UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

Lígia Martelli Moreira

As operações Urbanas Faria Lima em São Paulo e a mobilidade do pedestre nas calçadas

São Paulo 2016

Vista geral da região da Av. Faria L

Vista geral da região da Av. Faria Lima
DOUTORADO LIGIA COMPLETO_GRAFICA.indb 3

Lígia Martelli Moreira

As operações Urbanas Faria Lima em São Paulo e a mobilidade do pedestre nas calçadas

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutora em Ciências.

Área de Concentração: Tecnologia da Arquitetura

Orientadora:

Prof^a. Dr^a. Roberta Consentino Kronka Mülfarth

São Paulo
2016

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

E-mail da autora: ligiarquiteta@gmail.com

Exemplar revisado e alterado em relação à versão original, sob responsabilidade da autora e anuência da orientadora.

M838o Moreira, Lígia Martelli

As operações urbanas Faria Lima em São Paulo e a mobilidade do pedestre nas calçadas / Lígia Martelli Moreira.-- São Paulo, 2016. 333 p. : il.

Tese (Doutorado- Área de Concentração: Tecnologia da Arquitetura) – FAUUSP.

Orientadora: Roberta Consentino Kronka Mulfarth

1.Planejamento territorial urbano 2.Operações urbanas
3.Qualidade de vida 4.Mobilidade urbana 5.Circulação de pedestres

6.Calçadas 7.Título

CDU 711.4

Agradecimentos

Agradeço a todas as pessoas e Instituições, que direta ou indiretamente contribuíram para a realização deste trabalho até o seu final, sem as quais não seria possível realizá-lo.

Agradeço à Universidade de São Paulo, que através do NUTAU, Núcleo de Pesquisa em Tecnologia da Arquitetura e Urbanismo me acolheu em suas instalações, e promoveu um rico ambiente intelectual e artístico, por meio da convivência afável com os seus pesquisadores, com comentários e sugestões sempre lúcidas e instigantes.

Primeiramente à Professora Doutora Roberta Consentino Kronka Mülfart pela disponibilidade em me receber como orientanda e Professor Doutor Marcelo Andrade Romero, possibilitando esta experiência memorável.

Aos professores da Faculdade de Saúde Publica, pelo exemplo de solidariedade, onde aprendi muito sobre Indicadores de Sustentabilidade: Professora Doutora Sonia Maria Viggiani Coutinho e Professor Doutor Tadeu Fabrício Malheiros. Em especial Professor Doutor Paulo Nascimento, sociólogo de formação, agradeço pela contribuição intelectual e dedicação a uma pesquisa de outra área, enriquecendo-a e estruturando a parte metodológica.

Agradeço (em memória) a minha avó Fosca Martelli pelo carinho e por acalantar em mim o desejo de ensinar; minha tia Zara Martelli, pianista e maestrina, por cultivar desde cedo o gosto pela musica, artes plásticas e filosofia. Ao meu avô gaúcho, Julio Moreira Filho, engenheiro da estrada de ferro Santos Jundiaí, que previu aos sete anos de idade que a netinha seria sua colega.

Agradeço aos meus queridos estagiários, colocados em meu caminho na hora certa, olhos vivos e muita vontade de aprender, a quem desejo muito sucesso.

A todas bibliotecárias da pós graduação pela delicadeza e atenção com os pesquisadores: Maria José Polleti e Paola de Marco Lopes dos Santos .

V

A atenção de todas as funcionárias da USP para comigo, durante este percurso, as secretárias e oficiais, em especial Marlene dos Santos, secretária do NUTAU, um exemplo de luta, que enche de coragem a todos em sua volta, e em fevereiro deste ano, trouxe à luz o pequeno Antonio, nosso mascote, por intermédio de quem homenageio minha futura geração.

Ao Delegado Virgílio Guerreiro Filho e Delegado Roberto Krasovic.

A todos amigos esportistas, pelo estímulo ao término da tese por vezes inacessível, sempre presente em nossa convivência, em especial ao corredor e artista plástico Ricardo Sanzi que ilustra este trabalho com duas lindas gravuras. Também aos amigos coralistas, pela alegria compartilhada durante os ensaios e espetáculos de música, minha fonte inspiradora.

Agradeço aos arquitetos que me inspiraram através de seu brilhantismo e obras exemplares, legado da arquitetura paulistana, e em especial ao Professor Doutor Bruno Roberto Padovano pela generosidade intelectual e por sua música.

Figura 1 – Obra de Ricardo Valery Sanzi, renomado artista plástico, arquiteto, professor de História da Arte e ilustrador. “...olhar irônico e questionador, próprio da *commedia dell’arte*...”.

Epígrafe

Qualidade de vida, devida.

do Valery Sanzi, ►
quiteto, professor
lor.
dor, próprio da

Resumo

Esta tese se propõe a investigar qual o real potencial que o instrumento de planejamento urbano, denominado ‘Operações Urbanas’, pode ter na produção e qualificação dos espaços públicos como as calçadas, para o maior conforto e segurança dos pedestres, cuja mobilidade constitui um terço de todas as viagens realizadas na Região Metropolitana de São Paulo, diariamente (cerca de 13 milhões de viagens sobre um total de 40 milhões).

Focalizando o caso específico das calçadas da Avenida Faria Lima e seus arredores mais próximos, a pesquisa que sustenta essa tese, confirma ter havido melhorias neste local, por meio da alocação dos recursos financeiros e técnicos gerados pelas OUFLs – Operações Urbanas Faria Lima, além de boa receptividade pelos seus usuários pedestres, mas não ao ponto de tornar o ambiente completamente seguro para o transeunte e gerando diferenças qualitativas entre a avenida, principal eixo urbano da mesma, e as ruas vizinhas, dentro do perímetro dessa operação urbana. Neste sentido, a tese sugere mais pesquisa na sua direção investigativa, para que este instrumento urbanístico seja redesenhado para fazer jus às suas prerrogativas normativas, em real benefício da população municipal de São Paulo, como um todo.

Palavras-chave: Urbanização, Planejamento Urbano, Legislação Urbanística, Operações Urbanas, Qualidade de Vida, Mobilidade, Pedestres, Calçadas.

Abstract

This th
ment, the so-called
spaces such as sidewalks
titutes one third of
13 million out of a

Focusing
roundings, the res
location, by the a
Faria Lima Urban
point of turning th
differences between
within its urban op
main investigative
to its normative p
a whole.

Key-wo
Quality of Life, M

Abstract

This thesis aims at investigating the true potential that the urban planning instrument, the so-called ‘Urban Operations’, may have in the production and qualification of public spaces such as sidewalks, for the greater comfort and safety of pedestrians, whose mobility constitutes one third of all travels carried out in the Sao Paulo Metropolitan Region (approximately 13 million out of a total of 40 million).

Focusing the specific case study of the Faria Lima avenue and its immediate surroundings, the research supporting this thesis confirms that improvements were obtained in this location, by the allocation of the financial and technical resources generated by the OUFLs - Faria Lima Urban Operations, besides the fine receptivity by its pedestrian users, yet not to the point of turning the environment completely safe for the streetwalker and generating qualitative differences between the avenue, its main urban axis, and the avenue’s neighbouring streets, within its urban operation perimeter. In this sense, the thesis suggests additional research in its main investigative direction, so that this urban planning instrument be redesigned to do justice to its normative prerogatives, in the real benefit of the municipal population of Sao Paulo, as a whole.

Key-words: Urbanization, Urban Planning, Urban Legislation, Urban Operations, Quality of Life, Mobility, Pedestrians, Sidewalks.

Sumário

Introdução..... 14

Capítulo 1

Formas de produzir o bem comum no século XXI
Exemplos de experiências bem sucedidas no mundo 29

1.1. O bem comum e o bem público - Conceito29

1.2. Governança (caso Medellín): os novos atores36

1.2.1. Aspectos gerais..... 36
1.2.2. O caso de Medellín..... 42
1.2.3. Gestão Cultural em Medellín..... 46
1.2.4. Considerações 50

1.3. Certificação de Cidades “FGBCLG” 50

1.3.1. Experiência e resultados da Flórida Green Building Coalition Local Government 50
1.3.2. Histórico FGBC..... 51
1.3.3. As principais cidades certificadas pelo FGBC: 53
1.3.3.1. TAMPA nível ouro com (41% de pontos); Certificado: 1/22/09..... 53
1.3.3.2. TALLAHASSEE nível ouro (42% de pontos); Certificado: 12/12/07; Atualizado em: 1/5/09 54
1.3.3.3. TAMARAC nível ouro (41% de pontos); Certificado: 5/19/08; Atualizado em: 04/05/2010..... 54
1.3.3.4. PALM COAST nível ouro (45% de pontos); Certificado: 2/20/09; atualizado em: 2/23/10..... 55
1.3.3.5. DUNEDIN nível: ouro pontos: 47% Certificado: 12/19/07; Atualizado em: 10/6/11..... 55
1.3.4. Consulta prática do guia do FGBC - No Item L..... 57
1.3.5. Comentários 62

1.4. Programa Cidades Inovadoras 2030 – Todos pelo bem estar. (Exemplos: Curitiba, Londrina e Cascavel)..... 64

1.5. Programa do Banco Mundial para Cidades 67

1.6. Programa Cidades Sustentáveis - Rede Nossa São Paulo 70

Capítulo

Planejam
Operações

2.1. Plane

2.2. Norm

2.2.1. C

2.2.2. C

2.2.3. L

2.2.4.

2.2.5. C

2.2.6. F

2.2.7. F

2.3. Obras

2.3.1 H

2.3.1.1

2.3.1.2

2.3.1.3

2.4. Discu

..... 14

..... 29

..... 29

..... 36

..... 36

..... 42

..... 46

..... 50

..... 50

..... 51

..... 53

..... 53

..... 54

..... 54

..... 55

..... 57

..... 62

avel)..... 64

..... 67

..... 70

Capítulo 2

Planejamento urbano em São Paulo e as Operações Urbanas Faria Lima 75

2.1. Planejamento Urbano em São Paulo e as parcerias Público-Privadas – Conceito75

2.2. Normativas das Operações Urbanas Faria Lima (1995 e 2004) 82

2.2.1. Operação Urbana Faria Lima - Lei 11.732 de 14 março 1995..... 83

2.2.2. Operação Urbana Consorciada Faria Lima - Lei 13 769 de 26 janeiro 2004 91

2.2.3. Lei de Zoneamento de São Paulo, Lei nº 13.885/04..... 108

2.2.4. Projeto vencedor Largo da Batata- Pinheiros 109

2.2.5. Controle do Estoque da OUCFL Lei 13 769 /04 114

2.2.6. Recursos Arrecadados 122

2.2.7. Participação popular no grupo gestor da OUCFL na SP-Urbanismo 123

2.3. Obras benfeitorias públicas realizadas 125

2.3.1 Habitação de Interesse social 128

2.3.1.1 HIS REAL PARQUE 131

2.3.1.2 HIS PANORAMA 133

2.3.1.3 HIS COLISEU..... 135

2.4. Discussão 139

Capítulo 3

3. Mobilidade e qualidade de vida nas cidades 141

3.1. A Mobilidade Urbana em São Paulo 2016 141

3.2. Mobilidade contexto – Teoria dos Fluxos - Teles 145

3.2.1. A imobilidade de São Paulo traz consequências 148

3.2.2. Mobilidade na Av. Faria Lima 151

3.3. A cultura do capital e do poder - Lobato..... 156

3.4. Ciclovia 158

3.5. Vias Públicas (Ruas e Calçadas) 167

3.6. Critérios para qualificação de qualidade das calçadas – Qualidade Devida 171

3.6.1. Jane Jacobs 178

3.6.2. Jan Gehl..... 182

3.6.3. Mobilize Brasil 188

3.6.4. Considerações parciais 190

3.7. Legislação de Calçadas 196

3.7.1 Decreto 45.904/2005 de padronização de calçadas..... 203

3.8. Considerações parciais do capítulo 3..... 209

Capítulo 4

4. Métodos 141

4.1. ETAPA 141

4.1.1. 141

4.2. ETAPA 145

Tabelas 15 145

4.2.1. 151

4.3. ETAPA 156

com o nível 156

4.3.1. 158

4.4. Etapa 167

4.4.1. 171

4.5. ETAPA 178

4.5.1. 182

Capítulo 5

5. Considerações 188

Bibliografia 190

Lista de Figuras 196

Lista de Mapas 203

Lista de Tabelas 209

Glossário 215

Anexos 221

..... 141
..... 141
..... 145
..... 148
..... 151
..... 156
..... 158
..... 167
..... 171
..... 178
..... 182
..... 188
..... 190
..... 196
..... 203
..... 209

Capítulo 4

4. Método para avaliação da qualidade das calçadas da Av. Faria Lima 211

4.1. ETAPA 1 - Qualidade das Calçadas 216

4.1.1. Considerações parciais – Etapa 1 231

4.2. ETAPA 2 - Avaliação do fluxo de pedestres realizada pela autora de acordo com a norma 9050 da ABNT. Tabelas 15 e 16..... 234

4.2.1. Considerações parciais – Etapa 2 245

4.3. ETAPA 3 - Fluxos de pedestres qualificados por 4 estudiosos internacionais e relacionado com o nível de serviço encontrado nas calçadas da Av. Faria Lima. 245

4.3.1. Considerações parciais – Etapa 3 257

4.4. Etapa 4 - Pesquisa de satisfação com usuários da Av. Faria Lima – Questionários..... 258

4.4.1. Considerações parciais – Etapa 4 263

4.5. ETAPA 5 - Avaliação da segurança nas calçadas da Av. Faria Lima..... 268

4.5.1. Considerações parciais – Etapa 5 270

Capítulo 5

5. Considerações finais 273

Bibliografia 281

Lista de Figuras 290

Lista de Mapas 293

Lista de Tabelas 294

Glossário 295

Anexos 297

Introdução

O tema deste trabalho versa sobre o resgate da cidade para o ser humano e seu hábito mais natural e primevo, que é o caminhar, esquecido atrás no tempo, em nome dos avanços, principalmente o tecnológico. Causas. Consequências. Sugestões.

Neste sentido, o parecer de Paula Santana (2007) demonstra que existe evidencia, cientificamente comprovada, que associa o ambiente urbano construído aos distúrbios da saúde como: estresse, diabetes, hipertensão, doenças pulmonares e do coração.

Em 1984 foi formulado, durante a *Beyond Health Care Conference*¹, no Canadá, o conceito de Cidades Saudáveis, que concluiu alguns pontos importantes como:

1. a promoção da saúde da população requer a criação de ambientes residenciais e de trabalho, sadios e prósperos;
2. a saúde do ser humano é resultado de um estado completo de bem estar: físico, psíquico e social.
3. a importância das cidades na formação da sociedade contemporânea, enquanto abrigo de atividades coletivas onde interagem muitos aspectos, inclusive determinantes da saúde.

A cidade é refúgio, mas também é ameaça. A cidade une, mas simultaneamente discrimina. A cidade protege e ao mesmo tempo agride. (PADOVANO, 2016)

Nos anos 70/80 Marshall Macluan (2007), teórico das comunicações, previu que um dos paradoxos da aldeia global do futuro, século XXI, seria lidar com a fome dos países mais

¹Beyond Health Care Conference, 1984, evento pioneiro que promoveu o conceito pela Europa e na década de 90 chegou a América Latina.

pobres e com a obesidade doentia dos países ricos, fato amplamente comprovado pelas inúmeras campanhas antiobesidade que são praticadas pelos norte-americanos atualmente.

Resgatar a cidade para caminhar inegavelmente é muito importante para a saúde e o bem-estar das pessoas, mas resgatar o caminhar para a cidade é mais que necessário, porque:

1. a mobilidade urbana é um sistema complexo e necessita de mudanças, do qual a locomoção a pé é parte primordial, articulando e dando acesso a todos outros modais.
2. a presença das pessoas nas ruas, dia e noite, torna a cidade mais segura.
3. a segurança é o primeiro requisito para que uma cidade seja mais atrativa. (GEHL, 2013 e JACOBS, 2000).

Pergunta-se aos governantes e urbanistas, qual é a finalidade de uma cidade na qual não se tem liberdade para andar a pé de um ponto a outro, onde não há segurança contra violência humana, nem segurança para os pedestres nas calçadas e ruas, onde há engarrafamentos de veículos nas ruas com perda de tempo, onde o transporte coletivo não é de qualidade e para completar, a energia motriz empregada no transporte polui o ambiente.

A contemporaneidade tem dado cada vez mais atenção às transformações que vem ocorrendo nas características da mobilidade urbana, antes encarada pelo aspecto funcional e hoje assume significado ampliado, como um atributo que qualifica e distingue as cidades, possibilitando vivências entorno das mobilidades, como atratividade. Cidades Atrativas. A forma como as pessoas as sentem está cada vez mais sujeita aos fluxos e intercâmbios gerados pelo aumento da circulação de pessoas, veículos e informação. O ritmo destes fluxos troca o caráter e a função do espaço sobre o tempo, vai criando relações ricas e diferentes com os espaços públicos, vai

◀ Figura 2 – <http://texturasgratuitas.blogspot.com.br>.

A CIDADE EDUCA!

◀ Figura 3 – “Girl Searching Soldier” – Banksy em Belém, Palestina. Disponível em: <http://boredbug.com/15-controversial-street-art-pieces-banksy/> acesso em 01/07.

DUCA!

g Soldier” – Banksy
sponível em: <http://ersial-street-art-pie-07>.

questionando a falta de mobilidade e o tempo perdido nos engarrafamentos. (Teles, 2014).

Os fluxos substituíram o movimento da cidade moderna, e imprimiram uma lógica de espacialização fluida ao território, a qual é norteadada pelos nós, pontos fortes de centralidade, definidos pela acessibilidade, mesmo sem que haja uma escala específica local, regional ou global. (Leite, 2012).

Enquanto o século passado encerrou os dias falando em crise ambiental global, o século XXI voltou seu olhar crítico para o modo de vida das cidades (principalmente os hábitos de consumo e descarte de inutilidades e resíduos), na busca por soluções locais mais sustentáveis ao ambiente. A solução da crise ambiental global passa pelas cidades, certamente.

O enfrentamento destes desafios levou os governantes a explorarem novas possibilidades de soluções para se produzir o bem comum, além do planejamento urbano, incluindo novos atores, e novas formas de gestão. Outras formas de custeio do bem público, outras formas de produção da cidade, outros protagonistas. Novos sistemas organizacionais, e novos padrões de qualidade de vida. No Brasil um tipo de parceria público privada, denominado Operação Urbana, vem sendo muito utilizada pelos governantes no desenvolvimento de suas políticas públicas e como instrumento de planejamento urbano, com algumas ressalvas.

Elas foram incluídas pela primeira vez, em São Paulo, como instrumento, no Plano Diretor do governador Mario Covas (1985) que as definia como “inversões conjuntas entre os setores público e privado para construção do bem comum”. Daí por diante foram sendo operacionalizadas dentro do arcabouço legal, até que a prefeita Luiza Erundina (1991) definiu no espaço urbano as primeiras cinco Operações Urbanas a serem realizadas, dentre elas constava a Operação Urbana Faria Lima, aquela que foi a mais bem-sucedida dentro dos padrões propostos pela sua Lei 11 732 em 1995, depois de 6 anos foi adotada pelo Estatuto das Cidades, Lei Federal 10 257 de 2001.

Por estas e outras razões o instrumento chamou a atenção da autora deste trabalho, na década de noventa, quando iniciou sua dissertação de mestrado na Universidade Presbiteriana Mackenzie, intitulada “Operações Urbanas em São Paulo: estudo de caso Faria Lima–Berrini. ” (1998). De lá para cá foi possível acompanhar os resultados práticos do instrumento e a reação da sociedade paulistana, por sinal polemica, enquanto para alguns era mais uma forma da reafirmação do capital, para outros, uma nova possibilidade de gestão dos bens públicos, ou para outros, mais corrupção. Fruto desta observação, vinte anos depois, a autora deste trabalho aceitou o desafio de avaliar alguns resultados concretos das OUFLs e elaborou uma hipótese investigativa - se haveria ou não, potencial nas OUFLs para melhorar a qualidade de vida na cidade, evidenciada por meio de um estudo feito na escala do pedestre.

A tese foi intitulada “As Operações Urbanas Faria Lima em São Paulo e a mobilidade do pedestre na calçada”. E nada mais adequado do que a escolha da escala do pedestre para aferir qualidade de vida urbana pois é onde ela é mais sentida pelo o usuário, diuturnamente. Além disso nas calçadas todos são iguais (ricos ou pobres, idosos, crianças, deficientes físicos) e ela configura o lazer de muitos cidadãos sem condições de fazê-lo em locais privativos, e também é local de expressão e manifestação cultural, escolhido por alguns artistas para sua música, pintura, dança ou teatro.

Henrique Peñalosa², administrador por profissão, ex-prefeito (1998/2001) de Bogotá, responsável pela sua reurbanização e modernização, é de opinião que o cuidado com as calçadas de qualquer cidade reflete o grau de comprometimento daqueles governantes com a democracia.

2 PENÑALOSA, HENRIQUE, criador do Dia Mundial Sem Carros decretado pela ONU. Peñalosa:Peñalosa: <http://wricidades.org/noticia/enrique-pe%C3%B1alosa-lidera-transforma%C3%A7%C3%A3o-urbana-de-bogot%C3%A1#sthash.G30mLLYM.dpuf>. Visitado em 22 maio 2015.

Nas calçadas todos são iguais. É conhecido mundialmente pela criação do dia mundial sem carros (ONU), bandeira de sua teoria sobre a necessidade de racionalizar o uso do automóvel individual, principal fator para melhorar a mobilidade urbana e os engarrafamentos, mesmo quando o transporte coletivo é de ótima qualidade.

A imobilidade das cidades, juntamente com a má qualidade dos serviços públicos tem constituído um dos principais temas que tem motivado os cidadãos do mundo para às ruas protestar pela melhoria da qualidade de vida, em seu sentido mais amplo, de acessibilidade e inclusão social, por exemplo, as manifestações pelo preço do transporte no Largo da Batata.

Mas quando se pergunta sobre Qualidade de Vida, retoma-se o conceito de Gehl (2013), em sua obra referência - Cidade para Pessoas, no capítulo 4, onde afirma que “ A luta pela qualidade urbana se dá na pequena escala” o que faz com que a cidade ao nível dos olhos ganhe relevância, então a escala mais importante para o planejamento urbano deveria ser a das calçadas.

A cidade, tal como foi descrita pelo sociólogo urbano Robert Park (1967), é a mais consistente e, no geral, a mais bem-sucedida tentativa do homem em refazer o mundo onde vive de acordo com o desejo de seu coração. Porém, se a cidade é o mundo que o homem criou, então é nesse mundo que, de agora em diante, ele está condenado a viver.

Assim, indiretamente, e sem nenhuma ideia clara da natureza de sua tarefa, ao fazer a cidade, o homem refaz a si mesmo. A cidade pode ser julgada e entendida apenas em relação àquilo que todos desejam. Se a cidade não se encontra alinhada a esses direitos, então ela precisa ser mudada. O direito à cidade “não pode ser concebido como um simples direito de visita a ou um retorno às cidades tradicionais”. Ao contrário, “ele pode apenas ser formulado como um renovado e transformado direito à vida urbana”

◀ Figura 4 – Movimento passe Livre - Cerca de 30 mil pessoas se reuniram no Largo da Batata, São Paulo, no dia 17 de junho de 2013, conforme relato da Polícia Militar, para protestarem contra o aumento das tarifas de ônibus. Disponível em: <<http://www.diariosp.com.br/noticia/detalhe/89406/protestos-grupo-faz-passeata-em-dois-pontos-de-sp>>.

0 mil pessoas se reu-
7 de junho de 2013,
rem contra o aumen-
/www.diariosp.com.
-passeata-em-dois-

A liberdade da cidade é, portanto, muito mais que um direito de acesso àquilo que já existe: é o direito de mudar a cidade, de acordo com o desejo dos corações dos cidadãos. (Harvey, 2013). **A QUALIDADE DE VIDA, DEVIDA.**

Ao mesmo tempo, a liberdade coletiva deve ser parte da equação, já que os indivíduos vivem em sociedade e o grau de liberdade individual é diretamente proporcional ao grau de liberdade social, da sociedade como um todo, sob risco de ver aumentados os índices que medem a inequidade temporal com o aumento da exclusão social e da marginalização das camadas de menor renda da população urbana e metropolitana.

Harvey ratifica Park na afirmação de que refazer a cidade é refazer a nós mesmos:

“Então precisamos avaliar continuamente o que poderemos estar fazendo de nós mesmos, assim como dos outros, no decorrer do processo urbano. Se descobrirmos que nossa vida se tornou muito estressante, alienante, simplesmente desconfortável ou sem motivação, temos todo direito de mudar de rumo e buscar refazê-la, segundo outra imagem, e através da construção de um tipo de cidade qualitativamente diferente. A questão do tipo de cidade que desejamos é inseparável da questão do tipo de pessoa que desejamos nos tornar. A liberdade de fazer e refazer a nós mesmos e a nossas cidades dessa maneira, é um dos mais preciosos de todos os direitos humanos.” (HARVEY, 2014)

Contextualizando os conceitos acima descritos com a realidade histórica, não se pode ignorar a vocação da cidade de São Paulo em ser uma cidade global, segundo a perspectiva para-diplomática. Uma megacidade³ que se faz representar no mundo, independentemente do Brasil, principalmente na escolha das políticas ambientais que irá seguir, negociando diretamente com

³ População da Cidade de São Paulo em maio de 2015: 12 milhões de habitantes. Região metropolitana de São Paulo: 20,4 milhões. Disponível em <http://www.seade.gov.br/produtos/midia/SPDemografico_Num-03_versao2_corrigido.pdf>. Acesso em 20 jun. 2016.

o capital internacional (Banco Mundial, *British* Petróleo, *Shell*), com Instituições e também com o poder público de outros países. E o faz independentemente dos partidos políticos locais, pela sua própria magnitude.

Os dados censitários do IBGE 2010⁴ demonstraram que, apesar da cidade de São Paulo ainda ser o maior polo de atração do capital estrangeiro em todo Brasil, e também de serviços e negócios em geral, diminuiu esta atratividade em relação ao censo passado, ao invés de aumentar como era esperado. Isso em parte se deve à crise político-econômica brasileira, mas é prudente dar importância a este dado, cujo primeiro impacto é no mercado de trabalho. Como se pode observar, os dados da Fundação SEADE e DIEESE⁵ para 2015 demonstram que a taxa de desemprego na região metropolitana de São Paulo aumentou de 14,7% em fevereiro para 15,9 % em março, correspondendo a um milhão, setecentos e cinquenta mil pessoas.

A realidade histórica demonstra que tanto a segregação social dos mais pobres em direção à periferia, o processo de favelamento, quanto à persistência do grande capital em sediar-se em São Paulo, são questões recorrentes, cujas raízes estão no passado, e que vem acompanhando o desenvolvimento da cidade, desde o início do século XX; e ambas vêm perdurando, simultaneamente a outras novas tendências e vocações que vão surgindo, e fazendo com que “a cidade se transforme, se reinvente constantemente.” (Harvey, 2013), especialmente diante dos desafios de uma recessão econômica, como a que atinge atualmente o Brasil. Entende-se que esta política diante da impossibilidade de uma melhoria da qualidade de vida urbana em todo o vasto município, ao mesmo tempo, constitui-se uma

4 <http://censo2010.ibge.gov.br/site> visitado em 7/9/2015

5 Fonte: Agência Brasil EBC - consultada em 10/05/2016 <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2016-04/taxa-de-desemprego-sobe-para-159-em-sao-paulo>

maneira de gerar ilhas de qualidade oculta do “mar turbulento” da megacidade paulistana, por meio de recursos gerados localmente, com vista às dinâmicas do mercado imobiliário, interessados em investir em certas partes do território, identificadas como mais promissoras sob o ponto de vista de retorno do capital.

Segundo Carlos Leite (2012), a megacidade de São Paulo pode ser considerada parte da maior macro metrópole do Hemisfério Sul, integrante da megarregião São Paulo-Rio, com 12% da população do Brasil, e segundo o estudo de Richard Florida (2008, apud Leite), foi considerada ocupante da 26ª posição, dentre os 40 prováveis lugares de pico de excelência global, os quais seriam concentradores de crescimento e inovação espetaculares.

São Paulo com toda esta complexa escala de funções a cumprir, também precisa atender aos desafios de ser uma cidade acessível a todos e também agradável para se viver na pequena escala, melhorando muito a qualidade de vida, a cada ciclo de sua transformação, e elaborando novas formas de produzir o bem comum. Isso exige uma ação de gestão cooperada e coordenada, atraindo novas formas de custeio, além do poder público, envolvendo formas inspiradas no conceito de governança⁶, e agregando os mais variados atores: os internacionais, de mercado global, os não governamentais, os governamentais, o terceiro setor e a sociedade civil organizada.

No Brasil, onde o terceiro setor tem pequena expressão como força econômica, menos de 5% do PNB, as Operações Urbanas foram definidas como intervenções conjuntas

6 . Para HEIDEMANN, (2006) a governança está associada a uma mudança na gestão política, com tendências à composição com os campos: ambiental, sociocultural, econômico e político. Utilizando-se da negociação, da comunicação, da confiança, e do fortalecimento da relação entre os diversos atores públicos, comunitários e privados, são traçadas as estratégias de cooperação para atender as expectativas políticas e sociais. A articulação de diversos atores em redes ocorre na governança pública para atender o bem comum e este é o diferencial da governança pública.

entre o setor público e o privado, as denominadas parcerias público-privadas, com o objetivo de promover e custear transformações urbanas e renovações em vários pontos da cidade simultaneamente, usando recursos próprios, provenientes das outorgas onerosas (CEPACS), concedidas aos investidores mediante concessões feitas à legislação urbanística, em lotes e glebas de propriedade privada dentro de um perímetro predeterminado pelas próprias Operações.

A Operação Urbana Faria Lima (Lei 11 732, promulgada em 1995), foi escolhida como objeto de estudo neste trabalho porque ela é caso único, como afirma Luiz Guilherme Castro ⁷ pelas seguintes razões:

1. foi a segunda a ser aprovada como Lei (1995);
2. foi a que apresentou melhor desenvolvimento;
3. foi qualificada como sucesso cinco anos após entrar em vigor;
4. inovou com o CEPAC- Certificado de Potencial Adicional Construtivo, um tipo de título emitido pela Prefeitura correspondente ao direto de construir, que posteriormente, em 2001, foi incorporado ao Estatuto da Cidade e disponibilizado para todo o Brasil. Assim, pode se dizer: “... não foi o planejamento que enquadrou a exceção, mas foi a exceção que enquadrou o planejamento. ” (CASTRO, 2006), consagrando sua importância entre outras Operações Urbanas semelhantes em São Paulo.

As três questões chave discutidas neste trabalho são:

⁷ . LUIS GUILHERME RIVERA CASTRO narração na página 82 de sua tese de doutorado “Operações Urbanas – interesse público ou construção especulativa do lugar”, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2006.

1. as variadas formas de produzir o bem público no mundo e dentre elas as parcerias como as Operações Urbanas usadas no Brasil;
2. A mudança paradigmática que vem ocorrendo na mobilidade urbana desde a década de 2000;
3. a escolha da calçada, na pequena escala do pedestre, para avaliar a Qualidade de Vida Urbana. Estas três questões sistematizadas serão discutidas em conjunto, porque estão intimamente articuladas, por exemplo: mobilidade e acessibilidade; segurança e inclusão social; qualidade inclusiva e acessível. Não se pode discutir nenhuma delas de forma isolada, pois elas interagem entre si e todas integram com o cenário mundial: a globalização, a crise ambiental, o avanço tecnológico, o crescimento populacional, a urbanização, a crise energética e a econômica.

O método (capítulo 4) de abordagem escolhido de acordo com a natureza do tema foi o “*Mixed Methods Research*”, de autoria de CRESWELL, & CLARK (2007) formalmente classificado como a classe de pesquisa onde o pesquisador combina técnicas quantitativas e qualitativas de pesquisa, métodos, abordagens, conceitos ou linguagens, em um único estudo. É considerado o terceiro movimento de pesquisa, que une e completa as duas técnicas anteriores, obtendo a compreensão dos pontos fortes e fracos de cada uma, de tal forma que possa encadear sequencialmente uma fase qualitativa informando outra fase quantitativa e vice-versa, e os resultados integrados durante sua interpretação. É uma forma expansiva e criativa de pesquisa, é inclusiva, plural e complementar, que permite ao pesquisador utilizar-se de múltiplas abordagens para responder às perguntas da pesquisa, ao invés de restringir-lhes as escolhas, portanto muito adequada. Compõe-se de cinco partes:

Parte 1 – trata-se da concepção da Tabela de critérios de Qualidade fundamentada em 5 estudos e depois aplicada às calçadas construídas da av. Faria Lima.

Parte 2 – trata do fluxo de pedestres medidos nos trechos determinados pela autora e classificados conforme NORMA 9050 da ABNT e Decreto 45 904 de 2005.

Parte 3 – trata da avaliação dos níveis de serviço das calçadas, nos mesmos trechos, utilizando os mesmos dados de fluxo de pedestres, tomando por base o estudo de quatro autores (Malatesta , 2007) sobre as diferentes medidas de conforto nas caminhadas: **(1-) HCM** *High Capacity Manual* (1994); **(2-) FRUIM** *Designing of Pedestrians*; (1970); **(3-) TORONTO** *Capacity of Walkways*; (1975) e **(4-) BANGKOK** *Level of Service Standards for Pedestrian Facilities in Bangkok*.

Parte 4 – É uma pesquisa de satisfação feita com os usuários. Questionário.

Parte 5 – É uma entrevista sobre a situação da violência nos bairros da OUCFL nos últimos dez anos, com técnicos da delegacia do bairro de Pinheiros. Encerrado o método vem considerações parciais.

Para que a hipótese constitua uma tese, o capítulo 1 trata de conceituar o “bem comum”, termo bastante usado neste trabalho, e traz várias experiências bem-sucedidas dentro e fora do Brasil que exemplificam e ilustram como é possível atingi-las: Florida, Medellin, Curitiba, Rede Nossa São Paulo.

O capítulo 2 define e qualifica Operações Urbanas em São Paulo, como instrumento de planejamento urbano, trata das Normativas e da produção – Obras realizadas durante as duas Operações: Operação Urbana Faria Lima (1995) e Operação Urbana Consorciada Faria Lima, de 2004 até hoje.

O capítulo 3 trata da mudança paradigmática que as cidades do século XXI vem enfrentando no quesito mobilidade do pedestre e a busca por soluções (exemplo das ciclovias) no sentido de resgatar, concomitantemente o livre caminhar pela cidade e a melhoria da qualidade de vida, relacionando-as e integrando-as. A mobilidade urbana em São Paulo 2016. Mobilidade contexto - Teoria de Fluxos (Teles). A Imobilidade em São Paulo traz consequências. A cultura do capital e do poder (Lobato). A ciclovia Faria Lima. As vias públicas (ruas e calçadas). Critérios para avaliação da qualidade das calçadas. Legislação de calçadas e o Decreto 45 904/2005 de padronização das calçadas em São Paulo.

O capítulo 4 trata do método e apuração de resultados. Discussão parcial ao final de cada uma das cinco etapas.

No capítulo 5 serão feitas as discussões finais, que darão suporte à comprovação ou não da tese, sobre o potencial das Operações Urbanas para gerir qualidade de vida medida na escala do pedestre. Considerações ao final.

Figura 5 – Abertura

capítulo

Formas de produzir o bem comum no século XXI Exemplos de experiências bem sucedidas no mundo

1

1.1. O bem comum e o bem público - Conceito

A priori, é necessário esclarecer os conceitos de “bem comum” e “bem público”, termos empregados com frequência no decorrer deste trabalho, sem que estas expressões assumam aqui a natureza teórica que seria imprescindível em matéria específica de Direito Constitucional.

Como define a Constituição Brasileira de 1988, o bem comum, antes de mais nada, contempla o ideal das comunidades, o fim mais elevado, para o qual tendem as ações sociais do homem, tornando-se critério de elaboração de leis sociais justas. (Souza, 2012)

O bem comum não é a soma dos bens particulares, ele não é sequer “a simples coleção dos bens privados, nem o bem próprio de um todo, que somente diz respeito a si próprio e sacrifica as partes em seu proveito. O bem comum da cidade é sua comunhão no bem-viver; sendo comum ao todo e às partes, sobre as quais ele transborda e as quais devem tirar proveito dele”. (Jacques, 1967)

O caráter do bem comum é expresso no dever de solidariedade das partes no interior do todo familiar, por exemplo: o amor, a convivência, assistência, zelo material e moral, enfim, o cuidado com outro. Essa pauta de regras também oferece um conceito central que deve ser entendido como o de “somos todos irmãos”, fundamento semelhante ao conceito de fraternidade (de frater, fratris, irmão). Não é uma expressão sentimental ou religiosa,

mas uma categoria jurídica consagrada desde a Declaração Universal dos Direitos do Homem e do Cidadão⁸, de 1789: “os homens nascem e permanecem livres e iguais em direito”.

Em 1984 a expressão foi confirmada e ampliada pela Declaração Universal dos Direitos Humanos, pela ONU, da seguinte forma: “Todos os homens nascem livres e iguais em dignidade e direitos. São dotados de razão e consciência e devem agir, em relação uns aos outros, com espírito de fraternidade”. Ainda em seu artigo 29, § 1º, afirma que “toda pessoa tem deveres para com a comunidade, em que o livre e pleno desenvolvimento de sua personalidade é possível”.⁹

O parecer do jurista e geógrafo Carlos Aurélio Mota de Souza confirma o uso do termo fraternidade como categoria jurídica constitucional, pelas leis brasileiras. (Souza, 2012)

Segundo este autor, no preâmbulo da Constituição Brasileira (art. 3º, I) já está prevista a construção de uma sociedade baseada em “valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social”, tendo como objetivo fundamental da República a construção de uma sociedade solidária.

O significado disso é de que o Estado brasileiro é o responsável institucional pelo bem comum da nação e deve garantir o desenvolvimento, erradicar a pobreza e a marginalização, reduzir desigualdades sociais e regionais, promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação (art. 3º, II a IV).

Para Hely Lopes Meirelles (1998) o Bem Comum é uma expressão que possui

8 . Disponível em: <<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Documentos-antiores-%C3%00-cria%C3%A7%C3%A3o-da-Sociedade-das-Na%C3%A7%C3%B5es-at%C3%A9-1919/declaracao-de-direitos-do-homem-e-do-cidadao-1789.html>>. Acesso em 10 mai. 2015.

9 . Fonte consultada em 12 fev. 2016 (<http://www.escoladegoverno.org.br/artigos/115-direitos-humanos-declaracao-1948>)

Figura 6 – Metafísicas africanas, Ubuntu. Fonte: <http://www.ihu.unisinos.br/entrevistas/548478-metafisicas-africanas-eu-sou-porque-nos-somos-entrevista-especial-com-jean-bosco-kakozi-kashindi>. Consultado em: 20/08/2016.

anas, Ubuntu.
os.br/entrevis-
anas-eu-sou-
ta-especial-com-
. Consultado em:

conceitos em muitas áreas do conhecimento humano, e estes se assemelham entre si. De modo geral define os benefícios que podem ser compartilhados por várias pessoas, pertencentes à um determinado grupo ou comunidade.

Sob a perspectiva filosófica a ideia do Bem Comum é relacionada com o ideal de progresso de que todas as sociedades e nações do mundo devem alcançar: a igualdade econômica, inclusão social e acessibilidade às melhores condições de vida para todos. Portanto o Bem Comum é definido a partir dos interesses públicos, ou seja, tudo que seja pertinente ao usufruto ou que beneficie uma sociedade como um todo. (Guimarães, 2004)

Bens Públicos são aqueles que pertencem à União, ao Estado, ao Distrito Federal ou ao Município, não sujeitos a usucapião, que somente podem ser alienados na forma e nos casos especificados em lei.

Os bens públicos poderão ser de uso comum, ou seja: (1-) aqueles que são utilizados pela comunidade de forma indistinta, como as praças; (2-) poderão ser de uso especial, ou seja, aqueles que são utilizados pelo próprio poder público para o cumprimento de suas funções, como as repartições públicas, por exemplo; (3-) e, por fim, poderão ser de uso dominiais, ou seja, aqueles que são utilizados pelo Estado com fim econômico, como imóveis desocupados.¹⁰ (Constituição Federal Brasileira)

O conceito de bem comum pode ser aplicado como meta que transversaliza todos os setores da vida urbana como: habitação, saúde, educação, mobilidade, comunicação, etc. e todos são atribuições do poder público e respectiva administração pública.

Contextualizando o assunto com a realidade atual, é sabido que, especialmente a partir de 2013, a realidade das ruas e praças das cidades, no Brasil e em vários lugares mundo todo, têm sido lugares de manifestações sobre conflitos de classe vigorosos,

¹⁰ Constituição Federal Brasileira, artigo 20.

de lutas violentas reivindicando o direito à igualdade e indignação contra a má qualidade dos serviços públicos prestados por seus governantes, principalmente no quesito mobilidade. E então persiste a indagação sobre qual seria a verdadeira natureza destes conflitos, se seria superficial ou se teria raízes mais profundas. E se sua correção seria mesmo possível a partir dos instrumentos urbanísticos que buscam o bem comum.

Por exemplo, David Harvey (2014) afirma que a inquietação civil está se tornando uma característica recorrente da vida urbana em Londres, assim como em outras cidades ao redor do mundo, dentre elas Atenas, Madri, Cidade do México, Buenos Aires, Santiago, Bogotá, Rio de Janeiro e, mais recentemente, Estocolmo. E sobre os motins (não apenas protestos e movimentos sociais organizados) estarem se tornando parte da caixa de ferramentas para reivindicar o direito à cidade. Harvey explica que, quando você olha a situação global, sente que há uma situação vulcânica borbulhando por baixo da superfície da sociedade e nunca se sabe quando e onde ela explodirá em seguida. Sobre isso ele pensa que todos têm que se preparar para tais erupções e construir, infraestruturas e formas organizacionais capazes de apoiar-las e desenvolvê-las em movimentos sustentáveis”. No entanto, ele entende que apenas facilitar a existência de um espaço público adequado a receber a insatisfação popular ou mesmo a rebelião, isto não livra os governantes da necessidade de corrigir os problemas da própria organização social dominante nas sociedades ditas “livres”.

Em 1968, Henri Lefebvre (2004) introduzia o conceito do “direito à cidade”. Ele advogava o “resgate do homem como o principal protagonista da cidade que construiu (...) o ponto de encontro para a vida coletiva”.

Como meta universal, o bem comum deveria ser parte integrante de todos os documentos que pretendessem tratar de vida urbana. Ao se pensar em conceituar quali-

◀ Figura 7 – Manifestação popular em São Paulo, 2014. Foto: Autora

◀ Figura 7 – Manifestações na Avenida Paulista, 2014. Foto: Autora.

dade de vida urbana, por exemplo, não se pode prescindir do conceito de acessibilidade a todos, ou seja, a qualidade melhor seria aquela pela qual o espaço público abrangeria o maior número possível de usuários diferentes (sejam esses, crianças, idosos ou portadores de deficiência), independentemente do poder econômico, cultural, educacional ou religioso.

Mobilidade é outro conceito que não pode ser separado do conceito de acessibilidade, se pretender atender o bem comum, o que equivale ao atingir uma situação ideal de boas condições e infra estrutura, tanto para o transporte motorizado de pessoas e mercadorias, como para o caminhar a pé ou de bicicletas, (ou qualquer outro transporte alternativo), onde o tempo de percurso seria o menor, o custo tenderia a zero superando todas as diferenças, o itinerário se estenderia por todos os lugares, distantes ou não do centro, utilizando energia limpa e renovável.

A seguir serão relatadas experiências bem-sucedidas no sentido de atender o bem comum, por meio da construção ou transformação de espaços públicos com qualidade, inclusivos e acessíveis a todos. A primeira é a experiência da transformação de Bogotá / Medellín por iniciativa inspirada no conceito de Governança; a segunda experiência é a “Certificação de Cidades” da Califórnia, incentivando a sociedade civil e o poder público a se organizarem para produzir o bem comum; a terceira, em Curitiba (PR) é o Programa de Cidades Inovadoras 2030 – Todos pelo Bem Comum.

1.2. Governança (caso Medellín): os novos atores

1.2.1. Aspectos gerais

Há um consenso entre diversos autores sobre o fato da governança não possuir um conceito universal, visto que a mesma é estudada a partir de diferentes áreas de conhecimento, cada qual com as suas especificidades e epistemologias. De acordo com o levantamento bibliográfico de Leonardo Secchi (2009) referente aos modelos organizacionais e reformas da administração pública, e entendendo governança como um desses modelos, decorre-se que a mesma é estudada pelas seguintes disciplinas: relações internacionais, a administração privada, as ciências políticas, administração pública e outras, entre as quais as da Arquitetura e Urbanismo.

Para Pierre e Peters (2000), na governança o Estado tem a finalidade de coproduzir o bem público, enquanto ativador e coordenador de redes e formas colaborativas de gestão.

Para Heidemann (2006), a governança está associada a uma mudança na gestão política, com tendências à composição com os campos: ambiental, sociocultural, econômico e político. Utilizando-se da negociação, da comunicação, da confiança, e do fortalecimento da relação entre os diversos atores públicos, comunitários e privados, são traçadas as estratégias de cooperação para atender as expectativas políticas e sociais. A articulação de diversos atores em redes ocorre na governança pública para atender o bem comum - este é o diferencial da governança pública.

Para Kate O'Neil (2009), a governança é um conjunto de processos cumulativos, de âmbito multidimensional que promove mudanças em alguns regimes, deslocando o poder de decisão nacional para os padrões globais, de forma a criar conexões interdependentes sob a forma de redes, principalmente entre agendas locais de sustentabilidade dos municípios. A princípio, o conceito foi entendido somente sob o aspecto econômico, mas depois se expandindo para várias dimensões: social, cultural, ambiental, tecnológica, comunicação.

Os fenômenos ambientais pela sua própria natureza, são terreno fértil para o exercício da governança e das relações internacionais, pois extrapolam fronteiras de qualquer espécie, e subitamente, uma questão local assume âmbito nacional, internacional ou até mesmo mundial.

Em 1972, a comunidade internacional se deparou com a questão da poluição ambiental, na Conferência de Estocolmo; em 1992 no Rio de Janeiro, inúmeros países se comprometeram com a causa ambiental diante dos líderes mundiais; em 2002 em Johannesburg, ficou constatado que o mundo não apresentou ações correspondentes aos apelos dos 20 anos anteriores; e em 2012, a despeito do novo fracasso da Rio +20, o mundo buscou alternativas para o descaso dos governantes quanto à questão ambiental. (REI, Fernando C.F.; URIBE, G.A. 2012).

Com o passar do tempo, desde a década de setenta até hoje, foi se concretizando a ideia de que o domínio tecnológico, por si só, não resolveria problemas antrópicos, e seria necessário considerar outras questões contextuais como: a equidade social, acessibilidade aos recursos naturais, a qualidade de vida urbana, acesso à tecnologia das redes, diferenças culturais, mudanças político-administrativas e econômicas.

No entanto, apesar da questão ambiental estar sempre presente na mídia global e local, é conhecido o descaso dos governos na Conferência Rio +20, a qual foi ignorada pelos líderes mundiais ausentes (exceto o francês) e até pelo próprio país anfitrião, já que o Brasil não estava muito interessado em discutir questões energéticas naquele momento, uma vez que ele mesmo tinha posto fim à produção de etanol combustível, descartando assim uma grande possibilidade de redução energética. Além disso, o Brasil vinha incentivando a política favorável a venda do carro individual movido a gasolina, em detrimento do transporte coletivo economicamente, ecologicamente e socialmente, mais corretos. (Rei, 2012).

Porém as conferências paralelas à Rio+20, ocuparam muito bem o espaço vago

deixado pelos seus protagonistas, atingindo em cheio seu propósito de divulgar os novos atores internacionais, muito mais interessados nas questões ambientais e de sustentabilidade do que em política. Eram eles representados pelas grandes ONGs, os grandes municípios internacionais e o capital internacional investidor.

Se comparados com o “Estado Tradicional” estes novos atores representam vantagens para a população devido aos novos modelos de solução mais flexíveis e dinâmicos, independentes do Estado, e por esta razão, mais preocupados com os assuntos públicos do que com as políticas públicas. Eles trazem conhecimento especializado, soluções rápidas e desburocratizadas, como a tecnologia avançada de redes, integrando-se e dialogando com a sociedade civil local, e assim vão conquistando a sua credibilidade. Desempenham papel fiscalizador dos serviços públicos e monitorador de resultados, chegando até a influenciar agendas e pressionar governos, podendo eventualmente até assumir-lhes a função.

Dedeuerwaerdere (2005), é um dos teóricos que acreditam no empenho dos novos atores voltados ao terceiro setor, pela causa ambiental e que suas novas estruturas organizacionais, mesmo sendo desprovidas dos elementos de soberania, autonomia e controle, vem ganhando legitimação voluntária da sociedade. Philipp Pattberg (2008), acredita que a evolução da governança global do clima dá sinais de uma gradual institucionalização de uma esfera pública transnacional, no cenário da política mundial e constitui um novo ator.

A questão ambiental das cidades e o crescimento populacional fornecem o motivo que faltava para que a sociedade civil organizada pensasse em fazer sua parte com ações de iniciativa própria, assumindo a forma de incentivo, compromisso ou qualificação e daí surgiram novas composições e tipos de parcerias entre Instituições, sociedade civil, o governo e o terceiro setor.

Neste século XXI, o descontentamento com o modelo de Estado fica notabilizado pelas manifestações de rua em todo o mundo. Seja na Europa, EUA, no mundo Árabe ou mesmo no Brasil; o povo expressa o seu descontentamento com o modelo de governança que vive, com

a péssima qualidade dos serviços públicos, com a corrupção dos governantes, com as desigualdades. Parece uma crise generalizada, não existe nenhum novo modelo programado, apenas um processo de escolha, que segue o seu curso, caso a caso.

A globalização e o capital internacional fazem com que o Estado assuma compromissos por vezes maiores do que ele pode cumprir. Em contraposição a isso, a demanda interna dos governos locais cresce mais rapidamente do que o sistema possa responder, e exige a descentralização do Estado, para que este se faça presente no município, compreenda e solucione suas carências. O Estado submetido a estas duas forças antagônicas deixa escapar, de suas mãos, a solução dos problemas, com o deslocamento desta para outras mãos mais próximas, ou seja, o capital internacional, o terceiro setor.

Para Peters e Pierre (1998), a discussão sobre governança iniciada na Europa, nas últimas décadas do século passado, toma grandes proporções no Reino Unido e Holanda, seguidas pela Alemanha e França, onde é forte a influência do Estado do Bem-Estar Social e por pressões de grupos de interesse da sociedade, vem tomando por base as redes e as parcerias. E foi esta sociedade, com tradição de envolvimento na defesa de seus interesses junto ao Estado, o fator determinante para abertura do caminho das novas formas de governança na Europa.

Divergindo um pouco do modelo Europeu, e complementando-o, outro modelo de governança foi se apoiando nas iniciativas dos governos neoliberais de promoverem as reformas do setor público como, por exemplo, as realizadas na década de 80, na Grã Bretanha e nos EUA, influenciados principalmente pelas ações do Fundo Monetário Internacional, o Banco Mundial e a Organização das Nações Unidas, que por sua vez, demonstravam desconfiança sobre a habilidade estatal para resolução de seus problemas e a transferência dessa resolução para a iniciativa privada. (Bevir e Rodhes, 2001). Aliado a isso, e no mesmo sentido, havia a presença da Nova Administração Pública, focada na redução das atribuições do Estado (Secchi, 2009).

Para contribuir ainda mais com crise de legitimidade do Estado, os sistemas de governo estão sendo desafiados a estruturar novas concepções de governança, capazes de suportar a crescente complexidade, dinâmica e diversidade das sociedades modernas. (Kooiman, 2003).

A seguir, veremos alguns exemplos dinâmicos de governança ambiental e a forma pela qual a rede ambiental de governos locais e regionais vem se disseminando pelo mundo, legitimando suas ações e principalmente reforçando a cooperação inter-regional com potencial para impactar diretamente as agendas nacional e global.

O primeiro acordo firmado entre governos subnacionais em todo o mundo foi o acordo sobre comércio de emissões firmado entre a Província de Quebec e o Estado da Califórnia. - “Implementing Climate Actions on the Basis of Territorial Cooperation”, evento ocorrido em Varsóvia, durante a COP19, promovido pela Rede de Governos Locais para o Desenvolvimento Sustentável (NRG4SD), pelo The Climate Group (TCG) e pelo Centro Euro Mediterrâneo para Mudanças Climáticas (CMCC).

A cidade de São Paulo é Co-Presidente Mundial do Grupo (2014). “High-Level discussion for senior political members”, promovido pelo grupo “NRG4 SD Climate Change Talks” que contou com a liderança de São Paulo, juntamente com a Catalunha, País Basco, Quebec, Provence Alpes, Cote D’Azur, Bretanha, País de Gales e Burkina Faso Nórd. Observe-se que neste caso há participantes de vários continentes, com o objetivo comum de elaborar um novo regime climático até 2015 para a COP Paris, momento da construção final do protocolo de Quioto, e que conta com a simpatia da ONU.

São Paulo tem uma experiência pioneira em governança desde 2002, em Estocolmo, quando deu início a “Rede de Governos Locais para o Desenvolvimento Sustentável”, como livre iniciativa de um grupo, que hoje conta com a participação de mais de 1000 Estados, nos 5 continentes, e com credibilidade da ONU. Ela se autorrepresenta independentemente do Brasil, na definição de suas políticas ambientais e firma seus acordos particulares com empresas como a Shell, com British Petróleo.

Ela negocia com o capital internacional, com o poder público de outros Estados, independente até mesmo de partidos políticos. Hoje, São Paulo tem aliança com mais 4 estados brasileiros: Goiás, Rio de Janeiro, Paraná e Mato Grosso do Sul para resolver problemas climáticos.

Pela visão paradiplomática a cidade de São Paulo tem que acrescentar ao seu planejamento mais esta vocação de Estado Subnacional¹¹, pois ela é o legítimo resultado da iniciativa privada, de suas Instituições e do terceiro setor, todos geradores de empregos. A cidade toda deveria ter padrão internacional, ou pelo menos algum lugar deve haver com tais características para atender a esta função.

Dentro deste contexto maior, a Avenida Faria Lima e a avenida Carlos Berrini constituem hoje o mais novo complexo empresarial da cidade, lugar antes ocupado pela Avenida Paulista, razão pela qual foram denominadas pela mídia de avenidas do grande capital. Evidentemente, este fato não justificaria a exclusão dos mais pobres para a periferia, o acesso desigual às melhorias, ou demais desigualdades, pelo contrário este fato deve motivar a busca por soluções conciliadoras desta diversidade, procurar meios de convivência saudável desta diversidade. A experiência da reformulação das cidades Colombianas de Bogotá e Medellín, em menos de duas décadas, somando ainda a problemática convivência com a droga, demonstra que é possível obter qualidade de vida com acessibilidade e inclusão social.

¹¹ Conceito: Estado subnacional é uma organização formal com limites territoriais, população e funções definidas. Agem como um conjunto de elementos interdependentes, que integram e fazem a alocação de valores em uma dada sociedade. Em princípio, a esfera subnacional é o meio para que o sistema como um todo alcance suas finalidades Globais, a partir da instância local. Seu objetivo é prestar serviços à população a que ele se refere, firmar acordos e desenvolver atividades de natureza cooperativa com outros entes nacionais ou internacionais, ou novos atores. (REI, Fernando, 2011).

1.2.2. O caso de Medellin

Medellín, a segunda maior cidade da Colômbia, com 2.368.282 hab. (2011) e área de 380,64 km², foi premiada em 2013 como “a cidade mais inovadora do mundo”, pelo Urban Land Institute.

A Colômbia vivenciou uma verdadeira guerra civil no período de 1948 a 1958 que motivou a morte de mais de 180 mil pessoas e teve como resultado a formação dos grupos guerrilheiros FARC e ELN. Estes grupos, somados a outros de paramilitares e narcotraficantes, dominaram grandes áreas do interior e promoveram conflitos que acabaram por provocar o êxodo de milhares de famílias para as cidades, ocasionando um crescimento rápido e desordenado. (Taxas entre 4% e 8% ao ano, superiores ao Rio de Janeiro, de 3% ao ano, no mesmo período).

▲ Figura 8 – Cartéis de Medellin.
Fonte: <www.google.com.br/search?q=cartel+de+medellin&esp-v=2&biw=576&bih=377&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwiSx4blxavOAhVEIZAKHU-PGBioQsAQIGw&dpr=1.25#imgc=9YH-LmLHVRHTKuM%3A> Consultado em: 03/03/2016.

Medellin.
m.br/sear-
lin&esp-
77&tbm=is-
v&sa=X&ve-
OAhVEIZAKHU-
=1.25#imgrc=9YH-
A> Consultado em:

A Constituição de 1991 consagrou no ordenamento jurídico colombiano o princípio da função social da propriedade, já presente em constituições anteriores, e adicionou a este o da função ecológica da propriedade. Estes são princípios fundamentais do Direito Urbanístico e do Direito Ambiental, que consagram o conceito de que o direito de propriedade implica em obrigações e deveres, e é assegurado desde que, a propriedade cumpra uma função que harmonize o interesse individual de seu proprietário com o interesse coletivo expresso em norma legal. (BORRERO, 2003).

Os conceitos aplicados são relativos: à função social e ecológica da propriedade; à separação do direito de propriedade do direito de construir; da ilegitimidade da auferição de rendas extraordinárias (mais valias); da distribuição equitativa de custos e benefícios de urbanização; da prevalência do interesse social sobre o particular; tudo é muito claro e presente em toda a formulação da lei e seus derivados. Um exemplo disso é a cidade de Manizales, com 400 mil habitantes, e que nos últimos três anos captou US\$24,6 milhões de recursos por meio da “Contribuição de Melhorias” e investiu em obras rodoviárias e projetos de desenvolvimento urbano. (BORRERO, 2003).

Já dentro do conceito de Gestão Integral, em Medellín, questões como a governança, integração, mobilidade, redução da pobreza e da violência estão sendo focadas em um mesmo projeto espacial denominado UPI – um novo conceito de Projeto Urbano Integral que age juntamente com outros instrumentos como : o Plano de Ordenamento Territorial (POT) e o Plano Diretor de Áreas Verdes, e como resultado vem obtendo progressos na recuperação de bacias hidrográficas, áreas em risco ambiental, gestão do espaço público, habitação social e políticas mais eficientes de ocupação do solo. O conceito UPI abrange também as questões sociais: integração social – principalmente dos jovens – redução da pobreza e da violência, educação e cultura popular.

A visão deste tipo de gestão, transversaliza todos os setores e permite um crescimento sincronizado entre eles, mantendo um mesmo objetivo, bem como a troca de informações, fundamental para que a intersectorização se materialize fora do papel. Este foi um dos diferenciais que garantiram o sucesso da transformação de uma cidade violenta em um lugar agradável,

feliz e divertido para todos e todas as idades, contrariando os teóricos que não acreditavam na existência de solução para as cidades e para o meio ambiente.

A EDU “Empresa de Desarrollo Urbano del Municipio de Medellín” – é uma peça de capital importância na implementação da governança, porque é a figura responsável pelo desenvolvimento urbano da cidade e pela implementação dos planos urbanísticos e arquitetônicos, atuando na coordenação intersetorial e interinstitucional.

Objetivos da EDU:

- recuperar os setores mais pobres da cidade que, até recentemente, eram dominados por grupos paramilitares ou traficantes de drogas;
- promover a participação dos cidadãos na construção da cidade. Dois processos têm destaque em Medellín, a construção e implementação participativa de Planos de Desenvolvimento Local em cada região e o Orçamento Participativo da Cidade;
- trabalhar a integração, mobilidade, governança, redução da pobreza e da violência em um mesmo projeto espacial;
- oferecer desenvolvimento e prosperidade para toda a população;
- estimular o desenvolvimento econômico e a inovação;
- projetar a cidade regionalmente e globalmente;
- fortalecer instituições democráticas e facilitar a participação cidadã.

A transformação iniciou-se pela erradicação da violência, por meio da educação escolhendo como foco inicial as comunidades com os indicadores de violência mais altos, para os quais levaram espaços de convivência, cultura e lazer, onde escolas foram remodeladas e outras construídas novas, bem como imponentes parques e bibliotecas públicas.

Em 1992 Medellín era uma das cidades mais violentas do mundo e hoje o que vemos todos os dias é o “metroable” transportando 553 mil habitantes entre as diferentes áreas da cidade. Além disso:

- o sistema contribui para a redução de 175 mil toneladas/ano das emissões de CO2 da cidade;
- a taxa de homicídios caiu quase 80% entre 1991 e 2010 atingindo 69,9 mortes por 100 mil habitantes;
- a linha de pobreza para o período entre 2002 e 2010 diminuiu em 39%, passando de 36,1% para 22%;
- a indigência também caiu (em proporção menor), de 7,9% para 5,6% no mesmo período, alcançando uma redução de 29%, informações no site ““MEDELLÍN cómovamos 10 anos”, <http://www.medellincomovamos.org>.

Neste caso, a intersectorização funciona através de seus órgãos. Os Ministérios da Educação e da Cultura cidadã juntamente com INDER (Instituto de Esportes e Recreação de Medellín), cujo lema é “Para todos existe um lugar”. São os órgãos que estão executando a maioria das iniciativas, da mesma forma que:

- O Instituto Metropolitano de Tecnologia com subsídios para estudo e Ensino Superior.
- A Secretaria de Governo tem trabalhado a questão da convivência pacífica e por sua vez.
- A Secretariada Saúde tem trabalhado os programas da saúde sexual e reprodutiva.
- A Secretaria do Desenvolvimento Social dobrou seus esforços este ano.
- A Secretariada Mulher tem implementado iniciativas que têm alto impacto sobre a juventude da cidade.
- - A Secretária-geral desempenha um papel importante ao viabilizar iniciativas sobre os canais alternativos de comunicação e televisão comunitária.

Os temas de maior interesse dos Jovens Delegados: convivência/ participação cidadã / cultura / lazer / esportes e educação. O custo das ações priorizadas pelos jovens: em 2006 foram estimadas em um valor de US\$ 2.341.068.400,00; em 2007 foram US\$ 5.827.624.000,00.

▲ Figura 9 – Medellín. Fonte: < <https://twitter.com/INDERMEDELLIN> > Consultado em: 2016.

1.2.3. Gestão Cultural em Medellín

A preocupação com a Cultura e expressão artística da população também foram um diferencial que caracterizou Medellín. A política, administração pública, a economia e meio ambiente; todos são elementos importantes para a governança, mas considerando-se que todos eles são afetados pela cultura de um povo ou de um lugar, capaz de alterar-lhes os resultados, como pudemos observar anteriormente, é de vital importância inclui-los em todos os projetos e planos para obterem sucesso. Trabalhar a cultura é um grande trunfo para a governança de um lugar.

Porque cultivar a expressão artística de um lugar é uma estratégia muito eficiente quando se pretende despertar a identidade dos cidadãos com suas cidades, fazendo com que eles cuidem melhor delas. A identidade com os lugares também desperta no cidadão o sentimento de pertencimento, muito desejável para a sua saúde mental e seu equilíbrio psicológico,

Fonte: < <https://twitter.com/ALIN> > Consultado

fazendo com que o mesmo se sinta acolhido, atenuando sua revolta com as diferenças ou indiferenças sociais e econômicas, sendo ambas causadoras de violência. O equilíbrio mental e psicológico pode também evitar doenças urbanas como estresse urbano e doenças degenerativas. (Santana, 2007)

A Holanda se utiliza da identificação cultural como estratégia, para projetar suas novas cidades com a finalidade de que elas sejam aceitas pelos futuros usuários e sintam-se bem. Também a China usa esta estratégia para projetar suas cidades novas, como é o caso de Lian Seng onde as medidas do desenho urbano são a expressão de suas convicções de harmonia com a natureza e busca da paz. (Hald, 2009)

A arte e a cultura são caminhos por onde a gestão pode avançar muito, pois é a voz do povo. A arte por si mesma, caso da música, é um elemento que identifica povo e lugar, e quando usada com sabedoria cultiva sentimentos mais nobres e valores de raiz, além de trazer ótimos resultados no trato do desafio contra a violência.

Inserir a vida urbana no contexto verde e da natureza, qualidade de excelência do desenho urbano, além de atingir os benefícios materiais imediatos para o patrimônio construído, também produz resultados para o ser humano: conforto; saúde; bem-estar; equilíbrio psicológico e paz.

Em termos de instrumentos de planejamento urbano, Mendellín, desde 1991, tinha a previsão constitucional para usar instrumentos que utilizassem a “mais valia” do solo urbano, como fonte de recursos para revitalizar a cidade, através da contribuição de melhorias, uma experiência incomum. (Salandia, 2011). Os resultados da transformação de Medellín foram notáveis, como apontou o Urban Land Institute em 2013, quando foi premiada como “a cidade mais inovadora do mundo”. Cabe lembrar que o princípio de planejamento urbano é semelhante ao utilizado nas Operações Urbanas em São Paulo, (Moreira, 2005). Porém os resultados são muito diferentes.

Figura 10 – Paseo
 nal Carabobo – Av
 Carabobo atravess
 cidade passando
 pontos turísticos in
 tantes como: muse
 hotéis e restauran
 calçada. Foto de
 dro Echeverri.

Figura 11 – Cidade
 Medellín - Mobili
 Urbana - Metrocabl
 Fonte :/www.google
 com.br/?gfe_rd=-
 cr&ei=uRGIV4_rDI
 8QfepKegBg#q=me
 dellin+Colômbia>
 Consultado em: 07/

Figura 10 – Paseo Peatonal Carabobo – Avenida Carabobo atravessa a cidade passando por pontos turísticos importantes como: museus, hotéis e restaurantes e o calçadão. Foto de Alejandro Echeverri.

Figura 11 – Cidade de Medellín - Mobilidade Urbana - Metrocable. Fonte :/www.google.com.br/?gfe_rd=cr&ei=uRGIV4_rDIeX-8QfepKegBg#q=medellin+Colômbia> Consultado em: 07/2016.

1.2.4. Considerações

Em termos de instrumentos de planejamento urbano, Medellín, desde 1991, tinha a previsão constitucional para usar instrumentos que utilizassem a “mais valia” do solo urbano, como fonte de recursos para revitalizar a cidade, através da contribuição de melhorias, . (Salandia, 2011). Os resultados da transformação de Medellín foram notáveis, como apontou o Urban Land Institute em 2013, quando foi premiada como “a cidade mais inovadora do mundo”. Cabe lembrar que o princípio de planejamento urbano é semelhante ao utilizado nas Operações Urbanas em São Paulo, (Moreira, 2005). Porém os resultados são muito diferentes.

1.3. Certificação de Cidades “FGBCLG”

1.3.1. Experiência e resultados da Flórida Green Building Coalition Local Government

Na Califórnia já existia herança cultural advinda da ampla utilização de certificação, ou creditação para qualificação das edificações com atributos de sustentabilidade ambiental. O selo LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) orienta e atesta o comprometimento que uma edificação deve ter com os princípios da sustentabilidade na construção civil antes, durante e depois de suas obras. O SELO foi criado em 2000 pelo USGBC - Conselho de Construção Sustentável dos EUA, e hoje é utilizado em 130 países de todo o mundo, considerado a principal certificação de construção sustentável no Brasil, desde 2007. Este legado da cultura da certificação justifica em parte o surgimento do programa denominado Flórida Green

Building Coalition que amplia e redimensiona a proposta do edifício para o âmbito da cidade, com o objetivo de ”construir uma cidade melhor em conjunto. ”

A certificação de cidades é uma das estratégias de premiação desenvolvida para implementar nos Condados (municípios) da Califórnia uma gestão ambiental de excelência, como por exemplo: construções verdes; redução de gases poluentes e redução de consumo energético; preservação de patrimônio urbano público construído (calçadas) e verde; mobilidade urbana; conservação de patrimônio particular, casas e áreas verdes; controle e avaliação dos programas; educação da comunidade, da equipe técnica e da indústria.

1.3.2. Histórico FGBC

O FGBC é uma organização sem fins lucrativos com a missão de promover a sustentabilidade, com benefícios ambientais, econômicos, e sociais, através de programas de CERTIFICAÇÃO de cidades, de âmbito regional e internacional. Fundada em 2008, teve como desejo a integração entre energia e meio ambiente, nas instancias federal / estadual / local e nas não governamentais também. Teve como missão reunir entidades com objetivos comuns de variados setores da sociedade civil, e interesses que se sobreponham, para desenvolver energia de forma integrada e soluções ambientais por todo o estado, bem como custeá-las. A certificação do município lhe garante alguns benefícios como: modelos de tecnologia e know-how, engajamento em parcerias, fomento de negociações, financiamentos do governo (e não governamentais) para execução das obras, conforme veremos seguir.

Na verdade, o programa FGBC foi uma concessão feita pelo Departamento de Energia dos EUA e financiada pelo Instituto de Energia da Florida. The Florida Solar Energy Center um instituto de pesquisa da Universidade da Florida, serviu como principal contratante entre

FGBC e Miami Dade Department Environmental Resource Management, os quais foram seguidos por vários escritórios, empresas, profissionais liberais.

São elas: (Stephanie Thomas – Rees) Florida Solar Energy Center; (Ginger Adair) Volusia County Environmental Management; (JP Gellermann) St. Lucie County Extension Office; (Kevin Para) Veggie Oil Man; Volusia Green Government Committee; (Greg Blose, Executive Officer) Volusia Building Industry Association; (Katrina Locke) Lyonia Environmental Center Shannon Julien; (VP/Division Manager) Ecology at Environmental Services; (Kira Lake) Florida Public Utilities; (Bill Gallagher), Solar Fit; (Eleanor Foerste), Osceola County Extension Office; (Mayor JonNetts and Denise Brevan) City of Palm Coast; (Mayor Richard Crotty and Lori Cunniff) Orange County; (Roz Veltenaar), e a University of Central Florida.

O padrão Verde do FGBC Governo Local, em essência é constituído por uma lista de critérios apresentada ao condado, podendo ele aderir ou não, e a cada uma é atribuído um valor de pontos. Um valor mínimo total de pontos é definido como um limite, 20% de pontos devem ser atingidos para que os governos locais sejam então certificados ou registrados como “governo verde local”, e quanto maior for a pontuação, mais fácil conseguir financiamento e investidores, quanto melhor for a qualidade de vida, mais atrativo ele fica para os moradores. Os níveis certificados são denominados como:

- **Platinum** (mais que 70% dos pontos).
- **Ouro** (51 a 70 % dos pontos alcançados).
- **Prata** (31 a 50% dos pontos alcançados).
- **Bronze** (21 a 30 % dos pontos alcançados).

Um dos objetivos do FGBC é criar modelos exemplares de qualidade de vida nos municípios, organizados sob a forma de um Ranking. Os primeiros certificados foram:¹²

- (2009) *Plantation, Tallahassee e Orlando* ambos com nível ouro (42% de pontos).
- (2012) *Miami-Dade County* – nível ouro com (57% de pontos);
- *Pinellas County* – nível ouro com (52% de pontos).
- (2012) *Hollywood* – nível bronze com (26% de pontos);
- *Palm Beach County* – nível prata com (42% de pontos).¹³

1.3.3. As principais cidades certificadas pelo FGBC:

1.3.3.1. TAMPA nível ouro com (41% de pontos); Certificado: 1/22/09

A cidade de Tampa foi a segunda cidade a alcançar a ouro nível de certificação com uma pontuação impressionante de 41%. Como parte de seus esforços, a cidade oferece incentivos para a construção comercial e residencial verde, bem como incentivos para a certificação Energy Star residencial. Seus programas de conservação da água são amplamente reconhecidos e incluem lavagem de carro e residências, a conservação através da educação, incentivos e descontos para baixo consumo. Eles também aplicam os princípios de Paisagismo do FGBC, utilizam manejo integrado de pragas para reduzir o uso de pesticidas, e têm realizado uma auditoria de energia em todas as instalações da cidade, em um esforço para medir e identificar os objetivos para reduzir o consumo de energia.

12 Fonte: Florida Green Building Coalition 2009, revision 12/03/2009, Florida Green Local Government Designation Reference Guide

13 Fonte consultada em 29/05/2013: Local%20Govt%20v3%20Reference%20Guide%202009%2012-3-09.pdf

1.3.3.2. TALLAHASSEE nível ouro (42% de pontos); Certificado: 12/12/07; Atualizado em: 1/5/09

A cidade de Tallahassee continuou a demonstrar liderança no “Governo Local *Greening*” no estado da Flórida. Originalmente certificada no nível prata em dezembro de 2007, dentro de um ano a cidade teve um upgrade perseguido e alcançando nível ouro FGBC Certificação Verde Governo Local, a pioneira a atingir este nível. Tallahassee organiza regularmente treinamentos de edifícios verdes com objetivo educacional, e inclui princípios verdes na orientação de novos funcionários, fornecendo informações sobre os recursos de economia de energia disponíveis, diretrizes de reciclagem e opções alternativas de descarte e os incentivos correspondentes. Tallahassee promove e acompanha o ecoturismo, e aplica princípios Paisagismo FGBC em suas instalações. Como utilidade pública a cidade de Tallahassee oferece energia verde, créditos de energia renovável e incentivos de geração distribuída ¹⁴. A cidade também incentiva o descarte correto de resíduos perigosos pelos participantes gratificantes com descontos de utilidade e de poupança de energia lâmpadas fluorescentes compactas, e opera estações de abastecimento alternativas.

1.3.3.3. TAMARAC nível ouro (41% de pontos); Certificado: 5/19/08; Atualizado em: 04/05/2010

Originalmente certificada em 19 de maio de 2008, com 31 por cento (nível Prata), a cidade de Tamarac continua a demonstrar o seu compromisso para a sustentabilidade, aumentando as estratégias ambientais e atividades que lhe garantiram a designação do nível Ouro FGBC em 4 de maio de 2010. O comprometimento de Tamarac com a gestão ambiental de excelência é comprovado por sua Prevenção contra o crime através de projeto ambiental (CPTED); pelos

¹⁴ . A energia distribuída é um benefício adicional que aproxima o consumidor final da geração, dando as pessoas mais opções e flexibilidade para gerar e controlar a energia elétrica, quando e onde ela for necessária Cogeração de energia.

programas de educação dos cidadãos sobre a qualidade da água, fonte e conservação, pelos bicicletários novos em todos os equipamentos públicos, em um esforço para encorajar ciclismo como meio de transporte. Além disso, muitas das medidas de Tamarac nas ruas e instalações foram certificados como Paisagens de Excelência.

1.3.3.4. PALM COAST nível ouro (45% de pontos); Certificado: 2/20/09; atualizado em: 2/23/10

Originalmente certificada no nível prata com 25 %, Palm Coast alcança nível ouro com 45 %, através do processo de atualização em março 23, de 2010. A cidade de Palm Coast incentiva a conservação da água, exigindo desenvolvimentos para incluir vegetação nativa e tolerante à seca (pelo menos 50%) em planos de paisagem. Minimiza a quantidade de cloro em suas piscinas comunitárias. Coordena a rede de mobilidade da cidade com bicicleta e pedestre, no processo de planejamento de transportes. Palm Coast usa suas receitas de reciclagem para financiar diretamente os programas especiais de reciclagem, educação verde e publicidade, incluindo eventos da árvore de Natal (reciclagem), oficinas de sustentabilidade e celebração da cidade no Dia da Árvore. Palm Coast recebeu o Prêmio de Excelência pelo Departamento de Proteção Ambiental da Flórida (DEP FL) para a gestão dos recursos hídricos.

1.3.3.5. DUNEDIN nível: ouro pontos: 47% Certificado: 12/19/07; Atualizado em: 10/6/11

A cidade de Dunedin tem proteção ambiental incorporada no seu plano global da cidade, tornando-se um Parceiro *Energy Star*, e através da empresa concessionária local, que oferece auditorias energéticas e oficinas para o público. Uso de Monitores de Dunedin e de faixas em edifícios da cidade em busca de oportunidades de conservação e aumento de eficiência nas áreas de uso de energia, consumo de água, redução de resíduos sólidos e reciclagem. A cidade converteu 23 sinais

de trânsito para a tecnologia LEED, economizando em média, 23.000 dólares por ano. Ela também construiu um Centro Comunitário 43.000 m² com certificação de programas de educação e atividades recreativas. Ela iniciou a Série Seminário de Sustentabilidade para ensinar técnicas de moradores de conservação com o objetivo de estimular mudanças de comportamento. Tópicos do seminário incluem a conservação de energia, reciclagem, compostagem, poupança de água e muito mais. Há um processo de acompanhamento para cada seminário visando mudança de comportamento. Dunedin também ensina consumo seletivo que não prejudique o ambiente, técnicas de redução de resíduos e oficinas de reciclagem para as empresas locais, e oferece bicicletários em todos os equipamentos públicos. A cidade expandiu sua coleta seletiva de aparelhos de grandes dimensões e recolheu e reciclou mais de 50.000 quilos de lixo eletrônico por meio desse programa. Dunedin também desenvolveu e promulgou políticas e regulamentos para realizar alguns objetivos ambientais.

Alguns de seus resultados:

- Recebeu “Flórida-Friendly Landscape Certification” para parques da cidade;
- Promulga incentivos de construção verde, bônus para maior densidade, e exigência de redução de 25% dos estacionamentos;
- Oferece taxa de licença e descontos a construtores que certificam seus projetos de acordo com o Green Flórida Building ou padrões LEED;
- Em parceria com a Habitat for Humanity para construir casas populares com certificação verde para famílias de baixa renda;
- Oferece um workshop anual para educar a comunidade sobre o programa de Dunedin edifício verde;
- Oferece publicidade de rua no site da cidade para projetos de construção verde;

- Requer mitigação para o consumo de habitat natural ou recursos convertidos para armazenamento de fotos digitais para minimizar o desperdício de processamento de fotos;
- Instaladas estações de reciclagem em todas as áreas da cidade.

1.3.4. Consulta prática do guia do FGBC - No **Item L**

A seguir fizemos uma consulta ao guia de referência do FGBC¹⁵ para monitoração de problemas ocorridos na escala do pedestre folheando o guide e escolhendo o **item L - PLANEJAMENTO E ZONEAMENTO** como exemplo.¹⁶

Este guia é utilizado pelos municípios interessados em certificar-se, sendo esta sua principal função, orienta-los como podem pactuar com a adoção das medidas sugeridas, e concorrer à obtenção dos benefícios como tecnologia para os procedimentos, parcerias com outros municípios que já tem experiência, recursos para realiza-los em sistema de cooperação, sistema de geoprocessamento de informações (GIS) articulado ao monitoramento por GPS.

A cidade que escolher este “**Item L**” poderá obter todos os benefícios acima citados inclusive indicadores como instrumentos de controle e orientação dos tomadores de decisão do Conselho Local. O *guide* sugere a cidade de Tampa como exemplo e sugestão para composição de cooperação.

Abaixo segue a transcrição e tradução do texto original do guide FGBC, 3ª Edição, (Florida, USA) **Item L - planejamento e zoneamento**. Explica como deve ser o procedimento para o município conseguir obter os créditos.

¹⁵ Fonte: Florida Green Building Coalition © 2009 Page R-2 Rev 12/3/2009 Florida

¹⁶ http://www.floridagreenbuilding.org/files/1/File/Standard_Govt/Version3/Green%20Local%20Govt%20v3%20Reference%20Guide%202009%2012-3-09.pdf - consultado em 29/05/2013

Tabela de conteúdo – FGBC Reference Guide

A – Administração	R03
B – Agricultura e Serviço de Extensão.....	R09
C – Construção e Desenvolvimento	R12
D – Desenvolvimento Econômico / Turismo	R18
E – Gerenciamento de Emergência / Segurança Pública	R21
F – Concessionária de Energia.....	R25
G – Moradias / Serviços Humanos	R29
H – Recursos Humanos	R32
I – Serviços de Informações.....	R34
J – Gerenciamento de Recursos Naturais/Ambientais/Proteção	R37
K – Parques e Recreação	R42
L – Planejamento e Zoneamento.....	R45
M – Portos e Marinas	R48
N – Avaliação de Propriedades / Impostos	R55
O – Público	R52
P – Trabalho Público e Engenharia.....	R55
Q – Quadro Escola.....	R60
R – Resíduos Sólidos / Água.....	R66/72

▲ Figura 12 – *Florida Green Building Coalition*. Fonte: <http://floridagreenbuilding.org>.

Green Building Coalition
agreenbuilding.org.

Credito 1: Monitorar e acompanhar o edificio verde dentro da cidade / conselho.

Atividade: Desenvolver um sistema de indicadores comunitários sustentáveis relacionadas com o planejamento do governo local. (1 ponto). Ligação de indicadores a um sistema GIS. (1 ponto). Assistência a outros departamentos com o acompanhamento de indicadores relacionados com a sua função. (1 ponto por cada departamento – máximo 5 pontos).

Abordagem: Sistema de indicadores comunitários com pelo menos 10 indicadores relacionados com o desenvolvimento da construção verde. Indicadores por exemplo incluem quilômetros percorridos pelos veículos por dia, número de viagens feitas de pedestres por dia (sem automóvel usado), a cobertura da rede de pedestres, orientação solar adequada de ruas, etc. Conseguir pontos adicionais para articular os indicadores a um Sistema de Informação Geográfica para a facilidade na avaliação áreas que precisam de atenção. Utilizar recursos para ajudar outros departamentos, com a criação, controle e uso de indicadores funcionalmente relacionados.

Documentação sugerida: Lista de indicadores utilizados em Enviar, e como eles são usados para fins de planejamento. Descreva se um sistema GIS é usado em conjunto com esses indicadores, e se o conhecimento sobre esse sistema de planejamento foi estendido para outros departamentos.

Benefício: Indicadores de rastreamento relacionadas à construção verde podem ajudar no estabelecimento de metas futuras relacionadas com a gestão ambiental dentro da cidade / conselho.

Recursos: *City of Tampa* indicadores comunitários Relatório¹⁷ *Orange County* Indicadores Relatório [http://www.hciflorida.org/library/pdfs/Legacy% 20Report.pdf](http://www.hciflorida.org/library/pdfs/Legacy%20Report.pdf)

¹⁷ . <http://sustainable.state.fl.us/fdi/fsc/news/wkshp/or1199/indexrpt.pdf>

Crédito 2: Preservar / melhorar o turismo do pedestre dentro da cidade / reduzir os gases efeito estufa.

Atividade: Manter um coordenador bicicleta / pedestre na equipe. (1 ponto). – Implementar FDOT “12 Passos para Comunidades de percorrer” no processo de planejamento. (2 pontos). – Projeto rua saudável é a política oficial do governo local. (1 ponto)

Abordagem - Bicicleta (coordenador) deve desenvolver toda uma revisão do planejamento da cidade - O pedestre deve ser uma posição pessoal o tempo inteiro e individual. – Incentivar a habilidade de caminhar, minimizando a largura da rua através da adoção de programa FDOT e / ou “Diretrizes de Design rua para Bairros Saudáveis” Ganha 1 ponto para a aplicação de 8 dos 12 passos, e 2 para aplicação de todos os 12 passos na transformação de uma comunidade tranquila.

Documentação sugerida: Enviar nome do membro da equipe e uma breve descrição do trabalho. Descreva como as recomendações FDOT são consideradas para fins de planejamento. Enviar uma descrição e exemplos de práticas implementadas, das “Diretrizes de Design rua por Bairros Saudáveis”.

Benefício: Ao fornecer meios adequados de viagem pedestre, milhas de veículos podem ser reduzidos, contribuindo assim com a prevenção da poluição do ar.

Recursos: Brevard County Bicycle Program / Pedestrian¹⁸ FL Departamento de Transporte Co-
18 . http://www.brevardmpo.com/bike-ped-trails/Bike_Ped.htm

munidades tranquilas: 12 passos para programa eficaz.¹⁹ Projeto da Rua Saudável²⁰

Crédito 3: Edifício verde incorporada na cidade / conselho processo de planejamento.

Atividade: Desenvolver os limites da área urbana (1 ponto) e manter as fronteiras sem alterações (3 pontos). – Incentivar de uso zoneamento misto / desenvolvimento. (1 ponto) – Manter ou reduzir net superfície impermeável por meio de decisões de zoneamento. (1 ponto)

Abordagem: Limitar a expansão através do desenvolvimento de um limite de área urbana baseado o limite da infraestrutura da cidade. Manter o limite de serviços urbanos entre os ciclos de plano abrangente. Não permitir uso único de zoneamento ou parcelamento para projetos de mais de 10 hectares. Não permitir o aumento da quantidade de superfície impermeável, construindo de novos parques de estacionamento, ou permitir a coparticipação de outra atividade mitigadora / controles apropriados.

Documentação sugerida: Apresentar serviços urbanos atuais e históricos mapas de contorno. Enviar mandato ou decreto relacionado ao zoneamento de uso misto e novas áreas de estacionamento.

Benefício: Tomar decisões apropriadas quando se trata de zoneamento e rezoneamento pode ser aproveitado para ajudar alcançar as metas verdes do governo local, limitando a expansão, o desmatamento, a destruição do habitat dos animais selvagens e de produção de gás de efeito estufa.

¹⁹ , 12 passos para programa eficaz -http://www.dot.state.fl.us/safety/ped_bike/brochures/pdf/

²⁰ . Projeto da Rua Saudável <http://www.walkable.org/>

1.3.5. Comentários

Pontos fortes do processo de certificação de cidades do FGBCLG na Florida.

Principalmente nos casos dos municípios onde a graduação atingida foi OURO, é preciso considerar que o nível de intervenção é bastante avançado conforme se verifica na listagem de ações ocorridas nas cidades, e os resultados detalhados. As adesões dos municípios ao programa ocorreram mais de uma vez e à medida que eles apresentam os resultados vão subindo de categoria, de prata para ouro, e assim por diante, quanto melhor fica a qualidade de vida, mais atrativa ela se torna e mais investimentos o município consegue junto aos bancos ou outros investidores.

As metas são assumidas voluntariamente pelos municípios, incluindo racionalização energética, paisagismo, reciclagem, tratamento de resíduos sólidos, despoluição do ar, etc. Para formar uma nova mentalidade sustentável investem em educação ambiental, requalificação de funcionários e campanhas para mudança de hábito de consumo.

Para que um município seja certificado como “ouro”, é pressuposto que este já tenha cumprido a maioria das exigências de planejamento das suas atividades básicas, pré-requisito para que ele obtenha recursos e financiamento para as etapas seguintes, mais sofisticadas, criando um ciclo que vai aprimorando a qualidade de vida inclusiva e sustentável.

Para avaliarmos com mais precisão o nível de resultados atingido por este processo observamos na transcrição do Guide FGBC LG, no **item L**, referente ao tópico Planejamento Urbano, quais as regras necessárias para o município conseguir os créditos. A chamada do **crédito 1** exige a implantação de um sistema de redes de informações, baseado em indicadores comunitários. Indicadores por exemplo que incluam quilômetros percor-

ridos pelos veículos por dia, número de viagens feitas de pedestres por dia (sem automóvel), cobertura da rede de pedestres, orientação solar adequada nas ruas, e até articulação dos indicadores a um Sistema de Informação Geográfica (GIS) para a facilidade de avaliação em áreas que precisam de atenção, ou degradadas.

A chamada do **credito 2** diz respeito à implantação das bicicletas como transporte alternativo e não poluente, e de tal forma oficializaram uma política publica no governo local, com um coordenador que deve rever todo planejamento da cidade, priorizando o pedestre e incentivando a habilidade de caminhar – Diretrizes de design por bairros saudáveis e ruas saudáveis.

O **credito 3** cuida de incentivar os edifícios verdes da escala local, de forma integrada com o planejamento de toda área urbana. Limitam a expansão da área urbana baseada no limite da infraestrutura da cidade. Eles mantêm o limite de serviços urbanos entre os ciclos de plano abrangente. Não permitem zoneamento segregado ou parcelamento do solo para projetos de mais de 10 hectares, adotam o zoneamento misto. Não permitem o aumento da quantidade de superfície impermeável, construindo novos parques /estacionamento, e permitem a coparticipação de outra atividade mitigadora dos carros ou controles apropriados para este fim.

Podemos concluir que o processo de creditação utilizado pelo FGBC para produzir o bem comum esta presente na pequena escala das calçadas e do pedestre, com requintes até de prever momentos de abrigo para sol nas calçadas, paisagismo, etc.... Simultaneamente esta integrado com planejamento de toda a cidade, em larga escala, e aciona as políticas publicas que dela partem em direção da escala local, contemplando o verde, a sustentabilidade, o pedestre, a mobilidade, as bicicletas, o livre caminhar, as calçadas, em suma: os principais componentes da qualidade de vida.

1.4. Programa Cidades Inovadoras 2030 – Todos pelo bem estar. (Exemplos: Curitiba, Londrina e Cascavel)

Não é de estranhar que um projeto avançado como este, que se apresentará a seguir, tenha acontecido em Curitiba, uma cidade com décadas de história de planejamento urbano, a influência do prefeito Jaime Lerner, consultor internacional sobre mobilidade urbana e fundador do Instituto de Planejamento Urbano de Curitiba, IPUC e presidente da UIA, União Internacional dos Arquitetos (2002/2005).

Denominado de CIDADES INOVADORAS 2030, o programa nasceu da visão de transformar o desenvolvimento do estado do Paraná em desenvolvimento sustentável até o horizonte de 2030.

Na verdade, este programa é sequência e consequência dos bons resultados obtidos em iniciativas anteriores, iniciadas em 2005 com o trabalho de identificação de oportunidades de setores e áreas industriais para serem desenvolvidos, e caracterizados por terem potencial promissor para o Estado. O trabalho resultou no mapeamento das Rotas Estratégicas para o Futuro da Indústria Paranaense, destacando as 12 principais que seriam implementadas até 2018.

Durante esta trajetória perceberam a necessidade da integração do tecido industrial entre si, e também a necessidade de preparar um ambiente urbano inovador e capaz de propiciar o florescimento dessa indústria, compatível com uma ótima qualidade de vida para seus cidadãos e para atrair, reter e desenvolver pessoas, empresas e investimentos focados em inovação. Houve então a necessidade de impulsionar o Planejamento Urbano para que ele pudesse trabalhar estas metas de longo prazo, notoriamente um grande desafio porque os períodos políticos duram 4 anos e os políticos preferem as metas de curto prazo que produzam resultado imediato, ainda dentro do

seu mandato. Para tanto, adotaram a prospectiva como uma metodologia que se baseia no estudo inicial das tendências que nortearão o estabelecimento de visões sobre o que se deseja para a cidade e também a forma como alcançá-las.

A construção das metas de longo prazo do Programa Cidades Inovadoras foi feita em conjunto pela FINEP em parceria com o SESI e SENAI do Paraná, e também com a Fundação Observatório de Prospectiva Industrial (FOPI), espanhola, juntaram equipes com Observatório de Prospectiva Tecnológica do SENAI e Observatório de Prospecção e Difusão das Iniciativas Sociais do SESI.

Através da FINEP o governo brasileiro aporta investimentos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Banco do Nordeste, da ordem de R\$ 170 milhões. Ela é responsável pela seleção dos melhores projetos e até agora, já tem aprovados 11 fundos que estão em funcionamento e pretende aprovar mais 12.

Firmaram o conceito de que: “cidade é o espaço privilegiado para o desenvolvimento da humanidade e da economia”. Por isso, do ponto de vista humano, a cidade pode ser considerada como um agregado de redes sociais que compartilham um mesmo espaço físico e, do ponto de vista econômico, a cidade é um nó de uma rede global que une negócios, ideias, estratégias e serviços.

Curitiba foi escolhida como exemplo, com vistas a desenvolver e a aplicar a metodologia de reflexão prospectiva, para influenciar os planejamentos dos governos locais e para inserir as cidades e as empresas paranaenses no mapa da inovação sustentável mundial. E para que ela se transforme nesta cidade com espaços flexíveis, sustentável e que aporte valores aos seus cidadãos, seu planejamento deverá ser a resultante da combinação de dois fatores: a visão de seus administradores e o sonho de seus cidadãos. Objetivamente deve promover a criatividade do cidadão, dos gestores, de suas empresas e

incentivar a cooperação entre eles, transformando a inovação em um processo estratégico para atingir a melhoria do bem-estar do cidadão. Mas como fazer isto?

Em Curitiba foram adotadas as seguintes 12 políticas:

1. mantendo a coesão social e a igualdade;
2. com desenvolvimento sustentável e crescimento econômico a partir de perspectivas locais e globais;
3. com gestão do meio ambiente em toda sua amplitude;
4. com a gestão da água como recurso precioso em escala global;
5. racionalizando consumo energético e os preços da energia;
6. com moradia digna;
7. com conectividade;
8. com mobilidade e transporte público efetivo;
9. marca da cidade- city branding (sua vocação);
10. com transparência: diálogo entre cidadãos e governantes;
11. com segurança pública;
12. com eficiência e efetividade em serviços públicos obtida por meio da descentralização, da privatização e da externalização; governo eficaz e foco no cidadão.

De acordo com o método da prospecção, foram escolhidos pela prefeitura os 12 eixos estruturantes para Curitiba que irão nortear as medidas do planejamento urbano até 2030. O item 9, marca a vocação da cidade, suas tendências, ou seja, onde serão concentrados os esforços conjuntos: Educação, Sustentabilidade, Tecnologia e Cidadania plena. (SENAI PR, 2010)²¹

²¹ FONTE www.fiepr.org.br/observatorios email - observatoriosenai@fiepr.org.br

1.5. Programa do Banco Mundial para Cidades

Na hora exata em que o capital internacional se dá conta de que a transição para uma economia verde é capaz de lhe abrir espaço, ele passa a ser indutor de mudanças, assume compromissos e pactos, financia, proporciona condições para que se realizem e até virar prêmio Nobel. Exemplo disso foi o sucesso do Protocolo de Montreal, favorável à extinção dos aerossóis, (gases SDOs) destruidores da camada de ozônio. Como o movimento foi apoiado por multinacionais como a *Dow Chemical Company* e outras, que vislumbraram maiores ganhos para o seu negócio, restou como certo o sucesso total da campanha e o prêmio Nobel do ano que foi para os cientistas que descobriram a destruição da camada de ozônio da Terra.

Neste mesmo sentido agem os grandes Bancos Mundiais quando manifestam seu interesse pelas cidades, como sendo “ bom negócio”. O presidente do Banco Mundial, Jim Yong Ki, em entrevista (25 setembro de 2013) ao *News of The Dead of Nelson Mandela*, anunciou o novo projeto do GRUPO denominado LC2, *Low Carbon Livable Cities*, uma iniciativa que avança além das anteriores, cuja perspectiva era apenas a redução de emissões de gases, porque pretende dar suporte, durante 4 anos, para 300 maiores cidades do mundo que tenham intenção de executar um planejamento para seu desenvolvimento sustentável.²²

O Banco Mundial parte do princípio que as cidades oferecem uma oportunidade única para combater as alterações climáticas, que constituem o maior desafio econômico da atualidade, “ uma questão econômica com potencial para colocar a prosperidade fora do alcance de milhões de pessoas”. Então, o primeiro passo indicado pela equipe técnica, baseou-se na descoberta de que 20% das 150 maiores cidades do mundo não dispõem nem de dados básicos

²² . Fonte (www.worldbank. org/en /news /feature/2013/09/25/planning-financing-low-carbon- cities).

para tratar efetivamente da redução do carbono, então a solução do Banco foi construir essa base de evidências, em conjunto com parceiros como a REDE C40; ICLEI; WRI e outros - ou seja, inventaram uma nova metodologia que permite quantificar a emissão de gases efeito estufa em uma determinada cidade, associado à atividade econômica e ao consumidor: *The Global Protocol for Community Scale Emissions*.

Paralelamente estão desenvolvendo um programa de acreditação para treinar funcionários municipais e os profissionais do setor privado para realizarem os inventários dos gases efeito estufa, baseados neste método, com o intuito de transparência instantânea do perfil de emissões de uma cidade, identificando quais as políticas públicas e quais investimentos serão melhores para atingir a meta de redução plena das emissões. Para o Banco Mundial o planejamento eficiente é apenas uma parte da solução, é preciso avançar e facilitar os financiamentos para o setor privado custear a execução das tais mudanças. As pesquisas técnicas indicaram que entre as 500 maiores cidades do mundo, apenas 4% delas têm crédito financeiro no mercado internacional, e 20% tem crédito no mercado financeiro local. A transparência resultante da aplicação da nova metodologia libera e facilita muito os financiamentos para o setor privado. E para cada dólar investido em qualidade de crédito para o desenvolvimento sustentável de uma cidade é certo mobilizar mais de \$ 100 dólares em financiamentos para o setor privado.

Para a vice-presidente do Banco Rachel Kyte o que condicionará os governos a encontrarem o caminho para a redução das emissões de carbono são 3 fatores: competitividade, crescimento e saúde pública. Neste intuito foi criado o programa *Credit worthiness City*, para ajudar diretores financeiros de uma cidade a revisar seu sistema de gestão de receitas municipais e dar os primeiros passos para se qualificar em uma classificação entre municípios, que concorrem para obter benefícios dos investidores privados. Um ranking

de cidades e mais um mecanismo para reunir oportunidades de financiamento. A primeira reunião foi em 19/10/2014 em Nairobi, no Quênia.²³

A teoria de Harvey (2014): “Poderíamos desligar o capitalismo desligando as cidades. Se as cidades não funcionam, o capitalismo não funciona”.

David Harvey afirma no livro *Cidades Rebeldes* (2014) que o papel da propriedade e da terra foram muito importantes na acumulação de capital, assim como o uso do capital excedente foi o impulso para construir as cidades e a construção de grandes projetos urbanos.

A urbanização tem um grande papel na acumulação de capital e por esta razão a urbanização deve ser vista sob uma perspectiva de como gerenciar o conflito de classes. E a pergunta que persiste é: “Por que não paramos de falar sobre a produção de coisas e começamos a falar sobre a produção de cidades? ”

Principalmente quando no início deste século, se tem em vista que a cidade seja um dos grandes locais de conflitos de classe, conflitos que questionam a forma como ela é produzida e reproduzida, sobre a produção pré-produção dos espaços públicos urbanos e sua mobilidade.

A crítica de Harvey faz todo sentido ser citada neste trabalho, objetivando o diagnóstico e interpretação da realidade que vivemos, identificando os fatos e suas origens, porém não é, necessariamente preciso, que se adote como solução uma cidade socialista. O item anterior apresenta algumas das muitas formas alternativas, e exitosas para resolver as questões locais das cidades, principalmente no quesito sustentabilidade ambiental do planeta.

Isso ficou muito visível no peso que teve o 11 de setembro, quando Nova Iorque parou, não era possível ir para o centro, atravessar as pontes, não era possível mover-se. Três dias depois, certamente as pessoas perceberam fortemente que, se isso continuasse, o capitalismo es-

23 . FONTE <http://blogs.worldbank.org/sustainablecities/> (visitada em maio de 2013)

taria acabado. Então o prefeito anunciou: “pegue seu cartão de crédito, vá fazer compras, vá para a Broadway, comece a fazer coisas, temos de manter a cidade em movimento, ou começaremos a fechá-las.” Foi um momento muito tenso na maior cidade dos EUA.

A teoria de Harvey fica demonstrada pelo interesse do Banco Mundial pelas cidades no limiar deste século XXI, e o interesse do grande capital em investir no planejamento das cidades como um produto, se justifica dentro da lógica capitalista – a cidade é a pedra fundamental do capitalismo.

O capitalismo trata a cidade porque ela está dentro de sua lógica, mas existem outras lógicas que validam repensar as cidades em que vivemos e pelas quais vivemos, como por exemplo: melhorar a qualidade de vida urbana com o foco no bem comum, dando acessibilidade a todos e inclusão social. É o exemplo pretendido pelo Programa utilizado no estado do Paraná, desde 2005, “Cidades Inovadoras 2030”. Então é possível fazer, algo não necessariamente do mesmo modo ou pelas mesmas razões pelas quais foi feito, mas vemos o resultado de quando isso é feito.

1.6. Programa Cidades Sustentáveis - Rede Nossa São Paulo

O programa cidades sustentáveis (PCS)²⁴ da Rede Nossa São Paulo, Rede Social Brasileira por Cidades Justas e Sustentáveis e do Instituto Ethos, é importante iniciativa local em busca de cidades mais sustentáveis.

Segundo dados da Organizações das Nações Unidas (ONU), entre 2007 e 2050, o número de habitantes nas cidades do planeta terá um aumento de 3,1 bilhões de pessoas. Esta migração trará consigo uma carga cada vez maior sobre a infraestrutura, os serviços governamentais, os recursos naturais, o clima e muitos outros aspectos fundamentais para a qualidade de vida nas áreas urbanas, uma das taxas mais elevadas na região.

70
24 . <http://www.cidadessustentaveis.org.br/institucional>

Na América Latina, 75% da população vive em áreas urbanas, o que, em números absolutos, se traduz em 375 milhões dos 500 milhões de habitantes da região. Deste total, 120 milhões vivem abaixo da linha de pobreza. Muitos desafios enfrentados hoje pela América Latina irão se repetir, em escala ainda maior, na África e na Ásia nos próximos anos. É possível que as soluções latino-americanas aplicadas para enfrentar tais desafios possam ser reproduzidas. O índice de urbanização brasileira foi o maior em toda a América Latina, entre 1970 e 2010. Hoje 86,53% da população brasileira é urbana!

O Brasil, nas últimas décadas, apresentou alta taxa de crescimento populacional e sofreu processo de urbanização acelerada, principalmente a partir dos anos 60 do século XX. A quantidade de cidades criadas se multiplicou e já chegou ao universo de mais de cinco mil prefeituras em todo o País, sendo a maior parte delas criadas nos últimos 30 anos.

Neste cenário, cada vez mais aumenta a consciência de que não é possível à humanidade permanecer com o atual modelo de desenvolvimento. Temos de criar a transição para um desenvolvimento sustentável, que integre as dimensões social, ambiental e ética, baseado em uma economia que seja includente, verde e responsável.

Não há melhor lugar para exercitar essa agenda do que os centros urbanos. É nas cidades que ocorre o consumo da quase totalidade dos produtos e serviços que utilizam materiais e recursos provenientes do meio ambiente. A desigualdade nas cidades está na origem de todos os problemas que afetam a qualidade de vida da população. Implementar ações para diminuir a desigualdade e ocupar todo o território com equipamentos e serviços públicos de qualidade, deve ser a prioridade da sociedade e dos gestores.

E é justamente neste contexto, para sair da teoria à prática, que foi criado no Brasil o “Programa Cidades Sustentáveis (PCS)”, que reúne uma série de ferramentas, inclusive indicadores, que vão contribuir para que governos e sociedade civil promovam o desenvolvimento sustentável nos municípios brasileiros.

Uma realização da Rede Nossa São Paulo²⁵, da Rede Social Brasileira por Cidades Justas²⁶ e Sustentáveis e do Instituto Ethos²⁷, o programa oferece uma plataforma que funciona como uma agenda para a sustentabilidade, incorporando de maneira integrada as dimensões social, ambiental, econômica, política e cultural e abordando as diferentes áreas da gestão pública em 12 eixos temáticos. A cada um deles estão associados indicadores, casos exemplares e referências nacionais e internacionais de excelência.

1. Melhor mobilidade, menos tráfego.
2. Ação Local para saúde.
3. Do local para o Global.
4. Governança.
5. Bens naturais comuns.
6. Equidade, justiça social e cultura de paz.
7. Gestão local para a sustentabilidade.
8. Planejamento e desenho urbano.
9. Cultura para a sustentabilidade.
10. Educação para a sustentabilidade e Qualidade de Vida.
11. Economia local dinâmica e sustentável.
12. Consumo responsável e opções de estilo de vida.

25 . <http://www.nossasaopaulo.org.br>

26 . <http://www.rededecidades.ning.com>

27 . <http://www.ethos.org.br>

É mais uma forma de criar um novo padrão de desenvolvimento baseado em sustentabilidade, nova relação dos cidadãos com a política, os candidatos assumindo compromissos concretos e os cidadãos acompanhando os resultados desses compromissos. Um novo desenho institucional de desenvolvimento para as cidades brasileiras.

No capítulo a seguir todo o histórico das Operações Urbanas em São Paulo, um tipo específico de parcerias público privadas com objetivo de construir a cidade.

Figura 13 – Programa Cidades Sustentáveis. ►
Fonte: www.cidadessustentaveis.org.br.

Figura 14 – Abertura de Capítulo

capí
tu

2

capítulo

Planejamento urbano em São Paulo e as Operações Urbanas Faria Lima

2

2.1. Planejamento Urbano em São Paulo e as parcerias Público Privadas – Conceito

As Operações Urbanas são instrumentos de planejamento urbano que vem sendo muito utilizadas pelo poder público desde a última década do século passado, em São Paulo e em todo o país, com certas ressalvas, quanto a sua eficácia. O instrumento incide em várias áreas da cidade, simultaneamente, tanto em áreas valorizadas pelo mercado imobiliário quanto em outras áreas subutilizadas, áreas de evasão, áreas degradadas, mas com alguma infraestrutura aproveitável.

Este instrumento permite à administração pública municipal estabelecer parcerias com o setor privado, tendo como base às legislações vigentes que regem a construção civil local, mediante a outorga onerosa de potencial construtivo adicional. Os recursos provenientes destas outorgas, ficam reservados no Banco do Brasil em conta exclusiva da Operação, separado dos cofres públicos, mas seu uso é determinado pelo poder público municipal mediante conselhos de gestão participativa.

A gestão dos recursos acumulados pela operação é feita por uma agência, de forma a cumprir o programa previsto em texto legal de cada operação. Foram duas as operações que incidiram na Avenida Brigadeiro Faria Lima. A primeira controlada pela EMURB, lei número 11.732 de 1995, Operação Urbana Faria Lima. A segunda controlada pela SP-Urbanismo passou a chamar Operação Urbana Consorciada Faria Lima, OUCFL, em 2004 até hoje em vigência.

A condição fundamental para a prefeitura dar início a uma Operação é que já exista no local uma razoável demanda por imóveis. Cada operação tem o seu perímetro de atuação pré-definido, o qual acumula os recursos provenientes das outorgas onerosas do setor privado (mercado imobiliário), e que deverão ser aplicadas obedecendo um programa pré-estabelecido de obras, que contemplam desde melhorias viárias, infraestruturais e habitação de interesse social, HIS, sempre do limite geográfico das mesmas.

Explica o jurista José Afonso Silva (1995) que o planejamento urbano não é uma imposição dos governantes, é uma previsão constitucional e uma provisão legal, especialmente em municípios com mais de 20 mil habitantes, caso de São Paulo.

A previsão Constitucional para as Operações Urbanas repousa sobre a Constituição Federal de 1988, Carta Magna do país, em seu artigo 21, onde fica estabelecido como competência única da União instituir diretrizes gerais para desenvolvimento urbano no país e estabelecer normas gerais de direito urbanístico, por meio de leis federais.

A partir desta previsão, o instrumento foi provisionando as instâncias inferiores – estadual e municipal – com planos diretores, planos diretores estratégicos, leis orgânicas dos municípios, planos diretores municipais, leis de zoneamento e outros.

O Plano Diretor da gestão Luiza Erundina, em 1991, foi o primeiro, em São Paulo, a delimitar o perímetro das quatro Operações Urbanas: Anhangabaú, Água Branca, Águas Espreiadas e Paraisópolis. A Operação Urbana Faria Lima foi incorporada posteriormente, a partir de proposta da iniciativa privada, do arquiteto Júlio Neves, em entendimento com a gestão Paulo Maluf.

Cada Operação é uma Lei, com prazo de vigência predeterminado e consiste em: (1-) a descrição exata de seu perímetro circunscrevendo as ruas que o compõem (e subperímetro ou setores); (2-) objetivos a serem atingidos e diretrizes; (3-) Meios e recursos; (4-) Programa de investimentos em obras e desapropriações; (5-) incentivos e as contrapartidas; (6-) Gestão da Operação (7-) Disposições transitórias. (Texto de Lei – 11.732/95)

O cenário econômico dos anos 90, se apresentava favorável à aceitação deste tipo de estratégia, devido à escassez de recursos dos cofres públicos, e forte pressão do mercado imobiliário para melhoras urbanísticas em ambientes propícios para investimentos privados.

A origem da OUFL, 1995, foi condicionada ao prolongamento da Avenida de mesmo nome, iniciada na segunda gestão do prefeito Paulo Maluf (...), que passava por bairros residenciais de alta renda – Pinheiros, Jardim Europa, Jardim Paulista, Jardim América, Vila Olímpia, Vila Nova Conceição e Itaim Bibi - circunscrevendo um perímetro de 650 hectares na zona sudoeste da cidade, dentro dos quais seria praticável para os investidores obterem concessões na legislação urbanística ou exceder o potencial construtivo permitido, mediante outorga onerosa, por meio de certificados conhecidos como CEPACs “Certificados de Potencial Adicional de Construção”, que seis anos depois, em 2001, seria incorporada à Lei Federal 10. 257, Estatuto da Cidade, valendo para o Brasil todo.

Esta lei federal, conhecida como estatuto da Cidade, foi uma grande conquista democrática, acompanhado de uma série de instrumentos no âmbito Federal, Estadual e Municipal. O seu principal instrumento de política pública municipal, foi o Plano Diretor, passou a ser obrigatório aos municípios com mais de 20 mil habitantes (artigos 182 e 183) e este novo modelo diferenciava-se dos anteriores, produzidos em gabinetes que prometiam soluções para tudo, mas tinham mãos atadas para realizá-las, devido à falta de instrumentos legais e recursos que viabilizassem a implementação do modelo idealizado proposto.²⁸

Este novo conceito de Plano diretor, permitiu que a cidade fosse produzida por múltiplos agentes que devem ter sua ação coordenada, a partir do pacto firmado com a população, para construir uma cidade que corresponda ao interesse público dos cidadãos. As diretrizes

28 . Guia para Implementação pelos municípios e cidadãos - O Estatuto da Cidade - Caixa Econômica Federal, Brasília, 2001.

◀ Figura 15 – Enche
1929. Disponível e
com/pin/52896191
27 jul. 2016.

◀ Figura 15 – Enchente na Rua Iguatemi em 1929. Disponível em < <https://br.pinterest.com/pin/528961918709065171/>>. Acesso em 27 jul. 2016.

por ele impostas incluem participação da população, de associações representativas dos diversos segmentos econômicos e sociais; tanto no processo de votação como na implementação e gestão das decisões do plano. Dentre os instrumentos previstos no Estatuto da Cidade estão as Operações Urbanas Consorciadas, como será denominada a OUFL a partir de 2004, quando foi designada como OUCFL.

Na OUFL, em 1995, os projetos de edificações eram aprovados caso a caso, depois submetidos ao CNLU - Comissão Normativa de Legislação Urbanística, fiscalizados pela SEMPLA - Secretaria Municipal de Planejamento e EMURB - Empresa Municipal de Urbanismo. As condições impostas para conseguir tais benefícios eram: desde que este potencial adicional fosse pago à PMSP sob a forma de “outorga onerosa”, desde que não ultrapasse o Estoque de metros quadrados pré-determinado pelos técnicos. A contagem da venda de CEPACs até o ano de 2016 foi em torno de 2,2 bilhões de reais, os quais foram aplicados em obras de melhoria e habitação de interesse social dentro do perímetro da OUFL.

Cada Operação em São Paulo tinha um estoque específico que controlava o limite total de metros quadrados adicionais a serem construídos. A OUFL, por exemplo, em 1995, oferecia 2,5 milhões de metros quadrados para outorga onerosa. Pode-se concluir, pela observação, que o estoque é o responsável pelo controle do adensamento, e o cálculo de seu limite. Segundo o que foi divulgado pelos órgãos públicos, este teria sido feito em função do limite das infraestruturas físicas já existentes (redes de abastecimento, iluminação, calçadas...) e também em função do impacto viário que as novas edificações causariam ao meio ambiente. Portanto o estoque não poderia ser ampliado.

À medida que os metros quadrados do estoque vão sendo consumidos, acumulam-se os recursos financeiros provenientes de outorga, que ficam reservados em um Fundo de Urbanização, vinculado exclusivamente a uma conta corrente no Banco do Brasil, fiscalizada pela SEMPLA, separada dos cofres públicos.

A partir de 2006, os recursos auferidos a partir das propostas de participação na Operação Urbana Consorciada Faria Lima, incluindo outorga e CEPACs, foram investidos, nas principais intervenções, tais como: construção dos túneis jornalista Fernando Vieira de Mello e Max Feffer; prolongamento da Avenida Hélio Pellegrino; implantação de avenida duplicada no eixo formado pela Rua Funchal e Rua Haroldo Veloso; reconversão urbana do Largo da Batata/ Terminal Capri (Fase 1); e, habitações de interesse social.

A primeira Lei foi a Lei 11.732/1995 da Operação Urbana Faria Lima

Já a segunda Lei nº 13.769, de 26 de janeiro de 2004, que a substituiu e foi seguida pelas seguintes leis:

- Lei nº 13.871, de 8 de julho de 2004;
- Lei n.º 15.519, de 29 de dezembro de 2011;
- Lei n.º 16.242, de 31 de julho de 2015;
- Decreto n.º 45.726, de 21 de fevereiro de 2005;
- Decreto n.º 45.817, de 04 de abril de 2005;
- Decreto n.º 53.094 de 19 de abril de 2012;
- Decreto n.º 56.301, de 31 de julho de 2015;
- Portaria 143, de 8 de maio de 2013;
- Portaria 074, de 2 de novembro de 2012;
- Projeto de Lei Santo Amaro.

Se retomarmos a história do bairro de Pinheiros, verifica-se que ele tinha aparência colonial até a metade do século 20 e com a ocupação da várzea do Rio Pinheiros, na década de 1920 se fixou a vocação que daria nome ao seu largo: agricultores do interior vendiam ali seus produtos.

Um dos mais tradicionais pontos de venda era o da Cooperativa Agrícola de Cotia (CAC), repleta de descendentes de japoneses. A chegada do Mercado Municipal de Pinheiros incentivou ainda mais a já instalada atividade atacadista da região, hoje conhecido como Largo da Batata. Distante dali uns dez quarteirões seria inaugurado em 1966, Shopping Iguatemi, empreendimento de Alfredo Matias, que veio a tornar-se um ícone de compras dos bairros de elite a seu redor: Jardim América (1910), Jardim Europa, rua Augusta, Jardim Paulista, av. Cidade Jardim, rua Iguatemi (1930).

A primeira intervenção na avenida foi a ampliação da rua Iguatemi, até o largo da Batata, pelo prefeito Faria Lima, em 1968, a qual foi terminada na primeira gestão de Paulo Maluf. A segunda intervenção foi aquela que deu origem a Operação Urbana Faria Lima, desde a Avenida Cidade Jardim, até a Avenida dos Bandeirantes, pelo prefeito Paulo Maluf, em sua segunda gestão, 1995.

A obra de ampliação da Avenida Brigadeiro Faria Lima, se tornou um eixo viário situado paralelamente à Avenida Marginal Direita do Rio Pinheiros, que assumiu a posição de perimetral em relação ao sistema viário radio concêntrico da cidade, podendo ser esta a sua justificativa técnica: desafogar a área central do sistema. Para tanto era planejado que ela atravessasse os bairros de alta renda da zona sudoeste e se ampliasse no “Boulevard Sul” na altura da Vila Olímpia, desencadeando uma supervalorização dos terrenos – o “boom” imobiliário dos bairros do Itaim Bibi e Vila Olímpia nos anos 80 e 90.

A estratégia econômica da OUFL teve início com investimento de 150 milhões de dólares pelo prefeito Paulo Maluf, na sua segunda gestão, aprovado pela Câmara dos Vereadores - sendo 120 milhões para pagar as desapropriações e 30 milhões para a obra de ampliação da avenida - com 4,6 km de extensão, custando US\$32.608,00 por metro quadrado (valor 1995), (MOREIRA, 1998). O poder público correu o risco de investir na avenida, porém, assim que começou a funcionar a venda de potencial adicional via CEPACs, o dinheiro acumulado retornou à prefeitura em um prazo de dois anos.

Antes da Operação Urbana Faria Lima se instalar, é preciso dizer que a zona sul da cidade já era privilegiada com muitos equipamentos urbanos: viadutos, pontes, avenidas, clubes, parques, túneis. A Qualidade de Vida Urbana já era elevada, se comparada com outras regiões de São Paulo.

2.2. Normativas das Operações Urbanas Faria Lima (1995 e 2004)

Sendo a obra o fator desencadeante da Operação Urbana, podemos dizer que no caso Faria Lima a construção serviu para consolidar um “fato consumado”, ou seja: as desapropriações avançavam enquanto iam sendo minadas as bases dos movimentos populares contrários. A aprovação da Operação Urbana Faria Lima na Câmara Municipal teve aprovação por unanimidade dos votos, o que deu muito credibilidade ao prefeito Maluf juntos aos investidores. Quanto à remoção das favelas há muitas ressalvas, como lembra Mariana Fix (2001). Um ano depois o dinheiro gasto com a construção da Avenida voltou aos cofres públicos, por meio da outorga onerosa que aumentou os C.A.s (coeficientes de aproveitamento) e modificou a maneira de ocupar o espaço em uma área caracterizada originalmente por construções de baixa densidade.

A primeira Operação Urbana Faria Lima, criada pela Lei nº 11.732/95, teve como objetivos iniciais, conforme o texto de Lei, a implantação de melhoramentos viários na Avenida de mesmo nome, obras, equipamentos e áreas públicas, dentro do perímetro da Operação. Também objetivou a melhoria da qualidade de vida dos moradores, por meio da valorização da paisagem urbana, da infraestrutura e da qualidade ambiental. E mais, pretendeu incentivar o melhor aproveitamento dos terrenos, estimular o adensamento em decorrência da infraestrutura futura.

O perímetro da Operação Urbana Faria Lima foi dividido em áreas diretamente beneficiadas, lindeiras à nova avenida e áreas indiretamente beneficiadas, áreas interiorizadas restantes. O limite total de estoque adicional de construção definido pela lei foi de 2,25 milhões de metros quadrados, sendo 1 milhão de metros quadrados nas áreas diretas, e 1,25 milhões de metros quadrados nas áreas indiretamente beneficiadas.

No ano de 1995, em sessão da Câmara de Vereadores de São Paulo ocorrida no dia 7 de março, foi decretada a primeira das leis da Operação Urbana Faria Lima, intitulada Operação Urbana Faria Lima. Paulo Maluf, prefeito de São Paulo, usando das suas atribuições legais decretou e promulgou a lei nº 11.732 em 14 de março de 1995.

Do texto legal depreende-se que a mesma veio estabelecer o programa de melhorias para a área de influência direta e indireta, definida em função da interligação da Avenida Brigadeiro Faria Lima com a Avenida Pedroso de Moraes e com as Avenidas: Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Engenheiro Luis Carlos Berrini e Cidade Jardim; cria incentivos e instrumentos para a sua implantação e das outras providências.

Abaixo serão transcritos trechos principais da Lei 11 732, como referencias básicas para a definição exata de seu perímetro, seus objetivos, programas e incentivos.

Art. 1º Fica aprovada a Operação Urbana Faria Lima, compreendendo um conjunto integrado de intervenções coordenadas pela prefeitura. Por intermédio da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, com a participação dos proprietários, moradores, usuários e investidores em geral, visando a melhoria e a valorização ambiental da área de influência definida em função da implantação do sistema viário de interligação da Avenida Brigadeiro Faria Lima e a Avenida Pedroso de Moraes e com as Avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pelegrino, dos Bandeirantes, Engenheiros Luis Carlos Berrini e Cidade Jardim.

Parágrafo 1º A área objeto da Operação Urbana Faria Lima é a contida e delimitada pelo perímetro assinalado na planta nº 00-3B-0010-A, que deverá integrar o arquivo da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, constante do Anexo 1 desta Lei, descrito a seguir.

Começa no ponto situado na Avenida Cidade Jardim distante 50,00 (cinquenta) metros de sua confluência com a Avenida Brigadeiro Faria Lima, segue em linha paralela à Avenida Brigadeiro Faria Lima até a Rua Henrique Monteiro, Rua Bianchi Bertoldi, Rua Artur de Azevedo, Rua Cunha Gago, Rua Padre Garcia Velho.

Avenida Pedroso de Moraes, Avenida Professor Frederico Hermann Junior, Avenida das Nações Unidas, Ponte Eusébio Matoso, Rua Gerivativa, Rua Magalhães de Castro, Rua Desembargador Armando Fairbanks, Avenida Valdemar Ferreira, Praça Jorge de Lima, Avenida Eusébio Matoso, Rua Bento Frias, Rua Henrique da Cunha, Ponte Eusébio Matoso, Avenida das Nações Unidas, Rua Hungria, Avenida das Nações Unidas, Avenida dos Bandeirantes, Rua do Cabo Verdes, Avenida Santo Amaro, Avenida Grauna, Rua Pintassilgo, Rua Inajoraba, Avenida Jacutinga, Rua Tuim, Avenida Lavandisca, Rua Inhambu, Avenida Ministro Gabriel de Resende Passos, Rua Canário, Avenida República do Líbano, Avenida IV Centenário, Rua Vasco Crevatin, Rua Diogo Jácome, Rua Balthazar da Veiga, Rua Escobar Ortiz, Rua Afonso Brás, Rua Barra do Peixe, Rua Guararu, Rua Paula Ferreira, Rua Valois de Castro, Rua Marcos Lopes, Rua Monte Aprazível, Rua Natividade, Avenida Santo Amaro, Rua Tenente Negrão, Rua Doutor Renato Paes de Barros, Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, Rua Leopoldo Couto de Magalhães Junior, Rua Clodomiro Amazonas, Rua Joaquim Floriano, Rua Iguatemi, Avenida Brigadeiro Faria Lima, Avenida Cidade Jardim, até o ponto inicial.

Parágrafo 2º Para os efeitos da presente Operação Urbana, ficam excluídas da área descrita no parágrafo anterior as zonas Z8-AV8 – Esporte Clube Pinheiros

e Z8-AV8 – Associação Atlética a Hebraica e a parte da Zona de uso Z1-013, contida entre a faixa de 50,00 (cinquenta) metros lindeira à Avenida Brigadeiro Faria Lima e a faixa de 50,00 (cinquenta) metros lindeira à Rua Hungria, entre a Rua Doutor Alberto Cardoso de Mello Neto e a Avenida Rebouças.

Parágrafo 3º Para os efeitos da presente Operação Urbana, fica excluída da área descrita no s 1º deste artigo, a parte remanescente da Zona de uso Z9-022 não contida na faixa de 90,00 (noventa) metros de profundidade contatos a partir de seu alinhamento, lindeira a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, e situada entre as Ruas Clodomiro Amazonas e Ramos Batista.

Parágrafo 4º Para os efeitos da presente Operação Urbana, os lotes parcialmente contidos nas faixas lindeiras à Rua Hungria e ao Corredor Z8-CR3 da Avenida Faria Lima serão considerados como integrantes da mesma.

Art. 2º para os efeitos da Operação Urbana Faria Lima, considera-se potencial adicional de construção a área de construção computável passível de ser acrescida à permitida pela legislação vigente e que poderá ser outorgada nos termos desta Lei.

Parágrafo único: Fica assegurada aos proprietários de imóveis contidos no perímetro referido no artigo 1º a opção de utilizar os benefícios concedidos nos termos da Lei, ou as disposições da legislação vigente.

Art. 3º Para os efeitos da aplicação desta Lei, as áreas contidas no perímetro referido em seu artigo 1º ficam classificados em 2 (duas) categorias:

I – Áreas diretamente beneficiadas. II – Áreas indiretamente beneficiadas.

Parágrafo 1º Áreas diretamente beneficiadas são as localizadas em hachuras e contidas nos subperímetros assinalados no mapa 1, conforme segue:
Subperímetro 1 – Pinheiros / Subperímetro 2 – Itaim / Subperímetro 3 – Vila Olímpia / Subperímetro 4 – Vila Funchal / Subperímetro 5 – Uberaba.

Parágrafo 2º Áreas indiretamente beneficiadas são as contidas no perímetro da Operação Urbana Faria Lima, mapa 1, e não incluídas nos subperímetros referidos no parágrafo anterior.

Objetivos e diretrizes

Art. 4º A Operação Urbana Faria Lima tem por objetivos:

I - Criar condições efetivas para que investidores e proprietários de imóveis beneficiados com a implantação dos melhoramentos mencionados a seguir forneçam os recursos necessários à sua viabilização, sem qualquer ônus para a municipalidade: – Melhoramentos ainda não implantados, constantes do plano aprovado pela Lei 7.104 / 1968, desde de a Avenida Pedroso de Moraes até a confluência da Rua Nova Cidade com a Avenida Hélio Pellegrino;
– Melhoramentos ainda não implantados, constantes do plano aprovado pela Lei 8.126 / 1974 e referente a interligação da Avenida Cidade Jardim com Avenida dos Bandeirantes
– Melhoramentos referentes a planos de integração e interligação do sistema viário, situados dentro do perímetro da Operação Urbana e constantes de

Leis em vigor;

– Obras, equipamentos públicos e áreas verdes contidas no perímetro da Operação Urbana.

II – Criar alternativas para que os proprietários de lote parcial ou totalmente atingido por melhoramento aprovados, possam receber o valor justo na indenização, à vista e previamente ainda que possam efetivamente participar da valorização decorrente da concretização da Operação Urbana.

III – Melhorar, na área objeto da Operação Urbana, a qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, inclusive de habitação subnormal, e de usuários, promovendo a valorização da paisagem urbana e a melhoria da infraestrutura e da qualidade ambiental;

IV – Incentivar o melhor aproveitamento dos imóveis, em particular dos não construídos e ou subutilizados;

V – Ampliar e articular os espaços de uso público, em particular os arborizados e destinados à circulação e bem estar dos pedestres.

Art.5º A Operação Urbana Faria Lima tem como diretrizes urbanísticas:

I – Complementação e integração do sistema viário existente na região com o macros sistema de circulação da Zona Sul, de forma a possibilitar a distribuição adequada dos novos fluxos de tráfego gerados quando da conclusão das obras da Ponte Bernardo Goldfarb, do Túnel sob o Rio Pinheiros, dos corredores de ônibus e, ainda, pela implantação dos projetos de transporte de massa, elaborados pelo Metro e pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, para atendimento dos usuários da região; parcialmente atendido – pontes, túneis, corredores e terminais;

II – abertura de espaços de uso público, compatíveis com a dinâmica de desenvolvimento da região, dimensionados de forma a possibilitar a criação de áreas de lazer e de circulação segura para pedestres e de vias que permitam a priorização do transporte coletivo sobre o individual;

III – criação de condições ambientais diferenciadas para os novos espaços públicos obtidos, mediante a implantação de arborização, mobiliário urbano e comunicação visual adequados;

IV – uso do solo das propriedades públicas ou privadas compatível com a conformação das novas quadras criadas pela implantação das melhorias viárias e de infraestrutura;

V – criação de condições para ampliação da oferta de habitações multifamiliares em áreas de melhor qualidade ambiental, de forma a possibilitar o atendimento do maior número de interessados;

VI – estímulo ao remembramento de lotes de uma mesma quadra e ao adensamento, sem prejuízo da qualidade ambiental, respeitando o coeficiente de aproveitamento máximo de 4 (quatro);

VII – interligação de quadras mediante o uso dos espaços aéreo e subterrâneo dos logradouros públicos;

VIII – incentivo a usos diferenciados nas áreas contidas no perímetro da OUFL com ocupação do pavimento térreo para fins comerciais até o máximo de 70% (setenta por cento) da área do lote;

IX – estímulo ao uso residencial em áreas específicas, com taxa de ocupação máxima de 50% (cinquenta por cento) na área do lote;

X – criação de áreas verdes, ciclovias e adoção de mecanismos que possibilitem a absorção e o escoamento das águas pluviais;

XI – construção de HIS - habitação de interesse social, em locais definidos pelos órgãos competentes da Municipalidade, destinada à venda financiada para a população favelada residente na área da Operação Urbana e na região de seu entorno;

XII – atendimento da população residente em área objeto de desapropriação, interessada em continuar morando na região, através do financiamento para aquisição de habitações multifamiliares já construídas ou que venham a ser construídas com recursos da OUFL;

XIII – ampliação das áreas de estacionamento destinadas aos usos comerciais e de serviços;

XIV – implantação da Avenida Parque, no trecho compreendido entre as Avenidas Pres. Juscelino Kubitschek e Hélio Pellegrino, com dispositivos de controle de acesso às vias transversais existentes e com a vedação de acesso aos imóveis lindeiros, entre as Ruas: Ministro Jesuíno Cardoso e Elvira Ferraz.

Em anexo incluímos a Lei completa para maiores informações:

CAPITULO III – MEIOS E RECURSOS

CAPITULO IV – PROGRAMA DE INVESTIMENTOS E DESAPROPRIAÇÕES

CAPITULO V - INCENTIVOS E CONTRAPARTIDAS

CAPITULO VI - GESTÃO DA OPERAÇÃO

CAPITULO VII – DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Anexo II – Decreto 35 373 de 1995 (regulamenta os dispositivos da Lei 11 732/95, que aprova a OUFL)

Anexo III - PROGRAMA DE INVESTIMENTO DA OPERAÇÃO URBANA FARIA LIMA (MOREIRA, 1998)

Resultado prático da primeira Operação Urbana Faria Lima Berrini – Lei 11.732/95 em 2016 - Fonte 28ª reunião grupo gestor da SP Urbanismo.

- 2,5 – milhões de metros quadrados de ESTOQUE pela Lei 11.732 de 1995
- 228 – Propostas Protocoladas pela Lei 11.732/95
- 163– Propostas Aprovadas pela Lei 11.732/95
- 1.072.316,88 m² – Estoque consumido pelas propostas
– restaram 1 427 684 m²
- R\$ 309.208.208, 61 (atual 2016) – Valor da outorga onerosa depositado

2.2.2. Operação Urbana Consorciada Faria Lima - Lei 13 769 de 26 janeiro 2004

“MARTA SUPPLY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de dezembro de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei. ” (Fonte Estatuto da Cidade).

Texto da lei nº 13.769 de 26 janeiro 2004 – Operação Urbana Consorciada Faria Lima (Projeto de Lei nº 493/03, do Executivo, aprovado na forma do Substitutivo do Legislativo)

Altera a Lei nº 11.732, de 14 de março de 1995, que estabelece programa de melhoria para a área de influência definida em função da interligação da Avenida Brigadeiro Faria Lima

Mapa 2 – Subperímetro da Operação Urbana Consorciada Faria Lima - Lei 13.769/04. Fonte: SP-URBAN. O mapa de gestão da Operação Urbana Consorciada Faria Lima, Lei nº 13.769/2004, de março de 1995, prevê melhorias para a área e a função da interligação da Faria Lima com os setores vizinhos e com as Áreas de Interesse Especial Kubitschek, Hédio Pelegriño, Setor Olimpíadas, Eng. Luís Carlos de Almeida, adequando-a à Lei nº 13.769/2004, de julho de 2001.

Mapa 2 – Subperímetro da Operação Urbana Consorciada Faria Lima – Lei: 13.769/04 – Fonte: SP-URBANISMO – 1ª Reunião do Grupo de gestão da OUCFL (Texto original). “Esta Lei nº 13.769/2004 altera a Lei nº 11.732, de 14 de março de 1995, que estabelece programa de melhorias para a área de influência definida em função da interligação da Avenida Brigadeiro Faria Lima com a Avenida Pedroso de Moraes e com as Avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Eng. Luis Carlos Berrini e Cidade Jardim, adequando-a à Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

com a Avenida Pedroso de Moraes e com a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Eng.º Luis Carlos Berrini e Cidade Jardim, adequando-a à Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (estatuto da cidade).

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de dezembro de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

CONCEITUAÇÃO

Art. 1º Fica aprovada a Operação Urbana Consorciada Faria Lima, compreendendo um conjunto integrado de intervenções coordenadas pela Prefeitura, por intermédio da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, com a participação dos proprietários, moradores, usuários e investidores em geral, visando a melhoria e a valorização ambiental da área de influência definida em função da implantação do sistema viário de interligação da Avenida Brigadeiro Faria Lima e a Avenida Pedroso de Moraes e com as Avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Eng.º Luis Carlos Berrini e Cidade Jardim.

S 1º - A área objeto da Operação Urbana Faria Lima é a contida e delimitada pelo perímetro assinalado na planta nº FL017B001 que deverá integrar o arquivo da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, constante do

Anexo 1 desta lei, descrito a seguir: começa no ponto situado na Avenida Cidade Jardim distante 50,00 (cinquenta) metros de sua confluência com a Avenida Brigadeiro Faria Lima, segue em linha paralela à Avenida Brigadeiro Faria Lima até a Rua Henrique Monteiro, Rua Henrique Monteiro, Rua Bianchi Bertoldi, Rua Arthur de Azevedo, Rua Cunha Fago, Rua Padre Garcia Velho, Avenida Pedroso de Moraes, Avenida Professor Frederico Hermann Junior, Avenida das Nações Unidas, Ponte Eusébio Matoso, Rua Gerivativa, Rua Magalhães de Castro, Rua Desembargador Armando Fairbanks, Avenida Valdemar Ferreira, Praça Jorge de Lima, Avenida Euzébio Matoso, Rua Bento Frias, Rua Henrique da Cunha, Ponte Eusébio Matoso, Avenida das Nações Unidas, Rua Hungria, Avenida das Nações Unidas, Avenida dos Bandeirantes, Rua do Cabo Verde, Avenida Santo Amaro, Avenida Graúna, Rua Pintassilgo, Rua Indiaroba, Avenida Jacutinga, Rua Tuim, Avenida Lavandisca, Rua Inhambu, Avenida Ministro Gabriel de Resende Passos, Rua Canário, Avenida República do Líbano, Avenida IV Centenário, Rua Vasco Crevatin, Rua Diogo Jácome, Rua Balthazar da Veiga, Rua Escobar Ortiz, Rua Afonso Brás, Rua Barra do Peixe, Rua Gararu, Rua Coronel Artur Paula Ferreira, Rua Valois de Castro, Rua Marcos Lopes, Rua Monte Aprazível, Rua Natividade, Avenida Santo Amaro, Rua Tenente Negrão, Rua Dr. Renato Paes de Barros, Avenida Juscelino Kubitschek, Rua Leopoldo Couto de Magalhães Junior, Rua Clodomiro Amazonas, Rua Joaquim Floriano, Rua Iguatemi, Avenida Brigadeiro Faria Lima, Avenida Cidade Jardim, até o ponto inicial.

S 2º - Para os efeitos da presente Operação Urbana, ficam excluídas da área descrita no parágrafo anterior as zonas Z8-AV8 – Esporte Clube Pinheiros e Z8-AV8 – Associação Atlética “A Hebraica” e a parte da zona de uso Z1-013, contida entre a faixa de 50,00 (cinquenta) metros lindeira à Avenida Brigadeiro Faria Lima e a faixa de 50,00 (cinquenta) metros, lindeira à Rua Hungria, entre a Rua Dr. Alberto Cardoso de Mello Neto e a Avenida Rebouças.

S 3º – Para os efeitos da presente Operação Urbana, os lotes parcialmente contidos nas faixas lindeiras à Rua Hungria e ao corredor Z8-CR3 da Avenida Brigadeiro Faria Lima serão considerados como integrantes da mesma.

S 4º – Para os efeitos da presente Operação Urbana Consorciada, fica excluída da área descrita no parágrafo primeiro deste artigo, a parte remanescente da zona de uso Z9-022 não contida na faixa de 90,00 (noventa) metros de profundidade contados a partir de seu alinhamento, lindeira à Av. Presidente Juscelino Kubitschek, e situada entre as Ruas Clodomiro Amazonas e Ramos Batista.

Art. 2º – Para os efeitos da Operação Urbana Faria Lima, considera-se potencial adicional de construção a área de construção computável passível de ser acrescida à permitida pela legislação vigente e que poderá ser outorgada nos termos da lei.

S 1º Para os efeitos da Operação Urbana Faria Lima considera-se modificação de uso a possibilidade de se obter, mediante contrapartida, a alteração de usos

não conformes com a legislação vigente na data da promulgação desta lei e que passam a ser admitidas conforme condições estabelecidas nos termos desta Operação Urbana.

S 2º – Para os efeitos desta lei consideram-se parâmetros urbanísticos, a Taxa de Ocupação e o Gabarito da edificação.

S 3º – Fica assegurada aos proprietários de imóveis contidos no perímetro referido em seu artigo 1º a opção de utilizar os benefícios concedidos nos termos desta lei, ou as disposições da legislação vigente na data de entrada do pedido.

Art. 3º – Com o objeto de tratar de forma diferenciada as desigualdades existentes na região e privilegiando as funções urbanas relacionadas com a distribuição especial da população, das atividades econômicas e sociais, da oferta de infraestrutura e de serviços urbanos, são criados os seguintes setores:

I – Setor 1 Pinheiros: Inicia-se no cruzamento da Avenida Eusébio Matoso e Avenida Rebouças com a Av. Brigadeiro Faria Lima, segue em linha paralela à Avenida Brigadeiro Faria Lima até a Rua Henrique Monteiro, Rua Henrique Monteiro, Rua Bianchi Bertoli, Rua Artur de Azevedo, Rua Cunha Gago, Rua Padre Garcia Velho, Avenida Pedroso de Moraes, Avenida Professor Frederico Hermann Júnior, Ponte Eusébio Matoso, Rua Gerivativa, Rua Magalhães de Castro, Rua Desembargador Armando Fairbanks, Avenida Valdemar Ferreira, Praça Jorge de Lima, Avenida Eusébio Matoso, Rua Bento Frias, Rua Henrique da Cunha, Ponte Eusébio Matoso, Avenida Eusébio Matoso até o ponto inicial.

II – Setor 2 Faria Lima: inicia-se no cruzamento da Avenida Eusébio Matoso com a Avenida Nações Unidas, segue em linha paralela à Avenida das Nações Unidas, Rua Hungria, Avenida das Nações Unidas, Av. Presidente Juscelino Kubitschek, Av. Brigadeiro Faria Lima, Av. Eusébio Matoso até o ponto inicial.

III – Setor 3 Hélio Pellegrino: inicia-se no cruzamento da Avenida dos Bandeirantes com a Rua Cabo Verde, Segue pela Rua Cabo Verde, Avenida Santo Amaro, Avenida Graúna, Rua Pintassilgo, Rua Indiaroba, Avenida Jacutinga, Rua Tuim, Avenida Lavandisca, Rua Inhambu, Avenida Ministro Gabriel de Resende Passos, Rua Canário, Avenida República do Líbano, Avenida IV Centenário, Rua Vasco Crevatin, Rua Diogo Jácome, Rua Balthazar da Veiga, Rua Escobar Ortiz, Rua Afonso Brás, Rua Barra do Peixe, Rua Guararu, Rua Paula Ferreira, Rua Valois de Castro, Rua Marcos Lopes, Rua Monte Aprazível, Rua Natividade, Avenida Santo Amaro, Rua Tenente Negrão, Rua Dr. Renato Paes de Barros, Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, Rua Leopoldo Couto de Magalhães Junior, Rua Clodomiro Amazonas, Rua Joaquim Floriano, Rua Iguatemi, Avenida Brigadeiro Faria Lima, Av. Presidente Juscelino Kubitschek, Rua Clodomiro Amazonas, Rua Comendador Miguel Calfat, Rua Professor Atílio Innocenti, Rua Fiandeiras, Rua Nova Cidade, Rua Alvorada, Rua Dr. Manoel da Rocha, Avenida dos Bandeirantes até o ponto inicial.

IV – Setor 4 Olimpíadas: inicia-se no cruzamento da Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, com a Avenida das Nações Unidas, segue em linha paralela com a Avenida das Nações Unidas, Avenida dos Bandeirantes, Rua Dr. Manoel da Rocha, Rua Alvorada, Rua Nova Cidade, Rua Fiandeiras, Rua Professor

Atílio Innocenti, Rua Comendador Miguel Calfat, Rua Clodomiro Amazonas, Avenida Juscelino Kubitschek até o ponto inicial.

CAPÍTULO II

OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art. 4º – A Operação Urbana Consorciada Faria Lima tem por objetivos específicos:

I – Criar condições efetivas para que os investidores e proprietários de imóveis beneficiados com a implantação dos melhoramentos mencionados a seguir forneçam os recursos necessários à sua viabilização, sem qualquer ônus para a municipalidade:

Melhoramentos ainda não implantados, constantes do plano aprovado pela Lei nº 7.104, de 3 de janeiro de 1968, desde a Avenida Pedroso de Moraes até a confluência da Rua Nova Cidade com a Avenida Hélio Pellegrino;

Melhoramentos ainda não implantados, constantes do plano aprovado pela Lei nº 8.126, de 27 de setembro de 1974, e referentes a interligação da Avenida Cidade Jardim com a Avenida dos Bandeirantes;

Melhoramentos referentes a planos de integração do sistema viário, situados dentro do perímetro da Operação Urbana e constantes de leis em vigor;

Obras, equipamentos públicos e áreas verdes contidas no perímetro da Operação Urbana;

II – Criar alternativas para que os proprietários de lote parcial ou totalmente atingidos por melhoramentos aprovados possam receber o valor justo de indenização,

à vista e previamente e, ainda, para que possam, efetivamente, participar da valorização decorrente da concretização da Operação Urbana;

III – melhorar, na área objeto da Operação Urbana, a qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, inclusive de habitação subnormal, e de usuários, promovendo a valorização da paisagem urbana e a melhoria da infraestrutura e da qualidade ambiental;

IV – Incentivar o melhor aproveitamento dos imóveis em particular dos não construídos ou subutilizados.

V – Ampliar e articular os espaços de uso público, em particular os arborizados e destinados a circulação e bem-estar dos pedestres.

Art. 5º a Operação Urbana Consorciada Faria Lima tem como diretrizes urbanísticas:

I – complementação e integração do sistema viário existente na região com o macro sistema da região da zona sul, de forma a possibilitar a distribuição adequada dos fluxos de tráfego gerados pela ponte Bernardo Goldfarb, pelo túnel sob o Rio Pinheiros, pelos corredores de ônibus e, ainda, pela implantação dos projetos de transportes de massa elaborados pelo Metrô e pela CPTM, para atendimento da região.

II – Abertura de espaços de uso público, compatíveis com a dinâmica de desenvolvimento da região, dimensionados de forma a possibilitar a criação de área de lazer e de circulação segura para pedestre e de vias que permitam a priorização do transporte coletivo sobre o individual.

III – criação de condições ambientais diferenciadas para os novos espaços públicos obtidos, mediante a implantação de arborização, mobiliário urbano e comunicação visual adequados.

IV – Criação de condições para ampliação da oferta de habitações multifamiliares

em área de melhor qualidade ambiental, de forma a possibilitar o atendimento do maior número de interessados.

VI – Estímulo ao remembramento de lotes de uma mesma quadra e ao adensamento, sem prejuízo da qualidade ambiental, respeitado o Coeficiente de Aproveitamento Máximo igual a quatro;

VII – interligação de quadras e de edificação, dentro de uma mesma quadra mediante o uso dos espaços, aéreo e subterrâneo, inclusive dos logradouros públicos.

VIII – incentivo ao uso diferenciados nas áreas contidas no perímetro da Operação Urbana com ocupação do pavimento térreo para fins comerciais até o máximo de 70% da área do lote;

IX – Incentivo ao uso residencial em áreas específicas, com taxa de ocupação máxima de 70% da área do lote.

X – Criação de áreas verdes, ciclovias e adoção de mecanismos que possibilitem a absorção e o escoamento das águas pluviais;

XI – provisão de Habitação de interesse social, melhoramentos e reurbanização em lotes definidos pelos órgãos competentes da municipalidade, destinada a população favelada residente na área da Operação Urbana e região do seu entorno;

XII – atendimento da população residente em áreas objeto de desapropriação, interessada em continuar morando na região, através do financiamento para aquisição de habitações multifamiliares já construídas ou que venham a ser construídas com recursos da Operação Urbana.

XIII – ampliação das áreas de estacionamento destinadas ao uso comercial e de serviços.

Parágrafo único: A provisão de habitação de interesse social poderá ser realizada por meio de soluções habitacionais que assegurem o reassentamento da popula-

ção favelada de que trata o inciso XI deste artigo através de:

- a) carta de credito;
- b) alienação de HIS;
- c) alienação de habitação do mercado popular (HMP);
- d) locação social;
- e) outras soluções mediante a aprovação do Conselho Municipal de Habitação;

CAPITULO III - MEIOS E RECURSOS

CAPITULO IV – PROGRAMA DE INVESTIMENTOS E DESAPROPRIAÇÕES

CAPITULO V - INCENTIVOS E CONTRAPARTIDAS

CAPITULO VI - GESTÃO DA OPERAÇÃO

CAPITULO VII – DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

ANEXO II – Decreto 35 373 de 1995 (regulamenta os dispositivos da Lei 11 732/95, que aprova a OUFL)

Dentre as mudanças fundamentais que esta Lei traz em relação à anterior, está a extinção de áreas diretamente e indiretamente beneficiadas, e sua substituição pela delimitação de setores e subsetores dentro do perímetro da operação, o que teve como objetivo oficial “tratar de forma diferenciada as desigualdades que resultaram da ação da lei anterior. ”

A nova Lei foi revisada várias vezes em atendimento às disposições normativas: (1-) do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10 257 de 2001); (2-) do Plano Diretor Estratégico (Lei Municipal nº 13 430 de 2002); (3-) da Comissão de Valores Mobiliários, CVM, vinculada ao Ministério da Fazenda e criada pela Lei Estadual nº 6385, em 1976, para atuar como normatizadora, disciplinar e fiscalizadora do mercado de títulos e ações.

Em atendimento à definição do Estatuto da Cidade, depois da primeira revisão, a

lei passou a ser denominada Operação Urbana Consorciada Faria Lima. Ainda dentro do seu escopo, as áreas diretamente e indiretamente beneficiadas foram extintas, dando origem a nova delimitação dos setores e subsetores dentro do perímetro da operação.

Alterações da OUFL para OUCFL

A segunda revisão da lei teve por objetivo principal a regulamentação dos CEPACs (Certificado de Emissão de Potencial Adicional Construtivo), uma inovação urbanística que influenciou o Estatuto da Cidade, a lei federal 10.257 de 10 de julho de 2001, e posteriormente foi adotado em todo o Brasil.

A modificação que esta segunda lei fez em relação a lei anterior, se refere aos procedimentos de análise e aprovação das propostas relativas a outorga onerosa, que foram antes discriminadas como área diretamente beneficiada e indiretamente beneficiada; passarão agora a ser distribuídas por todos os cinco setores, evitando assim as negociações caso a caso dos valores de contrapartida da outorga onerosa, origem de muitas irregularidades que constam do relatório da comissão parlamentar de inquérito da Operação Urbana Faria Lima.

Variou também o cálculo da quantidade de CEPACs necessária a obtenção das concessões em relação as áreas de construção adicional, alteração de gabarito máximo de altura, mudanças de uso e aumento de taxa de ocupação, passaram a ser feitos com base na tabela de alteração de equivalência dos CEPACs (anexo a lei 13.781), superando as vezes até o código de edificações.

Houveram também mudanças significativas com a operacionalização do processo de concessão da outorga onerosa, junto a EMURB (Empresa Municipal de Urbanização) e SEHAB (Secretaria de Habitação).

1. A Comissão de Valores Mobiliários, do Plano Diretor Estratégico e do Estatuto da Cidade, por meio da Instrução número 401, (de 23/12/2003) estabeleceu as

condições e procedimentos para a emissão dos CEPACs, como títulos mobiliários para as prefeituras, para as redes pública e privada²⁹.

2. “A emissão de CEPACs para as OUCFL e também sua negociação em Bolsas de Valores, só seria possível se a nova Lei fosse aprovada conforme o Plano Diretor Estratégico, PDE, Lei Municipal n. 13 430, (13/09/2002).
3. Por determinação do Estatuto da Cidades, em seu artigo 34, a emissão de CEPACs só seria válida na área da Operação, impedindo sua transferência para outras áreas da cidade ou para outras Operações Urbanas. Emissão de mais 650 000 CEPAC s, pela segunda Lei OUCFL
4. O Plano Diretor Estratégico exigiu em seu artigo 230, parágrafo 50, que cada Lei de Operação Urbana defina exatamente a quantidade de CEPACs a ser emitida, e definida em relação ao estoque de área construída adicional disponível para cada Operação. Isto posto, “foi declarado obrigatório o pré-estabelecimento das formas de conversão e de equivalência dos CEPACs, para cada subperímetro, em metros quadrados de potencial construtivo adicional e também para alteração de uso, implicando na pré-fixação de valores para a contrapartida, eliminando negociação caso a caso”.

Com a revisão desta lei e a regulamentação do título do CEPAC perante as posturas do Ministério da Fazenda, cumpridas por meio das exigências acima descritas, o Município de São Paulo ficou autorizado a emitir até 650.000 CEPACs vinculados à Operação Urbana Consorciada Faria Lima, depositados em conta corrente única, no Banco do Brasil, isolada do cofre público da Prefeitura de São Paulo.

²⁹ Fonte: Estatuto das Cidades Lei 10 257 de 10/07/2001, mesa da Câmara dos Deputados, 51ª Legislatura, 3ª Sessão Legislativa, 2001

▲ Mapa 3 – Setores da Operação Urbana Consorciada Faria Lima. – Fonte: EMURB

Tabela 1 – Tab
Alterada pela I

Tabela De Equi	
Perímetro	
SETOR	SUB
SETOR 1 Pinheiros	1a
SETOR 2 Faria Lima	2a Li Rel
	2b (f entro J
	2c frent

Tabela 1 – Tabela de equivalência do CEPAC.
Alterada pela lei 13.871 de 8 de julho de 2004.

Tabela De Equivalência Do Cepac						
Perímetro		Coluna A		Coluna B	Coluna C	
SETOR	SUB SETORES	Equivalência de 1 CEPAC em m² de área adicional de construção computável		Equivalência de 1 CEPAC em m² de área de terreno referente a mudança de uso e parâmetros urbanísticos	Equivalência de 1 CEPAC em m² de terreno para taxa de ocupação adicional (acima de 50% até 70%)	
		Residencial	Com/Serv.		Residencial	Com/Serv.
SETOR 1 Pinheiros	1a (frente F. Lima)	1,2	0,8	2	1,2	0,8
	1b	1,8	1,5	2	1,8	1,2
	1c	2,6	1,7	2	2,6	1,7
	1d	2,8	1,8 *	2	2,3	1,5
SETOR 2 Faria Lima	2a (frente F. Lima, entre Rebouças e C. Jardim)	0,8	0,5	1,5	0,8	0,5
	2b (frente F. Lima, entre C. Jardim e Juscelino)	0,9	0,6	1,5	0,9	0,6
	2c (incluindo frente C. Jardim)	1,1	0,8	1,5	1,2	0,8
	2d	1,3	0,5	1,5	0,8	0,5
	2e	1,8	1,2	1,5	1,8	1

Tabela De Equivalência Do Cepac						
Perímetro		Coluna A		Coluna B	Coluna C	
SETOR	SUB SETORES	Equivalência de 1 CEPAC em m ² de área adicional de construção computável		Equivalência de 1 CEPAC em m ² de área de terreno referente a mudança de uso e parâmetros urbanísticos	Equivalência de 1 CEPAC em m ² de terreno para taxa de ocupação adicional (acima de 50% até 70%)	
		Residencial	Com/Serv.		Residencial	Com/Serv.
SETOR 3 Hélio Pelegri- no	3a (frente F. Lima)	1,2	0,8	1,5	1,2	0,8
	3b (frente Jusceli- no)	1,2	1	1,5	1,2	0,8
	3c	2,5	1	1,5	1,5	1
	3d	1,5	1	1,5	1,5	1
	3e	2,5	1,5	1,5	2,3 *	1,5
SETOR 4 Olimpíadas	4a (frente F. Lima)	0,9	0,6	2	0,9	0,6
	4b	2	0,9	2	1,4	0,9
	4c	2	1,2	2	1,8	1,2
	4d	2	1	2	1,5	1

▲ Tabela 1 – Fonte: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/arquivos/oufl/anexo_1_tabela_equivalencia_oucfl_13871.pdf Acesso em: 11/05/2016

CEPAC em m² xa de ocupação le 50% até 70%)
Com/Serv.
0,8
0,8
1
1
1,5
0,6
0,9
1,2
1

//www.prefeitura.sp.
upload/desenvolvi-
smo/arquivos/oufl/
encia_oucfl_13871.
5

Discussão

O estoque máximo de área Construída adicional foi fixado para cada subperímetro, assim os valores da outorga onerosa de área construída adicional correspondentes a um CEPAC, poderiam variar em função da localização do terreno, atendendo às diferenças, então a tabela acima de Equivalência de CEPACs correspondente a cada subsetor das Operações Urbanas Consorciadas Faria Lima. (Fonte: Lei nº 13.871, de 8 de julho de 2004).

Pelo exame da tabela acima, considerando a equivalência básica do CEPAC (1 CEPAC = 1,0 m² de área construída adicional), pode-se notar que as diferenciações entre os subsetores e os usos são significativas.

No Uso residencial: maior valor de equivalência de 1 CEPAC é de 1,8 nos sub-
setores **1d** (Pinheiros, região da Vila Madalena) e **3e** (Hélio Pelegrino, entre avenidas Santo
Amaro e República do Líbano); menor valor de equivalência é de 0,6 em dois subsetores do
setor Faria Lima;

No Uso comercial e de serviços: maior valor de equivalência de 1 CEPAC é de 1,7
no subsetor **1c** (Pinheiros, entre Largo de Pinheiros e Avenida Eusébio Matoso); menor valor
de equivalência é de 0,5 no subsetor **2d** (setor Faria Lima, entre a Avenida Faria Lima, o Par-
que do Povo e o prolongamento da Avenida Hélio Pelegrino).

Os resultados produzidos teriam desse modo dupla natureza: de um lado inibindo
ou estimulando o desenvolvimento de determinadas atividades e de outro, proporcionando
maior ou menor arrecadação – ambas em função da incidência do custo da contrapartida finan-
ceira para a outorga onerosa de área adicional nos custos dos empreendimentos.

2.2.3. Lei de Zoneamento de São Paulo, Lei nº 13.885/04

No mesmo ano de 2004 quando foram aprovadas em sequência, as duas Leis que alteravam a OUFL para OUCFL, concomitantemente tramitava na Câmara de São Paulo a nova Lei de Zoneamento número 13. 885 aprovada em 25 agosto de 2004.

Entre outras alterações ela definiu um coeficiente de aproveitamento básico igual a um, para todas as áreas – com algumas exceções, então para atingir o coeficiente máximo de duas e meia vezes a área do terreno, somente através da outorga onerosa de potencial construtivo - Decreto n 044 703 / 2004, do Plano Diretor Estratégico (Lei n 13 430/02) que normatiza os procedimentos operacionais para aquisição da outorga onerosa.

Esta Lei estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico¹, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras³⁰ inclusive Pinheiros e Vila Mariana (nas quais o perímetro da OUCFL está inscrito), dispõe sobre o Parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo. A nova Lei estabelece um coeficiente mínimo de aproveitamento para os terrenos, como parte da função social da propriedade urbana. Especificamente no caso da OUCFL, somente dentro de sua área, ainda é possível obter coeficiente construtivo máximo permitido em São Paulo, igual a quatro vezes a área do terreno, mediante o cálculo CEPACs equivalentes ao valor da outorga.

E mais, dentro do perímetro da Operação Urbana, o Plano Regional Estratégico de Pinheiros definiu duas Áreas de Intervenção Urbanística (AIUS): o Largo da Batata e o Shopping Iguatemi. O primeiro objetivando a implantação do projeto vencedor do concurso de reconversão do Largo da Batata (2002) pelo arquiteto Tito Lívio; e o segundo objetivando manter na área lindeira ao Shopping Iguatemi, as restrições das Zonas Exclusivamente Residenciais.

³⁰ . Plano Regional Estratégico de Pinheiros consta no anexo 11, livro 11 da Lei n.º 13.885 de 25 de agosto de 2004, lei de zoneamento.

2.2.4. Projeto vencedor Largo da Batata- Pinheiros

Apresentação oficial do projeto vencedor da reconversão urbana do Largo da Batata: Arq. Tito Livio Frascino – 13 de maio de 2002. Neste projeto o eixo da Av. Faria Lima foi deslocado permitindo a criação de uma Esplanada entre as ruas Teodoro Sampaio e Pedro Cristi. Estes espaços avançam na direção da Rua Manoel de Almeida, formando novas praças e espaços públicos com arborização e equipamentos. No lado oposto, a praça Pinheiros defronte à Igreja foi ampliada atingindo a Av. Faria Lima, promovendo novas perspectivas urbanas e dotada de equipamento cultural e, acesso ao Metrô e escultura. Trechos de ruas foram pedestrianizadas com acesso de veículos controlado, e os eixos principais demarcados com forte arborização e iluminação.

O concurso foi promovido pela Prefeitura Municipal de São Paulo Sempla – Secretaria Municipal de Planejamento Urbano; Emurb – Empresa Municipal de Urbanização; Secretaria de Implementação das Subprefeituras A.R.PI. – Administração Regional de Pinheiros.

Organização Instituto de Arquitetos do Brasil, Departamento de São Paulo – IAB/SP.

Coordenador do Concurso Marco Romanelli.

Composição do Júri Carlos Maximiliano Fayet, Eduardo Leira, Fabio Moura Penteado, Jorge Wilhelm, José Carlos Ribeiro de Almeida, Marta Maria Lagreca Sales, Regina Prósperi Mey.

Os classificados foram:

1º lugar Tito Livio Frascino

2º lugar Maria do Carmo Vilarino

3º lugar Luis Espallargas Gimenez

Menção Honrosa 1 Hector Vigliecca

Menção Honrosa 2 Mario Ceniquel

Descrição

1- Área Foco: 17,2 hectares

A denominada área foco é a do Largo da Batata propriamente dita e seu entorno. Neste setor, estão concentradas as principais intervenções objeto da Reconversão e a criação de extensas áreas públicas para proveito da população e marco da renovação.

◀ Figura 16 – Vista da Av Faria Lima olhando novo Largo da Batata e projeto do Shopping – Foto: Escritório Tito Lívio Frascino.

Figura 17 – Plantio da flora nativa – Eixo do shopping – Foto: escritório Tito Lívio Frascino.

2- Terminal Intermodal Capri: 6,1 hectares

Para o equacionamento dos transportes na região e para possibilitar as intervenções na Área Foco, que dependem da liberação dos espaços até então ocupadas pelos inúmeros pontos de ônibus, o novo terminal localizado entre as Ruas Gilberto Sabino e a Av. das Nações Unidas (via local da Marginal Pinheiros), integrará os modos de transportes por ônibus, metrô e trem da CPTM.

Figura 17 – Plantio de Araucárias recuperando a flora nativa – Eixo Cardeal Arcoverde foto escritório Tito Lívio.

Faria Lima olhando
projeto do Shopping –
Fraschino.

O terminal contará também com estacionamento para 460 veículos. Para a implantação do Terminal foi necessário um expressivo reequacionamento do sistema viário de acesso.

3- Área Expandida: 27,7 hectares

Neste setor o sistema viário existente será beneficiado com re-pavimentação, hierarquização e transformações capazes de promover uma melhor fluidez do tráfego. Serão criadas novas vias para possibilitar a permeabilidade do bairro, além do alargamento da Marginal Pinheiros com pista secundária para acesso ao Terminal. As calçadas serão repavimentadas, a arborização reforçada, a iluminação pública redimensionada e a acessibilidade garantida pelos dispositivos de travessias para portadores de deficiência. Estão previstas também a transposição das redes aéreas para solução subterrânea, extensível á todo o perímetro da intervenção.

O projeto de Reconversão Urbana do Largo da Batata foi objeto de Concurso Público Nacional de Arquitetura e Urbanismo. Dentre os principais objetivos definidos pela Municipalidade para o projeto, podemos salientar:

Criação de extensas áreas públicas livres e de qualidade para uma valorização urbanística compatível com o conceito da Centralidade de Pinheiros na região: praças, equipamentos públicos e culturais, mobiliário urbano, arborização, re-pavimentação, equacionamento do transporte público, tendo em vista a retirada dos ônibus da área Foco e o impacto da linha 4 do metrô, em implantação.

Promover, com a Reconversão, o interesse da Iniciativa Privada em empreender no setor com as normas e procedimentos da Operação Urbana Faria Lima, fato que não vinha ocorrendo devido à degradação do bairro e ausência de condições mínimas para tal.

Tais objetivos deveriam ser alcançados com um número mínimo de desapropriações e com impacto reduzido nas atividades existentes no bairro e no público que as utiliza. Neste aspecto é importante considerar a inevitável mutação em alguns hábitos e atividades do Largo da Batata.

Figura 18 – Plantio de Araucárias recuperando a flora nativa – Eixo Cardeal Arcoverde foto escritório Tito Lívio.

Áreas recuperando
al Arcoverde foto

2.2.5. Controle do Estoque da OUCFL Lei 13 769 /04

Mapa 4 – Reconversão Urbana Largo Da Batata E Terminal Pinheiros Fonte: [Http://Slideplayer.Com.Br/Slide/351810/](http://Slideplayer.Com.Br/Slide/351810/) - Acesso Em 17/05/2016.

Mapa 5 – Área de Referência

rbana Largo Da Ba-
s Fonte: Http://Sli-
1810/ - Acesso Em

▲ Mapa 5 – Área de Intervenção do Largo da Batata.

◀ Figura 19 – Largo da Batata, mobiliário urbano e brinquedos feitos de caixotes pela comunidade. Foto da Autora 20 jun. 2016.

◀ Figura 20 – Largo da Batata, Estação de metrô Faria Lima – Linha 4 Amarela. Foto da Autora 20 jun. 2016.

Figura 21 – Largo da Batata, Estação de metrô Faria Lima – Linha 4 Amarela. Foto da Autora 20 jun. 2016.

Figura 22 – Largo da Batata, Estação de metrô Faria Lima – Linha 4 Amarela. Foto da Autora 20 jun. 2016.

ta, mobiliário urbano
otes pela comunida-
2016.

Figura 21 – Largo da Batata, piso e paisagis-
mo. Foto da Autora 20 jun. 2016.

ta, Estação de metrô
urela. Foto da Autora

Figura 22 – Largo da Batata, Mobiliário urba-
no feito de caixotes pela comunidade: A Batata
que Queremos, que disponibiliza uma marce-
naria organizada no local, onde voluntários fa-
zem o mobiliário com os caixotes e material
doado. Foto da Autora, 20 jun. 2016.

▲ Figura 23 – Largo da Batata ao anoitecer.
Foto da Autora, 20 jun. 2016.

▲ Figura 25 – Ciclo da vida.
Foto da Autora, 20 jun. 2016.

◀ Figura 24 – Rua Paes Leme fiação aérea exposta.
Foto da Autora, 20 jun. 2016

Batata ao anoitecer.
2016.

▲ Figura 25 – Ciclovia no Largo da Batata.
Foto da Autora, 20 jun. 2016.

Figura 26 – Bicletário no Largo da Batata. Foto ►
da autora, 20 jun, 2016.

Tabela 2 – Controle de estoques de área de construção adicional

CONTROLE DE ESTOQUES DE ÁREA DE CONSTRUÇÃO ADICIONAL (ACA) DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA FARIA LIMA LEI 13 769/2004 (posição 29/02/2016).				
	ESTOQUE MÁXIMO OFERTADO (M²)		ESTOQUE CONSUMIDO (M²)	
SETORES	RESIDENCIAL	NÃO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NÃO RESIDENCIAL
HÉLIO PELEGRINO	292.445,0	182.505,0	191.612,3	93.019,0
FARIA LIMA	288.190,0	73.715,0	75.417,8	73.714,3
PINHEIROS	286.695,0	96.600,0	111.562,0	96.600,0
OLIMPÍADAS	190.440,0	95.565,0	60.293,7	95.563,1
TOTAL	1.057.770,0	448.385,0	438.885,8	358.896,4
TOTAL GERAL	1.506.155,0		797.782,2	

Pela observação da tabela acima conclui-se que o consumo de estoque não residencial foi proporcionalmente maior do que o consumo do estoque residencial ofertado.

Tabela 3 – Con

CONTROLE DE LEI 13 769/2004 (
SETORES
HÉLIO PELEGRINO
FARIA LIMA
PINHEIROS
OLIMPÍADAS
TOTAL
TOTAL GERAL

▲ Tabela 3 – For
http://www.pre
cretarias/uploa
sp_urbanismo
lima_estoque_g

▲ Tabela 2 – Fonte: Acesso em 11/05/2016.
SP URBANISMO http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/arquivos/oufl/ouc_faria_lima_estoque_geral_fev_2016.pdf.

DA FARIA
RESIDENCIAL
93.019,0
73.714,3
96.600,0
95.563,1
358.896,4

ssso em 11/05/2016.
tp://www.prefeitura.
arias/upload/desen-
_urbanismo/arqui-
na_estoque_geral_

Tabela 3 – Controle de estoques em análise e estoque estimado

CONTROLE DE ESTOQUES DE ÁREA DE CONSTRUÇÃO ADICIONAL (ACA): DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA FARIA LIMA LEI 13 769/2004 (posição 29/02/2016).				
	ESTOQUE EM ANÁLISE (M²)		ESTOQUE ESTIMADO DISPONÍVEL (M²)	
SETORES	RESIDENCIAL	NÃO RES.	RESIDENCIAL	NÃO RES.
HÉLIO PELEGRINO	0	4.713,3	100.832,7	89.486,0
FARIA LIMA	0	0	212.772,2	0,7
PINHEIROS	0	0	175.133,0	0,0
OLIMPÍADAS	0	0	130.146,3	1,9
TOTAL	0	4.713,3	618.884,2	89.488,6
TOTAL GERAL	4.712,3		708.372,8	

▲ Tabela 3 – Fonte: Acesso em 11/05/2016
http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/arquivos/oufl/ouc_faria_lima_estoque_geral_fev_2016.pdf.

A posição em fevereiro de 2016 demonstra que o único setor que tem propostas em análise é o Hélio Pelegrino, com apenas 4.713,26 m², e o estoque disponível total é de 708.372,78 m², quase todo não comercial. Isso demonstra que a operação já está em fase de desaceleração, seja por motivos de desaceleração da economia de mercado da construção civil ou por razões próprias.

O estoque inicial, 2.250.000 m² – 1.000.000 de m² nas áreas diretas e 1.250.000 m² nas áreas indiretas, calculado para a primeira Operação Urbana Faria Lima (1995), baseou-se na infraestrutura existente, de lá para cá não temos conhecimento de que as redes de infraestrutura tenham sido ampliadas, portanto o estoque que está sendo proposto nesta

segunda operação, tem um limite, que não deve ser excedido. Caso o limite do estoque seja excedido, toda a rede de infraestrutura, em sua maioria subterrânea, teria que ser ampliada, inclusive as calçadas, para depois serem refeitas. Isto tudo teria com um custo altíssimo e talvez inviabilizasse sua construção.

2.2.6. Recursos Arrecadados

Tabela 4 – Recursos arrecadados na OUCFL.

RECURSOS ARRECADADOS OUCFL LEI 13 769 / 2004 - R\$ 2 278 072 372,14.	
POSIÇÃO EM FEV. 2016	
Outorga Onerosa	R\$ 465.321.920,9
Leilão de CEPAC	R\$ 1.233.513.237,4
CEPAC - Colocação Privada	R\$ 140.971.609,4
Outras Entradas	R\$ 18.008.514,7
Receita Financeira Líquida	R\$ 420.257.089,8
Total de Entradas	R\$ 2.278.072.372,1
Aplicação de Recursos Até fev. 2016	
Obras e Serviços	R\$ 929.042.959,6
Habitação de Interesse Social-Real Parque	R\$ 292.525.508,6
Ciclo Passarela Panorama	R\$ 173.019,5
Taxa de Administração	R\$ 96.434.852,4
Outras Despesas	R\$ 8.650.879,7
Desapropriação	R\$ 185.519.013,0
Desapropriação - HIS Coliseu	R\$ 18.392.134,8
Desapropriação - HIS Real Parque	R\$ 8.429.424,0
Transporte Coletivo - Metrô	R\$ 200.000.000,0
Total de Saídas	R\$ (1.739.167.791,59) 1,7 bilhões de reais
Saldo Restante	R\$ 538.904.580,55 quinhentos milhões de reais

◀ Tabela 4 – Fonte: 28ª reunião do grupo gestor SP URBANISMO. Acesso em 16/04/2016 http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/arquivos/oufl/ouc_faria_lima_resumo_financeiro_fevereiro_2016.pdf.

2.2.7. Participação popular no grupo gestor da OUCFL na SP-Urbanismo

A partir do registro da Operação na CVM e do atendimento à citada Instrução nº 401, a publicação dos relatórios trimestrais no Diário Oficial da Cidade (antigo Diário oficial do Município) e na Internet permitem um acompanhamento dos recursos obtidos e empregados.

O Plano Diretor Estratégico estabeleceu um conjunto de instâncias participativas nas diversas áreas de atuação do poder municipal, vinculadas às políticas públicas implementadas pelo Município. Na área das políticas urbanas, foram criados o Conselho Municipal de Política Urbana – CMPU, Grupos de Gestão, as Assembleias Regionais de Política Urbana e as Conferências Municipais de Política Urbana.

A antiga CNLU foi extinta, e a análise das questões vinculadas à gestão técnica de uso e ocupação do solo passaram a ser desempenhadas pela Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CTLU.

O Grupo Gestor da OUCFL foi criado em 26 de janeiro de 2004 e instituído através do Art. 17º da Lei nº 13.769, com as seguintes atribuições e características:

1. definição e implementação do Programa de Investimentos;
2. definição de aplicação dos recursos da Operação Urbana.
3. composição 18 representantes da Sociedade Civil e poder público municipal.

O Grupo Gestor da OUCFL tem as atas de suas reuniões semestrais disponibilizadas no site da SPUBANISMO e é composto por 18 representantes, conforme define a Portaria nº 173/2004 na gestão de Marta Suplicy, sendo: 9 membros da sociedade civil:

1. Movimento Defesa São Paulo;
2. IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil;
3. IE – Instituto de Engenharia;

4. APEOP – Associação Paulista de Empresários de Obras Públicas;
5. SECOVI – Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis Comerciais e Residenciais de São Paulo;
6. OAB – Ordem dos Advogados do Brasil;
7. FAU/USP – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo;
8. União de Movimentos de Moradia;
9. Associação de Moradores de Favela (apenas das favelas na área da Operação Urbana).

E mais 9 membros do poder público municipal, com um representante de cada uma das seguintes entidades:

1. Secretaria Municipal de Planejamento – SEMPLA;
2. Secretaria de Finanças e Desenvolvimento Econômico – SF;
3. Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
4. Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA;
5. Secretaria de Infraestrutura Urbana – SIURB;
6. Secretaria do Governo Municipal – SGM;
7. Secretaria Municipal das Subprefeituras – SMSP;
8. Subprefeitura de Pinheiros;
9. EMURB (coordenadora).

Resumo financeiro da Operação Urbana Consorciada Faria Lima lei 13.769/04 até 09/02/2016.

2.3. Obras benfeitorias públicas realizadas.³¹

2004 - R\$ 77.431.463,37 – Passagem em desnível Faria Lima x Cidade Jardim x Nove de Julho (Túnel Max Feffer).

2004 – R\$ 43.073.388,43 – Passagem em desnível Faria Lima x Rebouças x Eusébio Matoso (Túnel Jornalista Fernando Vieira de Mello)

2004 – R\$ 2.689.331,87 – Projeto básico e executivo de enterramento da rede aérea e compatibilização com a rede subterrânea nas Avenidas Rebouças, Eusébio Matoso, Cidade Jardim, Nove de Julho e Brig. Faria Lima (entre a Rua dos Pinheiros e Rua Luis Carlos Paraná).

2004 – R\$ 14.257.204,12 – Enterramento da Rede elétrica da Eletropaulo nos trechos das Avenidas Eusébio Matoso, Rebouças e Cidade Jardim.

2004 – R\$ 25.180.826,90 – Adaptação das Redes elétrica e de telecomunicações das passagens de desnível, remoção de superestrutura da passarela da Avenida Eusébio Matoso junto ao Shopping Eldorado, demolição da infraestrutura da passarela, demolição e adaptação do canteiro central e também do sistema viário para a instalação de plataforma de ônibus, instalação e adaptação de passarela para o Passa Rápido.

2004 – R\$ 3.141.904,30 – Prolongamento da Av. Hélio Pellegrino e implantação de avenida duplicada no eixo formado pela Rua Funchal e Rua Haroldo Veloso.

2008 – R\$ 4.628.616,21 – Obras e serviços de pavimentação, drenagem, paisagismo, iluminação pública e infraestrutura no trecho entre a Al. Raja Gabaglia e R. Ramos Batista, na diretriz das Ruas Gomes de Carvalho e Olimpíadas.

³¹ Fonte: SP-Urbanismo – Disponível em <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/development_urbano/sp_urbanismo/arquivos/oufl/relatorio_cepac_ouc_faria_lima_4tri_2015_cef.pdf>. Acesso em 05 mai. 2016.

2008 - R\$ 1.045.416,68 - Projeto do Boulevard Juscelino Kubitschek, contemplando o estudo de alternativas para o cruzamento das Avenidas Faria Lima e Juscelino Kubitschek, a reavaliação do Projeto funcional da Intervenção e a elaboração do Projeto Preliminar.

2008 - R\$ 96.540,00 - Prestação de serviços especializados de engenharia para a adequação de projetos executivos e assessoria técnica para construção do Boulevard Juscelino Kubitschek.

2008 a 2009 - R\$ 37.929.524,97 – Desapropriações - Prolongamento da Av. Hélio Pellegrino e implantação de avenida duplicada no eixo formado pela Rua Funchal e Rua Haroldo Veloso.

2008 a 2013 - R\$ 70.610.552,21 – Desapropriações - Reconversão Urbana do Largo da Batata.

2009 - R\$ 6.673.514,50 - Prestação de serviços técnicos especializados de engenharia para apoio operacional às atividades de gerenciamento, fiscalização, supervisão e controle tecnológico das obras e serviços executados pela SP Obras, incluindo o fornecimento e disponibilização de equipamentos e veículos para execução da Reconversão Urbana do Largo da Batata e da execução das Passagens em desnível e estação de transferência de passageiros da Av. Brig. Faria Lima na região de cruzamento com as avenidas Rebouças, Eusébio Matoso e Cidade Jardim.

2009 a 2014 - R\$ 13.397.699,95 - Prestação de serviços técnicos especializados de engenharia para apoio operacional às atividades de gerenciamento, fiscalização, supervisão e controle tecnológico das obras e serviços executados pela SP Obras, incluindo o fornecimento e disponibilização de equipamentos e veículos para execução da Reconversão Urbana do Largo da Batata.

2009 a 2015 - R\$ 8.367.698,13 – Desapropriações - Execução de obras do Programa de Urbanização de Favelas - Lote 10 (Favela Real Parque), no âmbito da Coordenadoria da Habitação da SEHAB.

2010 - R\$ 135.886.535,34 - Reconversão Urbana do Largo da Batata – elaboração de projeto executivo e execução de obras e serviços.

2011 a 2013 - R\$ 197.083.749,72 - Execução de obras do Programa de Urbanização de Favelas - Lote 10 (Favela Real Parque), no âmbito da Coordenadoria da Habitação da SEHAB.

2011 a 2015 - R\$ 201.352.701,31 - Implantação da Linha 4 – Amarela do METRO, no âmbito da Operação Urbana Consorciada Faria Lima.

2012 - R\$ 4.703.930,27 – Desapropriações - Implantação de Área Verde - Largo dos Pinheiros.

2012 – R\$ 36.000,00 - Laudo Técnico de Avaliação de Terrenos e Empreendimentos Paradigmas – Operação Urbana Consorciada Faria Lima.

2012 a 2014 - R\$ 187.524.797,91 - Reconversão Urbana Largo da Batata Fase II.

2012 a 2015 - R\$ 5.408.918,11 - Gerenciamento Técnico Habitação.

2012 a 2015 - R\$ 9.201.687,42 - Gerenciamento Social.

2012 a 2015 - R\$ 7.311.500,00 – Aluguel Social.

2013 a 2014 - R\$ 7.285.580,43 – Desapropriações - Implantação da Ligação Viária entre as Ruas Butantã e Amaro Cavaleiro.

2013 a 2015 - R\$ 86.001.762,45 - Execução de obras do Programa de Urbanização de Favelas – Urbanização da Quadra A Oeste e Praça com Centro Comunitário da Favela Real Parque – 2ª etapa e obras do Conjunto Habitacional Prover – 3 Rs, no âmbito da Coordenadoria da Habitação – HABI e pelo Departamento de Regularização de Parcelamento do solo RESOLO - da SEHAB.

2014 a 2015 - R\$ 21.167.041,75 - Implantação de Ciclovias Orçamento total para obra - R\$54.82.813,02.

2015 - R\$ 18.366.297,37 – Desapropriações - Reurbanização da Favela Coliseu.

TOTAL JÁ UTILIZADO ATÉ fevereiro de 2016 - R\$ 1.246.302.536,42

2.3.1 Habitação de Interesse social

Figura 27 – Ciclovia Faria Lima - Fonte: Mobilize Brasil.

Em relação a benefícios públicos, as principais alterações na Lei foram referentes aos programas de Habitações de Interesse Social e à urbanização de favelas. O § 1º do Art. 15º define que 10% dos recursos disponíveis no Programa de Investimentos deveriam ser destinados a esses programas, depositados em conta específica vinculada a esse fim. O Parágrafo Único do Art. 5º estabeleceu que:

“A provisão de habitação de interesse social poderá ser realizada por meio de soluções habitacionais que assegurem o reassentamento da população favelada [...] através de: a) carta de crédito; b) alienação de Habitação de Interesse Social; c) alienação de Habitação de Mercado Popular (HMP); d) locação social; e) outras soluções, mediante aprovação do Conselho Municipal de Habitação. ”

Tabela 5 – Fonte: SP em:<http://www.prsecretarias/upload/csp_urbanismo/arquivresumo_financeiro_f em 16 abr. 2016.

Em relação aos recursos destinados para habitação, o Art. 26º do Decreto nº 45.213, de 27 de agosto de 2004 que regulamentou a OUC Faria Lima, estabeleceu que:

“O percentual de 10% (dez por cento) será calculado sobre o total do valor arrecado pela Operação Urbana Consorciada Faria Lima, devendo ser integralmente destinado à construção de Habitações de Interesse Social – HIS e à urbanização de favelas, em conta vinculada a esse fim, até a última emissão de CEPAC”.

Tabela 5 – Aplicação Financeira em HIS

APLICAÇÃO FINANCEIRA EM HABITAÇÃO INTERESSE SOCIAL POSIÇÃO EM 29/02/2016	
Reurbanização Real Parque	R\$ 264.498.689,3
Desapropriação Real Parque	R\$ 8.429.424,0
Desapropriação Coliseu	R\$ 18.392.134,8
Ciclo Passarela Panorama	R\$ 173.019,5
Aluguel Social	R\$ 6.619.000,0
Gerenciamento	R\$ 21.407.819,3
Saldo Conta Vinculada	R\$ 62.793.799,2
Total Destinado HIS	R\$ 382.313.886,2

Tabela 5 – Fonte: SP – Urbanismo. Disponível em:<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/arquivos/oufl/ouc_faria_lima_resumo_financeiro_fevereiro_2016.pdf>. Acesso em 16 abr. 2016.

Do total arrecadado na operação R\$ 2.278.072.372,14, o saldo falta aplicar é de R\$ 538.904.580,55, e tem reservado R\$ 62.793.799,23 para os projetos de HIS.

HIS COLISEO
 252 unidades hab. de 43m²
 Total: 1.638m²

DOUTORADO LIGIA COMPLETO_GRAFICA.indb 130

1. HIS Real Parque
2. HIS Panorama
3. HIS Coliseu

2.3.1.1 HIS REAL PARQUE

HIS REAL PARQUE com 1.135 unidades habitacionais e área de 4,45 hectares (44.500 m²)

Figura 29 – Implantação geral do HIS Real Parque – 1135 unidades habitacionais com área total de 44.500M² - Fonte: 19ª reunião do grupo de gestão da SP-URBANISMO.

Figura 30 – Interior de lazer – Fonte: 1
tão da SP-URBAN

Figura 31 – Figura 1
complexo Cidade Jar
Panorama. –Fonte: h
sil/2016/01/20/politica
html Acesso em: 16/

◀ Figura 30 – Interior da quadra a leste com área de lazer – Fonte: 19ª reunião do grupo de gestão da SP-URBANISMO.

2.3.1.2 HIS PANORAMA

HIS PANORAMA Com 1.251 unidades habitacionais.

Figura 31 – Figura 1 –Figura 23 - Vista do complexo Cidade Jardim através da Favela Panorama. –Fonte: http://brasil.elpais.com/brasil/2016/01/20/politica/1453318772_454529.html Acesso em: 16/05/2016. Foto: Tuca Vieira.

Figura 32 – Área de
 – Fonte: 24ª reunião
 -URBANISMO.

Figura 33 – Implantação
 coliseu na área total
 des de 43m² Fonte 2
 da SP URBANISMO
 abril de 2016.

Figura 32 – Área de intervenção futura do HIS – Fonte: 24ª reunião do grupo de gestão da SP-URBANISMO.

2.3.1.3. HIS COLISEU

HIS COLISEU com 252 unidades habitacionais com 47m² cada, em uma área de 4638m², rodeada por prédios como a antiga Daslu (moda) o shopping JK Iguatemi e torres empresariais, todos de alto padrão.

Figura 33 – Implantação esquemática da his coliseu na área total 4638m², com 252 unidades de 43m² Fonte 28ª reunião do grupo gestor da SP URBANISMO – Site acessado em 16 de abril de 2016.

- LEGENDA
- LIMITE DO LOTE
 - ÁREA NÃO RESIDENCIAL
 - ÁREA CONDOMINIAL COBERTA
 - ÁREA RESIDENCIAL PRIVATIVA
 - ÁREA RESIDENCIAL PRIVATIVA-VARANDAS
 - CIRCULAÇÃO
 - ÁREA TÉCNICA
 - ÁREA CONDOMINIAL DESCOBERTA
 - PRAÇA PÚBLICA

Figura 34 – Fonte: 28ª reunião do grupo gestor – SP-URBANISMO Acessado em 16 de abril de 2016.

Figura 35 – Fonte: 28ª reunião do grupo gestor – SPURBANISMO acessado em 16 de abril de 2016.

Figura 36 – Favela Coliseu antes da desapropriação.

INTERVENÇÕES PREVISTAS EM CENÁRIO FUTURO	R\$ 883.060.000,00
R\$ 72.060.000,00 – Desapropriações Necessárias /Diferenças Judiciais	
R\$ 96.000.000,00 – Largo da Batata Fase III	
R\$ 158.000.000,00 – Favela Panorama e Urbanização dos Acessos	
R\$ 241.000.000,00 – Extensão da Av. Brigadeiro Faria Lima até a Av. dos Bandeirantes	
R\$ 277.000.000,00 – Melhoramento Urbanístico Santo Amaro	
R\$ 39.000.000,00 – Passarela Bernardo Goldfarb	
Total =	R\$ 883.060.000,00

- Enterramento CET+ILUME+TLC, demolição, reconstituição de fachada, execução de calçada, drenagem e pavimentação
- Enterramento CET+ILUME+TLC, demolição e execução de calçada
- Enterramento CET+ILUME+TLC, demolição e execução de calçada, drenagem e pavimentação
- Demolição e execução de calçada sem rebaixamento de guia para veículos e retirada dos malotões
- Ciclofaixa
- Acesso ao Terminal Pinheiros e à garagem subterrânea

Mapa 6 – Esquema fase III Largo da Batata a ser implantado – Fonte: 28ª reunião do grupo de gestão da SP-URBANISMO – http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/faria_lima/ggoucfl_28a_apresentacao_2016_04_05.pdf - acesso em 17/05/2016.

2.4. Discussão

O grupo gestor da Operação Urbana Consorciada Faria Lima, gerenciada pela SP Urbanismo tem representantes significativos da sociedade Paulistana como a FAUUSP, representantes da Associação de Moradores de FAVELAS (Coliseu, Panorama e Real Parque). União de Movimentos de Moradia; Secovi.

- Embora exista o aparato de uma participação popular, a população não consegue participar efetivamente das decisões e as ações que resultam deste conselho sempre deixam a desejar um planejamento urbano mais abrangente e inclusivo.
- A Operação Urbana (OUFL e OUCFL) foi bem-sucedida, em função de seus objetivos sociais, tendo conseguido recursos expressivos num período de cerca 20 anos desde seu início;
- Parte dos seus recursos tem sido aplicados em projetos e obras diretamente relacionadas ao tema em estudo;
- As melhorias tiveram maior incidência ao longo da Avenida Brigadeiro Faria Lima, porém esta qualidade não se reflete nas vias transversais e nas demais não transmite essa qualidade para a população local;
- Algumas melhorias pontuais podem ser percebidas, porém aquém do potencial do instrumento urbanístico para a Qualidade de Vida Urbana.

Neste sentido, percebe-se que Operações Urbanas tem potencial para outras intervenções, desde que acompanhadas por instrumentos mais abrangentes de avaliação de qualidade dos espaços construídos.

Figura 37 – Abertura capítulo 3.

capít tulo

3. Mobilidade e qualidade de vida nas cidades

3

3.1. A Mobilidade Urbana em São Paulo 2016

A realidade brasileira demonstra um grande descaso com o ambiente natural em face do urbano, haja vista a persistência de políticas públicas federais que incentivam os motores a diesel e gasolina com consequências predatórias ao ambiente, ao invés de incentivar o uso das energias limpas e não poluentes. O mesmo pode se dizer das políticas públicas que incentivam o uso do transporte individual, ao invés de fomentar o uso do transporte coletivo, com acessibilidade a todos. Ainda assim é possível lamentar a ausência de políticas públicas que: defendam o pedestre; combatam a violência promovendo segurança; implementem qualidade nas calçadas e espaços públicos; reduzam a poluição real, racionalizem o uso energético.

O Estado de São Paulo é uma das 27 unidades federativas do Brasil e abriga mais de 40 milhões de habitantes distribuídos em 645 municípios.

O município de São Paulo, capital, é o mais populoso do Estado e do Brasil, com 11.244.369 habitantes. Sendo 11.125. 243 a população urbana e 119.126 a população rural (Fonte IBGE – senso 2010).

O número de vítimas de acidentes fatais de trânsito no ano de 2013 foi de 1.114, sendo 45% de atropelamentos (508), 29,1% colisões (324), 15,8% choques. O perfil do tipo de usuários acidentados nas vias foi 44,6% de pedestres; 35% de motociclistas; 17,4% motorista / passageiro e 3% de ciclistas (Fonte: Relatório Anual de Acidentes de Trânsito Fatais: CET; GST E DP). Estas cifras falam por si mesmas, da extrema urgência com que se configura questão da mobilidade

Figura 38 – Vista pa
puera ao fundo. D
r7.com/transito/noti
-lentidao-nesta-sexta
so em 16 ago 2016.

Figura 39 – A implanta
ônibus causou conges
Foto: Avenir Prado. I
redebrasilatual.com.b
ficar-investimentos-e
to-deve-ser-a-tonica-
html>. Acesso em 16 j

Figura 38 – Vista para o Obelisco e Parque Ibirapuera ao fundo. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/transito/noticias/sao-paulo-tem-147-km-de-lentidao-nesta-sexta-feira-20130705.html>>. Acesso em 16 ago 2016.

urbana em São Paulo, quando se fala da violência e da falta de segurança a que estão submetidas as pessoas. Além de causar acidentes e mortes, inibe a atividade de caminhar ou qualquer tipo de permanência nos locais públicos, prejudicando as pequenas travessias, amedrontando pessoas.

Figura 39 – A implantação de faixas exclusivas para ônibus causou congestionamentos em São Paulo. Foto: Avener Prado. Disponível em <<http://www.redebrasilatual.com.br/eleicoes-2014/para-qualificar-investimentos-em-mobilidade-planejamento-deve-ser-a-tonica-do-proximo-governo-6969.html>>. Acesso em 16 jul. 2016.

Conceito

O conceito de mobilidade urbana, intimamente ligado a outros conceitos que lhe são complementares como a acessibilidade, se resume ao deslocamento do indivíduo dentro do espaço urbano, seja caminhando a pé ou combinando vários meios de transporte para completar seu percurso. O tema se completa com a inclusão do desempenho dos vários intermodais de transporte e conexões, que dependem das condições urbanísticas da cidade, de seu planejamento e desenho urbano. Dependem, também, das condições psicofísicas do cidadão.

Acessibilidade é a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia: das vias, das edificações, espaço público e mobiliário, equipamento urbano e dos elementos. O termo inclui acessibilidade física e de comunicação (ABNT 2004).

A acessibilidade no sentido físico, para se concretizar, depende do projeto de construção das calçadas, da execução e também da manutenção posterior, que na legislação brasileira é de responsabilidade do proprietário do imóvel lindeiro. Isto impede ou dificulta a adoção de soluções mais abrangentes e harmoniosas para os públicos caracterizados por vários obstáculos e desconitualidades dos passeios.

Nesta linha de raciocínio conseguimos diferenciar dois tipos de obstáculos inaccessíveis:

- obstáculos temporários: veículos estacionados; entulho; lixo; obras; comércio ambulante; banca fora do local adequado e material publicitário;
- obstáculos fixos: buracos; desníveis; pontos de ônibus em local errado; vegetação fora da faixa de serviço; guias irregulares e mobiliário urbano fora da faixa de serviço.

3.2. Mobilidade contexto – Teoria dos Fluxos - Teles

A contemporaneidade tem dado cada vez mais atenção às mudanças que vem ocorrendo nas características da mobilidade urbana, hoje encarada como um atributo das cidades, que possibilita vivências entorno das mobilidades, como atratividade. A forma como as pessoas a sentem está cada vez mais sujeita aos fluxos e intercâmbios gerados pelo aumento da circulação de pessoas, veículos e informação. O ritmo destes fluxos troca o caráter e a função do espaço sobre o tempo, e vai recriando relações ricas e diferentes com os espaços públicos. Não há uma escala precisa, pode ser local, regional ou global. Os fluxos substituíram o movimento da cidade moderna, e imprimem uma lógica de espacialização fluida ao território, a qual é norteadada pelos nós, pontos fortes de centralidade, definidos pela acessibilidade (Leite,2012).

As palavras de Teles: “Falar de mobilidade, é compreender as novas realidades urbanas e sociais; é incluir nessa representação de fluxos, as formas e modos de ir de um lugar a outro; é saber quem os faz, quais os motivos e quando são feitos; é perceber os novos ritmos de vida que hoje desenharam os territórios (sociais) da mobilidade” (TELES,2014).

A cidade contemporânea é o resultado das decisões tomadas no passado e muitas cidades em todo o mundo já chegaram ao seu limite, dando espaço ao transporte coletivo ao invés do individual e essas decisões foram tomadas mediante a evasão dos moradores. Os governos foram obrigados a retroceder, por perceberem que esta fórmula não atende mais às necessidades dos moradores, caso comprovado em algumas cidades americanas: *Tysons Corner* (conta com mais espaço de escritório vagos do que o centro de *Miami*), seguida por *Rockville-Gaithersburg, Maryland, Rosslyn-Balston e Virginia* em *Washington DC*.

Esse cenário de busca por soluções novas, como preconiza o novo conceito de “cidade compacta” é recorrente em muitas cidades do mundo.

Nas cidades, cujo projeto priorizou o automóvel, e que são cidades poluídas sonora e fisicamente, com engarrafamentos e pouca estrutura para pedestres e ciclistas, além de um transporte público sempre ineficiente. Nelas se estabelece um círculo vicioso: quanto menos estrutura para outros modais, mais pessoas se utilizarão dos carros e mais estacionamentos serão necessários, aumentando os engarrafamentos.

É preciso reinventar as cidades, como nos lembra Leite (XXX) entre vários urbanistas mobilizados para equacionar a insustentabilidade urbana dominante, como ocorreu quanto Jaime Lerner chamado a dar uma consultoria urbanística, em *Tyssons Corner* e ele sugeriu, entre outras coisas, a ocupação dos estacionamentos vazios por prédios residenciais, muitos espaços públicos e parques.³³

No Brasil, em 2012, foi sancionada a Lei Federal nº 12.587, a qual teve por objetivo melhorar a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e cargas nos municípios, e integrar os diferentes modos de transporte. Ela foi a legislação que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dando prioridade aos meios de transporte não motorizados e ao serviço público coletivo, além da integração entre os modos e serviços de transporte urbano. A nova lei também exige que os municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem planos de mobilidade urbana em até três anos, que devem ser integrados aos planos diretores.³⁴

33 Revista Arch + 109/110 Megalopolis Unbound: America's New City Publicado em 01.12.1991, p. 73. Disponível em <<http://www.archplus.net/home/archiv/artikel/46,1017,1,0.htmlRobertFishman>>. Acesso em 20 mai. 2015.

34 Disponível em <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf>. Acesso em 07 set. 2015.

Os Principais pontos desta Política Nacional de Mobilidade Urbana são:

1. a prioridade dos modos de transporte não motorizados (bicicletas) e dos serviços públicos coletivos sobre o transporte individual motorizado;
2. a restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
3. o estabelecimento de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação nos espaços urbanos sob controle;
4. a possibilidade de cobrança pela utilização da infraestrutura urbana, para desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade;
5. a dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas ao transporte público coletivo e a modos de transporte não motorizados;
6. e o direito de os usuários participarem do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana.

Para o coordenador do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade, Nazareno Stanislau Affonso, em entrevista ao Portal Brasil, 13 abril de 2012, a nova legislação coloca o Brasil dentro da visão de mobilidade sustentável na qual “a prioridade deve ser dada aos veículos não motorizados, a calçadas, às ciclovias, ao transporte público e a integração do automóvel a um sistema de mobilidade sustentável”. Como se pode observar no texto da Lei, foram propostas mudanças paradigmáticas na mobilidade, e é até radical no que se refere à restrição do uso do automóvel. Segundo Affonso, a aplicação da lei também vai depender da pressão dos usuários para que os governos locais de fato mudem a sua política e o automóvel seja integrado de forma mais racional. “Quem tem carro vai perder privilégios e quem usa transporte público vai ganhar direitos”, completa em sua entrevista.³⁵

³⁵ Disponível em <<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2012/04/entra-em-vigor-nesta-sexta-13-lei-que-melhora-mobilidade-urbana-nas-grandes-cidades>>. Acesso em 15 abr. 2015.

3.2.1. A imobilidade de São Paulo traz consequências

◀ Figura 40 – Manifestações Av. Paulista.
Foto da Autora.

Em São Paulo o crescimento continuado da frota de veículos nas ruas vem impactando de forma negativa a qualidade de vida da cidade, seja pela poluição do ar, pelo prejuízo à saúde (stress/pânico/ansiedade), pelo desperdício de tempo, pelos acidentes com veículos ou congestionamentos, atropelamentos e demais desdobramentos, destas decorrentes. Existe também a questão da escolha que o indivíduo faz da melhor forma para se deslocar, e ele a faz de acordo com a sua interpretação subjetiva de facilidades e dificuldades e também com sua disponibilidade. O problema a ser enfrentado é a falta de opções com qualidade e eficiência, ao optar

por um modal não motorizado ou um transporte público: desde as tarifas caras, falta de estrutura urbana, falta de opção de percursos para locais periféricos, sem opção de conexões intermodais, (por exemplo: metro + bicicletas) sem comodidade nas estações e dentro dos veículos, travessia perigosa e insegurança.

Dados censitários do IBGE 2010³⁶ demonstraram que, apesar de São Paulo ainda ser o maior polo de atração do capital estrangeiro em todo Brasil, e também de serviços e negócios em geral, tem diminuído esta atratividade em relação ao censo do ano passado, ao invés de aumentá-la. Podemos estar no início de um ciclo negativo com efeitos dramáticos para Qualidade de Vida Urbana.

Explica Josef Barat³⁷, conselheiro da Federação do Comércio do Estado de São Paulo (Fecomercio), entidade que preside os Conselhos Regionais do SESC (Serviço Social do Comércio) e do SENAC (Serviço Nacional de Aprendizagem do Comércio) em São Paulo:

“ ela é a cidade brasileira que mais tem condições de ser uma grande metrópole mundial. Poucas cidades no mundo têm essa capacidade de atrair negócios, serviços, decisões, cultura, entretenimentos etc. Atribui-se esse poder de atração de São Paulo à presença de restaurantes, museus, dinamismo econômico e muitos outros elementos. Mas se continuarmos no ritmo que estamos vivendo agora, em termos de insegurança, com esse nível de poluição, com os congestionamentos e a imobilidade, a cidade deixará de ser atrativa, porque o mundo é dinâmico. Esse é o ponto que as pessoas não enxergam, ou não conseguem ver”.

Na visão de Raquel Rolnik (2012), renomada urbanista e professora da FAU/USP, os principais problemas do paulistano são:

36 <http://censo2010.ibge.gov.br/site> (visitado 7/9/2015)

37 Disponível em < <http://www.stm.sp.gov.br/index.php/perfil-da-cidade/1600-atividade-comercial-mobilidade-e-acessibilidade-na-metropole-global>>. Acesso em 07 set. 2015.

1. A lentidão dos deslocamentos, com perda em média de 27 dias por ano/ usuário preso no congestionamento;
2. O crescimento contínuo da frota de veículos automotores gerando impactos no trânsito como os congestionamentos e também no meio ambiente – aumento da poluição;
3. 90% do total de emissões de poluentes da Região Metropolitana de São Paulo, são devidos aos veículos automotores, primeiramente CO₂ (gás carbônico) seguido do diesel (emissão de material particulado) e do álcool (emissão de aldeídos);
4. a maneira como os governantes entendem o tema, de forma segmentada, concentrada apenas nos congestionamentos e não no sistema integrado de mobilidade da cidade;
5. a crise da mobilidade é muito mais aguda e sentida pelos usuários de transporte coletivo, a população com renda inferior a 4 salários mínimos, (velocidade média dos ônibus 12 Km/h);
6. os usuários de transporte privado emitem mais quantidade de poluente / por indivíduo, do que os usuários de transporte público;
7. A visão reducionista dos governantes sobre a questão da mobilidade reflete nas políticas públicas que priorizam a ampliação da rede física e modernização da gestão do sistema viário, em detrimento da modernização dos transportes coletivos e também da melhoria da qualidade e comodidade de deslocamento para o pedestre e bicicletas, fenômeno este que tem raízes históricas em São Paulo.

Sobre este assunto, o ex-prefeito de Bogotá, Colômbia, Henrique Peñaloza é referência internacional da bem-sucedida experiência em sua cidade, lhe permite afirmar que, mesmo aumentando a oferta do transporte público e melhorando a sua qualidade em todos

os sentidos, inclusive a acessibilidade, isto não diminui os engarrafamentos. O Modelo Peñaloza para acabar com engarrafamentos se baseia em cinco pontos:

1. Tirar os carros das ruas para diminuir o excesso da frota;
2. Aumentar os dias de rodizio;
3. Proibir certos percursos, como é feito na área central de Londres;
4. Pedagiar certas áreas;
5. Proibir definitivamente construção e licenciamento de mais estacionamentos.

Essas medidas foram complementadas por outras, com investimentos públicos em transporte coletivo (Transmilenio) e uma imensa rede cicloviária, tornando Bogotá uma referência urbanística global, apesar de estar localizada em um país em desenvolvimento. Como tais conceitos foram aplicados no caso Operação Urbana Consorciada Faria Lima serão discutidos a seguir.

3.2.2. Mobilidade na Av. Faria Lima

A dinâmica da expansão dos centros empresariais e financeiros da cidade de São Paulo tem início na década de cinquenta, com a expansão do tradicional centro financeiro (o centro antigo) para a Avenida Paulista, especialmente nas décadas 50 a 70. Gradativamente, a partir dos anos 70 a Avenida Faria Lima foi oferecendo vantagens locais para receber estabelecimentos de porte, que permitiram a diversificação das atividades terciárias. Assim, a presença do Shopping Iguatemi, o primeiro estabelecimento do gênero na grande São Paulo, de luxuosas agências bancárias, atraiu os primeiros escritórios, lojas, restaurantes e outros serviços de apoio, que convivem até hoje com a proximidade de áreas de baixa densidade de uso estritamente residencial representado pelos bairros dos Jardins, Pinheiros, Itaim, Vila Olímpia e adjacências, como o bairro do Morumbi, de alto padrão.

Na década de 80, enquanto vai se consolidando a Avenida Faria Lima, já começaram a despontar edifícios de escritórios e o Centro Empresarial (1980) na Avenida Carlos Berrini, definindo um novo vetor sudoeste com feições semelhantes ao anterior, concretizando a terceira fase desta expansão. A Avenida Faria Lima ficou situada no meio de todo aquele adensamento tecnológico ao longo do rio Pinheiros, e no transcorrer desses anos, a PMSP supriu a região do entorno com: pontes, viadutos, avenidas, parques e ampliou as redes de infraestrutura básica prevendo o adensamento futuro da área em questão. Seguindo a tendência da região de se tornar o cartão de visitas da cidade, seu principal centro de negócios e sede do capital globalizado, de uma megacidade/centro de uma megametrópole, das maiores do planeta.

Na década de noventa, em consequência desta dinâmica de expansão do centro financeiro e empresarial com o aumento do leito carroçável da Avenida Faria Lima, ocorreu o grande “boom” imobiliário nos bairros de Itaim, Vila Olímpia e Vila Funchal (situados entre as av. Hélio Pellegrino e Juscelino Kubitscheck) que transformaram os bairros com características de loteamentos para a classe média (terrenos de 200 a 400m² em média, sobrados ou casa térrea), em terrenos verticalizados, com prédios residenciais e não-residenciais, em média com 20 andares de altura.

A mobilidade da Avenida Faria Lima (com 32 m de largura e canteiro central arborizado), é composta hoje por um complexo sistema que inclui duas ciclovias (da Av. Marginal Pinheiros e da própria Av. Faria Lima), estações do trem metropolitanos da CPTM, um terminal de estações de ônibus na Av. Marginal ou Av. Nações Unidas, estação Faria Lima de metrô (linha 4 – amarela) com inúmeros helipontos nas coberturas dos prédios, linhas de ônibus para toda a cidade, ônibus elétricos e frotas de taxi, incluindo Uber, 99 táxi e Easy Taxi.

Na Faria Lima e imediações existem três túneis e um viaduto sobre o rio Pinheiros, vários shoppings (Iguatemi, o J.K., Eldorado, etc), bancos, hotelaria de luxo, restaurantes, lojas, clubes sócio esportivos, auditórios, casa noturnas e de shows, cinemas e teatros, grande número de escritórios de luxo, igrejas e hospitais.

Em seu percurso ela atravessa vários espaços urbanos importantes:

- o bairro de Pinheiros onde se situa o Largo da Batata (conectado pela av. Pedroso de Moraes vai até a estação USP do trem CPTM);
- A estação USP se liga ao CEASA, que atravessa o bairro do Jaguaré e conecta-se com as estradas Dutra/Castelo Branco e Regis Bittencourt);
- o bairro Jardim Paulistano (residencial alto padrão e misto);
- o bairro do Itaim Bibi (escritórios, residencial, comercio, gastronomia e vida noturna);
- o bairro Vila Olímpia e Vila Funchal, padrão semelhante ao vizinho Itaim (conectados com a avenida Hélio Pellegrino que leva ao Parque Ibirapuera; avenida dos Bandeirantes e até o Aeroporto de Congonhas e Avenida Carlos Berrini) - o novo centro empresarial de São Paulo.

O sistema viário de São Paulo com mais de 30 mil quilômetros de vias públicas, é do tipo radio-concêntrico, com desenho semelhante à uma teia de aranha, onde as avenidas radiais que se originam no centro vão se alongando em direção à periferia, na medida em que a cidade se expande. O sistema se expande no sentido Leste-Oeste em duas linhas de expansão menores em direção a sudoeste e sudeste, contidas pela Serra do Mar e represas ao sul. O recém-construído e ainda incompleto rodoanel visa criar um *by-pass* de toda a estrutura viária congestionada no miolo central, servindo para desafogar a carga rodoviária que se dirige ao porto de Santos e deste para o interior paulista e para o Vale do Paraíba, Via Dutra.

Figura 41 – Sistema Viário e Rodoviário da Região Metropolitana de São Paulo – Fonte DERSA 2016. Disponível em <http://megacidades.ccst.inpe.br/sao_paulo/banco_dados/apendice6.php>. Acesso em 16 jun. 2016.

A Av. Faria Lima se situa em uma região conhecida como “centro expandido” de São Paulo, caracterizado por um trânsito intenso ao longo das marginais dos rios Pinheiros e Tietê, mas que começa a ofertar novas soluções de mobilidade “Largo da Batata”, baseadas no transporte coletivo, com integração das redes metroviárias, dos trens metropolitanos e ônibus expressos.

Figura 42 – Avenida
lio Pellegrino. Fonte:
Fluidez 2012. Pag. 29

Assim, a Avenida Faria Lima e seu prolongamento (Avenida Hélio Pellegrino) se encontram na posição perimetral, seccionando radiais importantes da cidade como: Av. Rebouças e Rua da Consolação; Av. Nove de Julho; Av. Cidade Jardim e Rua Augusta e Av. Juscelino Kubitscheck, Av. Santo Amaro (Figura 20).

Vendo a situação sob esta ótica rodoviarista, a recuperação do Largo da Batata para o pedestre, juntamente com a remoção do terminal de ônibus e o advento das duas ciclovias, foi uma articulação muito importante para a mobilidade da região porque integrou os dois extremos da Av. Faria Lima, desde o bairro do Itaim Bibi (estação de trem urbano da CPTM integrada com a Ciclovia da Av. Marginal) até Pinheiros, continuando através da ligação com a Av. Pedroso de Moraes e Av. Jaime Fonseca Rodrigues, até a Praça Pan Americana (próxima a estação USP do trem urbano CPTM e interligada às duas ciclovias) e ao Parque Vila Lobos, já no bairro do Jaguaré.

Figura 42 – Avenida Brig. Faria Lima e Av. Hélio Pellegrino. Fonte: Pesquisa de Monitoração da Fluidez 2012. Pag. 29. Mar. 2013 – CET.

Algumas das contribuições mais significativas neste sentido foram: a construção da estação Faria Lima da linha 4 amarela do Metrô, a remoção do terminal de ônibus para a Av. Marginal Pinheiros, as duas ciclovias situadas na (Av. Faria Lima e Av. Marginal) que ligam a estação cidade universitária USP que fica próxima à Praça Pan-americana na Av. Pedroso de Moraes (continuação da Av. Faria Lima) até o Largo da Batata e, daí por diante, atravessando as avenidas Rebouças, o Shopping Iguatemi, Av. Cidade Jardim e Av. Juscelino Kubitscheck. Todas estas contribuições, e outras mais detalhadas no item Operações Urbanas, foram custeadas pelas duas Operações Urbanas Faria Lima. O Largo da Batata, até 2005 era intransitável para o pedestre à noite, devido à violência, e hoje, em 2015, isso já é possível com menor risco

3.3. A cultura do capital e do poder - Lobato

Sabe-se que o olhar sobre a cidade pode incluir várias dimensões, além do planejamento e do projeto urbano. A dimensão cultural é uma delas, alvo também da geografia depois da década de 70, quando passou a ter legitimidade nos estudos contemporâneos como uma marca reveladora de processos e representações sociais (Berque, 1998). A paisagem das cidades, representadas pelas suas formas, revela processos e representações sociais locais. As diferenças culturais espacializam suas dinâmicas no tecido urbano, abrindo, portanto, novas leituras investigativas sobre a cidade. Lobato Correa (1988) acredita que uma delas seja a relação de poder com a qual a cultura se envolve, assumindo um caráter claramente político.

Até mesmo o mercado da construção pode delas se aproveitar, para justificar a estratificação sócio econômica de seus interesses mercantilistas, criando edifícios que são verdadeiros ícones econômicos, construídos com a finalidade de sacralizar estes valores (Grande Capital) e também funcionar como polo de atração para novos investimentos que valorizem mais a região

Figura 43 – Avenida E
to às Musas” de Galile
Carlos Paraná. Foto da

ao seu redor, como por exemplo o edifício HSBC Tower (conhecido como L’Arche) nº 3.064, na avenida (Figura 30 e 33).

A cultura é o modo pelo qual as relações sociais de um grupo são estruturadas e modeladas; não somente isso, é também o modo como aquelas formas são vivenciadas, entendidas e permitem serem interpretadas. A cidade, enquanto matriz cultural, enquanto texto que permite múltiplas interpretações, é recoberta por inúmeros mapas de significados diversos. Mitos, utopias, crenças e valores levam ao estabelecimento de grafias e de movimentos que cons-

Figura 43 – Avenida Brig. Faria Lima “Monumento às Musas” de Galileo Emendabili, na Praça Luis Carlos Paraná. Foto da Autora, 20 jun. 2016.

troem uma geografia urbana que é simultaneamente econômica, social, política e cultural.

Lobato (2005) em seu artigo sobre “Cultura e Cidade: Uma Breve Introdução ao Tema”, classifica cinco tipos de paisagem urbana:

- paisagem e cultura dominante – como estudo de Ducam (1984) sobre a paisagem residencial da elite de língua inglesa nos Estados Unidos;
- paisagem e poder, como o estudo de Relph (1987) sobre o significado da verticalização na cidade norte-americana do final do século XIX;
- paisagem e identidade, como o estudo de Firey (1974) sobre o bairro italiano de North End em Boston;
- paisagem e simulacro, como exemplificado pela com a Main Street na Disneyworld ou com o shopping center Downtown, na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro;
- paisagem e conflitos sócio espaciais, por exemplo o estudo de Mitchell (2000) sobre o bairro chinês de Chinatown em Vancouver, Canadá, que foi palco de conflitos étnicos na segunda metade do século XIX e hoje é pólo turístico.

3.4. Ciclovía

A perspectiva de melhoria urbana trazida pelo estudo de Lobato, desperta a vontade de tentar entender como a Av. Brig. Faria Lima se classificaria, já que que apresenta grande extensão, atravessa vários bairros com diferenças econômicas, culturais, e todos interligados pela ciclovía que os unifica e relaciona de forma amistosa e divertida. A Avenida Brigadeiro Faria Lima é, sem dúvida, paisagem de poder, com sua verticalização exuberante em luxo e a modernidade dos seus edifícios adjacentes e a ciclovía vai atenuando a paisagem, colocando o ciclista em outro ritmo e percepção da cidade.

▲ Figura 44 – Ciclovía em Avenida Pedroso, Rio de Janeiro, 2016.

▲ Figura 44 – Ciclovía Faria Lima na altura da Avenida Pedroso de Moraes. Fto da Autora, 2016.

Essa ciclovía tem seu ponto de partida na zona oeste da cidade, no bairro Alto de Pinheiros (onde residem pessoas de alto poder aquisitivo), passa pelo Parque Vila Lobos, (uma das melhores opções de lazer da cidade), com uma estimativa de 5.000 pessoas /dia, área de 732 mil metros quadrados, em fins de semana recebe 20 a 30 mil visitantes. Foi um dos primeiros parques a serem adaptados aos deficientes físicos.

A ciclovía segue em direção à Avenida Faria Lima pelo leito da Avenida Fonseca Rodrigues, passando pela Praça Pan-americana, muito conhecida por articular de um lado do rio Pinheiros o bairro Alto de Pinheiros (residências de alto padrão) caracterizando um uso de solo predominantemente residencial de baixa densidade; e de outro a Cidade Universitária, onde se situa a Universidade de São Paulo (USP), um centro de excelência acadêmica no Brasil, circundada pelos bairros do Jaguaré, Rio Pequeno e Butantã, (bairros de renda) e uso do solo misto, de média e alta densidade.

A travessia do rio é feita pela ponte Cidade Universitária, próxima à estação de trem da CPTM denominada Cidade Universitária USP, que possui bom acesso por meio de rampas para as bicicletas dos estudantes com suas mochilas, cadeirantes em geral, com comodidade.

Desta estação é possível acessar também uma segunda ciclovía exclusiva, situada junto ao rio Pinheiros e com a linha de trens da CPTM, a qual se estende desde Barueri, Carapicuíba, Osasco (oeste) até Interlagos (sul) passando pelos bairros de Pinheiros, Itaim Bibi, Vila Olímpia, Cidade Monções, Jurubatuba e Santo Amaro até proximidades da represa Billings.

A primeira ciclovía atravessa o canteiro central da Praça Panamericana, em direção à Av. Faria Lima, segue pela Avenida Jaime Fonseca Rodrigues e Avenida Pedroso de Moraes.

No bairro de Pinheiros, entre a Avenida Pedroso de Moraes e Avenida Rebouças, a ciclovía atravessa o Largo da Batata, um importante pólo de articulação da zona Sul em conjunto com o Terminal Pinheiros, situado na Av. Marginal Pinheiros, que integram municípios vizinhos

◀ Figura 45 – Ciclovias Marginal do Rio Pinheiros e ao fundo a Ponte Estaiada. Foto da autora.

▲ Figura 46 – Edifício HSBC Tower (HSBC Tower) na cidade de São Paulo. Foto: Emporis

▲ Figura 46 – Edifício L'ARCHE (HSBC Tower) na Av. Faria Lima 3064. Foto: Emporis

de Santana de Parnaíba, (onde estão os 15 Alphavilles) com outros municípios da zona oeste, como Osasco e Carapicuíba. O Largo da Batata também faz a ligação com o centro de São Paulo através das Ruas Cardeal Arcoverde e Teodoro Sampaio. A ciclovia Faria Lima é um excelente elemento de integração urbana, que poderia ser mais explorado por espaços de permanência ao seu redor, casas de diversão.

O edifício HSBC Tower, conhecido como "L'Arche", projeto do arquiteto Júlio Neves, o mesmo arquiteto que propôs em 1995 a Operação Urbana Faria Lima ao prefeito Paulo Maluf, foi um dos pioneiros a ser construído, até mesmo antes da Avenida ser construída, sua fachada principal estava orientada para um terreno vazio, e depois de construídas as calçadas da Avenida, o prédio estava justo no alinhamento, ficando evidente a combinação premeditada.

Realmente ele vinha com a intenção de se tornar um ícone econômico da futura avenida, que sacralizasse os valores do Grande capital, e também fosse uma âncora ou polo de atração para novos investimentos e valorização do lugar ao seu redor, o que realmente veio a se concretizar nas décadas seguintes.

As construções que podem ser observadas em cada trecho da avenida guardam características intrínsecas à sua origem, e seria interessante analisar e classificar cada uma delas, sob a ótica de Lobato, o que foge ao objetivo deste trabalho. No entanto o citado edifício, situado próximo à Avenida Cidade Jardim, e a duas três quadras do shopping Iguatemi, dentro do trecho escolhido como objeto de estudo desta tese, que liga o Largo da Batata à Avenida Juscelino Kubitschek. Ele identifica a tendência da avenida em se tornar uma representante do grande capital, com edifícios altos, em sua maioria comerciais e padrão construtivo representativo deste poder, sem preocupar-se muito com o tipo de vida que acontece nas ruas fora dele, à noite ou nos fins de semana, o que significa estar na direção contrária do que dizem os teóricos da cidade atrativa. O padrão de qualidade dos edifícios não se multiplica pelas transversais da avenida, exceto nos bairros Itaim e Vila Olímpia.

Outros edifícios interessantes que trazem glamour à Avenida – edifício Páteo Vitor Malzoni, o megaempreendimento mais caro de São Paulo, que emoldura e abriga em seu interior a casa bandeirista, tombada pelo Condephaat como remanescente da técnica de taipa do século XVIII, ponto de encontro dos bandeirantes Borba Gato e Fernão Dias. Para os arquitetos Botti e Rubin a ideia não seria fazer uma praça, mas um elemento de passagem tranquila para as pessoas irem de um lado ao outro tendo como referência a própria Casa Bandeirista do século XVIII (figura 47). Porém a casa permanece fechada e cercada por segurança privada. Visitada pela autora em janeiro de 2016.

◀ Figura 47 – Av. Faria Lima 3477 - Ed. Páteo Vitor Malzoni + Casa Bandeirista. Foto da autora, 2016.

▲ Figura 48 – Ed. B

▲ Figura 48 – Ed. Banco Itaú, Av. Faria Lima 3500.

Além deste podemos contar com o que há de mais moderno em termos de tecnologia construtiva e instalações, o Edifício Banco Itaú, numero 3500 da Av. Faria Lima, que foi construído sob as premissas do Green Building Council e deverá alcançar as certificações LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), concedidas aos empreendimentos sustentáveis e com alto grau de segurança.

Figura 49 – Ed. Banco ITAU – Av. Faria Lima, 3500. Foto da autora.

Todas as tendências desta nova arquitetura poderiam conviver harmonicamente, uma completando a outra, desde que houvesse mais planejamento por parte do poder público e mais cobrança por parte da população, com as calçadas e espaços públicos, que de maneira geral não combinam com a ostentação da arquitetura e nem se refletem nas ruas entorno .

Os bairros do Itaim e Vila Olímpia foram os que mais se modernizaram devido ao “boom” imobiliário lá ocorrido, dos anos 90 em diante, e nessa mesma ocasião, os Jardins, que já estavam consolidados com residências de alto padrão não sofreram alteração, exceto os lotes que se localizavam na própria avenida.

Figura 50 – Ave
ra, 20 dez. 2015

Existem restaurantes de alto padrão na Rua Amauri, na Vila Olímpia; onde há intensa vida gastronômica dia e de noite, (também barzinhos, restaurantes, cafés, doceira e chocolateria). E os principais bancos nacionais e internacionais também se situam nela devido a esta arquitetura corporativa sofisticada, que se destaca no contexto geral de São Paulo.

▼ Figura 50 – Avenida Faria Lima. Foto da Autora, 20 dez. 2015.

◀ Figura 51 – Av Faria Lima vista para Shopping Iguatemi à esquerda e no fundo o Largo da Batata, Pinheiros. Foto da Autora, 20 dez. 2015.

Da mesma forma o renomado Shopping Iguatemi (1968) com a requintada joalheria Tiffany à sua entrada, se encaixa na classificação de Lobato como paisagem e poder. Estes dois ícones juntos foram sucedidos por muitos outros, fato este que garantiu uma supervalorização dos terrenos ao redor, 20 a 30 mil reais, a equiparado à cidade de Paris, valor de metro quadrado mais valorizados do Brasil.

a vista para Sho-
e no fundo o Lar-
. Foto da Autora,

3.5. Vias Públicas (Ruas e Calçadas)

As atividades urbanas não se restringem ao desempenho de funções que dão suporte ao movimento e deslocamento de veículos para os diversos pontos da cidade ou à eficiência da engenharia do tráfego. Essas assumem significado muito maior, devido à sua capacidade de estabelecer uma relação dinâmica com o espaço público adequado à sua realização. E assim serão entendidas na construção da problemática deste trabalho, assumindo outras dimensões, cujos significados possibilitam leituras dos movimentos sociais e manifestações culturais, alinhando-se a outras teorias que redefinem o futuro das cidades em face de uma mudança paradigmática da mobilidade, dando maior ênfase ao pedestre e ao caminhar a pé.

Ocorre que as vias públicas estão assentadas sobre a geografia natural da cidade, regulando a disposição e a hierarquia dos edifícios e dos quarteirões, ligando os seus espaços e nesta posição assumindo importância funcional na paisagem urbana, como um elemento morfológico, capaz de expressar através da espacialização de suas formas, a dinâmica de diferentes culturas, abrindo, portanto, novas leituras investigativas sobre a cidade.

Lobato Correa (1988) acredita que uma delas seja a relação de poder com a qual a cultura se envolve, assumindo um caráter até político, como se pode observar nas diversas territorialidades excluídas da paisagem urbana, resultantes da estruturação pelo poder e identidade. A cidade, enquanto matriz cultural, assemelha-se a um texto que permite múltiplas interpretações, e o estabelecimento de grafias e de movimentos que constroem uma geografia urbana que é simultaneamente econômica, social, política e cultural.

Analisando o sistema de planejamento e gestão do qual as vias fazem parte, podemos definir o que elas são, para que servem. Elas podem ser construídas vinculadas a engenharia técnica ou à própria ação do projeto ou do desenho urbano. No primeiro caso elas são entendidas em função dos deslocamentos dos veículos, pessoas e mercadorias. No segundo elas funcionam como instrumento

◀ Figura 52 – Plano Voisin Paris 1924
Le Corbusier.

de integração, o lugar da sociabilidade e interação social. Formam o espaço tridimensional entre duas linhas de edifícios adjacentes, determinadas por estruturas socioculturais, que tem por finalidade facilitar a mobilidade, a comunicação e a interação entre diversos grupos de atividades urbanas.

De acordo com a sua hierarquia as vias podem ser entendidas como: passeio, caminho, avenida, rota, autopista, calçadão, boulevard, entre outras. Dentro dos diversos elementos formadores do espaço público, a via representa um produto acabado e articulado na estrutura do território, permitindo a análise da relação entre espaço público, território e cidade.

Na concepção do movimento modernista, a cidade era tida como produto de funções urbanas segregadas em áreas pré-determinadas e dominadas pelo transporte motorizado.

Exemplo disso era o projeto de Le Corbusier para verticalização urbana, Plano Voisin Paris 1925, equilibrando sempre a altura do edifício com espaço livre ao redor, garantindo as condições de higidez, insolação, ventilação e verde. Pela concepção da Carta de Atenas a rua está pautada por ideias funcionalistas, de estrutura e de padronização.

A herança funcionalista deste movimento ao longo do tempo foi gerando controvérsias, que apontaram como solução o resgate do seu significado tradicional, como elemento componente do desenho urbano, que permite abranger todas as suas dimensões. As atividades urbanas mudam com o tempo, a cidade não é estática, e, portanto, necessita sempre ser readequada. E as vias são a ferramenta disponível para tal transformação, ao redesenhá-las de acordo com o novo contexto, tratada em seus próprios termos, usos e controles. Uma mudança no desenho vai significar uma transformação na vida social dos cidadãos, em um determinado espaço.

Na prática contemporânea podemos observar, dentre vários exemplos, as transformações ocorridas nas cidades norte americanas, no início do século 21, em áreas como o Vale do Silício, norte da Califórnia, Route 128 nos arredores de Boston, Route One corredor entre Princeton e New Brunswick, New Jersey, a Rota I-285 zona norte de Atlanta, o distrito do norte da Virgínia que rodeia Tysons Corner. Elas mudaram o símbolo da antiga metrópole de 1920, de um horizonte de arranha-céus irregulares, para a rede de superhighways, congestionadas em todas as direções, unindo toda uma região em uma super cidade poli nucleada, sem um único núcleo dominante, cuja diferença está na escala – a unidade básica não é a rua, medida em blocos, mas o “corredor de crescimento” que se estende sobre o território de 50 a 100 milhas de extensão. Unidades planejadas como “clusters” de habitação que são tão grandes e autossuficientes como municípios; com parques de escritórios rodeados por centenas de hectares de jardins paisagísticos e shoppings. E elas se irradiam ao longo dos anéis viários e corredores de forma aleatória, sem as distinções rígidas entre as zonas residenciais, comerciais e industriais que eram próprias do zoneamento funcionalista muito utilizado pela escola modernista.

Embora alguns profetas como Wright tenham previsto a queda da cidade tradicional, ninguém imaginava a forma real deste território da nova cidade. Estas localidades espalhadas seriam a promessa de uma cidade norte americana descentralizada, que cumpriria as esperanças básicas de seus moradores: casas confortáveis em ambientes silvestres, com fácil acesso a boas escolas, bons empregos, e com lazer de muitos tipos. Uma civilização que finalmente superasse a velha antítese entre cidade e campo, que cumprisse, na vida diária, a necessidade cultural profunda de um ambiente que combinasse máquina com natureza, porém com grande dependência do automóvel individual, uma formula insustentável.

Contra esta urbanização difusa, vem surgindo uma tese oposta, a de readensamento parcial da cidade que foram abandonadas mas que apresentam ainda uma infraestrutura aproveitável, e a presença da oportunidade de empregos. É “cidade compacta” defendida por autores como Richard Rogers em seu livro “ Cidades para Um Pequeno Planeta” e, no Brasil por Carlos Leite e outros urbanistas favoráveis a uma urbanização adensada ao longo dos sistemas de mobilidade de massa, como preconiza o novo plano Diretor de São Paulo, recém aprovado pela prefeitura .

Lynch (1977) entende que a via pública seja mais do que um simples caminho, que seja uma série de espaços alinhados e conectados, alguns destinados à maior permanência e outros à passagem. Significa determinar-lhes um início e um término, com lugares definidos ao longo de seu trajeto, lugares para uso especializado e atividades desenhadas com escala e contraste entre seus elementos. Desenhar estes espaços implica em atribuir-lhes o conceito de uma praça, utilizada também para práticas sociais e para a manifestação da vida urbana, um espaço público de qualidade, especialmente para pedestres.

Com a volta de um modelo urbanístico mais adensado e multifuncional, focado no transporte coletivo e gerador de maiores fluxos pedonais, a mobilidade urbana veio se reorganizando para melhorar as condições de circulação dos pedestres, dos ciclistas, mais saudáveis e condizentes com a prática do convívio social nos espaços públicos da cidade.

3.6. Critérios de qualificação das calçadas – Qualidade Devida

Com a volta de um modelo urbanísticos mais adensado e multifuncional, focado no transporte coletivo e gerador de maiores fluxos pedonais, a mobilidade urbana veio se reorganizando para melhorar as condições de circulação dos pedestres, dos ciclistas, mais saudáveis e condizentes com a prática do convívio social nos espaços públicos da cidade.

Figura 53 – Calçada Ed. Rui Otake na Av. Pedroso de Moraes. Foto da Autora 15 jun. 2016 Piazza del Campo, Siena, Itália. Foto: LeNelson em 03/12/2013.

As calçadas são o principal elemento no conjunto da mobilidade urbana do pedestre, pois sem elas não se pode caminhar e o caminhar é o ponto de inflexão entre todos os modais, que por ele passam: caminhando se vai ao automóvel, ao ponto de ônibus, pedalar.

As cidades desde sua concepção, seja de forma espontânea ou criada, vão sempre se transformando, sob a incidência do tempo e influência dos avanços tecnológicos. Hoje pensamos em ruas (asfaltadas, de concreto ou pedras) em função dos carros que inventamos, mas elas já foram de terra batida na época das carruagens e cavalos. Então como serão no futuro, caso os veículos não necessitem mais de rodas para prendê-los ao chão?

Lançando um olhar mais realista ao assunto, é necessário averiguar como os espaços públicos de fato podem contribuir para melhorar as condições do caminhar. Neste sentido, as calçadas não existem isoladamente, é preciso considerá-las em conjunto com o tipo de rua em que se situam, com as fachadas das edificações ao redor (Jacobs, 2000). Da mesma forma respeitando a implantação dos lotes residenciais nas quadras, a situação dos espaços públicos, a legislação vigente para reger uso e ocupação do solo urbano e a densidade populacional.

Com vista a necessária análise das condições em que se encontram hoje os passeios públicos na Av. Faria Lima, foi elaborado uma tabela que resume os 12 requisitos necessários para que uma calçada atenda às necessidades de um projeto com qualidade (Ver tabela 01 do cap. 4).

No entanto, além do próprio piso, há muitos outros fatores a serem considerados, para que uma calçada seja adequada às necessidades de seus usuários.

Na tabela 2, por exemplo, são apontados aspectos importantes com relação as fachadas dos edifícios terem os seus pisos térreos abertos para se integrarem com as calçadas adjacentes.

Por exemplo, o urbanista Jan Gehl (2013) afirma que, apesar da importância de todas as escalas de planejamento - a da cidade e do bairro; é na pequena escala, a do pedestre, que se pode sentir e avaliar a qualidade de vida de uma cidade. A velocidade mais lenta do caminhar

▲ Figura 54 – Vila Madalena.
Foto da autora em 2016.

▲ Figura 55 – Vila Madalena.
Foto da autora em 2016.

▲ Figura 55 – Vila Madalena.
Foto da autora em 2016.

permite tal apreciação do espaço e paisagem, tanto é verdadeiro este fato, facilmente comprovável quando se percorre a pé uma cidade e a percepção do pedestre aumenta de forma diferente do carro e da bicicleta.

Nesta mesma linha, Peñalosa³⁸, ex-prefeito de Bogotá (CO), acredita que o cuidado e o esmero demonstrados nos espaços públicos e nas calçadas de uma cidade, indicam o nível da democracia praticada por seus governantes. Ele explica que no espaço das calçadas todos parecem iguais, ricos ou pobres, negros e brancos, religiosos ou ateus. Enquanto os ricos têm locais próprios para seu lazer, o pobre tem as ruas e espaços públicos como único lazer.

A qualidade devida

Na recuperação da cidade de Medellín (CO) questões como a governança, integração, mobilidade, redução da pobreza e da violência foram focadas em um mesmo projeto espacial denominado “IUP” - um novo conceito de “Projeto Urbano Integral” cuja visão transversaliza todos os setores e permite um crescimento sincronizado entre eles, mantendo uma mesma meta. A IUP tem na “EDU” Empresa de Desarrollo Urbano de Medellín”, a agencia publica responsável pelo desenvolvimento urbano da cidade hoje, e pela implementação dos planos urbanísticos e arquitetônicos.

Jacobs (2000), por sua vez afirma que afirma que as ruas precisam de pessoas para serem seguras e agradáveis, e que as pessoas sempre irão preferir ver outras pessoas, a permanecer em casa.

Então existe um ponto comum entre os três teóricos: tanto Jacobs, como Gehl e Peñalosa entendem que as pessoas têm que estar nas calçadas, e as melhores calçadas tem que ter pessoas circulando o tempo todo, inclusive à noite. Todos precisam, um do outro, para que o conjunto se sinta seguro. E quanto mais segurança houver fora de casa, mais pessoas serão atraídas a voltar a caminhar nas ruas, o que por sua vez aumentará a segurança.

38 PEÑALOSA, Enrique: Project for Public Spaces, artigo disponível em: www.pps.org, visitado em 22/05/2016

O elemento fundamental quando se trata de calçadas é o piso, o ponto de inflexão das três funções que exerce simultaneamente:

1. oferecer suporte adequado a tudo que está em cima - calçadas, edificações, o verde, as pessoas e o céu;
2. oferecer cobertura a todas as redes de infraestrutura urbana que estão por baixo dele.
3. oferecer ligação e continuidade a tudo que está ao lado, entre as pessoas, as edificações, as ruas, parques verdes, e demais equipamentos urbanos.

O piso é a expressão da mobilidade urbana do pedestre, ligando o que está em cima, em baixo e ao lado. Pode ser usado como um indicador desta mobilidade.

Diretrizes de qualidades exigidas para os pisos das calçadas.

1. Material do piso deveria ser adequado ao caminhar e resistente à todas as demais funções específicas.
2. Projeto do piso deveria ter coletores de águas pluviais, guias e sarjetas. Pisos drenantes.
3. Projeto do piso pode considerar a possibilidade de facilitar a manutenção das redes de infraestrutura existentes no subsolo (água, esgoto, telefonia, fibra ótica).
4. Projeto do piso deveria contemplar a sinalização para deficientes físicos, visuais, auditivos, idosos e crianças.
5. Projeto do piso deveria prever instalações para iluminação noturna.
6. Projeto do piso da calçada deveria respeitar normas de declividade e altura de degraus nos padrões de conforto.
7. Projeto da Calçada deveria prever mobiliário de apoio para conexão com outros modais (bancos, estações e pisos elevados) e abrigos contra intempéries e catástrofes.

▲ Figura 56 – Av. Pedroso de Moraes, Pinheiros.
Foto da autora em 2016.

e Moraes, Pinheiros.

8. Projeto da Calçada deveria ter fachadas ativas com galerias, recuos marquises e terraços.
9. Segurança do pedestre na calçada.
10. Manutenção – ou estado em que se encontra.
11. Caminhabilidade

Diretrizes para fachadas integradas às calçadas.

- As fachadas devem ser agradáveis, ao nível dos olhos de quem na rua passa, tanto as edificações comerciais e seus anúncios, como as residenciais ou qualquer outro uso.
- As fachadas devem ter muitas janelas ou varandas que permitam às pessoas, de dentro de suas edificações olharem a rua, ou o espaço intraquadras.
- As fachadas dos lotes com aberturas que permitam aos pedestres fazerem travessias dentro do quarteirão, sejam os pilotis no pavimento térreo abertos, ou vielas
- As fachadas das edificações não devem ser obstáculo impenetrável como um paredão. Devem ter volumetria diferenciada e entrecortada, proporcionando sombreamento e outros confortos ao pedestre.
- As fachadas dos prédios do quarteirão devem guardar um espaçamento funcional e harmonioso entre si.
- Possibilidade de haver espaço intraquadras, pátio ou verde (área vazia no centro da quadra com multiuso).

Assim entende-se que as calçadas não existem isoladamente, é preciso considerá-las parte da rua em que se situam e das fachadas das edificações nela inseridas (Jacobs, 2000). Para sistematizar o processo de entendimento do espaço urbano foram identifi-

cados cinco elementos básicos: a rua como espaço livre e público indutor e formador da malha urbana; o lote como espaço privativo e sua respectiva edificação como formador do perfil da paisagem e delimitador dos espaços públicos e privados; a quadra como elemento estruturador da transição entre o plano de bairro e os lotes privados; as áreas coletivas intraquadras e os espaços públicos previstos para toda a cidade.

Em projetos de espaços públicos é preciso considerar todo o conjunto e a articulação de cada parte do mesmo, bem como o contexto funcional maior onde essa rua se insere e o sistema viário urbano, que também tem sua hierarquia funcional – via local próxima das residências, via secundária que recebe todas as locais e as conduz à via principal que serve de passagem de um bairro para outros. Daí por diante essa rede de mobilidade vai se ampliando de acordo com as dimensões da cidade e principalmente de acordo com o tipo de transporte coletivo nela utilizado. À medida que a rede de ruas vai se expandindo, vai também diversificando as suas funções: vias com pistas de velocidades diferentes, ciclovias ou ciclo pistas, vias exclusivas para pedestres, corredores de ônibus, vias com multiuso ou usos em horários diferentes. Um bom exemplo do desenho urbano de vias é a Avenida Nove de Julho, nos jardins próximos a Faria Lima, porque acomoda de forma eficiente o trânsito local em vias separadas da via principal e é bem arborizado.

Como podemos observar nas cidades, as ruas são muito diferentes entre si, dependendo da topografia urbana, do partido de desenho adotado pelo urbanista para o plano inicial da cidade. Podem ser: lineares, longas ou curtas, em tabuleiro de xadrez, em “cul de sac”, avenidas marginais aos rios, com quarteirões maiores ou menores, compactos ou não, vazados ao meio ou de outro tipo.

Entende-se que para qualquer sistema viário ser eficiente é preciso haver certa racionalização baseada numa hierarquia de concentração e dispersão, que direcione o tráfego para absorver os pontos de maior ou menor fluxo de mercadorias e pessoas, de forma equilibrada. Isto

▲ Figura 57 – Rua I
Foto da autora em

▲ Figura 57 – Rua Harmonia, Vila Madalena.
Foto da autora em 2016.

depende de um zoneamento de usos do solo pré-estabelecido por planejadores, que trate dessa racionalização para que o sistema flua bem em todos os horários e seja eficiente. A teoria, porém, nem sempre coincide com a realidade.

A topografia, o clima, acidentes geográficos são fatores primordiais na elaboração do plano de qualquer cidade. Isto vai ocorrer antes ou depois desta já existir, assim como o estilo de vida, a atividade econômica, a cultura e a política. O planejamento da cidade, determinado a cada gestão, poderá acompanhar o plano inicial até certo ponto, ou substituí-lo por outro, e a cidade crescer até de forma aleatória fora do plano. Um exemplo histórico é Brasília e as suas cidades satélites.

Em função destas incertezas, o futuro da cidade vai se definindo também em função da sua expansão territorial, por vezes regularizada de acordo com legislação pertinente, e muitas outras vezes não, como no Brasil. Assim, a ocupação irregular poderá ocupar áreas de risco ou áreas de proteção aos mananciais, ou ainda poderá ser dirigida pela especulação imobiliária. Os conflitos gerados por esta situação se tornarão os grandes desafios enfrentados pela administração pública e suas políticas muitas vezes ineficientes, outras desfocadas da realidade ou corrompidas pelos políticos.

Nas últimas décadas a prevalência das ruas foi do automóvel, porque as cidades foram desenhadas para eles e não para o pedestre. Aos poucos os problemas e consequências foram se agravando devido ao grande número de carros nas ruas e devido à impossibilidade de ampliar as ruas a ponto de acomodar tantos veículos individuais, o que provoca o aumento dos engarrafamentos de trânsito nos horários de pico, o tempo perdido nos percursos, a poluição ambiental proveniente dos motores. E não é mais possível ampliar a largura das ruas na proporção que aumentam os carros individuais.

A partir daí começamos a indagar quais seriam as soluções possíveis e, ao que parece as soluções apontam para uma mudança paradigmática da mobilidade urbana, principalmente no

Des
sua concepção,
cidades se ger
espontaneamen
ou não são criad
e considerando
fator tempo, e

que se refere ao posicionamento do ser humano como foco principal da mobilidade e não o carro, a sua necessidade de caminhar por prazer e usufruto do ambiente e paisagem, e pela necessidade de se exercitar de forma mais saudável, necessidade de reduzir a poluição e racionalizar os gastos com transporte. É este o desafio que enfrentamos hoje em São Paulo.

Outra solução que favoreceria a mobilidade urbana seria um transporte coletivo melhor administrado, inclusivo e acessível a toda a população, com eficiência e baixo custo. Transporte, acessibilidade e inclusão, tudo ao mesmo tempo. Outra alternativa seria a bicicleta, a cada dia mais adotada em todo o mundo.

Outra possibilidade que pode vir a tornar-se a principal contribuição para a criação do novo paradigma da mobilidade urbana seria a nova concepção do uso das calçadas e espaços públicos, daí a necessidade de requalificá-los tomando por base novos critérios de qualidade. Nesta linha de pensamento se encaixam vários teóricos, dentre os quais destacamos para este estudo: Gehl, Jacobs e Peñalosa cujo objetivo principal é estabelecer que atributos de qualidade devem ter os espaços públicos e as calçadas de uma cidade.

3.6.1. Jane Jacobs

A seguir, o estudo de Jacobs (2000) fundamentado em sua obra referencia, “Morte e vida de Grandes Cidades”, do qual serão apresentados os atributos principais que os espaços públicos e calçadas devem ter para contribuir com o conceito de uma cidade ativa.

“Olhos da rua”. Um princípio básico para esta autora é que a calçada tem que ter pessoas, e o tempo todo, pois a principal função das calçadas é satisfazer o anseio de ver outras pessoas, e também de ter sua companhia. A calçada é o cenário onde ocorrem os contatos espontâneos, aqueles que não podem ser institucionalizados, que promovem o sentimento de coletividade, restabelecendo a confiança e a solidariedade. Estes sentimentos

▲ Figura 58 – Av. Pedroso de Morais, Pinheiros.
Foto da autora em 2016.

e Moraes, Pinheiros.

fazem o cidadão se sentir incluído, e são sua referencia mais íntima de pertencimento. O cidadão pode estar fisicamente incluído no espaço, mas não se sentir incluído de fato, “dando asas” a um sentimento de marginalização e podendo até chegar às praticas mais violentas, amplamente divulgadas pelos meios de comunicação.

Pensando na estrutura urbana, a segurança foi considerada pela autora como elemento primordial e que pode ser atingido de forma natural, apenas pela pratica e fortalecimento do conceito de comunidade, o que favorece ambos os aspectos. Aquele pequeno comerciante, integrado à comunidade, ele toma conta do lugar, conhece todos os que passam nas ruas, o que é bem diferente do camelô que coloca sua barraquinha na calçada durante o dia e à noite vai embora, sem criar vínculos com a comunidade local, deixando a rua deserta, como ocorre no Largo da Batata, Faria Lima, Teodoro Sampaio e demais ruas da região do bairro de Pinheiros.

Resumo dos principais atributos que devem caracterizar uma boa calçada e como consegui-los:

Quesito 1 - Segurança:

- segurança contra acidentes de trânsito, contra atropelamentos por carros e contra crimes entre seres humanos (homicídios, roubo, assaltos...);
- fluxo contínuo e ininterrupto de pessoas na rua;
- pequenos comércios e serviços variados cujos donos tem interesse em que seus pacientes se sintam seguros;
- demarcação nítida entre público e privado;
- edifícios que ladeiam a rua devem ser voltados para ela, ter janelas para pessoas olharem a rua e fachadas convidativas.

Quesito 2 - Atratividade:

- pessoas são atraídas a olhar outras pessoas;
- percursos devem ser agradáveis para pessoas passarem e espaços públicos convidativos para elas ficarem;
- estabelecimentos abertos dia e noite com boa iluminação pública;
- frequência dos estabelecimentos de comércio e serviço de pequeno porte, em cada bairro;
- lugares para comer ou beber, independentemente do clima quente ou frio;
- toda rua é composta por usuários e observadores e um mobiliário urbano adequado.

Quesito 3 - Melhores calçadas:

- calçadas são órgãos vitais para segurança urbana;
- calçadas são o cenário onde acontecem os contatos espontâneos, que promovem a confiança, solidariedade e sentimento de coletividade;
- calçadas promovem a experiência da vida pública;
- calçadas educam as crianças.

Segundo Jacobs, os parques sendo considerados como continuação das calçadas, servem para completar o tecido urbano existente, mas não conseguem substituir uma estrutura urbana diversificada. Em sua visão defensora da cidade tradicional, bairros que não são atraentes têm parques igualmente aborrecidos e vazios. Os parques infantis fechados, sem monitoramento geram delinquência e gangues. A alta densidade é a melhor solução para os norte-americanos porque é compatível com a lógica do sistema capitalista.

Em suas críticas contra o urbanismo modernista, Jacobs (2000) foi taxativa em dizer que os seus planejadores eram utópicos ao pensar em um plano para uma cidade com um esqueleto pré-definido, pois os sistemas significativos de sua ordem funcional não seguiam uma disciplina militar e nem podiam ser inteiramente determinados. Seria preferível, na sua visão, que os urba-

nistas tentassem entender a estrutura de uma cidade, de forma que as funções se misturassem para atender a diversidade das atividades humanas.

Este é um ponto de vista bastante polêmico porque a diversidade de usos e funções da cidade precisa ter mobilidade eficaz para acompanhá-la, o que requer um plano viário flexível, que possa atender a uma hierarquia de vias com funções complexas, faixas com diversas velocidades, diversos projetos para os cruzamentos e diversos traçados para os percursos.

Por exemplo, se uma via está ligando um bairro a outro, ela tem algumas características como a rapidez, a fluência e a necessidade de atender aos transportes coletivos, portanto não pode ter um traçado de projeto tortuoso e nem entrecortado por vias secundárias do próprio bairro, como por exemplo, a Avenida Vinte e Três de Maio, em São Paulo. Diferentemente do que acontece com uma via local, no interior de um bairro, que precisa ser lenta, pode ter um traçado irregular para acompanhar a topografia do terreno, entrecortada ou com praças, calçadas e espaços públicos generosos e verdes.

Outra questão polêmica que poderia ser acarretada quando os usos do solo urbano são mistos e de alta densidade (cidade compacta) seria a amplitude que os conflitos decorrentes da proximidade dos diferentes usos podem atingir. Por exemplo: Como um hospital que necessite de silêncio e ar puro pode conviver com a chaminé de um restaurante ou barulho de uma casa de diversão noturna? Como as residências ou escolas podem conviver com barulho das casas de diversão dia e noite? Estes são prováveis conflitos que podem chegar a incomodar os cidadãos da cidade compacta, se não forem resolvidos.

Apesar destas questões polêmicas, as teorias de Jacobs vêm sendo adotadas por urbanistas pós-modernos, como aqueles que atuam no novo urbanismo, um movimento que visa projetar novas comunidades sustentáveis em cidades norte americanas. Neste sentido, constituem uma importante contribuição na busca de um paradigma que possibilite um urbanismo mais humano e inteligente.

3.6.2. Jan Gehl

Para embasar as suas idéias, Gehl (2013) critica a motorização de cidades como Los Angeles, nos Estados Unidos, ou mesmo cidades novas inglesas, como Radburn, nas quais o pedestre foi esquecido como protagonista pelas práticas urbanísticas.

Defendem pelo contrário, que os princípios básicos do planejamento urbano visem trabalhar a dimensão humana, como- distribuição racional das funções da cidade garantindo menores distâncias entre elas e a redução de viagens diárias;

- integração de funções na cidade é importante para riqueza de experiências e versatilidade, sustentabilidade social e sensação de segurança nos diversos bairros;
- projetar o espaço urbano de forma convidativa tanto para o pedestre como para o ciclista;
- abrir os espaços de transição entre os edifícios e a cidade, para que a vida no interior das edificações e a vida nos espaços urbanos funcionem conjuntamente;
- de todos os princípios e métodos disponíveis para reforçar a vida nas cidades o mais simples e eficaz é convidar as pessoas para passar mais tempo no espaço público.

Nas últimas décadas repetem-se em todo o mundo as ideias sobre reorganização e integração dos tipos de tráfego, principalmente a proposta da rua compartilhada multifuncional, desde que o pedestre tenha sempre prioridade sobre os outros modais.

Princípios básicos do planejamento de tráfego:

- integração de tráfego com base no tráfego rápido, onde as ruas são inúteis para outra coisa, além dos carros, exemplo de Los Angeles, CA;

▲ Figura 59 – Rua Harmonia, Vila Madalena.
Foto da autora em 2016.

, Vila Madalena.

- sistema Radburn 1928, com divisão do tráfego, complicado e dispendioso devido a existência de muitas ruas, vias paralelas e túneis para pedestres. Pode ser melhor para os carros, mas não funciona para os pedestres que preferem o caminho mais curto ao invés dos túneis (Nova Jersey);
- sistema de integração dos modais, baseado no tráfego lento, como em Delf, na Holanda;
- a cidade de pedestres, como em Veneza, a transição do tráfego rápido para o lento ocorre de forma compatível com a velocidade do pedestre;

Princípios básicos do espaço público (Gehl)

Segundo Gehl (2013), o contato visual e auditivo pode convidar ou repelir as pessoas, porque o início de todo contato mais profundo entre elas começa pelo contato visual e físico, considerando pessoas lineares, frontais e horizontais, e movendo-se a cinco km/h.

Assim, para convidar uma pessoa é necessária uma visão desobstruída, uma distância menor, baixa velocidade, permanência no mesmo nível e foco no que deve ser visto e experimentado. Para repelir uma pessoa são necessárias: linhas de visão interrompidas, grandes distâncias, alta velocidade no trânsito, edifícios com muitos andares e orientação contrária ao fluxo de direção das pessoas.

A Piazza Del Campo em Siena, Itália, é um exemplo da aplicação de todos os critérios essenciais de qualidade ao espaço público, nos moldes de Gehl.

Com relação à proteção ao pedestre, a sugestão de Gehl é usar todos os recursos para sua proteção física e, ao mesmo tempo, eliminar o medo do tráfego. Contra o crime e a violência urbana, ele recomenda a criação de um ambiente público cheio de vida (olhos

da rua) através da sobreposição de funções, tanto de dia como de noite, tudo com boa iluminação. Contra experiências sensoriais desconfortáveis como vento, chuva, neve, frio, calor, poluição, poeira, barulho e ofuscamento visual, ele sugere criara abrigos adequados às necessidades do corpo humano.

Com relação ao conforto das caminhadas, é preciso criar oportunidades como espaços para caminhadas, ausência de obstáculos, boas superfícies, acessibilidade para todos os tipos de pessoas e fachadas interessantes no percurso dos pedestres. No que se refere à permanência em pé para a observação (voyeur) da paisagem urbana, Gehl sugere a criação de apoios para as costas, incentivando a permanência confortável no local. E para criar oportunidade para as pessoas sentarem é recomendável tirar proveito da paisagem, da vista e Sol, com bancos e lugares para descanso. Da mesma forma para criar a visibilidade é preciso de uma distância certa, linha de visão desobstruída, vistas interessantes e iluminação correta.

E ainda, para criar oportunidades para ouvir e conversar, Gehl defende que é preciso ter um baixo nível de ruído, e para complementar, criar oportunidades de brincadeiras e atividades físicas com estímulos para criatividade, como, ginástica e jogos (dia e noite, verão e inverno).

Três aspectos a serem considerados na obtenção de uma cidade prazerosa e agradável:

- escala humana expressa em todos os edifícios e fachadas;
- oportunidade de aproveitar positivamente o clima: Sol / Sombra / Calor / frescor e a brisa;
- propiciar experiências sensoriais positivas utilizando-se de bom projeto e detalhamento, ótimas vistas, água, árvores e plantas ornamentais (GHEL, 2013).

Figura 60 – Piazza del Campo, Siena, Itália. Foto: Lewis Nelson em 03/12/2013

Siena, Itália. Foto: ►

As zonas de transição da cidade para as edificações são locais por onde passam os pedestres e onde eles tem um tempo para aproveitar as experiências oferecidas durante o caminho. Para o aproveitamento destas oportunidades, Gehl sugere um estudo para orientar os desenhistas urbanos com os seguintes níveis de classificação das fachadas dos lotes:

- inativo: grandes unidades / poucas ou nenhuma porta / sem variação de função / unidades cegas ou passivas / fachadas uniformes sem nenhum detalhe e nada para ser visto;
- monótono: grandes unidades com 2 a 5 portas a cada 100 metros, ou quarteirão / variação de função quase nenhuma / maioria de unidades cegas ou desinteressantes / poucos detalhes;
- misto: unidades grandes ou pequenas com 6 a 10 portas por quarteirão / modesta variação de funções / algumas unidades passivas e cegas / relevo modesto na fachada / poucos detalhes;
- convidativo: unidades relativamente pequenas com 10 a 14 portas a cada quarteirão / alguma variação de funções / poucas unidades cegas e passivas / relevo na fachada / muitos detalhes;
- ativo: pequenas unidades com 15 a 20 portas a cada quarteirão / ampla variedade de funções / nenhuma unidade cega e poucas unidades passivas / muitos detalhes no relevo das fachadas / Predominância da articulação vertical das fachadas / bons materiais e muitos detalhes. Gehl em sua obra referência foi precursor das ideias para projetar uma cidade para pessoas e não exclusivamente para automóveis. Defensor da qualidade ótimas dos espaços públicos das cidades.

No ArchDaily Brasil ³⁹, podemos ter aceso a “New City Life”, um livro escrito e

39 ArchDaily Brasil, o site de arquitetura mais visitado do mundo. Acessado em 1 Jun 2015. <http://www.>

▲ Figura 61 – Av. Faria Lima. Foto da autora em 2015.

▲ Figura 61 – Av. Faria Lima a noite.
Foto da autora em 2016.

publicado em 2006 pelos urbanistas dinamarqueses Lars Gemzøe e Sia Karnaes e pelo próprio Gehl, que serviu como base para a jornalista Natália Garcia criar o seu projeto na exposição “Cidades para as Pessoas”, que aconteceu na Galeria Cultural Matilha, em São Paulo. São os seguintes critérios adotados para um bom espaço público:

1. Proteção contra o Tráfego: Segurança para os pedestres e fim dos motivos para temer o tráfego.
2. Segurança nos espaços públicos: circulação de pessoas / espaços com vida dia e noite / boa iluminação.
3. Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis: abrigo contra vento, chuva e sol / áreas verdes para amenizar altas temperaturas, poluição e barulho.
4. Espaços para caminhar: fachadas interessantes/ausência de obstáculos / superfícies regulares / acessibilidade a todos.
5. Espaços de permanência: locais públicos agradáveis para permanecer / fachadas e paisagens interessantes para contemplar.
6. Ter onde se sentar: Mobiliário público direcionado para as atrações/passagem de pessoas, vista etc... / Locais para descansar.
7. Possibilidade de observar: vistas e paisagens que não estejam escondidas.
8. Oportunidade de conversar: baixos níveis de ruído / mobiliário urbano que convide a interação das pessoas.
9. Locais para se exercitar: equipamentos públicos para se praticar esportes / entretenimentos e atividades na rua dia e noite / verão e inverno.
10. Escala Humana: prédios e espaços projetados para a escala humana – cidade vista pela perspectiva das pessoas.

archdaily.com.br/115308/12-criterios-para-determinar-um-bom-espaco-publico

11. Possibilidade de aproveitar o clima: locais para aproveitar cada estação de acordo com clima e topografia da cidade.

12. Boa experiência sensorial: árvores, plantas e cursos d'água acessíveis / mobiliário urbano feito com bons materiais / design e acabamento de qualidade.

3.6.3. Mobilize Brasil

A campanha Mobilize Brasil foi iniciada em abril de 2012, após um trabalho de três meses, realizado por uma equipe de jornalistas colaboradores liderados por Maurício Xavier⁴⁰ no período de janeiro a março de 2012. A escolha das cidades para o levantamento inicial tomou como base a distribuição dos colaboradores pelas capitais brasileiras. Foram incluídas 12 capitais brasileiras: Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Goiânia (GO), Natal (RN), Manaus (AM), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e São Paulo (SP).

Neste levantamento, os locais para avaliação foram definidos para as seguintes condições: áreas com urbanização antiga, superior a 50 anos e áreas com grande movimentação de pedestres (terminais de transportes, áreas de comércio, atrações turísticas, proximidades de hospitais, escolas e templos religiosos).

Depois de definidas as características dos locais, foram criados os seguintes critérios de avaliação:

- irregularidades no piso;
- largura mínima de 1,20 m, conforme norma ABNT;
- degraus que dificultam a circulação;

⁴⁰ O método utilizado na pesquisa pelo grupo Mobilize Brasil é de autoria de Mauricio Xavier e intitula-se: Avaliação das calçadas da capital, e foi publicado na revista VEJA São Paulo de 22 de fevereiro de 2013. Disponível em: <http://vejasp.abril.com.br/materia/avaliacao-calcadas-sao-paulo/>

▲ Figura 62 – Av. F
Foto da autora em

▲ Figura 62 – Av. Faria Lima, Itaim Bibi.
Foto da autora em 2016.

- outros obstáculos, como postes, telefones públicos, lixeiras, bancas de ambulantes e de jornais, entulhos etc;
- existência de rampas de acessibilidade;
- iluminação adequada da calçada;
- sinalização para pedestres;
- paisagismo para proteção e conforto.

Outros indicadores de conforto para pedestre neste estudo, como o nível de ruído e a poluição atmosférica, não foram considerados, pois exigiriam ferramentas e técnicas não disponíveis. O levantamento procurou coletar dados observáveis por qualquer pessoa que caminhe e observe o ambiente urbano. Assim, o mesmo formulário usado pelos colaboradores do Mobilize Brasil poderia ter sido utilizado pelo público para avaliar as calçadas de outras cidades, como foi aproveitado na estrutura desta tese.

O formulário foi elaborado pela equipe do Mobilize Brasil, com apoio de arquitetos urbanistas, considerando informações de normas, como a NBR 9050 da ABNT, as Leis Federais, além das diretrizes de guias e manuais de calçadas elaborados por prefeituras e associações. Também foram consultados militantes de ONGs que atuam junto aos deficientes físicos, que monitoraram calçadas em São Paulo e no Rio de Janeiro. Esse formulário está disponível para qualquer pessoa que deseje avaliar a situação de sua cidade e atribuir notas diretamente no site da Mobilize Brasil.⁴¹ Os aspectos considerados naquele levantamento foram:

- irregularidades no piso;
- largura mínima de 1,20 m, conforme norma ABNT;
- degraus que dificultam a circulação;
- outros obstáculos, como postes, telefones públicos, lixeiras, bancas de ambulantes e de jornais, etc;

41 <http://www.mobilize.org.br/campanhas/calçadas-do-brasil/formulario>

- existência de rampas de acessibilidade;
- iluminação adequada da calçada;
- sinalização para pedestres;
- paisagismo para proteção e conforto.

O método empregado foi levar um carrinho de feira ou uma mala de viagem e detectar, onde ele empaca ou desliza com facilidade.

3.6.4. Considerações parciais

O que levou a autora a elaborar este estudo sobre Jacobs, Gehl e a campanha Mobilize Brasil, foi a indagação sobre qual seria o melhor critério para qualificar as calçadas, tendo como pressuposto:

- que as mesmas são esquecidas pelo planejamento urbano e pelo poder público em São Paulo;
- que elas são elementos fundamentais na interligação dos espaços públicos;
- que o seu papel é de grande destaque no contexto da mobilidade do pedestre;
- que elas criam uma situação onde todas as pessoas são iguais (independente de classe, cultura, cor, raça).

Conceituar qualidade de vida é uma tarefa complexa por tratar-se de organizar muitas diferenças entre elementos significativos: geográficos locais, costumes, hábitos urbanos, culturais, religiosas, etc. Porém, a análise dos estudos acima mostra, que existem coincidências entre os diversos estudos e neste campo onde são encontrados os pontos comuns, foi trabalhada a tabela que será usada como base para medida qualitativa das calçadas da Avenida Faria Lima.

Tabela 6 – Crit

CRITÉRIOS DE C NOTAS
1. Material do pis funções.
2. Manutenção do
3. Projeto paisagís
4. Piso com colete sarjetas.
5. Piso com previs terrâneas
6. Piso deve acom / idosos e crian
7. Projeto do piso
8. Projeto do piso (degraus e ram
9. Mobiliário de a e catástrofes
10. Fachadas ativa ou terraços
11. Segurança do
12. Manutenção g
13. Obstáculos na

Tabela 6 – Critérios de Qualidade das Calçadas

CRITÉRIOS DE QUALIDADE DAS CALÇADAS / NOTAS	EXCELENTE - Nota 4	COM QUAIDADE - Nota 3	SATIS FATÓRIO - Nota 2	INSATIS FATÓRIO - Nota 1	NÃO EXISTE - Nota 0
1. Material do piso adequado ao caminhar e demais funções.					
2. Manutenção do livre caminhar – conitnuidade	Peso 2				
3. Projeto paisagístico					
4. Piso com coletor de águas pluviais / guias e sarjetas.					
5. Piso com previsão da manutenção das redes sub-terrâneas					
6. Piso deve acomodar deficientes físicos / auditivos / idosos e crianças	Peso 2				
7. Projeto do piso deve prever iluminação noturna					
8. Projeto do piso deve respeitar declividades (degraus e rampas)					
9. Mobiliário de apoio e abrigos contra intempéries e catástrofes					
10. Fachadas ativas com galerias, recuos, marquises ou terraços					
11. Segurança do pedestre	Peso 2				
12. Manutenção geral					
13. Obstáculos na faixa livre	Peso 2				

Opções de notas que o lote pode receber e respectiva classificação feita pela autora/observadora.

NOTA 0 – inexistência ou não atendimento do item;

NOTA 1 – atendimento insatisfatório ou prejudicado;

NOTA 2 – atendimento satisfatório;

NOTA 3 – com qualidade;

NOTA 4 – excelente (TOTAL = 68 pontos).

Classificação das NOTAS de 0 a 4, conforme o maior ou menor grau de atendimento aos 12 Critérios de Qualidade.

CRITERIO 1. Material do piso adequado ao caminhar e demais funções.

Nota 4 – Material adequado e projeto correto.

Nota 3 – Material adequado e sem projeto.

Nota 2 – Tem piso completo só.

Nota 1 – Tem piso – precário/incompleto.

Nota 0 – Não tem piso – está na terra.

CRITERIO 2. Manutenção do livre caminhar – continuidade.

Nota 4 – Calçadas dentro das normas de padronização de calçadas (rampas e degraus).

Nota 3 – Calçadas um pouco fora das normas, mas acomodam as dificuldades do terreno.

Nota 2 – Calçadas fora das normas, mas sem obstáculos.

Nota 1 – Calçadas tem obstáculos (degraus e rampas), que dificultam a continuidade do livre caminhar.

Nota 0 – Calçadas tem obstáculos (degraus, rampas) que impedem a continuidade do livre caminhar.

CRITERIO 3. Projeto paisagístico no lote.

Nota 4 – Verde com projeto paisagístico.

Nota 3 – Verde completo.

Nota 2 – Tem verde natural, desajeitado.

Nota 1 – Não tem verde nenhum.

Nota 0 – Verde com plantas erradas tipo - coroa de cristo que machucam as pessoas.

CRITÉRIO 4. Piso com coletor de águas pluviais / guias e sarjetas / pisos drenantes.

Nota 4 – Tem calçadas, guias e sarjetas com rede de drenagem de águas pluviais e tampas bem-feitas.

Nota 3 – Tem calçadas, guias e sarjetas com rede de drenagem de águas pluviais.

Nota 2 – Tem calçadas e sarjetas.

Nota 1 – Tem calçadas.

Nota 0 – Não tem nada.

CRITERIO 5. Piso com previsão da manutenção das redes subterrâneas.

Nota 4 – Piso feito com previsão feito por material removível e decorado.

Nota 3 – Piso feito com previsão feito por material removível.

Nota 2 – Piso com previsão da manutenção feita por orifícios cobertos com tampas.

Nota 1 – Piso com previsão da manutenção feita por orifícios mal feito.

Nota 0 – Piso coberto na totalidade ignorando a manutenção das redes subterrâneas.

CRITERIO 6. Piso deve acomodar deficientes físicos / auditivos / idosos e crianças.

Nota 4 – Inclinação corretas para acessos e guias para cegos – rugosidade e mobiliário de apoio, ou corrimãos.

Nota 3 – Inclinação corretas para acessos e guias para cegos – rugosidade.

Nota 2 – Inclinação corretas para acesso e guias para cegos.

Nota 1 – Inclinações corretas para acessos.

Nota 0 – Piso sem sinalização alguma, dentro da norma, em perfeito estado.

CRITERIO 7. Projeto do piso deve prever iluminação noturna.

Nota 4 – Tem iluminação suficiente para a Avenida e para calçadas e para o lote.

Nota 3 – Tem iluminação suficiente para a Avenida ou rua. E para calçadas.

Nota 2 – Tem iluminação suficiente para a Avenida ou rua.

Nota 1 – Tem iluminação precária para a Avenida ou rua.

Nota 0 – Não tem iluminação.

CRITERIO 8. Projeto do piso no lote deve respeitar normas de declividade (degraus e rampas).

Nota 4 – Piso atende todas as normas e decorado.

Nota 3 – Piso fora da norma e confortável.

Nota 2 – Piso fora das normas de declividade e desconfortável.

Nota 1 – Piso fora das normas de declividade e com degraus perigosos.

Nota 0 – Piso perigoso provocando acidentes.

CRITÉRIO 9. Mobiliário de apoio e abrigos contra intempéries e catástrofes.

Nota 4 – Mobiliário de apoio aos passageiros, com fachadas com aberturas complementando abrigos para permanecer e abrigos contra intempéries.

Nota 3 – Mobiliário de apoio aos passageiros e abrigos.

Nota 2 – Mobiliário de apoio para permanecer.

Nota 1 – Mobiliário de apoio simples.

Nota 0 – Sem mobiliário nenhum.

CRITERIO 10. Fachadas ativas com galerias, recuos, marquises ou terraços.

Nota 4 - Fachadas ativas com transparência, galerias passagem e abrigos para permanecer.

Nota 3 - Recuos e abrigos.

Nota 2 - Fachadas com recuos.

Nota 1 - Fachadas com recuos e coberturas.

Nota 0 - Fachada cega, muros altos e fechados.

CRITERIO 11. Segurança do pedestre.

Nota 4 – Pedestre usa calçadas para permanecer com liberdade – idosos e crianças.

Nota 3 – Pedestre usa calçadas para passagem e permanecer .

Nota 2 – Pedestre usa calçadas para passagem só.

Nota 1 – Pedestre evita o local à noite.

Nota 0 – Pedestre deixa de passar no local por medo.

CRITERIO 12. Manutenção geral.

Nota 4 – Manutenção do material torna agradável, limpa e desimpedida.

Nota 3 – Manutenção do material boa e não está limpa.

Nota 2 – Pouca manutenção.

Nota 1 – Sem manutenção, desagradável e transitável.

Nota 0 – Sem manutenção alguma - intransitável.

CRITERIO 13. Obstáculos na faixa livre.

Nota 4 – Faixa totalmente livre – 1,20m – com sobra.

Nota 3 – Faixa livre.

Nota 2 – Faixa livre insuficiente.

Nota 1 – Faixa livre com objetos obstruindo.

Nota 0 – Faixa livre (1,20m) obstruída para pedestre.

3.7. Legislação de Calçadas

As leis e normas técnicas brasileiras sobre a construção e manutenção de calçadas são:

Norma técnica NBR 9050 Acessibilidade as edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Calçada é a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação e outros fins.

Lei 7.853/1989 – Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos FONTE SITE DA PMSP⁴².

Lei 8.160/1991 – Dispõe sobre a caracterização de símbolo que permita a identificação de pessoas portadoras de deficiência auditiva⁴³.

Lei 9.503/1997 – Institui o Código de Trânsito Brasileiro⁴⁴.

Lei 10.098/2000 – Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Lei 10.048/2000 – Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências⁴⁵.

⁴² http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8160.htm

⁴³ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm

⁴⁴ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10098.htm

⁴⁵ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10048.htm

Figura 63 – Rua Quintino Bocaiúva ►
Foto: Lucas Lima

Lei nº 5.296 de 2004 – (regulamenta duas leis, a nº 10.098 sobre acessibilidade e nº 10.048)⁴⁶. Decreto Lei 5296/2004. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

⁴⁶ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm

◀ Figura 64 – Rua Vergueiro, na altura do número 2765: uma raiz de árvore destruiu o mosaico com o mapa de São Paulo (Foto: Lucas Lima) Fonte: Mobilize

◀ Figura 65 – Rua dos Estudantes, na Liberdade: poste no meio do caminho (Foto: Antonio Milenar)

Figura 66 – Rua Antônio
cadaria interminável (l

na altura do número
truiu o mosaico com o
cas Lima) Fonte: Mo-

Figura 66 – Rua Antônio Tavares, no Cambuci: es-
cadaria interminável (Foto: Lucas Lima).

tes, na Liberdade: pos-
Antonio Milenar)

Figura 67 – Perdizes
Foto: Lucas Lima

◀ Figura 68 – Paisagismo inadequado da calçada situada na Rua Teodoro Sampaio esquina Rua Henrique Schuman (continuação Avenida Brasil) classificadas como arterias principais da cidade.

Levantamento realizado em agosto de 2013, no Hospital das Clínicas:

O médico Jorge dos Santos Silva, diretor clínico do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do HC mostrou que uma a cada cinco vítimas de queda atendidas no pronto-socorro havia ocorrido em calçadas. Os buracos foram responsáveis por 40% dos casos; as lesões mais frequentes são as entorses (45%), seguidas pelas contusões (35%) e pelas fraturas (8,5%), principalmente no pé e no tornozelo, mas também no joelho, punho, cotovelo e ombro. A faixa etária mais frequente neste tipo de acidentes não é a de idosos, mas sim a faixa etária entre 36 e 50 anos. É sabido pelos médicos que acidentes em calçadas enchem as clínicas de ortopedia.

Figura 69 – Rua Apinagastado prejudicando
Foto: Lucas Lima.

equado da calçada si-
io esquina Rua Henri-
venida Brasil) classifi-
s da cidade.

Figura 69 – Rua Apinajés, em Perdizes: piso des-
gastado prejudicando a passagem das pessoas.
Foto: Lucas Lima.

Genericamente, as vias são consideradas como elemento estruturador do território da cidade, principais responsáveis pela mobilidade urbana e pela construção de um sistema de ligações e deslocamentos sobre o território, conectando diversas partes do município. É preciso que as infraestruturas urbanas de superfície, como calçadas e espaços públicos, todos sejam integrados com às redes subterrâneas de água, gás, esgoto, eletricidade e outros.

Na cidade de São Paulo existem 32 000 quilômetros de vias públicas e, embora as calçadas sejam instaladas em área pública, a responsabilidade pela sua conservação é do proprietário

ou usuário do imóvel, leis existem para sua regularização porem falta uma fiscalização rigorosa por parte dos órgãos públicos e maior controle por parte dos cidadãos. Apenas o percentual de 3% desse número aquelas diante de prédios públicos — são mantidos pela prefeitura.

A PMSP propôs uma meta de fazer 1 milhão de calçadas até 2016 com intuito de que os proprietários se responsabilizem pela manutenção de suas calçadas depois de feitas. Para atingi-la ela está apostando numa metodologia que passa por quatro etapas:

1. fiscalização das calçadas pelas Subprefeituras
2. multa aos proprietários de imóveis com calçadas irregulares
3. possibilidade de o proprietário executar a reforma e reaver o valor pago pela multa em até 60 dias
4. caso o proprietário não arrume sua calçada, a prefeitura poderá aplicar nova multa, realizar o serviço com recursos próprios e ainda cobrar do proprietário valor da reforma sem isenção.

O **Programa Emergencial de Calçadas** – o **PEC** (Lei municipal nº 14.675, de 2008), obrigou a prefeitura a reformar 600 quilômetros de calçadas em trechos escolhidos nas chamadas Rotas Estratégicas e Estruturais, que compreendem os principais serviços oferecidos nos bairros como: escolas, bancos, correios, postos de saúde, paradas de embarque e desembarque de passageiros. Porém a Lei de nº 15.442, de 2011, determina que a manutenção posterior, fica a encargo do proprietário do lote defronte, ou usuário, e caso não o faça, estará sujeito a multa no prazo de 60 dias.

Uma das principais legislações sobre acessibilidade é o decreto nº 5.296 de 2004 (regulamenta duas leis, a nº 10.098 sobre acessibilidade e nº 10.048 sobre atendimento prioritário, e ela é incisiva quanto à obrigação de o Estado Nacional se adequar para atender as necessidades de cidadãos com deficiência. Abrange ainda os veículos de transporte coletivo, edificações de usos públicos e privados, livros, sites, espetáculos e atendimento.

▲ Figura 70 – Av. Brig. F. Lima - ímpar.
Foto da Autora

▲ Figura 71 – Av. B.
Foto da Autora.

ma - ímpar.

▲ Figura 71 – Av. Brig. F. Lima – par.
Foto da Autora.

O Ministério das Cidades, faz uma distinção entre calçada e passeio:

1. Calçada é todo o pavimento de pedestres, com o mínimo de 1,20 m
2. Passeio é a faixa livre, que deve ter mais de 0,90 m.

A implantação das redes de infraestrutura até a década de 70 em São Paulo era feita de maneira independente e descoordenada pelas empresas concessionárias de água, esgoto, telefonia, e energia, causando grandes transtornos à população. Em 1975 as empresas passaram a participar da Comissão de Entendimentos com Concessionárias – CEC, criada para aperfeiçoar o entrosamento entre os serviços destas empresas. Hoje a aprovação de todos os projetos, para utilização das vias públicas municipais, inclusive dos respectivos subsolos e espaço aéreo e das obras de arte de domínio municipal, para a implantação e instalação de equipamentos de infraestrutura urbana destinados à prestação de serviços públicos e privados, devem ser submetidos à análise e aprovação de CONVIAS, conforme Lei Municipal nº 13.614 / 2003 e Decreto nº 44.755 / 2004. Porém a sincronicidade entre as obras ainda não pode ser constatada.

As redes de drenagem (água pluvial) não se enquadram nos termos da Lei 13.614/03, pois estas redes integram o sistema de drenagem do município que é gerenciado pela própria Prefeitura. Tal gerenciamento é realizado pela Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras – SIURB, que contrata e supervisiona a elaboração de projetos (pela Divisão de Águas Pluviais – PROJ-4 e a execução das obras (pela Divisão de Obras de Drenagem – Obras 1). As obras de drenagem de caráter local são fiscalizadas pelas Subprefeituras, porém não funcionam efetivamente.

3.7.1 Decreto 45.904/2005 de padronização de calçadas

Em São Paulo, o Decreto 45.904 de 2005, criou uma PADRONIZAÇÃO PARA PASSEIOS PUBLICOS DA CIDADE, pela qual fica estabelecido que as calçadas paulistanas devem ser feitas com alguns pisos pré-determinados, com especificações de largura, inclinação e faixas de ocupação.

As calçadas devem ter 3 faixas:

1ª Faixa de Serviço (próxima da rua). Destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou portadores de deficiências, poste de iluminação, sinalização de trânsito e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones, caixa de correio e lixeiras.

2ª Faixa livre (do meio = 1,20 metros fixos). A faixa livre é destinada exclusivamente à circulação de pedestres, portanto deve estar livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos, temporários ou permanentes, mesmo vegetação. Deve atender as seguintes características:

- possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição;
- possuir largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);
- ser contínua, sem qualquer emenda, reparo ou fissura seguindo o modelo original.

3ª Faixa de Acesso ao lote (junto à divisa do imóvel, tamanho variável). A área em frente ao terreno e junto ao imóvel, onde pode estar a vegetação, as rampas, os toldos, propaganda e mobiliário (bancos, mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis). É a faixa de apoio à propriedade particular, geralmente verde.

Também devem ser observados os níveis das calçadas dos vizinhos, para que haja um padrão harmônico entre os níveis das calçadas já executadas, desde que estas também estejam em conformidade com a inclinação descrita acima; as tampas das concessionárias (rede de água, esgoto e telefonia) devem ficar livres para visita e manutenção; o piso construído na calçada não poderá obstruir estas tampas, nem formar degraus ou ressaltos

Figura 72 – Paisagismo inadequado da calçada situada na Rua Teodoro Sampaio esquina Rua Henrique Schuman (continuação Avenida Brasil) classificadas como arterias principais da cidade.

uado da calçada si-
esquina Rua Henri-
nida Brasil) classifi-
da cidade.

com elas. Os materiais utilizados no passeio livre serão definidos pela PMSP conforme os critérios da tabela abaixo.

Configuração das calçadas de acordo com o tipo de via	
Tipo de via pelo Plano Diretor Regional	Material adequado
Via Local	Todos os pavimentos que constam neste decreto.
Via Coletora	Todos os pavimentos que constam neste decreto.
Via Coletora c/ comércio	Concreto pré-moldado em placas, bloco de concreto intertravado, ladrilho hidráulico.
Via Estrutural	Concreto pré-moldado em placas, bloco de concreto intertravado e ladrilho hidráulico.
Via Estrutural com comércio	Concreto pré-moldado em placas, bloco de concreto intertravado, ladrilho hidráulico.

Classificação Avenida Faria Lima: via estrutural com comércio

Material: Concreto pré-moldado em placas, bloco de concreto intertravado, ladrilho hidráulico.

A “Revitalização da Faria Lima tem Acessibilidade e Padronização de Calçada”. Este foi um dos exemplos da atuação do PEC, conforme noticiou o jornal da Câmara de São Paulo, em 26 de outubro de 2011. Trata-se de uma intervenção com custo de 7,5 milhões, no trecho compreendido entre as avenidas Rebouças e Cidade Jardim, e que deveria contemplar a acessibilidade, nova iluminação, ciclovias no canteiro central, mobiliário urbano e padronização da calçada.

▲ Figura 73 – Foto:

▲ Figura 73 – Foto:<http://www.gazetadepinheiros.com.br/editorial/pedestres-sofrem-na-faria-lima-06-07-2012-htm>

Relação das obras do PEC na Av. Faria Lima

Trecho compreendido entre Av. Cidade Jardim e Av. Rebouças, conforme publicado em 23/01/2014 pela Assessoria de Comunicação SPOBRAS e pode ser acessado em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br>.

Dele constam as seguintes obras:

1. 18.000m de implantação das valas-estruturas subterrâneas para enterramento de redes aéreas, sendo 6.000m de infraestrutura destinada às redes primárias (Eletropaulo) e 12.000m de infraestrutura destinada às redes secundárias (telefonia / telecomunicação);
2. 38.000m² = total de pavimentação em metros, sendo 23.000m² de pavimento flexível e 15.000m² de pavimento rígido;
3. 26.000m² = total de calçadas em metros quadrados;
4. 23.000m² = total de área das praças;
5. 3.000m² = total de área verde.

Esses números são pequenos se comparados com a extensão da rede pública de calçadas em São Paulo, 32.000.000 de metros construídos de calçadas.

Vias construídas dentro do perímetro da Operação Urbana Consorciada Faria Lima

O Largo da Batata passou por obras de remodelação e melhoria:

- construção de infraestruturas subterrâneas para aterramento das redes aéreas;
- obras de acessibilidade; novo sistema de drenagem;
- novo e moderno sistema de iluminação pública;
- novo paisagismo e novo pavimento das vias carroçáveis das ruas da região;

- e a construção do novo Terminal Intermodal de Pinheiros.

A ampliação do sistema viário local trouxe maior fluidez ao tráfego de veículos e mais segurança para a região, porque o Largo da Bata é um elemento importante no contexto da mobilidade da região.

Passaram pelas obras de requalificação e já foram entregues pela SPOBRAS as seguintes: praças de Pinheiros (Nova Praça de Pinheiros, Praça das Araucárias e a Praça defrente à Igreja Nossa Senhora de Monte Serrat), a Rua Teodoro Sampaio (entre a Av. Faria Lima e Rua Cunha Gago e em frente à Engeform), Rua Sebastião Gil, Rua Atuaú, Rua Orlando Vessoni, Rua Bartolomeu Zunega, Rua Martim Carrasco, Rua Choppin Tavares de Lima, Rua Cristóvão Buarque, Rua Campo Alegre, Rua Guaçu, Rua Padre Carvalho, Rua Ferreira de Araújo, Rua Amaro Cavaleiro (trecho entre Sumidouro e Paes Leme), Rua Pedro Cristi, Rua Capri, Rua Conselheiro Pereira Pinto, Rua Baltazar Carrasco, Rua Cardeal Arcoverde, Rua Paes Leme, Av. Brigadeiro Faria Lima, Rua Eugênio de Medeiros (entre Rua Sumidouro e Rua Paes Leme), Rua Fernão Dias, Rua Cunha Gago, Rua Sumidouro, Rua Gilberto Sabino e o novo Terminal Intermodal de Pinheiros.

3.8. Considerações parciais do capítulo 3

Nesse capítulo foram avaliados vários aspectos teóricos e práticos da realidade dos passeios públicos para o uso do pedestre em São Paulo.

Observou-se a precariedade das calçadas, em função da negligência do poder público e a falta de cobrança da população.

Apesar de existir legislação sobre o tema, o fato do proprietário do lote não ser ainda o responsável direto pela execução e manutenção da calçada é um fator negativo.

A dessincronização por parte do poder público, na execução das obras realizadas para manutenção das redes subterrâneas, de água, esgoto, gás etc., ocasiona irregularidades nas ruas e calçadas.

habitat
apartments

cap

Figura 74 – Abertura capítulo 4.

capítulo

4. Método para avaliação da qualidade das calçadas da Av. Faria Lima

4

Conceituação

A metodologia é o caminho e o instrumental, próprios para abordagem da realidade escolhida. Porque inclui simultaneamente a teoria da abordagem (o método), os instrumentos de operacionalização do conhecimento (as técnicas) e a criatividade do pesquisador (experiência, capacidade pessoal e sensibilidade).

No que se refere a avaliação da qualidade de espaços públicos urbanos construídos, é preciso dizer que o nosso corpo humano, por si só, já é capaz de avaliar instintivamente as condições de conforto, se o espaço a seu redor está mais ou menos atrativo ao fluxo a pé, através da reação às sensações absorvidas das mais variadas formas: pelo prazer, pela desconcentração, pelo desconforto, pelo pânico causado, ou mudando o ritmo das passadas para mais ou para menos. O grande desafio é criar parâmetros que associem estes padrões de comportamento às características apresentadas pelos espaços.

A descrição do método do trabalho adotado se baseia na bibliografia conhecida, em função da hipótese apresentada e a sua necessária verificação científica. Pela natureza da pesquisa, entende-se que simplesmente computar determinada quantidade de metros quadrados construídos de calçada, seria um dado sem significado, pois não se pode medir qualidade usando números, nem réguas e nem equipamentos, somente. No entanto, a qualidade pode ser comparada com outras como referências e daí elas podem ser graduadas, criando escalas, com graduação de valores, para orientar os novos projetos de melhoria de uma determinada realidade, objeto deste estudo.

▲ Figura 75 – Camelôs na Av. Brig. Faria Lima.
Foto da Autora. 25 jun. 2016.

No Brasil o campo das avaliações de políticas públicas e demais instrumentos congêneres, firmou-se na década de sessenta, quando os pesquisadores ansiavam por imprimir às ações dos governos um caráter mais científico e baseado em evidências. Esse campo veio crescendo e se aperfeiçoando, embora não tenha conseguido ainda atingir os objetivos e ideais nele propostos, de correção automática de rumo das políticas públicas.

A institucionalização da função avaliatória se deu na década de noventa, quando prevalecia a ideia de instrumentalização deste tipo de pesquisa para o sucesso da reforma do Estado. O campo ainda é incipiente e há carência de estudos dos processos e métodos de avaliação, o que pode ser atribuído ao pouco uso que as diversas gestões vem fazendo dele, em qualquer dos três níveis de governo, embora as tendências mundiais apontem nesta direção. Isto também ocorreu na legislação brasileira, uma vez que a pesquisa de satisfação do usuário, nesta década, tem sido cada vez mais requisitada pelas normativas das Leis Federais como, por exemplo, pelo “Estatuto da Cidade”.⁴⁷

Os métodos qualitativos são mais indicados nos casos em que são associados aspectos subjetivos, porque definem reações de conforto (especialidade dos projetos de desenho urbano ambiental) que podem ser classificadas de acordo com uma graduação de valores, condicionados à qualidade do melhor ou pior caminhar. Este tipo de pesquisa também reflete posições frente à realidade, momentos do desenvolvimento e da dinâmica social e preocupações e interesses de classe. Numa busca qualitativa, a preocupação é maior com o aprofundamento, a compreensão e menor com a generalização. Existem vários exemplos de pesquisas na linha de identificar as características que tornam o ambiente mais agradável para o pedestre: Carvalho (2006); Malatesta (2007); Ferreira e Sanches (2001).

Do ponto de vista epistemológico, nenhuma das duas abordagens é mais científica do que a outra (MINAYO, 2008). De que adiantaria ao investigador utilizar instrumentos altamente sofisticados de mensuração, se estes não se adequam à compreensão de seus dados ou não respondem às perguntas fundamentais? Ou seja, uma pesquisa por ser quantitativa, não se torna “objetiva”

⁴⁷ FARIA, 2003.

...rumentos congêne-
...primir às ações dos
...scendo e se aperfei-
...postos, de correção

...venta, quando pre-
...reforma do Estado.
...de avaliação, o que
...qualquer dos três
...também ocorreu na
...a, tem sido cada vez
...atuto da Cidade”.⁴⁷

...viados aspectos sub-
...urbano ambiental)
...dos à qualidade do
...realidade, momentos
...na busca qualitativa,
...eralização. Existem
...ambiente mais agra-

...).
...mais científica do
...umentos altamente
...dos ou não respon-
...se torna “objetiva”

e “melhor”, ainda que se prenda à manipulação sofisticada de instrumentos de análise, desconhe-
cendo aspectos importantes dos fenômenos ou processos sociais estudados. Da mesma forma, uma
abordagem qualitativa, não garante a compreensão em profundidade do objeto em estudo.

A solução escolhida foi a Pesquisa de Métodos Mistos (*MIXED METHODS RESEARCH*),
autoria de CRESWELL, & CLARK (2007) um método misto cujo maior recurso é seu pluralismo meto-
dológico ou ecletismo. É uma forma expansiva e criativa de pesquisa, inclusiva, plural e complementar,
que permite ao pesquisador utilizar-se de múltiplas abordagens para responder às perguntas da pesquisa,
ao invés de restringir-lhes as escolhas, portanto muito adequada para os objetivos complexos como este.

Formalmente, o método foi classificado como a classe de pesquisa onde o pesquisador com-
bina técnicas quantitativas e qualitativas de pesquisa, outros métodos e abordagens, conceitos ou lingua-
gens, em um único estudo. É considerado como o terceiro movimento de pesquisa, que une e completa
as duas técnicas anteriores (quantitativa e qualitativa), obtendo a compreensão dos pontos fortes e fracos
de cada uma, de tal forma que possa encadear sequencialmente uma fase qualitativa, informando outra
fase quantitativa e vice-versa. Este é o princípio fundamental da investigação mista que possibilita a in-
tegração dos resultados mediante a sua interpretação, colocando o pesquisador em posição de combinar
ou misturar estratégias a favor de obter maior aproximação da realidade estudada.

Esta terceira linha de pesquisa oferece uma alternativa lógica e prática, que permite a
utilização de indução (ou descoberta de padrões), a dedução (teste de teorias e hipóteses) e abdução
(descobrimo e contando com a melhor explicação para compreender os próprios resultados).

O presente estudo é composto por cinco etapas:

ETAPA 1 – Trata da concepção da Tabela 6 de Avaliação dos Critérios de Qualidade, fun-
damentada em vários autores e depois aplicada às calçadas construídas da Av. Faria Lima.

ETAPA 2 – Trata do fluxo de pedestres medidos nos trechos determinados pela autora e
classificados conforme NORMA 9050 da ABNT e Decreto 45.904/ 2005, de Padronização
de Passeios Públicos do Município (Tabelas14 e 15).

▲ Figura 76 – Mercado de Cristo. Foto da autoria do autor.

◀ Figura 77 – Mobiliário urbano. Fonte: lebus.com.br/categoria/mobiliario-urbano, 20/08/2016.

▲ Figura 76 – Mercado de Pinheiros, na Rua Pedro Cristi. Foto da autora. 22 jun. 2016.

◀ Figura 77 – Mobilidade a pé. Fonte: <http://viatrolebus.com.br/category/pedestre/>. Consultado em: 20/08/2016.

ETAPA 3 – Avaliação dos níveis de serviço das calçadas, nos mesmos trechos, utilizando os mesmos dados de fluxo de pedestres da Etapa 2 (Tabela 15), tomando por base o estudo de Malatesta (2007), que traz uma reflexão sobre as alterações nas medidas de conforto entre as pessoas (de culturas diferentes, portes físicos diferentes, raça, hábitos e costumes diferentes) qual se baseou em quatro autores, gerando quatro subetapas (Tabelas 16 e 17).

Sub-etapa 3.1 – *High Capacity Manual*, Special Report 209 , 3ª ed. *Transportation Research Board*, pg 13-7a 13-10, *National Research Council*, Washigton D.C. 1994. (HCM, designação da autora).

Sub-etapa 3.2 – *Designing for Pedestrians a Level of Service*, de John J. Fruin, dissertação de mestrado para Polytechnic Institute of Brooklyn, New York, (1970); (FRUIN, designação da autora).

Sub-etapa 3.3 – *Capacity of Walkways*, de Boris Push Karev e Jeffrey Zupan, *Committee on Highway Capacity and Quality of Service*, Toronto, (1975). (TORONTO, designação da autora).

Sub-etapa 3.4 – *Level of Service Standards for Pedestrian Facilities in Bangkok: A case Study*, *ITE Journal*, pg 39 a 41, Bangkok, (1989). (BANGKOK, designação da autora).

ETAPA 4 – Pesquisa de satisfação dos usuários da Faria Lima com 60 questionários aplicados à população local e interpretação dos resultados;

ETAPA 5 – Entrevista sobre a situação da violência nos bairros da OUCFL, nos últimos dez anos, com técnicos da 14ª Delegacia do Bairro de Pinheiros, delegado Dr. Roberto Krasovic.

Organiza
ção das Etapas do Mé
todo:

4.1. ETAPA 1 - Qualidade das Calçadas

Para poder medir Qualidade das calçadas construídas da Av. Faria Lima, que receberam melhorias decorrentes das OUCFL, foi feita uma Tabela de Critérios de Qualidade, tomando como referência o estudo feito no capítulo 3.6 deste trabalho, que analisa a concepção de vários autores: Penalosa, Ghel, Jacobs, grupo Arch Daily Brasil, e Grupo Mobilize Brasil. A autora consumou o resultado destes estudos em uma tabela, que abaixo será devidamente detalhada.

A Tabela 6 (pg. 2018) foi aplicada em cada um dos lotes, (cada lote tem uma tabela própria) contidos nos trechos abaixo especificados: um nos Jardins, entre a Rua Al. Gabriel Monteiro da Silva e Rua Escócia; e outro o quarteirão que inclui o Mercado de Pinheiros e a Rua Teodoro Sampaio, via comercial principal do bairro de Pinheiros. Os mesmos foram escolhidos por apresentarem entre si qualidades homogêneas ao mesmo tempo evidenciado as diferenças de Qualidades ao longo da Avenida e nas demais ruas dentro do perímetro da OUCFL.

A tabela 6 é constituída de critérios (à esquerda) e notas (acima) onde, ao lado esquerdo em coluna encontram-se os treze quesitos desejáveis para uma calçada com qualidade. Cada um dos treze quesitos, em linha, cruzará com as cinco opções de notas, que variam de zero a quatro (melhor especificadas abaixo), conforme o maior ou menor atendimento dado ao quesito, formando a casela. A somatória das caselas resultará na nota do lote. Como foi atribuído peso 2 aos critérios 2 – 6 – 11 e 13, dada sua importância, a nota máxima a ser atingida pelo do lote será 68.

▲ Figura 78 – Rua T

▲ Figura 78 – Rua Teodoro Sampaio e Rua Cardeal Arcoverde.

Tabela 7 – Critérios de Qualidade das Calçadas /NOTA MAXIMA = 68

CRITÉRIOS DE QUALIDADE DAS CALÇADAS X NOTAS	EXCELENTE - Nota 4	COM QUAIDADE - Nota 3	SATIS FATÓRIO - Nota 2	INSATIS FATÓRIO - Nota 1	NÃO EXISTE - Nota 0
1. Material do piso adequado ao caminhar e demais funções.					
2. Manutenção do livre caminhar - conitnuidade	Peso 2				
3. Projeto paisagístico					
4. Piso com coletor de águas pluviais / guias e sarjetas.					
5. Piso com previsão da manutenção das redes subterrâneas					
6. Piso deve acomodar deficientes físicos / auditivos / idosos e crianças	Peso 2				
7. Projeto do piso deve prever iluminação noturna					
8. Projeto do piso deve respeitar declividades (degraus e rampas)					
9. Mobiliário de apoio e abrigos contra intempéries e catástrofes					
10. Fachadas ativas com galerias, recuos, marquises ou terraços					
11. Segurança do pedestre	Peso 2				
12. Manutenção geral					
13. Obstáculos na faixa livre	Peso 2				

NÃO EXISTE - Nota 0

Opções de notas que o lote pode receber e respectiva classificação feita pela autora/observadora.

- NOTA 0 – inexistência ou não atendimento do item;
- NOTA 1 – atendimento insatisfatório ou prejudicado;
- NOTA 2 – atendimento satisfatório;
- NOTA 3 – com qualidade;
- NOTA 4 – excelente (TOTAL = 68 pontos).

Classificação das NOTAS de 0 a 4, conforme o maior ou menor grau de atendimento aos 12 Critérios de Qualidade.

CRITÉRIO 1. Material do piso adequado ao caminhar e demais funções.

- Nota 4 – Material adequado e projeto correto.
- Nota 3 – Material adequado e sem projeto.
- Nota 2 – Tem piso completo só.
- Nota 1 – Tem piso – precário/incompleto.
- Nota 0 – Não tem piso – está na terra.

CRITÉRIO 2.Manutenção do livre caminhar - continuidade

- Nota 4 – Calçadas dentro das normas de padronização de calçadas (rampas e degraus).
- Nota 3 – Calçadas um pouco fora das normas, mas acomodam as dificuldades do terreno.
- Nota 2 – Calçadas fora das normas, mas sem obstáculos.
- Nota 1 – Calçadas tem obstáculos (degraus e rampas), que dificultam a continuidade do livre caminhar.
- Nota 0 – Calçadas tem obstáculos (degraus, rampas) que impedem a continuidade do livre caminhar.

CRITÉRIO 3. Projeto paisagístico no lote.

Nota 4 - Verde com projeto paisagístico.

Nota 3 - Verde completo.

Nota 2 - Tem verde natural, desajeitado.

Nota 1 - Não tem verde nenhum.

Nota 0 - Verde com plantas erradas tipo - coroa de cristo que machucam as pessoas.

CRITÉRIO 4. Piso com coletor de águas pluviais / guias e sarjetas / pisos drenantes.

Nota 4 - Tem calçadas, guias e sarjetas com rede de drenagem de águas pluviais e tampas bem-feitas.

Nota 3 - Tem calçadas, guias e sarjetas com rede de drenagem de águas pluviais.

Nota 2 - Tem calçadas e sarjetas.

Nota 1 - Tem calçadas.

Nota 0 - Não tem nada.

CRITÉRIO 5. Piso com previsão da manutenção das redes subterrâneas.

Nota 4 - Piso feito com previsão feito por material removível e decorado.

Nota 3 - Piso feito com previsão feito por material removível.

Nota 2 - Piso com previsão da manutenção feita por orifícios cobertos com tampas.

Nota 1 - Piso com previsão da manutenção feita por orifícios mal feito.

Nota 0 - Piso coberto na totalidade ignorando a manutenção das redes subterrâneas.

CRITÉRIO 6. Piso deve acomodar deficientes físicos / auditivos / idosos e crianças.

Nota 4 - Inclinação corretas para acessos e guias para cegos – rugosidade e mobiliário de apoio, ou corrimãos.

Nota 3 - Inclinação corretas para acessos e guias para cegos – rugosidade.

Nota 2 - Inclinação corretas para acesso e guias para cegos.

Nota 1 - Inclinações corretas para acessos.

Nota 0 - Piso sem sinalização alguma, dentro da norma, em perfeito estado.

CRITÉRIO 7. Projeto do piso deve prever iluminação noturna.

Nota 4 - Tem iluminação suficiente para a Avenida e para calçadas e para o lote.

Nota 3 - Tem iluminação suficiente para a Avenida ou rua. E para calçadas.

Nota 2 - Tem iluminação suficiente para a Avenida ou rua.

Nota 1 - Tem iluminação precária para a Avenida ou rua.

Nota 0 - Não tem iluminação.

CRITÉRIO 8. Projeto do piso no lote deve respeitar normas de declividade (degraus e rampas)

Nota 4 - Piso atende todas as normas e decorado.

Nota 3 - Piso fora da norma e confortável.

Nota 2 - Piso fora das normas de declividade e desconfortável.

Nota 1 - Piso fora das normas de declividade e com degraus perigosos.

Nota 0 - Piso perigoso provocando acidentes.

CRITÉRIO 9. Mobiliário de apoio e abrigos contra intempéries e catástrofes.

Nota 4 - Mobiliário de apoio aos passageiros, com fachadas com aberturas complementando abrigos para permanecer e abrigos contra intempéries.

Nota 3 - Mobiliário de apoio aos passageiros e abrigos.

Nota 2 - Mobiliário de apoio para permanecer.

Nota 1 - Mobiliário de apoio simples.

Nota 0 - Sem mobiliário nenhum.

CRITÉRIO 10. Fachadas ativas com galerias, recuos, marquises ou terraços.

Nota 4 - Fachadas ativas com transparência, galerias passagem e abrigos para permanecer.

Nota 3 - Recuos e abrigos.

Nota 2 - Fachadas com recuos.

Nota 1 - Fachadas com recuos e coberturas.

Nota 0 - Fachada cega, muros altos e fechados.

CRITÉRIO 11. Segurança do pedestre.

- Nota 4 - Pedestre usa calçadas para permanecer com liberdade – idosos e crianças.
- Nota 3 - Pedestre usa calçadas para passagem e permanecer .
- Nota 2 - Pedestre usa calçadas para passagem só.
- Nota 1 - Pedestre evita o local à noite.
- Nota 0 - Pedestre deixa de passar no local por medo.

CRITÉRIO 12. Manutenção geral

- Nota 4 - Manutenção do material torna agradável, limpa e desimpedida.
- Nota 3 - Manutenção do material boa e não está limpa.
- Nota 2 - Pouca manutenção.
- Nota 1 – Sem manutenção, desagradável e transitável.
- Nota 0 –Sem manutenção alguma - intransitável.

CRITÉRIO 13. Obstáculos na faixa livre.

- Nota 4 - Faixa totalmente livre -1,20 – com sobra.
- Nota 3 - Faixa livre.
- Nota 2 - Faixa livre insuficiente.
- Nota 1 - Faixa livre com objetos obstruindo.
- Nota 0 - Faixa livre (1,20) obstruída para pedestre.

Resultados

Aplicação nos lotes compeendidos entre a Rua Escócia e Rua Iramaia, nos Jardins, resultando nas tabelas de 8 a 11, e ruas ao redor do Mercado de Pinheiros, tabelas de 12 a 15.

Tabela 8 – s/t

TRECHO A - Av
1. Material do pis
2. Manutenção do
3. Projeto paisagís
4. Piso com coletor
5. Piso com previs
6. Piso deve acom
7. Projeto do piso
8. Projeto do piso
9. Mobiliário de a
10. Fachadas ativa
11. Segurança do
12. Manutenção g
13. Obstáculos na
Total

Tabela 8 – s/t

TRECHO A - Av. Faria Lima 2378 a 2484, Clube Pinheiros	Nº 2378 a 2484
1. Material do piso adequado ao caminhar e demais funções.	4
2. Manutenção do livre caminhar - conitnuidade	1 x 2 = 2
3. Projeto paisagístico	0
4. Piso com coletor de águas pluviais / guias e sarjetas.	4
5. Piso com previsão da manutenção das redes subterrâneas	4
6. Piso deve acomodar deficientes físicos / auditivos / idosos e crianças	1 x 2 = 2
7. Projeto do piso deve prever iluminação noturna	2
8. Projeto do piso deve respeitar declividades (degraus e rampas)	4
9. Mobiliário de apoio e abrigos contra intempéries e catástrofes	4
10. Fachadas ativas com galerias, recuos, marquises ou terraços	0
11. Segurança do pedestre	3 x 2 = 6
12. Manutenção geral	1 x 2 = 2
13. Obstáculos na faixa livre	36 pontos
Total	36

Tabela 9 – s/t

TRECHO B - Rua Iramaia até Rua Prudente Correa	Nº 2225 e 2237	Nº 2517 e 2523	Nº 2537 e 2553
1. Material do piso adequado ao caminhar e demais funções.	4	3	4
2. Manutenção do livre caminhar - conitnuidade	1 x 2	3 x 2	4 x 2
3. Projeto paisagístico	1	2	4
4. Piso com coletor de águas pluviais / guias e sarjetas.	4	2	4
5. Piso com previsão da manutenção das redes subterrâneas	4	3	4
6. Piso deve acomodar deficientes fisicos / auditivos / idosos e crianças	2 x 2	2 x 2	4 x 2
7. Projeto do piso deve prever iluminação noturna	2	2	2
8. Projeto do piso deve respeitar declividades (degraus e rampas)	4	4	4
9. Mobiliário de apoio e abrigos contra intempéries e catástrofes	1	2	0
10. Fachadas ativas com galerias, recuos, marquises ou terraços	2	4	1
11. Segurança do pedestre	2 x 2	4 x 2	4 x 2
12. Manutenção geral	2	4	4
13. Obstáculos na faixa livre	1 x 2	4 x 2	4 x 2
Total	36	52	58

Tabela 10 – s/t

TTRECHO C - R
1. Material do pis
2. Manutenção do
3. Projeto paisagís
4. Piso com coletor
5. Piso com previs
6. Piso deve acom
7. Projeto do piso
8. Projeto do piso
9. Mobiliário de a
10. Fachadas ativa
11. Segurança do
12. Manutenção g
13. Obstáculos na
Total

Nº 2537 e 2553
4
4 x 2
4
4
4
4 x 2
2
4
0
1
4 x 2
4
4 x 2
58

Tabela 10 – s/t

TTRECHO C - Rua Prudente Correa até Pca Buritama.	Nº 2337	Nº 2369/2355	Nº 2391	Nº 2413	Nº 2451
1. Material do piso adequado ao caminhar e demais funções.	3	4	4	4	4
2. Manutenção do livre caminhar - conitnuidade	3 x 2	3 x 2	2 x 2	3 x 2	2 x 2
3. Projeto paisagístico	0	2	2	3	4
4. Piso com coletor de águas pluviais / guias e sarjetas.	4	3	4	4	4
5. Piso com previsão da manutenção das redes subterrâneas	4	3	4	4	4
6. Piso deve acomodar deficientes físicos / auditivos / idosos e crianças	2 x 2	2 x 2	3 x 2	1 x 2	1 x 2
7. Projeto do piso deve prever iluminação noturna	2	2	2	2	2
8. Projeto do piso deve respeitar declividades (degraus e rampas)	3	4	4	4	1
9. Mobiliário de apoio e abrigos contra intempéries e catástrofes	0	4	4	2	1
10. Fachadas ativas com galerias, recuos, marquises ou terraços	3	4	4	4	1
11. Segurança do pedestre	3 x 2	2 x 2	1 x 2	3 x 2	2 x 2
12. Manutenção geral	4	2	1	1	4
13. Obstáculos na faixa livre	1 x 2	2 x 2	1 x 2	4 x 2	4 x 2
Total	41	44	43	50	43

Tabela 11 – s/t

TRECHO D - Praça Buritama até Rua Escócia.	Nº 2491	Nº 2517	Nº 2537	S/N	Nº 2587	Nº 2627	S/N
1. Material do piso adequado ao caminhar e demais funções.	4	4	4	4	4	4	4
2. Manutenção do livre caminhar - conitnuidade	3 x 2	3 x 2	4 x 2	4 x 2	4 x 2	3 x 2	3 x 2
3. Projeto paisagístico	1	2	4	1	2	4	4
4. Piso com coletor de águas pluviais / guias e sarjetas.	4	4	4	3	4	4	4
5. Piso com previsão da manutenção das redes subterrâneas	4	4	4	4	4	4	4
6. Piso deve acomodar deficientes físicos / auditivos / idosos e crianças	3 x 2	3 x 2	4 x 2	3 x 2	4 x 2	4 x 2	4 x 2
7. Projeto do piso deve prever iluminação noturna	2	2	2	2	2	2	2
8. Projeto do piso deve respeitar declividades (degraus e rampas)	4	3	4	3	4	4	4
9. Mobiliário de apoio e abrigos contra intempéries e catástrofes	0	2	3	0	3	4	3
10. Fachadas ativas com galerias, recuos, marquises ou terraços	1	3	3	1	3	4	4
11. Segurança do pedestre	3 x 2	4 x 2	4 x 2	3 x 2	2 x 2	4 x 2	4 x 2
12. Manutenção geral	1	3	4	2	3	4	3
13. Obstáculos na faixa livre	2 x 2	3 x 2	4 x 2	3 x 2	2 x 2	3 x 2	1 x 2
Total	44	55	64	46	55	62	56

Tabela 12 – s/t

TRECHO E - Rua
1. Material do pis
2. Manutenção do
3. Projeto paisagís
4. Piso com colet
5. Piso com previs
6. Piso deve acom
7. Projeto do piso
8. Projeto do piso
9. Mobiliário de a
10. Fachadas ativa
11. Segurança do
12. Manutenção g
13. Obstáculos na
Total

Nº 2627	S/N
4	4
3 x 2	3 x 2
4	4
4	4
4	4
4 x 2	4 x 2
2	2
4	4
4	3
4	4
4 x 2	4 x 2
4	3
3 x 2	1 x 2
62	56

Tabela 12 – s/t

TRECHO E - Rua Teodoro Sampaio.	2550	2542	2530	2522	2514	2504	2486	2480	2472
1. Material do piso adequado ao caminhar e demais funções.	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2. Manutenção do livre caminhar - conitnuidade	1 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2
3. Projeto paisagístico	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Piso com coletor de águas pluviais / guias e sarjetas.	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5. Piso com previsão da manutenção das redes subterrâneas	4	4	4	4	4	4	4	4	4
6. Piso deve acomodar deficientes físicos / auditivos / idosos e crianças	0 x 2	0 x 2	0 x 2	0 x 2	0 x 2	0 x 2	0 x 2	0 x 2	0 x 2
7. Projeto do piso deve prever iluminação noturna	1	1	1	1	1	1	1	1	1
8. Projeto do piso deve respeitar declividades (degraus e rampas)	3	3	2	2	2	2	2	2	2
9. Mobiliário de apoio e abrigos contra intempéries e catástrofes	3	3	2	2	2	2	2	2	2
10. Fachadas ativas com galerias, recuos, marquises ou terraços	4	4	4	4	4	4	4	4	4
11. Segurança do pedestre	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2
12. Manutenção geral	2	2	2	2	2	2	2	2	2
13. Obstáculos na faixa livre	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2
Total	34	36	34	34	34	34	34	34	34

Tabela 13 – s/t

TRECHO F - Rua Cunha Gago, entre as ruas Teodoro Sampaio e Pedro Cristi.	Ibi	332	340	348	356	362	370	397
1. Material do piso adequado ao caminhar e demais funções.	1	1	1	1	1	2	2	2
2. Manutenção do livre caminhar - conitnuidade	4 x 2	4 x 2	4 x 2	4 x 2	4 x 2	4 x 2	4 x 2	4 x 2
3. Projeto paisagístico	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Piso com coletor de águas pluviais / guias e sarjetas.	4	4	4	4	4	4	4	4
5. Piso com previsão da manutenção das redes subterrâneas	4	4	4	4	4	4	4	4
6. Piso deve acomodar deficientes físicos / auditivos / idosos e crianças	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2
7. Projeto do piso deve prever iluminação noturna	1	2	2	2	2	2	2	2
8. Projeto do piso deve respeitar declividades (degraus e rampas)	3	1	1	1	1	0	0	2
9. Mobiliário de apoio e abrigos contra intempéries e catástrofes	1	1	1	1	1	3	3	4
10. Fachadas ativas com galerias, recuos, marquises ou terraços	2	3	3	3	3	3	3	4
11. Segurança do pedestre	2 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2
12. Manutenção geral	1	2	2	2	2	3	3	3
13. Obstáculos na faixa livre	3 x 2	4 x 2	4 x 2	4 x 2	4 x 2	4 x 2	4 x 2	4 x 2
Total	37	42	42	42	42	47	47	51

Tabela 14 – s/t

TRECHO G - Rua Cunha Gago.
1. Material do piso
2. Manutenção do
3. Projeto paisagís
4. Piso com coletor
5. Piso com previs
6. Piso deve acom
7. Projeto do piso
8. Projeto do piso
9. Mobiliário de a
10. Fachadas ativa
11. Segurança do
12. Manutenção g
13. Obstáculos na
Total

370	397
2	2
4 x 2	4 x 2
0	0
4	4
4	4
2 x 2	2 x 2
2	2
0	2
3	4
3	4
3 x 2	3 x 2
3	3
4 x 2	4 x 2
47	51

Tabela 14 – s/t

TRECHO G - Rua Teodoro Sampaio entre as ruas: Manuel Ferraz e Cunha Gago.	2550	2542	2530	2522	2514	2504	2486	2480	2472
1. Material do piso adequado ao caminhar e demais funções.	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2. Manutenção do livre caminhar - conitnuidade	1 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2
3. Projeto paisagístico	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Piso com coletor de águas pluviais / guias e sarjetas.	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5. Piso com previsão da manutenção das redes subterrâneas	4	4	4	4	4	4	4	4	4
6. Piso deve acomodar deficientes físicos / auditivos / idosos e crianças	0 x 2	0 x 2	0 x 2	0 x 2	0 x 2	0 x 2	0 x 2	0 x 2	0 x 2
7. Projeto do piso deve prever iluminação noturna	1	1	1	1	1	1	1	1	1
8. Projeto do piso deve respeitar declividades (degraus e rampas)	3	3	2	2	2	2	2	2	2
9. Mobiliário de apoio e abrigos contra intempéries e catástrofes	3	3	2	2	2	2	2	2	2
10. Fachadas ativas com galerias, recuos, marquises ou terraços	4	4	4	4	4	4	4	4	4
11. Segurança do pedestre	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2	3 x 2
12. Manutenção geral	2	2	2	2	2	2	2	2	2
13. Obstáculos na faixa livre	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2	1 x 2
Total	35	37	34	34	34	34	34	34	34

Tabela 15 – s/t

TRECHO H - Mercado Pinheiros	Mercado de Pinheiros	Nº 52 – Galeria
1. Material do piso adequado ao caminhar e demais funções.	3	1
2. Manutenção do livre caminhar - conitnuidade	3 x 2	2 x 2
3. Projeto paisagístico	4	0
4. Piso com coletor de águas pluviais / guias e sarjetas.	4	4
5. Piso com previsão da manutenção das redes subterrâneas	0	3
6. Piso deve acomodar deficientes físicos / auditivos / idosos e crianças	1 x 2	1 x 2
7. Projeto do piso deve prever iluminação noturna	2	1
8. Projeto do piso deve respeitar declividades (degraus e rampas)	1	0
9. Mobiliário de apoio e abrigos contra intempéries e catástrofes	3	1
10. Fachadas ativas com galerias, recuos, marquises ou terraços	4	3
11. Segurança do pedestre	1 x 2	2 x 2
12. Manutenção geral	1	1
13. Obstáculos na faixa livre	3 x 2	1 x 2
Total	38	26

▲ Figura 79 – Rua F
20 jun. 2016

52 – Galeria
1
2 x 2
0
4
3
1 x 2
1
0
1
3
2 x 2
1
1 x 2
26

▲ Figura 79 – Rua Pedro Cristi. Foto da Autora. 20 jun. 2016

4.1.1. Considerações parciais da Etapa 1

As tabelas, 8 (trecho A); 9 (trecho B); 10 (trecho C); referem-se às ruas situadas nos Jardins e são constituídas por 16 elementos avaliados.

As tabelas, 11 (trecho D) 12 (trecho E); 13 (trecho F); 14 (trecho G); 15 (trecho H) referem-se às ruas situadas em Pinheiros, vizinho ao Largo da Batata e Rua Teodoro Sampaio, são constituídas por 29 elementos avaliados.

Ao todo foram vistoriados 45 lotes, escolhidos em sequência nos quarteirões. Verificou-se, que de acordo com os critério de qualidade enumerados na tabela 7 (pg. 218), o **valor máximo obitido = 68 pontos.**

NOTAS acima 50 pontos	7 Jardins	x	1 Pinheiros
NOTAS de 40 a 50 pontos	7 Jardins	x	6 Pinheiros
NOTAS de 30 a 40 pontos	2 Jardins	x	21 Pinheiros
NOTAS de 20 a 30 pontos	0 Jardins	x	1 Pinheiros
NOTAS de 10 a 20 pontos	0 Jardins	x	0 Pinheiros
NOTAS até 10 pontos	0 Jardins	x	0 Pinheiros

O padrão das Calçadas da Av. Faria Lima está acima de 30 pontos, o que significa que está acima do padrão médio aceitável, tomando por base o total de 68 pontos. Então pode se concluir que elas já tenham a estrutura básica de superfície suficiente, e também a infraestrutura para redes subterrâneas instaladas, bem como atendam às posturas municipais.

Apenas 2 calçadas têm mais que 60 pontos, o que nos leva a entender que, ainda pode haver melhorias nas outras calçadas, com nota abaixo de 60 pontos.

De acordo com o método de pesquisa Mix Method Research, é possível que um item quantitativo faça perguntas que serão respondidas em outra parte do trabalho, justamente o que

◀ Figura 80 – Rua Teodoro Sampaio.
Foto da Autora. 20 jun. 2016.

Figura 81 – Mercado de Pinheiros.
Disponível em <<http://grupo1info.blogspot.com.br/2011/07/renovado-mercado-de-pinheiros-recupera.html>>

ampaio.
6.

eiros.
info.blogspot.com.
o-de-pinheiros-recu-

veremos acontecer na Parte 4, a seguir, onde será apresentado um questionário que foi aplicado a sessenta pessoas, usuários da Avenida, nos mesmos trechos, na qual ficaram evidentes alguns destes desejos, notadamente recorrentes, tais como:

1. maior segurança de dia e noite;
2. melhorias na sinalização dos cruzamentos de calçada com rua e com ciclovia;
3. Faróis sincronizados com ciclovia, calçada e rua e Faróis de travessia cronometrados.
4. mobiliário urbano como bancos e abrigos de ônibus;
5. melhor localização de pontos de ônibus e visualização de itinerário;
6. melhorar iluminação noturna;
7. mais verde, mais flores.

4.2. ETAPA 2 - Avaliação do fluxo de pedestres realizada pela autora de acordo com a norma 9050 da ABNT. Tabelas 16 e 17

A Área Objeto da pesquisa nesta etapa (Etapa 2), dentro do perímetro da OUCFL, são os cinco trechos resultantes do cruzamento (esquinas) das ruas abaixo citadas com a Av. Faria Lima.

TRECHO 1 - Av. Rebouças (Eusébio Matoso) até a Rua Gabriel Monteiro da Silva;

TRECHO 2 – Alameda Gabriel Monteiro da Silva até Shopping Iguatemi nº 2232;

TRECHO 3 - Shopping Iguatemi nº 2232 até a Av. Cidade Jardim;

TRECHO 4 - Av. Cidade Jardim até Rua Tabapuã;

[illegible]

O trecho compreendido caracteriza-se por uma certa homogeneidade no que diz respeito ao uso comercial e de escritórios de alto padrão, projetadas por arquitetos de renome, Júlio Neves, Ruy Ohtake, Carlos Bratke, Botti e Rubin, Tito Lívio Frascino, entre outros, abrigando grandes empresas, confirmando as tendências da Avenida do Capital, avaliadas como: alto padrão construtivo, fachadas em vidro, implantação majestosa e algumas calçadas agradáveis, deixando a desejar em alguns acessos para pedestres, principalmente as garagens.

235

de um fenômeno singular na cidade de São Paulo, no qual a comunidade local se manifestar no sentido de ocupar um espaço público, mobiliá-lo e responsabilizar-se por ele. A reconversão do Largo da Batata foi alvo de um concurso cujo vencedor foi o arquiteto Tito Lívio Frascino, e depois de ter sido implantado até a segunda fase, a comunidade local tomou para si a finalização e complementação do mobiliário urbano,(feitos de caixotes em homenagem às origens do bairro comercial de abastecimento), bem como definiram as atividades a serem praticadas pelos frequentadores e cuidaram pessoalmente de regar as árvores recém plantadas na ocasião da seca de 2015.

Harvey (o renomado geógrafo marxista britânico) dedicou seu livro “As Cidades Rebeldes” especialmente às manifestações populares ocorridas em 2013 no Largo da Batata (Movimento Passe Livre). São várias comunidades do bairro que ali se manifestam, tanto em paz como em protestos: skatistas, grafiteiros, cervejeiros, ciclistas, o movimento “A Batata que Queremos”, músicos, associações de bairro e outros grupos comunitários.

Para proceder à análise dos fluxos recorreremos à fórmula da NORMA 9050, (ABNT), que relaciona os fluxos medidos nas calçadas com a largura encontrada, e assim verifica se o dimensionamento está correto e adequado para suportar o fluxo. Somente as faixas livres foram consideradas no cálculo, excluídas a faixa de serviço junto à rua e a faixa que dá acesso aos lotes. A fórmula usada é:

$$L = \frac{E}{K} + \sum i \geq 1,20$$

norma ABNT 9050

Onde:

(L) é a largura da faixa livre com mínimo 1,20 metros de largura;

(F) é o fluxo de pedestres estimado ou medido nos horários de pico (pedestres por minuto por metro);

(K) = 25 pedestres por minuto;

(Σi) é somatório dos valores adicionais relativos aos fatores de impedância.

Os valores adicionais relativos a fatores de impedância (i) são:

- a) 0,45 m junto a vitrines ou comércio no alinhamento;
- b) 0,25 m junto a mobiliário urbano;
- c) 0,25 m junto à entrada de edificações no alinhamento

A Tabela 15 traz o fluxos de pedestres medidos pela autora a cada 2 minutos em dois horários de pico (das 12 horas às 13 horas e das 17 às 18 horas) nos quatro pontos de cada cruzamento das citadas ruas com a Av. Faria Lima. Como resultado, obtém-se a média dos fluxos medidos e posteriormente transformados em fluxo por minuto.

Figura 83 – Estação Faria Lima. ►
Foto da autora.

Tabela 16 – Média dos fluxos de pessoas em horários de pico

FLUXO PESSOAS POR 2 MINUTOS CRUZAMENTOS COM FARIA LIMA Medidas Calçadas	FLUXO PESSOAS POR 2 MINUTOS no cruzamento c/ Faria Lima 12 às 13 hrs	FLUXO PESSOAS POR 2 MINUTOS no cruzamento c/ Faria Lima 17 às 18 hrs	MÉDIA DE FLUXOS pessoas por 2 minu- tos	MÉDIA DE FLUXOS pessoas por 1 minuto
Av.Rebouças 1) IMPAR	63p 14:00 h	49p 17:00 h	56 p	28 p
Av.Reboucas 2) IMPAR	70p 13:55 h	63 p 17:05 h	66.5 p	33.25 p
Av.Eusebio M 3) PAR	38p 14:03 h	35p 17:00 h	36.5 p	18.25 p
Av.Eusebio M 4) PAR	47 p 14:07 h	64p 17:05 h	55.5 p	27.75 p
Av Gabriel M. S. 5) IMPAR	35 p. 14:18 h	26 p 17:11 h	30.5 p	15.25 p
Av Gabriel M. S. 6) IMPAR	29 p 14:21 h	23 p 17:14 h	26 p	13 p
Av. Gabriel M. S. 7) PAR	52 p 14:15 h	27 p 17:12 h	39.5 p	19.75 p
Av. Gabriel M. S. 8) PAR	48 p 14:24 h	21 p 17:15 h	34.5 p	17.25 p

Tabela 16 – M

FLUXO PESSOAS CRUZAMENTOS LIMA Medidas Calçada
Shop. Iguatemi 9) IMPAR
Shop. Iguatemi 10) PAR
Av Cidade Jardim 11) IMPAR
Av.Cidade Jardim 12) IMPAR
Av Cidade Jardm 13) PAR
Av Cidade Jardim 14) PAR
Rua Tabapuã 15) IMPAR
Rua Tabapuã 16) IMPAR

MÉDIA DE FLUXOS pessoas por 1 minuto
28 p
33.25 p
18.25 p
27.75 p
15.25 p
13 p
19.75 p
17.25 p

Tabela 16 – Média dos fluxos de pessoas em horários de pico

FLUXO PESSOAS POR 2 MINUTOS CRUZAMENTOS COM FARIA LIMA Medidas Calçadas	FLUXO PESSOAS POR 2 MINUTOS no cruzamento c/ Faria Lima 12 às 13 hrs	FLUXO PESSOAS POR 2 MINUTOS no cruzamento c/ Faria Lima 17 às 18 hrs	MÉDIA DE FLUXOS pessoas por 2 minutos	MÉDIA DE FLUXOS pessoas por 1 minuto
Shop. Iguatemi 9) IMPAR	38 p 13:55 h	37 p 17:19 h	37.5 p	18.75 p
Shop. Iguatemi 10) PAR	44 p 12:20 h	40 p 17:19 h	42 p	21 p
Av Cidade Jardim 11) IMPAR	42 p 12:40 h	22 p 17:27 h	32 p	16 p
Av.Cidade Jardim 12) IMPAR	50 p 12:54 h	28 p 17:30 h	39 p	19.5 p
Av Cidade Jardm 13) PAR	24 p 12:49 h	27 p 17:31 h	20.5 p	10.25 p
Av Cidade Jardim 14) PAR	37 p 12:45 h	30 p 17:36 h	33.5 p	16.75 p
Rua Tabapuã 15) IMPAR	31 p 13:16 h	30 p 17:38 h	30.5 p	15.25 p
Rua Tabapuã 16) IMPAR	27 p 13:14 h	20 p 17:41 h	23.5 p	11.75 p

Tabela 16 – Média dos fluxos de pessoas em horários de pico

Figura 84 – Av. Fa
Foto da autora.

FLUXO PESSOAS POR 2 MINUTOS CRUZAMENTOS COM FARIA LIMA Medidas Calçadas	FLUXO PESSOAS POR 2 MINUTOS no cruzamento c/ Faria Lima 12 às 13 hrs	FLUXO PESSOAS POR 2 MINUTOS no cruzamento c/ Faria Lima 17 às 18 hrs	MÉDIA DE FLUXOS pessoas por 2 minutos	MÉDIA DE FLUXOS pessoas por 1 minuto
Rua Tabapuã 17) PAR	47 p 13:07 h	24 p 17:44 h	35.5 p	17.75 p
Rua Tabapuã 18) PAR	48 p 17:44 h	31 p 17:47 h	39.5 p	19.75 p
Rua Horacio Lafer 19) IMPAR	18 p 13:31 h	15 p 17:46 h	16.5 p	8.25 p
Rua Horacio Lafer 20) IMPAR	37 p 13:34 h	21 p 17:49 h	29 p	14.5 p
Rua Horacio Lafer 21) PAR	28 p 13:40 h	18 p 17:55 h	23 p	11.5 p
Rua Horacio Lafer 22) PAR	48 p 13:26 h	24 p 17:53 h	36 p	18 p

FA DE FLUXOS
as por 1 minuto
17.75 p
19.75 p
8.25 p
14.5 p
11.5 p
18 p

Figura 84 – Av. Farria Lima, Shopping Iguatemi. Foto da autora.

Na Tabela 16 , a média dos fluxos obtida na Tabela 15 foi submetida à fórmula da Norma ABNT 9050, acima descrita, que relaciona fluxos de pedestre com largura mínima necessárias para as calçadas - MEDIDA ESTIMADA DA FAIXA LIVRE DAS CALÇADAS de cada lote. Assim esta medida pode ser comparada com a MEDIDA REAL apurada pela autora no local, e chegar à conclusão se elas estão em conformidade com as exigências da ABNT. Evidentemente que a exigência da Prefeitura referente aos 1,20 metros para faixa livre foi atendida e superada em todos os casos.

Tabela 17 - Fluxo de pessoas em atendimento à norma 9050 da ABNT.

<div>FLUXO DE PESSOAS P/ MINUTO TAB.15</div> <div>Medidas calçadas</div>	<div>Aplicação da Fórmula</div> <div>$L = \frac{F}{K}$ L= metros</div>	<div>MEDIDA ESTIMADA DAS CALÇADAS</div> <div>(metros)</div>	<div>MEDIDA REAL DAS CALÇADAS</div> <div>(metros)</div>	<div>Comparação MEDIDA ESTIMADA pela fórmula X MEDIDA REAL do local</div>
Av.Rebouças 1) IMPAR	$28 / 25 = 1.12 \text{ m}$	1.12 metros	3.80 m n.1461 F.L.	Ok
Av.Reboucas 2) IMPAR	$33.25 / 25 = 1.33 \text{ m}$	1.33 metros	3,20 m B. Safra	Ok
Av.Eusebio M 3) PAR	$18.25 / 25 = 0.73 \text{ m}$	0.73 metros	2,80 m n.1478 F.L.	Ok
Av.Eusebio M 4) PAR	$27.75 / 25 = 1.11 \text{ m}$	1.11 metros	4,80 m n.1572	Ok
Av Gabriel M. S. 5) IMPAR	$15.25 / 25 = 0.61 \text{ m}$	0.61 metros	4,00 m n. 2015	Ok
Av Gabriel M. S. 6) IMPAR	$13 / 25 = 0.52 \text{ m}$	0.52 metros	2,30 m n. 2055	Ok
Av. Gabriel M. S. 7) PAR	$19.75 / 25 = 0.79 \text{ m}$	0.79 metros	2,75 m n. 2018	Ok
Av. Gabriel M. S. 8) PAR	$17.25 / 25 = 0.69 \text{ m}$	0.69 metros	3,30 m n. 2056	Ok

Tabela 17 - Flu

<div>FLUXO DE PESSOAS P/ MINUTO TAB.15</div>
Shop. Iguatemi 9) IMPAR
Shop.Iguatemi 10) PAR
Av Cidade Jardim 11) IMPAR
Av.Cidade Jardim 12) IMPAR
Av Cidade Jardim 13) PAR
Av Cidade Jardim 14) PAR

Tabela 17 - Fluxo de pessoas em atendimento à norma 9050 da ABNT.

<div>FLUXO DE PESSOAS P/ MINUTO TAB.15</div> <div>Medidas calçadas</div>	<div>Aplicação da Fórmula</div> <div>$L = \frac{F}{K}$ L= metros</div>	<div>MEDIDA ESTIMADA DAS CALÇADAS</div> <div>(metros)</div>	<div>MEDIDA REAL DAS CALÇADAS</div> <div>(metros)</div>	<div>Comparação MEDIDA ESTIMADA pela fórmula X MEDIDA REAL do local</div>
Rua Tabapuã 15) IMPAR	$15.25 / 25 = 0.61 \text{ m}$	0.61 metros	3,10 m Burger King	Ok
Rua Tabapuã 16) IMPAR	$11.75 / 25 = 0.47 \text{ m}$	0.47 metros	4,80 m Santander	Ok
Rua Tabapuã 17) PAR	$17.75 / 25 = 0.71 \text{ m}$	0.71 metros	4,03 m HSBC	Ok
Rua Tabapuã 18) PAR	$19.75 / 25 = 0.79 \text{ m}$	0.79 metros	1,90 m Mercedes	Ok
Rua Horacio Lafer 19) IMPAR	$8.25 / 25 = 0.33 \text{ m}$	0.33 metros	2,10 m Vitaco	Ok
Rua Horacio Lafer 20) IMPAR	$14.5 / 25 = 0.58 \text{ m}$	0.58 metros	2,16 m Casa Band.	Ok
Rua Horacio Lafer 21) PAR	$11.5 / 25 = 0.46 \text{ m}$	0.46 metros	3,37 m Financial	Ok
Rua Horacio Lafer 22) PAR	$18 / 25 = 0.72 \text{ m}$	0.72 metros	3,20 m Praça	Ok

comparação IDA MADA fórmula
IDA REAL cal

4.2.1. Considerações parciais da Etapa 2

Os resultados do estudo QUANTITATIVO de fluxos de pedestres na calçada da Av. Faria Lima medidos e apresentados na tabela 16 e 17 deste trabalho, demonstraram que todos eles estão em conformidade com as normas da ABNT, ou seja, as calçadas medidas foram dimensionadas para atender ao fluxo de pedestres atual, e ainda apresentam potencial para dobrar ou triplicar este fluxo, atendendo a demandas futuras ou situações extremas, evitando congestionamentos.

Outrossim, este estudo demonstrou que todas as calçadas estão dentro da exigência de 1,20 metros para faixa livre, atendendo ao decreto 45 904/ 2005 de “Padronização de Passeios Públicos do Município”.

A seguir o mesmo dado de Fluxo de pedestre da Tabela 15, será utilizado com caráter Qualitativo, de avaliar a qualidade destes fluxos de pedestres, em comparação com parâmetros internacionais.

4.3. ETAPA 3 - Fluxos de pedestres qualificados por 4 estudiosos internacionais e relacionado com o nível de serviço encontrado nas calçadas da Av. Faria Lima.

Malatesta, 2007⁴⁸ , fez um trabalho brilhante sobre estas variações, que permite estabelecer os padrões correspondentes aos níveis de serviço das calçadas, e descobriu que esta medida pode variar de acordo com a percepção do espaço pelos corpos dos usuários e suas diferentes reações, devido: formação física, cultural, geografia local, idade, tempo do

48 Malatesta, Maria Ermelinda Brosh, Dissertação de mestrado intitulada: “Andar a pé: uma forma de transporte para cidade de São Paulo “ apresentada na Universidade de São Paulo, em 2007 pgs 59 a 64)

percurso, velocidade da caminhada, hábitos e costumes. O conceito de nível de serviço surgiu desta associação dos padrões de comportamento aos espaços de caminhada, e será adotado da etapa 3 do trabalho, complementando o método de abordagem da realidade em estudo.

A velocidade da caminhada foi um critério importante para avaliar o nível do serviço das calçadas porque pode ser facilmente observada no contexto do caminhar humano. O primeiro contato entre duas pessoas (sentidos opostos) em uma rua é o visual, uma forma de contato que já pode sinalizar atração ou repulsão. Na medida em que se aproximam, o contato ocorre sob outra ordem, talvez energética e causa variadas reações como: a redução da passada ou mudança de direção ou contato físico. Aumentando a quantidade de pessoas na rua, o pedestre demonstra sua capacidade em cruzar uma corrente de fluxo de forma transversal, o que já dificulta o caminhar. Mais pessoas e o espaço entre elas vai diminuindo, mas é possível manter fluxo contínuo, porém retardado, e nesta categoria algumas pessoas já são excluídas como: pessoas doentes, gestantes, idosos e deficientes físicos. Mais pessoas e menos espaço entre elas e o fluxo se torna descontínuo – anda /para, e tem início o desconforto e a reação de impaciência. Daí por diante, nesta linha do desconforto, as reações vão num crescente desde empurrões e solavancos até a chegar a violência, facilitando assaltos e roubos. A maior reação humana a esta última categoria de lugares é evitá-los, e desta forma restringem o caminhar a pé pela cidade.

O estudo de Malatesta compreende quatro autores, abaixo citados e designados neste trabalho como:

- **H.C.M.**-*High Capacity Manual* (1994);
- **FRUIN** - *Designing of Pedestrians* (1970);
- **TORONTO** - *Capacity of Walkways in Toronto*, de autoria de Push Karev,

Boris e Zupan, Jeffrey – Committee on Highway Capacity and Quality of Service, Toronto (1975).

- **BANGKOK-** *Level of Services Standards for Pedestrian Facilities in Bangkok: A case Study* – ITE Journal – November, pg 39 a 41(1989).

Cada um dos estudos chega a uma medida de conforto diferente da outra, porem muito próximas como veremos na Tabela 18, a seguir. Estas medidas, quando comparadas aos resultados das medidas de fluxo da Av. Faria Lima, servirão como parâmetros para qualificar este tipo de fluxo encontrado em São Paulo.

De forma conclusiva, o método HCM é um pouco mais exigente em conforto do que BANGKOK, porem as relações entre fluxo e conforto de ambas são muito próximas e também próximas de FRUIN . O Método de Toronto é o mais exigente em conforto.

Há grandes semelhanças entre o método HCM e TORONTO e o mesmo ocorre entre o método de Fruim e Bangkok. O desenvolvimento das escalas de cada um apresentam características diferenciadas entre si.

O H.C.M. - O High Capacity Manual é uma das mais importantes referencias da Teoria da Engenharia de Trafego, que perdurou por muito tempo como sendo única, utilizando conceitos de Hidrodinâmica que configuraram um modelo para veículos motorizados. A partir dele, foi feita uma adaptação para pedestres com algumas inconsistências porque os carros têm movimentação mais previsível do que pedestres.

FRUIN - fez uma adaptação do estudo do HCM de acordo com as especificidades humanas ao caminhar, como por exemplo, a velocidade do caminhar, o espaçamento entre os pedestres e as possibilidades de conflito com situações de trafego, prevendo para o pedestre possibilidades de escolha de ultrapassar os mais lentos, mudança de direção em áreas de concentração de pedestres.

Tabela 18 – Níveis de serviço segundo estudos dos quatro pesquisadores internacionais.Malatesta

NÍVEIS DE SERVIÇO	MÉTODO H.C.M.		MÉTODO J.FRUIIN		MÉTODO TORONTO		MÉTODO BANGKOK	
	Espaço m² pedestre	Fluxo Pedes-treminuto / metro	Espaço m² pedestre	Fluxo Pedes-treminuto / metro	Espaço m² pedestre	Fluxo Pedes-treminuto / metro	Espaço m² pedestre	Fluxo Pedes-treminuto / metro
A	>=12,8	<=6,56	>=3,25	<23	>50	<1,6	>2,38	<28
B	>=3,71	<=22,96	2,3 a 3,25	23 a 33	50 a 12	1,6 a 6,5	1,6 a 2,4	28 a 40
C	>=2,23	<=32,81	1,4 a 2,3	33 a 49	12 a 3,7	6,5 a 20	1,0 a 1,6	40 a 61
D	>=1,39	<=49,21	0,9 a 1,4	49 a 66	3,7 a 2,2	20 a 33	0,6 a 1,0	61 a 81
E	>=0,56	<=82,02	0,5 a 09	66 a 82	2,2 a 1,5	33 a 46	0,4 a 0,6	Variável
F	<0,56	Variável	<=0,5	>=82	1,5 a 1,0	46 a 60	<0,4	>101

▲ Figura 85 – Av. I

NÍVELA

HCM: pedestre se
mento em função
mente e os conflitos

FRUIM: A área di
caminhada, ou par
cruzar com outros
severas de pico ou

K	Fluxo Pedes- treminuto / metro
	<28
	28 a 40
	40 a 61
	61 a 81
	Variável
	>101

▲ Figura 85 – Av. Faria Lima. Foto: José Cordeiro.

NÍVEL A

HCM: pedestre se move nas passadas escolhidas, sem alterar seu movimento em função dos outros. A velocidade do andar é selecionada livremente e os conflitos com outros são raros.

FRUIM: A área disponível é suficiente para a escolha da velocidade da caminhada, ou para ultrapassar pedestres mais lentos e evitar conflitos ao cruzar com outros pedestres. É encontrado em praças sem características severas de pico ou com restrições de tráfego.

▲ Figura 86 – Av. São João. Foto: Thiago Torres.

NÍVEL B

HCM: permite ao pedestre escolher livremente a velocidade para ultrapassar e evitar conflitos em rotas cruzadas. Neste nível pedestre começam a ser notados pelos outros e reagem com seleção da velocidade.

FRUIM: é possível selecionar a velocidade normal ao caminhar e ultrapassar fluxo unidirecional, e quando houver direção cruzada, podem ocorrer conflitos pequenos. É encontrado em terminais ou edifícios onde ocorrem picos, não muito severos.

▲ Figura 87 – Rua XV de novembro. Disponível em < <https://saopauloesuasruas.wordpress.com/2015/04/rua-15-de-novembro/> >.

NÍVEL C

HCM: espaço suficiente para escolha de velocidade de caminhada normal e ultrapassar os outros. Onde houver fluxo contrário, pode haver conflitos menores reduzindo a velocidade e o volume.

FRUIM: A liberdade de escolha da velocidade individual prejudicada. Onde houver fluxos cruzados ocorrerão conflitos e ajustes de velocidade e direção para evita-los. Tem fluxo multidirecional. Encontrado em terminais de transporte ou Edifícios públicos espaços abertos com picos bem caracterizados e restrição de espaço.

▲ Figura 88 – Ladeira Porto Geral. Disponível em < <https://familiadamianiduarte.wordpress.com/> >.

NÍVEL D

HCM: A Liberdade de escolha da velocidade da caminhada e a ultrapassagem restritas onde houver fluxo reverso pode haver conflito e, portanto, para evita-lo é necessário alterar a rota e a velocidade.

FRUIN: a maioria das pessoas cruzados são restringidos com a ocorrência de conflitos múltiplos...é necessário alterar o ritmo e a tem a velocidade reduzida, devido aos mais lentos evitar conflitos. Os fluxos contrários e rota ou se submeter a paradas repentinas do fluxo.

▲ Figura 89 – Ladeira

NÍVEL E

HCM: todas as velocidades e a caminhada normal e contato com outros pedestres transversal são praticados torna-se esporádico

FRUIN: ...todas as velocidades e o movimento torna-se frequente transversais tornam-se frequentes

/famiadamianduarte.

▲ Figura 89 – Ladeira Porto Geral. Autor desconhecido

▲ Figura 90 – Ladeira Porto Geral. Foto Gabriela di Bella.

NÍVEL E

HCM: todas as velocidades da caminhada ficam severamente restritas e a caminhada adiante é arrastada. Há um inevitável e frequente contato com outros pedestres. Movimentos em sentido contrário ou transversal são praticamente impossíveis. O fluxo do tráfego veicular torna-se esporádico e instável.

FRUIN: ...todas as velocidades de pedestres ficam extremamente restritas e o movimento a diante só pode ser feito de forma arrastada. Torna-se frequente o contato com outros pedestres e os movimentos transversais tornam-se impossíveis.

NÍVEL F

HCM: todos os pedestres têm suas velocidades limitadas com frequentes ajustes de rota. Nos limites inferiores o movimento adiante é possível de forma arrastada. Não há espaço de ultrapassagem para pedestres mais lentos. Movimentos transversais ou cruzados só são possíveis com muita dificuldade.

FRUIN: a velocidade normal fica restrita com ajustes frequentes..Esta situação só poderá ser permitida por curtos picos em áreas mais congestionadas, como em saídas de estádios ou terminais ferroviários.

A seguir, na tabela 19, será feita uma análise qualitativa que relaciona o FLUXO DE PESSOAS POR MINUTO POR METRO (tabela 18, pg. 248), com a LARGURA REAL DA FAIXA LIVRE das calçadas (tabela 19, pg. 253), com o objetivo de obter o “FLUXO PROCURADO”, e classificado com os padrões **A, B, C, D, E e F**.

Os trechos analisados são :

- Trecho 1 – Av. Rebouças;
- Trecho 2 – Al. Gabriel Monteiro da Silva;
- Trecho 3 – Shopping Iguatemi;
- Trecho 4 – Av. Cid. Jardim;
- Trecho 5 – Rua Tabapuã;
- Trecho 6 – Rua Horácio Lafer

A fórmula utilizada para obter o fluxo procurado foi deduzida a partir da Tabela 16:

$$\text{Fluxo procurado} = \frac{\text{Fluxo medido}}{\text{Largura real da faixa livre}}$$

(pessoas/minuto/metro) (metro)

Na Tabela 19 a seguir analisaremos o trecho 1, que corresponde a Avenida Rebouças número 1 461 (lado ímpar), o **fluxo procurado e obtido como resultado da formula foi 7,36 pessoas / minuto / metro**, resultado da divisão do fluxo de 28 pedestres pela largura real da faixa, 3,80m. Isso corresponde seguintes níveis pela Tabela 17:

HCM = nível B	FRUIN = nível A
TORONTO = nível C	BANGKOK = nível A

Tabela 19 – Aplicação do método nos fluxos.

RUAS TRANSVERSAIS AV. FARIA LIMA TRECHOS	Medida real da Faixa livre das calçadas Tabela 16 (metros)	Fluxo estimado Pedestre por Minuto por metro. (Tabela 15)	CRITÉRIOS H = H.C.M. F = Fruin T = Toronto B = Bangkok	Níveis de Serviço	
				A	B C D E F
Av.Rebouças 1) IMPAR	3.80 m n.1461 F.L.	28 p /3.8m = 7,36 p/min/m	H = nível B T = nível C	F = nível A B = nível A	
Av.Reboucas 2) IMPAR	3,20 m B. Safra	33.25p/3.2m = 10.39 p/min/m	H = nível B T = nível C	F = nível A B = nível A	
Av.Eusebio M 3) PAR	2,80 m n.1478 F.L.	18.25p/2.8m = 6.51 p/ min/m	H = nível A T = nível C	F = nível A B = nível A	
Av.Eusebio M 4) PAR	4,80 m n.1572	27.75p/4.8m = 5.78 p/ min/m	H = nível B T = nível B	F = nível A B = nível A	
Av Gabriel M. S. 5) IMPAR	4,00 m n. 2015	15.25p/4m = 3.81 p/min/m	H = nível A T = nível B	F = nível A B = nível A	
Av Gabriel M. S. 6) IMPAR	2,30 m n. 2055	13p/2.3m = 5.65 p/min/m	H = nível A T = nível B	F = nível A B = nível A	

Tabela 19 – Aplicação do método nos fluxos.

Tabela 19 – Aplicação do método nos fluxos.

RUAS TRANSVERSAIS AV. FARIA LIMA TRECHOS	Medida real da Faixa livre das calçadas Tabela 16 (metros)	Fluxo estimado Pedestre por Minuto por metro. (Tabela 15)	CRITÉRIOS H = H.C.M. F = Fruin T = Toronto B = Bangkok	Níveis de Serviço
				A B C D E F
Av. Gabriel M. S. 7) PAR	2,75 m n. 2018	19.75p/2.75m = 7.18 p/min/m	H = nível B T = nível C	F = nível A B = nível A
Av. Gabriel M. S. 8) PAR	3,30 m n. 2056	17.25p/3.3m = 5.22 p/min/m	H = nível B T = nível B	F = nível A B = nível A
Shop. Iguatemi 9) IMPAR	2,40 m n. 2255	18.75p/2.4m = 7.81 p/min/m	H = nível B T = nível C	F = nível A B = nível A
Shop.Iguatemi 10) PAR	3,60 m n. 2232	21p/3.6m = 5.83 p/min/m	H = nível A T = nível B	F = nível A B = nível A
Av Cidade Jardim 11) IMPAR	3,08 m Bradesco	16p/3.08m = 5.19 p/min/m	H = nível A T = nível B	F = nível A B = nível A
Av.Cidade Jardim 12) IMPAR	2,90 m n. 2859	19.5p/2.9m = 6.72 p/min/m	H = nível B T = nível C	F = nível A B = nível A

Tabela 19 – Aplicação do método nos fluxos.

<div><div>RUAS TRANSVERSAIS AV. FARIA LIMA TRECHOS</div><div>NIVEIS DE SERVIÇO ABCDEF</div></div>	Medida real da Faixa livre das calçadas Tabela 16 (metros)	Fluxo estimado Pedestre por Minuto por metro. (Tabela 15)	CRITÉRIOS H = H.C.M. F = Fruin T = Toronto B = Bangkok	Níveis de Serviço A B C D E F
Av Cidade Jardim 13) PAR	4,00 m	10.25p/4m = 2.56 p/min/m	H = nível A T = nível B	F = nível A B = nível A
Av Cidade Jardim 14) PAR	4,60 m Itaú	16.75p/4.6m = 3.64 p/ min/m	H = nível A T = nível B	F = nível A B = nível A
Rua Tabapuã 15) IMPAR	3,10 m Burger King	15.25p/3.1m = 4.91 p/min/m	H = nível A T = nível B	F = nível A B = nível A
Rua Tabapuã 16) IMPAR	4,80 m Santander	11.75p/4.8m = 2.44 p/min/m	H = nível A T = nível B	F = nível A B = nível A
Rua Tabapuã 17) PAR	4,03 m HSBC	17.75p/4.03m = 4.40 p/min/m	H = nível A T = nível B	F = nível A B = nível A
Rua Tabapuã 18) PAR	1,90 m Mercedes	19.75p/1.9 = 10.39 p/min/m	H = nível B T = nível C	F = nível A B = nível A

Tabela 19 – Aplicação do método nos fluxos.

<div><div>RUAS TRANSVERSAIS AV. FARIA LIMA TRECHOS</div><div>NIVEIS DE SERVIÇO ABCDEF</div></div>	Medida real da Faixa livre das calçadas Tabela 16 (metros)	Fluxo estimado Pedestre por Minuto por metro. (Tabela 15)	CRITÉRIOS H = H.C.M. F = Fruin T = Toronto B = Bangkok	Níveis de Serviço A B C D E F
Rua Horacio Lafer 19) IMPAR	2,10 m Vitaco	8.25p/2.1m = 3.92 p/min/m	H = nível A T = nível B	F = nível A B = nível A
Rua Horacio Lafer 20) IMPAR	2,16 m Casa Band.	14.5p/2.16m = 6.71 p/min/m	H = nível B T = nível C	F = nível A B = nível A
Rua Horacio Lafer 21) PAR	3,37 m Financial	11.5p/3.37m = 3.41 p/min/m	H = nível A T = nível B	F = nível A B = nível A
Rua Horacio Lafer 22) PAR	3,20 m Praça	18p/3.2m = 5.62 p/min/m	H = nível A T= nível B	F = nível A B = nível A

Continuando a observação da linha 1 da tabela 19, conclue-se que, o método mais exigente quanto aos níveis de serviço é o de Toronto, que estima como melhor a densidade acima de 50 m² por pedestre e o menos rigoroso é o da Tailândia, que estima como melhor a densidade acima de 2,38 m² por pedestre. Aparentemente os canadenses suportam menos invasão ao seu espaço pessoal do que os tailandeses. Entretanto conforme pondera Malatesta, os canadenses têm um biótipo de maiores dimensões que os tailandeses, portanto, suas passadas são maiores e exigem mais espaço para circular com conforto e qualidade.

4.3.1. Considerações parciais da Etapa 3

Pela Tabela 19, que compara a qualidade dos fluxos de pedestres da Av. Faria Lima, com os outros quatro métodos internacionais de fluxos, para avaliar em que níveis de serviço, A; B; C; D; E e F, se enquadram, as calçadas da Av Faria Lima, verifica-se:

1 - Que as 22 situações analisadas perante os quatro métodos internacionais, criam um universo de 88 possibilidades, onde o **nível de serviço A** aparece 55 vezes, ou seja, 62,5 %.

2 - Que em 22 situações de calçadas estudadas, de acordo com os quatro métodos, todas se enquadram nos níveis A; B e C, ou seja, nos melhores e nenhuma. Delas nos níveis de serviço D; E e F.

3 - Os trechos de calçadas analisados lhe garantem nível de serviço das calçadas de padrão internacional. Valeria a pena desenvolver um estudo minucioso para a Avenida toda, o que demandaria recursos não disponíveis neste trabalho.

4.4. Etapa 4 - Pesquisa de satisfação com usuários da Av. Faria Lima – Questionários

A ideia que norteou o levantamento foi colher impressões sobre mobilidade e qualidade dos espaços percorridos pelo pedestre, que frequentemente fazem uso da Av. Faria Lima e dos serviços por ela disponibilizados, ou por ela transitam com a finalidade de trabalho, lazer, estudo ou moradia. As pessoas entrevistadas foram informadas que o trecho em questão não incluía o Largo da Batata. Os questionários originais estarão em anexo (Anexo 1).

O questionário procura estabelecer as relações entre o livre caminhar e a mobilidade nos percursos da Avenida e ao seu redor; reconhecer a qualidade dos espaços públicos construídos; e avaliá-los conforme a percepção do usuário. Não tem por objetivo avaliar QUANTITATIVAMENTE todo o sistema que compõe a mobilidade local.

Os sessenta questionários foram aplicados a qualquer pessoa que transitasse pela Av. Faria Lima ou estivesse parada nos pontos de ônibus próximos aos trechos estudados no item 4.2: Avenida Rebouças, Av Cidade Jardim, Av. São Gabriel, Shopping Iguatemi, Rua Tabapuã e Rua Horácio Lafer. As pessoas poderiam residir, ou não, dentro do perímetro da Operação Urbana Consorciada Faria Lima, como vizinhos que fazem percursos a pé, ou como pessoas que residem em outros bairros e vem para a região (a trabalho, a passeio, estudo, negócios ou serviços) e utilizam transporte individual e coletivo (ônibus, metrô, trem, bicicleta, carro e a pé).

- 20 Questionários feitos a pessoas de nível superior e que residem dentro da OUCFL.
- 20 Questionários feitos a pessoas sem nível superior e que residem fora da OUCFL.
- 20 Questionários feitos a pessoas com nível superior que residem fora da OUCFL.

As folhas originais dos questionários encontram-se no anexo 1 deste trabalho.

▲ Figura 91 – Rua Tucumã.
Foto da autora.

Tabela 20 –
Questionário sobre
qualidade das calç

Tabela 20 –
Questionário sobre
qualidade das calçadas.

ENTREVISTA COM USUÁRIOS SOBRE QUALIDADE DAS CALÇADAS E MOBILIDADE NA AV. BRIG. FARIA LIMA.				
1 - Nome:				
2 - Idade:			3 – Profissão / escolaridade	
3- A -Reside no bairro		B - Outro		C - Qual?
5 – Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B) Trabalho		C) Estudo D) Negócio serviços
6 – Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min		C) Até 1 hora D) Até 2 horas
7 – Qual o meio de transporte?				
A) A pé	B) Carro		C) Ônibus	D) Metrô E) Bicicleta
8 – Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde		C) Noite
10 – Você acha o preço da passagem caro para o usuário? a)Sim b)não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim – dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 – Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida?				
Bom		Regular		Ruim
14 – Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) fácil		e) barulhento g) agradável
b) chato		d) difícil		f) silencioso h) desagradável
15) Os prédios altos te oprimem? S / N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc?S / N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo				
Instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar?				

As perguntas de 1 a 4 são dados pessoais, de 5 a 10 são referentes a Mobilidade e de 11 a 19 são referentes à Qualidade aferida pela percepção do usuário sobre o ambiente urbano. Ao final a pergunta 19, é uma pergunta livre para colher sugestões variadas.

Dentre as 60 pessoas abordadas, 70% são do sexo feminino; 8,3% estão acima dos 64 anos de idade e apenas duas pessoas informaram idade até os dezenove anos; 35% são residentes da área; 83,5% informaram realizar atividades profissionais na área, como razão significativa para a frequentarem; 51,7% se deslocam na região fazendo uso de meios de transporte público (ônibus, trem e metrô), os demais, meios próprios (carro, bicicleta ou a pé); 93,3% deles informaram que realizam esse tipo de deslocamento diariamente, os demais fazem uso esporádico; 95% dos entrevistados fazem uso desses meios de transporte pelo menos em um dos períodos da manhã ou da tarde.

Embora esse conjunto de pessoas entrevistadas não corresponda a uma representatividade estatística, a sua vivência do espaço estudado faz da pesquisa um recurso qualitativamente interessante e eficiente para colhermos impressões sobre o grau de satisfação do usuário com relação à OUCFL como um todo. As informações gerais encontradas sobre tal grau de satisfação seguem.

Indagados sobre se sentiam segurança, ao transitar nas calçadas da região, com relação à percepção de⁴⁹ riscos de violência, apenas 16,7% dos 60 entrevistados informaram sentirem-se seguros, tanto de dia ou de noite e 35% se sentiam seguros apenas de dia. Os dois grupos totalizaram pouco mais da metade (51,7%) dos usuários entrevistados, e essa proporção se repetiu tanto entre os que residiam na área (52,4%) quanto entre os que não residiam (51,3%).

Quanto à percepção de risco da sua integridade física com relação a meramente atravessar a avenida, as proporções foram muito parecidas: 53,3% do total de entrevistados afirmaram sentirem-se seguros, ascomo 57,1% dos que residem na área e 51,3% dos que não são residentes.

⁴⁹ Por violência entenda-se: assaltos, roubos, latrocínios, estupros.

Ao associarmos a percepção de segurança dos pedestres, relativa a dois destes fatores - com relação a riscos de violência física e com relação a sua integridade física ao fazer a travessia das vias – descobrimos que 1/3 (31,7%) dos entrevistados informaram ter sensação de segurança em relação a ambas as condições e que 26,7% deles sentiam-se inseguros com relação aos mesmos dois fatores, ou seja, não se sentiam seguros nem em fazer a travessia, nem com relação aos riscos de violência física. Note-se que a sensação de segurança é maior entre os residentes: 38,1% deles informaram sentirem-se seguros seja com relação à travessia e seja com relação a riscos de violência, contra 28,2% dos não residentes.

Quanto a sua avaliação a respeito do tempo que demanda a travessia da avenida, os entrevistados consideraram ‘bom’ em 28,3% das situações, mesmo percentual dos que consideraram ‘ruim’. Assim, o tempo de travessia foi considerado ‘regular’ ou ‘ruim’, por 71,7% dos entrevistados. Comparativamente a diferença de percepção sobre o quesito entre moradores ou não moradores foi insignificante.

Com relação à sensação de segurança ao atravessar a ciclovia, a impressão se inverteu, de modo que mais da metade dos entrevistados (63,3%), informou que não se sentiam seguros ao fazê-lo na condição de pedestre, sendo 71,4% moradores e 59% não residentes na área.

Indagados se se sentiam seguros em usar a ciclovia na condição de ciclista e 41,7% dos entrevistados informaram ter medo em fazê-lo, 42,9% moradores e 41,0% não moradores. Portanto, foi expressiva a sensação (63,3%) de insegurança dos pedestres em atravessarem a ciclovia, enquanto que 41,7% manifestaram o mesmo sentimento quando se trata de ser o ciclista. Assim, a condição de pedestre parece ser determinante para esse sentimento de insegurança, mais do que a sensação de ser ciclista.⁵⁰

Os entrevistados foram instigados a expressar a sensação subjetiva ao realizar o ato de

50 Esse dado contradiz as proporções reais entre atropelamentos e acidentes envolvendo pedestres e ciclistas, em São Paulo, sendo maior esse número no segundo caso, como havíamos mencionado no capítulo 3.

atravessar a avenida, mediante aferição de estados de ânimo opostos: chato/divertido; difícil/fácil; agradável/desagradável; e barulhento/silencioso. Dos entrevistados, 61,7% consideraram a travessia divertida; 86,7%, fácil de atravessar e 76,7% consideraram a travessia agradável, expressando nesses três casos valores positivos contrariamente à sensação de um entorno barulhento, conforme 83,3% dos entrevistados.

Entre os moradores, foram os seguintes os resultados encontrados: divertido - 71,4%; fácil - 90,5%; agradável - 81%; e, barulhento, a totalidade dos moradores (100%). Comparativamente, para os usuários não residentes do espaço assim se expressaram, respectivamente: 56,4%; 84,6%; 74,4% e igual valor entre os que consideram a travessia barulhenta. Como se vê os moradores expressaram sempre valores acima do apurado para o conjunto dos entrevistados, tanto no que se refere aos aspectos positivos - travessia divertida, agradável e fácil de realizar -, quanto ao considerado negativo - um entorno barulhento - na travessia.

Com relação ainda a uma aferição anterior subjetiva da sensação de vivenciar o espaço urbano como a pesquisa quis aferir qual a sensação do usuário frente a um ambiente com grande presença de edifícios verticalizados e assim se dirigiu aos entrevistados: “os prédios altos te oprimem?” Diante da pergunta, 13, 3% dos entrevistados revelaram que sim. Entre os residentes essa mesma sensação foi manifestada por 9,5% dos indagados, contra 15,4% dos não moradores da área.

Enfim, 51,7% dos entrevistados expressaram sua percepção de que as calçadas da área estão entre as melhores do seu conhecimento. Este grau de percepção foi praticamente a mesma entre moradores e não moradores.

Indagados sobre os serviços à disposição do pedestre, 88,3% informaram encontrar todos os serviços de que necessitam, sendo essa afirmativa pouco menor (87,2%) entre os não residentes. Adicionalmente, 82,1% dos não residentes expressaram seu entendimento de que as calçadas poderiam ter espaço para permanecerem com bancos, assentos para recostar no passeio público. Essa sensação foi compartilhada por 81% dos moradores.

4.4.1 Considerações parciais da Etapa 4

O grupo entrevistado foi significativo do ponto de vista qualitativo tanto no que diz respeito à vivência da área, como pela sensibilidade com aspectos de segurança, é possível atestar estavam em sua grande maioria envolvidos com a área por razões profissionais (83,5%), sendo (35%) residentes. Isso denota sua experiência cotidiana com os espaços urbanos do entorno da avenida. Além disso mais da metade deles (51,7%) faz uso constante e preponderante de transporte público para seu deslocamento, sendo que isso ocorre maciçamente (95%) nos períodos da manhã ou da tarde, horários de chegada e saída do trabalho. Os entrevistados foram abordados com relação a três dimensões distintas do que estamos chamando de satisfação:

1. o sentimento direto de segurança;
2. a impressão qualitativa da percepção em vivenciar a mobilidade nas calçadas e recursos / serviços urbanos a sua disposição;
3. uma mistura de ambos os casos, em função de o entrevistado residir na área ou transitar por ela por razões exclusivamente de lazer ou trabalho.

Com relação ao primeiro aspecto, observou-se que a sensação de sentir-se seguro/inseguro quanto ao potencial de violência física encontrada nas vias públicas, distribui-se igualmente entre os entrevistados: pouco mais da metade (51,7%) informou que sentia-se seguro especialmente durante o dia. A pesquisa também mostra que os dispositivos de travessia das vias públicas transmitem ao usuário sensação semelhante, e pouco mais da metade, (53,3%) sentem-se seguros ao realizar a travessia.

O conjunto de pessoas que não se sentem, ao mesmo tempo, seguros, seja em fazer a travessia, seja com relação à sensação de segurança frente a risco de violência totalizou apenas 26,7% dos entrevistados. Reunir essa dupla sensação expressa uma situação de vivência angus-

tiosa e, acomete um em cada 4 usuários, valor nada insignificante, entretanto acreditamos que este dado identificado na pesquisa demonstre um aspecto mais generalizado pela sociedade urbana brasileira do que um aspectos específico da região estudada, o que não permite avançar por falta de dados comparativos, de cidade ou estado. Porém o sentimento nacional é de que estes índices gerais sejam seguramente piores, o que torna o resultado Faria Lima particularmente positivo dentro do contexto.

Embora o nível de satisfação do usuário com a segurança da travessia e das calçadas possa ser considerado razoável, e até mesmo bom, o tempo demandado para realizar a travessia demonstra um desconforto para mais de 70% deles, que consideraram ruim ou regular, ou seja, demasiado lento. Este é um aspecto que certamente poderia ser objeto de atenção para melhorias, pois a demora em realizar essa operação certamente aguça o grau de vulnerabilidade vivenciada pelo pedestre.

Ainda com relação aos aspectos da segurança e mobilidade, os dados a respeito da percepção do usuário em relação às ciclovias e a esse meio de deslocamento é particularmente interessante. O pedestre não se sente seguro (63,3%) em fazer a travessia da ciclovia, mas bem menos da metade (41,7%) se revelaram inseguros em usá-la na condição de ciclista. A vulnerabilidade propiciada pela condição de pedestre é evidente aqui: a maioria acha a ciclovia boa, mas não para atravessá-la. Podemos remeter a vulnerabilidade do pedestre, nesse caso, à inadequação da ciclovia ao espaço em que se encontra, falta de desenho urbano, um defeito recorrente à maioria das ciclovias implantadas pelo poder público em São Paulo.

E de novo ausência de dados sobre acidentes de bicicletas ocorridos em São Paulo não permite avançar na comparação, porém um sentimento de autora, usuária deste tipo de transporte, permite dizer que na ciclovia Faria Lima esse número ainda é menor do que a cidade toda, porque para o ciclista ela é uma das melhores da cidade.

▲ Figura 92 – Travessia de cadeirante. Fonte: <http://www.der.mg.gov.br/noticias/2148-dermg-alerta-para-travessia-de-pedestres-com-mobildade-reduzida>. Consultado em: 20/08/2016.

cadeirante. Fonte:
/notcias/2148-dermg-
pedestres-com-mobili-
em: 20/08/2016.

Entrando agora, nos aspectos da satisfação especificamente relacionados ao ânimo que envolve o ato de realizar a atividade, ficou evidente que é ampla (83,3%) a sensação de desconforto gerado pelo ruído a que está exposto o transeunte. Em contrapartida, a maioria dos entrevistados, considera fácil, agradável e divertido caminhar pela avenida.

Encontrou-se pela pergunta 15, que aproximadamente um em cada dez entrevistados têm uma sensação de opressão em espaços com edifícios muito altos. Ou seja, 86,7% dos entrevistados revelaram sentir a paisagem urbana atual como incorporada ao seu ambiente natural, que é muito distinta obviamente daquela de onde proveio originariamente⁵¹.

Por exemplo a insegurança manifestada pelo entrevistado ao atravessar uma avenida, ou a estar parado na calçada, ou a enfrentar uma ciclovia, entra em contradição quando ele responde à questão 19 como fez a maioria, considerando que as calçadas da OUCFL estão entre as melhores das que têm conhecimento.

Finalmente, a terceira dimensão dessa análise, traçando os comentários que consideram as percepções sobre o entorno, quer o entrevistado seja ou não um residente da área.

Entre os residentes, a sensação de segurança quanto ao potencial de violência e ao risco da travessia, aferidos isoladamente, mostrou-se ligeiramente superior em ambos os casos, do que o sentimento captado entre os não residentes. Quando esses dois fatores foram tomados associadamente, a sensação de segurança se revelou muito superior entre os residentes do que entre os não residentes: ou seja, enquanto 38,1% dos residentes informaram sentir-se seguros tanto quanto ao risco de violência física e aos riscos envolvidos na travessia, apenas 28,2% dos não moradores sentiam-se da mesma forma.

Os dois grupos apresentaram a mesma avaliação sobre o tempo demandado para realizar a travessia; e, observe-se, a grande maioria considerou “regular” ou “ruim” o tempo usado para isto.

⁵¹ Consideramos isso porque 13,3% dos entrevistados – respectivamente, 9,5% e 15,4%, dos residentes e dos não residentes. – disseram não sentir-se oprimidos frente a grandes edifícios.

A sensação de segurança ao atravessar a ciclovia foi bem superior entre os moradores (71,4%), do que entre os não (59%). Com relação à sensação de fazer uso como ciclistas, os dois grupos mostraram-se igualmente suficientemente seguros.

Com relação à percepção sensorial, os valores percentuais expressos pelos moradores mostraram-se sempre bem superiores aos dos entrevistados não residentes na área. Os residentes expressaram sensações positivas sempre superiores: consideram em maior quantidade, ser divertido, ser fácil e ser agradável o espaço das calçadas, do que os não residentes. Os residentes, entretanto, foram unânimes em considerar barulhenta a vivência no espaço público em questão, acompanhados pela grande maioria (74,4%) dos não residentes, que tiveram resposta idêntica.

Finalmente, com relação às comodidades, ou aos serviços urbanos, oferecidos à população, a percepção de residentes e de não residentes foi bastante próxima; tanto com relação ao atendimento de suas necessidades de serviços, que consideraram favorável; quanto em relação a sua demanda por ampliar o conforto dos transeuntes incorporando equipamentos de descanso para realizar a travessia ou para apreciar o espaço, no passeio público.

O questionário aplicado aos usuários no capítulo 4, em sua parte 4, traz informações contraditórias sobre a real satisfação do usuário, que sugerem novos questionamentos a respeito da própria condição humana - o seu sentimento, atávico talvez, de inteirar-se com o meio, o que afetaria sua percepção do meio e de si mesmo, inclusive quando divide espaço com muitas pessoas e com grandes construções como as que existem nas cidades do século XXI. Encontrou-se que aproximadamente um em cada dez entrevistados tem uma sensação de opressão em espaços com edifícios muito altos. Ou seja, 86,7% dos entrevistados revelaram sentir a paisagem urbana incorporada ao seu ambiente natural, muito distinta obviamente daquela de onde proveio originariamente⁵².

⁵² Consideramos isso porque 13,3% dos entrevistados – respectivamente, 9,5% e 15,4%, dos residentes e dos não residentes. – disseram não sentir-se oprimidos frente a grandes edifícios.

Figura 93 – Travessia ciclista na Av. Faria Lima em frente ao Shopping Iguatemi. Foto da autora.

a Av. Faria Lima em ►
oto da autora.

O ser humano passou por uma infinidade de modificações até chegar a essa condição e muitos de seus valores e sentimentos originais foram transformados e “adequados”, a ponto de suas obras, os edifícios, virem a incorporar-se à sua percepção de tal forma (distorcida) a parecer ambiente naturalizado. Então, se esse cenário não lhe gera insegurança particular, temos que dar o devido destaque, mencionando abertamente, a imensa opressão sugerida quando o entrevistado, em grande parte das vezes, informa insegurança ao atravessar uma avenida, ou a estar parado na calçada, ou a enfrentar uma ciclovía. E isso está presente, está atuando sobre o indivíduo e as populações, mesmo quando relata, como o fez a maioria dos entrevistados, ao considerar as calçadas da Avenida Faria Lima entre as melhores das que têm conhecimento.

4.5. ETAPA 5 - Avaliação da segurança nas calçadas da Av. Faria Lima

Em decorrência da falta de dados sobre a violência urbana com dados desmembrados com relação aos bairros ou avenidas, acusada pela pesquisa da autora aos Órgãos Públicos de Segurança, fez-se necessária uma entrevista com autoridade competente, no caso o delegado da 14ª Delegacia de Pinheiros, capaz de fornecer, através de sua experiência, o quadro necessário para o entendimento da questão da segurança do pedestre nos últimos anos na região da OUCFL e seu contexto: segurança do pedestre, acidentes de carro e moto, acidentes de trânsito, assaltos, furtos, roubo e mortes etc.

Neste sentido, foi entrevistado o delegado Dr. Roberto Krasovic, sobre tais informações referentes à avenida no dia 04 de junho de 2016. O mesmo disse que seria possível requalificar a Av. Faria Lima para oferecer mais conforto a todos os pedestres, porém a tendência de um aumento de violência decorre da necessidade e da oportunidade (sua crença particular). Sendo nossa cidade feita de desigualdades, é impossível que a população de poder aquisitivo inferior,

que habita ou não as imediações e portanto caminha pela Avenida, veja artigos lindos nas lojas ou mesmo nos elegantes transeuntes, e não possa obtê-los. E a oportunidade surge quando as pessoas saem dos bancos, Esta oportunidade surge quando as pessoas saem dos bancos e são assaltados por vezes resultando em ferimentos e até mortes. Este é o tipo de violência mais praticado na avenida, seguido pelo assalto nos pontos de ônibus, fatos estes que foram comprovados pelos questionários junto aos pedestres entrevistados Estes fatos foram comprovados pelos questionários feitos aos pedestres usuários (vide CAP 4, Etapa 4).

Além da avenida ser uma vitrine a céu aberto, composta por edifícios luxuosos frequentados por carros de última geração e motoristas particulares, o que incentiva mais ainda o crime, a localização da avenida, por ser próxima à Av. Marginal do Rio Pinheiros, propicia uma rota de fuga perfeita para os criminosos fugirem rapidamente logo após os sinistros.

Por essas razões, o delegado expressou a sua crença futura de que a Av. Faria Lima será sempre palco de violência urbana, enquanto nela houver concentração de renda em contraste com a população de baixa renda ao redor. Acrescentou ainda o Delegado Dr. Roberto Krasovic, que hoje, em São Paulo, o quesito segurança é o mais importante na hora da decisão de uma família comprar um imóvel para moradia. Ele disse ser consultado em inúmeras ocasiões por pessoas que não pertencem ao bairro e querem adquirir um imóvel ou um terreno, e portanto, precisam saber quais as condições de segurança.

Além da Avenida ser uma vitrine a céu aberto de edifícios lindos, ostentação de vida luxuosa e confortável para minoria, e impossível de obter para a grande maioria da sua vizinhança, ela propicia uma rota de fuga perfeita pelas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros, concretizando a oportunidade ideal, conforme acredita o senhor Delegado. Acrescenta ele que: “se o cenário de desigualdade socioeconômica não diminuir, a Faria Lima será sempre um bom alvo”.

Acrescenta também Dr. Roberto que, hoje em São Paulo, o quesito Segurança seja o mais importante na hora da decisão da moradia. Ele mesmo já foi consultado muitas vezes por pessoas que não pertenciam ao bairro, ou investidores, sobre a situação de segurança na vizinhança do imóvel que pretendiam adquirir ou terreno para construir.

4.5.1. Considerações parciais da Etapa 5

A constatação de que a segurança é o fator determinante na escolha do imóvel pelo morador é o pior acontecimento para uma cidade, porque este fator diminui a demanda no bairro criando bolsões desocupados, possibilitando invasões. Os antigos proprietários não conseguindo conviver com a “indesejável vizinhança”, migram para outras regiões em busca de imóveis com mais segurança, prédios ou condomínios fechados. Foi o que ocorreu em algumas áreas do bairro do Morumbi, em São Paulo na última década, onde, em um bairro de origem nobre, com mansões suntuosas do passado, algumas áreas foram abandonadas. devido a esta “síndrome urbana”, gerando um desequilíbrio de uso e ocupação do solo nas áreas urbanas.

Alem disso, a posição defendida pelo delegado Roberto Krasovic, confirma a mesma posição dos teóricos já citados no capítulo 3, que reputavam a segurança como requisito determinante para a boa qualidade de vida da cidade, interferindo de forma direta sobre a mobilidade do pedestre nas calçadas.

É preciso melhorar a segurança do pedestre na calçada para que eles possam frequentá-las cada vez mais, conquistando melhor mobilidade, através de maior fluidez e continuidade entre os espaços públicos.

Figura 94 – Thera, lançamento imobiliário na Rua Pais Leme 215, Pinheiros. Fonte: <http://www.vivareal.com.br/imoveis-lancamento/sao-paulo/zona-oeste/pinheiros/>. Consultado em: 20/08/2016.

imobiliário na Rua ►
te: <http://www.viva->
nto/sao-paulo/zona-
n: 20/08/2016.

Figura 95 – Abertura capítulo 5.

ca p t

5

capítulo

5. Considerações finais

5

Nesta tese, o ambiente urbano construído enquanto “bem público” foi analisado em suas várias dimensões e aprofundado na questão da circulação dos pedestres e nos espaços públicos que receberam melhorias decorrentes das OUFLs. A hipótese a ser verificada de forma empírica, baseia-se na possibilidade das Operações Urbanas contribuírem efetivamente com a melhoria da mobilidade urbana na escala do pedestre, nos termos desejados pelo planejamento urbano e pela comunidade em São Paulo. Os termos desejados incluem o resgate da Qualidade de vida da cidade, priorizando o pedestre ao invés do automóvel, e todos os desdobramentos envolvidos nesta transformação. As calçadas e os espaços públicos e verdes, têm sua importância enquanto espaço democrático dentro de uma cidade, onde todos cidadãos são iguais e podem se aproximar, mesmo sendo diferentes, abrindo novas possibilidades de manifestações artísticas e relacionamentos.

No Capítulo 1, são discutidos alguns exemplos bem sucedidos no Brasil e exterior, sobre a experiência de produzir o “bem público” por outros meios, que não sejam as parcerias público-privadas, como é o caso das Operações Urbanas. Outras formas distintas de se atingir o mesmo objetivo – o bem comum – algumas delas baseadas em governança (Medellín), outras em creditação de cidades (Florida), outras incluindo novos atores (Programa do Banco Mundial para “Cidades Sustentáveis”), ou ainda, Programa de “Cidades Inovadoras” 2030, em Curitiba.

O Capítulo 2 define o instrumento Operações Urbanas dentro do contexto de planejamento urbano em São Paulo, delinea as vocações desta megacidade e suas relações internacionais com o grande capital. As Operações Urbanas Faria Lima, já consolidadas em São Paulo desde 1995, foram tomadas como exemplo pela sua história pioneira, pelo vulto dos “boons” imobiliários nos bairros do Itaim Bibi, Vila Olímpia e mais recentemente, no Largo da Batata. Neste sentido, foram feitas análises sobre: o Histórico, a implantação das Operações, as normativas das duas Operações, o montante arrecadado de CEPACs, as Obras realizadas (1995 até hoje), a gestão da SP-Urbanismo, a participação popular e controle social. Uma aproximação da realidade das OUFLs.

O Capítulo 3 apresenta algumas reflexões sobre a avaliação da qualidade das calçadas de uma cidade, onde é possível perceber o grau de importância que os seus governantes dedicam aos cidadãos na instância local, aquela onde surgem todas as necessidades e para onde não chegam os recursos econômicos. A escala do pedestre é a mais próxima do “dia a dia” do cidadão e portanto é onde a qualidade de vida é mais sentida. Em termos de mobilidade, o caminhar a pé é o mais importante dos modais de transporte, portanto, melhorar calçadas significa contribuir com a melhora da mobilidade urbana.

Capítulo 4, apresenta um novo método analítico denominado Mix Method Research, de autoria de Creswel e Clark (2007), que combina várias abordagens de uma mesma realidade, possibilitando uma leitura bem próxima do objeto pesquisado. Ele se utiliza de abordagens quantitativas e qualitativas que vão se alternando sucessivamente e vão se complementando com outras abordagens, principalmente, os questionários de satisfação da população. Tomando por base os conceitos adotados pelos estudiosos citados, foi possível avaliar os resultados encontrados e chegar a uma maior compreensão da temática em estudo.

O ambiente construído educa e impregna-se dentro das memórias dos seres humanos, dos lugares onde tiveram as suas vivências referenciais sobre algo agradável e belo.

É preciso agir hoje, para melhorar o quadro dessas memórias urbanas, minimizando conflitos para o futuro. Essa perspectiva, deveria estar presente nas mentes dos planejadores urbanos, porque a cidade só será de fato melhor, quando todas as pessoas tiverem acesso às melhorias, não apenas um grupo isolado.

A “qualidade acessível e inclusiva”, minimiza o grande abismo criado pelas desigualdades sócio econômicas, um mal generalizado e que só tende a aumentar gerando mais violência e superlotação dos presídios, por falta de solução social.

Dentro desse contexto de violência, o trabalho reforça a importância do fator “segurança” no cotidiano dos usuários da Av. Faria Lima e arredores. Há inclusive nos questionários, uma evidente percepção desta insegurança entre os entrevistados pedestres na calçada, maior até do que a insegurança dos ciclistas na ciclovia.

Seria mais assertivo, procurar as medidas que aproximassem os cidadãos, como acontece no espaço público das boas calçadas, permitindo que todos pudessem circular livremente pelos caminhos da cidade, como ocorre nos países mais desenvolvidos. David Harvey, afirma que, “a qualquer tempo, é direito de todos os cidadãos reivindicarem transformações no tecido urbano que atendam as suas necessidades de acordo com suas prioridades e, na medida em que a cidade vai se transformando, ela também transforma os cidadãos que nela vivem”.

O Movimento Passe Livre, ocorrido no Largo da Batata em 17 de junho de 2013, é mais uma das manifestações de massa que vem ocorrendo pelo mundo todo, alertando para a necessidade de mudanças positivas. Seguindo a linha de raciocínio de Harvey, existe uma sincronia global entre as manifestações dos jovens de todo o mundo, de natureza ainda não compreendida, mas que pode anunciar uma grande mudança paradigmática no estilo de vida da humanidade, ou seja, novos valores, novos anseios, novas cidades.

Se considerarmos que a segurança ocupa o primeiro lugar dentre os requisitos na

escolha de um imóvel em São Paulo, como foi citado no Capítulo 4.5.1 nas Considerações parciais na etapa 5 (pg 270), seria necessário um planejamento urbano focado especialmente em melhorar as condições dos bairros em torno da Av. Faria Lima. Esse fenômeno é facilmente comprovado pela observação direta e também foi confirmado no questionário da pesquisa de satisfação dos usuários.

Neste sentido parece improvável que os atuais proprietários de imóveis desta avenida tomem uma atitude para melhorar a qualidade de vida imediatamente ao redor dela, (nas ruas transversais para começar), mesmo que visando sua própria segurança em segundo plano. Nos moldes como a avenida foi construída, ela não possibilitou “qualidade de vida” ao seu redor e nem incentivou a população vizinha a fazê-lo, como seria desejável, semelhante à prática de creditação de cidades do FGBC na Flórida (Capítulo 1 item 1.3 pg 62).

Como conclusão a avenida atende exclusivamente aos proprietários de imóveis e ostenta o alto padrão do grande capital, porém, o controle desejado escapa à população em geral e não cria raízes na vizinhança.

Uma parte ínfima dos recursos arrecadados pelas Operações Urbanas, 10% deles, foram aplicados em Habitações de Interesse Social e reurbanização de favelas, por meio do Programa de Investimentos (pg. 129), citado na Lei 13 769/2004 da OUCFL § 1º do Art. 15º. São áreas vizinhas ao perímetro da OUCFL: comunidade Coliseu, comunidade Real Parque e comunidade Panorama (figuras 29; 30; 31; 32; 33; 34; 35; e 36, cap.2).

Isso foi possível somente depois das alterações feitas nas normativas da primeira Lei OUFL/95 para a segunda Lei OUCFL/ 2004, permitindo a aplicação dos recursos fora do perímetro da Operação, exclusivamente nos casos de reurbanização de favelas, em cumprimento ao programa de H.I.S.. Isso é um ponto bastante favorável à OUCFL, o emprego da verba de forma a expandir a melhor “qualidade de vida” pelas áreas carentes, justamente no momento em que os cofres públicos não podem fazê-lo.

Ponderando-se que o valor total arrecadado pelas OUFLs foi de 2,3 bilhões de reais, e o valor empregado em HIS, até fevereiro de 2016, foi de 380 milhões de reais, conclui-se que este valor representa apenas 19% do total, um percentual maior que os 10 % previstos pela Lei, ainda assim não é um valor significativo para os 650 hectares da OUCFL.

Entende-se que diante do grave quadro habitacional em São Paulo, piorado pelo alto índice de desemprego, seria recomendável que a sociedade se organizasse para dialogar com o poder público sobre a destinação da verba arrecadada pela OUCFL, em prol de um planejamento de bairro mais humanizado, focado no pedestre e em calçadas “amigáveis”.

Se todas as Operações Urbanas que hoje já estão implantadas em São Paulo tivessem este mesmo propósito, haveria concretamente, uma mudança significativa no cenário da mobilidade urbana e habitação.

Como cita a urbanista Prof^a. Dra. Erminia Maricato em seu artigo⁵³, o país tem o aparato legal perfeito e mesmo assim o sistema não funciona adequadamente.

A SP-Urbanismo, gestora de planejamento das OUCFL não tem conseguido um bom desempenho de suas funções, embora ela tenha constituído seu conselho gestor nos moldes previstos pela Lei da OUCFL, com representação dos setores da sociedade civil e representantes das secretarias de governo (pg. 1234). Isto poderia ter significado um importante canal de diálogo aberto para a participação popular, entretanto, a falta de resultados significativos “fala por si”, apesar das reuniões do conselho ocorrerem mensalmente, uma das quais a autora participou, em novembro de 2015.

As Operações Urbanas foram alvo de investigação por parte do Ministério Público, sob suspeita de desvio de verbas, apesar dos diversos setores da sociedade estarem representados no Conselho, muito pouco é feito a favor da população em geral.

53 MARICATO, Erminia e FILHO, Candido Malta Campos. Revista do CAUSP - Conselho de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, São Paulo, nº 2, pg. 17, outubro 2014.

Outro fato que chama a atenção é que, só no Largo da Batata, um importante ponto articulador de mobilidade urbana, foram gastos 414 milhões de reais (até fevereiro de 2016) e apesar deste custo ser bem maior do que foi gasto em HIS, ainda assim, não foi suficiente para implementar a terceira fase do projeto, nem as fases 1 e 2 já implantadas, possuem uma “Qualidade” desejada, quando comparada com as calçadas da Avenida Faria Lima próximas ao Shopping Iguatemi.

Entende-se que a OUCFL foi capaz de realizar melhorias efetivas nas calçadas da AV. Faria Lima, porém, o trabalho identificou inconsistências e fraquezas na forma da aplicação deste instrumento, a saber:

- as melhorias realizadas afetaram uma parcela insignificante da população dentro do próprio perímetro da operação urbana; (650 HA);
- não foram realizadas melhorias nos espaços públicos (nas calçadas dos bairros vizinhos), impedindo a continuidade e a fluidez da mobilidade do pedestre;
- apesar das melhorias realizadas terem sido apreciadas pela população que transita pela Av. Faria Lima a sensação de insegurança dos transeuntes continua elevada, confirmado nos questionários de satisfação popular (pg. 263);
- os recursos aplicados nas H.I.S.s, foram insignificantes perante as necessidades de carencias da população, o que seria muito considerável na redução da violência urbana e aumento da segurança dentro do perímetro da “Operação Urbana”;
- o adensamento desequilibrado, ocorrido na OUCFL, especialmente no que se refere aos usos não comerciais, poderá causar impactos negativos no sistema viário e prejudicar a mobilidade, um benefício construído com alto custo;
- a OUCFL dispõe de um mecanismo, que é o controle de estoque da venda de CEPACs (pg. 120 e 121), que poderia ter sido usado pelos planejadores para melhor distribuir os pontos de adensamento em função do uso do solo e da mobilidade.

Assim, entende-se que a tese é mais um passo no sentido de contribuir para uma avaliação ampla dos recursos conseguidos pelas OUFLs e ao mesmo tempo, voltada aos pormenores que constituem a mobilidade do pedestre e a paisagem urbana local, onde a “Qualidade de vida” é mais sentida pelo cidadão. Uma visão mais realista dos aspectos positivos e negativos da aplicação do instrumento se faz necessária, tendo em vista sua aplicação generalizada por toda a cidade de São Paulo.

5.1. Sugestões

1- Plano Diretor de calçadas e espaços públicos, visando a mobilidade que elas possam proporcionar com calçadas agradáveis, com segurança e continuidade, integrando áreas verdes, de esporte e lazer, equipamentos sociais e educacionais. Um plano de calçadas conectado ao Plano Diretor da mobilidade, prevendo conexões com os modais de transporte e ciclovias.

2 - Aprimorar o “mixed method research” e fazer das calçadas um indicador oficial de qualidade de vida urbana.

3 - A operação Urbana Faria Lima precisa de um plano urbanístico completo, nos moldes de governança. Faltou composição de usos fixos, que mesclassem as atividades de forma que a região tivesse mais qualidade de vida.

Faltou organização da sociedade civil para que se aproximasse da Iniciativa privada e dos outros atores.

4 - O estoque das OUFLs permite o controle de todos os metros quadrados construídos na área, portando poderia exercer o controle sobre o adensamento, seus limites e distribuição regular no território, evitando impactos negativos na qualidade de vida e mobilidade da cidade, como por exemplo o “Thera”, empreendimento finalizado em 2016, no Largo da Batata, e já seguido por vários outros do mesmo porte.

◀ Figura 96 – Obra de Ricardo Valery Sanzi, renomado artista plástico, arquiteto, professor de História da Arte e ilustrador. “...olhar irônico e questionador, próprio da *commedia dell’arte*...”.

urdo Valery Sanzi,
quiteto, professor
or.
or, próprio da *comme-*

Bibliografia

ABDALLA, J. G. F. **Multivalência da arquitetura das galerias de Juiz de Fora**: fascínio e identidade entre o público e o privado. Juiz de Fora, 1996 (Relatório de pesquisa).

AGENDA BRASIL EBC. Disponível em <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2016-04/taxa-de-desemprego-sobe-para-159-em-sao-paulo>>. Acesso em 10 mai 2016.

AGENDA 21 de São Paulo Disponível em <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/publicacoes_svma/index.php?p=5254> Acesso em 12 maio 2014.

ANTP. Associação Nacional de Transportes Públicos. 30 jun 1977. Disponível em <<http://www.antp.org.br/>>. Acesso em 04 abr. 2016.

APPLEYARD, Donald. Liveable Streets. Oakland: University of California Press, 1981.

ARANTES, Otilia. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (org). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000, 192p. (11-73p.).

BANKSY. Girl and soldier. Disponível em <<http://banksy.co.uk>>. Acesso em 22 jun 2016

BELLEN, Hans. Contribuição à Concepção da Governança Pública: Uma Análise a partir da Visão de Especialistas. Rio de Janeiro: ANPAD, 2012.

BERQUE, A. **Paisagem Marca, Paisagem Matriz, elementos da problemática para uma Geografia Cultural**. In: Paisagem, Tempo e Cultura, organizado por R.L. Correa e Rosendahl, Rio de Janeiro, EDUERJ,1998.

BEVIR, M.; RHODES, R. A. W. **A decentered Theory of governance**: rational choice, institutionalism, and interpretation. Berkeley: Institute of Governmental Studies, 2001.

BORRERO, Oscar. **Evolução da posição dos grêmios imobiliários e construtores ante as leis de reforma urbana**. *In* Reforma urbana e desenvolvimento territorial. Bogotá: LILP, 2003.

BRASIL. Estatuto da Cidade (2001). Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá ou-

tras providências. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em 12 maio 2014.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Plano Diretor Participativo: guia para elaboração pelos municípios e cidadãos (2004)**. <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosS-NPU/Eventos/OficinaRegularizacaoFundiaria/PlanoDiretor/Plano%20Diretor%20Participativo%20Guia%20para%20a%20elabora%C3%A7%C3%A3o%20pelo%20munic%C3%ADpio%20e%20os%20cidad%C3%A3os.pdf>>.

CANEVACCI, Massimo. **A cidade polifônica**: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana. 2. ed. (1. Reimpressão). São Paulo: Studio Nobel, 2004.

CASTRO, Luis Guilherme Rivera. **Operações Urbanas- interesse público ou construção especulativa do lugar**, São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2006.

CRESWELL, John W. & CLARK, Vicki L. Plano: “**Designing and Conducting Mixing Methods Research**” segunda edição, Sage Publicações, 2007.

CORREA, R. Lobato. **A Cidade Antiga**, 11ª edição, Lisboa, Edição Livros do Brasil, 1988.

_____. Artigo sobre “Cultura e Cidade: Uma Breve Introdução ao Tema”, citado no livro: **Dilemas Urbanos** (organizadoras Ana Fani A. Carlos e Amalia Ines G. Lemos, 2ª ed., São Paulo: Editora Contexto, 2005).

CYMBALISTA, Renato. **Regulação urbanística e morfologia urbana**, São Paulo: USP, 2002.

DEÁK, Csaba & SCHIFFER, Sueli. “São Paulo: The metropolis of an elite society” in SEGBERS, Klaus et alii (Orgs, 2007) **The making of global city regions**. Johns Hopkins UP, Baltimore, 2007.

DEDEUERWAERDERE. **The contribution of network governance to sustainable development**. Bélgica: Université Catholique de Louvain Fonds National de la Recherche Scientifique, 2005.

FONTES, Adriana Sansão. **Intervenções temporárias, marcas permanentes**: apropriações, arte festa na cidade contemporânea. 1ª ed. – Rio de Janeiro: Casa da Palavra: Faperj, 2013.

- GEHL, Jan – **Cidades Para Pessoas**, tradução, 2ª ed., São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GONÇALVES, Joana C.S.; DENISE H. e MULFART, ROBERTA C. K. **Sustentabilidade Ambiental Urbana no Ensino da Graduação**: proposta do Departamento de Tecnologia. XXI Encontro Nacional e V Encontro Latino Americano de Conforto no Ambiente Construído, Ouro Preto, 2007.
- GROSTEIN, Marta Dora. MetrÓpole e Expansão Urbana: a persistência de processos insustentáveis. In: Revista São Paulo em Perspectiva. Nº.15, São Paulo: jan/mar, 2001, p. 13-19.
- GST - Gerência de Segurança no Trânsito e DP- Diretoria de Planejamento. Relatório anual de acidentes de trânsito fatais, ano 2014. Observatório Paulista de Trânsito. Disponível em <<http://www.observatorio.detran.sp.gov.br/apres/index.php>>. Acessado em abril, 2016.
- GUIMARÃES, Deocleciano Torrieri. **Dicionário Técnico Jurídico**, 6ª edição, São Paulo: Riddel, 2004.
- HALD, Mary. **Sustainable urban development and the Chinese eco-city**. Lisaker: Fridtjof Nansen Institute, 2009.
- HARVEY, David. **Cidades Rebeldes**. Tradução de Jeferson Camargo (Título original: Rebel Cities: From The Right to The City to The Urban Revolution) São Paulo: Martins Fontes - 2014.
- _____. **O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas**. In: Espaços & Debates n. 6. Tradução de Flávio Villaça São Paulo: Cortez Editora/NERU, jun/set 1982
- HEIDEMANN, F. G.; KISSLER, L. Governança Pública: Novo modelo regulatório para as relações entre Estado, Mercado e sociedade. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, nº 40, mai/jun, 2006.
- HIGUERAS, Ester- **Buenas practicas em Arquitectura y Urbanismo para Madrid** – Critérios bioclimáticos y de eficiência energética. Madrid: Area de Gobierno de Urbanismo Y Vivienda de Ayuntamiento de Madrid, 2009.
- HILLIER, B.; HANSON, J. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.
- HOLANDA, F. **O espaço de exceção**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2002.
- HOLANDA, Frederici e KOHLSDORF, Gunter. **Arquitetura como situação relacional**. Grupo de

- pesquisa Dimensões morfológicas do processo de urbanização. Brasília: PPG-FAU/Univ. Br., 1994. Disponível em <<http://www.unb.br/fau/dimpu/index.html>>. Acesso em: 26 abr. 2014
- HOWARD, Ebenezer. **Cidades-Jardins de Amanhã**, Tradução de Marco Aurélio Lagonegro. São Paulo: Estudos Urbanos, Série Arte e Vida Urbana, Ucitec, 1996.
- IBGE – Censo 2010 Disponível em <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/tabelas_pdf/total_populacao_sao_paulo.pdf>. Acesso em 07 set 2015
- JACOBS, Jane. **A Morte e Vida de Grandes Cidades** Tradução, 1ª ed., São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- JACQUES, Maritain. **Os direitos do homem e a lei natural**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1967.
- KATE O’NEILL. **The environment and international relations**. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2009.
- KOOIMAN, J. **Governing as governance**. Londres: SAGE, 2003.
- KOWARICK, Lucio; HEMANN, F. G.; KISSLER, L. Governança pública: Novo modelo regulatório para as relações entre Estado, Mercado e Sociedade. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, nº 40, Mai/Jun, 2006.
- KRONKA MULFART, ROBERTA C.- **Arquitetura de Baixo Impacto Humano e Ambiental**. 2003. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.
- LAMAS, Jose Manuel R.G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: Fundação para a Ciência e tecnologia, 2004.
- LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas**, São Paulo, HUCITEC: EDUSP, 1993.
- LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. 3. ed., São Paulo: Centauro, 2004.
- LEITE, Carlos. **Cidades Sustentáveis Cidades Inteligentes**. Porto Alegre: Editora Bookman, 2012.
- LYNCH, Kevin **A imagem da cidade** São Paulo: Editora Martins Fontes, 1997.
- _____. **A theory of a good city form**. Cambridge: MIT Press, 1981.
- _____. **La buena forma de la ciudad**. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 1985.

- MACKLUAN, Marshall Aldeia Global Disponível em < <https://aboutmarshallmcluhan.wordpress.com/category/aldeia-global/>>. Acesso em 11 mar. 2016.
- MALATESTA, Maria Ermelina. **Andar a pé: um modo de transporte em São Paulo**. Dissertação (Mestrado), FAUUSP, São Paulo, 2007
- MARICATO, Erminia. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1979.
- MARICATO, Erminia e FILHO, Candido Malta Campos. **Revista do CAU/SP - Conselho de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo**, São Paulo, nº 2, pg. 17, outubro 2014.
- MARQUES, Eduardo (orgs) **Novos percursos e atores Sociedade, cultura e política**. São Paulo, Editora 34, 2011
- MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro** São Paulo: Malheiros, 1998
- MINAYO, M. C. S. **O Desafio do Conhecimento: Pesquisa qualitativa em saúde**. 11ª ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1982.
- MINAYO, M.C.S. & SANCHES, O. **Quantitativo-qualitativo: oposição ou complementaridade?** Vol. 9 nº 3 pg. 239 -262, 1993. Rio de Janeiro: Cad. Saúde Pública, 1993.
- MOREIRA, Ligia Martelli. **Operações Urbanas em São Paulo: Estudo de Caso Faria Lima-Berri- ni**.1998, Dissertação (Mestrado), Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 1998.
- MUMFORD, Lewis **A cidade na História**. São Paulo: Editora Martins Fontes 1988.
- NUCCI, João Carlos **Qualidade Ambiental e Adensamento Urbano: um estudo de ecologia e planejamento da paisagem aplicado ao distrito de Santa Cecília MSP**. São Paulo: FFLCH/ USP, 2001.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. **Nosso Futuro Comum**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1988.
- ONWUEGBUZIE, A. J., & JOHNSON, R. B. (2004, April). “ **Validity issues in mixed methods research**”. Paper presented at the annual meeting of the American Educational Research Association, San Diego, CA. (visitado em janeiro 2015) www.aera.net
- PADOVANO, Bruno Roberto, “ **Alem da Cidade Tricolor- Do Caos ao Cosmonismo**”São Paulo,

- Ed. Nova Espiral, 2014.
- PATTBERG, Philipp. **Beyond the public and private divide:** remapping transnational climate governance in the 21st century. *International environmental agreements: Politics, law & economics*, v. 8, nº 4, 2008.
- PARK, Robert. **On social control and collective behavior.** Chicago: Chicago University Press, 1967.
- PEÑALOSA, Enrique (Lodoño). **Capitalismo: La Mejor Opción?** Bogotá: Fundación Hacia el Desarrollo, 1989.
- PROJECT FOR PUBLIC SPACES. **Enrique Peñalosa.** Disponível em <<http://www.pps.org/reference/epenalosa-2/>>. Acesso em 22 maio 2016.
- PETERS, B. G. e PIERRE, J. **Governance withou government? Rethinking public administration.** *Journal of public administration research and theory.* Escócia: University of Strathdyde, 1998.
- PIERRE, J.; PETERS, B. G. **Governance, Politics and the state.** Londres: Palgrave, 2000.
- REI, Fernando C. F.; URIBE, G. **A efetividade do direito ambiental e a gestão do meio ambiente na américa ibérica.** Santos: Editora Leopoldianum, 2012.
- REI, Fernando; CIBIM, J. **Direito Ambiental.** São Paulo: Editora Saraiva, 2011.
- RIBEIRO, R. Calçadas do Brasil. Disponível em <<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/relatorio-calçadas-do-brasil---jan-2013.pdf>>. Acesso em 09 set. 2013.
- ROLNIK, Raquel et all, artigo A Equação da Circulação em São Paulo: Imobilidade e Poluição do Ar, pg. 176 a 191, no livro **São Paulo: Em Busca da Sustentabilidade** organizadores: Bruno Roberto Padovano, Marly Namur e Patrícia B. Sala, São Paulo: EDUSP, Pini, 2012.
- ROMERO, Marta A. B. **Arquitetura Bioclimática dos Espaços Públicos.** Brasília: Editora UNB, 2001.
- RONCONI, L. F. de A. **A secretaria Nacional de economia solidária:** uma experiência de governança pública. 2008. Tese (Doutorado), Programa de Pós-graduação em Sociologia Política, UFSC, Florianópolis: 2008.

- ROSSI, Aldo. **Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1995.
- SALANDIA, Luis Fernando Valverde. **A experiência da outorga onerosa do direito de construir no município de Niterói**, RJ. Brasília: Ministério das Cidades, 2012.
- SANTANA, Paula. A Cidade e a Saúde, capítulo 2, pg. 143, **Ambientes Obesogênicos**: contexto, mobilidade e dieta, Coimbra: Editora Almedina, 2007.
- SANTOS JR., Wilson Ribeiro dos; MERLIN, José Roberto; QUEIROGA, Eugenio Fernandes. **Estatuto da Cidade e planos diretores**: limites dos instrumentos de planejamento referente à urbanização dispersa e fragmentada. In: Anais XIII.
- SANTOS, M. **Pensando o espaço do homem**. 5ª ed. São Paulo: EDUSP, 2004.
- SECCHI, L. **Modelos organizacionais e reformas da administração pública**. *Revista de Administração Pública*. Rio de Janeiro, v. 43, mar/abr. 2009.
- SENAI. Departamento Regional do Paraná, **Curitiba Cidade Inovadora 2030**, SENAI, PR, 2010.
- SILVA, José Afonso. **Direito Urbanístico Brasileiro**, 2ª ed. São Paulo: Malheiros, 1995.
- SPECK, Jeff. **Walkable City**: How Downtown Can Save America, One Step at a Time. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2012.
- SOUZA, Carlos Aurélio Mota de. Bem comum, bem de todos. Artigo, **Revista Cidade Nova**, Rio de Janeiro, pg. 31, outubro 2012.
- TELES, Paula **A Cidade das Mobilidades**. Portugal: Editora MPT, 2014.
- _____. **Guia de acessibilidade e mobilidade para todos**. Portugal: Editoria MPT, 2007.
- VALDEZ, Adrian Garcia **Teotihuacan la Ciudad sus monumentos**. México: Editorial Dicesa, 1975.
- VARGAS, H. C. **Espaço terciário**: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2001.
- VEIGA, José Eli da. **Desenvolvimento Sustentável**: O Desafio do Século XXI. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.
- WHITAKER, João. **O mito da cidade-global**: o papel da ideologia na produção do espaço urbano. São Paulo: Editora Vozes, 2007.

Lista de Figuras

Figura 1 – Aquarela de Ricardo Valery Sanzi, renomado artista plástico, arquiteto, professor de História da Arte e ilustrador. “...olhar irônico e questionador, próprio da commedia dell’arte”. Página VII.

Figura 2 – Fonte: <http://texturasgratuitas.blogspot.com.br>. Consultado em: 20/08/2016. Página 14, 15.

Figura 3 – “Girl Searching Soldier” – Banksy em Belém, Palestina. Disponível em: <http://boredbug.com/15-controversial-street-art-pieces-banksy/>. Consultado em: 01/07/2016. Página 16.

Figura 4 – Movimento passe Livre - Cerca de 30 mil pessoas se reuniram no Largo da Batata, São Paulo, no dia 17 de junho de 2013, conforme relato da Polícia Militar, para protestarem contra o aumento das tarifas de ônibus. Disponível em: <http://www.diariosp.com.br/noticia/detalhe/89406/protestos-grupo-faz-passeata-em-dois-pontos-de-sp>. Consultado em: 20/08/2016. Página 20.

Figura 5 – Abertura Capítulo 1: Ubuntu, filosofia africana de vida. Fonte: <http://mozafricaview.com/destaque2/ubuntu-uma-filosofia-africana-de-vida/>. Consultado em: 20/08/2016. Página 28.

Figura 6 – Metafísicas africanas, Ubuntu. Fonte: <http://www.ihu.unisinos.br/entrevistas/548478-metafísicas-africanas-eu-sou-porque-nos-somos-entrevista-especial-com-jean-bosco-kakozi-kashindi>. Consultado em: 20/08/2016. Página 31.

Figura 7 – Manifestações na Avenida Paulista, 2014. Foto da Autora. Página 34.

Figura 8 – Cartéis de Medellín. Fonte: www.google.com.br/search?q=cartel+de+medellin&espv=2&biw=576&bih=377&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwiSx4blxavOAhVEI-ZAKHUPGBioQsAQIGw&dpr=1.25#imgsrc9YHLmLHVRHTKuM%3a. Consultado em: 03/03/2016. Página 42.

Figura 9 – Medellín. Fonte: <https://twitter.com/INDERMEDELLIN>. Consultado em: 2016. Página 46.

Figura 10 – Paseo Peatonal Carabobo – Avenida Carabobo atravessa a cidade passando por pontos turísticos importantes como: museus, hotéis e restaurantes e o calçadão. Foto de Alejandro Echeverri. Página 48.

Figura 11 – Cidade de Medellín – Mobilidade Urbana – Metrocable. Fonte: www.google.com.br/?gfe_rd=-cr&ei=uRGIV4_rDIeX=8-QfepKegBg#q=medellin+Colômbia. Consultado em: 07/2016. Página 49.

Figura 12 – Florida Green Building Coalition. Fonte: <http://florida-greenbuilding.org>. Consultado em: 20/08/2016. Página 58.

Figura 13 – Programa Cidades Sustentáveis. Fonte: www.cidadessustentaveis.org.br. Consultado em: 20/08/2016. Página 73.

Figura 14 – Abertura Capítulo 2: Sky and Water 1, 1938. Mauritz Cornelis Escher (1898 – 1972). Página 74.

Figura 15 – Enchente na Rua Iguatemi em 1929. Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/528961918709065171/>. Consultado em: 27/07/2016. Página 78.

Figura 16 – Vista da fachada do Shopping – Foto da Autora.

Figura 17 – Plantio de árvores no deal Arcoverde. Foto da Autora.

Figura 18 – Plantio de árvores no deal Arcoverde. Foto da Autora.

Figura 19 – Largo da Batata com caixotes pela comunidade. Foto da Autora.

Figura 20 – Largo da Batata com caixotes pela comunidade. Foto da Autora.

Figura 21 – Largo da Batata com caixotes pela comunidade. Foto da Autora. Página 117.

Figura 22 – Largo da Batata com caixotes pela comunidade: A Batafina é uma comunidade organizada no local, com materiais reciclados e material doado. Foto da Autora.

Figura 23 – Largo da Batata com caixotes pela comunidade. Foto da Autora. Página 118.

Figura 24 – Rua Iguatemi em 1929. Foto da Autora. 20/06/2016. Página 78.

Figura 25 – Cicloviária em São Paulo. Foto da Autora. Página 119.

google.com.br/sear-
&bih=377&tbm=is-
Sx4blxavOAhVEI-
LHVRHTKuM%3ª.

NDERMEDELLIN.

arabobo atravessa a
no: museus, hotéis e
ri. Página 48.

Metrocable. Fonte: /
X=8-QfepKegBg#q-
a 49.

Fonte: <http://florida->
na 58.

www.cidadessusten-
.

38. Maurittz Corne-

Disponível em: ht-
Consultado em:

Figura 16 – Vista da Av Faria Lima olhando novo Largo da Batata e proje-
to do Shopping – Foto: Escritório Tito Lívio Frascino. Página 110.

Figura 17 – Plantio de Araucárias recuperando a flora nativa – Eixo Car-
deal Arcoverde. Foto: Escritório Tito Lívio. Página 111.

Figura 18 – Plantio de Araucárias recuperando a flora nativa – Eixo Car-
deal Arcoverde. Foto: Escritório Tito Lívio. Página 113.

Figura 19 – Largo da Batata, mobiliário urbano e brinquedos feitos de
caixotes pela comunidade. Foto da Autora, 20/06/2016. Página 116.

Figura 20 – Largo da Batata, Estação de metrô Faria Lima – Linha 4 Ama-
rela. Foto da Autora, 20/06/2016. Página 116.

Figura 21 – Largo da Batata, piso e paisagismo. Foto da Autora 20/06/2016.
Página 117.

Figura 22 – Largo da Batata, Mobiliário urbano feito de caixotes pela
comunidade: A Batata que Queremos, que disponibiliza uma marcenaria
organizada no local, onde voluntários fazem o mobiliário com os caixotes
e material doado. Foto da Autora, 20/06/2016. Página 117.

Figura 23 – Largo da Batata ao anoitecer. Foto da Autora, 20/06/2016.
Página 118.

Figura 24 – Rua Paes Leme fiação aérea exposta. Foto da Autora,
20/06/2016. Página 118.

Figura 25 – Ciclovia no Largo da Batata. Foto da Autora, 20/06/2016.
Página 119.

Figura 26 – Bicicletário no Largo da Batata. Foto da autora, 20/06/2016.
Página 119.

Figura 27 – Ciclovia Faria Lima. Fonte: Mobilize. Página 128.

Figura 28 – Localização das 3 Áreas de HIS incluída no programa de in-
vestimentos da Operação Urbana Consorciada Faria Lima – Fonte: Mapa
da Autora – Base: Google Earth. Página 130.

Figura 29 – Implantação geral do HIS Real Parque –1135 unidades ha-
bitacionais com área total de 44.500M² - Fonte: 19ª reunião do grupo de
gestão da SP-URBANISMO. Página 131.

Figura 30 – Interior da quadra a leste com área de lazer – Fonte: 19ª reu-
nião do grupo de gestão da SP-URBANISMO. Página 132.

Figura 31 - Vista do complexo Cidade Jardim através da Favela Pa-
norama. –Fonte: <http://brasil.elpais.com/brasil/> 2016/01/20/politi-
ca/1453318772_454529. html Acesso em: 16/05/2016. Foto: Tuca Vieira.
Página 133.

Figura 32 – Área de intervenção futura do HIS – Fonte: 24ª reunião do
grupo de gestão da SP- -URBANISMO. Página 134.

Figura 33 – Implantação esquemática da his coliseu na área total 4638m2,
com 252 unidades de 43m2 Fonte 28ª reunião do grupo gestor da SP UR-
BANISMO – Site acessado em 16 de abril de 2016. Página 135.

Figura 34 – Fonte: 28ª reunião do grupo gestor – SP-URBANISMO Aces-
sado em 16 de abril de 2016. Página 136.

Figura 35 – Fonte: 28ª reunião do grupo gestor – SPURBANISMO acessado em 16 de abril de 2016. Página 136.

Figura 36 – Favela Coliseu antes da desapropriação. Página 137.

Figura 37 – Abertura capítulo 3: Foto da autora. Página 140.

Figura 38 – Vista para o Obelisco e Parque Ibirapuera ao fundo. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/transito/noticias/sao-paulo-tem-147-km-de-lentidao-nesta-sexta-feira-20130705.html>>. Acesso em 16 ago 2016. Página 142.

Figura 39 – A implantação de faixas exclusivas para ônibus causou congestionamentos em São Paulo. Foto: Avenir Prado. Disponível em <<http://www.redebrasilatual.com.br/eleicoes-2014/para-qualificar-investimentos-em-mobilidade-planejamento-deve-ser-a-tonica-do-proximo-governo-6969.html>>. Acesso em 16 jul. 2016. Página 143.

Figura 40 – Manifestações Av. Paulista. Foto da Autora. Página 148.

Figura 41 – Sistema Viário e Rodoviário da Região Metropolitana de São Paulo – Fonte DERSA 2016. Disponível em <http://megacidades.ccst.inpe.br/sao_paulo/banco_dados/appendice6.php>. Acesso em 16 jun. 2016. Página 154.

Figura 42 – Avenida Brig. Faria Lima e Av. Hélio Pellegrino. Fonte: Pesquisa de Monitoração da Fluidez 2012. Pag. 29. Mar. 2013 – CET. Página 155.

Figura 43 – Avenida Brig. Faria Lima “Monumento às Musas” de Galileo Emendabili, na Praça Luis Carlos Paraná. Foto da Autora, 20 jun. 2016. Página 157.

Figura 44 – Ciclovia Faria Lima na altura da Avenida Pedroso de Moraes. Foto da Autora, Página 159.

Figura 45 – Ciclovia Marginal do Rio Pinheiros e ao fundo a Ponte Estaiada. Foto da autora. Página 160.

Figura 46 – Edifício L’ARCHE (HSBC Tower) na Av. Faria Lima 3064. Foto: Emporis. Página 161.

Figura 47 – Av. Faria Lima 3477 - Ed. Páteo Vitor Malzoni + Casa Bandeirista. Foto da autora, 2016. Página 162.

Figura 48 – Ed. Banco Itaú, Av. Faria Lima 3500. Página 163.

Figura 49 – Ed. Banco ITAU – Av. Faria Lima, 3500. Foto da autora. Página 164.

Figura 50 – Avenida Faria Lima. Foto da Autora, 20 dez. 2015. Página 165.

Figura 51 – Av Faria Lima vista para Shopping Iguatemi à esquerda e no fundo o Largo da Batata, Pinheiros. Foto da Autora, Página 166.

20 dez. 2015. Figura 52 – Plano Voisin Paris 1924 Le Corbusier. Página 168.

Figura 53 – Calçada Ed. Rui Otake na Av. Pedroso de Moraes. Foto da Autora 15 jun. 2016 Piazza del Campo, Siena, Itália. Foto: LeNelson em 2013. Página 171.

Figura 54 – Rua Purpurina, Vila Madalena. Foto da autora, 2016. Página 172.

Figura 55 - Vila Madalena. Foto da autora, 2016. Página 173.

Figura 56 – Avenida... Página 174.

Figura 57 – Rua Ha... gina 177.

Figura 58 – Avenida... 2016. Página 178.

Figura 59 – Rua Ha... gina 182.

Figura 60 –. Piazza... 03/12/2013. Página

Figura 61 – Avenida... 187.

Figura 62 – Avenida... Página 189.

Figura 63 – Rua Qui...

Figura 64 – Rua Ver... destruiu o mosaico c... Mobilize. Página 198

Figura 65 – Rua dos... (Foto: Antonio Mile...

Figura 66 – Rua Ar... (Foto: Lucas Lima).

Figura 67 – Bairro d...

Pedroso de Moraes.

undo a Ponte Estaia-

av. Faria Lima 3064.

Malzoni + Casa Ban-

gina 163.

500. Foto da autora.

0 dez. 2015. Página

temi à esquerda e no
Página 166.

4 Le Corbusier. Pá-

de Moraes. Foto da
Foto: LeNelson em

autora, 2016. Página

gina 173.

Figura 56 – Avenida Pedroso de Moraes, Pinheiros. Foto da autora, 2016. Página 174.

Figura 57 – Rua Harmonia, Vila Madalena. Foto da autora, 2016. Página 177.

Figura 58 – Avenida Pedroso de Moraes, Pinheiros. Foto da autora, 2016. Página 178.

Figura 59 – Rua Harmonia, Vila Madalena. Foto da autora, 2016. Página 182.

Figura 60 –. Piazza del Campo, Siena, Itália. Foto: Lewis Nelson em 03/12/2013. Página 185.

Figura 61 – Avenida Faria Lima à noite. Foto da autora, 2016. Página 187.

Figura 62 – Avenida Faria Lima, Itaim Bibi. Foto da autora, 2016. Página 189.

Figura 63 – Rua Quintino Bocaiúva. Foto: Lucas Lima. Página 197.

Figura 64 – Rua Vergueiro, na altura do número 2765: uma raiz de árvore destruiu o mosaico com o mapa de São Paulo (Foto: Lucas Lima) Fonte: Mobilize. Página 198.

Figura 65 – Rua dos Estudantes, na Liberdade: poste no meio do caminho (Foto: Antonio Milenar). Página 198.

Figura 66 – Rua Antônio Tavares, no Cambuci: escadaria interminável (Foto: Lucas Lima). Página 199.

Figura 67 – Bairro de Perdizes. Foto: Lucas Lima. Página 199.

Figura 68 – Paisagismo inadequado da calçada situada na Rua Teodoro Sampaio esquina Rua Henrique Schuman (continuação Avenida Brasil) classificadas como arterias principais da cidade. Página 200.

Figura 69 – Rua Apinajés, em Perdizes: piso desgastado prejudicando a sinalização dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. Foto: Lucas Lima. Página 201.

Figura 70 – Av. Brig. F. Lima - ímpar. Foto da Autora. Página 202.

Figura 71 – Av. Brig. F. Lima – par. Foto da Autora. Página 203.

Figura 72 – Paisagismo inadequado da calçada situada na Rua Teodoro Sampaio esquina Rua Henrique Schuman (continuação Avenida Brasil) classificadas como arterias principais da cidade. Página 205.

Figura 73 – Foto: <http://www.gazetadepinheiros.com.br/editorial/pedestres-sofrem-na-faria-lima-06-07-2012-htm>. Página 207.

Figura 74 - Abertura Capítulo 4: Rambla de Deleuxe, Barcelona. Fonte: <http://www.habitatapartments.com/fr/barcelona/apartment/view/rambla-deluxe-B.htm>. Consultado em: 20/08/2016. Página 210.

Figura 75 – Camelôs na Av. Brig. Faria Lima. Foto da Autora. 25 jun. 2016. Página 212.

Figura 76 – Mercado de Pinheiros, na rua Pedro Cristi. Foto da autora. 22 jun. 2016. Página 215.

Figura 77 – Mobilidade a pé. Fonte: <http://viatrolebus.com.br/category/pedestre/>. Consultado em: 20/08/2016. Página 214.

Figura 78 – Rua Teodoro Sampaio e Rua Cardeal Arcoverde. Página 217.

Figura 79 – Rua Pedro Cristi. Foto da Autora. 20 jun. 2016. Página 231.

Figura 80 – Rua Teodoro Sampaio. Foto da Autora. 20 jun. 2016. Página 232.

Figura 81 – Mercado de Pinheiros. Disponível em: <http://grupo1info.blogspot.com.br/2011/07/renovado-mercado-de-pinheiros-recupera.html>. Consultado em: 08/08/2016. Página 233.

Figura 82 – Subperímetro da Operação Urbana Faria Lima – Lei 11.732/95
Fonte: Dissertação de mestrado da autora: Operações Urbanas em São Paulo – Estudo de caso Faria Lima-Berrini. 1998. Universidade Mackenzie, São Paulo. Página 235.

Figura 83 – Estação Faria Lima. Foto da autora. Página 237.

Figura 84 – Av. Faria Lima, Shopping Iguatemi. Foto da autora. Página 241.

Figura 85 – Av. Faria Lima. Foto: José Cordeiro. Página 249.

Figura 86 – Av. São João. Foto: Thiago Torres. Figura 87 – Rua XV de novembro. Disponível em: <https://saopauloesuasruas.wordpress.com/2015/04/rua-15-de-novembro>. Consultado em: 20/08/2016. Página 249.

Figura 88 – Ladeira Porto Geral. Disponível em: <https://familiadamiani-duarte.wordpress.com/>. Consultado em: 20/08/2016. Página 250.

Figura 89 – Ladeira Porto Geral. Autor desconhecido. Página 251.

Figura 90 – Ladeira Porto Geral. Foto Gabriela di Bella. Página 251.

Figura 91 – Rua Tucumã. Foto da autora. Página 258.

Figura 92 – Travessia de cadeirante. Fonte: <http://www.der.mg.gov.br/notcias/.2148-dermg-alerta-para-travessia-de-pedestres-com-mobilidade->

-reduzida. Consultado em: 20/08/2016. Página 264.

Figura 93 – Travessia ciclista na Av. Faria Lima em frente ao Shopping Iguatemi. Foto da autora. Página 265.

Figura 94 – Thera, lançamento imobiliário na Rua Pais Leme 215, Pinheiros. Fonte: <http://www.vivareal.com.br/imoveis-lancamento/sao-paulo/zona-oeste/pinheiros/>. Consultado em: 20/08/2016. Página 271.

Figura 95 – Abertura Capítulo 5: Active Design – Shaping de Sidewalk Experience, p.89. Página 272.

Figura 96 – Aquarela de Ricardo Valery Sanzi, renomado artista plástico, arquiteto, professor de História da Arte e ilustrador. “...olhar irônico e questionador, próprio da commedia dell’arte...”. Página 280.

Figura 97 – Foto da autora. Página 327.

Figura 98 – Foto da autora. Página 328.

Figura 99 – Foto da autora. Página 329.

Figura 100 – Foto da autora. Página 330.

Figura 101 – Foto da autora. Página 331.

Figura 102 – Foto da autora. Página 331.

Figura 103 – Foto da autora. Página 332.

Figura 104 – Foto da autora. Página 333.

frente ao Shopping

is Leme 215, Pinhei-
ncamento/sao-paulo/
Página 271.

haping de Sidewalk

nado artista plástico,
r. “...olhar irônico e
na 280.

Lista de Mapas

Mapa 1 – Subperímetro da Operação Urbana Faria Lima – Lei 11.732/95 Fonte: Dissertação de mestrado da autora: Operações Urbanas em São Paulo – Estudo de caso Faria Lima-Berrini. 1998. Universidade Mackenzie, São Paulo. Página 83.

Mapa 2 – Subperímetro da Operação Urbana Consorciada Faria Lima – Lei: 13.769/04 – Fonte: SP-URBANISMO – 1ª Reunião do Grupo de gestão da OUCFL.(Texto original) “Esta Lei nº 13.769/2004 altera a Lei nº 11.732, de 14 de março de 1995, que estabelece programa de melhorias para a área de influência definida em função da interligação da Avenida Brigadeiro Faria Lima com a Avenida Pedroso de Moraes e com as Avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Eng. Luis Carlos Berrini e Cidade Jardim, adequando-a à Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Página 92.

Mapa 3 – Setores da Operação Urbana Consorciada Faria Lima. – Fonte: EMURB.Página 104.

Mapa 4 – Reconversão Urbana Largo Da Batata E Terminal Pinheiros. Fonte: Http://Slideplayer. Com.Br/Slide/351810/ - Consultado em: 17/05/2016. Página 114.

Mapa 5 – Área de Intervenção do Largo da Batata. Fonte: Portal da Prefeitura. Consultado em: 03/03/2016. Página 115.

Mapa 6 – Esquema fase III Largo da Batata. Fonte: 28ª reunião do grupo de gestão da SP-URBANISMO – http://www.prefeitura. sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/faria_lima/ ggoucfl_28a_apresentacao_2016_04_05.pdf. Consultado em: 17/05/2016. Página 138.

Lista de Tabelas

Tabela 1 – Tabela de equivalência do CEPAC. Alterada pela lei 13.871 de 8 de julho de 2004. Página 105

Tabela 2 – Controle de estoques de área de construção adicional. Página 120

Tabela 3 – Controle de estoques em análise e estoque estimado. Página 121

Tabela 4 – Recursos arrecadados na OUCFL. Página 124

Tabela 5 – Aplicação Financeira em HIS. Página 129

Tabela 6 – Critérios de Qualidade das Calçadas. Página 191

Tabela 7 – Critérios de Qualidade das Calçadas /NOTA MAXIMA = 68. Página 218

Tabela 8 – S/T. Página 223

Tabela 9 – S/T. Página 224

Tabela 10 – S/T. Página 225

Tabela 11 – S/T. Página 226

Tabela 12 – S/T. Página 227

Tabela 13 – S/T. Página 228

Tabela 14 – S/T. Página 229

Tabela 15 – S/T. Página 230

Tabela 16 – Média dos fluxos de pessoas em horários de pico. Página 238

Tabela 17 - Fluxo de pessoas em atendimento à norma 9050 da ABNT. Página 242

Tabela 18 – Níveis de serviço segundo estudos dos quatro pesquisadores internacionais. Malatesta. Página 248

Tabela 19 – Aplicação do método nos fluxos. Página 253

Tabela 20 – Questionário sobre qualidade das calçadas. Página 259

Glossário

ABNT - Associação

AIU – Área de Int

APEOP – Associaç

A.R.PI – Administ

BID - Banco Inter

C.A. – Coeficiente

CAC - Cooperativ

CEASA – Central

CEC - Comissão d

CEPAC - Certifica

CET – Companhia

CMPU - Conselho

CNLU - Comissão

CONVIAS - Depa

COP – Conferênci

das sobre Mudanç

CPTED - Crime pr

CPTM – Companh

CTLU - Câmara T

CVM – Comissão

Glossário

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

AIU – Área de Intervenção Urbanística

APEOP – Associação Paulista de Empresários de Obras Públicas

A.R.PI – Administração Regional de Pinheiros

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

C.A. – Coeficiente de Aproveitamento

CAC - Cooperativa Agrícola de Cotia

CEASA – Central de Abastecimento

CEC - Comissão de Entendimentos com Concessionárias

CEPAC - Certificados de Potencial Adicional de Construção

CET – Companhia de Engenharia e Tráfego

CMPU - Conselho Municipal de Política Urbana

CNLU - Comissão Normativa de Legislação Urbanística

CONVIAS - Departamento de Controle de Uso das Vias Públicas

COP – Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança Climática

CPTED - Crime prevention through environmental design

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

CTLU - Câmara Técnica de Legislação Urbanística

CVM – Comissão de Valores Mobiliários

DEP FL - Departamento de Proteção Ambiental da Flórida

DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos

DP – Departamento de Polícia

EDU - Empresa de Desarrollo Urbano del Municipio de Medellín

EMURB – Empresa Municipal de Urbanizacao

ELN – Exército de Libertação Nacional

FAU/USP – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

FARC – Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia

Fecomercio - Federação do Comércio do Estado de São Paulo

FGBC – Florida Green Building Coalition

FINEP - Financiadora de Estudos e Projetos

FOPI - Fundação Observatório de Prospectiva Industrial

GST – Gerência de Segurança no Trânsito

HABI - Coordenadoria da Habitação

HIS – Habitação de Interesse Social

HMP – Habitação de Mercado Popular

IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICLEI - International Council for Local Environmental Initiatives

IE - Instituto de Engenharia
INDER - Instituto de Esportes e Recreação de Medellín
IPUC - Instituto de Planejamento Urbano de Curitiba
LC2 - Low Carbon Livable Cities
LEED - Leadership in Energy and Environmental Design
OAB – Ordem dos Advogados do Brasil
ONG – Organização não-governamental
ONU – Organização das Nações Unidas
OUCFL – Operação Urbana Consorciada Faria Lima
OUFLB – Operação Urbana Faria Lima – Berrini
OUFL – Operação Urbana Faria Lima
PCS - Programa Cidades Sustentáveis
PEC – Programa Emergencial de Calçadas
PMSP – Prefeitura Municipal de São Paulo
PNB – Produto Nacional Bruto
POT – Plano de Ordenamento Territorial
PROJ-4 - Divisão de Águas Pluviais
RESOLO - Departamento de Regularização de Parcelamento do solo
SDO - Substâncias Destruidoras da Camada de Ozônio
SEADE - Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SECOVI – Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e
SEHAB – Secretaria de Habitação

SEMPLA – Secretaria Municipal de Planejamento
SENAC - Serviço Nacional de Aprendizagem do Comércio
SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SESC - Serviço Social do Comércio
SESI - Serviço Social da Indústria Administração de Imóveis Co-
merciais e Residenciais de São Paulo
SF - Secretaria de Finanças e Desenvolvimento Econômico
SGM – Secretaria do Governo Municipal
SIURB - Secretaria de Infraestrutura Urbana
SMSP - Secretaria Municipal das Subprefeituras
SMT - Secretaria Municipal de Transportes
SVMA – Secretaria do Verde e Meio Ambiente
UIA - União Internacional dos Arquitetos
UPI – Projeto Urbano Integral
WRI – World Resources Institute

Comércio
Industrial
de Imóveis Co-
nômico

Anexo I

11

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: OSWALDO JORGE BASSO

2 - Idade: 63

3 - Profissão: MOTORISTA S^{to} Amel

3- A -Reside no bairro

B - Outro

C - Qual?

5 – Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio

B) Trabalho

C) Estudo

D) Negócio serviços

6 – Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min

B) Até 30 min

C) Até 1 hora

D) Até 2 horas

7 – Qual o meio de transporte?

A) A pé

B) Carro

C) Ônibus

D) Metrô/ TREM

E) Bicicleta

8 – Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente

B) Fins de semana

C) De vez em quando

9) A- Manhã

B) Tarde

C) Noite

10 – Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim – dia e noite

B) Sim só durante o dia

C) Não

12 – Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom

b) Regular

c) Ruim

14 – Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido

b) fácil

c) barulhento

d) agradável

e) i)

b) chato

d) difícil

e) silencioso

h) desagradavel

j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N e MOTO BEM

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19-SIM
TRANSITO ENGARRAFADO 20)
MAIS VERDE
ACESSIBILIDADE

2

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: MARIA DO SOCORRO

2 - Idade: 49

3 - Profissão: ZELADORA

3- A -Reside no bairro

B - Outro

C - Qual? S^{to} ANA RO

5 – Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio

B) Trabalho

C) Estudo

D) Negócio serviços

6 – Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min

B) Até 30 min

C) Até 1 hora

D) Até 2 horas

7 – Qual o meio de transporte?

A) A pé

B) Carro

C) Ônibus

D) Metrô/ +

E) Bicicleta

8 – Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente

B) Fins de semana

C) De vez em quando

9) A- Manhã

B) Tarde

C) Noite

10 – Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim – dia e noite

B) Sim só durante o dia

C) Não

12 – Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom

b) Regular

c) Ruim

14 – Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido

b) fácil

c) barulhento

d) agradável

e) i)

b) chato

d) difícil

e) silencioso

h) desagradavel

j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19- BOA
20- POLUIÇÃO AR.

DOUTORADO LIGIA COMPLETO_GRAFICA.indb 297

297

29/08/2016 11:40:02

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: **FABIANA SOUZA AWES**

2 - Idade: **36** 3 - Profissão: **ASSIST. ADMIN.**

3- A -Reside no bairro ☒ B) Outro C - Qual? **Sº AMARO.**

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio ☒ B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro ☒ C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde ☒ C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? ☒ sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

☒ A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? ☒ a) Sim b) Não E a ciclovia? ☒ a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

☒ a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

☒ a) divertido ☒ c) fácil ☒ e) barulhento ☒ g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S ☒ N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S ☒ N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / ☒ N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19 - SIM

20 - OK.

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: **JONATAN RODRIGUES**

2 - Idade: **17** 3 - Profissão: **estudante 3º gr**

3- A -Reside no bairro ☒ B) Outro C - Qual? **PIRAPORINHA Sº AMARO**

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio ☒ B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min ☒ C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro ☒ C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã ☒ B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? ☒ sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? ☒ a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular ☒ c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

☒ a) divertido ☒ c) fácil ☒ e) barulhento ☒ g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S ☒ N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? ☒ S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / ☒ N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) Não sei

20) Faltam livrarias e locais p/ leitura

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: BARBARA TEIXEIRA				
2 - Idade: 20		3 - Profissão: AUXILIAR ADM.		
3- A -Reside no bairro		B -Outro	C - Qual? ITAPECURICA	
5 - Motivo do deslocamento: SERRA				
6- A) Passeio		B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Onibus	D) Metrô TREM E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde		C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) facil	e) barulhento	g) agradável i)
b) chato		d) dificil	f) silencioso	h) desagradavel j)
15) Os prédios altos te oprimem? S/N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19) Não sei
20) Tempo de travessia é longo
comparado com a moradia
é ótima a F.L.

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: RAIRKE APARECIDO DE OLIVEIRA SILVA				
2 - Idade: 18		3 - Profissão: assist. adm. 20pcu		
3- A -Reside no bairro		B -Outro	C - Qual? VILA REMO	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Onibus	D) Metrô E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde		C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) facil	e) barulhento	g) agradável i)
b) chato		d) dificil	f) silencioso	h) desagradavel j)
15) Os prédios altos te oprimem? S/N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19) SIM
20) NADA

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: DAVID AMORIM

2 - Idade: 26 3 - Profissão: ASSIST. TECN. ADM.

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? JARDIM ANGEIA

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô / TRE E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ? FARTO

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradável j)

15) Os prédios altos te oprimem? S N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) Não sei

20) Acessibilidade para pessoas deficientes

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: LINES CECILIA SILVA

2 - Idade: 44 3 - Profissão: GARGONEFE

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? CAPÃO REDONDO

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô / TRE E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradável j)

15) Os prédios altos te oprimem? S N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

Não 19)

20) Espaço de espera do ponto de ônibus é apertado. Descontinuidade do piso ciclovia

9 Feb → JK(9)

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: <u>Denise Marques</u>				
2 - Idade: <u>54</u>		3 - Profissão: <u>assist adm.</u>		
3- A -Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? <u>Redeirão</u>	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		☒ B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	☒ C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	☒ C) Ônibus	☒ D) Metrô / TREM E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
☒ A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde		☒ C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? ☒ sim ☐ não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		☒ C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim ☒ b) Não E a ciclovia? a) Sim ☒ b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		☒ c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
☒ a) divertido		☒ b) fácil	☒ c) barulhento	☒ d) agradável i)
b) chato		d) difícil	f) silencioso	h) desagradável j)
15) Os prédios altos te oprimem? S ☒ N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S ☒ N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? ☒ S / N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S ☒ N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

1) Sim
2) melhorar o tempo de espera das travessias

10 10

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: <u>AMANDA OLIVEIRA</u>				
2 - Idade: <u>30</u>		3 - Profissão: <u>receptionista</u>		
3- A -Reside no bairro		☒ B - Outro	C - Qual? <u>Capão Redondo</u>	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		☒ B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	☒ D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	☒ C) Ônibus	☒ D) Metrô E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
☒ A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde		☒ C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? ☒ sim ☐ não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		☒ C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim ☒ b) Não E a ciclovia? a) Sim ☒ b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		☒ c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
☒ a) divertido		☒ c) fácil	☒ e) barulhento	☒ g) agradável i)
b) chato		d) difícil	f) silencioso	h) desagradável j)
15) Os prédios altos te oprimem? S / N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S ☒ N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S ☒ N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19) sim

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: FRANCISCO BARBOSA SILVA

2 - Idade: 50 3 - Profissão: ZELADOR

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? STO ANARO

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) facil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S/N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) Não
20) Melhorar o piso

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: NATALIA SENA

2 - Idade: 21 3 - Profissão: CARPENTE

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? CAPÃO REDONDO

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta MOTOCICLETA

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) facil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S/N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) Não
20) Mais calçada.
Falta segurança

13 (13)

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: FRANCISCA FERREIRA DA NOBREGA.				
2 - Idade: 36		3 - Profissão: SERVIÇOS GERAIS		
3- A -Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? JARDIM IBIRAP	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde	C) Noite	
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) fácil	e) barulhento	g) agradável i)
b) chato		d) difícil	f) silencioso	h) desagradavel j)
15) Os prédios altos te oprimem? S (N)				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S (N)				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? (S) N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S (N)				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19) Não.
20) Travessia da rua tem pouco tempo tem que correr.

14 (14)

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: MARIA LUCIA FERREIRA				
2 - Idade: 45.		3 - Profissão: ZELADORA		
3- A -Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? ENBO ARTES	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô TREM E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde	C) Noite	
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim demora
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) fácil	e) barulhento	g) agradável i)
b) chato		d) difícil	f) silencioso	h) desagradavel j)
15) Os prédios altos te oprimem? S (N)				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S (N)				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? (S) N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S (N)				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19) Não
20) Reluzido/calçada piso/segurança.

15 (15)

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: JOSILENE ANDRADE				
2 - Idade: 24		3 - Profissão: ZELADORA		
3- A -Reside no bairro	☒ B - Outro	C - Qual? DIADEMA		
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio	☒ B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços	
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min	B) Até 30 min	☒ C) Até 1 hora	D) Até 2 horas	
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé	B) Carro	☒ C) Ônibus	D) Metrô	E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
☒ A) Diariamente	B) Fins de semana	C) De vez em quando		
9) A- Manhã	☒ B) Tarde	☒ C) Noite		
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? ☒ sim ☐ não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite	B) Sim só durante o dia	☒ C) Não		
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim ☒ b) Não E a ciclovia? a) Sim ☒ b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom	☒ b) Regular	c) Ruim		
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido	c) fácil	☒ e) barulhento	g) agradável	i)
☒ b) chato	☒ d) difícil	f) silencioso	☒ h) desagradável	j)
15) Os prédios altos te oprimem? S / ☒ N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? ☒ S / ☐ N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S / ☒ N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

1) Não

20)

16

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: Fernanda BEATRIZ RODRIGUES PA				
2 - Idade: 20		3 - Profissão: Estagiária		
3- A -Reside no bairro	☒ B - Outro	C - Qual? BUTANTÁ		
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio	☒ B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços	
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min	B) Até 30 min	C) Até 1 hora	☒ D) Até 2 horas	
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé	B) Carro	☒ C) Ônibus	D) Metrô	E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
☒ A) Diariamente	B) Fins de semana	C) De vez em quando		
9) A- Manhã	☒ B) Tarde	C) Noite		
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? ☒ sim ☐ não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violênc				
A) Sim - dia e noite	☒ B) Sim só durante o dia	C) Não		
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim ☒ b) Não E a ciclovia? a) Sim ☒ b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom	☒ b) Regular	c) Ruim		
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido	c) fácil	☒ e) barulhento	g) agradável	i)
☒ b) chato	☒ d) difícil	f) silencioso	☒ h) desagradável	j)
15) Os prédios altos te oprimem? S / ☒ N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / ☒ N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S / ☒ N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar				

1) SIM grande espacia

2) melhorar o estreitamento dos trechos e buracos e defeitos.

17 (4)

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: RAFAELA OLIVEIRA SOUZ A				
2 - Idade: 17		3 - Profissão: estagiária		
3- A -Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? Itaipuica	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde		C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) facil	e) barulhento	g) agradável i)
b) chato		d) dificil	f) silencioso	h) desagradavel j)
15) Os prédios altos te oprimem? S / N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19) sim

20) Falta educação das pessoas, segurança

18 (48)

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: FERNANDA ANJOS				
2 - Idade: 20		3 - Profissão: estagiária		
3- A -Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? Itaipuica	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde		C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) facil	e) barulhento	g) agradável i)
b) chato		d) dificil	f) silencioso	h) desagradavel j)
15) Os prédios altos te oprimem? S / N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19) Não

20) Segurança, iluminação noturna, respeito para o pedestre dos carros e motos.

19

49

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: SERGIO FERNANDO SANTOS				
2 - Idade: 20		3 - Profissão: ESTUDANTE		
3- A -Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? SIAMARO.	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B)Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô T E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde		C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) facil	e) barulhento	g) agradável i)
b) chato		d) difícil	f) silencioso	h) desagradavel j)
15) Os prédios altos te oprimem? S (N)				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S (N)				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? (S) N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S (N) AQUI NÃO USA				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19- Muito boa Sim
20- Saídas de prédio e ruim
Localização ponto onibus.

20

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: CARLA RASPANTE SUARES				
2 - Idade: 29		3 - Profissão: ANALISTA N		
3- A -Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? INTERLAÇOS	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B)Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô T E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde		C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) facil	e) barulhento	g) agradável i)
b) chato		d) difícil	f) silencioso	h) desagradavel j)
15) Os prédios altos te oprimem? S /N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S /N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S (N) me				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S /N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar				

19) Talvez
20) Falta de segurança.

21 1

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: SILVIA BIANCALANA				
2 - Idade: 55		3 - Profissão: EDUCADORA FISICA		
3- A -Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? PERDIZES	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana	C) De vez em quando	
B) A- Manhã		B) Tarde	C) Noite	
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia	C) Não	
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular	c) Ruim	
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		b) facil	e) barulhento	f) agradável i)
b) chato		d) dificil	f) silencioso	h) desagradavel j)
15) Os prédios altos te oprimem? S/N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19) SIM ELA E' ENSOLARADA, LARGA, LIMPA, ILUMINADA
20) FALTA CAMPANHA DE EDUCAÇÃO P/ CICLISTA
1) FAROL CRONOMETRADO
NEM CICLISTA, NEM PEDESTRE NEM MOTO-
RISTA E MOTOQUEIRO RESPEITA FAROL
EM TODA ENCRUAÇÃO AO POVO

22 Revouca, que 1

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: MARIA IGNEZ CONTATORE				
2 - Idade: 62		3 - Profissão: JORNALISTA		
3- A -Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? SUMARE	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô TRE E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana	C) De vez em quando	
B) A- Manhã		B) Tarde	C) Noite	
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia	C) Não	
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular	c) Ruim	
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		b) facil	e) barulhento	f) agradável i)
b) chato		d) dificil	f) silencioso	h) desagradavel j)
15) Os prédios altos te oprimem? S/N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19) Não
20) Dificil estacionar
Engarrafamento nas ruas
e indicação para os parques vizinhos.

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: LIGIA ANDRADE PATATA.			
2 - Idade: 60		3 - Profissão: ENGENHEIRA	
3- A -Reside no bairro	B - Outro	C - Qual? CAMPO BELO.	
5 - Motivo do deslocamento:			
6- A) Passeio	B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?			
A) Até 15 min	B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?			
A) A pé	B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?			
A) Diariamente	B) Fins de semana	C) De vez em quando	
A- Manhã	B) Tarde	C) Noite	
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não			
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?			
A) Sim - dia e noite	B) Sim só durante o dia	C) Não	
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não			
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?			
a) Bom	b) Regular	c) Ruim	
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?			
a) divertido	b) fácil	c) barulhento	d) agradável
b) chato	d) difícil	f) silencioso	h) desagradavel
15) Os prédios altos te oprimem? S/N			
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N			
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N			
18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N			
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?			

19) SIM
20) LIMPEZA, LIXO, FALTA MANUTENÇÃO
FALTA ITINERARIO NOS PONTOS ONIBUS

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: GUILHERME AYDEAR GUARINO			
2 - Idade: 36		3 - Profissão: FISIOTE RAPEUTA	
3- A -Reside no bairro	B - Outro	C - Qual? IPIRANGA	
5 - Motivo do deslocamento:			
6- A) Passeio	B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?			
A) Até 15 min	B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?			
A) A pé	B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?			
A) Diariamente	B) Fins de semana	C) De vez em quando	
A- Manhã	B) Tarde	C) Noite	
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não			
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?			
A) Sim - dia e noite	B) Sim só durante o dia	C) Não	
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não			
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?			
a) Bom	b) Regular	c) Ruim	
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?			
a) divertido	b) fácil	c) barulhento	d) agradável
b) chato	d) difícil	f) silencioso	h) desagradavel
15) Os prédios altos te oprimem? S/N			
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N			
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N			
18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N			
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?			

19) NÃO
20) MELHORAR O TRANSITO DE CARPOS
MAIS EDUCACAO P/ PESSOAS

23

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: EDSON OLIVEIRA CAIRES

2 - Idade: 28 3 - Profissão: FISIOTERAPEUTA

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? SANTANA

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A) Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) Não

20) Muita tampa desnivelada, piso solto e guias encostas

26

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: MONICA VEGAS

2 - Idade: 45 3 - Profissão: EDUCADORA FISICA

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? VILA LEOPOLDINA

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A - Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) SIM

20) ARVORES FALTAM
TRANSITO ENGARRAFADO
MUITA POLUIÇÃO DO AR

1 - Nome: FELIPE MANUEL TEIXEIRA BOMES			
2 - Idade: 61		3 - Profissão: ENGENHEIRO	
3- A -Reside no bairro	☒ B -Outro	C - Qual? SUMARE	
5 - Motivo do deslocamento:			
6- ☒ A) Passeio	☐ B) Trabalho	☐ C) Estudo	☐ D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?			
A) Até 15 min	☒ B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?			
A) A pé	B) Carro	☒ C) Ônibus	D) Metrô E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?			
☒ A) Diariamente	☐ B) Fins de semana	☐ C) De vez em quando	
9) ☒ A- Manhã	☐ B) Tarde	☐ C) Noite	
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? ☒ sim não			
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?			
A) Sim - dia e noite	B) Sim só durante o dia	☒ C) Não	
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) ☒ Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) ☒ Não			
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?			
a) Bom	☒ b) Regular	c) Ruim	
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?			
a) divertido ☒ c) fácil	e) barulhento ☒ g) agradável	i)	
b) chato	d) difícil ☒ f) silencioso	h) desagradavel	j)
15) Os prédios altos te oprimem? S ☒ N			
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S ☒ N			
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? ☒ S ☐ N			
18) Você tem medo de usar bicicleta? S ☒ N			
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?			

19) Não sei
20) Melhorar calçadas e ponto onibus entre Tucumã eo Stop Iguaçu.

1 - Nome: WUCILENE MATOS DA SILVA			
2 - Idade: 25		3 - Profissão: GESTORA RH	
3- A -Reside no bairro	☒ B -Outro	C - Qual? SARAGUA	
5 - Motivo do deslocamento:			
6- A) Passeio	☒ B) Trabalho	☐ C) Estudo	☐ D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?			
A) Até 15 min	B) Até 30 min	C) Até 1 hora	☒ D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?			
A) A pé	B) Carro	☒ C) Ônibus	☒ D) Metrô E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?			
☒ A) Diariamente	☐ B) Fins de semana	☐ C) De vez em quando	
9) A- Manhã	☒ B) Tarde	☐ C) Noite	
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? ☒ sim não			
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?			
A) Sim - dia e noite	B) Sim só durante o dia	☒ C) Não	
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) ☒ Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) ☒ Não			
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?			
☒ a) Bom	b) Regular	c) Ruim	
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?			
a) divertido ☒ c) fácil	e) barulhento ☒ g) agradável	i)	
b) chato	d) difícil ☒ f) silencioso	h) desagradavel	j)
15) Os prédios altos te oprimem? S ☒ N			
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S ☒ N			
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? ☒ S ☐ N			
18) Você tem medo de usar bicicleta? S ☒ N			
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?			

19) SIM

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: MARIANA DAVID

2 - Idade: 20 3 - Profissão: ESTUDANTE

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? ITAM

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) Não

20) É bonita ciclovia ampliada e continua da.

Bande de asfalto. fino e bom.

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: ARTUR NUNES

2 - Idade: 24 3 - Profissão: ARQUITETO

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? V. MARIANA

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

Não

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: DANIELA BOTTI

2 - Idade: 45 3 - Profissão: EDUCADORA FÍSICA

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? BROOKLIN

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S/N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) SIM

20) SINALIZAÇÃO P/ BICICLETAS/ BORRACHEIRO

FALTA COR

FALTAM FLORES.

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: MARCELO RODRIGUES SANTINI

2 - Idade: 48 3 - Profissão: ADVOGADO

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? VILA BEATRIZ

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S/N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) NÃO

20) melhor do país é Av. Paulista

33

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: MARCIA BELVISO				
2 - Idade: 52		3 - Profissão: ANALISTA DE ATENDIMENTO		
3- A -Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? SANTANA	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô TR E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde		C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ? P/ 100805				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) fácil	e) barulhento	g) agradável i)
b) chato		d) difícil	f) silencioso	h) desagradavel j)
15) Os prédios altos te oprimem? S (N)				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S (N)				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19 - sim
20 - mobiliário urbano, melhorar trânsito das ruas

34

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: PAULA ALESSANDRA				
2 - Idade: 31		3 - Profissão: ASSIST. ADM.		
3- A -Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? CHACARA STANT.	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô TR E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde		C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) fácil	e) barulhento	g) agradável i)
b) chato		d) difícil	f) silencioso	h) desagradavel j)
15) Os prédios altos te oprimem? S (N)				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S (N)				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19 - sim
20 - Engarrafamento de trânsito, Educação.

35 1

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: LAYRE BERLONI

2 - Idade: 32 3 - Profissão: ASSIST. ADM.

3 - A - Reside no bairro B - Outro C - Qual? MORUMBI

5 - Motivo do deslocamento:

6 - A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradável j)

15) Os prédios altos te oprimem? S (N)

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar?

19 - SIM.

20 - Iluminação à noite
Engana muito.

36 1

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: DEISE GOMES

2 - Idade: 26 3 - Profissão: ASSIST. ADM. (NU)

3 - A - Reside no bairro B - Outro C - Qual? ITAPECERICA

5 - Motivo do deslocamento:

6 - A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradável j)

15) Os prédios altos te oprimem? S (N)

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar?

19) Não

20) Separar a ciclovia dos pedestres
com barreira e travessias.
Mais verde.

37

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: Antonia Alaminio

2 - Idade: 70 3 - Profissão: Assist. Financeiro

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? Campo Limpo

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio ☒ B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min ☒ C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro ☒ C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

☒ A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

☒ 9) A- Manhã B) Tarde ☒ C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? ☒ sim ☐ não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia ☒ C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? ☒ a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim ☒ b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular ☒ c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) facil ☒ e) barulhento g) agradável i)

☒ b) chato ☒ d) difícil f) silencioso ☒ h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? ☒ S ☐ N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? ☒ S ☐ N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? ☒ S ☐ N

18) Você tem medo de usar bicicleta? ☒ S ☐ N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

Não

Segurança - violência perto onibus.

Horário de pico a condução difícil.

38

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: Luciane Lago

2 - Idade: 37 3 - Profissão: COORD. ATENDIM.

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? PLANALTO PAU

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio ☒ B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora ☒ D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro ☒ C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

☒ A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

☒ 9) A- Manhã B) Tarde ☒ C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? ☒ sim ☐ não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia ☒ C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? ☒ a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim ☒ b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

☒ a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido ☒ c) facil ☒ e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso ☒ h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? ☒ S ☐ N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? ☒ S ☐ N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? ☒ S ☐ N

18) Você tem medo de usar bicicleta? ☒ S ☐ N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19 - Sim

20 - Falta respeito ao pedestre

hargue e boa

Falta segurança/skate/bicicleta

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: ANDREA SANTOS

2 - Idade: 32 3 - Profissão: ADMINISTRAÇÃO

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? CHACARA DO SOL S.A

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô TREM E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) facil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) SIM.

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: CECILIA VON ALZINGEN

2 - Idade: 08 3 - Profissão: ARTISTA PLÁSTICA

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? VILA LEOPOLDINA

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) facil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) Razoável pode melhorar
20) Enganada todo trânsito.

41

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: JOSEIDA DE LIMA				
2 - Idade: 50		3 - Profissão: ADVOGADA		
4 - A - Reside no bairro		B - Outro		C - Qual?
DUA PADRE CARVALHO				DINHEIROS
5 - Motivo do deslocamento:				
6 - A) Passeio		B) Trabalho		C) Estudo
		D) Negócio		serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min		C) Até 1 hora
				D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro		C) Ônibus
		D) Metrô		E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
D) A- Manhã		B) Tarde		C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ?				
sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) facil		e) barulhento
		g) agradável		i)
b) chato		d) dificil		f) silencioso
		h) desagradavel		j)
15) Os prédios altos te oprimem? S / N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19) Não
20) Precisa sinalizar as saídas dos prédios comerciais principalmente Dinheiros e continuamente

42

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: DANIELE DE AZEVEDO MARQUES				
2 - Idade: 39		3 - Profissão: ENGENHEIRA		
3- A - Reside no bairro		B - Outro		C - Qual?
				JARDIM PAULISTANO
5 - Motivo do deslocamento:				
6 - A) Passeio		B) Trabalho		C) Estudo
		D) Negócio		serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min		C) Até 1 hora
				D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro		C) Ônibus
		D) Metrô		E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
D) A- Manhã		B) Tarde		C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ?				
sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) facil		e) barulhento
		g) agradável		i)
b) chato		d) dificil		f) silencioso
		h) desagradavel		j)
15) Os prédios altos te oprimem? S / N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19) SIM
20) muito canso, muito barulho pouca arvore.

43

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: MARIA LUIZA PENTEADO TOLEDO				
2 - Idade: 60		3 - Profissão: PROFESSORA		
3- A - Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? ITAIM BIBI	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô
				E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana	C) De vez em quando	
9) A- Manhã		B) Tarde	C) Noite	
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia	C) Não	
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular	c) Ruim	
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		b) fácil	c) barulhento	d) agradável
e) chato		f) difícil	g) silencioso	h) desagradável
15) Os prédios altos te oprimem? S/N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19 - Não
20 - Iluminação noturna
sinalização e pedras e restrições motoras.

44

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: SERGIO SILVA				
2 - Idade: 40		3 - Profissão: PROF. TENIS		
3- A - Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? ITAIM	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B) Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô
				E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana	C) De vez em quando	
9) A- Manhã		B) Tarde	C) Noite	
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia	C) Não	
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular	c) Ruim	
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		b) fácil	c) barulhento	d) agradável
e) chato		f) difícil	g) silencioso	h) desagradável
15) Os prédios altos te oprimem? S/N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

19 - SIM
20 - SEGURANÇA

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: VANDA TERESA PASCUA FREITAS

2 - Idade: 40 3 - Profissão: ENFERMEIRA

3 - A - Reside no bairro: HANS NOBLING B - Outro C - Qual?

5 - Motivo do deslocamento:

6 - ☒ A) Passeio ☐ B) Trabalho ☐ C) Estudo ☒ D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min ☒ B) Até 30 min ☐ C) Até 1 hora ☐ D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

☒ A) A pé ☐ B) Carro ☒ C) Ônibus ☒ D) Metrô ☐ E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

☒ A) Diariamente ☐ B) Fins de semana ☐ C) De vez em quando

9) A - Manhã ☐ B) Tarde ☐ C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário? ☒ sim ☐ não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite ☒ B) Sim só durante o dia ☐ C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) ☒ Sim b) ☐ Não E a ciclovia? a) ☐ Sim b) ☒ Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida?

a) Bom ☒ b) Regular ☐ c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

☒ a) divertido ☒ c) fácil ☐ e) barulhento ☒ g) agradável i) ☐

b) chato ☐ d) difícil ☐ f) silencioso ☐ h) desagradável j) ☐

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar?

19) SIM
20) Precisar de bancos para tomar sol, beber
chá e comer.

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: STANKO SVARCIK

2 - Idade: 40 3 - Profissão: ENGENHEIRO

3 - A - Reside no bairro: RUA DOS LOBOS B - Outro C - Qual?

5 - Motivo do deslocamento:

6 - ☒ A) Passeio ☐ B) Trabalho ☐ C) Estudo ☐ D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min ☒ B) Até 30 min ☐ C) Até 1 hora ☐ D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

☒ A) A pé ☐ B) Carro ☐ C) Ônibus ☒ D) Metrô ☐ E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

☒ A) Diariamente ☐ B) Fins de semana ☐ C) De vez em quando

9) A - Manhã ☐ B) Tarde ☐ C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário? ☒ sim ☐ não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite ☒ B) Sim só durante o dia ☐ C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) ☒ Sim b) ☐ Não E a ciclovia? a) ☐ Sim b) ☒ Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida?

☒ a) Bom ☐ b) Regular ☐ c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido ☒ c) fácil ☒ e) barulhento ☒ g) agradável i) ☐

b) chato ☐ d) difícil ☐ f) silencioso ☐ h) desagradável j) ☐

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar?

SIM 19)
20) FAROL CRONOMETRADO NAS RUAS
FAROL CRONOMETRADO PARA CICLOVIA
FALTA SINALIZAÇÃO DE DEFICIENTE
FALTA VERDE
CICLOVIA EXCLUSIVA P/ CICLISTA SEPARADA DOS PEDES TRES.

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: MARTA AUTRAN

2 - Idade: 60 3 - Profissão: RELACOES PÚBLICAS

3 - A - Reside no bairro B - Outro C - Qual?

5 - Motivo do deslocamento:

6 - A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim demorado

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) facil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) dificil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) SIM

20) Fatois de moradores & pedestre
Manifestas

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: LIGIA TAYAR

2 - Idade: 62 3 - Profissão: FISIOTERAPEUTA

3 - A - Reside no bairro B - Outro C - Qual?

5 - Motivo do deslocamento:

6 - A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) facil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) dificil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) SIM

20) Pessoas não deviam andar a pé na
ciclovia
Tem faixas de manu fauca de nive
ladas

49

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima																			
1 - Nome: (Wal) Evamildo Mandeck																			
2 - Idade: 53					3 - Profissão: técnico de tenis														
4 - Onde mora?																			
a) Neste bairro			b) Outro			c) Qual? Vila Olímpica													
5 - Motivo do deslocamento:																			
a) Passeio		b) Trabalho		c) Estudo		d) Negócio													
6 - Qual o tempo de deslocamento?																			
a) Até 15 min		b) Até 30 min		c) Até 1 hora		d) Até 2 horas													
7 - Qual o meio de transporte?																			
a) A pé		b) Carro		c) Ônibus		d) Metrô		e) Bicicleta											
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?																			
a) Diariamente			b) Fins de semana			c) De vez em quando													
9 - Qual período do dia?																			
a) Manhã			b) Tarde			c) Noite													
10 - Você acha o preço da passagem caro?																			
a) Sim					b) Não														
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?																			
a) Sim - dia e noite			b) Sim durante o dia			c) Não													
12 - Você se sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não																			
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a rua?																			
a) Bom			b) Regular			c) Ruim													
14 - Como você considera caminhar na Faria Lima?																			
a) divertido		b) chato		c) fácil		d) difícil		e) barulhento		f) silencioso		g) agradável		h) desagradável					
i) Os prédios altos te oprimem? S (N)										j) Você encontra todos os serviços que precisa? S (N)									
k) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S (N)																			
15 - Você tem medo de usar bicicleta? S (N)																			
16 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar?																			

50

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima									
1 - Nome: JOÃO CLEMENTE FREITAS									
2 - Idade: 60					3 - Profissão: MÉDICO				
3 - A - Reside no bairro RUA TUCUMÁ					B - Outro		C - Qual?		
5 - Motivo do deslocamento:									
6- A) Passeio		B) Trabalho		C) Estudo		D) Negócio serviços			
6 - Qual o tempo de deslocamento?									
A) Até 15 min		B) Até 30 min		C) Até 1 hora		D) Até 2 horas			
7 - Qual o meio de transporte?									
A) A pé		B) Carro		C) Ônibus		D) Metrô		E) Bicicleta	
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?									
A) Diariamente			B) Fins de semana			C) De vez em quando			
9) A- Manhã			B) Tarde			C) Noite			
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? (sim) não									
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?									
A) Sim - dia e noite			B) Sim só durante o dia			C) Não			
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não									
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?									
a) Bom			b) Regular			c) Ruim			
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?									
a) divertido		c) fácil		e) barulhento		g) agradável		i)	
b) chato		d) difícil		f) silencioso		h) desagradável		j)	
15) Os prédios altos te oprimem? S (N)									
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S (N)									
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S (N)									
18) Você tem medo de usar bicicleta? S (N)									
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?									

49) SIM
20) SINALIZAÇÃO DO CICLISTA P/ EVITAR ACIDENTES
FALTA RESPEITO AO PEDESTRE

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: MONSERRAT RYAN ♂

2 - Idade: 60 3 - Profissão: EMPRESÁRIA

3 - A - Reside no bairro: R. TOCUMÁ B - Outro C - Qual?

5 - Motivo do deslocamento:

6 - A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A - Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradável j)

15) Os prédios altos te oprimem? S N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar?

19) SIM

20) A CICLOVIA É DESCONTINUA,
MAIS PRAGAS/BULEVARES/ARCO
VERDE PARA SEMPRE

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: VALÉRIA SCHREIBER ROSENBERG

2 - Idade: 51 3 - Profissão: FISIOTERAP.

3 - A - Reside no bairro: R. HANS NOBLING B - Outro C - Qual?

5 - Motivo do deslocamento:

6 - A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A - Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradável j)

15) Os prédios altos te oprimem? S N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar?

19) NÃO SEI

20) FALTA ILUMINAÇÃO NA CICLOVIA
SEMAFORDS MAL CRONOMETRADOS
ATRASAM AS PESSOAS, PIOROU COM
KASSAB.
- BULEVARD A CÉU ABERTO.

53

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: PAOLA FARO

2 - Idade: 22

3 - Profissão: ADMINISTRADORA

3 - Reside no bairro BARRO RAMOS B - Outro C - Qual?

5 - Motivo do deslocamento:

6 - A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

A - Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i) b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradável j)

15) Os prédios altos te oprimem? S/N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar?

19) NÃO

20) PISO RUIM PARA SALTO

CICLISTA NÃO RESPEITA PEDESTRES

PODERIA TER MAIS VITRINES E LOJAS

LOJAS E CAFES.

54

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: INGRID KIMRITZ

2 - Idade: 65

3 - Profissão: SECRETARIA EXECUTIVA

3 - Reside no bairro RUA HANS NOBLING B - Outro C - Qual?

5 - Motivo do deslocamento:

6 - A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

A - Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i) b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradável j)

15) Os prédios altos te oprimem? S/N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S/N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S/N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S/N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar?

19) NÃO

20) FARTOS TEM TEMPO CURTO P/ PESSOAS IDOSAS

CICLOVIAS DESCONTINUAS

FALTAM PRAÇAS E COM ÁRVUA

FALTA EDUCAÇÃO E MANUTENÇÃO

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: MARCELO CARDOSO RIBEIRO

2 - Idade: 53 3 - Profissão: ADMINISTRADOR -

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual?

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B)Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido b) fácil c) barulhento d) agradável e) i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

Não sei, São Paulo sim.

- Ciclovia atrapalha e perde tempo da travessia do fard.
- Calçada bem larga.
- Bancos nos pontos cobertos (ônibus)
- Bancos nos pontos cobertos (ônibus)

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: ALICE M. T. K.

2 - Idade: 65 3 - Profissão: pedagoga

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual? Pinheiros

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B)Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido b) fácil c) barulhento d) agradável e) i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

Não.

Ponto ônibus Tucumã

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: <u>Daniel Queiroz</u>				
2 - Idade: <u>23</u>		3 - Profissão: <u>eng. civil</u>		
3- A -Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? <u>ITAUM</u>	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B)Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô
				E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde		C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? <u>sim</u> <u>não</u>				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) facil	e) barulhento	g) agradável
b) chato		d) dificil	f) silencioso	h) desagradavel
i) <u></u>				
j) <u></u>				
15) Os prédios altos te oprimem? S / N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima				
1 - Nome: <u>Mariangela Pinto V. Maciel</u>				
2 - Idade: <u>53</u>		3 - Profissão: <u>farmaceutica</u>		
3- A -Reside no bairro		B - Outro	C - Qual? <u>Paul. Paulista</u>	
5 - Motivo do deslocamento:				
6- A) Passeio		B)Trabalho	C) Estudo	D) Negócio serviços
6 - Qual o tempo de deslocamento?				
A) Até 15 min		B) Até 30 min	C) Até 1 hora	D) Até 2 horas
7 - Qual o meio de transporte?				
A) A pé		B) Carro	C) Ônibus	D) Metrô
				E) Bicicleta
8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?				
A) Diariamente		B) Fins de semana		C) De vez em quando
9) A- Manhã		B) Tarde		C) Noite
10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? <u>sim</u> <u>não</u>				
11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?				
A) Sim - dia e noite		B) Sim só durante o dia		C) Não
12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não				
13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?				
a) Bom		b) Regular		c) Ruim
14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?				
a) divertido		c) facil	e) barulhento	g) agradável
b) chato		d) dificil	f) silencioso	h) desagradavel
i) <u></u>				
j) <u></u>				
15) Os prédios altos te oprimem? S / N				
16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N				
17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N				
18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N				
19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?				

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: SOLANGE PARADA

2 - Idade: 38 3 - Profissão: AUX. ADM.

3- A -Reside no bairro Renato Paes Barão B - Outro C - Qual? ITAUM

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

19) SIM

20) FALTA EDUCAÇÃO AO POVO.

FOI ATROPELADA NA CICLOVIA.

FOI ASSALTADA

Roteiro para entrevista sobre qualidade das calçadas na Av. Brig. Faria Lima

1 - Nome: MARIA EULALIA BARTABURU

2 - Idade: 62 3 - Profissão: PROFESSORA

3- A -Reside no bairro B - Outro C - Qual?

5 - Motivo do deslocamento:

6- A) Passeio B) Trabalho C) Estudo D) Negócio serviços

6 - Qual o tempo de deslocamento?

A) Até 15 min B) Até 30 min C) Até 1 hora D) Até 2 horas

7 - Qual o meio de transporte?

A) A pé B) Carro C) Ônibus D) Metrô E) Bicicleta

8 - Quantas vezes você faz esse deslocamento?

A) Diariamente B) Fins de semana C) De vez em quando

9) A- Manhã B) Tarde C) Noite

10 - Você acha o preço da passagem caro para o usuário ? sim não

11 - Você se sente seguro nas calçadas da avenida Faria Lima, com relação a violência?

A) Sim - dia e noite B) Sim só durante o dia C) Não

12 - Sente seguro ao atravessar a rua? a) Sim b) Não E a ciclovia? a) Sim b) Não

13 - O que você acha do tempo de espera para atravessar a avenida ?

a) Bom b) Regular c) Ruim não dito

14 - Como você considera o caminhar na Faria Lima?

a) divertido c) fácil e) barulhento g) agradável i)

b) chato d) difícil f) silencioso h) desagradavel j)

15) Os prédios altos te oprimem? S / N

16) Você encontra todos os serviços que precisa? S / N

17) A calçada poderia ter espaços para permanecer, com bancos e etc? S / N

18) Você tem medo de usar bicicleta? S / N

19 - A Faria Lima foi considerada a melhor calçada do país, em pesquisa feita pelo instituto Mobilize Brasil, você concorda ou discorda? O que acha que pode melhorar ?

Não, - Falta um hotel.

Falta verde em frente shopping. Sinal de

Barulho e trânsito. Faria Lima não é

Não tem sentido muita poluição.

Anexos II

1) Norma 9050 – Tudo sobre calçadas

Algumas definições extraídas do texto da Lei (segunda edição).

Calçada é a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação e outros fins.

Calçada rebaixada é a rampa construída ou implantada na calçada ou passeio, destinada a promover a concordância de nível entre estes e o leito carroçável.

Figura 97 – Avenida Faria Lima: Foto da autora ►

Circulação externa é denominado o espaço coberto ou descoberto, situado fora dos limites de uma edificação, destinado à circulação de pedestres. As áreas de circulação externa incluem, mas não necessariamente se limitam a áreas públicas como: passeios, calçadas, vias de pedestres, faixas de travessia de pedestres, passarelas, caminhos, passagens, calçadas verdes e pisos drenantes. Também inclui os espaços de circulação externa em edificações e conjuntos industriais, comerciais ou residenciais e centros comerciais.

◀ Figura 98 – Avenida Faria Lima: Foto da autora

Área de resgate é a área com acesso direto para uma saída, destinada a manter em segurança pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, enquanto aguardam socorro em situação de sinistro.

Área de transferência é o espaço necessário para que uma pessoa, utilizando cadeira de rodas, possa se posicionar próximo ao mobiliário para o qual necessita transferir-se.

Elemento é qualquer dispositivo de comando, acionamento, comutação ou comunicação. São exemplos de elementos: telefones, torneiras intercomunicadores, interruptores, registros, válvulas, botoeiras, painéis de comando, entre outros.

Figura 99 – Texto da lei 9050

Equipamento urbano são todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, e em espaços públicos e privados.

Acessibilidade é a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento, para a utilização com segurança e autonomia de: edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos.

Figura 100 – Avenida Faria Lima: Foto da autora

Acessível é o espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida. O termo acessível implica tanto acessibilidade física como de comunicação.

Figura 101 – Ave

Figura 102 – Avenid

▲ Figura 101 – Avenida Faria Lima: Foto da autora

Área de aproximação é um espaço sem obstáculos para que a pessoa que utiliza cadeira de rodas possa manobrar, deslocar-se, aproximar-se e utilizar o mobiliário ou o elemento com autonomia e segurança.

Faixa livre é a área do passeio, calçada, via ou rota, destinada exclusivamente à circulação de pedestres

Faixa de travessia de pedestres: Sinalização transversal às pistas de rolamento de veículos, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via - Código de Trânsito Brasileiro.

Piso tátil: Piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual.

Figura 102 – Avenida Faria Lima: Foto da autora ►

Lima: Foto da autora

Local de reunião: Espaço interno ou externo que acomoda grupo de pessoas reunidas para atividade de lazer, cultural, política, social, educacional, religiosa ou para consumo de alimentos e bebidas.

Piso cromo-diferenciado é o piso caracterizado pela utilização de cor contrastante em relação às áreas adjacentes e destinado a constituir guia de balizamento ou complemento de informação visual ou tátil, perceptível por pessoas com deficiência visual.

Tecnologia assistiva: Conjunto de técnicas, aparelhos, instrumentos, produtos e procedimentos que visam auxiliar a mobilidade, percepção e utilização do meio ambiente e dos elementos por pessoas com deficiência.

Figura 103 – Vila Madalena: Foto da autora

Figura 104 – Vila

▲ Figura 104 – Vila Madalena: Foto da autora

Uso público: Espaços, salas ou elementos externos ou internos que são disponibilizados para o público em geral. O uso público pode ocorrer em edificações ou equipamentos de propriedade pública ou privada.

Dimensionamento das faixas livres de acordo com fluxo pedestres: Admite-se que a faixa livre possa absorver com conforto um fluxo de tráfego de 25 pedestres por minuto, em ambos os sentidos, a cada metro de largura. Para determinação da largura da faixa livre em função do fluxo de pedestres, utiliza-se a seguinte equação:

$$L = \frac{F}{K} + \Sigma i \geq 1,20$$

Onde:

L é a largura da faixa livre; mínimo 1,20 metros .

F é o fluxo de pedestres estimado ou medido nos horários de pico (pedestres por minuto por metro);

K = 25 pedestres por minuto;

Σi é o somatório dos valores adicionais relativos aos fatores de impedância.

Os valores adicionais relativos a fatores de impedância (i) são:

a) 0,45 m junto a vitrines ou comércio no alinhamento;

b) 0,25 m junto a mobiliário urbano;

c) 0,25 m junto à entrada de edificações no alinhamento.

Faixas de travessia de pedestres: As faixas devem ser executadas conforme o Código de Trânsito Brasileiro – Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1977, anexo II item 2.2.2 – Marcas transversais, alínea c. As faixas devem ser aplicadas nas seções de via onde houver demanda de travessia, junto a semáforo.