



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

2016

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

Índice

Prefácio	07
Sobre este Guia	09
Como usar este Guia	10

01 O Espaço Público

Compreendendo o espaço público	15
Identificando os responsáveis	16
Usuários e formas de uso	20
Passeio público	22
Estratégias para o espaço público	26

02 Estudos de Caso

Introdução	30
Eixo Estrutural de Transformação Urbana	
Av. Santo Amaro	32
Av. Paulista	34
Av. Engenheiro Luís Carlos Berrini	36
Rua Comercial	
R. Silva Bueno	38
Rua Comercial compartilhada	
R. Sete de Abril	40
Rua residencial alta densidade com aclave	
R. Tavares Bastos	42
Centralidade de bairro	
Av. Marechal Tito - Mercado	44
Av. Marechal Tito x Beraldo Marcondes	46
Rua residencial à beira de córrego	
Av. Birimbau	48
Passagem informal - viela	
Rua Duarte da Costa	50
Rua sem passeio mínimo	
Rua Praia de Iracema	52
Travessa Radamés	54
Recuperação de espaço público	
Rua Nossa Senhora da Aparição	56
Rua Galvão Bueno	58
Rua dos Ingleses	60

03

Elementos

Introdução	64
Extensões	
Ao longo do passeio	66
Esquinas	68
Temporárias	70
Canteiro Central	
Suporte ao transporte	71
Ilha de Refúgio	71
Travessias	
Esquina Elevada	72
Faixa de Elevada	72
Faixa Diagonal	73
Ampliação da Faixa de Pedestres	73
Mobiliário	74
Abrigo de parada de ônibus	
Abrigo de parada de táxi	
Elemento de acesso ao Metrô	
Sanitário Público	
Quiosque multiuso	
Bicicletário	
Mobiliário Urbano Básico	
Balizadores	
Infraestrutura Ambiental	
Jardim de chuva	80
Corredor Verde	80
Praças em terrenos residuais	81
Qualificação de Infraestrutura	
Iluminação Pública	82
Enterramento de redes	82
Drenagem Superficial	83
Sistema de Coleta de resíduos	83
Referências	
Manuais	84
Bibliografia	86
Legislação	88

Prefácio

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

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

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

Neste contexto, foram estabelecidas as premissas de

projeto que orientam o **Guia de Boas Práticas para os Espaços Públicos da Cidade de São Paulo**, cujo foco é a qualificação desses espaços do ponto de vista das pessoas, priorizando as atividades de permanência. Pensar o espaço urbano a partir da escala humana garante o acesso democrático à cidade a todos.

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

Sobre este Guia

Como parte do compromisso do Município de São Paulo com os direitos sociais e civis de todos os cidadãos, a requalificação e a renovação dos usos dos espaços públicos do município é um dos objetivos da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

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

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

Desenvolver estratégias de Desenho Urbano é uma forma de garantir o atendimento destes objetivos. O desenho determina a qualificação do espaço da cidade para o uso das pessoas, em escala humana, propiciando ferramentas e procedimentos para se incentivar, dialogar, construir e implantar a transformação desejada. O Desenho Urbano e sua implantação complementam as políticas públicas como forma de garantir não só a segurança dos usuários sobre as ruas, mas principalmente, para se garantir a ocupação e o compartilhamento da rua.

Este guia tem o objetivo de difundir as boas práticas de Desenho Urbano, desenvolvidas ao longo dos últimos quatro anos na cidade de São Paulo. Experiências que foram projetadas e implantadas como referência a fim de se alcançar uma forma mais adequada de se conviver na rua, qualificando sua paisagem e renovando suas formas de uso. O guia é dividido em três capítulos principais e um apêndice, que estruturam conforme veremos a seguir.

01 O Espaço Público

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

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

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

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

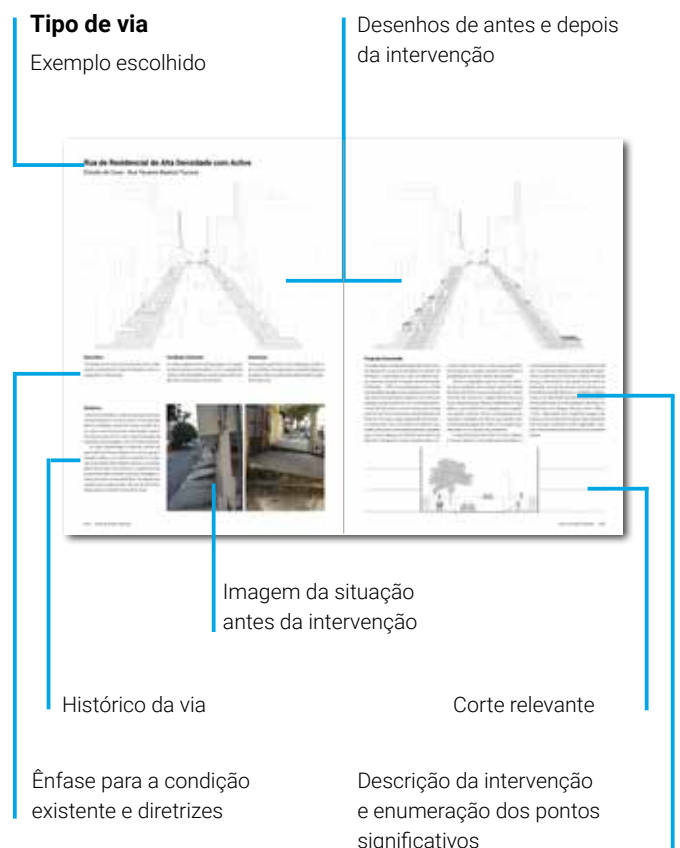
Usuários e formas de uso - Identifica os potenciais e reais usuários e as formas de utilização do espaço, existentes e possíveis, a partir do ponto de vista do momento atual de desenvolvimento da vida cotidiana pública;

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

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

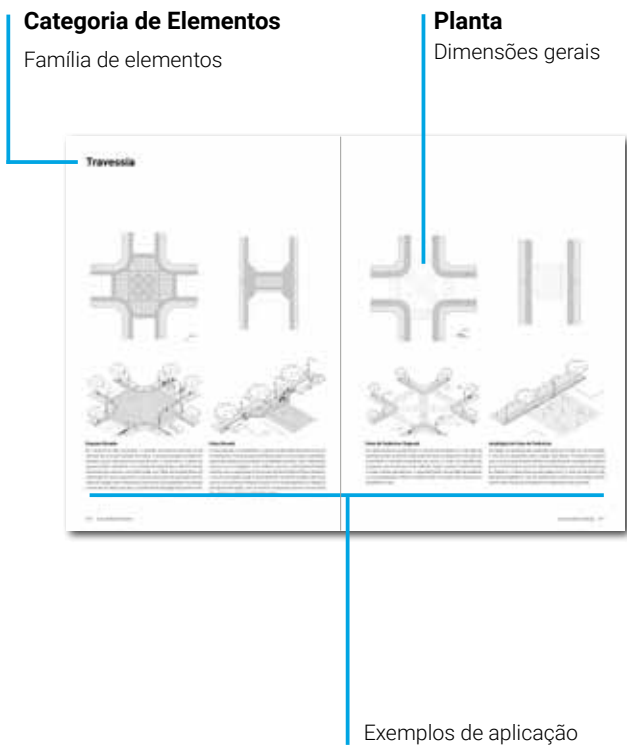
02 Estudos de Caso

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



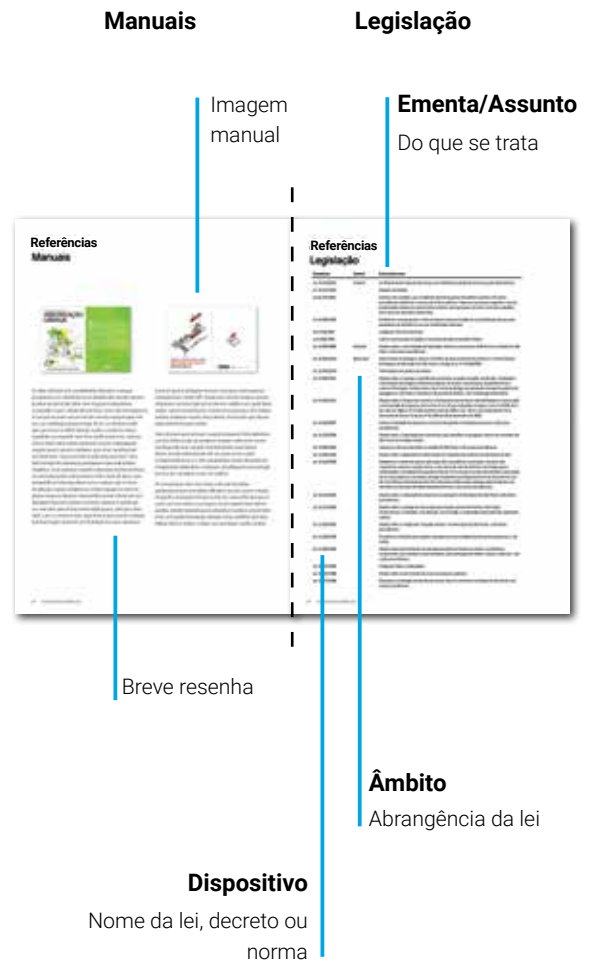
03 Elementos

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



Referências

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







01 O Espaço Público

Compreendendo o espaço público

Identificando os responsáveis

Usuários e formas de uso

Passeio Público

Estratégias para o Espaço Público

Compreendendo o Espaço Público

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

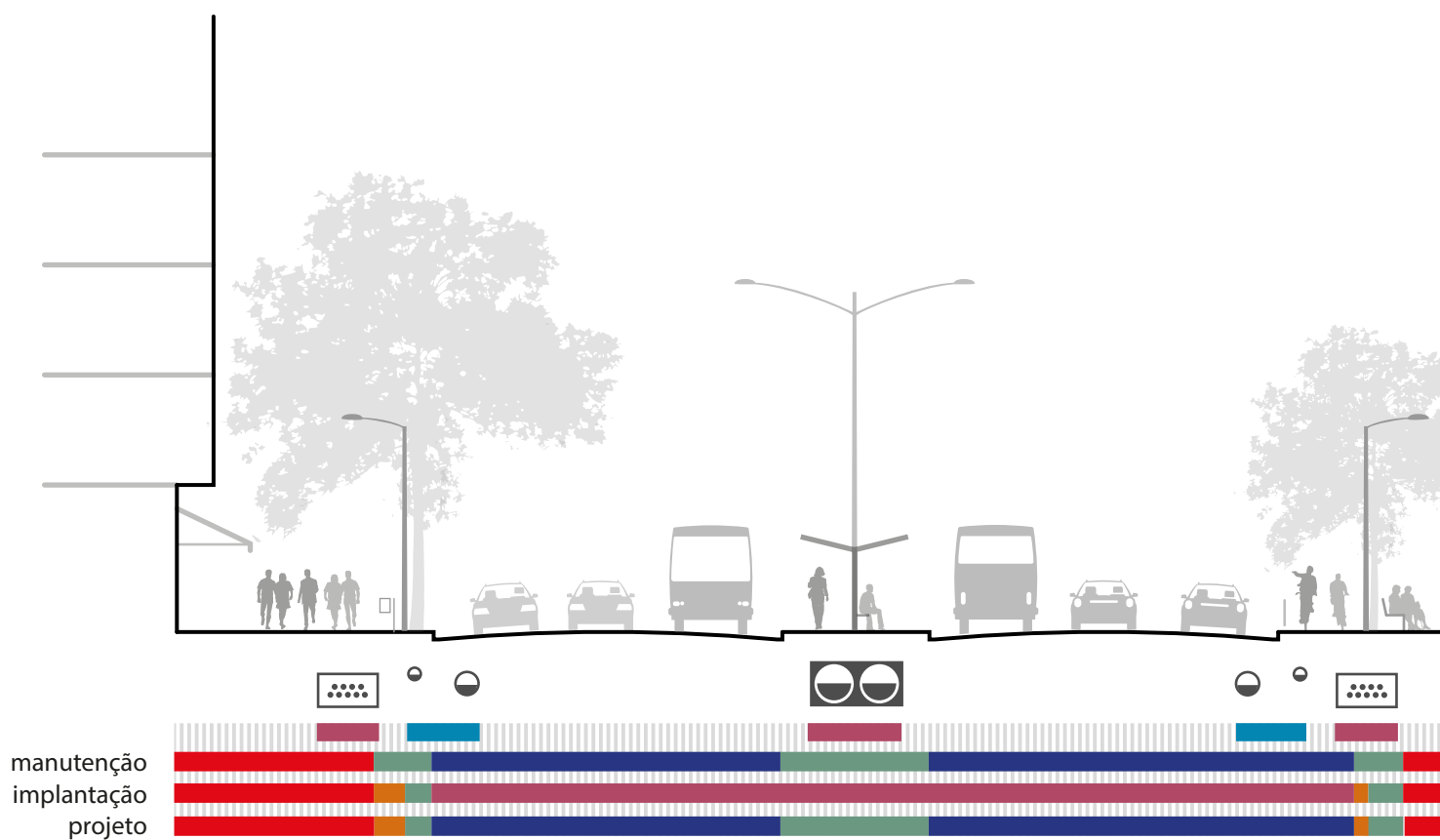
A cidade de São Paulo apresenta uma vasta gama de espaços livres públicos que estão classificados nas mais variadas formas e escalas. Para se analisar e renovar os usos de um espaço é necessário categorizá-lo de acordo com sua função, qualificação e tamanho. Os espaços livres públicos são em sua maioria classificados como "espaços de uso comum do povo", o que determina sua qualificação como livre. Podem pertencer ao sistema viário do município como as ruas, avenidas, alamedas e bulevares, ou ao sistema de áreas verdes, como as praças e os parques. Em qualquer uma das funções, os espaços livres são bens imóveis pertencentes a diferentes esferas de governo, como federal, estadual ou municipal. Isto determina sua qualificação enquanto espaço público.

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

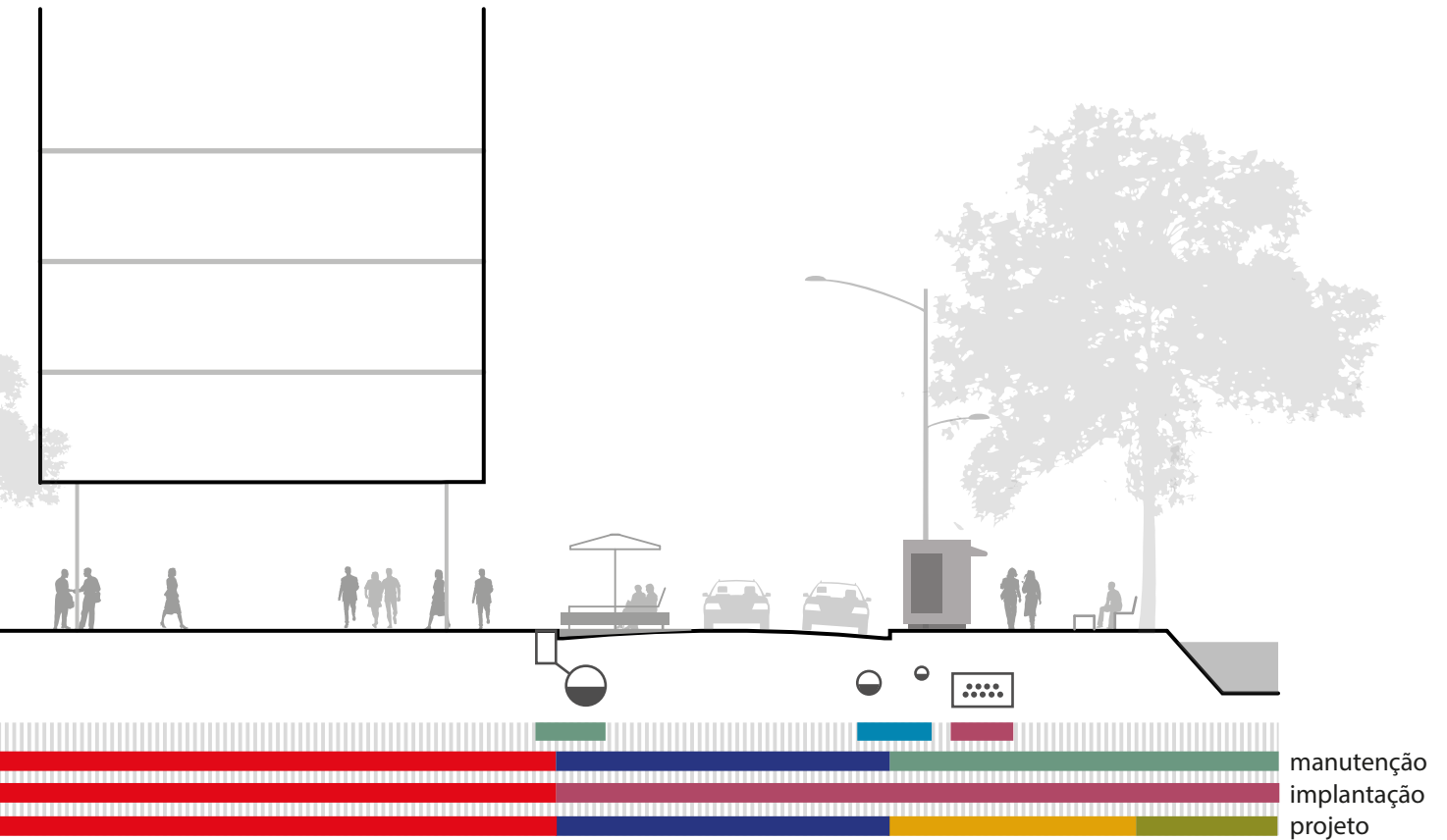
Na estrutura administrativa da Prefeitura Municipal de São Paulo, a gestão dos bens de uso comum do povo é compartilhada por diversos órgãos. Isso porque há uma separação entre as competências das Secretarias Municipais, bem como a descentralização de serviços locais às Subprefeituras. Vale ressaltar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

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

Identificando os responsáveis



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



Os Responsáveis

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

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

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

São Paulo Urbanismo

A São Paulo Urbanismo – SP-Urbanismo é uma empresa pública que se originou da cisão da Empresa Municipal de Urbanização – Emurb, conforme Lei nº 15.056, de 8 de dezembro de 2009 e Decreto nº 51.415, de 16 de abril de 2010.

A empresa tem como objetivo fundamental dar suporte e desenvolver as ações governamentais voltadas ao planejamento urbano e à promoção do desenvolvimento urbano do Município de São Paulo, para concretização de planos e projetos da Administração Municipal, por meio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, compreendendo:

- A concepção, a estruturação e o acompanhamento da implantação de programas de intervenção físico-territoriais de desenvolvimento urbano, incluindo a proposição de obras públicas e o preparo de elementos técnicos e legais para o desenvolvimento de projetos;

- A proposição de normas e diretrizes para implementação de programas de reordenamento da paisagem urbana, abrangendo o mobiliário urbano;

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

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

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

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

Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras

A Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras (SMSP) tem como função dar apoio gerencial e administrativo às decisões do Prefeito sobre o desempenho das Subprefeituras e suas solicitações. Ao mesmo tempo realiza o acompanhamento gerencial das metas e atividades das Subprefeituras e auxilia a criação de indicadores para dimensionar os recursos humanos e materiais para as Subprefeituras, a partir de padrões de qualidade e da realidade de cada região. Esta Secretaria auxilia o Prefeito a articular soluções para o bom desenvolvimento de relações intersetoriais e institucionais mantidas pela Subprefeitura e avaliar o cumprimento das diretrizes gerais e setoriais na ação, no planejamento e na gestão regional exercida pelas Subprefeituras, de acordo com a Lei 13.399/2002, que as criou. Atualmente, com a criação da subprefeitura Sapopemba, pela Lei 15.764/2013, a cidade conta com 32 subprefeituras.

Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente

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

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

- manter relações e contatos visando à cooperação técnico-científica com órgãos e entidades ligados ao meio ambiente, do Governo Federal, dos Estados e dos Muni-

cípios brasileiros, bem como com órgãos e entidades internacionais;

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

Secretaria de Municipal dos Transportes

Criada em 1967 pela Lei 7.065 de 30 de outubro, a Secretaria Municipal de Transportes é responsável por estudar o planejamento, integração, supervisão, fiscalização e controle dos transportes coletivos, táxis, veículos de carga e outros. É de sua competência os serviços de transportes da Prefeitura e a manutenção, suprimento e controle dos respectivos veículos e máquinas de terraplanagem e equipamentos especiais, e os serviços de trânsito da competência do Município e os que eventualmente lhe sejam delegados pelos poderes competentes, nas forma legal própria. A Secretaria é constituída pelos seguintes órgãos:

Dep. de Operação do Sistema Viário (DSV)

O Departamento de Operação do Sistema Viário é o órgão responsável pelo trânsito da cidade. Para operacionalizar a realização deste trabalho foi criada, na década de 70, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Cabe ao DSV regulamentar a legislação que rege o trânsito na capital paulista. Suas atribuições são:

- Estudar e promover medidas pertinentes à segurança e rendimento do sistema viário através de regulamentação, proposição de obras, execução de sinalização e controle de trânsito de veículos e pedestres nos logradouros, nos terminais de transportes e respectivos acessos;

- Autorizar e acompanhar a execução de obras ou serviços nos logradouros, na forma regulamentada por ato do Prefeito; e

- Opinar nos projetos de edificações e equipamentos urbanos, que possam gerar interferências substanciais no tráfego da área.

Dep. de Transportes Públicos (DTP)

O Departamento de Transportes Públicos (DTP) criado pela Lei 7.698, de 24 de fevereiro de 1972, é o órgão da Secretaria Municipal de Transportes (SMT) responsável pela gestão, regulamentação, cadastro, vistoria e fiscalização dos serviços de transporte realizados por táxis, fretamento e escolar, transporte de carga e moto-frete.

Por meio de sua empresa contratada, a São Paulo Transporte S.A. (SPTrans), o DTP também estuda, orienta, estabelece itinerários e pontos de parada e fiscaliza os veículos do sistema de transporte coletivo por ônibus.

Em dezembro de 2008 o Departamento de Transportes Públicos publicou a Portaria 292/08 para definir os procedimentos de Fiscalização nas diferentes modalidades - táxi, escolar, fretamento, carga a frete e motofrete.

Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras

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

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

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

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

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

- Ser responsável pela execução de obras de drenagem, sistemas viários, e recuperações estruturais.

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

- Promover a contenção de margens de córregos;

- Executar a construção de piscinões;

- Promover a urbanização de fundos de vale;

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

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

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

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

São Paulo Obras

A São Paulo Obras é uma empresa da Prefeitura de São Paulo vinculada à Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras – SIURB. Sua criação foi autorizada pela Lei Municipal Nº 15.056, de 08 de dezembro de 2009, que determinou a criação da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB. Sua constituição efetiva, no entanto, ocorreu em 10 de maio de 2010, quando foi registrado seu Contrato Social. A SPObras é uma empresa que tem como objetivo executar programas, projetos e obras definidos pela Administração Municipal. Busca equilibrar as demandas de seus clientes com os recursos advindos do Tesouro Municipal, dos financiamentos públicos e das Operações Urbanas.

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

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

Secretaria Municipal de Serviços

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

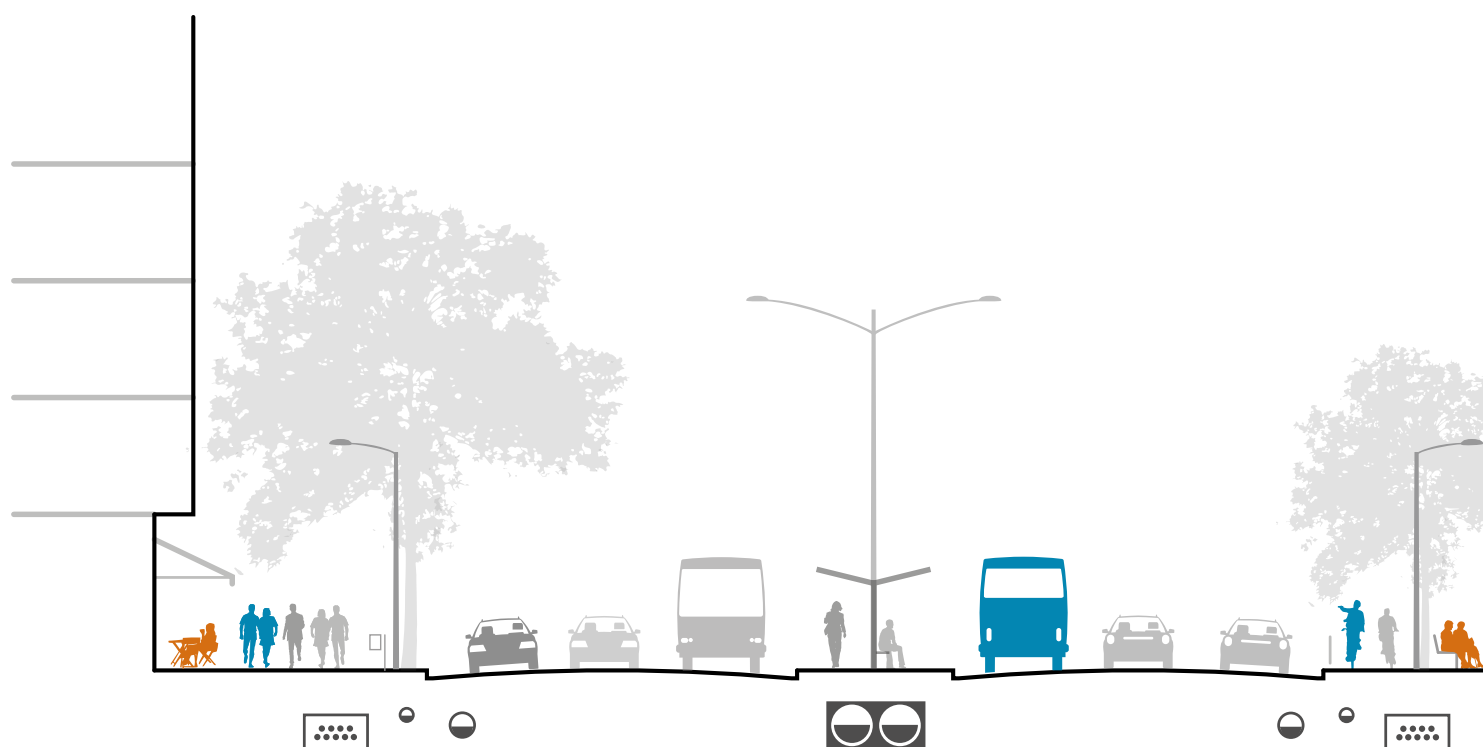
O Departamento de Iluminação Pública – ILUME é responsável pela iluminação pública e a manutenção e ampliação da rede pública, bem como pela fiscalização dos serviços prestados. Além destas duas importantes autarquias, destacamos a Coordenadoria de Conectividade e Convergência Digital – CCCD, responsável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

SABESP / Secretaria Estadual de Recursos Hídricos

Na cidade de São Paulo é delegada a Empresa Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo – SABESP, os serviços relativos ao abastecimento de água e o recolhimento e tratamento de esgotos. Esta empresa, de capital misto cujo o Governo do Estado de

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

Usuários e formas de uso



Pedestres



Ciclistas



Usuários de transporte público



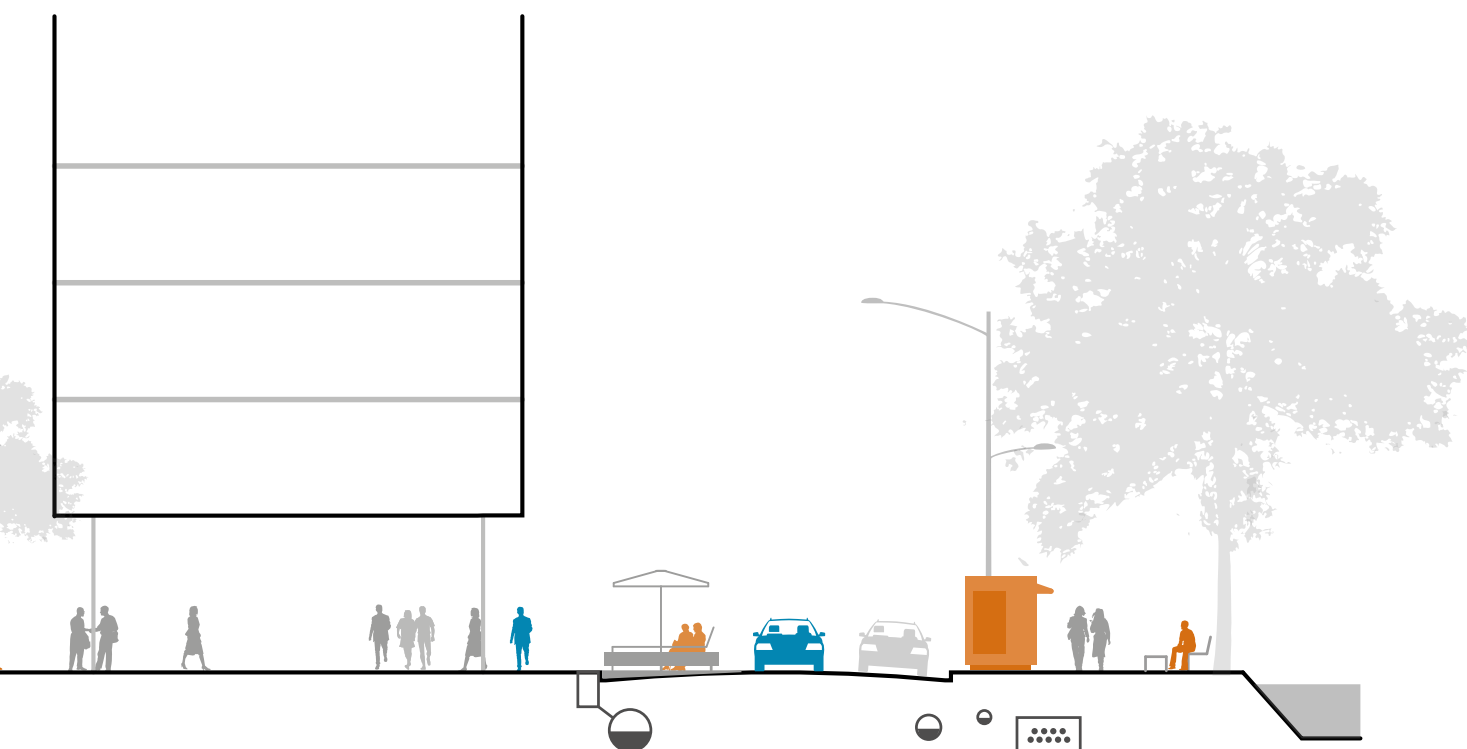
Transportadores de cargas



Motoristas e passageiros

■ Deslocamento

■ Permanência



Pessoas em mobiliário urbano



Pessoas em espaços conquistados



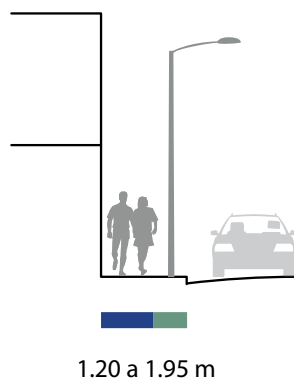
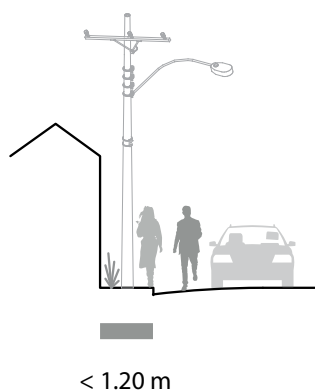
Comerciantes



Pessoas em bares, cafés ou restaurantes

Passeio Público

Uso e Dimensões



Fluxo de pedestres



Pequeno
 ≤ 25 pedestres/
 minuto*

Situação 1

A infraestrutura e pequenos apêndices do imóvel impedem a livre circulação de pedestres.

- Tv. Radamés p. 62
- R. Praia de Iracema p. 58
- Av. Berimbau p. 48
- R. Pascoalli Gualupe p. 60

Situação 2 FL + FS

A declividade da via torna necessárias adaptações para o acesso aos lotes, o que interfere na livre e segura circulação de pedestres.

- Av. Tavares Bastos pg. 42

Situação 3 FA + FL + FS

Via de uso misto com pequenos comércios de abastecimento local.

- Av. Miguel Estefano



Médio
 26 a 74 pedestres/
 minuto*

O fluxo comercial intensifica a precariedade da fruição dos pedestres.

- Av. Mal. Tito pp. 44 e 46

Rua comercial de média intensidade típica de centralidades locais das áreas periféricas da cidade.

- Av. do Cursino

A largura da via torna necessário o alargamento das esquinas para diminuir a distância da travessia.

- R. Silva Bueno p. 38



Grande
 ≥ 75 pedestres/
 minuto*

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

- R. Santa Ifigênia

O fluxo comercial intenso torna o compartilhamento de pedestres e veículos inevitável.

- Av. Sete de Abril p. 40

O fluxo comercial e cultural intenso faz com que os pedestres circulem no leito carro-sável.

- R. Galvão Bueno p. 40

Fruição

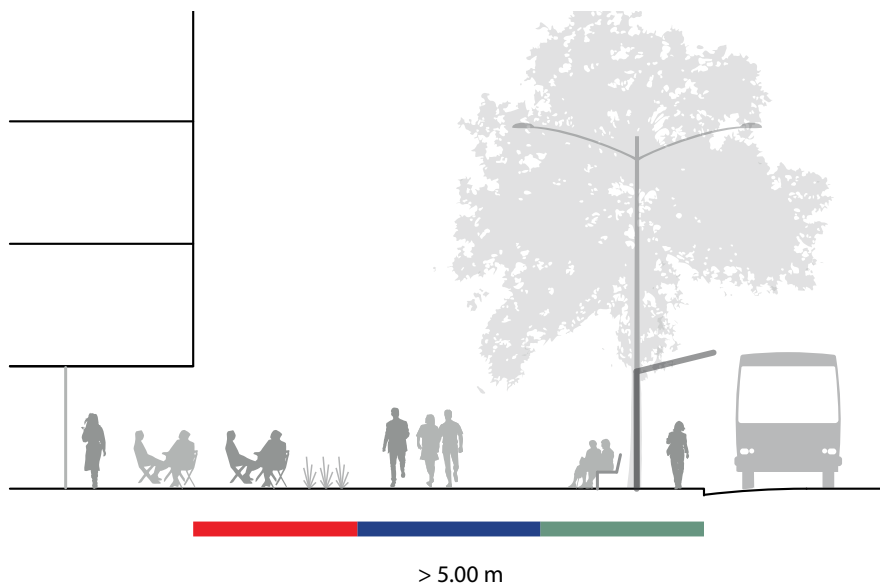
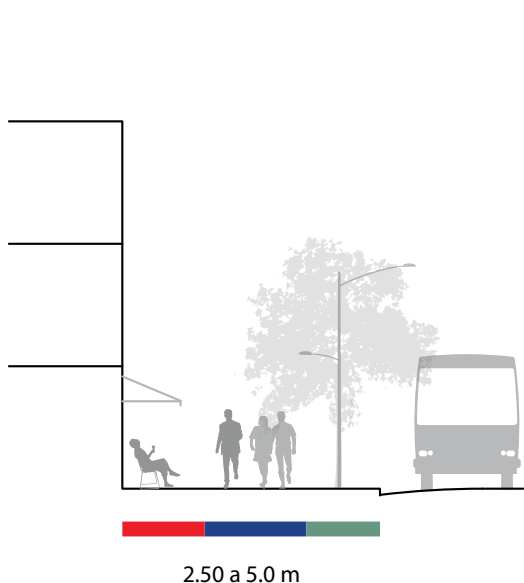
A Faixa Livre - FL é destinada exclusivamente à circulação de pedestres, portanto deve estar livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos, temporários ou permanente ou vegetação.

Infraestrutura e permanência

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

Apoio ao lote

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



Situação 4

FA + FL + FS

Via comercial tipicamente acessada pçor automóveis com escassos deslocamentos de pedestres,

- Av. Indianópolis

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

- Av. Jabaquara

Presença de comércio e serviços com passeio público con-dizente com o fluxo existente.

- Av. Luis Carlos Berrini p. 34

Situação 5

FA + FL + FS

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

- Av. dos Bandeirantes

Via com oferta de transporte coletivo mas com poucos atrativos ao pedestre

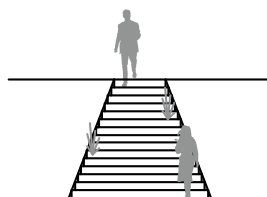
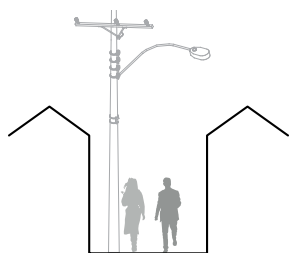
- Av. Dr. Arnaldo

Passeio público exemplantar em uma região densamente ocupada por comércio, serviços e atividades culturais.

- Av. Paulista p. 32

Passeio Público

Uso e Dimensões



Fluxo de pedestres



Pequeno
≤ 25 pedestres/
minuto*



Médio
26 a 74 pedes-
tres/minuto*



Grande
≥ 75 pedestres/
minuto*

Situação 6 Vela

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

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

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

Situação 7 Escadaria

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

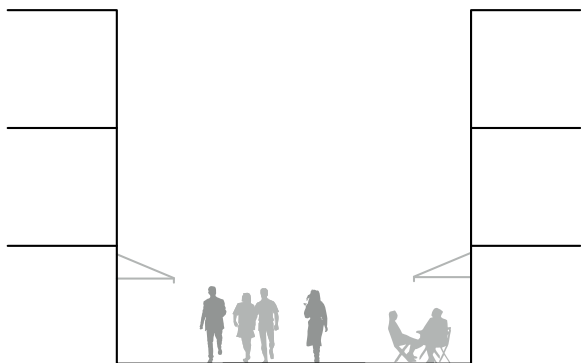
Escadaria que representa uma ligação entre dois pontos movimentados, como alternativa de acesso.
- Rua Medeiros de Albuquerque

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

Situação 8 Passeio confinado

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

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



Situação 9

Calçadão

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

- Rua do Comércio

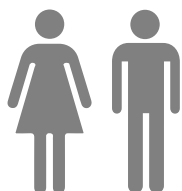
Calçadões instalados em locais mais afastados do centro, como pequenas centralidades de comércio e serviços

- Alameda Rio Claro

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

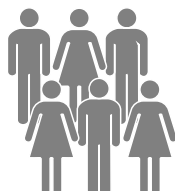
- Rua São Bento

Estratégias para o Espaço Público



PENSAR A CIDADE A PARTIR DA ESCALA HUMANA

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



GARANTIR O ACESSO DEMOCRÁTICO À CIDADE

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



GARANTIR INCLUSÃO E ACESSIBILIDADE

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



PRIORIZAR PEDESTRES E CICLISTAS

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



PRIORIZAR O TRANSPORTE PÚBLICO

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



POSSIBILITAR A DIVERSIDADE DE USOS E DINÂMICAS

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



QUALIFICAR A VIDA URBANA

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



DAR SUPORTE À PERMANÊNCIA

Desenho urbano e mobiliário que criem espaços convidativos à permanência.



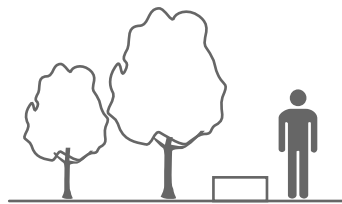
DAR SUPORTE À FRUIÇÃO

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



PENSAR AS RUAS COMO ECOSISTEMAS

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



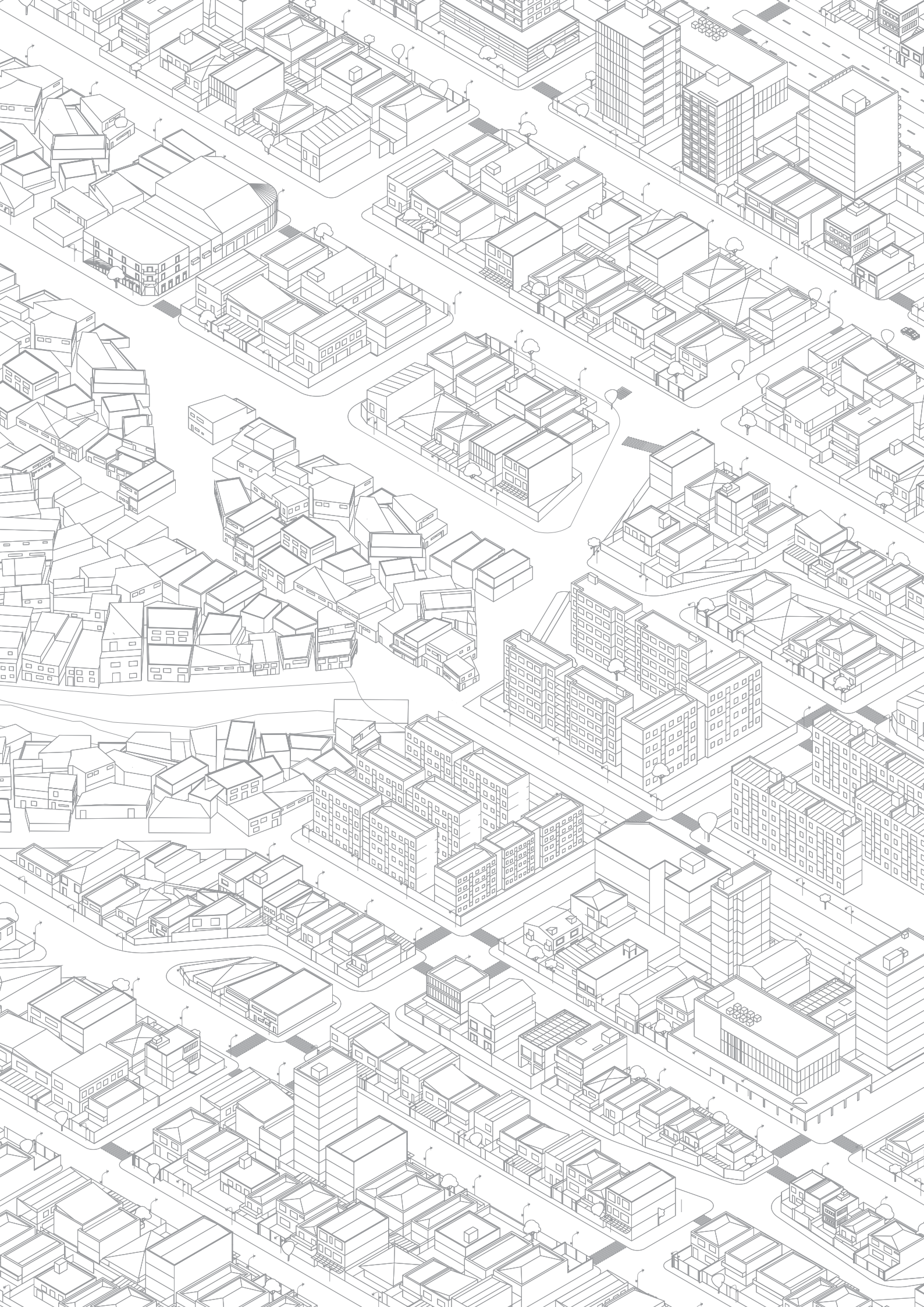
RECUPERAR OS ESPAÇOS LIVRES

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



AUMENTAR AS ÁREAS VERDES

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





02 Estudos de Caso

Eixo Estrutural de Transformação Urbana

Rua Comercial

Rua Comercial compartilhada

Rua residencial alta densidade com active

Centralidade de bairro

Rua residencial à beira de córrego

Passagem informal - viela

Rua sem passeio mínimo

Recuperação de espaço público



Introdução

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

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

Soma-se a esta heterogeneidade de tipos e usos as diferentes escalas de intervenção, fazendo que determinados componentes possam ou não ser padronizados. Por exemplo, para fazermos uma intervenção técnica, como a reforma de uma avenida para receber um corredor de ônibus, pode-se facilmente adotar elementos e implantações comuns, mas em uma obra de requalificação paisagística ou vinculada a áreas envoltórias de patrimônio histórico, dificilmente isto acontecerá.

Neste guia são apresentados alguns estudos de caso de obras realizadas ou planejadas pela prefeitura municipal. Os estudos de caso tem por objetivo discutir e com-

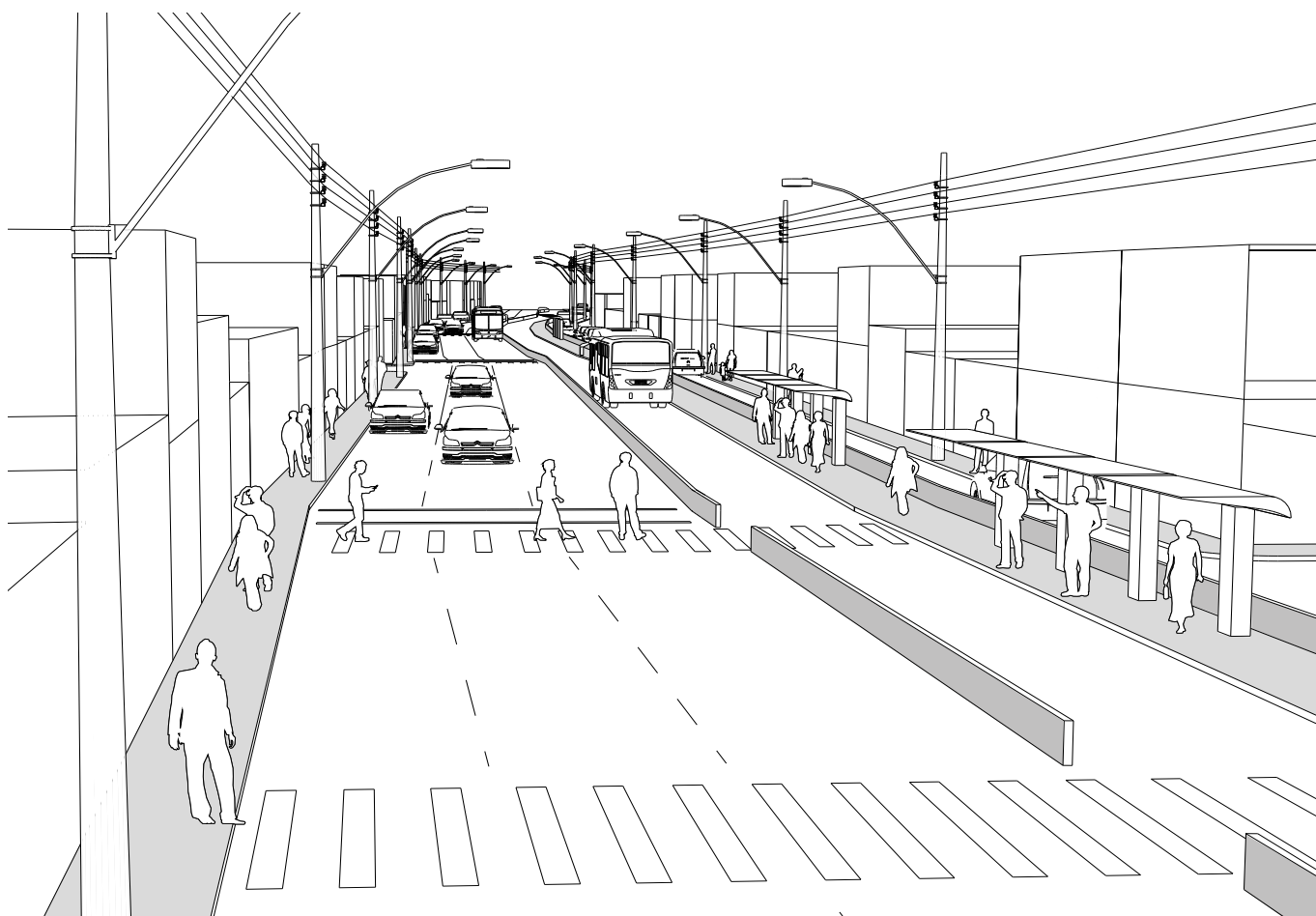
preender determinadas soluções, de forma a ser criado um catálogo de soluções técnicas que possam inspirar novos projetos a partir de boas práticas ou ideias. Nos estudos de caso também podem ser apresentadas informações que não necessariamente tratam do ambiente construído. Questões relacionadas a gestão do espaço público e do sistema viário também resultam em transformações, como a redução de velocidade dos veículos automotores, que apesar de dispensar obras, tem um impacto bastante significativo na dinâmica local.

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

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

Eixo Estrutural de Transformação Urbana

Estudo de Caso - Avenida Santo Amaro



Descritivo

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

Condição Existente

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

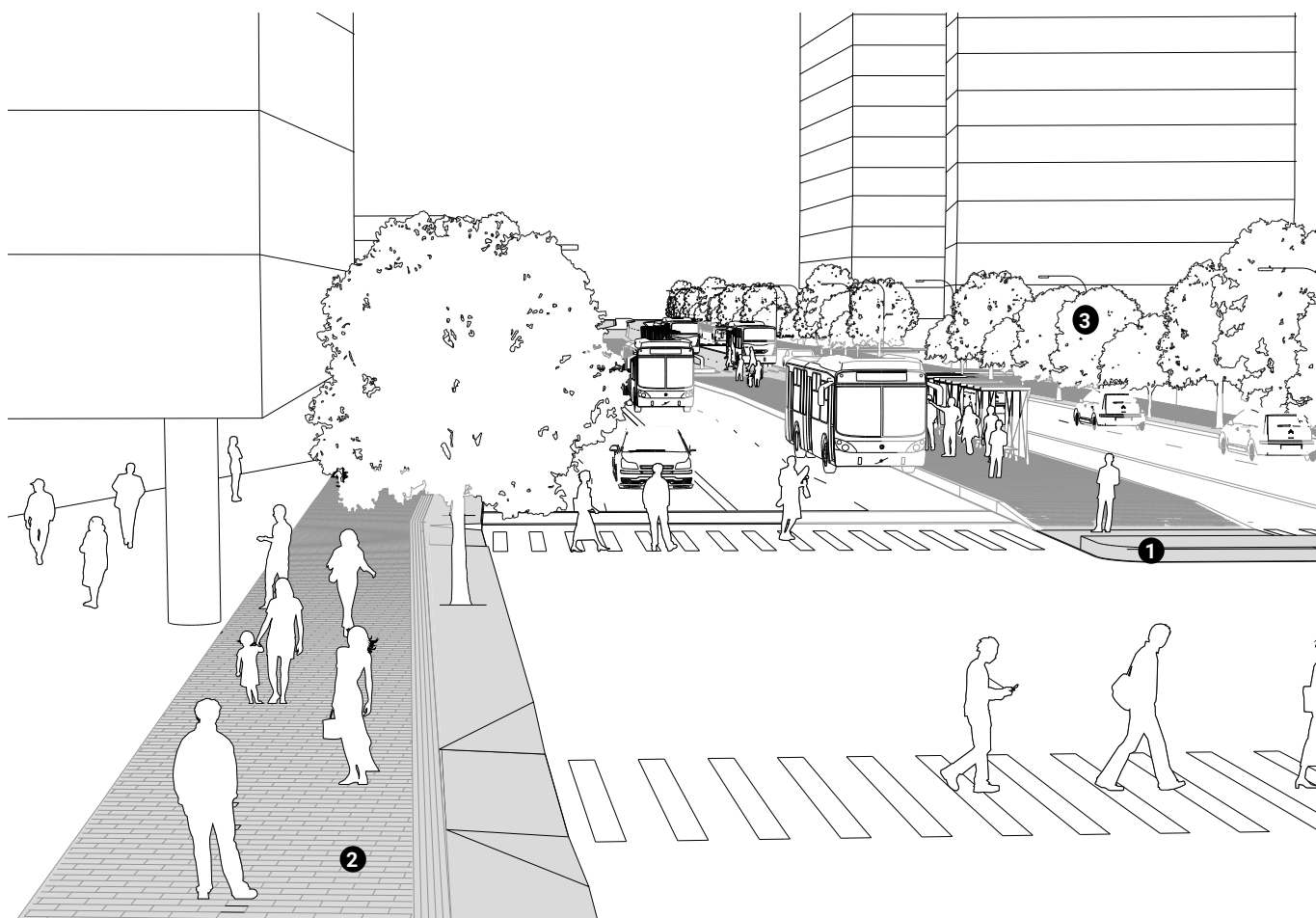
Diretrizes

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

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

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





Proposta

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

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

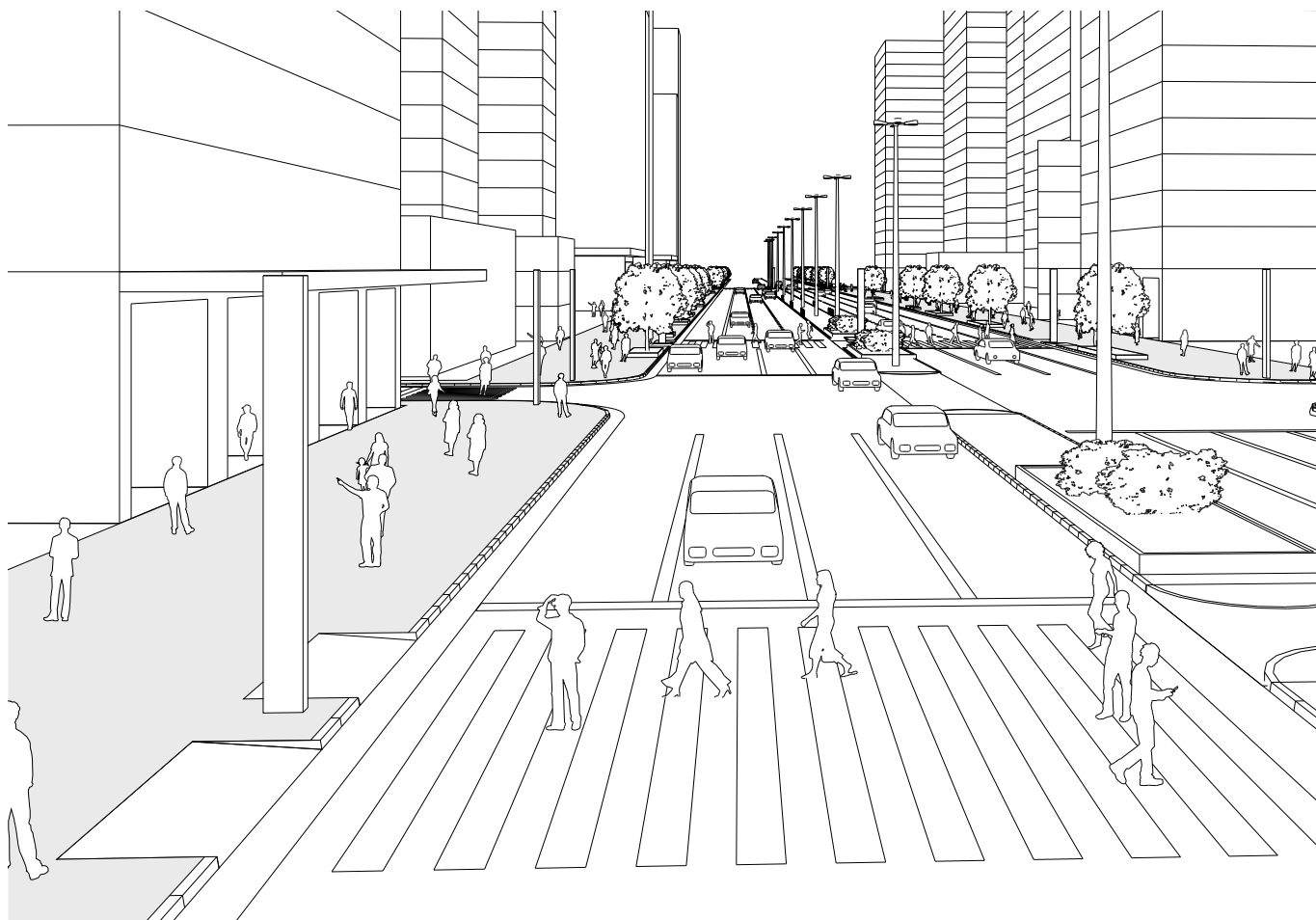
tanto o passeio a pé, como o de bicicleta e por transporte coletivo, englobando as conexões entre os diferentes modais e o atendimento às necessidades de cada meio de locomoção: Ao longo dos quase 3 km deste trecho, o projeto se estrutura em **canteiro central (1)** dotado de paradas de ônibus. A ultrapassagem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

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



Eixo Estrutural de Transformação Urbana

Estudo de Caso - Avenida Paulista



Descritivo

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

Condição Existente

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

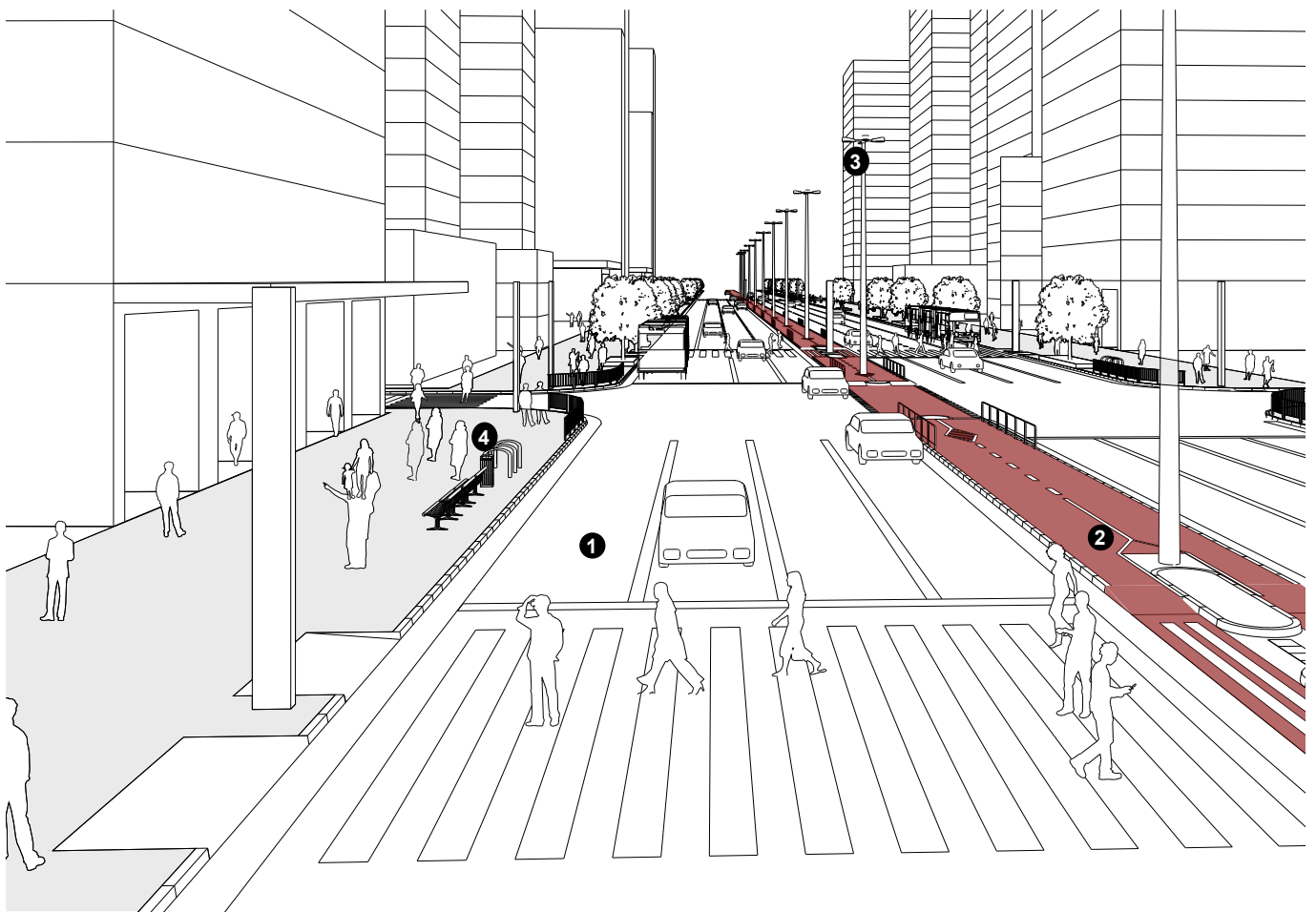
Diretrizes

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

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

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





Proposta Executada

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

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

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

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

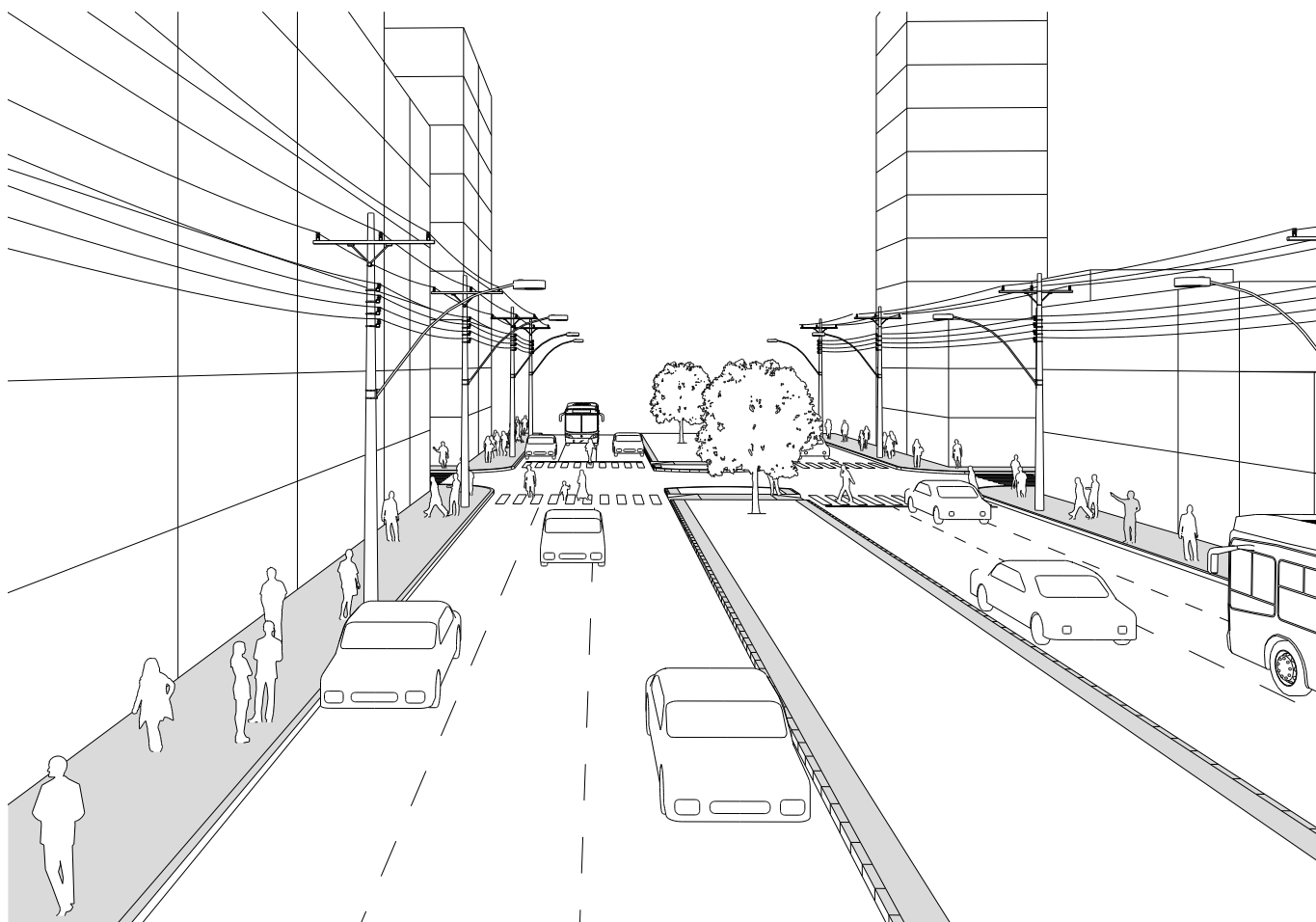
é o da redução do limite de velocidade nesta via, contribuindo para a segurança e a redução de acidentes.

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



Eixo Estrutural de Transformação Urbana

Estudo de Caso - Av. Eng. Luís Carlos Berrini



Descritivo

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

Condição Existente

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

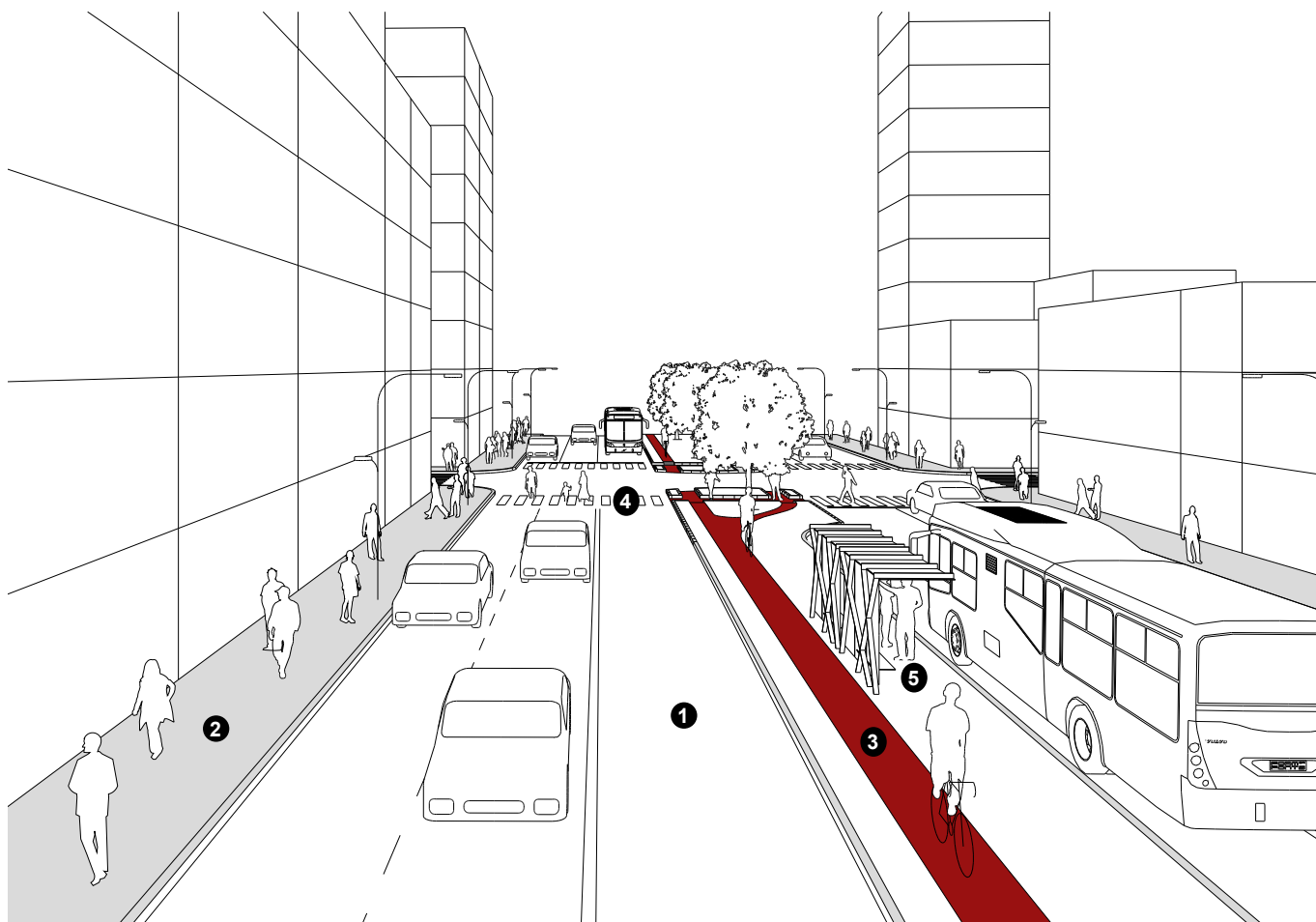
Diretrizes

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

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

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





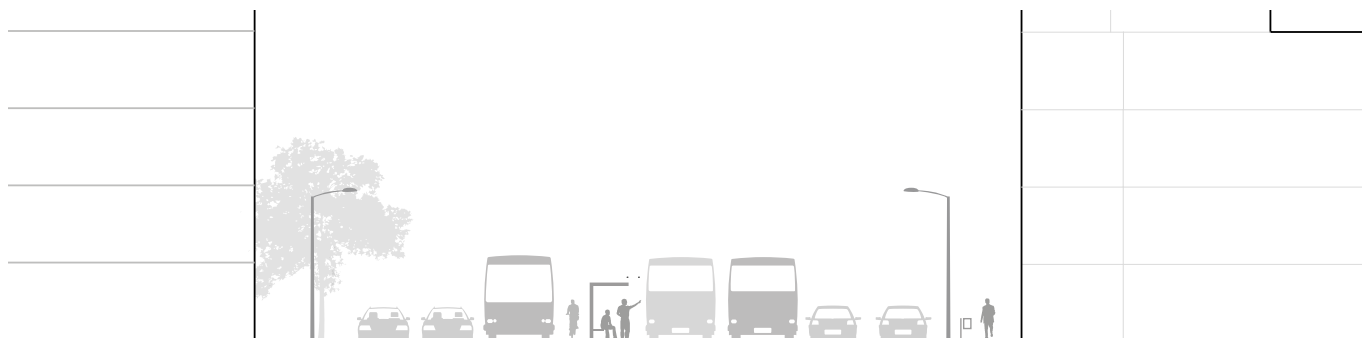
Proposta Executada

Considerando o enorme volume de empregos e a crescente demanda por transporte público de capacidade, em novembro de 2013 foi iniciada a obra da construção do **corredor de ônibus (1)** na Av. Luis Carlos Berrini, com 3,3 km de extensão. O corredor conecta os eixos Diadema-Brooklin (na porção sul) e Faria Lima (porção norte), além da integração da Linha 9 Esmeralda da CPTM e futura Linha 17 Ouro do Metrô, garantindo o deslocamento para o polo empresarial e financeiro da Av. Berrini com demais regiões da cidade. A instalação do corredor de ônibus junto ao Canteiro Central liberou as **calçadas (2)** para o fluxo

intenso de pedestres, principalmente no horário de almoço e de entrada e saída do trabalho.

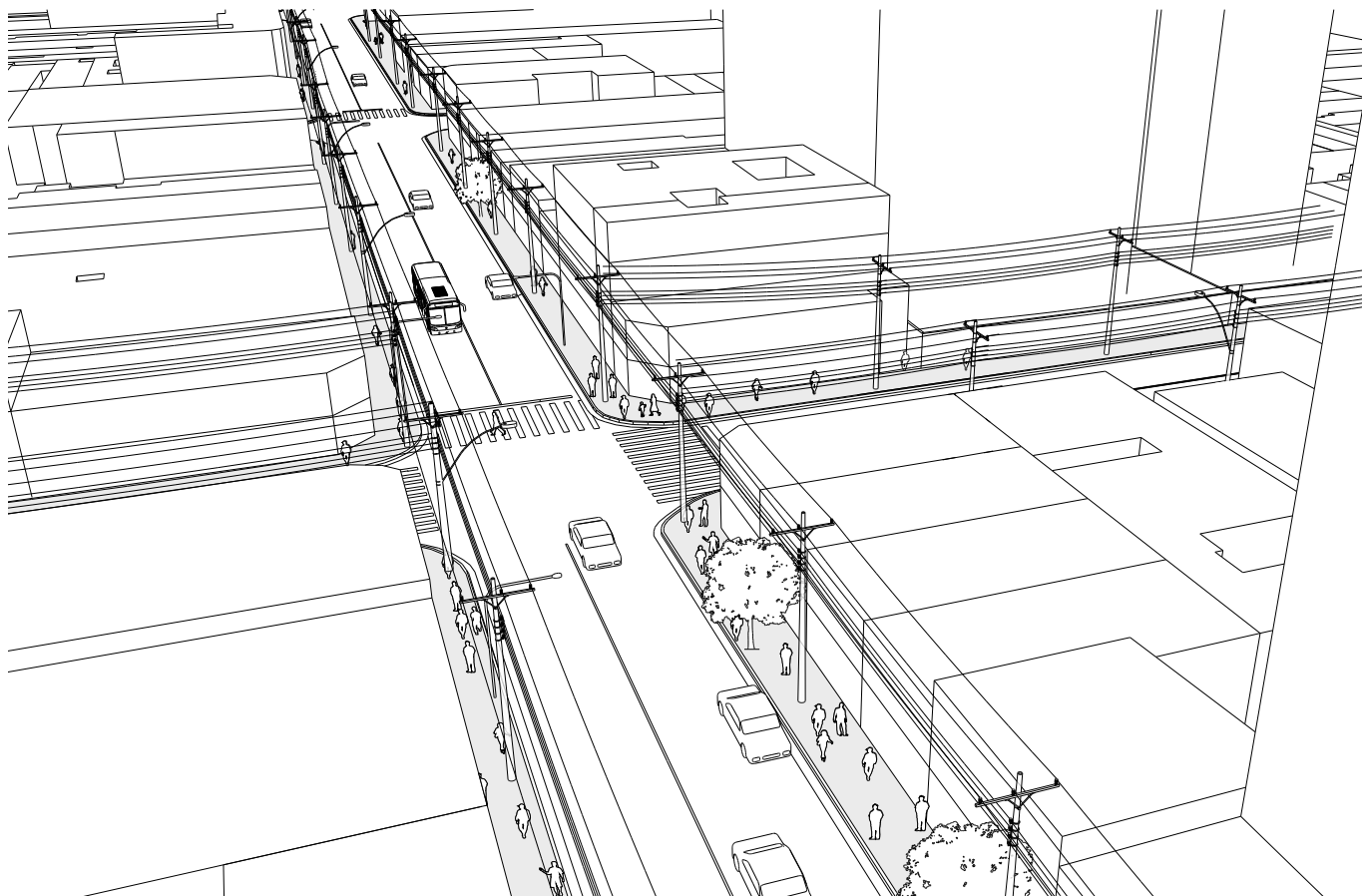
O projeto também incluiu a construção de uma **ciclovía (3)** no canteiro central. A ciclovía da Av. Berrini se insere num grande eixo cicloviário paralelo à Marginal Pinheiros, interligando Shopping Morumbi, Parque do Povo e Villa Lobos, Universidade de São Paulo e Ceagesp, através das avenidas Berrini,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

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



Rua Comercial

Estudo de Caso - Rua Silva Bueno



Descritivo

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

Condição Existente

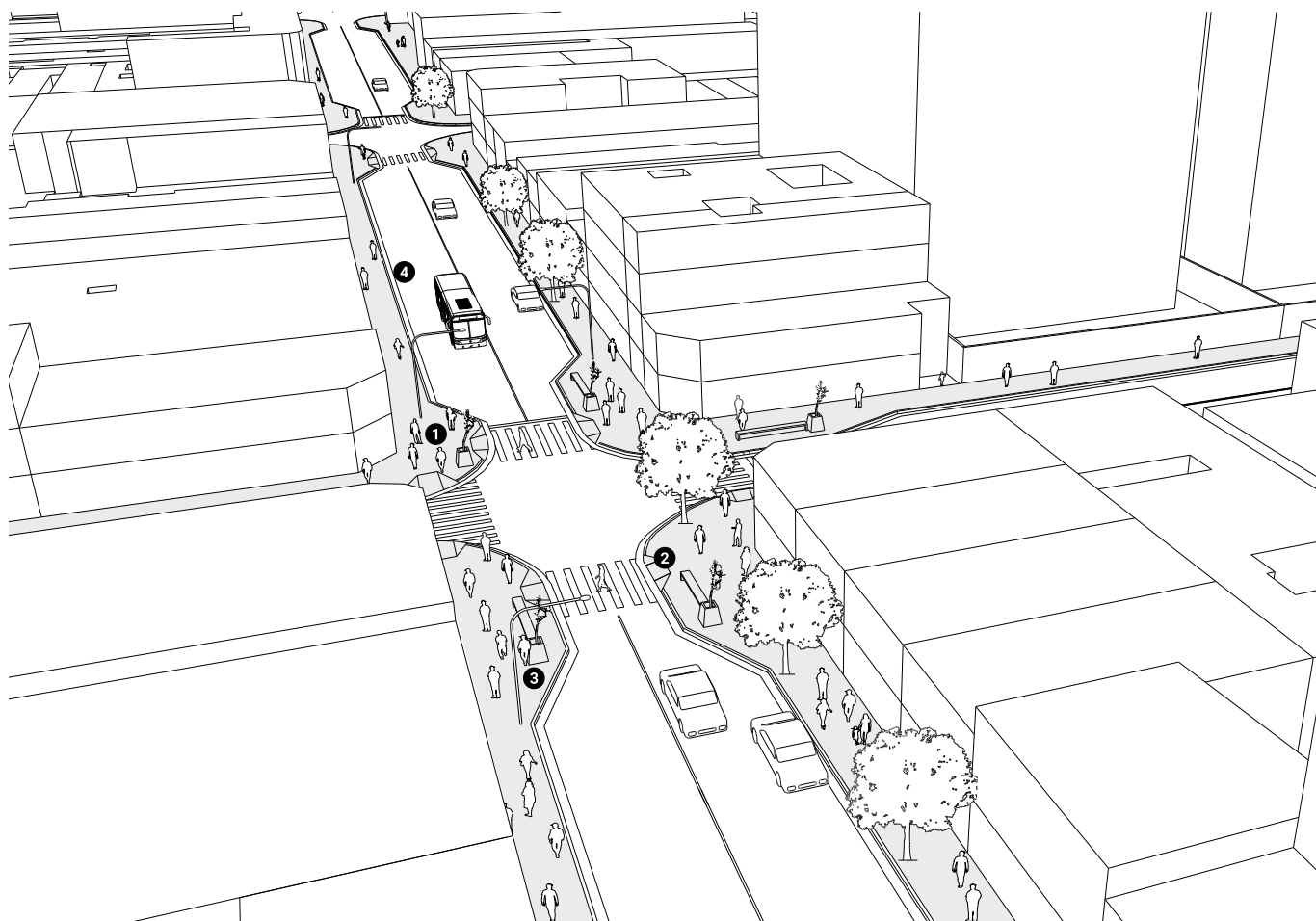
Via de tráfego intenso de veículos e pedestres, atraídos pelos usos comerciais e de serviços

Diretrizes

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

A Rua Silva Bueno é uma importante via do Ipiranga, configurada pela existência de quatro pistas com sentido único, com passagem de diversas linhas de ônibus por meio de faixa exclusiva à direita. Localizada próxima às Linhas 2- Verde do Metrô e 10 - Turquesa da CPTM, configura um eixo comercial de uso intenso e diversificado, no qual se encontra inclusive o Mercado Municipal do Ipiranga. Apesar de a rua possuir calçadas de largura adequada, antes da intervenção não havia oferta de mobiliário urbano nem projeto acessível para as travessias.





Proposta

A revitalização da rua teve como intuito a melhoria das condições de segurança e a maior atratividade ao pedestre. A ação teve enfoque no **alargamento das esquinas (1)**, reduzindo a distância das travessias e proporcionando mais segurança ao aumentar a visibilidade dos pedestres para os condutores de veículos. Aliados a essa ação, vieram o suporte à travessia em rampa, com rebaixamento da guia nas esquinas

contribuindo para a **acessibilidade universal (2)**, e o suporte à permanência, com a inserção de **mobiliário (3)** urbano na área ampliada das calçadas trazendo bancos e vasos em concreto e lixeiras. Houve a troca de toda a pavimentação das calçadas, utilizando placas de cimento contínuas para garantir maior resistência e evitar desníveis e irregularidades. O desenho do piso separa diferentes faixas, seguindo a lógica

da separação de faixas de serviço, de acesso e faixa livre.

Com o alargamento das calçadas e consequente redução de quatro para duas pistas nos trechos afetados, foi necessária também uma reformulação da passagem dos ônibus, ficando as duas faixas à direita exclusivas para ônibus em horários determinados, permitindo assim as **paradas e ultrapassagem (4)**.



Rua Comercial Compartilhada

Estudo de Caso - Rua Sete de Abril



Descritivo

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

Condição Existente

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

Diretrizes

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

Caminhar na Rua Sete de Abril antes da intervenção era uma experiência pouco agradável: a irregularidade do piso e a desordem das tampas de inspeção, somadas à largura restrita das calçadas, criavam um cenário hostil para o pedestre.

O uso comercial de grande parte dos térreos ao longo da calçada, a presença de algumas vitrines e o detalhamento das fachadas criavam, em certos momentos, relação com a escala do pedestre e uma sensação de segurança. Por outro lado, imóveis degradados ou vazios e a falta de estruturas e mobiliário convidativos à permanência restringiam as atividades possíveis ao pedestre, tornando a rua apenas um local de passagem.





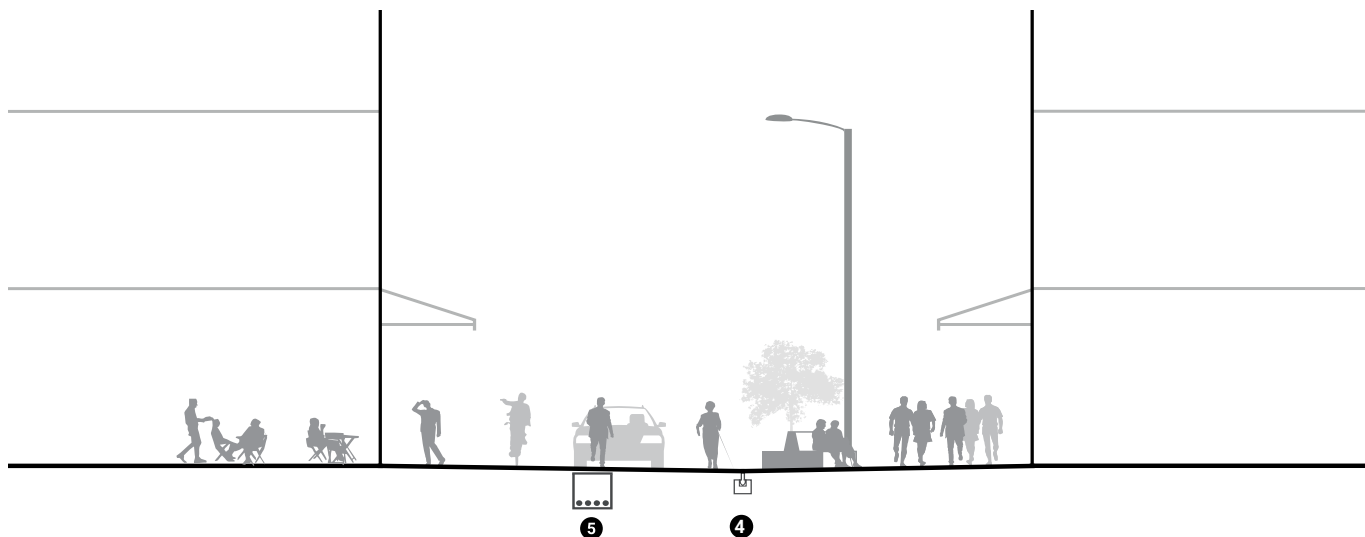
Proposta Executada

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

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

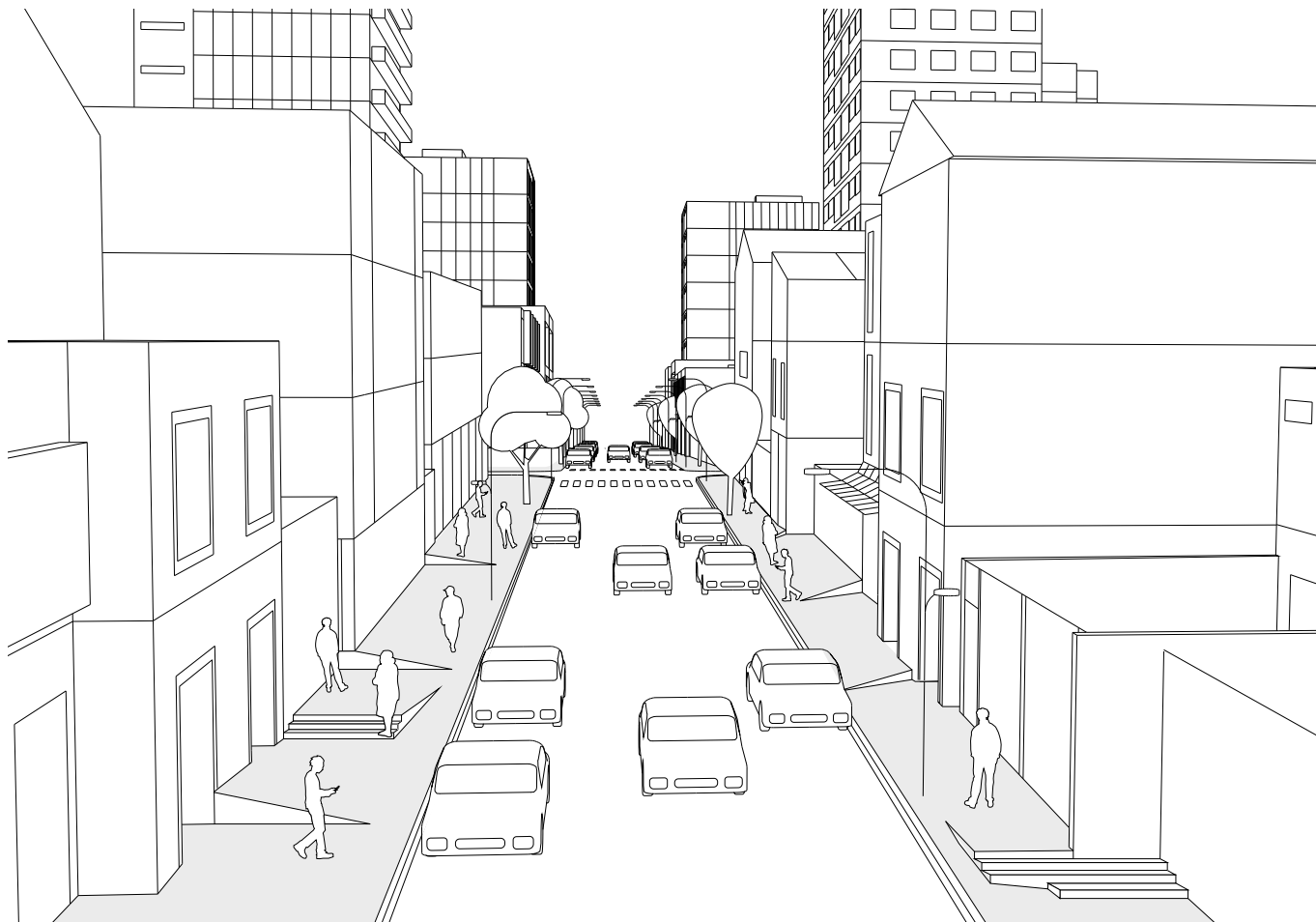
Há um processo de reorganização de toda a

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



Rua de Residencial de Alta Densidade com Active

Estudo de Caso - Rua Tavares Bastos/Tucuna



Descritivo

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

Condição Existente

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

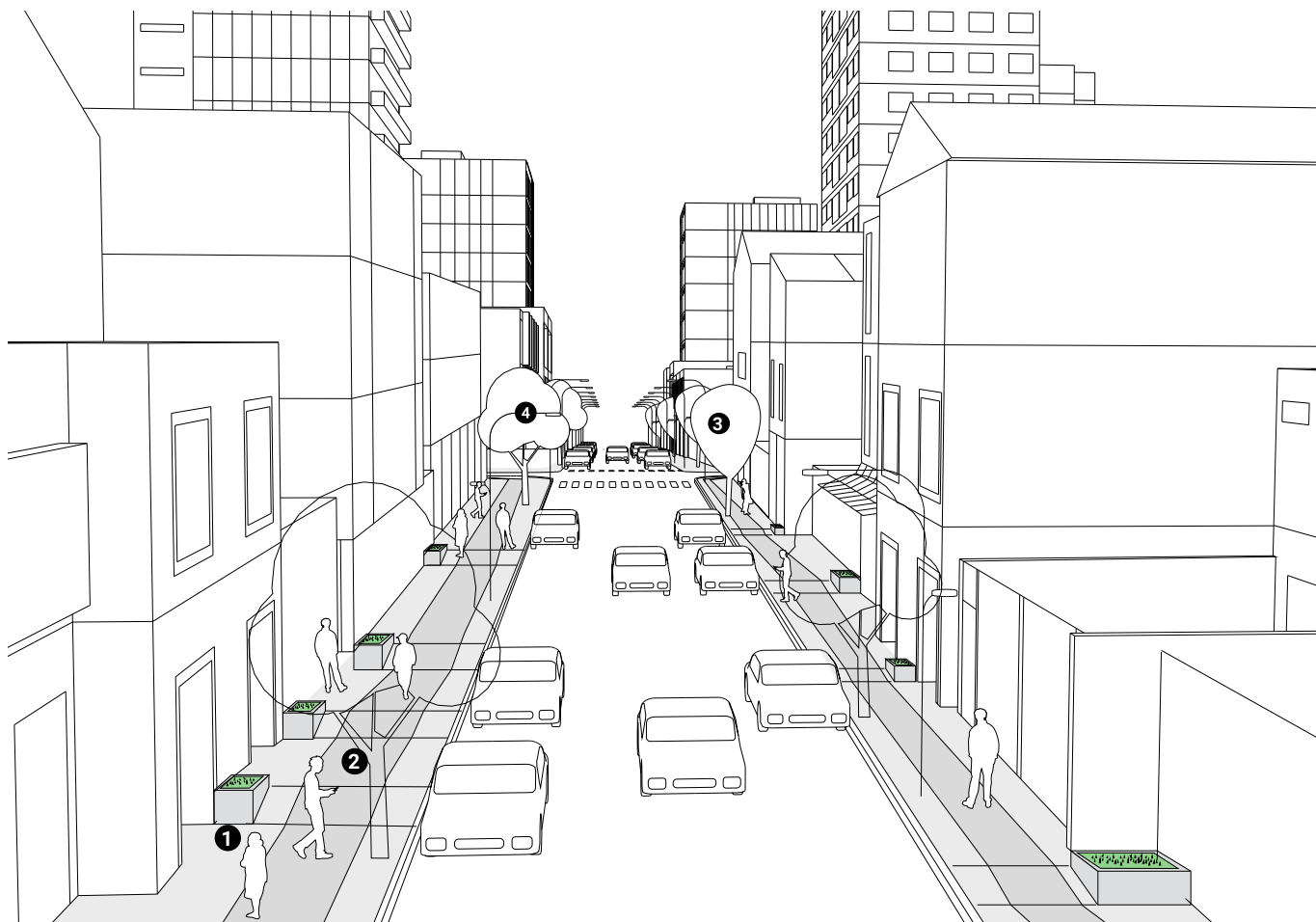
Diretrizes

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

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

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





Proposta Executada

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

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

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

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

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

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



Centralidade de Bairro - Ampliação de Passeio

Estudo de Caso - Avenida Marechal Tito - Mercado Municipal



Descritivo

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

Condição Existente

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

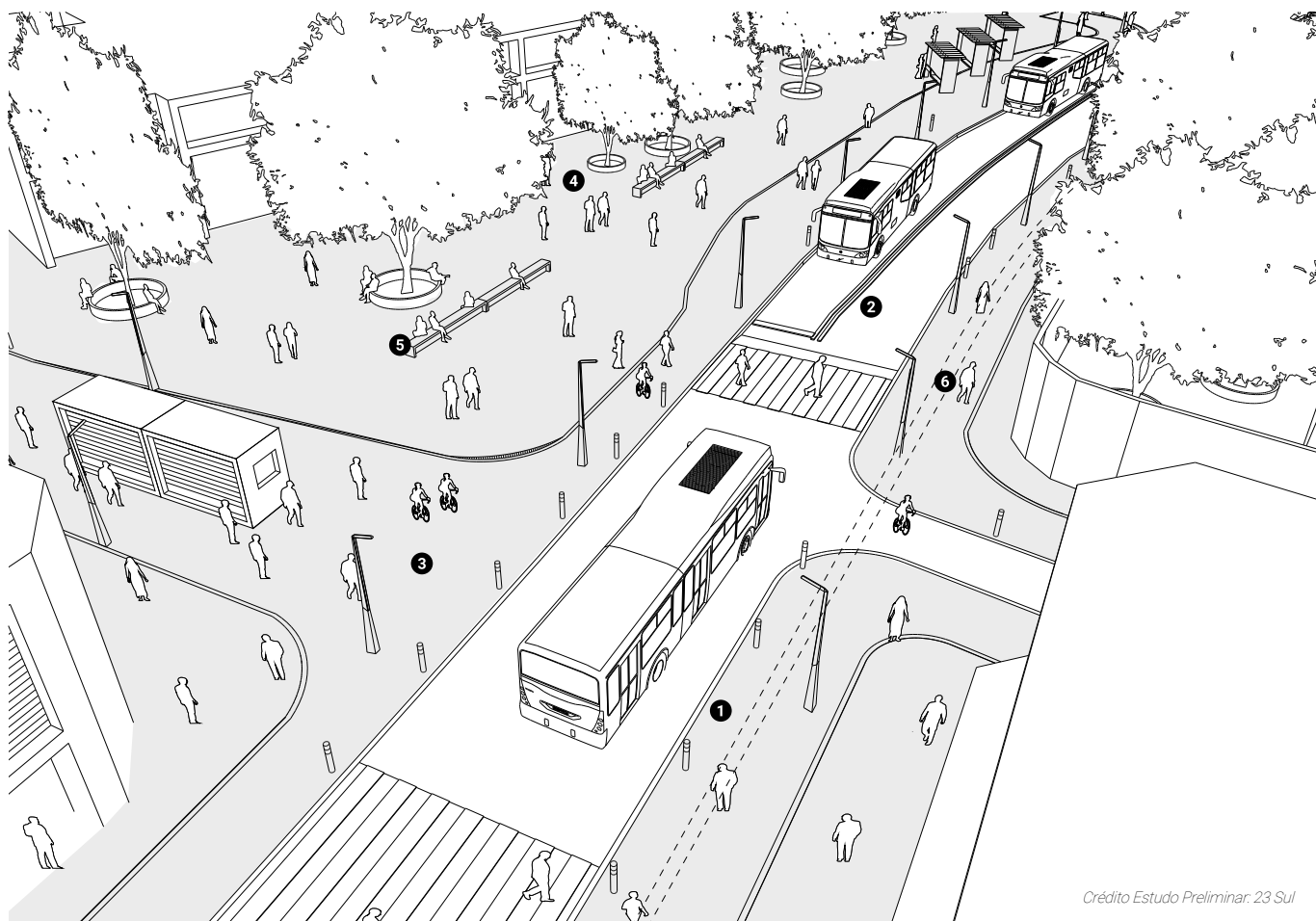
Diretrizes

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

O bairro de São Miguel paulista é campeão de acidentes com vítimas e atropelamentos, sendo a Avenida Marechal Tito a avenida que concentra o maior número deles. Em setembro de 2015, uma área de 5km² do bairro foi transformada em área 40.

As regiões que recebem o tratamento de Área 40 concentram grande volume de pedestres, sendo necessárias velocidades menores para promover condições seguras e confortáveis de circulação a tais usuários, que ainda representam o maior número de vítimas no trânsito em São Paulo. Na Avenida Marechal Tito, os acidentes provocados por ônibus superam em mais de 80% a média da cidade.





Crédito Estudo Preliminar: 23 Sul

Proposta

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

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

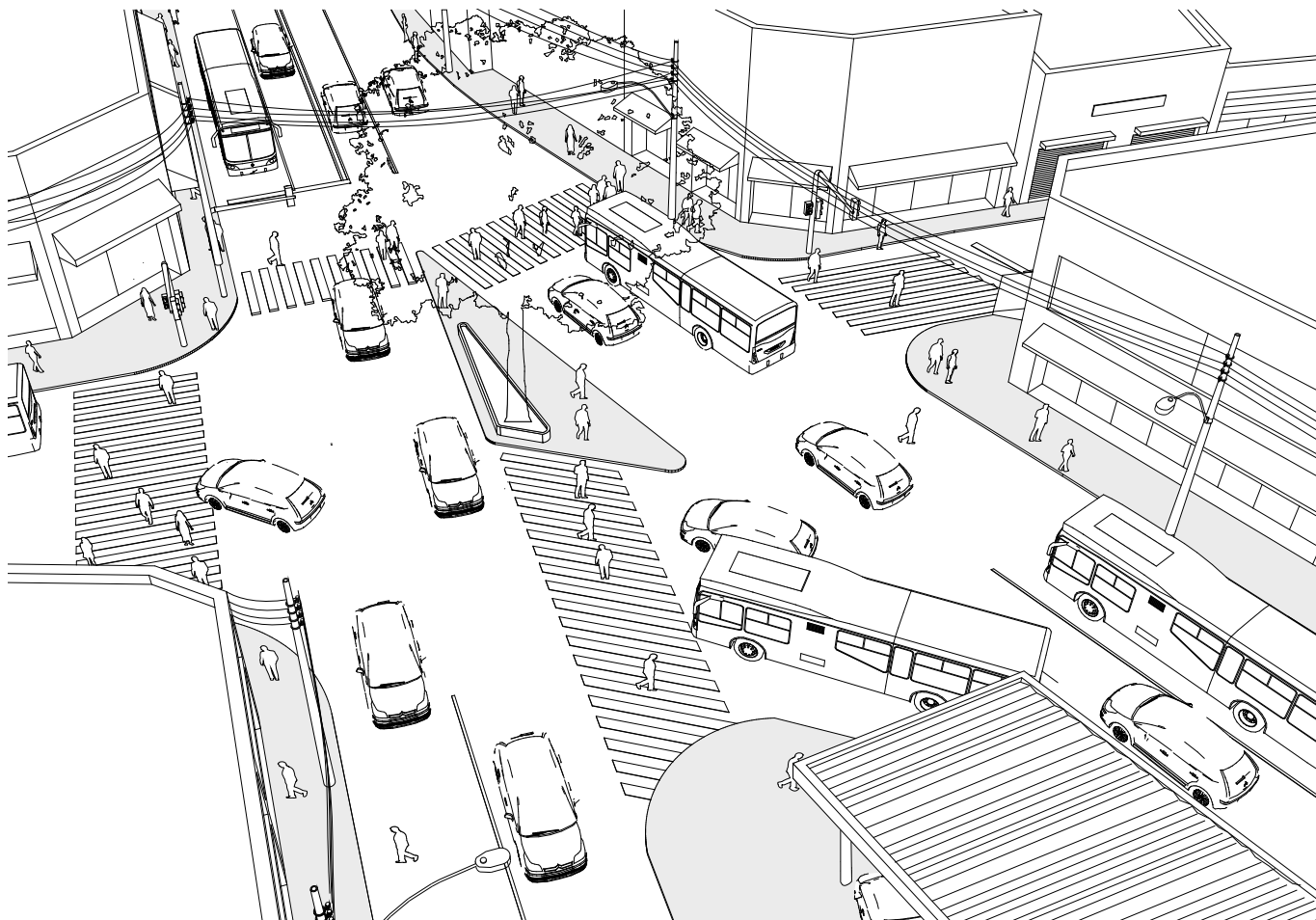
da velocidade máxima regulamentada para 40km/h, propõe a **ampliação das calçadas (1)** a partir de demarcações de piso e balizadores e a **redução do número de pistas (2)** de rolagem, transformando um grande trecho da avenida em via exclusiva para ônibus. Além das intervenções voltadas para a segurança,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

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



Centralidade de Bairro - Reorganização Viária

Estudo de Caso - Avenida Marechal Tito x Rua Beraldo Marcondes



Descritivo

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

Condição Existente

As duas vias principais concentram mais de 40 linhas de ônibus. Intenso fluxo de pedestres cruzando as várias vias e pelas calçadas estreitas e canteiros centrais insuficientes.

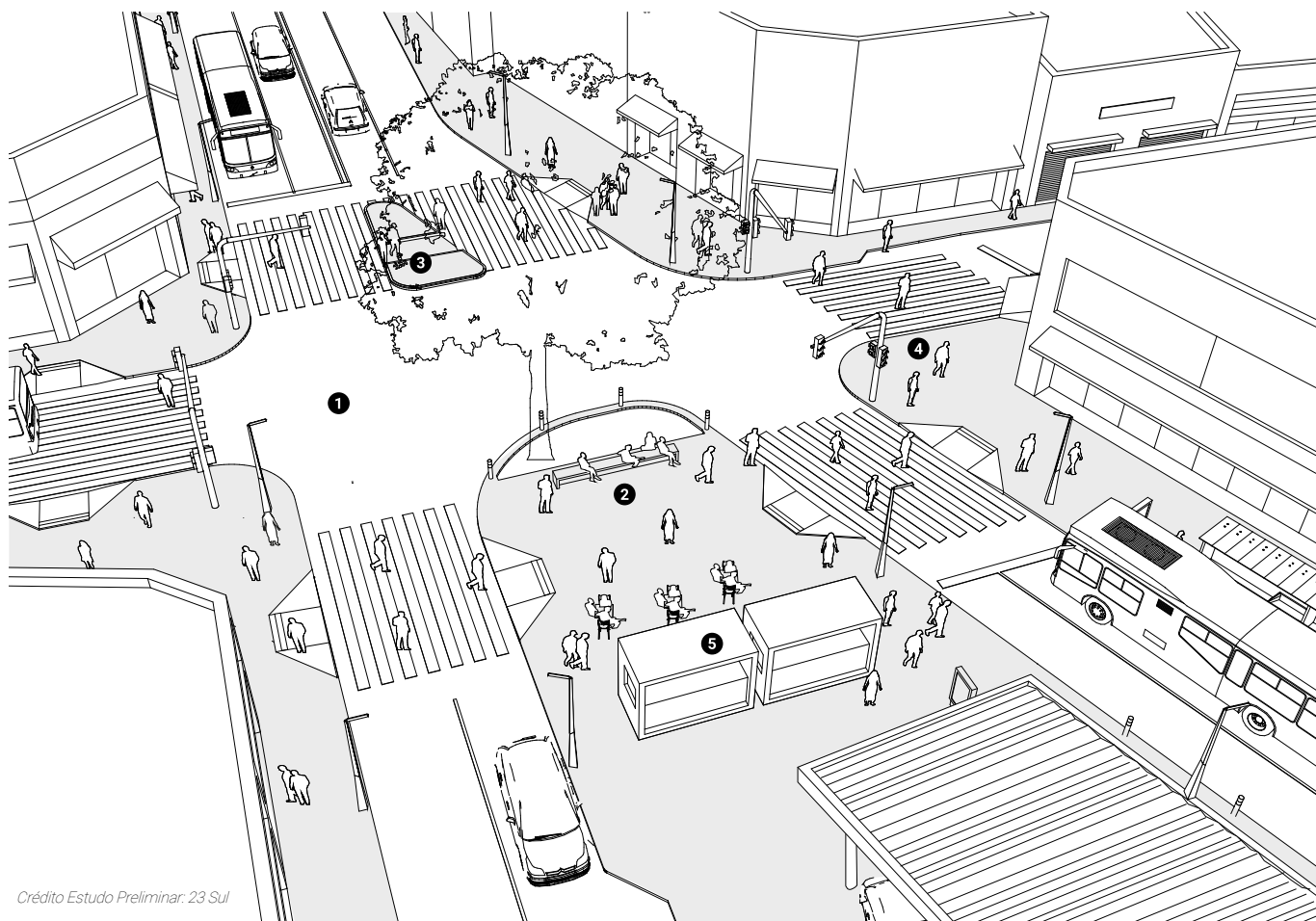
Diretrizes

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

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

O grande fluxo de veículos em alta velocidade associado à largura reduzida das calçadas e dos canteiros prejudicam também o desenvolvimento de atividades de permanência próprias de uma rua de bairro e do entorno de equipamentos públicos, como conversar e sentar.





Crédito Estudo Preliminar: 23 Sul

Proposta

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

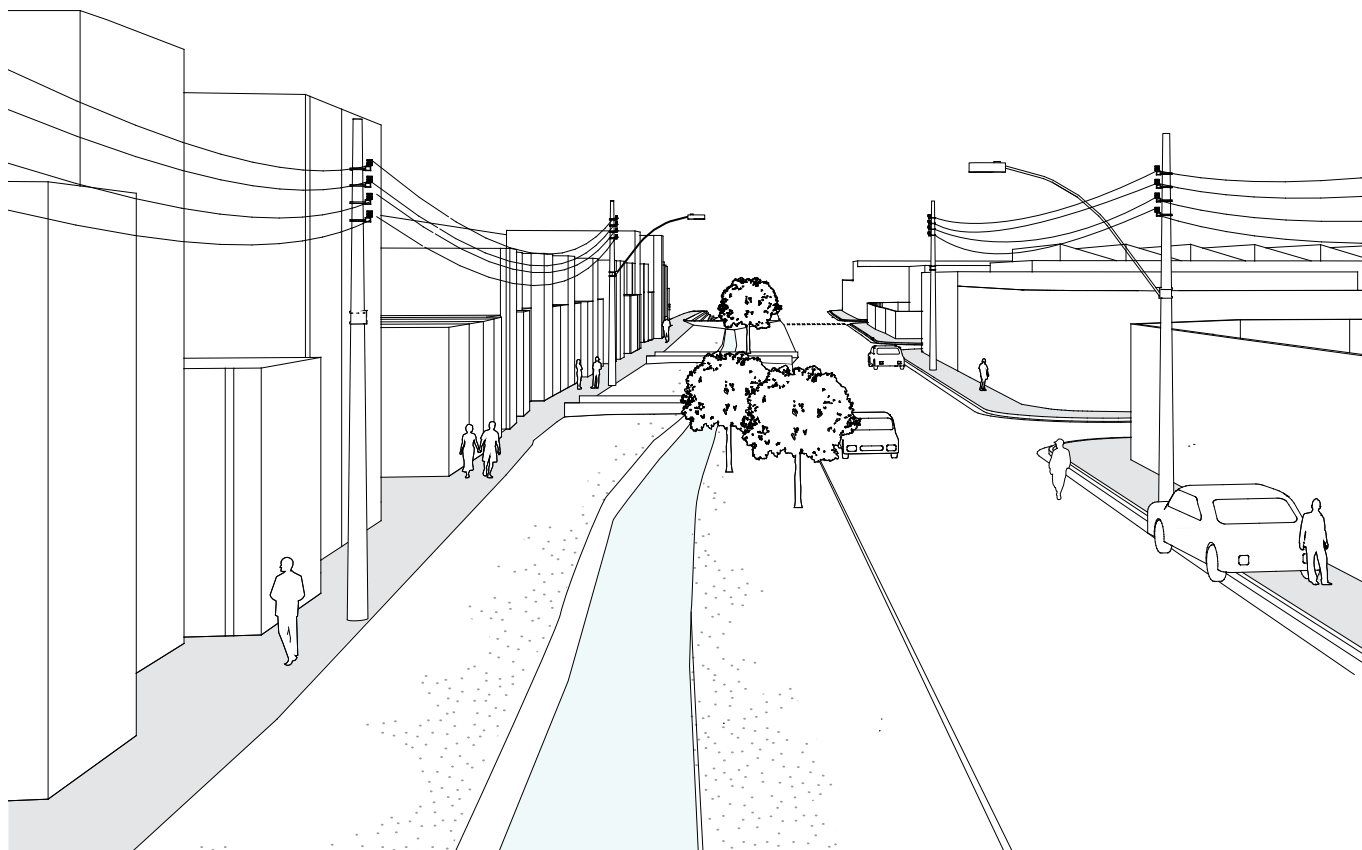
Além da redução da velocidade máxima regulamentada para 40km/h, e da redução do número de pistas de rolagem, esta intervenção propõe a reorganização dos **sentidos de tráfego (1)**, com eliminação de uma opção de retorno para carros e ônibus, reduzindo o número de conflitos viários. A reconfiguração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

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



Rua de Baixa Densidade à Beira de Córrego

Estudo de Caso - Avenida Birimbau



Descritivo

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

Condição Existente

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

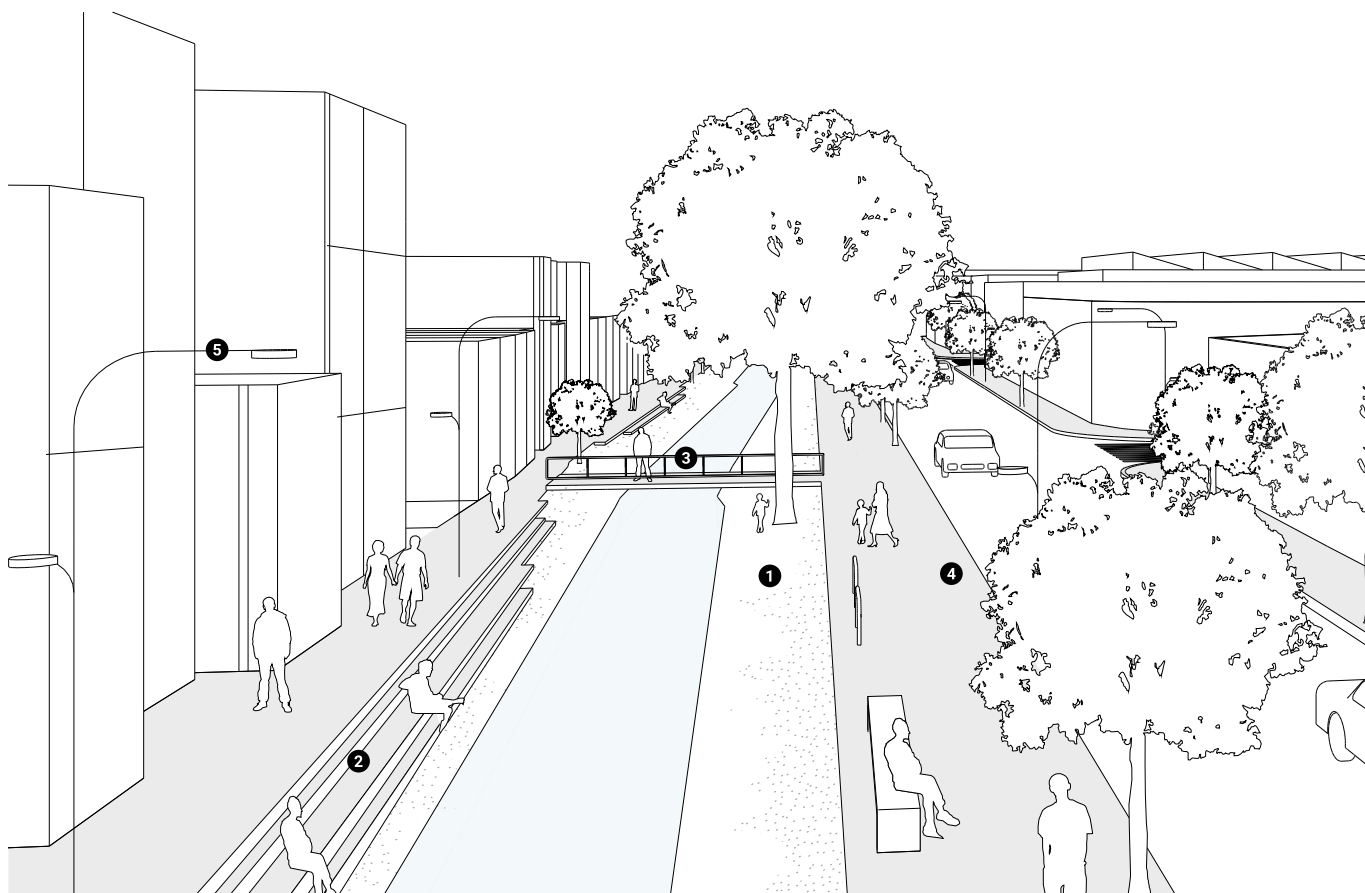
Diretrizes

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

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

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





Proposta

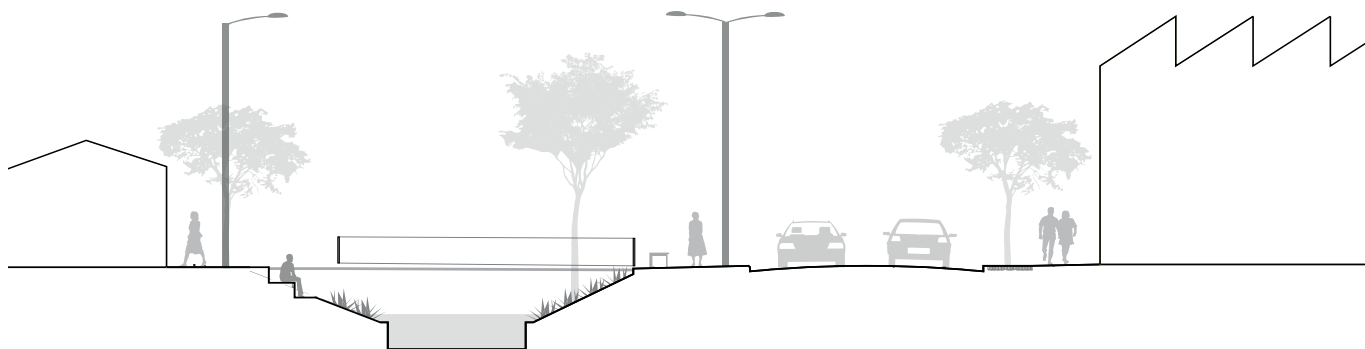
O projeto é norteado pela presença do rio, que se torna o elemento principal a ser preservado e resgatado. O projeto leva em conta o rio como um fator natural positivo, que pode ser complementado com áreas **permeáveis e arborizadas (1)** em suas margens, e a implantação de áreas de estar e contemplação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

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

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

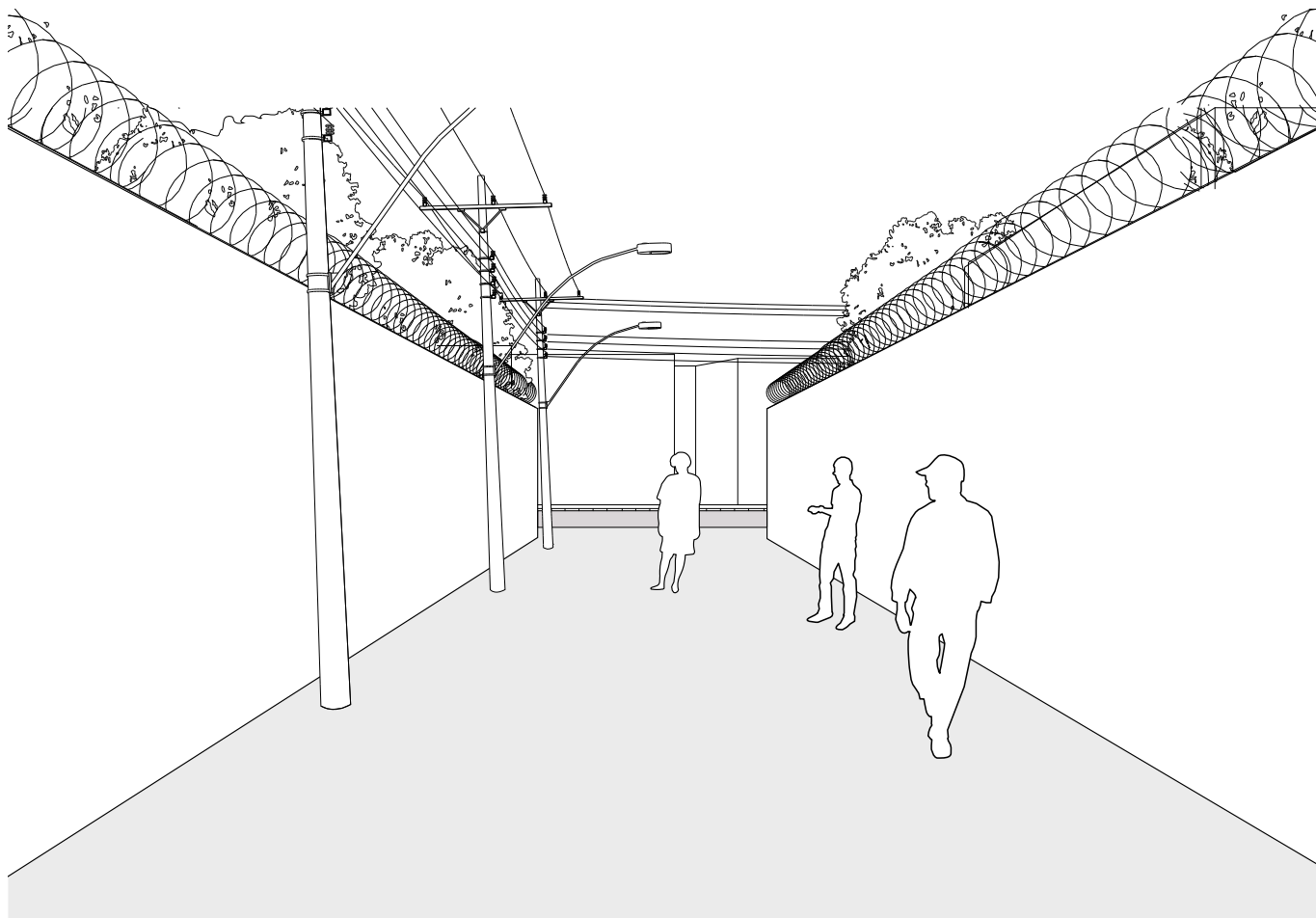
instalação de **iluminação pública (5)** de qualidade, tornando a área mais segura e convidativa para a permanência mesmo em horários noturnos.

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



Passagem Informal - Viela

Estudo de Caso - Rua Duarte da Costa



Descritivo

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

Condição Existente

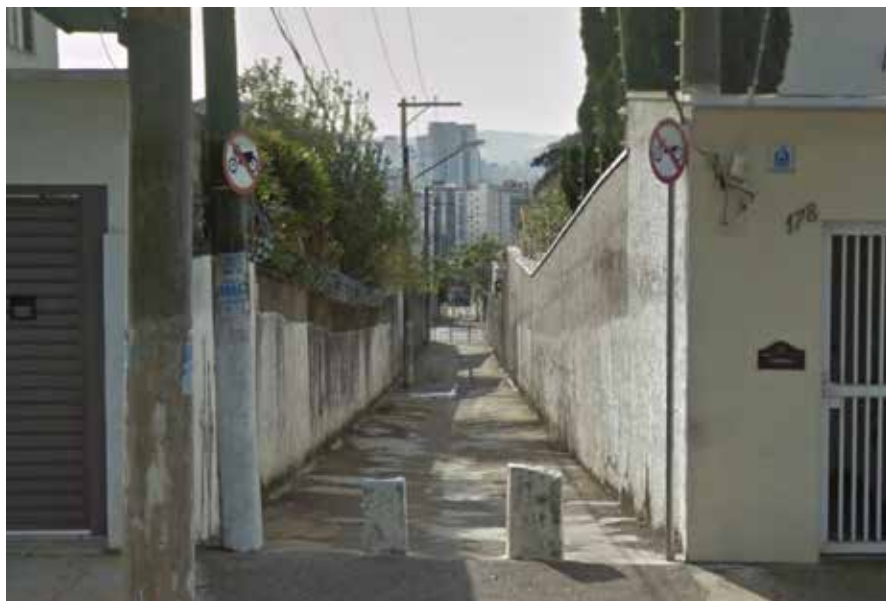
Constituída de muros e empenas cegas, sem acesso aos imóveis lindeiros, a viela funciona como passagem de pedestres

Diretrizes

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

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

Essa ligação facilita o deslocamento a pé dos moradores da região, permitindo trajetos mais curtos. Entretanto, por ser um espaço estreito, fechado por muros e pouco iluminado, gera uma sensação de insegurança ao pedestre que reduz ainda mais a movimentação no local.





Proposta

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

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

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

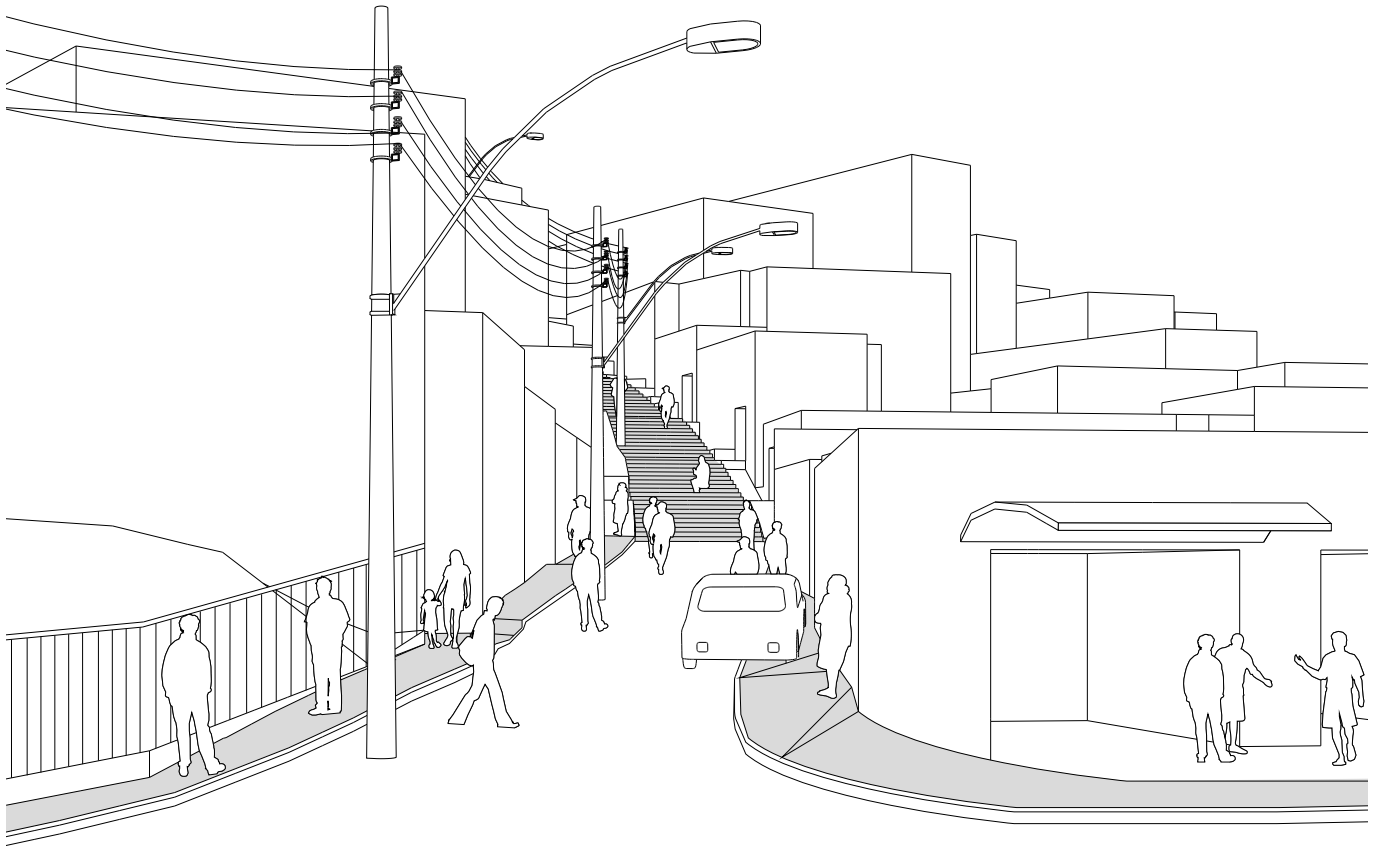
O restante do espaço será uma faixa livre de passagem, com implantação de **mobiliário básico (6)**, como lixeiras. Os **balizadores (7)** que

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



Escadaria

Estudo de Caso - Rua Praia de Iracema



Descritivo

Rua sem saída finalizando em escadaria com acesso a diversas residências

Condição Existente

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

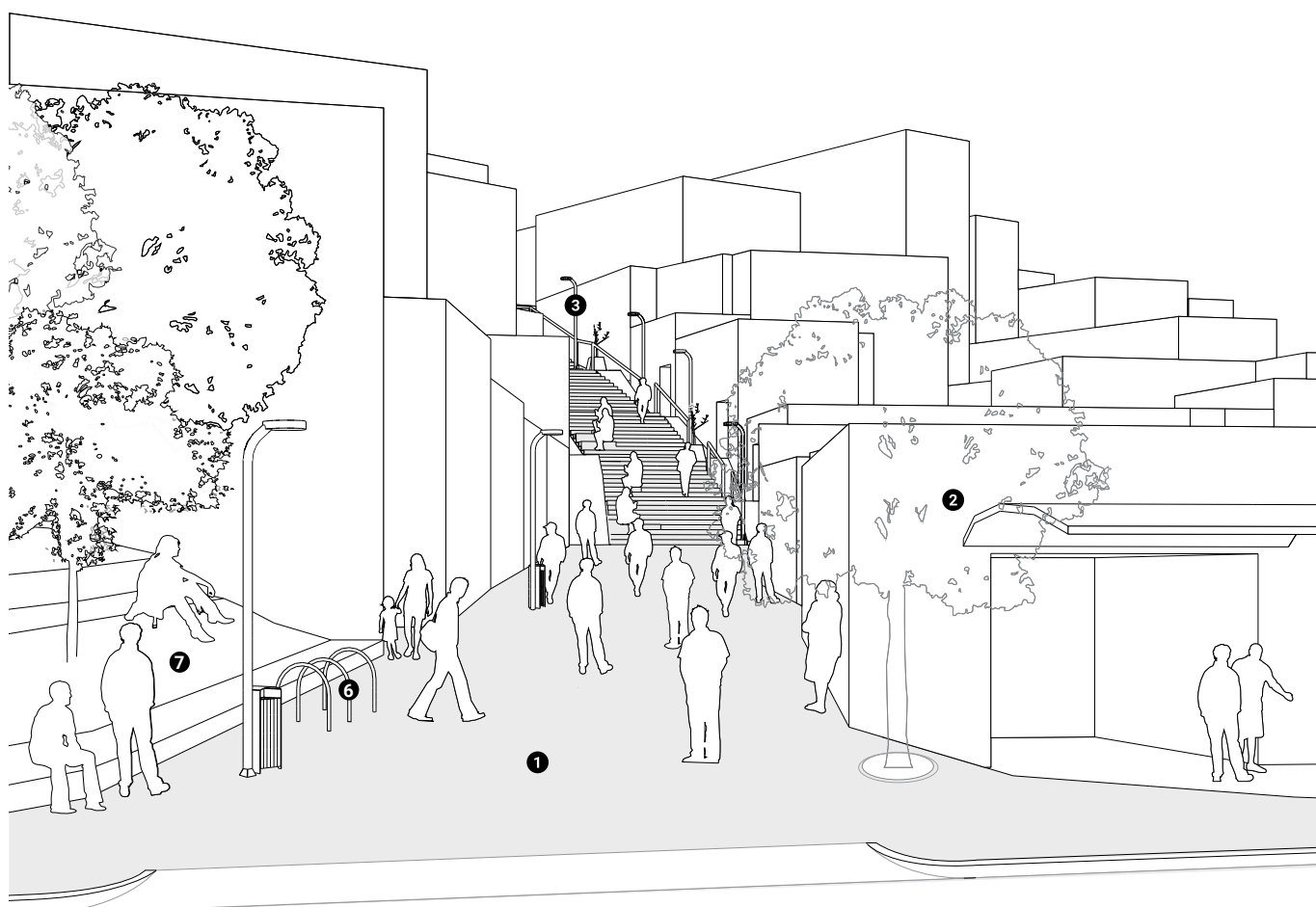
Diretrizes

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

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

Por ser uma rua sem saída, o tráfego consiste apenas nos veículos dos próprios moradores. As calçadas não são utilizadas pelos pedestres pois, além de estreitas, são bastante irregulares, possuem desníveis altos devido às rampas de acesso às garagens e ainda são bloqueadas em diversos pontos por elementos construtivos das residências. Os postes de iluminação e de transmissão de energia estão implantados em meio ao leito carroçável e à escadaria.





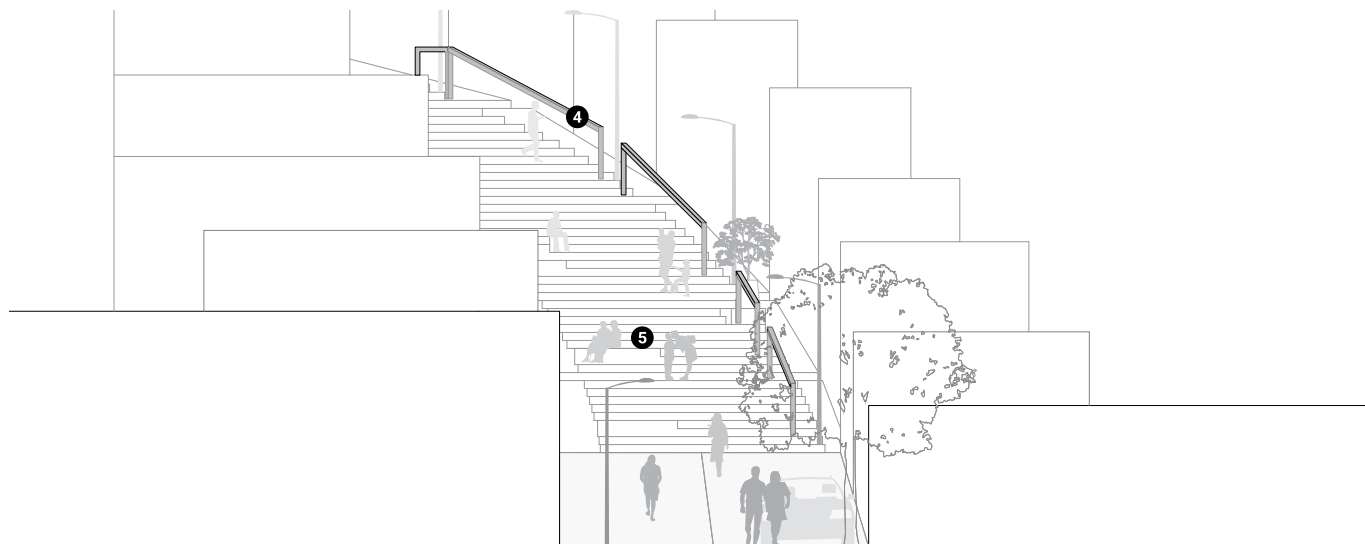
Proposta

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

tadas ao longo da via **árvores (2)** de pequeno porte.

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

serão instalados **bancos (5)** e outros elementos que se adaptem à estrutura dos degraus. Visando facilitar a utilização de bicicletas na região, além de **paraciclos (6)**, junto à escadaria será implantada canaleta que permita o encaixe e transporte da bicicleta para superar o desnível entre as ruas. No acesso a este trecho da rua, está prevista a utilização de área livre para a implantação de **espaços de estar (7)**.



Recuperação de Espaço Público

Estudo de Caso - Travessa Radamés



Descritivo

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

Condição Existente

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

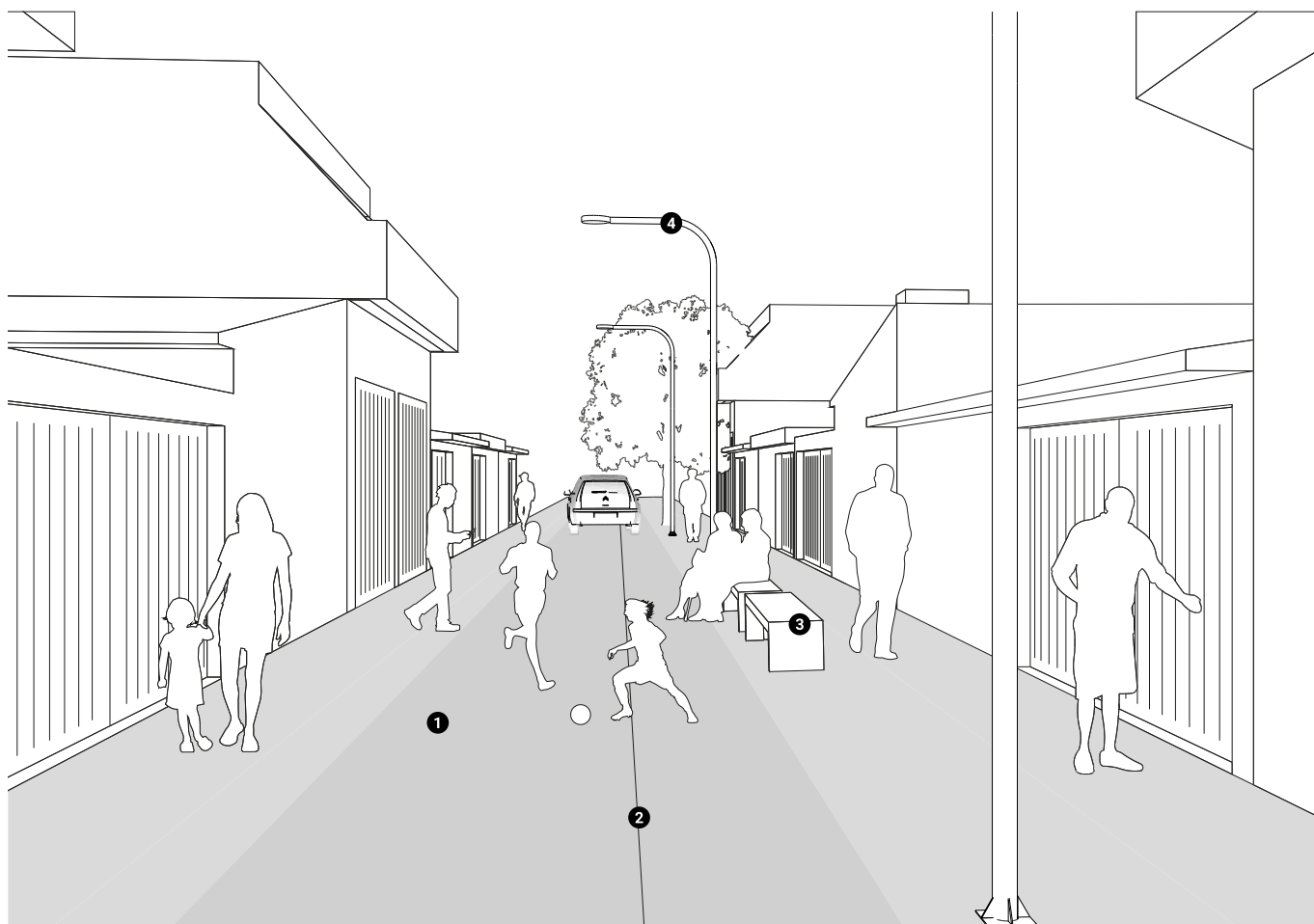
Diretrizes

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

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

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

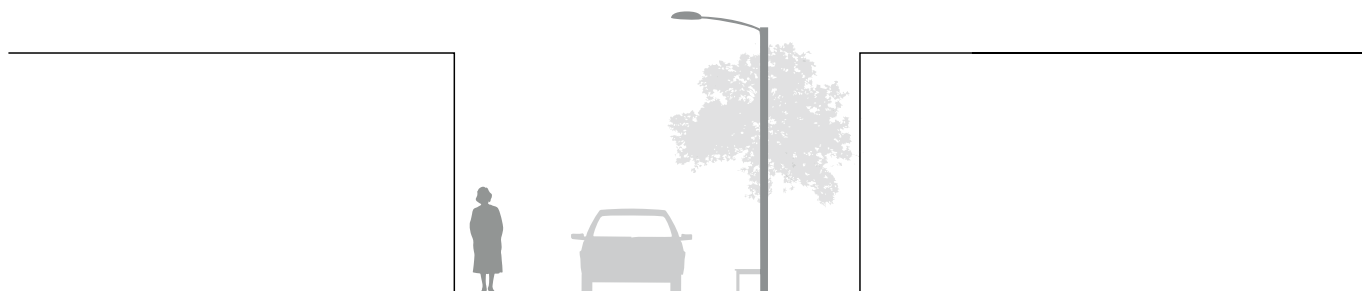




Proposta

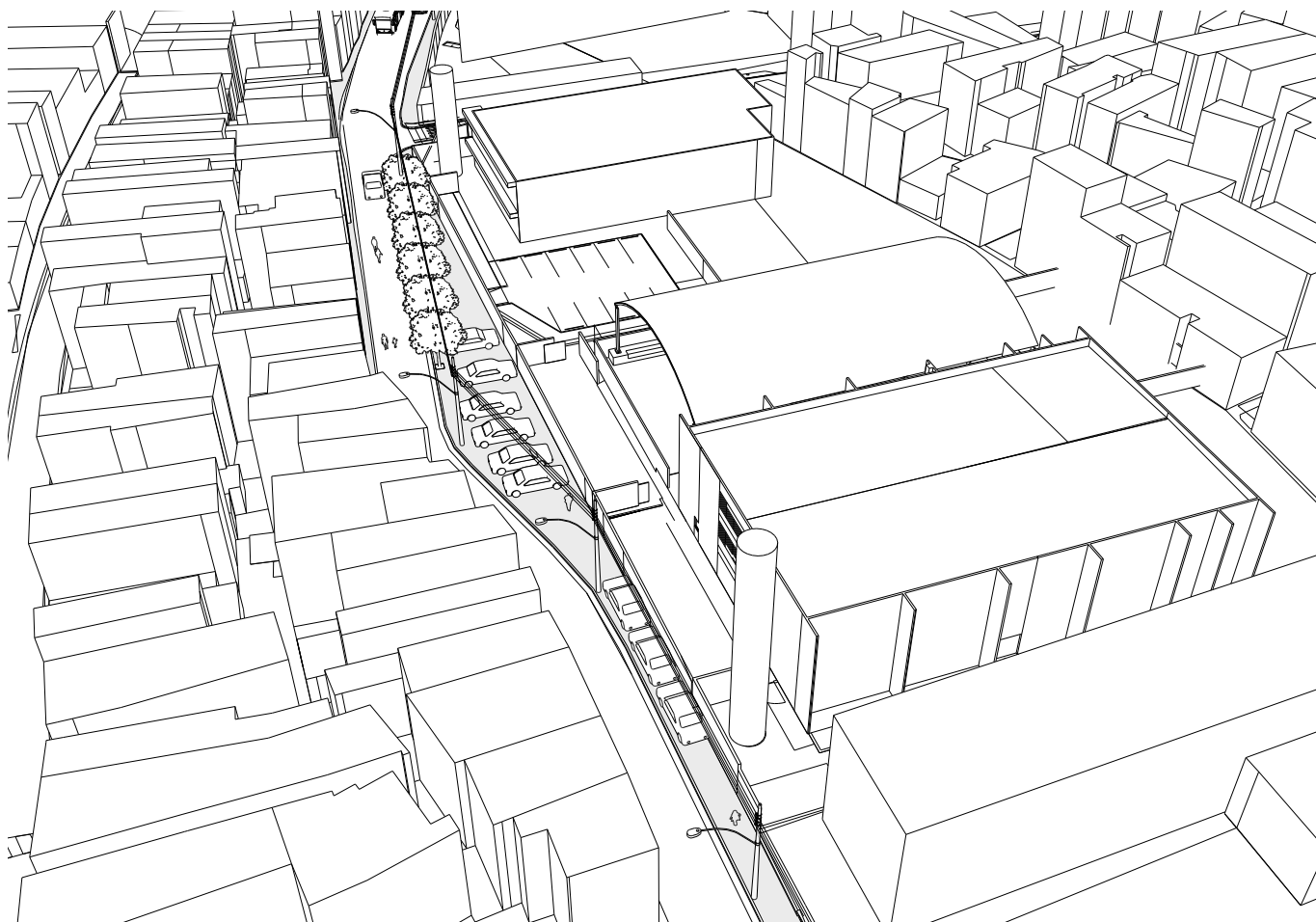
O projeto conta com a criação de uma **plataforma compartilhada (1)** entre pedestres e veículos, tornando a Travessa Radamés em calçadão. A **drenagem superficial (2)** é realizada por condutores estreitos ao longo de toda via.

Para qualificar a dinâmica local de vizinhança, é prevista a implantação de **mobiliário urbano básico (3)** e **iluminação pública (4)** adequada. Dessa forma, a convivência entre pedestres e veículos e os possíveis usos, como brincadeiras e festas, se tornam viáveis, seguros e atrativos.



Recuperação de Espaço Público

Estudo de Caso - Rua Nossa Senhora da Aparecida



Descritivo

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

Condição Existente

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

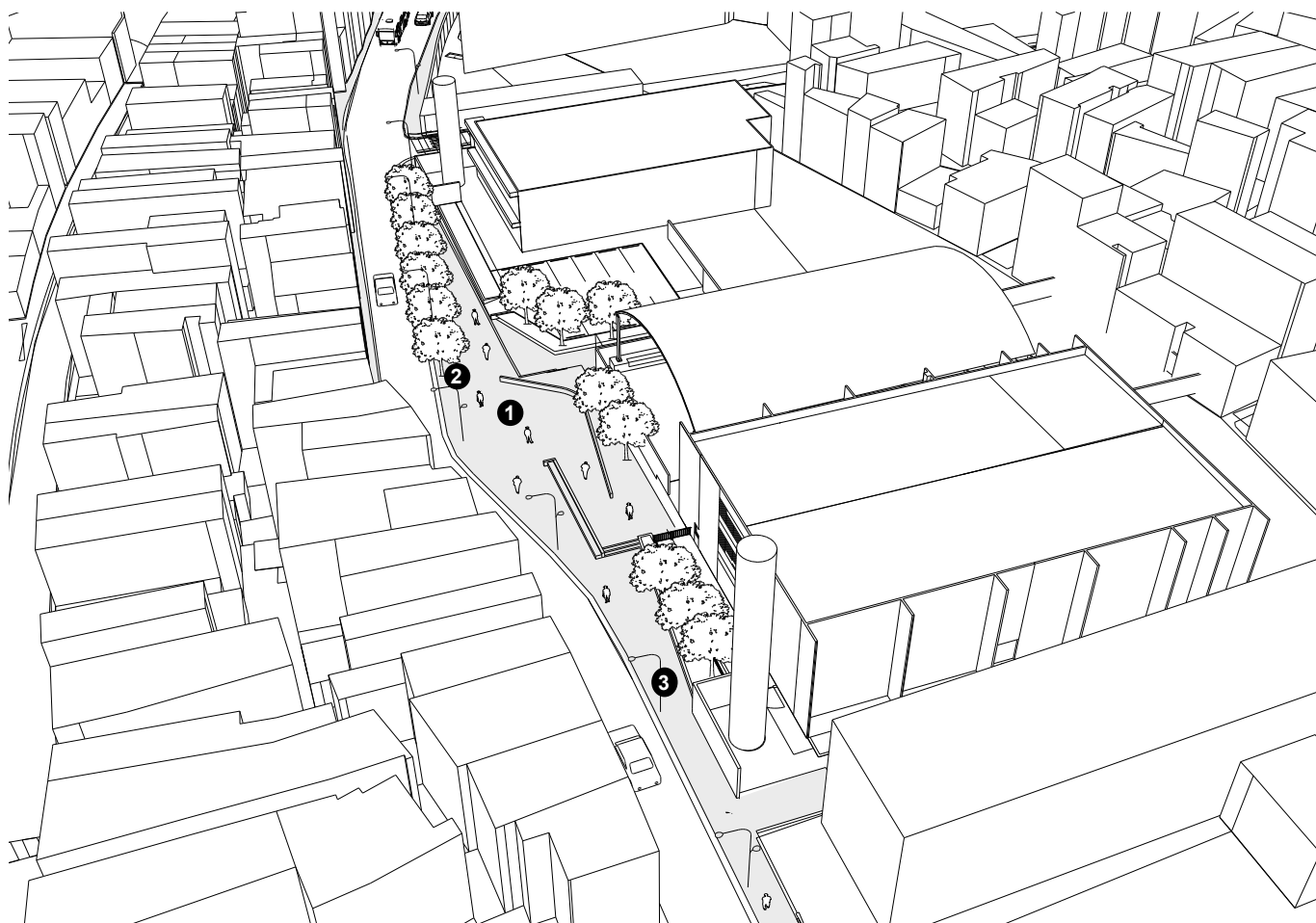
Diretrizes

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

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

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





Proposta

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

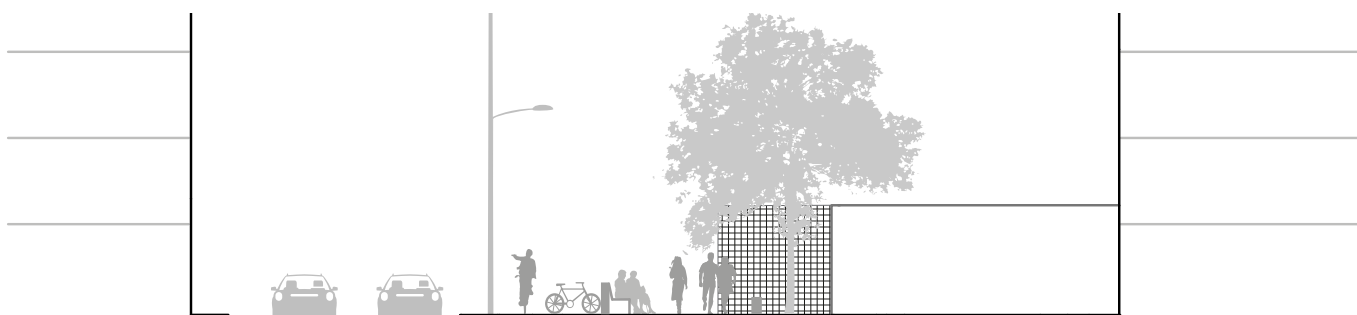
O projeto prevê a organização e qualificação dos acessos aos equipamentos públicos, tornando-os universalmente acessíveis e ampliando a área de entrada formando um **átrio**

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

O projeto se complementa com a ampliação e **qualificação dos passeios (3)**, aumento da arborização e a implantação de mobiliário urbano: bancos públicos, balizadores de trá-

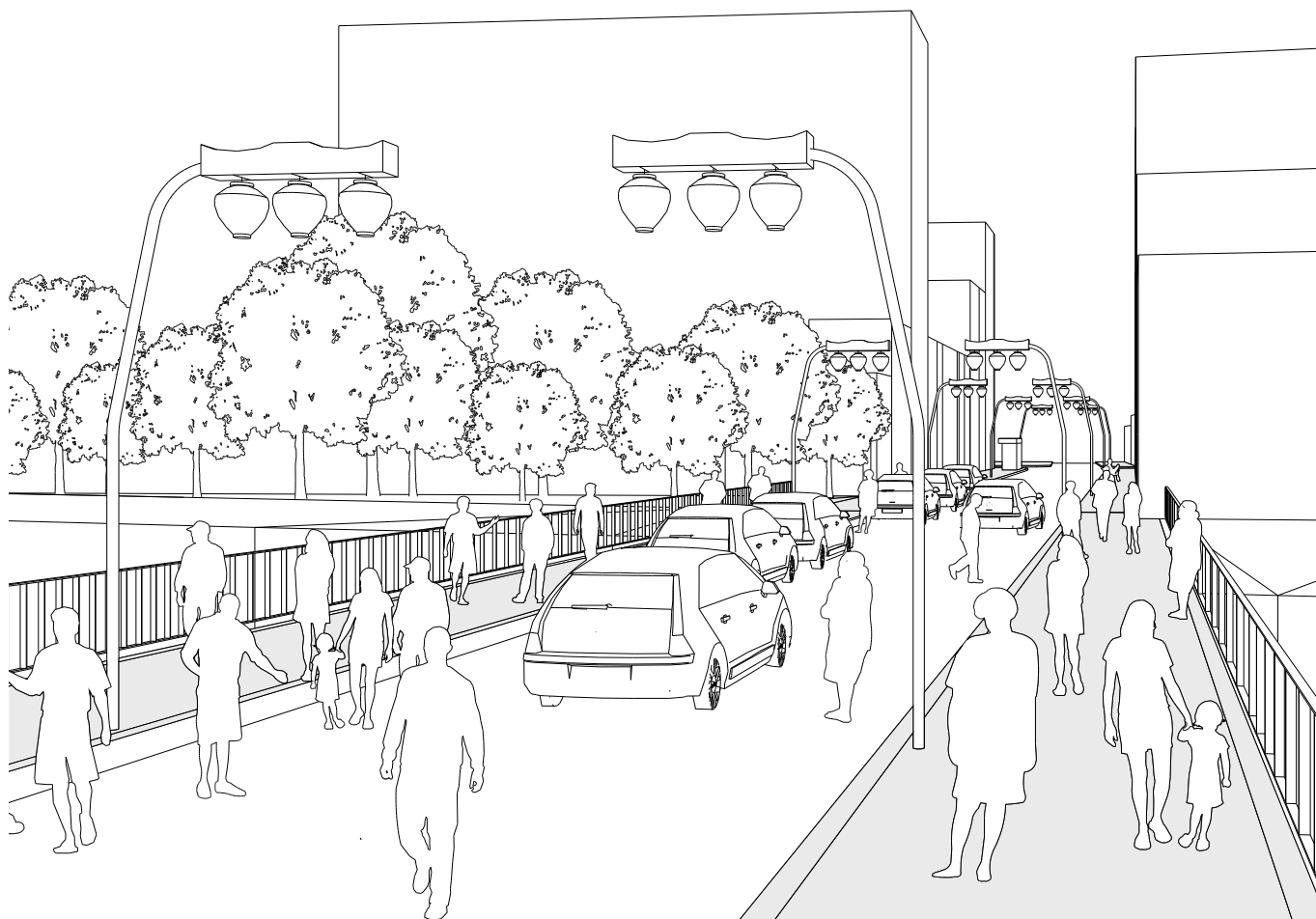
fego e paraciclos. A fim de aumentar a segurança e promover a permanência de pessoas, também é implantando novo sistema de iluminação pública.

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



Recuperação de Espaço Público

Estudo de Caso - Rua Galvão Bueno



Descritivo

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

Condição Existente

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

Diretrizes

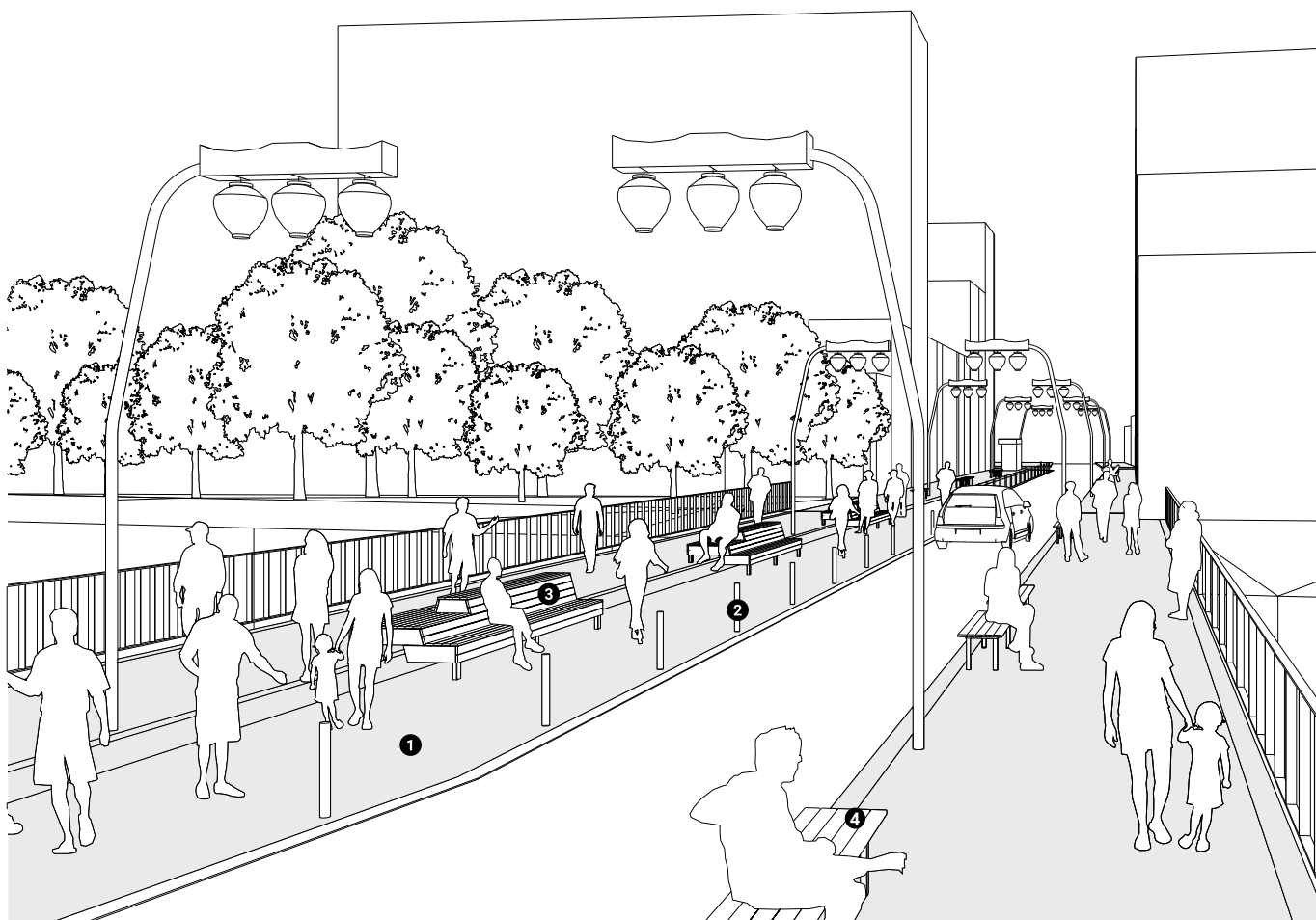
Conquistar mais espaços de trajeto e permanência do pedestres com segurança e qualidade e reequilibrar a relação entre área disponível x demanda.

Histórico

A Rua Galvão Bueno situa-se no Bairro da Liberdade, conhecido por concentrar a maior comunidade japonesa em uma mesma cidade fora do Japão. Ao longo dos anos, o bairro da Liberdade tornou-se um centro de referência da cultura oriental e a Rua Galvão Bueno tornou-se uma das principais ruas de comércio no bairro, ligando a Estação Liberdade ao miolo do bairro. O trecho inicial, próximo ao metrô, é o mais movimentado e é nele que se localiza o projeto Centro Aberto.

A Galvão Bueno é uma via comercial estreita, de mão única, com uma faixa de estacionamento para carga e descarga. É bastante utilizada por pedestres, que em horários de pico caminham pelo leito carrossável. Já existe em curso, em datas específicas de intenso comércio, uma operação de fechamento de trecho da Rua Galvão Bueno para utilização de pedestres.





Proposta Executada

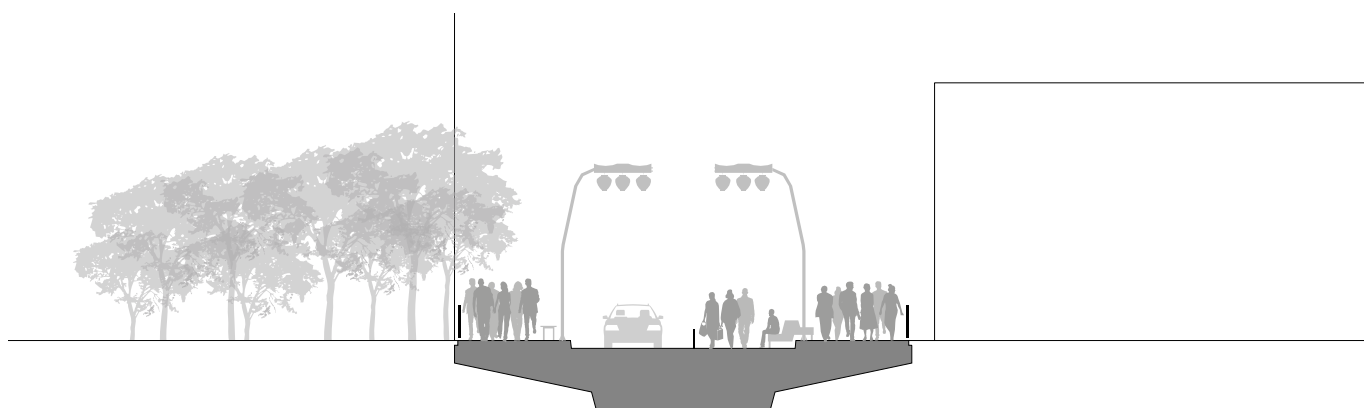
A proposta foi baseada na pesquisa de uso, através da contagem de pedestres e veículos no local em dias úteis e finais de semana. Num domingo de compras, entre as 9h e as 19h, cerca de 64 mil pessoas circulam pela Rua Galvão Bueno a pé, contra menos de 4 mil que passam de carro ou moto. Ou seja, 95%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

de compras e lazer na região.

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

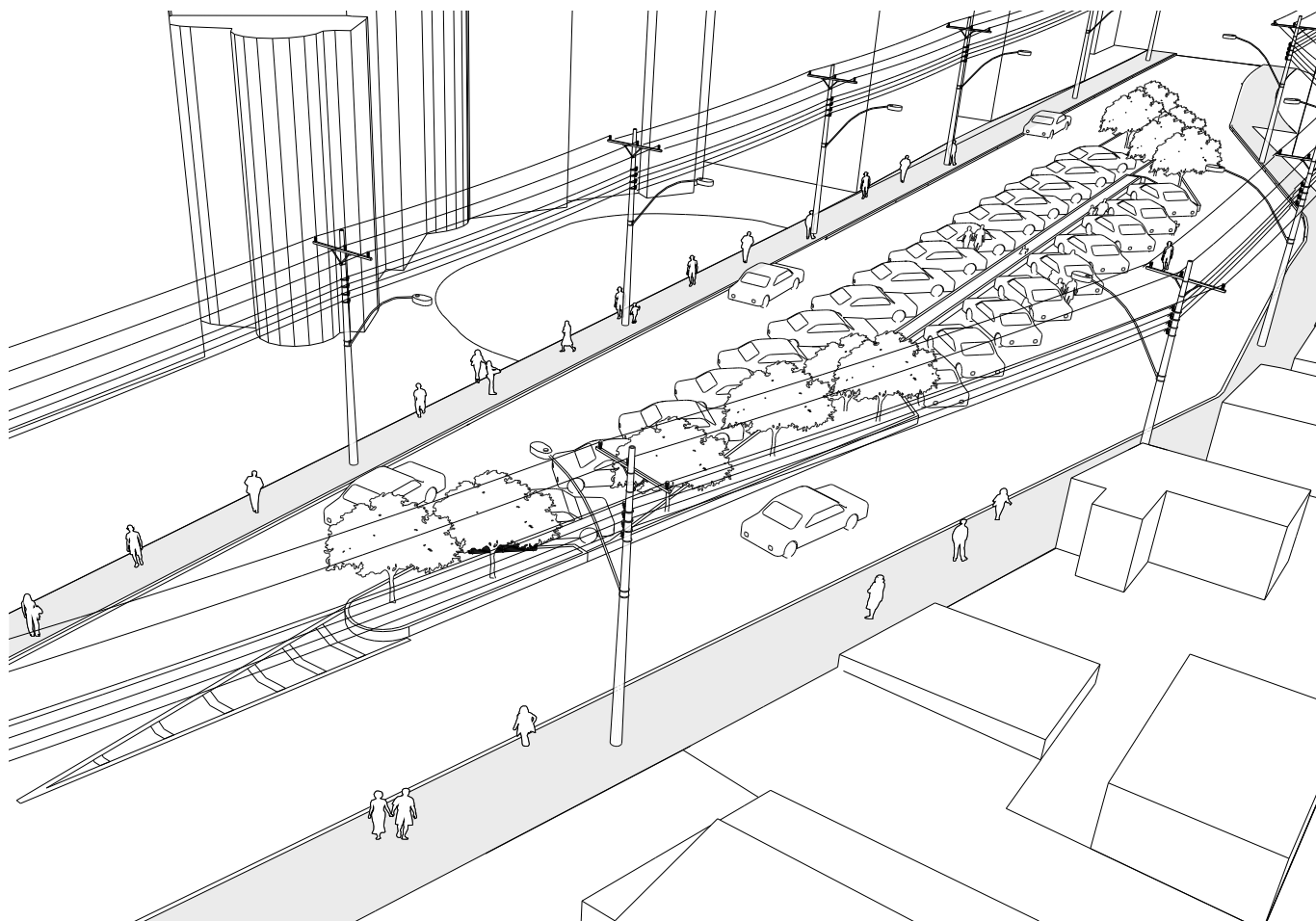
sem encosto. Visando o aumento da oferta de áreas de permanência, há o incentivo a abertura do Jardim Oriental também aos dias de semana, com foco principal no horário de almoço. Como incentivo ao uso noturno, quando a maior parte do comércio está fechada, são promovidos eventos como karaokê ao ar livre,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

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



Recuperação de Espaço Público

Estudo de Caso - Rua dos Ingleses



Descritivo

Local de intenso comércio, além de se situar em local de grande relevância histórico cultural da cidade.

Condição Existente

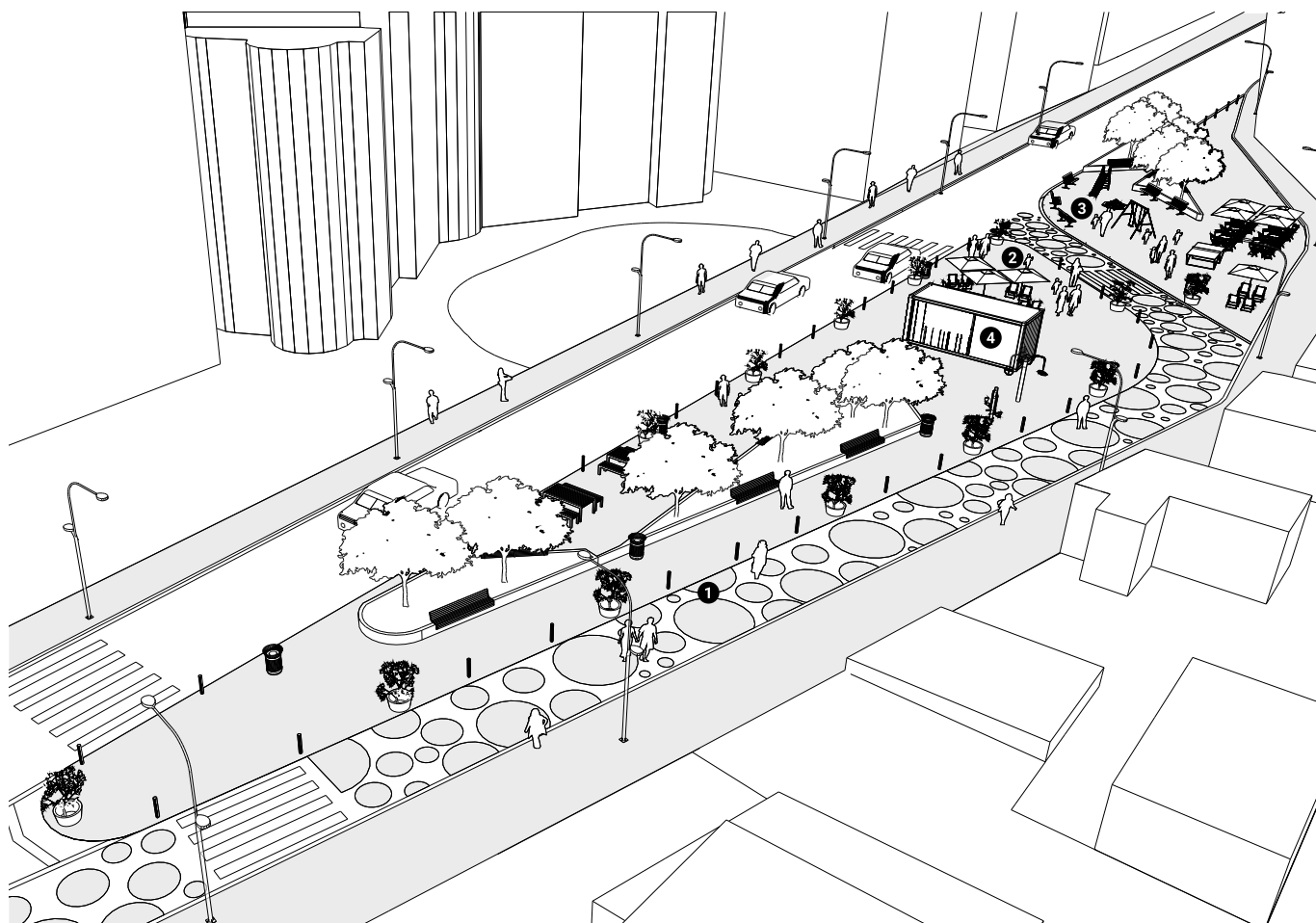
Via de uso intenso de pedestres, com passeio apertado, com muitas vagas de estacionamento e pouca rotatividade de vagas.

Diretrizes

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

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





Proposta Executada

A intervenção na Rua dos Ingleses faz parte do Programa Centro Aberto, que tem como objetivo promover a ampliação da oferta de espaços públicos de convivência na cidade, através de intervenções de pequena escala e larga abrangência, buscando transformar as estruturas pré-existentes a partir da renovação e ampliação das formas de uso.

Nesta intervenção, buscou-se atender aos usuá-

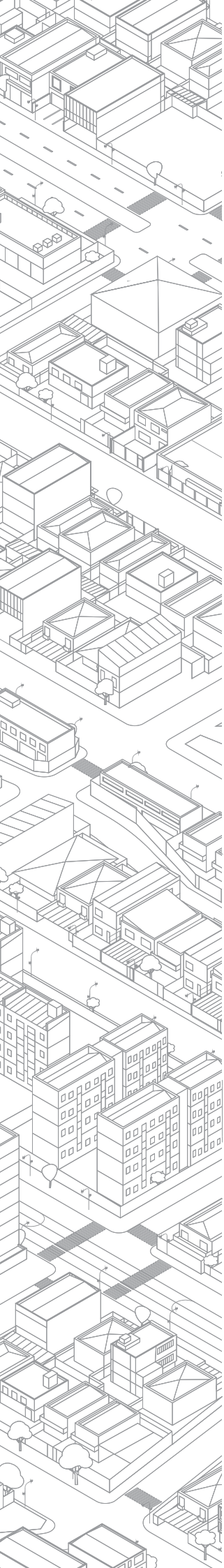
rios do local, recuperando o espaço destinado aos carros para uso de mais pessoas. A área de estacionamento é substituída por praças demarcadas em **pintura no piso e balizadores (1)**, com áreas de estar dotada de **bancos e mesas (2)** sob as sombras das árvores existentes, e de lazer, com a instalação de **brinquedos infantis (3)** e equipamentos de ginástica. A possibilidade de presença de um **quiosque (4)**, a ser permis-

sionado, permite a instalação de um pequeno comércio local.

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







03

Os Elementos

Extensões

Canteiro Central

Travessias

Manual

Infraestrutura Ambiental

Qualificação da Infraestrutura

Introdução

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

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

O segundo grupo dedica-se a apresentar as áreas popularmente conhecidas como canteiros centrais que podem ser utilizadas como refúgio em travessia, implantação de ciclovia ou de componentes do sistema de corredores de ônibus, além de áreas de ajardinamento.

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

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

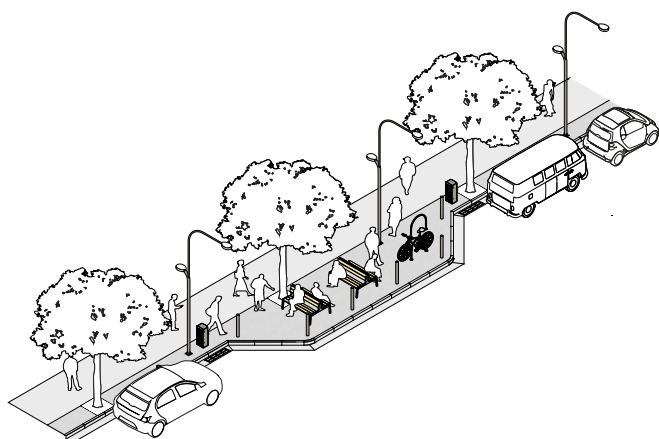
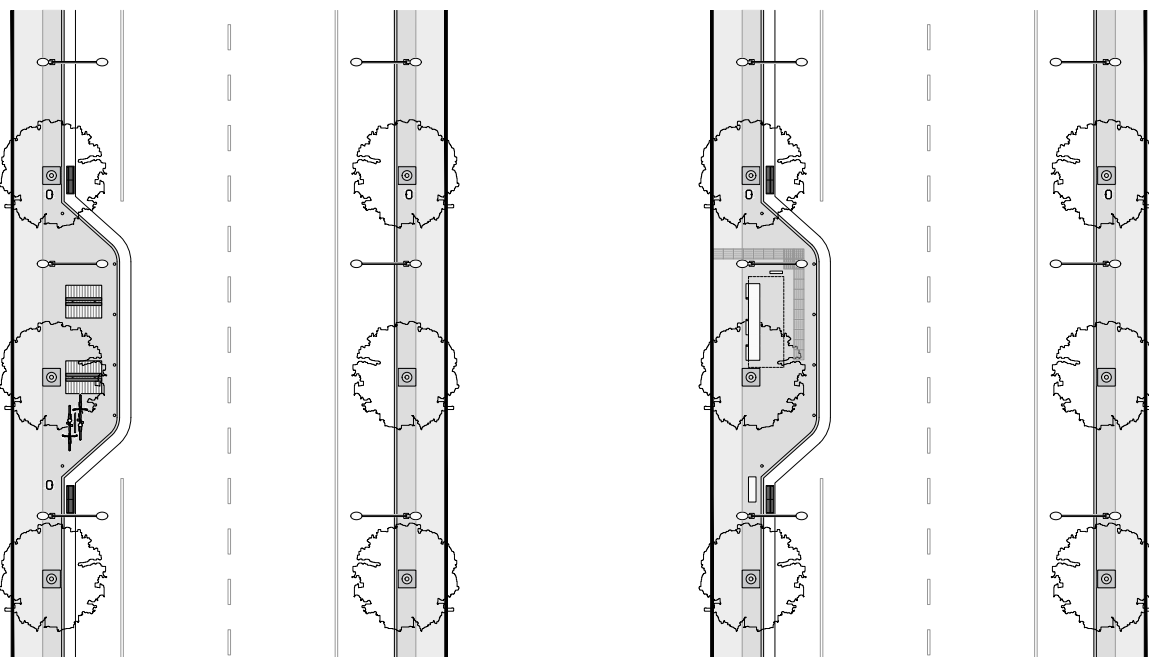
O quinto grupo apresenta soluções e ideias para a infraestrutura ambiental, tema fundamental para a melhoria da qualidade urbana.

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

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

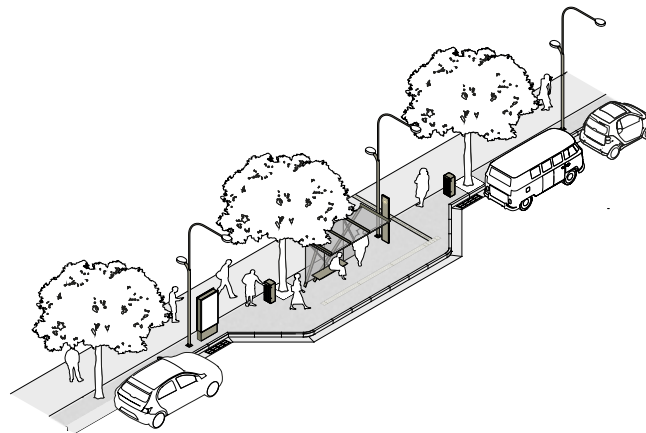
Extensões

Ao Longo do Passeio



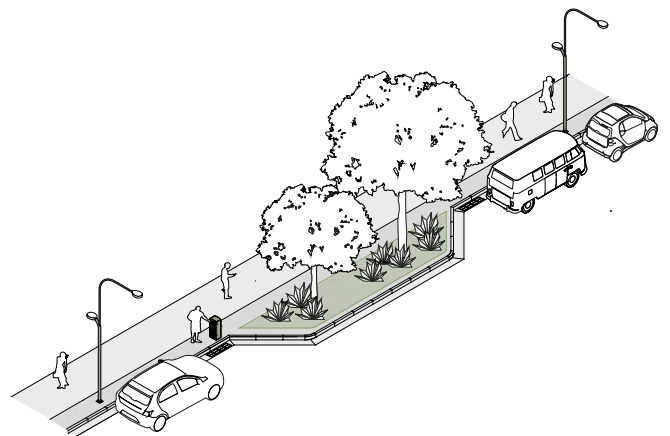
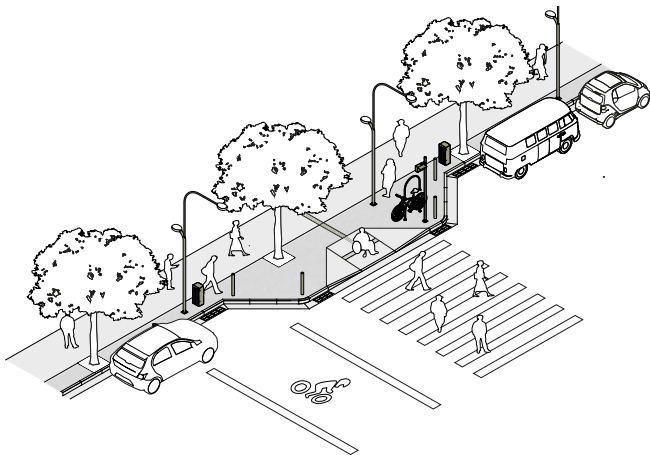
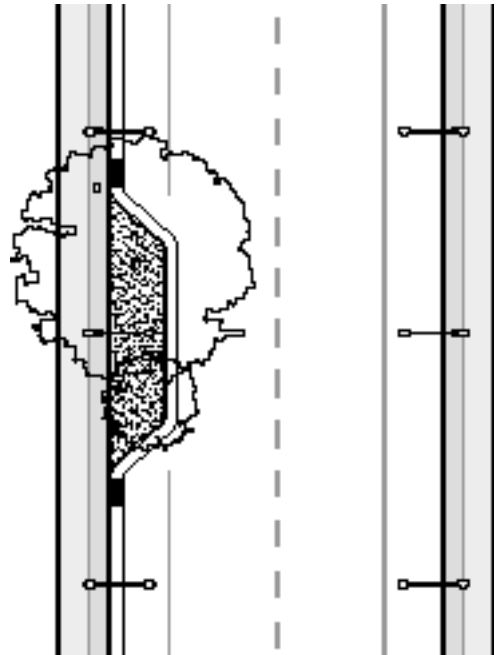
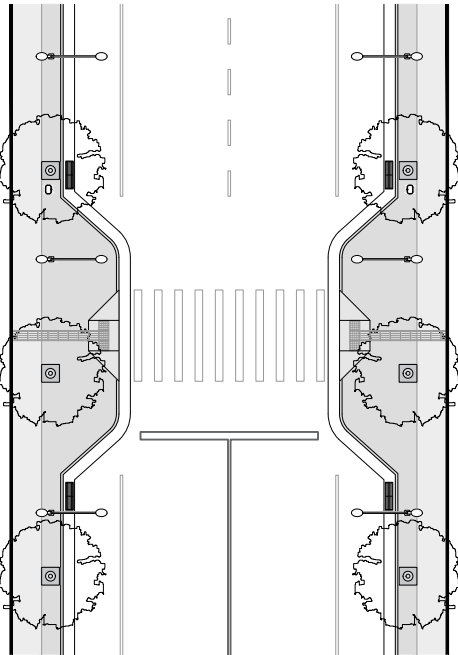
Suporte à permanência

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



Suporte ao transporte

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



Suporte à travessia em rampa

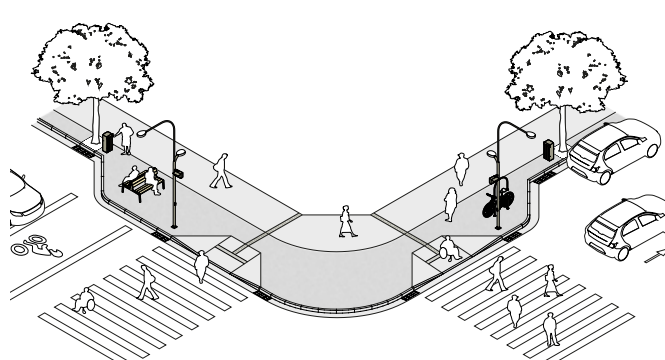
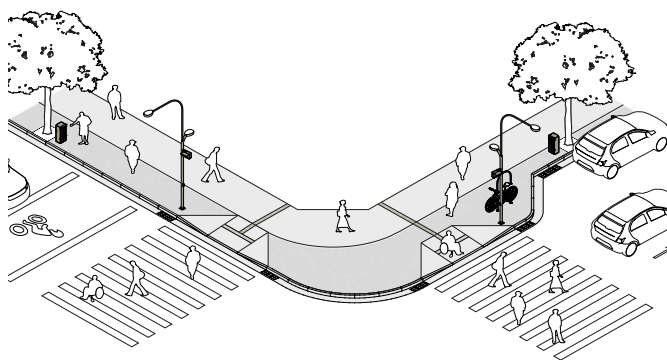
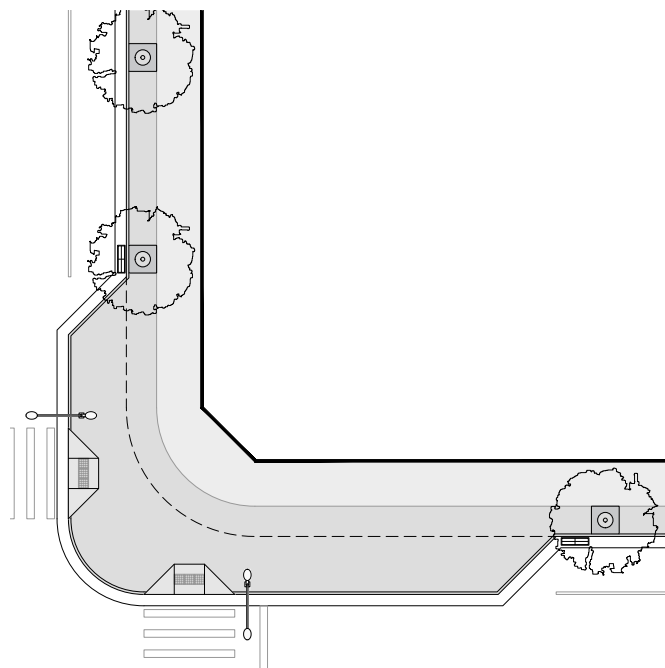
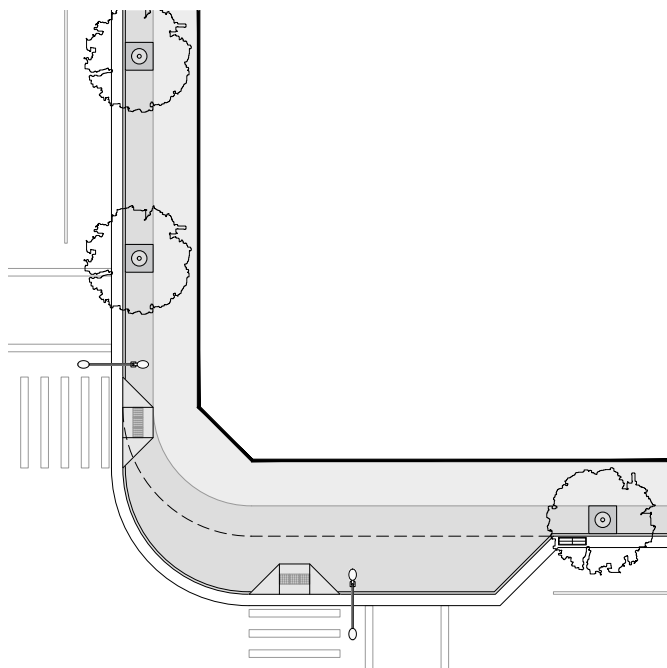
É uma das maneiras de diminuir a extensão da travessia e de aumentar a segurança do pedestre. Esta intervenção demarca mais claramente a travessia, tornando o pedestre mais visível ao automóvel e vice versa, e pode ser aplicada em diferentes situações.

Alargamento de Passeio para Implantação de Vegetação

O alargamento do passeio em meios de quadra serve, também, para implantar vegetação, conferindo sombra e maior fruição do espaço. As árvores são plantadas, de maneira coordenada e planejada, na porção estendida da calçada, anteriormente destinada à vagas de estacionamento na via. Esta estratégia está associada a importância conferida ao aspecto ambiental no tecido urbano.

Extensões

Esquinas

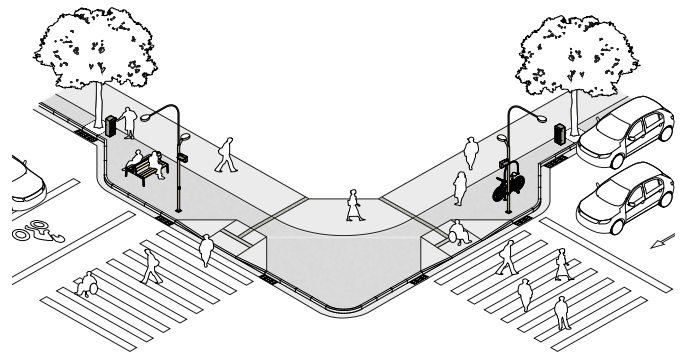
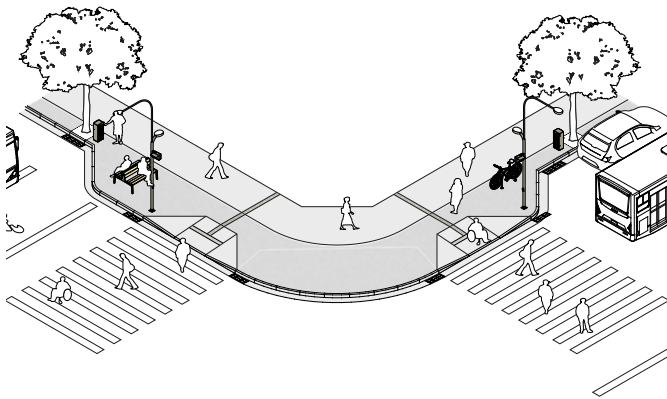
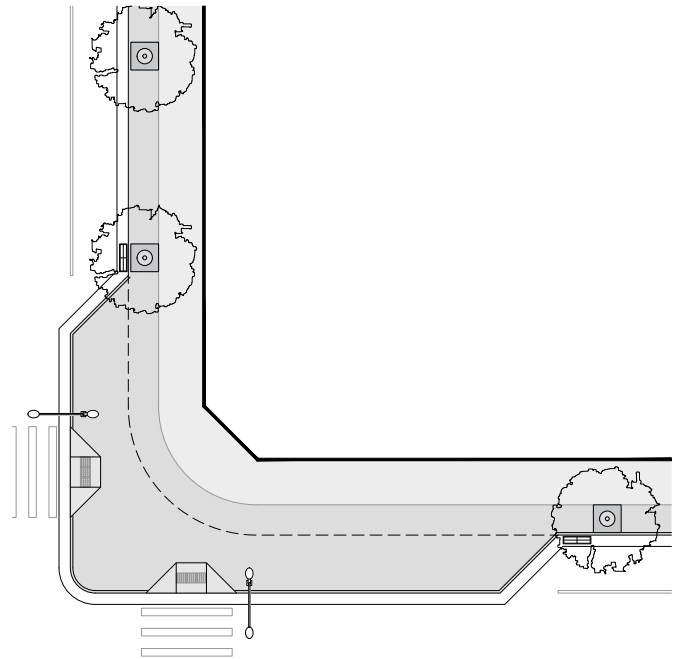
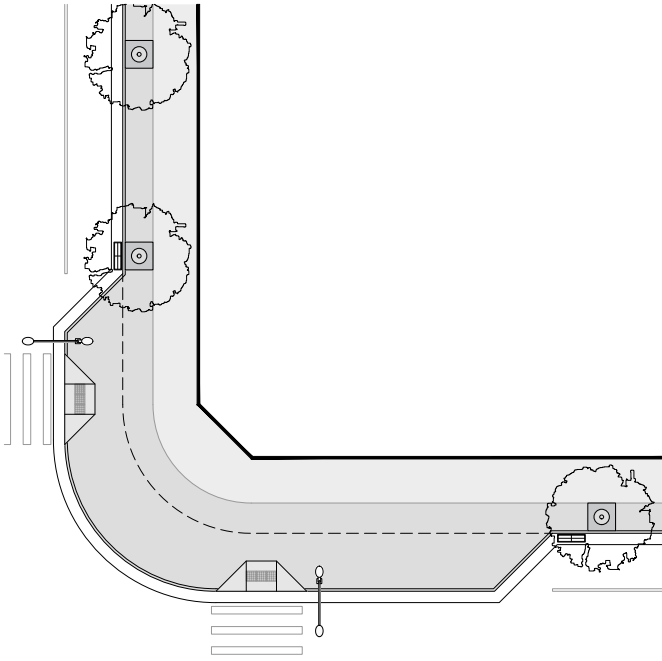


Em apenas uma das ruas

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

Raio de giro de 3m - Carro

Este modelo facilita a curva para pequenos veículos, e também garante o aumento da segurança do pedestre durante a sua travessia e nos vértices da quadra.



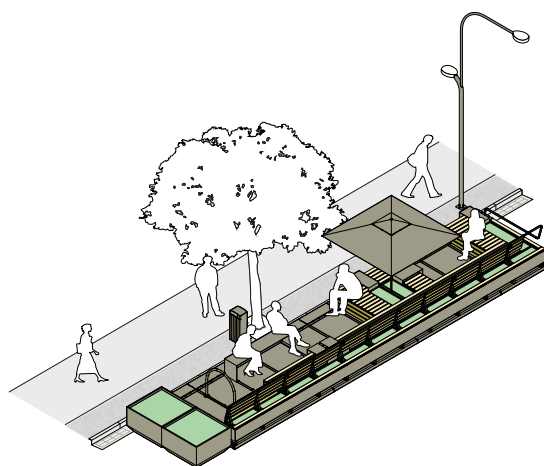
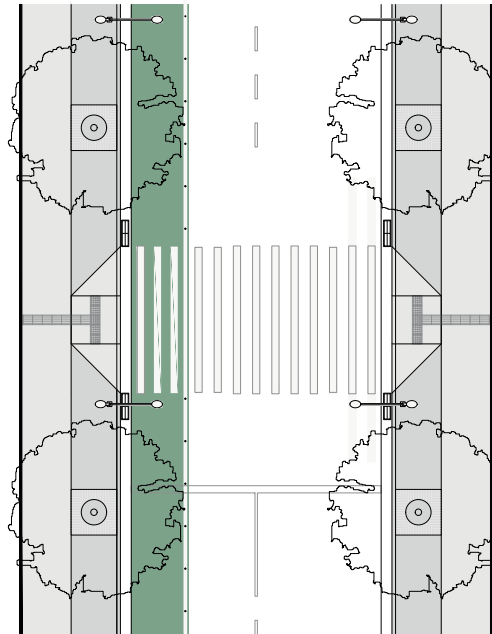
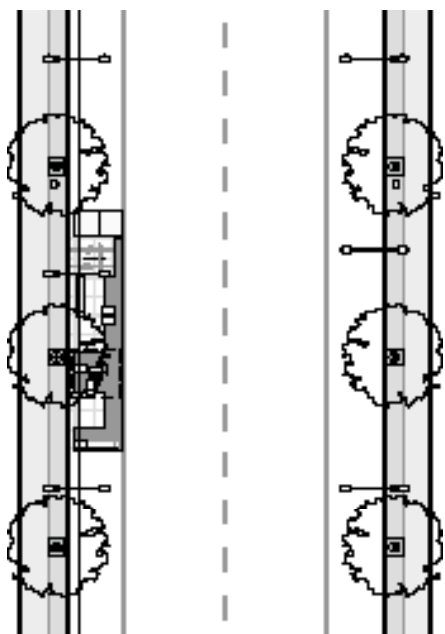
Raio de giro de 6m - Ônibus

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

Sem conversão de veículos

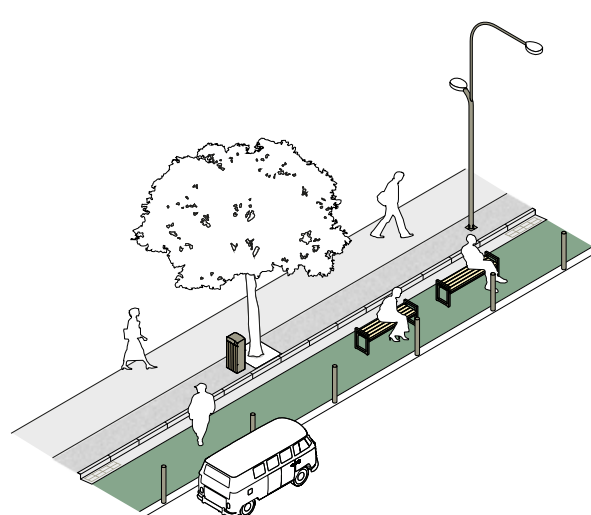
Quando não existe previsão de conversão de veículos, o desenho da esquina deve ser feito com ângulo reto. Este modelo de intervenção inviabiliza a conversão do veículo no leito carroçável.

Extensões Temporárias



Parklet

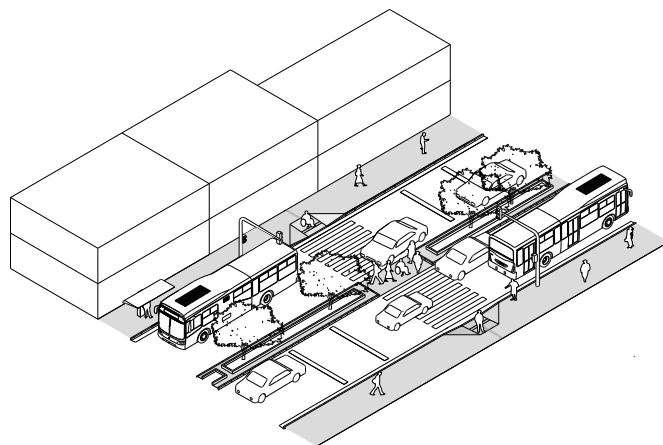
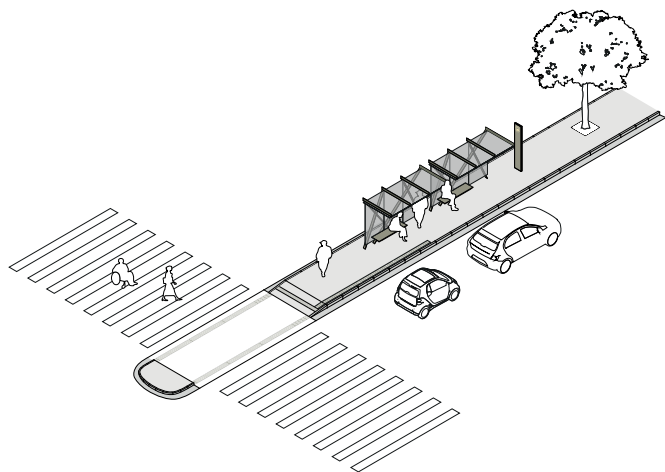
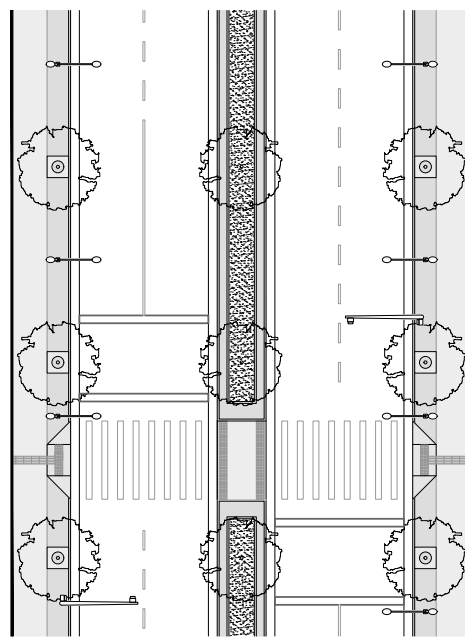
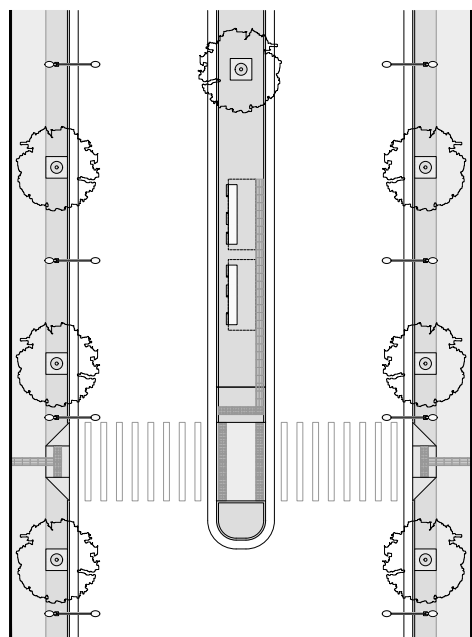
O parklet é um alargamento temporário de calçada, por meio da implantação de plataforma sobre a área antes destinada aos automóveis. Pode ser equipado com bancos, floreiras, mesas, cadeiras, paraciclos e outros elementos de mobiliário. O parklet também pode funcionar como piloto de transformação efetiva,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



Pintura sobre leito carroçável

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

Canteiro Central



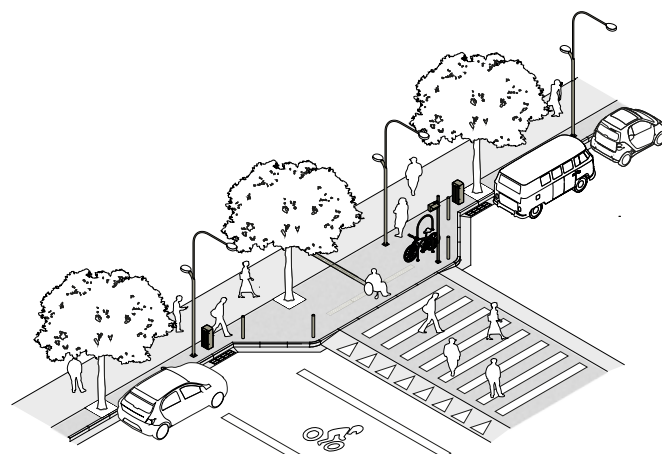
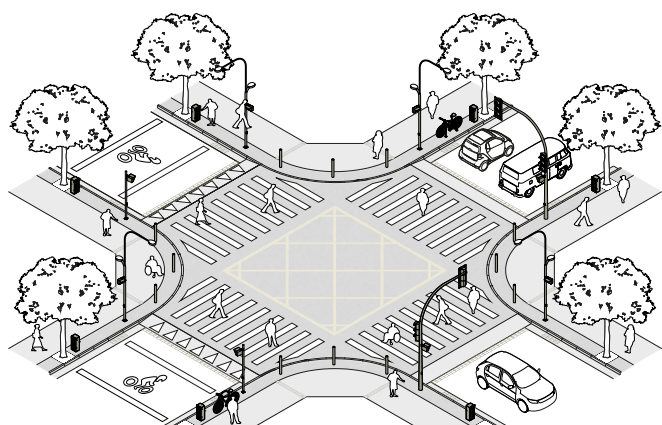
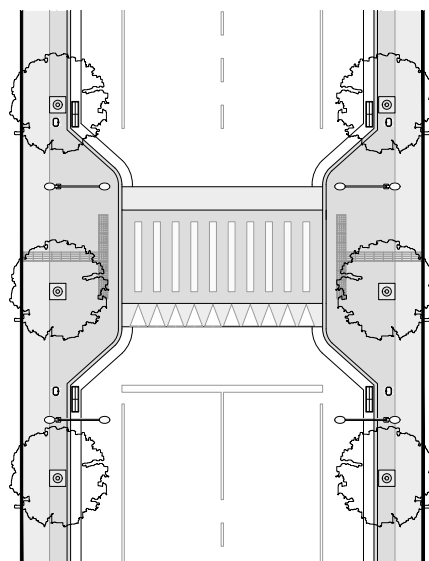
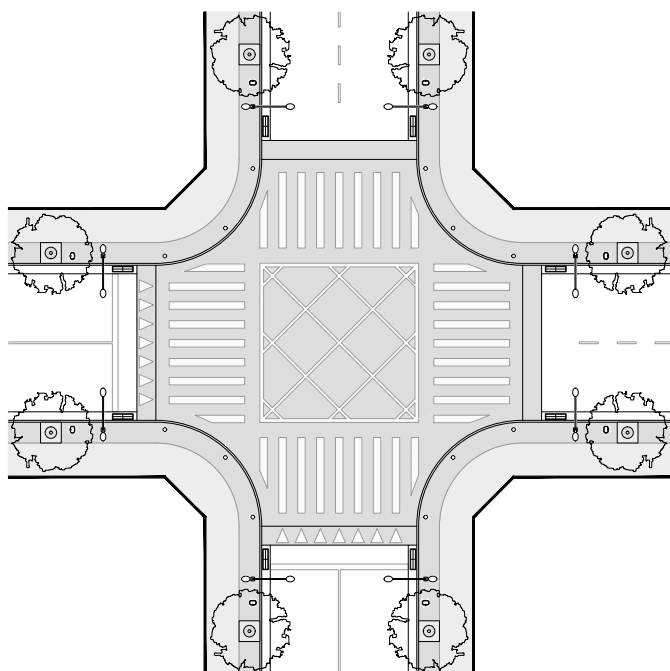
Suporte ao transporte

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

Ilha de Refúgio

Durante uma travessia, ou mesmo na instalação de mobiliário urbano, diversas porções do território apresentam características bastante atraentes, como é o caso das ilhas viárias. Inicialmente concebidas como elemento separador viário, foram posteriormente providas de áreas ajardinadas. Estes espaços, antes residuais, hoje apresentam sua importância na instalação de abrigos em pontos de paradas de ônibus – projeto típico de corredores de ônibus; como também enquanto componente de travessia, permitindo que esta seja feita em duas etapas. Assim este elemento pode ser aplicado para elevação da segurança e conforto do pedestre.

Travessias

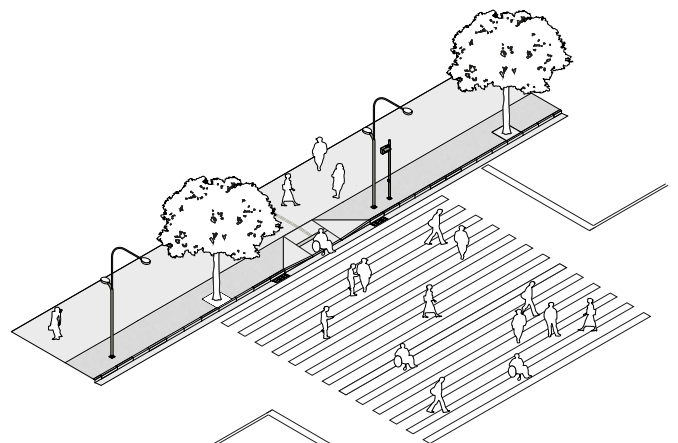
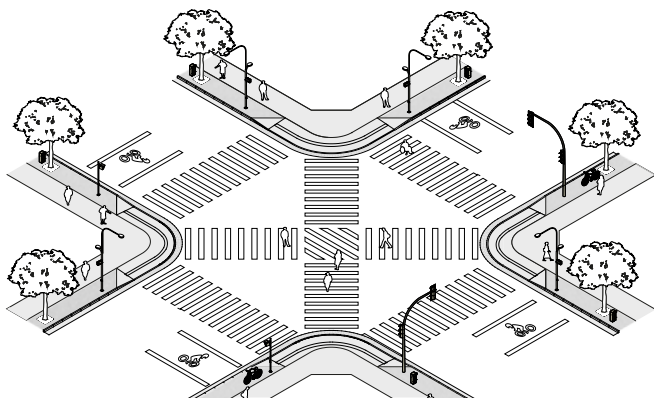
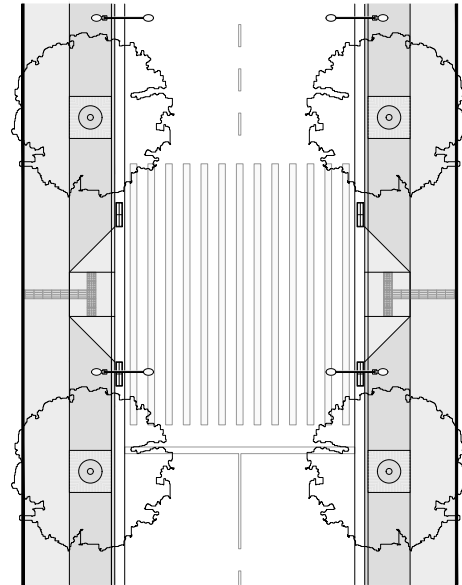
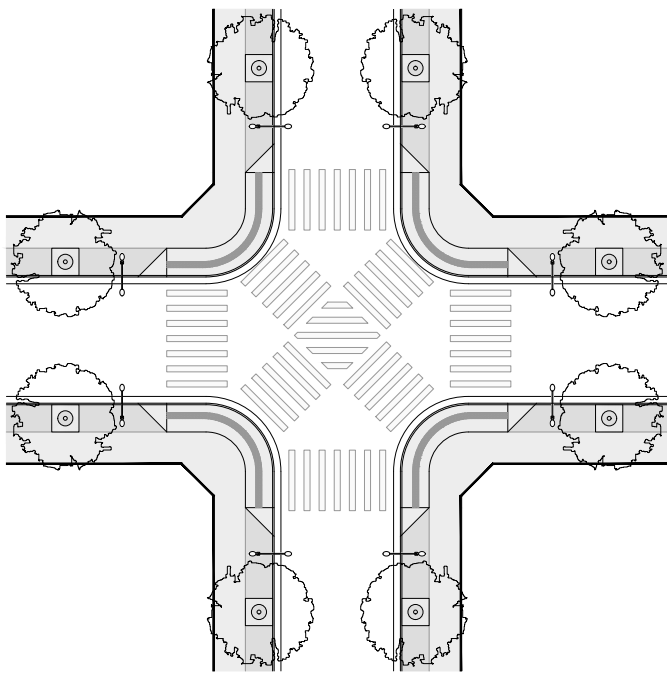


Esquina Elevada

A esquina elevada consiste em nivelar o leito carroçável à altura do passeio público ao longo de todo o cruzamento. Em determinadas situações, a adoção deste elemento pode representar uma boa solução de projeto, pois facilita a locomoção de cadeirantes e diminui a velocidade do veículo automotor, devido à rampa estabelecida pelo desnível criado. A esquina elevada pode ser aplicada em locais que não apresentem grande volume de circulação veicular, nem problemas de drenagem de grande porte.

Faixa Elevada

A faixa elevada, ou lombofaixa, consiste na nivelção do trecho de travessia à altura do passeio, facilita a locomoção do pedestre, sobretudo daqueles com mobilidade reduzida ou com bagagem. Esse sistema também contribui com a segurança do pedestre, pois induz a diminuição de velocidade do veículo, devido à rampa estabelecida pelo desnível criado. A faixa elevada pode ser aplicada em locais que não apresentem grande volume de circulação veicular, nem problemas de drenagem de grande porte.



Faixa de Pedestres Diagonal

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

Ampliação de Faixa de Pedestres

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

Mobiliário

Inserção por contexto

O mobiliário urbano é parte da vida cotidiana das pessoas e sua implantação em quantidade adequada é essencial para o desenvolvimento de atividades de modo qualificado, para preservar a qualidade do espaço público e para a universalização do acesso ao uso dos serviços públicos. A implantação do mobiliário está condicionada às necessidades de cada local e à capacidade do local de implantação. Mobiliário urbano essencial, a iluminação pública e as papeleiras são implantados em praticamente todas as calçadas. Os pontos de parada de ônibus são implantados nas vias onde os mesmos circulam, podendo ser abrigos, quando há espaço suficiente, ou totens, em locais onde o abrigo prejudicaria o fluxo na faixa livre. Soluções como o avanço de calçada para implantação do abrigo (pág. 66) podem resolver questões deste tipo. Bancos e paraciclos podem ser implantados na faixa de serviço, quando a largura da calçada permite a separação deste espaço, ampliando a qualidade do ambiente. A arborização, essencial para a qualidade ambiental, deve ser também definida de acordo com a largura da calçada e da faixa de serviços. Outros mobiliários, de apoio ao lote ou de fruição pública, podem ser instalados na faixa de acesso, quando esta é possível.

Fruição - Faixa Livre

*dimensão mínima: 1.20 m

passeio livre garantido com duas unidades de passagem

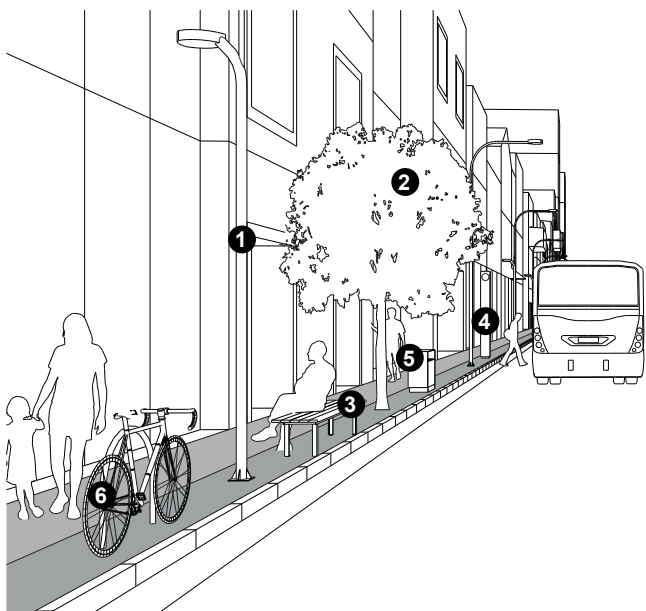
Infraestrutura - Faixa de Serviço

*dimensão mínima: 0.75 m

- 1 iluminação pública
- 2 árvore de pequeno porte (4-6m)
- 3 bancos sem encosto
- 4 tótem de parada de ônibus
- 5 lixeira
- 6 paraciclo
- 7 árvore de médio-grande porte (6-20m)
- 8 bancos com encosto
- 9 conjunto de paraciclos
- 10 quiosque multiuso
- 12 composição de bancos
- 13 abrigo de ônibus, taxi, metrô

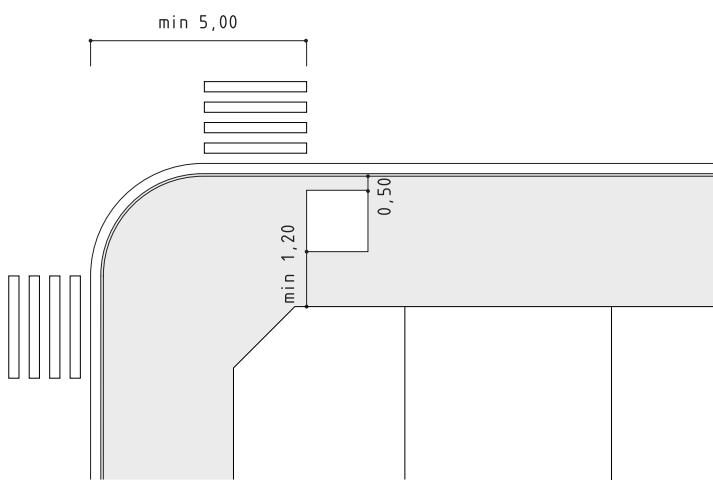
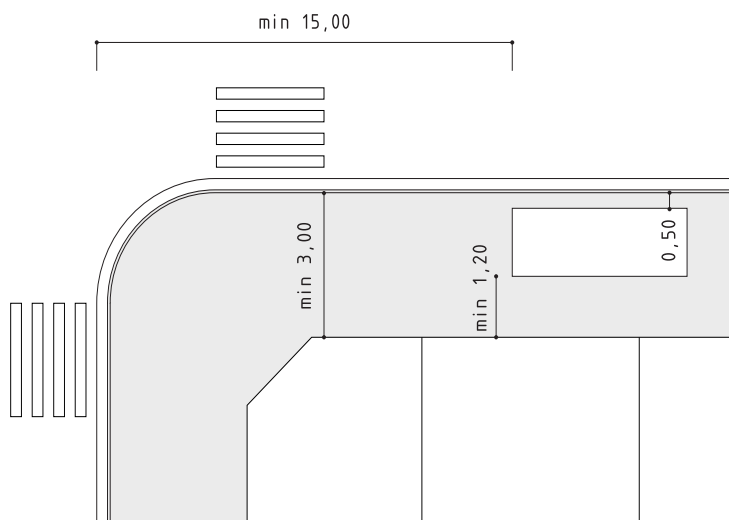
Apoio ao lote - Faixa de Acesso

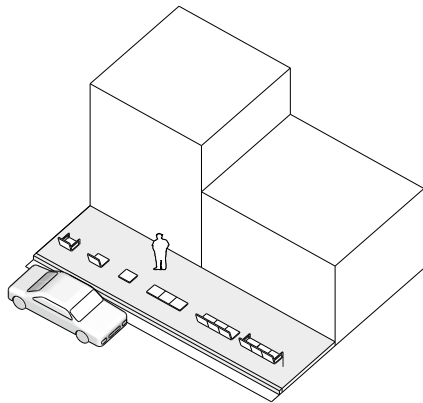
- 14 floreiras e vasos
- 16 toldos
- 19 mobiliário portátil



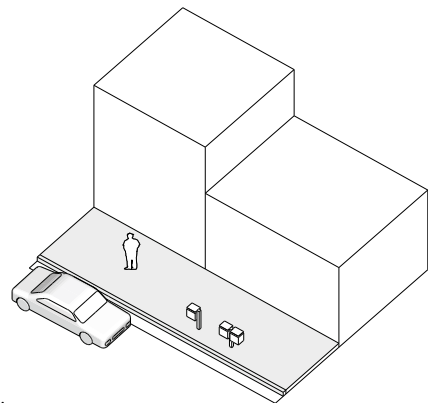
Mobiliário

A implantação de mobiliário urbano deve seguir regras definidas na ABNT 9050/2015 e na Legislação Municipal, respeitando as distâncias mínimas conforme demonstrado nos desenhos ao lado, e sempre mantendo a faixa livre mínima, uma distância mínima da guia para preservar a segurança do usuário, prever a alimentação (quando se tratar de mobiliário que necessitem luz ou água) de forma subterrânea e prever mecanismos de ajustes quando implantado em vias de muita inclinação. A distância das esquinas também deve respeitar as exigências da legislação municipal, preservando a visibilidade e a segurança do usuário.

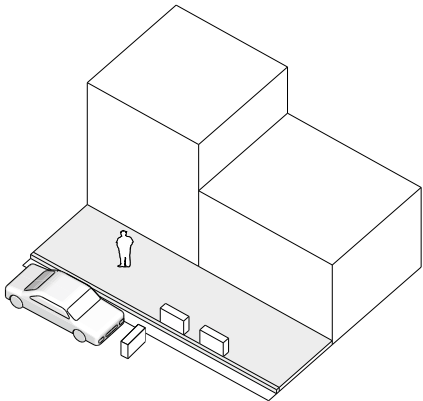




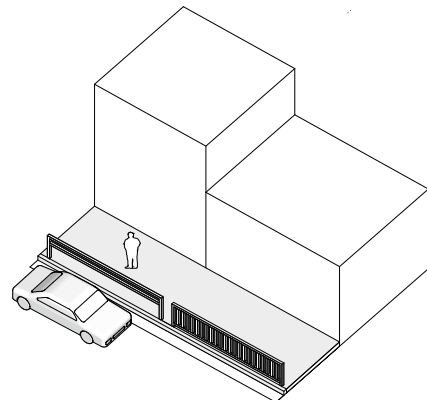
bancos



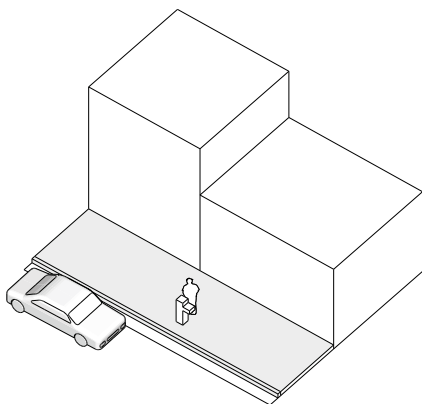
lixeiros



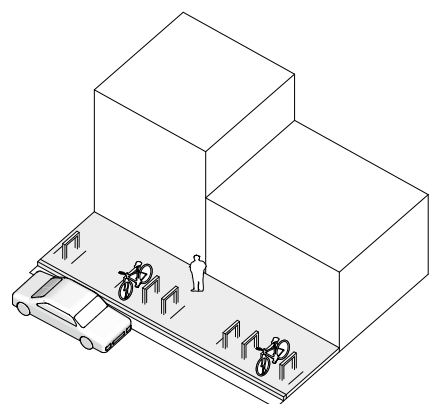
balizadores



guarda-corpo

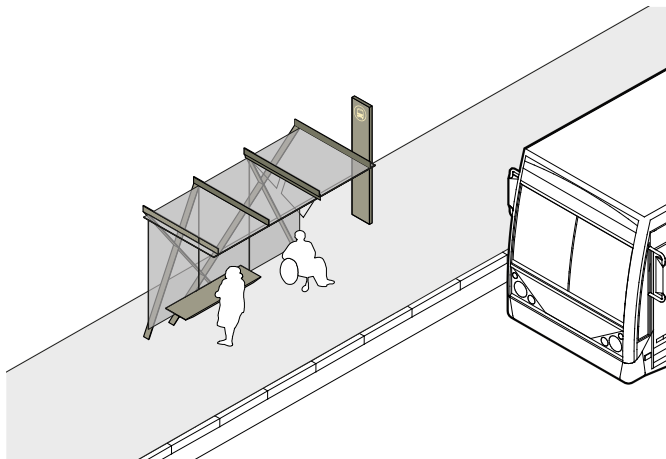


bebedouro



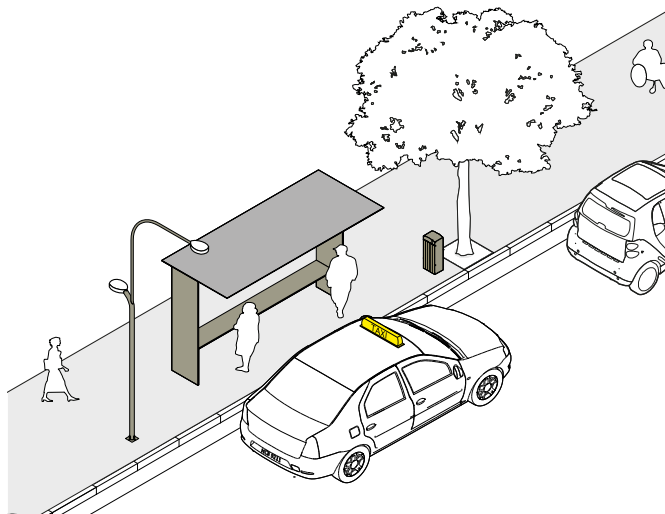
paraciclo

Mobiliário



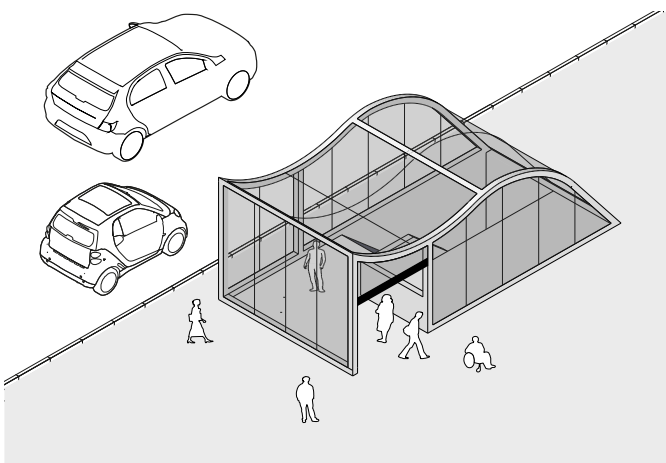
Abrigo de Ônibus

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



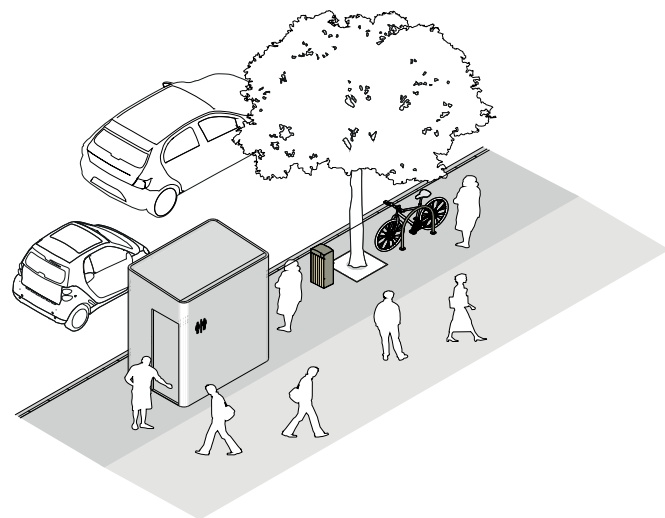
Abrigo Táxi

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



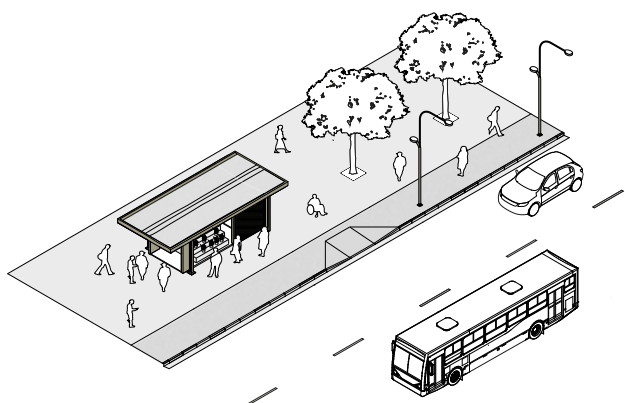
Elementos de Acesso ao Metrô

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



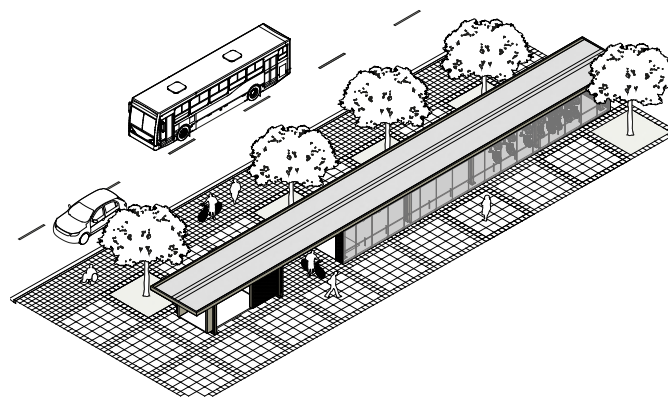
Sanitário Público

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



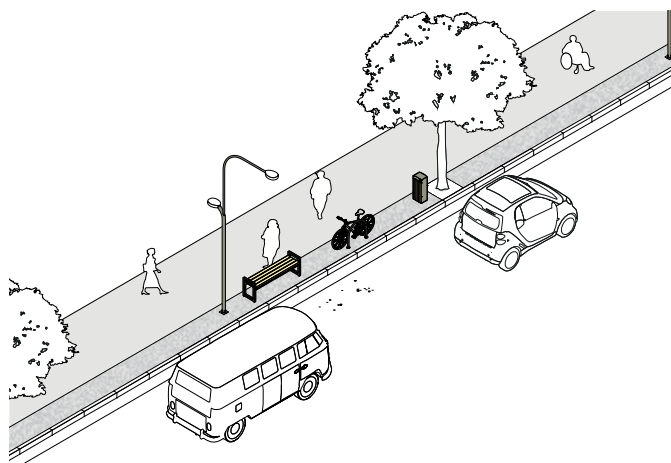
Quiosque de apoio

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



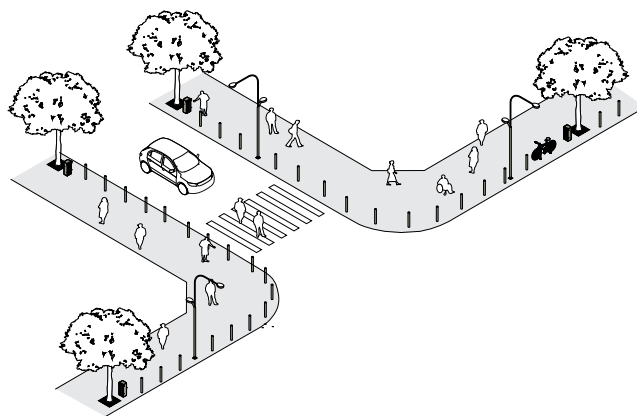
Bicicletário

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



Mobiliário urbano básico

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

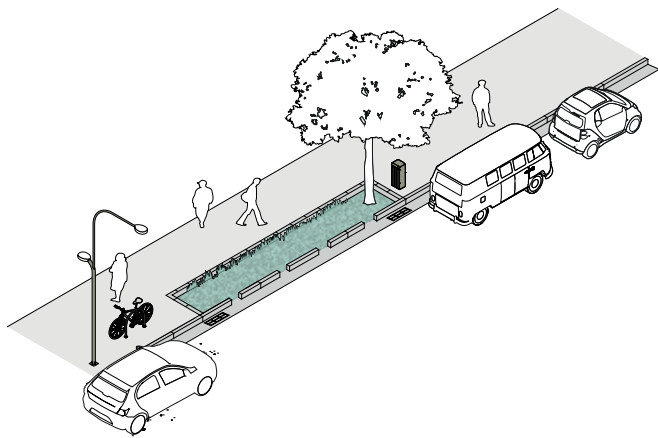


Balizadores

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

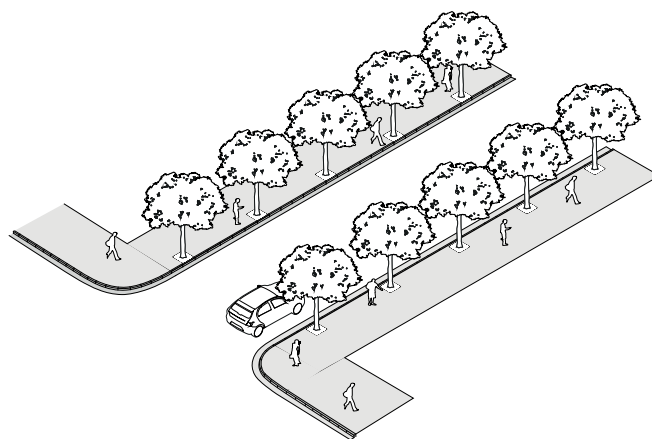
Infraestrutura Ambiental

Um componente essencial para a vida saudável na cidade é a área verde, e o município possui um índice baixo de área verde por habitante. A falta de áreas permeáveis também contribuiu para diversos problemas, entre os quais os alagamentos. O projeto de arborização urbana deve ser coordenado com os demais elementos existentes no passeio público para minimizar a possibilidade de conflitos. A presença da arborização e de áreas verdes é imprescindível para um ambiente saudável e qualificado, além de contribuir com as funções de microclima, microdrenagem e sombreamento da cidade.



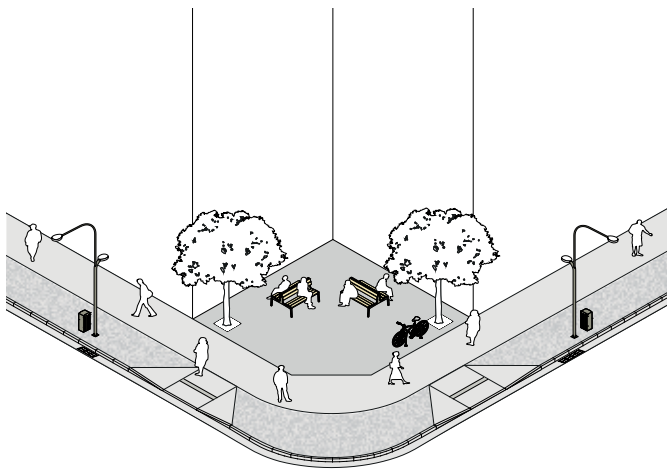
Jardins de Chuva

Os jardins de chuva diferem-se das calçadas verde, por serem pontuais e não lineares. Contribuem para melhoria do microclima e da microdrenagem urbana, pelo aumento da permeabilidade do solo. Podem ser instalados em praças e passeios públicos ou canteiros de avenida. Os jardins de chuva apresentam grande impacto transformador do tecido urbano e proveem melhora da qualidade de vida.



Corredor Verde

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

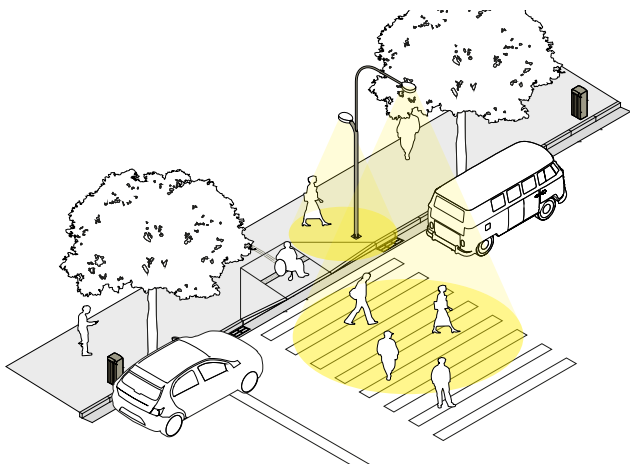


Praças em terrenos residuais

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

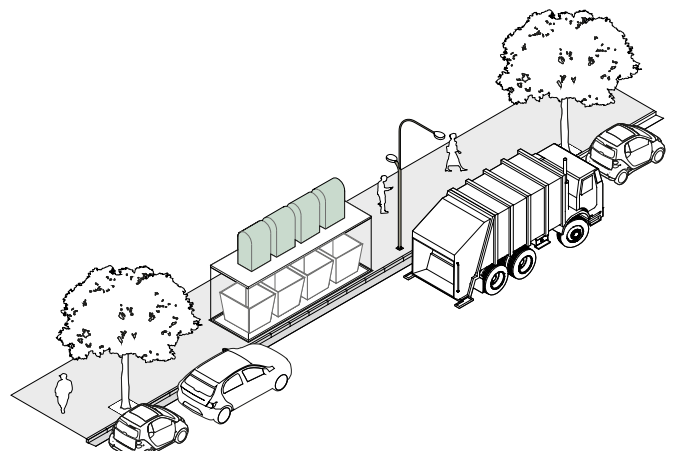
Qualificação de Infraestrutura

A cidade passou ao longo de sua história por diversos processos de instalação de infraestrutura, desde a instalação da iluminação pública à gás até a adoção da fibra ótica como meio de transporte de informações. Entretanto a implantação destes processos ocorreram de forma desintegrada e descoordenada ocasionando em sobreposição e de redes, e interferências em excesso na paisagem. O processo de qualificação da infraestrutura organiza, disciplina, coordena e planeja as instalações de infraestrutura da cidade, com o intuito de melhorar os acessos, centralizar as instalações diminuindo sua interferência negativa na paisagem urbana da capital.



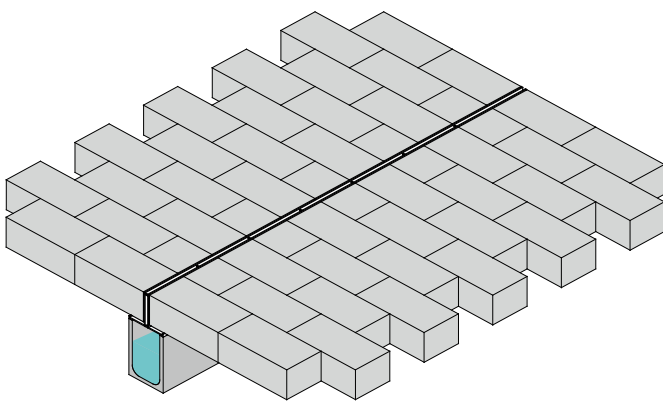
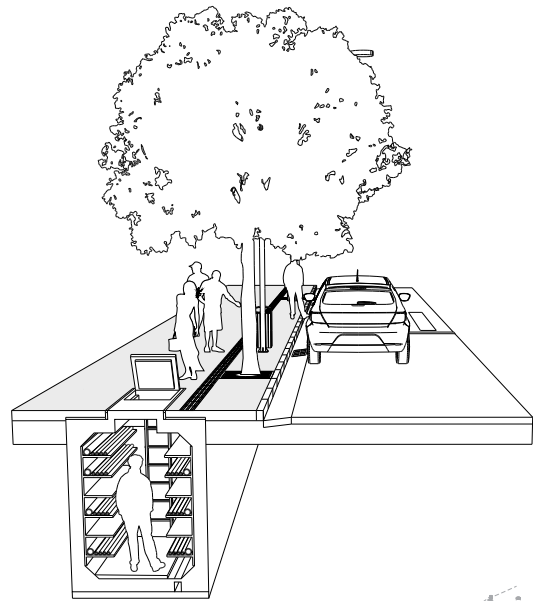
Iluminação Pública

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



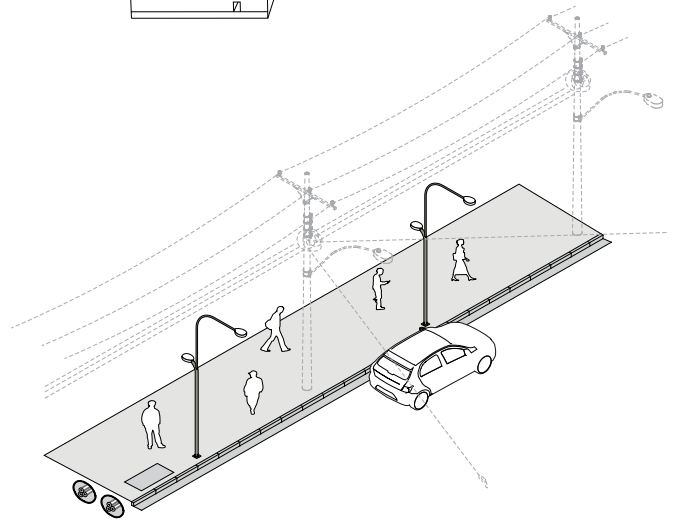
Sistema de coleta de Resíduos

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



Drenagem Superficial

A água proveniente de precipitação deve ser conduzida a rios e elementos naturais receptadores. Para tanto se faz necessária a implantação de um sistema de drenagem superficial, que engloba diferentes estruturas de captação e condução das águas pluviais.



Enterramento de Redes

A rede elétrica é predominantemente instalada de forma aérea na cidade, salvo a região central e outras centralidades locais, onde esta rede se dá de forma subterrânea. A instalação subterrânea apresenta algumas características muito positivas em relação à rede aérea, tais como maior segurança, devido a sua baixa exposição no ambiente público, despolição visual, dentre outros. O enterramento da rede elétrica compreende outros elementos além da fiação, como ligações e transformadores.

Manuais



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

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

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

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

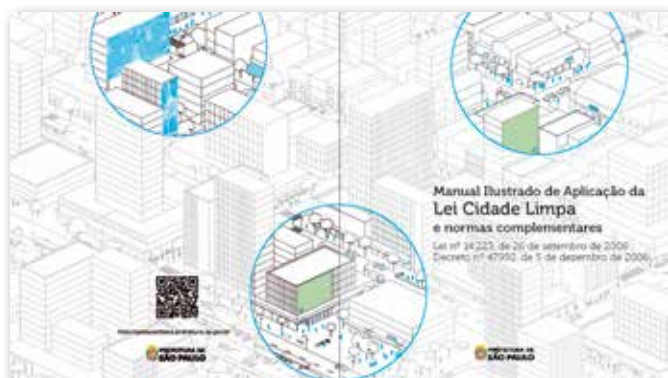
No final do Manual, consta todas as legislações vigentes para arborização no município de São Paulo, onde podem ser encontradas todas as diretrizes para tais questões.



Manual Operacional para Implantar Um Parklet em São Paulo

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

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



Manual Ilustrado de Aplicação da Lei Cidade Limpa

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

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

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



Conheça as Regras Para Arrumar sua Calçada – Passeio Livre

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

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

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

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

Bibliografia

Prefeitura do Município de São Paulo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Referências externas

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

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

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

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

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

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

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

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

Legislação

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

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

Prefeitura da Cidade de São Paulo

Coordenação, Projeto gráfico e ilustrações:

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU

São Paulo Urbanismo – Superintendência do Desenho da Paisagem

Formato: A4 retrato

Tipologia: Roboto

Número de páginas: 92

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

Prefeitura de São Paulo
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
São Paulo Urbanismo
gestãourbana.prefeitura.sp.gov.br
smdu.prefeitura.sp.gov.br

2016

