

**MOBILIDADE URBANA E SEGREGAÇÃO: UMA ANÁLISE A PARTIR
DAS CALÇADAS DO DISTRITO JARDIM ÂNGELA/ SÃO PAULO - SP -
BRASIL**

Jane da Cunha Calado¹
Dayana Brainer da Silva Furtado²
Romildo de Souza Dias³
Cristiano Capellani Quaresma⁴
Diego de Melo Conti⁵

Recebimento: 03 de setembro de 2018
Aceite: 25 de novembro de 2018

Resumo

Problemas físicos de mobilidade urbana implicam em imobilidade socioeconômica. Esta questão se faz presente nas discussões relativas aos deslocamentos de pessoas entre as áreas periféricas e centrais, sobretudo de grandes cidades de países em desenvolvimento, à exemplo da cidade de São Paulo no Brasil. Os problemas urbanos afetam a toda a população cidadina, porém recaem mais fortemente sobre a população mais pobre, a qual sofre com as variadas formas de segregação socioespacial. Mas o que se pode dizer em relação à população pobre, que reside em lugares de elevados índices de vulnerabilidade social, e que se caracteriza por apresentar mobilidade reduzida, à exemplo dos cadeirantes e dos idosos? O objetivo deste estudo foi selecionar o Distrito da cidade de São Paulo que apresentou o maior Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS), conforme dados do Censo Demográfico 2010, e identificar as principais irregularidades encontradas nas calçadas, observando o disposto na legislação municipal e normatização vigentes. Foi realizada pesquisa exploratória, de abordagem qualitativa, constituindo um Estudo de Caso e utilizou-se como instrumentos de pesquisa o levantamento bibliográfico e a avaliação técnica em campo. Para isso, a seleção das vias avaliadas se deu por meio de sorteio, obedecendo aos princípios da aleatoriedade. As vistorias técnicas realizadas no período de maio a julho de 2018 possibilitaram verificar a precariedade dos passeios públicos, bem como a ausência de critérios técnicos e de respeito à normatização na sua construção e manutenção. Espera-se que os resultados ora apresentados e discutidos contribuam para com ações do poder público ligadas à gestão das cidades, sobretudo aquelas relacionadas a melhorias das condições de acessibilidade e mobilidade em áreas periféricas, contribuindo assim para a construção de cidades mais justas e inclusivas.

Palavras-chave: Acessibilidade em Calçadas. Desigualdades Sociais. Planejamento Urbano.

**URBAN MOBILITY AND SEGREGATION: AN ANALYSIS FROM THE
FOOTWEAR, IN JARDIM ÂNGELA DISTRICT/ SÃO PAULO - SP - BRAZIL**

¹ Mestre em Cidades Inteligentes e Sustentáveis - Engenheira civil - Universidade Nove de julho - jane.ccalado@gmail.com

² Mestre em Cidades Inteligentes e Sustentáveis - Arquiteta - Universidade Nove de julho - dayanabrainergmail.com

³ Engenheiro civil - Universidade Nove de julho - souza.romi@hotmail.com

⁴ Universidade Nove de Julho - professor - quaresma.cristiano@gmail.com

⁵ Universidade Nove de Julho - professor - diegoconti@uol.com.br

Abstract

Physical problems of urban mobility imply socioeconomic immobility. This issue is present in the discussions concerning the displacement of people between peripheral and central areas, especially in large cities of developing countries, like the city of São Paulo in Brazil. Urban problems affect the entire urban population, but fall more heavily on the poorer population, which suffers from the various forms of socio-spatial segregation. But what can be said about the poor, who live in places of high social vulnerability, and which is characterized by low mobility, like wheelchairs and the elderly? The objective of this study was to select the District of the city of São Paulo that presented the highest Paulista Social Vulnerability Index (IPVS), according to data from the 2010 Demographic Census, and to identify the main irregularities found on sidewalks, observing the provisions of municipal legislation and regulations in force. An exploratory research was carried out, with a qualitative approach, constituting a Case Study and the bibliographical survey and technical evaluation in the field were used as research instruments. For this, the selection of the routes evaluated was by lot, obeying the principles of randomness. The technical surveys carried out in the period from May to July 2018 made it possible to verify the precariousness of the public walkways, as well as the absence of technical criteria and respect to the standardization in its construction and maintenance. It is hoped that the results presented and discussed will contribute to the actions of public authorities linked to the management of cities, especially those related to improvements in the accessibility and mobility conditions in peripheral areas, thus contributing to the construction of more just and inclusive cities.

Keywords: Accessibility in Sidewalks. Social Differences. Urban Planning.

Introdução

Caracterizada pela industrialização tardia e crescimento desordenado, a cidade de São Paulo sofreu as consequências do desenvolvimento irregular, causado pela expansão cafeeira, migração da população rural para a área urbana e industrialização. As transformações no cenário urbano e a concentração populacional contribuíram para a urbanização desigual, precariedade das condições de moradia e infraestrutura e, por conseguinte, a segregação socioespacial (TOLEDO, 2011; QUARESMA et al., 2017).

A segregação surgiu como forma de exclusão socioespacial e representa a seletividade de parcela da população, por não se enquadrar no perfil dominante que integra o espaço urbano. Motivado pelo elevado custo de vida nas regiões centrais da cidade, parte da população migrou para áreas afastadas, com pouco ou nenhum serviço básico de infraestrutura, caracterizando um processo de gentrificação e perfazendo uma nova dinâmica espacial, com loteamentos irregulares nas áreas limítrofes da cidade. Vista disso, a segregação também se fez presente nas dificuldades de mobilidade e de acesso de grande parcela da população aos serviços e oportunidades oferecidos, sobretudo pelos centros urbanos. (QUARESMA *et al*, 2017).

A ineficiência das ações de infraestrutura e planejamento urbano, por parte do Poder Público, interfere diretamente nos padrões de acessibilidade, no deslocamento populacional e impactam na qualidade de vida da população. Construir uma cidade acessível inclui pensar na inclusão de Pessoas com Deficiência (PcD) ou mobilidade reduzida, nos idosos e assegurar-lhes o direito a uma vida digna e produtiva. Consiste em planejar espaços livres de barreiras arquitetônicas, que permitam a circulação de pedestres de forma independente, que considerem suas necessidades específicas e integrem os usuários às atividades da cidade.

Diversos fatores contribuem para a obstrução da mobilidade e comprometem a segurança do pedestre, como exemplos mais frequentes destes obstáculos estão os buracos, inexistência de rebaixamento de guia nas travessias para pedestres, ocupação do espaço por comerciantes irregulares, apropriação do espaço pelos moradores, ausência de sinalização no acesso de veículos, desnível, superfícies escorregadias, dentre outros, que comprometem a mobilidade e trafegabilidade dos pedestres.

A calçada é uma via pública democrática, seu uso é irrestrito, comum a todos os cidadãos, independente de classe social ou motivo para o deslocamento. Esse fato ratifica a importância das calçadas na dinâmica das cidades e ressalta a necessidade de assegurar que a rota de circulação e

deslocamento seja contínua, desobstruída e possibilite o acesso absoluto com segurança, em espaços projetados, minimizando os riscos de acidentes, facilitando a passagem e a integração com o transporte e mobilidade.

Tendo em vista o objetivo deste estudo, buscou-se identificar as principais irregularidades encontradas nas calçadas do Distrito Jardim Ângela, conforme determinado pela Normatização e Legislação vigentes. Por meio de pesquisa qualitativa e exploratória, o Estudo de Caso foi composto pelo levantamento bibliográfico e a avaliação técnica, realizada no período de maio a julho/ 2018. Pretende-se oferecer um breve diagnóstico das condições do passeio público do Distrito com maior índice de Vulnerabilidade do Município.

Segregação socioespacial gerada pela desigualdade nas cidades

O contexto da urbanização da cidade de São Paulo esclarece parte das desigualdades territoriais e as diferentes formas de segregação socioespacial existentes na estrutura urbana. As intensas transformações econômicas e sociais decorrentes da expansão cafeeira ocorrida no século XIX, construção de ferrovias e da chegada de imigrantes definiu a cidade como capital da província, sendo frequentada por importantes intelectuais.

Todas as modificações provenientes do desenvolvimento socioeconômico da cidade ampliaram suas riquezas e a migração foi estimulada pelas oportunidades de trabalho. Em seguida, a regulamentação do trabalho urbano reforçou ainda mais a migração. O outro lado do progresso foi o crescimento desordenado e a expansão da periferia urbana agravada pela deficiência na habitação. Os baixos salários das fábricas obrigavam os operários a se mudarem para localidades afastadas do trabalho, cujo valor do aluguel era mais acessível. Em geral, relacionado aos interesses financeiros e imobiliários, a expansão do centro dos núcleos urbanos produz a reestruturação do espaço e promove a constante gentrificação (VÉRAS, 2012).

Carlos (2011, p. 47) afirmou que o “[...] desenvolvimento geograficamente desigual explica as diferenciações socioespaciais e a noção de “desigualdade” esclarece a existência de uma sociedade de classe, que diferencia os seus membros a partir do lugar que ocupam, tanto na produção, quanto na distribuição da riqueza gerada [...]”. A urbanização desigual formou regiões periféricas, localizadas nas áreas limítrofes da cidade e caracterizadas pela escassez de investimentos públicos, os quais, quando existentes, foram direcionados de forma insuficiente para atender a demanda local.

Maricato (2003, p. 153) ressaltou que a “[...] segregação urbana ou ambiental é uma das faces mais importantes da desigualdade social e parte promotora da mesma[...]. Carvalho, Souza e Pereira (2004, p. 296) acrescentaram que “[...] a pobreza, as desigualdades e a superposição de carências vêm contribuindo para a degradação das condições de vida e dos padrões de sociabilidade e para o crescimento da violência nas regiões metropolitanas [...]”.

Discussões orientadas pela segregação ultrapassam o aspecto espacial e se intensificam sob a vertente social. Carlos (2012) lembra que a cidade do século XXI expressava a segregação como forma da desigualdade social. É tangível que, nos dias atuais, a segregação surge, também, da discriminação e da intolerância, que assume a dimensão anti-cidadania motivada pela diferença de renda, sexo, gênero, idade, orientação sexual, raça, classe social, deficiências, etnias, religião, oportunidades, entre outros.

Qualquer que seja o motivo da segregação, seus desdobramentos ameaçam o desenvolvimento econômico e social, dificultam a redução da pobreza e impactam o crescimento e manutenção de altas taxas de crimes, doenças e degradação ambiental.

A desigualdade no ambiente da periferia segrega o indivíduo e o priva da participação na construção histórica e cultural da cidade. A segregação espacial também está relacionada às facilidades ou dificuldades de locomoção no espaço, fato que destaca a importância da acessibilidade na construção de sociedades urbanas mais justas, inclusivas e equilibradas (VILLAÇA, 2012).

Os problemas decorrentes da crise habitacional podem ser percebidos no aumento do número de loteamentos irregulares, cortiços, assentamentos urbanos informais e bairros segregados, que representam o lado extremo da desigualdade socio territorial. O empobrecimento da população urbana, juntamente com a estruturação fragmentada do espaço fortalecem a desigualdade e exclusão. Conforme Carvalho, Souza e Pereira (2004), o crescimento urbano desigual e aumento das moradias informais resultantes da precariedade habitacional revelam a ausência de perspectivas no planejamento de moradias, contribuindo para o aumento significativo da vulnerabilidade social.

Mudanças no tecido urbano, expansão e modernização econômica incidiram sobre a população carente. As famílias que vivem nas periferias são impelidas a permanecer em moradias precárias a espera

de programas de reurbanização concebidas pelo Poder Público. Políticas habitacionais visam transformar a ocupação informal de famílias de baixa renda na periferia, para garantir acesso aos serviços públicos básicos (BALTRUSIS; D'OTTAVIANO, 2009).

As propostas de intervenções urbanísticas estão sujeitas aos interesses do capital e da especulação imobiliária, que impõem alto custo de habitação, sobretudo nas áreas centrais. Essa disputa pelas localizações na cidade diz respeito ao investimento público que têm grande impacto sobre os preços imobiliários, sobretudo, quando se estabelece pela articulação de setores econômicos. O processo de urbanização tem por conteúdo a realização do capital financeiro numa sociedade de consumo, o que permite a ampliação desse processo (CARLOS, 2012; MARICATO, 2015).

Expansão urbana é a transformação de *áreas periféricas* das cidades, de maneira que amplie-se a oferta de saneamento básico, saúde, educação, empregos, lazer. Esse estímulo à habitação social demanda planejamento urbano, investimentos e estruturação do espaço. O que determina a segregação de uma classe é sua concentração significativa em determinada região (VILLAÇA, 2001).

Conforme Arantes (2015) a segregação social não é prerrogativa das intervenções urbanas, mas influencia a valorização imobiliária e conduz à especulação, podendo produzir a gentrificação. Igualmente, a pressão para o crescimento econômico provoca consequências no espaço urbano e estimula a aquisição de grandes áreas. O baixo investimento na compra eleva o lucro, tornando a periferia um investimento interessante ao mercado imobiliário (ARANTES, 2015).

Conquanto, algumas intervenções favoreceram o direcionamento das políticas públicas e de infraestrutura nas regiões periféricas. Conforme ressalta Maricato (2015), houve avanço significativo com a criação do Ministério das Cidades e do Estatuto das Cidades ou Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, que estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. As Conferências Nacionais das Cidades, regulamentadas pelo Decreto nº 9.086 do Governo Federal e Plano Diretor Participativo que é utilizado pelo Ministério das Cidades para a capacitação para elaboração de Planos Diretores Municipais.

Outros programas do movimento de Reforma Urbana, também trouxeram avanços para a urbanização das áreas segregadas, como: o Programa Nacional de Regularização Fundiária; o Conselho Nacional das Cidades; a Lei de Consórcios Públicos; a Lei do Saneamento, a Lei da Mobilidade Urbana; a Lei sobre os Resíduos Sólidos; o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC); Programa Minha Casa Minha Vida e PAC 2. A importância desses programas sociais para a população de baixa renda, moradora das regiões periféricas está no acesso aos subsídios para moradia e isso representa o resgate do direito à cidadania (MARICATO, 2015).

Embora os programas sociais tenham contemplado o problema habitacional, fatores políticos e econômicos ocasionaram redução na renda familiar e o aumento progressivo do número de ocupações irregulares na cidade, estimuladas pela alta no preço dos aluguéis. Maricato (2015) ressaltou que "a valorização imobiliária não é progresso, é uma forma de empobrecimento da cidade, porque é somente para alguns e a segregação é reafirmada" (MARICATO, 2015).

Acessibilidade em passeios públicos

O espaço urbano reflete a dinâmica social, cultural, política e econômica da sociedade e intermedia as relações entre o indivíduo e o ambiente. Nesse contexto, constitui-se como um instrumento para implantação das políticas de desenvolvimento urbano e concentra os princípios de mobilidade e acessibilidade necessários ao planejamento da cidade.

Entender o conceito de mobilidade urbana no contexto da mobilidade espacial permite-nos caracterizá-lo como "algo intrínseco ao ser, sendo a capacidade inerente ao agente urbano (empresa, indivíduo, instituição) de se deslocar, bem como de fazer deslocar bens, mercadorias e informações" (CASTILLO, 2018).

Neste sentido, Castilho relaciona o conceito de acessibilidade ao de mobilidade urbana, necessitando da conjugação favorável dos sistemas determinantes, a saber:

[...] Conjunto formado pelos meios materiais (condições de infraestrutura, tais como sistemas viários), pelas regulações (normas e instrumentos urbanísticos) e pelos serviços (internet, transportes). Tais elementos, quando presentes em determinado subespaço, e em condições favoráveis, garantem a acessibilidade e permitem a um agente urbano a efetivação de sua mobilidade [...] (CASTILLO, 2018).

Sposito (2013) destacou outro aspecto da segregação expondo que a falta de mobilidade física implica em obstáculos à mobilidade socioeconômica, haja vista que aquele que não pode se locomover no espaço, por causa de limitações e condições materiais de acessibilidade, fica impossibilitado de se inserir e de usufruir dos serviços e das atividades da cidade. Desta forma, a mobilidade torna-se um problema crítico e compromete a inclusão e convivência social, bem como a garantia do direito de locomoção (SPOSITO, 2013).

Os condicionantes da acessibilidade tratam-se de um atributo essencial no ambiente urbano, para a garantia de melhoria da qualidade de vida da população citadina. Tais condições devem estar presentes nos espaços intraurbanos, no transporte, na informação e comunicação, inclusive nos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como em outros serviços e instalações abertos ao público ou de uso público, atendendo às regulações e Normas vigentes.

A NBR 9284 de 30 de março de 1986 definiu calçada como “[...] Equipamento urbano de utilização pública ou privada destinada à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade [...]” (ABNT, 1986). A preocupação com a garantia da acessibilidade, tanto na elaboração do projeto, como na adequação de uma obra existente, tornou-se necessidade iminente. Em 30 de Junho de 2004, com a elaboração pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), da NBR 9050, estabeleceram-se critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalações e adaptações das edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade (MONTE; QUARESMA, 2018).

Neste mesmo ano, foi instituído o Decreto n. 5296, em 02 de Dezembro, regulamentando a Lei n. 10048/2000 - que dá prioridade de atendimento às pessoas com deficiência e Lei n. 10.098 de 2000 - que estabelece normas gerais e critérios básicos para promoção da acessibilidade. A NBR 9050 foi revisada em 2015, com novos parâmetros e aprimoramento dos itens existentes (MONTE; QUARESMA, 2016).

As vias urbanas possuem particularidades singulares e são agentes de transformação e construção das cidades. (Xavier, 2007). É no espaço público que circulam os veículos, pessoas, animais e acomodam-se os mobiliários. Quando o crescimento é desordenado e a disposição dessa estrutura não funciona harmonicamente ocorrem problemas de deslocamentos e obstrução de trajetos. De acordo com Jacobs (2000), as calçadas e seus usuários são protagonistas do drama urbano da civilização. Manter a segurança urbana é uma função fundamental das vias das cidades e suas calçadas.

O Decreto n°. 45.904 (2005) regulamenta o artigo 6° da Lei n°. 13.885 (2004), quanto a padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo e define as áreas destinadas ao tráfego de pedestres, como:

[...] 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 infraestrutura, vegetação, sinalização e outros fins previstos em leis específicas [...] (DECRETO n°. 45.904, 2005, Art. 1°).

De acordo com o Decreto n. 45.904 (2005), passeio é a “[...] parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas [...]”. Silva, Fidelis e Castro (2011, p.52) ressaltaram que as condições de precariedade de calçadas e passeios são elementos relevantes na desordem do ambiente urbano e geram limitações na interação socioespacial do indivíduo. Miotti (2012) acrescentou que as calçadas são ambientes que impulsionam as atividades econômicas, permitindo o acesso ao trabalho, ao comércio, aos serviços e lazer.

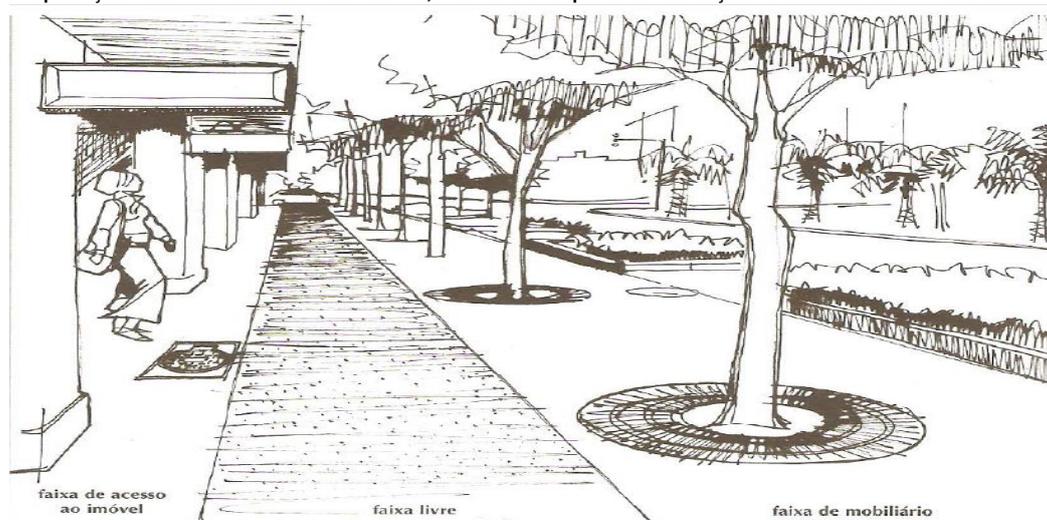
As calçadas e passeios públicos exercem importante função no deslocamento de pedestres, sendo um espaço de circulação democrático, plurivalente e versátil, utilizado, invariavelmente, por toda a população, independente de classe social, etnia, procedência, etc. De acordo com Xavier (2014), a calçada pode ser considerada a estrutura física base do meio urbano, uma vez que não há possibilidade de escolha pela sua utilização.

Xavier (2014) também ressalta que a manutenção e conservação das calçadas é importante para contribuir para melhorar a paisagem urbana, a acessibilidade e a socialização dos espaços públicos. A preservação do espaço urbano representa melhoria na infraestrutura da região, contribui para a qualidade de vida da população que circula por um espaço mais seguro e sua conservação deve ser compromisso de todos os cidadãos.

A Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano da Prefeitura do Município de São Paulo (SEHAB), por meio da Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA), definiu uma nova estrutura para elaboração dos projetos de equipamentos públicos acessíveis, que assegurem melhoria na qualidade de vida (CPA, 2003). O Guia para Mobilidade Acessível em Vias Públicas desenvolvido pela CPA estabeleceu Normas e prioridades que assegurassem a mobilidade e acessibilidade nos deslocamentos.

A calçada deve ser acessível a todos os pedestres e obedecer às regras de construção, conforme norma NBR 9050 (2015), a qual determina que, de acordo com a concepção do desenho universal, a disposição do mobiliário urbano deve respeitar às necessidades de mobilidade dos pedestres, sejam idosos, Pessoas com Deficiência ou mobilidade reduzida, crianças, etc., assegurando-lhes o direito à livre circulação. Na Figura 1 é possível observar a posição das faixas de acesso à edificação, faixa livre para circulação de pedestres e faixa de mobiliário urbano aplicadas em calçadas com largura superior a 2 m.

Figura 1: Disposição das faixas de mobiliário, faixa livre para circulação e acesso ao imóvel.



Fonte: "Guia para mobilidade acessível em vias públicas". Comissão Permanente de Acessibilidade/ SEHAB. CPA, 2003.

A padronização dos passeios públicos, regulamentada na Norma Brasileira de Regulamentação NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e no Decreto n. 45.904 (2005), determina os critérios de execução, manutenção, conservação, instalação de mobiliários, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização, entre outros, atendendo aos princípios de: I - acessibilidade; II - segurança; III - desenho adequado; IV - Continuidade e utilidade; V - nível de serviço e conforto. Conforme disposto no Decreto n, 45.904 (2005), entende-se por:

I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para a utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, principalmente, de idosos e Pessoas com Deficiência ou mobilidade reduzida;

II - segurança: os passeios, caminhos e travessias deverão ser projetados e implantados de forma a minimizar os riscos de acidentes;

III - desenho adequado: o espaço dos passeios deverá ser projetado para o aproveitamento máximo dos benefícios, redução dos custos de implantação, manutenção e respeitando os aspectos estéticos e harmônicos de seu entorno;

IV - Continuidade e utilidade: o passeio deverá servir como rota acessível ao usuário, contínua e facilmente perceptível, objetivando segurança e projetado de forma a estimular sua utilização e facilitar os destinos;

V - nível de serviço e conforto: define a qualidade no caminhar que o espaço oferece, mediante a escolha da velocidade de deslocamento dos pedestres e a generosidade das dimensões projetadas.

Os componentes do passeio público, para calçadas com largura superior a 2 m, conforme disposto no Decreto nº 45.904 (2005), são organizados em três faixas e composto pelos seguintes elementos: I - guias e sarjetas; II - faixa de serviço; III - faixa livre; IV- faixa de acesso; V - esquina, incluindo a área de intervisibilidade, conforme disposto no Decreto nº 45.904 (2005).

As intervenções realizadas no passeio público, com o propósito de adequação à Legislação, devem respeitar os parâmetros de acessibilidade e o padrão arquitetônico para construção ou adaptação. A

prefeitura do Município de São Paulo elaborou, em 2012, um manual que define modelo padrão com as devidas especificações para cada uma das três faixas diferenciadas, sendo: Faixa de Serviço, Faixa Livre e Faixa de Acesso.

A manutenção das calçadas é de responsabilidade do proprietário ou do responsável pelo imóvel, conforme disposto no Decreto 45.904 de 2005. Para o caso das calçadas e vias de edificações públicas, sua reforma e manutenção são de responsabilidade da Prefeitura Municipal, conforme determinação do Plano Diretor. O Estatuto da Cidade estabelece a obrigatoriedade de cidades com mais de 500 mil habitantes elaborarem um Plano Diretor que contemple a Mobilidade Urbana, estabelecendo as diretrizes e ações para garantir a acessibilidade.

O Estatuto das Cidades atribui às concessionárias públicas a responsabilidade pela restauração do piso, quando realizarem intervenção que danifique a calçadas, sendo obrigadas a reparar o dano provocado e deixar o piso em condições idênticas às encontradas antes dos serviços, estando sujeitas à multa ou à suspensão dos direitos de prestação de serviço, em caso de reincidência.

A eliminação de obstáculos na faixa livre de circulação das calçadas, permitindo condições seguras de mobilidade e acessibilidade a todos os indivíduos é uma necessidade básica da população na sua relação com o espaço urbano. Cabe ao Poder Público a inspeção para conservação e adaptação do espaço urbano, contudo, a responsabilidade de conservação dos espaços públicos é comum a todos os cidadãos.

Metodologia

Tendo em vista o seu objetivo geral, a metodologia adotada no presente estudo pode ser classificada como exploratória (GIL e VERGARA, 2015; SEVERINO, 2017), uma vez que visa proporcionar maior familiaridade com o problema, para torná-lo mais explícito, a fim de se constituir hipóteses, bem como para o aprimoramento de ideias ou para a descoberta de intuições.

Quanto à abordagem, a pesquisa se classifica como qualitativa, por tratar-se de um método de investigação científica que produz dados a partir de observações extraídas do objeto analisado e estabelece interação direta para compreensão das particularidades do fenômeno estudado (YIN, 2015).

Quanto aos procedimentos, utilizou-se o Estudo de Caso que, conforme Bauer e Gaskell (2017); Severino (2017); Yin (2015), abrange planejamento, técnicas de coleta de dados e análise dos mesmos. Ainda de acordo com os autores, o Estudo de Caso pode utilizar seis fontes potenciais de informação, dentre estas, podem-se citar: documentos, registros, entrevistas, observação direta, observação dos participantes e artefatos físicos. Com relação aos instrumentos técnicos utilizados, adotou-se o levantamento bibliográfico e a pesquisa de campo utilizando-se os recursos da avaliação técnica.

As vistorias técnicas foram realizadas no período compreendido entre maio e julho/ 2018, no Distrito Jardim Ângela, selecionado de acordo com os dados da Seade (2010). Foi realizada pesquisa de campo e registro das condições do pavimento em planilha desenvolvida para um roteiro de vistoria, obedecendo aos critérios de acessibilidade. Foi observada a Normatização das calçadas, nas vias vistoriadas, disposição do mobiliário urbano e condições de trafegabilidade e acessibilidade dos pedestres.

A metodologia adotada no presente estudo pode ser classificada como pesquisa de campo, exploratória, utilizando o recurso do questionário de avaliação técnica, elaborado para levantamento das irregularidades, obstáculos e conformidade com a NBR 9050 (2015) - Acessibilidade e Decreto 45.904 (2005). A escolha das ruas foi realizada por sorteio, conforme Princípio da Aleatoriedade, que, conforme Becker (2015) admite uma amostra pensada não somente como o subconjunto de uma população, mas também como uma réplica, em miniatura, da população da qual foi extraída.

Tendo em vista a dimensão do Município de São Paulo, a saber: 1.521 km², e os objetivos do presente estudo foi necessário selecionar amostras espaciais representativas do referido Município. Dentre os 96 Distritos existentes na cidade, foi selecionado aquele que apresentou o menor Índice de desenvolvimento socioeconômico, conforme dados do Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS) e Renda Domiciliar, elaborado por Seade (2011).

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), em parceria com a Fundação Seade, dentre outras instituições, organizou os dados obtidos pelo Censo Demográfico em faixas de vulnerabilidade social e desenvolveu o Índice de Vulnerabilidade Social (IVS), indicador socioeconômico importante para possibilitar a análise das informações e direcionar ações específicas. Destacam-se o Atlas da Vulnerabilidade Social nos Municípios e Regiões Metropolitanas Brasileiras e o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), composto pelas dimensões: Longevidade, Educação e Renda (IPEA, 2017).

O Atlas da Vulnerabilidade Social reúne os dados sobre o IVS e exclusão a partir das dimensões: IVS Infraestrutura Urbana, IVS Capital Humano e IVS Renda e Trabalho (SEADE, 2010; IPEA, 2017). A combinação das dimensões socioeconômica e demográfica permite uma visão ampla e detalhada das condições de vida da população do Município, além de identificar as regiões mais vulneráveis (SEADE, 2015). O indicador socioeconômico relativo às desigualdades do Estado de São Paulo é o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS).

O Distrito Jardim Ângela apresentou o maior IPVS, conforme dados do Censo Demográfico (2010) e foi classificado como de Muito Alta Vulnerabilidade (Grupos 5 e 6 do IPVS, 2010), caracterizado por concentrar as áreas denominadas 'aglomerados subnormais' com concentração de população jovem e baixa renda. Conforme dados da Seade (2015), essas concentrações representam 7,5% da população do Município de São Paulo e localizam-se nas regiões limítrofes do Município. O conjunto é constituído por 51 ou mais unidades habitacionais, que não possuem o título de propriedade e possui pelo menos uma das seguintes características: irregularidade das vias de circulação, do tamanho e forma do lote e/ou carência de serviços públicos essenciais, como: coleta de lixo, rede de esgoto, rede de água, energia elétrica e iluminação pública" (IBGE, 2010).

Dados do IBGE (2010) mostram que a população residente no Distrito Jardim Ângela apresenta condições socioeconômicas precárias, a pessoa responsável pelo domicílio é, majoritariamente, mulher, com filhos menores de idade e baixa escolaridade. O baixo índice de escolaridade justifica-se pela renda média ser inferior a um salário mínimo, fato que impele os jovens e crianças a abandonarem os estudos e buscarem trabalho para complementar a renda e auxiliar no sustento da família (IBGE, 2010).

A condição de extrema pobreza, desemprego e escassez de políticas públicas torna o Jardim Ângela vulnerável às ações da criminalidade. O Distrito foi considerado pela Organização das Nações Unidas, nos anos 1990, como a região mais violenta do mundo, devido aos altos índices de assalto, roubos, estupros, assassinatos e tráfico de drogas. Ações de recuperação da cidadania e combate à criminalidade foram instauradas por diversas Organizações Não Governamentais (ONG's) em parceria com o Poder Público e ocasionaram redução da criminalidade, contudo, os esforços ainda não se converteram em melhoria da qualidade de vida para a população.

Análise e discussão dos resultados

A análise técnica realizada no Distrito Jardim Ângela evidenciou diversos problemas que comprometem a trafegabilidade de pedestres nas calçadas da região. Além da inobservância às Normas de construção e manutenção das calçadas, a ausência de padronização do piso também compromete a segurança do usuário.

Dentre as irregularidades mais frequentes na região, os buracos causados pela ausência de manutenção foi o predominante. Apesar de ser bastante frequente, os buracos dificultam a circulação de pedestres, especialmente dos idosos, Pessoas com Deficiência (PcD) ou mobilidade reduzida. Os riscos de queda dos pedestres que circulam por calçadas esburacadas são potencialmente elevados. Conforme dados do Hospital das Clínicas, em São Paulo, 171 mil pedestres, anualmente, são vítimas de traumas causados por quedas em vias públicas, no Município de São Paulo.

Segundo a Comissão Permanente de Acessibilidade (2003), a acessibilidade urbana precisa considerar a diversidade humana em suas limitações, potencialidades e garantir a segurança na utilização do espaço, sem restrições, a todos os cidadãos, sem exigir esforço adicional que comprometa a locomoção ou o acesso. Carlos (2009, p. 304) ressaltou o crescimento das cidades para localidades mais afastadas do centro implicou em "imensas periferias sem infraestrutura" e com serviços públicos insuficientes para atender às necessidades da região. Conforme Xavier (2014), a preservação do espaço urbano representa melhoria na infraestrutura da região. A Figura 2 apresenta os buracos frequentes nas calçadas.

Figura 2: Calçada esburacada por falta de manutenção



Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Conforme NBR 9050 (2015) e Decreto 45.904 (2005) Faixa Livre ou Passeio e destinada exclusivamente à circulação de pedestres e deve ser livre de qualquer obstáculo. Xavier (2014) também ressaltou a importância da manutenção e conservação das calçadas, proporcionando melhoria na qualidade de vida e segurança da população.

Outra irregularidade comum em regiões periféricas, e encontrada no Distrito, é a largura das calçadas, com medidas inferiores àquelas estabelecidas pela Norma. Além da largura inferior ao disposto na Normatização brasileira NBR 9050 (2015), alguns moradores ocupam o espaço público para a ampliação da área útil do imóvel. Tal ocupação dá-se por construção de acessos às edificações, por meio de escadas externas, acomodação de mobiliários, como bancos e vasos de plantas ou prolongamento da área de garagem, dentre outras utilizações.

Carvalho, Souza e Pereira (2004) alertaram para o aumento das moradias informais, especialmente em regiões periféricas, com construções sem planejamento e que ocupam parte do espaço público, comprometendo a circulação de pedestres. Não obstante as anormalidades encontradas ressaltam-se os riscos aos quais os pedestres são expostos, por não terem espaço seguro para circulação nas vias. A Figura 3 mostra a invasão da calçada para construção de garagens.

Figura 3: Calçada ocupada por morador, para ampliação da área útil do imóvel.



Fonte: Elaborado pela autora (2018).

No caso apresentado na Figura 3, a calçada foi totalmente comprometida com a construção irregular, anulando a faixa livre para circulação de pedestres e a faixa de mobiliário.

A NBR 9050 (2015) define calçada como a "parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação, placas de sinalização e outros fins". A largura mínima das faixas livre e de mobiliário devem ser respeitadas e livres de obstáculos.

Sobre o aspecto das ações de políticas públicas, Baltrusis e D'Ottaviano (2009) ressaltaram que as famílias que residem em moradias precárias permanecem por longos anos a espera de ações do Poder Público, que promovam a reurbanização. Envoltas em interesses econômicos, conforme lembrado por Villaça (2001), as transformações de áreas periféricas, com oferta de infraestrutura básica eleva o custo de vida da região e determina a segregação. Carlos (2012) e Maricato (2015) ressaltaram os efeitos da especulação imobiliária, que determina o custo da habitação, de acordo com o investimento público realizado e, de acordo com Arantes (2015), podendo produzir a gentrificação.

A região onde se localiza o Distrito Jardim Ângela é caracterizada por acentuados desníveis nos perfis transversal e longitudinal. Observando-se o perfil longitudinal da calçada, a topografia íngreme da região acentuou o desnível do piso das calçadas, normalmente, alinhado com a superfície do piso da residência, formando degraus no perfil transversal, como apresentado na Figura 4.

Figura 4: Desníveis nos perfis transversal e longitudinal.



Fonte: Elaborado pela autora (2018).

A faixa livre da calçada deve ser preservada, independente da declividade da via, ser contínua, desobstruída e sem degraus. A NBR 9050 (2015) determina que "a inclinação longitudinal da faixa livre (passeio) das calçadas ou das vias exclusivas de pedestres deve sempre acompanhar a inclinação das vias lindeiras".

Castillo (2018) define mobilidade urbana como "algo intrínseco ao ser, sendo a capacidade inerente ao agente urbano de se deslocar", nesse sentido, quando o elemento necessário para viabilizar mobilidade expõe obstáculos que acarretam em limitações à locomoção, conforme Sposito (2013), "a mobilidade torna-se um problema crítico e compromete a inclusão e convivência social".

O piso irregular e má conservação das calçadas tornam a circulação desconfortável para qualquer usuário, implicam em importante obstáculo e risco à segurança e trafegabilidade dos pedestres. Trechos intransitáveis são sucessivos nas regiões periféricas e demonstram a desinformação dos moradores, quanto à responsabilidade na conservação e manutenção da calçada, e também a escassez de ações de planejamento urbano, por parte do Poder Público. Monte e Quaresma (2018) ressaltaram que os parâmetros técnicos estabelecidos pela NBR 9050 (2015) devem ser observados na execução do projeto, construção, instalações e adaptações das edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade.

A NBR 90502(2015) estabelece os parâmetros técnicos que devem ser considerados desde o projeto, construção, instalação e adaptação de edificações e do meio urbano, com referência às condições de acessibilidade, ergonomia e intervenções no ambiente, garantindo a todos, inclusive às PcD ou mobilidade reduzida, a livre circulação e acesso integral.

A calçada, apresentada na Figura 5, mostra irregularidades causadas pela ausência de pavimentação e obstrução da passagem provocada pelo crescimento de vegetação e acúmulo de entulhos.

Figura 5: Calçada obstruída por mato e entulho



Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Silva, Fidelis e Castro (2011, p.52) salientaram que as condições de precariedade das calçadas contribuem para a desordem do ambiente urbano e geram limitações na interação socioespacial do indivíduo. As condições de infraestrutura do passeio público representam um problema para a mobilidade urbana, uma vez que as irregularidades de sua superfície não atendem aos parâmetros adotados pela Norma brasileira. Conforme Jacobs (2000), manter a segurança urbana é uma função fundamental das vias das cidades e suas calçadas.

A acessibilidade urbana precisa considerar a diversidade humana em suas limitações, potencialidades e garantir a segurança na utilização do espaço, sem restrições, a todos os cidadãos, sem exigir esforço adicional que comprometa a locomoção ou o acesso.

Conclusão

Os problemas de infraestrutura urbana podem ser associados às questões socioespaciais e de segregação, que interferem no funcionamento da cidade. As desigualdades privam o indivíduo de participar da vida cidadina, seja pela carência de opções culturais, de esporte e lazer, ou em decorrência dos efeitos da baixa qualidade de vida, imposta pela baixa renda média e pela carência dos serviços públicos básicos.

Irregularidades causadas pela falta de manutenção das calçadas contribuem para o elevado índice de pedestres, vítimas de quedas em vias públicas. Regularmente, os moradores esperam intervenções do Poder Público para realizar reparos nas calçadas e passam a conviver com o piso esburacado, com vegetação crescente, entulho ou lixo, depositados no espaço. A incoerência de tal comportamento pode ser observada na apropriação do espaço público, por parte dos moradores, que colocam vasos de plantas, bancos para descanso, materiais de construção ou estendem a área interna da residência ocupando o espaço da calçada.

Os parâmetros estabelecidos pela Normatização e Decreto não foram considerados na construção das calçadas dos imóveis particulares. A observância aos critérios técnicos ocorreu, unicamente, nas calçadas do entorno de igrejas, escolas ou prédios do setor público, contudo, apesar da atenção na construção do passeio, o mesmo não ocorreu na manutenção, fato que comprometeu a acessibilidade em diversos locais.

Por fim, os desafios da mobilidade urbana ultrapassam o espaço geográfico da cidade e demandam ações efetivas de Planejamento Urbano e Políticas Públicas, para construção de um novo espaço, que considere as diversidades e limitações da população e assegurem-lhes o direito à locomoção, com segurança na utilização do espaço.

Referências

- AGUIAR, Fabíola de Oliveira. *Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade*. São Carlos: USP, 2010.
- ARANTES, G. F. *Intervenções urbanas rumo à cidade neoliberal*. Curitiba: Ed. Appris, p. 219, 2015.
- BALTRUSIS, Nelson; D'OTTAVIANO, Maria Camila Loffredo. Ricos e pobres, cada qual em seu lugar: a desigualdade socioespacial na metrópole paulistana. *Caderno CRH*, v. 22, n. 55, 2009.
- BAUER, Martin W.; GASKELL, George. *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. Editora Vozes Limitada, 2017.
- BECKER, João Luiz. *Estatística básica: transformando dados em informação*. Bookman Editora, 2015.
- BRASIL. Congresso. Decreto Lei 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF, 2000.
- BRASIL. Congresso. Decreto Lei 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF, 2001.
- BRASIL. Congresso. Decreto 5296, de 02 de dezembro de 2004. Regulamenta a Lei n. 10048/2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF, 2004.
- BRASIL. Congresso. Decreto Lei 9.086, de 30 de junho de 2017. Dispõe sobre a realização, no exercício de 2017, de despesas inscritas em restos a pagar não processados e dá outras providências. Brasília, DF, 2017.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. A metrópole de São Paulo no contexto da urbanização contemporânea. *Estudos avançados*, v. 23, n. 66, p. 303-314, 2009.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Diferenciação socioespacial*. *Cidades*, v. 4, n. 6, 45-60, 2011.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. A 'geografia Urbana' como Disciplina: uma abordagem possível. *Revista do Departamento de Geografia*, p. 92-111, 2012.
- CPA - Comissão Permanente de Acessibilidade. *Guia para mobilidade acessível em vias públicas*. Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano da Prefeitura do Município de São Paulo (SEHAB). São Paulo: PMSP, 2003.
- CASTILLO, Ricardo Abid. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. *GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)*, v. 21, n. 3, p. 644-649, 2018.
- GIL, Antonio Carlos; VERGARA, Sylvia Constant. *Tipo de Pesquisa*. 2015.
- HARVEY, David. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. 2014.
- HARVEY, David et al. A liberdade da cidade. *GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)*, n. 26, p. 09-18, 2009.
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo demográfico 2010*. IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e estatística, 2010. Disponível em: <www.ibge.gov.br/censo2010>. Acesso em: 15/05/2017.
- IPEA - Índice Paulista de Economia Aplicada. (2017). Disponível em: <<http://ivs.ipea.gov.br/index.php/pt/sobre>>. Acesso em: 14/11/2017.
- JACOBI, Pedro Roberto. *Cidade e meio ambiente: percepções e práticas em São Paulo*. Annablume, 1999.
- JACOBS, Jane. *Vida e morte de grandes cidades*. Ed. Martins Fontes. São Paulo, SP, 2000.
- LEFEBVRE, Henri. *Le droit à la ville*. Anthropos: Paris, 1968.
- MARICATO, Ermínia. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. *São Paulo em perspectiva*, v. 14, n. 4, p. 21-33, 2000.

- MARICATO, Ermínia. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estudos avançados**, v. 17, n. 48, p. 151-166, 2003.
- MARICATO, Ermínia; BRECHT, Bertolt. Globalization and Urban Policy on the Periphery of Capitalism. **Atti del Convegno**, 2012.
- MARICATO, Ermínia. Vulnerability and risk in the metropolis of the periphery: everyday life in Brazil's cities. **Progress. Plan.** 28e30, 2013.
- MARICATO, Ermínia. Para entender a crise urbana. **CaderNAU**, v. 8, n. 1, p. 11-22, 2015.
- MARICATO, Ermínia et al. Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: **Boitempo: Carta Maior**, 2013.
- MIOTTI, Luiz Antonio. A Engenharia Civil como Instrumento para a Acessibilidade em ambientes construídos e a realidade de calçadas e passeios urbanos. **REEC-Revista Eletrônica de Engenharia Civil**, v. 4, n. 1, 2012.
- MONTE, Vanderlei Fabiano Gonçalves do; QUARESMA, Cristiano Capellani; KNISS, Claudia Terezinha; RUIZ, Mauro Silva. Implantação da NBR 9050/2015 na adequação de apartamentos acessíveis em um hotel na cidade de São Paulo. **Revista Gestão & Tecnologia**, v. 18, n. 1, 2018.
- MOREIRA, Inaiá Maria; SOUZA, Angela Gordilho; PEREIRA, Gilberto Corso. Polarização e Segregação Socioespacial em uma Metrópole Periférica. **Caderno CRH**, v. 17, n. 41, 2006.
- NBR, ABNT. 9284: Equipamentos Urbanos. **Rio de Janeiro**, 1986
- NBR, ABNT. 9050: **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**, 2004.
- NBR, ABNT. 9050: 2015. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 3ª Ed. **Rio de Janeiro**, 2015.
- QUARESMA, C. C.; FERREIRA, M. L.; SHIBAO, F. Y.; RUIZ, M. S.; & OLIVEIRA NETO, G. C. **A crise de mobilidade urbana brasileira e seus antecedentes socioespaciais**. In: T. T. P. na qualidade de vida de idosos. *Ciência & Saúde Coletiva*, 13(4), (2017).
- SÃO PAULO. (Município). Decreto Lei 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. São Paulo, SP, 2005.
- SÃO PAULO. (Município). Decreto Lei nº. 13.885, de 25 de agosto de 2004. Estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo. São Paulo, SP, 2004.
- SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. Cortez editora, 2017.
- SILVA, F. F.; FIDELIS, MEA; CASTRO, P. F. Arborização e acessibilidade em calçada: comentários sobre o deslocamento entre campi da Universidade Federal Fluminense. **Revista da Sociedade Brasileira de Arborização Urbana**, v. 6, n. 3, p. 43-63, 2011.
- SEADE - Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. Índice Paulista de Vulnerabilidade Social - IPVS. Espaços e dimensões da pobreza nos municípios do Estado de São Paulo, 2010. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/web/ipvs/index_ipvs.htm>. Acesso em: 10/05/2017.
- SEADE - Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. Índice Paulista de Vulnerabilidade Social - IPVS. Espaços e dimensões da pobreza nos municípios do Estado de São Paulo, 2011. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/web/ipvs/index_ipvs.htm>. Acesso em: 10/05/2017.
- SEADE - Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. Número de Idosos vai dobrar em São Paulo nos próximos 20 anos, 2015. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br/numero-de-idosos-vai-dobrar-em-sao-paulo-nos-proximos-20-anos/>>. Acesso em: 21/04/2017.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Segregação socioespacial e centralidade urbana. **A cidade contemporânea: segregação socioespacial**. São Paulo: **Contexto**, p. 61-93, 2013.

Toledo, R. A. (2011). O ciclo do café e o processo de urbanização do Estado de São Paulo. In **Anais Do Congresso Internacional De História de**.

VÉRAS, Maura Pardini Bicudo. A produção da Alteridade na Metrópole: desigualdade, Segregação e Diferença em São Paulo. **Diálogos interculturais: reflexões interDisciplinares e intervenções psicossociais**, p. 59, 2012.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. Studio nobel, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. Studio Nobel, 2012.

XAVIER, Denise. O caminho do pedestre. Uma análise dos passeios públicos na cidade de São Paulo. 2014.

XAVIER, Denise. **Arquitetura metropolitana**. Annablume, 2007.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso: Planejamento e Métodos**. Bookman editora, 2015.