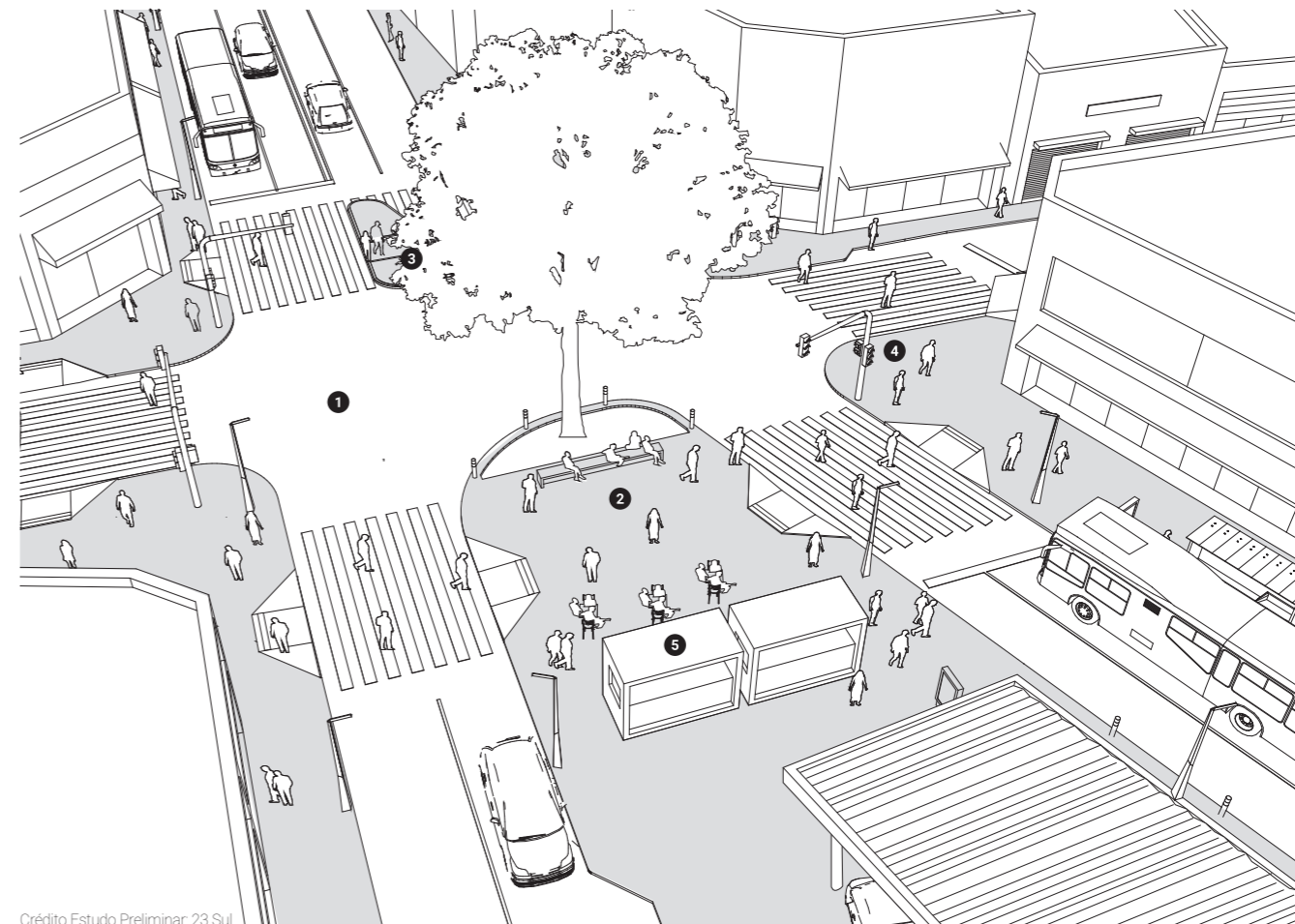
## Diretrizes

Aumentar a segurança viária, reduzir conflitos entre os diferentes modais de circulação, priorizando o deslocamento de pedestres e melhorar a qualidade ambiental da área.

## Histórico

Na Avenida Marechal Tito, dentre os principais pontos em números de acidentes, o cruzamento com o início da Rua Beraldo Marcondes é um dos mais inseguros. O intenso fluxo de pedestres divide espaço com eixos de circulação e cruzamentos complexos de transporte coletivo.

O grande fluxo de veículos em alta velocidade, associado à largura reduzida das calçadas e dos canteiros, prejudicam também o desenvolvimento de atividades de permanência no entorno de equipamentos públicos, como conversar e sentar.



Crédito Estudo Preliminar: 23 Sul

## Proposta

A intervenção na área do cruzamento da Avenida Mal. Tito, Rua Beraldo Marcondes e Daniel Bernardo, também insere-se no Projeto de Requalificação Urbana e Segurança viária para a área 40 de São Miguel, promovido a partir de parceria entre a Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito (BIGRS), o Laboratório de Mobilidade da Secretaria Municipal de Transportes - MobiLab e a Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP).

Além da redução da velocidade máxima regulamentada para 40km/h, e da redução do número de pistas de rolagem, esta intervenção propõe a reorganização dos **sentidos de tráfego (1)**, com eliminação de uma opção de retorno para carros e ônibus, reduzindo o número de conflitos viários. A reconfiguração do desenho da pequena praça no centro do cruzamento **incorpora a área (2)** antes destinada à circulação de veículos, se separa do **canteiro**

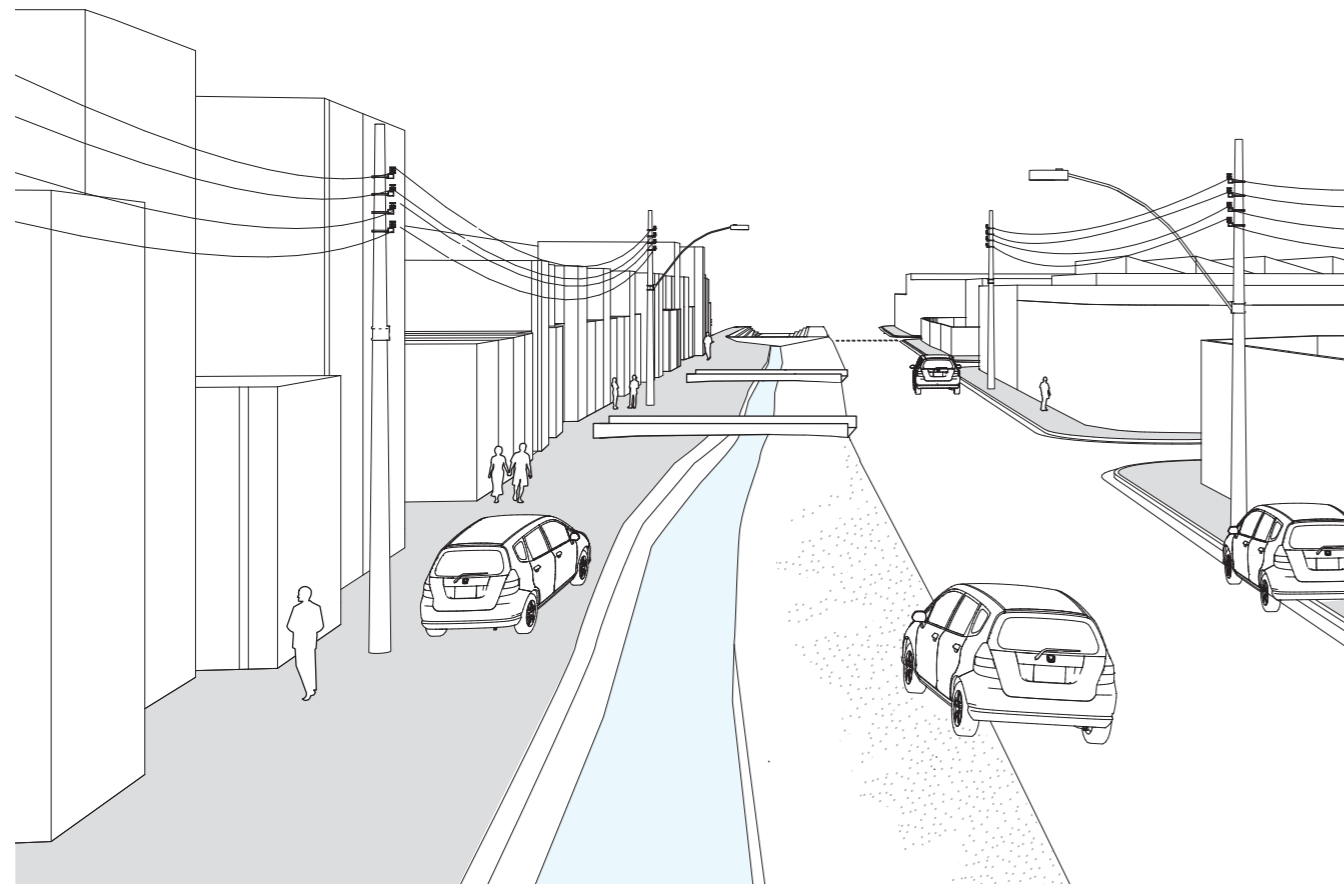
**central (3)** exíguo que não comportava o fluxo de pedestres cruzando a via. Este canteiro independente torna-se maior, mais adequado, reduzindo a distância de travessia. O mesmo ocorre a partir do **alargamento das esquinas (4)**. A destinação de espaço para a inserção de mobiliário urbano voltado à permanência, como bancos e **quiosques (5)**, complementam o projeto de requalificação urbana.





# Rua de Baixa Densidade à Beira de Córrego

Estudo de Caso - Avenida Birimbau



## Descritivo

Região periférica da cidade, com via ao longo de canal aberto sem tratamento urbanístico adequado

## Condição Existente

A via é um importante eixo de ligação na região, com a passagem de caminhões e com muitas barreiras urbanas que impedem a conectividade local a pé

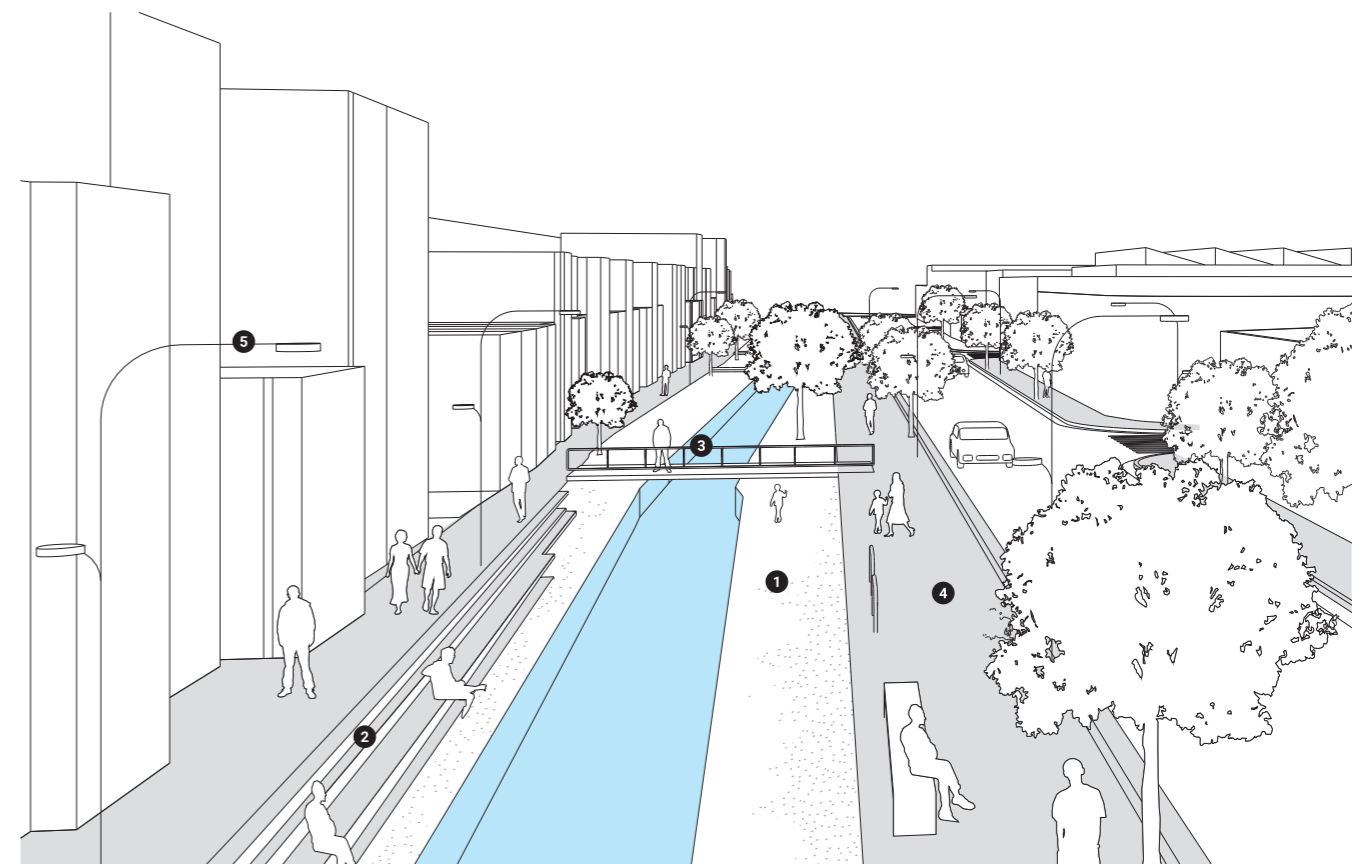
## Diretrizes

Melhorar a conectividade local, com a adoção de passarelas, bem como a implementação de desenho urbano que resgate o curso d'água e o insira adequadamente ao contexto urbano

## Histórico

A Av. Birimbau, continuação da rua Bicicleta, localizada no bairro Parque Novo Mundo, é um dos eixos de ligação peatonal entre o Parque Novo Mundo e a Vila Maria, através de passarela sobre a Via Dutra, estrada que interrompe os dois bairros da Zona Nordeste da cidade. Foi a partir da instalação da Via Dutra que esta parte do bairro se desenvolveu, com a instalação de pequenas indústrias, entre a via e o Loteamento Parque Novo Mundo, região mais consolidada. A Avenida Birimbau está instalada ao lado de um córrego canalizado aberto.

A via possui uma calçada estreita do lado oposto ao córrego, ladeada por muros altos contínuos. Junto ao córrego não há calçada. Na margem oposta, há também uma via pavimentada, utilizada como estacionamento das casas auto-construídas junto ao muro de empresa instalada no local.



## Proposta

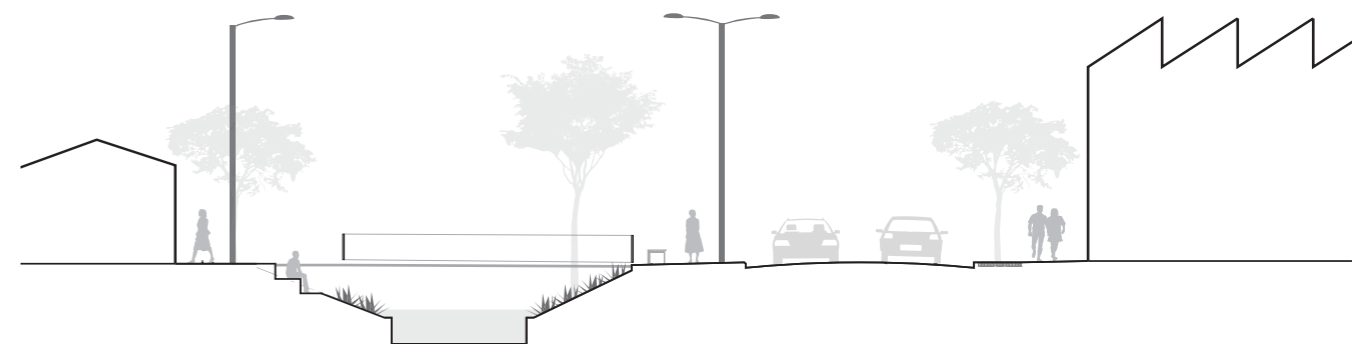
O projeto é norteado pela presença do rio, que se torna o elemento principal a ser preservado e resgatado. O projeto leva em conta o rio como um fator natural positivo, que pode ser complementado com áreas **permeáveis e arborizadas (1)** em suas margens, e a implantação de áreas de estar e contemplação em ambas as margens. Na parte da via junto às casas está prevista a diminuição da área impermeabilizada, formando um passeio de pedestres, e a instalação de **deques vazados e escalonados (2)**,

criando grandes áreas de estar e contemplação, sem perder a permeabilidade.

O resgate do rio também passa pela sua transposição, com a adoção de confortáveis **passarelas (3)** de ligação para pedestres, criando o acesso de margem a margem com facilidade e segurança. Ao longo da margem na Av. Birimbau, é proposta a **ampliação da calçada (4)** permitindo, além de uma circulação confortável e sombreada, áreas de descanso e de prática de atividades físicas. Também é fun-

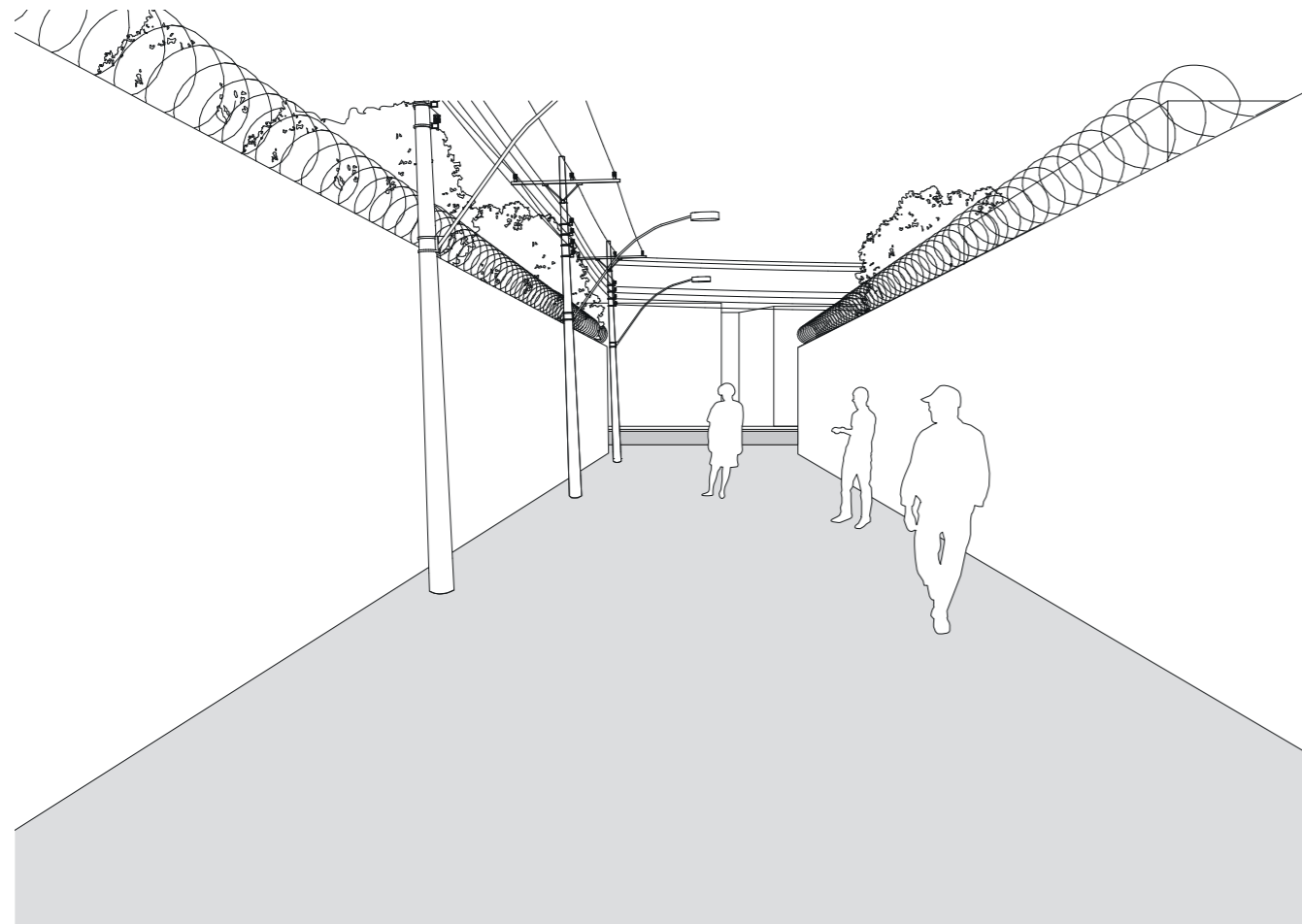
damental a instalação de **iluminação pública (5)** de qualidade, tornando a área mais segura e convidativa para a permanência mesmo em horários noturnos.

Todos estes fatores juntos se apresentam como característica de resgate dos rios, assegurando uma melhoria do meio ambiente e da demarcação do espaço verde livre e propiciando a criação de cidades mais equilibradas e ambientalmente mais corretas e saudáveis.



# Circulação de pedestres - Viela

Estudo de Caso - Rua Duarte da Costa



## Descritivo

Passeio público de ligação peatonal entre as Ruas Duarte da Costa e Tomé de Souza

## Condição Existente

Constituída de muros e empenas cegas, sem acesso aos imóveis lindeiros, a viela funciona como passagem de pedestres

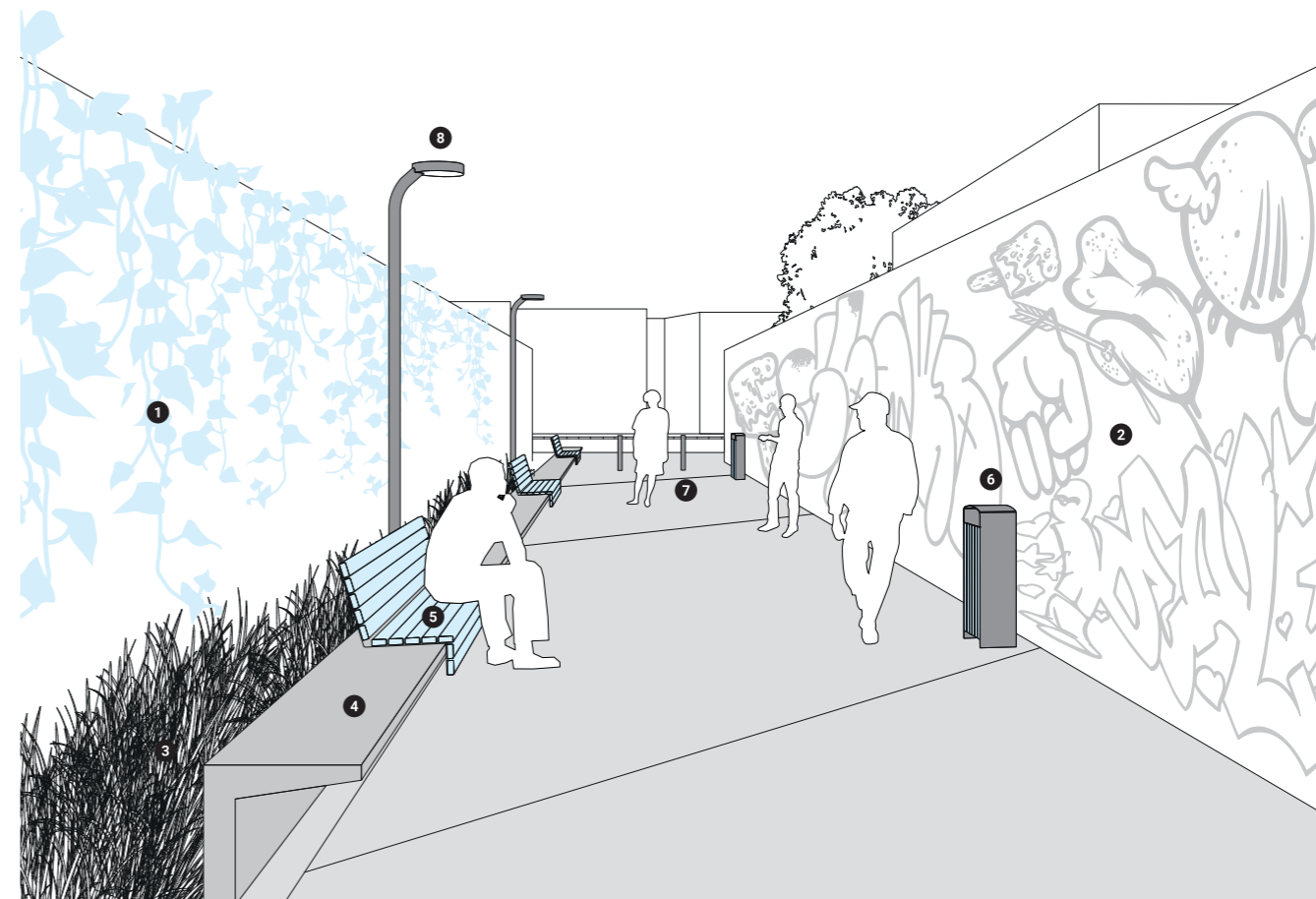
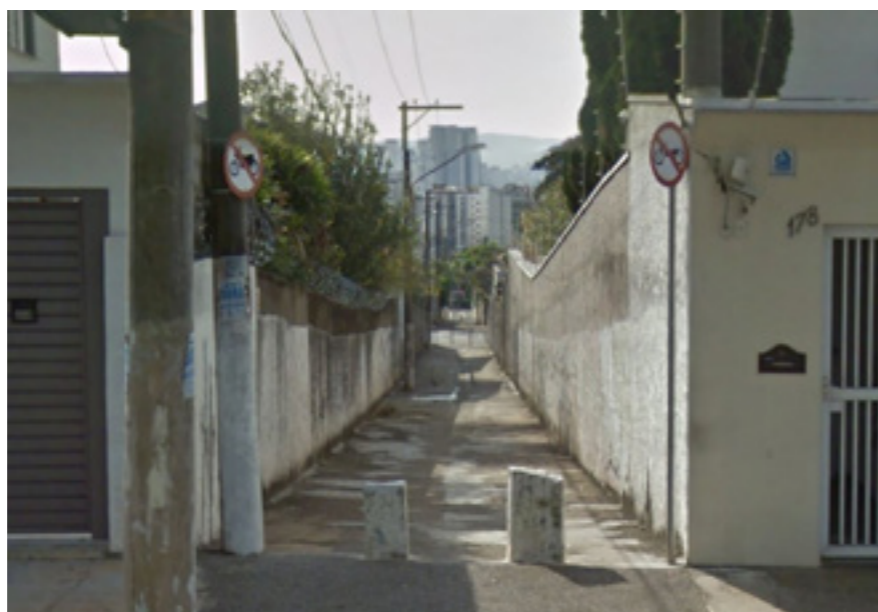
## Diretrizes

Aumentar a segurança para os usuários da via, tornar mais agradável o trajeto do pedestre oferecendo espaços de descanso e aumentar a área permeável do local

## Histórico

A viela cria uma conexão entre ruas de diferentes perfis - Saldanha da Gama, Duarte da Costa e Tomé de Souza, de uso predominantemente residencial, e Brigadeiro Gavião Peixoto, de uso comercial e de serviços, com presença de diversos centros médicos e hospitalares, escolas, mercado e bancos.

Essa ligação facilita o deslocamento a pé dos moradores da região, permitindo trajetos mais curtos. Entretanto, por ser um espaço estreito, fechado por muros e pouco iluminado, gera uma sensação de insegurança ao pedestre.



## Proposta

O projeto de intervenção busca melhorar as condições de uso da viela, criando um local seguro que funcione não apenas como forma de travessia e conexão entre áreas residenciais e comerciais, mas também como espaço de permanência para os moradores do bairro.

A ação começa com o tratamento dos muros e empenas, inserindo **jardins verticais (1)** e **arte pública (2)** a fim de dinamizar o percurso. Junto a um dos muros será colocada

uma **faixa permeável com vegetação (3)**, por onde será feita a drenagem. Essa faixa não terá acesso de pessoas - será protegida por um alinhamento constituído por uma mureta de concreto que funciona como **banco (4)** em toda sua extensão, possuindo também algumas inserções pontuais de **banco de madeira com encosto (5)**.

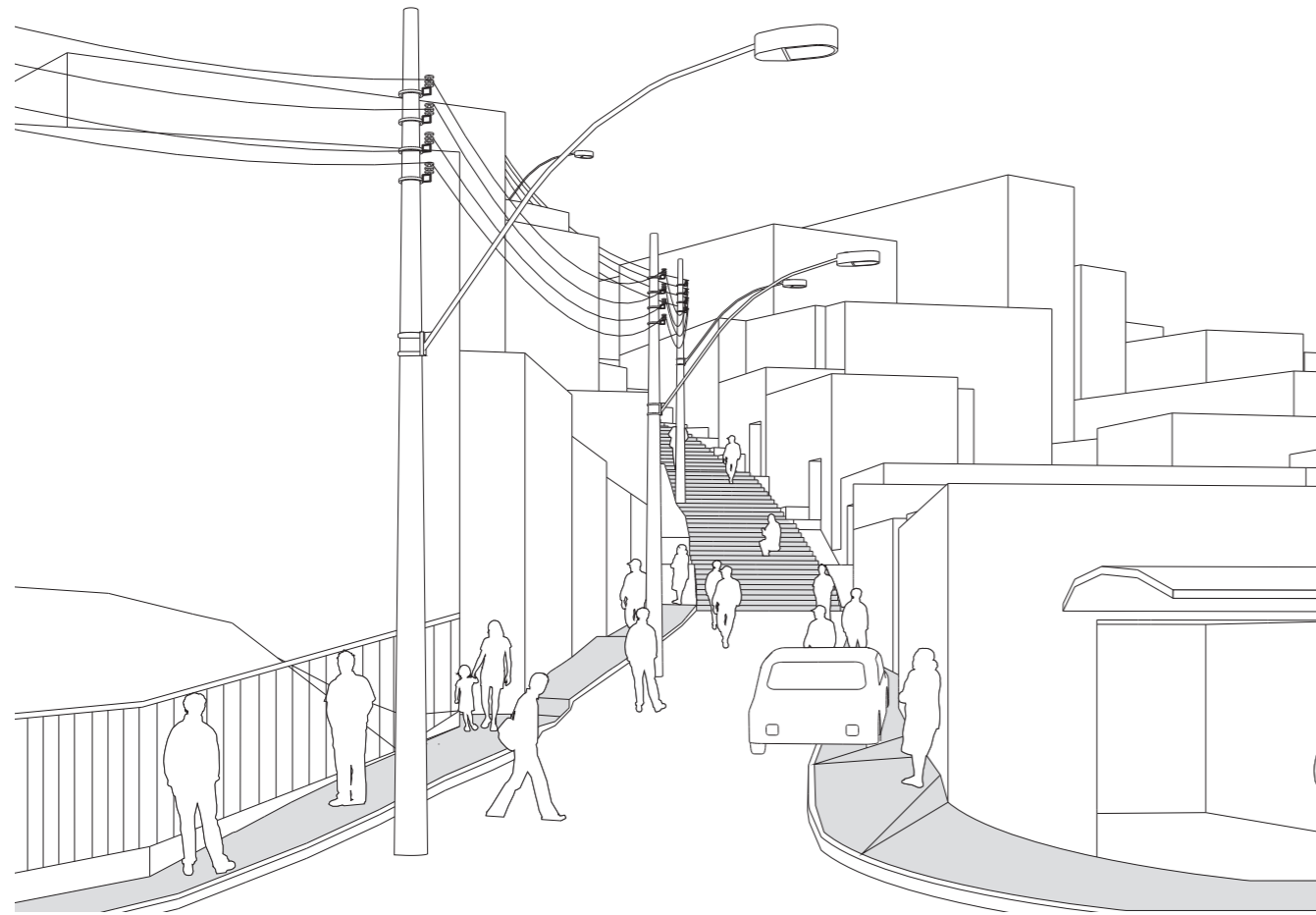
O restante do espaço será uma faixa livre de passagem, com implantação de **mobiliário básico (6)**, como lixeiras. Os **balizadores (7)**

que separam a viela da rua serão substituídos para seguir a mesma linguagem do novo mobiliário implantado. Também será revisto o projeto de **iluminação (8)**, priorizando a iluminação direta e mais próxima do pedestre e evitando áreas com pouca visibilidade, proporcionando assim um aumento da segurança no local.



# Escadaria

Estudo de Caso - Rua Praia de Iracema



## Descritivo

Rua sem saída para veículos e escadaria com acesso a diversas residências

## Condição Existente

As calçadas da rua são precárias e o próprio leito carroçável é utilizado para passagem de pedestres

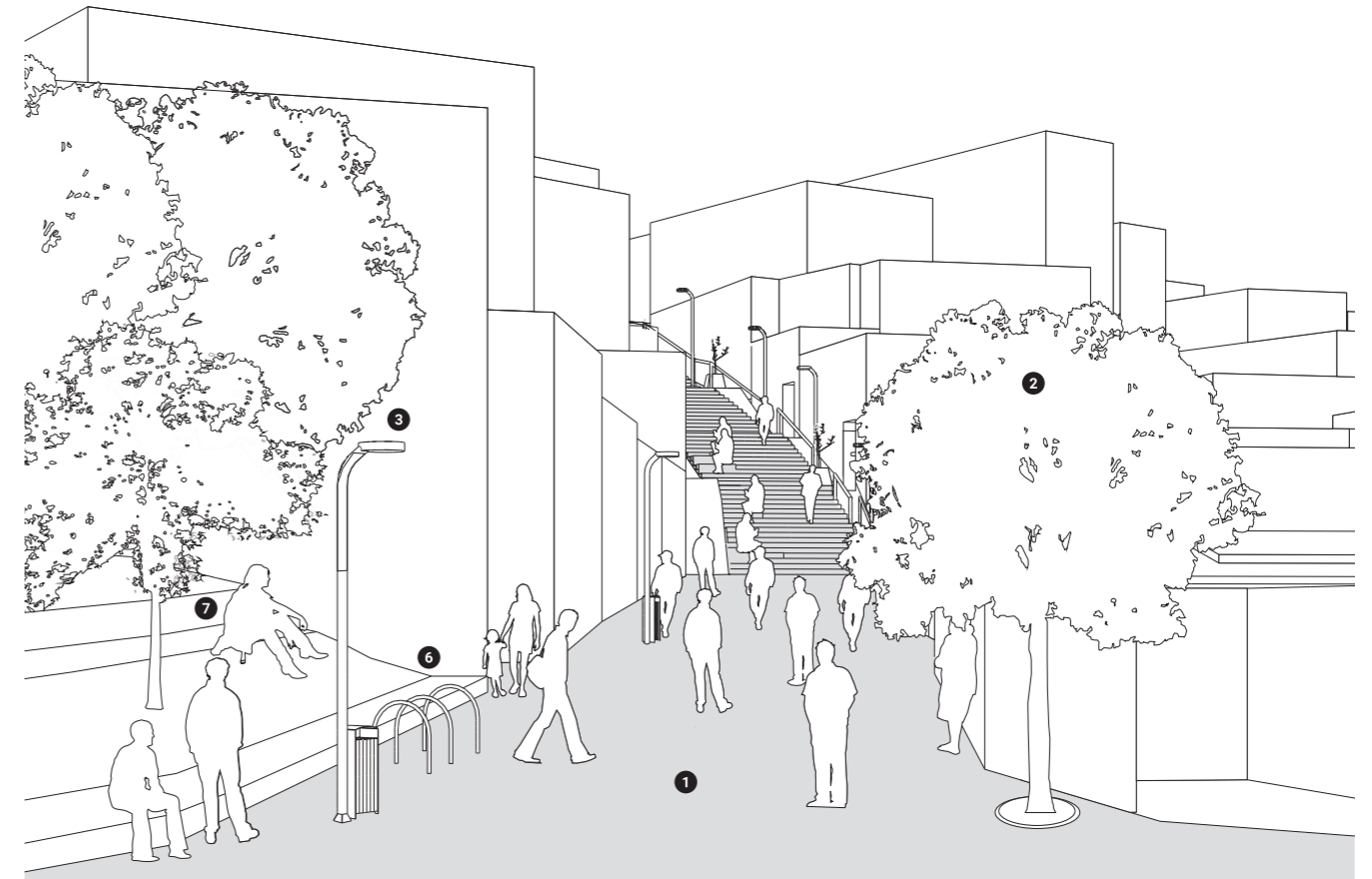
## Diretrizes

Adequar o desenho da rua a seu uso atual, criando uma pavimentação única para passagem de pedestres e de tráfego local

## Histórico

A Rua Praia de Iracema está localizada no extremo leste da cidade, na região de Vila Yolanda, Cidade Tiradentes, junto à divisa com Ferraz de Vasconcelos. A rua conecta a Rua Ilha Mexicana, que contém atividade comercial e linhas de ônibus, à Estrada Manuel Oliveira Ramos, que faz a divisa com o município vizinho, por meio de uma escadaria que dá acesso direto às residências adjacentes. Está situada em uma região de alta precariedade urbana e vulnerabilidade social.

Por ser uma rua sem saída, o tráfego consiste apenas nos veículos dos próprios moradores. As calçadas não são utilizadas pelos pedestres pois, além de estreitas, são bastante irregulares, possuem desníveis altos devido às rampas de acesso às garagens e ainda são bloqueadas em diversos pontos por elementos construtivos das residências. Os postes de iluminação e de transmissão de energia estão implantados no leito carroçável e na escadaria.

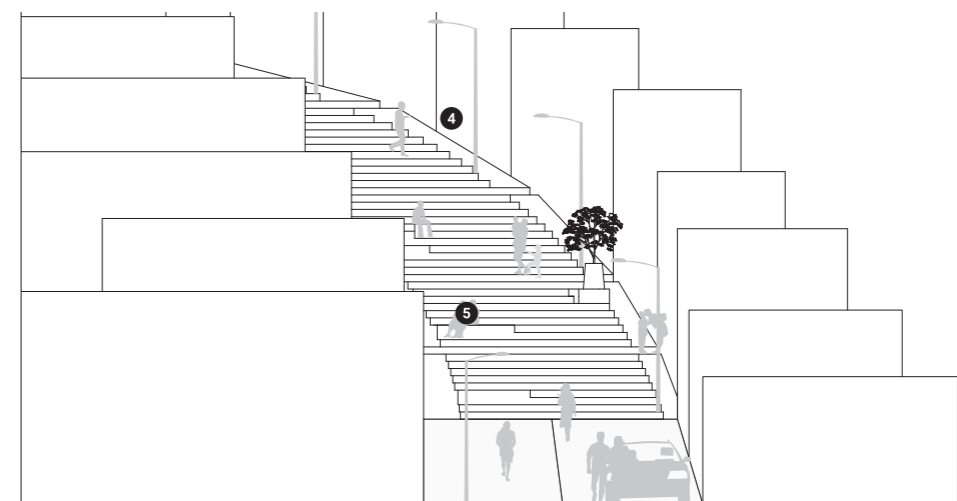


## Proposta

O projeto de intervenção consiste na qualificação do uso existente e na instalação de infraestrutura para incremento de atividades. A implantação de piso único, considerando a dificuldade de utilização das calçadas estreitas e degradadas e o tráfego bastante reduzido, transforma este trecho da rua em **calçadão (1)**, melhorando a passagem dos moradores e o acesso às residências. Também serão implantadas ao longo da via **árvores (2)** de pequeno porte.

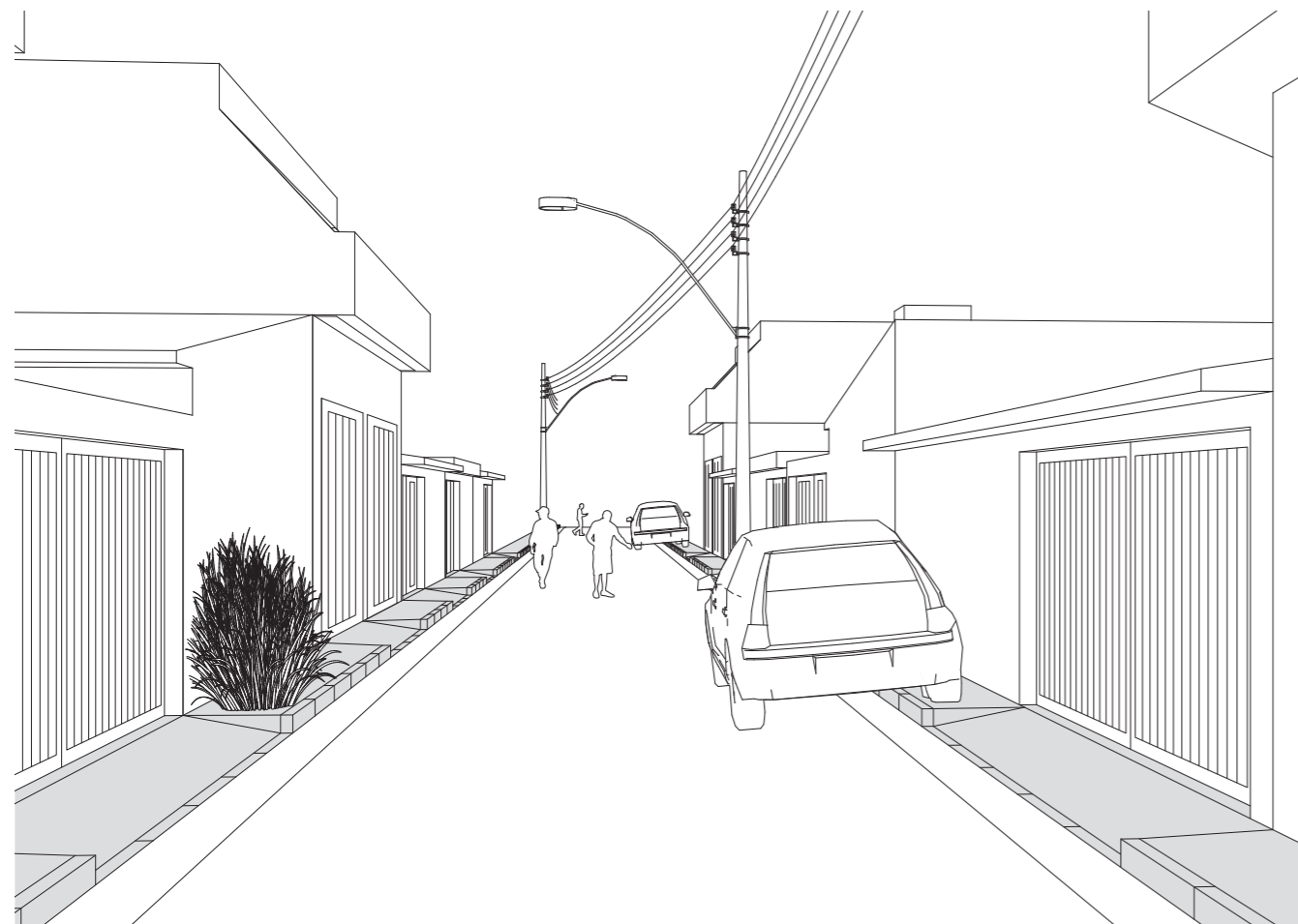
Revisão do projeto de iluminação, com a instalação de **luminárias (3)** em altura adequada, direcionadas ao pedestre, substituindo as luminárias atuais que lançam luz direta nas fachadas das casas. A proposta inclui ainda a inserção de mobiliário urbano, destacando-se o projeto para a escadaria: além de **corrimão (4)** e lixeiras, serão instalados **bancos (5)** e outros elementos que se adaptem à estrutura

dos degraus. Visando facilitar a utilização de bicicletas na região, além de **paraciclos (6)**, junto à escadaria será implantada canaleta que permita o encaixe e transporte da bicicleta para superar o desnível entre as ruas. No acesso a este trecho da rua, está prevista a utilização de área livre para a implantação de **espaços de estar (7)**.



# Recuperação de Espaço Público

Estudo de Caso - Travessa Radamés



## Descritivo

Via local estreita, com predominância de residências. Calçadas estreitas e comumente ocupadas por estacionamento de veículos de passeio. Há também presença de pequenas árvores e postes da companhia elétrica em ambos lados da via

## Condição Existente

Passeios mal cuidados, esburacados, obstruídos por postes, árvores e carros. A via não apresenta características de conectividade local, sendo usada apenas pelos moradores da própria rua

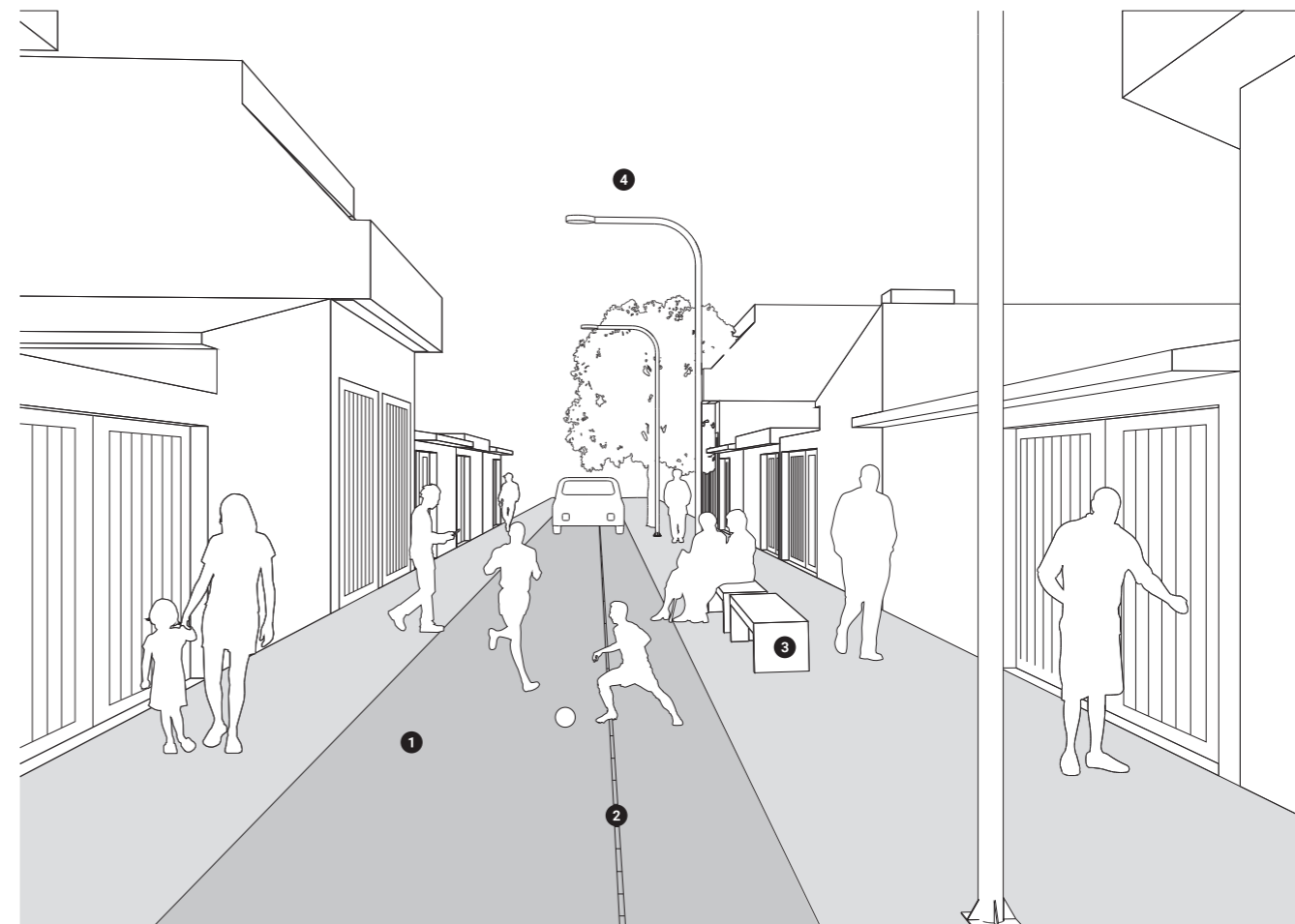
## Diretrizes

Melhorar a qualidade de passagem do pedestre, desobstruindo seu percurso sem afetar as necessidades dos moradores da via, com melhorias no pavimento e nas restrições veiculares, sobretudo, em seus estacionamentos

## Histórico

A via surge como tantas outras na capital paulista como uma rua residencial. A rua não apresenta outros tipos de ocupação, mas, é extremamente estreita e mal concebida, pois a largura dos passeios apenas serve como apoio de estacionamento e instalação de postes de iluminação.

Para atravessar a via, os pedestres usam o leito carroçável, compreendendo as características locais, sem maiores conflitos com os automóveis. Essa dinâmica local, de coexistência entre o pedestre e o veículo, é positiva se observarmos que nesta localidade isso não promove acidentes. Cabe então a regulamentação desta prática, além de melhorar as soluções de drenagem para que os automóveis não joguem água nos pedestres.



## Proposta

O projeto conta com a criação de um **calçadão (1)** para compartilhamento entre pedestres e veículos, tornando a Travessa Radamés em calçadão. A **drenagem superficial (2)** é realizada por condutores estreitos ao longo de toda via.

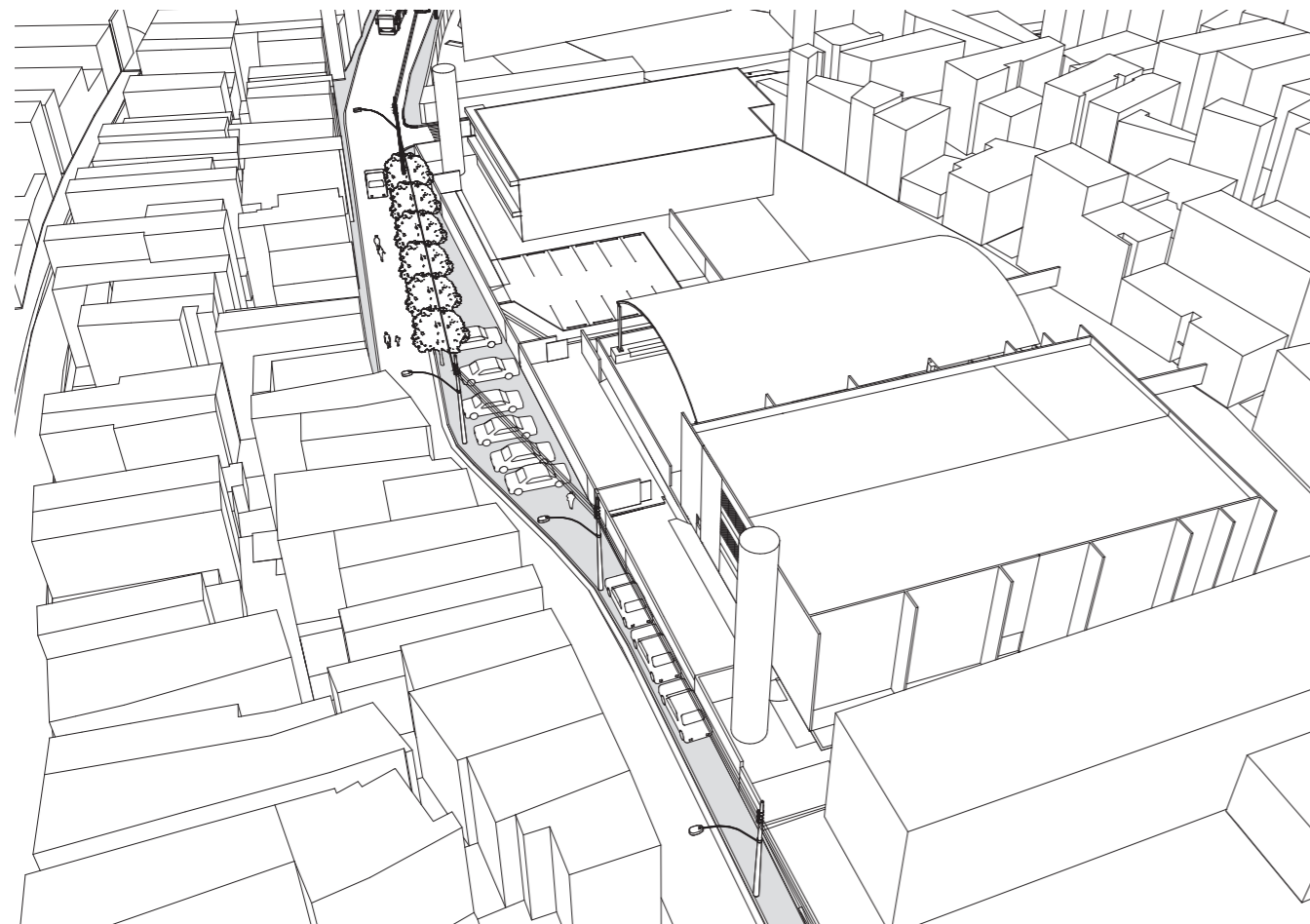
Para qualificar a dinâmica local de vizinhança, é prevista a implantação de **mobiliário**

**urbano básico (3)** e **iluminação pública (4)** adequada. Dessa forma, a convivência entre pedestres e veículos e os possíveis usos, como brincadeiras e festas, se tornam viáveis, seguros e atrativos.



# Recuperação de Espaço Público

Estudo de Caso - Rua Nossa Senhora da Aparecida



## Descritivo

Rua local, em região periférica da cidade, com traçado irregular e a presença concentrada dos equipamentos da região.

## Condição Existente

Local com passeio público reduzido, em partes até mesmo inexistente, com ocupação de porções de áreas públicas com estacionamento de automóvel.

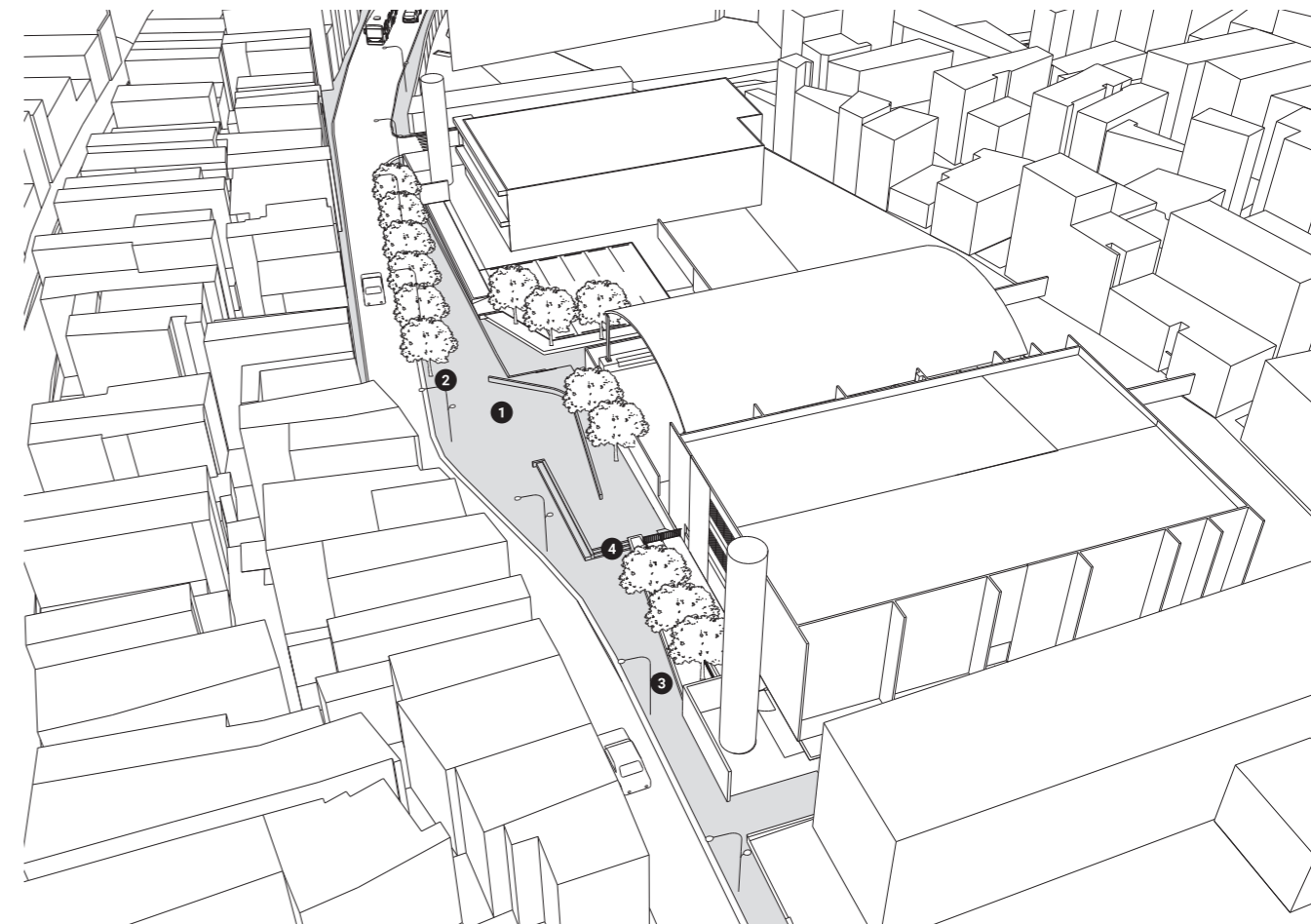
## Diretrizes

Contribuir com o aumento da qualidade de vida das pessoas da região, com o melhoramento dos acessos e das ligações entre os equipamentos públicos.

## Histórico

A Av. N. Sra. da Aparecida está localizada no Jardim Andaraí, entre o bairro Parque Novo Mundo e a Via Dutra. Concentra uma série de equipamentos educacionais e de atendimento à criança e ao adolescente, em sequência: Escola Municipal de Educação Infantil - EMEI, Escola Municipal de Ensino Fundamental - EMEF, Centro para Crianças e Adolescentes - CCA e Centro de Educação Integrada - CEI.

Na continuação da avenida sentido norte, que passa a se chamar Av. Ernesto Augusto Lopes, está em obras o CEU Novo Mundo. Devido à concentração de equipamentos, a av. Nsa Sra. da Aparecida é densamente ocupada por pedestres, sobretudo em horários de entrada e saída das instituições de ensino.



## Proposta

A intervenção no local está inserida no programa Território Céu, cujo objetivo é a integração física entre os diversos equipamentos públicos locais, formando uma rede acessível a pé, promover o uso e a permanência no espaço público de forma segura e agradável; e, ao abrir os equipamentos à cidade, articular programas diversos, ampliando os espaços para manifestações culturais e sociais.

O projeto prevê a organização e qualificação dos acessos aos equipamentos públicos, tornando-os universalmente acessíveis e am-

pliando a área de entrada formando um átrio aberto (1). O tratamento específico ao acesso da quadra da EMEF abre este espaço para uso da comunidade local para atividades esportivas e de lazer. Para isso, recupera o espaço destinado à estacionamento, com a instalação de bancos, arborização (2) e abertura dos equipamentos para a rua, ocupando definitivamente o espaço e impedindo o uso irregular para estacionamento.

O projeto se complementa com a ampliação e qualificação dos passeios (3), aumento

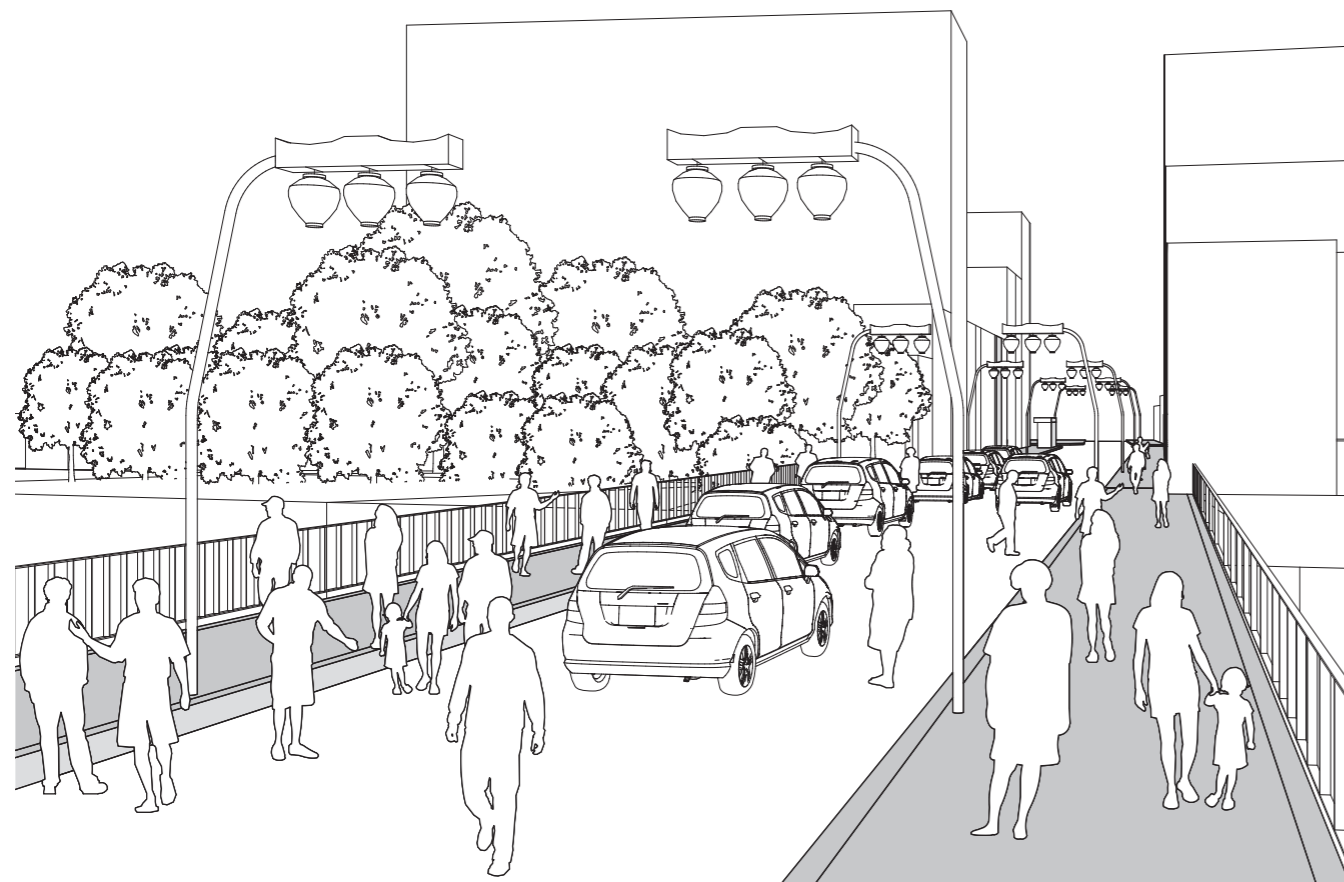
da arborização e a implantação de mobiliário urbano: bancos públicos, balizadores de tráfego e paraciclos. A fim de aumentar a segurança e promover a permanência de pessoas, também é implantando novo sistema de iluminação pública.

Embora os muros sejam um elemento de proteção do equipamento, sua troca por grades (4) somados a faixas ajardinadas, cria um espaço bem mais convidativo, permitindo um olhar mais abrangente a cidade e não simplesmente restringido a via de automóveis.



# Recuperação de Espaço Público

Estudo de Caso - Rua Galvão Bueno



## Descritivo

Viaduto de ligação entre as duas margens do vale da Avenida 23 de Maio. Fluxo de veículos de mão única e duas faixas, sendo uma de estacionamento

## Condição Existente

As dimensões do passeio público existente não comportam o intenso fluxo de pedestres, o que faz com que o leito carrossável seja incorporado como área de fruição. Não há nenhum tipo de apoio à permanência

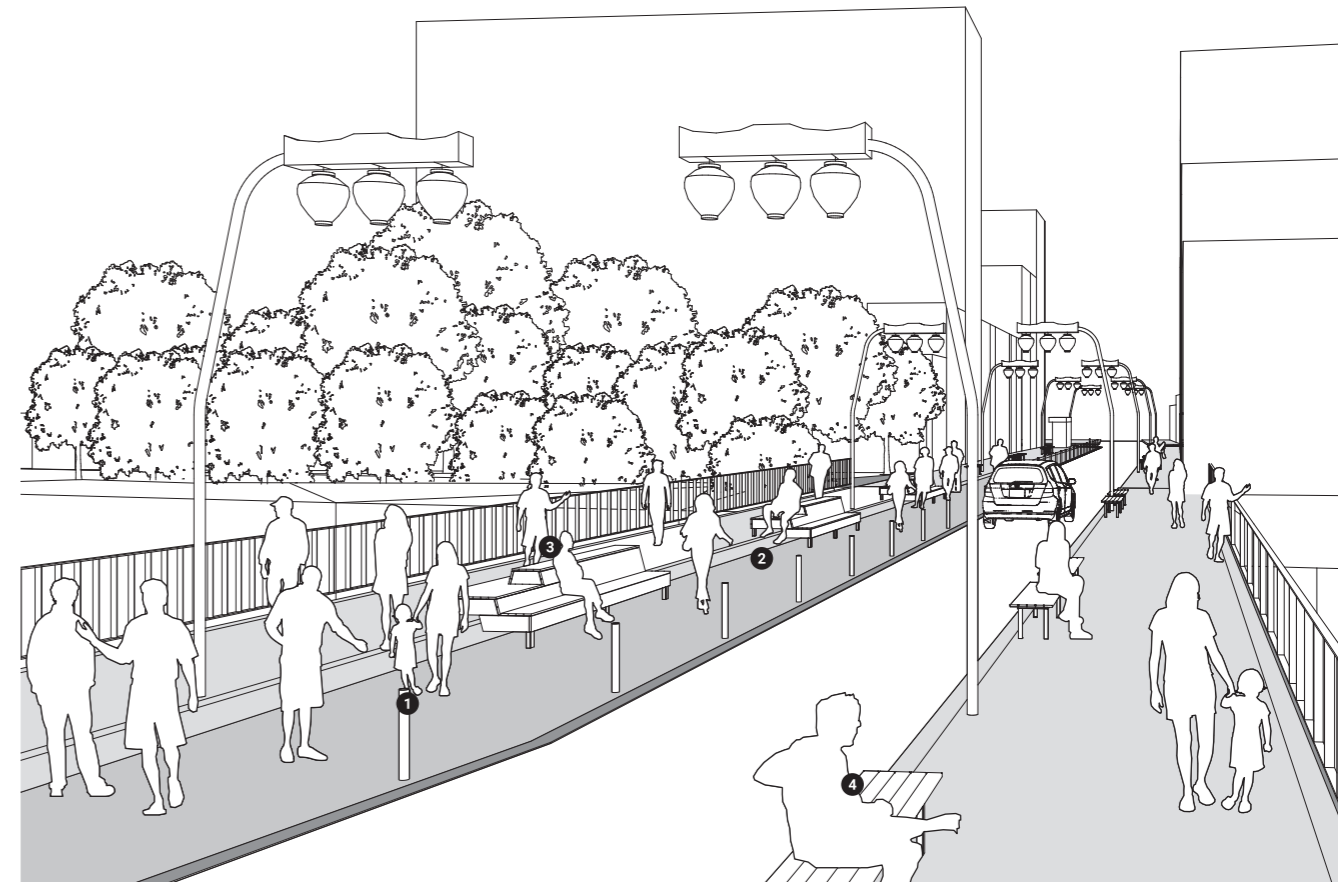
## Diretrizes

Conquistar mais espaços de trajeto e permanência do pedestre com segurança e qualidade e reequilibrar a relação entre área disponível e demanda.

## 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. Ao longo dos anos, o bairro da Liberdade tornou-se um centro de referência da cultura oriental e a Rua Galvão Bueno tornou-se uma das principais ruas de comércio no bairro, ligando a Estação Liberdade ao miolo do bairro. O trecho inicial, próximo ao metrô, é o mais movimentado e é nele que se localiza o projeto Centro Aberto.

A Galvão Bueno é bastante utilizada por pedestres, que em horários de pico caminham pelo leito carrossável. Já existe em curso, em datas específicas de intenso comércio, uma operação de fechamento de trecho da Rua Galvão Bueno para utilização de pedestres.



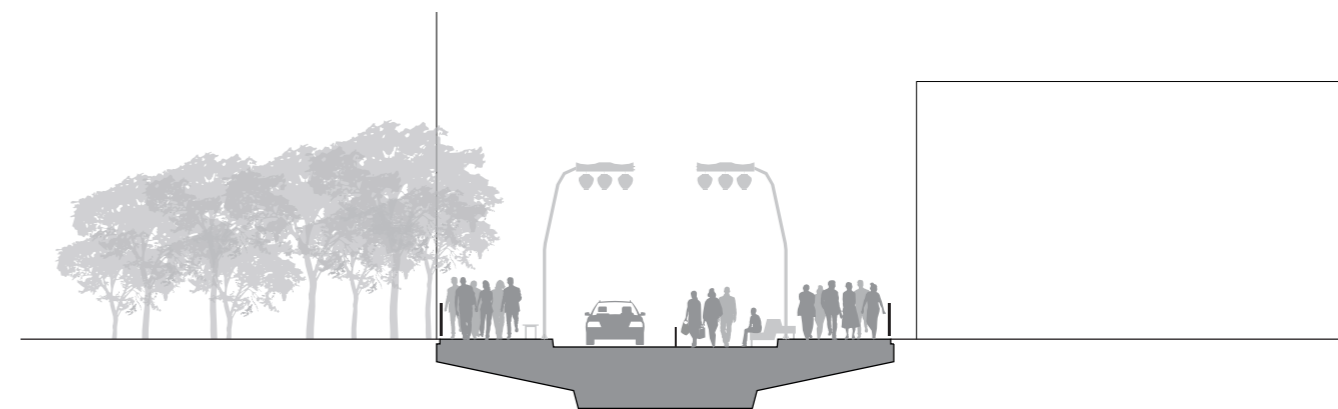
## Proposta Executada

A proposta foi baseada na pesquisa de uso, através da contagem de pedestres e veículos no local em dias úteis e finais de semana. Num domingo de compras, entre as 9h e as 19h, cerca de 64 mil pessoas circulam pela Rua Galvão Bueno a pé, contra menos de 4 mil que passam de carro ou moto. Ou seja, 95% são pedestres, mas 56% do espaço é destinado à circulação de automóveis que transportam apenas 5% das pessoas. O projeto busca justamente estabelecer melhor equidade de uso do espaço público, priorizando e incentivando a presença de pedestres e melhorando, assim, a experiência de compras e lazer na região.

O projeto consiste na ampliação do passeio em **pintura de piso (1)**, com a remoção de área de vagas de estacionamento do lado par. As vagas destinadas a carga e descarga, vitais para o comércio, serão relocadas em mesma quantidade para o lado ímpar, próximo à Rua Américo de Campos. O mesmo ocorrerá para a vaga destinada a idosos. Na área ampliada, serão instalados **balizadores (2)** para proteção do pedestre, **bancos (3)** de duas alturas, com flexibilidade de utilização no sentar e apoiar. Também serão instalados **bancos simples (4)** sem encosto. Visando o aumento da ofer-

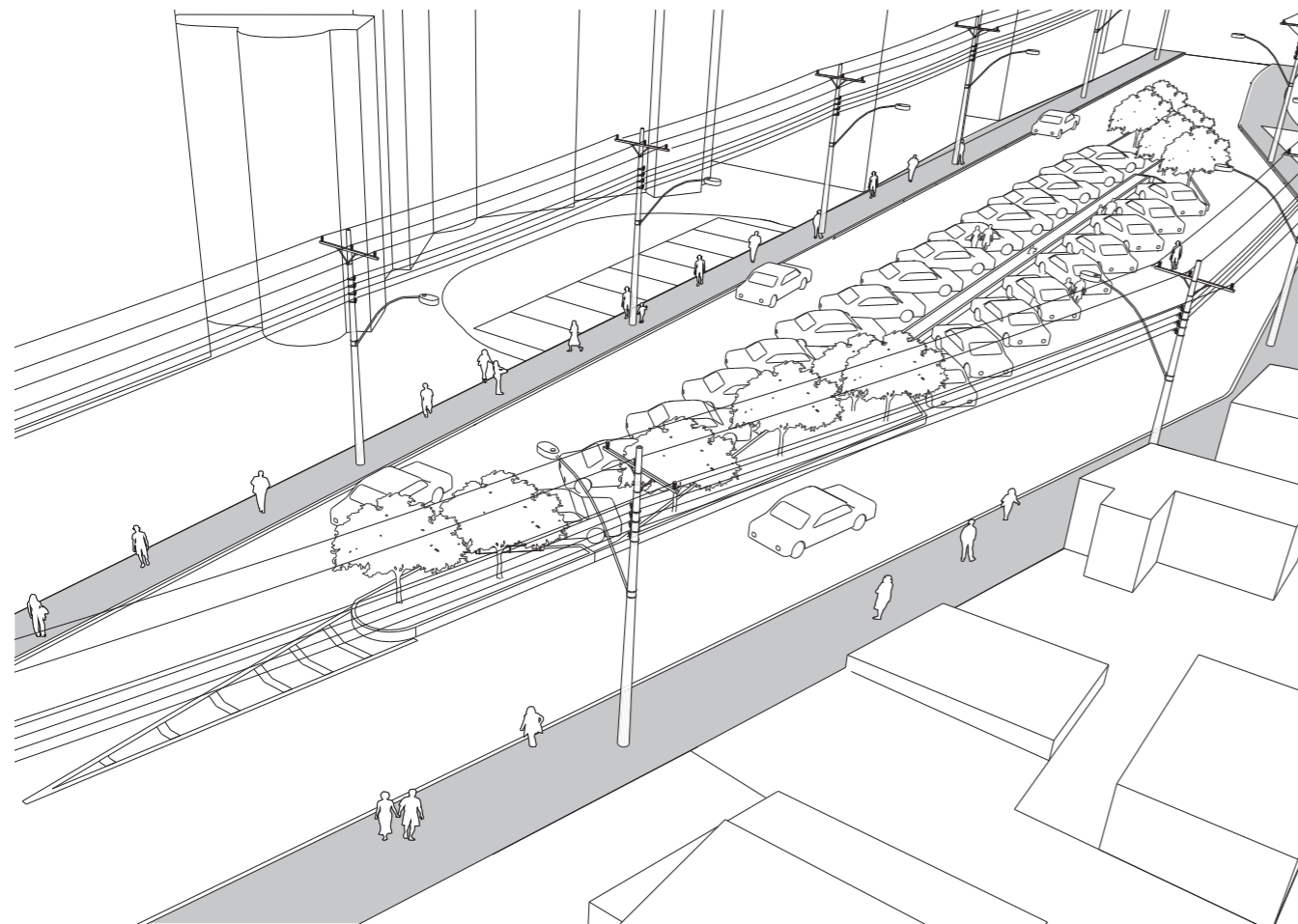
ta de áreas de permanência, há o incentivo a abertura do Jardim Oriental também aos dias de semana, com foco principal no horário de almoço. Como incentivo ao uso noturno, quando a maior parte do comércio está fechada, são promovidos eventos como karaokê ao ar livre, por exemplo.

Tal projeto mostra-se agregador tanto a população que usa temporariamente o espaço quanto dos moradores locais, contribuindo para o incremento da segurança ao pedestre, como na melhoria do espaço público e do convívio na cidade.



# Recuperação de Espaço Público

Estudo de Caso - Rua dos Ingleses



## Descritivo

Área residencial situada em local de grande relevância histórico cultural da cidade com a presença de hospital e teatro.

## Condição Existente

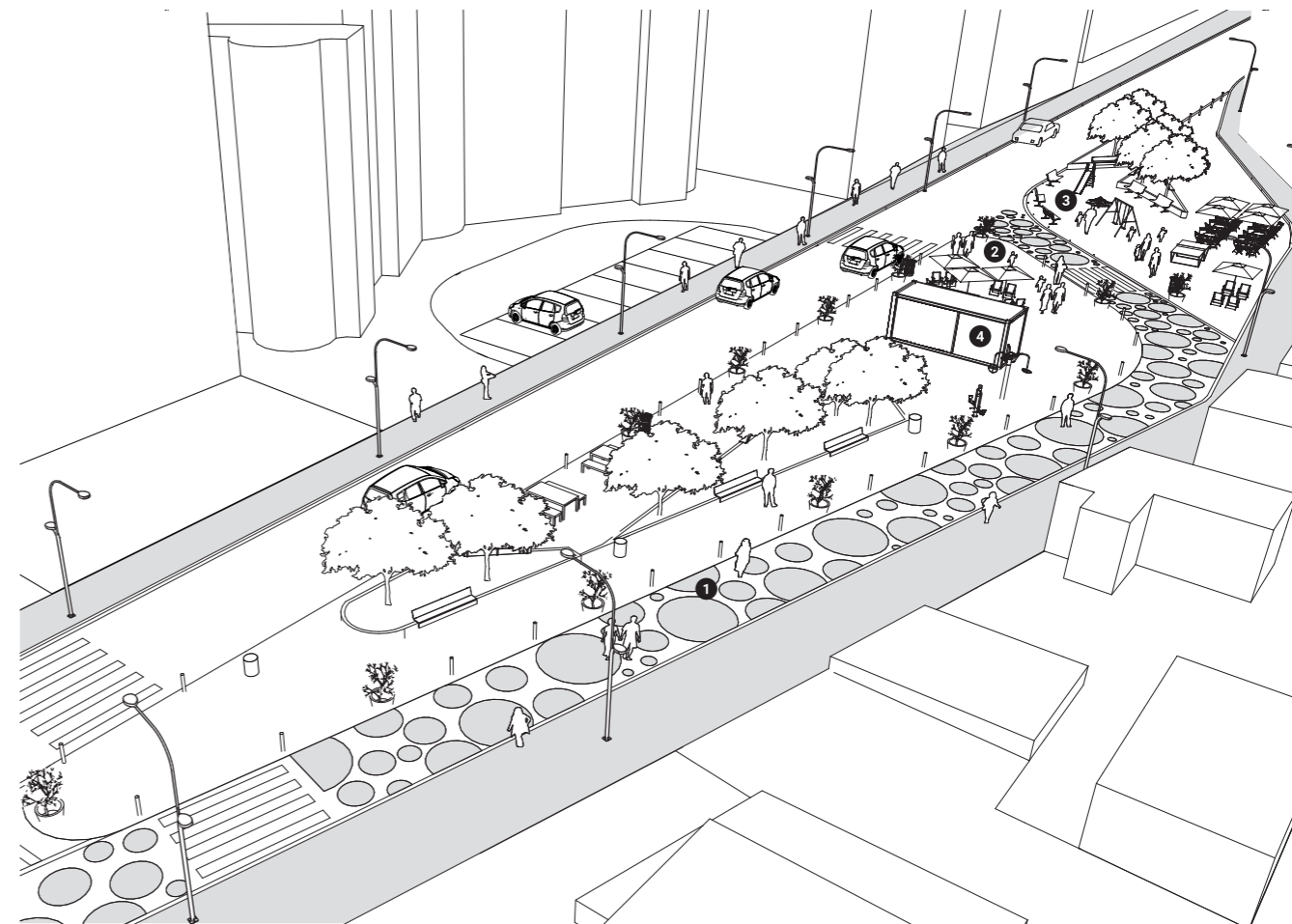
Via de uso intenso de pedestres, com passeio apertado, com muitas vagas de estacionamento e pouca rotatividade de veículos.

## Diretrizes

Aumentar o conforto de locomoção do pedestre e promover sua estadia no local, com melhoria do pavimento e ampliação do passeio com atividades.

## Histórico

A Rua dos Ingleses está localizada no Bairro do Bixiga, e neste trecho apresenta um alargamento em frente ao Hospital Municipal Infantil Menino Jesus, com área utilizada como estacionamento. Em um dos lados do alargamento está a escadaria do Bixiga, que dá acesso à Av. Rui Barbosa, à Praça Dom Orione, onde se localiza a feira de antiguidades e à Rua 13 de Maio, conhecida por concentrar cantinas e restaurantes. Ao lado da escadaria está o Teatro Ruth Escobar, que frequentemente apresenta peças voltadas ao público infantil. Neste trecho o fluxo para o hospital é intenso e também para o teatro em dias e horários específicos, principalmente de crianças acompanhadas. É comum ver pessoas à espera de atendimento à sombra das árvores no alargamento da calçada ou sentadas em muretas.



## Proposta

O projeto tem como objetivo promover a ampliação da oferta de espaços públicos de convivência, através de intervenções de pequena escala e larga abrangência, buscando transformar as estruturas pré-existentes a partir da renovação e ampliação das formas de uso.

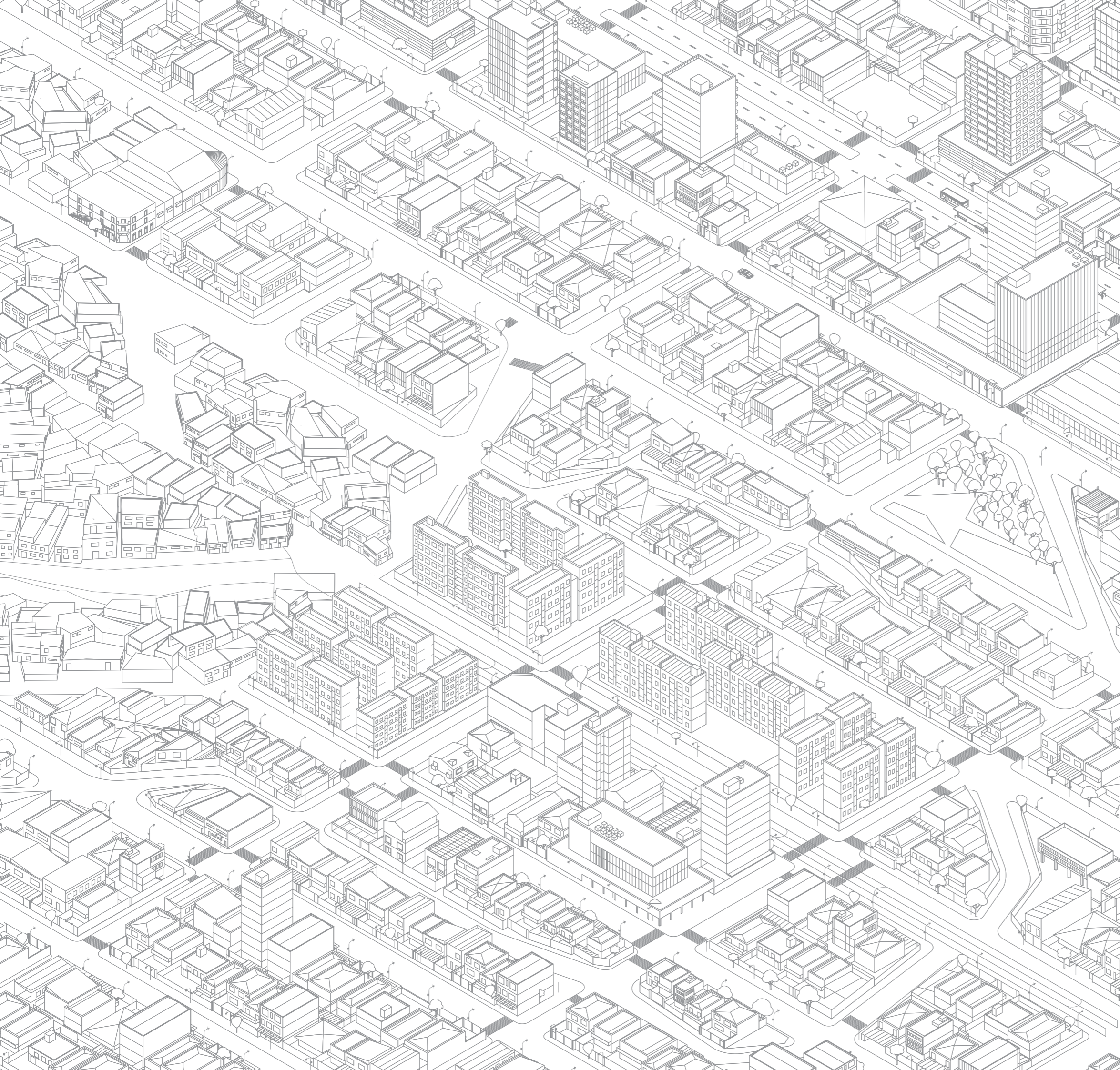
Nesta intervenção, buscou-se atender aos usuários do local, recuperando o espaço destinado aos carros para uso de mais pessoas. A

área de estacionamento é substituída por praças demarcadas em **pintura no piso e balizado-res (1)**, com áreas de estar dotada de **bancos e mesas (2)** sob as sombras das árvores existentes, e de lazer, com a instalação de **brinquedos infantis (3)** e equipamentos de ginástica. A presença de um **quiosque (4)** possibilita a instalação de um pequeno comércio local.

A proposta promove a integração entre o

hospital, a escadaria e o teatro, cujo o intenso uso aos finais de semana faz com que o local do Centro Aberto se torne um átrio aberto do próprio teatro, onde os espectadores aguardam o início de uma apresentação, ou descansam nos intervalos.





# 03

## Os Elementos

Introdução

Passeio Público

Mobiliário

- Abrigo de parada de ônibus
- Abrigo de parada de táxi
- Elemento de acesso ao Metrô
- Sanitário Público
- Quiosque multiuso
- Bicicletário
- Mobiliário Urbano Básico
- Balizadores

Extensões

- Ao longo do passeio
- Esquinas
- Temporárias

Canteiro Central

- Suporte ao transporte
- Ilha de Refúgio

Travessias

- Esquina Elevada
- Faixa Elevada
- Faixa Diagonal
- Ampliação da Faixa de Pedestres

Infraestrutura Ambiental

- Jardim de chuva
- Corredor Verde
- Árvores na rua
- Praças em terrenos residuais

Qualificação de Infraestrutura

- Iluminação Pública
- Sistema de Coleta de resíduos Drenagem Superficial
- Enterramento de redes



# Introdução

Como parte das estratégias de desenho urbano que garantam uma ocupação qualificada e segura do espaço público, a escolha das soluções de projeto e do mobiliário urbano é parte fundamental. O desenho determina a qualificação do espaço da cidade em escala humana, estabelecendo ferramentas para que a cidade seja usufruída da forma desejada. Neste guia, chamamos de Elementos o conjunto de soluções típicas de desenho e mobiliário urbano, agrupados de acordo com sua funcionalidade e local de implantação.

O primeiro grupo dedica-se ao passeio público e às várias possibilidades de extensão do mesmo, com diferentes objetivos, assim como extensões das esquinas e temporárias.

O segundo grupo dedica-se a apresentar as áreas popularmente conhecidas como cantei-

ros centrais que podem ser utilizadas como refúgio em travessia, implantação de ciclovia ou de componentes do sistema de corredores de ônibus, além de áreas de ajardinamento.

O terceiro grupo dedica-se a apresentar as travessias, isto é, situações de interação entre automóveis e pessoas em cruzamentos viários, pontos de extrema atenção, uma vez que boa parte dos acidentes viários acontecem nestes locais.

O quarto grupo apresenta o dimensionamento e os tipos de mobiliário urbano, parte integrante da vida pública e fundamentais para o desenvolvimento de atividades de modo qualificado.

O quinto grupo apresenta soluções e ideias para a infraestrutura ambiental, tema fundamental para a melhoria da qualidade urbana.

O sexto grupo dedica-se a apresentar alguns dispositivos para qualificar a infraestrutura urbana, buscando a diminuição do excesso de interferência na paisagem urbana.

É importante destacar que os elementos aqui apresentados são uma amostra das possibilidades de soluções típicas de desenho urbano e de mobiliário. Desta maneira e, estes não são os únicos elementos disponíveis e nem tampouco imutáveis. Todo projeto urbano pode apresentar soluções específicas em situações determinadas, gerando desenhos únicos e não replicáveis. Entretanto, é possível aplicar tais soluções em grande parte dos projetos urbanos, uma vez que a cidade apresenta características semelhantes em seu território.

# Passeio público

## Inserção de elementos por contexto

O mobiliário urbano é parte da vida cotidiana das pessoas e sua implantação em quantidade adequada é essencial para o desenvolvimento de atividades de modo qualificado, para preservar a qualidade do espaço público e para a universalização do acesso ao uso dos serviços públicos. A implantação do mobiliário está condicionada às necessidades de cada local e à capacidade do local de implantação. Mobiliário urbano essencial, a iluminação pública e as

papeleiras são implantados em praticamente todas as calçadas. Os pontos de parada de ônibus são implantados nas vias onde os mesmos circulam, podendo ser abrigos, quando há espaço suficiente, ou totens, em locais onde o abrigo prejudicaria o fluxo na faixa livre. Soluções como o avanço de calçada para implantação do abrigo (pág. 66) podem resolver questões deste tipo. Bancos e paraciclos podem ser im-

plantados na faixa de serviço, quando a largura da calçada permite a separação deste espaço, ampliando a qualidade do ambiente. A arborização, essencial para a qualidade ambiental, deve ser também definida de acordo com a largura da calçada e da faixa de serviços. Outros mobiliários, de apoio ao lote ou de fruição pública, podem ser instalados na faixa de acesso, quando esta é possível.

### Fruição - Faixa Livre

\*dimensão mínima: 1.20 m  
passeio livre garantido com duas unidades de passagem

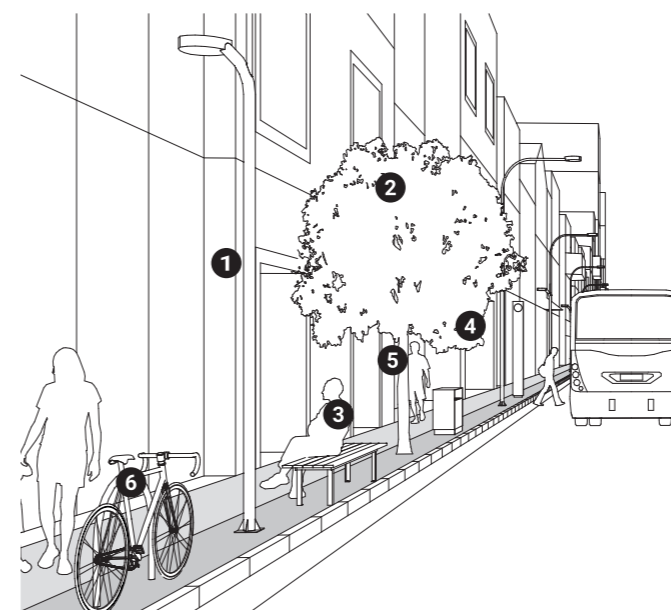
### Faixa de Serviço - Infraestrutura

\*dimensão mínima: 0.75 m

- 1 Iluminação pública
- 2 Árvore de pequeno porte (4-6m)
- 3 Bancos sem encosto
- 4 Tótem de parada de ônibus
- 5 Lixeira
- 6 Paraciclo
- 7 Árvore de médio-grande porte (6-20m)
- 8 Bancos com encosto
- 9 Conjunto de paraciclos
- 10 Quiosque multiuso
- 12 Composição de bancos
- 13 Abrigo de ônibus, taxi, metrô

### Faixa de Acesso - Apoio ao lote

- 14 Floreiras e vasos
- 16 Toldos
- 19 Mobiliário portátil



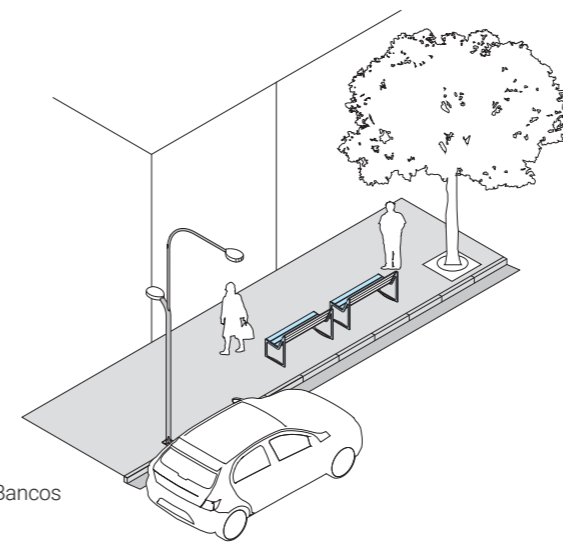
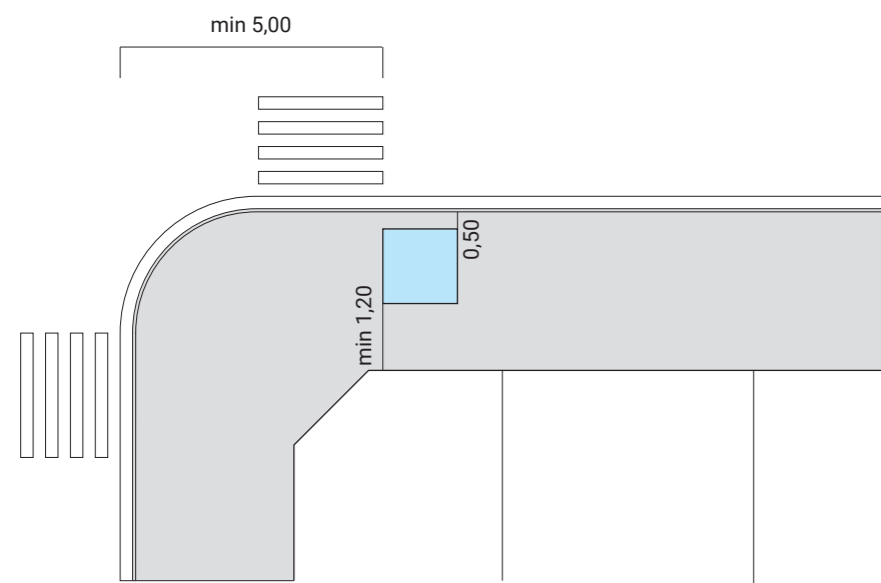
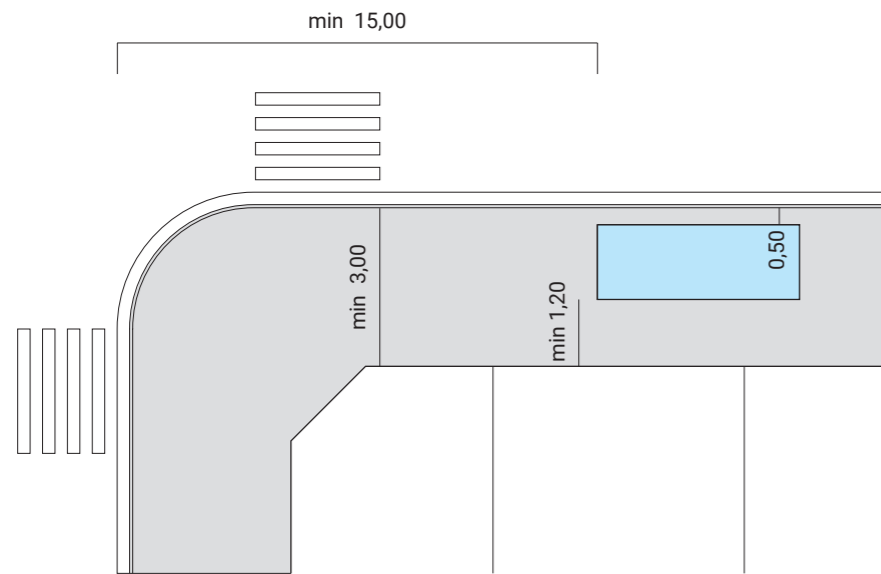
# Mobiliário

## Parâmetros métricos

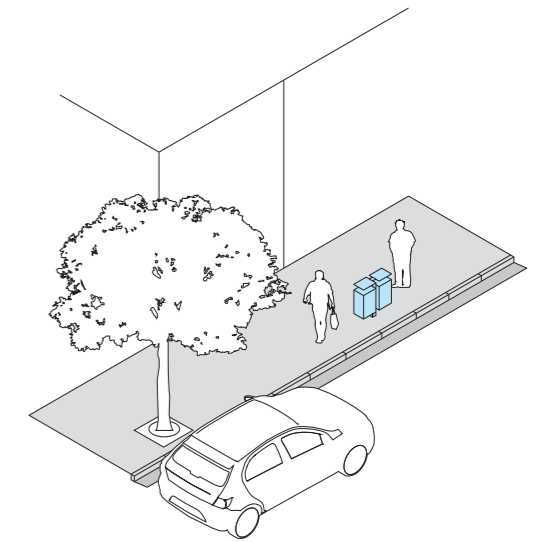
A implantação de mobiliário urbano deve seguir regras definidas na ABNT 9050/2015 e na Legislação Municipal, respeitando as distâncias mínimas conforme demonstrado nos desenhos ao lado, e sempre mantendo a faixa livre mínima,

uma distância mínima da guia para preservar a segurança do usuário, prever a infraestrutura (quando se tratar de mobiliário que necessitem luz ou água) subterrânea e prever mecanismos de ajustes quando implantado em vias de muita

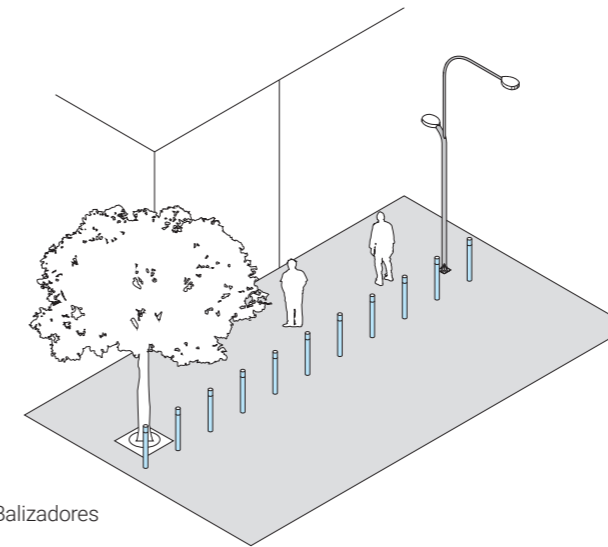
inclinação. A distância das esquinas também deve respeitar as exigências da legislação municipal, preservando a visibilidade e a segurança do usuário.



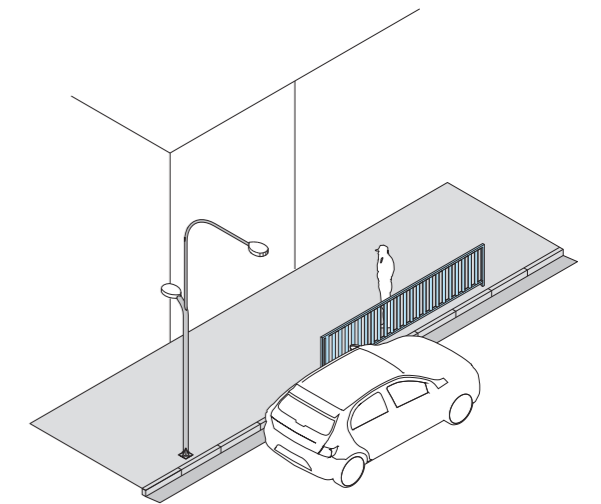
Bancos



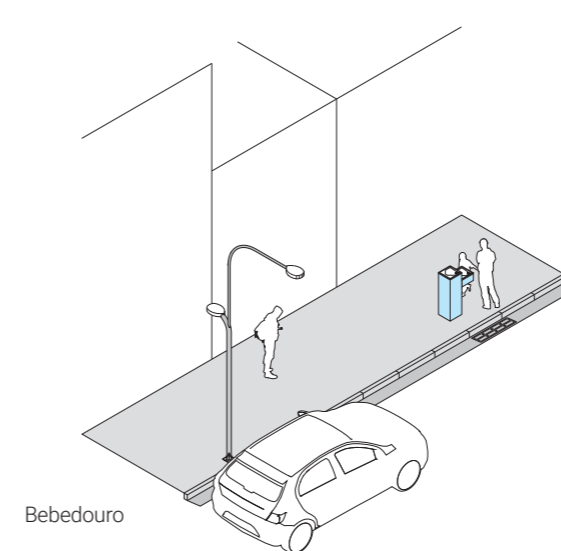
Lixeiras



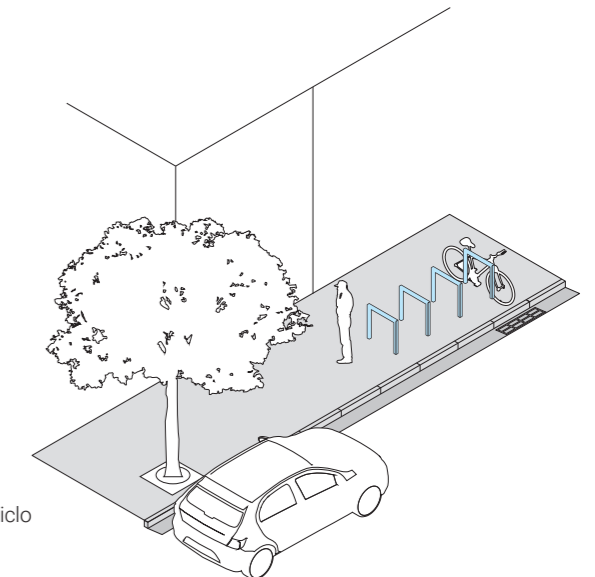
Balizadores



Guarda-corpo



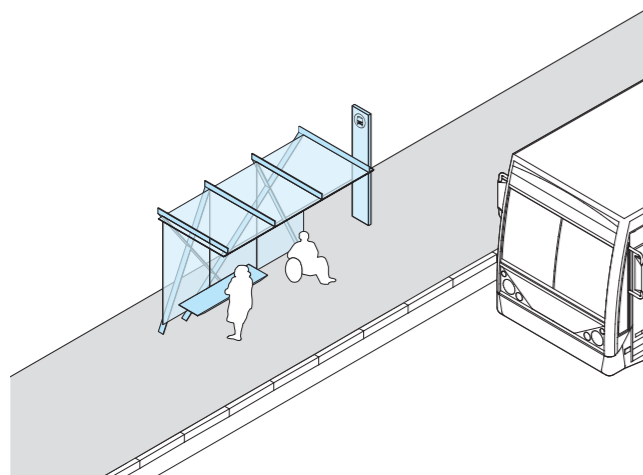
Bebedouro



Paraciclo

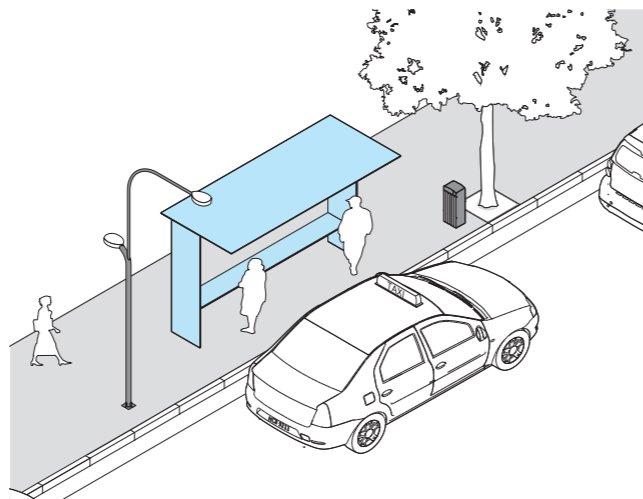
# Mobiliário

Elementos replicáveis



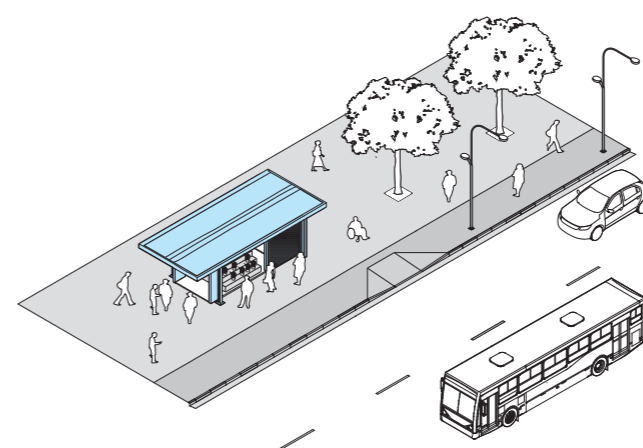
## Abrigo de Ônibus

Conforme o local, os pontos de paradas de ônibus devem receber abrigos para maior conforto do usuário e melhor demarcação de seu espaço. Atualmente existem quatro tipos diferentes de desenho para abrigo, contudo são análogos quanto à função, ocupação e implantação territorial. Os abrigos podem ser instalados de maneira isolada ou conjunta a outros abrigos e mobiliários – como lixeiras e paraciclos.



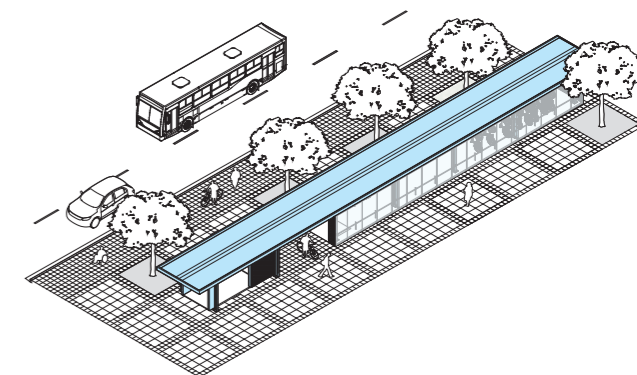
## Abrigo Táxi

Os abrigos em pontos de táxi são elementos de mobiliário urbano instalados em passeio público, para maior conforto de usuários e taxistas. Não existe padronização do desenho deste elemento e a responsabilidade sobre instalação e manutenção é de competência dos próprios taxistas, com anuência dos proprietários dos lotes limítrofes ao ponto. As solicitações são deliberadas pelo Departamento do Sistema Viário. Os padrões de implantação são orientados pela normativa da Comissão de Proteção à Paisagem Urbana, a qual informa qual o dimensionamento e posicionamento do passeio.



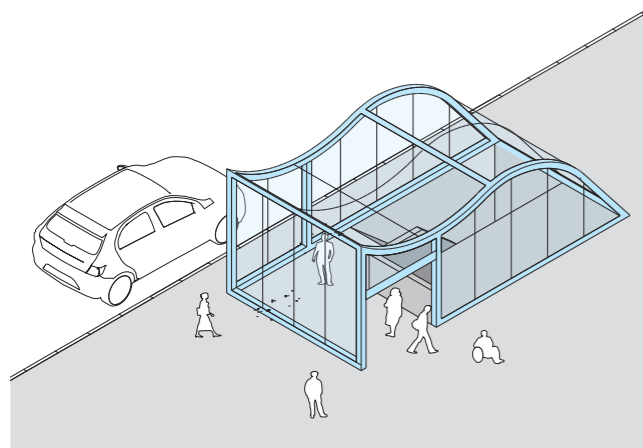
## Quiosque de apoio

A estrutura de quiosque apresenta multifuncionalidade à disposição do serviço público, tais como bancas de jornal, pontos de recarga de bilhetes, banca de flores, ponto de apoio e incentivo a atividades culturais, dentre outros. O quiosque pode apresentar variações quanto a sua dimensão, de acordo com a atividade exercida e em conformidade ao local implantado.



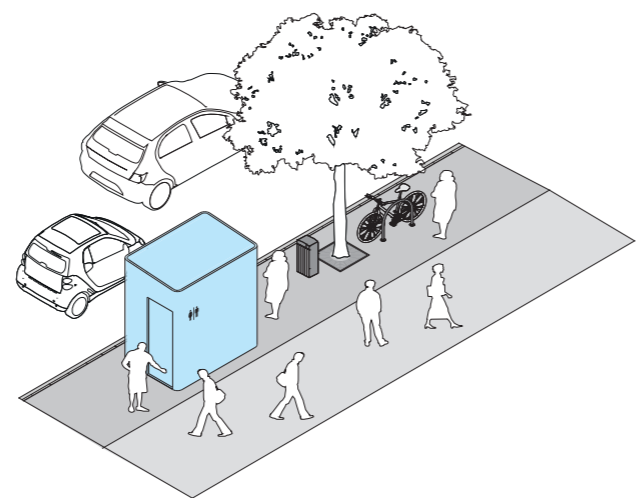
## Bicicletário

O bicicletário é um local apropriado e reservado ao estacionamento e guarda de bicicletas por períodos, de maneira pública e coletiva. Estes podem ser instalados em estacionamentos ou em vagas públicas para automóveis. Estas estruturas também podem ser empregues associadas ao empréstimo de bicicletas, de maneira sistêmica e pulverizada na cidade.



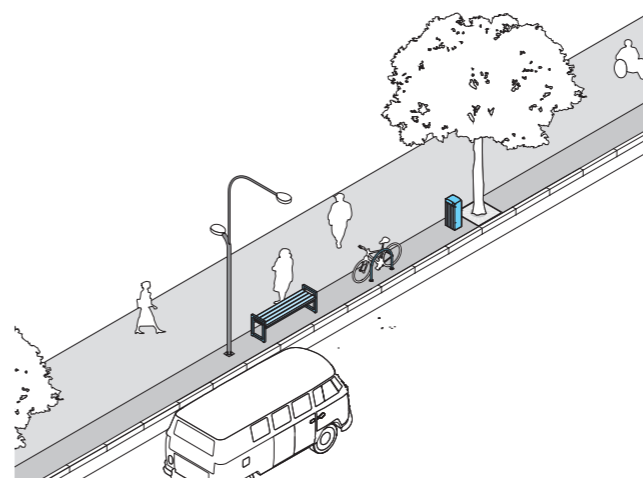
## Elementos de Acesso ao Metrô

Algumas estações do sistema metroviário apresentam seu acesso no passeio público. Podendo ser cobertos ou não, servem para a entrada e saída de passageiros, configurando-se, portanto, como locais de grande fluxo. Cabe destacar que o grande porte deste elemento demanda proporções generosas para o passeio público, de forma a comportar o grande volume de pedestres de maneira confortável e segura.



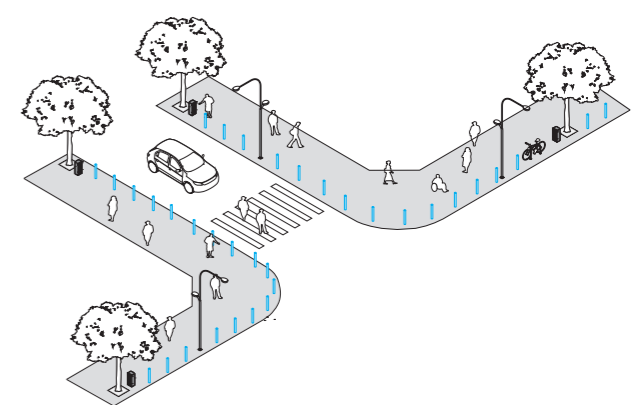
## Sanitário Público

Deve ser de acessibilidade universal composto por vaso, pia e trocador dobrável, para atender as necessidades básicas fisiológicas humanas, além de servir para higienização do rosto e das mãos e para troca de roupas e fraldas de crianças. Este equipamento é indispensável em espaços públicos de grande fluxo e longa permanência de pessoas.



## Mobiliário urbano básico

Consiste em uma série de objetos dispostos em locais públicos que qualificam o meio em que são instalados. Incluem bancos, papeiras e paraciclos – elementos mínimos para amparo e permanência dos transeuntes, bem como para qualidade do espaço público urbano.



## Balizadores

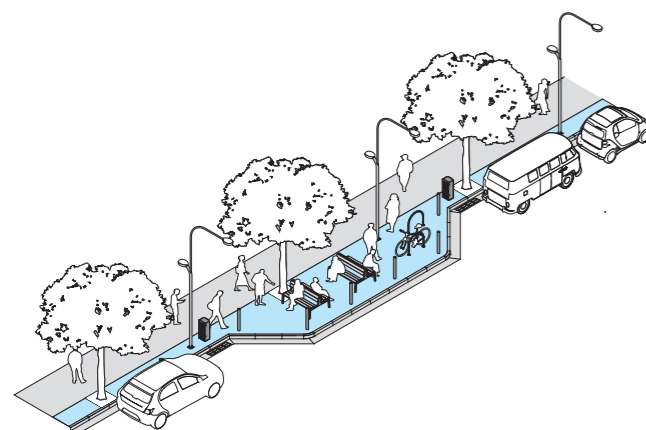
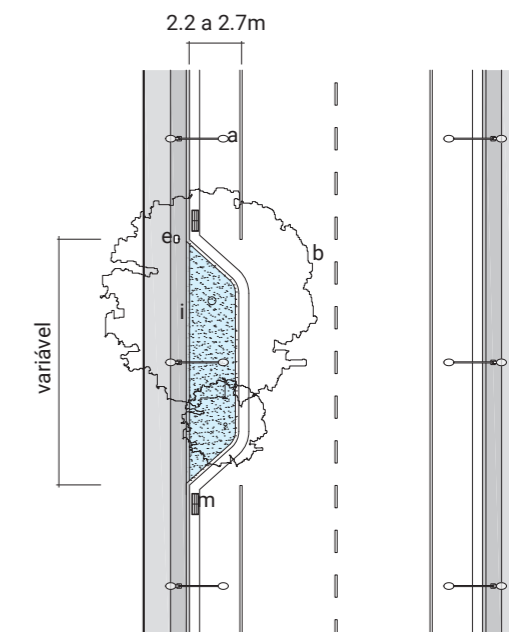
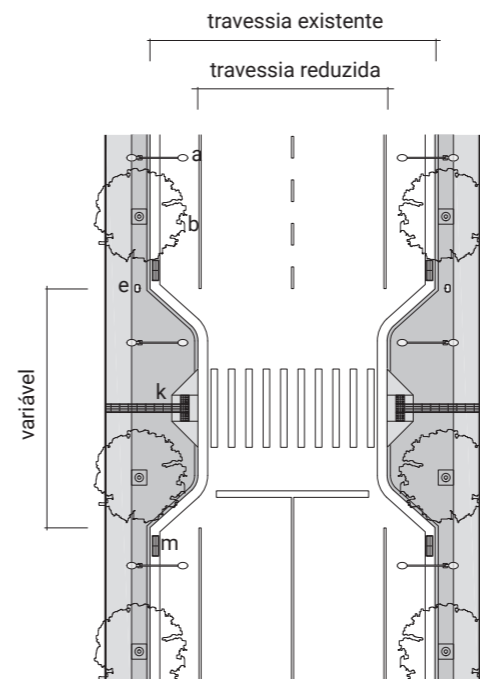
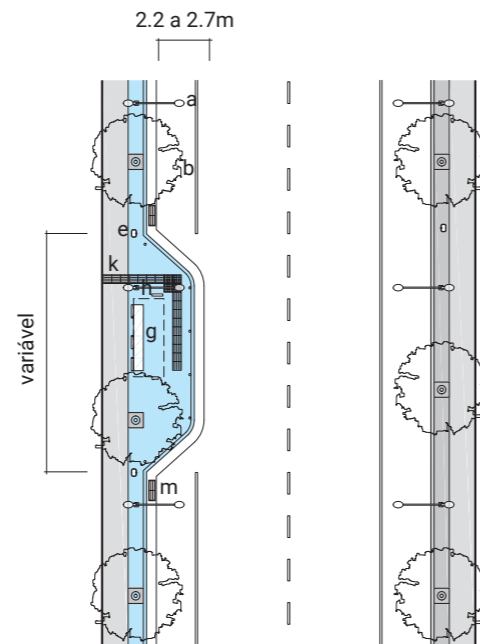
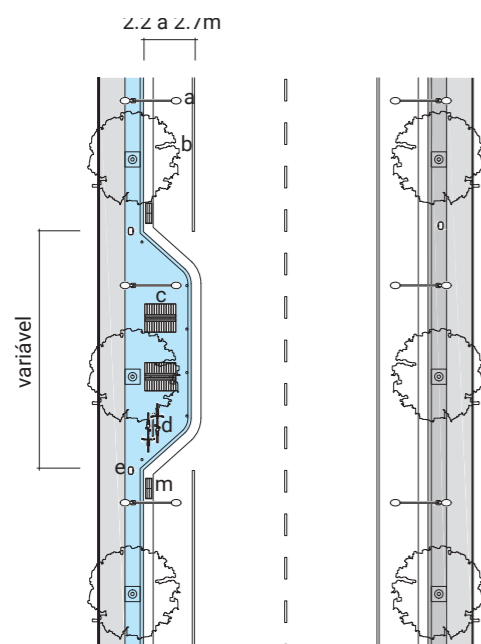
Os balizadores são elementos do mobiliário urbano que conduzem o tráfego e contribuem para a segregação dos diferentes modais de transportes e para a segurança do pedestre, além de servir como objeto controle de acesso. Os balizadores podem ser móveis ou fixos, com instalações subterrâneas e graus de resistência diferentes. Os elementos podem apresentar os mais variados desenhos e formas e podem ser instalados em esquinas, passeios públicos, praças, calçadões e leitos carroçáveis.

# Extensões

Ao longo do Passeio

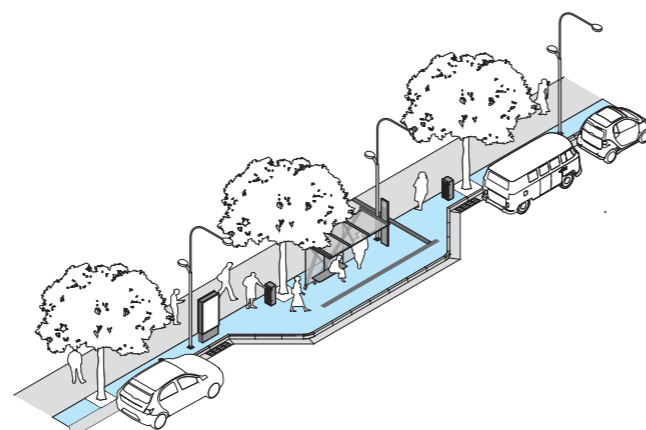
## Legenda

- |                        |                               |
|------------------------|-------------------------------|
| a. Poste de iluminação | h. Totem de publicidade       |
| b. Árvore              | i. Vegetação e área permeável |
| c. Banco               | j. Parklet                    |
| d. Paraciclo           | k. Piso tátil                 |
| e. Lixeira             | l. Semáforo                   |
| f. Balizador           | m. Drenagem                   |



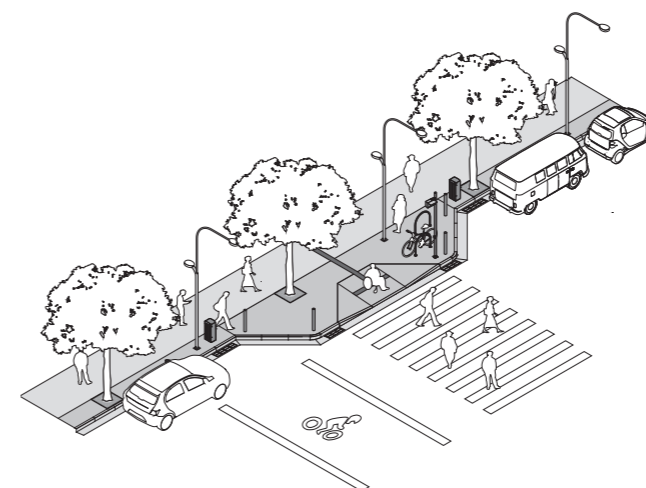
### Suporte à permanência

O espaço de suporte a permanências das pessoas deve ser criado de forma qualificada e sem interferência na faixa livre, para a instalação de bancos e outros mobiliários urbanos pertinentes.



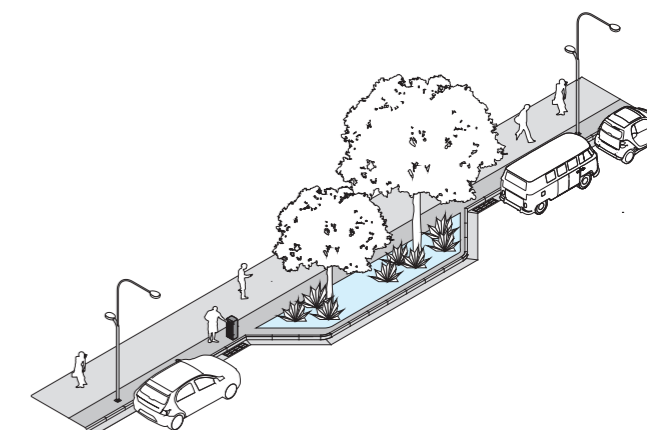
### Suporte ao transporte

O alargamento do passeio em meio de quadra pode ser usado para a instalação de abrigos de ônibus, dando mais proteção ao pedestre no embarque e desembarque. É uma solução para passeios estreitos, de vias congestionadas, sem faixa exclusiva para ônibus. Este espaço pode ser também utilizado para alocar equipamentos de maior porte, tais como quiosques.



### Suporte à travessia em rampa

É uma das maneiras de diminuir a extensão da travessia e de aumentar a segurança do pedestre. Esta intervenção demarca mais claramente a travessia, tornando o pedestre mais visível ao automóvel e vice versa, e pode ser aplicada em diferentes situações.



### Alargamento de Passeio para Implantação de Vegetação

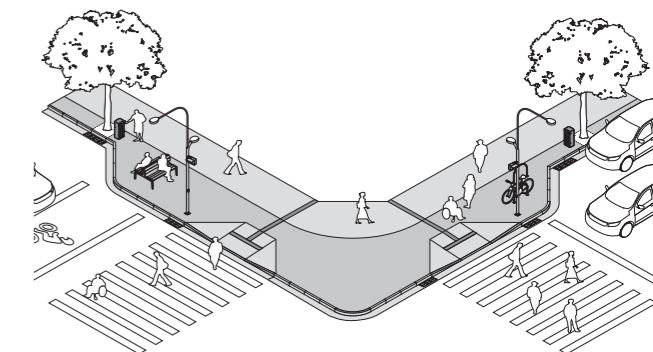
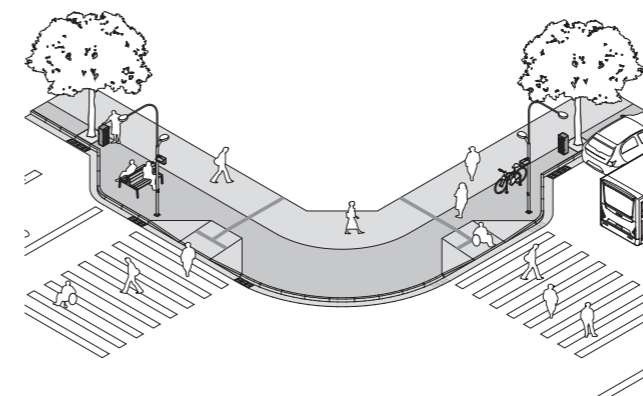
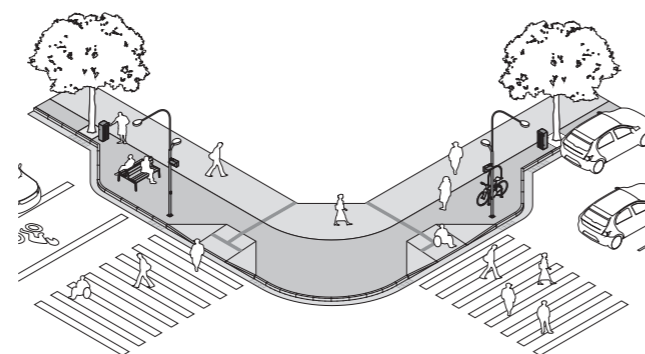
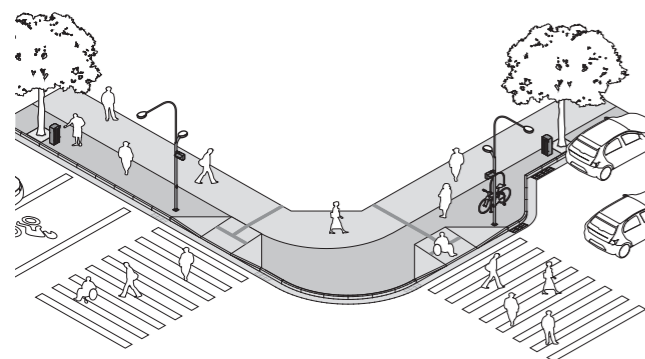
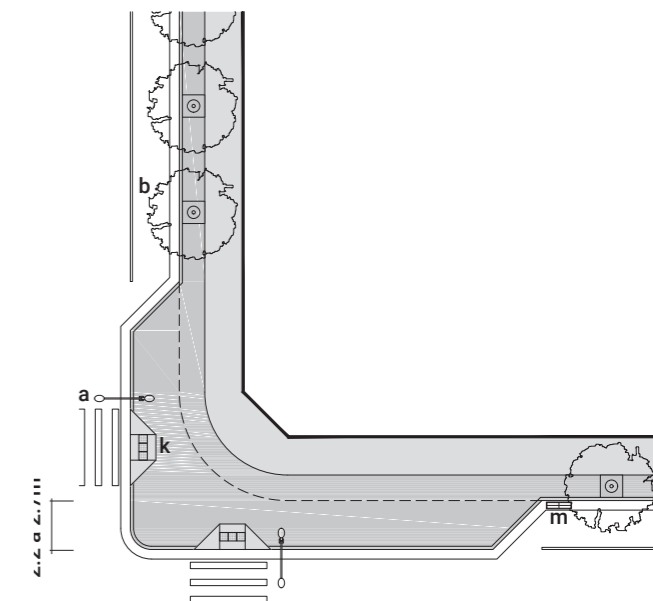
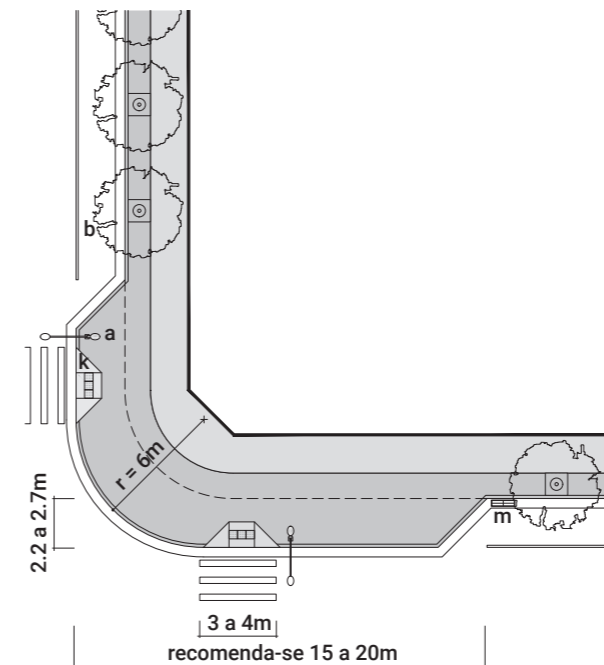
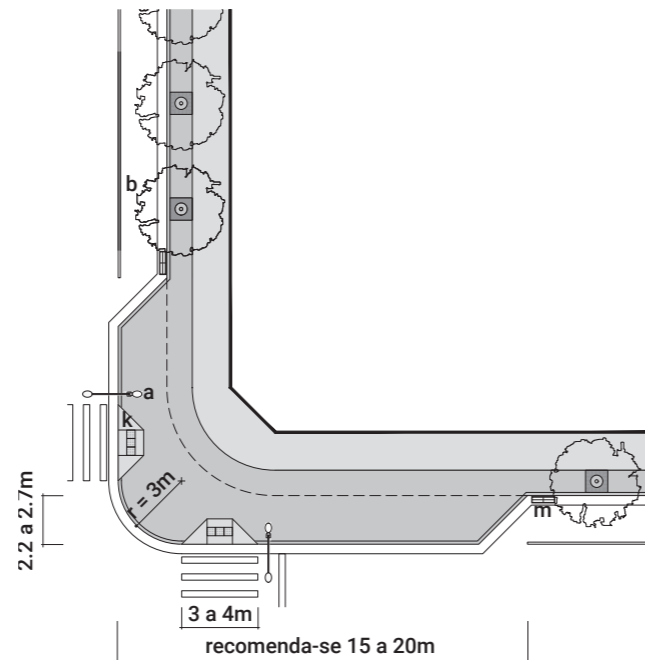
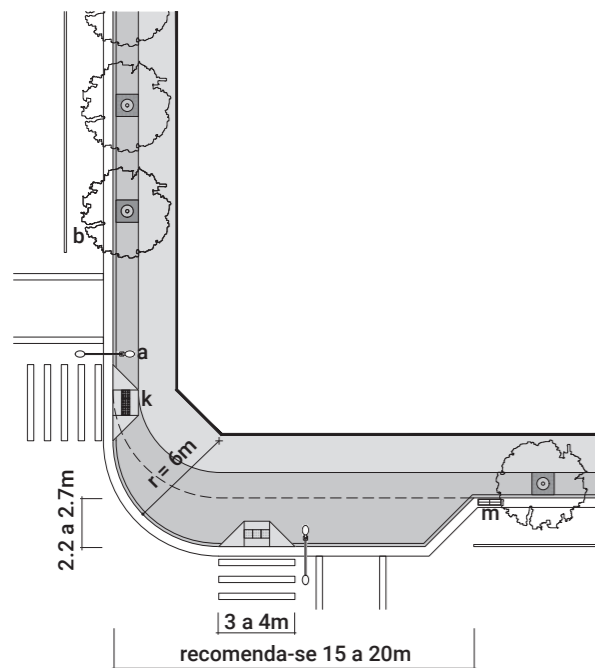
O alargamento do passeio em meios de quadra pode ser usado para implantar vegetação, promovendo áreas de sombra e conforto aos usuários. As árvores devem ser plantadas de maneira coordenada e planejada, na porção ampliada da calçada. Esta estratégia está associada à importância conferida ao aspecto ambiental no tecido urbano.

# Extensões

## Esquinas

### Legenda

- |                        |                               |
|------------------------|-------------------------------|
| a. Poste de iluminação | h. Totem de publicidade       |
| b. Árvore              | i. Vegetação e área permeável |
| c. Banco               | j. Parklet                    |
| d. Paraciclo           | k. Piso tátil                 |
| e. Lixeira             | l. Semáforo                   |
| f. Balizador           | m. Drenagem                   |
| g. Ponto de ônibus     |                               |



### Ampliação em um dos eixos da esquina

Consiste na ampliação de uma das calçadas da esquina. Esta solução pode ser adotada em esquinas cujos passeios são descontínuos ou em que o fluxo de pedestres em um sentido é mais intenso do que em outro.

### Ampliação de esquina com raio de 3m

Este modelo é mais adequado para veículos de pequeno porte. O raio menor induz a redução da velocidade dos veículos, o que consequentemente garante o aumento da segurança do pedestre na sua travessia.

### Ampliação de esquina com raio de 6m

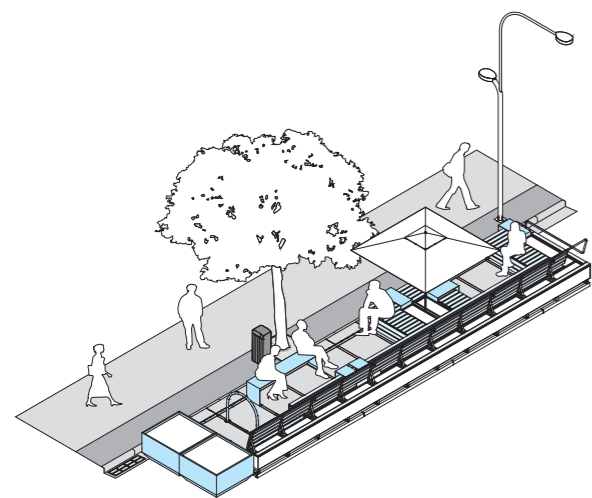
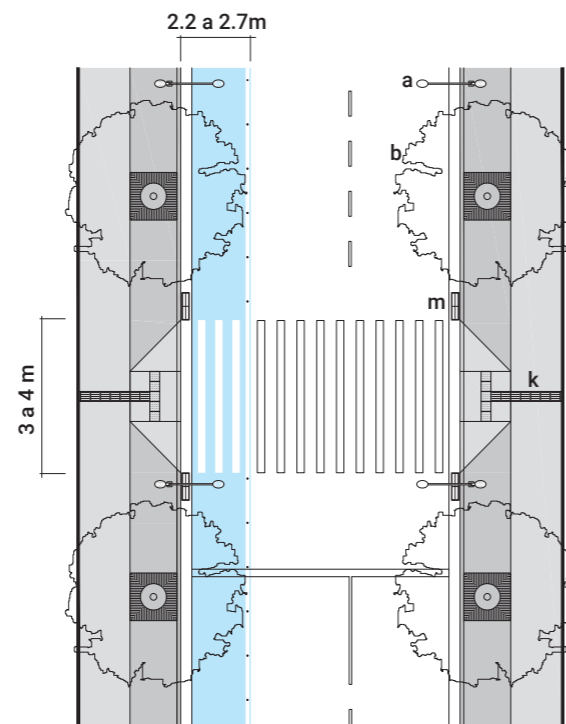
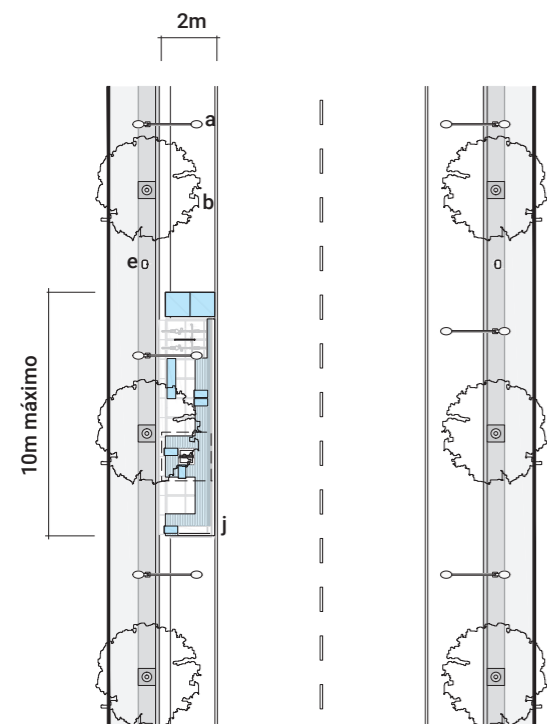
Neste caso específico, o raio é maior devido à necessidade de curva de veículos de maior porte, como ônibus ou caminhão. Esta solução é a mais recorrente no desenho da cidade.

### Ampliação com raio mínimo

Quando não há conversão de veículos na esquina em questão, a ampliação da calçada pode ser feita com raio reduzido, podendo ser de apenas 1m.

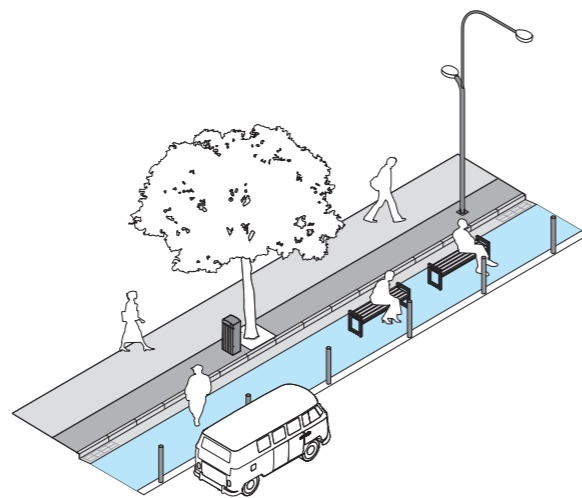
# Extensões

Temporárias



## Parklet

O parklet é um alargamento temporário de calçada, por meio da implantação de plataforma sobre a área antes destinada a automóveis. Pode ser equipado com bancos, floreiras, mesas, cadeiras, paraciclos e outros elementos de mobiliário. O parklet também pode funcionar como piloto de transformação efetiva, cuja finalidade está no lazer e no convívio.



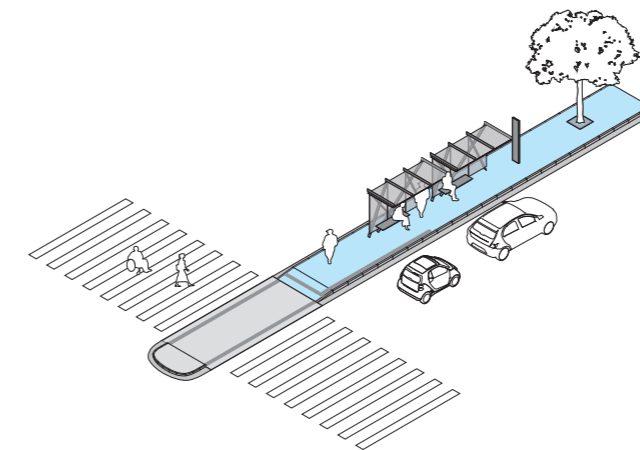
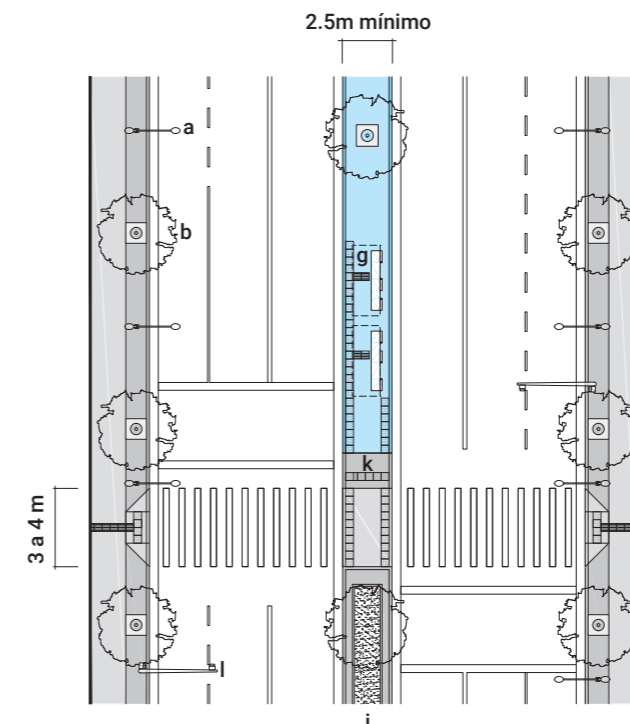
## Pintura sobre leito carroçável

Extensão do passeio público por meio de pintura de faixa no leito carroçável com apoio de balizadores que garantem a segurança do pedestre. De caráter reversível, é adotada em intervenções piloto, ou seja, casos em que haverá estudo e avaliação de impacto e pós ocupação para instrumentar posterior intervenção definitiva.

# Canteiro Central

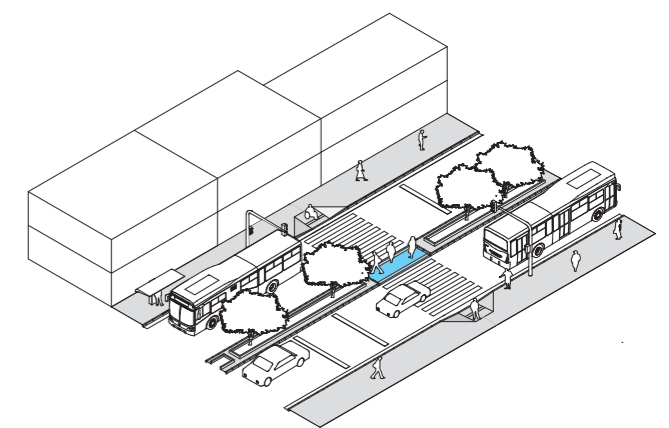
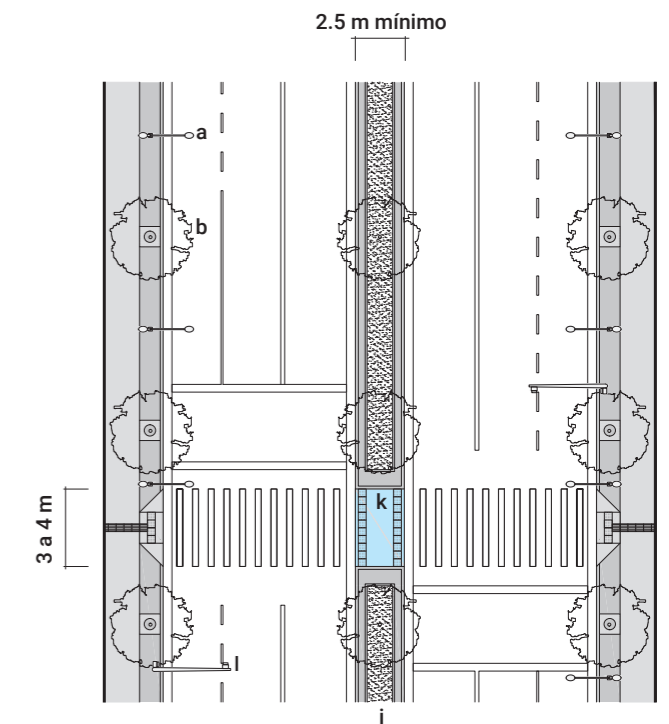
## Legenda

- a. Poste de iluminação
- b. Árvore
- c. Banco
- d. Paraciclo
- e. Lixeira
- f. Balizador
- g. Ponto de ônibus
- h. Totem de publicidade
- i. Vegetação e área permeável
- j. Parklet
- k. Piso tátil
- l. Semáforo
- m. Drenagem



## Suporte ao transporte

O espaço divisor entre os sentidos de circulação da via, conhecido popularmente como canteiro central, tem grande serventia, sobretudo em porções do território que apresentam corredores de ônibus. Essas regiões de canteiro aumentam a segurança de circulação dos veículos, servem de locais para a instalação de abrigos de paradas de ônibus e, em determinadas regiões, como elemento de apoio à travessia de pedestres – como área de contenção ou ilha de espera, permitindo a travessia em duas etapas.



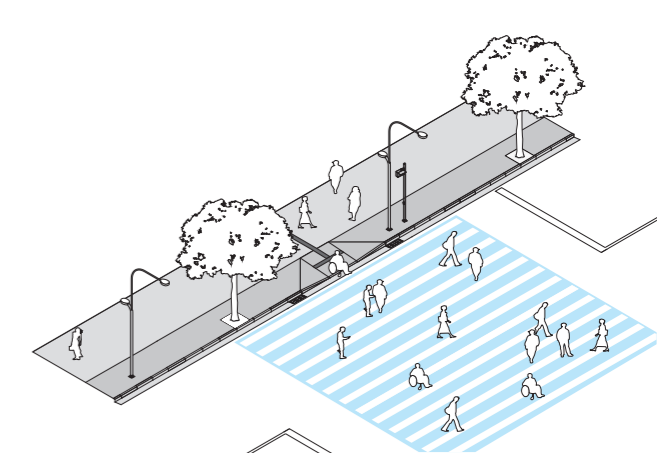
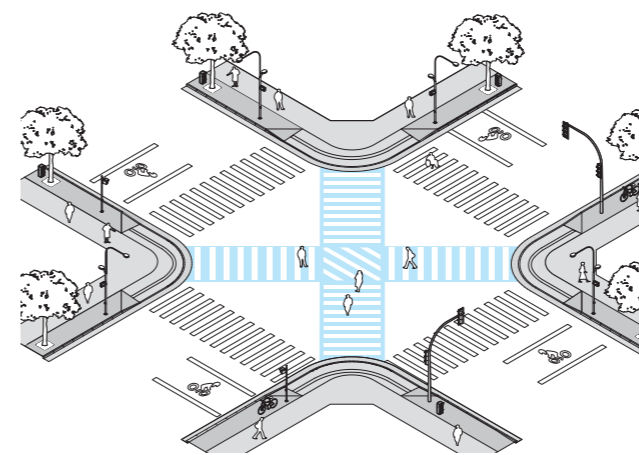
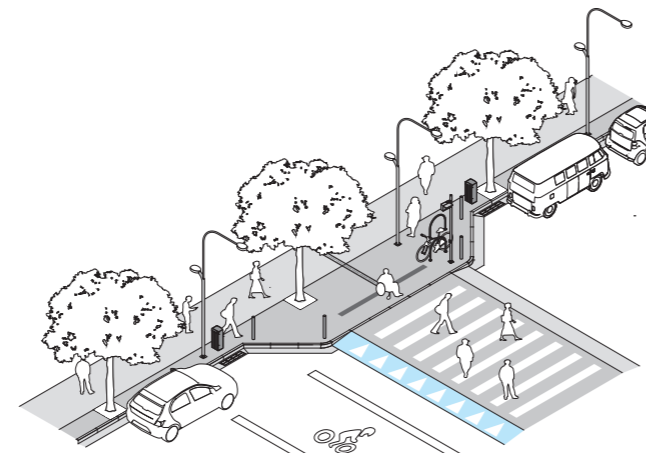
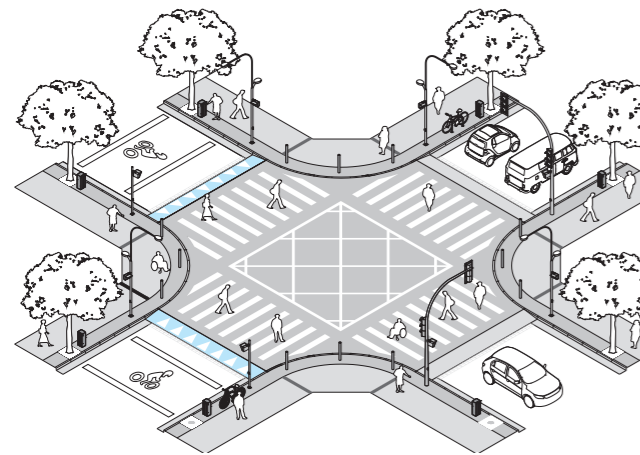
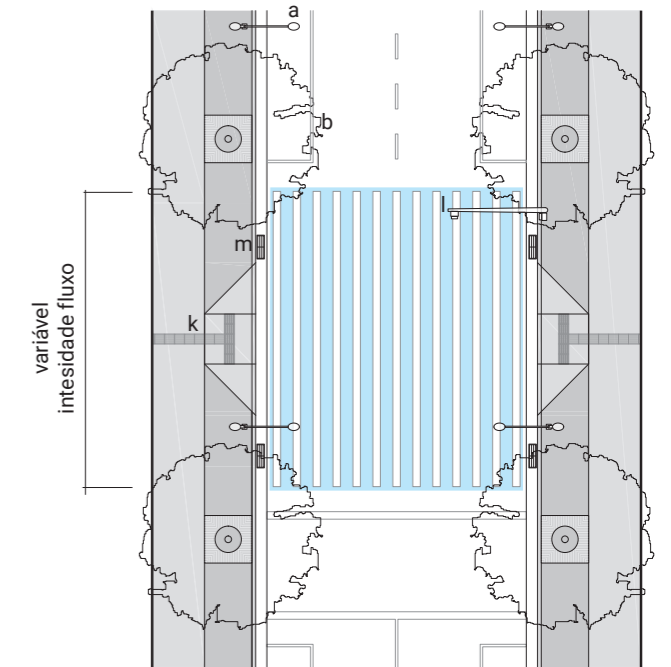
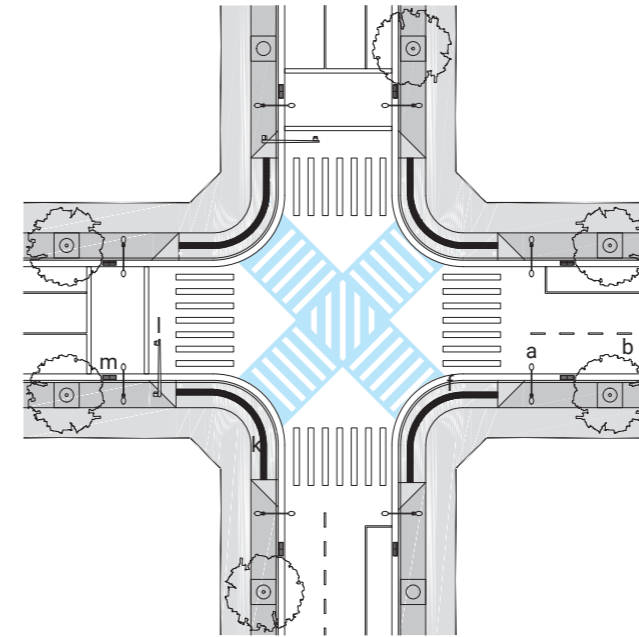
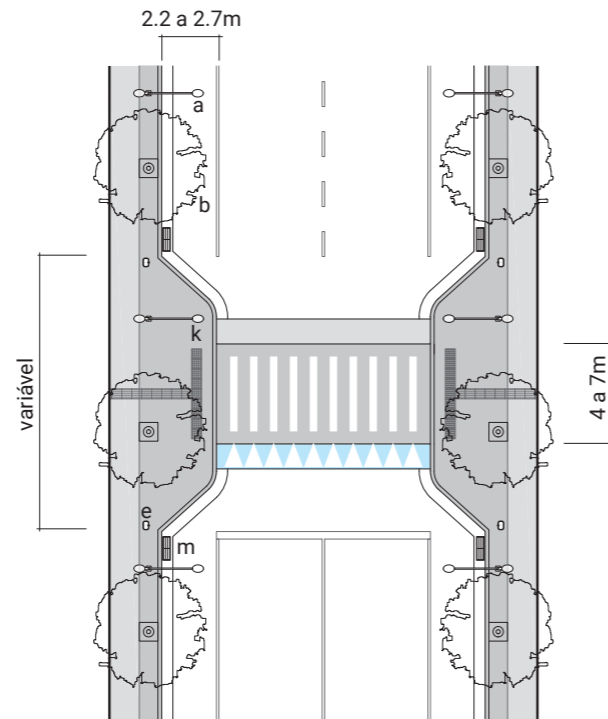
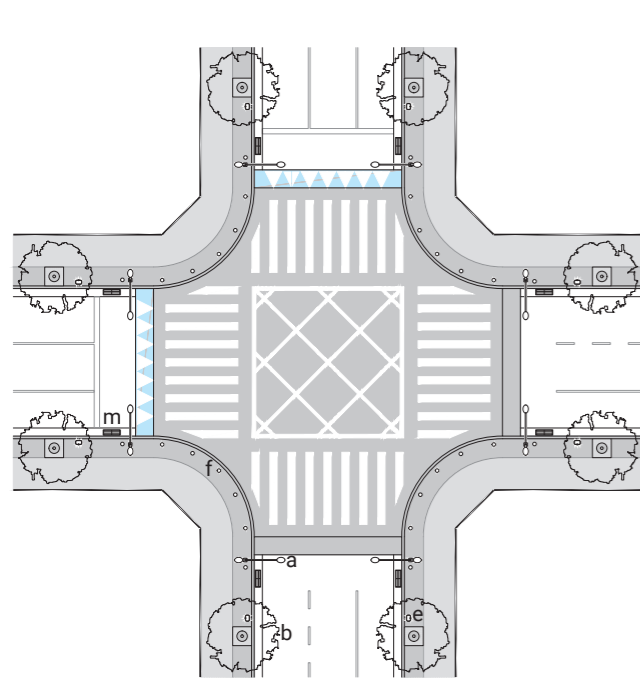
## Ilha de Refúgio

Inicialmente as ilhas de refúgio foram concebidas como elemento separador viário, ao longo dos anos foram providas de áreas ajardinadas. Além disso, possuem a função de diminuir distancia de travessias e em alguns trechos, abrigar pedestres que aguardam para atravessar. É um elemento que possui função de segurança e conforto aos usuários.

# Travessias

## Legenda

- |                        |                               |
|------------------------|-------------------------------|
| a. Poste de iluminação | h. Totem de publicidade       |
| b. Árvore              | i. Vegetação e área permeável |
| c. Banco               | j. Parklet                    |
| d. Paraciclo           | k. Piso tátil                 |
| e. Lixeira             | l. Semáforo                   |
| f. Balizador           | m. Drenagem                   |



### Esquina Elevada

A esquina elevada consiste em nivelar o leito carroçável à altura do passeio público ao longo de todo o cruzamento. Em determinadas situações, a adoção deste elemento pode representar uma boa solução de projeto, pois facilita a locomoção de cadeirantes e diminui a velocidade do veículo automotor. A esquina elevada pode ser aplicada em locais que não apresentem grande volume de circulação veicular e é importante que seja considerado remanejamento da drenagem para sua implantação.

### Faixa Elevada

A faixa elevada consiste no nivelamento do trecho de travessia à altura do passeio, facilita a locomoção do pedestre, sobretudo daqueles com mobilidade reduzida. Esse sistema também contribui com a segurança do pedestre, pois induz a diminuição de velocidade do veículo. Sua aplicação deve ser verificada junto aos órgãos competentes (CET) para avaliação em relação ao fluxo de veículos na via em questão.

### Faixa de Pedestres Diagonal

Este sistema estabelece um caminho seguro no sentido não ortogonal do cruzamento, através do traçado de uma nova faixa e da mudança no tempo semafórico. A identificação da vontade do pedestre e a sua legalização reflete imediatamente no ganho de segurança. Em determinados cruzamentos o volume e a intenção de travessia podem justificar a aplicação da faixa em diagonal.

### Ampliação de Faixa de Pedestres

Esta intervenção visa adequar a faixa existente de acordo com o volume de pedestres. É implementada por meio da ampliação da área de travessia, uma vez que o espaço ocupado pela faixa reflete diretamente na segurança do pedestre: quanto maior a área de travessia, maior será a segurança. A faixa deve abrigar a travessia simultânea nos dois sentidos feita por pedestres, cadeirantes, carrinhos com bebês, dentre outros.

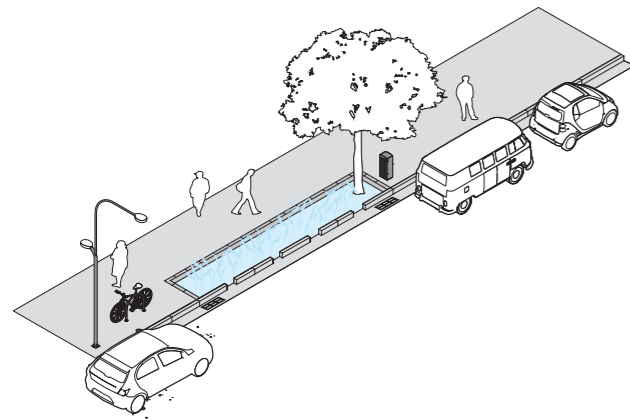


# Infraestrutura Ambiental

Um componente essencial para a vida saudável na cidade é a área verde, e o município possui um índice baixo de área verde por habitante. A falta de áreas permeáveis também contribui para diversos problemas, entre os quais os

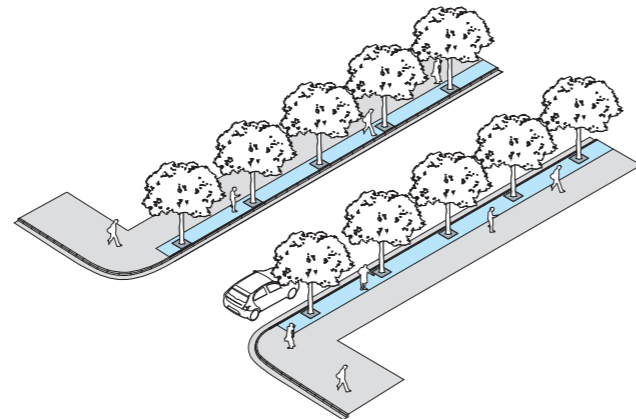
alagamentos. O projeto de arborização urbana deve ser coordenado com os demais elementos existentes no passeio público para minimizar as possibilidades de conflitos. A presença da arborização e de áreas verdes é imprescindível

para um ambiente saudável e qualificado, além de contribuir com as funções de microclima, microdrenagem e sombreamento da cidade.



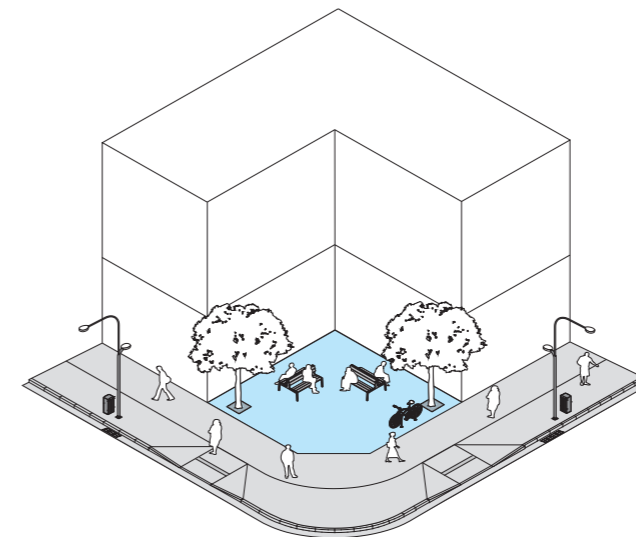
## Jardins de Chuva

Os jardins de chuva diferem-se das calçadas verde, por possuírem a capacidade de armazenamento e escoamento de águas pluviais e contribuem para melhoria do microclima e da microdrenagem urbana. Podem ser instalados em diversos locais, desde que o solo seja compatível com a sua função.



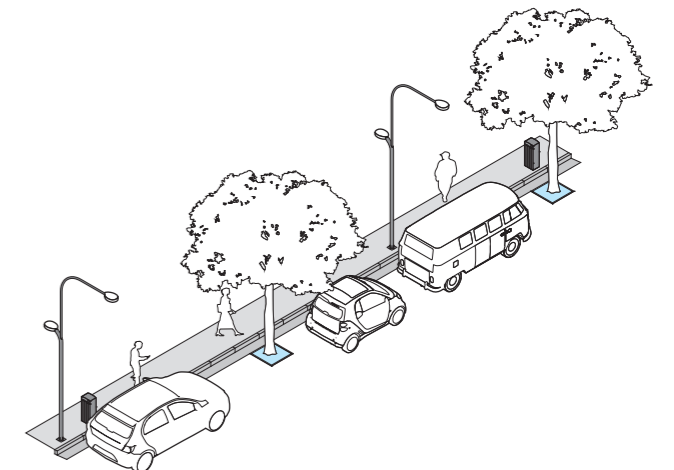
## Corredor Verde

A principal característica dessa intervenção é conectar porções significativas naturais ambientais da cidade, por meio da arborização e de áreas verdes. Com a construção do corredor verde procura-se preservar e proteger pequenas espécies da fauna local. A adoção dos corredores verdes representa um importante avanço das questões ambientais no projeto urbano.



## Praças em terrenos residuais

Terrenos residuais produzidos pela implantação de sistemas viários complexos podem ser reconfigurados como praças. Estas áreas são de grande valia para a cidade, pois apresentam proporções adequadas a diversos usos urbanos, fazendo com que a requalificação represente grande impacto em regiões já saturadas da cidade. A construção de elementos públicos nestes espaços demanda intervenção viária, reduzindo a velocidade do automóvel e instaurando locais seguros de travessia.



## Arvlets

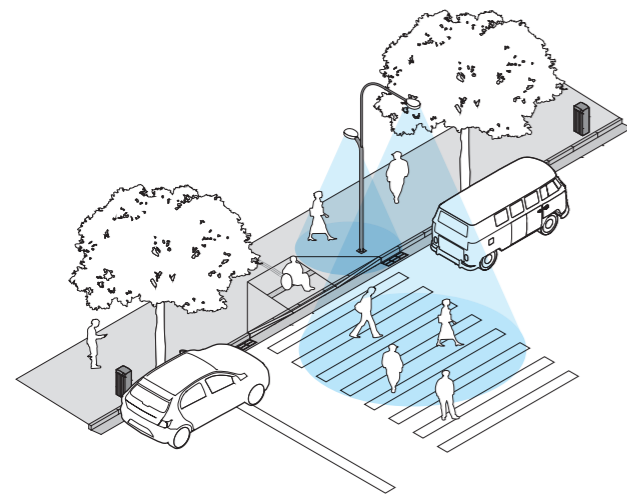
Terrenos residuais resultantes da implantações complexas podem ser reconfigurados como praças. Estas áreas são de grande valia para a cidade, pois apresentam proporções adequadas a diversos usos urbanos, podendo abrigar áreas de estar e lazer, bicicletários, quiosques, etc.

# Qualificação de Infraestrutura

A cidade passou ao longo de sua história por diversos processos de instalação de infraestrutura, desde a instalação da iluminação pública à gás até a adoção da fibra ótica como condutor de informações. Entretanto a implan-

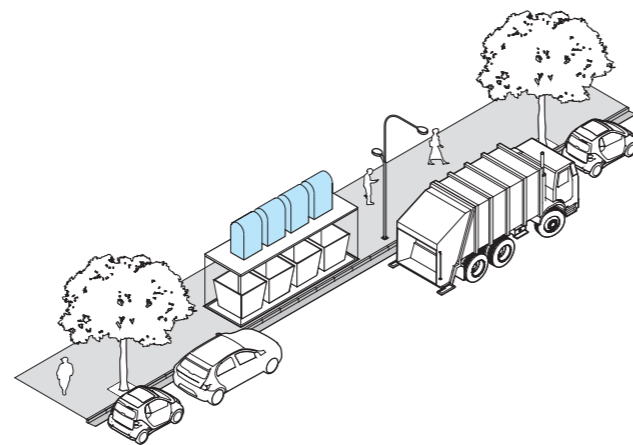
tação destes processos ocorreram de forma desintegrada e descoordenada ocasionando em sobreposição e de redes, e interferências em excesso na paisagem. O processo de qualificação da infraestrutura organiza, disciplina,

coordena e planeja as instalações de infraestrutura da cidade, com o intuito de melhorar os acessos, centralizar as instalações diminuindo sua interferência negativa na paisagem urbana da capital.



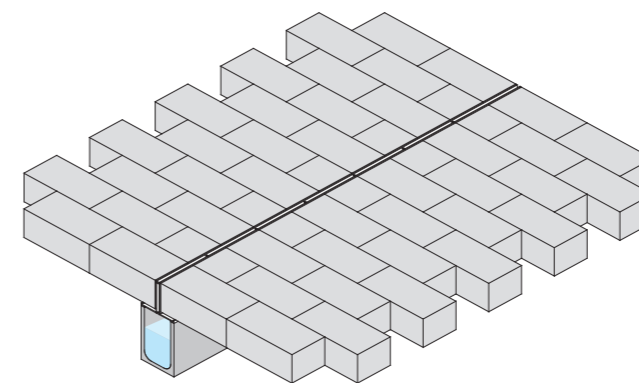
## Iluminação pública

O sistema de iluminação pública compreende a iluminação de passeios, leitos e espaços públicos, de maneira geral. A iluminação presta diversas funções: no aspecto prático da visualização em momentos de escuridão, facilita a identificação de obstáculos e elementos, contribui para a segurança pública e da mobilidade. A implantação do sistema de iluminação requer planejamento adequado que leve em conta critérios como área de abrangência, manutenção e custo de funcionamento.



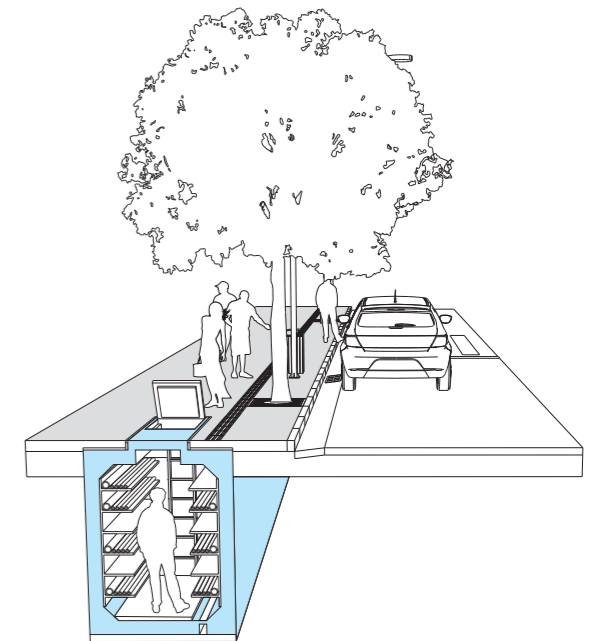
## Sistema de coleta de resíduos

A geração de resíduos sólidos é um desafio e sua coleta pode gerar incômodos. Uma opção para aprimorar o sistema de coleta de resíduos sólidos são as lixeiras enterradas. Esta proposta consiste em estabelecer um ponto na região destinado para descarte de lixo doméstico, tendo uma lixeira como porta de entrada e um sistema de armazenagem no subsolo. Este sistema também facilita e agiliza o serviço de coleta, por concentrar o descarte em um único ponto e por apresentar capacidade de armazenagem, suficiente para estocar o lixo de maneira correta por tempo maior.



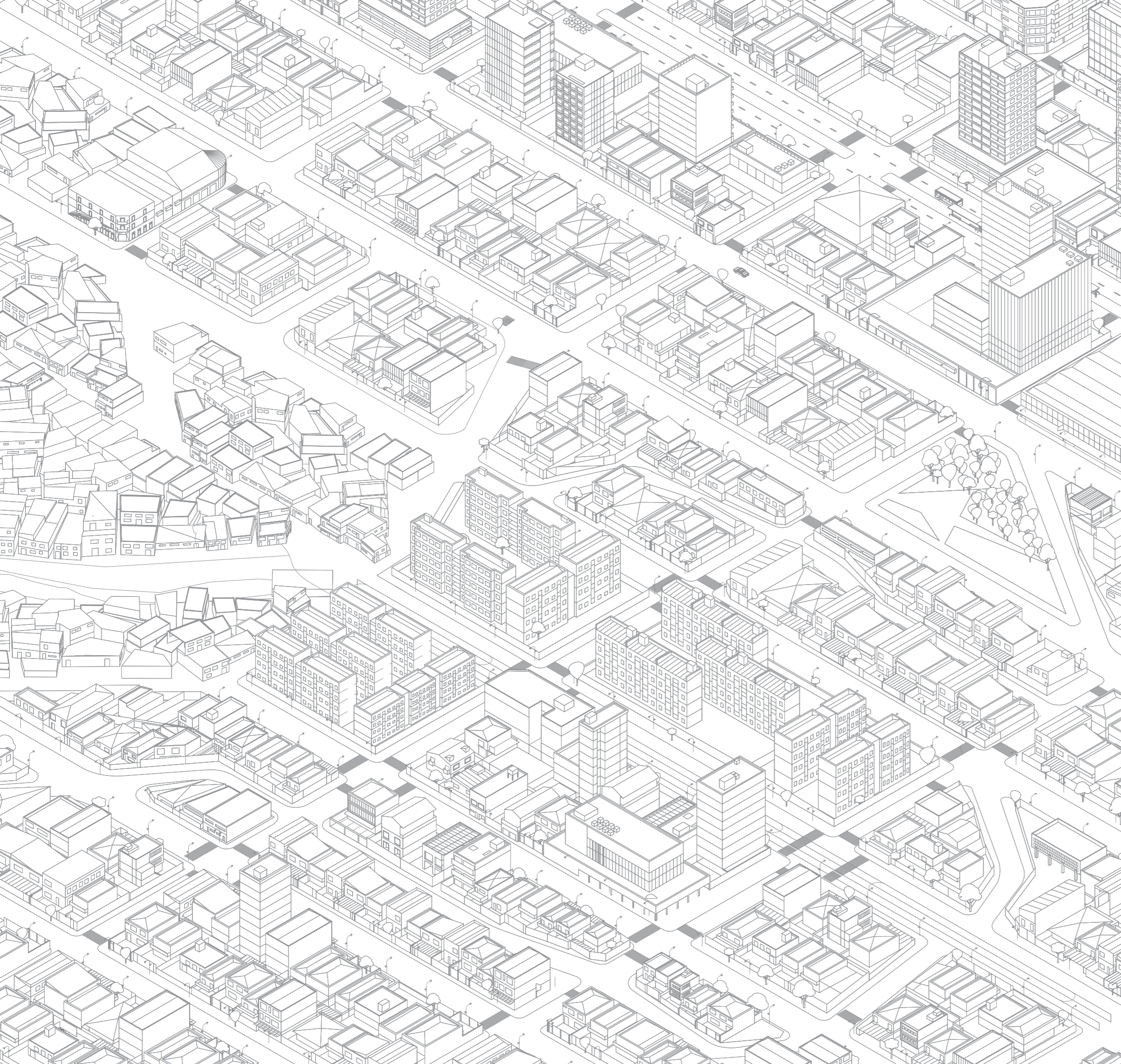
## Drenagem superficial

A água proveniente de precipitação deve ser conduzida a rios e elementos naturais receptores. Para tanto se faz necessária a implantação de um sistema de drenagem superficial, que engloba diferentes estruturas de captação e condução das águas pluviais. O canal oculto é um sistema de drenagem superficial que consiste na composição de 2 peças principais, grelha em "T" ou em "L" que minimiza o impacto visual na superfície e canaleta em concreto polimérico para armazenar e encaminhar a água a rede existente. A capacidade do canal varia de acordo com a necessidade de cada via, assim como a quantidade de canais de drenagem.



## Enterramento de redes e galerias técnicas

A instalação subterrânea apresenta algumas características muito positivas em relação à rede aérea. Sua baixa exposição minimiza problemas, tais como, manutenção e segurança. As galerias técnicas são complementares ao enterramento das redes, promove o acesso a manutenção e organizam as redes que percorrem as ruas. A galeria também diminui a necessidade da recorrente abertura do pavimento e seu posterior fechamento.



# 04

## Referências

Manuais  
Bibliografia  
Legislação

# Manuais



## Manual Técnico de Arborização - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Uma boa arborização é essencial à qualidade de vida em uma metrópole como São Paulo. Cientes da necessidade de estabelecer normas técnicas para promover a implantação da arborização no espaço público, prevenindo assim as distorções causadas pela falta de planejamento, técnicos da Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Secretaria das Subprefeituras se reuniram para estabelecer e editar diretrizes relacionadas a projetos e implantação de arborização em vias e áreas livres públicas.

A arborização urbana parte do conceito de Florestas Urbanas, surgido na América do Norte, na década de 1.960, compreendendo quaisquer formas de vegetação nos espaços livres urbanos, de forma a conectar fragmentos florestais próximos, criando uma rede mais equilibrada de ecossistemas.

Este Manual considera os aspectos biológicos, referentes às árvores, e também os aspectos físicos, referentes ao local onde se pretende plantar, e cria parâmetros específicos para arborização, possibilitando a escolha das espécies de árvores para cada situação.

No final do Manual, consta todas as legislações vigentes para arborização no município de São Paulo, onde podem ser encontradas todas as diretrizes para tais questões.



## Manual Operacional para Implantar Um Parlet em São Paulo

Para facilitar a compreensão da legislação e esclarecer ao munícipe as etapas do processo de implantação de um parklet, visando incentivar a adesão a essa política e assim ampliar a oferta de espaços públicos qualificados na cidade, a SP Urbanismo elaborou o Manual Operacional Para Implantar Um Parklet Em São Paulo, apresentando todas as informações necessárias para realização do projeto, por meio de diagramas explicativos e resumos das recomendações e exigências.

São abordados critérios e diretrizes para guiar o proponente por cada etapa do processo, como a escolha do lugar de implantação, as características do projeto, a logística da construção e a gestão do parklet, contribuindo para que o resultado final seja um espaço que qualifique a paisagem urbana e promova oportunidades de descanso e convivência para a população. Além disso, o Manual esclarece quais são os documentos necessários para a solicitação, indicando os trâmites do pedido inicial até a autorização de implantação e assinatura do termo de cooperação.



## Manual Ilustrado de Aplicação da Lei Cidade Limpa

Para simplificar o acesso às informações e facilitar a compreensão, aplicação e monitoramento da Lei Cidade Limpa por toda a sociedade, a Prefeitura da Cidade de São Paulo desenvolveu o Manual Ilustrado de Aplicação da Lei Cidade Limpa e normas complementares. O Manual reúne as regras definidas pela Lei Municipal nº 14.223/2006, decretos e resoluções dela decorrentes, para a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo.

Nele podem ser consultados os objetivos, diretrizes e estratégias da ordenação da paisagem urbana, definições e regras para a inserção de anúncios, intervenções artísticas e urbanas, funcionamento e modalidades de termos de cooperação, procedimentos para licenciamento e aprovação de elementos a serem inseridos na paisagem e também as infrações e penalidades previstas. As informações são acompanhadas de indicação das normativas relacionadas, facilitando a busca pelos artigos de leis, decretos e resoluções que dispõem sobre cada assunto.

Há, ainda, informações sobre a Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, instância de participação popular responsável pelo acompanhamento das políticas públicas referentes à paisagem da cidade.



## Conheça as Regras Para Arrumar sua Calçada – Passeio Livre

Em janeiro de 2012 foi regulamentada pela Prefeitura Municipal a Lei nº 15.442, que dispõe sobre os passeios públicos. A fim de que o regimento presente na legislação fosse melhor disseminado e traduzido para meios mais simples e acessíveis, a PMSM, através da Secretaria de Coordenação das Subprefeituras, lançou a Cartilha "Conheça as regras para arrumar sua calçada – passeio livre".

A cartilha aborda o novo ordenamento do espaço físico do passeio público, com a divisão da calçada em três faixas: faixa de serviço, para colocação de mobiliário e demais estruturas; faixa livre, exclusiva para circulação; e faixa de acesso, em frente ao imóvel.

A partir dessa forma de organização aplicada aos passeios nas mais diversas larguras e tipologias, a cartilha apresenta especificidades técnicas para as soluções possíveis conforme as diferentes necessidades apontadas, por exemplo com conteúdos relativos a inclinação de escadas, escoamento de água, largura mínima da faixa livre, além do rebaixamento do passeio para travessia do pedestre cadeirante ou com malas e carrinhos. São indicados não apenas os materiais recomendados, como também as formas de execução e manutenção, pensando ainda na interface do passeio com elementos verdes e arbóreos.

É importante destacar as atenções que a cartilha traz acerca das pessoas com algum tipo de deficiência física, a fim de tornar o passeio público um lugar plenamente inclusivo para o acesso de toda a população.

# Bibliografia

## Prefeitura do Município de São Paulo

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – PMSP. **Cadernos das Subprefeituras** – Material de apoio para Revisão Participativa dos Planos Regionais das Subprefeituras. São Paulo: PMSP – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU, 2016.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – PMSP. **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo**: lei municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014; texto da lei ilustrado. São Paulo: PMSP, 2015.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – PMSP. **Cartilha do Pedestre**. São Paulo: PMSP – Secretaria Municipal de Transportes, 2016.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – PMSP. **Manual Técnico de Arborização Urbana**. 3ª Ed. São Paulo: PMSP – Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, 2015. Disponível em: prefeitura.sp.gov.br/arborizacaourbana

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – PMSP. **Manual Ilustrado de Aplicação da Lei Cidade Limpa e normas complementares**. São Paulo: PMSP – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU, 2016. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/10/Cartilha-Lei-Cidade-Limpa.pdf>

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – PMSP. **Catálogo de Intervenções Urbanas: Território CEU**. Disponível em: [http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/04/TER-CEU\\_CATALOGO\\_r1.pdf](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/04/TER-CEU_CATALOGO_r1.pdf)

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – PMSP. **Manual Operacional para Implantar um Parklet em São Paulo**. São Paulo: PMSP – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU, 2014. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-espacos-publicos/parklets/como-implantar/>

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – PMSP. **Conheça as regras para arrumar a sua calçada** – Passeio Livre. São Paulo: PMSP – Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras – SMSP. Disponível em: [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subprefeituras/calçadas/arquivos/cartilha\\_-\\_draft\\_10.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subprefeituras/calçadas/arquivos/cartilha_-_draft_10.pdf)

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – PMSP. **Padrões de Urbanização** – 1985. São Paulo: PMSP – Secretaria Municipal do Planejamento – SEMPLA, 1985.

## Referências externas

ALCADÍA DE MEDELLÍN. **Manual del Espacio Público** – MEP. Medellín, 2015.

BOEMINGHAUS, Dieter. **Fussgängerzonen/ Pedestrian areas/ Zones pour piétons**. Stuttgart: Krämer, 1978.

CITY OF BOSTON – BOSTON TRANSPORTATION DEPARTMENT. **Boston Complete Streets**: Design Guidelines. Boston, 2013.

CORPORATION OF THE CITY OF LONDON. **Design Specifications & Requirements Manual**. Updated: April 2015.

NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS AND GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE. **Global Street Design Guide**. Washington: Island Press, 2016.

NEW YORK CITY. **Active Design Guidelines**: promoting physical activity and health in design. City of New York, 2010.

NEW YORK CITY - DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. **Street Design Manual**. 2015 – Updated Second Edition. Disponível em: [www.nyc.gov/streetdesignmanual](http://www.nyc.gov/streetdesignmanual).

SAN FRANCISCO PLANNING DEPARTMENT. **San Francisco Better Streets Plan**: policies and guidelines for the pedestrian realm. San Francisco, 2010.

# Legislação

Dispositivo	Âmbito	Ementa/Assunto
Lei 13.146/2015	Federal	Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)
Lei 10.257/2001		Estatuto da Cidade
Lei 10.257/2001		Estatuto das Cidades, que estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências (relativas a normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental)
Lei 10.098/2000		Estabelece normas gerais e critérios básicos para promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida
Lei 9.503/1997		Código de Trânsito Brasileiro
Lei 8.666/1993		Institui normas para licitações e contratos da Administração Pública
Lei 12.907/2008	Estadual	Dispõe sobre a consolidação da legislação relativa à pessoa com deficiência no Estado de São Paulo e dá outras providências
Lei 16.050/2014	Municipal	Plano Diretor Estratégico: Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002
Lei 15.962/2014		Informações em pontos de ônibus
Lei 15.465/2011		Dispõe sobre a outorga e a gestão de concessão, visando a criação, confecção, instalação e manutenção de relógios eletrônicos digitais de tempo, temperatura, qualidade do ar e outras informações institucionais, bem como de abrigos de parada de transporte público de passageiros e de totens indicativos de parada de ônibus, com exploração publicitária.
Lei 15.442/2011		Dispõe sobre a limpeza de imóveis, o fechamento de terrenos não edificados e a construção e manutenção de passeios, bem como cria o Disque-Calçadas; revoga as Leis nº 10.508, de 4 de maio de 1988, e nº 12.993, de 24 de maio de 2000, o art. 167 e o correspondente item constante do Anexo VI da Lei nº 13.478, de 30 de dezembro de 2002.
Lei 14.266/2007		Indica a instalação de paraciclos em locais de grande circulação de pessoas e dá outras providências
Lei 14.223/2006		Dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do município de São Paulo (Lei Cidade Limpa)
Lei 13.995/2005		Instaura o sistema cicloviário na cidade de São Paulo e dá outras providências
Lei 13.646/2003		Dispõe sobre a legislação de arborização nos logradouros públicos do Município de São Paulo
Lei 13.614/2003		Estabelece as diretrizes para a utilização das vias públicas municipais, inclusive dos respectivos subsolo e espaço aéreo, e das obras de arte de domínio municipal, para a implantação e instalação de equipamentos de infra-estrutura urbana destinados à prestação de serviços públicos e privados; delega competência ao Departamento de Controle de Uso de Vias Públicas da Secretaria de Infra-Estrutura Urbana para outorgar a permissão de uso; disciplina a execução das obras dela decorrentes, e dá outras providências.
Lei 13.525/2003		Dispõe sobre a ordenação de anúncios na paisagem do Município de São Paulo e dá outras providências.
Lei 13.517/2003		Dispõe sobre a outorga de concessão para criação, desenvolvimento, fabricação, fornecimento, instalação, manutenção, conservação e exploração publicitária de mobiliário urbano.
Lei 13.293/2002		Dispõe sobre a criação das “Calçadas Verdes” no Município de São Paulo, e dá outras providências.
Lei 12.260/1996		Disciplina a utilização das calçadas situadas nas proximidades das faixas de pedestres, e dá outras
Lei 12.002/1996		Dispõe sobre permissão de uso de passeio público fronteiro a bares, confeitarias, restaurantes, lanchonetes e assemelhados, para colocação de toldos, mesas e cadeiras, e dá outras providências.
Lei 10.875/1990		Código de Obras e Edificações
Lei 10.667/1988		Dispõe sobre as permissões de usos em passeios públicos
Lei 10.072/1986		Disciplina a instalação de bancas de jornais, flores e similares na Cidade de São Paulo e dá outras providências

Dispositivo	Âmbito	Ementa/Assunto
Decreto 53.942/2013	Municipal	Introduz alterações a leis anteriores, no que tange a previsão de vagas destinadas a bicicletas em estacionamentos e dá outras providências.
Decreto 52.903/2012		Regulamenta a Lei nº 15.442, que dispõe sobre a limpeza de imóveis, o fechamento de terrenos não edificados e a construção e manutenção de passeios públicos e dá outras providências
Decreto 47.950/2006		Regulamenta a lei nº 14.223, de 26 de setembro de 2006, que dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do município de São Paulo.
Decreto 46.535/2005		Fixa as atribuições da Empresa Municipal de Urbanização - EMURB, para a outorga, gestão e concessão de serviço público, destinado a exploração de espaços publicitários
Decreto 45.904/2005		Regulamenta o artigo 6º da lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, no que se refere à padronização dos passeios públicos do município de São Paulo
Decreto 44.015/2003		Regulamenta a Lei .º 13.525, de 28 de fevereiro de 2003, que dispõe sobre a ordenação de anúncios na paisagem do Município de São Paulo.
Decreto 27.542/1988		Regulamenta as permissões de usos em passeios públicos
SMDU/CPPU/009/2011	Resoluções Municipais	Constante na Ata da 11ª Reunião Ordinária - dispõe sobre a consideração do paraciclo como mobiliário urbano na cidade de São Paulo, estabelece padrões para o mobiliário e dá outras providências
SMDU/CCPU/001/2012		Constante da Ata da 18ª Reunião Ordinária – dispõe de regras gerais sobre abrigos para taxistas e usuários em pontos de parada de táxi.
SMDU/CPPU/011/2012		Dispõe sobre a interpretação do disposto na Lei Municipal 14.223/2006 e dá outras providências
ABNT NBR 9050/2015	Normativas	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos - Esta Norma estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações às condições de acessibilidade
ABNT NBR 16236/2013		Aparelho de fornecimento de água para consumo humano com refrigeração incorporada – Requisitos de desempenho
ABNT NBR 14.718/2008		Guarda Corpo para Edificações - Esta Norma especifica as condições mínimas de resistência e segurança exigíveis para guarda-corpos de edificações para uso privativo ou coletivo
ABNT NBR 5410/2004		Instalações elétricas de baixa tensão - Esta Norma estabelece as condições a que devem satisfazer as instalações elétricas de baixa tensão, a fim de garantir a segurança de pessoas e animais, o funcionamento adequado da instalação e a conservação dos bens.

## Prefeitura da Cidade de São Paulo

### Coordenação, Projeto gráfico e ilustrações:

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU  
São Paulo Urbanismo – Superintendência do Desenho da Paisagem

Formato: A4 retrato  
Tipologia: Roboto  
Número de páginas: 92

Agradecemos às equipes da Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA, Global Designing Cities Initiative / National Association of City Transportation Officials (NACTO), Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito (BIGRS), Companhia de Engenharia de Tráfego (CET / SMT), São Paulo Obras – (SP Obras/ SIURB) e todas as equipes das Secretarias Municipais e demais equipes que participaram da elaboração dos conteúdos apresentados nesta publicação.

Prefeitura de São Paulo  
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano  
São Paulo Urbanismo  
[gestãourbana.prefeitura.sp.gov.br](http://gestãourbana.prefeitura.sp.gov.br)  
[smdu.prefeitura.sp.gov.br](http://smdu.prefeitura.sp.gov.br)

2016

