

## Mobilidade para o pedestre: avaliação das condições das calçadas acessíveis em ruas comerciais de São Paulo

*Mobility for pedestrian: evaluation of the conditions of sidewalks in  
affordable commercial streets of São Paulo*

*La movilidad de los peatones: la evaluación del estado de las calles  
comerciales de aceras accesibles de São Paulo*

Renata Lima de MELLO

Arquiteta e Urbanista; Mestranda; Universidade Presbiteriana Mackenzie; [renatamello@bioarq.com.br](mailto:renatamello@bioarq.com.br)

Gilda Collet BRUNA

Arquiteta e Urbanista; Profa. Dra; Universidade Presbiteriana Mackenzie; [gildacbruna@gmail.com](mailto:gildacbruna@gmail.com)

### RESUMO

As calçadas são vias voltadas ao trânsito de pedestres e desempenham um papel essencial para a circulação urbana. O deslocamento a pé representa 33,13% na região metropolitana de São Paulo, devendo as calçadas permitir segurança e facilidade no deslocamento a todos os transeuntes. É sabido que essas áreas de circulação disputam espaço com telefones públicos, lixeiras, tampas de inspeção, árvores, mesas, postes de iluminação, postes de sinalização entre outros. O presente artigo propõe analisar as características relevantes das calçadas nos trechos reformados a partir de 2006 das ruas: Avanhanda e Oscar Freire, importantes ruas comerciais de São Paulo, a partir da organização espacial proposta pelo Decreto Municipal 45. 904 de 19 de Maio de 2005 e NBR 9050:2004 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, os quais separam as calçadas em três faixas distintas, faixa de acesso ao imóvel, faixa livre e faixa de serviço. Para tanto se pretende tecer considerações conceituais e práticas por meio de análise de exemplos implantados na cidade de São Paulo. Trata-se de focalizar a panorama da mobilidade visando à segurança e autonomia das pessoas, conseguidas através das aplicações das normas e legislações voltadas à acessibilidade.

**PALAVRAS-CHAVE:** calçadas; deslocamento a pé; organização espacial; acessibilidade

### ABSTRACT

*The sidewalks are pathways geared to pedestrian traffic and play an essential role in urban traffic. The displacement represents 33.13% walking in the metropolitan region of São Paulo, and the sidewalks should allow safe and easy movement to all passersby. It is known that these areas of circulation dispute space with public telephones, trash cans, inspection covers, trees, tables, light poles, signposts and others. This article aims at analyzing the relevant characteristics of reformed portions of the sidewalks in 2006, from the streets Avanhanda and Oscar Freire, important shopping areas of São Paulo, starting with the spatial organization proposed by the Municipal Decree 45.904 from May 19, 2005 and the Norm NBR 9050:2004 – Accessibility to buildings, furniture, equipment and urban spaces, which separate the sidewalks on three bands, band access to the property, free range, and range of service. For that there are made conceptual and practical considerations through the analysis of examples implemented in the city of São Paulo. It is aimed to focus on the mobility scenery aiming at individual security and autonomy, achieved through the applications of the rules and laws aimed at accessibility.*

**KEY-WORDS:** sidewalks; displacement on foot; spatial organization; accessibility.

## RESUMEN

*Las aceras son las vías destinadas al tráfico peatonal y desempeñan un papel en el tráfico urbano. El desplazamiento representa 33,13% a pie en la región metropolitana de São Paulo, y las aceras deben permitir el movimiento seguro y fácil para todos los transeúntes. Se sabe que estas áreas de espacio de circulación disputan con los teléfonos públicos, botes de basura, tapas de inspección, árboles, tablas, postes de luz, postes de señalización y otros. Este artículo tiene como objetivo analizar las características de las partes relevantes de las aceras en partes reformadas en 2006 de las calles comerciales más importantes de São Paulo Av. Nogueira Faria y Oscar Freire, empezando por la organización espacial propuesta por el Decreto Municipal 45.904 de 19 de mayo de 2005 y NBR 9050:2004 – Accesibilidad a los edificios, mobiliario, equipo y espacios urbanos que separan las aceras en tres pistas diferentes, pista de acceso a la propiedad, pista libre y pista de servicios. Por tanto se quiere tejer consideraciones conceptuales y prácticas a través del análisis de ejemplos desplegados en la ciudad de São Paulo. Se centra en el escenario de la movilidad destinada a la seguridad y a la autonomía de los individuos, que se logra a través de la aplicación de las normas y leyes dirigidas a la accesibilidad.*

**PALABRAS CLAVES:** *aceras; desplazamiento a pie; organización espacial; accesibilidad.*

## 1. INTRODUÇÃO

Compreende-se por mobilidade a facilidade das pessoas em se mover e estar diretamente ligada com a relação espaço-tempo<sup>1</sup>. Dessa forma, a mobilidade pode estar associada tanto ao deslocamento urbano como arquitetônico.

O presente artigo **objetiva** abordar as características relevantes do passeio público por ser esta a via de grande importância para o deslocamento a pé. Para tanto se pretende tecer considerações conceituais e práticas por meio de análise de exemplos implantados na cidade de São Paulo. Trata-se de focalizar o panorama da mobilidade visando à segurança e autonomia das pessoas, conseguida através das aplicações das normas e legislações voltadas à acessibilidade.

A mobilidade urbanística é importante para a população, porque lhe permite buscar emprego, educação, saúde, dentre outros, principalmente em se tratando da região metropolitana de São Paulo que aglomera cerca de 19 milhões de habitantes. Conforme a distância a percorrer, as pessoas irão a pé ou por meio de transporte de uso coletivo ou individual. Conforme dados da pesquisa origem/destino de 2007<sup>2</sup>, são realizadas diariamente 38,1 milhões de viagens. Neste Universo 55% dessas viagens foram feitas no modo coletivo e 45% no individual.

<sup>1</sup> MARANDOLA JR, Eduardo. Novos significados da Mobilidade. R.BRAS. Est. Pop., São Paulo, V.25, n 1, p. 199-200, jan/jun 2008. In: [http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/rev\\_inf/vol25\\_n1\\_2008/vol25\\_n1\\_2008\\_14resenha\\_p199a200.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/rev_inf/vol25_n1_2008/vol25_n1_2008_14resenha_p199a200.pdf); acesso 28/03/2012.

<sup>2</sup> SÃO PAULO. ESTADO. Secretaria dos Transportes Metropolitanos. Metrô. Pesquisa Origem e Destino 2007. Região Metropolitana de São Paulo. Síntese das Informações. Pesquisa Domiciliar. Dezembro de 2008.

A relação entre o número de viagens pelo número de habitantes de determinada área fornece o índice de mobilidade total, índice este que vem lentamente aumentando de 1,87 para 1,95 viagens diárias por habitante. Ainda assim esses índices são pequenos, pois não representam totalmente uma viagem de ida e volta.

Cabe ainda destacar que essa mobilidade ocorre 36,52% por meios coletivos, 29,54% por meio de transporte individual, 33,13% por deslocamentos à pé e 0,81% em bicicleta, conforme obtido na tabela 7 – Região Metropolitana de São Paulo. Evolução das Viagens Diárias por Modo Principal 1967, 1977, 1987, 1997 e 2007, a partir da Síntese das Informações. Pesquisa Domiciliar, Dezembro de 2008, Pesquisa Origem/Destino 2007, Metro, Secretaria dos Transportes Metropolitanos, Governo do Estado de São Paulo.

O índice de deslocamento a Pé é bastante expressivo na região. Desta forma os passeios públicos são o espaço principal da população que precisa percorrê-los com segurança e autonomia. Para tanto as questões de acessibilidade devem estar contempladas nessa área. O Brasil conta com a Norma Brasileira NBR 9050: 2004 da ABNT<sup>3</sup> que estabelece a acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Nesta norma destacam-se parâmetros técnicos para o desenho urbano para calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres. Além disso, a cidade de São Paulo conta também com o decreto municipal 45.904/2005 que regulamenta a padronização dos passeios públicos no município<sup>4</sup>.

A relevância do estudo aqui apresentado está nos aspectos de mobilidade na esfera urbana, por compreender a importância do deslocamento. Os deslocamentos hoje na sociedade moderna precisam ser dinâmicos para permitir que todos possam transitar com rapidez e segurança sem criar espaços excludentes. Nessa perspectiva a acessibilidade conta com recursos que permitem segundo o censo de 2010 a inclusão de 25% da população de pessoas com deficiência, além da parcela de pessoas com mobilidade reduzida.

Metodologicamente organizou-se o artigo partindo de análises teórico-conceituais e posteriormente passou-se examinar dois estudos de casos:

Estudo de caso de mobilidade urbana - Passeio Público da Rua Oscar Freire, São Paulo; e o estudo de caso da mobilidade urbana - Rua Avanhandava, São Paulo.

Os estudos de caso são de vias locais de uso comercial de alto padrão. As vias foram reformadas para melhorar a paisagem urbana, as condições de movimentação dos pedestres na região e consequentemente aumentar os negócios. Esses projetos atendem ao Decreto Municipal 45.904/2005, assegurando uma faixa livre de circulação de pedestres sem interferências de barreiras arquitetônicas, como por exemplo, mobiliários urbanos, árvores, postes de sinalização e outros.

Em seguida desenvolvem-se as análises e discussões, levando às considerações finais.

<sup>3</sup> ABNT: Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 9050-2004. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos

<sup>4</sup> ALMEIDA Marco Antonio Ramos, Superintendente Geral da Associação Viva o Centro. Mobilidade e Adensamento Urbano, Urbs Edital. Temas urbanos. Uma publicação da Associação Viva o Centro . ano XII . no 47 . jul.ago.set.2008 . In <http://www.vivaocentro.org.br/publicacoes/urbs/urbs47.pdf>; acesso 28/03/2012

## 2.A DESVITALIZAÇÃO DE RUAS DE COMPRA DE SÃO PAULO

Muitas dessas situações podem ser constatadas a partir de pequenos sinais que mostram sutis mudanças, seja nos prédios, nos tipos de pessoas circulando ou trabalhando na área, como mostra Allan Jacobs (1985)<sup>5</sup>, apontando uma sequência de transformações que vêm ocorrendo. Essa análise pode-se dizer comportamental porque é feita por observações e este pode ser considerado, o primeiro estágio da pesquisa.

E nessa observação, por exemplo, se destaca a decadência da Rua Augusta que de rua principal de compra ligada aos bairros elegantes – Jardim América e Jardim Europa – nos anos de 1970, paulatinamente perde a vitalidade comercial com a mudança de usos que ocorrem na cidade devido aos shopping centers. As construções tornam-se descuidadas, os interiores acabam se tornando pobres ou decadentes. Nem sempre há uma mudança de renda da população do bairro, que no caso continua das classes médias e altas, mas que agora passam a comprar nos novos luxuosos shopping centers. Acresce lembrar que as ruas de comércio costumam tornar o trânsito moroso com os conflitos de carga, descarga e estacionamento dos clientes. E acabam gerando poluição sonora e poluição atmosférica, devido ao parar e acelerar dos carros.

Essa desvitalização comercial vai se instalando e para que isso não ocorra, grupos comerciais interessados começam a propor uma reforma, procurando agora valorizar o passeio público de pedestre e usufruir de uma calçada renovada em que por força de lei municipal deixa uma faixa totalmente livre para a circulação de pedestre. Para tanto se estreita o leito da rua, de modo que os automóveis devem circular lentamente em duas filas e também podem estacionar em baías especialmente criadas nesses quarteirões. O espaço urbano se renova assim, a exemplo da rua Oscar Freire, incorporando as novas tecnologias de uso no varejo e valorizando a mercadoria e a própria área de venda. Desde 2006, a Rua Oscar Freire vem sofrendo melhorias para atender a esse público exigente da região; assim é que foi aterrada a fiação elétrica e removidos os postes; o piso recebeu um acabamento Fulget e novos mobiliários urbanos como bancos de espera, totens informativos, lixeiras padronizadas e arborização nova. Essas obras fazem parte do Programa Municipal de Intervenção em Ruas Comerciais, que estimula a parceria de associações de lojistas, empresas e a Prefeitura. Formam-se então corredores comerciais de compra varejista especializada, atraentes para a população cliente ao melhorar a paisagem urbana, beneficiando também os transeuntes, ou seja, aqueles que estão apenas de passagem.

Muito provavelmente as desatenções aos pontos de encontro de pedestres se devem ao fato do poder público não se responsabilizar pela gestão desse espaço e sim relegá-lo aos proprietários dos imóveis, conforme se pode constatar na “lei 09.294/1981 [que] dispõe sobre a construção e conservação das calçadas atribui a responsabilidade de construção, guarda e manutenção da calçada ao proprietário do imóvel lindeiro” (BRANCATELLI e SOARES, 1991)<sup>6</sup>. Com isso, muitos proprietários tratam a calçada como uma extensão do próprio imóvel, gerando uma diversidade de piso e desenho em trechos muito curtos, nem sempre

<sup>5</sup> JACOBS, Allan B. Looking at Cities. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1985

<sup>6</sup> BRANCATELLI, Rodrigo e SOARES, Sandra. Ruas Avandava e Oscar Freire: mais calçadas e menos fios, In <http://vejasp.abril.com.br/revista/edicao-1991/ruas-avandava-oscar-freire-mais-calcadas-menos-fios>; acesso 09/04/2012.

apropriados a um deslocamento seguro.

Metodologicamente, para verificar as melhorias nas calçadas da Rua Oscar Freire, foi delimitado o trecho a ser vistoriado conforme mostra a Figura 1 e a partir desta área, foram elaboradas ampliações que mostram a organização do passeio, apontando a localização dos mobiliários urbanos e as áreas livres para fluxos dos pedestres, que podem ser visualizados nas Figuras 2, 3, 4 e 5. Destacam-se nessa situação que as Tampas de Inspeção são limitadoras da organização do espaço, pois como não existe uma legislação forçando essa organização, essas Tampas deveriam estar situadas na faixa de serviço do passeio, que fica próxima da guia. No entanto muitas estão localizadas na faixa denominada Faixa Livre que não deveria apresentar nenhuma interferência para o fluxo do pedestre, o que pode ocasionar acidentes, se mal instaladas e niveladas com o piso adjacente. Também as árvores que já existiam na rua acabam não sendo organizadas pelo Decreto da Prefeitura N° 45.904/2005<sup>7</sup> que regulamenta a padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo. É preciso lembrar que o pedestre tem um direito fundamental que a Constituição do país lhe atribui: o direito de ir e vir. Assim, esses novos projetos melhoram a “paisagem urbana, a acessibilidade, o resgate do passeio público pela calçada e a socialização dos espaços públicos”(XAVIER, 2011)<sup>8</sup>.

Também nota-se que o desnível entre o leito carroçável e o imóvel para acesso de veículos não é tratado adequadamente como recomenda o Decreto acima citado. Por sua vez, dentre os aspectos positivos destaca-se que a implantação de bancos públicos ao longo do passeio estimula a permanência do pedestre no local, além de auxiliar pessoas com mobilidade reduzida, que podem efetuar pequenas paradas para se restabelecer. E a padronização dos passeios públicos e mobiliários assegura uma unidade no conjunto. Nas esquinas houve um alargamento da via do pedestre reduzindo a distância de travessia entre uma rua e outra, melhorando a segurança dos transeuntes.

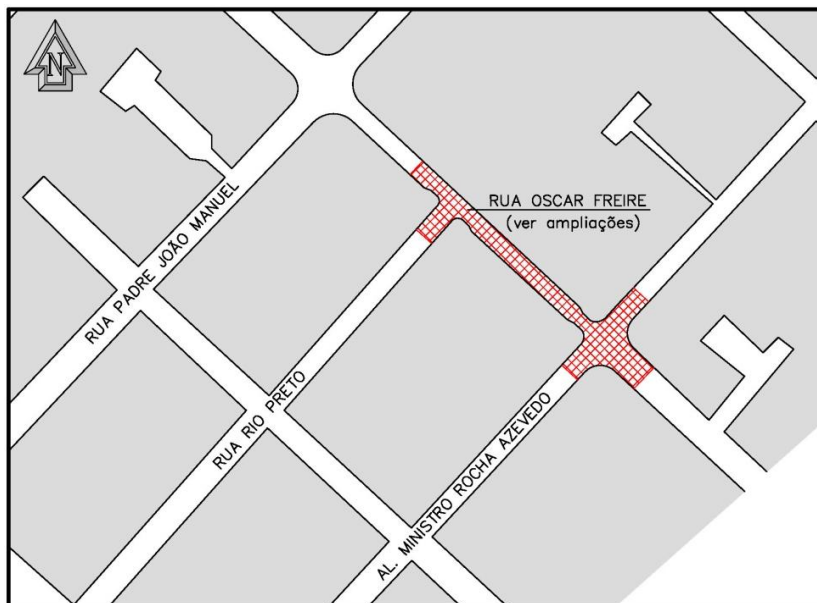
<sup>7</sup> Decreto Municipal 45.904/2005. Regulamenta o artigo 6º da Lei nº 13.885/2004, no que se refere à padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo.

<sup>8</sup> CARTILHA Passeio Livre apud XAVIER, M.D: O Caminho do Pedestre, Revista Belas Artes, Jan-Abr, 2011, in [www.belasartes.br](http://www.belasartes.br); acesso 28/03/2012. XAVIER, 2011, pp. 2-3.

**Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**  
**Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade**  
Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

Figura 1

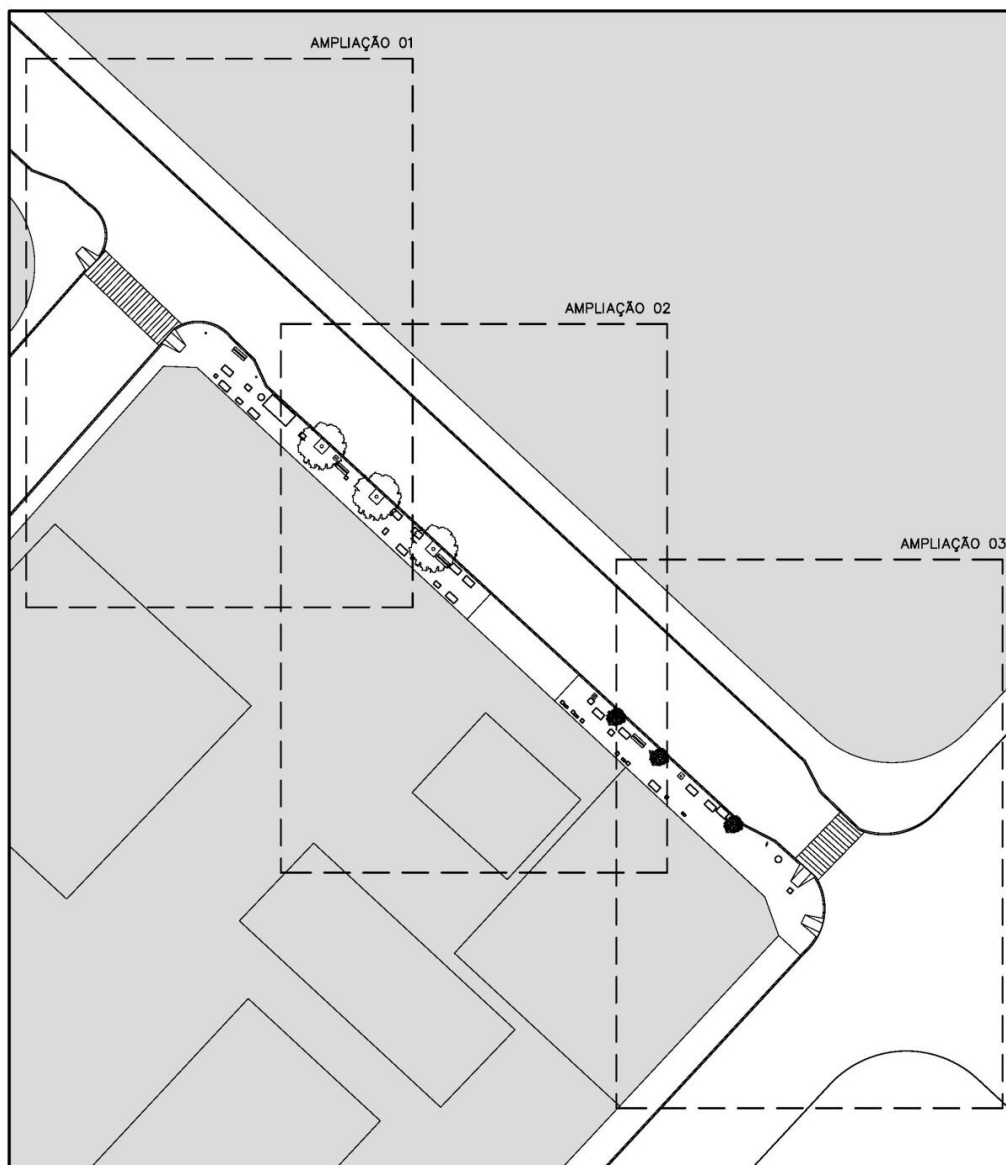
Mapa de localização – sem escala; Fonte: Renata Mello, 2012.



Trecho reformado da Rua  
Oscar Freire localizado entre  
a rua Rio Preto e a Alameda  
Ministro Rocha Azevedo em  
São Paulo.

**Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**  
**Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade**  
Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

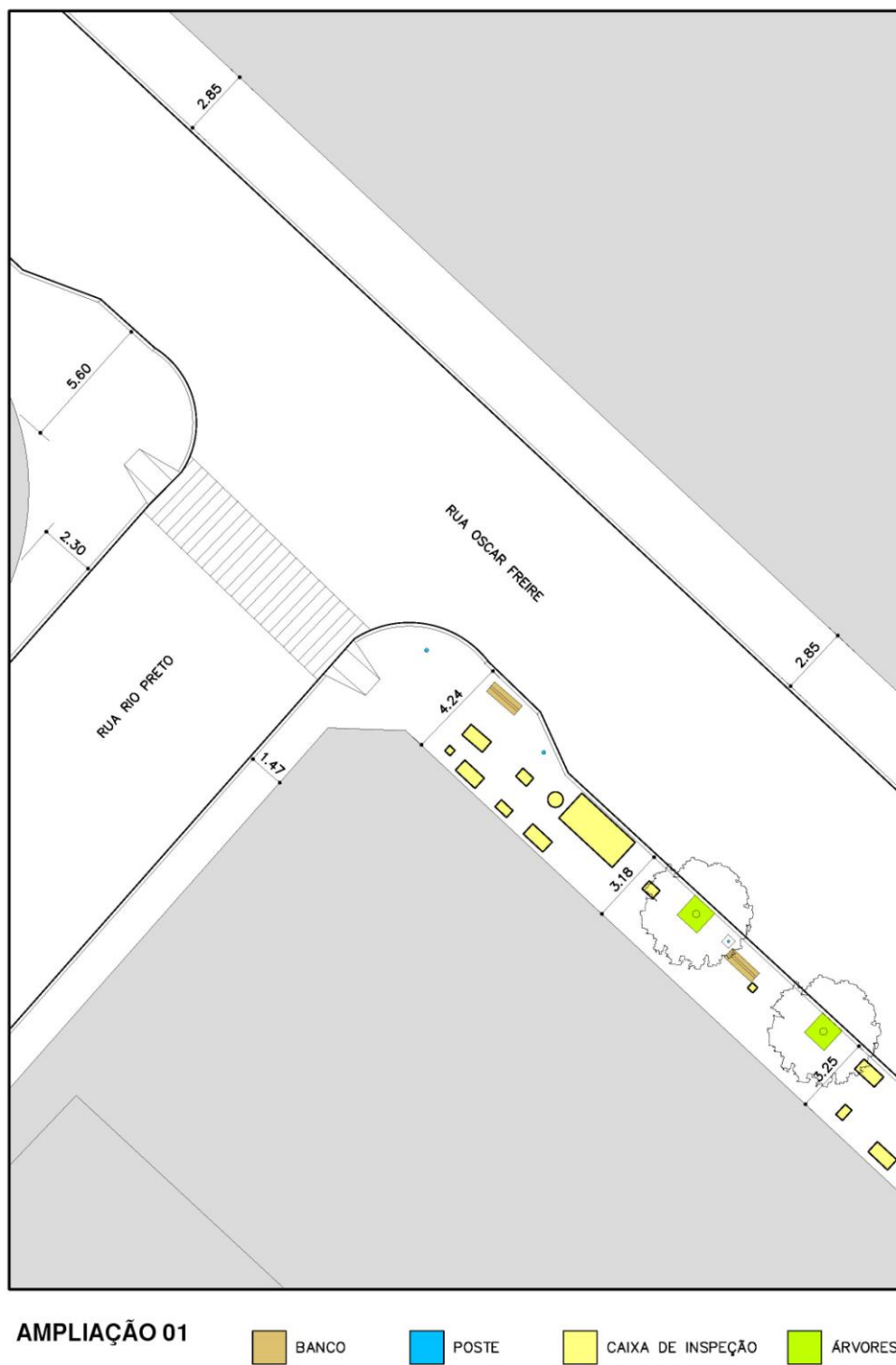
Figura 2  
Planta com ampliações – Rua: Oscar Freire – sem escala; Fonte: Renata Mello, 2012.





**Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**  
**Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade**  
Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

Figura 3  
Planta ampliação 1 – Rua: Oscar Freire – sem escala; Fonte: Renata Mello, 2012.





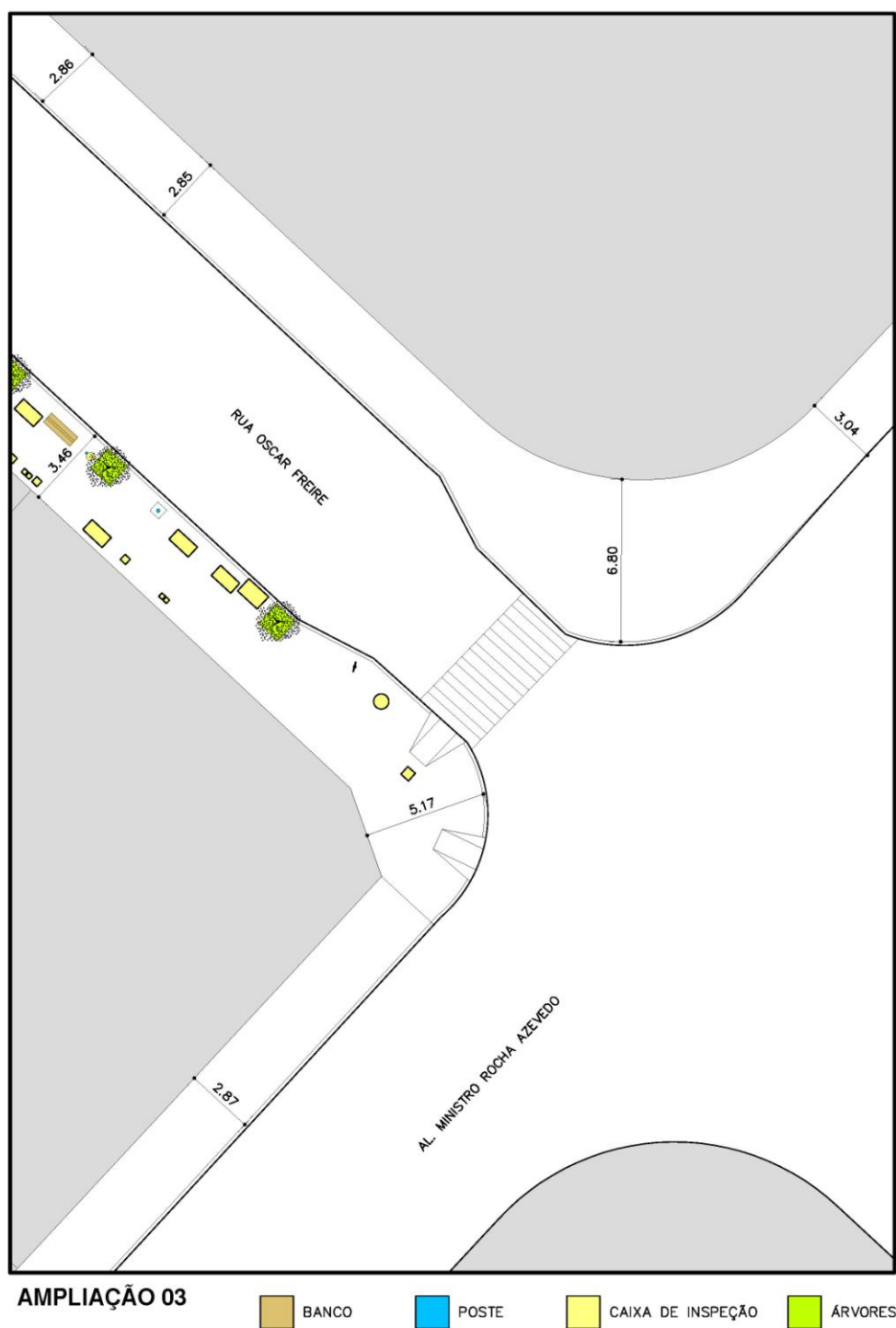
**Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**  
Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade  
Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

Figura 4  
Planta ampliação 2 – Rua: Oscar Freire – sem escala; Fonte: Renata Mello, 2012.



**Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**  
**Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade**  
Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

Figura 5  
Planta ampliação 3 – Rua: Oscar Freire – sem escala; Fonte: Renata Mello, 2012.



Somam-se a essas novas áreas de compra esse novo passeio público, como uma das estruturas físicas essenciais para o desempenho urbano, pois são responsáveis pelos deslocamentos e

contatos que formam a vida diária. Vê-se que é uma infraestrutura essencial, pois é nesse espaço público que se pode viver e onde as relações sociais ocorrem. Todos precisam acessar as calçadas e por isso esse local deve ser democrático em termos de deslocamento.

Outra área da cidade é aquela utilizada pelos serviços varejistas de estabelecimentos gastronômicos e culturais. Grupos interessados, de modo semelhante ao exemplo anterior, também recebeu novos projetos com parceria público-privada<sup>910</sup>, que transformaram um trecho da Rua Avanhandava em São Paulo, no conhecido Boulevard onde hoje se localizam os diferentes serviços: Família Mancini; Pizzaria Família Mancini; Walter Mancini Ristorante; Giggetto; Calligraphia Galleria; Central 22, e assim foi revitalizado um espaço que ficou o ponto preferido dos almoços e jantares das famílias paulistanas. Uma das principais características desse projeto foi a pedestrianização da via de modo que a faixa do pedestre encontra-se no mesmo nível da calçada – fenômeno conhecido como traffic calming - que ameniza o trânsito. Ocorreu assim que

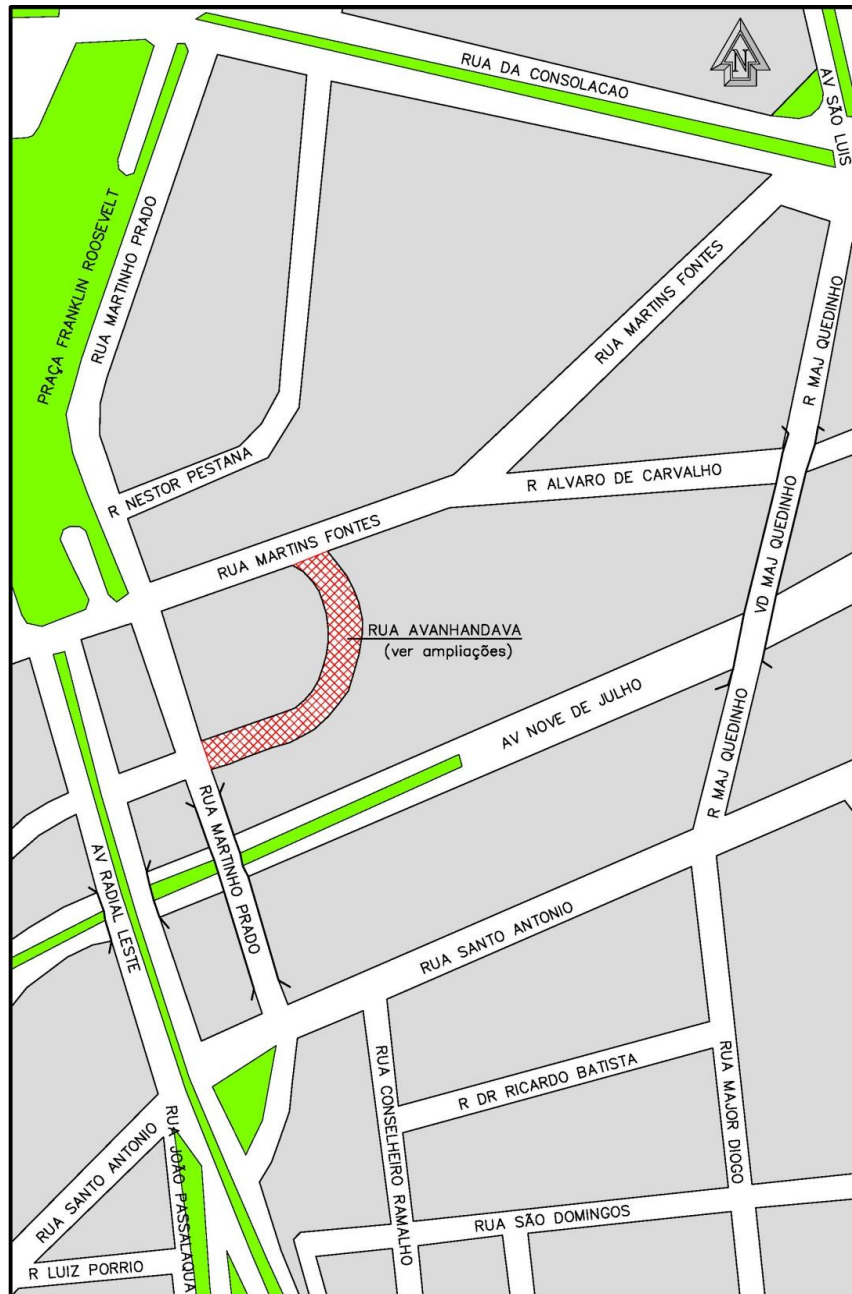
“A entrada da rua Avanhandava, antes com 38 metros de largura, foi reduzida para 6, e o piso foi erguido ao mesmo nível da calçada, ou seja, é mais alto que o da pista da rua Martins Fontes. Com isso, logo ao entrar na rua, o veículo é obrigado a reduzir sua velocidade. A consequência é o aumento de segurança para os pedestres. Em vários pontos da rua, o desnível entre a calçada e a rua é mínimo, em outros é inexistente, o que facilita a vida das pessoas com deficiência visual e dificuldade de locomoção”(SÃO PAULO. PREFEITURA, S/D).

Está ocorrendo assim uma dinamização de áreas no centro da cidade em que se destacam algumas estruturações de comércio e serviços. São direcionados por vias públicas que acabam se constituindo em pontos de compra, lazer e recreação e se tornando mesmo em atrações turísticas da cidade. Formam-se assim áreas especiais típicas por sua cultura própria, que desencorajam o crime. Cabe destacar que o passeio, por apresentar faixas livres aos pedestres estimula o aumento do fluxo das pessoas na região com segurança. Há uma nítida preocupação no projeto em se organizar a calçada com espaço para pedestre e para mobiliários urbanos. Essa observação pode ser feita pela identificação de diferentes tipos de piso: nas áreas destinadas ao pedestre foi colocado ladrilho hidráulico estampado na faixa de serviço, foi colocado o bloco intertravado vermelho, sendo o mesmo acabamento do leito carroçável. Destacam-se também os acessos de veículos aos lotes, em que os desníveis foram sinalizados com pintura de piso na cor azul. Esse recurso também foi aplicado na faixa que separa o leito carroçável da calçada, que foi pintado na cor amarela. Nota-se ainda que ocorre o mesmo problema que na Rua Oscar Freire, as árvores existentes e as Tampas de Inspeção por vezes se encontram na faixa destinada ao uso do pedestre.

<sup>9</sup> Projeto desenvolvido em parceria da Subprefeitura da Sé com a Associação dos Restaurantes da Rua Avanhandava presidida pelo empresário Walter Mancini com apoio da Visanet.  
Fonte: SÃO PAULO PREFEITURA. Nova Avanhandava ajuda na revitalização do Centro in <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/se/noticias/index.php?p=1921>; acesso 09/04/2012

**Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**  
Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade  
Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

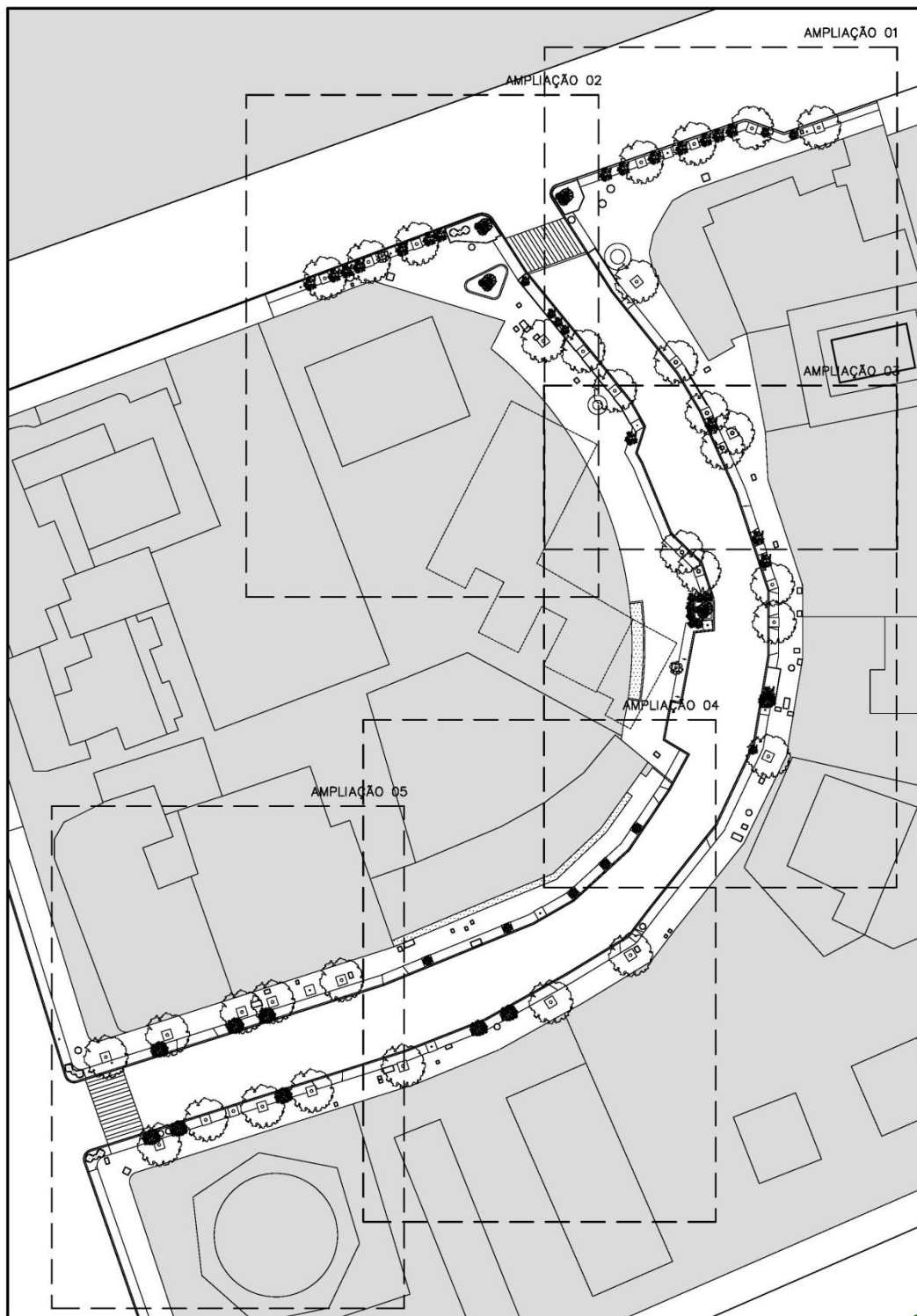
Figura 6  
Mapa de localização – Rua: Avanhandava - sem escala; Fonte: Renata Mello, 2012.



Trecho Reformado da Rua Avandava  
Localizado entre a Rua Martins Fontes e  
Martinho Prado em São Paulo.

**Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**  
**Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade**  
Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

Figura 7  
Planta com ampliações – Rua: Avanhanda – sem escala; Fonte: Renata Mello, 2012.



**Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**  
Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade  
Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

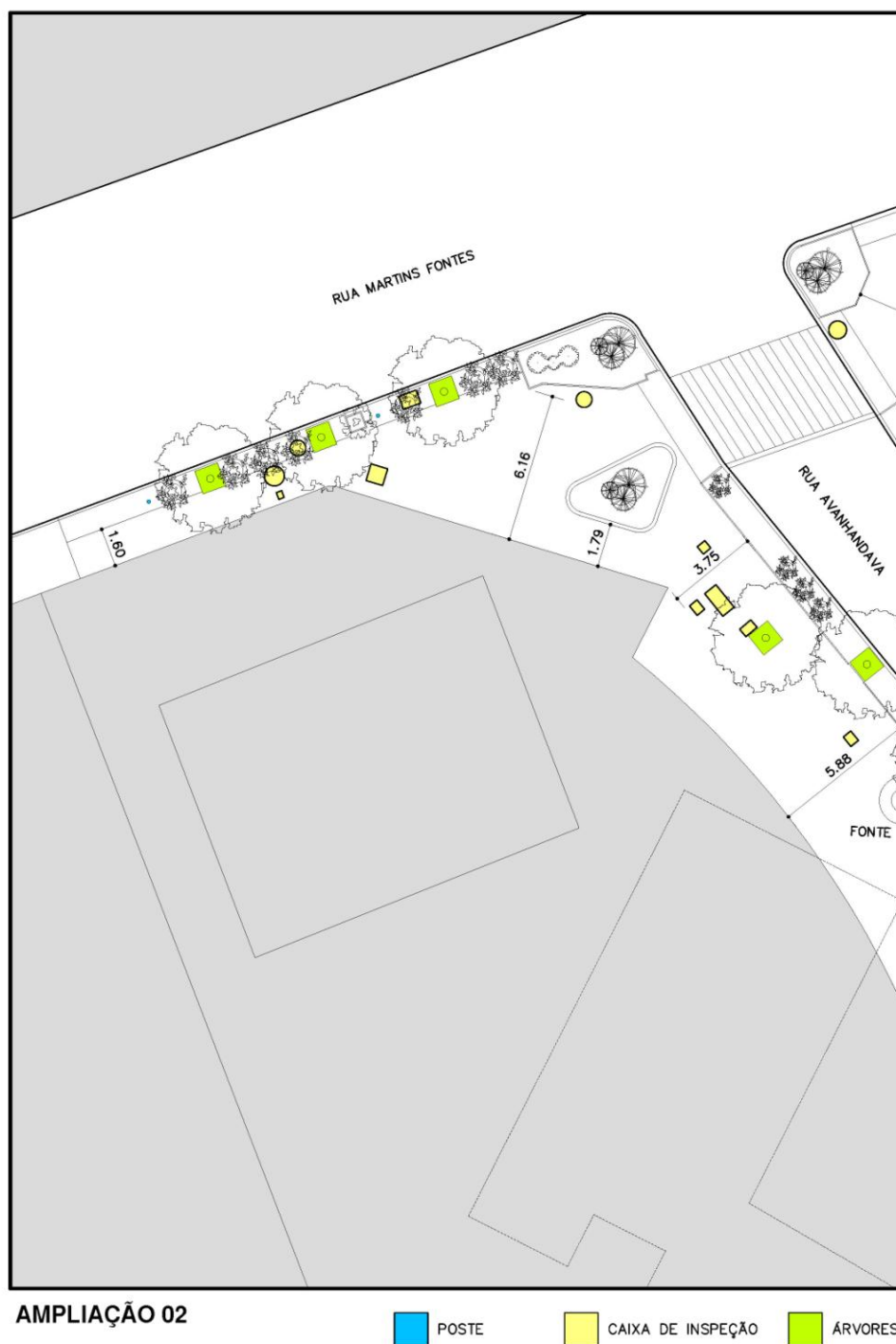
Figura 8  
Planta ampliação 1 – Rua: Avanhanda – sem escala; Fonte: Renata Mello, 2012.





**Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**  
**Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade**  
Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

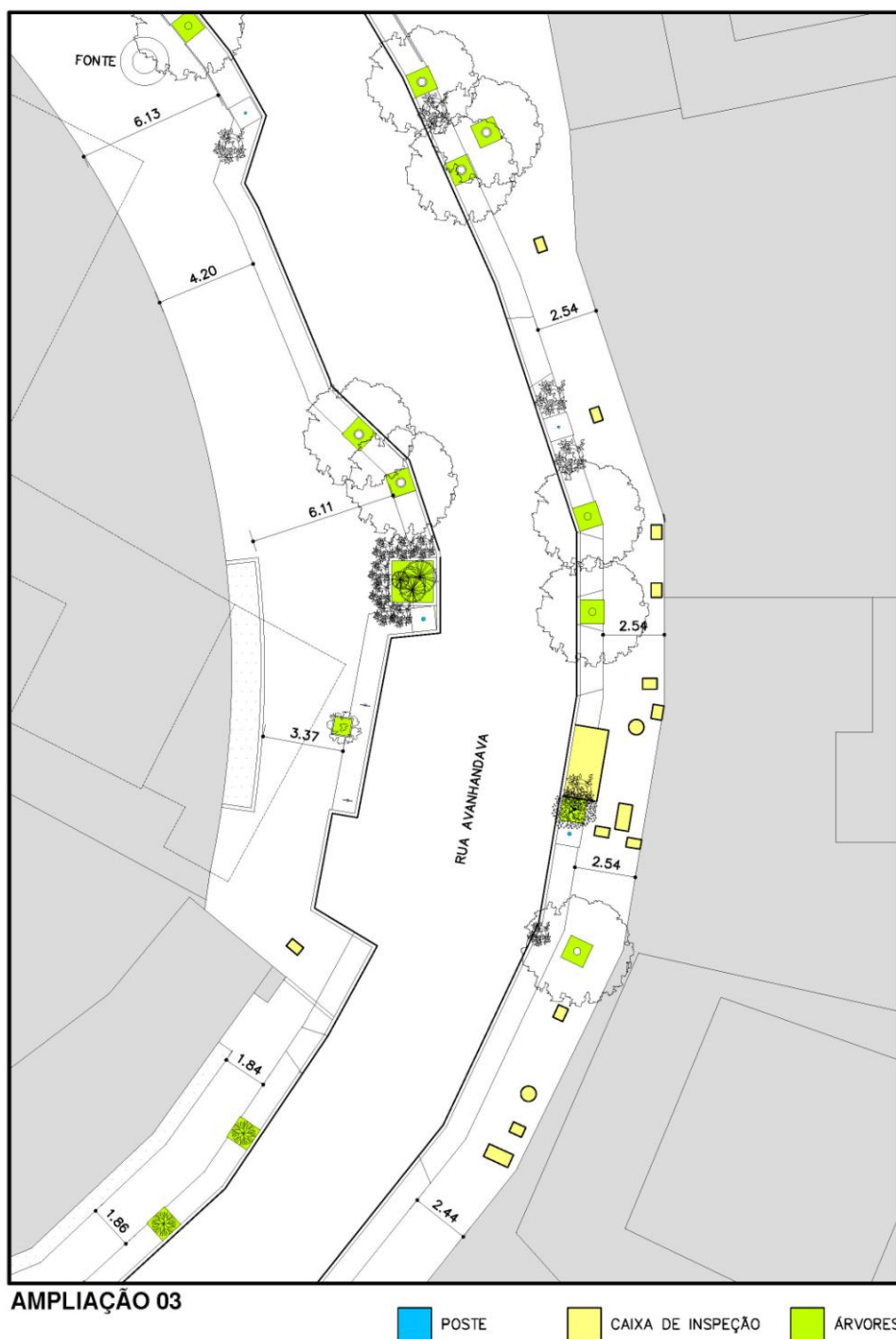
Figura 9  
Planta ampliação 2 - Rua Avanhandava – sem escala; Fonte: Renata Mello, 2012.





**Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**  
**Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade**  
Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

Figura 10  
Planta ampliação 3 – Rua: Avanhanda – sem escala; Fonte: Renata Mello, 2012.



**Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**  
**Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade**  
Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

Figura 11  
Planta ampliação 4 – Rua: Avanhandava – sem escala; Fonte: Renata Mello, 2012.



**Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas**  
**Complexidade, Mobilidade, Memória e Sustentabilidade**  
Natal, 18 a 21 de setembro de 2012

Figura 12  
Planta ampliação 5 – Rua: Avanhanda – sem escala; Fonte: Renata Mello, 2012.



### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como mencionado, o Decreto Municipal 45.904/2005 estabelece a divisão do passeio em três faixas: a faixa próxima à guia denomina-se faixa de serviço onde devem ser colocados os postes de iluminação, os mobiliários urbanos, as tampas de inspeção, telefones públicos, caixas de correios e outros; a faixa seguinte é destinada ao fluxo de pedestre e deve permanecer livre de obstáculos, tendo um piso contínuo, antiderrapante, sob qualquer condição de uso e ter no mínimo 1,20 m de largura; só deve existir a terceira faixa em casos de passeios com larguras maiores que 2 metros, em áreas comerciais. Nesses casos essa faixa destina-se à colocação de mesas ou outras interferências de acesso ao imóvel, tais como projeção de placas elevadas, vegetação, toldo de propaganda.

Com essas medidas o passeio público se torna um espaço democrático que permite a socialização de idosos, deficientes visuais, mulheres com carrinhos de bebês e outros. Formam-se assim distintos Pontos de Encontro na cidade, locais esses que os transeuntes não mais sabem aproveitar. Antigamente a cidade tinha um desenho que propiciava essa convivência, mas com o período industrial e com os automóveis, o passeio público se torna apenas um local de breve passagem. Como retomar esses pontos para o pedestre?

A Prefeitura de São Paulo, para orientar os municípios estipulou quatro tipos de acabamento que devem ser aplicados, principalmente na faixa livre: pavimentos intertravados; placas pré-moldadas de concreto; ladrilho hidráulico; e concreto moldado in-loco. Contudo, se não houver uma intervenção na escala do quarteirão modificando a pavimentação, alguns desníveis no trajeto não poderão ser tratados, ocasionando barreiras arquitetônicas e riscos de acidentes.

Cabe ressaltar que os pisos intertravados foram especificados por sua qualidade de fácil manutenção, sendo aplicados sobre uma base de areia, travados por meio de contenção lateral. No entanto nota-se em muitos locais na cidade que essa solução não tem sido satisfatória, pois devido à falta de manutenção os blocos se soltam, gerando buracos ao longo do passeio.

Outro aspecto importante do passeio refere-se ao mobiliário urbano que, como dito anteriormente, deve se situar na faixa de serviço. Porém isso não é suficiente, para se ter um passeio seguro. Os telefones públicos e caixas de correio, por exemplo, apresentam um desenho em que a base inferior é menor que a parte superior impedindo que as pessoas com deficiência visual identifiquem o volume dos mesmos, causando-lhes acidentes. Nesse caso é necessário associar a instalação de pisos podotátil de alerta em seu perímetro adjacente.

Outro recurso para tornar o trajeto seguro e agradável pode ser com a instalação de bancos públicos ao longo do trajeto, permitindo que pessoas com mobilidade reduzida possam, por exemplo, fazer pequenas pausas, como já ocorre nesses projetos analisados.

Frente a essas considerações, seria importante que a Prefeitura estimulasse à formação de outros projetos, posto que a função deste órgão é atuar diretamente nesses detalhes de projeto.

#### 4. AGRADECIMENTOS

Apoio do Instituto Presbiteriano Mackenzie: bolsa de mestrado

Apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq: Bolsa de Produtividade em Pesquisa 2

#### 5. REFERÊNCIAS

- ABNT: Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 9050-2004. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.
- ALMEIDA Marco Antonio Ramos, Superintendente Geral da Associação Viva o Centro. Mobilidade e Adensamento Urbano, Urbs Edital. Temas urbanos. Uma publicação da Associação Viva o Centro . ano XII . no 47 . jul.ago.set.2008 . In <http://www.vivaocentro.org.br/publicacoes/urbs/urbs47.pdf>; acesso 28/03/2012.
- BRANCATELLI, Rodrigo e SOARES, Sandra. Ruas Avandava e Oscar Freire: mais calçadas e menos fios, In <http://vejasp.abril.com.br/revista/edicao-1991/ruas-avandava-oscar-freire-mais-calçadas-menos-fios>; acesso 09/04/2012.
- CARTILHA Passeio Livre apud XAVIER, M.D: O Caminho do Pedestre, Revista Belas Artes, Jan-Abr, 2011, in [www.belasartes.br](http://www.belasartes.br); acesso 28/03/2012. XAVIER, 2011, pp. 2-3.
- Decreto Municipal 45.904/2005. Regulamenta o artigo 6º da Lei nº 13.885/2004, no que se refere à padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo.
- JACOBS, Allan B. Looking at Cities. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1985.
- MARANDOLA JR, Eduardo. Novos significados da Mobilidade. R.BRAS. Est. Pop., São Paulo, V.25, n 1, p. 199-200, jan/jun 2008. In: [http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/rev\\_inf/vol25\\_n1\\_2008/vol25\\_n1\\_2008\\_14resenha\\_p199a200.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/rev_inf/vol25_n1_2008/vol25_n1_2008_14resenha_p199a200.pdf); acesso 28/03/2012.
- SÃO PAULO PREFEITURA. Nova Avandava ajuda na revitalização do Centro in <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/se/noticias/index.php?p=1921>; acesso 09/04/2012.
- SÃO PAULO. ESTADO. Secretaria dos Transportes Metropolitano. Metrô. Pesquisa Origem e Destino 2007. Região Metropolitana de São Paulo. Síntese das Informações. Pesquisa Domiciliar. Dezembro de 2008.