



Viva o Centro  
São Paulo

# Proposta de revisão dos Calçadões do Centro



## **Apresentação**

Durante a campanha eleitoral para a Prefeitura, em 2004, a Associação Viva o Centro apresentou aos candidatos dez propostas para impulsionar o desenvolvimento da região central de São Paulo. A *Revisão do Sistema de Calçadas do Centro* é parte integrante desse documento.

Diante da realidade atual dos calçadões, a Associação Viva o Centro propõe a revisão e o aperfeiçoamento desse sistema. O assunto não é novo. Em 1998, a Associação, em parceria com o Laboratório Cidade da Faculdade de Belas Artes de São Paulo e com o apoio da Associação Brasileira de Pedestres (Abraspe) e do Metrô, promoveu pesquisas, encontros e estudos para repensar essa estrutura e torná-la novamente um motivo de orgulho para quem vem ao Centro. Todo esse trabalho virou um livro, “O Calçadão em Questão – 20 anos de experiência do calçadão paulistano”. Nas edições n.º 27 e 37 da revista *urbs*, amplas matérias voltam a discutir os calçadões e a necessidade de se repensar o sistema e noticiam a entrega desses estudos pela Viva o Centro às respectivas gestões municipais.

São Paulo, maio de 2005.

## Situação

Desde que foram criados em 1976, durante o governo de Olavo Setúbal, os calçadões são vistos com carinho pela população, que se sente privilegiada por ter um espaço reservado para pedestres em uma cidade que não os trata com muita deferência. Mas os anos pesam nas costas dos calçadões. Quase três décadas depois, o sistema de calçadões do Centro de São Paulo não teve nenhuma atualização e o desgaste provocado pela circulação dos veículos autorizados e pela precária manutenção fez com que algumas de suas maiores vantagens se perdessem.

Na época em que foram implantados, a justificativa era o intenso tráfego de veículos, que causava poluição ambiental e sonora. A idéia era, com a implantação do metrô, dificultar o acesso de carros ao Centro. E foi então que se ampliou a quantidade de vias pedestrianizadas dos Centros Velho e Novo e se proibiu a construção de garagens na área. No início da década de 90, com a construção dos túneis no Vale do Anhangabaú, a área restrita aumentou e com ela as dificuldades de acesso por veículo particular à região central. Hoje, são mais de 7 quilômetros de vias pedestrianizadas.

O projeto original levava em consideração os pisos, a drenagem de água, a iluminação e o mobiliário urbano. Áreas específicas foram determinadas para os equipamentos e as empresas que construíram o sistema prestavam manutenção constante. Com o tempo, porém, a manutenção deixou de ser feita e os equipamentos, cestos de lixo, bancos, telefones públicos, bancas de jornais, etc, foram realocados sem seguir as orientações originais. Com isso, não há mais padronização e a própria colocação desses equipamentos no espaço público atrapalha a passagem tanto das pessoas como dos veículos autorizados a transitar.

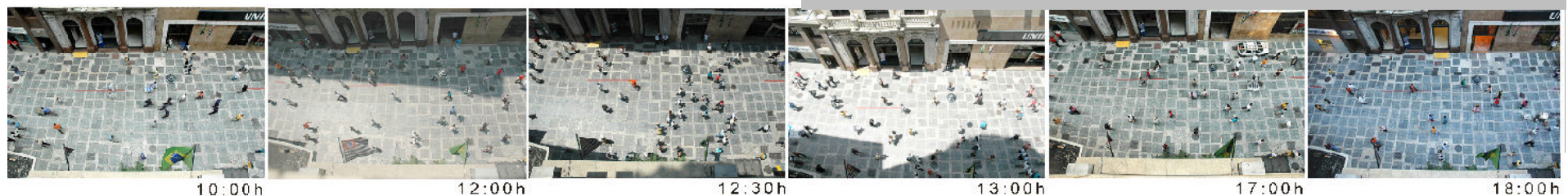
Outro aspecto importante a ser notado é que muitos pontos dos calçadões são distantes dos terminais de ônibus e estações de metrô. Muitas empresas

acabaram se mudando ao perder o acesso de veículos para o transporte de pessoas e mercadorias. A situação fica ainda mais agravada com a presença de camelôs e vendedores ambulantes.

Os calçadões estão implantados em uma região com intensa circulação de pedestres e onde o tráfego de veículos não foi completamente interrompido. Ambulâncias, viaturas policiais e de bombeiros, caminhões de lixo e outros veículos de serviços de concessionárias continuaram a percorrer as vias, além de veículos de carga que, mediante pagamento de pedágio, adentram a área para abastecer o comércio. O resultado é a destruição do piso e conflito entre veículos e pedestres. O excesso de movimento e a ocupação do espaço público por camelôs, bancas e equipamentos desordenados no meio do passeio prejudicam a circulação de pedestres e veículos de atendimento a emergências graves, como incêndios, por exemplo.

Como a área onde estão implantados os calçadões é muito grande – tem cerca de 400 mil metros quadrados, com mais de 2 milhões de metros quadrados de área construída – surgiram pontos de estrangulamento para a entrega de mercadorias. Mesmo para os pedestres, existem locais em que as distâncias a serem percorridas a partir da estação mais próxima do metrô, de um estacionamento ou mesmo de um ponto onde possa desembarcar de um ônibus ou carro também são muito longas.

Em vários lugares do mundo existem calçadões, mas em geral a área restrita não é tão grande. Em locais como Curitiba e Buenos Aires, por exemplo, as ruas fechadas à circulação de veículos tem circulação livre nas ruas paralelas e contíguas e nas transversais, o que encurta a distância entre o destino e o ponto de parada dos veículos.



Levantamento fotográfico do fluxo de pedestres na R. 15 de Novembro evidenciando a ociosidade da via. (Realizado sexta-feira, 11 de março de 2005)

## Repensar os calçadões

Apesar de todos os problemas existentes, a população vê os calçadões como uma conquista do pedestre e por isso merecem uma atualização que dê conta da evolução da própria cidade. Buscando soluções objetivas, a Associação Viva o Centro aponta como prioritárias as seguintes medidas para análise.

### 1. Rever fluxos de circulação

A proposta busca rever o fluxo de circulação para definir se há ruas que devem se tornar calçadão, quais devem ser mantidas como tais e quais devem ser reabertas, de acordo com a ocupação atual do Centro e com uma visão de futuro. Prevê também aperfeiçoar os calçadões dotando-os de uma via de serviços, com leito carroçável, para disciplinar o trânsito de veículos que já existe e que se mistura aos pedestres de forma caótica e sempre em prejuízo destes.

### 2. Implantação de vias de serviços

A adoção de um leito carroçável como via de serviços com um piso reforçado e de fácil manutenção também é fundamental para que se evite a degradação do calçadão. Além do peso dos veículos, a falta de

manutenção e de fiscalização do uso foram as causas principais da deterioração do piso pois, ao longo do tempo, várias concessionárias de serviços públicos perfuraram o solo para realizar reparos ou implantar dutos de todos os tipos e não retornaram o piso às condições originais. Se faz necessária, também, melhorias no sistema de iluminação e a padronização dos equipamentos, como bancos, lixeiras, bancas e floreiras.



Experiência similar realizada no centro do Rio de Janeiro dotando a Rua do Carmo de uma via de serviços. A intervenção, aliada a uma maior flexibilidade nos horários de acesso, principalmente à noite, fez com que o comércio ampliasse seu horário de atendimento trazendo uma nova vitalidade

### 3. Flexibilização dos horários de acesso

Mudanças no horário permitido para acessar o calçadão traria grandes avanços na questão operacional. Atualmente, a entrega de mercadorias pode ser feita durante a noite ou nas manhãs de sábado, mediante o pagamento de pedágio. Nas tardes e noites de sábado e aos domingos essa circulação é livre. A permissão do tráfego em certas ruas ou a flexibilização do seu uso à noite daria um caráter mais versátil aos calçadões estimulando novos usos.

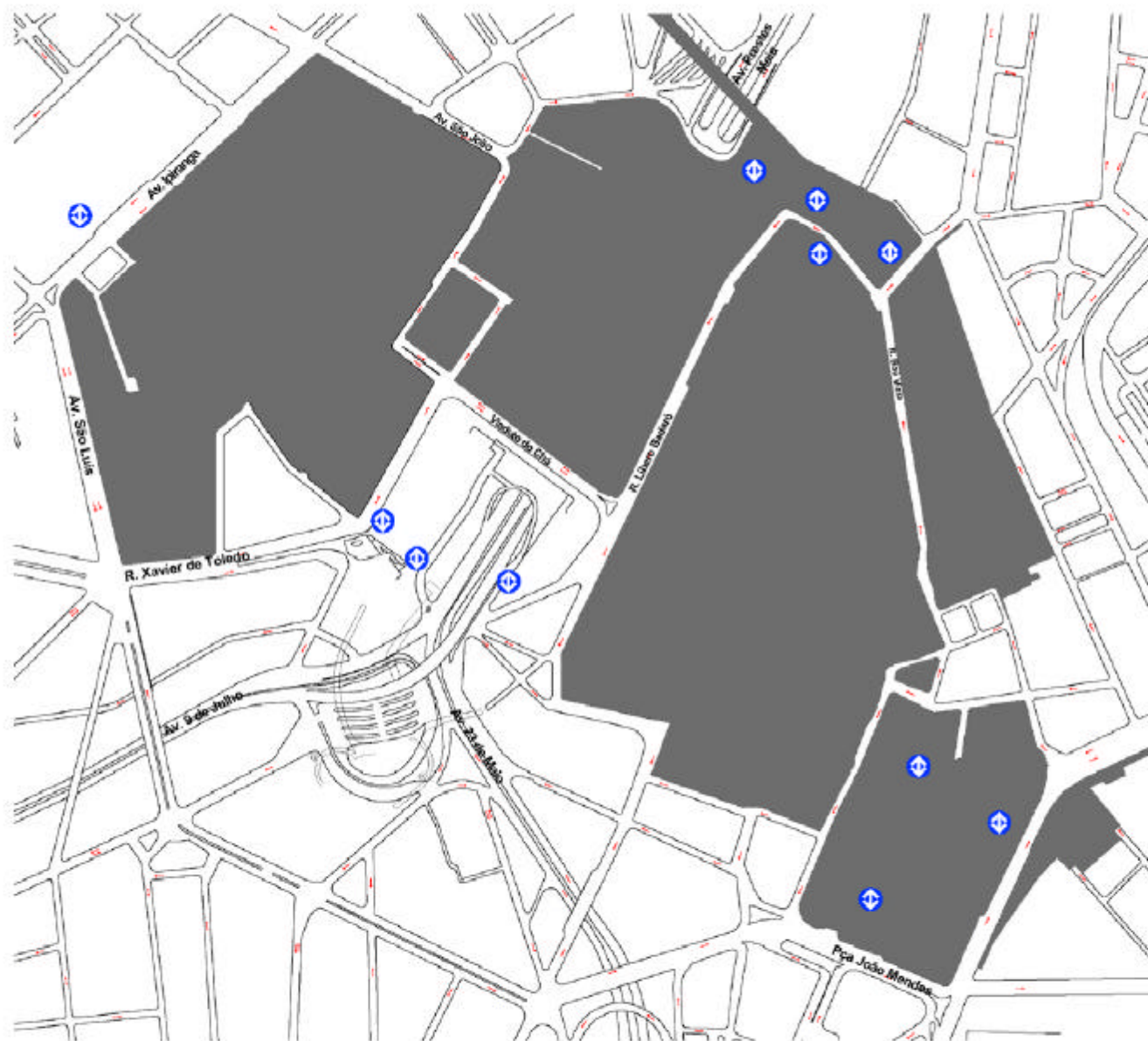
## Simulações

Como método de análise do impacto que a abertura ou liberação de algumas ruas poderia causar sobre o sistema de calçadões, a Viva o Centro fez algumas simulações (ver mapas nas páginas seguintes). O partido adotado foi de mapear áreas críticas tendo em vista as distâncias percorridas pelos pedestres nos calçadões a partir de um ponto acessível por veículo particular.

Atualmente, mais de 2 quilômetros lineares dos calçadões do Centro estão situados a mais de 100 metros de distância de um ponto acessível por veículos particulares ou mesmo de estações de metrô. Ao analisar alguns exemplos de intervenção este número cai para 800 metros.

### Intervenções analisadas

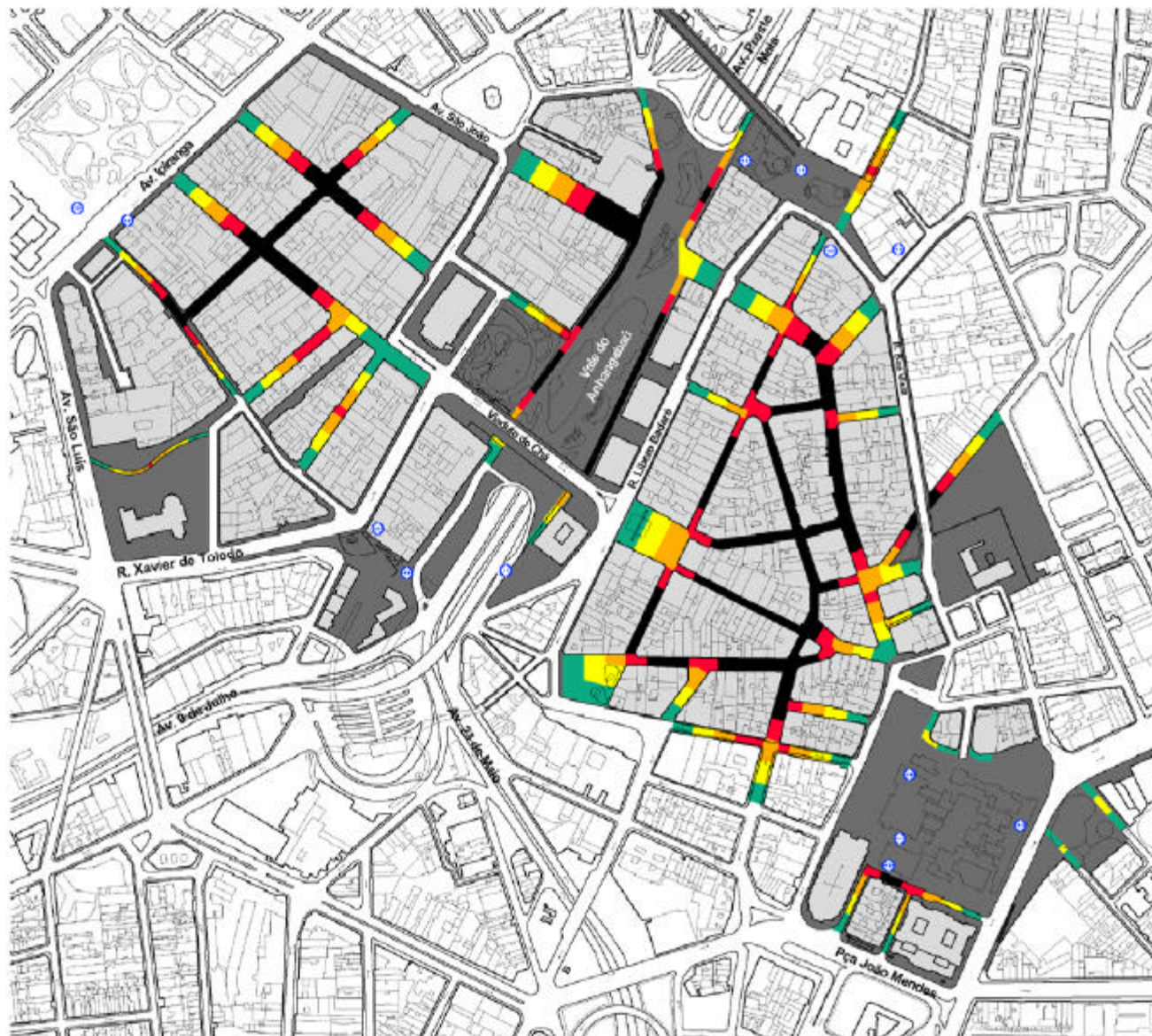
- A** Implantação do *Projeto de refuncionalização do Vale do Anhangabaú* (Viva o Centro - Carta aos Candidatos 2004)
- B** Liberação da Rua 7 de Abril (trecho entre a Rua Bráulio Gomes e Rua Gabus Mendes)
- C** Liberação da Rua Benjamim Constant
- D** Abertura da Rua 15 de Novembro e Rua João Bricola
- E** Abertura da Rua 24 de Maio entre a Av. Ipiranga e a Rua Dom José de Barros e Rua Dom José de Barros entre a Rua 24 de Maio e a Av. São João



### Calçadas do Centro

Ocupam uma área de aproximadamente 400 000 metros quadrados

Representam 8% da área dos distritos Sé e República



## Situação Atual

2,1km lineares de ruas com mais de 100 metros de distância de um ponto acessível por veículo particular

### Legenda

- Áreas pedestrianizadas
- Distâncias percorridas por pedestres a partir um ponto acessível por veículo particular
- 0 - 25m
- 25 - 50m
- 50 - 75m
- 75 - 100m
- acima de 100m



## Exemplo de intervenção para análise

- A. Implantação do projeto de refuncionalização do Vale do Anhangabaú (Viva o Centro)
- B. Liberação da Rua 7 de Abril (trecho entre a Rua Bráulio Gomes e Rua Gabus Mendes) com mão de direção sentido Av. Ipiranga.
- C. Liberação da Rua Benjamin Constant
- D. Abertura da Rua 15 de Novembro e Rua João Bricola
- E. Abertura da Rua 24 de Maio entre a Av. Ipiranga e a Rua Dom José de Barros e Rua Dom José de Barros entre a Rua 24 de Maio e a Av. São João

### Resultado:

menos de 800m lineares de ruas com mais de 100 metros de distância de um ponto acessível por veículo particular

### Legenda

-  Áreas pedestrianizadas
- Distâncias percorridas por pedestres a partir de um ponto acessível por veículo particular**
-  0 - 25m
-  25 - 50m
-  50 - 75m
-  75 - 100m
-  acima de 100m



## **Associação Viva o Centro**

Rua Líbero Badaró, 425, 4° andar  
São Paulo - SP - CEP 01009-905

Tel: (11) 3106 - 8205

Fax: (11) 3105 - 8896

**[www.vivaocentro.org.br](http://www.vivaocentro.org.br)**