

CAMINHABILIDADE E CIDADE PARA PESSOAS: PROPOSTA DE PROJETO URBANO - RUA TAGUÁ, SP

Erika Lima Lopes
Rafaella Ayumi Kaneko
Vitor Manabe Zadra
Caroline Gomes de Oliveira
Rafael Paschoalini da Silva

Arquiteta(o) e Urbanista pelo
FIAM-FAAM Centro Universitário.

Helena Napoleon Degreas

Arquiteta e Urbanista, Professora do Programa de
Mestrado Profissional Projeto, Produção e Gestão do
Espaço Urbano do FIAM-FAAM Centro Universitário.

E-mail: helena.degreas@fiamfaam.br

Resumo

Este projeto tem como objetivo identificar os usos e eventuais conflitos oriundos dos comportamentos e demais formas de apropriação dos espaços públicos que ocorrem entre os diversos atores sociais que compartilham os mesmos espaços, a saber: moradores, alunos de diversas instituições educacionais, fiéis de templos e igrejas locais bem como consumidores dos diversos estabelecimentos comerciais existentes no local. O local selecionado localiza-se na Rua Taguá, entre as ruas São Joaquim e Fagundes, na cidade de São Paulo, Brasil. A identificação dos usos e sua espacialização no local selecionado, apresentará as sobreposições que ocorrem nos usos, suas frequências e tipos de usuários apontando para as diretrizes de projeto urbano em caráter local, por meio de adoção de propostas pontuais que foram assumidas como mecanismo para evitar conflitos entre os diversos atores sociais. A pesquisa foi desenvolvida durante o 2º semestre de 2016 e dirigida ao desenvolvimento dos diagnósticos que serviram de base para as propostas

projetuais do Escritório Modelo do curso de Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário. As pesquisas estão inseridas no projeto de pesquisa Sistemas de Espaços Livres (Mestrado Profissional projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano). Como partido propositivo, os alunos utilizaram os conceitos de Observação Urbana de Jan Gehl e *Active Design Guidelines* para o desenvolvimento de cidades para pessoas e ao nível do olhar. Os instrumentos de pesquisa e as formas de aplicação, foram resultado do acordo de cooperação técnica realizado com a organização social Cidade Ativa.

Palavras-chave: Sistema de Espaços Livres, Urbanismo, *Active Design*, Caminhabilidade, Desenho Urbano.

Abstract: Walkability and Cities for People: urban design proposal – Rua Taguá, SP

This project aims to identify the uses and eventual conflicts arising from the behaviors and other forms of appropriation of public spaces that occur among the different social actors who share the same spaces, namely: residents, students from various educational institutions, temple worshippers and local churches as well as consumers of the various commercial establishments on the selected site. This article will describe some results of an undergraduate research hosted by the Urban Office Lab and headed by Open Spaces System Research Group based on FIAM-FAAM Centro Universitário. The studies were applied on a study case located at Rua Taguá, SP and it was developed during the 2016 spring classes. It also had the methodological support from the NGO Cidade Ativa.

Key-words: open spaces system, landscape architecture, urbanism, active design, sidewalks.

1. INTRODUÇÃO

Nossas cidades foram modeladas ao longo das últimas décadas por políticas públicas direcionadas para a circulação motorizada. A forma urbana resultante dos instrumentos urbanísticos do planejamento urbano moderno amplamente utilizados nas últimas décadas junto às cidades brasileiras, resultou em tipos espaciais que atendem aos carros, caminhões, ônibus e motos. Para atender a essa demanda, todos os recursos humanos e técnicos advindos da engenharia de tráfego foram direcionados para garantir a rapidez no escoamento dos milhões de veículos que compõem a frota de automóveis de São Paulo. Esses esforços foram por décadas, cortando, atravessando e, por fim, desconstruindo, distritos, bairros e os lugares de vida de milhões de pessoas substituindo-os por canteiros, rotatórias e sinalizações para garantir a segurança dos motoristas. Nos resíduos e complementações espaciais dos automóveis, adaptou-se o cidadão: nem tanto nas praças e parques destinados ao “lazer da população”, mas nas áreas livres que permeiam os edifícios, o público se apropria das áreas possíveis. Encontros, desencontros e olhares cruzam-se em locais possíveis.

Vale lembrar que todo o sistema viário gerou um sistema de circulação rápida composto por ruas, avenidas e demais logradouros que atendem de maneira mais ou menos eficaz, automóveis, motos e caminhões, priorizando ainda hoje o seu escoamento em velocidades nem sempre compatíveis com os demais usos urbanos não motorizados. Para os que se utilizam do “modo ativo” (conceito contemporâneo para todos os tipos de deslocamento que se utilizam apenas da força do corpo como ação de mobilidade) de mobilidade nas cidades, os tipos espaciais destinados e criados por meio de projeto resumem-se às calçadas laterais ao leito carroçável cujas dimensões variáveis (mas predominantemente estreitas e repletas de interferências diversas) acolhem e tratam o caminhar como se fosse um fluxo contínuo e rápido para o deslocamento humano em ambientes urbanos.

Pesquisas recentes como a *Origem Destino do Metropolitano de São Paulo* (OD, 2007) apontam que cerca de um terço das viagens diárias na cidade de São Paulo são realizadas a pé. Deste último dado, menos de 1% é feito por bicicletas. Leitões carroçáveis acolhem a circulação principal de veículos motorizados. Calçadas, acolhem a circulação de pedestres.

É sobre esse tema que trata a pesquisa que gerou o diagnóstico e as propostas projetuais deste artigo. Localizada no bairro da Liberdade da cidade de São Paulo, a Rua Taguá pertence a subprefeitura da Sé. O bairro é diversificado com usos mistos, comércios, serviços, residências, instituições educacionais, equipamentos de saúde e serviços religiosos, tais como templos e igrejas. Atualmente dispõe de estacionamentos; serviços educacionais e comércios informais - bares - que por sua vez são os principais elementos que resultam em eventuais conflitos entre pedestres, moradores, trabalhadores e veículos.

A escolha do local para realizar o estudo de caso e o desenvolvimento do projeto se deu em função não só das características peculiares mencionadas anteriormente, mas também por se tratar de um local com fluxo intenso no período noturno ocasionado pela proximidade dos bares com as universidades existentes gerando desconforto aos residentes do local. Centenas de alunos dos cursos fundamental e médio, misturam-se aos milhares de alunos das cinco instituições de ensino superior que ali estão estabelecidas. Bares e botecos clandestinos, vendem juntamente com ambulantes toda sorte de bebidas e alimentos diuturnamente. Brigas, gritarias, bebedeiras, desentendimentos associados ao som alto vindo dos carros estacionados são situações cotidianas que nem mesmo a presença do contingente policial, consegue resolver. A sobreposição de usos, o grande contingente de público associado às duas faixas de estacionamento de veículos, as paradas de carros de familiares para retirar as crianças das escolas, micro ônibus estacionados, as duas mãos de direção criam um ambiente caótico e inseguro. Por sua vez, as calçadas dimensionadas para atender a circulação de veículos têm as dimensões adequadas para a sua classificação.

A realidade por sua vez, aponta que se para a classificação viária, as dimensões garantem o uso e segurança, para o uso das pessoas o mesmo não ocorre. É nesse ambiente que outras formas de compreensão das necessidades dos usuários devem ocorrer. Os métodos de compreensão da

realidade utilizando-se apenas os métodos tradicionais como levantamentos cartográficos, dos instrumentos urbanísticos e fotográficos se por um lado permitem contextualizar normas e regulações que apontam parte das diretrizes projetuais, por outro lado não dão conta das necessidades do principal usuário – o cidadão. Foi necessário aplicar outras formas de pesquisa e novos instrumentos de compreensão da realidade da cidade “ao nível do olhar”. (Karssenberg, 2015)

A aplicação dos instrumentos de pesquisa - levantamento geométrico e medições de fluxos e permanência - na elaboração do diagnóstico apontou a necessidade de readequação do sistema de mobilidade urbana “não motorizado”, ou seja, a requalificação dos espaços livres públicos destinados ao pedestre. Devido às análises e as entrevistas com o público, foi possível criar um projeto urbano para o local que tenta atender a demanda popular.



Figura 01 - Localização da área de estudo - Mapa Cidade de São Paulo.
 Fonte: Elaborado pelos autores.

2. METODOLOGIA

O diagnóstico contempla pontos de medição de via e de intersecções - sendo a quantidade de medições escolhida de acordo com cada local de estudo - e que foram importantes no levantamento e análise dos dados obtidos. Neste trabalho os pontos de medição foram classificados em 1; A e B conforme Figura 2. As visitas realizadas ao local foram necessárias para observar toda a dinâmica do ambiente como: pontos de permanência; largura de leito carroçável; calçada; fluxo de pedestres e veículos e pontos de atração que auxiliariam na realização do projeto de intervenção. A compreensão dos processos de produção e ocupação do espaço urbano se deu por meio da aplicação dos métodos apresentados pela ONG Cidade Ativa. Para a realização do diagnóstico foi preciso escolher os pontos de medição, que são trechos escolhidos para a aplicação das ferramentas de pesquisa. No caso da Rua Taguá, o trecho escolhido para análise foi entre as Ruas Taguá x Fagundes e Taguá x São Joaquim. Os instrumentos de pesquisa realizados foram:

95

- Levantamento Geométrico;
- Croquis;
- Medições de fluxos e permanência;
- Entrevistas com o público;
- Análise dos sete critérios (Observação Urbana de Jan Gehl - análise urbana): segurança, proteção, acessibilidade, diversidade/ versatilidade, atratividade, conectividade e resiliência/ sustentabilidade.

As medições e entrevistas foram realizadas em dois dias: dia útil e final de semana. A análise dos 7 critérios foi avaliada em cada trecho pelo grupo de forma a melhor auxiliar na elaboração da proposta de intervenção.



Figura 02 – Área de intervenção: Pontos de medições e fotografias do local de estudo.
 Fonte: autores.

A rua concentra edifícios de baixo gabarito, muitos deles tombados desde 2012 pelo CONPRESP (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo) e que não são de fato mantidos, ou seja, cuidados pelos proprietários ou usuários dos bens, identificando-se uma grande quantidade de patologias estruturais e a falta de manutenção, tal como a pintura nas fachadas que possuem diversas pichações.

2.1 Levantamento Geométrico

O levantamento geométrico se deu por meio da identificação das medidas das vias existentes (dimensões das calçadas e do leito carroçável); relação do entorno imediato (loteamentos, escadarias, gradil); posicionamento dos elementos construídos e/ou temporários (postes, vegetação, vendedores ambulantes; lixeiras e etc.).

Para a elaboração deste diagnóstico, utilizou-se formulários elaborados pela organização social Cidade Ativa. Basicamente os formulários são divididos em dois tipos distintos: o primeiro especifica as vias e o segundo, as intersecções. Com esses levantamentos realizados por meio de croquis, é possível analisar as dimensões reais de calçada, ou ainda, o espaço que de fato encontra-se livre para a apropriação dos usuários; a quantidade, a qualidade dos mobiliários urbanos buscando entender de que forma é utilizado pelas pessoas, se a distribuição é correta, se está no local correto e se a quantidade é adequada à média de usuários; se o leito carroçável é exclusivamente utilizado pelos automóveis ou se é compartilhado com os estudantes e moradores de maneira inapropriada, gerando insegurança física a todos os atores envolvidos; se a arborização é suficiente ou até mesmo necessária; se a iluminação atende às necessidades do pedestre e não

só a do automóvel; e se as vagas de estacionamento são de fato uma solução extemporânea face às necessidades de ampliação das calçadas para uso humano.

2.2 Croquis

Os croquis auxiliaram no entendimento geral do local e do levantamento geográfico, sendo importante destacar os edifícios notáveis (escolas, universidades, hospitais, entre outros), dimensões da via e elementos observados.

2.3 Medições

As medições e entrevistas foram realizadas em dois dias: dia útil (entendido como dia de semana comercial) e final de semana como forma de verificar a intensidade de tráfego dos veículos e/ou pedestres, assim como pontos de permanência dos transeuntes. O método utilizado para o levantamento dessas medições foram:

1. **Medições de fluxos:** Para cada medição, foi selecionado um local. Parado, o aluno fixava o olhar em um ponto e, a partir dele eram realizadas as observações de todas e quaisquer movimentações ocorridas tanto para veículos, quanto para pedestres que passavam por aquele limite estabelecido pelo olhar no período de 10-20 min. A área abarcada pelo olhar era de aproximadamente 20 metros. Este tempo era dividido em dois intervalos de 10 minutos. Em um dos intervalos era necessário realizar as medições de fluxos de veículos e no outro intervalo de 10 minutos, eram realizadas as medições de fluxos de pedestres. As medições foram realizadas na Rua Taguá e nas intersecções entre Rua Taguá com a Rua Fernandes e Rua Taguá com a Rua São Joaquim.
2. **Medição de permanência:** Realizar esta medição foi importante para verificar quais eram os lugares dentro daquele local de estudo que mais concentravam a permanência dos pedestres, de forma a auxiliar na realização da proposta de intervenção, entendendo melhor o local e as preferências do público. As medições foram realizadas na Rua Taguá e nas intersecções entre Rua Taguá x Rua Fernandes e Rua Taguá x Rua São Joaquim.

A partir desses procedimentos de averiguação e aferição, foi possível conhecer os comportamentos dos usuários bem como, as necessidades e as diretrizes de intervenção visando à melhoria das condições espaciais e de localização com o objetivo de requalificar o local para melhor apropriação da rua.

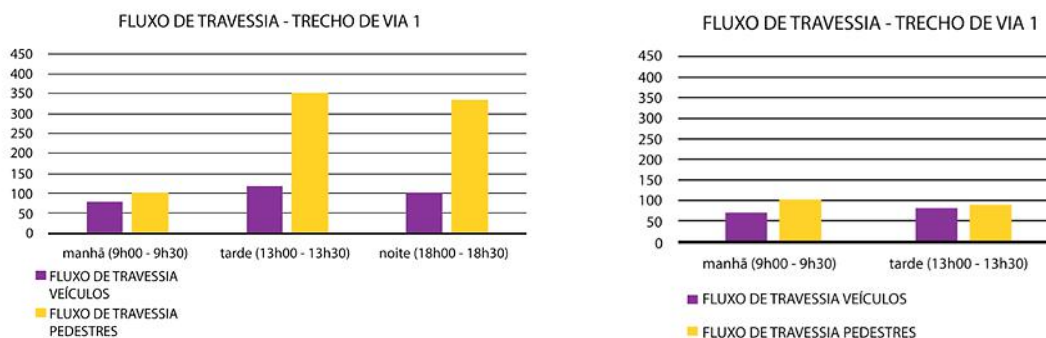


Figura 03 – Gráficos de fluxo de travessia e permanência com os resultados da tabulação das informações – Trecho de via 1.

Fonte: autores

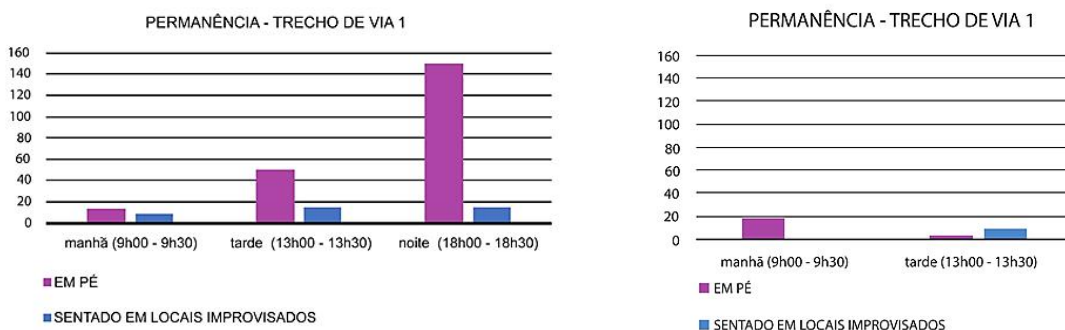


Figura 04 – Gráfico de permanência - Trecho de via 1.

Fonte: autores

2.4 Entrevistas

As entrevistas foram realizadas com público variado e selecionado de forma aleatória durante as entrevistas. A partir do uso desse recurso, pretendia-se entender as necessidades dos usuários e sua percepção sobre a situação vivida.

A entrevista foi dividida em duas partes:

1. As respostas eram de dois tipos: abertas e fechadas, ou ainda dirigidas com o objetivo de subsidiar as futuras propostas. O entrevistado respondia questões relacionadas ao seu trajeto (de onde veio, para onde vai), o meio de transporte que mais utilizava; qual o segundo meio mais utilizado, e, se pudesse trocar o seu meio de transporte ou locomoção, qual seria.
2. Respostas espontâneas em que o entrevistado informava o que mais lhe agradava no local; o que ele gostaria de ver modificado; se o espaço fosse uma praça, um lugar para ficar, o que ele gostaria de ver implantado e, por fim, o que menos lhe agradava no local.

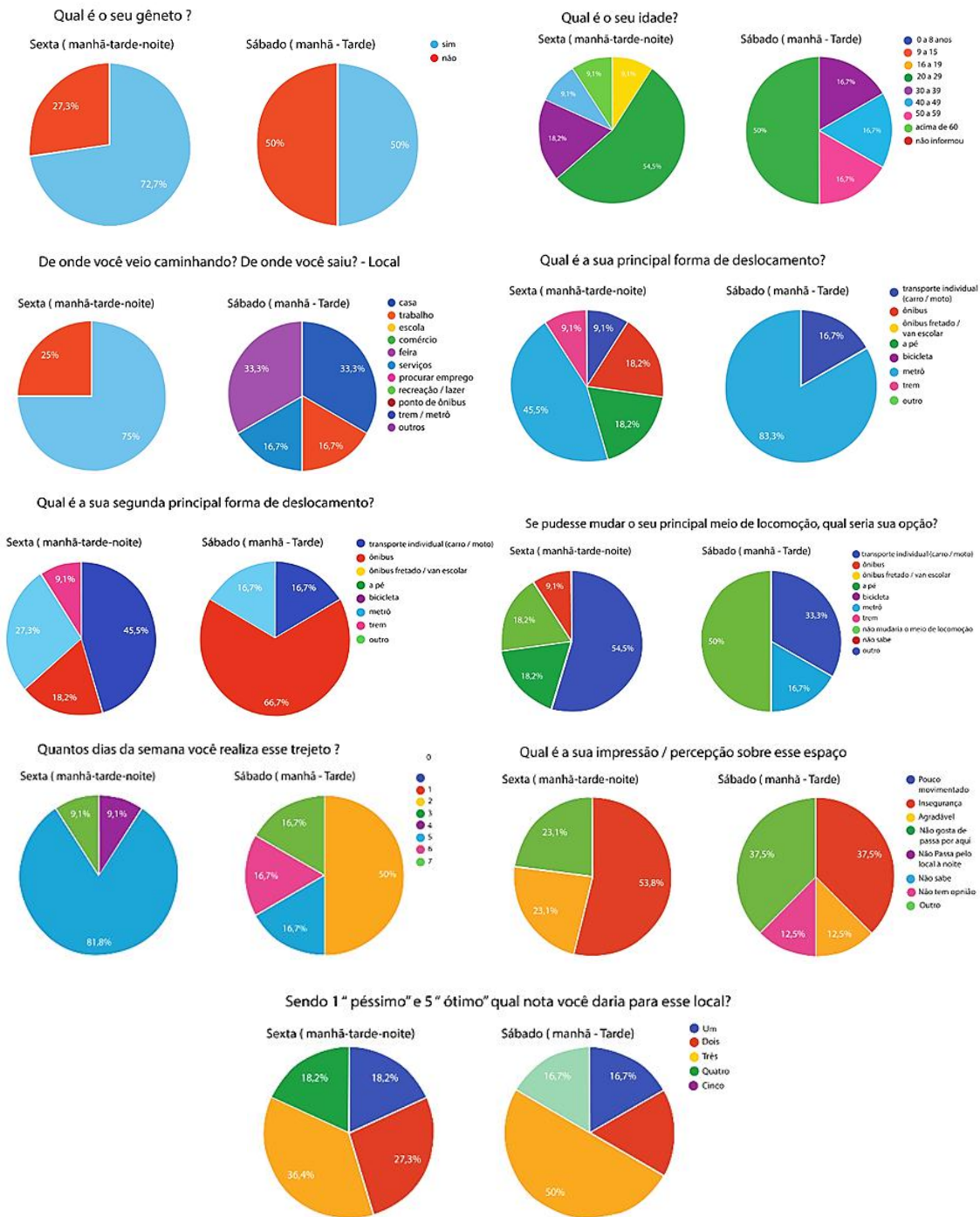


Figura 5 – Gráficos com os resultados da análise dos 7 critérios de classificação da pesquisa de Observação Urbana.
Fonte: autores.

Por meio da tabulação dos resultados das entrevistas, foram obtidas várias informações sobre os usos atuais que servirão de diretrizes para o programa de atividades urbanas que deverão ser contempladas nas propostas de projeto urbano. Pessoas têm opiniões diferentes, sendo muito importante ouvi-las para conhecer melhor o local de estudo e realizar um projeto que agregue às necessidades que favoreçam a apropriação coletiva do lugar.

2.5 Análise dos sete critérios

Os sete critérios para avaliação dos espaços urbanos contemporâneos propostos por Jan Gehl, são os seguintes: segurança, proteção, acessibilidade, diversidade/ versatilidade, atratividade, conectividade e resiliência/ sustentabilidade. Com essa classificação associada aos resultados das outras entrevistas já tabuladas, é possível obter resultados sobre as características de uso e de comportamentos dos usuários locais contextualizados com a realidade local e, portanto, mais conclusivos para a realização da proposta de intervenção.

100



Figura 06 - Classificação dos 7 critérios de análise urbana de Jan Gehl.

Fonte: autores

3. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Para definição dos pontos de medição da Rua Taguá, foi necessário que o grupo estudasse as bases cartográficas existentes e visitasse o local para identificar os principais pontos de atração, ou ainda, os locais que apresentavam maior incidência de pessoas; rede de transportes; uso do solo e aplicar os questionários e demais instrumentos apresentados pela organização social Cidade Ativa em *workshop*. A Rua Taguá foi dividida em 3 setores para fins de análise:

- Trecho de via 1: Rua Taguá
- Trecho de intersecção A
- Trecho de Intersecção B

Este último trecho, em especial, foi identificado como aquele que recebia o maior número de pessoas “de passagem”, ou seja, usuários locais que estão no lugar, mas não tem vínculo com ele, tais como moradores de outras localidades, locatários ou donos de estabelecimentos, trabalhadores locais durante o período matutino.

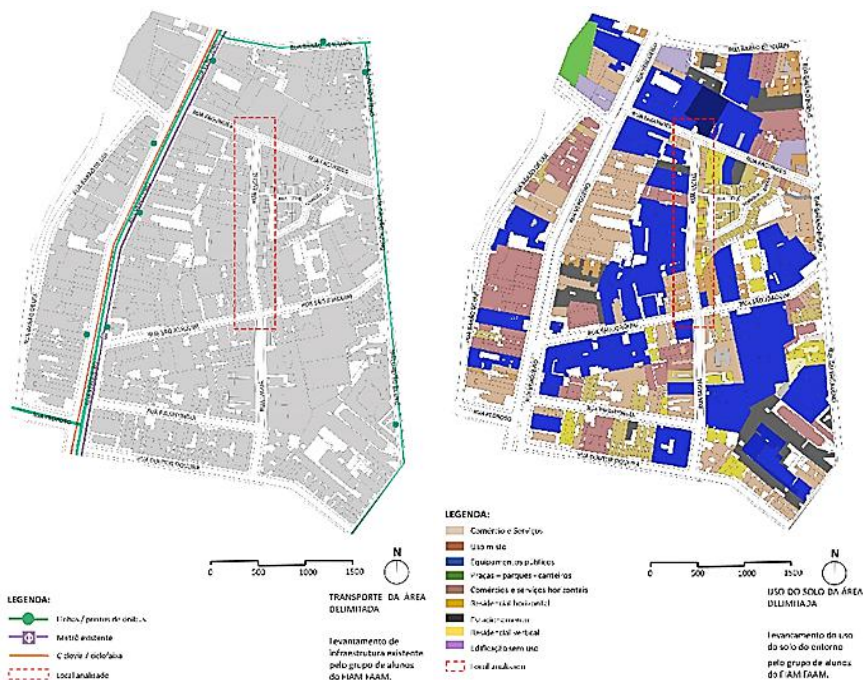


Figura 07 – Levantamento de transportes e usos do solo, trecho de via e intersecção. Fonte: autores.

3.1 Trecho de intersecção A – Rua Taguá x Rua Fagundes

Trata-se do ponto crítico para futura proposta de intervenção, pois é neste local onde se encontra o maior índice de permanência de pessoas nos períodos da tarde e da noite durante a semana.

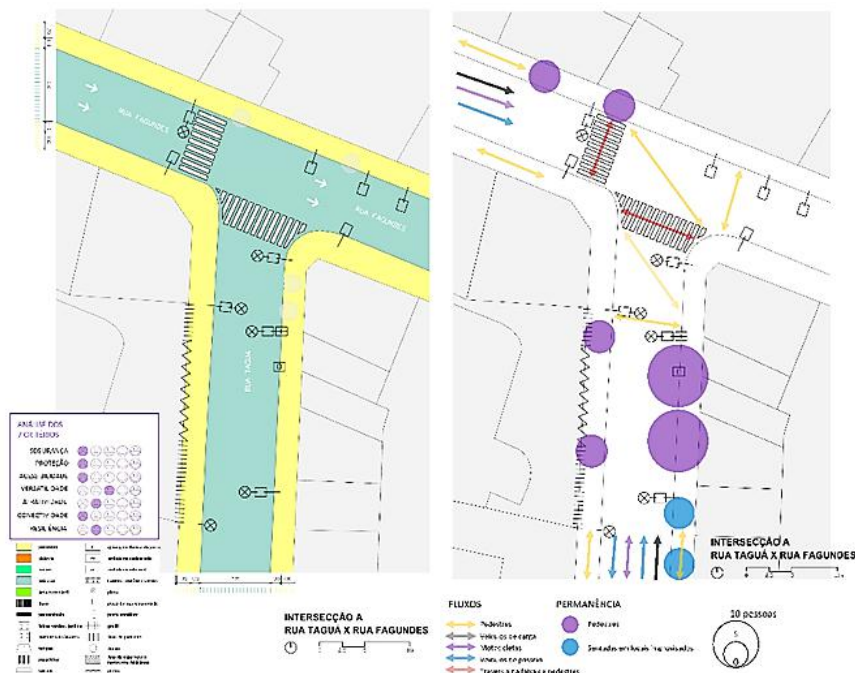


Figura 08 – Análise de equipamentos urbanos e/ou mobiliários urbanos e fluxo de pedestres e veículo, parte de trecho de via e intersecção do ponto A. Fonte: autores

O levantamento geométrico do trecho revelou que as calçadas possuem medidas próximas à largura mínima exigida pela CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) para a circulação de pedestres. Porém a realidade aponta para uma inadequação: como o fluxo e permanência de pessoas é intenso e concentrado, as dimensões, embora corretas, não atendem à demanda do lugar. As escolas (curso fundamental e médio) criam também um problema na circulação de pessoas e automóveis. Os pais estacionam no meio da rua para poder deixar e pegar seus filhos no mesmo horário em que alunos das faculdades saem para beber e encontrar-se com os amigos. Em frente aos portões aglomeram-se pessoas num volume tal que invadem o leito carroçável. A velocidade local permitida para automóveis é de 40km/hora, situação excessiva e fator de insegurança física para um local onde há escolas e intensa circulação de público infanto-juvenil.

3.2 Trecho de via – Rua Taguá

A Rua Taguá está localizada entre as ruas São Joaquim e Fagundes. O trecho de via 1 foi subdividida em 3 partes para que possibilitasse uma melhor visualização e compreensão dos dados analisados.

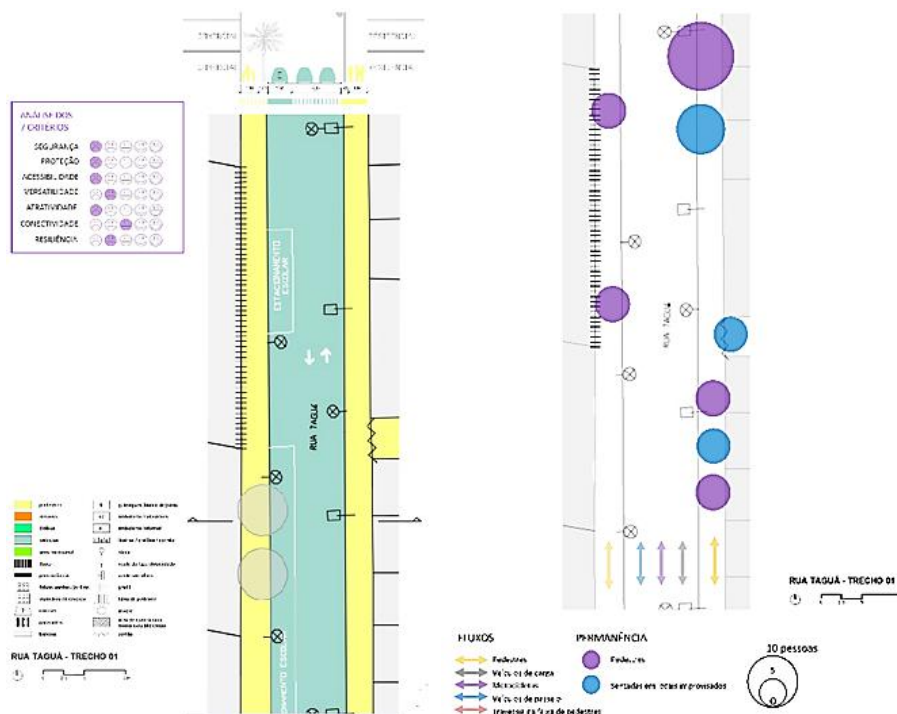


Figura 09 – Análise de equipamentos urbanos e/ou mobiliários urbanos e fluxo de pedestres e veículos, trecho de via 01 – parte 1.

Fonte: autores

- **TRECHO 01:** Próximo à Rua Fagundes, é caracterizado pela grande quantidade de locais de permanência e um grande fluxo de circulação de pedestres. Há residências, instituições educacionais e comércios, que em sua grande maioria vendem bebidas alcoólicas, e que entram em conflito com as instituições de ensino, principalmente com o Colégio Adventista da Liberdade graças à concentração de crianças menores de idade.

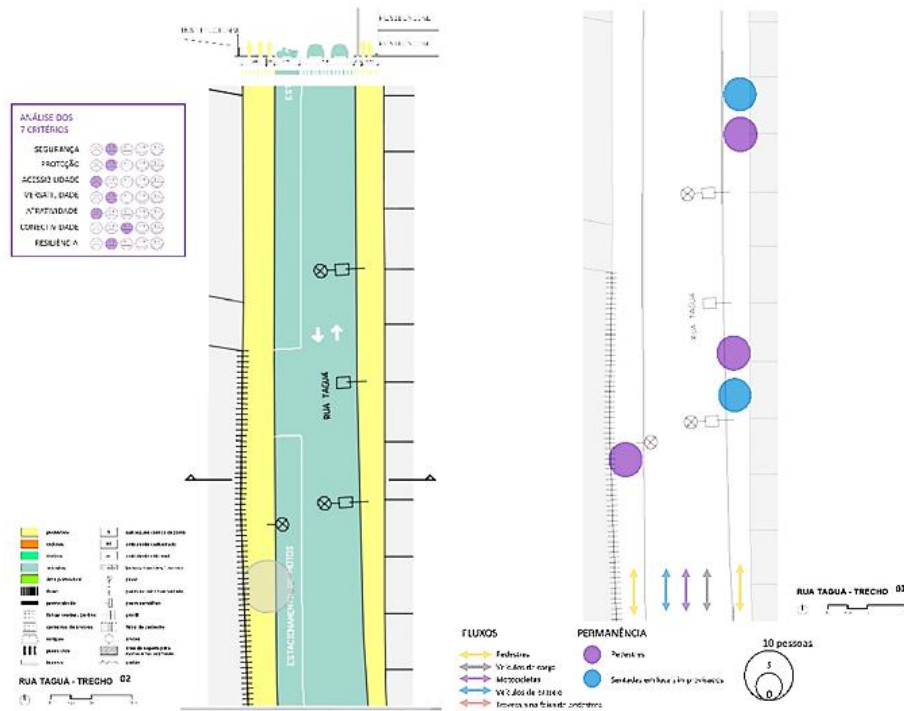


Figura 10 – Análise de equipamentos urbanos e/ou mobiliários urbanos e fluxo de pedestres e veículos, trecho de via 01 – parte 2.

Fonte: autores

- **TRECHO 02:** No segundo trecho analisado podemos encontrar as entrada e saídas de alunos e de automóveis provenientes da FMU, além do estacionamento demarcado para motos em uma faixa exclusiva no leito carroçável. Do outro lado da via há residências de gabarito baixo e pequenos comércios, tais como copiadora e comércios que vendem doces.

3.3 Trecho de intersecção B – Rua Taguá x Rua São Joaquim

Trata-se do encontro de vias com grande fluxo de pedestres no período matutino e noturno, em função das instituições de ensino localizadas da região, e com maior fluxo de veículos na Rua São Joaquim. Foi localizado somente um semáforo para orientação do fluxo de veículos e nenhum semáforo para colaborar no atravessamento e fluidez do fluxo de pedestres.

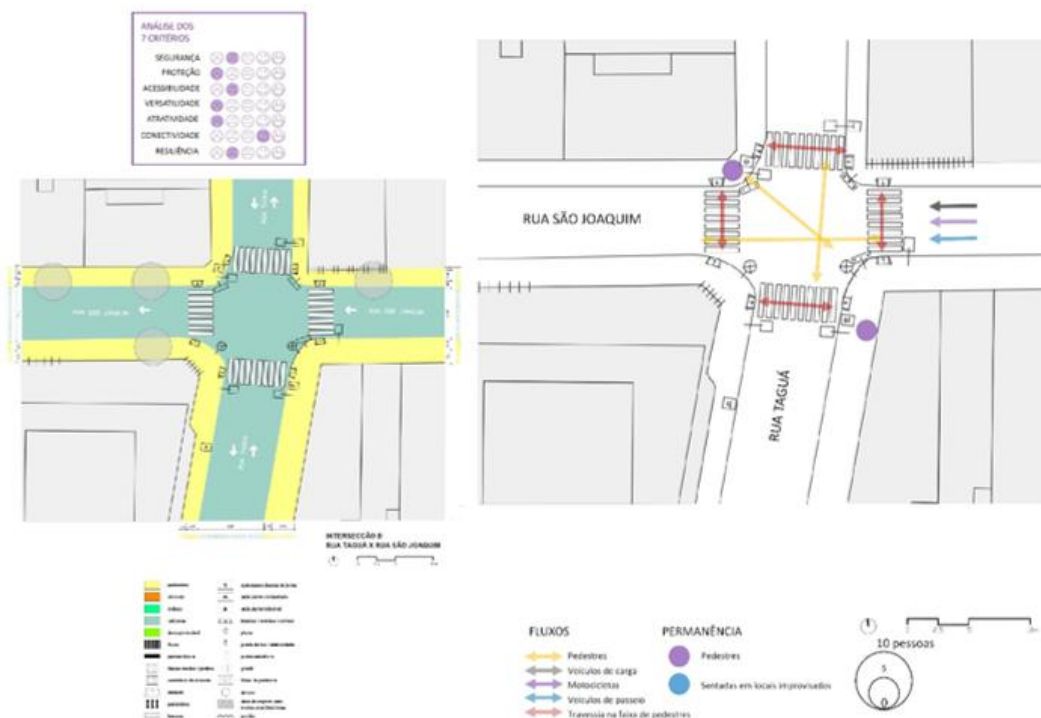


Figura 13 – Análise de equipamentos urbanos e/ou mobiliários urbanos e fluxo de pedestres e veículos, intersecção B.

Fonte: autores

O levantamento geométrico realizado revelou que apenas duas calçadas possuem a largura de faixa livre adequada aos manuais da CET: apesar disto, estas calçadas não comportam o grande fluxo de pedestres. O comércio ambulante é uma das situações que dificultam sobremaneira a circulação de pedestres. Por esta razão, o uso do leito carroçável é compartilhado entre automóveis e pedestres, criando situações de insegurança física.

No geral, é uma área que atrai predominantemente jovens e adultos; ainda assim, crianças também usam o local uma vez que frequentam as escolas locais durante o período diurno. Dada a grande quantidade de comércio e serviços nessas intersecções, o movimento é intenso durante todo o dia. No período noturno o movimento é maior nas lanchonetes e restaurantes existentes.

Esses levantamentos auxiliaram para um melhor entendimento da quantidade e da disposição dos mobiliários urbanos existentes; relação entre esses elementos e a largura da calçada; quantidade de arborizações que poderiam ocasionar sombra ao pedestre; fluxo intenso de pedes-

tres e veículos, analisando também semáforos; sinalizações entre outros. Todos esses fatores foram levados em consideração na elaboração da proposta final de intervenção.

4. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO



Planta - Parte 01 - Rua Fagundes X Rua Taguá

Figura 14 – Sugestão de projeto da Rua Taguá – Parte 1.
Fonte: Elaborado pelos autores.



Planta - Parte 02 - Rua Taguá X Rua São Joaquim

Figura 15 – Sugestão de projeto da Rua Taguá – Parte 2.
Fonte: Elaborado pelos autores.

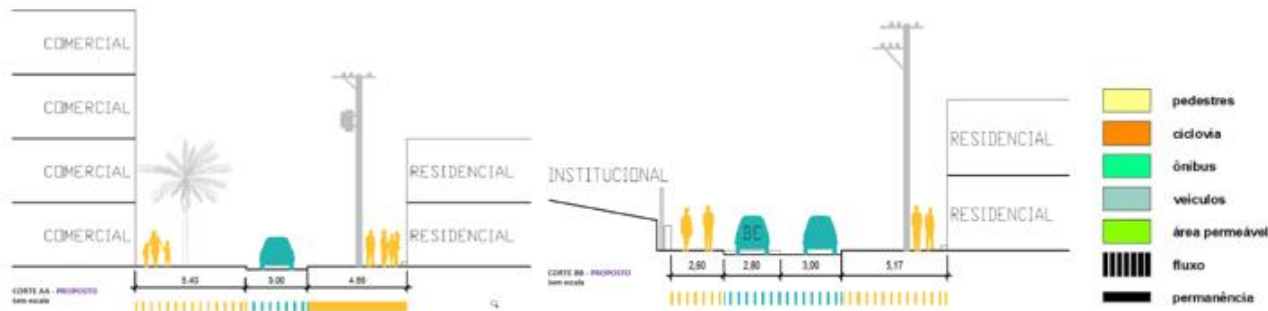


Figura 16 – Situação após proposta de intervenção da Rua Taguá por meio de corte esquemático.
 Fonte: Elaborado pelos autores.



Figura 17 – Imagens 3D da proposta de intervenção da Rua Taguá.
 Fonte: Elaborado pelos autores.

5. CONCLUSÕES

A proposta de intervenção resultante prioriza a mobilidade não motorizada bem com a criação de uma tipologia espacial urbana diferenciada pois atende às necessidades da população usuária do local. Todo o processo desenvolvido pela equipe apontou a necessidade de organização de instrumental de pesquisa que, quando aplicado, colaborou na compreensão dos fluxos e permanências espaciais no âmbito do pedestre, na busca das necessidades dos usuários (Painel Colaborativo) e na percepção da qualidade dos espaços físicos frente à necessária mudança de

programas e usos. Na proposta, o aumento das calçadas de ambos os lados da via (5 metros a partir do loteamento) sugerido pela equipe cria locais para a permanência das pessoas com a para implantação de mobiliários urbanos (bancos, lixeiras, postes). A fim de ter um espaço menos poluído visualmente ou ainda com menor número de intervenções ao longo dos caminhos, é proposto o aterramento dos fios de energia, a restauração dos edifícios tombados e a inserção de arborização. A diminuição do leito carroçável transforma a via em “mão única”, obrigando o motorista a reduzir a velocidade não apenas por causa da sinalização, mas também porque o estreitamento do leito carroçável, leva a essa situação. Além disso, são propostas faixas de pedestres elevadas que também colaboram na redução da velocidade do veículo. O levantamento de uso do solo da região apontou que há grandes quantidades de estacionamentos com preços equivalentes a Zona Azul – ou ainda, de estacionamento pago em vias públicas, mostrando que não há necessidade de vagas públicas pagas na rua. Baias de embarque e desembarque foram propostas próximas as instituições de educação e igreja.

Todas as sugestões apresentadas nas propostas, mostram que os caminhos para cidades mais humanas passam necessariamente por projetos urbanos de escala local e por métodos de investigação da vida urbana cotidiana. A tabulação das informações obtidas por aplicação de questões diretas, a observação dos comportamentos no uso dos espaços em áreas públicas associados à pesquisas colaborativas (projetistas e usuários) não apenas criam métricas adequadas à escala do pedestre bem como colaboram na organização do programa e das propostas projetuais.

REFERÊNCIAS

GEHL, J. (2013). *Cidade para Pessoas*. São Paulo: Perspectiva.

Karssenerg, H; Laven, J.; Glaser, M.;(2015). *A Cidade ao nível dos Olhos*. Porto Alegre: EdiPUCRS.

Cidade Ativa (2016) Formação Cidade Ativa no escritório modelo da FIAM-FAAM. Recuperado em 2 fevereiro, 2016, de:

<http://www.cidadeativa.org.br/singlepost/2016/12/01/>

Forma%C3%A7%C3%A3o-Cidade-Ativa-no-escrit%C3%B3rio-modelo-da-Fiam-Faam

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - Prefeitura do Município de São Paulo (2016) Zoneamento ilustrado: texto da lei ilustrado. Recuperado em 03 fevereiro, 2017, em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/.../prefeitura-lanc.../>

Prefeitura do Município de São Paulo: gestão urbana SP (2016). Rede de Espaços Públicos: guia de boas práticas para os espaços públicos da cidade de São Paulo. Acesso em 04 janeiro de 2017, disponível em:

<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-espacos-publicos/>

guia-de-boas-praticas-para-os-espacos-publicos-da-cidade-de-sao-paulo/

Metropolitano de São Paulo. (2007). Pesquisa Origem e Destino 2007. Metropolitano de São Paulo. São Paulo: Metropolitano SP. Acesso em 31 de março de 2017, disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-origem-destino-2007.aspx>

NYC - New York City (2016). Active Design. Shaping the Sidewalk Experience. Recuperado em 20 junho, 2016, de:

http://media.wix.com/ugd/7c3bc5_42f0312d5ae748b0b8413194e042852d.pdf

NYC - New York City (2016). Department of Transportation – Sustainable Streets: 2013 and Beyond. Recuperado em 18 junho, 2016, de:

<http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/stratplan.shtml>

PMSP - Prefeitura do Município de São Paulo (2016). Gestão Urbana SP: Rede de Espaços Públicos. Recuperado em 18 junho, 2016, de:

<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-espacos-publicos/>