MOBILIDADE NA PAULISTA

Reginaldo Assis de Paiva

HISTÓRICO

Em 2008 a reforma das calçadas da Paulista foi completada; este texto começou a ser elaborado em 2013, quando da abertura da ciclovia no canteiro central da avenida, época em que os conceitos de "ruas completas" surgiram nas mesas de alguns urbanistas de plantão.

Como ponto inicial, destaco minha discordância com a configuração da avenida como um exemplo de acessibilidade sem igual na América Latina, na definição do ex-secretário Andrea Matarazzo:

"A Paulista é, definitivamente, um local de todos. E hoje este caráter está renovado, quando a avenida torna-se, de fato, um espaço universal. A revitalização das calçadas finalizada em 2008 permitiu que a via se tornasse um exemplo de acessibilidade sem igual na América Latina, possibilitando melhores condições de mobilidade com conforto para todos, sobretudo àqueles que mais precisam. Além de diversa e dinâmica, a Paulista transformou-se, enfim, em um local inclusivo e acolhedor para todo paulistano".

ANDREA MATARAZZO (A importância da Av. Paulista)

Nos anos 70, durante a gestão de Figueiredo Ferraz, uma intervenção de grande monta foi levada a efeito na Paulista. O projeto baseia-se na proposta do sistema de Vias Expressas, idealizado nos anos 70, visando dotar a cidade de uma rede de vias de alta velocidade (diretriz de 120 km/h). No âmbito deste programa, a Paulista foi alargada, com desapropriação dos terrenos lindeiros e a construção de largas calçadas. Posteriormente, na segunda metade dos anos 80, a Companhia do Metropolitano, ao implantar a linha 2-Verde, ocupou quase toda a área das calçadas com as escadas e elevadores de acesso às estações e com as grelhas de ventilação dos túneis.

Por outro lado, a liberação de uso das calçadas por bancas de jornais, onde, além de jornais e revistas, hoje são comercializados livros, produtos de confeitaria, CDs e DVDs, produtos de tabacaria e até mesmo produtos importados como bebidas alcoólicas. Algumas bancas são também dotadas de pisos de mármore e equipamentos de ar condicionado.

As intervenções dos anos 70 são assim definidas pelo engenheiro João Antonio del Nero, presidente da Consultoria Figueiredo Ferraz:

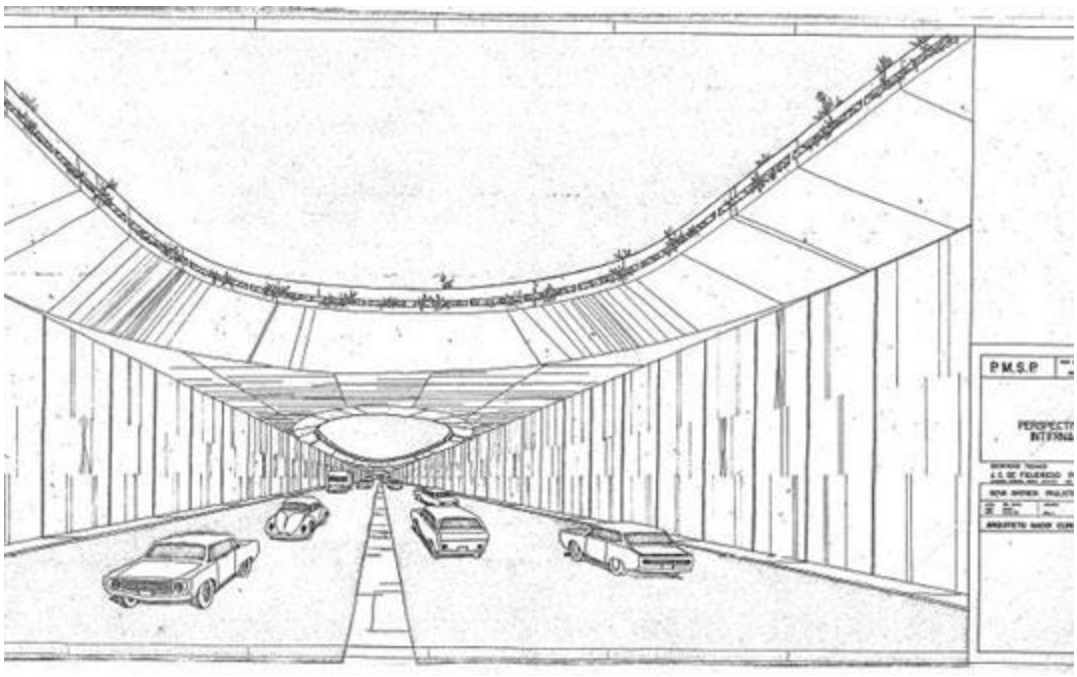
"No nosso conceito da via no século 21, idealizado na década de 1970, a atual pista da Avenida Paulista deveria ser apenas para pedestres. Já naquela época a gente pensava nisso. Chegamos até a projetar estacionamento para o Museu de Arte de São Paulo".

O conceito inicial era o de perpetuar o Metrô submerso, a via rebaixada para ônibus e carros e a parte onde existe hoje a circulação de veículos, ser destinada apenas aos pedestres.

Essa obra começou e poderia ter sido concluída em 1973. Há mais de 800 tubulões de concreto e aço (espécie de estrutura usada em fundações de obras) enterrados sob a Avenida Paulista. Apesar de as escadarias do Metrô ocuparem parte da região central da avenida, o projeto não estaria inviabilizado. Ainda é possível retomar a obra", disse o arquiteto Mezerani.

Del Nero afirmou que os tubulões foram instalados para evitar que fosse atrapalhada a circulação de carros na Avenida Paulista. "Essa obra foi muito bem aceita no meio técnico de engenharia e arquitetura. Não houve contestações naquela época".

O desenho abaixo é do projeto elaborado nos anos 70, ilustrativo das intervenções propostas.



REFORMA DA PAULISTA EM 2008

A reforma recente das calçadas, patrocinada pela ex-secretária Mara Gabrilli e implantada pelo também ex-secretário Andrea Matarazzo, tinha por foco a questão da Acessibilidade Universal. Do documento publicado por Mara Gabrilli e intitulado **Olhe a Paulista** foram retirados alguns dos comentários utilizados a seguir.

"Passam, diariamente, por esse importante centro econômico, cultural e de entretenimento, 90 mil veículos e cerca de 750 mil pessoas vindas de todas as regiões da cidade e de fora dela. Também moram ali, neste trecho de São Paulo, mais de 200 mil pessoas."

Mara Gabrili (Olhe a Paulista)

Foto utilizada por Mara Gabrili para ilustrar a mudança do piso das calçadas na região do Parque Trianon. A banca de jornais não foi considerada como empecilho à circulação dos pedestres.

"Todo o piso da Paulista, agora em concreto moldado in loco, está em nível único, liso e com antiderrapante, e sem qualquer tipo de interferência - seja degraus, buracos ou desníveis."

Mara Gabrili (Olhe a Paulista).

QUESTÕES PENDENTES NA CONSOLIDAÇÃO DA PAULISTA COMO UMA VIA INTEIRAMENTE ACESSÍVEL

BANCAS DE REVISTAS

As dimensões das bancas e sua permanência nas calçadas da Paulista não foram objeto do projeto de reforma. Tudo indica que a preocupação com as bancas limitou-se à visibilidade dos pedestres em relação aos veículos em circulação.

“Como parte do mobiliário urbano, as bancas de jornal da avenida Paulista foram realocadas de modo a não atrapalhar a visão dos pedestres que estão nas esquinas para fazer a travessia ou das pessoas que aguardam nos pontos de ônibus. ”

Mara Gabrili (Olhe a Paulista)

LIXEIRAS

As lixeiras, implantadas ao longo da avenida junto ao meio fio cria uma “zona de sombra”, compartilhada pelas bancas de jornal, grelhas de ventilação, entradas das estações do Metro e canteiros diminuindo em praticamente 2/3 a largura das calçadas.

"Após a reforma, foram colocadas na avenida 194 lixeiras de concreto, para evitar o vandalismo. "

Mara Gabrili (Olhe a Paulista)

ORELHÕES TELEFÔNICOS

Pesquisa realizada pelo Secovi, em 2011, revela que 84 % da população paulistana possui celular (98% da população da classe A e 88% dos moradores da Área Central). Fica a pergunta: porque manter orelhões nas calçadas, como obstáculos à livre circulação dos pedestres?

CANTEIROS

Canteiros têm sido utilizados como forma de acomodar tampões de galerias técnicas e instalações várias de concessionárias de serviços públicos, como se podem ver nas fotos.

À esquerda, além do tampão cimentado, vê-se ao fundo a bicicleta branca que sinaliza o local do atropelamento da ciclista Marcia Prado, evidenciando que a presença do canteiro tirou da ciclista uma área de escape (para a calçada) que poderia ter evitado a fatalidade da colisão com o ônibus.

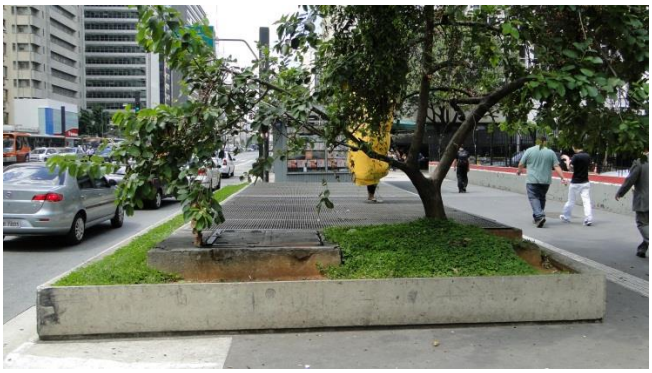
À direita, aparentemente para proteger um painel na parede e instalações de uma concessionária, implantou-se um canteiro fechado que também oculta uma rampa de garagem que avança sobre a calçada.

Os canteiros na foto cumprem que função no local, além de viabilizar locais de descanso para os transeuntes? Os coqueiros foram plantados em desalinhamento, ocupando toda a área.

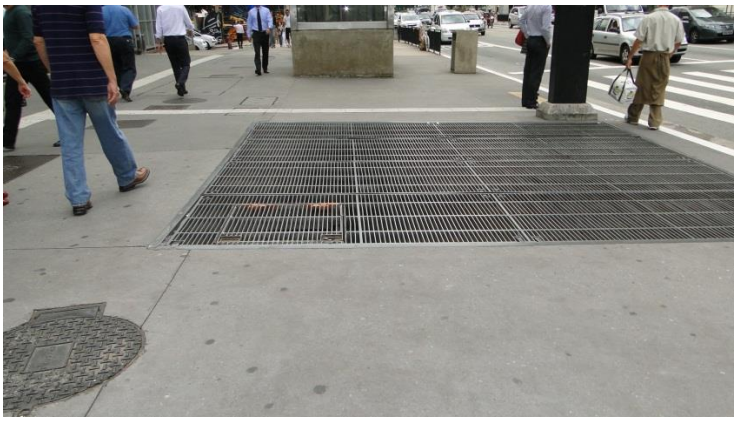
INSTALAÇÕES DO METRÔ

O Metro foi, sem dúvida nenhuma a empresa que, de forma mais abusiva e descontrolada, ocupou as calçadas da Paulista com suas instalações, reduzindo em praticamente, 2/3 da largura da calçada com obras que bloqueiam o seu uso por pedestres.

GRELHAS DE VENTILAÇÃO DO METRÔ



Em muitos pontos, as grelhas de ventilação foram implantadas em desnível, fechando todo o espaço, como se vê na foto à esquerda. Em outros locais, foram implantadas grelhas com aberturas longitudinais, inviabilizando a passagem de cadeirantes (as rodas podem ficar presas nas fendas), mulheres com sapatos de salto, PCDs que utilizam andadores e muletas e, por terem sido instaladas nas calçadas, a passagem, por elas, de pessoas que acrofobia (medo de alturas, tendo em vista o vão que se abre sob as grelhas). Fica a pergunta: porque não foram implantadas no leito da rua ou com perfil de fendas em diagonal ou que eliminassem a visão do vazio?

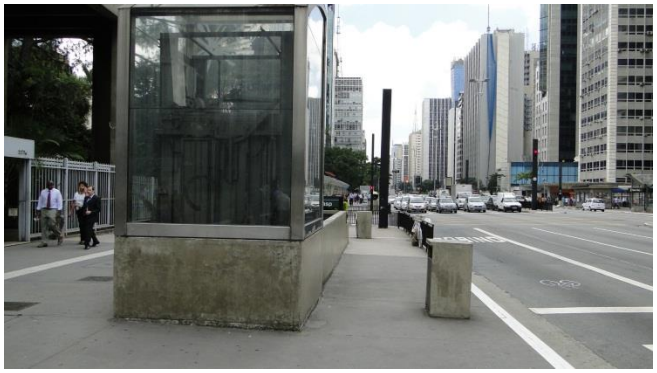


Nas fotos grelhas instaladas ao lado de faixas de travessias, por onde as pessoas devem, necessariamente, passar.

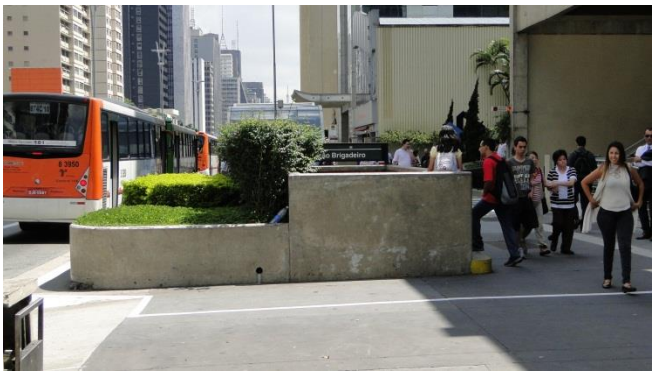
ENTRADAS DAS ESTAÇÕES

Não se justifica a instalação destas enormes estruturas nas calçadas apenas para abrigar o acesso às escadas das estações. Seu alto custo chamou a atenção na época em que foram construídas. Apesar de ocuparem, praticamente 2/3 da calçada, foram dotadas de portas laterais, com saída de todo o movimento das estações sobre a estreita faixa residual de calçada, por onde passam todos os que circulam pela avenida.

ACESSOS ÀS ESTAÇÕES



À esquerda, outro exemplo da associação de bancas de jornal e entrada de estação no alinhamento da calçada. À direita, a posição, no meio da calçada, ocupada pelo elevador de acesso à estação, recentemente implantado para atender às exigências de acessibilidade. Note-se o espaço perdido da calçada onde se instalou uma lixeira, inacessível para quem circula pela calçada.



À esquerda, mureta protetora da escada fixa de acesso à estação, implantada no meio da calçada, gerando uma área morta, inacessível. À direita, outra estrutura protetora de escada fixa, com ocupação da área morta por um canteiro, evidenciando a restrição de espaço para a circulação de pessoas.

AVANÇOS SOBRE A CALÇADA E ENTRADA DE GARAGENS

A rampa de acesso à uma edificação que, como de hábito, é solucionada sobre a calçada e não nas áreas internas do lote. Estranhamente, este foi um dos pontos de elogio da ex-secretária Mara Gabrilli para as intervenções na Paulista. Notar que a posição da rota tátil nos parece indicar sua inadequação com as exigências das normas. À direita, o jardim, já citado, que oculta uma rampa de acesso à garagem do prédio implantada sobre a calçada.

Estas fotos mostram as intervenções na calçada do edifício 2001, onde se criou uma garagem sob o leito da calçada, em área aberta, além de um jardim que reduz, ainda mais o espaço da calçada para os transeuntes.

ESPELHO D'ÁGUA DO MASP

O espelho d'água do Masp foi implantado na calçada onde também se instalou uma lixeira.

CABINES DA PM NAS ESQUINAS

Cabines da PM foram implantadas em algumas esquinas em posição que bloqueia a visão da faixa de pedestre para os carros que viram à direita.

PONTOS DE ÔNIBUS E GUIAS REBAIXADAS

Os pontos de ônibus foram implantados no meio da calçada, criando um espaço ocupado pelos que esperam os ônibus, dali afastando os que passam pelo local. As rampas de acesso à faixa de pedestres, defronte ao Masp, tendo em vista a restrição de espaço provocado pelo espelho d'água e os pilares de concreto que bloqueiam a área do vão (implantado com um desnível, como se vê na foto), restringem consideravelmente a área de circulação.

FAIXAS DE PEDESTRES NAS RUAS LATERAIS

As faixas de pedestre nas ruas laterais, que deveriam ser instaladas em "lombo-faixa" para evitar a necessidade de instalar guias rebaixadas, nem sempre consideraram a necessidade de se remover os mobiliários urbanos que permanecem em posição inadequada, na rota dos pedestres. À esquerda podem ser vistos, poste e lixeira no caminho dos pedestres.

Injustificável a localização da faixa de pedestre no cruzamento da Rua 13 de Maio (Praça Osvaldo Cruz). A faixa esta deslocada em relação à guia rebaixada, terminando, no canteiro central, em frente ao canteiro e, no sentido contrário, a guia rebaixada leva a rota tátil atrás da faixa de retenção dos veículos.

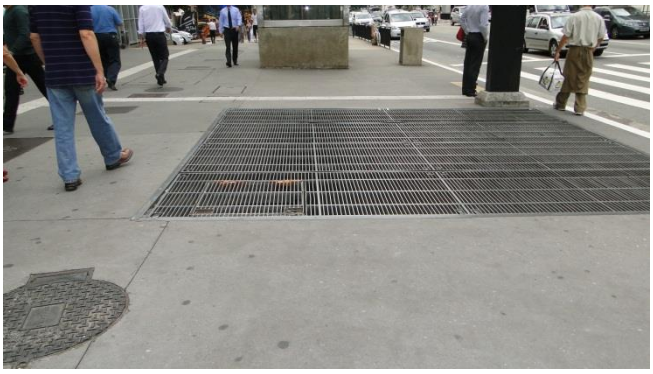
A válvula do sistema de águas continuou sobre a guia rebaixada, à esquerda. À direita, vê-se a distribuição caótica dos tampões metálicos na calçada, um deles no trecho de guia rebaixada. A superfície metálica pode ser escorregadia, principalmente em dias de garoa ou chuva.

FAIXAS DE PEDESTRES EM CRUZAMENTO DA AVENIDA

As guias rebaixadas são instaladas em apenas um pequeno trecho da faixa de pedestres, além de se verificar que não se preserva toda a largura da faixa dos mobiliários que limitam a acesso à faixa. À esquerda, postes e semáforos, à direita, poste, lixeira e trecho sem rebaixamento.

À esquerda, guia rebaixada e faixa instaladas em posições diferentes. Junto ao canteiro central, a guia rebaixada ocupa apenas parte da faixa, notando-se também postes no meio da faixa, reduzindo a largura útil da faixa de travessia.

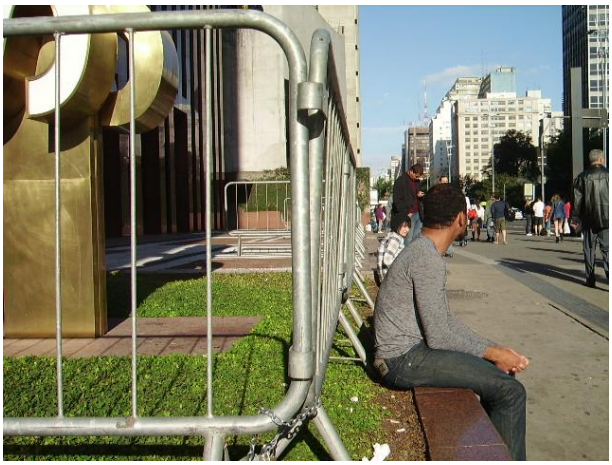
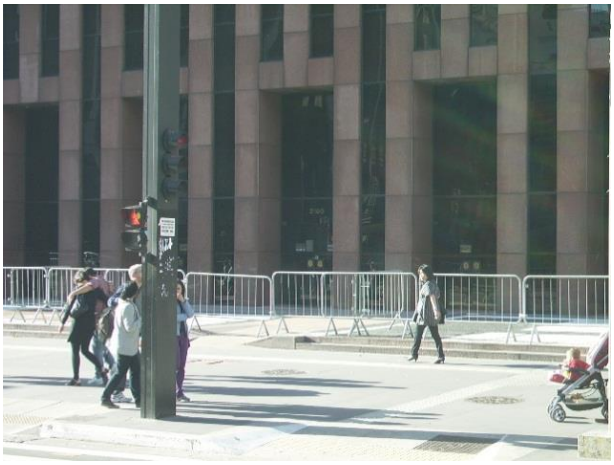
TAMPÕES METÁLICOS NAS CALÇADAS



A quantidade de tampões metálicos nas calçadas não tem nenhuma ordenação. Apenas na quadra fronteiriça da Fiesp conta-se mais de uma centena de tampões metálicas, de tamanhos e formatos diferentes, muitos deles dotados de grelhas.

CALÇADA DEFRONTE AO SAFRA (ESQUINA DA RUA AUGUSTA)

O espaço fronteiriço ao Banco Safra foi utilizado, nos finais de semana, por ciclistas e skatistas como ponto de encontro. Os skatistas descem a rua Augusta sempre que o sinal é fechado na Paulista.

Mais recentemente o Banco passou, nos fins de semana, a bloquear o espaço com grades, uma visão pouco condizente com a movimentação de pessoas ao lado desta área, no Center 3.

CANTEIRO CENTRAL NAS TRAVESSIAS DE PEDESTRES

A ex-secretária Mara Gabrilli elogiou a criação dos canteiros de azaléias no canteiro central, nos pontos de travessia de pedestres (ver comentário a seguir). No entanto, não levou em consideração o fato de que estes canteiros bloqueiam totalmente a visão, tanto dos motoristas para os pedestres que cruzam a avenida, como a dos pedestres para a movimentação dos veículos.

Foram construídas 43 floreiras com dimensões variadas em quase toda extensão da Avenida Paulista (Praça Osvaldo Cruz até a Rua Haddock Lobo). Localizadas próximas às travessias de pedestres, as floreiras da Paulista receberam a flor azaléia, uma planta popular que suporta condições adversas, daí ser muito usada em locais públicos. Seu porte pode atingir até dois metros de altura e sua floração acontece no inverno e no início da primavera, antes da chamada estação das flores. Mara Gabrili (Olhe a Paulista)

Quando da instalação da ciclovia no canteiro central da Avenida, estes canteiros foram eliminados, mas permanecem sem correta adoção dos padrões de acessibilidade adotados para a convivência entre pedestres, ciclistas e carros. Notar que, a faixa de pedestres, no canteiro central, área de segurança para os pedestres durante o tempo de abertura do semáforo, continua como trecho de passagem dos ciclistas em circulação pela ciclovia; não existe sinal de parada para a ciclovia; lembrar que as faixas de pedestres da avenida não estão localizadas nas esquinas, mas delas distanciadas de algumas dezenas de metros, quando não no meio da quadra.

REDUÇÃO DA LARGURA DAS CALÇADAS POR ACÚMULO DE MOBILIÁRIOS

Estas fotos mostram como a instalação de diferentes mobiliários contribuem para reduzir as áreas disponíveis para a circulação dos pedestres.

PRESENÇA DE PEDESTRES NAS CALÇADAS

O texto de Mario de Andrade, em Macunaíma (publicado em 1928) antecipa as intervenções que tornaram as calçadas da Paulista muito pouco adequadas ao uso dos pedestres. Vale lembrar que a visão antecipadora de Mário o fez localizar a residência do gigante comedor de gente – Venceslau Pietro Pietra – no trecho final da Avenida Paulista, nas barrancas no Pacaembu. Abaixo, o texto de Macunaíma.

CARTA ÀS ICAMIABAS
Trinta de Maio de Mil Novecentos e Vinte e Seis
Cidade é belíssima, e grato o seu convívio. Toda cortada de ruas habilmente estreitas tomadas por estátuas e lampiões graciosíssimos, tudo diminuindo com astúcia o espaço de forma tal, que nessas artérias não cabe a população.

Mário de Andrade * Macunaíma

PRESENÇA DE CICLISTAS NA PAULISTA

Estas fotos mostram como os ciclistas tem se apropriado dos calçadões da Paulista, face à insegurança que os sucessivos e graves acidentes têm demonstrado. À esquerda, um ciclista de carga e, à direita, ciclistas domingueiros, no modelo de calçadas compartilhadas, conceito negado sistematicamente pela CET como modelo a ser implantado em São Paulo.

Outras fotos de ciclistas na região da Paulista.

Alguns últimos pontos finais a serem referenciados:

Nota: as fotos e os textos primeiros datam de 2012. Algumas considerações foram mais tarde acrescentadas ao texto original, visando atualizar os desdobramentos dos resultados do programa, como algumas intervenções para eliminar alguns pontos mais perigosos aos pedestres e ciclistas.

Finalmente, relembro, para um momento de agradável lembrança, um diálogo na fase de transferência de governança entre duas gestões, frase que ouvi do então prefeito Haddad, em resposta a um comentário do João Doria, sobre o programa de fechamento da Paulista, aos domingos, para o tráfego de ônibus. O programa, implantado pelo Haddad, recuperava a proposta original do prefeito Figueiredo Ferraz – proposta citada no início deste texto.

“O Doria disse que iria rever o programa de fechamento da avenida, adotando o mesmo critério dos cariocas, de fechar apenas uma das faixas, preservando a circulação de veículos na outra faixa. Eu lhe disse que lembrasse que, no Rio, uma das faixas da avenida tem a praia ao lado e que, em São Paulo, temos grandes prédios dos dois lados da avenida e que isso faria toda a diferença”. Doria entendeu o argumento, manteve o fechamento total da avenida aos domingos. Os pedestres agradeceram.