

ANÁLISE DO USO DO ESPAÇO PÚBLICO PELO COMÉRCIO AMBULANTE NA REGIÃO DA 25 DE MARÇO.

Mariana Nunes Taguti (IC) e Luiz Guilherme Rivera de Castro (Orientador)

Apoio: PIVIC Mackenzie

RESUMO

A presente pesquisa tem como motivação analisar o espaço público sob a ótica do pedestre e a relação das vias públicas que estão sendo ocupadas pelos comerciantes ambulantes na rua 25 de Março, a ladeira Porto Geral e a praça Fernando Costa. Sendo a região de estudo possuidora de uma bagagem histórica relevante até mesmo para formação da cidade de São Paulo, com diversos grupos sociais e culturais interagindo no mesmo cenário. Foi feita uma pesquisa para entender a forma da ocupação desses agentes em um panorama histórico. Em seguida foram levantadas informações de como é o processo de identificação dos tipos de ambulantes, de como é processo de formalização, e qual é a disposição deste grupo dentro da dinâmica local e como é sua disposição espacial na área. Foi feito um diagnóstico do estado das calçadas na área de estudo, a partir da ferramenta denominada índice de caminhabilidade (ICAM 2.0), que foi desenvolvida pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) no quais são avaliados diversos fatores criadores de um espaço público aprazível para o cidadão. O objetivo da pesquisa é entender essa região de características tão contrastantes, de atração nacional, porém marcada pelas deficiências de uma região monofuncional, onde o espaço público é disputado por pedestres, veículos e vendedores ambulantes.

Palavras-chave: Espaços Público, Comércio informal, pedestre.

ABSTRACT

The object of this research is to analyze the public space in the perspective of pedestrian and the relation of public streets occupied by street trader in 25 de Março, Ladeira Porto Geral and Fernando Costa Square. The study area has a relevant history even for the formation of the São Paulo city, with diverse social and cultural groups interacting in the same space. A survey was made to understand the way of occupation of this people in a panoramic view. Subsequently it was researched information about the different street trader, the formalization process, the local social arrangement and the space arrangement of the street traders. A diagnosis was made about the sidewalk condition in the study area, using the tool called walkability indice (ICAM 2.0), developed by Transport and Development Policy Institute (TDPI), it's measured a variety of factors creators of pleasant public space for the citizen. The purpose of this research it's understand the contrasting characteristic in this region with national

attraction however marked by disabilities of monofunctional zone, where the public space is disputed by pedestrians, vehicles and the street traders.

Keywords: Public Spaces, Informal market, pedestrian.

1. INTRODUÇÃO

Desde o início das civilizações, comércio e cidade têm uma relação de simbiose. Ou seja, não têm significado e definem quando separadas. Ambos são causa e efeito da mesma centralidade que pressupõe o encontro do fluxo de pessoas, mercadorias, ideias e mensagens (VARGAS; Heliana Comin, 2000, p.1).

A região da rua 25 de Março é marcada pelo uso comercial, uma vocação que nasce desde a ocupação indígena que as margens do rio Tamanduateí já praticavam trocas. Com a fundação da vila, São Paulo de Piratininga o rio Tamanduateí aparece como meio de transporte das mercadorias chegadas do porto de Santos, que descarregavam onde hoje é a ladeira Porto Geral, o que originaria seu nome (DE OLIVEIRA; GIL, 2011).

O rio Tamanduateí que em uma primeira perspectiva aparece como uma potencialidade da área, uma vez que nas suas proximidades a população estrategicamente se fixava beneficiando-se assim da sua navegabilidade. Sofre um processo de retificação a partir de 1850, após o incidente de uma grande enchente que causou graves prejuízos para os moradores e comerciantes da região. Hoje o rio que teve grande importância para o nascimento de São Paulo e da área de estudo, encontra-se canalizado (DE OLIVEIRA; GIL, 2011).

A imigração sírio-libanesa é outra característica que marca a formação da área de estudo, que a partir de 1870, após a primeira guerra mundial começa a ser massivamente tomada por esses grupos, tanto para fins de moradia quanto para se trabalhar. Sendo a rua 25 de Março e adjacências o primeiro destino ocupado, de tal maneira que foi nessa região a construção da primeira igreja ortodoxa do Brasil. Esse processo motivou no dia 3 de junho de 2008, a Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania do Senado a aprovar o dia 25 de Março como o dia nacional da comunidade árabe.

Com efeito, a área até meados do século XIX, era vista simplesmente como periférica à cidade e servia unicamente como local de carga e descarga de mercadorias. Todavia, em razão de sua proximidade com o rio e por ter sido uma das primeiras áreas habitadas por pessoas que vieram para “fazer a América”, logo assumiu características que a distinguiam das demais áreas da cidade de São Paulo. E o que é mais expressivo: a distinção da área deveu-se não às características de sua paisagem natural, mas da disposição de seus habitantes para defini-la como território especial (DE OLIVEIRA; GIL, 2011, p.133).

A região também foi e continua sendo o destino dos imigrantes chineses desde a década de 1950 e 1960. Esse grupo ocupou em sua maioria os boxes dentro das galerias, contendo um ou dois funcionários em geral, sendo chineses ou brasileiros. Eles comercializam desde bijuterias, óculos à eletrônicos como: celulares, câmeras fotográficas, itens de informática. A comunidade chinesa também produz uma demanda direcionada a eles, como restaurantes com cardápio chinês, autoescolas, escritórios de advocacia, agência de turismo. A dinâmica gerada pelos comerciantes chineses em algum grau seja por sonegação fiscal, ou contrabando, ou mesmo pirataria possivelmente perpassa ilegalidade (PIZA, 2012).

As redes mercantis ativadas pelos chineses fazem chegar os produtos *made in China* a São Paulo. Nesse sentido, não apenas pelo volume, mas também porque o dispositivo comercial de fazer parte os chineses são de outro tipo: baseia-se nas galerias de comércio e nos contêineres em vez do comércio de “formigas” de sacoleiros. Trata-se de um capitalismo mercantil de contêineres e não apenas de sacolas (PIZA, 2012 p. 47).

Os grandes fluxos migratórios dos nordestinos para o sudeste do país, tem como palco também a região da rua 25 de Março, sendo essa população a maioria quando traçado um perfil dos comerciantes ambulantes da região.

Quando comparados com o total de ocupados na cidade, os trabalhadores do comércio de rua de São Paulo (em 2001), [...] são: mais do sexo masculino; mais velhos¹; mais chefes de domicílio; mais de cor não-branca (ainda que a maioria dos ambulantes tenha sido identificada como de cor branca); mais de origem nordestina (embora a maioria dos ambulantes tivesse nascido no sudeste); mais migrantes, mas, da mesma forma que o total de ocupados, não tendiam a ser migrantes recentes (quase 80% dos trabalhadores do comércio de rua residiam havia mais de dez anos na RMSP). Ademais, os ambulantes tinham renda familiar mais baixa e apresentavam escolaridade destacadamente mais baixa se comparados ao total de trabalhadores ocupados (PAMPLONA, 2004, p.322).

O trabalho de comércio ambulante surge como saída para esse grupo que por motivos diversos não é absorvido pelo mercado formal. O termo ambulante retrata na maioria das vezes um cidadão auto empregado, que geralmente vende para o consumidor final, produtos de pequeno tamanho, ou presta serviços de alimentação em vias públicas como; ruas, calçadas, praças (PAMPLONA, 2004).

¹ em 2001 62% estava na faixa de 24 a 55 anos (PAMPLONA, 2004, p.323)

De acordo com a Lei n.11.039, de 23 de agosto de 1991, os ambulantes na cidade de São Paulo são especificados da seguinte forma:

Considera-se vendedor ou prestador de serviços nas vias e logradouros públicos, reconhecido como ambulante, a pessoa física, civilmente capaz, que exerça atividade lícita por conta própria ou mediante relação de emprego, desde que devidamente autorizado pelo poder público competente [...] Os ambulantes podem ser: a) efetivos – são os ambulantes propriamente ditos, pois exercem sua atividade carregando junto ao corpo seus produtos ou equipamento e estão em circulação; b) de ponto móvel – são aqueles que exercem a atividade com a ajuda de veículos automotores, ou outros veículos, ou, ainda, que apresentam equipamento desmontável e removível; c) de ponto fixo – são os que exercem sua atividade em barracas não removíveis em locais previamente designados (SÃO PAULO, Município, 1991, p.1)

A área de estudo foi delimitada como a região da rua 25 de Março, mais especificamente a ladeira Porto Geral retratado na Figura 1 como trecho 2; Praça Fernando Costa delimitado por um polígono roxo e propriamente a rua 25 de Março delimitado, na Figura 1 pelo trecho em vermelho. Nos pontos de estudo encontram-se os três tipos de classificação, em geral os efetivos na ladeira Porto Geral, os ambulantes do tipo ponto móvel e efetivos na rua 25 de Março, e os de ponto fixo na praça Fernando Costa. Para a escolha dos trechos tomou-se por base a classificação da PMSP para o comércio ambulante.

Figura 1: foto aérea com a delimitação da área de estudo



LEGENDA:

- Trecho 1 – Rua 25 de março
- Trecho 2 – Ladeira Porto Geral
- Trecho 3 – Praça Fernando Costa

FONTE: Elaboração própria com base imagem google earth, 2019.

A proposta é entender a dinâmica do trabalhador que se utiliza da via pública como cenário para conquistar seu sustento, sem juízo de valor em relação ao trabalho informal e clandestinidade. Mas analisando a forma que o espaço público é ocupado por esses trabalhadores com seus produtos e barracas; e pelo fluxo de compradores numa região possuidora de infraestrutura, entretanto de aspecto caótica.

É isso propriamente que caracteriza o bazar metropolitano: esse embaralhamento do legal e do ilegal, esse permanente deslocamento de suas fronteiras sob a lógica de uma forma de mobilidade urbana, as “mobilidades laterais”, de trabalhadores que transitam entre o legal, o informal e o ilícito, sem que por isso cheguem a se engajar em “carreiras delinquentes” (TELLES, V.; HIRATA, D. 2007, p.1).

De certo existem outras áreas de comércio especializado na cidade de São Paulo, como a região da rua Santa Efigênia com eletrônicos, ou a rua Teodoro Sampaio para instrumentos musicais, ou a rua da Consolação com lojas de lustres e luminárias. Entretanto nenhuma com a relevância nacional que a região da 25 de Março possui, localizada na parte central da capital paulista também é conhecido como maior shopping center a céu aberto da América Latina (DE OLIVEIRA; GIL, 2011). Atraindo pessoas do país inteiro com diferentes focos já que é um polo comercial, atacadista e varejista. Onde o espaço público é disputado por pedestres, veículos e vendedores ambulantes, que estão predominantemente motivados pelo ato de comprar ou vender que acabam, por não usufruir o espaço público e vivendo a cidade, o espaço público resumir-se somente como área de passagem necessária. Uma prova dessa constatação é que no período em que as lojas e comércio ambulante não estão em atividade a rua encontra-se deserta.

Em geral, as atividades nos espaços públicos podem ser divididas em duas categorias: necessárias e opcionais. Necessárias são as atividades que podem ser incluídas comprar, andar de e para um ponto de ônibus, trabalhos como policial e carteiro. Opcionais são aquelas atividades que compreendem passear ou correr, sentar em um degrau da escada, cadeira ou banco para descansar lendo o jornal, ou simplesmente aproveitar a vida enquanto caminha ou se senta. (GEHL; SVARRE, 2013, p.17, tradução nossa).²

² No original: “In general, public spaces activities can be divided into two categories: Necessary activities could include shopping, walk to or from a bus stop, or working as parking enforcement attendant, police office or postman. Optional activities comprise strolling or jogging, sitting on stair

Partido do conceito de Gehl e Svarre para categorizar as atividades nos espaços públicos é percebido que na região da 25 de Março se concentram as atividades de cunho necessárias. O espaço público é carente de mobiliário urbano, como bancos e mesas que propiciariam as atividades opcionais.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Para melhor compreender a legislação aplicada no local, será analisado o “Plano Diretor Estratégico” de São Paulo, São Paulo (2014) e a lei de zoneamento “Disciplina o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no Município de São Paulo”, São Paulo (2016).

Para o estudo sobre espaços público será utilizado o livro de Jan Gehl “How to study public life” de 2013, que é um texto de urbanismo na perspectiva das atividades realizadas dentro do espaço público.

Com objetivo de compreender o histórico da região da 25 de Março será utilizado o artigo: “O conglomerado comercial da rua 25 de Março, em São Paulo: uma região socialmente construída.” Escritos por Lineu Francisco de Oliveira e Antônio Carlos Gil em 2011, que traz uma linha do tempo demonstrando: os grupos e usos que a região da rua 25 de Março teve até a atualidade. E a dissertação de mestrado “Pelos caminhos de São Paulo: a trajetória dos sírios e libaneses na cidade” Juliana Mouawad Khouri de 2013, é uma dissertação focada na história da comunidade síria e libanesa que tem grande relação com o espaço de estudo.

Com foco de entender o impacto que a comunidade chinesa gera na área de estudo, utilizou-se a dissertação “Um pouco da mundialização contada a partir da região da rua 25 de Março: migrantes chineses e comércio "informal" escrita pelo mestre Douglas de Toledo Piza em 2012. Principalmente o capítulo 2, “Nota de diário de campo: entorno da presença chinesa no comércio de São Paulo” que conta com um mapeamento dos fluxos e entrevistas.

Para analisar o comércio em relação à cidade foi de grande valia a bibliografia da professora doutora Heliana Comin Vargas, seu livro “Espaço Terciário o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio” com a primeira edição publicada em 2001, que em síntese expressa o papel do comércio como agente da cidade. “O terciário está aí, dominando as nossas grandes cidades, criando e resolvendo problemas”, diz Heliana Comin Vargas. P.8. Seu artigo publicado pela revista Geousp Espaço e Tempo produzido no ano

step, chair or bench to rest, Reading the newspaper, or simply enjoying life while walking around or seated.” (GEHL; SVARRE, 2013, p.17)

2000, possui como título “O comércio e os serviços varejistas: principais agentes e sua inserção urbana” que toma como referência da realidade da cidade de São Paulo e aponta os conflitos entre os diversos agentes como: Comerciantes independentes X Shopping Centers, Comerciantes independentes X Ambulantes, estabelecimentos varejistas X empreendimentos imobiliários X a cidade, e-commerce X demais agentes X cidade; e dentro dessa dinâmica qual o papel da política públicas. E o artigo “O comércio não planejado e arquitetura comercial de transição” escrito pela arquiteta Camila Faccioni de 1999 teve como coordenação da profa dra. Heliana Comin Vargas. Produzido dentro do LabCom, laboratório de pesquisa da universidade de São Paulo, que é coordenado pela profa. Dra. Heliana Comin Vargas. O laboratório tem como objetivo aprofundar estudos para melhor compreensão entre a relação da atividade de comércio e a cidade, para assim gerar conteúdo de embasamento para políticas públicas. A produção do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional LabPlan-Fauusp também foi estudado, o artigo “Territorialidades do Comércio em São Paulo” identifica as territorialidades dos empregos no comércio no Município de São Paulo escrito pelo prof. Dr. Antônio Cláudio M. L. Moreira (2005).

Dentro da relação entre a cidade e comércio o artigo “Comércio de rua: ocupação consolidada no espaço público, possibilidades de abordagem no projeto urbano.” Da Dra. Maria Beatriz Afflalo Brandão (2008) é de grande interesse como exemplo de abordagem e identificação dos problemas, apesar de estar dentro do plano histórico da cidade do Rio de Janeiro.

Para entender a prática da atividade ambulante entre as dinâmicas: legal X ilegal, formal X informal, lícito X ilícito foi utilizado o texto “Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito” escrito pela Dra. Vera da Silva Telles e pelo Dr. Daniel veloso Hirata (2007). Publicado dentro da revista da USP de Estudos Avançados: Dossiê crime organizado.

Aprofundando na atividade do comércio informal na região central de São Paulo foram consultadas duas teses, principalmente da Dra. Arquiteta Luciana Fukimoto Itikawa de 2006, “trabalho informal nos espaços públicos no Centro de São Paulo: pensando em parâmetros para políticas públicas.” Uma vez que a tese gera hipóteses para explicar a permanência do trabalho informal nos espaços públicos de São Paulo são esses: 1- incapacidade estrutural do mercado de trabalho formal de absorção de mão-de-obra; 2- desconhecimento do comércio informal de rua como produção do espaço urbano; 3- exploração oportunista da clandestinidade dos trabalhadores na forma de corrupção e clientelismo; 4- marketing urbano e segregação espacial; 5- Inoperância das políticas públicas. E a segunda tese de 2013 “Entre o comércio informal e as margens do ilegal: práticas de trabalho na rua 25 de Março” dra. Ana Lúcia de Oliveira produzido dentro do curso de ciências sociais da Universidade Federal de

São Paulo com destaque para o capítulo 5: na informalidade: táticas, astúcias e negociações nas margens que tem um dos assuntos, o informal na organização urbana.

E o livro “Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo” que é um conjunto de estudos realizado pelo CEM – Centro de Estudos da Metrópole e pelo CEBRAP – Centro Brasileiro de Análise e Planejamento executado em 2004. Com atenção específica para o capítulo “A atividade informal do comércio de rua e a região central de São Paulo” desenvolvido pelo João Batista Pamplona, que elucida os motivos e o perfil dos trabalhadores informais, dentro da área de estudo.

Para avaliar a condição do espaço público foi escolhido como método desenvolvido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), o Índice de Caminhabilidade (iCam) que é um instrumento que permite avaliar as características do ambiente urbano determinantes para a circulação dos pedestres, para assim apresentar recomendações a partir dos resultados obtidos.

3. METODOLOGIA

Inicialmente foi feita uma pesquisa para entender o processo de formalização do ambulante, que é demasiadamente burocrático, uma vez que é necessário que o trabalhador tenha o termo de permissão de uso (TPU). Uma concessão que formaliza o trabalhador o direito de ocupar as vias públicas municipais, incluindo os respectivos subsolo e espaço aéreo como pontes, viadutos, passarelas, túneis e passagens subterrâneas de domínio municipal, para a implantação, instalação e passagem de equipamentos de infraestrutura urbana destinados à prestação de serviços privados o cadastramento deve ser feito no Departamento de Controle e Cadastro de Infraestrutura Urbana - CONVIAS. O TPU é uma concessão relacionada ao uso do espaço físico do solo público, mas para o empreendedor emitir nota fiscal é necessário que ele tenha um cadastro como Microempreendedor Individual – MEI que deve ser feito em um Centro de Apoio ao Trabalho e Empreendedorismo (CATE) existem 25 unidades em toda cidade e eles atendem de segunda à sexta das 8h às 17h. O trabalhador terá que submeter a três fases distintas e consecutivas: pesquisa prévia de viabilidade, registro / inscrições fiscais e licenciamento. Entrou-se em contato com a União dos Lojistas da Rua 25 de Março e Adjacências – UNIVINCO via e-mail, foi informado a existência de 270 TPUs concedidos pela subprefeitura da Sé, distribuídos nas 17 ruas autorizadas e que existe uma fiscalização da operação delegada do convênio entre prefeitura e estado.

Outro aspecto abordado junto à UNIVINCO, foi o posicionamento quanto a proibição do trânsito de veículos na rua 25 de Março em virtude do grande número de pedestre. A UNIVINCO apoia a interdição somente no período do final do ano, quando a movimentação

de consumidores chega à 800mil de pessoas por dia, nos outros períodos do ano o grupo alega ser indispensável a possibilidade de tráfego dos automóveis por conta da logística da carga e descarga e a forma de estoque que acontece atualmente.

Foi realizado uma análise a partir das visitas nos meses de setembro de 2018, junho e julho de 2019. Para mapear as diferentes tipologias de trabalho ambulante, para montar desta forma um mapa com a setorização entre a relação tipo de ambulante podendo ser efetivos, de ponto móvel e de ponto fixo e os produtos a serem vendidos. E para o diagnóstico do espaço público da área de estudo, foi adotado o método desenvolvido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), o Índice de Caminhabilidade (iCam) 2.0 publicado em 2018.

3.1 ITDP

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) é uma organização fundada em 1985 sem fins lucrativos, sediada na cidade de Nova York, presente em vários países com a China, Indonésia, México, Índia. Sua sede no Brasil está no Rio de Janeiro desde 2009. Sua missão é promover o transporte ambientalmente sustentável e democrático em todo o mundo. Buscando equilíbrio entre o crescimento e o planejamento de baixo emissão de carbono com estratégias socialmente justas e economicamente eficientes. (ITDP, 2019)

3.2 índice de caminhabilidade

O conceito de caminhabilidade examina as condições do espaço urbano sob a ótica do pedestre. A caminhada é o modal de transporte mais sustentável e democrático das pessoas na cidade. Criando uma metodologia que permite avaliar as condições do espaço urbano e monitorar o impacto de ações de qualificação do espaço público. (ITDP, 2018)

O método do iCam na versão 2.0 é composto por 15 indicadores agrupados em seis diferentes categorias. São eles 1. Calçada subdividido entre 1.1 Largura e 1.2 Pavimentação; 2. Mobilidade que possui os indicadores 2.1 Dimensão das Quadras e 2.2 Distância a Pé ao Transporte; 3. Atração dividido entre 3.1 Fachadas Fisicamente Permeáveis, 3.2 Fachadas Visualmente Ativas, 3.3 Uso Público Diurno e Noturno e 3.4 Usos Mistos; 4. Segurança Viária que possui os indicadores de 4.1 Tipologia da Rua e 4.2 Travessias; 5. Segurança Pública subdivide em 5.1 Iluminação e 5.2 Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno e por fim 6. Ambiente e possui as categorias de 6.1 Sombra e Abrigo, 6.2 Poluição Sonora, 6.3 Coleta de Lixo e Limpeza.

Cada categoria analisa uma perspectiva da experiência do caminhar em cada segmento de calçada. O Segmento de calçada se refere à parte da rua localizada entre

cruzamentos da rede de pedestres, incluindo cruzamentos não motorizados, levando em consideração somente um lado da calçada (ITDP, 2019). Entretanto essa análise pode se adaptar conforme o caráter da categoria como nos casos dos itens 3.1 Fachadas Fisicamente Permeáveis e 3.2 Fachadas Visualmente Ativas, em que foi avaliada a face de quadra correspondente ao segmento de calçada já delimitado.

A realização do iCam 2.0 é baseada em três tipos de dados: dados primários levantados em pesquisa de campo, dados secundários coletados a partir de documentação preexistente, fotografias aéreas/satélite e recursos de georreferenciamento e dados secundários coletados junto a agências públicas (ITDP, 2019)

Cada segmento de calçada recebe para cada indicador, categoria uma pontuação de zero a três, representando uma avaliação qualitativa da experiência do pedestre em: insuficiente (0), suficiente (1), bom (2) ou ótimo (3). Para cada categoria, a pontuação de cada segmento de calçada é resultado da média aritmética simples entre o resultado dos indicadores que a compõem (ITDP, 2019).

3.3 Área de pesquisa

Figura 2: Numeração dos segmentos de calçada

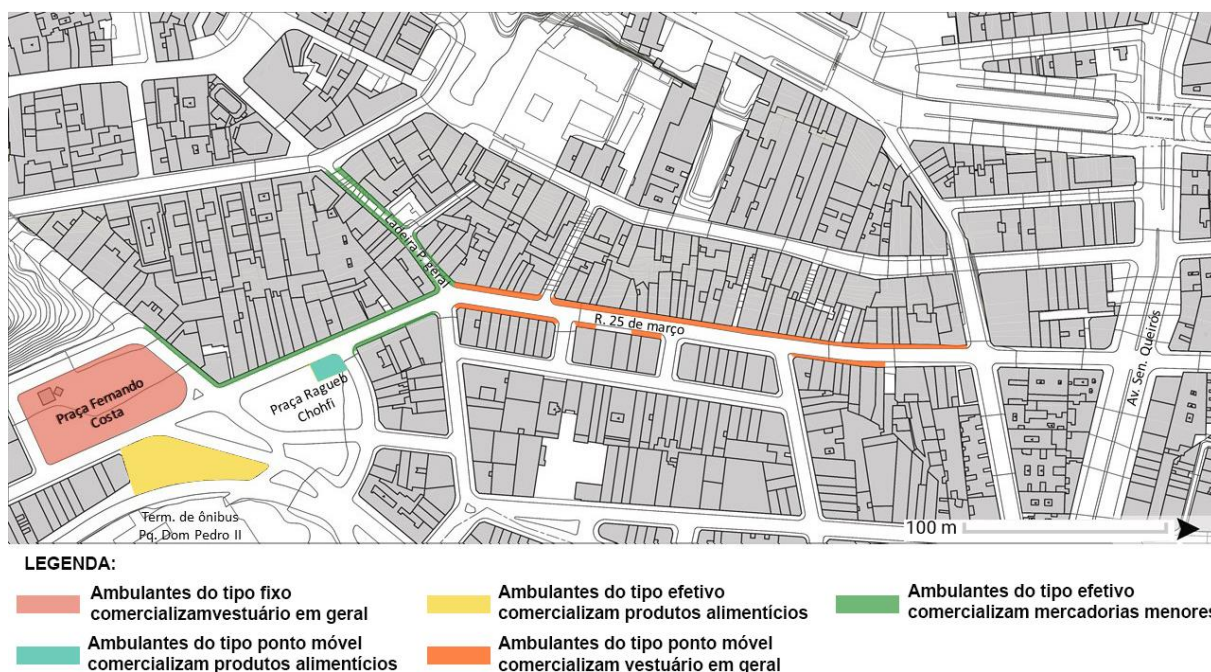


FONTE: Elaboração própria com base em mapa disponível em Geosampa-PMSP (2019)

4 RESULTADO E DISCUSSÃO

Avaliando a infraestrutura e as opções é percebido que a área de estudo é uma região estruturada, que dispõe de diferentes formas de acesso como: o terminal de ônibus parque Dom. Pedro II, a estação de metrô São Bento que possui abertura na ladeira Porto Geral e de vias de alto tráfego como o corredor norte-sul e a av. do Estado nas suas proximidades. Também detêm de infraestrutura de rede água, energia elétrica e coleta de esgoto e lixo.

Figura 3: setorização do tipo de ambulante e mercadoria vendida



FONTE: Elaboração própria com base em mapa disponível em Geosampa-PMSP (2019)

Após uma análise da conformação dos trabalhadores informais é notado uma relação referente aos produtos vendidos, e ao porte e forma como os produtos são expostos. Na saída do terminal de ônibus Parque Dom Pedro II existe uma concentração de venda de produtos alimentícios principalmente frutas que são expostos em pequenas mesas tipo tabuleiro ou carros de mão caracterizando ambulantes do tipo efetivo, na Praça Fernando Costa percebe-se uma oferta de itens de vestuário abrangendo sapatos e bolsas com barracas de ponto fixo, a porção da via paralela à Praça Ragueb Chohfi incluindo a Ladeira Porto Geral localiza-se uma exposição mais precária em que os itens estão expostos em lonas no chão e são mercadorias menores como meias, itens eletroeletrônicos e utilitários de cozinha. No trecho da rua 25 de Março até o encontro com a Av. Senador Queirós encontra-se um comércio com produtos similares ao da Praça Fernando Costa com acréscimo dos chamados puxadores de clientes, funcionários das lojas presentes nas galerias dos prédios, que expõem pequenas quantidades de produtos afim de atrair os clientes às lojas que no caso não estão no pavimento térreo e por isso estão desfavorecidas. É notada uma ausência do comércio de rua na frente da loja Armarinho Fernando e na frente do Banco Bradesco, isso acontece por conta do decreto que regulamenta a atividade, bancas não podem ser inseridas em frente à bens tombados pelo patrimônio histórico, como é o caso do Armarinho Fernando e frente a bancos, hospitais e repartições públicas.

4.1 Resultados ICAM

A princípio foi feita a medida do comprimento de cada segmento de calçada para assim definir sua proporção em relação ao todo. Desta forma a influência de sua nota é proporcional ao quanto ela representa da área.

Item 1. Calçada:

1.1 Largura

O critério de avaliação do ICAM define como (ótimo) largura mínima maior que 2 metros, comportando o fluxo de pedestre; (boa) calçada com largura mínima maior ou igual a 1,5 metros comportando fluxo de pedestre; (suficiente) o segmento com largura mínima maior ou igual a 1,5 metros, mas que não comporta o fluxo de pedestre; (insuficiente) as calçadas com largura menor que 1,5 metro. Entretanto na conjuntura da rua 25 de Março é complexo seguir esse critério uma vez que a menor largura de calçada é o segmento 1 presente na ladeira porto geral com 2,35 metros de largura, porém nenhum segmento de calçada comporta todos os pedestres. Então arbitrariamente a nota nesse item é 0, uma vez que é notório que as calçadas da região não foram dimensionadas para atender toda demanda de pedestres sem que seja necessário se caminhar no leito carroçável.

1.2 Pavimentação

Nesse quesito a área de estudo apresenta pontuações entre 3 (ótimo) em todos os segmentos de calçada da rua 25 de Março uma vez que todo o trecho é pavimentado, não havendo buracos ou desníveis. Somente os segmentos 1,2,3 presente, na Ladeira Porto Geral obteve pontuação 2 (bom) porque apresentam menor ou igual a 5 buracos ou desníveis a cada 100 m de extensão

Item 2. Mobilidade:

2.1 Dimensão das Quadras

A dimensão da quadra, que é o faixa de calçada entre cruzamentos e travessias deve contribuir para uma melhor mobilidade do pedestre, permitindo oportunidades de cruzamentos e proporcionando rotas mais diretas por isso o critério ótimo se encaixa para dimensões menores que 110 metros. Nesse quesito a nota geral foi de 1.8723, precisamente por que o segmento 10 possui 320,36 metros de comprimento.

2.2 Distância a Pé ao Transporte

Esse item mostra como a área é amparada pela oferta de vários modais, como o terminal de ônibus Pq. D. Pedro II, a estação de metrô São Bento e também próximo à estação Luz, logo

em qualquer dos segmentos de calçada o percurso a pé à algum ponto de transporte coletivo é inferior a 10 minutos caracterizando a pontuação 3 (ótimo).

Item 3. Atração:

3.1 Fachadas Fisicamente Permeáveis

Todos faces de calçada obtiveram pontuação 3 (ótima) já que possuem mais que 5 entradas por 100 m de extensão da face de quadra, contudo exclusivamente de comércio o que poderia se diversificar com entradas de parques, restaurantes e cafés.

3.2 Fachadas Visualmente Ativas

Todos faces de calçada obtiveram pontuação 3 (ótima) uma vez que mais que 60% da extensão da face de quadra é visualmente ativa, entretanto com um único uso que é o comércio.

3.3 Uso Público Diurno e Noturno

Todos os segmentos de calçada obtiveram pontuação 0 (insuficiente) por que dentro critério do ICAM toda a área de estudo se encontra na descrição com menos que estabelecimento com uso público por 100 m de extensão da face de quadra no período noturno

3.4 Usos Mistos

É notado uma grande predominância do uso comercial e serviço em que menos que 85% do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante, ou seja, todos os segmentos obtiveram pontuação 0 (insuficiente).

Item 4. Segurança Viária

4.1 Tipologia da Rua

Toda área de estudo se enquadrou no critério 1 (suficiente), uma vez as vias possuem calçadas segregadas e circulação de veículos motorizados e a velocidade regulamentada é menor ou igual 50 km/h, no caso da região é de 40km/h.

4.2 Travessias

Todos segmentos de calçada alcançaram o critério ótimo (3), visto que todas as faixas de travessia de pedestres são visíveis, com acesso completo a cadeiras de rodas, piso tátil de alerta.

Item 5. Segurança Pública

5.1 Iluminação

Com o aplicativo de celular “Smart luxmeter”, foi analisada a incidência luminosa em toda áreas de estudo. Em nenhum dos pontos houve valores menores do que 20lux como resultado alcançando assim pontuação 3 (ótima).

5.2 Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno

O resultado da contagem de pedestres em três horários diferentes de um mesmo dia útil: entre 08h e 10h, entre 12h e 14h, entre 20h e 22h. Notou-se aglomeração excessiva de pedestres em horários específicos, que é o período em que o comércio está ativo podendo ocasionar desconforto ou riscos relativos à segurança pública e um esvaziamento no período noturno que funcionaria como elemento de vigilância natural. Comprovado nas Figuras 4 e 5 abaixo. A área como geral obteve pontuação 0 (insuficiente).

Figura 4: foto retirada no período de atividade do comércio. Figura 5: foto retirada fora do período de atividade do comércio



FOTOS: Acervo próprio, 2019.

Item 6. Ambiente

6.1 Sombra e Abrigo

Esse item é demasiadamente defasado uma vez que não existe um único canteiro de árvore em toda extensão da rua 25 de Março e ladeira Porto Geral, a arborização se concentra na Praça Ragueb Chohfi e em alguns pontos na praça Fernando Costa. Todas as quadras oferecem menos de 25% da extensão do segmento da calçada com outros elementos sombra/abrigo como marquises e toldos. Por conta deste cenário a pontuação é 0 (insuficiente).

6.2 Poluição Sonora

A medição dos decibéis foi executada com auxílio do aplicativo de celular “Decibelímetro (Sound Meter)” no intervalo de 30 segundos em todos os segmentos de calçada. A nota foi 1 (suficiente) para todos os segmentos de calçada, a média de decibéis foi 72Db, produto de uma combinação de vendedores anunciando seus produtos, caixas de som e o próprio fluxo caótico. Contudo essas medições aconteceram no mês de julho de 2019 e

provavelmente seriam obtidos outros resultados em épocas próximas as datas festivas como natal e dia das mães que geram um fluxo ainda maior de pessoas, aumentando assim a poluição sonora.

6.3 Coleta de Lixo e Limpeza.

Neste item todos segmentos de calçada apresentam o critério ótimo (3) possuindo coleta de resíduos sólidos devem ser feitos de forma regular, varredura, limpeza dos logradouros públicos. Além de apresentar lixeiras espalhadas por toda área de estudo.

4.2 Síntese das pontuações.

Figura 6: tabela pontuação geral ICAM. Figura 7: tabela de análise dos resultados finais recomendações ICAM

categoria	subcategoria	pontuação	
1.calçada	1.1 largura	0	1,34
	1.2 pavimentação	2,6801	
2. Mobilidade	2.1 Dimensão das Quadras	1,8723	2,43615
	2.2 Distância a Pé ao Transporte	3	
3.Atração	3.1 Fachadas Fisicamente Permeáveis	3	1,5
	3.2 Fachadas Visualmente Ativas	3	
	3.3 Uso Público Diurno e Noturno	0	
	3.4 Usos Mistos	0	
4. Segurança Viária	4.1 Tipologia da Rua	1	2
	4.2 Travessias	3	
5. Segurança Pública	5.1 Iluminação	3	1,5
	5.2 Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno	0	
6. Ambiente	6.1 Sombra e Abrigo	0	1.33
	6.2 Poluição Sonora	1	
	6.3 Coleta de Lixo e Limpeza	3	
Pontuação total		1,6849	

Análise dos resultados finais	
3 = ótimo	Recomenda-se manutenção e aperfeiçoamento
2 ≤ bom > 3	Intervenção desejável, recomenda-se ação a médio prazo
1 ≤ Suficiente < 2	Intervenção prioritária, recomenda-se ação a curto prazo
Insuficiente < 1	Intervenção prioritária, recomenda-se ação imediata

Fonte: Elaboração própria, 2019.

Sendo a pontuação total 1,6849 enquadrando-se no resultado de: Intervenção prioritária, recomenda-se ação a curto prazo, pelo critério do próprio (ICAM). É notável uma discrepância entre as categorias, como no caso do item mobilidade que atingiu a pontuação de 2,43615 atingindo o critério bom, enquanto categorias como ambiente e calçada obtiveram pontuações de 1,34 e 1,33. Também é notável esse contraste entre várias notas da mesma categoria principalmente no item 3 de atração, em que duas subcategorias alcançaram as maiores notas 3 (ótima), item 3.1 Fachada fisicamente permeáveis e 3.2 Fachadas visualmente permeáveis, enquanto as duas subcategorias seguintes atingiram pontuações opostas 0 (insuficiente) que

são 3.3 uso público diurno e noturno e 3.4 usos mistos. Demonstrando o qual paradoxal é a questão da atração para a região.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base na pesquisa realizada, podemos afirmar que é evidente a contradição de características do espaço público da região, que por um lado possui excelente mobilidade, coleta de lixo, iluminação, infraestrutura em geral, mas por outro lado a arborização é restrita as praças, o mobiliário urbano como bancos, mesas ou abrigo são inexistentes. Então esse contraste marca a região como sendo uma região que a população se dirigir motivada somente pelo comércio.

Sobre o ICAM, é uma ferramenta de grande valia, contudo possui algumas deficiências como justamente não ter a questão do comércio ambulante como ponto de critério dentro de alguma subcategoria, como largura da calçada ou de atração por exemplo. A ferramenta também não possui um método para diferenciar por grupos nas formas de avaliações como mulheres, crianças, pessoas com mobilidade reduzida na medida que possuem necessidades diferenciadas e que não são abordadas pelo índice de caminhabilidade.

Em relação ao comércio ambulante pode se concluir que existe uma normatização da forma como acontece esse trabalho na região, apontada na delimitação da área para a instalação do ambulante do tipo móvel na rua 25 de Março, como mostra a Figura 8. Todavia a situação não é satisfatória, o poder público concede o espaço, mas não dá o suporte necessário ao uso, tanto ao consumidor quanto ao trabalhador como pontos de apoio, com sanitários, mobiliário urbano e etc. A macro acessibilidade à região é satisfatória tanto na oferta de transporte público com o terminal de ônibus parque Dom. Pedro II e a estação de metrô São Bento, quanto a opções de vias de alto tráfego como o corredor norte-sul e a av. do Estado. Contudo a aglomeração de pessoas é tamanha que as calçadas não comportam e os pedestres se veem obrigados a dividir espaço junto aos automóveis. A questão da mobilidade deve ser tratada de forma sistêmica, levando em consideração as áreas de estoque dos lojistas, os comerciantes ambulantes, pontos de estacionamento, uma requalificação dos espaços públicos da praças e parque da região e principalmente das ruas e calçadas. A região é atrativa pelo uso do comércio, ou seja, um fim privado, no entanto o espaço público não é agradável e não possui outro chamariz fora dessa dinâmica. Portanto pode ser indicado ações do poder público que priorize o pedestre e comerciante ambulante em relação ao desenho urbano da região, que incentive diversidade de usos e que valorize o valor histórico da área.

Figura 8: Delimitação na calçada para ambulante do tipo móvel



FOTO: Acervo próprio, 2019.

6. REFERÊNCIAS

AGUIAR, Ana Lúcia de Oliveira. **Entre o comércio informal e as margens do ilegal: práticas de trabalho na rua 25 de março**. 2013. 197 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Sociais, Escola de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 201. Cap. 5. Disponível em: <http://5c912a4babb9d3d7cce1-6e2107136992060ccfd52e87c213fd32.r10.cf5.rackcdn.com/wp-content/files/Comercio_informal_e_as_margens_do_ilegal_-_Rua_25_de_Março_por_Ana_Lidia_Aguiar.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2019.

BRANDÃO, Maria Beatriz Afflalo. Comércio de rua: ocupação consolidada no espaço público, possibilidades de abordagem no projeto urbano. In: Colóquio internacional sobre comércio e cidade: uma relação de origem, 3., 2008, Rio de Janeiro. **Artigo**. São Paulo: Proureb - Programa de Pós- Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, 2010. p. 01 - 17. Disponível em: <http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/3_cincci/024-bitiz-afflalo.pdf>. Acesso em: 03 jul. 2019.

DE OLIVEIRA, Lineu Francisco; GIL, Antonio Carlos. O conglomerado comercial da rua 25 de Março, em São Paulo: uma região socialmente construída. **Revista de Estudos Sociais**, v. 13, n. 25, p. 118-137, 2014. Disponível em: <<http://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/res/article/view/455>> . Acesso: 07 jul. 2019.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. **How to study public life**. Washinton, Covelo, Londres: Island Press, 2013. 200 p. Tradução: Karen Ann Steenhard.

ITIKAWA, Luciana Fukimoto. **Trabalho informal nos espaços públicos no centro de São paulo: pensando parâmetros para políticas públicas**. 2006. 554 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

KHOURI, Juliana Mouawad. **Pelos caminhos de São Paulo: a trajetória dos sírios e libaneses na cidade**. 2013. 280 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Faculdade de Letras,

Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de Letras Orientais, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Cap. 14.

MOREIRA, Antônio Cláudio M. L. Territorialidades do Comércio em São Paulo. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL CINCCI, 1., 2005, São Paulo. **Artigo**. São Paulo: Labplan – Laboratório de Planejamento Urbano e Regional Fauusp, 2005. p. 01 - 28. Disponível em: <http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/1_cincci/017.pdf>. Acesso em: 04 jul. 2019

PIZA, Douglas de Toledo. **Um pouco da mundialização contada a partir da região da rua 25 de Março: migrantes chineses e comércio "informal"**. 2012. 196 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Sociologia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Cap. 2. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8132/tde-08012013-123615/pt-br.php>>. Acesso em: 01 jul. 2019.

SÃO PAULO (Município). Constituição (2014). Substitutivo do Legislativo nº 16.050, de 31 de julho de 2014. **Plano Diretor Estratégico**. São Paulo, SP, Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/01/Plano-Diretor-Estrategico-Lei-nº-16.050-de-31-de-julho-de-2014-Texto-da-lei-ilustrado.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2018.

SÃO PAULO. Centro de Estudos da Metrópole. Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Comp.). **Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo**. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 2004. 45 p.

SÃO PAULO (Município). Constituição (1991). Lei nº 11.039, de 23 de agosto de 1991. Disciplina e exercício do comércio ou prestação de serviço ambulante nas vias e logradouros públicos do município de São Paulo. São Paulo, SP, 23 ago. 1991.

TELLES, V.; HIRATA, D. Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito. **Estudos Avançados**, v. 21, n. 61, p. 173-191, 1 dez. 2007.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (Rio de Janeiro). **Índice de caminhabilidade**. 2. ed. Rio de Janeiro: Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, 2018. 66 p. Disponível em: <http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/05/Caminhabilidade_Volume-3_Ferramenta-ALTA.pdf>. Acesso em: 05 jul. 2019.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço terciário: O lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: Senac, 2001. 335 p.

VARGAS, Heliana Comin; MENDES, Camila Faccioni. O comércio não planejado e arquitetura comercial de transição. In: international conference in retailing and services science, 6., 1998, São Paulo. **Artigo**. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1999. p. 01 - 25. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/deprojeto/labcom/produtos/1999_vargas_comercionaoplanejado.pdf>. Acesso em: 03 jul. 2019.

VARGAS, Heliana Comin. O comércio e os serviços varejistas: principais agentes e sua inserção urbana. **Geosp Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 8, p.77-87, mar. 2000. Quadrimestral. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/123484>>. Acesso em: 03 jul. 2019.

Contatos: Mariana Nunes Taguti mariana.n.taguti@gmail.com (ic) e Luiz Guilherme Rivera de Castro luizguilherme.castro@mackenzie.br (orientador).