

## RUA DOZE DE OUTUBRO: UM VAREJO DE MODA QUE VIVE A SEU MODO

*Doze de Outubro Street: a fashion retail area that pulses in its own fashion*

Pereira-Barretto, Vera; Doutoranda; PUC/SP-COS / CNPq, verapb7@gmail.com<sup>1</sup>  
Demetresco, Sylvia; Pós doutorado; sylvia@vitrine.com.br<sup>2</sup>  
Centro de Pesquisas Sociossemióticas<sup>3</sup>

### Resumo

A rua Doze de Outubro, na Lapa, vive a seu modo o comércio de moda. Lojas de moda de marcas mais populares convivem com bancos, farmácias, óticas e camelôs de forma harmônica e despretenciosa, acomodando-se ao gosto do consumidor local, seja trabalhador ou morador. Visa-se analisar o modo de ser desta rua e compará-la a outras já estudadas, contribuindo para a compreensão das práticas de consumo em São Paulo.

Palavras chave. Moda; varejo; história do comércio; interações; tecido urbano.

### Abstract

The Doze de Outubro street, at Lapa, delivers fashion retail on its own way. Fashion shops of most popular brands coexist with banks, pharmacies, opticians and street vendors harmoniously and unpretentiously, meeting the taste of local consumers - may they be a worker or a resident. This article analyses the traits of this street and compares it to others, contributing to the understanding of consumption practices in São Paulo.

Keywords. Fashion; retail; retail history; interactions; urban tissue.

---

<sup>1</sup> Doutoranda em Comunicação e Semiótica, pela PUC - SP, bolsista CNPq. Mestre em Design (Universidade Anhembi Morumbi - 2008). Especialista em Gestão Estratégica da Comunicação (ECA-USP - 2001). Pesquisadora do CPS. Professora de Gestão de Marcas e Visual Merchandising e orientadora de TCC, em pós graduações relacionadas à moda do Centro Universitário Belas Artes e do Senac - Faustolo, dentre outras.

<sup>2</sup> Doutora em Comunicação e Semiótica pela PUC/SP, com pós-doutorado em Semiótica no Instituto Universitário da França, Paris. Professora de Visual Merchandising na Ecole Supérieure de Visual Merchandising, em Vevey, Suíça (2003 a 2013); editora da revista Inspiration, especializada em VM (2002 a 2013) e colaboradora desde 1980. Professora na ISTEAC, Paris (2004 a 2013). Diretora de VM na Relógios Rolex (1972 a 2002). VM da Natura Paris (2005 a 2010). É consultora e professora em diversas escolas e empresas nacionais e internacionais. Autora de 13 livros sobre vitrinas.

<sup>3</sup> As autoras são pesquisadoras do Centro de Pesquisas Sociossemióticas. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo - PUC/SP. Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Semiótica. Texto alinhado aos estudos desenvolvidos pelo Atelier Corpo, Moda e Consumo, que integra o projeto "Práticas de vida e produção de sentido na metrópole de São Paulo. Regimes de visibilidade, regimes de interação e regimes de reescritura", desenvolvido na PUC - SP : COS CPS, sob coordenação geral da Profª Drª Ana Claudia de Oliveira. O Atelier é coordenado pela Profª Drª Kathia Castilho e conta com a participação dos pesquisadores: Josenilde Souza, Marcelo Machado Martins, Mariana Braga, Sylvia Demetresco, Taísa Sena, Tula Fyskatoris e Vera Pereira-Barretto.

## **Introdução**

Este artigo insere-se nos estudos realizados pelo projeto “Práticas de vida e produção de sentido na metrópole de São Paulo. Regimes de visibilidade, regimes de interação e regimes de reescritura”, desenvolvido na PUC-SP: COS CPS. Apresenta a pesquisa realizada por integrantes do atelier Corpo, Moda e Consumo, que procura compreender a produção de sentidos que resulta das relações de interação estabelecidas nas práticas de consumo da cidade de São Paulo, com foco nas ruas de comércio de moda.

O corpus é formado por um importante espaço de comércio da cidade de São Paulo: a Doze de Outubro, na Lapa. Inicia-se com a cartografia da região e, em seguida, passa-se à observação do espaço; da circulação dos sujeitos, produtos e serviços; das formas de fruição, visando identificar os regimes de sentido e de visibilidade que se estabelecem a partir de tais relações.

O estudo tem fundamentação teórica e metodológica na semiótica greimasiana, que apoia a análise dos agenciamentos entre espaço urbano, varejo e indivíduos. Para abordar o sensível, apoia-se na sociosemiótica de Landowski (1992, 1999, 2002, 2004, 2012, 2013), particularmente em aprofundamentos recentes acerca do sensível e das interações.

## **A Lapa de outrora e a Lapa de hoje**

A história do comércio da Rua Doze de Outubro está intimamente relacionada ao processo de urbanização da Lapa, um dos bairros mais antigos de São Paulo. A região, localizada entre os rios Tiete e Pinheiros, foi inicialmente chamada de Emboaçava, que significa “lugar por onde se passa”, em Tupi Guarani. Posteriormente, já como sesmaria jesuítica, em homenagem a Nossa Senhora da Lapa, recebe o nome de Fazendinha Jesuítica da Lapa.

No início do século XIX, a cultura de cana de açúcar ganha força e o crescente movimento dos tropeiros levando produtos da Vila de Itú a Santos e São Paulo favorece a região. Ao mesmo tempo, em decorrência da qualidade e da quantidade do barro do rio Tietê disponível nessas terras baixas, instalam-se na região as primeiras olarias e, com essas, o povoamento da Lapa apresenta algum crescimento.

Com o apogeu da cultura cafeeira, em 1867, a São Paulo Railway Company constrói uma estrada de ferro, a inglesa, para levar ao porto o café que seria exportado. A estrada de ferro, ligava Jundiaí a Santos e passava por São Paulo, fazendo algumas paradas intermediárias. Mas a economia cafeeira não é a única a beneficiar-se do desenvolvimento das ferrovias, que impulsiona também o processo de urbanização das cidades.

Além da São Paulo Railway, atravessava a região da Lapa a Estrada de Ferro Sorocabana, implantada em 1875. De fato, a construção das estradas de ferro incentivou a urbanização de regiões próximas ao trilhos do trem, onde instalaram-se as primeiras indústrias do bairro da Lapa, a exemplo da Vidraria Santa Marina e dos frigoríficos Armour, Bordon, Swift e Wilson. Outra importante mola propulsora da urbanização do bairro foi a geração de empregos - diretos e indiretos - não apenas em decorrência da demanda por mão de obra especializada em ferrovias e por trabalhadores da construção civil, mas por incentivar o comércio de insumos necessários à manutenção da atividade ferroviária e, ainda, pelos serviços para atender as necessidades dos operários, que procuravam morar nas proximidades e formavam no entorno das fábricas os bairros operários, como é o caso da Lapa

A oferta de empregos na indústria intensificou o afluxo de imigrantes, um movimento que vinha ocorrendo desde o final do século XIX, quando a região recebeu as primeiras famílias de tirolezes, que eram agricultores. Depois vieram italianos do Veneto, espanhóis, franceses, lituanos, sírio libaneses, que eram comerciantes, artesãos, alfaiates e profissionais liberais. Chegaram, ainda, à região operários e técnicos ingleses, lituanos, poloneses, húngaros e russos trazidos pelas indústrias instaladas na região (PMSP, on line).

Atualmente a Lapa é considerada um bairro próximo ao centro da cidade, no entanto, mapa da cidade no ano de 1916 evidencia que no início do século XX a região ainda era periférica, para além do limite urbano que era apontado como a divisa entre Santa Cecília e Barra Funda e o bairro de Perdizes, ali estava localizado o matadouro de São Paulo, em cujo espaço, hoje situa-se o moderno PoupaTempo.

A Lapa, que desde suas origens representou uma porta de entrada - ou de saída - da cidade, ligando os bairros da zona Oeste de São Paulo ao interior

paulista, teve, com a abertura da rodovia Anhanguera, em 1943, reforçado esse seu papel de polo urbano de ligação com outros municípios, com incremento do fluxo da região, incentivo à instalação de outras indústrias e a ocupação por operários, com conseqüente favorecimento do comércio ali instalado. Na década de 50, a cidade expandiu seus limites em todas as direções e, na porção Oeste, finalmente ligou-se à Lapa (PMSP, s/d), bairro que passou por grandes transformações, processo esse acelerado pela construção das marginais do rio Tietê (1957) e do Pinheiros (1970), além da inauguração da rodovia dos Bandeirantes (1978), obras que deram novo impulso à ocupação da área, que atualmente conta com boa infraestrutura urbana, sendo atendida pelas linhas 7-Rubi e 8-Diamante da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, estação Lapa. Há, ainda, o Terminal de Ônibus da Lapa, pelo qual passam cerca de 25 linhas (SPTrans, s/d).

Apesar da proximidade com o centro da cidade e do grande fluxo de veículos e de pessoas, a Lapa é, ainda hoje, um bairro tranquilo. Suas origens industriais, o desenvolvimento periférico e o grande afluxo de imigrantes deram direção particular ao desenvolvimento do bairro, traçaram sua paisagem urbana, moldaram um ritmo próprio no cotidiano dos lapeanos que estabeleceram - e ainda estabelecem - relações e vínculos com a comunidade mais parecidos com os presentes em uma cidade de interior, do que num bairro de uma grande metrópole.

Quase 50 anos de Lapa dão o direito de me dizer lapeana. [...] Cheguei à Lapa quando ela já era “grande”, mas ainda periferia. [...] Foi na Lapa que meus filhos nasceram, cresceram, se tornaram cidadãos, se casaram e tiveram seus filhos. Foi o bairro do nosso tempo produtivo, do “fazer” de nossa vida, do “viver” a vida em sua plenitude. Continuo na Lapa, sem o alguém precioso que me trouxe para cá, mas me identificando com o bairro e não o trocando por nenhum outro. (Carvalho, 2008, p.183)

Em relatos colhidos pelo Projeto Memória Viva - Cidadania Ativa (BRANDÃO, 2004), bem como em testemunhos reunidos na obra São Paulo, Minha Cidade.com, (PMSP, 2008) observa-se que a grande afetividade em relação ao bairro, o orgulho de ser lapeano e o zelo pela história da região é uma constante. São sentimentos e relações de vizinhança facilmente identificados nos percursos feitos pelas ruas do bairro ainda nos dias de hoje.

### **No coração da Lapa, o comércio da Doze de Outubro**

O comércio da rua Doze de Outubro é bastante antigo e remonta às origens proletárias da Lapa. Sua trajetória está intimamente ligada à história do bairro e também à história da São Paulo Railway Company. As estradas de ferro da inglesa atravessavam a região desde 1867, mas somente em 1899, a estação da Lapa foi inaugurada, na rua Doze de Outubro, uma edificação que “era toda vermelha, em estilo inglês (o que já se via em estações como a da Luz) e possuía um pequeno jardim que emoldurava a entrada a partir dos portões localizados na rua Doze de Outubro” (RENNÓ, 2006, p.75).

Com a inauguração da estação ferroviária, surgem na Doze de Outubro entrepostos comerciais para atender as necessidades da crescente população do bairro, que começava a ser habitado por famílias de operários que trabalhavam nas fábricas, além de comerciantes e profissionais liberais, que se estabeleciam nas proximidades da estação e ali iniciavam suas atividades.

A chegada dos bondes que ligavam a Lapa ao centro da cidade, em 1903 e a fundação, em 1908, da Cooperativa dos Operários da Ferrovia avultaram o fluxo de pessoas na região e fortaleceram o comércio do bairro.

Outra mola propulsora do comércio da Lapa foi o processo de urbanização da região, com a transformação de propriedades rurais em pequenos loteamentos urbanos, que foram ocupados por imigrantes, como ocorreu na Vila Anastácio, urbanizada em 1919; no Alto da Lapa, em 1920 e na Vila Ipojuca, em 1921. Nessa época, o comércio toma impulso nas ruas Doze de Outubro; Cincinato Pomponet e adjacências. Movimentos posteriores de ocupação como a abertura da rodovia Anhanguera, em 1943; a criação do Mercado da Lapa, em 1954; a implantação do Hospital Sorocabana, em 1955 e a abertura do Shopping Center Lapa, em 1968, também favoreceram o avanço comercial na região que prospera até hoje, com um comércio popular e diversificado.

### **Caracterização do espaço**

A Doze de Outubro é uma importante rua de comércio do bairro da Lapa, na zona oeste de São Paulo. Tem início na altura do número 254 da rua Doutor Cincinato Pomponet e estende-se por cerca de 700 m até chegar à rua Barão

de Jundiaí, próximo ao número 162, formando um corredor comercial, que tem seus seis quarteirões delimitados pelo entroncamento com as ruas Dronsfield, Clemente Álvares, Antonio Raposo, Afonso Sardinha e Albion.

A reunião não planejada de estabelecimentos comerciais, que surgiram na Doze de Outubro ao longo do tempo para atender às demandas dos sujeitos que residem ou apenas circulam pela região, determinou um conjunto de lojas e serviços diversificado e popular, que é favorecido pela grande oferta de transporte coletivo e o conseqüente incremento no fluxo de pessoas, com elevada concentração de pedestres. O potencial desse corredor comercial contagiou as ruas transversais que, apesar de manterem características predominantemente residenciais, nos quarteirões que ladeiam a Doze de Outubro percebe-se que os antigos sobrados residenciais reconfiguraram-se para abrigar estabelecimentos comerciais.

O ambiente da rua antes deteriorado e desconfortável, em 2005, foi alvo de ações de reurbanização que previam calçadas alargadas próximo às esquinas, onde foram colocados vasos de flores e bancos<sup>4</sup> (figuras 1). Outra importante ação para melhoria da região foi a regulamentação dos ambulantes, que tomara proporções excessivas. O comércio informal na Doze de Outubro, que além de obstruir a entrada das lojas, impedir a visualização das vitrinas, concorrer com o lojista e dificultar a passagem de pedestres, alcançou tal dimensão que chegou a ocupar o leito da via, interrompendo a circulação de veículos. No início das obras de revitalização do espaço, ao interditar a rua, a prefeitura realocou todos os ambulantes e permitiu o retorno apenas daqueles devidamente autorizados, estabelecendo um distanciamento mínimo de quinze metros entre uma barraca e outra<sup>5</sup>, resultando na desobstrução da circulação de pedestres.

---

<sup>4</sup> Em março de 2006, a Prefeitura de São Paulo assinou um protocolo de intenções com entidades de lojistas para a revitalização de dez ruas comerciais da cidade, como a 12 de Outubro (Subprefeitura da Lapa), dentre outras. "O acordo prevê que os lojistas das ruas beneficiadas ficarão responsáveis pelas reformas das calçadas e fachadas das lojas, com instalação de lixeiras e bancos, conforme já previa o decreto 46.880, de 20 de janeiro de 2005. A Prefeitura executará serviços de paisagismo, melhoria de iluminação pública, recapeamento asfáltico, instalação de rampas para melhorar o acesso, pintura de solo e troca de sinalização vertical." (<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=134283>)

<sup>5</sup> Em conformidade com a Lei nº 11.039, de 23 de agosto de 1991, que disciplina o exercício do comércio ou prestação de serviços ambulantes nas vias e logradouros públicos no Município de São Paulo.

Figura 1 - montagem com imagens mostrando o equipamento urbano instalado na Doze de Outubro após a revitalização do espaço, acervo das autoras, 2015.



Atualmente, nas calçadas observa-se uma considerável circulação de pessoas, que transitam de uma ponta a outra da rua, a maioria, num ritmo ligeiramente acelerado. São indivíduos de todas as idades, vestidos de maneira simples, não parecendo haver dissonância entre os artigos que escolhem para cobrir ou adornar seus corpos e aqueles ofertados pelo comércio local.

As vitrinas são infrequentes, sendo uma constante apenas nas lojas de produtos esportivos ou de calçados. A fachada da maioria das lojas é totalmente aberta e para atrair a atenção do sujeito transeunte - transformando-o em sujeito consumidor - os lojistas instalam na entrada da loja, no limiar da calçada, expositores nos quais apresentam ofertas, com preços convidativos. A exposição de produtos é, em geral, adensada e por vezes até mesmo desorganizada. Os preços são sempre bastante visíveis. Os expositores são simples e o projeto luminotécnico básico, com raras exceções onde identifica-se uma preocupação maior com a ambientação (Figura 2).

Figura 2 - painel com imagens evidenciando a ambientação e a exposição dos produtos nas lojas da rua Doze de Outubro, acervo das autoras, 2015.



Apesar da mão de obra ser pouco qualificada - observou-se anúncios manuscritos de vagas de atendentes “com ou sem experiência” -, o atendimento é cortês, mas há um número consideravelmente pequeno de atendentes por lojas, o que comumente leva o consumidor a realizar processos de auto atendimento para avaliar e adquirir os produtos ofertados.

A despeito da violência presente na cidade de São Paulo e mesmo não sendo esse um espaço higienizado, os indivíduos não demonstram preocupação excessiva com seus pertences. Levam bolsas e sacolas junto a seus corpos que não evidenciam tensão, talvez pela familiaridade que permeia as relações observadas na região.

Convivem nas calçadas da Doze de Outubro ambulantes; moradores da região em situação de compra ou apenas circulando; trabalhadores indo e vindo do trabalho; consumidores; funcionários das lojas interpelando os indivíduos, ocorrência particularmente frequente no caso de financeiras; policiais andando calmamente ou conversando com os ambulante e, ainda, alguns indigentes.

Faz parte do cotidiano da Doze de Outubro, o ir e vir de trabalhadores que, a caminho do trabalho, logo cedo dividem as calçadas com pais que acompanham seus filhos até a escola. Um pouco mais tarde, observa-se os lojistas abrindo as portas de seus estabelecimentos e incrementando a visibilidade dos expositores que são colocados na entrada das lojas. Logo em seguida, alguns moradores do bairro aparecem para fazer uma ou outra compra e identifica-se a familiaridade na relação que estabelecem com os vendedores ou mesmo proprietários das lojas; com os ambulantes, particularmente os que comercializam alimentos e bebidas; com os jornaleiros e mesmo com os policiais. Pouco a pouco percebe-se a chegada de consumidores que fazem uso do comércio da região, incentivados pela ampla rede de transporte público da região.

O trânsito na via é intenso ao longo de todo o dia. Ônibus; vans; veículos fazendo cargas e descargas; motos; táxis e automóveis de passeio disputam o espaço de circulação e mesmo as vagas disponíveis para estacionamento.

Ao final da tarde o tráfego de veículos torna-se ainda mais denso, assim como ocorre nas calçadas com o ir e vir de trabalhadores no deslocamento de seus locais de trabalho até os terminais de ônibus, trens ou metrô; ou retornando a suas casas.

Fogem dessa rotina situações extraordinárias é o caso das operações conjuntas entre fiscais e a polícia militar para a fiscalização do trabalho dos ambulantes, com apreensões de mercadorias em caso de trabalhadores ilegais. Essas ocorrências que já foram comuns no passado, tem sido cada vez menos observadas após a regulamentação do comércio informal.

É incomum a apreensão de algum delito nos percursos realizados pelos sujeitos, que apesar de se sentirem seguros parecem estar ali de passagem ou com um objetivo específico de consumo, ao contrário do que se observa na rua Oscar Freire, por exemplo, onde o passeio e o flunar é intrínseco ao espaço, ou na rua José Paulino, outra fonte de estudo já realizado, em que existe uma certa apreensão tanto no público consumidor, agarrado às sacolas e bolsas, quanto a constante presença policial, bastante em evidência.

## Considerações Finais

Neste bairro percebe-se um comércio que se formou organicamente, ao redor de uma igreja, de forma não planejada, e que se incorporou aos hábitos cotidianos de uma população trabalhadora e bairrista.

Ao montar um quadro comparativo inserindo a Doze de Outubro numa tabela feita anteriormente, analisando as diferenças entre as ruas Oscar Freire e José Paulino, percebem-se as qualidades e diferenças de cada rua comercial. Isto é o que traz a apaixonante mobilidade, o comércio e aparência de cada rua, numa cidade gigantesca como é São Paulo.

Tabela 1 - Quadro comparativo entre o comércio das ruas Oscar Freire, José Paulino e Doze de Outubro

Oscar Freire	José Paulino	Doze de Outubro
busca de visibilidade – ver e ser visto	busca de (in) visibilidade	visibilidade aceita
ritmo lento, passear, flunar	ritmo acelerado, objetivo específico	ritmo calmo, de passagem, sem objetivo
marcas de luxo e produtos diferenciados	marcas e produtos populares	marcas populares e produtos certivos
roupas despojadas, mas de grifes	roupas básicas e confortáveis	roupas básicas, com foco na atualidade
sapatos confortáveis de grife	sapatos confortáveis	sapatos de todos os tipos, sem marca
bolsas e acessórios de marcas reconhecidas (originais)	bolsas e acessórios de marcas reconhecidas (falsificados)	bolsas e acessórios simples, sem marcas
calçadas largas e pouco adensadas onde os corpos não se tocam (a menos que haja intenção de fazê-lo)	calçadas estreitas onde os transeuntes disputam espaço com os ambulantes com constantes encontros de corpos	calçadas normais, ambulantes e comércio trabalham em comum acordo
sensação de segurança	sensação de insegurança	sensação de segurança e calma
corpos abertos, exibindo seus pertences	corpos tensos, protegendo seus bens	corpos circulando de forma tranquila
vários cafés e restaurantes como locais de encontro, para degustação	raras opções de alimentação, na maioria <i>fast food</i>	presença de lanchonetes, fast food, bares
ruas arborizadas, fiação enterrada, muitas lixeiras e quase nenhum lixo	inexistência de árvores, fiação aparente, poucas lixeiras e muito lixo nas ruas	rua não arborizada, mas nas extremidades há praças, bancos na rua e pouco lixo espalhado

Sendo a grande diferença de construção desta rua: o iniciar do bairro foi jesuíta, com uma igreja que permanece até hoje; mesmo com o passar dos anos o mercado que inicialmente era de rua, foi fechado e construído um mercado coberto, que permanece como centro alimentar e de compras de produtos alimentícios; e, por fim, a característica de ser uma rua totalmente comercial, para um público que vive, trabalha e consome por ali, há dezenas de anos.

Tudo isso faz que o bairro, a rua e suas instalações vivam de modo harmonioso e sem pretensões.

## Referências

CARVALHO, Neuza Guerreiro de. Lapa, por adoção e de coração, in São Paulo, Minha cidade.com. São Paulo: Prefeitura da cidade de São Paulo, São Paulo Turismo, 2008.

FELIX, Edilaine. Estilo familiar e infraestrutura são atrativos na Lapa. Disponível em <http://economia.estadao.com.br/blogs/radar-imobiliario/estilo-familiar-e-infraestrutura-sao-atrativos-na-lapa/>, acesso realizado em 24 de agosto de 2015.

DEMETRESCO, Sylvia. Vitrinas em diálogos urbanos. São Paulo: Editora Anhembi Morumbi, 2005.

GREIMAS, A. J. Semiótica e ciências sociais. Paris: Seul. 1976

LANDOWSKI, Eric. A sociedade refletida: ensaios de sociosemiótica. São Paulo: EDUC, 1992.

\_\_\_\_\_. O Olhar Comprometido. Revista Galáxia, São Paulo, in Galáxia: revista transdisciplinar de comunicação, semiótica, cultura. Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Semiótica da PUC. São Paulo: EDUC, 2001.

\_\_\_\_\_. Presenças do Outro. trad. M. Barros, São Paulo, Perspectiva, 2002.

\_\_\_\_\_. Aquém ou além das estratégias, a presença contagiosa. Documentos de Estudo do Centro de Pesquisas Sociosemióticas –v.3. São Paulo: Edições CPS, 2005.

\_\_\_\_\_. Interacciones arriesgadas, trad. D. Blanco, Lima, Universidad de Lima, Fondo Editorial, 2009.

MARSCIANI, Francesco. Introdução à etnossemiótica. São Paulo: Centro de Pesquisas Sociossemióticas, 2012a.

\_\_\_\_\_. Introdução à etnossemiótica. Revista Galáxia, São Paulo, n. 23, p. 10-24, 2012b.

OLIVEIRA, Ana Cláudia de. Vitrinas: acidentes estéticos na cotidianidade. São Paulo: EDUC, 1997.

PEZZINI, Isabella; CERVELLI, Pierluigi. Semiótica e consumo: espaços, identidades, experiências. Revista Galáxia, São Paulo, n. 13, p. 29-45, jun. 2007.

SAO PAULO, PREFEITURA. Origem da Lapa remonta aos primórdios do povoamento de São Paulo de Piratininga. Disponível em <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/lapa/historico/index.php?p=328>, acesso realizado em 7 de outubro de 2015