

**SÃO PAULO  
ELEMENTOS  
URBANOS**

Um  
Léxico

Leandro Medrano  
Tom Avermaete  
e Hans Teerds

# SÃO PAULO ELEMENTOS URBANOS

Um  
Léxico



Como parte das atividades desenvolvidas na disciplina AUHO240 - História da Urbanização e do Urbanismo III (2020), ministrada pelo prof. dr. Leandro Medrano, foi solicitado aos estudantes que analisassem a variedade de elementos urbanos presentes na cidade de São Paulo, a serem representados na forma de um díptico: uma combinação de um texto e uma perspectiva. O trabalho desenvolvido foi reunido neste livreto.

© São Paulo 2020, FAU USP / PC3 / ETH zürich / Chair for the History and Theory of Urban Design / prof. dr. Leandro Medrano

Coordenador: prof. dr. Leandro Medrano  
Auxiliar: Marina Bottini

Design e Lay Out: Hans Teerds

## ÍNDICE

Um Léxico	5	Galeria subterrânea	60
Avenida	8	Galeria comercial	62
Banca de jornal	12	Largo da Batata	66
Barracas de café da manhã	14	Largo do Arouche	68
Bar de esquina	16	Mirante	72
Bar universitário	18	Muros	74
Bebedouro	20	Museu	76
Calçada	24	Ocupações	80
Campo de várzea	26	Passarela	84
Carroça	28	Piso de caquinhos paulistano	86
Catraca	30	Piso paulista	88
Ciclovía	32	Plataforma da CPTM	90
Cinema de rua	34	Ponto de ônibus	92
Córrego	36	Poste de luz	94
Edifício Copan	40	Praça	96
Elevado João Goulart	42	Semáforo	100
Escadaria	44	Térreo livre	104
Espigão	46	Torre de ventilação do metrô	106
Estação de metrô	48	Vão entre trem e a plataforma	110
Feiras livres	52	Vieira	112
Fiação elétrica	56	Vila	114

## Elementos urbanos de São Paulo

### Um Léxico

Leandro Medrano

Grandes metrópoles contemporâneas, como a cidade de São Paulo, apresentam diversos desafios ao urbanismo como disciplina. As diferenças em suas geografias sociais talvez seja o aspecto mais visível da complexidade desses territórios, cujos tecidos urbanos revelam a desigualdade que permanece estrutural na atual conjuntura global. Não por acaso a dinâmica espacial dessas grandes cidades revelam a relação conflituosa entre os interesses dos empreendedores imobiliários, em grande parte ligados ao capital transnacional, e as necessidades da população local, em suas diversas escalas de atuação e abrangência. O espaço, nesse contexto, demonstra o descompasso entre o valor abstrato definido pelo mercado e as os interesses reais e simbólicos da vida cotidiana. A forma urbana - quando entendida em contexto ampliado - representa a assimetria entre as intenções de projeto e sua realização final, e a aleatória relação entre o projeto, programa e seus usos.

A intenção deste lexicon é identificar elementos e situações urbanas, na metrópole de São Paulo, que indiquem instrumentos metodológicos para o campo do Projeto Urbano. Trata-se de um exercício didático cujo objetivo é sensibilizar os estudantes de arquitetura e urbanismo à questão das inter relações entre forma e conteúdo social.

A metodologia e formato adotado são baseados no projeto A Lexicon: Zurich Urban Elements, desenvolvido pelos professores Tom Avermaete e Hans Teerds do Departamento de História e Teoria do Desenho Urbano da ETH Zurich. Tal parceria é decorrente das pesquisas desenvolvidas no Projeto Temático FAPESP “Arquitetura e Urbanismo frente ao espaço social no século 21: estratégias de segregação e táticas de apropriação”, realizado em parceria com a ETH Zurich, entre outras instituições.

As diferenças históricas, culturais e de escala entre essas duas cidades - significativas sob vários aspectos - podem auxiliar o entendimento do Projeto Urbano para além dos esquemas comumente desenvolvidos na disciplina. Novas categorias se contrastam com sistemas sedimentados, o que permite um amplo leque de situações urbanas que devem ser compreendidas e analisadas de forma rigorosa e criativa. Afinal, a disciplina deve se transformar, para não se tornar obsoleta.

Avenida

A

## AVENIDA

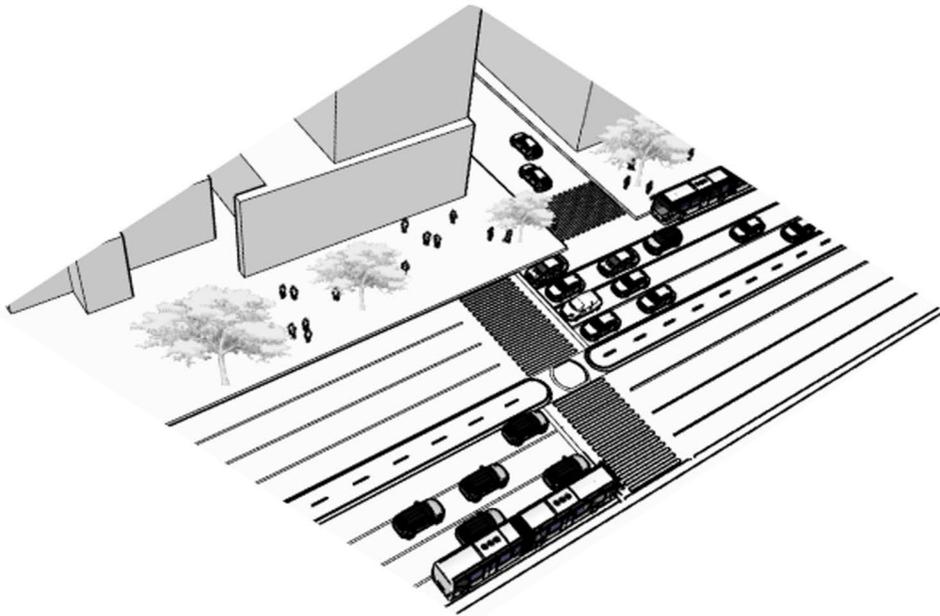
Entre as várias avenidas presentes na cidade de São Paulo, a Avenida Paulista foi escolhida para ilustrar essa tipologia da cidade. A Avenida Paulista possui a extensão de 2,7 km, tendo seu início na Praça Oswaldo Cruz e seu fim na Praça Marechal Cordeiro de Farias. Cada lado da Avenida Paulista é composto por 15 quarteirões. Está localizada na divisa entre a subprefeitura da Sé e a subprefeitura de Pinheiros, e na divisa dos distritos Vila Mariana, Jardim Paulista, Bela Vista e Consolação, estando entre as regiões do Centro, Centro-Sul e Oeste de São Paulo. Fundada em 8 de dezembro de 1891, a avenida tem seu passado marcado pela presença de cafeicultores, conhecidos popularmente como “Barões do Café”, e pela presença de imigrantes. Foi a primeira via pública a ser asfaltada na cidade.

A avenida marca o eixo central de uma região da cidade e, no caso da Avenida Paulista, marca um dos mais importantes locais da cidade inteira. Geralmente, a avenida é uma via arterial composta por leito carroçável, calçadas e eventualmente ciclovias mais amplas, com alta capacidade de fluxos de pessoas e automóveis. Uma das principais características das avenidas é a concentração de estabelecimentos comerciais, escritórios, centros culturais, centros de lazer e instituições educacionais. A Avenida Paulista, no entanto, também constitui um importante centro financeiro para o país e se configura em um lugar de importância política, dado que várias manifestações das mais variadas formas tomam o espaço da avenida em certas ocasiões.

A Avenida Paulista funciona como uma redirecionadora de fluxos, com milhares de pessoas passando diariamente por ela, seja de carro, ônibus ou metrô. Ela possui em torno de uma dezena de pontos de ônibus por sua extensão, além das estações de metrô Brigadeiro, Triângulo-Masp e Consolação, que são uma modalidade de transporte público de alta capacidade de passageiros. A existência de uma avenida em um bairro costuma elevar a presença de infraestrutura na região e conseqüentemente valorizar os imóveis e o comércio existente, dado que muitas vezes a avenida fornece os mais variados serviços para a população local e, no caso da Avenida Paulista, moradores de todas as regiões de São Paulo também a frequentam para usufruir de seu espaço.

A pressão por espaços públicos nos quais os habitantes de São Paulo pudessem usufruir resultou no fechamento da Avenida Paulista para carros durante domingos e feriados, das 10 até às 19 horas, fazendo parte do programa “Ruas Abertas”. A partir de 2016, a avenida fica completamente aberta e disponível para o público nesses dias específicos, quando o espaço da via se transforma completamente. Atrações de lazer como shows de música, andar de bicicleta e novas exposições culturais aparecem na Avenida Paulista.

Carolina Akemi Koketu, 10687301  
Caroline Su Xiner, 10831329



Banca de jornal  
Barracas de café da manhã  
Bar de esquina  
Bar universitário  
Bebedouro

**B**

## BANCA DE JORNAL

A banca de jornal é o lugar em que publicações periódicas, editoriais e outros produtos de jornalismo, como revistas e jornais, são vendidos. Tomando forma de quiosque ficam localizados em pontos estratégicos da cidade com considerável movimento, normalmente em esquinas ou praças. No início eram colocados os jornais do dia em cima de um caixote para que os pedestres os pegassem quando passassem por lá em seu caminho. Porém, ao perceber a demanda e as pequenas aglomerações de pessoas que isso causou, as prefeituras viram a necessidade de criarem um local específico para a venda desse tipo de produto. Como até pouco tempo atrás os jornais impressos eram o principal modo pelo qual as pessoas consumiam informação e, conseqüentemente, cultura, as bancas de jornais tornaram-se um ponto cultural muito importante na rotina da cidade.

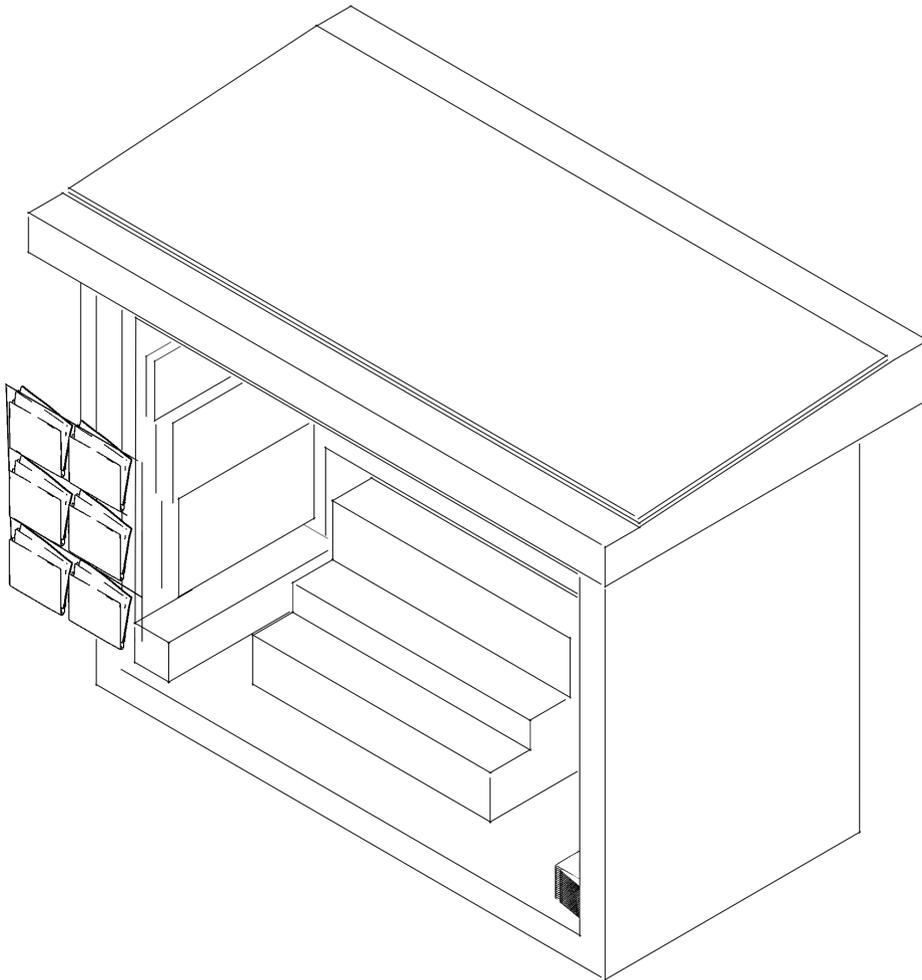
De um certo modo, as bancas ajudaram no alcance que as informações e a cultura têm na sociedade uma vez que, por sua localização estratégica, os trabalhadores eram obrigados a passar por elas todos os dias. Sua implantação não foi pensada juntamente com o planejamento das vias da cidade, por isso as vezes pode atrapalhar o percurso do pedestre. No centro de São Paulo, nas ruas em que a passagem de carros não é permitida, elas se localizam bem no meio, como um quiosque. Desse modo o pedestre se vê obrigado a circulá-las o que pode levá-lo a ser atraído por alguma das manchetes que são colocadas nas vitrines.

Atualmente, enfrentam uma forma de crise, juntamente com as mídias impressas. Conforme os jornais e revistas, seus principais produtos e que originaram as bancas, são substituídos pelos meios digitais, os jornaleiros temeram que sua existência perdesse o sentido. Desse modo, os produtos secundários, de conveniência, passam a ser suas principais vendas, como produtos de bomboniere, bebidas, cigarros, serviços de recarga de cartões e celulares, serviços rápidos de chaveiro, floricultura, entre outros. Para os jornaleiros, isso não é visto positivamente, pois eles se orgulhavam de serem responsáveis, em parte, pelo consumo diário de cultura e informação, mas essa foi a saída encontrada para evitar, ou postergar, sua obsolência completa.

Hoje em dia, frequentemente são usadas como um ponto de encontro, principalmente as de ruas movimentadas como a analisada na imagem, localizada na Avenida Paulista, ao lado do MASP.

Anna Chiba, 10431601

Luisa Momjian de Menezes, 10751251



## BARRACAS DE CAFÉ DA MANHÃ

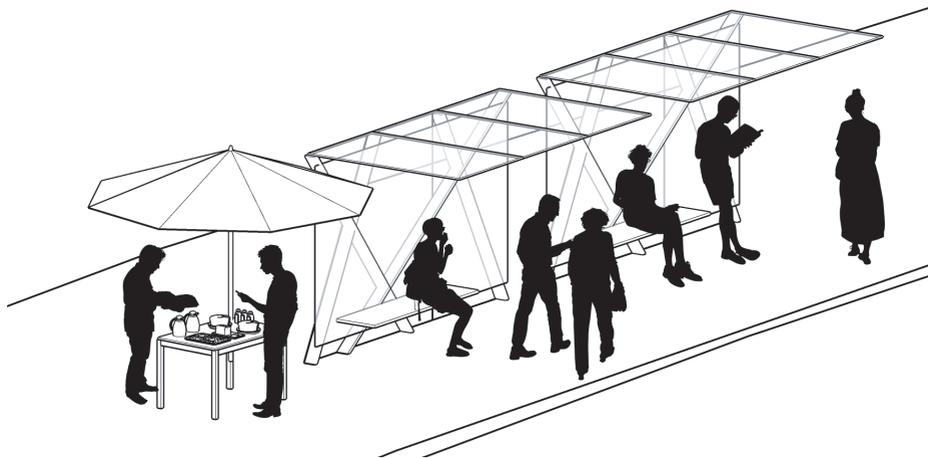
Entre as desigualdades marcantes da cidade de São Paulo é latente visual e sensorialmente a do acesso a empregos. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (Ipea), os 10% mais ricos têm até nove vezes mais empregos disponíveis a 30 minutos de sua residência do que os 40% mais pobres, isso porque a oferta de vagas está concentrada na região centro-oeste da capital. Esta que, após anos de valorização e especulação, tem levado grande parcela da população a morar em regiões cada vez mais distantes dos interesses da gestão pública e do setor privado. Isso, somado à tradição rodoviária e ao consequente baixo investimento nos demais modais, gera um sistema de transporte público precário e superlotado, no qual o tempo médio de deslocamento é de 2h43 mas que, para muitos, pode chegar a até 7 horas em condições normais de tráfego.

Esse tempo perdido gera a privação de lazer, cultura e estudos, alimentando o chamado ciclo intergeracional de pobreza e, na escala diária do pedestre, incentiva mais uma forma de trabalho informal na cidade: o de venda de café da manhã ambulante.

Por conta dessa distância espaço temporal entre moradia e trabalho, a jornada de trabalho, para alguns, se inicia por volta das 4 horas da madrugada, o que obriga muitos desses trabalhadores a saírem de suas casas sem a primeira refeição do dia. Neste contexto, se tornou comum no visual urbano da capital barracas com bolos, café e salgados próximos a estações de metrô, CPTM, pontos e terminais de ônibus entre as 4 e 9 horas da manhã, proporcionando opções de alimento antes do horário comercial formal e por preço reduzido.

Tal atividade tem sido forma de geração ou complementação de renda há mais de dez anos para quem, além de lidar com a falta de respaldo de leis trabalhistas, tem de se atentar ao aumento da concorrência, sendo o diferencial a localização estratégica próximo a pontos movimentados e de concentração de serviços e empregos como a Avenida Paulista e o Largo da Batata entre outros, e a relação íntima entre cliente e vendedor. Apesar de costumeira, a regulamentação da comercialização de alimentos em vias e áreas públicas, para além do cachorro quente, só ocorreu em 2014, com o projeto de lei N 15.947 que busca estabelecer parâmetros de higiene e fiscalização.

Alice Rueda Mariotto, 10751309  
Júlia de Simoni Damante, 10751341



## BAR DE ESQUINA

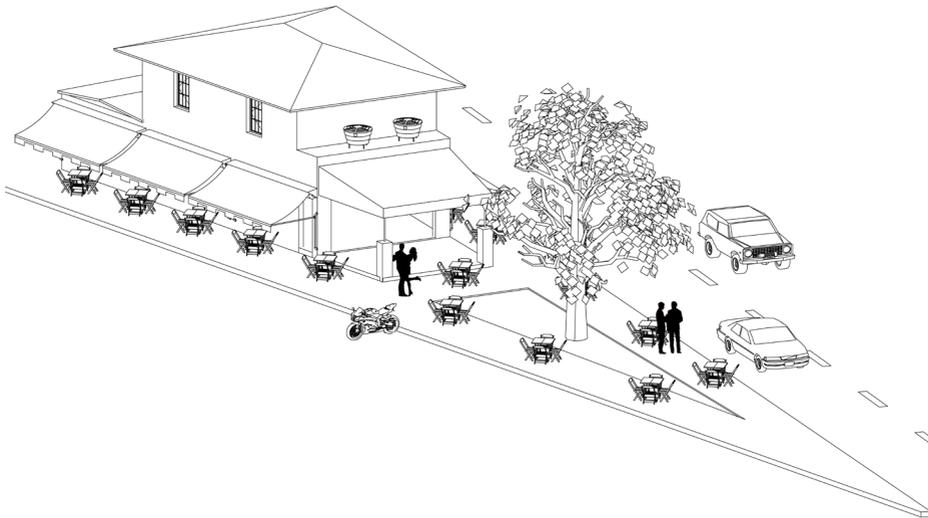
O bar Chave de Ouro é mais um exemplar entre as centenas de bares que se espalham pelas quadras paulistanas. Localizado em uma esquina triangular comprimida entre a R. Dr. Melo Alves e a movimentada Avenida Rebouças, o estabelecimento é frequentado por uma clientela heterogênea, desde executivos da Avenida Paulista, à entregadores de aplicativo que buscam um “prato feito” no horário do almoço. Sua inserção em um dos eixos viários principais da cidade é um dos motivos pelo qual a sua lotação se excede nos fins de semana, período no qual a maior parte das pessoas se dispõem em pé pelo local. Amparado pela linha amarela do metrô e por um ponto de ônibus imediatamente à sua frente, o bar transcende as barreiras do seu bairro, sendo acessado por pessoas de diversas áreas de São Paulo que buscam por uma cerveja de preço acessível.

A construção simples em alvenaria é revestida de tinta vermelha, que se destaca aos olhos dos motoristas e passageiros dos ônibus que atravessam a Rebouças. O limitado espaço interno, ocupado majoritariamente pela área do balcão, da cozinha e dos sanitários, faz com que o ambiente de acesso ao público seja a própria calçada, resguardada por toldos que se estendem a partir das paredes do bar. Uma árvore se despona de um pequeno canteiro que antecede a entrada da construção, proporcionando cobertura às mesas dobráveis e cadeiras de madeira que ali são dispostas nas horas de maior lotação.

A dinâmica íntima que o bar estabelece com a cidade é realçada pelo contato imediato com o fluxo ininterrupto da avenida, o que torna o som do trânsito e dos carros uma constante na sonoridade do ambiente. De todo modo, o cliente regular não parece se importar, dispondo-se a poucos metros da avenida enquanto desfruta de sua cerveja de garrafa, o famoso “litrão”, produto mais vendido no estabelecimento e o principal motivo de seu sucesso.

A grande variedade de pessoas que compõem a clientela do local evidencia como espaços simples e até mesmo desprezados dentro da mancha urbana podem obter sucesso oferecendo pouco: algumas mesas, uma sombra de árvore e uma cerveja gelada. Uma esquina inóspita, ilhada entre o encontro de duas ruas, reverbera com vida e rebenta de animação quando submetida à esses fatores.

Ao mesmo tempo, o grande número de pessoas que transborda do local é motivo de queixas por parte dos moradores que habitam as imediações, o que evidencia o caráter ambíguo e conflituoso das fronteiras que se dispõem entre o lazer de alguns e o descanso de outros.



Bruno Silva Machado 10751289  
Lucas Barbosa Karmann 4563698

## BAR UNIVERSITÁRIO

Os bares universitários fazem parte da vida noturna paulistana. São bares, que se localizam próximos a unidades de ensino superior, oferecendo uma opção barata aos universitários e de fácil acesso, com espaços generosos a fim de possibilitar o encontro de grandes grupos.

O bar chamado de “Beco da USP” aqui representado, é um dos principais pontos de encontro para os estudantes da Universidade de São Paulo (USP) entre outras faculdades situadas nas proximidades desse bairro tipicamente universitário. Localizado na Avenida Valdemar Ferreira, o estabelecimento se situa em um beco, definido pelo Dicionário Michaelis como “rua estreita e curta, com ou sem saída; ruela.” que proporciona a socialização dos estudantes em pleno leito carroçável, sem a preocupação com o movimento de automóveis.

Devido a concentração de diversificados bares na mesma localização, todos com o mesmo público-alvo e oferecendo os mais variados serviços, não somente com a função de bar, mas também pizzarias e lanchonetes, o “beco” é famoso na região por sua concentração de estudantes, principalmente às sextas-feiras, com o espaço destinado para happy hours.

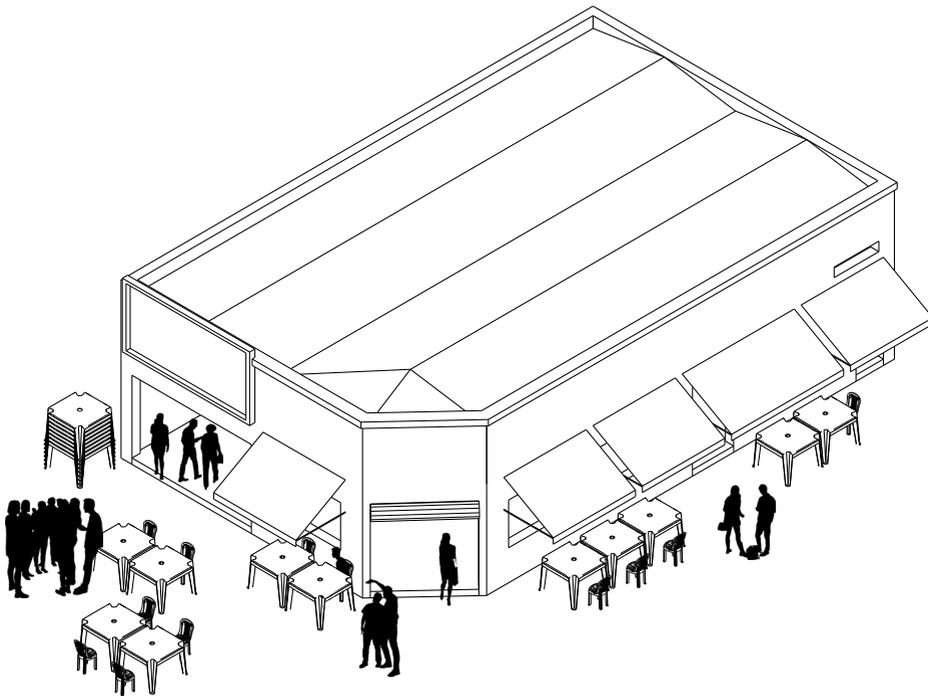
A forma com que esses bares se relacionam com a cidade também é muito interessante. No caso do Beco da USP, e em diversos outros exemplos, o espaço público é invadido pelas características mesas plásticas coloridas, que avançam sobre as calçadas e até mesmo sobre o leito carroçável. Esse entrelaçamento entre esfera privada e pública, onde a privada se expande sobre a pública, pode gerar relações diversas, tanto harmoniosas como conflituosas, pois ao mesmo tempo que o privado facilita a ocupação coletiva do espaço público, gerando sociabilidade e vida urbana, ele, de certo modo, privatiza o espaço público, podendo gerar situações conflituosas entre as duas esferas.

Ainda assim, esses lugares representam um espaço de sociabilidade entre os universitários, transformando-se em uma extensão da vida social da universidade e, muitas vezes, em uma importante ferramenta para a convivência e a saúde mental dos estudantes, sendo comuns nas principais universidades, públicas ou particulares, da cidade de São Paulo, reconhecidos como pontos de encontro, socialização e uma alternativa barata em meio a vida noturna com seus preços elevados.

Assim, os bares universitários incorporam a vivência social das universidades às ruas da cidade, tornando-se importantes pontos de encontro espalhados por São Paulo.

Isabela Rodrigues dos Santos, 10751779

João Igor Alexandre Cunha, 10751608



## BEBEDOURO

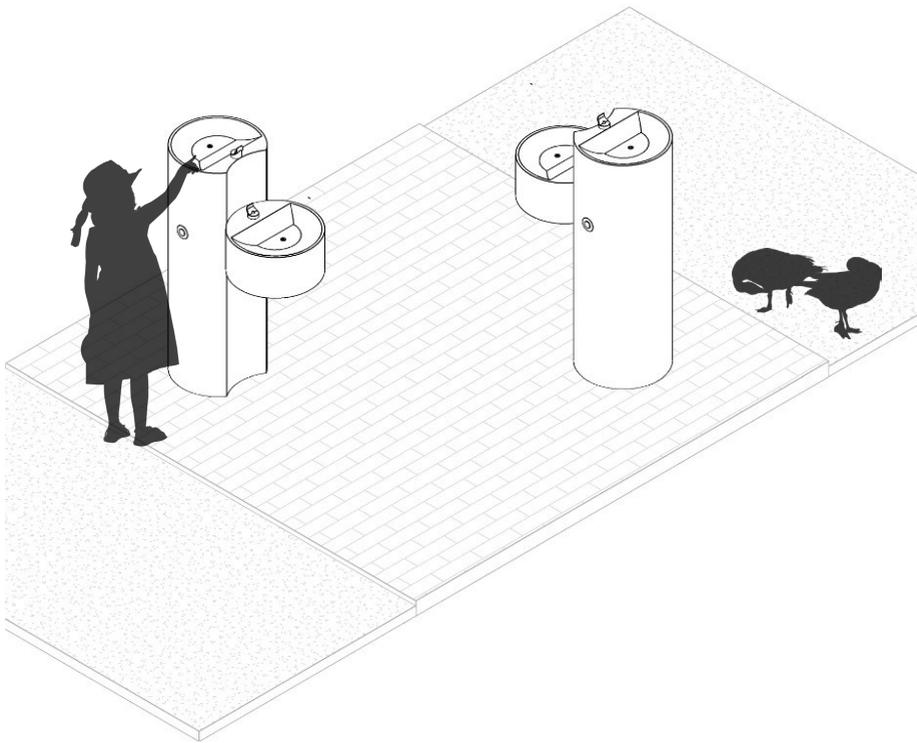
Os bebedouros são dispositivos conectados a uma rede de água que permite fornecer água potável aos transeuntes. Às vezes monumentais ou enriquecidos com estátuas ou decorações, são uma parte fundamental do mobiliário urbano desde as cidades antigas. Nas praças contemporâneas conservam a funcionalidade que tinham as fontes, hoje em dia eletrificadas e fundamentalmente ornamentais. Eles consistem em uma bacia com água corrente contínua ou uma torneira. O bebedor se inclina para a corrente de água e engole água diretamente da corrente. Os bebedouros internos modernos podem incorporar filtros para remover impurezas da água e dos refrigeradores para diminuir sua temperatura. São geralmente encontrados em locais públicos de passagem, como corredores, áreas de descanso e espaços comerciais.

Antecedentes dos bebedouros públicos podem se encontrar nas principais cidades do império Romano ou no Nepal, onde por volta de 500 d.c. apareceram os dhunge dhara ou hitis, que consistem em bicos de pedra esculpidos através dos quais a água flui ininterruptamente de fontes subterrâneas e que ainda continuam em uso. Mas foi em meados do século XIX, em Londres, quando uma nova lei criou a Comissão Metropolitana de Esgoto para regular o fornecimento de água por empresas privadas que era frequentemente contaminado e geralmente inadequado para a população em rápido crescimento. Desde então se tornou obrigatória a filtragem da água e se transferiu a entrada de água no Tamisa acima. Tomando a força de um movimento público abstinente —“Movimento de Temperança”— que construía fontes nos pátios das igrejas, a Rainha Victoria mandou instalar os primeiros banhos e bebedouros públicos que se tornaram um padrão nas cidades modernas ao redor do mundo. Desta maneira apresentaram uma alternativa saudável a muitos cidadãos que pela água enlameada e de mau gosto se sentiam encorajados a beber álcool para fins de saúde.

Na mesma época mas do outro lado do atlântico, os bebedouros foram promovidos um outro movimento social, mas dessa vez, a causa era bem-estar animal. Uma das preocupações da Sociedade Americana para a Prevenção da Crueldade contra Animais, fundada em 1866, era a dificuldade de encontrar água fresca para cavalos de trabalho em áreas urbanas. Mas tiveram que passar cem anos para que os bebedouros estadunidenses fossem realmente públicos. Até a aprovação da Lei dos Direitos Cívicos em 1964, eles estavam frequentemente sujeitos a segregação racial. Recentemente, muitas jurisdições exigem que os bebedouros sejam acessíveis a cadeiras de rodas que incluam uma unidade adicional de menor altura para crianças, adultos baixos e cadeirantes. O design que isso substituiu geralmente tinha um bico no topo de uma unidade de refrigeração.

Diante da situação que se encontram nossas cidades e o meio ambiente, novos desafios se apresentam para os bebedouros. Em estudos recentes, verificou-se que não é infrequente achar nele contaminação patogênica. Será a tarefa do design de mobiliário combinar, mais uma vez, acessibilidade e saúde. De qualquer jeito, o bebedouro continua sendo um dos resquícios dos rios fossilizados no concreto, “elo perdido” entre os cidadãos e os corpos d’ água.

Pedro Queiroz R. Ferreira, 8044438  
Samuel Lindolfo, 11897422



Calçada  
Campo de várzea  
Carroça  
Catraca  
Ciclovia  
Cinema de rua  
Córrego

C

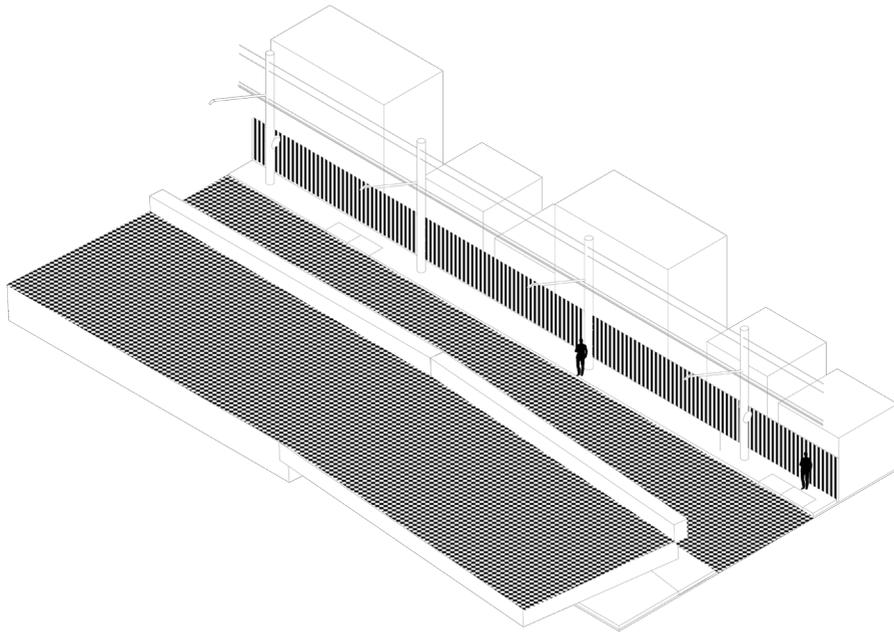
## CALÇADA

Com suas mais diferentes formas, a calçada está presente em todo o mundo, e, por isso, é um elemento de grande debate nas cidades. Ela, junto ao leito carroçável, forma a rua, sendo, assim, parte do palco da vida urbana - juntamente a parques, praças, largos e outros espaços livres. Volta se para a escala do pedestre e para a sua vivência e relação com o entorno; espaço dos encontros e do passeio, é de extrema importância que esteja adequada ao conforto do usuário, considerando temperatura, com a presença de sombras; facilidade de acesso e de passeio, com o piso nivelado e adequado às normas de acessibilidade; e segurança, envolvendo diversas questões, como iluminação à noite, velocidade máxima permitida aos automóveis na via, e a questão, colocada por Jane Jacobs em *Morte e Vida das Cidades*, da vigilância natural por meio da maior presença de vida urbana, com, por exemplo, fachadas ativas.

Em termos de conforto ambiental, é considerado ideal que a calçada seja dividida em três diferentes faixas: a faixa de serviços, mais próxima ao leito carroçável, com no mínimo 0,7 metros de largura, onde são colocados postes, canteiros de árvores, rampas de acesso a automóveis, bancos, lixeiras e quaisquer outros mobiliários urbanos, de maneira a não interromper ou atrapalhar o fluxo de pessoas; no meio, a faixa livre, com no mínimo 1,2 metros de largura, possibilitando a passagem de duas pessoas simultaneamente, o que facilita os fluxos em dois sentidos diferentes; e, por fim, mais próxima às edificações, a faixa de acesso, sem largura mínima, mas que deve ser considerada como espaço ocupado por balcões, tendas, mesas, entre outros usos das fachadas ativas, viabilizando, também, a desaceleração do caminhar na faixa livre para acessar tais edifícios, novamente sem comprometer a velocidade dos fluxos na calçada.

No Brasil, de acordo com a Constituição Federal, fica a critério do Plano Diretor de cada município atribuir a responsabilidade sobre a calçada, mas, de maneira geral, apesar de fazer parte da rua - pública -, sua construção e manutenção, inicialmente, são incumbências do proprietário do lote limheiro, restando, para o governo, apenas a fiscalização. Com isso, o Estado, como parece cada vez mais comum no país, isenta-se de um compromisso com a vida e a mobilidade urbana, fragmentando o que deveria ser uma unidade - a calçada, acessível e confortável -, sempre pela lógica da propriedade privada; e, na Grande São Paulo, o cenário não é diferente. Sem uma efetiva fiscalização ou fornecimento de recursos para aqueles com maiores dificuldades na preservação das calçadas, vemos realidades muito diferentes nas ruas da cidade; enquanto em centros financeiros, como na Avenida Paulista, na Avenida Brigadeiro Faria Lima ou na Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, as calçadas são amplas e atendem às condições ideais, nas periferias até mesmo a existência de calçadas pode ser questionada, uma vez que muitas delas apresentam somente a faixa de serviços, não desempenhando seu propósito de servir ao pedestre - como no caso ilustrado ao lado.

Além disso, esse fato, assim como diversos outros indícios na forma das cidades brasileiras e latinoamericanas, estampa a desigualdade existente. Nos bairros pobres, a autoconstrução prevalece, numa disputa por espaço onde é difícil caber o pensamento fora do individual, na luta pela sobrevivência e por um pouco mais de conforto no ambiente interno à edificação. Em contraposição, há ainda bairros ricos, mas de condomínios fechados, com loteamentos que buscam ocupar o máximo possível para o maior lucro, sem retorno à cidade. O conhecimento técnico, infelizmente, não atinge suficientemente tais regiões, tornando as ruas inseguras, com muros que excluem e calçadas para serem percorridas com pressa, e não com fachadas que integram a vivência pública ou com calçadas para serem passeadas.



Beatriz Leal Codognoto, 10751546  
Danyella Manaia Lourenço Berto, 10751171

## CAMPO DE VÁRZEA

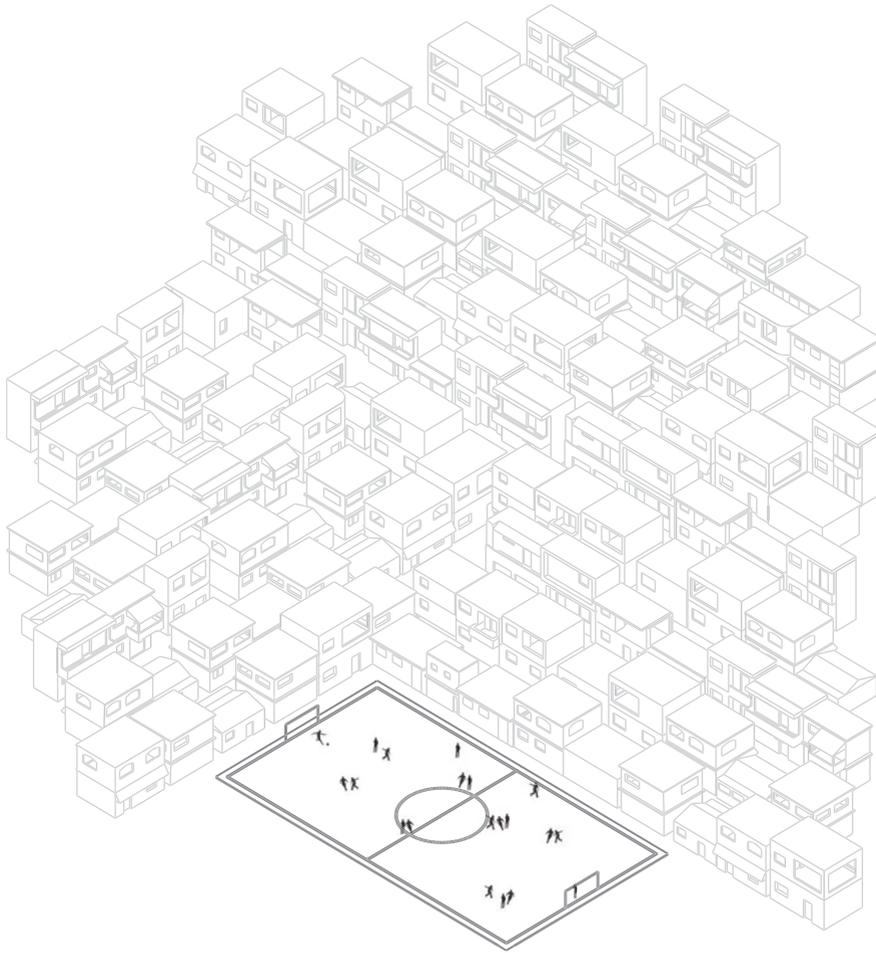
Os campos de várzea são espaços públicos destinados à prática do futebol. Originalmente situados na margem do Rio Tietê e feitos de terra batida, esses espaços constituíram um ambiente de confraternização e identificação. Com o crescimento da cidade, os terrenos destinados ao futebol de várzea foram sendo apropriados pelo mercado, de modo que, em resistência ao crescimento imobiliário, passaram a ocupar áreas periféricas, como as regiões de Itaquera, Grajaú, Brasilândia, Cidade de Tiradentes, Ermelino Matarazzo, entre outras.

O exemplo é espacializado no campo Arena Palmeirinha, em Paraisópolis. O terreno retangular é delimitado por moradias irregulares que marcam a paisagem do entorno, configurando um espaço público dentro de uma situação espacial com alta densidade construtiva. Devido à predominância de moradias ao longo de todo o seu perímetro, o acesso ao campo é dificultado e ocorre por meio de vielas. Nesse meio, o campo assume uma função significativa, sendo o único espaço livre existente no local onde a demanda de construção é extremamente presente. Assim, este local destinado à prática do futebol adquire uma importância coletiva e é acolhido pela população da região, sendo geralmente o último local a ser ocupado numa comunidade. Geralmente os campos de futebol são feitos de terra batida, guardando semelhanças com os terrões constituídos nas margens do Rio Tietê, mas existem alguns constituídos de grama sintética, como pode ser observado na Arena Palmeirinha. A manutenção dessas áreas normalmente é feita pelos próprios moradores, que realizam intervenções como o desenho das linhas do campo de futebol.

Numa região onde os espaços de lazer são escassos, o futebol passa a ser o entretenimento e a confraternização dos moradores, envolvendo toda a comunidade com o campeonato de várzea. Assim, forma-se um sentimento de união e de identificação entre os moradores, sendo esta a maior base do futebol de várzea. A figura do menino jogando descalço sobre a terra contrasta com o futebol dos estádios. Enquanto o espetáculo midiático acrescenta caráter rival ao esporte, os campos de várzea resistem com o futebol da realidade. Apesar de os terrões não estarem mais situados nas margens do Rio Tietê, o significado de várzea assumiu um outro caráter e enquanto houver um campinho de periferia em São Paulo, a várzea vai existir.

Raquel Tavares Lima Giannasi, 10751098

Victória Chukri Garcia Fernandes, 10751629



## CARROÇA

As carroças são ferramentas de trabalho de uma série de catadores e recicladores de lixo urbano. Geralmente são auto-construídas por cada trabalhador com chapas de madeira ou papelão, apoiadas em pilares e vigas que compõem a estrutura do esqueleto da carroça. Este é feito a partir de resíduos de madeira, MDF ou variantes, pregados à mão. Para a locomoção, são utilizados dois pneus usados de carro, cujas dimensões são, em média, de 14 polegadas. Além disso, restos de pneus são usados para formar o apoio da carroça, a fim de encostá-la no chão de maneira firme e estável. De forma a dar suporte ao trabalhador no carregamento da carroça, a mesma madeira usada em sua estrutura constitui um apoio de braços e mãos a fim de facilitar o manejo e a aplicação da força para o transporte de materiais. É também pertinente expor a escolha de materiais leves e reutilizados na composição de uma carroça pois auxilia no transporte por tração humana e no barateamento da ferramenta de trabalho.

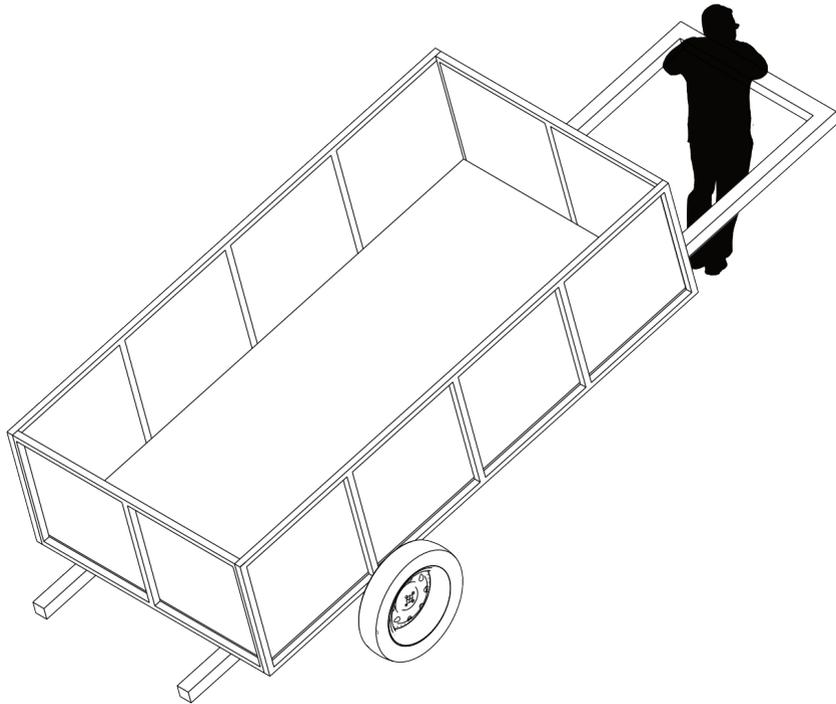
As dimensões de uma carroça são de 3 metros de comprimento por 1,4 metros de largura. A sua altura é de aproximadamente 1,6 metros, considerado ideal para recicladores cuja altura varia entre 1,70 metros a 1,80 metros. São geralmente encontradas nas ruas da cidade, caminhando ao lado de automóveis, atravessando sinais e beirando a água corrida das valetas. Usualmente são conduzidas por homens (ocasionalmente com seus filhos, familiares ou amigos), habitantes da periferia e pertencentes a uma classe popular ou imigrante que busca, através do recolhimento de resíduos e sua entrega em cooperativas de reciclagem, o sustento econômico de suas famílias.

Além de conduzirem o ciclo eterno de reciclagem (uso, descarte, reuso), são alvos do ciclo inabalável do preconceito, marginalização e dominação social. Ainda que sejam um exemplo de tentativa de conscientização dos valores de solidariedade e civilidade entre a população e de democratização do solo urbano, são subvalorizados, invisibilizados e deixados à margem. A disputa no tráfego entre automóveis e carroças serve de paradigma desta dominação privilegiadora de uma população minoritária (em números). A corrida contra o tempo, a disparada pelo dinheiro e a atração pela diminuição do espaço-tempo com o uso do carro são argumentos que, inconscientemente, inviabilizam a presença de outros objetos-obstáculos nas ruas, como a carroça. Ademais, como o objeto de trabalho, o lixo, é historicamente desprestigiado e ligado às características danosas, doenças, socialmente rebaixa-se o ofício e a mão de obra que o manejam. No entanto, prova-se cada vez mais como o lixo pode ser uma potencialidade energética e ecológica, explicando a ascensão da cultura sustentável e de reuso nos meios urbanos.

Assim, atualmente, projetos sociais são conduzidos com o objetivo de lutar em prol da ocupação das carroças no meio urbano. Procuram limpar não apenas os resíduos, mas o preconceito sistemático. Buscam ganhar não apenas espaço entre os carros como também espaço de fala na sociedade. Isto posto, a carroça surge como o símbolo do destrocamento da composição urbana segregacionista e racializada. Erguendo-se, portanto, a bandeira da democratização do espaço da rua e compreensão dos deveres e direitos dos cidadãos frente ao espaço que usufruem e habitam.

Fernando Calia Mauad, 10751293

Helena Gualandi Verri, 10751362



## CATRACA

Segundo sua definição, catraca é um substantivo feminino que designa “um dispositivo, uma espécie de ‘portão’, que permite a passagem de apenas uma pessoa por vez, num determinado sentido, permitindo o controle de acesso a ambientes restritos”. Situada na Linha 4 - Amarela do metrô, primeira linha de metrô no Brasil a ser operada por meio do regime de parceria público-privada, que faz conexão entre a estação Luz e a futura estação Vila Sônia, no sentido sudeste-sudoeste da cidade, a estação Butantã e suas catracas localizam-se na Avenida Vital Brasil, sem número, na esquina com a Rua Pirajussara, na região Oeste de São Paulo.

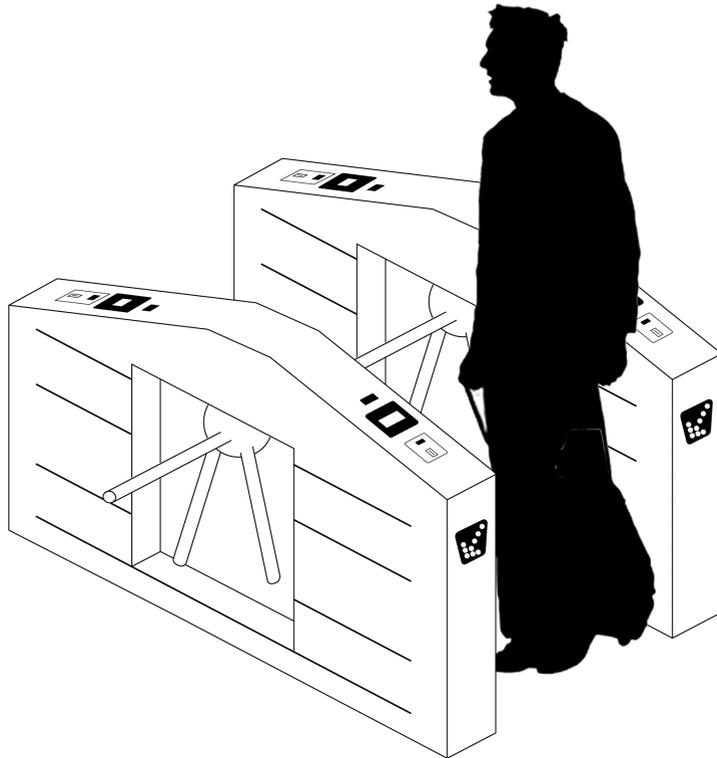
O acesso às catracas se dá por um dos 4 pontos de entrada da estação, que é composta por uma estrutura enterrada, com plataformas laterais e salas de apoio acima do nível da superfície. Ao todo a estação dispõe de nove bloqueios, catorze escadas rolantes e cinco elevadores, que levam os quase 35 mil usuários diários até as plataformas de acesso ao metrô. Em seu sentido figurado, as catracas da estação aqui em foco, desempenham papel controverso: são, ao mesmo tempo, meio de acesso pelo qual o passageiro passa para chegar ao seu destino, mas são também uma barreira que potencialmente pode impedir o mesmo a avançar com tal intento.

Diferente do uso das catracas em edifícios com fins em si mesmo, a catraca quando situada numa edificação que tem como objetivo prover meios de locomoção que levam à outros destinos e outros edifícios da cidade, ganha novo significado: não é um portão de entrada que permite a passagem para um ambiente restrito, mas sim o meio pela qual permite o acesso à qualquer outro ambiente, sendo este restrito ou não por outras possíveis novas catracas.

Nesse sentido, e ainda levando-se em conta a particularidade da função de uma catraca dentro de um edifício público que provê meios de se locomover à uma infinidade de outros possíveis destinos, aqui o objeto em estudo ganha novamente papel controverso em sua relação com o local: ao mesmo tempo que promove uma dinâmica de rapidez, pela forma como os usuários passam por ela, é também responsável por provocar lentidão, uma vez que cria regras para que sua transposição seja possível, um passageiro por vez; e o casamento entre rapidez e lentidão se faz presente num dos 4 pontos de acesso à estação.

Caroline Mendes Tenório de Messias, 10697410

Elisabeth Yang Nan Fu, 10831292



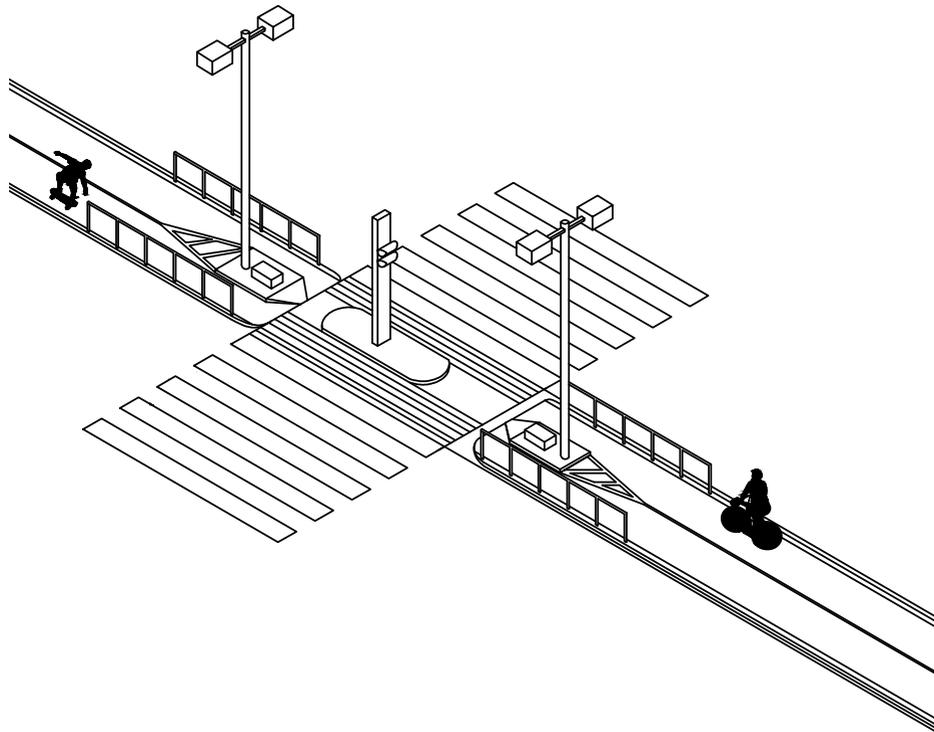
## CICLOVIA

Uma ciclovia se caracteriza por ser uma via de tráfego destinada principalmente a bicicletas, sendo isolada fisicamente da via destinada aos automóveis. A separação pode ser feita por meio de grade, mureta, meio fio, entre outros limites fixos possíveis. Sua pista é demarcada pela cor vermelha, podendo, para isso, ser usada uma tinta, ou concreto pigmentado - o pigmento vermelho é misturado com o concreto na betoneira. É muito comum a ciclovia se localizar no canteiro central de avenidas, mas há também aquelas que acompanham o meio fio, a calçada, ou até a orla de praias e caminhos de parques. É importante lembrar que elas não podem ser confundidas com as ciclofaixas, que se diferenciam por não possuírem separação física das ruas ou avenidas. Portanto, as ciclovias são colocadas em trechos de maior fluxo de automóveis, para que os ciclistas possam trafegar com mais segurança. As ciclovias são também relevantes por se apresentarem como um estímulo ao uso de bicicletas, as quais oferecem uma alternativa de transporte mais sustentável e saudável, uma vez que não poluem e possibilitam que o usuário pratique exercício físico enquanto se locomove pela cidade.

A ciclovia da Avenida Paulista é talvez a que melhor exemplifica essa tipologia na cidade de São Paulo. Sua construção é recente: foi inaugurada em junho de 2015; mas a discussão sobre sua implantação é bem anterior. Ao menos desde 2008 ela é considerada por planos cicloviários da cidade, mas havia uma grande divergência de opiniões quanto à sua implantação. De um lado, muitos apontavam que a ciclovia descaracterizaria a avenida, enquanto outros abertamente defendiam que se devia dar maior atenção aos automóveis. Por outro lado, muitos ciclistas passavam por ali diariamente e, devido à falta de uma faixa ou via própria, acabavam sendo vítimas de graves acidentes. Finalmente, no mandato do prefeito Fernando Haddad, a ciclovia começou a ser construída.

Por estar localizada em uma das vias mais importantes da cidade, a ciclovia da Avenida Paulista recebe milhares de ciclistas por dia. Essa via é escolhida por quem usa bicicleta por ser relativamente plana - sua inclinação é praticamente desprezível ao longo de seu comprimento - e por ser um eixo que atravessa um centro de São Paulo, conectando a Consolação ao Paraíso. Além disso, a avenida é endereço de edifício icônicos, configurando desde empresas, escolas e restaurantes, até museus e centros culturais. Uma paisagem dessas é, sem dúvida, um grande convite para o tráfego de qualquer ciclista.

Ângela Pellegrini Vasconcelos, 10751803  
Juliana Baumgart, 10751417



## CINEMA DE RUA

O Cine Marabá foi inaugurado em 1945 e constitui um exemplo da relação que existia entre a sala de cinema e o espaço urbano, marcado pelo símbolo da modernidade, da cultura cosmopolita e das transformações que a cidade de São Paulo sofreu entre as décadas de 1930 e 1940 com o processo de industrialização. Nesse período o cinema fez parte de um conjunto de equipamentos que representavam o desejo de progresso e as mudanças da sociedade paulista, de modo que alterou a vida do então chamado Centro Novo da cidade. Em conformidade com a verticalização incentivada pelo Plano de Avenidas de Prestes Maia, o Cine Marabá era, assim como outras salas de cinema do período, parte integrante do novo desenho urbano. Ele está localizado no térreo de um edifício de uso misto— um hotel funciona em seu corpo vertical. Assim como outros cinemas da época, a edificação apresenta elementos em Art déco e pilotis que emolduram seu térreo e sustentam o corpo verticalizado do edifício, que foi construído em conformidade com a legislação urbana vigente na sua inauguração.

Localizado entre as Avenidas São João e Ipiranga, o Marabá faz parte do que se conhece por Cinelândia Paulista —um conjunto de salas de cinemas que surgiram no térreo de edificações ao longo das Avenidas São João, São Luís e Ipiranga—, e estavam associados ao lazer cultural em espaços frequentados pela elite paulista, que associava a ida ao cinema a um evento luxuoso. Ele surgiu como um competidor aos já consolidados cinemas da região, como o Ipiranga, Metro e ArtPalácio. Este empreendimento foi bem-sucedido, na medida em que o Marabá esteve entre os 10 cinemas mais frequentados desde sua inauguração até a década de 50, período que correspondeu ao auge das salas da Cinelândia: em 1957, o Marabá recebeu 1.71 milhão de espectadores em sua única sala, que contava com 1665 lugares.

No que diz respeito à interface entre os cinemas e o passeio público nessa época, os grandes cartazes informavam ao público os filmes em transmissão, enquanto os letreiros de neon sinalizavam a mudança de uso da Cinelândia ao longo do dia: se pela manhã seu ritmo era ditado pelos escritórios, à noite os painéis iluminados indicavam seu papel como pólo da vida noturna. Além disso, a marquise e seu alto pé direito funcionavam como atratores de fluxo para seu interior.

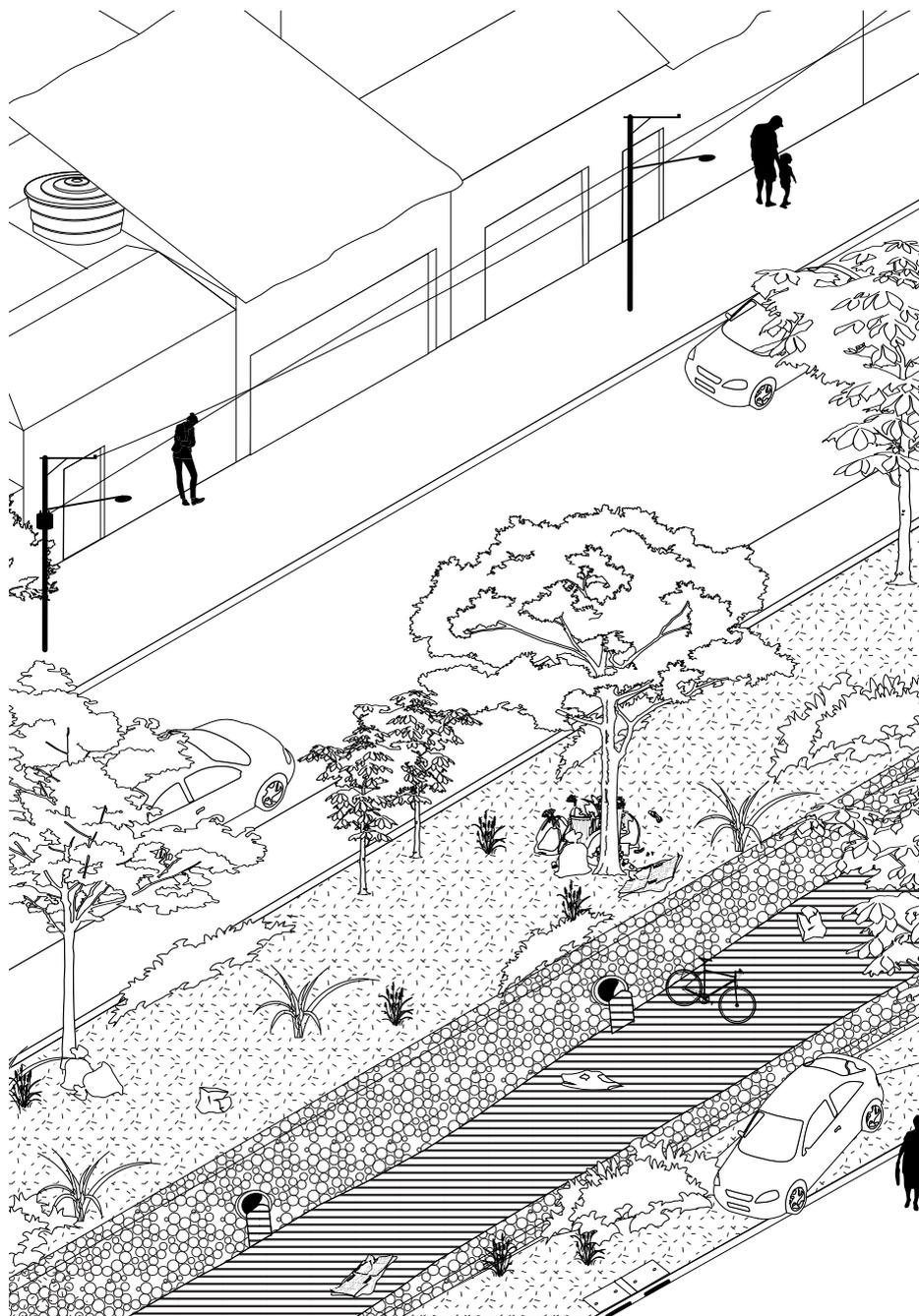
Entre 1955 e 1970, os cinemas de rua presenciaram o declínio de seu público, no qual a Cinelândia perde destaque para os novos cinemas da região entre a Avenida Paulista e o Rio Pinheiros. Há vários fatores que contribuem para esse fenômeno: o aumento da violência urbana, a especulação imobiliária e a popularização da televisão constituem alguns deles. Diante dessas dificuldades, durante a década de 70 diversos cinemas do centro dividiram suas grandes salas para oferecer maior diversidade de programa, e muitos deles encontraram na exibição de filmes eróticos um novo nicho de atuação. O Marabá, que era a sala de maior bilheteria do centro, é um dos poucos que não se divide neste momento e continua funcionando com filmes do circuito comercial.

O Cine Marabá esteve em funcionamento por 62 anos até fechar no ano de 2007. O cinema voltou a abrir as portas em 2009, dessa vez, com o nome Playarte Marabá, após obras para transformação de sua única sala em cinco, além do restauro de áreas internas, realizadas por Ruy Ohtake e Samuel Kruchin. A parceria e aquisição de cinemas por empresas tem sido crítica para a sobrevivência dos cinemas de rua: segundo a Ancine, cerca de 90% das salas de cinema hoje estão em shopping centers. O cinema afastou-se, assim, do seu papel definidor na paisagem urbana e de sinônimo de acontecimento social, apesar de ter mantido seu posto como uma das principais opções de lazer na cidade.

Fernanda Miki Matsusaka, 10751491

Luiza Longo, 8581084





## CÓRREGO

A paisagem da cidade de São Paulo é fortemente marcada por sua densa e capilar rede hídrica, composta majoritariamente por pequenos rios, chamados popularmente de córregos. O exemplo representado é o Córrego da Água Podre, localizado no distrito do Rio Pequeno, na Zona Oeste de São Paulo. O riacho tem apenas três quilômetros e nasce nas proximidades do CEU Butantã, local em que foi construído um lago com águas transparentes, onde nadam peixes. A aparência suja e o mal cheiro que o caracterizam começam quando ele passa por baixo do equipamento. Ao surgir do outro lado, o Água Podre passa, definitivamente, a fazer jus ao nome.

Com uma largura de em média cinco metros, o ribeirão adentra o território percorrendo por ruas residenciais ocupadas por sobrados e moradias precárias e irregulares para, então, se unir ao Rio Jaguaré e desaguar no Rio Pinheiros na altura da Av. Escola Politécnica. Nesse caminho, o córrego recebe o esgoto de muitas das casas do entorno, e o asfalto, que chega muito perto dos taludes de terra, começa a provocar desmoronamentos. Na tentativa de impedi-los, alguns moradores jogam entulho nas beiradas. Outros abandonam lixo nas margens, e a chuva se encarrega de levá-lo ao córrego. Assim, completa-se o quadro de degradação que eliminou as chances de que qualquer vida se desenvolvesse nas suas águas, avaliadas como as de pior qualidade entre todos os córregos da cidade. Os vários pedidos da comunidade para que fosse feita a canalização do Água Podre mostram o desejo de fazê-lo desaparecer da paisagem. Mas, durante o período de chuvas, o córrego, que enche e alaga as casas do entorno, se faria presente de qualquer maneira.

Muitos moradores, porém, não desistiram de fazer com que o córrego ganhe nova vida. Alguns cercaram trechos e fizeram hortas e pequenos jardins. Além disso, a luta da comunidade pela melhoria da qualidade da água levou o poder público a iniciar os estudos para a implementação de um parque linear nas margens do córrego, cuja fase inicial, que envolve a contratação para cercamento com gradil e calçada, deverá ser concluída em 2020.

Muito se fala da poluição dos rios Tietê e Pinheiros, os principais da cidade. Mas as águas sujas que os caracterizam existem antes de chegar a eles. Os afluentes do Rio Pinheiros, como o Jaguaré, já deságuam nele contaminados por pequenos córregos que estão na cidade toda, mas comprometem principalmente a qualidade de vida da população mais pobre, que mora nas periferias desprovidas de redes de saneamento ambiental. De acordo com a Agência Nacional de Águas (ANA), a poluição da água por falta de coleta e tratamento de esgoto é a principal forma de contaminação dos rios em todo o país. Cerca de 20 mil imóveis regulares e 700 mil moradores de áreas informais despejam esgoto no Rio Pinheiros. Se a cidade espera ver a despoluição dos seus grandes rios em algum momento, o Córrego da Água Podre é um claro exemplo de que deveríamos começar pelos pequenos córregos.

Ana Luiza Makul, 10751380

Mariana B. Iglecias, 5609370

**Edifício Copan**  
**Elevado João Goulart**  
**Escadaria**  
**Espigão**  
**Estação de metrô**

**E**

## EDIFÍCIO COPAN

O Edifício Copan, projetado por Oscar Niemeyer em que tem o formato de uma onda que lembra o “S” de “São Paulo”, contrasta com a paisagem, cheia de ângulos retos. Ele possui 1.16 apartamentos, o maior prédio residencial em concreto armado do Brasil é também o maior edifício residencial da América Latina, e tem até CEP próprio. Constitui um marco na paisagem da capital paulista e mesmo quem nunca entrou no edifício identifica, de longe, as curvas que o compõem.

Em meio à intensa verticalização do centro, os brises horizontais reforçam a presença do edifício no céu de São Paulo. No térreo, a galeria instalada no interior de um volume marrom conecta-se à rua por cinco acessos, praticamente as únicas aberturas desenhadas nesse embasamento maciço.

As portarias de cada bloco de apartamento – seis, ao todo – são independentes entre si e surgem discretas ora próximo às entradas, ora entre a vitrine das lojas. A galeria acompanha a inclinação do chão da cidade. Da calçada, a continuidade do revestimento do piso e a ausência de degraus conduzem o usuário à rua interna que se forma e como numa rua qualquer, é na soleira das lojas que o desnível será claramente marcado, a fim de garantir a concordância da laje horizontal plana com o piso inclinado, da cidade que entra no edifício.

O relevo natural será dissolvido pouco a pouco nos pavimentos superiores da base, até que se atinja a laje plana horizontal dos trinta e dois pavimentos tipo em que se distribuem as 1.160 unidades habitacionais.

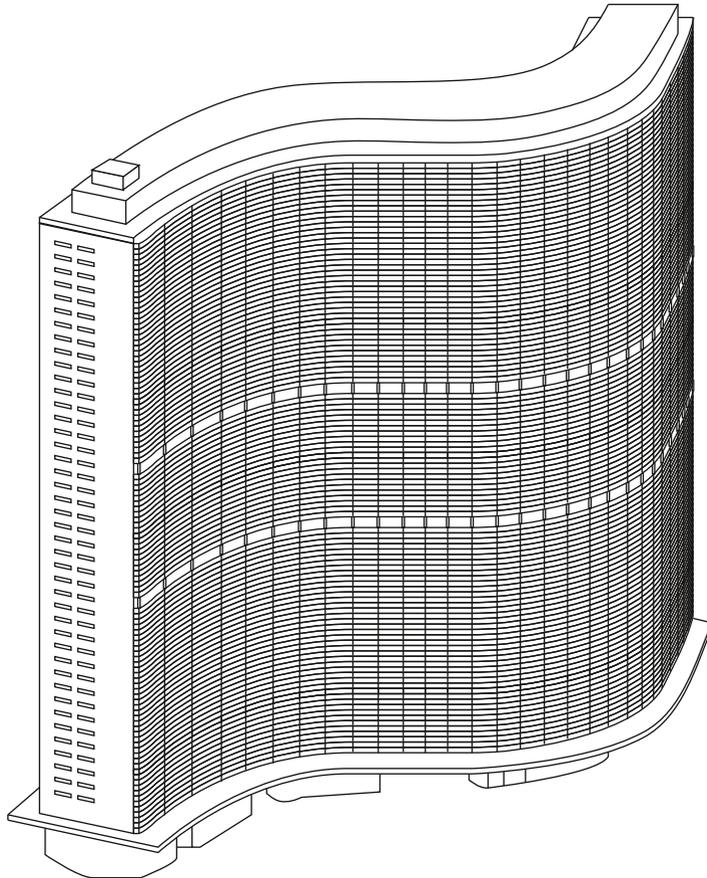
A história do Edifício Copan começa na década de 50, época em que a cidade de São Paulo passava por um intenso crescimento mobiliário: o projeto foi encomendado pela Companhia Pan-Americana de Hotéis, e é daí que vem o nome do edifício (Copan é a abreviatura do nome da empresa). A ideia era homenagear a cidade de São Paulo pelo seu IV Centenário.

O projeto original do Copan trazia um edifício residencial de 30 andares e outro que abrigaria um hotel com 600 apartamentos. Alguns imprevistos, como a demora na aprovação do alvará de construção e problemas financeiros nos primeiros incorporadores do empreendimento, culminaram com a saída de Niemeyer do projeto, que só foi concluída em 1966, executado pelo arquiteto Carlos Lemos.

Após a sua inauguração, o Copan tornou-se um dos metros quadrados mais caros da cidade de São Paulo: naquela época, morar no centro e no Edifício icônico era sinônimo de glamour, mas a partir dos anos 80, como aconteceu com vários edifícios do centro da cidade, o Copan passou por uma fase de degradação. Os elevadores não funcionavam, as paredes estavam desgastadas, havia lixo por toda parte e o local chegou a virar um ponto de prostituição e tráfico de drogas.

A partir de 1986, os moradores passaram a administrar o edifício no lugar da imobiliária. Essa mudança fez com o que o Copan voltasse a recuperar seu valor para os moradores de São Paulo e em 2012, o Edifício Copan foi tombado como patrimônio da capital paulista.

Rodrigo Baraldini, 8942829



## ELEVADO JOÃO GOULART

O elevado João Goulart, popularmente conhecido como Minhocão, se estende do Largo Padre Péricles na Barra Funda até a Praça Roosevelt no centro da cidade. Inicialmente chamado de Elevado Costa e Silva, ele compõe um dos principais vetores da cidade, conectando a Zona Oeste ao Centro. Sua construção foi concluída em 1971 e sua mudança de nome foi instituída em 2016. Essa construção possui cerca de 90 vãos principais, 87 pilares e 8 rampas de acesso, ocupando uma área de 49.820 m<sup>2</sup>. Sua estrutura básica é formada por um tabuleiro isostático apoiado sobre 8 vigas longitudinais, que se solidarizam transversalmente, formando uma grelha apoiada sobre os pilares.

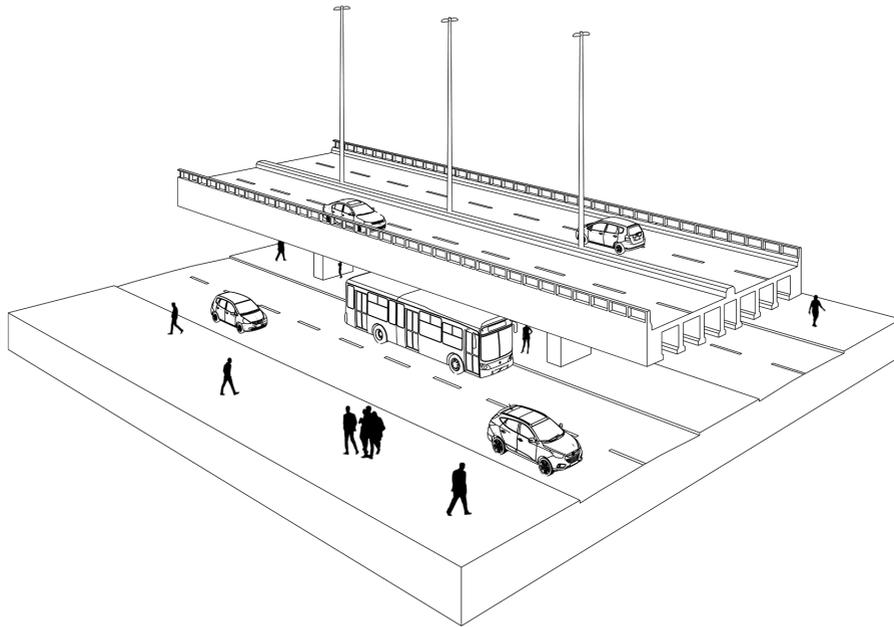
É importante entender o Minhocão como uma síntese do pensamento e desenvolvimento do sistema de transportes da época. A partir do Plano de Prestes Maia, percebe-se uma clara valorização do modal rodoviário em detrimento dos outros, uma vez que a indústria automobilística e a então chamada modernidade era o foco na época. Nesse contexto, a circulação sobre rodas era predominante na cidade e com o tempo, as consequências desse modelo foram se tornando evidentes. A alta incidência de trânsito na cidade foi uma delas e o Minhocão surge como uma solução para desafogar o fluxo de veículos da área mais central da cidade, criando uma rota alternativa.

Evidentemente, a implementação desse elevador causou, desde sua concepção, diversos desconfortos e reclamações da população. A poluição sonora e do ar se apresentam como a maior queixa da vizinhança. Por ser uma “rua suspensa”, os carros circulam na altura das janelas dos edifícios que o circundam e ocupa cerca de 75% do espaço aéreo das vias que passam sob ele, causando diversos problemas de circulação do ar, insolação e reverberação do som.

Todas essas condições fizeram com que a antiga população local saísse da região e camadas mais pobres passaram a ocupar os entornos do Minhocão. Em 1976, após inúmeras críticas quanto ao impacto dessa estrutura nos moradores, determinou-se o fechamento da via todos os dias das 21h30 até 6h30 e aos domingos o dia inteiro, para tentar amenizar os efeitos. Entretanto, em 2019, após anos de longos debates sobre os malefícios causados pelo elevador, a Prefeitura de São Paulo anunciou seu fechamento e sua transformação em Parque Linear. A solução dada pela Prefeitura ainda é amplamente contestada por grande parte da população. Há um intenso debate sobre os efeitos dessa medida e a principal preocupação é que ocorra uma gentrificação da região, que seria um desvio do objetivo inicial de prover boas condições à população que mora lá atualmente. Dessa forma, a proposta ainda é muito discutida e outras soluções são pensadas e apoiadas por parte da população, como seu desmonte completo, mas não há ainda nenhuma resolução consolidada e fixa.

Jaqueline Vaitanan de Santana, 10751612

Maria Eduarda Ramos Lopes, 10751484



## ESCADARIA

A Escadaria da Mirinha, representada no desenho ao lado, localizada no extremo leste de São Paulo, contém 78 degraus, os quais receberam a arte em grafite do artista Todyone, que viu a escadaria como uma potência local de concretização dos seus ensinamentos artísticos a meninos do bairro. O nome da escadaria foi uma homenagem à moradora mais antiga da viela, Waldomira Ferreira da Silva, conhecida como dona Mirinha, de 83 anos.

Com a resignificação da área propiciada pela arte de Todyone e seus alunos, outras ações comunitárias passaram a ser recorrentes na escadaria, como o uso da “geloteca”, uma geladeira que serve de biblioteca para todos os moradores, e a retirada dos lixos e entulhos antes nela acumulados pela comunidade.

Todas essas ações revelam o sentimento de vizinhança e cooperação que comumente existe em bairros de localizações periféricas, distantes dos grandes centros urbanos, onde, muitas vezes, a infraestrutura do Estado não chega. Como consequência da falta de infraestrutura provida pelo Estado, cria-se a necessidade de articulação local para resolução de determinados problemas urbanos, o que, muitas vezes, acaba por fortalecer um vínculo entre seus moradores, que passam a se conhecer e se ajudar mutuamente.

Escadarias como a da Mirinha representam um excelente exemplo desses efeitos: locais que exigem a superação da barreira física causada pela topografia necessitam de uma infraestrutura específica para a transposição de níveis. E, apesar de ser possível encontrar escadarias em diversas localidades da cidade, nos locais onde não há a presença efetiva do Estado e, portanto, não contam com a implantação de projetos que levem em consideração as dificuldades e necessidades da região, os moradores buscam por soluções que, embora resolvam o problema, não seguem às normas adequadas e podem inclusive oferecer riscos à população.

Ao mesmo tempo em que uma escadaria pode ser um local de manutenção das relações sociais e de encontro da vizinhança, ela também pode causar insegurança para o pedestre que a percorre, visto os elevados casos de violência, roubo, abuso sexual e até mortes que já ocorreram em diversas escadarias da cidade. Como exemplo, a Escadaria da Mirinha já foi um local visto como perigoso por seus moradores e pedestres: já funcionou como ponto de venda de drogas e nela já ocorreram diversos assaltos e duas chacinas. No entanto, graças ao grafite de Todyone, seu incentivo a um melhor aproveitamento do local e a ação de toda a comunidade pela sua recuperação, hoje ela já não é mais um lugar de conflito, tendo transformado-se em local de convívio e encontro.

Entende-se, portanto, que uma escadaria - assim como diversos outros componentes urbanos - não é somente um elemento urbanístico de ligação entre níveis baixos e altos em locais com topografia acidentada. Mais do que isso, as escadarias podem representar também um símbolo local, gerando uma noção de pertencimento, comunidade, cooperatividade, vizinhança, afeto e permitindo a conservação das relações sociais entre seus frequentadores em um âmbito quase familiar, como nos demonstra a Escadaria da Mirinha.

Marina Gonçalves Fodra, 10751205

Natália Bruciaferi Gonçalves, 10751525



## ESPIGÃO

A Avenida Paulista localiza-se na Zona Oeste de São Paulo, possuindo aproximadamente 2,8 km de comprimento e 33 cruzamentos semaforizados. Seu início é marcado pelo encontro com a Rua da Consolação, que leva ao Centro, e seu fim pela Avenida Treze de Maio, que leva à Zona Sul, ligando esses dois importantes eixos.

Todavia, ao mesmo tempo que conecta duas partes da cidade, também a divide. Caracterizada como uma via de grande convergência de fluxos, ocupa a crista do popularmente conhecido como Espigão da Paulista, o qual se estende por 13 quilômetros, passando por diversos distritos de Perdizes até Jabaquara. Espigão é o nome vulgar para interflúvio, também conhecido como divisor de água. Através do processo de erosão, decorrente do escoamento das águas fluviais, ocorre o rebaixamento do relevo. Assim, o canal do rio e seus afluentes são cercados por dois grandes morros. O Espigão da Paulista separa as bacias dos rios Tamanduateí e Pinheiros, sendo a Av. Paulista marcada por cotas altas em relação ao nível do mar (entre 820m e 840m).

Inaugurada em 1891, foi projetada pelo engenheiro Joaquim Eugênio de Lima. Até então, a região era desocupada, assim seu projeto previa uma via principal de um bairro de alto padrão, que seria arborizada, com grandes lotes, edifícios com recuos frontais e laterais e com fácil acesso ao bonde. Sendo assim, além de ter sido idealizada como uma rua residencial, constituída por diversas mansões da elite industrial, e agradável para o passeio público, teria atividades de lazer e estaria implantada isolada do resto da cidade.

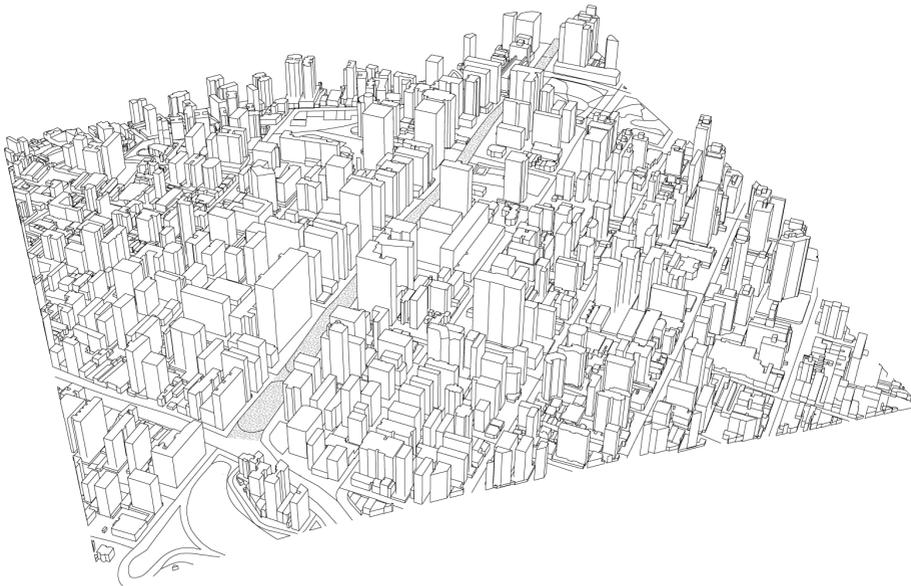
Entretanto, por associar um bairro residencial, a princípio de baixa densidade e afastado do centro urbano, com uma malha ortogonal articulada por um eixo central a região recebeu um crescente investimento e passou a concentrar, cada vez mais, transportes de massa, serviços, comércio e fluxos de pessoas, mercadorias e capital, acolhendo espaços compartilhados, públicos e privados. Contudo, a Av. Paulista passou a funcionar como uma grande infraestrutura viária, reforçando a política de Estado adotada por São Paulo, baseada em planos urbanísticos, leis e projetos que incentivam os grandes eixos e rodovias.

Atualmente, a avenida é composta por duas pistas com sentidos opostos separadas por um canteiro central com uma ciclovia, cada uma com 12,60 metros de largura e 4 faixas de tráfego cada, margeadas por calçadas largas, que variam de 6 a 22 metros. Por essas circulam aproximadamente, 1,5 milhões de pessoas, 90 mil carros e 30 linhas de ônibus. Possui três estações (Consolação, a Trianon-MASP e a Brigadeiro), que registram uma média diária de 141 mil embarques.

Os edifícios ao longo da Paulista são predominantemente de gabarito alto (acima de 30 metros) e de uso comercial, mas também há usos residenciais e mistos (com lojas e serviços no térreo), havendo cerca de 200 mil pessoas habitando o local. Nela também se encontram diversos serviços culturais, como o Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand (MASP), e parques com espécies da mata atlântica, como o Mário Covas e o Trianon. Dos casarões antigos que marcavam a paisagem da Paulista nas primeiras décadas de sua existência, apenas cinco permanecem em pé. Apresentam usos diversos, funcionando como centro cultural, agência bancária e centro de pesquisa.

Flora Cassettari Chiaratto, 4687199

Letícia Lopes Zuffo, 7255101



## ESTAÇÃO DE METRÔ

A estação Consolação, do metrô de São Paulo, se localiza na Avenida Paulista e compõem a Linha 2 – Verde. Foi inaugurada em 25 de janeiro de 1991, data da comemoração do aniversário da cidade de São Paulo. É uma estação de extrema importância por permitir a integração entre as Linhas 2 – Verde e a 4 – Amarela, além de estar em um local estratégico com relação ao turismo paulistano, dando acesso a uma das avenidas mais importantes de São Paulo. Além da Estação Consolação, outras duas estações integrantes da Avenida Paulista possuem o mesmo design de entrada: Estação Trianon-Masp e Estação Brigadeiro. É válido ressaltar que com a chegada de migrantes vindos de todo o país e o ritmo acelerado da industrialização no estado de São Paulo, o trânsito na capital e periferia paulistanas já era um problema nas décadas de 1940 e 1950. A construção do metrô foi fundamental para o desenvolvimento econômico da cidade e é, até hoje, uma referência de mobilidade urbana no Brasil.

Tal estação tem uma estrutura arquitetônica bastante diversa, com relação as entradas das outras estações de metrô, o que a torna icônica e seu formato conversa com o contexto arquitetônico da avenida paulista, além de agregar valor a este local tão importante. Outro aspecto a ser destacado é que por ser uma estação com grande fluxo de pessoas e por ter uma grande área interna, que conta com o espaço destinado à baldeação, costumam ser expostas diversas obras de arte nessa estação, dentre elas mosaicos e painéis como o ‘Quatro Estações’ de Tomie Otake.

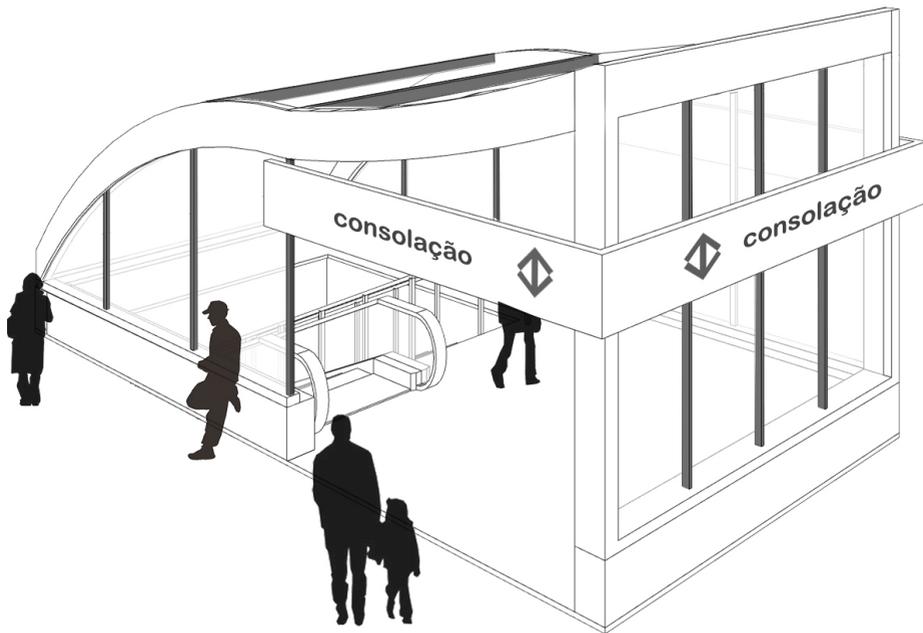
Por estar localizada em um dos extremos da Avenida Paulista, a Estação Consolação, é utilizada como ponto de encontro para diversos visitantes e, inclusive, como ponto de referência para aqueles que visitam o local pela primeira vez ou pretendem conhecer a famosa avenida por todos os pontos.

A estação possui acessos para pessoas portadoras de deficiência e sua capacidade é de até vinte mil passageiros por dia. Existem três formas de acessar esta estação: dois acessos externos na rua da Consolação, altura do número 2360 (lado par e ímpar) e a interligação com a Estação Consolação da Linha 2 - Verde do Metrô.

Tendo em vista esses aspectos, é válido destacar que um dos problemas dessa estação é o alto fluxo de passageiros que a percorrem diariamente. Nesse sentido, o grande movimento de passageiros que frequentam este entroncamento, principalmente nos horários de pico, tem causado, enorme preocupação por parte destes usuários acerca dos níveis de segurança em caso de tumultos nas plataformas e nos acessos entre as duas estações. Ademais, é importante mencionar que as próprias autoridades do metrô sabem que a solução definitiva estaria na ampliação urgente deste terminal. Para tanto, existe já a nível de Projeto Básico uma solução representada pela construção de um túnel ligando diretamente a área de bloqueio da estação Consolação situada logo após as esteiras rolantes até a plataforma da Estação Paulista objetivando a divisão do fluxo de passageiros e consequentemente a diminuição dos riscos naquela área.

Giulia Suhett 10697491

Larissa Dantas 10802970



**Feiras livres**  
**Fiação elétrica**

**F**

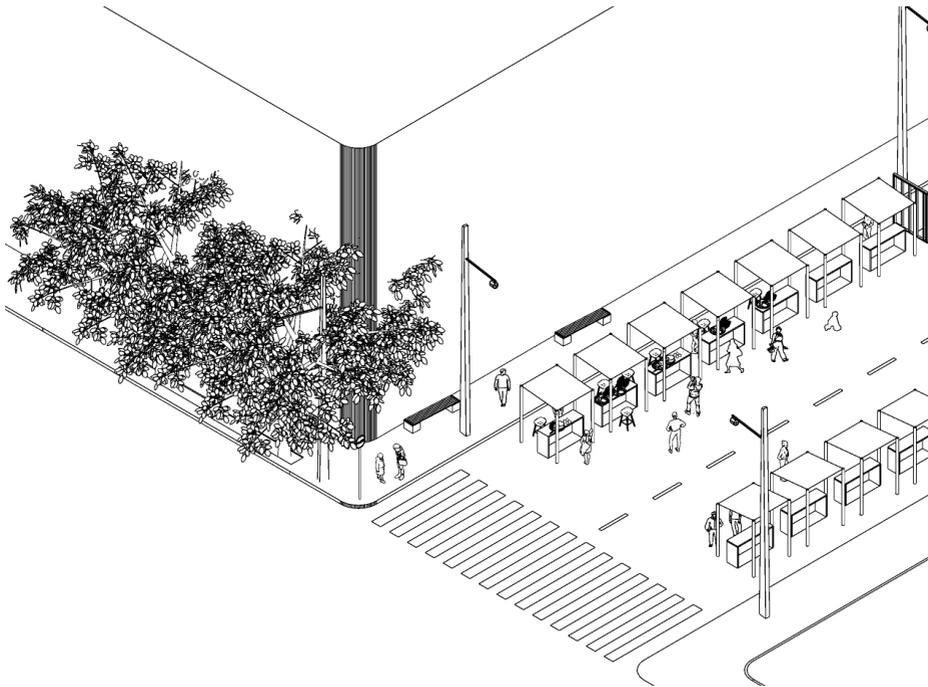
## FEIRA LIVRE

A sua presença na capital paulistana tem notoriedade desde o século XVII e mobiliza diversas regiões da metrópole, de norte a sul e de leste a oeste. Seus produtos variam e abrangem principalmente alimentos hortifrutigranjeiros, pescados, queijos e os tradicionais pastéis. A sua primeira versão oficializada ocorreu no Brasil em 25 de agosto de 1914, no Largo General Osório e atualmente rememora-se nessa data o dia do feirante.

Em 1915 foram contabilizadas pouco menos de dez feiras em São Paulo, atualmente somam-se mais de 870 feiras distribuídas na cidade. Algumas delas carregam consigo marcas tradicionais de seus fundadores, comerciantes fixos e de seus frequentadores no geral. A Feira da República por exemplo, conta com uma variedade de pratos típicos da culinária baiana, desde vatapá e acarajé até bolos diversos. Pode-se encontrar pratos típicos da culinária boliviana na Feira da Kantuta, realizada no bairro Pari, como a salsipapas - uma combinação de salsichas, batatas e banana da terra. O ambiente no local, aos domingos, traz consigo o clima andino através do idioma espanhol e das lãs de pelo de lhama. Saindo da Estação Japão -Liberdade, também aos domingos, encontra-se uma das mais tradicionais feiras gastronômicas da capital, a Feira da Liberdade. Guioza, yakissoba, manju, takoyaki são alguns pratos típicos encontrados nas tendas, além do artesanato e da venda de plantas. O bairro, tradicionalmente ocupado por imigrantes japoneses, conta com essa atração desde 1975.

A diversidade de temáticas e produtos abordados contemporaneamente pelas feiras livres na capital possibilitam uma vasta gama de atrativos para os freguêses e para os comerciantes. Desde móveis de madeira compensada à antiguidades, artesanatos especializados, iguarias e brechós, as feiras paulistanas evocam o direito à rua, à cultura, ao lazer e, portanto, o direito à cidade.

Bárbara Garcia Ferreira, 9865464



## FEIRA LIVRE

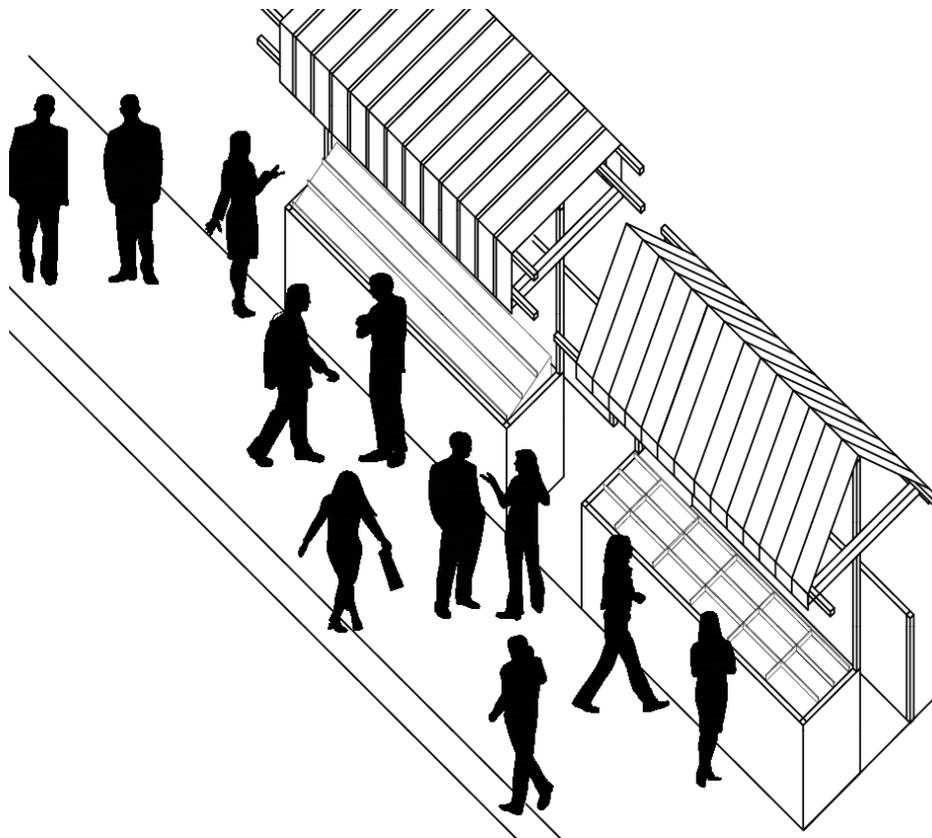
Feiras livres são uns dos espaços mais democráticos da metrópole paulista. Considerando a configuração urbana atual da cidade, esses lugares costumam ser os principais locais de contato direto com a comunidade local e, por serem pontos de convívio e convergência de pessoas, podem ser consideradas sinônimos de uma vida urbana latente.

No Brasil, as primeiras feiras datam do período colonial como uma tradição importada pelos imigrantes portugueses. Desde então, desempenham um importante papel no desenvolvimento das cidades, não somente como um meio de aquisição de produtos, mas também como um local de encontro e confraternização, onde pessoas de uma mesma comunidade ou até de comunidades vizinhas interagem, sendo um fundamental pólo de intercâmbio cultural urbano.

É previsto, pela prefeitura de cada município, o fechamento de parte da extensão de uma via durante horários e dias específicos para a realização de feiras livres, que são dispostas quase sempre no leito carroçável mas muitas vezes também se estendem pelas calçadas da rua, ou então ocupam uma praça. Os produtos vendidos nelas são tão variados quanto a sua clientela: vão desde frutas, legumes, verduras, grãos, temperos, peixes, orgânicos, utensílios domésticos, miçangas, bijuterias, chegando até mesmo à algumas feiras que contam com antiguidades e mobílias raras, além, é claro, do tradicional “pastel de feira” com caldo de cana, entre outros tipos de comidas e bebidas.

A experiência vivenciada em uma feira livre é muito estimulante: ao se avistar, mesmo que de longe, saltam aos olhos as cores das diversas barracas que dispõem de uma grande variedade de produtos, muitas pessoas, tanto feirantes quanto transeuntes, que se esbarram ao andarem por entre as barracas ou no interior das mesmas, no caso dos feirantes. Ao aproximar-se e percorrer sua extensão, é possível sentir os inconfundíveis aromas dos mais variados temperos e frutas e por vezes flores, além dos feirantes de peixe, que ali mesmo limpam as escamas de seus peixes e os expõem à venda; ao se afastar de uma feira, mesmo que por muitos metros, ainda se é possível escutar vendedores anunciando seus produtos e gabando-se de seus preços, além de alguns burburinhos de pechinchas difíceis de serem ignorados.

Carlos H Marques, 10831288  
Rebecca Cavalcante, 10697528



## FIAÇÃO ELÉTRICA

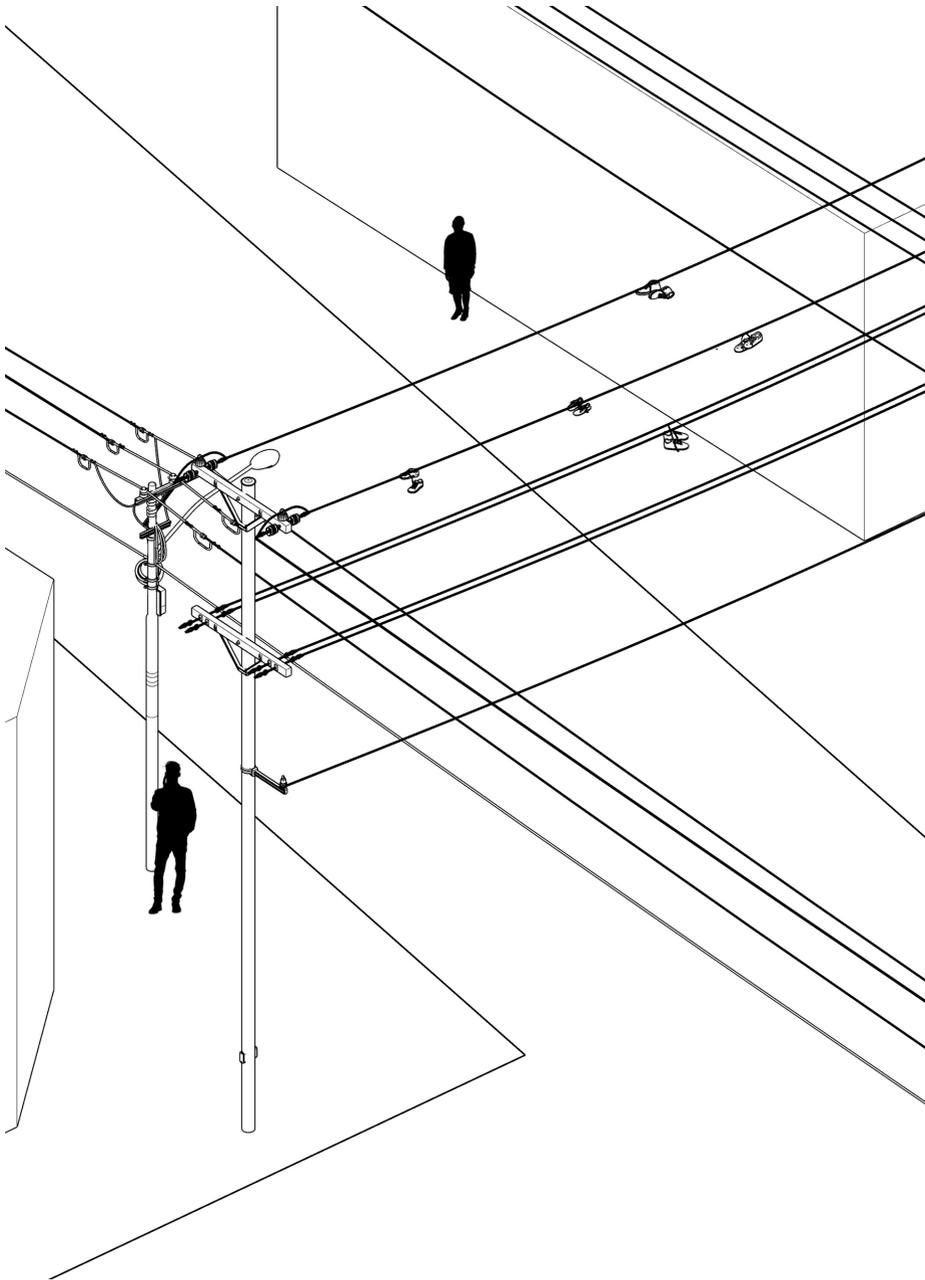
O emaranhado de fiações elétricas localiza-se no cruzamento entre as ruas Armando Barreto e Frei Bonifácio Dux, na Vila Sônia. Nota-se que é uma área de conflito devido às fronteiras em que se insere: favela do Jardim Colombo, casas de classe média da Vila Morse e condomínios de alto padrão do Morumbi.

Ao redor do mundo, jogar tênis em fiações elétricas é comum. De acordo com o documentário australiano *The Mystery of Flying Kicks*, de Matthew Bate, a prática carrega forte simbologia dependendo do lugar em se situa. À parte das questões de bullying, quando crianças roubam os tênis de outras e jogam sobre os fios com o intuito da vexação, a conduta também está relacionada com as demarcações territoriais de organizações criminosas ou com as manifestações artísticas urbanas, similares ao grafite. Não se pode afirmar de maneira assertiva qual é a razão do local estudado.

Além disso, percebe-se a desigualdade evidenciada nas fiações elétricas. Em bairros periféricos, a população recorre às ligações elétricas clandestinas, porque o acesso à eletricidade não é universal. Assim, durante as tentativas dos famosos gatos, muitos moradores morrem eletrocutados. Não raro os fios também caem ou curto-circuitam, o que acarreta incêndios em favelas. Enquanto isso, um projeto da Prefeitura de São Paulo, de 2017, iniciou-se para tornar subterrâneas as fiações de uma parte do Quadrante Sudoeste - que engloba as áreas centrais da cidade - ao estilo europeu.

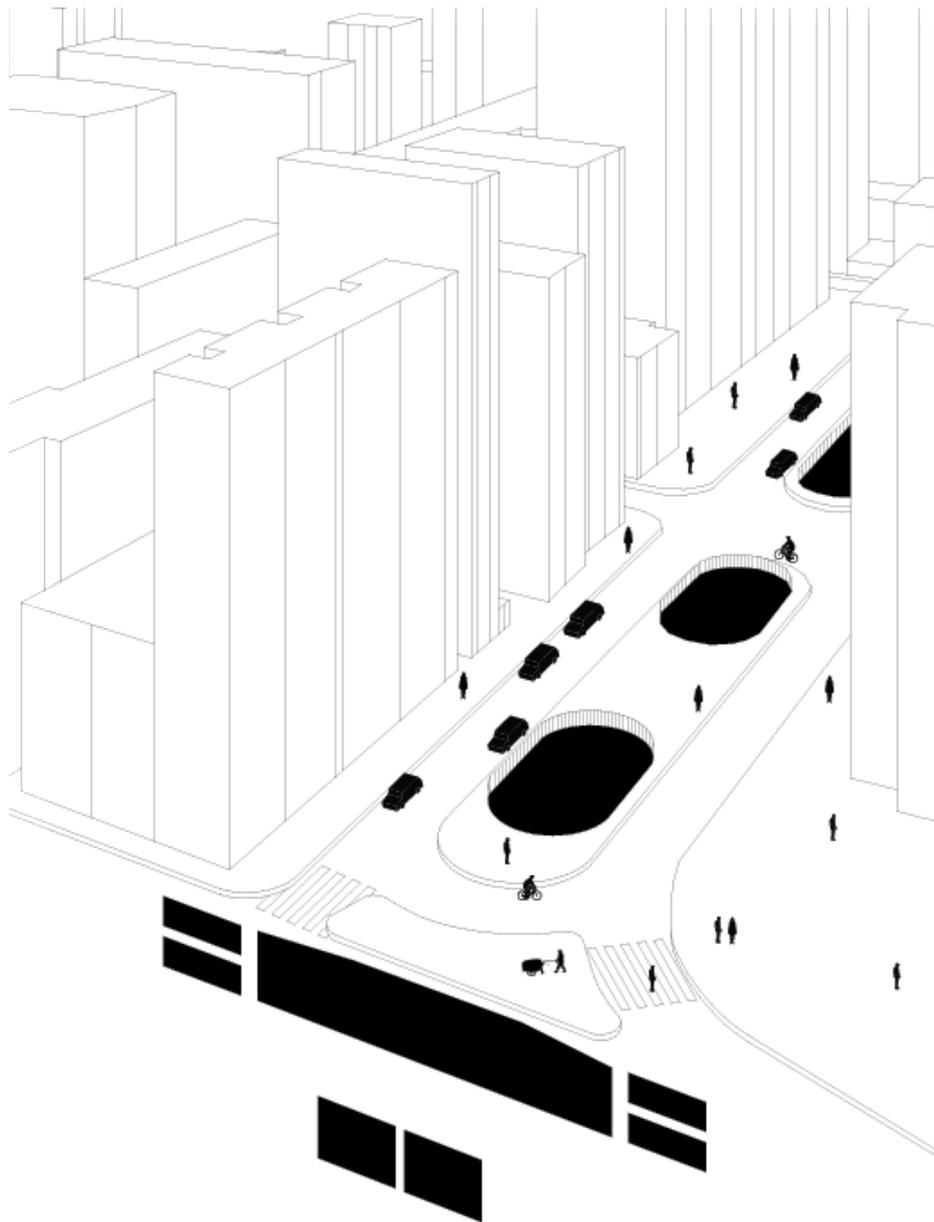
Isabella Camargo Gonçalves - 10751355

Rafael Morinaga - 10751118



**Galeria subterrânea**  
**Galeria comercial**

**G**



## GALERIA SUBTERRÂNEA

Uma das mais antigas e ilustres das vias urbanas da cidade de São Paulo, a Avenida Paulista, abriga ao longo de seus 3 quilômetros de extensão nada menos do que 22 galerias em seu subsolo. Essas galerias, desocupadas ou ocupadas indevidamente, são a razão pela qual a avenida não pode ser arborizada: esse eixo por onde circulam diariamente mais de um milhão e meio de pessoas não tem árvores simplesmente porque é oco. A maioria desses espaços, que são de domínio público, está abandonada e em alguns funcionam estacionamentos e até quadras esportivas. Em um cenário ideal, essas galerias subterrâneas poderiam abrigar funções como museus, espaços culturais, dentre outros, tal como a Passagem Literária na Consolação, o Salão dos Arcos do Teatro Municipal e a Casa das Caldeiras na Água Branca.

Os espaços subterrâneos da av. Paulista, verdadeiros gigantes adormecidos que abrigam narrativas ocultas, são o resultado de desapropriações para a primeira proposta de alargamento da via, em 1965, e de um projeto posterior de rebaixamento da pista, que torna a área suscetível à abertura de crateras e infiltrações. O projeto inicial, de autoria do ex-prefeito Figueiredo Ferraz e encomendado ao arquiteto Nadir Cury Mezerani, esteve perto de ser concluído. A nova proposta aumentaria a largura total do leito carroçável, de modo que as pistas superiores se projetariam em balanços de 6,5m sobre as vias expressas rebaixadas. Além disso, ela previa que a avenida subterrânea sairia da av. Rebouças e iria até a 23 de Maio, incluindo a construção do metrô, de modo que a Paulista passaria a ter circulação local e um boulevard para pedestres. A arquiteta Lina Bo Bardi, responsável pelo projeto do Museu de Arte de São Paulo, já previa que em frente ao MASP os veículos iriam se locomover “por baixo”, unindo o Museu ao Parque Trianon.

As ferragens, a estrutura de concreto, as galerias etc, estavam prestes a entregar a São Paulo um dos maiores planos de circulação urbana da cidade. No entanto, em virtude da conspiração das forças econômicas e divergências políticas entre o prefeito e os militares, esse subsolo foi aterrado, inutilizando praticamente todo o volume de capital envolvido nessa obra. Cabe destacar, em meio às obras, a pressão exercida pelo protesto dos comerciantes da avenida, que se uniu em coro aos dos proprietários insatisfeitos com a perda de vagas. Ferraz buscou se defender das alegações contra as paralisações provocadas pela obra ao proferir a frase “São Paulo precisa parar”. Em resposta, a inversão do lema ufanista “São Paulo não pode parar” foi extensivamente utilizada na campanha contra o prefeito e contra o seu projeto.

No final, Ferraz foi destituído e o subsolo social da av. Paulista ficou a mercê do esquecimento. Segundo o arquiteto Mezerani, não é mais possível fazer um túnel semiaberto hoje em dia. Para retomar o projeto, a solução seria construir um túnel fechado, de modo que a obra toda poderia ser concluída em um prazo de três anos.

Essas galerias incorporam uma espécie de inconsciente da cidade, encarnam a plasticidade infinita daquilo que resiste a ser esquecido. Nas palavras do antropólogo Jacques Leenhardt: “a ideia de urbanismo subterrâneo permaneceu suspensa entre a utopia e o nada, como um poço obscuro do qual a verdade ainda tem que ser descoberta”.

Gregório Bonanho, 10751192

Lívia Aina, 9280945

## GALERIAS COMERCIAIS

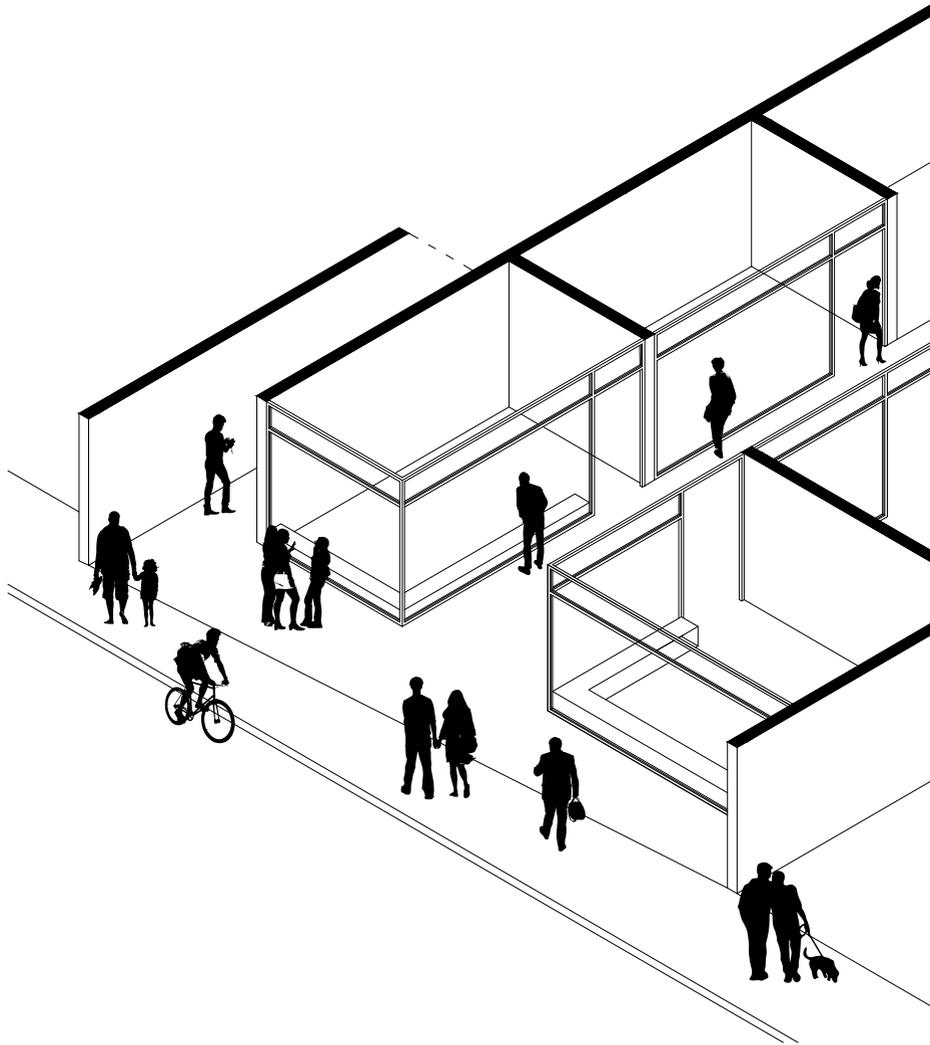
Comumente encontradas no centro de São Paulo, as galerias são tipologias que oferecem passagem, permanência, sociabilidade e consumo. De uso público, incorporam-se ao ambiente pedonal ao conectar duas ruas distintas como uma artéria no tecido urbano, traçando novas rotas em meio aos quarteirões. Estas oferecem aos passantes, através de longos e estreitos corredores, um fluxo das mais diversas vitrines retangulares encaixadas em módulos comerciais dispostos em seus dois lados. Mediante tal arranjo, otimizam a opção de consumo no lote, uma vez que evitam a instalação de um único estabelecimento por área e aumentam a variedade de mercadorias tornando-se, então, mais rentáveis.

Reflexo de uma sociedade marcada pela cultura urbana simultânea ao seu processo de industrialização, as galerias de São Paulo foram viabilizadas pela burguesia local nas décadas de 50 e 60, a qual precisava ampliar seu mercado e hábitos de consumo da população. Nesse contexto, contemporânea às construídas nas ruas Barão de Itapetininga e 24 de Maio, no atual Centro Histórico da capital paulista, e conectando as ruas 7 de Abril e Bráulio Gomes, encontra-se a Galeria Ipê. Vizinha à Galeria 7 de Abril, previa a instalação de comércios e serviços sofisticados tais quais alfaiatarias, boutiques, charutarias e chapelarias, opções essas não mais presentes nos dias atuais, em que é reconhecida por sua cafeteria e lojas de artigos vintage.

Nesse sentido, é através da fluidez público-privada, comum ao segmento, que seus espaços se confundem e a torna contribuinte direta da vitalidade urbana da região. Esta dinâmica, então, reflete-se nos edifícios sobre a Galeria, os quais variam entre categorias similares e opostas: apesar de ambos serem de uso empresarial, a fachada da rua Bráulio Gomes comporta o Instituto da Previdência, de caráter público, e a da rua 7 de Abril, escritórios privados de uso restrito. Seus acessos, nesse contexto, mantêm-se distintos, limitando a união entre os projetos apenas ao corredor comercial de caráter privado, marcado pela reprodução do ambiente urbano.

Como muitas, a Galeria Ipê possui iluminação zenital através de claraboias, tornando, assim, a experiência do usuário tão ou mais agradável quanto a propiciada pelos passeios públicos, dado que não só oferecem acesso ao consumo como também proteção contra eventos climáticos. Seu recuo frontal e sua marquise devolvem ao contexto, intensamente verticalizado, a escala do pedestre de modo a criar-se, então, um convite acolhedor para seu uso, atraindo tanto os curiosos, os turistas, os compradores e os artistas, quanto os apressados que valem-se do corta-caminho na cidade que nunca dorme. É, portanto, nesse amálgama de funções urbanas que as galerias se aproximam “da imagem de um caleidoscópio, refletindo a vida urbana em miniatura” (GEIST, 2001).

Gabriela Galvão, 8109691  
Ramon Gonçalves, 10697852



**Largo da Batata**  
**Largo do Arouche**

**L**

## LARGO DA BATATA

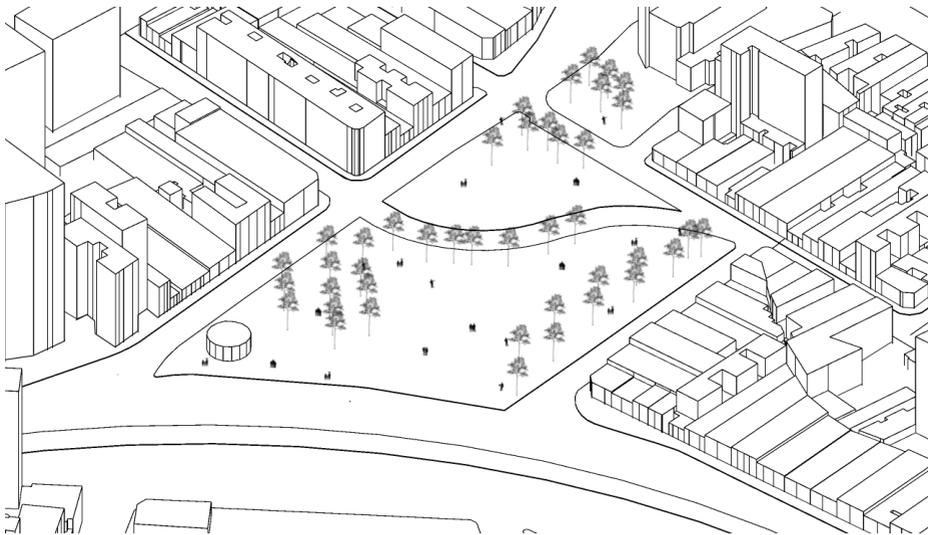
Localizado no distrito de Pinheiros, o Largo da Batata é uma das áreas livres de edificação que compõe a estrutura de espaços livres da cidade de São Paulo. Configura-se dentro do espaço urbano como uma praça seca situada em um entroncamento de vias que, desde o início do século XX, estava ligada às dinâmicas do comércio de produtos agrícolas na cidade e para além dela - com destaque para a concentração de comerciantes de batata, motivo que nomeia o largo. Nas décadas seguintes se conformou como um influente ponto de infraestrutura de transporte, sendo responsável por auxiliar o processo de periferação da cidade, constituindo-se como um importante intermediário de fluxos entre as zonas mais afastadas e o centro.

Situada no arremate de um dos maiores eixos corporativos da cidade, na convergência da Avenida Brigadeiro Faria Lima e das ruas Teodoro Sampaio, dos Pinheiros, Cardeal Arcoverde, Baltazar Carrasco, Chopin Tavares de Lima, Martim Carrasco e Fernão Dias, o largo possuiu ao longo do século XX um caráter sobretudo popular, com comércio ambulante, grande concentração de fluxo de pessoas e de transporte público. Tal dinâmica, no entanto, foi interrompida por uma operação urbana que, com o suposto princípio de organizar o tráfego da região, reconfigurou a área de modo a adequá-la ao novo caráter abonado que vinha adquirindo o eixo. A área foi “revitalizada” pelo poder público em parceria com a iniciativa privada, tendo suas obras concluídas em 2017. Diferentemente de sua anterior ocupação cotidiana, nos últimos anos o largo da batata se conforma como um espaço de passagem no dia a dia das pessoas que frequentam o bairro, desvirtuada da vida ordinária dos transeuntes e mesmo habitantes da região. Suas grandes dimensões, em contraste com a escala tangível do pedestre, além de sua aridez e poucos espaços efetivos de permanência - como mobiliário urbano e estruturas vegetais que proporcionam áreas sombreadas - não condicionam uma apropriação cotidiana de qualidade pelos cidadãos.

Em contraposição a este cenário, observa-se no largo uma dinâmica diferente de utilização do espaço em eventos públicos de grande dimensão - como manifestações políticas e eventos culturais -, por sua grande capacidade espacial e também proximidade de infraestruturas de transporte público. Somado ao movimento de grandes aglomerações no largo, e visando explorar as potencialidades do espaço, movimentos como o “a batata precisa de você” tem buscado a ativação do espaço por meio do urbanismo tático, nome dado a movimentos que utilizam projetos breves ou temporários, como clubes de leitura e festivais temáticos, para os fins já citados. Ações como essa evidenciam a carência da população pelo espaço público e colocam em questão a atividade dos arquitetos e urbanistas, a atuação do poder público e o projeto de cidade que se tem buscado nos padrões capitalistas de apropriação desses espaços, uma vez que o uso e a relação da população não procede necessariamente de um projeto mas, com pouco recurso e muita participação da comunidade local, propiciam a ocupação dos espaços livres urbanos.

Maria de Fátima da Silva Rosado, 10751442

Mateus da Silva Evangelista, 10697560



## LARGO DO AROUCHE

Os largos, em geral, são tidos enquanto elementos que permitem conexões urbanas, sendo território público e de uso coletivo. Geralmente, para além dos elementos articuladores como passeios de pedestres, ruas e avenidas, conta com infraestrutura verde, diferenciando-se da praça justamente por seu aspecto articulante. Historicamente, em sua maioria, os largos são concebidos como verdadeiros núcleos onde se concentram edifícios icônicos e simbólicos de uma determinada cidade.

O Largo do Arouche, localizado na Subprefeitura da Sé e no Distrito da República, em São Paulo, possui caráter central e local - espaço de passagem e de permanência. Compõe um eixo de espaços públicos decorrente de sua conexão com a praça da República, por meio do Boulevard da Av. Vieira de Carvalho. Antes de receber o atual nome, que homenageia o marechal José Arouche de Toledo Rendon, o local já se chamou Largo do Ouvidor, Largo da Artilharia e Praça Alexandre Herculano. O território é composto por três ilhas viárias, espaços intersticiais, verdadeiros núcleos sobranceiros decorrentes do traçado urbano, os quais foram ainda mais fragmentados pelo plano de avenidas de Prestes Maia. Trata-se de uma área de difícil acesso aos pedestres, tanto pelo fluxo de carros, quanto por outras barreiras, como os respiros do transporte subterrâneo.

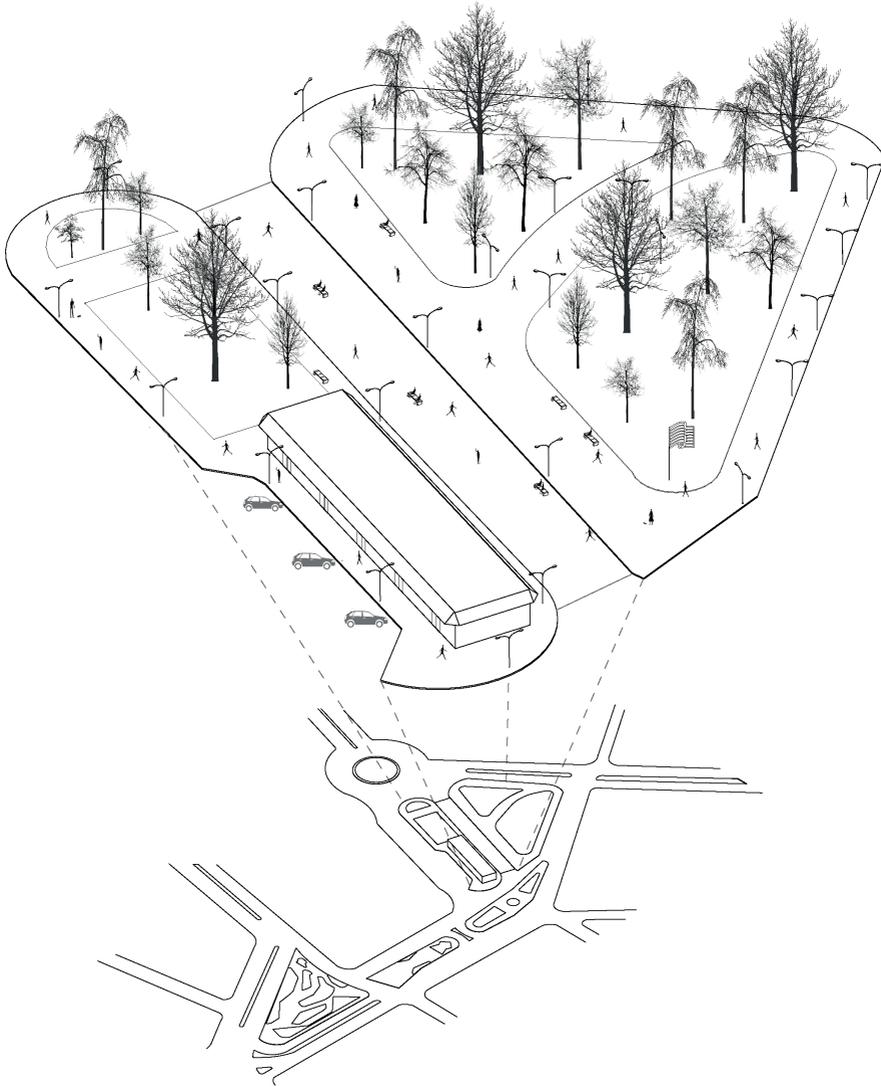
O Arouche define-se pela grande heterogeneidade de usos entre suas ilhas constituintes. A maior delas, situada mais ao norte, próxima à Av. São João, destaca-se por seu denso corpo arbóreo e por seu maior fluxo de ocupação. Observa-se ao seu redor a predominância de edifícios habitacionais, com térreos comerciais que abrigam pequenas lojas, bares e restaurantes, além dos vastos espaços de consumo e lazer noturno LGBT+. Além disso, a área abriga o famoso e tradicional Mercado de Flores, que ali se fixou há cerca de 60 anos.

O Largo foi epicentro da expansão dos espaços paulistanos de sociabilização gay (Perlongher, 1987, p.86), embora as classes que o ocupam tenham modificado ao longo dos anos. Inicialmente, a área era apropriada majoritariamente por gays de classe média, no entanto, desde a migração da população mais rica do centro histórico para as regiões do centro expandido na década de 1980, o Arouche, identificado até então como Boca de Luxo, passou a ser conhecido como um espaço de contato homoafetivo de gays negros, de origem periférica e de padrões estéticos não hegemônicos dentro da própria comunidade. Inserido em um contexto mais amplo da luta identitária a favor da diversidade, o uso dos espaços públicos como local de contato homoafetivo é uma realidade e sempre esteve diretamente relacionado com a classe social dos indivíduos. Para Contarim (2018), os homens gays de classe média-baixa e operária buscavam a satisfação sexual no espaço público, contexto em que o Arouche é apropriado.

Em 2017, a Prefeitura aprovou o projeto de reestruturação do Largo, que visa sua requalificação para um “boulevard francês”, partindo da justificativa de melhoramento da área considerada deteriorada. A reforma, que faz parte de uma agenda maior de gentrificação do local, é campo de vasto debate devido a problematização quanto a sua descaracterização. Além de ser uma área tombada pelo CONPRESP e historicamente ocupada pela população LGBT+ desde a década de 1950, a modificação da paisagem e dos usos que até hoje a caracteriza pode expulsar seus usuários.

Mariana Marques de Florio, 10751150

Miguel da Cruz Mermejo, 10751824



**Mirante**  
**Muros**  
**Museu**

**M**

## MIRANTE (AVENIDA PAULISTA)

A cidade de São Paulo possui alguns mirantes icônicos devido à extrema verticalização à qual a cidade foi submetida a partir da década de 1930. O primeiro deles é o localizado no topo do edifício Martinelli, um dos mais importantes arranha-céus da cidade. Dele, pode-se ter uma vista esplêndida 360° da metrópole. Além disso, nesse terraço, pode-se constatar a existência do palacete pertencente ao primeiro proprietário do edifício, que lá o construiu como forma de assegurar a segurança de edifício, que estava sendo contestada pela população que ainda não estava acostumada a tamanha verticalização.

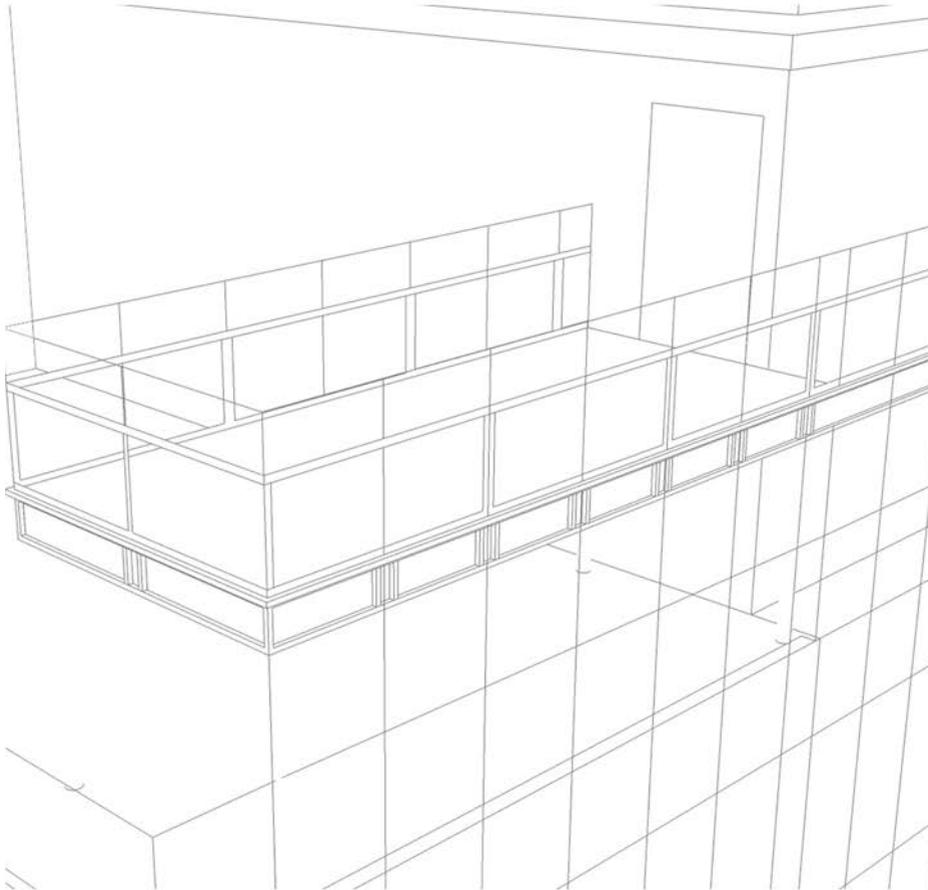
Perto deste primeiro mirante, encontra-se o antigo edifício Banespa, atual Farol Santander. Um dos maiores ícones art-déco da cidade, a torre foi inspirada nos grandes arranha-céus americanos, principalmente, o Empire States. De seu topo, pode-se ver importantes pontos da cidade, como a Praça das Artes e o Vale do Anhangabaú.

Não muito perto dos outros dois, mas localizado na Avenida Paulista, a avenida símbolo da cidade, encontra-se o mirante situado no edifício pertencente à fundação Sesc projetado pelo escritório Königsberger Vannucchi Arquitetos Associados em concreto e em estruturas metálicas.

Dele, além da vista privilegiada 360° da cidade, pode-se ver, na empena-cega do edifício à frente, um belo mural pintado pelo famoso artista brasileiro Eduardo Kobra, que representa Oscar Niemeyer, o mais famoso arquiteto brasileiro. Também se tem vista para a Japan House, uma instituição japonesa que busca propagar a cultura do país pelo mundo. O edifício que abriga essa instituição foi projetado em parceria entre o escritório de Kengo Kuma e o FGMF Arquitetos.

Luan Vinicius Fernandes dos Santos, 9498670

Matheus Pereira Cardoso, 10751567



## MUROS

Da periferia aos bairros de classe média, das COHABs aos Jardins, uma tipologia une a todos: os muros. Numa urbanização pautada na construção intra-lote, os muros servem como demarcação das propriedades, separando fisicamente o que pertence a cada um – dos lotes mínimos aos condomínios fechados de alto padrão. A altura dos muros de São Paulo cresce e é aparelhada com dispositivos de segurança: para aqueles com maior poder aquisitivo, cercas elétricas, câmeras e guaritas; para aqueles que têm menos, cacos de vidro e lanças metálicas. Os muros da cidade constroem verdadeiras fortificações urbanas nos arredores das habitações e são o símbolo de uma cidade que perde o sentido, isto é, o encontro ou o imprevisto.

A separação ou quase militarização da cidade de São Paulo tem justificativa no medo da criminalidade e faz com que bairros percam a vizinhança em troca de um suposto aumento da segurança. Os muros, porém, não são somente resultado desta realidade urbana distópica, mas também possuem significados apropriados pelos moradores; essas paredes – de tijolos cerâmicos, de concreto ou de metal – servem como elemento de separação entre o interior e o exterior, entre o público e o privado; servem de fachada, de espaço de projeção do que se faz dentro do lote – projetando uma face do que há dentro para aquele que caminha nos logradouros públicos da cidade.

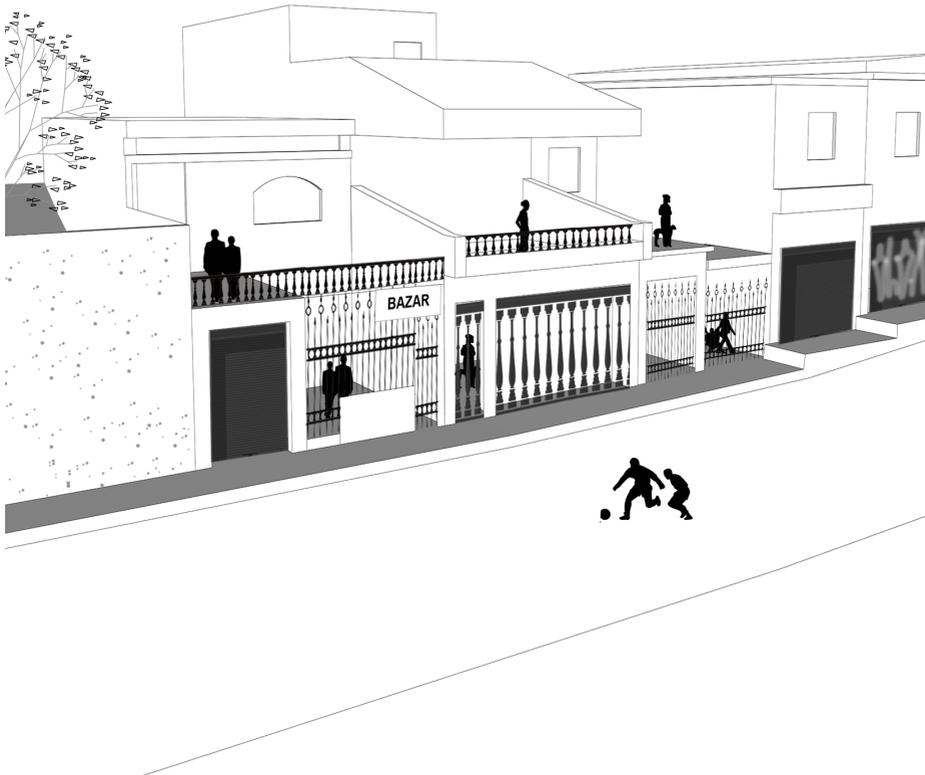
Um muro, portanto, pode servir como representativo da identidade de cada morador, cada qual com suas modificações. Mas pode também representar os moradores como comunidade - aqueles que andam pelas ruas frequentemente deixam suas marcas sobre os muros, às vezes tão pronunciadas quanto aquelas construídas pelos moradores.

E ao passo que os muros são uma tipologia universal na cidade, também têm particularidades que os tornam únicos, típicos de uma região ou de uma localidade. O muro aqui representado localiza-se numa pequena esquina no distrito de Pirituba, zona Noroeste de São Paulo, e é apropriado das mais diversas formas. Os usos destes muros são múltiplos: utilizados como galeria de arte por um pixador, como vitrine para o pequeno bazar de uma igreja evangélica, como apoio para uma balaustrada típica dos sobrados paulistanos, como porta para pequenas oficinas e serralherias, como apoio para uma pequena varanda e como pórtico de entrada para um escadão que sobe o morro e dá acesso a outras casas.

Aqui, aquilo que é a ruína do espaço urbano é utilizado e ressignificado das mais diversas formas, mostrando a riqueza de uma ocupação possível, viva e cotidiana na cidade.

Caetano Amadeus de Andrade Moreno 10697772

João Miguel Suguihara 10751504



## MUSEU

Os museus paulistanos, não raramente, estão sediados em edifícios históricos relevantes para a cidade. Desse modo, além de terem que se adequar a vários requisitos a fim de garantir a preservação das coleções, o bem estar e a segurança dos usuários, esses edifícios provocam uma influência arquitetônica, histórica, cultural e artística no espaço urbano para além de cumprir suas funções como museu. Dentre esses museus, destaca-se a Pinacoteca. Criada em 1905 e aberta ao público em 1911, ela é o museu mais antigo de São Paulo. O prédio que a recebeu foi o Liceu de Artes e Ofícios, cujo projeto original é do arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo com a colaboração de Domiziano Rossi. Sua concepção se baseia no estilo neorrenascentista, assim como o Museu do Ipiranga, dado que, na época, esse era o estilo destinado aos prédios oficiais.

A Pinacoteca passou por uma série de reformas ao longo de sua existência. Apesar disso, a construção original foi conservada conforme encontrada. Dessa forma, a fachada manteve sua característica marcante de acabamento em tijolo aparente, também notada no Museu Catavento e no Memorial da Resistência de São Paulo que foram construídos no mesmo período e pelo escritório do Ramos de Azevedo. Entretanto, uma das intervenções ocorrida no museu reposicionou a entrada do edifício da Av. Tiradentes para a Praça da Luz. Com essa mudança, na reforma de 1998, dirigidas por Paulo Mendes da Rocha, foi necessário acrescentar duas passarelas metálicas nas quais, diferentemente do convencional, aplicou-se uma cor específica para evidenciar essas modificações na circulação vertical em relação ao projeto original. Assim, o edifício se tornou um exemplo da conciliação da arquitetura antiga com o moderno.

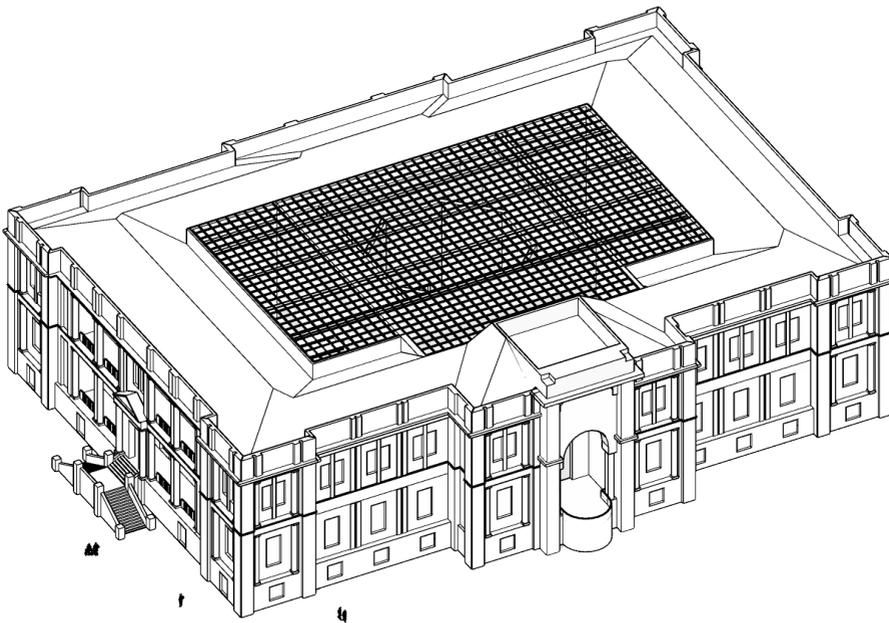
Do ponto de vista museológico, a Pinacoteca é de extrema importância por possuir ênfase na produção de artes visuais brasileiras do século XIX, contando com cerca de 11 mil peças. Entre elas, trabalhos de autoria de artistas brasileiros como Anita Malfatti, Lygia Clark, Tarsila do Amaral, Almeida Júnior, Pedro Alexandrino, Candido Portinari, Oscar Pereira da Silva, entre outros. O museu comporta ainda um dos principais laboratórios de conservação e restauro do país, além de buscar o diálogo das artes com as culturas do mundo ao colecionar, estudar, preservar, expor e comunicar seus acervos através de projetos públicos multidisciplinares, programas educativos, abrangentes e inclusivos a fim de promover a experiência do público com a arte, estimular a criatividade e a construção de conhecimento.

Sobre sua inserção no meio urbano, nota-se que a grande maioria dos museus sediados em edifícios históricos estão concentrados na região central de São Paulo, e a Pinacoteca não é exceção. Também pode-se observar um esforço no sentido de “isolar” esses museus com o uso de áreas verdes em seu entorno, destacando-os do restante da paisagem urbana. Verifica-se, portanto, que edifícios históricos como o da Pinacoteca passaram por uma mudança de uso ao longo do tempo, e essa transformação em equipamentos culturais públicos deve-se a importância arquitetônica que cada um apresenta, podendo dispor de processos de formação e impacto urbano semelhantes, além de ser um meio de preservá-los e valorizá-los.

Adriana Yumi Higashioka, 10697790

Giulia Ingeneri Barbora, 10751139

Karen Yumi Iwata, 9270137



Ocupações

O

## OCUPAÇÕES EM ÁREAS CENTRAIS

Em meio à elevada especulação imobiliária, a gigantes espelhados e a indivíduos blase, emergem locais orgânicos, fruto das contradições do capitalismo atual, com cidadãos abandonados do Estado, marginais da sociedade e expropriados do mundo que rodeia seus enxutos lares.

Paraisópolis, Heliópolis, Olaria, Jardim Panorama, Vila Praia, Real Parque, etc. são muitos nomes e situações, porém uma questão em comum: vivem cercadas por uma realidade utópico-distópica que não podem adentrar. A Coliseu, em específico, surgiu na década de 70 quando uma família nordestina se mudou a tal local e, ao longo dos anos, os moradores foram enclausurados pelos edifícios extremamente monumentais do Itaim Bibi e constantemente atacados por estarem no lugar com o preço por metro quadrado mais elevado de São Paulo.

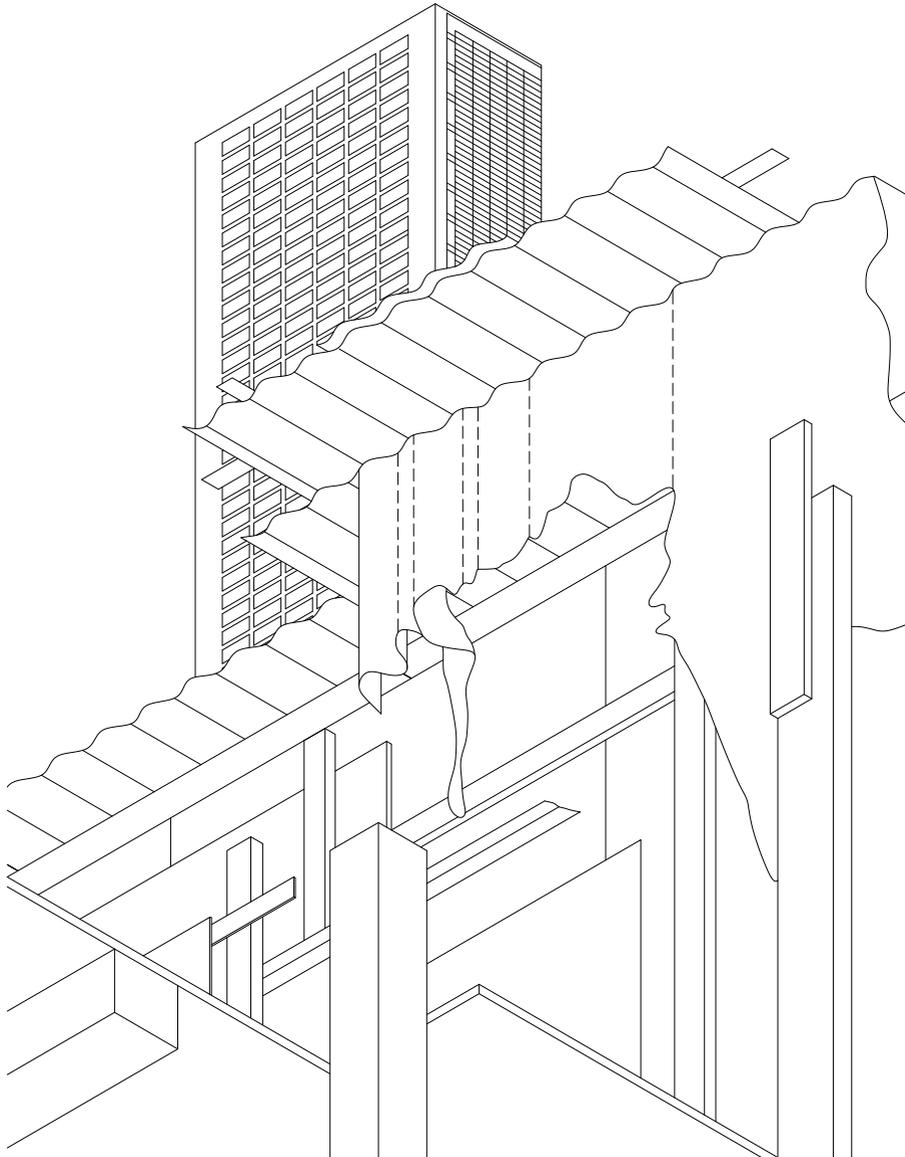
Contraditoriamente, no alto, protegidos pela ideologia neoliberal e pelos vidros insulfados, os empresários assistem esse seres amontoados em suas residências precárias e isso lhes causa um certo mal-estar em ver ao vivo as contradições que seus privilégios geram. Mas isso logo é curado ao beberem um café expresso e discutirem o futuro da empresa. Nesse meio tempo, faxineiros, seguranças e secretários, moradores desse ambiente incômodo que criticam, servem seus patrões com um sorriso doloroso, para assim ao menos serem proprietários de seus baixíssimos salários.

No dia-a-dia dos habitantes da Coliseu, dentro de suas mínimas residências, eis que indivíduos estranhos lhes batem à porta e, para suas surpresas, veem que é um ser engravatado lhes oferecendo uma quantia para que abandonem suas sofridas mas amadas casas. A purificação e higienização dos locais que margeiam tais empresas têm de acontecer nem que seja da maneira mais suja e perversa. Com o valor de uso beirando o mínimo e o de troca o máximo, muitos são assim comprados pelo capital financeiro.

E quando finalmente o poder estatal “neuro” vigora pela união do capital privado com o público (ou no caso da Coliseu, cria suas Operações Urbanas) para implantação de um conjunto habitacional direcionado as famílias, e a emancipação mínima delas das forças do capital especulativo imobiliário, as mesmas são notificadas que estes projetos não abrigarão a todas, como ocorreu na Coliseu: somente 215 das 400 famílias foram supridas. E já não bastando isso, a licitação acaba por demorar até décadas como também correu na comunidade em questão, que só teve seu aval de construção aprovado após mais de 20 anos. Abandonados pelo Estado legitimador do capital, atacados por todos os lados, vão tentando sobreviver em meio a todas essas mazelas, enquanto espectadores lhes julgam como vagabundos que não querem trabalhar e melhorar de vida.

Augusto Cesar Barbosa Almeida, 10703204

Patrícia Simões de Almeida, 10751790



**Passarela**  
**Piso de caquinhos paulistano**  
**Piso Paulista**  
**Plataforma da CPTM**  
**Ponto de ônibus**  
**Poste de luz**  
**Praça**

**P**

## PASSARELA

Uma passarela é uma ligação elevada entre dois ambientes por meio de uma espécie de ponte. Ela é uma estrutura com grande importância na infraestrutura urbana, pois é construída para possibilitar o tráfego de pessoas em um patamar diferente do tráfego de transportes afim de assegurar a travessia segura de pedestres. Essa forma de locomoção se deu sobretudo com a evolução industrial e o aumento dos fluxos fomentado pela construção de rodovias e ferrovias. No entanto, tem assumido outras proporções, como a conexão entre ruas, estradas, terminais de ônibus, estações, cursos de água e até mesmo entre edifícios.

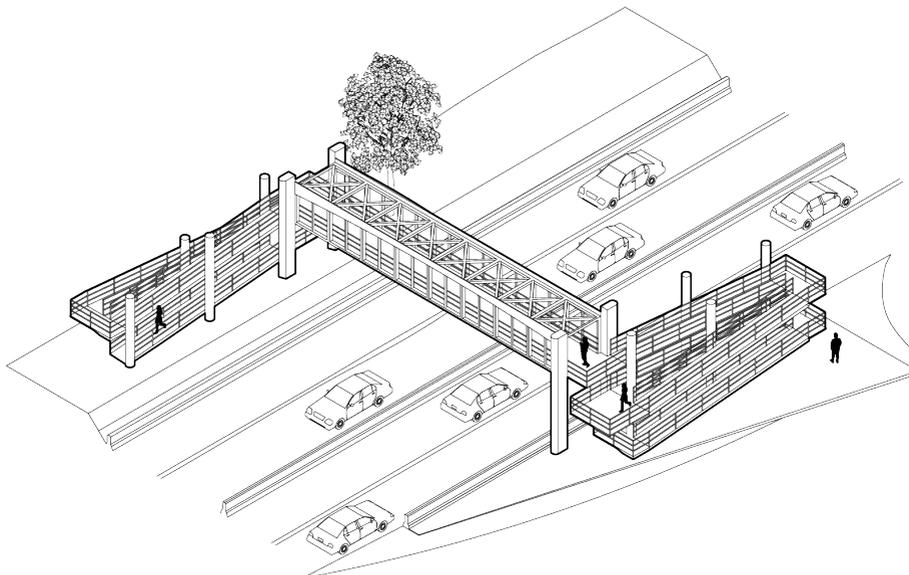
De acordo com a NBR 9050/2015, uma passarela de pedestres deve ser provida de rampas, escadas e/ou elevadores para possibilitar a transposição. Geralmente ela tem a forma estreita e elevada, pode ser coberta ou não e, por medida de segurança, sempre possui guarda corpo. Em relação à materialidade, as passarelas costumam ter armações duráveis, comumente construídas em concreto e cimento - pois associado ao aço consegue vencer grandes vãos e manter a forma esbelta -, liga metálica ou em madeira.

As mais usuais nas rodovias de São Paulo e do Brasil são confeccionadas em concreto, normalmente pré-fabricado, formado por rampas e, geralmente, são destinadas ao uso público. A título de exemplo, há a passarela na saída 36A da Rodovia Raposo Tavares, também denominada SP-270 (segunda ilustração). Apesar da sua significativa função, grande parte destas passarelas encontram-se numa situação precária, tanto em relação à limpeza, quanto a manutenção, e as que se encontram em uma situação diferente destas, normalmente estão situadas ao redor de shoppings, aeroportos ou recintos similares.

Diferente das passarelas entre rodovias, os arranjos responsáveis pela ligação entre dois prédios costumam ter uso privado (mas isso não significa que a hipótese de uso público é descartado). A exemplo disso, temos o Edifício Barão de Christina e o Condomínio Conde Andréa Matarazzo, na Avenida Paulista, que são prédios ocupados por empresas de pequeno e médio porte, ligados por uma passarela suspensa (como na ilustração). Outras referências de edificações similares são: o SESC Pompéia, de autoria de Lina Bo Bardi, com oito passarelas de concreto que ligam o bloco esportivo; e o Hospital do Coração (HCor), projetado por Minerbo Fuchs Engenharia S.A., com três níveis em aço laminado que integram o complexo hospitalar.

Paloma Cardoso, 10272243

Renan Pedroso, 10684322



Av. Paulista, 1471 - São Paulo

Rod. Raposo Tavares, saída 36A - São Paulo

## PISO DE CAQUINHOS PAULISTANO

Este característico elemento construtivo possui forte presença na memória coletiva paulistana e sua trajetória teve início de maneira espontânea nas décadas de 40-50. Na época em questão haviam inúmeras soluções de materialidade para pisos cerâmicos no mercado nacional, mas de forma geral todos os produtos possuíam um valor final de venda muito altos quando comparados a outras soluções de acabamento e seus respectivos preços de mercado. Devido a isso, a cerâmica nacional tornava-se inacessível a muitas famílias de classe média e baixa que simplesmente não podiam comprar as lajotas recém fabricadas e vendidas a estes elevados valores.

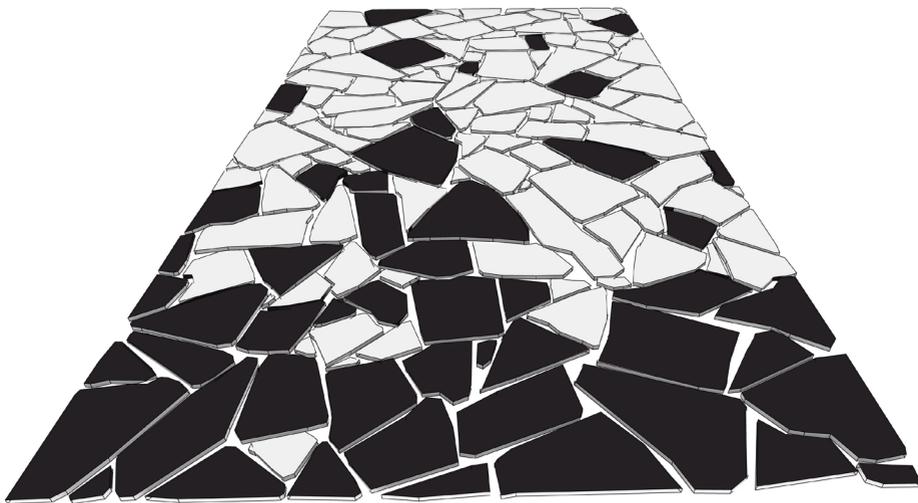
Foi em meio a este cenário de inacessibilidade das lajotas e peças cerâmicas originais que alguns alguns funcionários das olarias responsáveis por sua produção começaram a levar para casa restos e “caquinhos” de partes quebradas resultantes do processo de produção, que na época, devido ao baixo empenho de tecnologias resultava em uma grande porcentagem de perdas materiais. Desta forma começaram a utilizá-las em suas residências e também em reformas de vizinhos, parentes e amigos.

Vendo que a solução possuía uma aparência muito chamativa e com características de durabilidade e resistência muito similares às lajotas cerâmicas originais, pouco a pouco mais pessoas se interessaram pelo estilo e começaram a se oferecer para comprar as peças quebradas diretamente das olarias que, até então, produziam somente peças cerâmicas inteiras.

A solução dos “caquinhos cerâmicos” custava muito menos e em alguns casos nada, reduzindo de maneira drástica o custo empenhado em compra de materiais e tornando-se rapidamente um material acessível a grande parte das famílias paulistanas de classe média e baixa da década de 50. Com o passar do tempo as lajotas quebradas deixaram de ser a exceção e tornaram-se a regra, a demanda era tanta que muitas fábricas de cerâmica passaram a vender os “caquinhos” a preços mais altos que a própria peça inteira.

Neste momento, a partir da década de 60, o piso de caquinhos já havia tornado-se uma nova tendência paulistana, e agora as lajotas inteiras passavam a ser vendidas a valores mais baixos que suas semelhantes picadas, esta vez não mais quebradas de forma acidental mas sim de maneira proposital e industrializada.

Andre Enrico Cassettari Zanolla, 9593882



## PISO PAULISTA

Na cidade de São Paulo, as calçadas são caracterizadas por inúmeras maneiras. Em relação à suas superfícies, a pavimentação pode ser feita por diferentes materiais, como grama, cimento, blocos intertravados ou pedra portuguesa, que criam numerosas estampas para a cidade. Dentre tais desenhos, destaca-se o Piso Paulista, também conhecido por “Mapa de São Paulo”. Esse símbolo da cidade paulistana, foi criado pela desenhista Mirthes Bernardes em 1965, quando foi lançado o concurso para o novo desenho do calçamento da cidade. O grafismo chegou, primeiramente, à Avenida Faria Lima, depois à Avenida Amaral Gurgel e se difundiu, especialmente, entre as calçadas mais largas das regiões centrais da cidade.

Trata-se de um piso que exhibe contornos que representam o estado de São Paulo em um formato geométrico e retilíneo. O padrão do desenho apresenta duas versões materiais, em ladrilhos e pedra portuguesa com a mesma padronagem de cores, sendo o primeiro mais conhecido. Este jogo de ladrilhos é composto por 8 peças, que juntas compõem a estampa, cada uma delas apresenta 25 quadrados.

As duas fileiras, uma disposta na parte superior da outra, apresentam quadrados que se alternam entre pisos com as cores brancas e pretas separadas diagonalmente e pisos preenchidos com uma coloração única. Sendo que o alinhamento de cima começa por um quadrado dividido e termina com uma peça totalmente branca. Enquanto que na linha de baixo essa sequência se inverte.

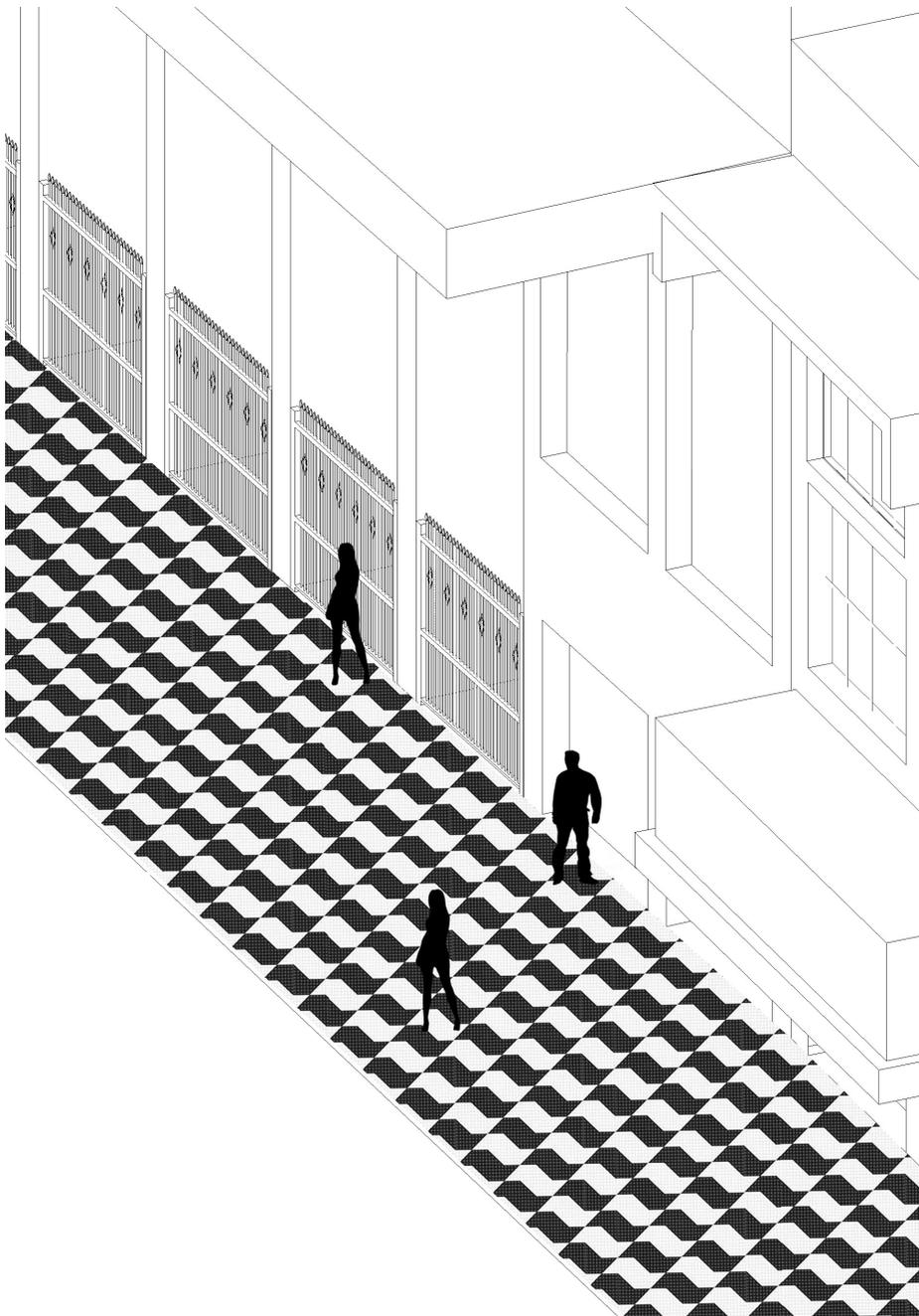
Essa construção geométrica passou das calçadas para simbolizar o governo estadual e tornou-se um padrão gráfico. Sua simplicidade compositiva, imposta por sua clareza, fez com que essa estampa se transformasse em um ícone paulista. Entretanto há tempos, especialmente, após a estruturação do Plano Diretor Estratégico (2014) e do Plano Diretor de Mobilidade (2015), a cidade de São Paulo está inserida em um debate a respeito dos cuidados e da manutenção de suas calçadas, com o intuito de criar soluções que facilitem a travessia dos pedestres e das pessoas com necessidades especiais.

Nesse sentido, em janeiro de 2019, o prefeito de São Paulo, Bruno Covas, promulgou um decreto que prevê e consolida os critérios para a padronização das calçadas da cidade, que não estão restritas apenas aos aspectos da responsabilidade, largura e inclinação das mesmas, mas também dizem respeito à sua superfície, tanto em relação à implantação de piso tátil e o uso de técnicas e materiais pré determinados, quanto à regularização de um plano firme contínuo e antiderrapante que não cause trepidação.

Dessa forma, embora ainda haja algumas controvérsias e ressalvas por parte de determinados grupos da sociedade, é possível que essa padronização substitua por concreto a presença de um emblema, que além de estar impresso em inúmeras ruas da cidade, se tornou um marco de São Paulo.

Fernanda Xavier Ribeiro, 10313766

Jéssica Barbosa Borges, 10751571



## PLATAFORMA DA CPTM

A estação Cidade Universitária, localizada no bairro de Pinheiros, faz parte da linha 9 - Esmeralda da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), que liga o Grajaú, na região Sul de São Paulo, à Osasco, município vizinho. Adjacente à Ponte Cidade Universitária, importante acesso ao principal campus da Universidade de São Paulo, a estação é utilizada principalmente pela comunidade universitária, que abrange discentes, docentes e funcionários.

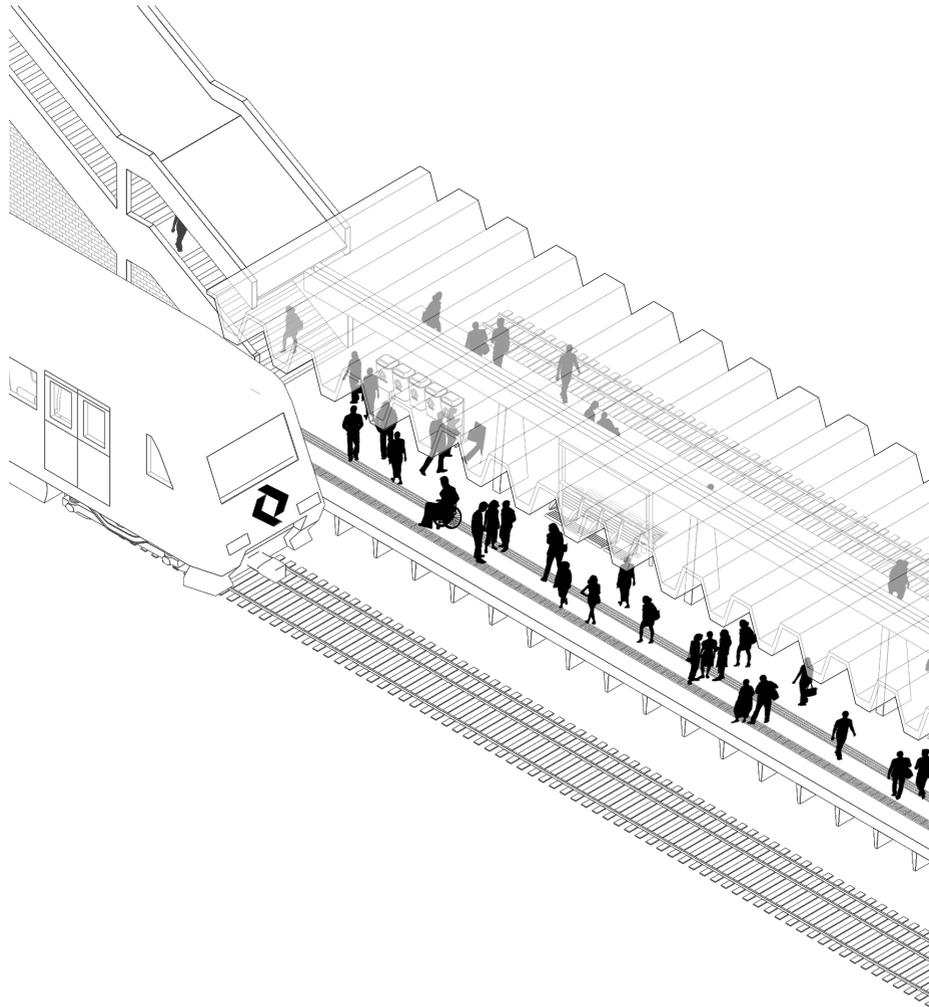
Com uma tipologia comum à maioria das estações da CPTM, a estação possui uma plataforma central, ladeada pelos trilhos de ambos os sentidos da linha. Também comum em estações da CPTM, se organiza em dois níveis: o superior, onde estão instaladas a bilheteria e as catracas, e o inferior, cujo acesso se dá por escadarias, onde se encontram a plataforma e os trilhos.

Na plataforma, que consiste numa passarela abrigada por uma cobertura de concreto, o usuário avista o Rio Pinheiros, as vias marginais e o horizonte de edifícios corporativos e residenciais de luxo, separados da estação por grades baixas e uma faixa de vegetação. O espaço dispõe de lixeiras e assentos sobre os quais estão posicionados mapas da rede de transportes, informações importantes e peças publicitárias.

A caracterização do espaço se deu em dois momentos: em 2000, quando a Companhia executou uma reformulação que utilizou o concreto, tijolos avermelhados e estruturas metálicas aparentes como materiais predominantes bem como o vermelho (Pantone 485) aplicado sobre uniformes, trens e pontualmente nas placas de sinalização como identidade visual; e em 2010, com um projeto de modernização que instalou bicicletários, elevadores e pisos táteis para promover a acessibilidade.

Diferente de algumas estações, a Cidade Universitária não possui ligação direta com outras linhas da CPTM, metrô ou terminais de ônibus, o que resulta em um menor porte. Contudo, há um acesso, próximo à estação, para a ciclovia Rio Pinheiros, que, apesar de não ser muito utilizada cotidianamente devido ao seu restrito horário de funcionamento, é bastante frequentada durante os finais de semanas como opção de lazer.

Bruna Machado, 10432216  
Karen Takahashi, 10303066



## PONTO DE ÔNIBUS

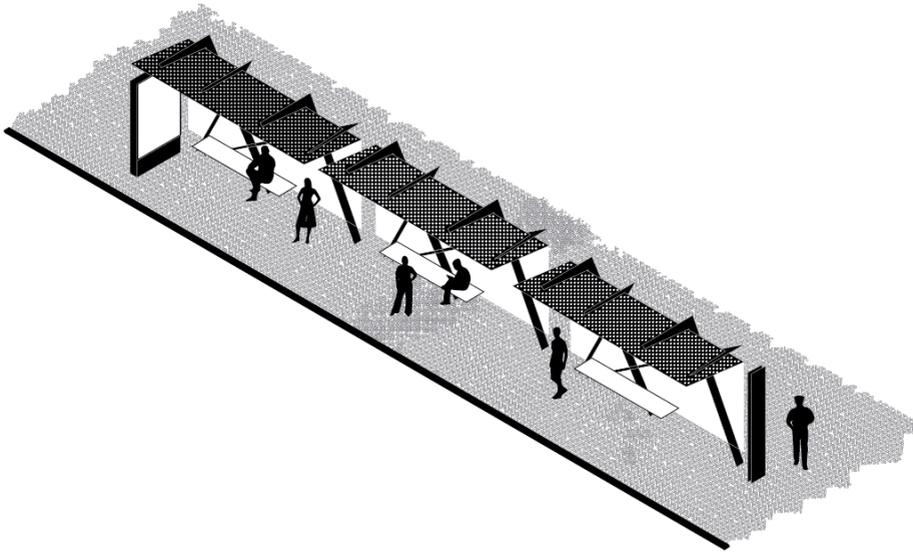
Esse ponto fica próximo a diversos marcos históricos e arquitetônicos do centro da cidade de São Paulo, como a Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens. Localizado entre o Largo do Paissandú e a Galeria do Rock, referência cultural, o ponto é rodeado por comércio, árvores, prédios, pássaros, hotéis e movimento. Ele se firma em cima da calçada de mosaico português, em frente à faixa exclusiva para ônibus, como a maioria dos pontos da cidade; como a sua base é pré fabricada, a estrutura se repete em diversos locais na cidade, tornando-se um símbolo familiar.

O ponto é composto por três estruturas iguais que, por sua vez, são formadas por vigas de metal interconectadas em ângulos irregulares e chapas de vidro reforçado, formando uma estrutura unificada que se autossustenta. A mesma contém painéis de proteção, expositores para anúncios, bancos embutidos e um painel superior horizontal que se assemelha a um telhado ou laje para abrigo. Próximo ao ponto, encontra-se uma viga única de metal plantada sobre o chão que contém a sinalização específica para pontos de ônibus e os itinerários de todos os ônibus que se pode tomar nesse ponto.

O largo é amplo e, além da igreja, contém em sua área a Estátua da Mãe Preta, bancas de jornal, árvores, bancos e lixeiras, compondo um espaço livre de descanso e recreação. Por estar no centro histórico da cidade, o movimento é intenso, principalmente nos horários de pico, e o ponto admite diversos usos: durante os horários de funcionamento dos ônibus, é lugar de ir, vir e esperar; quando chove, torna-se abrigo; quando é carnaval, torna-se palco.

Isabella Moreira Flôres, 10697730

Pedro Rangel Bomeisel, 9529750



## POSTE DE LUZ

Ao sair da estação Japão-Liberdade, o pedestre já se depara com o que parece outro país, as cores vermelha e branca, os letreiros em kanji, comércios em construções que remetem a templos orientais e a visão mais evidente do envoltório de influência nipônica; os postes suzurantou, que remetem às lanternas japonesas chouchin.

Símbolos da imigração japonesa no Brasil, que começou a ocupar o bairro da Liberdade em 1912, por ser uma região cujo preço de moradia era mais barato e devido à proximidade ao centro, os postes foram inseridos em 1973, em um projeto que tinha a intenção de enaltecer a ocupação oriental do bairro e transformá-lo em um polo turístico, tendo a “Chinatown”, em Nova York como modelo.

É possível perceber que essa intervenção realmente impulsionou o fluxo de visitantes da região, hoje o bairro é um polo não apenas cultural mas também gastronômico e comercial, pela grande presença de lojas populares, restaurantes e karaokês. A prática de “ir passear no bairro da Liberdade” é considerada uma atividade cultural e educativa, pois mesmo que as motivações de seus transeuntes sejam diversas - seja para resolver negócios, almoçar ou realizar compras - a sensação ao deixar o bairro é como ter saído de um ambiente novo, exótico e adquirido uma carga de conhecimento sobre aquela cultura, mesmo se a paisagem dos postes ser apenas a superfície da complexa cultura nipônica.

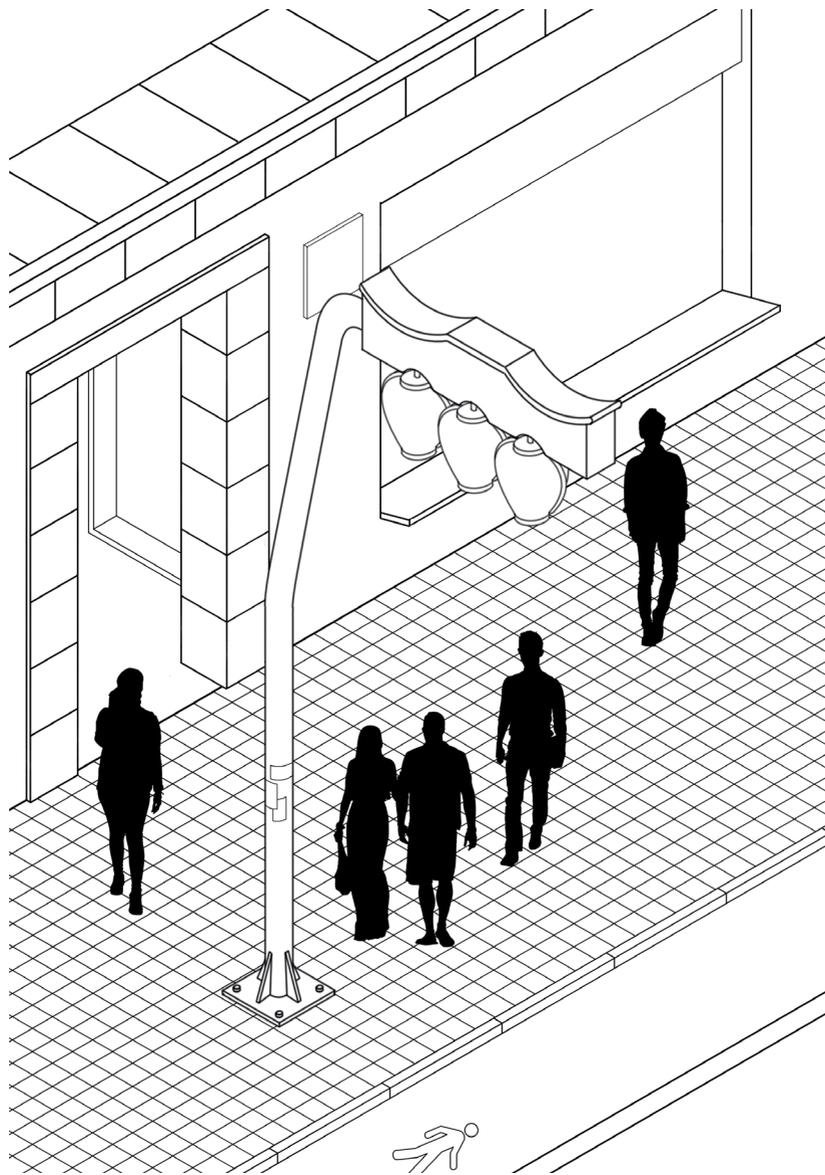
Além disso, a inserção desses postes - ícone japonês - em vias como a Rua Galvão Bueno, Rua da Glória e a Rua dos Estudantes não representa a diversidade de povos e culturas asiáticas que ali permeiam, moram, convivem e trabalham; como chineses, coreanos, taiwaneses e vietnamitas. Embora existam elementos dessas culturas no bairro, ainda prevalece a configuração japonesa; o que leva a muitos conhecerem o bairro da Liberdade como um “pedaço do Japão na América do Sul”.

Mas é crucial destacar a importância desses símbolos para a perpetuação e celebração da cultura asiática no Brasil, visto que a figura dos postes suzurantou compõe o cenário de vários eventos que enaltecem e promovem tradições, como o ano novo chinês ou o festival das flores, que percorrem as vias já citadas e até as feiras da liberdade, que, todo domingo, ocupa a Praça do metrô e lotam a área com visitantes.

Então, ainda que possua limitações de representatividade e possa causar uma falsa sensação de imersão cultural, o fato desses postes atraírem tamanho interesse e curiosidade da cultura japonesa, desmistificando e naturalizando-a no espaço brasileiro, contribui para a diminuição de preconceitos e exclusões e ainda favorece uma familiarização de muitos descendentes com suas próprias raízes.

Beatriz Sakashita Uenishi, 9278535

Mariana Sayuri Matsuyama, 10751421



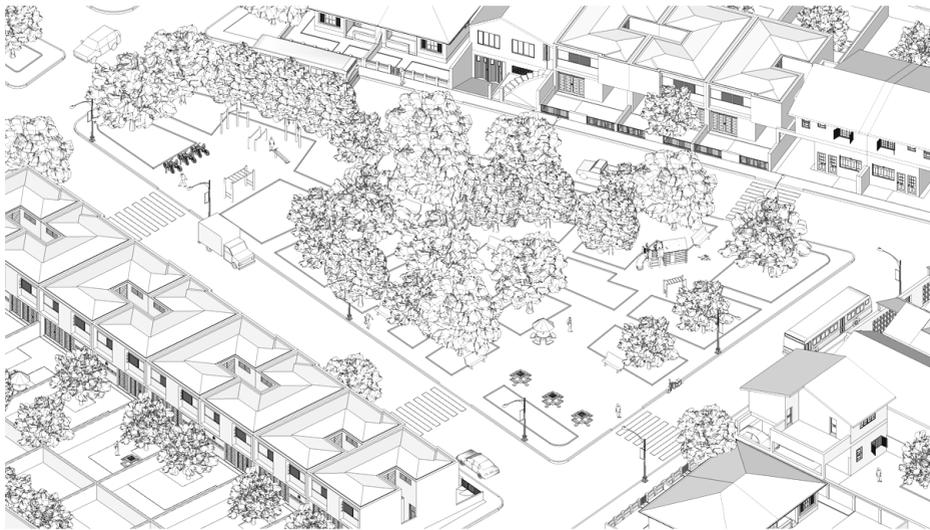
## PRAÇA

Possui caminhos de pedra, cimento ou terra batida. Esses caminhos são bastante utilizados pelas crianças ao correrem ou brincarem de bicicleta, ou para o passeio com o cachorro durante a tarde. Os canteiros que abrigam a grama e a vegetação são compostos de paralelepípedos geralmente pintados em branco e também servem para a criatividade das brincadeiras das crianças. A grama e a vegetação geralmente são altas e recebem mais atenção e aparos quando as campanhas eleitorais estão em voga. Os equipamentos de exercício e de diversão ora cumprem seu papel, ora são objetos de depredações. As árvores trazem o aconchego para os pássaros; aquelas fazem a sombra e estes o canto, cenário ideal para o repouso dos transeuntes. Geralmente idosos com seus cachorros deleitam-se em minutos de silêncio, e os bancos aos namorados e às vizinhas servem de ponto de encontro; já aos moradores de rua, leito.

Seus usos são tão diversos quanto seus usuários. Ao amanhecer, é de lá que os pássaros cantam e revoam anunciando a aurora. No começo da tarde, os alunos da escola próxima reúnem-se em grupos sob suas sombras no fim do período escolar matinal. As vizinhas levam seus filhos e seus cachorros e, entre conversas triviais, descansam após o almoço. Ao poente, como um transmorfo, assume sua face mais sombria. A escuridão entre a vegetação cria o ambiente ideal para práticas ilícitas, esconderijo dos mal intencionados e privacidade dos desabrigados. Os transeuntes passam então a evitá-la, principalmente as mulheres ao voltarem dos seus trabalhos, sempre desviam de percursos em que haja praças, pois não se sabe o que se esconde em seu interior, na escuridão e no silêncio da noite, em meio aos bairros dormitórios, desérticos.

Tão ambígua, tão plural. Sempre representa um respiro no cenário dos bairros, seja central ou periférico. Que bom seria se todos olhassem às praças como olham aos seus jardins. Que bom seria se fosse dado o devido valor a esse elemento tão importante para qualquer bairro. Se a iluminação fosse adequada durante a noite, se a preservação fosse uma preocupação coletiva, se a manutenção fosse um hábito não só para fins de promoção eleitoral. Poder-se-ia ter um apressado ainda maior a esse espaço público tão elementar a qualquer bairro. Se ao invés do medo que acompanha a noite se tivesse o desejo de estar em um ambiente público, devidamente iluminado e seguro, para encontrar os vizinhos e os amigos, para gerar uma ruptura na rotina incansável do trabalhador, a vida urbana seria mais leve e seu berço seria, certamente, a praça.

Erik Giorgetti Batista 8952275  
Saloê Soares Pessin 10802959



**Semáforo**

**S**

## SEMÁFORO

As luzes piscantes embaixo do Viaduto do Glicério definem o cruzamento entre a Rua do Glicério, a Radial Leste e o Viaduto 31 de Maio. Partindo de regiões diferentes, cada um com seu destino, os veículos partilham nesse semáforo uma fração de seu trajeto. O medo e a sensação de perigo permeiam o imaginário dos motoristas e passageiros que ali permanecem por alguns segundos, enquanto esperam ansiosamente a abertura do semáforo. Ao perceber que a luz amarela está na iminência de tornar-se vermelha, a preocupação de fechar o vidro e esconder objetos de valor domina a mente dos que passam diariamente por esse semáforo. A atenção é redobrada, e seguida de um alívio quando a luz verde acende.

À noite, a iluminação insuficiente e a pequena movimentação de pedestres e carros contribuem para intensificar o receio dos que por lá transitam. Ao visualizar o farol fechado, diminuem a velocidade de seus carros, evitando ao máximo parar. Às vezes, atravessar o farol vermelho parece ser menos perigoso do que esperá-lo abrir. Os motoristas dizem preferir levar multas a arriscar sua segurança no aguardo do sinal verde.

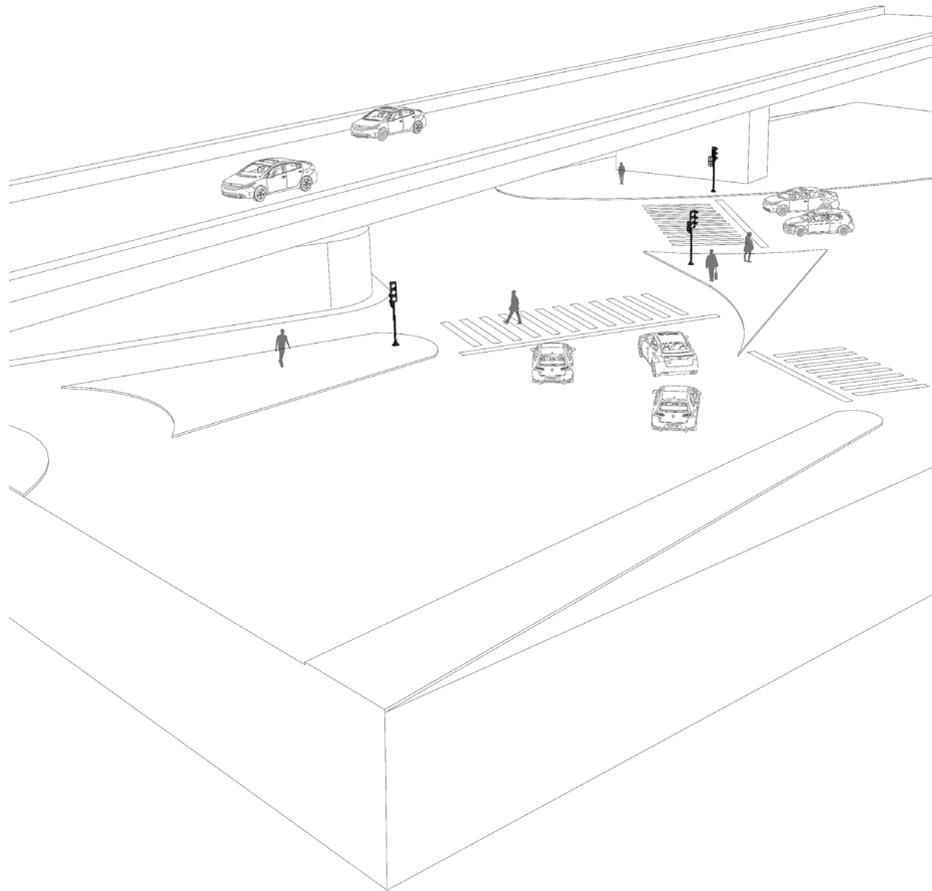
Localizado na fronteira entre as subprefeituras da Sé e da Liberdade, o semáforo encontra-se na região da Baixada Glicério, conhecida por sua numerosa população de rua. Várias ONGs atuam nessa área nos dias de hoje, algumas com ações direcionadas à crianças, como a Comunidade Novo Glicério, outras com amparo dos moradores de rua, e umas no incentivo ao esporte e às artes, como a Projeto Garrido Boxe. Embaixo do Viaduto do Glicério existia uma ONG que acolhia os moradores de rua da região, fornecendo refeições e espaço para tomar banho. Com o fechamento dessa organização, vários moradores se estabeleceram nos arredores do local em que a ONG atuava, principalmente abaixo o Viaduto.

No entanto, a população que hoje mora sob o Viaduto do Glicério, nas redondezas do semáforo representado pela figura ao lado, além de sofrer com o descaso do poder público, também é alvo de constantes ataques pela polícia. Sob o discurso do “combate às drogas” e busca pela maior segurança do local, os moradores são frequentemente desrespeitados e têm seus pertences confiscados. Essas ações coordenadas pela polícia deixam claro que não há uma real preocupação do poder público com a inserção dessas pessoas na sociedade. Guiados por princípios higienistas e preconceituosos, expulsam os ocupantes da região sem oferecer a eles uma alternativa melhor de vida.

Por ser um semáforo muito movimentado durante o dia, em que vários veículos e pessoas de diferentes localidades se cruzam, a preocupação da polícia está mais direcionada para mascarar as desigualdades, expulsando quem ali se estabeleceu, do que de fato proporcionar melhor qualidade de vida. Os sem-teto que se firmaram embaixo do viaduto têm sua cidadania e humanidade retiradas. Simbolizam o perigo da região, são reduzidos a esmoleiros no trânsito. A insegurança que domina os motoristas ao pararem nesse semáforo é atribuída à presença dos moradores de rua e, assim, são realizadas ações para tentar apagá-los visualmente da cidade, apagando simultaneamente suas vozes e histórias.

Ana Luísa Diaz Calife, 10751463

Lilian Tiemy Hirata Dellavia, 10751550



**Térreo livre**  
**Torre de ventilação do metrô**

**T**

## TÉRREO LIVRE

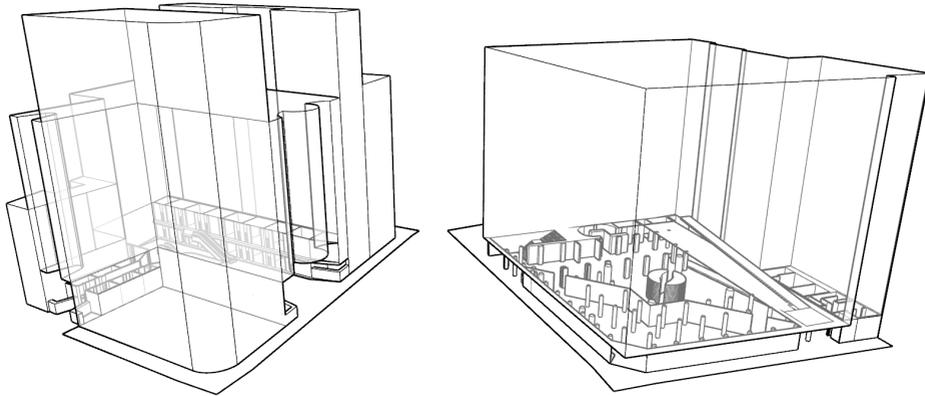
Os dois térreos livres que compõem essa situação urbana estão localizados na rua 24 de Maio, no coração do centro da cidade de São Paulo e fazem parte dos edifícios da Galeria Presidente e do SESC 24 de Maio.

A Galeria Presidente, conhecida como popularmente como Galeria do Reggae, foi construída pelos arquitetos Maria Bardelli e Ermanno Siffredi. Seus 6 andares já passaram por inúmeras mudanças nos tipos de lojas e em seus frequentadores. Atualmente se destaca a grande presença e apropriação dessa galeria por imigrantes de diversos países da África, como Nigéria, Congo, Gana, Angola, Moçambique. Dessa forma a galeria ganha o seu apelido e reproduz essa diversidade cultural em suas lojas de roupa, alimentos, restaurantes, cabeleireiros, discos e música. Já o SESC 24 de Maio foi recém inaugurado em 2017. Localizado na esquina com a rua Dom José de Barros e se constitui como uma transformação ao edifício antes pertencente à extinta rede de lojas de departamento da Mesbla. O projeto é de autoria do arquiteto Paulo Mendes da Rocha e do escritório MMBB Arquitetos. O novo edifício, uma unidade SESC, é um centro cultural e de lazer que conta com um teatro, café, restaurante, área de exposições, biblioteca, equipamentos para esportes e atividades físicas e piscina. Grande parte de suas instalações é aberta ao público.

Os dois edifícios, por mais que bastantes diferentes, se integram no espaço e estabelecem relações um com o outro. A superfície espelhada do prédio do SESC reflete a fachada geométrica e recortada da galeria e pode ser vista quando se está nos corredores das lojas. Suas entradas se coincidem e criam uma situação urbana muito interessante. Os dois edifícios, com seus térreos livres criam uma amplificação do alargamento da calçada para dentro das construções.

A Galeria do Reggae, como toda galeria, se constitui como uma rua pública interna, com a circulação cercada pelas vitrines das lojas. Sua entrada tem alto pé direito e faz a transição gradual entre a rua no espaço externo e a rua no espaço interno. Já o SESC cria uma relação de térreo livre diferente, criando uma praça pública, em vez de uma rua. Sua entrada se dá por duas aberturas na fachada no andar térreo. Assim, a calçada se alarga de forma delicada, adentrando a praça coberta, sustentada por pilotis, que constitui o térreo livre do edifício.

Ângelo Gomes dos Santos, 10326152  
Livia Prazim de Albuquerque, 10751226



## TORRE DE VENTILAÇÃO DO METRÔ

Um grande volume de concreto sem janelas se ergue com cinquenta metros de altura em meio ao centro de São Paulo, confundindo-se com os edifícios ao redor. O olhar atento do transeunte que passa pelo Largo de São Bento logo percebe que o prédio monolítico não é habitável, muito menos penetrável.

A torre de ventilação da estação de metrô homônima ao largo é uma dentre as várias erguidas para os pontos de parada da primeira linha de metrô da cidade de São Paulo, construída ao longo da década de 1970.

A Linha 1-Azul - originalmente chamada de Norte-Sul como alusão à direção geográfica do trajeto percorrido - tem estações características, cujos elementos construtivos guardam entre si um diálogo estético a partir do uso do concreto armado aparente. Uma vez frutos da mesma coordenação de obras do arquiteto Marcello Fragelli, os projetos foram alinhados entre si para corresponderem não só a uma relação coerente de estrutura e funcionamento do transporte, mas também de linguagem visual do serviço público que começava a funcionar em São Paulo.

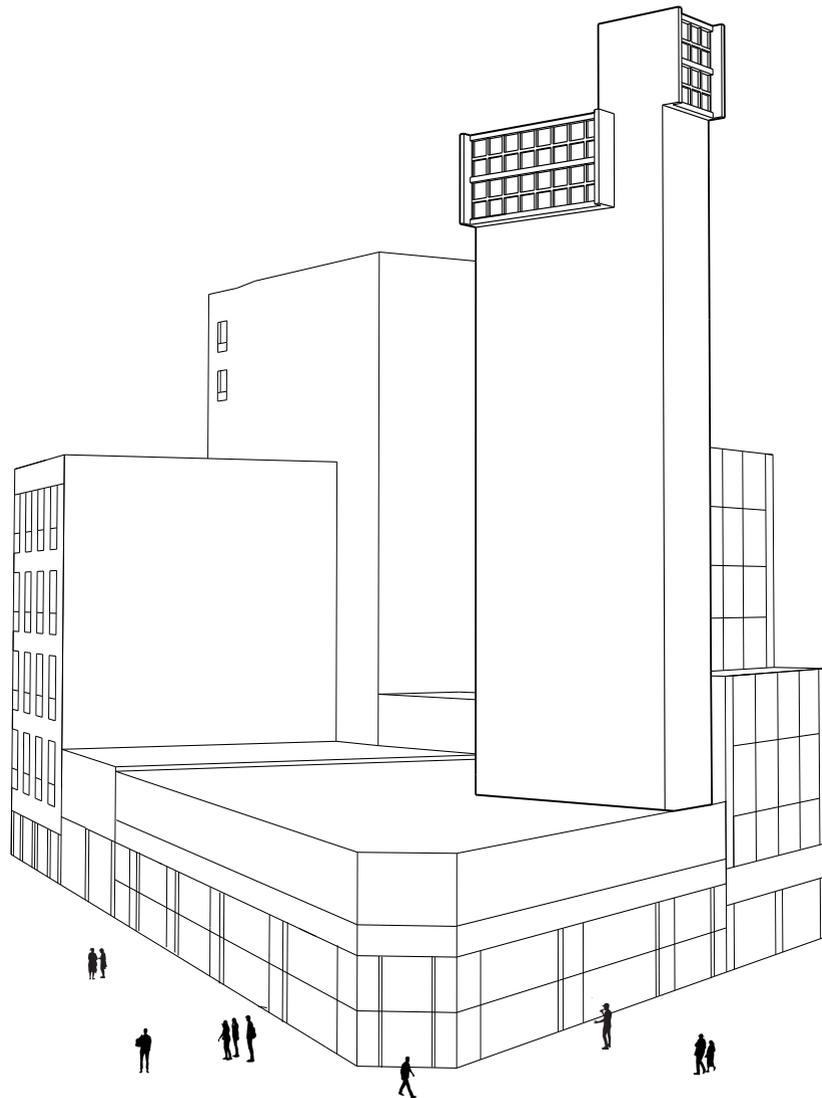
Feitas também em concreto aparente, as torres de ventilação são estruturas verticais simples que atuam para direcionar o efeito êmbolo causado pela movimentação dos trens embaixo da terra, expulsando das entranhas dos túneis o ar conduzido sobre os trilhos. Desde a estação Jabaquara até a Tucuruvi percebe-se a presença marcante das torres de concreto, em diferentes tamanhos e formatos, já naturalizadas em meio à cidade que se verticalizou de múltiplas formas.

Para além de sua funcionalidade, elas são um marco espacial da presença daquilo que não se vê, pois está abaixo da terra. O mesmo concreto aparente das entradas subterrâneas ergue-se bruto e linear do subsolo, como raízes aéreas que, racionalizadas, imitam o seu entorno edificado. Metonímias das complexas estruturas invisíveis, as torres mostram que mesmo os túneis mais profundos da cidade precisam respirar.

As torres de ventilação, quando não são contíguas às entradas das estações, ocupam de maneira fragmentada os lotes em que estão implantadas, às vezes em meio a estacionamentos, praças próximas a grandes avenidas ou vizinhas a edifícios comuns, como o exemplo da Rua São Bento. Seu impacto urbano e espacial é variado em forma, mas sempre semelhante na dinâmica, já que tornam-se pontos cujo entorno é desconexo de uma relação urbana na escala do pedestre. Viram monumentos indefinidos de uma estrutura que, apesar de enterrada, continua viva.

João Gabriel de Oliveira, 10751470

Júlia Ascencio Cansado, 10751633



**Vão entre o trem e a plataforma**  
**Viela**  
**Vila**



## VÃO ENTRE O TREM E A PLATAFORMA

“As ferrovias permitem tudo. Permitem a homogeneização do Sistema-Mundo. Permitem a exportação total não só de mercadorias, mas de modos de viver. A população de baixa renda ocupa sempre as áreas abertas pelas ferrovias e assim fica vivendo, entre metades de caminhos, entre estradas tortas, entre trilhos despovoados. O sistema ferroviário brasileiro, mesmo não tendo servido à integração abundante do território, transformava essencialmente a ordem das coisas grandes e reproduzia a ordem das coisas pequenas.” - trecho de A Cidade dos Passarinhos, Yolanda Battaglia.

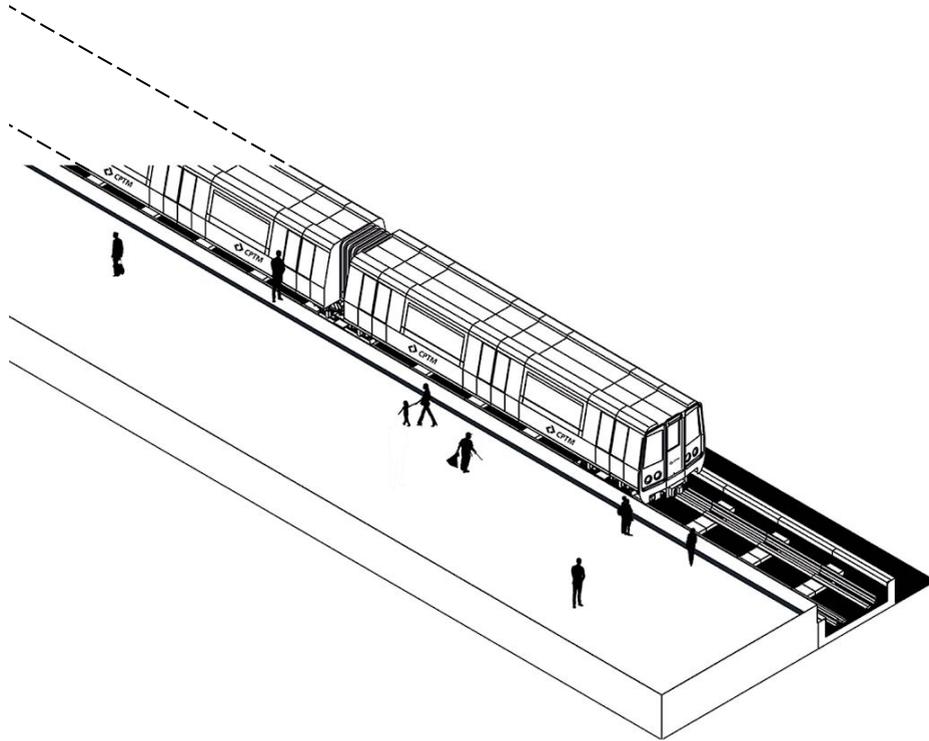
O vão entre o trem e a plataforma é um elemento presente no imaginário de quem se desloca cotidianamente por uma metrópole por meio desse transporte público. Após 300 anos situada no topo da Colina da Sé, São Paulo espraiou-se por meio de estruturas ferroviárias e conformou bairros inteiros ao redor de suas paradas de trem. Hoje, a maior cidade do Brasil informa novos componentes da atmosfera dos trilhos no palco urbano.

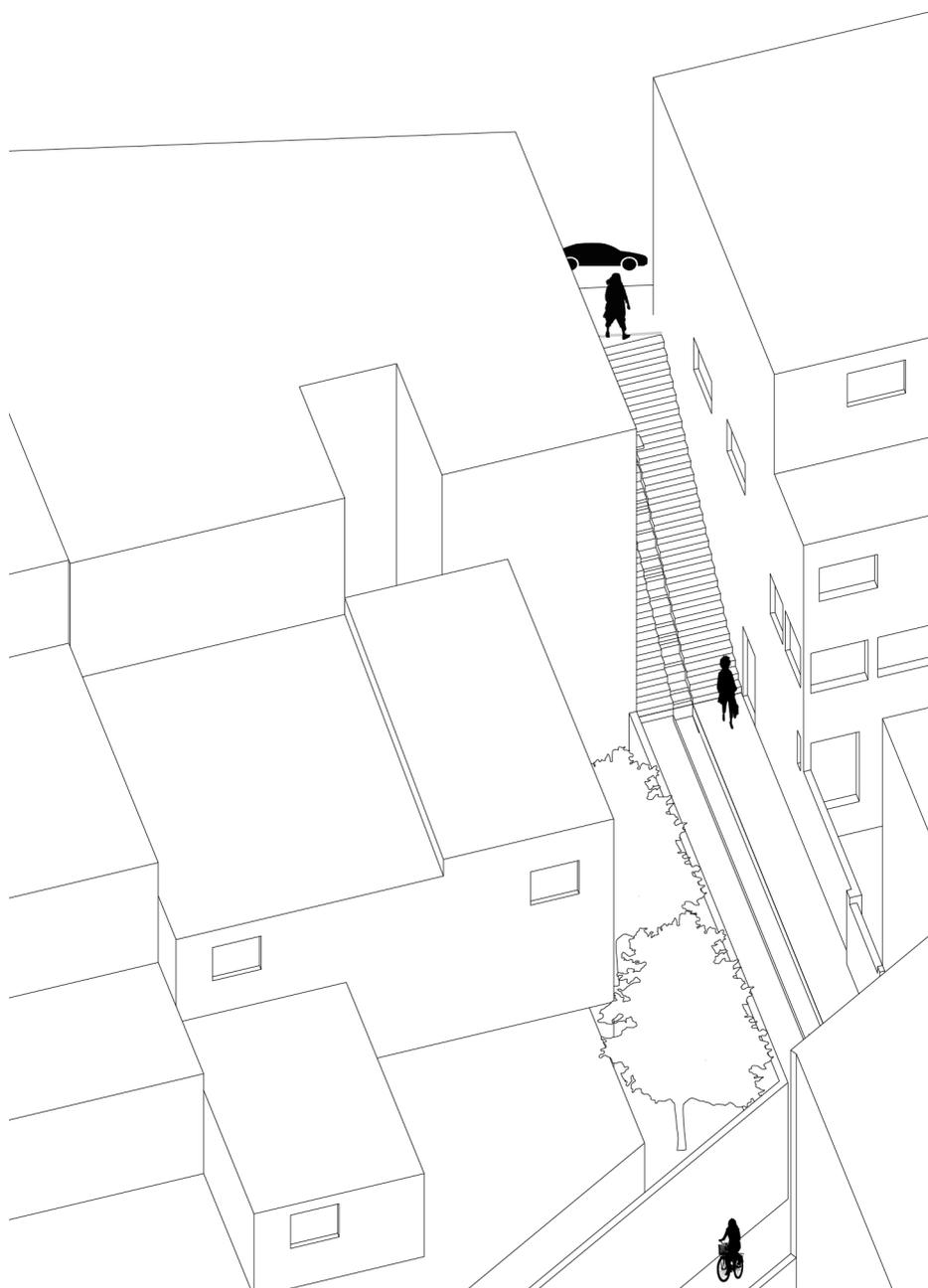
Ao sair e adentrar os carros de passageiros, os usuários são alertados por uma mensagem: “Cuidado com o vão entre o trem e a plataforma”. Tal aviso transmite uma mensagem literal e passível de pretensão literária sobre o desenho que essa cidade expressa. O alerta antecipa o informe de “Usuário na via”, que decorre quando a linha que divide a plataforma elevada do vão é ultrapassada de forma fatal. O maior vão entre trem e plataforma da CPTM na Grande São Paulo (com 91 estações) é de 46 centímetros. No Brasil, quase mil passageiros caem por ano em vãos, o que poderia ser evitado com a instalação de borrachões e portas automáticas de segurança na beira das plataformas e com a dissipação do fluxo por mais carros de trem, principalmente em horários de pico. Isso reflete precariedade na infraestrutura de mobilidade, principalmente em estações que estabelecem múltiplas conexões - como a Luz e o Brás - e ligam um grande contingente de pessoas das zonas centrais às franjas, onde a massa trabalhadora, com maior tempo de deslocamento pela cidade, se concentra.

A reminiscência de fresta criada pelo afastamento entre os vagões de carga e a área de embarque, por sua ausência de materialidade - tratando-se de um vão, que é uma nesga de vazio -, é então capaz de promover assimilações físicas e simbólicas pelos agentes que a transpõem. O intervalo de tempo entre um trem e outro denuncia outra lacuna espacial: a passagem do objeto móvel - o trem - pelo objeto fixo - a plataforma. Esse intervalo expõe aquilo que esperamos antes de embarcar, isto é, o abismo. O rasgo, metaforicamente, é capaz de figurar pela antítese uma característica bastante paulistana: os muros. As separações físicas de São Paulo são marcadas por suas margens e morros de configurações naturais, mas também pela configuração humana de larga ocupação de cercamentos residenciais e de vazios urbanos. Assim, o muro se caracteriza pela barreira positiva, como uma parábola cartesiana voltada para cima, e o vão como sua negativa. Essa tênue separação simbólica, essa falsa segurança, dá ao vão um apelo quase niilista. Encarar o abismo é solicitado a quem usa essa infraestrutura inanimada e, ao deparar-se com ela, anima-a. A maior construção da humanidade são as cidades, e essas se dão pelo ânimo coletivo de seus equipamentos. A composição desses centros urbanos responde às necessidades da coexistência social no meio. Construir abismos numa estação com finalidade pragmática de mobilidade pelo tecido urbano promove a aglomeração de anônimos que compartilham, na espera, a tensão do vão a ser transposto.

Ketlyn Caroline Gonçalves, 10697549

Yolanda Battaglia, 10751212





## VIELA

Uma viela é uma rua ou um caminho estreito que realiza a conexão entre edificações e uma via de leito carroçável. Pode ser utilizada para cortar caminho quando liga duas ruas e é encontrada, principalmente, nas periferias onde os desmembramentos de lotes ocorreram de forma orgânica. Sua largura limita o acesso de automóveis e garante o resguardo em relação a cidade, o que somado a falta de iluminação natural, resultado da existência de edificações de ambos os lados, pode tornar-se um ambiente associado a pouca segurança e, em alguns casos, pontos de tráfico de drogas.

Além de realizar conexões, as vielas também possuem importância sanitária ao serem utilizadas pela rede de esgoto e escoamento das águas pluviais. Ao definir um respiro entre as casas de fundo de lote, possibilita a circulação de ar e, em alguns casos, a entrada de luz. A manutenção dessas passagens é realizada por seus moradores, que acabam sendo os que mais as utilizam e acabam responsáveis por garantir a pavimentação e iluminação artificial, pois a viela passa a fazer parte da fachada da casa de fundo.

No exemplo, a viela realiza a conexão entre a Rua Ministro Lins de Barros e a Rua Santo Antônio do Pirapetinga, no Jardim Santa Cruz, Zona Norte da cidade de São Paulo. A diferença de nível entre elas é vencida por uma escadaria com escada hidráulica acoplada e a curva que possui evidencia sua organicidade. O acesso às casas é realizado por portas discretas, a existência de empenas cegas e muros altos corroboram para uma linha de paisagem fechada, tornando-o um local de fluxo sem qualquer incentivo a permanência. Esse exemplo pode ser apresentado enquanto síntese dos mais diversos tipos de vielas encontrados na cidade, que podem ou não apresentar escadarias, escada hidráulica e outras características impostas pelo relevo, mas que sempre apresentam uma alta densidade construtiva em seu entorno, utilização pela comunidade local e manutenção realizada por aqueles que ali residem.

Jessica Andrade, 10697880

## VILA

Construída nas primeiras décadas do século, a Vila Adelaide é um conjunto residencial originalmente composto de 9 habitações na parte interna e mais dois na área externa. Localizada no bairro de Santa Cecília, a vila é acessível pela rua Dr. Frederico Steidel, via que liga o Largo do Arouche até a avenida São João. Hoje basicamente composta de cortiços, a Vila Adelaide foi projetada para abrigar moradores de classe média e é composta de amplos sobrados com porões. Além das residências que estão na área interna, a vila ainda conta com dois outros sobrados – bem maiores que as demais – que tem suas entradas diretamente pela rua Dr. Frederico Seidel. Pelo padrão destas duas habitações é possível que as mesmas foram a residência do construtor/proprietário e familiares.

As vilas, como são chamadas popularmente, são conjuntos de casas, muitas vezes projetadas e construídas como uma unidade por um mesmo proprietário. Historicamente, muitas foram erguidas como habitação para operários, por iniciativa das empresas onde trabalhavam. Atualmente, a maior parte delas não possui mais uma ocupação operária, mas sua morfologia manteve o caráter de unidade de vizinhança e muitas vezes, de comunidade. Em São Paulo elas geralmente são formadas por casas (geralmente até 10 edificações) que se organizam em torno de uma rua sem saída de porte muito menor do que as adjacentes. Essa organização em “U” voltada para dentro de si é característica desse tipo de formação.

O perfil de habitações das vilas residenciais do município sofreram mudanças na década de 1970, por ser o período em que ocorreu um movimento direcionado aos bairros do centro - Bom Retiro, Santa Ifigênia e Belenzinho- pelos moradores tradicionais da região. Locais como a Vila Adelaide - conjunto residencial construído com 9 habitações na parte interna e 2 na externa, localizada no bairro de Santa Cecília- tiveram um aumento na concentração de cortiços para suprir a elevada demanda de moradores. Espaços antes destinados a depósitos foram modificados e proprietários passaram a desmembrar grandes residências para abrigar mais famílias e, consequentemente, atingir maior lucro nos aluguéis ou venda dos imóveis.

Na situação atual da cidade de São paulo, observa-se um fenômeno cada vez mais frequente: o desejo de moradores de restringirem o acesso de veículos nas Vilas. Esse controle geralmente aparece na forma de portões ou cancelas colocados pelos próprios moradores. Por conta disso, durante o governo Haddad, houve uma série de novas regras para a regularização desses fechamentos de espaços públicos como restrições de horários e acesso livre de pedestres. Além disso, para que possam realizar os fechamentos, os moradores devem adotar ações que contribuam para o meio ambiente, realizar a própria coleta de lixo e a própria manutenção de áreas ajardinadas. Contudo, não podem fechar vias que são o único acesso a áreas verdes de uso público, como praças, a espaços institucionais ou a equipamentos públicos, como escolas e postos de saúde.

Luiza Zander Gaspar, 10789253

Nathielli Ferreira Ricardo, 10802921



