

UNIVERSIDADE SÃO JUDAS TADEU

JOSÉ BENEDITO TESSARINE

O MOBILIÁRIO URBANO E A CALÇADA

São Paulo

2008

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

JOSÉ BENEDITO TESSARINE

O MOBILIÁRIO URBANO E A CALÇADA

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu, como requisito para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. KÁTIA AZEVEDO TEIXEIRA

Co-orientadora: Prof^ª. Dr^ª. MARTA VIEIRA BOGÉA

São Paulo

2008

Tessarine, José Benedito

O Mobiliário urbano e a calçada / José Benedito Tessarine. - São Paulo, 2008.
116 f. ; 30 cm

Dissertação (mestrado) – Universidade São Judas Tadeu, São Paulo, 2008.
Orientador: Profª Drª Kátia Azevedo Teixeira.

1. Mobiliário urbano. 2. Bancas de jornais e revistas. 3. Táxis. I. Título

CDD- 711.4

JOSÉ BENEDITO TESSARINE

O MOBILIÁRIO URBANO E A CALÇADA

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu, como requisito para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Aprovado em _____ de 200__

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. KÁTIA AZEVEDO TEIXEIRA

Co-orientadora: Prof^ª. Dr^ª. MARTA VIEIRA BOGÉA

DEDICATÓRIA

Ao meu filho Rafael.
A minha companheira Rosane que partilhou e
incentivou este trabalho durante sua realização,
sempre com muito otimismo, apoio e fé.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente a Universidade São Judas Tadeu por conceder a oportunidade de complementar meu aprendizado acadêmico.

A Prof^a. Dr^a. Kátia Azevedo Teixeira pela orientação durante toda a pesquisa e concepção desta dissertação.

A Prof^a. Dr^a. Marta Vieira Bogéa pela co-orientação sempre presente.

Aos professores Prof. Dr. Alexandre Emílio Lipai, Prof. Dr. Adilson Costa Macedo, Prof. Dr. Yopanan Conrado Pereira Rebello e Prof. Dr. José Ronald Moura de Santa Inez pela qualidade das matérias ministradas que foram fundamentais para a construção da pesquisa e análise efetuadas no decorrer deste trabalho.

Ao Prof. Arnaldo de Souza Cardoso, Diretor do LACCE, grande incentivador para o aperfeiçoamento acadêmico.

RESUMO

A presente dissertação tem como foco estudar o mobiliário urbano e as eventuais interferências que ele provoca na calçadas, bem como, de que forma as legislações podem interferir favoravelmente no aproveitamento desse espaço público, quando na implantação destes objetos. Para estudo foi escolhido especificamente um trecho importante do bairro de Higienópolis. Para fins ilustrativos a dissertação mostra alguns modelos, dentro da mesma tipologia, usados em outras cidades de outros países, mostrando comparativamente o resultado de uma padronização e a forma de comercialização deste mobiliário. O paralelo traçado neste trabalho entre a aplicação do mobiliário urbano nestas diferentes cidades tende a acrescer as possibilidades de uso logístico e paisagístico, propondo o benefício no uso e ocupação do espaço para a população. As análises efetuadas ilustrarão a ocupação da calçada e utilidade do mobiliário nela incluso, bem como a problemática que envolve esta instalação e conseqüências na circulação de pedestres pela ausência de um estudo minucioso do ambiente a ser ocupado. Aspectos de relevância urbana do trecho serão detalhados também para ilustrar o espaço, onde serão apresentados, por exemplo, dados sobre a quantidade de bancas de jornal e pontos de táxi ali localizados. Também serão abordadas as medidas elaboradas pelo poder público (cartilhas e leis) com o propósito de adequar a utilização do espaço, tornando-o apropriado ao ambiente urbano. Desta forma, a pesquisa e análise permitirão apontar algumas das causas, bem como soluções para os problemas identificados no trecho do bairro de Higienópolis, devido ao mau uso do espaço e do mobiliário urbano.

PALAVRAS-CHAVE: 1.Mobiliário Urbano - Ponto de Táxi - São Paulo (SP) 2.Mobiliário Urbano - Banca de Jornal - São Paulo (SP) 3. Mobiliário Urbano - Calçadas - Legislação - São Paulo (SP) I.Título

ABSTRACT

This dissertation focuses on studying the street furniture and any interference it causes to sidewalks, and how the laws can interfere favorably in the exploitation of public space, where the deployment of these objects. To study was specifically chosen an important stretch of the Higienópolis neighborhood. To support the search and illustrates it the dissertation shows some models within the same type, used in other countries, showing compared the result of a form of standardization and commercialization of this furniture. The parallel track in this work between the applications of street furniture in these different cities tends to increase the possibilities of use and logistics landscape, offering the benefit in the use and occupancy of space for the population. The analyses performed by graphics illustrate the occupation of the sidewalk and utility of the furniture even it, and the problems involving the installation and transit consequences of the absence of thorough analysis of the environment occupation. Aspects of relevance of the urban stretch also will be detailed to illustrate the space, which will be presented, for example, data on the amount of newspaper houses and taxi points located there. It also will show the measures drawn up by public authorities (books and laws) with the aim of adapting the use of space, making it appropriate to the urban environment. Thus, the research and analysis will point out some of the causes and solutions to problems identified in the Higienópolis neighborhood sentence due to the misuse of space and street furniture.

KEY WORDS: 1. Urban Furniture – Taxi Points - Sao Paulo (SP) 2. Urban Furniture - Newspaper Houses - Sao Paulo (SP) 3. Urban Furniture – Sidewalk, Legislation I. Heading

Sumário

INTRODUÇÃO	12
CAPITULO 1 - MOBILIÁRIO URBANO: DEFINIÇÕES	15
1.1 Definições	16
1.1.1 Definição do Termo	19
1.2 Tipos Existentes	20
CAPÍTULO 2 - O MOBILIÁRIO URBANO E O ESPAÇO URBANO	29
2.1. Objeto de Estudo	29
2.1.1 Ponto de Táxi – Definição	30
2.1.2 Bancas de Jornal	32
2.2 Local de Estudo	40
2.3 Aspectos da Região	41
CAPÍTULO 3 - LEVANTAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DO MOBILIÁRIO NA ÁREA SELECIONADA.....	46
3.1 Abrigo para Táxi ou Ponto de Táxi.....	51
3.1.1 Localização dos Abrigos e Identificação dos Tipos	54
3.1.2 Modelos Semelhantes Dentro da Mesma Tipologia.....	56
3.1.3 Modelos Semelhantes com Materiais Diferentes	57
3.1.4 Modelos Diferentes Dentro da Mesma Tipologia	59
3.1.5 Aspectos Físicos e a Relação com Entorno	61
3.2 Bancas de Jornal	67
3.2.1 Localização das Bancas de Jornal e Identificação dos Tipos	70
3.2.2 Modelos Diferentes Dentro da Mesma Tipologia	73
3.2.3 Aspectos Físicos e a Relação com o Entorno	80
CAPÍTULO 4 - ANÁLISE E DISCUSSÃO.....	86
CONSIDERAÇÕES FINAIS	91
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.....	93
ANEXO I.....	95

Sumário de Figuras

Figura 1 - Floreira localizada na Rua Barão de Tatuí, São Paulo. Autor, 2007.....	21
Figura 2 - "Nascer", Daisy Nasser, alumínio laqueado, Parque Buenos Aires, São Paulo. Autor, 2007.	21
Figura 3 – Floreira localizada na Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.....	21
Figura 4 - Chafariz localizado na Praça Buenos Aires, São Paulo. Autor, 2007.	21
Figura 5 - "Homenagem ao Tango", Roberto Vivas, bronze, Parque Buenos Aires, São Paulo. Autor, 2007.	22
Figura 6 - Relógio público, Praça Esther Mesquita, São Paulo. Autor, 2007.	22
Figura 7 – Totens, Praça Buenos Aires, São Paulo. Autor, 2007.....	22
Figura 8 - Bancos, Praça Vila Boin, São Paulo. Autor, 2007.....	23
Figura 9 - Brinquedos infantis, Praça Buenos Aires, São Paulo. Autor, 2007.....	23
Figura 10 - Bancas de Flores, Curitiba. Fonte: www.cidadesdobrasil.com.br - Consultado em 01/05/2006.....	24
Figura 11- Bancas de Jornal, Curitiba. Fonte: www.cidadesdobrasil.com.br - Consultado em 01/05/2006.....	24
Figura 12 - Ponto de Ônibus, Av. 9 de julho, São Paulo. Fonte: www.cidadesdobrasil.com.br - Consultado em 01/05/2006.....	25
Figura 13 - Ponto de táxi e telefone público, Rua Rio de Janeiro, São Paulo. Autor, 2007.....	25
Figura 14 - Lixeira, Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.....	25
Figura 15 - Placa de sinalização de transito, São Paulo. Autor, 2007.....	32
Figura 16 - Ponto de Ônibus, Curitiba. Fonte: www.adshel.com . Consultado em 01/09/07.....	35
Figura 17 - Projeto para Ponto de Ônibus, Curitiba. Fonte: www.adshel.com . Consultado em 01/09/07.....	35
Figura 18 - Equipamento instalado na Austrália, registra a organização dos planos: um plano de fundo paralelo à guia da calçada e um perpendicular, os quais são utilizados para fins publicitários. Fonte: www.adshel.com . Consultado em 01/09/07.	36
Figura 19 - Na Nova Zelândia alteram os desenhos das estruturas e as cores, mas mantêm a mesma ordem entre eles e é dada a mesma função aos planos. Fonte: www.adshel.com	37
Figura 20 - No Rio de Janeiro, os desenhos dos perfis são também alterados, mas, assim como nos anteriores, os planos têm as mesmas relações entre eles. Fonte: www.adshel.com . Consultado em 01/09/07.....	37
Figura 21 - Em Curitiba, as relações entre os planos também não alteram, somente os desenhos dos perfis estruturais. Fonte: www.adshel.com . Consultado em 01/09/07.	37
Figura 22 - Banca de Jornal, Curitiba. Fonte: www.adshel.com . Consultado em 01/09/07.....	38
Figura 23 - Ponto de Táxi, Curitiba. Fonte: www.adshel.com	38
Figura 24 - Banca de Jornal situada no Bairro de Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.	40

Figura 25 - Higienópolis, detalhe, Guia Eletrônico de Ruas de São Paulo, Quatro Rodas, Editora Abril, 2000.	41
Figura 26 – Ponto de táxi 1, situado no Bairro de Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.	43
Figura 27 – Ponto de táxi 2, situado no Bairro de Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.	44
Figura 28 – Banca de Jornal 1, situada no Bairro de Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.	44
Figura 29 – Banca de Jornal 2, situada no Bairro de Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.	45
Figura 30 - Imagem demonstrativa: faixa de serviço, faixa livre e faixa de acesso. Autor, 2007.	50
Figura 31 - O Ponto de Táxi aqui apresentado está sendo colocado como referência de uma solução possível e adequada às normas de ocupação do passeio público. Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.	52
Figura 32 - Ponto de Táxi. Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.	53
Figura 33 - Higienópolis, detalhe, Guia Eletrônico de Ruas de São Paulo, Quatro Rodas, Editora Abril, 2000.	54
Figura 34 – Ponto de Táxi. Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.	55
Figura 35 - Rua Rio de Janeiro, São Paulo. Autor, 2007.	56
Figura 36 - Rua Veiga Filho próximo ao Hospital Samaritano, São Paulo. Autor, 2007.	56
Figura 37 - Rua Veiga Filho, São Paulo. Autor, 2007.	57
Figura 38 - Rua Jaguaribe, São Paulo. Autor, 2007.	57
Figura 39 - Av. Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.	58
Figura 40 - Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.	58
Figura 41 - Rua Martinico Prado, São Paulo. Autor, 2007.	59
Figura 42 - Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.	59
Figura 43 - Rua General Jardim, São Paulo. Autor, 2007.	60
Figura 44 - Rua Maranhão esquina com a Rua Sabará, São Paulo. Autor, 2007.	63
Figura 45 - Foto demonstrativa. Autor, 2007.	64
Figura 46 – Modelo. Autor, 2007.	65
Figura 47 – Banca de Jornal situada à Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.	66
Figura 48 - Avenida Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.	68
Figura 49 – Banca da Rua Maranhão esquina com a Rua Itambé, São Paulo. Autor, 2007.	69
Figura 50 - Higienópolis, detalhe, Guia Eletrônico de Ruas de São Paulo, Quatro Rodas, Editora Abril, 2000.	70
Figura 51 – Modelo mais comum de Banca de Jornal. Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.	73
Figura 52 – Modelo de estrutura para Banca de Jornal. Autor, 2007.	74
Figura 53 - Rua Albuquerque Lins, São Paulo. Autor, 2007.	74
Figura 54 - Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.	75
Figura 55 – Rua Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.	75
Figura 56 – Rua Martinico Prado, São Paulo. Autor, 2007.	75
Figura 57 - Rua Maranhão com Itambé, São Paulo. Autor, 2007.	76
Figura 58 - Rua Maranhão com Rua Bahia, São Paulo. Autor, 2007.	77
Figura 59 - Rua Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.	77

Figura 60 - Rua Maranhão com Avenida Angélica, São Paulo. Autor, 2007.....	77
Figura 61 - Rua Rio de Janeiro, São Paulo. Autor, 2007.	78
Figura 62 - Esquina da Rua Higienópolis com Rua Sabará, São Paulo. Autor, 2007.	79
Figura 63 - Rua Sabará, São Paulo. Autor, 2007.....	82
Figura 64 – Perspectiva 1, Rua Martins Francisco, São Paulo. Autor, 2007.....	83
Figura 65 – Perspectiva 2, Rua Martins Francisco, São Paulo. Autor, 2007.....	83
Figura 66 - Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.	84
Figura 67 - Rua Albuquerque Lins, São Paulo. Autor, 2007.....	85
Figura 68 - Praça Esther Mesquita, São Paulo. Autor, 2007.....	87
Figura 69 – Perspectiva de passagem, anterior ao Ponto de Táxi e a Banca de Jornal situados à Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.....	88
Figura 70 - Perspectiva de passagem, posterior ao Ponto de Táxi e a Banca de Jornal situados à Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.....	89

INTRODUÇÃO

É difícil precisar, quando apareceu sobre a face da terra, o que entendemos hoje como mobiliário urbano. O primeiro móvel pode ter sido uma estátua, um poste, um palanque improvisado que se tornou definitivo, um banco, uma praça, um chafariz, enfim, qualquer objeto que tenha ocupado um determinado espaço, num determinado lugar público, com uma determinada função para atender a necessidade de uma determinada comunidade, dando início então, à história do mobiliário urbano.

Da mesma forma que não é possível datar corretamente quando surgiu a primeira peça do Mobiliário urbano, é difícil também determinar onde ela estava assentada, poderia estar em uma praça, numa calçada ou no meio da rua, sendo assim, é impossível saber qual era o seu grau de interferência no local.

Porém, o mundo evoluiu e toda a sua organização foi transformada, a tecnologia se modernizou, as cidades cresceram, as distâncias aumentaram, as possibilidades de comunicação se ampliaram e as exigências quanto aos serviços começaram a ser buscadas pelos cidadãos na mesma proporção. Com todas as transformações ocorridas, surgiram novas necessidades, entre tantas, e de maneira generalizada, os serviços rápidos, especialmente os que dependem da administração pública, que levou a busca de soluções eficientes como as cabines telefônicas, caixas de correio, lixeiras, transporte urbano e outros. Paralelamente, o setor privado se coloca visível prestando serviço a comunidade, com as bancas de jornal, totens publicitários e de informações, pontos de táxi, floriculturas, bancos personalizados, quiosques, caixas eletrônicos. Gradativamente, esses objetos e mobiliários são agregados às preocupações dos setores públicos, que passam a organizar e legislar sobre o seu uso e localização.

O tema proposto para o desenvolvimento desta pesquisa, focalizando o Mobiliário urbano, surgiu primeiramente pela interface que estabelece entre a Arquitetura e o Design. Com a arquitetura, a relação fundamental é que o resultado de ambos – o edifício ou o mobiliário são objetos que interagem diretamente com o homem

e com o espaço urbano. A relação com o design está marcada pela idéia de objeto e de produto, que permitem os mais variados modelos os quais precisam e devem ser estudados e entendidos através de suas formas, funções e materiais.

Uma vez definida a temática geral e iniciados os estudos, o mundo do mobiliário urbano se apresentou tão diversificado e tão imenso, que foi necessário estabelecer diversos contornos para a atuação, selecionando – se como objetos de estudo, entre o vasto elenco de equipamentos, dois mobiliários de porte mais expressivo, o ponto de táxi e bancas de jornal, que entre o vasto elenco de produtos são os que têm integralmente a interface entre o Design e Arquitetura.

Mesmo definido os objetos de análise, foi necessário determinar com mais precisão a linha de estudo, devido à grande diversidade de enfoques que se apresentaram. O estudo passou a ser dirigido para o mobiliário urbano em uma localização específica, as calçadas, reunindo nesta escolha duas importantes condições: a localização usual da maior quantidade dos equipamentos e a variedade de relações - legais, de uso, de interferência - que estabelecem com os pedestres e com o entorno, com o espaço público. Quando se fala em “calçadas” deslumbra-se um espaço sem fim de discussão, pois este é um elemento que existe em grande quantidade, necessário e constante, acompanhando suas ruas. Para que os levantamentos e observações fossem melhor viabilizados, o estudo foi direcionado para a cidade de São Paulo, mais precisamente a região de Higienópolis, onde delimitou-se uma área que envolve as ruas que contornam a Avenida Higienópolis, densamente habitada e que apresenta grande variedade e quantidade de mobiliário urbano.

O trabalho foi desenvolvido em quatro capítulos, onde são abordadas as principais questões para a compreensão das relações dos mobiliários urbanos com o espaço público.

O primeiro capítulo decorre na sua essência do entendimento dos termos mobiliário urbano e equipamento urbano, os seus significados e suas aplicabilidades pelos mais variados segmentos públicos e autores. Tem como intuito interar o leitor do

quanto é grande o número de mobílias existentes e sua importância para a comunidade.

O segundo capítulo apresenta os equipamentos urbanos em questão; primeiramente uma amostragem para reconhecimento das suas formas e como estão sendo difundidos no mundo, passando para suas relações com cidades brasileiras e órgãos controladores existentes na cidade de São Paulo. Neste capítulo defini-se o objeto de estudo apresentando de forma detalhada e justificada o local escolhido para análise. Além de expor os tipos analisados, avaliando o lado construtivo e estético com suas variações.

Dando continuidade aos estudos, o capítulo três apresenta o levantamento e caracterização dos objetos existentes na região selecionada. Sendo um estudo de caso, este levanta as legislações vigentes na cidade de São Paulo e aponta as divergências entre os objetos identificados na região e as regras de implantação, fazendo também uma análise mais específica destes elementos quanto às interferências no local e seu entorno.

Fechando o trabalho, o quarto capítulo, ilustrado com alguns exemplos concretos, apresenta uma análise do quanto o Mobiliário urbano, escolhido para estudo, foi capaz de transformar um determinado espaço em lugar. Com o auxílio de alguns textos de autores que trataram deste assunto, foi possível fundamentar a leitura destes locais e focar a importância destes elementos no espaço público.

Para completar o trabalho, apresentamos um texto que resume pontos importantes, levantados durante os estudos, os quais nos permitem ter uma noção geral da pesquisa, e também nos permitem apontar as possíveis causas e soluções para os problemas identificados, no Bairro de Higienópolis, com as implantações do Mobiliário urbano.

CAPITULO 1 - MOBILIÁRIO URBANO: DEFINIÇÕES

Como citado na introdução, é difícil precisar qual foi e quando surgiu a primeira peça do mobiliário urbano na face da terra, o que sabemos, é que ela surgiu por necessidade, e depois, outras tantas foram brotando pela terra, e sempre pelo mesmo motivo, por necessidade. Analisando separadamente podemos entender as necessidades específicas de cada uma. É o que vamos fazer no decorrer do desenvolvimento deste trabalho.

O termo Mobiliário urbano é usado para identificar todos os objetos e pequenas construções que ocupam um espaço sobre as calçadas, atendendo um objetivo estético, funcional ou a ambos. É comum para alguns destes elementos, a presença de mais um objetivo, como ocorre com os monumentos, que representam uma homenagem a alguma personalidade ou à memória de acontecimentos importantes na história de uma cidade e que também passam a ser referência para identificação do lugar.

Alguns objetos surgem no meio público com a intenção de embelezar o local, como por exemplo às floreiras, as esculturas e os painéis artísticos. Outros mobiliários estão vinculados à prestação de serviços, com características específicas que atendem as necessidades comuns de todo cidadão urbano, como os quiosques para venda de flores, pontos de ônibus, totens de informação, telefones públicos, pontos de táxi, lixeiras e bancas de jornal.

Quando entendemos o significado das palavras *Mobiliário urbano* e identificamos a diversidade de objetos que elas representam, estendemos nossa imaginação para saber o quanto estes objetos participam de maneira silenciosa na

nossa vida e quantos são no mundo, considerando que toda e qualquer cidade ou comunidade existente na face da terra, possui um elemento atendendo as necessidades dos cidadãos.

Devido à importância destes objetos e a presença constante dos mesmos em toda cidade, a partir de um determinado tempo da história estes elementos começaram a ganhar a atenção das entidades públicas, que são responsáveis pelo espaço público, no sentido de se criarem regras para decidir a localização e a implantação dos mesmos. Estes objetos chamaram também a atenção de profissionais como os arquitetos, engenheiros e designers, que começaram a rever os desenhos, as funções e procuraram adequá-los melhor ao ambiente onde estavam instalados, surgindo com isso, nomenclaturas diferentes para fazer referência ao mesmo objeto.

1.1 Definições

Há mais de uma nomenclatura, tanto na linguagem coloquial quanto naquela mais acadêmica para designar estes objetos. Encontramos definições nas legislações, em manuais de implantação e em registros de normas técnicas. Dependendo da fonte, tais objetos são tratados ora como “Mobiliário Urbano” ora como “Equipamento Urbano” e também como “Elemento Urbano”.

A palavra **mobília**, no dicionário¹, aparece como sendo um *“conjunto de peças com funções específicas, que ocupa um determinado espaço, com objetivo de atender determinadas necessidades dos usuários, podendo servir também como adorno”*, e o termo **urbano**, se refere ao que é *“pertencente à cidade”*. Como na área de design é freqüente o uso da denominação de **habitáculo** para equipamentos como, por exemplo, um ponto de ônibus, a consulta foi estendida a este termo: *“Que define um tipo de mobiliário. Habitação pequena e singela”*.

¹ Dicionário Eletrônico Houaiss da Língua Portuguesa . www.dicionariohouaiss.com.br, 05/5/2006.

No livro publicado em 1966, com o título, *Elementos urbanos, mobiliário y microarquitectura*, de autoria de Joseph Maria Serra, arquiteto envolvido desde 1988 em projetos de urbanização para Barcelona – Espanha, na introdução, Màrius Quintana Creus considera mais compreensível a denominação elementos urbanos pois, apesar do termo mobiliário ser amplamente utilizado, sempre lhe pareceu inadequado porque em muitos casos, aparece com sentido de decoração, sendo que tais objetos são muito mais funcionais que simplesmente objeto de adorno. Estabelece-se, então, neste ponto de vista, uma distinção de importância, que remete à percepção e entendimento do conteúdo dos termos.

Em outra fonte de consulta utilizada, o livro “Mobiliário Urbano”, de Claudia Mouthé² (1998), síntese do seu trabalho de dissertação de mestrado embora a autora não se detenha na definição dos termos, faz uma análise isolada das peças do mobiliário urbano. Neste sentido, a partir do aspecto funcional, estabelece algumas categorias, identificando os objetos ora como “*elemento*” e ora como “*mobiliário*”, como podemos verificar na relação abaixo:

- Elementos decorativos – esculturas e painéis de prédios.
- Mobiliário de Serviço – Telefones públicos, caixa de correios, latas de lixo, abrigos de ônibus, banheiros públicos e protetores de árvores.
- Mobiliário de Lazer – Bancos de praça, mesas de jogos.
- Mobiliário de Comercialização – Bancas de jornal, quiosques, barracas de vendedor ambulante e de flores, cadeiras de engraxate.
- Mobiliário de Sinalização – Placas de logradouros, placas informativas, placas de trânsito.

² MOURTHÉ, Claudia Rocha - Mobiliário Urbano em Diferentes Cidades Brasileiras: Um estudo comparativo. São Paulo, FAU/USP, 1998 - Dissertação (Mestrado) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (Estruturas ambientais Urbanas) -Universidade de São Paulo - FAPESP – Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de São Paulo.

A ABNT, Associação Brasileira de Normas Técnicas³, utiliza nomenclaturas diferentes para identificar os mesmos objetos, ou seja, na norma NBR 9283 de março de 1986, utiliza o termo **mobiliário urbano** para definir que são: *“todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados”*. Na NBR 9284 de março de 1986, ela faz referencia a mesma definição utilizando o termo **equipamento urbano**.

Outras fontes utilizadas para a definição e conceituação destes termos foram pesquisadas nos órgãos oficiais, em leis vigentes no município de São Paulo.

Na **Lei nº 9.413** de Dez./1981, que dispõe sobre o parcelamento do solo no Município, em seu primeiro capítulo define **equipamentos urbanos** como sendo *as instalações de infra-estrutura urbana, tais como: equipamentos de abastecimento de água, serviços de esgoto, energia elétrica, coleta de águas fluviais, rede telefônica, gás canalizado, transporte de outros interesses público*.

Na **Lei nº 10.315** de Abr./1987 que *dispõe sobre a limpeza pública do Município*, no art.34º determina que *é proibido riscar, borrar, escrever e colar cartazes nos seguintes locais: árvores de logradouros públicos; gradis parapeitos, viadutos, pontes, canais e túneis; postes de iluminação, placas indicativas do trânsito, hidrantes, caixas de correio, de telefone, de alarma de incêndio e de coleta de lixo; guias de calçamento, passeios e revestimentos de logradouros públicos, e, bem assim, escadarias de edifícios públicos ou particulares; outros **equipamentos urbanos** (grifo do autor)*.

³ ABNT é uma entidade de estudo e pesquisa que estabelece normas onde fixa as condições mínimas para produção e utilização de equipamentos, execução de obras relacionadas à construção civil.

Segundo normas complementares à **Lei Nº 13.430** de 19 de setembro de 2002 do município de São Paulo, estabelece que: “**mobiliário urbano** (grifo do autor) é o conjunto de elementos, que podem ocupar o espaço público, destinados a funções urbanísticas de: circulação e transportes; ornamentação da paisagem e ambientação urbana; descanso e lazer; serviços de utilidade pública, comunicação e publicidade; atividade comercial; acessórios à infraestrutura, sendo implantados por agentes públicos ou por ente privado autorizado pela municipalidade”.

Em setembro de 2006 foi assinada a **Lei Nº 14.223** em que no artigo 6º define **mobiliário urbano** como *um conjunto de elementos que podem ocupar o espaço público, implantados direta e indiretamente, pela Administração Municipal, com as seguintes funções urbanísticas: (a) circulação de transportes; (b) ornamentação de paisagem e ambientação urbana; (c) descanso e lazer; (d) serviços de utilidade pública; (e) comunicação e publicidade; (f) atividade comercial; (g) acessórios à infra-estrutura* e mais recentemente, em 01/03/2007 foi aprovada a **Lei Nº 95/2007**, que consolida a legislação sobre limpeza de imóveis, onde na seção II, que trata da instalação do mobiliário urbano nos passeios, diz no artigo 11: *São condições para instalação de mobiliário urbano nos passeios, conceituado como objetos que integram a paisagem urbana e têm natureza utilitária ou decorativa, tais como telefones públicos, caixas de correio, cestos de lixo, bancas de jornal, lixeiras, abrigos de ônibus, placas de sinalização e outros.*

1.1.1 Definição do Termo

Com base nos levantamentos registrados acima, principalmente nas definições utilizadas pela ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas, que é uma entidade de referência para os órgãos públicos, neste trabalho será adotado o seguinte entendimento: todos os elementos,

objetos e pequenas construções autorizadas e colocadas à disposição pública, são considerados **mobiliário** e / ou **equipamento urbano**.

1.2 Tipos Existentes

Quando nos referimos a mobiliário urbano, estamos falando de um conjunto de móveis que fazem parte do meio urbano, porém, não estamos fazendo nenhuma menção à sua forma ou a sua função; Quando especificamos qualquer destas mobílias, estamos associando a forma à sua função e nos referindo a um objeto conhecido do nosso repertório, possível de ser identificado e distinguido dentre os outros tantos espalhados pela cidade que cumprem funções diferentes. Estamos nos referindo aos tipos de mobílias existentes no meio urbano. Os tipos estão diretamente associados à função, pois atendem a uma necessidade específica e como existe a diversidade de mobílias, podemos agrupá-los para melhor entendimento.

A ABNT classifica tanto o mobiliário urbano (NBR 9283) como os equipamentos urbanos (NBR 9284) por categorias e subcategorias, segundo função predominante. Este procedimento, que também foi adotado por Mourthé (1998) e por Serra (1996), é seguido neste trabalho, permitindo a seguinte identificação:

- **Tipo decorativo:** são as floreiras, chafarizes e esculturas.



Figura 1 - Floreira localizada na Rua Barão de Tatuí, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 2 - "Nascer", Daisy Nasser, alumínio laqueado, Parque Buenos Aires, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 3 – Floreira localizada na Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 4 - Chafariz localizado na Praça Buenos Aires, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 5 - "Homenagem ao Tango", Roberto Vivas, bronze, Parque Buenos Aires, São Paulo. Autor, 2007.

- **Tipo informativo:** são os elementos de sinalização, totens, relógios públicos.



Figura 6 - Relógio público, Praça Esther Mesquita, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 7 – Totens, Praça Buenos Aires, São Paulo. Autor, 2007.

- **Tipo para lazer:** são os bancos e brinquedos infantis localizados em parques e praças.



Figura 8 - Bancos, Praça Vila Boin, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 9 - Brinquedos infantis, Praça Buenos Aires, São Paulo. Autor, 2007.

- **Tipo comercial:** são as bancas de jornal e bancas de flores.



Figura 10 - Bancas de Flores, Curitiba. Fonte: www.cidadesdobrasil.com.br - Consultado em 01/05/2006.



Figura 11- Bancas de Jornal, Curitiba. Fonte: www.cidadesdobrasil.com.br - Consultado em 01/05/2006.

- **Tipo público:** são as lixeiras, telefones, postos policiais, pontos de ônibus e pontos de táxi:



Figura 12 - Ponto de Ônibus, Av. 9 de julho, São Paulo. Fonte: www.cidadesdobrasil.com.br
- Consultado em 01/05/2006



Figura 13 - Ponto de táxi e telefone público, Rua Rio de Janeiro, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 14 - Lixeira, Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.

As fotos apresentadas neste capítulo ilustram, para maior entendimento, a classificação dos tipos de Mobiliário urbano, porém, naturalmente, o número de elementos que podem ser classificados é muito superior aos apresentados aqui.

A ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas, na norma NBR 9283⁴ de março de 1986, em sua classificação, relaciona as mobílias em categorias e subcategorias da seguinte forma:

- 1.1 - Circulação e Transporte.
 - 1.2 - Cultura e Religião.
 - 1.3 - Esporte e Lazer.
 - 1.4 - Infra-estrutura (Sistema de comunicações; Sistema de energia; Sistema de iluminação pública; Sistema de saneamento.).
 - 1.5 - Segurança pública e Proteção.
 - 1.6 - Abrigo.
 - 1.7 - Comércio.
 - 1.8 - Informação e comunicação visual.
 - 1.9 - Ornamentação da paisagem e ambientação urbana.
- 1.1 Circulação e transporte: Abrigo para ponto de ônibus, acesso ao metrô, acostamento para paradas em geral, bicicletário, calçada, elemento condicionador de tráfego (quebra mola, canteiro central, outros), espelho parabólico, parquímetro, passagem subterrânea, passarela, pavimentação, pequeno ancoradouro (trapiche, cais, píer), rampa, escadaria, semáforo, sinalização horizontal.
 - 1.2 Cultura e religião: Arquibancada e palanque, coreto, cruzeiro, escultura, estatuária, estação de via sacra, marco, mastro, monumento, mural, obelisco, oratório, painel, pira, plataforma, palco, placa comemorativa.

⁴ NBR 9283 - Trata do conceito e definição sobre Mobiliário Urbano

- 1.3 Esporte e lazer: Aparelho de televisão coletivo, brinquedo, churrasqueira, mesa, assentos, parque de diversão, playground, quadras de esporte.
- 1.4 Infra-estrutura: Sistema de comunicações: Caixa de correio, cabine telefônica, orelhão, entrada de galeria telefônica, tampão, posteação, fiação, torre, antena.
 - Sistema de energia: Entrada de galeria de gás, tampão, entrada de galeria de luz e força, tampão, posteação, fiação, torre, respiradouro.
 - Sistema de Iluminação pública: Luminária, poste de luz, fiação.
 - Sistema de saneamento: Bebedouro, bica, chafariz, fonte, tanque, entrada de galeria de águas, tampão, grade, tampa, outras vedações, lixeira, respiradouro, sanitário público.
- 1.5 Segurança Pública e Proteção: Balaustrada, cabine (policial e vigia), defesa, frade, grade, gradil, guarita, hidrante, muro, mureta, cerca, posto salva-vidas.
- 1.6 Abrigo: Abrigo, refúgio, caramanchão, pavilhão, pérgula, quiosque.
- 1.7 Comércio: Banca, barraca, carrocinha, trailer.
- 1.8 Informação e comunicação visual: Posto, cabine, anúncios (cartaz, letreiro, painel, placa, faixa), relógio, relógio-termômetro eletrônico, sinalização (placa de logradouro e de informação).
- 1.9 Ornamentação da paisagem e Ambientação urbana: Arborização, bancos, assentos, calçadão, canteiro, chafariz, fonte, escultura, estátua, espelho d'água, jardineira, vaso, mirante, obelisco, queda d' água.

Uma outra característica que diferencia os tipos e que pode ser aqui acrescentada foi identificada a partir da nossa observação: existem, entre as mobílias urbanas, aquelas em que os usuários têm uma permanência temporária, quando do equipamento fazem uso, e outras, em que os usuários têm uma permanência constante quando dele também fazem uso.

Foram considerados equipamentos com permanência temporária os pontos de ônibus e as cabines telefônicas, uma vez que, no caso dos pontos de ônibus, os usuários são passageiros que tem o seu tempo de permanência determinado pela passagem do ônibus e, no caso das cabines telefônicas, o tempo do usuário é determinado pela duração da conversa, e esta - quando não é interrompida pela vontade própria - é determinada pela duração do cartão que habilita o uso do aparelho.

Por outro lado, podem ser entendidos como equipamentos com permanência constante as bancas de jornal e os pontos de táxi. No primeiro caso, a própria forma de comercialização, onde há troca de mercadoria por dinheiro, a configuração do equipamento e a forma como ficam expostos os produtos comercializáveis (jornal, revistas), são condições que tornam indispensável a presença de uma pessoa para controle das operações, caracterizando assim a banca de jornal como um local de permanência constante, enquanto, temporariamente, ficam os consumidores. Em relação ao ponto de táxi, como é um equipamento pertencente a um grupo de pessoas, é comum a presença de um ou mais proprietários no seu habitáculo, à espera de passageiros, observando assim, a permanência constante de pelo menos um elemento no local de trabalho.

CAPÍTULO 2 - O MOBILIÁRIO URBANO E O ESPAÇO URBANO

Como já sabemos, o mobiliário ou equipamento urbano implantado numa cidade pode ser visto como um elemento de decoração, e traz consigo a função que o identifica e o qualifica como um prestador de serviço à comunidade, tornando-se assim imprescindível no meio urbano. Decorativo ou não, está sempre vinculado a uma necessidade do cidadão. Além disso, todo equipamento urbano, para justificar sua existência, necessita da ação do homem e assim como um simples banco de praça, as bancas de jornal, os pontos de ônibus e os pontos de táxi, são elementos de interação plena entre o usuário e o objeto, exigindo também que seu desenvolvimento seja pleno, levando em consideração aspectos antropométricos, ergonômicos, funcionais e construtivos.

2.1. Objeto de Estudo

Independente da localização geográfica dos mobiliários urbanos - praças, parques e calçadas - eles demandam as mesmas atenções em relação ao contexto em que se inserem. São encontradas em praças, parques e calçadas da maioria das cidades existentes no mundo. Entretanto, para esta pesquisa, os equipamentos de maior porte passam a ser mais interessante porque as relações que estabelecem com o espaço urbano podem ser melhores e mais facilmente percebidas. Considerando isto, foram selecionados como objeto de estudo dois elementos - o abrigo para táxi, mais conhecido como ponto de táxi e a banca de jornal.

O trabalho propõe estudar seus aspectos formais, construtivos, funcionais e suas relações com a ocupação do espaço, mais especificamente os localizados nas calçadas, levando em consideração as legislações vigentes que

controlam sua implantação. Segundo Gordon Cullen, “*Quando olhamos uma coisa vemos por acréscimo uma quantidade de outras coisas*”.⁵ Esta afirmação reforça a necessidade de que os elementos devam ser implantados no espaço público considerando-se as possíveis interferências do mobiliário na circulação de pedestres, na identidade do local e na paisagem.

2.1.1 Ponto de Táxi – Definição

Todos nós encontramos com facilidade este mobiliário mesmo porque a maioria deles é identificada por uma placa escrita “Ponto de Táxi” ou então o reconhecimento ocorre pela quantidade de carros brancos, que é cor oficial dos táxis na cidade de São Paulo, parados a beira da calçada e em frente ao chamado ponto de táxi.

A prefeitura de São Paulo, para fins de aplicação da Lei N° 14.223⁶, no capítulo 03, artigo 22, inciso 21, define “*abrigo para táxi como instalações de proteção contra as intempéries, destinados a proteção dos usuários do sistema regular de táxis, devendo, em sua concepção, definir os locais para veiculação de publicidade e painéis informativos referentes ao sistema de transporte e sua integração com o metropolitano*”.

Segundo a ADETAX⁷, as empresas operadoras de frota de táxi em São Paulo tiveram sua regulamentação em 1969, através da Lei N° 7.329. Esta lei, chamada pelos taxistas de “Lei dos Táxis”, foi criada para regulamentar esta atividade, caracterizada como transporte de interesse

⁵ CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana* - Editora: Edições 70: Portugal, 1961.(p.10).

⁶ Lei N° 14.223, de 26/09/06, dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo.

⁷ ADETAX – Associação da Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo. Fonte: www.adetax.com.br. Consulta: 23/09/2007.

público. Também segundo a Adetax a profissão de taxista existe em São Paulo desde 1902. No final da década de 1950 e início da década de 1960 muitos motoristas tinham mais de um táxi, alguns com 10 ou 15 carros, já constituindo uma pequena frota. Na época poucas pessoas possuíam automóveis, tornando o táxi um meio de transporte muito requisitado, tanto que os motoristas trabalhavam em dois turnos, dividindo o mesmo veículo, um trabalhava durante o dia e o outro durante a noite. No prazo de cinco anos de vigência da lei, surgiram 237 empresas de Táxi, majoritariamente micro empresas familiares. Cinco anos depois restavam 130 e atualmente são 58 empresas.

Atualmente, a quantidade de táxis em São Paulo é uma das maiores do mundo. Estão inscritos na cidade 32766 táxis, número inferior apenas ao da frota da cidade do México que possui 36000 unidades, superando portanto outras grandes metrópoles como Londres, Paris, Nova York, Buenos Aires. A explicação do porque desta quantidade pode ser deduzida, por exemplo, a partir das informações da Prefeitura do Município de São Paulo⁸ sobre o movimento que ocorre nos dois aeroportos da cidade, Congonhas e Cumbica: são 8,7 milhões de desembarques por ano, sem contar os números de pessoas que circulam pelos terminais rodoviários. Esta circunstância, somada às necessidades de transporte rápido, à deficiência dos transportes coletivos (ônibus e metrô) e à distância entre os vários centros comerciais existentes, explica o número de profissionais envolvidos com esta atividade, e que justamente para melhor atenderem a demanda, posicionam-se próximos a locais de grande concentração de pessoas como shoppings, escolas, cinemas, hotéis e hospitais.

Os pontos de táxi atualmente são distribuídos através de sorteio realizados pela Secretaria Municipal de Transporte da prefeitura de São

⁸ Informação obtida através do site Portal da Cidade, www.prefeitura.sp.gov.br, acessado 15/8/2007.

Paulo. Segundo reportagem publicada pela ADETAX⁹, a prefeitura de São Paulo, no ano de 2005, ofereceu 4195 vagas em pontos de táxi. Como procedimento básico, a prefeitura localiza as áreas com demanda, procede a um levantamento para identificar a capacidade física em cada local (número de vagas) e realiza o sorteio. O *ponto*, uma vez definido, recebe uma placa de identificação, que o situa como área exclusiva para estacionamento de táxi, um número de registro e a especificação da quantidade de vagas. A placa é fixada em um poste alocado à beira da calçada, como mostra a Figura 15:



Figura 15 - Placa de sinalização de trânsito, São Paulo. Autor, 2007.

2.1.2 Bancas de Jornal

Ao contrário do *mobiliário urbano*, a denominação *banca de jornal* parece não oferecer qualquer controvérsia.

⁹ ADETAX. SORTEIO DE PONTOS. Inscrições abertas! **Frotas de Taxis auxiliam Taxistas**. Notícias. 2005. http://www.adetax.com.br/not_frm.asp?not_id=98. acessado em 12/04/2007

A Lei Nº 14.223 de 26/09/2006 apresenta uma relação de elementos considerados “mobiliário urbano”, e se refere à Banca de Jornal, sem se ater a uma definição específica. O mesmo ocorre em relação a uma outra fonte oficial, a Lei Nº 10.072 de 09/06/86,¹⁰ no artigo 1º: “*A instalação de bancas destinadas à venda de livros culturais, jornais e revistas novas, bem como destes mesmos periódicos usados, em logradouros públicos, somente se dará perante permissão de uso, em locais designados previamente pelo Executivo, na forma da Lei*”.

As referências à idéia de Banca de Jornal - elemento indispensável hoje no cotidiano das cidades - existem há muito tempo; Uma delas¹¹ relata que a profissão de jornalista surgiu no fim do século XIX e início do século XX, quando então os jornaleros, a cavalo ou a pé, levavam as notícias do dia ao público. Todas as manhãs, com sol ou chuva, garotos e adultos iam para as ruas centrais das principais cidades e ofereciam jornais aos leitores, de mão em mão. No decorrer do tempo, foram surgindo as bancas especializadas na venda de jornais e revistas.

Neste sentido, a denominação que usualmente é utilizada parece bastante adequada: no dicionário Houaiss, o termo *banca* é definido como sendo “*mesa rústica ou improvisada, geralmente, um estrado sobre cavaletes, em que feirantes, mercadistas, camelôs etc. expõem suas mercadorias*”. Como se pode constatar, este conceito é aplicado nos mercados e nas feiras livres existentes nas cidades. O outro termo, *jornal*, segundo a etimologia, significa “*livro de registros de atos, livro de preces para uso cotidiano dos clérigos*”. Assim, entende-se que as bancas surgiram a partir de um tablado que era usado para expor diversas mercadorias, passando a ser utilizada também para expor jornais e,

¹⁰ Esta Lei dispõe sobre a instalação de bancas de jornal e revistas em logradouros públicos, e dá outras posições.

¹¹ Jornaleironline do jornal “O Estadão”, <http://www.jornaleironline.com.br/oesp/va/jol/Index0.htm>, acessado em : 20/07/2007.

posteriormente, pela necessidade de proteger os produtos contra as intempéries, agregou-se à banca alguma forma de cobertura.

Justamente por ser um mobiliário bastante necessário à comunidade, as bancas de jornal são um produto de grande procura pelas entidades públicas e privadas, provocando uma demanda significativa, o que fez com que surgissem no mundo, principalmente na Europa, empresas que se tornaram especializadas no desenvolvimento, comercialização e implantação desses produtos, como a Clear Channel Adshel¹² na Inglaterra, a Cemusa na Espanha e a JCDecaux Design na França.

O desenvolvimento de novos modelos no mercado de Equipamentos Urbano acompanhou o surgimento de novos materiais e de novas tecnologias desenvolvidas pelas indústrias no mundo inteiro, permitindo assim, que o desenho concebido na Inglaterra pudesse ser reproduzido fielmente em qualquer país de interesse. Os produtos desenhados por estas empresas, seguem uma linguagem padronizada, porém, para que sejam adequados aos diferentes espaços onde serão implantados, permitem alterações, efetuadas dentro de determinados limites, de maneira que não haja descaracterização da sua configuração inicial.

Assim, por exemplo, com o intuito de adequar o design e a funcionalidade das peças às características da cidade, a empresa Clear Channel Adshel, contratou um arquiteto brasileiro¹³ para desenvolver equipamentos exclusivos para o mobiliário local (Figura 16). Porém, quando observamos o resultado e o comparamos com outro produto da mesma tipologia, desenhado pela Adshel para outro país, encontramos

¹² A Clear Channel Adshel é uma das maiores empresas do mundo no desenvolvimento de mobiliário urbano para mídia exterior. Atua em 50 países dos cinco continentes, entre eles o Brasil. Além de Curitiba e Rio de Janeiro, tem seus produtos em outras 11 cidades, como Niterói, Americana, ABC, Campinas, Jundiaí, Piracicaba, Ribeirão Preto, São Carlos, São José do Rio Preto, São Paulo e Sorocaba, conforme o próprio site divulga.

¹³ O arquiteto contratado foi Manoel Coelho de Curitiba. Fonte: www.adshel.com. Consultado em 01/09/07.

apenas diferenças pouco significativas, relacionadas às posições dos painéis, às cores e aos detalhes decorativos das estruturas, mantendo a mesma configuração proposta no desenho original (Figura 17) ¹⁴.



Figura 16 - Ponto de Táxi, Curitiba. Fonte: www.adshel.com. Consultado em 01/09/07.

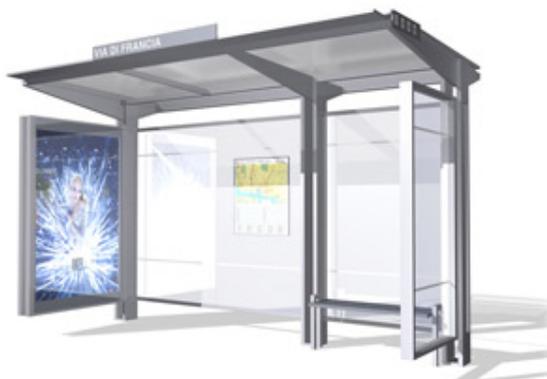


Figura 17 - Projeto para Ponto de Ônibus, Curitiba. Fonte: www.adshel.com. Consultado em 01/09/07.

¹⁴ O modelo original foi desenhado para Clear Channel / Adsel, pelo arquiteto norte americano Richard Méier. Fonte: www.adshel.com, consultado em 01/09/07.

O modelo desenvolvido originalmente propõe a confecção de estruturas leves construídas em alumínio extrudado, e a cobertura em policarbonato, com opção ainda de chapas lisas galvanizadas, como mostram as figuras acima. O desenho estabelece um painel plano no fundo, paralelo à guia da calçada e um outro painel em uma das laterais, fixado perpendicularmente ao plano do fundo. Todos os painéis são utilizados para divulgação publicitária. Em alguns casos, no interior do **mobiliário** é colocado um apoio ou um assento para descanso do usuário.

Com o intuito de demonstrar o que foi apontado anteriormente as fotos a seguir documentam a difusão globalizada de um modelo padrão para estes equipamentos: o abrigo para ônibus, implantado na Austrália (Figura 18) apresenta a mesma configuração do abrigo implantado na Novazelândia apresenta a mesma configuração do abrigo implantado na Nova Zelândia (Figura 19) que é semelhante ao abrigo implantado no Rio de Janeiro (Figura 20), que também é semelhante ao abrigo de Curitiba (Figura 21).

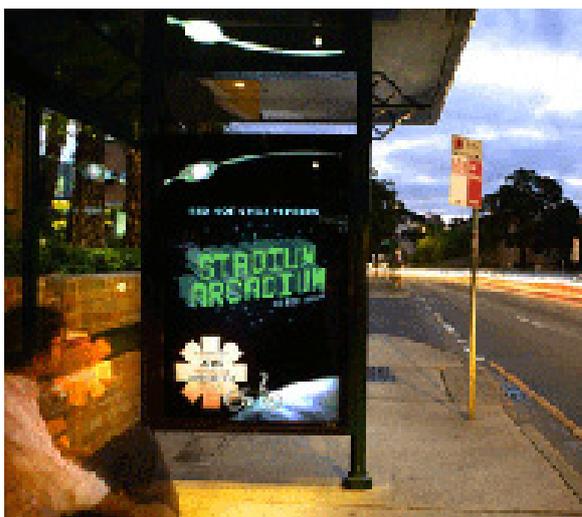


Figura 18 - Equipamento instalado na Austrália, registra a organização dos planos: um plano de fundo paralelo à guia da calçada e um perpendicular, os quais são utilizados para fins publicitários. Fonte: www.adshel.com. Consultado em 01/09/07.



Figura 19 - Na Nova Zelândia alteram os desenhos das estruturas e as cores, mas mantêm a mesma ordem entre eles e é dada a mesma função aos planos. Fonte: www.adshel.com.



Figura 20 - No Rio de Janeiro, os desenhos dos perfis são também alterados, mas, assim como nos anteriores, os planos têm as mesmas relações entre eles. Fonte: www.adshel.com. Consultado em 01/09/07.



Figura 21 - Em Curitiba, as relações entre os planos também não alteram, somente os desenhos dos perfis estruturais. Fonte: www.adshel.com. Consultado em 01/09/07.

Com a intenção de dar mais aplicabilidade à estrutura desenvolvida, o desenho permite que ela seja adaptada para outros fins, como exemplo para uma banca de jornal ou ainda para um ponto de táxi, como demonstram as fotos do mobiliário implantado em Curitiba.



Figura 22 - Banca de Jornal, Curitiba. Fonte: www.adshel.com. Consultado em 01/09/07.



Figura 23 - Ponto de Táxi, Curitiba. Fonte: www.adshel.com.

As empresas envolvidas com a produção destes mobiliários (citadas anteriormente), por serem voltadas à venda de espaços publicitários, desenvolveram os mesmos com o intuito de obter, como resultados, planos visíveis tanto para os usuários destes objetos como para os transeuntes. Estes planos são utilizados para divulgação dos produtos dos

seus clientes e, por isso mesmo, os modelos desenvolvidos se apresentam necessariamente com a mesma configuração, que é baseada na organização destes planos, ficando estabelecida uma linguagem comum a qualquer lugar onde são implantados. Muitas vezes, pela própria rigidez do desenho e pelas próprias necessidades, este mobiliário é instalado desconsiderando as condições urbanísticas e culturais do local.

Em São Paulo encontramos uma situação semelhante quando observamos alguns desses equipamentos implantados nas calçadas: é facilmente constatado que não houve nenhuma preocupação com o entorno do objeto. Por outro lado, quando comparamos a forma de comercialização destes objetos aqui, esta diverge de forma substancial daquela realizada em outros países e até mesmo em outras cidades brasileiras. Apesar de ser a maior e mais rica cidade do país, em São Paulo muitos destes produtos são encomendados a empresas não especializadas na fabricação destes elementos; são muitas vezes serralherias que, com base em um modelo existente, se limitam a reproduzir a forma, sem conhecimento das necessidades do produto ou das necessidades dos usuários.

Os consumidores destes produtos, por sua vez, são diferentes grupos formados por particulares, desvinculados de qualquer entidade administrativa. Eles se organizam e decidem, com critérios próprios o que desejam obter como cobertura, sem ter qualquer orientação de um órgão superior ou de um profissional, como um arquiteto ou designer, obedecendo apenas a algumas regras dimensionais para a implantação sobre a calçada. Neste sentido as bancas de jornal e os pontos de táxi são exemplos conhecidos encontrados na cidade de São Paulo, que são idealizados, construídos e instalados pelos seus donos sem que um estudo do objeto e cuidados com o local fossem exigidos, inexistindo também qualquer relação formal entre eles, como demonstra a foto

abaixo, onde aparece em primeiro plano uma banca de jornal e em segundo plano um ponto de táxi¹⁵.



Figura 24 - Banca de Jornal situada no Bairro de Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.

2.2 Local de Estudo

Como o objeto de estudo trata da ocupação e das interferências destes elementos no espaço urbano, mais especificamente sobre os passeios, foi escolhida uma região localizada dentro da cidade de São Paulo que, com a maior concentração de população do país e a grande extensão da área urbanizada, apresenta conseqüentemente um número alto de mobiliário em geral e, em particular, daqueles que são objeto deste estudo. A área selecionada compreende a Avenida Higienópolis e as ruas que estão imediatamente ao seu entorno; é composto por doze quadras e o perímetro constituído por oito ruas, que são as ruas Maranhão, Rio de Janeiro, Veiga Filho, início da Rua Jaguaribe, trecho da Rua Martim Francisco, trecho da Rua Marques de Itu, parte da Rua

¹⁵ Equipamentos localizados na Rua Martinico Prado, próximos a Avenida Angélica.

Veridiana e parte da Rua Itambé, conforme demonstra mapa abaixo¹⁶ mostrando também a localização dos pontos de táxi e das bancas de jornal:

0 Ponto de Táxi **0** Banca de Jornal

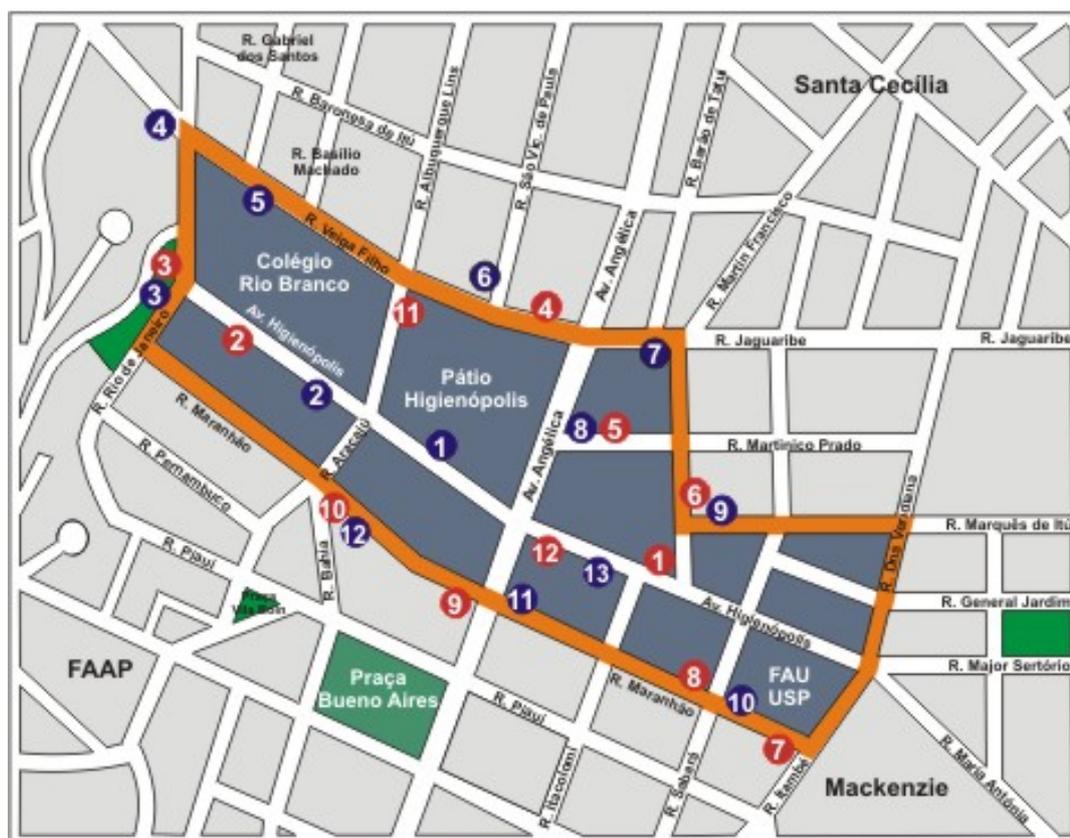


Figura 25 - Higienópolis, detalhe, Guia Eletrônico de Ruas de São Paulo, Quatro Rodas, Editora Abril, 2000.

2.3 Aspectos da Região

A escolha da região está pautada no significado do bairro, dentro da capital paulista: é, historicamente, um dos bairros mais tradicionais de São Paulo, com grande densidade populacional e alta concentração de edifícios de alto padrão, condições que favorecem a demanda para os mobiliários escolhidos.

¹⁶ Mapa retirado do Guia Eletrônico de Ruas de São Paulo - Quatro Rodas, Editora Abril, 2000.

No interior do bairro, ainda encontramos antigos casarões que registram seu nascimento, misturados com edifícios de habitação mais modernos que ilustram o seu desenvolvimento. Muitos dos prédios significativos estão vinculados, hoje, à área de educação e de serviços especializados, atraindo diariamente população de outras regiões. Nesse sentido, entre as mais antigas construções, encontramos a Vila Penteadó, erguida em 1903, doada posteriormente ao governo do estado, e onde hoje funcionam os cursos de pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, pertencente à Universidade de São Paulo, FAU-USP. Ainda no âmbito da educação, estão presentes no bairro algumas das escolas mais tradicionais da cidade, como a Universidade Mackenzie, o Colégio Rio Branco e o Colégio Sion. Ainda nas proximidades, localiza-se o Museu de Arte Brasileira, que pertencente à FAAP - Fundação Armando Álvares Penteadó, onde funcionam também várias cursos de nível superior. Além disso, é uma região que concentra uma grande diversidade de casas comerciais especializadas, três supermercados e um shopping center, denominado Espaço Higienópolis.

No campo da saúde, o bairro dispõe de dois hospitais, o Hospital Samaritano e a Santa Casa de Misericórdia, contando ainda, nessa área, com variadas especialidades laboratoriais e clínicas médicas, concentradas principalmente nos edifícios localizados na Avenida Angélica e Rua Itacolomi.

Com uma infra-estrutura completa e população de alto poder aquisitivo, também se verifica no bairro, relativamente ao conjunto da cidade, um melhor padrão de urbanização e de serviços públicos, em correspondência à maior qualidade dos edifícios: calçadas mais amplas, arborização pública farta, serviços de limpeza de ruas mais constantes, áreas ajardinadas e uma grande diversidade de equipamentos urbanos instalados na região: lixeiras, canteiros, caixas de correio, floreiras, pontos telefônicos, bancos, bancas de jornal, pontos de ônibus, abrigos para táxi e outros.

Embora o bairro como um todo e, portanto, a área interna selecionada para estudo, apresente um padrão de urbanização e de cuidado superior à maioria da cidade, foram encontrados a partir do levantamento realizado, uma grande quantidade de mobiliário com soluções construtivas diversificadas, improvisações, variações na utilização dos materiais, nas cores e nas estruturas e, pelo resultado se constata grande flexibilidade - ou ausência - de critério das implantações em relação ao espaço público. Essas alterações aconteceram por que o desenvolvimento e as implantações destes equipamentos foram feitos pelos próprios proprietários que, além de não terem uma formação profissional que os capacite para considerar as relações desses objetos entre si e com o entorno, também não recebem qualquer orientação das entidades públicas neste sentido.

Nas fotos abaixo temos a comparação entre dois produtos pertencentes ao mesmo grupo tipológico, os quais, embora estejam localizados na mesma região apresentam-se com linguagem completamente distinta, confirmando a inexistência de preocupação pública, neste sentido:

- Pontos de Táxi



Figura 26 – Ponto de táxi 1, situado no Bairro de Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 27 – Ponto de táxi 2, situado no Bairro de Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.

- Bancas de Jornal



Figura 28 – Banca de Jornal 1, situada no Bairro de Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 29 – Banca de Jornal 2, situada no Bairro de Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.

É notável a diferença, dentro do espaço da cidade, quando encontramos equipamentos que contemplam a idéia de conjunto e que, pelo melhor resultado de sua implantação relativamente à cidade, deixam transparecer a presença de ordenamentos e critérios oriundos do poder público. Este é o caso, no Brasil, dos mobiliários implantados no Rio de Janeiro e em Curitiba, por exemplo, que foram concebidos não só para atender as necessidades do usuário, mas também com a clara intenção de se obter uma linguagem padronizada e coerente, e cuja localização e implantação estão subordinadas às regras vigentes para ocupação do espaço. Há nestas situações - ainda raras no país - a preocupação do poder público em criar regulamentos e exigências que visam diminuir os conflitos habituais entre o mobiliário e o trânsito de pedestres, o mobiliário e o local, o mobiliário e a paisagem da região.

Considerando o aspecto funcional dos dois tipos escolhidos para estudo - ponto de táxi e banca de jornal - e caracterizando-os como mobiliários habitáveis, algumas variáveis serão analisadas detalhadamente no próximo capítulo: acessibilidade, visualização, localização, ocupação no espaço, iluminação e conforto.

CAPÍTULO 3 - LEVANTAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DO MOBILIÁRIO NA ÁREA SELECIONADA

Esta dissertação tem como um dos objetivos avaliar as possíveis interferências, de determinadas mobílias instaladas numa determinada região escolhida na cidade de São Paulo. As mobílias selecionadas para estudo são as bancas de jornal e os pontos de táxi, que estão localizados e implantados nas calçadas das ruas que circundam a Avenida Higienópolis.

Este estudo poderia se estender aos mais variados tipos do mobiliário encontrado na região e também contemplar estes mesmos objetos em outras localizações, como por exemplo, os implantados nas praças.

Com o recurso do pavimento que identifica e demarca, as calçadas já era um elemento conhecido de diversos povos tribais, e à superfície que definiam correspondiam atividades de importância a execução dos rituais religiosos e dos rituais de poder. Desde há muito seu significado está ligado à idéia de percurso pavimentado, destinado aos pedestres e é, sem dúvida, nos dias atuais, um elemento que pode informar sobre as relações de cuidado dos governantes com os espaços destinados à circulação da população, expondo o nível de civilidade de uma cidade, de um país.

Segundo Yázig, ¹⁷ “*O espaço de circulação é legitimamente público*” (YÁZIGI, 2000:341), vem, portanto, do reconhecimento da importância do papel da calçada como elemento urbano, da forte relação que existe entre o pedestre e ela, e também da forte relação de uso entre o pedestre e os serviços oferecidos por pontos de táxi e bancas

¹⁷ YÁZIGI, Eduardo. O Mundo das Calçadas. São Paulo: Humanitas / FFLCH / USP, Imprensa Oficial do Estado, 2000.

de jornal, a escolha da mesma como o espaço preferencial, onde serão estudadas e analisadas as relações dos mobiliários em questão, nesta pesquisa.

Como é de se presumir, porém, um mobiliário mal posicionado ou super dimensionado em relação à calçada, acaba limitando o curso e criando um fator de impedância¹⁸. Neste sentido, estes mesmos objetos, observados pelo aspecto formal e por suas relações com o entorno, podem criar interferências desde o grande estreitamento da circulação prioritária do pedestre, ao prejuízo em relação a vistas mais agradáveis, com a ocultação parcial do jardim de um prédio, que originalmente foi pensado, enquanto projeto, para ser visto por todos os lados, como uma área de embelezamento, receptiva aos moradores, visitantes e agradável ao transeunte.

Nessa mesma linha de raciocínio, Gordon Cullen, nos alerta para uma evidente realidade: “*Quando olhamos uma coisa vemos por acréscimo uma quantidade de outras coisas*” (CULLEN, 1961:10), e é de fato assim que acontece, muitas vezes, no cotidiano, quando nos deparamos com um desses objetos em nosso caminho. Refletindo sobre esta afirmação e aplicando o conceito a uma determinada banca de jornal, por exemplo, poderemos imaginar que aquele habitáculo contém a história do universo, a vida de pessoas contadas em páginas, festas e tragédias dividindo o mesmo espaço, enfim, podemos imaginar que ali é uma fonte inesgotável de informações. E quando olhamos novamente a mesma banca de jornal, vamos ver outras coisas como um elemento sólido que tem uma configuração, que é composto por inúmeros materiais, que tem volume, que ocupa um lugar sobre a calçada, que obstrui a paisagem e que é também um obstáculo que nos obriga a mudar a trajetória para continuarmos o nosso caminho. De maneira diferente acontece com o abrigo para táxi que, por ter uma estrutura menor e ser um elemento vazado, não obstrui tanto a visão, porém, quando olhamos este mesmo objeto que ocupa um espaço sobre a calçada e participa de uma área que contem outras inúmeras informações, ele pode estar se

¹⁸ Fator de impedância: elementos ou condições que pode interferir no fluxo de pedestres, tais como mobiliário urbano, entrada de edificações junto ao alinhamento, vitrines junto ao alinhamento, vegetações, postes de sinalização.(Decreto Nº 45.904 de 19 de maio de 2005).

contrapondo a estas informações, causando um desconforto visual e descaracterizando o lugar onde está situado.

Segundo Arnheim¹⁹, *“Para fins da vida cotidiana, o ver é essencialmente um meio de orientação prática de determinar com os próprios olhos que uma certa coisa está presente em um certo lugar e que está fazendo uma certa coisa”*. (ARNHEIM, 2002: 35). Ressalta, portanto, a importância da percepção e referência visual, para o habitante, no cotidiano de uma cidade.

Quando andamos pelas ruas e calçadas, passamos constantemente por certas coisas - como o autor se refere - que são estes objetos e que estão fazendo alguma coisa, mas muitas vezes não os percebemos como objetos úteis, vitais ao nosso cotidiano, pois nos acostumamos a vê-los como mais um obstáculo do qual temos que nos desviar e fazemos isso automaticamente. Porém, quando precisamos usá-los, imediatamente procuramos identificar aqueles mais próximos, que é buscado na expectativa de que eles cumpram a função a que se destinam, como os telefones públicos - conhecidos por “orelhões” - as caixas de correio, as lixeiras, os pontos de ônibus, os pontos de táxi e outros. De um modo geral, raramente nos detemos para observar estes elementos e avaliá-los quanto a sua acessibilidade, o seu manuseio, a forma, os materiais utilizados, o estado de conservação, a localização, a relação que estabelecem com o contexto imediato, e muito menos pensamos se ele está devidamente legalizado, atendendo as exigências formais das legislações que ordenam a ocupação do passeio público.

É nessa ótica que vamos desenvolver este capítulo, e para melhor entendimento do prosseguimento do trabalho, se faz necessário apontar previamente algumas definições relativas à padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo, e que constam no Decreto Nº 45.904, de 19 de maio de 2005.

¹⁹ Rudolf Arnheim pertenceu ao Departamento de Estudos Visuais e Ambientais da Universidade de Harvard Cambridge.

- **Faixa Livre:** área do passeio, via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário urbano ou outras interferências.

A faixa livre é a área destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infraestrutura, mobiliário, vegetação, floreiras, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária.

- **Faixa de serviço:** área do passeio destinada à colocação de objetos e elementos de mobiliário urbano, além de pequenas construções de natureza utilitária ou não, cuja implantação ocorre mediante a autorização do Poder Público.

A faixa de serviço, localizada em posição adjacente à guia, deverá ter, no mínimo, 75cm (setenta e cinco centímetros) e ser destinada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, à vegetação e a outras interferências existentes nos passeios, tais como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de infraestrutura, lixeiras, postes de sinalização, iluminação pública e eletricidade.

- **Faixa de acesso:** é a área destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações existentes na via pública, autorizados pelo órgão competente, de forma a não interferir na faixa livre, sendo recomendável para passeios com mais de 2m (dois metros).



Figura 30 - Imagem demonstrativa: faixa de serviço, faixa livre e faixa de acesso. Autor, 2007.

- **Fatores de impedância:** elementos ou condições que podem interferir no fluxo de pedestres, tais como mobiliário urbano, entrada de edificações junto ao alinhamento, vitrines junto ao alinhamento, vegetação, postes de sinalização.
- **Paisagem urbana:** característica visual determinada por elementos como estruturas, edificações, vegetação, vias de tráfego, espaços livres públicos, mobiliário urbano, dentre outros componentes naturais ou construídos pelo homem.
- **Passeio Público:** é à parte da via pública, normalmente segregada e em nível diferente, destinada à circulação de qualquer pessoa, independente de idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção, com autonomia e segurança, bem como à implantação de mobiliário urbano,

equipamentos de infra-estrutura, vegetação, sinalização e outros fins previstos em leis específicas.

- **Passeio:** (definição adotada pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB): parte da calçada ou da pista de rolamento, separada no último caso, por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.
- **Pedestre:** pessoa que anda ou está a pé, em cadeira de rodas ou conduzindo bicicleta na qual não esteja montada.

Face ao estado geral de descuido das calçadas da cidade e à desordem em termos de implantação que os mobiliários geralmente significam, é bastante necessária a regulamentação que o recente decreto traz. Esse conjunto de definições, particularmente aquelas vinculadas ao conceito de prejuízo ao fluxo de pedestres e ao ordenamento da ocupação nas calçadas serão utilizadas como critério de análise.

3.1 Abrigo para Táxi ou Ponto de Táxi

São Paulo é a cidade que tem a segunda maior frota de táxi do mundo, sendo superada apenas pela cidade do México. Neste contexto, o bairro de Higienópolis, uma região de grande densidade habitacional e com alto poder aquisitivo, somado a infra-estrutura existente, com setor de comércio e de serviços bastante ativo, torna-se uma região atraente para o profissional do táxi, que busca trabalhar em locais próximos as escolas, hospitais, supermercados, prédios comerciais e outros.

Dentro do levantamento feito sobre estes equipamentos, encontramos dois modelos de ponto de táxi, os quais, estão fora da área demarcada para estudo, porém, ilustram de uma forma bem clara o que podemos entender como

obediência e desobediência às legislações vigentes na cidade de São Paulo, que é um dos pontos de análise que será observado durante o desenvolvimento deste capítulo. A Figura 31, a seguir, demonstra um caso de obediência:



Figura 31 - O Ponto de Táxi aqui apresentado está sendo colocado como referência de uma solução possível e adequada às normas de ocupação do passeio público. Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007

Segundo a Lei Nº 14.223, de setembro de 2006²⁰, no artigo 21, inciso V, do capítulo III, parágrafo único. “A instalação do mobiliário urbano nos passeios públicos deverá necessariamente observar uma faixa de circulação de, no mínimo, metade de sua largura, nunca inferior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros)...” Com base nesta lei e observando a fotografia, deparamos com uma calçada, que tem a largura de 1,60m (um metro e sessenta centímetros) na qual não caberia qualquer construção nos moldes de outros pontos que encontramos instalados na cidade. A solução de identificar o ponto, apenas com um poste e uma caixa para telefone, satisfaz as regras e as necessidades dos motoristas, os quais usam seus próprios veículos como abrigo.

²⁰ Esta Lei dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõe a paisagem urbana nos Município de São Paulo.

Também em relação ao Decreto²¹ N° 45.904, de 19 de maio de 2005, a localização do ponto, atende as normas vigentes, pois está posicionado dentro da “faixa de serviço”, que define, conforme artigo 48, da seção IV, que “Os equipamentos afluídos, quiosques e lixeiras, papelerias, caixas de correio, bancos, dispositivos de ventilação, câmaras aterradas, sinalização de trânsito e dispositivos controladores de trânsito, postes de rede de energia elétrica e abrigos de ônibus deverão ser instalados exclusivamente na faixa de serviço”.

Contrariamente ao exemplo apresentado, temos um caso de “desobediência”, como mostra a figura abaixo. Neste exemplo, mesmo deixando a “faixa livre” desobstruída, sua estrutura esta ocupando a “faixa de acesso” e o conjunto como um todo está ocupando quase 100% do passeio, caracterizando um fator de impedância, principalmente quando o mobiliário está ocupado pelos seus proprietários.



Figura 32 - Ponto de Táxi. Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.

²¹ Este Decreto trata da padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo.

Dentro da tipologia identificada como abrigo para táxi, encontramos alguns modelos de abrigo que nos permite agrupá-los conforme sua composição. Um modelo adotado para a maioria dos pontos de táxi tem uma estrutura composta de duas colunas confeccionadas com perfil de seção retangular em chapa de aço, sendo que cada coluna possui no extremo superior um reforço metálico para fixação de um tubo cilíndrico que fica perpendicular à coluna. Unindo estas estruturas pelos extremos dos tubos cilíndricos, são usados dois perfis de seção retangular, nos quais são fixados os arcos metálicos que vão compor o teto do habitáculo. A forração é de lona vinílica, translúcida e reforçada com trama de fibra de vidro, moldada por tensão sobre os arcos. Sobre o teto e paralelo às colunas, são fixadas placas de ferro com informações sobre o ponto de táxi, como o número do telefone existente no local e a categoria de táxi que atende o ponto, como mostra a figura abaixo:



Figura 34 – Ponto de Táxi. Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.

3.1.2 Modelos Semelhantes Dentro da Mesma Tipologia

Encontramos na região de Higienópolis outros pontos de táxi com uma composição semelhante à mostrada na fotografia anterior, porém, com algumas alterações, como a posição das colunas em relação ao teto, forma e localização dos armários para telefone e pertences, a quantidade de assentos e aplicação de cores.



Figura 35 - Rua Rio de Janeiro, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 36 - Rua Veiga Filho próximo ao Hospital Samaritano, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 37 - Rua Veiga Filho, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 38 - Rua Jaguaribe, São Paulo. Autor, 2007.

3.1.3 Modelos Semelhantes com Materiais Diferentes

Tratando ainda de modelos existentes na região de Higienópolis que fazem parte da mesma família tipológica, encontramos alguns abrigos semelhantes aos apresentados anteriormente, porém distintos na aplicabilidade do material usado. Os anteriores apresentam uma estrutura metálica, enquanto estes modelos utilizam madeira, como mostram os exemplos abaixo. Os três exemplos apresentam a mesma solução: duas

colunas estão centralizadas em relação ao teto. No topo de cada uma, está afixada uma travessa, posicionada perpendicularmente à coluna; as travessas sustentam duas terças, formando a estrutura de sustentação da cobertura, composta por duas telhas onduladas de cimento amianto.

Estes modelos divergem também nos tipos de assentos existentes. Nos modelos anteriores os assentos são articuláveis, estampados em de chapa metálica, unidas uma a outra, por dois perfis de aço de seção retangular, enquanto neste modelo o assento é feito de viga de madeira, fixada entre as duas colunas.



Figura 39 - Av. Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 40 - Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 41 - Rua Martinico Prado, São Paulo. Autor, 2007.

3.1.4 Modelos Diferentes Dentro da Mesma Tipologia

Como já mencionado em parágrafos anteriores, a falta de orientação dos governantes municipais em relação à implantação destes equipamentos instalados nos passeios públicos, deu margem ao surgimento dos mais variados modelos de abrigo para táxi, provocando uma divergência na relação visual entre os elementos que pertencem à mesma tipologia, como também, na relação do modelo com seu entorno, como mostram as figuras abaixo.



Figura 42 - Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.

Este abrigo construído em chapa metálica possui uma estrutura igual a outros modelos, porém, foram colocados em suas laterais, painéis em policarbonato alveolado, translúcidos, com encabeçamentos laterais que funcionam como molduras. Este fechamento criou um volume nas proporções de uma banca de jornal, que, comparado com outros equipamentos da mesma tipologia, localizados na mesma região, fica desvinculado dos padrões de linguagem aqui apresentados.

Outro exemplo de diferença de modelo entre a mesma tipologia vemos na figura abaixo:



Figura 43 - Rua General Jardim, São Paulo. Autor, 2007.

A principal diferença deste abrigo está na estrutura que é composta por quatro colunas, sendo que cada coluna é confeccionada com duas vigas de madeira. O fato de ter quatro colunas faz com que duas delas fiquem posicionadas no centro da calçada, criando um obstáculo para o pedestre.

A cobertura deste abrigo também apresenta uma solução divergente, quando comparada com os outros abrigos. Ela é feita em telha de cimento amianto do modelo conhecido por 'canaletão', que, pela sua configuração

é usada para vencer vãos livres bem maiores do que o proposto nesta estrutura, enquanto, nos outros modelos, os materiais e a forma são mais compatíveis com as dimensões apresentadas.

3.1.5 Aspectos Físicos e a Relação com Entorno

Através dos registros apresentados, os abrigos para táxi apresentam vários pontos comuns entre eles. A estrutura é formada por colunas nas laterais, que sustentam suas coberturas, que ora são em arcos metálicos com lona vinílica e ora aparecem planas com telhas de amianto.

Todos os abrigos possuem assentos, mas a solução é alterada conforme o material utilizado, ou seja, se o modelo utiliza a madeira, o assento é resolvido com uma viga única apoiada nas colunas; se a opção é chapa metálica, os assentos são individuais, também em chapa de aço, moldados por estampagem e fixos em perfis de ferro, articulados em eixos apoiados nas colunas. Todos os abrigos possuem uma caixa metálica, que abriga e protege o telefone do posto, assim como outros produtos de uso dos taxistas.

Estão implantados sobre as calçadas e, mais especificamente, ocupam a área externa das mesmas; o decreto²² nº 45.904, define esta área como faixa de serviço, e nela é permitida a instalação de equipamentos urbanos, como floreiras, pontos telefônicos, lixeiras, caixas de correio, bancas de jornal e abrigos para táxi.

²² Este decreto nº 45.904 de 19 de maio de 2005 regulamenta o artigo 6º da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, no que se refere à padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo.

Apesar da existência de regras claras para a implantação desses equipamentos, nem todos foram ou são instalados conforme as legislações vigentes.

Encontramos, na lei nº 13.885 de 25 de agosto de 2004, na seção II do capítulo VIII, um conjunto de itens que demonstram os cuidados que os órgãos públicos tem com os pedestres e com a implantação do mobiliário urbano na cidade de São Paulo. Relacionamos alguns para ajudar na avaliação destes elementos quanto a sua ocupação nos passeios da cidade de São Paulo.

O artigo 52 diz que *“Os mobiliários urbanos dentro da via pública, serão instalados respeitando as seguintes condições, de acordo com o Anexo III integrante deste decreto”:*

I - preservação da visibilidade entre motoristas e pedestres.

II - nenhum mobiliário deverá ser instalado nas esquinas, exceto sinalização viária, placas com nomes de logradouros, postes de fiação e hidrantes.

III - deverão ser instalados em locais em que não intervenham na travessia de pedestres.

IV - os equipamentos de pequeno porte, como telefones públicos, caixas de correio e lixeiras deverão ser instalados à distância mínima de 5m (cinco metros) do bordo do alinhamento da via transversal.

V - “os equipamentos de grande porte, tais como abrigos de ônibus, bancas de jornal e quiosques deverão ser implantados à, no mínimo, 15m (quinze metros) de distância do bordo do alinhamento da via transversal”.

Um outro artigo, o de nº 14, considera que:

“Para garantir a segurança do pedestre nas travessias e do condutor do automóvel nas conversões, as esquinas deverão estar livres de

interferências visuais ou físicas até a distância de 5m (cinco metros) a partir da borda do alinhamento da via transversal”.

Apesar da existência de legislação reguladora, como foi exposto, foram encontrados alguns equipamentos que, seja por descuido dos agentes fiscalizadores ou por desinformação dos executores, estão implantados em situações irregulares, como podemos demonstrar através das da fotografia apresentada abaixo:



Figura 44 - Rua Maranhão esquina com a Rua Sabará, São Paulo. Autor, 2007.

Na situação registrada acima, a banca de jornal está a cinco metros da guia da rua transversal; a caixa de correio 0,75m; o aparelho telefônico, a 3m; e o ponto de táxi e a banca de jornal, implantados a 4,5m. Os quatro mobiliários citados na lei estão em desacordo com as normas e contrariam o artigo 14, por estarem localizados próximos das esquinas.

A disposição desses elementos nos permite avaliar o quanto a falta de organização pode provocar desconforto ao pedestre, pois além de se tornarem obstáculos à circulação, diminuem o horizonte para o

observador, principalmente a banca de jornal que, além de ser um elemento de grande porte, está ocupando duas faixas importantes da calçada, a faixa de acesso e a faixa livre, obstruindo a passagem e o campo de visão.

Estas denominações - faixa de serviço, faixa de acesso e faixa livres - fazem parte de um programa criado pela prefeitura, chamado “Programa Passeio Livre”²³, que “*visa conscientizar e sensibilizar a população sobre a importância de construir, recuperar e manter as calçadas de São Paulo em bom estado de conservação*”. Este programa estabelece uma nova ordem para os passeios públicos de forma que as faixas, se usadas conforme as leis, ficarão desobstruídas, permitindo total acessibilidade para os transeuntes, principalmente para os deficientes físicos. Na Figura 45 vemos um trecho da mesma calçada liberada de obstáculos.

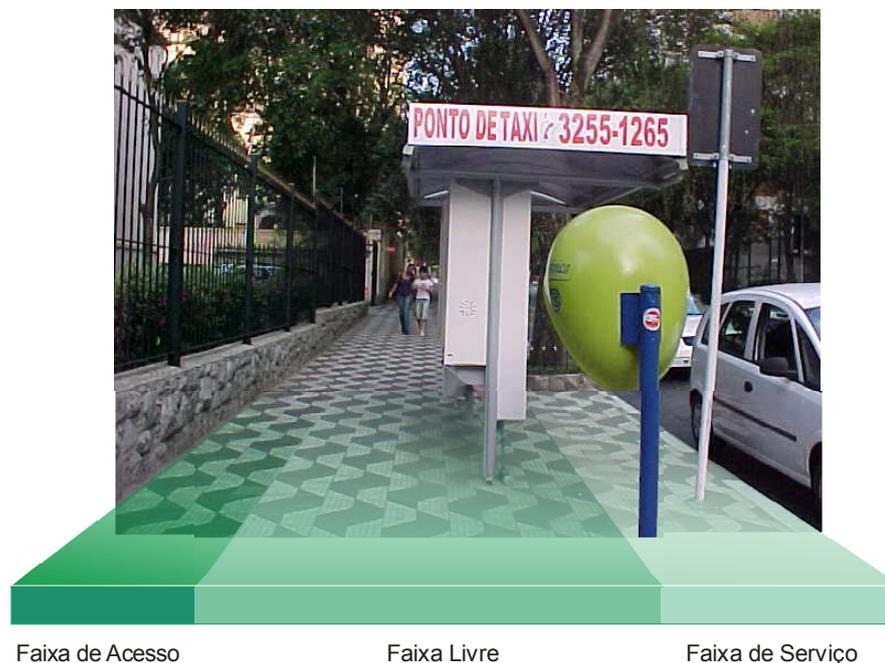


Figura 45 - Foto demonstrativa. Autor, 2007.

²³ Informação obtida através do site Portal da Cidade, www.prefeitura.sp.gov.br, acessado 15/8/2007.

Observamos na foto que, mesmo tendo uma faixa isenta de obstáculos, permitindo a perfeita circulação dos pedestres, o abrigo para táxi descumpre uma das normas de ocupação da calçada: a base do abrigo está posicionada quase no centro do passeio, diminuindo a área da faixa livre e da faixa de acesso. Independente da livre circulação, uma estrutura com este porte, posicionada no centro de uma calçada sempre será um obstáculo e provocará o estreitamento do espaço, pelo qual passamos sem a percepção do objeto e de nossa atitude.

Nesta mesma rua encontramos um outro exemplo de descumprimento das leis; neste caso, além de não obedecer a distancia mínima de 15 metros entre a mobília e a guia da rua transversal, a banca de jornal está muito próxima do ponto de táxi, provocando grande estrangulamento da circulação e forçando o pedestre a fazer um caminho sinuoso devido a estes obstáculos, como mostra a Figura 46:

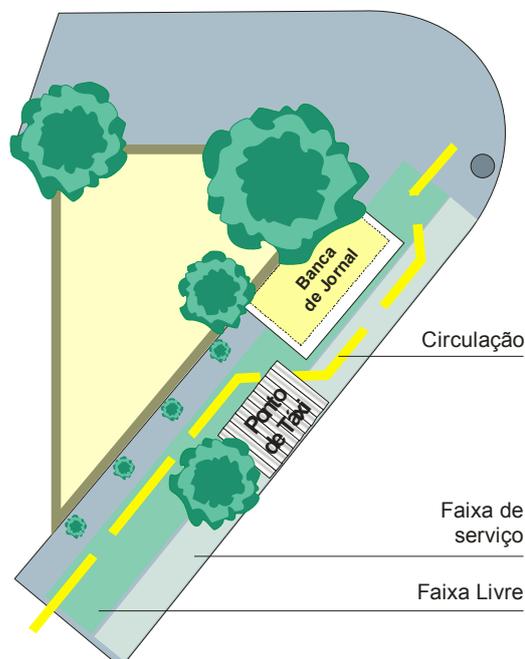


Figura 46 – Modelo. Autor, 2007.

Além do estrangulamento na circulação destinada aos pedestres, provocado pela curta distância entre os dois elementos, essa aproximação nos permite fazer também uma avaliação de algumas conseqüências que a falta de uma linguagem comum entre eles acarreta.

O bairro de Higienópolis tem entre suas principais qualidades, a existência de calçadas largas, estar localizado em um lugar alto e ser arborizado. A implantação de um mobiliário, sem uma avaliação preliminar sobre as possíveis interferências que eles podem causar no entorno, resulta no que veremos na próxima fotografia.



Figura 47 – Banca de Jornal situada à Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.

A Figura 47 focaliza uma banca de jornal ocupando mais que a metade da largura da calçada, uma diversidade materiais utilizados na sua construção e pelo fato de estar junto ao muro, ela provoca uma quebra na uniformidade do mesmo, que tinha como objetivo preservar harmonicamente o alinhamento externo do terreno. Somando a estas interferências, aparece o ponto de táxi, que, mesmo sendo um elemento de menor tamanho contribui para o desconforto visual, devido à proximidade com a banca de jornal.

Esta proximidade nos permite observar o forte contraste de linguagem entre eles. Independentemente da função, que os obrigam a ser diferentes, a disposição da estrutura e o material utilizado na construção, coloca-os distantes um do outro, sem nenhuma relação familiar entre os móveis, mesmo sendo pertencentes à família “mobiliário urbano”.

Sendo dois equipamentos de grande porte, ocupam também uma área muito grande. Estes elementos quando observados juntamente, nos permitem ver o quanto eles podem interferir na paisagem da qual pertencem.

A paisagem que antes representava um espaço tranquilo composto por uma calçada, que era usada apenas para circulação de pedestres, com árvores para sombrear e muros dentro dos padrões normais de medida, com a presença destes elementos, passa a se configurar como um “lugar” podendo ser de encontro ou comercial, os quais estão instalados sobre o passeio público, que além de atrapalhar a circulação, como vimos anteriormente, cria um conjunto de informações conflitantes com o entorno.

3.2 Bancas de Jornal

Assim como os pontos de táxi, as bancas de jornal tiveram motivos claros para serem instaladas na região da Avenida Higienópolis: a concentração de moradores com alto poder aquisitivo e um comércio ativo, além de uma infraestrutura completa.

A escolha dos lugares para se instalarem, seguem as mesmas regras, procuram os locais perto de áreas com grande fluxo de pessoas, como escolas, hospitais, prédios comerciais, supermercados e outros. Sendo um mobiliário urbano e por ocupar um lugar no espaço público, as bancas de jornal seguem as

mesmas leis para serem instaladas, as quais já foram citadas anteriormente, porém, comparando com os abrigos para táxi, é nesse tipo de mobiliário urbano que vamos encontrar o maior número de elementos infringindo as regras determinadas para ocupação dos passeios públicos.

Foram identificadas na região da Avenida Higienópolis, 12 bancas de jornal, sendo que a metade das bancas está em desacordo com o artigo 48 da lei 13.885 de agosto de 2004²⁴, onde estabelece que os equipamentos urbanos deverão ser instalados exclusivamente na faixa de serviço. Observando detalhadamente outros artigos citados na lei, vamos ver a maioria das bancas apresenta alguma irregularidade em sua implantação, sendo também um erro comum à proximidade do mobiliário com as esquinas.

Segue como exemplo de “desobediência” a banca de jornal localizada na Avenida Higienópolis, que favorecida pela largura da calçada, não obstrui totalmente a circulação para os pedestres, mas ocupa parte da faixa livre e a faixa de acesso.



Figura 48 - Avenida Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.

²⁴ O artigo 48, da seção IV, estabelece que “Os equipamentos aforados, quiosques e lixeiras, papeleiras, caixas de correio, bancos, dispositivos de ventilação, câmaras aterradas, sinalização de trânsito e dispositivos controladores de trânsito, postes de rede de energia elétrica e abrigos de ônibus deverão ser instalados exclusivamente na faixa de serviço”.

Na mesma foto, podemos constatar que o proprietário desta banca que ao mesmo tempo em que infringe a lei, ele atende de forma correta parte da legislação, quando coloca suas lixeira na faixa de serviço junto com outros equipamentos como os postes de sinalização.

Demonstramos na seqüência, um caso claro de “obediência” à legislação. A fotografia a baixo nos mostra que é possível um equipamento, que mesmo sendo de grande porte, pode estar em plena conformidade com a lei, podendo ocupar a faixa de serviço deixando a faixa livre e de acesso liberadas para os pedestres.



Figura 49 – Banca da Rua Maranhão esquina com a Rua Itambé, São Paulo. Autor, 2007.

Esta banca está localizada no início da Rua Maranhão próxima a Rua Itambé. Ela mede de largura 2,10m e está instalada sobre uma calçada que tem de largura 4,10m. Como está instalada na faixa de serviço, bem próxima à guia, deixa livre para circulação do pedestre 2m, porém, à proximidade com a esquina deixa sua situação irregular, pois está a menos de 15m de distância da borda do alinhamento da via transversal.²⁵

²⁵ Segundo a Lei nº 13.885 de 25 de agosto de 2004, já citada anteriormente, os equipamentos de grande porte, tais como abrigos de ônibus, bancas de jornal e quiosques, deverão ser implantados à no mínimo, 15m de distância do bordo do alinhamento transversal.

3.2.1 Localização das Bancas de Jornal e Identificação dos Tipos

Como já citado anteriormente, definimos como local de estudo a Avenida Higienópolis e as ruas ao seu entorno, as quais estão localizadas entre os bairros de Santa Cecília, Pacaembu e Consolação. Conhecida como uma região nobre, possui uma população de alto poder aquisitivo, que justifica a existência de um comércio ativo com toda diversidade de produtos possíveis de se encontrar, não podendo deixar de existir no meio desse comércio à banca de jornal.

Assim como utilizamos um mapa para mostrar a localização dos pontos de táxi, vamos também fazer para indicação das bancas de jornal. Identificamos na região 12 unidades, as quais estão indicadas no mapa abaixo por um círculo vermelho.

0 Banca de Jornal

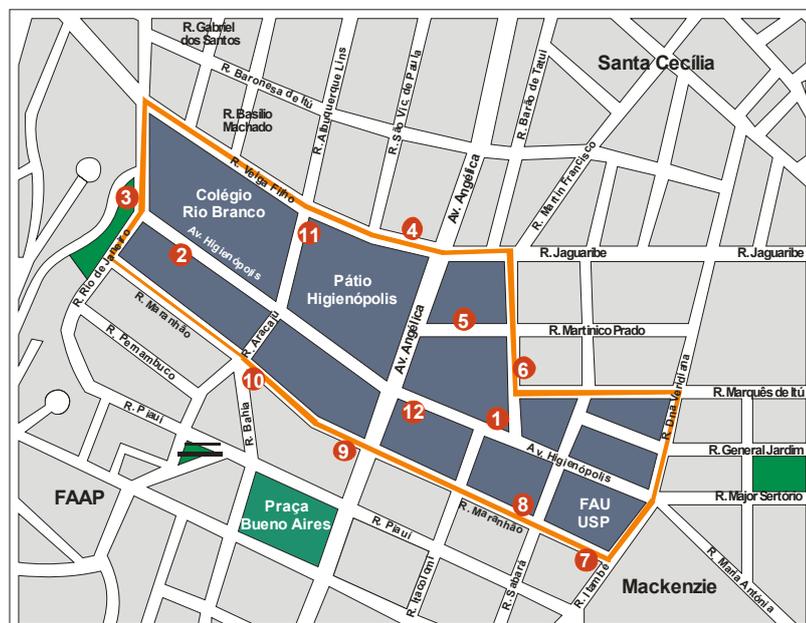


Figura 50 - Higienópolis, detalhe, Guia Eletrônico de Ruas de São Paulo, Quatro Rodas, Editora Abril, 2000.

Acompanhando os abrigos para táxi, as bancas de jornal, não apresentam uma grande variedade de modelos dentro da sua tipologia. A diferença encontrada é justificada por ser um modelo antigo e não pela forma, mesmo porque, constatamos que a maioria das bancas existentes na região foi fornecida pelo mesmo fabricante. Todas as bancas encontradas apresentam a mesma configuração, tem a forma paralelepípedica, com colunas nos quatro cantos em treliça, as quais sustentam uma outra estrutura horizontal também em forma de treliça.

O que diferencia uma banca de jornal de outra são os acabamentos. Tanto os revestimentos usados na parte interna, como na parte externa, variam entre aço inox escovado ou polido, chapa galvanizada com pintura, granitos, acrílicos e policarbonato.

As colunas e as vitrines são partes bastante valorizadas nas bancas de jornal. As colunas além da diversidade de materiais que permitem variar seu acabamento, podem ser construídas com cantos vivos ou arredondadas permitindo ainda receber alguns recortes e aplicações de peças em acrílico. As vitrines colocadas nas laterais das bancas são sempre sobressalentes, são formadas por molduras que também permitem receber materiais diversificados.

Outra área explorada para diferenciar as bancas de jornal é a cobertura. Algumas apresentam uma proteção como uma marquise em policarbonato, estruturada por tubos cilíndricos e outras em chapa de aço. Para identificação da banca, alguns modelos acrescentam uma 'testeira' na parte superior em chapa metálica, que pode receber um luminoso ou apenas o nome da banca.

É no interior da banca de jornal onde se tem a maior variedade de móveis. Encontramos entre as opções, balcões com tampo em granito,

chapa metálica ou aço inox, balcões tipo charutaria e balcões baixos com vitrines. Os expositores de revistas também são variados, podendo alterar a quantidade de divisórias e modelos. Para os pisos, encontramos as opções de granito, madeira ou emborrachados, e ainda, para maior conforto do usuário é possível ser instalado computadores, telefone e ar condicionado, dependendo do local e do tamanho da banca de jornal solicitada.

Uma das maiores empresas fabricante de bancas de jornal do Brasil, a W.Sita²⁶, oferece para o mercado cinco modelos que são denominados de Real Plus, Super Capricho, Super Claudia, Nova Paulista e Futura. Como já citado, os modelos existentes são praticamente iguais, com exceção da Real Plus, que são bancas reformadas.

O modelo mostrado abaixo é um dos mais conhecido do mercado, possui colunas arredondadas com apliques decorativos, apresenta uma 'testeira' alta em chapa de aço e possui pouca área de circulação no interior, que é ocupado por expositores e balcões. As medidas desse modelo variam entre 2 a 5m na largura, e entre 4 a 6m no comprimento, mas em casos especiais a empresa desenvolve projetos conforme a necessidade do usuário.

²⁶ A W.Sita é a maior empresa produtora de bancas de jornal no Brasil. As informações apresentadas foram tiradas do site www.wsita.com.br em 12 de novembro de 2007. Foto do autor.



Figura 51 – Modelo mais comum de Banca de Jornal. Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.

3.2.2 Modelos Diferentes Dentro da Mesma Tipologia

- Grupo 01

As bancas de jornal, como sua própria história demonstra, tiveram poucas variações na sua configuração, sofreram alterações dimensionais e nos detalhes de acabamento. E é com base nesses detalhes que podemos distinguir e definir grupos de bancas que são diferentes dentro da mesma tipologia.

Os modelos que vamos mostrar a seguir são compostos por três partes distintas, uma base retangular com o conceito de chassi, um conjunto de colunas formado por quatro cantoneiras tipo “L” e outro quadro igual à base soldado no topo dos perfis como vemos no esquema desenhado abaixo.

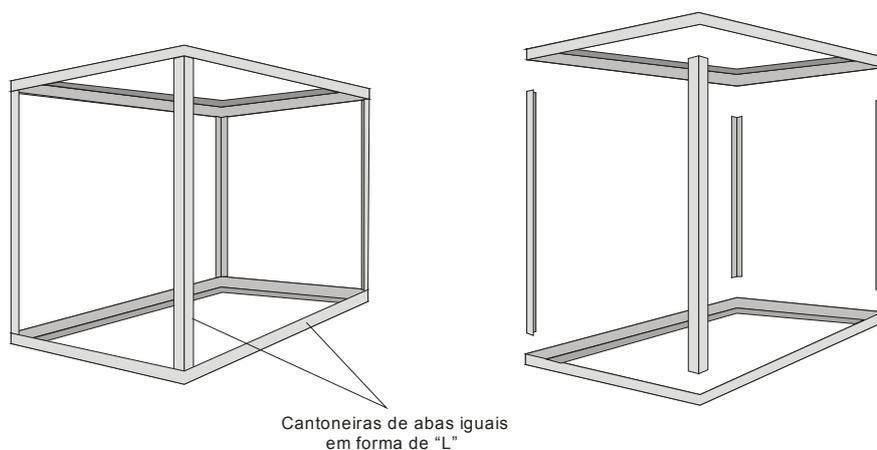


Figura 52 – Modelo de estrutura para Banca de Jornal. Autor, 2007.

Este conjunto, uma vez estruturado recebe as partes que fazem o fechamento. São portas de enrolar, feitas em chapas de aço que fecham por inteiras, três faces visíveis da banca, uma frontal e duas laterais, sendo que a quarta face é fechada com chapas de aço fixadas na estrutura.

Nestes modelos agrupados para análise, vamos ver uma cobertura de proteção para a face frontal e lateral do mobiliário e sobre esta cobertura um luminoso em acrílico leitoso com iluminação retro-projetada, para fins de identificação da banca de jornal.



Figura 53 - Rua Albuquerque Lins, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 54 - Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 55 – Rua Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 56 – Rua Martinico Prado, São Paulo. Autor, 2007.

As bancas de jornal identificadas acima, pelo fato de terem faces lisas e definidas, cantos vivos, materiais duros e pintados em uma única cor, nos passa a idéia de um bloco rígido, pesado e desconfortável, enquanto, no mesmo bairro encontraremos outras soluções, que mesmo sem nenhuma alteração conceitual, nos passa uma imagem de modernidade e leveza. É o que veremos no grupo 02.

- Grupo 02

Este grupo reúne um modelo de banca, que mesmo tendo uma estrutura em forma de um paralelepípedo e também usar a cor cinza como acabamento, apresenta uma linguagem mais agradável, pois a rigidez das faces é quebrada por criações de volumes, como as vitrines, por exemplo, e também pelas variações na aplicação dos materiais. Como podemos ver nas fotos seguintes:



Figura 57 - Rua Maranhão com Itambé, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 58 - Rua Maranhão com Rua Bahia, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 59 - Rua Higienópolis, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 60 - Rua Maranhão com Avenida Angélica, São Paulo. Autor, 2007.

Este grupo representado por quatro bancas de jornal, nos mostra claramente a semelhança existente entre elas. Diferente do grupo anterior, estas bancas tem seus cantos arredondados fazendo com suas faces seja contínuas, quebrando a rigidez do volume. Por sua vez as vitrines alem de estarem sobressalentes, se destacam das faces pelas cores contrastantes aplicadas em suas molduras com a intenção de quebrar a rigidez das faces.

Diferenciando ainda mais do grupo anterior, estas bancas possuem 'testeiras' com altura maior criando uma área mais chamativa para sua identificação. Os apliques coloridos em acrílico, fixados na face externa das colunas, dão destaque a elas, valorizando a peça e tornando mais atraente o conjunto.

- Grupo 03

Dentro do estudo das bancas de jornal encontradas na região de Higienópolis, onde apontamos as diferenças, encontramos mais um grupo, o qual se diferencia pelas áreas maiores das vitrines e pela aplicação dos materiais.



Figura 61 - Rua Rio de Janeiro, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 62 - Esquina da Rua Higienópolis com Rua Sabará, São Paulo. Autor, 2007.

Os dois modelos apresentados nos passam a idéia de sofisticação e uma certa imponência. Isso se deve ao material utilizado. Na foto 09, temos uma banca revestida em aço inox escovado, com uma grande área envidraçada, deixando visível o interior da banca, que nos mostra um plano colorido montado pelas revistas. O brilho do aço inox, somado à transparência dos vidros e os volumes definidos das colunas e das bases dos vidros, compõem uma figura coerente, estável e discreta, passando para o observador a idéia de limpeza e harmonia, permitindo assim uma leitura agradável do mobiliário.

A banca de jornal, mostrada na foto nº 10 na página anterior, mesmo estando numa localização onde recebe pouca luz, aparece com um aspecto sofisticado e isso se deve também pela grande área de exposição das revistas, que promovem uma variação de cores agradáveis aos olhos do observador. Somadas a isso colunas arredondadas, com seus volumes realçados pela cor vermelha passam a idéia de uma estrutura forte e estável dando ao conjunto um aspecto também harmonioso e equilibrado.

3.2.3 Aspectos Físicos e a Relação com o Entorno

Como já citado, as bancas de jornal são bastante semelhantes entre si, justificado pela própria configuração, a qual atende uma função específica. É notável, que as diferenças aparecem apenas nos detalhes e acabamentos. Quando olhamos as mesmas bancas nos seus devidos locais e avaliamos suas condições de ocupação no passeio público e as relações com o entorno, nota-se o quanto estes equipamentos interferem no local, prejudicando a circulação de pedestres e a paisagem urbana.

Revedo o inciso V do artigo 52, da lei 13.885, de 25/ 08/ 2004, onde fala que *“os equipamentos de grande porte, tais como abrigos de ônibus, bancas de jornal e quiosques deverão ser implantados à no mínimo 15 (quinze metros) de distância do bordo do alinhamento da via transversal”*, podemos apontar algumas bancas de jornal que estão fora da legislação e por isso, prejudicam de forma substancial a circulação do pedestre, como também a paisagem local, como é o caso da banca localizada na esquina da Rua Higienópolis com Rua Sabará (ver figura 62 na página anterior).

Esta banca de jornal, além de infringir a lei citada, desobedece outra lei que proíbe a instalação de qualquer mobiliário urbano sobre a “faixa livre” e “faixa de acesso”, as quais foram criadas exclusivamente para liberar o tráfego de pedestres sobre as calçadas. Somado a esta irregularidade, como podemos observar na foto, nesta esquina, acontece um acúmulo de equipamentos, os quais provocam a nítida sensação de desorganização, pois estão instalados nesta mesma área, uma banca de jornal com 15m², um poste para semáforo, um poste de sinalização de trânsito com placa indicativa de contra mão e nome do logradouro, uma

caixa de correio - esta também em situação irregular²⁷ - um poste para sustentação da rede elétrica e um poste de que contem uma placa indicando que é proibido estacionar.

Não bastando tantos equipamentos que congestionam a área com tantas informações, a banca de jornal, devido ao seu volume, e por estar junta à grade do prédio existente, tira parte da vista do jardim, que foi criado para enfeitar a entrada do mesmo. Acrescentando outra análise a este exemplo, constata-se na foto o quanto à figura da banca de jornal destoa da parte baixa da fachada do edifício, deixando-o com aspecto de desorganização e poluído visualmente.

Esta mesma banca observada com o olhar de um transeunte, que está atravessando a rua na direção da calçada onde ela está posicionada, como mostra a foto abaixo, nota-se que no caminho existe um acúmulo de objetos, dos quais, os pedestres terão que desviar. Neste caso é visível o quanto à banca interfere na paisagem, pois, ao mesmo tempo em que o olhar de um lado decorre a paisagem, do outro lado o olhar encontra um obstáculo imóvel interrompendo a visão do horizonte.

²⁷ Justificando a irregularidade da caixa do correio, o inciso II do artigo 52 da lei 13.885 de 25/08/2004 diz – “nenhum mobiliário deverá ser instalado nas esquinas, exceto sinalização viária, placas com nomes de logradouros, postes de fiação e hidrantes”.



Figura 63 - Rua Sabará, São Paulo. Autor, 2007.

Continuando o estudo sobre a interferência do mobiliário urbano instalado nas calçadas, vamos pegar um caso de abuso do direito de ocupar o espaço público, lembrando que este não é um caso isolado e sim comum a quase todas as bancas encontradas na região da Avenida Higienópolis.

As fotos apresentadas abaixo mostram uma banca de pequeno porte, que ocupa mais que a metade da largura da calçada (ver comparativo na figura 64), e pelo fato da calçada ser estreita ocorre um estrangulamento da área de circulação (figura 65) impondo ao pedestre passar por um corredor formado pela banca e a parede do edifício.



Figura 64 – Perspectiva 1, Rua Martins Francisco, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 65 – Perspectiva 2, Rua Martins Francisco, São Paulo. Autor, 2007.

Pelas legislações vigentes que controlam a ocupação das calçadas, esta banca de jornal estaria atendendo a regra que permite sua instalação na “faixa de serviço”, se não avançasse sobre a “faixa livre”. O artigo 47

da Lei nº 13.885, já citada anteriormente afirma, *“Nenhum equipamento ou interferência poderá estar localizado na área reservada à faixa livre”*.

Independendo das questões legais da ocupação desta banca e olhando o lado estético deste caso, é possível apontar suas interferências na paisagem. Existe uma sobreposição de volumes causada pela aproximação do objeto ao edifício. A cobertura da banca de jornal, que lembra uma marquise, avança para baixo da sacada do prédio e provoca um congestionamento de volumes que interfere na linguagem do mesmo. Para o transeunte que se aproxima deste local pela calçada, tem uma visão descontínua e confusa do caminho pretendido, justificado pela proporção da banca em relação à calçada, pelo estreitamento da área de circulação e pelas variedades de informações contidas no objeto, que criam uma desorganização espacial.

Segue abaixo outros exemplos onde a banca de jornal provoca o estrangulamento da passagem, a descontinuidade da visão, a desorganização espacial e a descaracterização do lugar.



Figura 66 - Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.



Figura 67 - Rua Albuquerque Lins, São Paulo. Autor, 2007.

CAPÍTULO 4 - ANÁLISE E DISCUSSÃO

O trabalho desenvolvido até aqui, parte de uma discussão para nos dar o melhor entendimento, sobre o que é Mobiliário Urbano e Equipamento Urbano. A análise decorre sobre a aplicabilidade dos termos em várias instâncias, como as legislações, os livros e manuais, para concluirmos ainda no primeiro capítulo, que os dois termos chegam a um lugar comum, pois ambos significam a mesma coisa, e podem representar os mesmos objetos.

O segundo capítulo mostra a relação deste mobiliário com espaço urbano, inicialmente, visto como genérico e depois justifica sua forma como resposta a uma ou mais necessidades e especifica sua relação com o local onde foi assentado, não aprofundando sobre sua influência no lugar.

O terceiro capítulo identifica os equipamentos e localiza-os, dentro de um espaço geográfico maior, indefinido, identificado apenas por bairro, que tem um nome e é chamado de Higienópolis, que passa a ser um lugar então conhecido pela sua infraestrutura e por outros fatores que o elegem como um lugar sofisticado.

Dentro desse espaço, para localizar a área de interesse, é definido um espaço menor formado pelas ruas que envolvem a Avenida Higienópolis, passa a ser um lugar mais específico, conhecido pelo comércio e pelos edifícios existentes na região. E dentro deste espaço são pontuados os locais onde estão os objetos de estudo, os quais, através de alguns exemplos, analisaremos neste capítulo, suas relações com o lugar.

Como já citado, o bairro de Higienópolis é um dos bairros mais agradáveis da cidade de São Paulo. Andando pela Avenida Higienópolis ou pela rua Rio de Janeiro, onde as vias e as calçadas são largas e os prédios estão afastados das calçadas, entendemos o que é o significado de espaço, mas não o físico, mas sim o percebido, e associamos ao que Montaner, fala quando afirma que *“o espaço tem uma condição ideal, teórica, genérica e indefinida”* (MONTANER,1981:31), pois é o que sentimos, é uma sensação abstrata de prazer.

Continuando pela Avenida Higienópolis ou pela rua Rio de Janeiro, no entroncamento entre as duas ruas, deparamos com uma praça, que pela sua posição, altitude e conformação, era um espaço que favorecia a observação da paisagem. Com o tempo veio à intervenção do homem e hoje, vemos instalado um conjunto de móveis que são: um relógio, três orelhões, um ponto de táxi, uma banca de jornal e uma banca de frutas, com mesas e cadeiras espalhadas, que permitem a freqüência de pessoas, tornando um lugar familiar e de grande atração. Com base na afirmação de Yi-Fu Tuan, que diz: *“Quando o espaço nos é inteiramente familiar, se torna um lugar”* (TUAN, 1983:83), podemos concluir, que aquele espaço, após a transformação que passou, se tornou um lugar com características para o lazer e convivência, para os moradores da região.



Figura 68 - Praça Esther Mesquita, São Paulo. Autor, 2007.

Continuando a leitura da área delimitada para estudo, identificamos algumas situações interessantes, que nos permitem analisar suas relações com o entorno. Entre elas, podemos ver na imagem mostrada abaixo, um caso evidente de abuso do direito de ocupação do espaço público.

A maioria das ruas existentes no bairro de Higienópolis é arborizada com muitas flores e arbustos sobre as calçadas, porém, a intervenção do homem sem a devida orientação, vem permitindo a instalação de bancas de jornal que ocupam, irregularmente grande parte delas, criando um obstáculo para o pedestre e para visão do mesmo, transformando o que antes era um espaço livre, num lugar carregado de informações conflitantes com a paisagem. Yi-Fu Tuan afirma que “*os lugares podem se fazer visíveis através de muitos meios: rivalidade ou conflito com outros lugares*” (TUAN, 1983 – 197), é o que tem acontecido e demonstramos o caso citado na foto abaixo, onde fica evidenciado o conflito entre o mobiliário e a paisagem.



Figura 69 – Perspectiva de passagem, anterior ao Ponto de Táxi e a Banca de Jornal situados à Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.

Nesta mesma foto, podemos observar também um exemplo claro que mostra uma situação contrária a da banca de jornal. Vemos um ponto de táxi, que mesmo sendo um elemento considerado de grande porte, mas por ser aberto, não interfere na paisagem e nem na área de circulação da calçada, mesmo porque, com base na nova

legislação que normatiza a ocupação das calçadas, o ponto de táxi, está legalmente instalado na faixa de serviço, que é uma área designada para implantação do mobiliário urbano.

A rua é sem dúvida um espaço rico de informações que nos leva a um mundo desconhecido. Se observarmos o que tem no entorno de cada objeto que encontramos nela, vamos ver, que muitas vezes, eles são a continuidade do prédio localizado em frente. Na mesma calçada onde contemplamos um elemento agressivo ao espaço, que descaracterizou a paisagem, se olharmos no outro sentido da calçada, vamos ver uma outra realidade, onde os elementos implantados complementam o espaço, fazendo da calçada um lugar agradável digno do conceito que é atribuído ao bairro de Higienópolis.



Figura 70 - Perspectiva de passagem, posterior ao Ponto de Táxi e a Banca de Jornal situados à Rua Maranhão, São Paulo. Autor, 2007.

A imagem mostrada na foto traz com clareza como *“o espaço construído pelo homem pode aperfeiçoar a sensação e a percepção humana”* (Tuan, 1983 – 114).

Quando deparamos com esta paisagem, nos encantamos com sua beleza, o que nos faz refletir, sobre o quanto o mobiliário urbano, quando devidamente localizado, respeitando as normas, pode transformar um espaço comum em um lugar agradável. No exemplo vemos que as floreiras implantadas ao redor das árvores estão dentro da

faixa de serviço e com uma linguagem coerente em relação ao entorno, que contribui substancialmente para obter uma paisagem harmoniosa, respeitando a “faixa livre”, deixando-a desobstruída para a circulação dos pedestres.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho desenvolvido teve como condição preliminar, escolher um tema que abrangesse as áreas de arquitetura e design, devido a formação do autor que é um designer desenvolvendo um trabalho de mestrado com ênfase na arquitetura, surgindo assim o tema “O Mobiliário Urbano e a Calçada”, ou seja, o estudo do objeto dentro do espaço urbano.

Dentro do vasto elenco encontrado no mobiliário urbano, foram escolhidos dois objetos que apresentam condições específicas, são propriedades particulares e os proprietários são usuários permanentes do espaço.

Sendo um estudo realizado dentro do espaço urbano e por ser o espaço urbano quase imensurável, foi definida e delimitada uma área para análise e dentro dela foi desenvolvida a leitura destes objetos, onde o objetivo do estudo foi detectar as interferências destes equipamentos sobre as calçadas, levando em consideração, as legislações que controlam a implantação destes elementos, as configurações, a variações dos modelos encontrados dentro das tipologias e as possíveis transformações que eles provocam na paisagem na qual estão inseridos.

Os objetos escolhidos foram: o ponto de táxi e a banca de jornal.

Dentro deste espaço delimitado, mencionado no capítulo dois, foram localizados e analisados treze pontos de táxi e doze bancas de jornal, onde todos os elementos receberam as mesmas considerações, como a sua ocupação sobre a calçada, o volume do objeto, a linguagem e as possíveis interferências deste conjunto de informações no local e no seu entorno.

Identificamos na maioria dos elementos estudados a existência de algum tipo de irregularidade e após avaliação das informações colhidas, concluímos que a situação encontrada hoje, quanto a ocupação do espaço público por particulares, é decorrente um sistema antigo implantado sem qual controle e que, com o tempo passou a ser cultural, onde o proprietário sem visão coletiva, constrói o seu ponto sem qualquer análise do espaço onde ocupa e não tem a iniciativa de buscar informações nos órgãos públicos e nem de buscar ajuda de profissionais da área privada.

Concluímos ainda que, se os órgãos públicos estivessem mais atentos aos problemas causados por estes objetos, poderiam oferecer orientações para a reformulação e implantação dos mesmos, podendo evitar os obstáculos que encontramos em nosso caminho quando andamos pelas calçadas do bairro.

Encontramos dentro das legislações todo o tipo de controle sobre estes elementos, demonstrando que o poder público não é omissos sobre os cuidados com o cidadão, pelo contrário, é comum encontrar retificações nas leis procurando aprimorá-las em benefício do usuário do espaço público, porém, o poder público é omissos na fiscalização e na orientação para a implantação do mobiliário urbano instalado em São Paulo.

Embora seja evidente, a solução está no uso correto das faixas definidas para ocupação das calçadas estipuladas no Decreto 45.904 (mencionado no decorrer do capítulo três), cujos dados foram transcritos em linguagem mais simples na cartilha desenvolvida pela Prefeitura de São Paulo, visando incentivar o melhor aproveitamento do espaço público.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ARNHEIM, Rudolf. Arte e percepção visual: uma psicologia da visão criadora. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002

COELHO, Ana M.A.O. O outro lado da rua (Tese de Doutorado). FAU-USP: São Paulo, 2004 in KAHTOUMI, Saide (org.). Discutindo a Paisagem, São Carlos, Rima, 2006.

CULLEN, Gordon. Paisagem Urbana. Lisboa-Portugal: Edições 70:1961.

MONTANER, Josep Maria. La modernidad superada – Arquitetura, arte e pensamento do século XX. Gustavo Gili, 1981.

RUIZ, João Álvaro, Metodologia Científica: Guia para eficiência no nos estudos. São Paulo: Atlas, 1982.

SERRA, José Maria. Elementos Urbanos, mobiliário y microarquitetura. Barcelona: Gustavo Gili, 1996

SEVERINO, Antônio Joaquim. Metodologia do trabalho científico: diretrizes para o trabalho didático científico da Universidade. São Paulo: Cortez e Moralez, 1978.

TUAN, Yi-fu. Espaço e Lugar. a perspectiva da eficiência. Tradução Livia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1983.

YÁZIGI, Eduardo. O mundo das Calçadas. São Paulo: Humanitas / FFLCH / USP, Imprensa oficial do Estado.

Teses e Dissertações

MOURTHÉ, Claudia Rocha. Mobiliário Urbano em diferentes Cidades Brasileiras, um estudo comparativo. São Paulo, FAU/USP, 1998 - Dissertação Mestrado.

TINOCO, Ágata, Um olhar pedestre sobre o Mobiliário Urbano Paulistano. Tese de Doutorado

Manuais e Catálogos

Manual para implantação de mobiliário urbano na cidade do Rio de Janeiro. Instituto Brasileiro de Administração Municipal - Centro de Estudos e Pesquisas Urbanas. Rio de Janeiro: Editoras IBAM / CPU / PCRJ / SMU, 1996.

Guia Eletrônico de Ruas de São Paulo – Quatro Rodas, Editora Abril, 2000.

Regras para arrumar sua calçada. Prefeitura Municipal de São Paulo, 2004.

Acesso: ww2.prefeitura.sp.gov.br/passeiolivre/pdf/cartilha_passeio_livre.pdf

Eletrônicos – Sites / Internet

www.adetax.com.br	ADETAX – Associação das Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo.
www.adshel.com.br	Clear Channel Adshel.
www.arcoweb.com.br	Manuel Coelho – Mobiliário Urbano, Curitiba.
www.cidadesdobrasil.com.br	Revista Cidades do Brasil, Mobiliário Urbano.
www.campinas.sp.gov.br	Prefeitura Municipal de Campinas.
www.wsita.com.br	Fabricante de bancas de jornal.
ww2.prefeitura.sp.gov.br	Cartilha: Arrumar as calçadas - Conheça as regras para arrumar sua calçada.

Documentos Públicos

Lei nº 11.459 de 06 de janeiro de 2003 / Município de Campinas.

Disciplina a instalação de Mobiliário Urbano no Município e dá outras providências.

Lei nº 10.072 de 09 de junho de 1986 / Município de São Paulo.

Dispõe sobre a instalação de bancas de jornal e revistas em logradouros públicos.

Lei nº 13.885 de 25 de agosto de 2004 / Município de São Paulo.

Trata da padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo.

Lei nº 14.223 de 26 de setembro de 2006 / Município de São Paulo.

Dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo.

NBR – 9283 – Mobiliário Urbano – 1986.

NBR – 9284 – Equipamento Urbano – 1986.

NBR – 1338 - Execução e utilização de passeios públicos – 1990.

ANEXO I



**Conheça as regras para
arrumar a sua calçada.**

“Estamos trabalhando para em um futuro próximo, termos uma padronização dos Passeios Públicos da Cidade de São Paulo que permitirá a acessibilidade aos portadores de deficiências, idosos e gestantes, além de uma cidade com maior qualidade de vida e com uma paisagem urbana mais bonita para todos os paulistanos”.

*José Serra
Prefeito da Cidade de São Paulo*

Índice

O que é Programa Passeio Livre?	Pg 4
Com o novo decreto, como ficam as calçadas da cidade?	Pg 5
Como são as 3 faixas?	Pg 6
O que fazer se a minha calçada tiver uma largura menor que 1,90m?	Pg 7
Como fazer para o meu carro entrar na garagem?	Pg 8
Como ficam as esquinas?	Pg 9
Quais são os pisos especiais de orientação de pedestres?	Pg10
Onde fica o rebaixamento das calçadas?	Pg 3
A vegetação	Pg14
Como fazer para adotar uma calçada?	Pg16
Materiais utilizados	Pg17
Pavimentos intertravados	Pg18
Placas pré-moldadas de concreto	Pg21
Ladrilho Hidráulico	Pg 24
Concreto	Pg 26
Praça de atendimento das subprefeituras	Pg 30
Leis existentes sobre calçadas	Pg 34
Referências	Pg 36
Entidades que contribuíram para a elaboração do Programa Passeio Livre	Pg 37
Ficha técnica	Pg 38
Membros da Comissão Passeio Livre	Pg 39

O que é Programa Passeio Livre?

A Prefeitura da Cidade de São Paulo criou o Programa Passeio Livre, que visa conscientizar e sensibilizar a população sobre a importância de construir, recuperar e manter as calçadas da cidade em bom estado de conservação.

Contribuir para melhorar a paisagem urbana, a acessibilidade, o resgate do passeio público pela calçada e a socialização dos espaços públicos, são objetivos do Programa Passeio Livre.

Para a construção e reforma das calçadas da cidade de São Paulo, a Prefeitura está realizando mais uma ação de inclusão social, ao qualificar profissionalmente albergados, para formá-los calceteiros.

Em maio foi aprovado o Decreto nº 45 904 que estabelece um novo padrão arquitetônico para as calçadas da cidade de São Paulo.

Se um passeio ou praça pública é acessível a uma pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, podemos afirmar que qualquer cidadão conseguirá usufruir deste espaço.

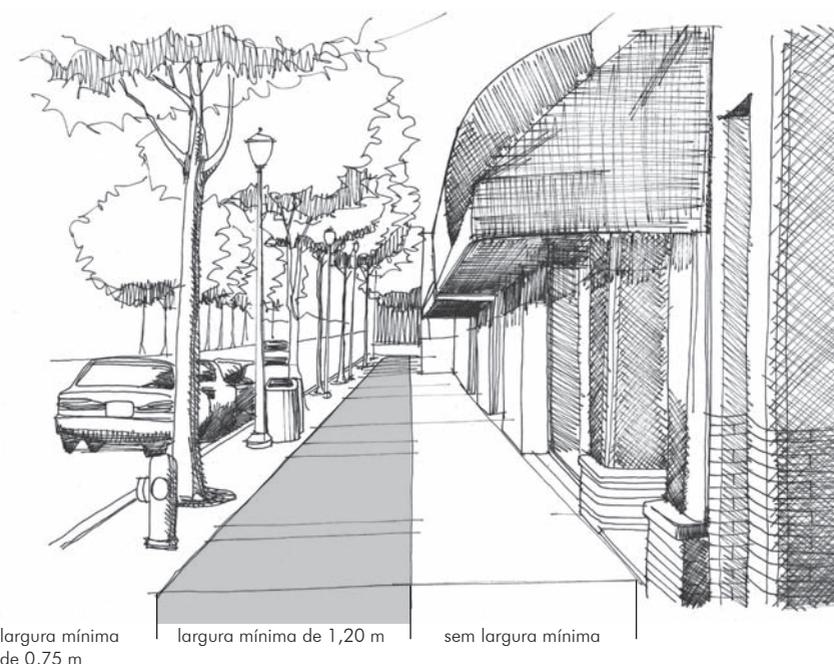
A conquista da acessibilidade, que a princípio serviria para atender a pessoas com deficiência, beneficia a população, sendo portanto, uma conquista de toda a sociedade.



Desenho padrão para calçadas de órgãos públicas

Com o novo decreto, como ficam as calçadas da cidade?

Para organizar o passeio público, a Prefeitura definiu um novo padrão arquitetônico que divide as calçadas em faixas. As calçadas com até 2 metros de largura serão divididas em 02 faixas diferenciadas por textura ou cor e as com mais de 2,00 metros, em 03 faixas, também diferenciadas, como mostra a ilustração abaixo.



Como são as 03 faixas?

1ª Faixa de serviço

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

A faixa livre é destinada exclusivamente à circulação de pedestres, portanto deve estar livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos, temporários ou permanente ou vegetação. Deve atender as seguintes características:

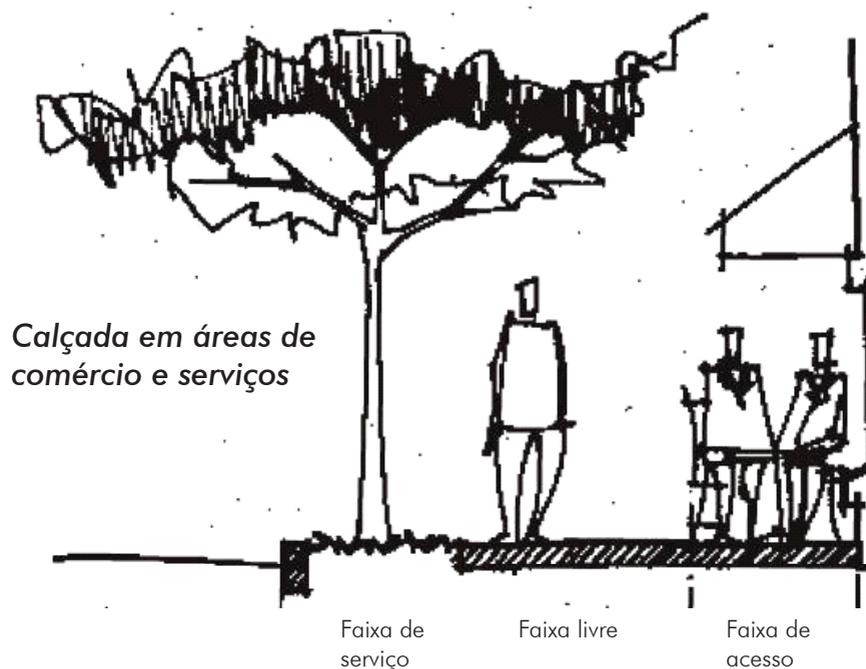
- possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição;
- possuir largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);
- ser contínua, sem qualquer emenda, reparo ou fissura. Portanto, em qualquer intervenção o piso deve ser reparado em toda a sua largura seguindo o modelo original.

3ª Faixa de acesso

Área em frente ao seu imóvel ou terreno, onde pode estar a vegetação, rampas, toldos, propaganda e mobiliário móvel como mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis. É portanto uma faixa de apoio à sua propriedade.

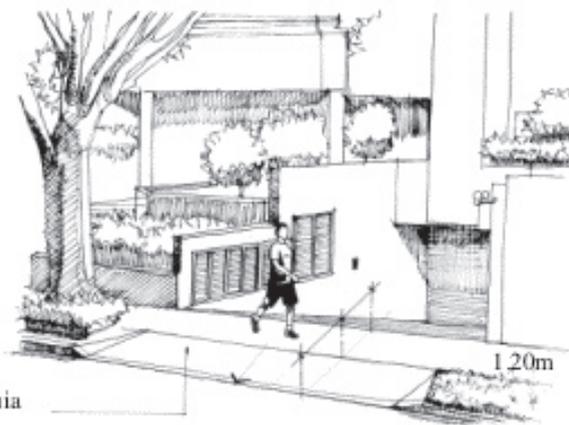
O que fazer se a minha calçada tiver uma largura menor que 1,90?

Consulte a subprefeitura da sua região para que um técnico avalie a situação da sua calçada. Ele irá orientá-lo sobre a melhor alternativa para permitir uma faixa de circulação que esteja dentro dos padrões definidos para a faixa livre, que sempre será o fator determinante para o sucesso do projeto. A subprefeitura emitirá um parecer sobre a sua obra.



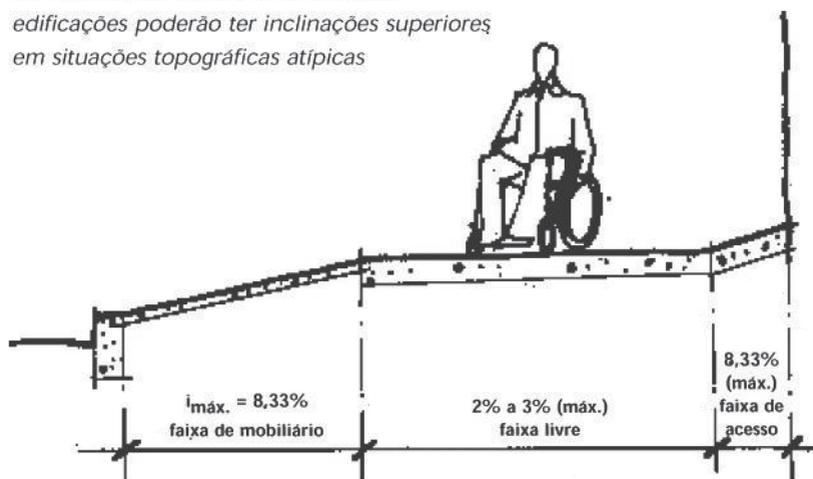
Como fazer para o meu carro entrar na garagem?

É fundamental preservar a faixa livre no centro da calçada. Essa faixa deve acompanhar a inclinação da rua e não ter uma inclinação transversal maior que 2% (como mostra a figura abaixo).



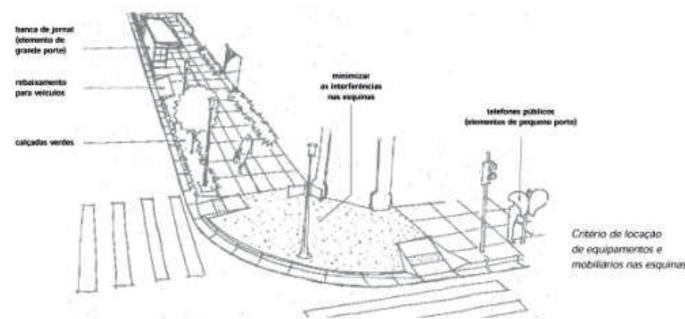
Rebaixamento de Guia para veículos

A faixa de mobiliário e a de acesso a edificações poderão ter inclinações superiores em situações topográficas atípicas



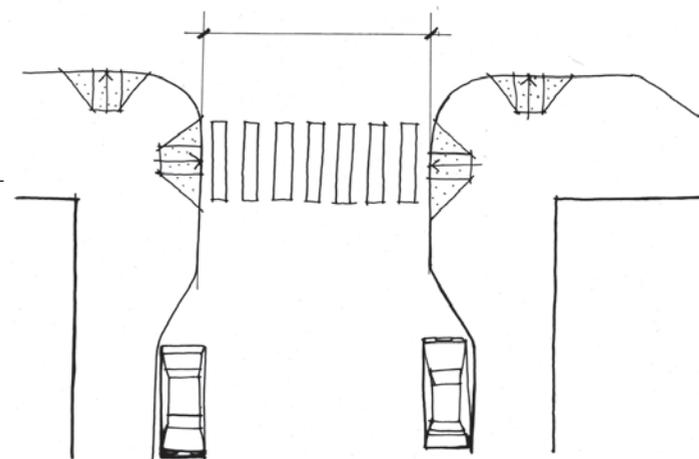
Como ficam as esquinas?

A esquina é o ponto principal de uma calçada e portanto precisa estar desobstruída para permitir a circulação e a permanência de pedestres.



A esquina deve estar sempre desobstruída. Portanto o mobiliário de grande porte, como banca de jornal, deve ficar há 15 metros do eixo da esquina e o mobiliário de tamanho pequeno ou médio, como o telefone público ou caixa de correio, deve estar a 05 metros.

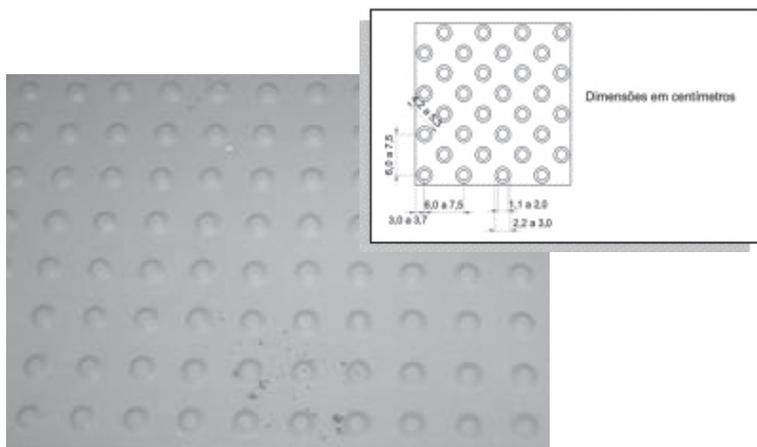
Em algumas situações específicas, mediante aprovação da CET, a calçada poderá ser alargada nas esquinas aumentando o espaço do pedestre e diminuindo o comprimento da travessia.



Quais são os pisos especiais de orientação ao pedestre?

Para uma pessoa com deficiência visual, uma das atividades mais difíceis é sua locomoção independente, utilizando as informações e os recursos disponíveis. Estas informações são captadas por meio do uso das percepções táteis, sendo feita também pela bengala e pelos pés.

A sinalização tátil no piso pode ser do tipo de alerta ou direcional e ambas devem ter cor contrastante com o resto do pavimento.



Fonte: Gustavo Partezani

Piso tátil de alerta

Piso tátil de alerta é um recurso que auxilia a pessoa portadora de deficiência visual quanto ao seu posicionamento na área da calçada. Ele deve ser instalado em áreas de rebaixamento de calçada, travessia elevada, canteiro divisor de pistas ou obstáculos suspensos.

Crítérios de instalação

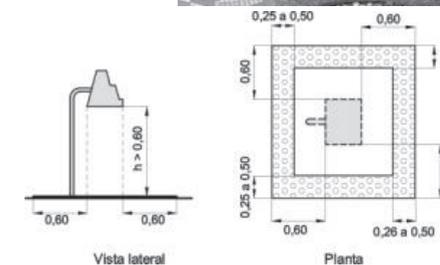
A sinalização tátil de alerta deve ser instalada nas seguintes situações:

- Obstáculos suspensos entre 0,60m e 2,10m de altura do piso acabado, que tenham o volume maior na parte superior do que na base. A superfície em volta do objeto deve estar sinalizado em um raio mínimo de 0,60 metro (conforme figura ao lado).
- Rampas para portadores de deficiência, com largura de 0,25 a 0,50m e afastada 0,50m do término da rampa (conforme figura abaixo).



Nos rebaixamentos de calçadas, em cor contrastante com a do piso, com largura de 0,25 a 0,50m, afastada 0,50m do término da rampa.

Fonte: Gustavo Partezani



Piso Direcional

O piso direcional é instalado formando uma faixa que acompanha o sentido do deslocamento e tem a largura variando entre 25cm a 60cm. Esta faixa deve ser utilizada em áreas de circulação, indicando o caminho a ser percorrido e em espaços muito amplos, sempre que houver interrupção da face dos imóveis ou de linha guia identificável, como por exemplo, nos postos de gasolina.

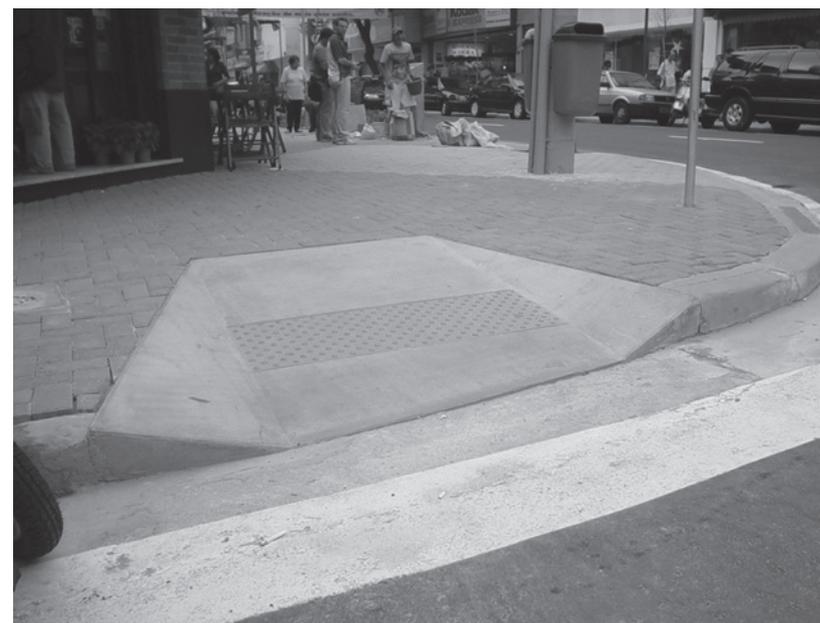


Fonte: Gustavo Partezani

Onde fica o rebaixamento das calçadas?

As rampas de rebaixamento de calçada devem estar juntas às faixas de travessia de pedestres como um recurso que facilita a passagem do nível da calçada para o da rua, melhorando a acessibilidade para as pessoas com: mobilidade reduzida, empurrando carrinho de bebê, que transportam grandes volumes de carga e aos pedestres em geral.

Estes rebaixamentos são executados pelo poder público e obedecem o padrão definido pelo novo decreto 45.904.

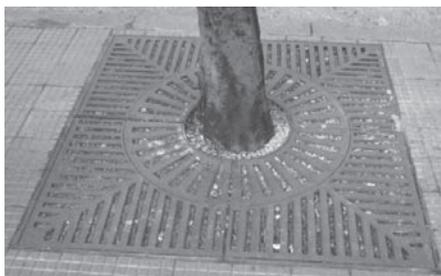


A Vegetação

A presença de árvores nas calçadas é importante pois elas contribuem para melhorar o meio ambiente de nossa cidade e, nos dias de chuva, facilitam o escoamento das águas. Porém, compete à Prefeitura plantá-las ou repará-las e, neste caso, o técnico da subprefeitura estará atento à Lei 10 365/87 e a duas necessidades básicas:

I - A dimensão da espécie escolhida deve estar adequada à largura da calçada.

II - Não cimentar a base da árvore, para não prejudicar o desenvolvimento da mesma. No caso, deve haver grama ou ser instalada uma grelha (ver foto abaixo), que facilita o fluxo dos pedestres.



A Vegetação

As calçadas verdes

Nas ruas onde não ocorre um fluxo muito grande de pedestres as faixas de Serviço e Acesso poderão ser ajardinadas seguindo o padrão de “calçadas verdes”. As faixas ajardinadas não devem possuir arbustos que prejudiquem a visão e o caminho do pedestre. Porém, para construir uma calçada verde, o munícipe deve estar atento à lei 13.646 de 2003 e às seguintes questões:

I - para receber 1 faixa de ajardinamento, o passeio deverá ter largura mínima de 2m (dois metros); e para receber 2 faixas de ajardinamento, largura mínima de 2,5m .

II - as faixas ajardinadas não poderão interferir na faixa livre que deverá ser contínua e com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros).

III - As faixas ajardinadas não devem possuir arbustos que prejudiquem a visão ou com espinhos que possam atrapalhar o caminho do pedestre.

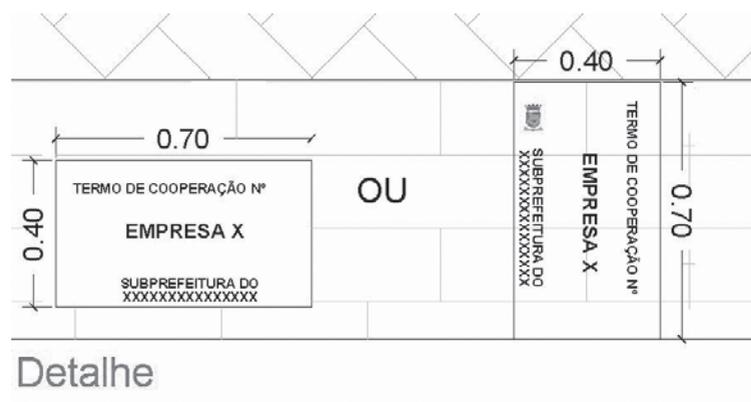
IV – Para facilitar o escoamento das águas em dias chuvosos as faixa não podem estar muradas.



Como fazer para adotar uma calçada?

Assim como já ocorre com outros espaços públicos, a partir do decreto, uma instituição, empresa ou cidadão poderá adotar calçadas para construção, reforma ou conservação do passeio público.

Neste caso, a mesma poderá divulgar sua marca em uma placa que estará fixada no próprio piso da calçada conforme modelo abaixo:



Materiais Utilizados

Os materiais utilizados no Passeio Livre serão apresentados nas próximas páginas e cada um atenderá a necessidade de cada imóvel e rua, sendo definido pela subprefeitura conforme critérios 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 c/ comércio	Concreto pré-moldado em placas, bloco de concreto intertravado, ladrilho hidráulico.



Execução da obra da calçada da Rua Cardeal Arcoverde.

Pavimentos Intertravados

Pavimento de blocos de concreto pré-fabricados, assentados sobre colchão de areia, travados através de contenção lateral e por atrito entre as peças.

Especificação

- Resistência à compressão: ≥ 35 MPa.
- Espessura: 6 cm, 8 cm ou 10 cm – (definida em projeto).
- Para calçadas: usualmente 6 cm.
- Acabamento superficial: diversidade de cores e formatos.
- Tipo de base: para calçadas utiliza-se brita graduada simples compactada.
- Armadura: não utiliza.

Características de Manutenção

- Limpeza: jato de água e sabão neutro.
- Conserto: fácil remoção e reaproveitamento das peças.

Desempenho

- Durabilidade: Elevada, desde que respeitadas as características do produto, modo de instalação e de manutenção.
- Conforto de Rolamento: Adequado.
- Antiderrapante: Adequado.
- Drenagem: Pode ser projetado para esta finalidade.
- Tempo para liberação ao tráfego: imediato.

Pavimentos Intertravados

Execução Passo-a-Passo



1. Adequação do terreno



2. Montagem base, contenções laterais e drenagem superficial



3. Espalhamento e nivelamento de areia de assentamento

Pavimentos Intertravados

Execução Passo-a-Passo



4. Colocação das peças, ajustes e compactação inicial



5. Espalhamento de areia de rejuntamento e compactação final



6. Limpeza e abertura ao tráfego

Placas Pré-Moldadas de Concreto

Placas pré-fabricadas de concreto de alto desempenho, fixas ou removíveis, para piso elevado ou assentamento diretamente sobre a base.

Especificação

- Resistência à compressão do concreto: 35 MPa
- Resistência à abrasão: Classe A e B , conforme NBR 12042 da ABNT
- Espessura mínima das placas: 30 mm
- Modulação das placas: 40x40 mm até 100x100 mm
- Acabamento superficial: diversidade de texturas e cores
- Tipo de Base - **para pedestres**: concreto magro com espessura de 5cm sobre solo compactado para placas fixas ou brita No. 2 sobre solo compactado para placas removíveis; **para veículos leves** (entrada de carros): concreto traço 1:3:4 com 5 cm de espessura, armado com tela de aço CA 60 de 4,2 mm e malha 100x100 mm e cura mínima de 3 dias; **para veículos pesados** (caminhões, carro-forte): sob consulta ao fabricante
- Tipo de assentamento - **placas fixas**: argamassa levemente úmida (farofa) traço 1:6 (cimento:areia), com cura mínima de 2 dias; **placas removíveis**: sobre leito de pó-de-pedra

Características de Manutenção

- Limpeza; jato de água e sabão neutro
- Intervenção: executada pontualmente. As placas fixas poderão ser danificadas na retirada, sendo necessária a sua substituição. As placas removíveis são retiradas com saca-placas, sendo totalmente reaproveitadas.

Desempenho

- Durabilidade: elevada, desde que respeitadas as características do produto, de instalação, de uso e de manutenção
- Conforto de rolamento: superfície sem ressaltos ou relevos irregulares, segura ao tráfego
- Antiderrapante: acabamento superficial adequado
- Drenagem: pode ser projetado para essa finalidade, sob consulta ao fabricante. Nas placas removíveis, a calçada é permeável
- Tempo para liberação ao tráfego: após a cura de assentamento nas placas fixas e imediata nas placas removíveis

Placas Pré-Moldadas de Concreto

Execução Passo-a-Passo (placa fixa)



1. Aplicação de camada de argamassa tipo "farofa"



2. Assentamento das placas



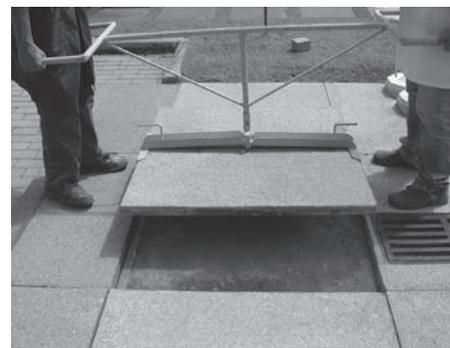
3. Rejuntamento, limpeza e liberação ao tráfego

Placas Pré-Moldadas de Concreto

Execução Passo-a-Passo (placa removível)



4. Assentamento de placas sobre pó-de-pedra



5. Instalação retirada com saca-placas



6. Piso elevado

Ladrilho Hidráulico

Placa de concreto de alta resistência ao desgaste para acabamento de pisos, assentada com argamassa sobre base de concreto.

Especificação

- Resistência à tração na flexão: valor individual $\geq 4,6$ MPa e média $\geq 5,0$ MPa.
- Espessura mínima: 20 mm (verificar formato da peça).
- Acabamento superficial: diversidade de texturas e cores.
- Tipo de base: tráfego de pedestres: concreto magro com espessura de 3 cm a 5 cm. Cura mínima de 3 dias.
- Tipo de assentamento: com argamassa mista tradicional ou argamassa colante. Cura mínima de 2 dias.
- Armadura: somente para tráfego de veículos – CA-60 (4,2 mm malha 10x10 cm).

Características de Manutenção

- Limpeza: jato de água e sabão neutro.
- Consertos: executados pontualmente, podendo ser necessária a substituição da peça.

Desempenho

- Durabilidade: Elevada, desde que respeitadas as características do produto, modo de instalação e de manutenção.
- Conforto de Rolamento: Adequado.
- Antiderrapante: Adequado.
- Drenagem: Não.
- Tempo para liberação ao tráfego: após cura da base e da argamassa de assentamento.

Ladrilho Hidráulico

Execução Passo-a-Passo



1. Compactação e nivelamento do terreno



2. Lançamento, adensamento e acabamento da base de concreto magro



3. Cura da base

Ladrilho Hidráulico

Execução Passo a Passo



4. Aplicação da argamassa de assentamento (tradicional ou argamassa colante)



5. Assentamento das peças e rejuntamento com nata de cimento.



6. Limpeza e abertura ao tráfego

Concreto

A calçada pode ser executada em concreto moldado in loco. Ele pode ser “vassourado” ou receber estampas coloridas. Neste caso o piso recebe um tratamento superficial, executado no mesmo instante em que é feita a concretagem do pavimento, enquanto o concreto ainda não atingiu início de pega. O processo consiste em, através do uso de ferramental adequado, formas para estampa e produtos de acabamento especiais, reproduzir cores e texturas variadas.

Especificação técnica

- resistência à compressão: mínima de fck 20 Mpa
- modulação: estampagem em módulos de 1,20 m.
- espessura: 5 a 6 cm. p/ pedestre, 8 a 10 cm. p/ veículos leves e conforme projeto p/ veículos pesados
- acabamento superficial: diversidade de texturas e cores
- armadura: telas de aço soldadas
- base: terra compactada c/ camada separadora de brita

Manutenção

- limpeza: Jato de água e sabão neutro
- remoção: o piso é cortado de acordo com a modulação e refeito *in loco* com os mesmos produtos e estampas do existente.

Desempenho

- durabilidade: elevada, desde que respeitadas as características do produto, modo de instalação e de manutenção
- drenagem: superficial
- conforto de rolamento: a superfície deve proporcionar, ao mesmo tempo, facilidade de tráfego e superfície antiderrapante
- liberação ao tráfego: 24 h p/ tráfego leve de pedestres a 48 h. p/ tráfego de veículos leves

Concreto

Execução Passo-a-Passo



1. Preparação da área (compactação do terreno, colocação da camada de brita, formas de concretagem e tela)



2. Descarga, espalhamento e nivelamento da base de concreto (sarrafeamento)



3. Desempeno

Concreto Estampado

Execução Passo-a-Passo



4. Aplicação do pigmento enrijecedor e queima



5. Estampagem



6. Aplicação de resina após execução de corte de junta de controle e lavagem

Antes de construir ou reformar a sua calçada, consulte a praça de atendimento da Subprefeitura da sua região.

Subprefeitura Aricanduva

Distritos: Aricanduva / Vila Formosa / Carrão
R. Eponina, 82 V.Carrão - 03426-001 - Tel 293 8360

Subprefeitura Butantã

Distritos: Butantã / Morumbi / Raposo Tavares/ Rio Pequeno / Vila Sônia
R. Ulpiano da Costa Manso, 201 - Jd. Peri Peri - 05538-000 - Tel 3742 9948

Subprefeitura Campo Limpo

Distritos: Campo Limpo / Capão Redondo / Vila Andrade
Endereço: R. Nossa Sra.Bom Conselho, 59/65 - 05763-470 - Tel 5819 8094

Subprefeitura Capela do Socorro

Distritos: Capela do Socorro / Socorro / Cidade Dutra / Grajaú
Endereço: R. Cassiano dos Santos, 499 - 04827-000 - Tel 5567 8189

Subprefeitura Casa Verde

Distritos: Casa Verde / Cachoeirinha / Limão
Endereço: R. Baroré, 284 - 02515-020 - Tel 3966 8744

Subprefeitura Cidade Adhemar

Distritos: Cidade Adhemar / Pedreira
Endereço: Av. Yervant Kissajikian, 416 - Vila Constança - 04657-000
Tel 5564 6626

Subprefeitura Cidade de Tiradentes

Distritos: Cidade Tiradentes
Endereço: Estrada do Iguatemi, 2751 CEP 08490-500 - Tel 6559 0460

Subprefeitura Ermelino Matarazzo

Distritos: Ermelino Matarazzo / Ponte Rasa
Endereço: Av. São Miguel, 5977 - Tel 6146 7222

Subprefeitura Freguesia do Ó

Distritos: Freguesia do Ó / Brasilândia
Endereço: Av. João Marcelino Branco, 95 - 02610-000 - Tel 3859 4600

Subprefeitura Guaianases

Distritos: Guaianases / Lageado
Endereço: R. Prof. Cosme Deodato Tadeu, 136 - 08450-380 - Tel 6961 0602

Subprefeitura Ipiranga

Distritos: Ipiranga / Cursino/ Sacomã
Endereço: Rua Lino Coutinho, 444 - 04207-000 - Tel 6215 7804

Subprefeitura Itaim Paulista

Distritos: Itaim Paulista/ Vila Curuçá
Endereço: R. José Cardoso Pimentel, 14 - Itaim Paulista - Tel 6566 0383

Subprefeitura Itaquera

Distritos: Itaquera / Pq do Carmo / Cidade Líder/ José Bonifácio
Endereço: Rua Gregório Ramalho, 103 - 08210-430 - Tel 6205 9382

Subprefeitura Jabaquara

Distritos: Jabaquara
Endereço: Av. Eng.º Armando de Arruda Pereira, 2.979 - 04309-011
Tel 5021 6900

Subprefeitura Tremembé

Distritos: Tremembé / Jaçanã
Endereço: Av. Luis Stamatis, 508 a 528 -02260-000 - Tel 6241 9006

Subprefeitura Lapa

Distritos: Barra Funda / Vila Leopoldina / Lapa / Jaguara / Jaguaré / Perdizes
Endereço: Rua Guaicurus, 1000 - 05033-002 - Tel 3864 7920

Subprefeitura M' Boi Mirim

Distritos: M' Boi Mirim / Jd Ângela / Jd São Luiz
Endereço: R. José Taciano Flores, 440-Jd.Rosa Maria - 04915-130
Tel 5894 3835

Subprefeitura Mooca

Distritos: Mooca / Brás / Água Rasa / Pari / Belém / Tatuapé
Endereço: R. Taquari,549 - 03166-000 - Tel 6618 1080

Subprefeitura Parelheiros

Distritos:Parelheiros / Marsilac
Endereço: Av. Sadamus Inoue, 190 - 04825-000 - Tel 5926 6501

Subprefeitura Penha

Distritos: Penha/ Cangaíba / Vila Matilde / Arthur Alvim
Endereço: R. Candapuí, 492 - 03621-000 - Tel 6957 7882

Subprefeitura de Perus

Distritos: Perus / Anhanguera

Endereço: R. Ylídio Figueiredo, 349 - 05206-020 - Tel 3917 1233

Subprefeitura Pinheiros

Distritos: Pinheiros / Altos de Pinheiros / Itaim Bibi / Jd. Paulista
Endereço: Av. das Nações Unidas, 7.123 - Pinheiros - 05477-000
Tel 3095 9522

Subprefeitura Pirituba

Distritos: Pirituba / Jaraguá / São Domingos

Endereço: R. Luis Carneiro, 193 /197 - V. Barreto - 02936-110 - Tel 3971 6542

Subprefeitura Santana

Distritos: Santana / Tucuruvi / Mandaqui

Endereço: Av. Tucuruvi, 808 - 02304-002 - Tel 6202 0153

Subprefeitura Santo Amaro

Distritos: Santo Amaro / Campo Belo / Campo Grande

Endereço: Pça. Floriano Peixoto, 54 - 04751-030 - Tel 5687 6599

Subprefeitura São Mateus

Distritos: São Mateus / São Rafael / Iguatemi

Endereço: Av. Ragueb Chohfi, 1400 - Pq.Industrial São Lourenço - 08375-000
Tel 6919 7898

Subprefeitura São Miguel

Distritos: São Miguel / Vila Jacuí / Jd. Helena

Endereço: R. Ana Flora Pinheiro de Sousa, 76 - 08060-150 - Tel 6297 1377

Subprefeitura Sé

Distritos: Sé / Consolação / Santa Cecília / Bom Retiro / República / Bela Vista / Liberdade / Cambuci

Endereço: Av. do Estado, 900 - 01108-000 - Tel 3228 7766

Subprefeitura Vila Maria

Distritos: Vila Maria / Vila Guilherme / Vila Medeiros

Endereço: R. General Mendes, 111-V.Maria Alta -02127-020 - Tel 6967 8070

Subprefeitura Vila Mariana

Distritos: Vila Mariana / Saúde / Moema

Endereço: R. José de Magalhães, 450 - 04026-090 - Tel 5575 3949

Subprefeitura Vila Prudente

Distritos: Vila Prudente / Sapopemba / São Lucas

Endereço: Avenida do Oratório, 172 - 03220-000 - Tel 6100 7200



Foto da rua Cardeal Arcoverde, primeira calçada executada pelo programa Passeio Livre (junho/05)

Leis existentes sobre calçadas

- 02.628/23
Proíbe, nas ruas calçadas da cidade, onde há tráfego de bonde, o assentamento de trilhos que não sejam de 45K, por metro linear, nos perímetros central e urbano.
- 06.933/66
Proíbe o estacionamento de veículos sobre passeio e calçadas, no território do Município da Capital.
- 07.359/69
Cria o fundo de construção e conservação de muros e passeios, destinado ao custeio integral das obras de construção e conservação de muros e passeios no Município e dá outras providências.
- 09.294/81
Dispõe sobre construções e conservação de muros de fecho, passeios, limpeza de terrenos e dá outras providências.
- 09.560/82
Dispõem sobre o serviço de limpeza pública no Município de São Paulo, e dá outras providências.
- 09.803/84
Dispõe sobre a obrigatoriedade do rebaixamento de guias, calçadas e canteiros centrais, já existentes e a serem construídos, situados nas travessias sinalizadas.
- 10.072/86
Dispõe sobre a instalação de bancas de jornais e revistas em logradouros públicos, e dá outras providências.
- 10.386/87
Concede prazos para construção de muros de fecho, passeios e para limpeza de terrenos, cancela débitos e dá outras providências.
- 10.415/87
Confere nova redação ao inciso I do art. 1 da Lei 10.328/87.
- 10.508/88
Dispõe sobre limpeza de imóveis, o fechamento de terrenos não edificados e a construção de passeios, e dá outras providências.
- 10.667/88
Dispõe sobre permissão de uso de passeio público fronteiro a bares, confeitarias, restaurantes, lanchonetes, e semelhantes, para a colocação de toldos, mesas e cadeiras, e dá outras providências.
- 10.875/90
Altera a lei 10.072/86 incluindo a instalação de bancas de livros, revistas e jornais usados, e dá outras providências.
- 11.210/92
Dispõe sobre a colocação de lixeiras nos passeios públicos.
- 11.271/92
Denomina “Ponte Presidente Jânio Quadros”, a ponte da Vila Maria, sobre o Rio Tietê.
- 11.228/92 (CÓDIGO DE OBRAS)
Dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, revoga a Lei 8.266/75, com as alterações adotadas por leis posteriores, e dá outras providências.
- 11.403/93
Altera a redação da letra “f” do art. 17, da lei 10.508/88.
- 11.472/94
Acrescenta o inciso V ao art. 13, da lei 10.072/86.
- 11.509/94
Determina o uso de pisos drenantes em passeios públicos, estacionamentos descobertos, ruas de pouco movimento de veículos e vias de circulação de pedestres em áreas de lazer, praças e parques, e dá outras providências.
- 11.574/94
Concede prazos para a construção de muros de fecho e passeios e para limpeza de terrenos, cancela débitos e dá providências.
- 11.600/94
Dispõe sobre a localização de feiras livres.
- 11.656/94
Dispõem sobre a obrigatoriedade de demarcação, pelos postos de serviços e de abastecimento de combustíveis, de faixa para passagem de pedestres nas calçadas.
- 11.944/95
Dispõem sobre a corresponsabilidade dos proprietários de imóveis que são locados para o funcionamento de bares, restaurantes, cantinas, pizzarias, cafés, boates, casas de espetáculos, chás e estabelecimentos congêneres, pelas multas aplicadas em razão de descumprimento das prescrições estabelecidas nas Leis Municipais 10.667, de 20 de outubro de 1988 e 11.501, de 11 de abril de 1994.
Introduz alterações em tais Leis.
- 12.002/96
Dispõe sobre permissão de uso de passeio público fronteiro a bares, confeitarias, restaurantes, lanchonetes, e semelhantes, para a colocação de toldos, mesas e cadeiras, e dá outras providências.
- 12.260/96
Disciplina a utilização de calçadas situadas nas proximidades das faixas de pedestres, e dá outras providências.
- 12.271/96
Dispõe sobre a instalação de guaritas de segurança, e dá outras providências.
- 12.849/99
Dispõe sobre a instalação de mobiliário urbano no Município de São Paulo, e dá outras providências.
- 13.293/02
Dispõe sobre a criação de “calçadas verdes” no Município de São Paulo, e dá outras providências.
- 13.309/02
Dispõe sobre o reuso de água não potável, e dá outras providências.
- 13.517/03
Dispõe sobre a outorga de concessão para a criação, desenvolvimento, fabricação, fornecimento, instalação, manutenção, conservação e exploração publicitária de mobiliário urbano.
- 13.614/03
Estabelece diretrizes para a utilização das vias públicas municipais, inclusive subsolo e espaço aéreo, e das obras de arte de domínio municipal, para a implantação e instalação de equipamentos de infra-estrutura urbana destinados a prestação de serviços públicos e privados; delega competência ao departamento de Controle de Uso de Vias Públicas da SIURB para outorgar a permissão de uso; disciplina a execução das obras decorrentes, e dá outras providências.
- 13.646/03
Dispõe sobre a legislação de arborização nos logradouros públicos do Município de São Paulo.

Referências

Projeto Calçada Cidadã – Prefeitura Municipal de Vitória - ES

Guia de Mobilidade do CPA (caderno verde)



Venha conhecer os novos padrões para os Passeios Públicos.

11 de maio de 2005
8h30 às 18h30

Auditório Ellis Regina
Palácio das Convenções do Anhembi
Av. Olavo Fontoura nº 1209 – Centro

Inscrições Gratuitas
Vagas Limitadas
Mais Informações
www.prefeitura.sp.gov.br
Anggulo Comunicação Estratégica
anggulo@anggulo.com.br
Telefax: (11) 5031 4081

promoção

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO DAS SUBPREFEITURAS
SECRETARIA ESPECIAL DE PARTICIPAÇÃO E PARCERIA
SECRETARIA DA PESSOA PORTADORA DA DEFICIÊNCIA

CREA-SP

Entidades que contribuíram para a elaboração do Programa Passeio Livre

ABAP - Associação de Arquitetos Paisagistas

ABCIC

ABCP

ABESC - Associação Brasileira das Empresas de Serviços de Concretagem

ABRACE - Associação Brasileira de Concreto Estampado

ACSP - Associação Comercial de São Paulo

ANAMACO

ANHEMBI MORUMBI

ASBEA

ABRAPESP - Associação Brasileira de Pedestres em São Paulo

BlocoBrasil - Associação Brasileira da Indústria de Blocos de Concreto

CEPAM

CET

Colégio São Luis

CONVIAS

CPA – Comissão Permanente de Acessibilidade

CREA/SP - Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e

Agronomia

EMPLASA

EMURB - Empresa Municipal de Urbanização

FAAP

FENEA - Federação Nacional de Estudantes de Arquitetura e Urbanismo

GCP - GRUPO DE CALÇADA DE PLACAS

IAB/SP - Instituto de Arquitetos do Brasil - departamento São Paulo

IDELT

IE - Instituto de Engenharia

Instituto de Paradigma

METRO

Movimento Defenda São Paulo

Movimento Colméia

Revista Prisma

SENAI

SIMPROCIM

SINAPROCIM

SINDUSCOM

URB2 arquitetos associados

Viva o Centro

Ficha Técnica

Idealização

Prefeitura da Cidade de São Paulo
Secretaria de Coordenação das Subprefeituras
Secretaria de Participação e Parceria
Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida

Coordenador do Programa

José Renato Soibermann Melhem

Equipe Técnica

Raquel Maria Pereira Lopes
Carolina Lunetta
Paula Roque
Rodrigo Cavalcanti
Rafael Henrique Neves

Criação e Projeto Gráfico

Ângulo Comunicação Estratégica
É Tutoria de Comunicação

COMISSÃO DE ANÁLISE DO PASSEIO PÚBLICO

Membros da Comissão do Passeio Livre

Ana Carolina Ferraz Carpentieri
Antonio Sergio
Alexandra Panontin Morgille
Álvaro Amaral Arvelos
Carlos Alberto da Silva Filho
Carlos Carmelo de Benedetto
Cláudio Oliveira Silva
Edison José Alves Antunes
Edilson Passifaro
Eurico Pizão Neto
Guilherme Bolini de Campos
Gustavo Partezani
Inácio Solowiejczyk.
José Renato Soibermann Melhem
José Roberto de Andrade Amaral
José Soares
Lucia Miyuki Okumura
Lucia Porto
Luis Eduardo Brettas

Marco Aurtelio Garcia
Marcos Antonio Santos Romano
Nadia C. Guanente de Medeiros
Natal Destro
Paulo Brossi
Paulo Shopia
Rafael Rodrigues de França Rios
Ramon Otero Barral
Renato Correa Baena
Roberto Rios
Ronaldo Meyer
Rosemeiry Leite
Ricardo Mosqueti
Rubens Roque Moraes
Ruy Villani
Sandra Pegorelli
Silvana Serafino Cambiaghi
Sonia Marly Di Palma Barbosa
Walter Casseb



Aula de capacitação do primeiro grupo de pessoas selecionadas no Projeto Calceteiros.

Passeio
Livre



CREA-SP
Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura
e Agronomia de São Paulo



PREFEITURA DA CIDADE DE
SÃO PAULO

SECRETARIA DE COORDENAÇÃO DAS SUBPREFEITURAS
SECRETARIA DE PARTICIPAÇÃO E PARCERIA
SECRETARIA ESPECIAL DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA E MOBILIDADE REDUZIDA

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)