

ESPAÇO PÚBLICO E MOBILIÁRIO URBANO DO CALÇADÃO DE SÃO PAULO Do histórico às perspectivas

A. Rafael Takagui Sandrini & B. Angelica Benatti Tanus Alvim

*FAU-MACKENZIE, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana
Mackenzie, São Paulo, Brasil
rts.sandrini@gmail.com
angelica.alvim@gmail.com*

RESUMO

Este artigo tem como objetivo resgatar a história desta rede de pedestres na cidade de São Paulo a partir da análise dos projetos urbanos propostos para o seu espaço público e mobiliário, o Calçadão de São Paulo, sistema de espaços públicos implantado na cidade de São Paulo em 1976, e traz uma abordagem histórica sobre o objeto. Considerado o maior bulevar de pedestres da América Latina, o Calçadão de São Paulo foi pauta de intervenções e projetos de requalificação em diversas gestões urbanas. Os projetos que culminaram em intervenções físicas são apresentados com uma breve introdução sobre o contexto de gestão pública; por fim, o artigo traz à luz o que é proposto para o Calçadão de São Paulo atualmente.

Palavras-chave: Calçadão de São Paulo, espaço público, mobiliário urbano, projeto urbano, ruas de pedestres

Linha de Investigação: 1. Projeto urbano e espaço público

ABSTRACT

This article aims to rescue the history of this pedestrian network in the city of São Paulo based on the analysis of the urban projects proposed for its public space and furniture, the São Paulo Calçadão, a system of public spaces situated in São Paulo since 1976, and it brings a historical overview about the object of study. Considered Latin America's biggest pedestrian boulevard, Calçadão de São Paulo has been a topic of discussion for interventions and urban renewal in different governments. This article brings Calçadão's pedestrian malls history when it comes to its transformation of public space and urban furniture. The projects which culminated in physical interventions are here presented accompanied by a brief introduction about São Paulo's context of public management; in the latter part of the article, Calçadão de São Paulo's current projects are presented.

Keywords: Calçadão de São Paulo, public space, urban furniture, urban project, pedestrian malls

Research line: 1. Urban design and public space

Centro de São Paulo e o contexto de inserção do Calçadão no século XX

Este artigo tem como objetivo¹ resgatar a história desta rede de pedestres na cidade de São Paulo a partir da análise dos projetos urbanos propostos para o seu espaço público e mobiliário urbano.

A partir de meados do século XX, o crescimento das cidades brasileiras, em consonância com a popularização dos veículos sobre rodas, colaborou para o congestionamento dos centros urbanos (Januzzi, 2006). Quando se trata da cidade de São Paulo até a década de 1950, a área central - em especial a região do bairro República (correspondente ao Centro Novo) - se destacava como importante espaço cultural e intelectual. Dentre tais potencialidades, a Cinelândia, além de diversas galerias comerciais e restaurantes, conforme Rupf e Queiroga (2015) afirmam; praças haviam sido criadas e remodeladas com características da cidade moderna, e grandes edifícios haviam se instalado por lá (Rupf; Queiroga, 2015). No entanto, suas ruas não apresentavam infraestrutura suficiente para acomodar o crescente tráfego de automóveis e a demanda por estacionamentos.

Nos anos 1960, grandes obras viárias ocorreram na área central, visando a escala urbana e por consequência, descaracterizando a escala local do Centro. Vias expressas, túneis, elevados e viadutos foram responsáveis por estimular a região central como passagem para o automóvel e feito um nó de articulação viária (Campos, 2004). Em grande escala, e muitas vezes em desnível, tais obras viárias foram prejudiciais para a escala humana no Centro, estimulando a consequente decadência de seus espaços públicos.

Com relação à seu perfil, fortemente industrial até então, a cidade foi tomando às vezes de uma metrópole terciária, como centro financeiro e de negócios do país (Rupf; Queiroga, 2015). Novas centralidades se estruturaram e o quadrante sudoeste foi um grande foco de migração das classes de maior renda quanto à habitação e trabalho. Segundo Rupf e Queiroga (2015), um novo centro empresarial se estruturou, respectiva e cronologicamente, nas avenidas Paulista, Faria Lima, e por fim, na avenida Engenheiro Luis Carlos Berrini desde os anos 1990.

À medida em que o vetor sudoeste apresentava uma demanda econômica crescente, o Centro de São Paulo carecia de investimentos; sua alta densidade, congestionamentos, poluição e arquitetura "envelhecida" dificultavam a atualização de seu espaço (Rupf; Queiroga, 2015). Com o deslocamento dos investimentos e atividades, o Centro passou a ter uma crescente quantidade de edificações vazias, ociosas, o que gerou uma mudança em sua dinâmica, que se iniciou na gestão do prefeito Olavo Setúbal em 1976:

¹ O presente trabalho é fruto da dissertação de mestrado "Ruas de pedestres como espaços públicos em centros urbanos: um estudo sobre o Calçadão de São Paulo", desenvolvido sob a orientação da Profa. Dra. Angélica Benatti Alvim no Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie com o apoio da CAPES, Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior.

Os espaços públicos e edifícios do centro passaram a abrigar outros tipos de atividades econômicas, na maior parte populares, ocorrendo, posteriormente, a retomada de atividades culturais. Logo se iniciou uma série de políticas que buscavam a revalorização da área central, combatendo sua degradação física e decadência econômica, alterando, substancialmente, sua configuração morfológica. (RUPF; QUEIROGA, 2015)

Calçadão de São Paulo: implantação na gestão Olavo Setúbal

Sob o contexto político de ditadura militar desde o ano de 1964, os prefeitos das cidades eram escolhidos por indicação dos governadores. Olavo Setúbal foi indicado pelo governador Paulo Egydio Martins e eleito em 1975. Antes de ser prefeito, Setúbal era diretor-geral do Banco Itaú e membro do Conselho Monetário Nacional - e teve de se retirar de ambas as instituições para poder governar.

Seu mandato trouxe importantes avanços, como a criação da Empresa Municipal de Urbanização - EMURB - empresa responsável pelos projetos urbanos da cidade de São Paulo - e que desde 2009 é conhecida como São Paulo Urbanismo. No ano seguinte, sua gestão implantou um sistema de ruas de pedestres no Centro Histórico, conhecido como Calçadão de São Paulo.

Durante a gestão de Setúbal, foi apresentado um plano de revitalização para o Centro a fim de torná-lo mais atrativo à investimentos privados; apesar de ser denominado "plano", se caracterizou mais como uma série de obras pontuais (Marreti, 2017).

A implantação do Calçadão de São Paulo foi contemporânea a políticas da área da mobilidade urbana envolvendo o Centro, como a inauguração de estações das linhas Norte-Sul e Leste-Oeste do Metrô (Sé, República e São Bento), vias expressas, pontes e viadutos, além de terminais e corredores de ônibus. Tais obras de mobilidade colaboraram para a acessibilidade de instituições, serviços e comércio especializado da região central (Nakano; Campos; Rolnik, 2004). A acessibilidade por meio de transporte coletivo, em especial, foi fator contribuinte para trazer um caráter popular aos comércios e serviços.

No ano de 1976, foi implantado o Calçadão do Centro de São Paulo, que hoje constitui mais de 7 quilômetros de vias pedestrianizadas. Segundo a Empresa Municipal de Urbanização (EMURB) as obras fizeram o máximo para não interferir na dinâmica da cidade:

Todas as obras foram executadas à noite, e durante o dia os trechos em obras eram recobertos por placas de modo a permitir a passagem normal dos pedestres. Assim, interferiu-se o mínimo possível na vida da cidade (EMURB, 1979)



Figura: Olavo Setúbal, prefeito de São Paulo, na inauguração do Calçadão de São Paulo.

Fonte: Folha de São Paulo.

Entre o Centro Velho e o Centro Novo: diferenças essenciais entre os lados do Calçadão

Com relação à implantação de ruas de pedestres no Calçadão, é importante ressaltar as diferentes características entre o arruamento de duas áreas do Centro Histórico que correspondem ao Calçadão e são popularmente conhecidas como Centro Novo e Centro Velho. Considerando o Vale do Anhangabaú como divisor de águas, o Centro Velho corresponde ao lado mais próximo ao bairro da Sé, e o Centro Novo, ao bairro República. O primeiro, de fisionomia mais antiga e espaço viário mais estreito, teve sua forma

constituída nos primeiros anos do século XX - passou por transformações para atender aos interesses de uma classe dominante:

Estimulou-se a substituição do casario colonial existente por prédios comerciais de poucos andares e arquitetura eclética, buscando um aspecto "europeu" considerado indispensável para legitimar os espaços dominantes. A partir de 1912 leis específicas de prestígio resultantes do alargamento de ruas como São João e Libero Badaró impuseram esse novo padrão com requintes de detalhamento. O mesmo ocorreu em logradouros então criados, como as praças da Sé e do Patriarca (CAMPOS, 2004)

Um quarto de século depois, por volta da década de 1930, a pressão de se expandir horizontal e verticalmente o Centro foi tomando forma. A construção do Viaduto do Chá, ao vencer a dificuldade na mobilidade urbana que o Vale do Anhangabaú impunha, foi uma das diversas intervenções a estimular a expansão ao Centro Novo (Campos, 2004). O Vale do Anhangabaú, sob um novo modelo de urbanização, foi palco de uma intensiva verticalização via edifícios imponentes.

Em meados do século XX, a cidade estava em vias de uma expansão urbana horizontal por meio de grandes obras de infraestrutura para o transporte motorizado. Não apenas em São Paulo, o crescimento das cidades brasileiras, em consonância com a popularização dos veículos sobre rodas, colaboraram para o congestionamento dos centros urbanos (Januzzi, 2006). Como consequência, praças do Centro Novo foram remodeladas com características da cidade moderna (Rupf; Queiroga, 2015) e suas avenidas, alargadas, para se adaptar à ascensão do tráfego automotivo.

Conceitualmente, Robba e Macedo (2003) diferenciam o tipo de pedestrianização do Calçadão em duas maneiras: ruas de passagem no Centro Velho - uma vez que estes possuem ruas mais antigas e estreitas, para propiciar passagem de pessoas e transportes motorizados ocasionais - e ruas com equipamentos no Centro Novo, mais largas e que tem mais espaço para o mobiliário urbano para a permanência.

Projeto original do Calçadão de São Paulo e sua aplicação

O primeiro ano de intervenções trouxe a pedestrianização das ruas Barão de Itapetininga, Vinte e Quatro de Maio, Marconi e Dom José dos Barros - respectivas ao Centro Novo - e as ruas São Bento, Doutor Miguel Couto, José Bonifácio, Direita, Quitanda, Álvares Penteado, do Tesouro, Quintino Bocaiúva e Barão de Paranapiacaba no Centro Velho. Em 1977, foi a vez da rua Conselheiro Crispiniano no Centro Novo, e do Viaduto do Chá ter um aumento da largura da calçada (uma vez que é um importante articulador entre os dois lados do Calçadão) de 5 para 10 metros. No ano seguinte, 1978, a Avenida São João (Centro Novo) em seu trecho recebeu calçamento relacionado ao Calçadão e a rua Quinze de Novembro foi pedestrianizada no Centro Velho.

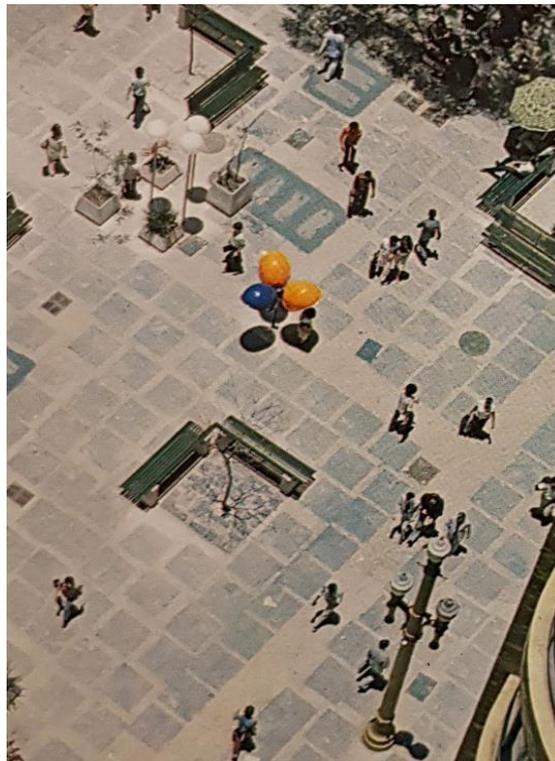


Figura: Calçadão em 1979: mobiliário urbano se articulava com a vegetação recém-plantada.

Fonte: EMURB.

O projeto original do Calçadão, completo em 1978 pela Empresa Municipal de Urbanização (EMURB), apresentava piso com mosaico português intercalado com placas de granito. Na época, o projeto era também visto como um sucesso quanto às questões de drenagem.

Com a implantação de 41.300 metros quadrados de ruas de pedestres a partir de fevereiro de 1976, foi eliminado também um dos problemas que dificultavam a caminhada do paulistano nas vias centrais: o acúmulo de águas pluviais no antigo leito carroçável após as chuvas. Nas ruas de pedestres foram construídos mais de 6.000 metros de canaletas de águas pluviais. Toda a água coletada nos edifícios agora é drenada diretamente para as galerias abertas no subsolo, dimensionadas para atender às maiores precipitações pluviométricas. (EMURB, 1979)

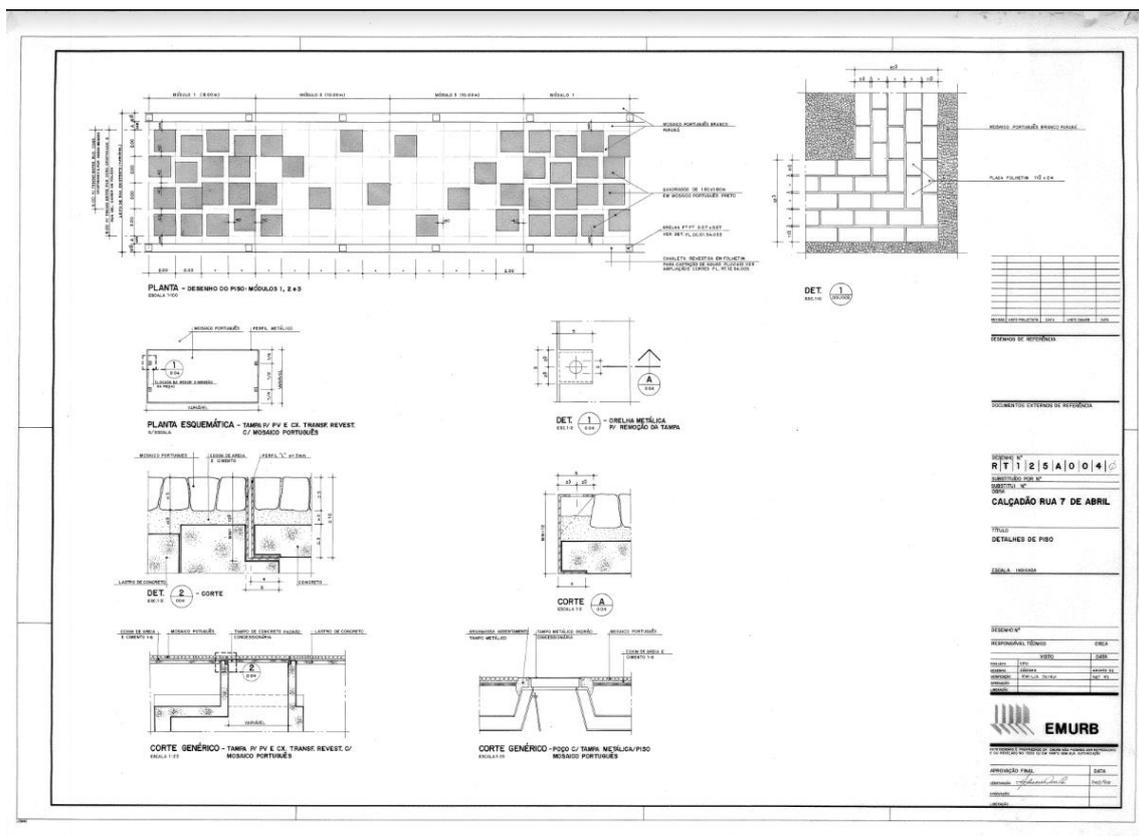


Figura 3: Planta de pavimentação em pedra portuguesa, granito e as tampas de manutenção. Fonte: EMURB.

A EMURB, que se tornou SP Urbanismo em 2009, era também a responsável pela manutenção e limpeza das ruas do Calçadão conforme o informe "Cidade de São Paulo" de janeiro de 1979 afirma. Neste estudo de 1979, a perspectiva para o Calçadão era positiva e afirmava que já notava-se uma mudança no comportamento da população na cidade: as pessoas paravam e sentavam-se nos bancos para conversas, além das compras e encontros. Uma das justificativas para este resultado positivo é a de que o Calçadão seria um espaço não perturbado pelo barulho e poluição dos carros.

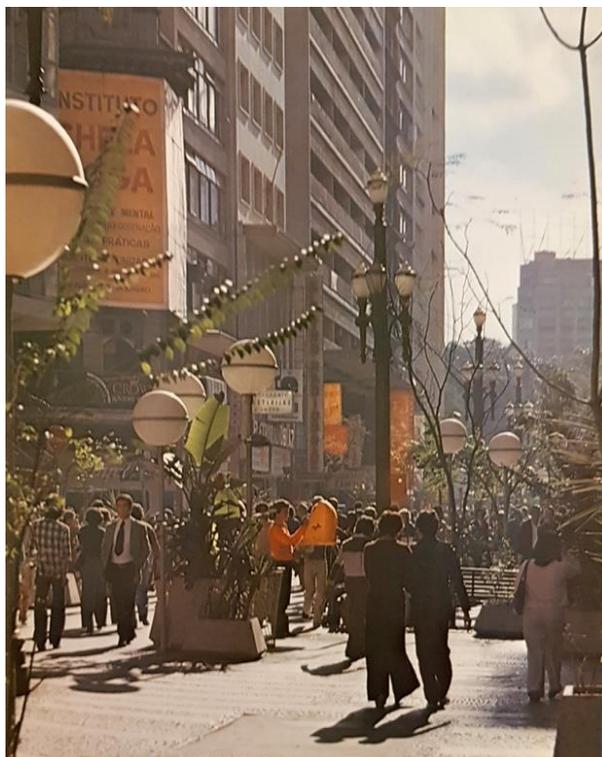


Figura 4: Calçadão em 1979: iluminação e vegetação articulados e em várias escalas. Fonte: EMURB.

A partir da análise deste documento da EMURB, pode-se constatar que havia uma articulação no projeto inicial do Calçadão entre elementos do mobiliário urbano: a vegetação em diálogo com os espaços de parada (bancos), podendo propiciar sombras e conforto para os caminhantes. Com relação a iluminação, em certas ruas havia em abundância, com postes com estrutura metálica em acabamento na cor branca; hoje, não há mais nenhum destes.



Figura 5: Calçadão em 1979: mobiliário urbano em sua completude. Fonte: EMURB.

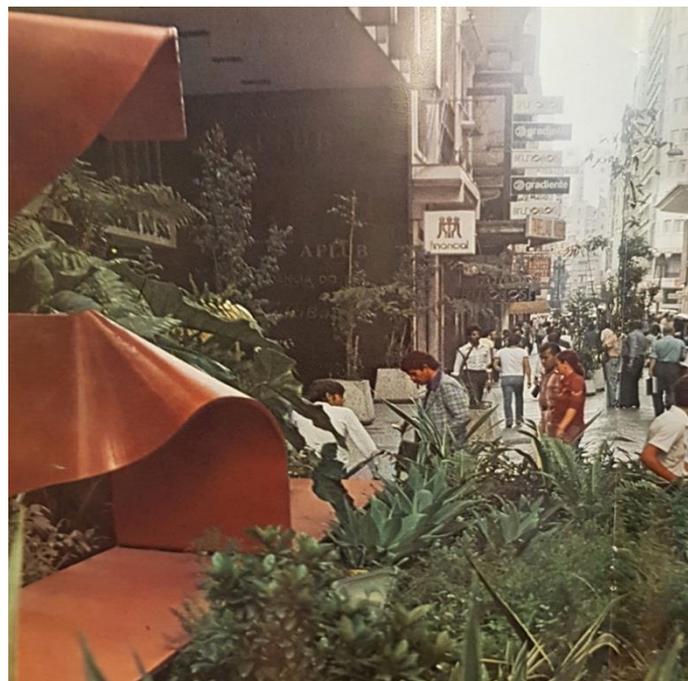


Figura 6: Escultura de arte e vegetação interagem no Calçadão. Fonte: EMURB.

Alguns anos mais tarde, a EMURB, na gestão que teve Luiza Erundina como prefeita - entre 1989 a 1993 - trouxe perspectivas de renovação para o Calçadão. Foram sugeridas intervenções nas áreas de bordas do Calçadão e uma nova paginação para o pavimento, mantendo o mosaico português mas trazendo novos materiais. O trecho da Avenida São João mais próximo ao Vale do Anhangabaú, referente à primeira quadra, já estava pedestrianizado e possui no seu entorno um conjunto arquitetônico de grande valor histórico para a cidade. Sendo uma área de borda (entre as ruas pedestrianizadas e as ruas com transportes motorizados), a EMURB (1989) traz a proposta de um pórtico e fundamenta o feito de tal com as pré-existências:

Com a perda de sua função viária, este primeiro trecho da São João, marcado pela presença de um conjunto arquitetônico de grande valor histórico para a cidade, solicitava a algum tempo, uma intervenção que lhe possibilitasse reassumir seu valor e destacar suas qualidades. Cria-se o calçadão procurando ir além de um simples tratamento de piso, construindo assim, alguns elementos arquitetônicos que colaboram na definição de espaços e na composição cênica da paisagem. O pórtico marcando a entrada e procurando com a sua forma se articular ao Largo do Paissandú, produz um jogo de relações - o "aqui" e o "ali" provocando indagações e expectativas. Mais abaixo, o conjunto de colunas e o palco em frente ao Conservatório Dramático Musical, demarcam um espaço de complementaridade, extensão e questionamento, através da possibilidade do confronto entre as chamadas culturas popular e erudita. Finalmente, o espaço livre ao lado do prédio dos Correios, ao mesmo tempo que libera a visão desta importante edificação, cria uma ampla área para exposições e eventos. (EMURB, 1989)

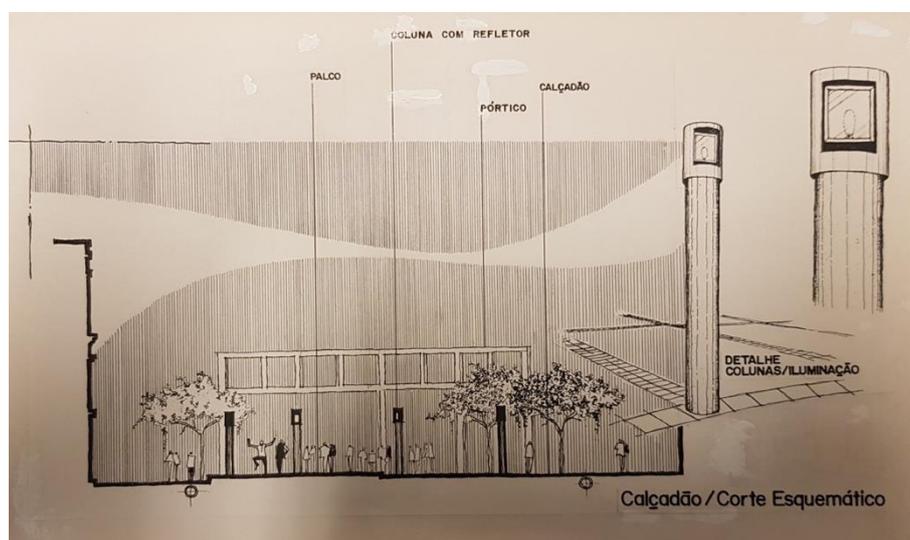


Figura 7: Pórtico proposto para a Avenida São João no trecho próximo ao Vale do Anhangabaú. Fonte: EMURB.

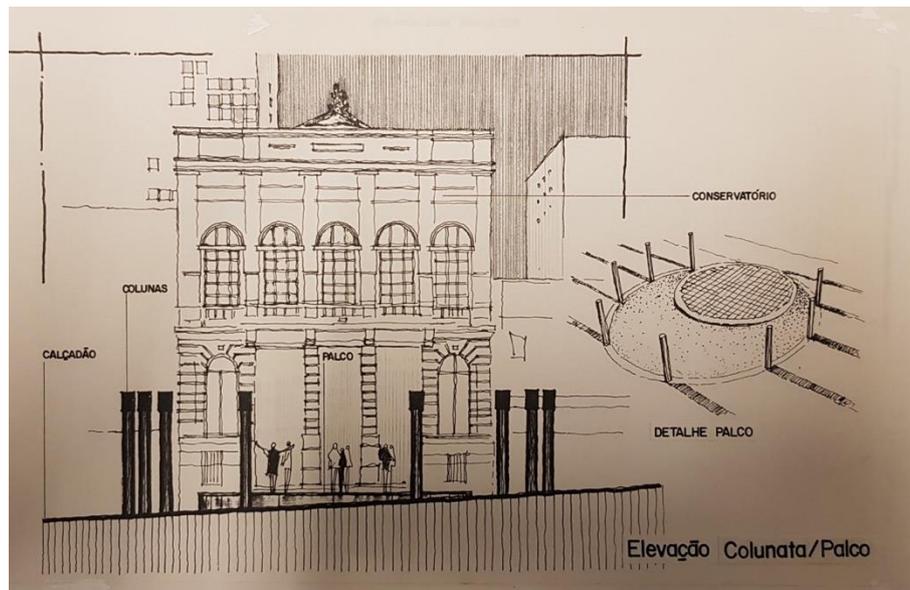


Figura 8: Palco proposto em frente ao Conservatório Musical. Fonte: EMURB.

Este trecho da Avenida São João seria chamado de "Boulevard São João"; além de criar um pórtico e um palco, o Boulevard buscava articular os diferentes pisos entre o projeto do concurso do Vale do Anhangabaú, datado de 1981, e o Calçadão, cuja inserção se iniciou em 1976. O novo piso, segundo a EMURB (1989) teria faixas diagonais em branco e vermelho interagindo com o mosaico português, e também uma malha quadriculada em grês cerâmico cinza sob módulos:

A malha quadriculada em grês cerâmico cinza e módulos de quatro metros trabalha de uma forma a organizar o espaço, marcando o antigo meio fio da calçada, diferenciando o espaço do calçadão e do Boulevard, orientando a distribuição dos equipamentos e das árvores, que, alternando-se com as luminárias e os bancos procuram criar uma situação de luz e sombra, onde as relações do claro e escuro, do aberto e do fechado criam uma sensação dinâmica e possibilitam uma melhor leitura das fachadas das edificações. (EMURB, 1989)

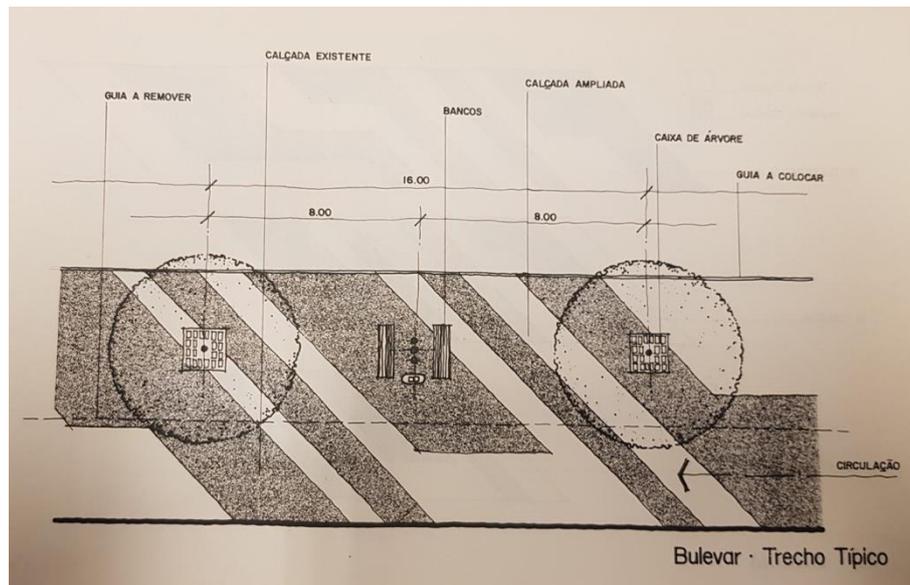


Figura 9: Piso com linhas diagonais em vermelho e branco e o posicionamento de mobiliário urbano. Fonte: EMURB.

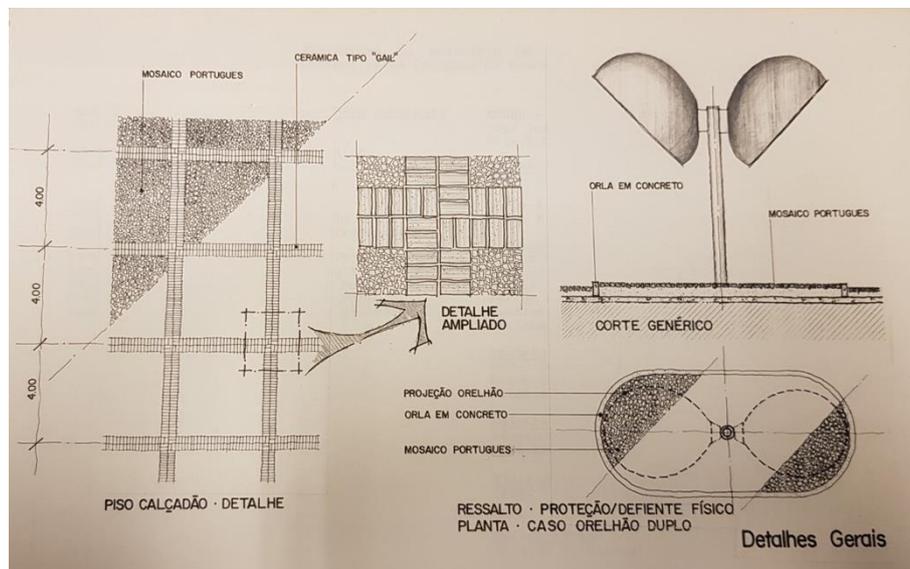


Figura 10: Piso em módulo de quatro metros, em grês cerâmico propondo uma nova linguagem a interagir com o mosaico português. Fonte: EMURB.

A proposta da EMURB (1989) para o Boulevard São João também tinha apresentava intenções para o paisagismo e a iluminação. As árvores seriam dispostas a cada 16 metros e intercaladas por luminárias tipo "São Paulo antigo" - então recuperadas pelo Departamento de Iluminação Pública do Município (ILUME) conforme afirma a EMURB (1989).



Figura 11: Boulevard São João, seu projeto de paginação do piso e o palco. **Fonte:** Sampa Histórica.

Após anos de hiato de projetos urbanos para a área do Calçadão de São Paulo, uma proposta de intervenção foi apresentada em 2002 intitulada Programa de Reabilitação do Centro (PROCENTRO), desenvolvido pela EMURB na gestão municipal de Marta Suplicy sob a parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). O projeto trouxe considerações:

A grande extensão dos calçadões e sua implantação em vias que necessitam ainda, de acesso direto de veículos de serviço ou de carga, têm gerado conflitos entre pedestres e veículos em quase toda a área pedestrianizada do Centro. (EMURB, 2002)

O diagnóstico feito pela EMURB (2002) traz a preocupação do espaço público para os pedestres: o estudo traz ressalvas, principalmente, com as áreas de transição entre o Calçadão e as vias de tráfego geral: a infraestrutura nessas áreas não propicia um bom diálogo entre os veículos motorizados e os pedestres (EMURB, 2002).

Outra pauta discutida no plano é sobre a iluminação pública, que teve intervenção por meio do ILUME em

1989 volta a ser pauta na identidade do Calçadão de São Paulo no PROCENTRO, em 2002, em análise de Nomura e Loschiavo (2006):

Os postes de iluminação ornamentais, presentes desde a gestão de Antônio Prado, são os elementos de mobiliário urbano com os quais a população associa a imagem do próprio Centro de São Paulo, tanto que um destes postes é o signo do Procentro. (NOMURA e LOSCHIAVO, 2006)

Em 1989 e em 2002 a responsabilidade pela intervenção na iluminação pública foi a EMURB; havendo a preocupação recorrente em se preservar a luminária ornamental do tipo "São Paulo Antigo", a prefeitura mostrou reconhecimento de tal mobiliário urbano como identidade do Centro de São Paulo.



Figura 13: Luminárias do tipo "São Paulo Antigo". **Fonte:** ILUME.

Nomura e Loschiavo (2006) também trazem para a discussão situações identificadas no Calçadão de São Paulo com relação ao seu mobiliário urbano; por vezes, este é ordenado de maneira a evitar a presença de pessoas no espaço público:

Infelizmente, também há o mobiliário que tem a finalidade de excluir, ou seja, evitar a presença da parte marginalizada da população, principalmente dos moradores de rua e dos camelôs. Encontram-se espelhados pela região vários vasos e floreiras protegendo fachadas de prédios, principalmente de bancos, e grades em torno das esculturas. (NOMURA e LOSCHIAVO, 2006)

Outra situação identificada é a falta de padrão no mobiliário, o que se dá a partir das múltiplas concessionárias que atuam no local com a aprovação da administração regional. As concessionárias fazem estudos, instalam, mantêm e retiram o mobiliário após o prazo de concessão - em um estudo não integrado e padronizado (Nomura e Loschiavo, 2006).

Após uma nova fase de hiato de projetos urbanos para o Calçadão, a gestão de Fernando Haddad na prefeitura de São Paulo desenvolveu o Programa Centro Aberto (2015). Proposto pela SP Urbanismo, o programa trouxe intervenções físicas em espaços públicos do Centro Histórico, incluindo o citado Largo São Bento, mas também no Largo São Francisco, Largo do Paissandu, General Osório e rua Galvão Bueno.



Figura 14: Intervenções do Programa Centro Aberto em mapa; arquivo da Revisão da Operação Urbana Centro. Fonte: SP Urbanismo.

Buscando requalificar o espaço público, o Programa Centro Aberto (2015) focado em experiências na escala humana, é uma iniciativa da Prefeitura de São Paulo. Nas palavras do programa, "os projetos do Centro Aberto não buscam construir novos espaços, mas sobretudo, transformar as estruturas preexistentes através da renovação de suas formas de uso" (PROGRAMA CENTRO ABERTO, 2015).



Figura 15: Largo de São Francisco e suas atividades efêmeras. Fonte: Programa Centro Aberto.

Com intervenções em áreas pertencentes ao Calçadão do Centro de São Paulo - como o Largo de São Francisco, a Praça Ouvidor Pacheco e Silva e o Largo São Bento - o Programa Centro Aberto trouxe novos usos e maior permanência à estes espaços públicos. A intervenção constituiu na promoção de internet de livre acesso por meio do programa Wifi Livre SP, novo mobiliário (leve e móvel) e iluminação pública, estruturas de bicicletas compartilhadas e promoção de atividades culturais.

O projeto piloto buscou a opinião da população referente à aspectos como prazer, conforto e proteção em diversas perguntas sobre o espaço público, além de ter diretrizes para a operação, manutenção e conservação do espaço do Programa Centro Aberto.



Figura 16: Largo de São Francisco em sessão de cinema a céu aberto, 2014. Fonte: Programa Centro Aberto.



Figura 17: Largo de São Francisco e o seu mobiliário permanente e temporário sob uso. Fonte: Programa Centro Aberto.

O projeto piloto buscou a opinião da população referente à aspectos como prazer, conforto e proteção em diversas perguntas sobre o espaço público, além de ter diretrizes para a operação, manutenção e conservação do espaço do Programa Centro Aberto.

Após o desenvolvimento do Programa Centro Aberto, a mesma gestão municipal realizou um projeto piloto de pedestrianização para a rua 7 de Abril; sobre sua história, vale lembrar que ela fazia parte do Calçadão de São Paulo em sua origem, e que foi aberta aos automóveis em 2006 na gestão Serra. Um diagnóstico de campo feito pela SP Urbanismo em 2015 comentou sobre a infraestrutura e os usos da rua 7 de abril:

A falta de mobiliário e inexistência de arborização contribuem para manter o caráter de passagem da calçada. No entanto, trabalhadores dos escritórios localizados nos edifícios adjacentes utilizam pequenos degraus e desníveis de acesso a estabelecimentos comerciais fechados como locais improvisados para se sentar. A paisagem da rua 7 de abril parece bastante árida e desconfortável. O baixo fluxo de veículos e as pequenas dimensões do leito carroçável fazem com que transeuntes cruzem a rua fora das faixas de pedestres, e caminhem pelas faixas de tráfego.

(SP URBANISMO, 2015)

Além dos fatores acima citados, o diagnóstico também trouxe o parecer da existência de conflitos entre os fluxos veiculares e os pedestres, falta de estacionamento para abastecimento e acúmulo de lixo na rua 7 de

Abril. Após estudo feito pela Secretaria Municipal de Transportes e a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, o projeto para a rua de pedestres mostrou-se viável (SP Urbanismo, 2015).

O projeto piloto da rua 7 de Abril eliminou a divisão entre calçadas e leito carroçável, e trouxe uma organização dos fluxos via elementos de piso: "faixas compartilhadas, faixas exclusivas de pedestres, faixa de mobiliário urbano, piso tátil e linha de captação de águas" (SP Urbanismo, 2015). Segundo Sousa (2016), o projeto envolveu uma ampla pesquisa de materiais e soluções para resolver os problemas de microdrenagem, pavimentação e da infraestrutura subterrânea.

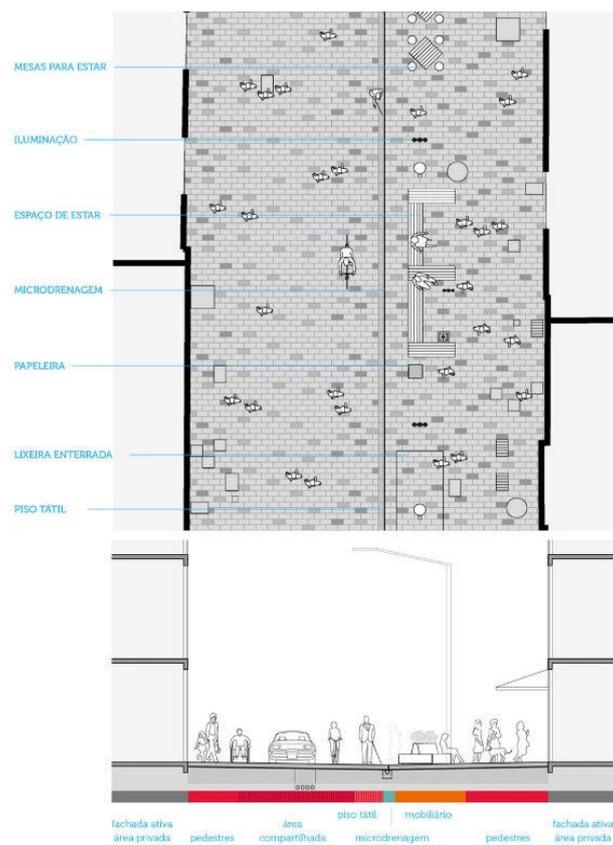


Figura: Projeto piloto da rua Sete de Abril em 2015.

Fonte: SP Urbanismo

Vale destacar a atenção dada ao novo pavimento desenvolvido para a rua; o bloco de concreto instalado seria capaz de suportar os impactos de veículos como carros-forte, caminhões de coleta de lixo ou de

bombeiros (Sousa, 2016), algo importante, uma vez que periodicamente o Calçadão recebe este tipo de veículo sob horários limitados. Os blocos são encaixados, mas não intertravados, o que significa que a retirada de um bloco para manutenção não afetaria o conjunto. Sousa (2016) contrapõe tal afirmação dizendo que uma vez que a pressão lateral entre os blocos seria grande, dificultaria a retirada. O bloco de concreto é também autolimpante, adicionado de dióxido de titânio na face exposta do piso.



Figura: Novo piso em bloco de concreto da rua Sete de Abril em instalação.

Fonte: Marcos Sousa.

O projeto da rua 7 de Abril ficou pronto em 2016, às vésperas da eleição municipal, e apesar das boas intenções projetuais e urbanísticas, apresentou problemas em sua execução, o que prejudicou o conjunto como um todo. Em questão de meses, a rua de pedestres já apresentava desníveis no piso, buracos e problemas de drenagem em dias de chuva. Os blocos de concreto, apresentados como super resistentes, não foram páreo para uma exequibilidade inadequada da obra.



Figura: Calçadão na rua Sete de Abril: buracos na via surgiram em pouco tempo.

Fonte: Rivaldo Gomes.

Calçadão de São Paulo e o projeto atual para a região

Atualmente, na gestão de Bruno Covas, a prefeitura de São Paulo - por meio da SP Urbanismo - realizou levantamentos na área do Calçadão e desenvolveu uma proposta para um novo calçamento e mobiliário urbano no Calçadão. A preocupação com a acessibilidade e padronização do piso - de maneira a possuir uma boa durabilidade e tornar o trajeto dos pedestres mais seguro foi relatada em entrevista com Cristina Tokie, arquiteta responsável pelo projeto do Calçadão na SP Urbanismo.

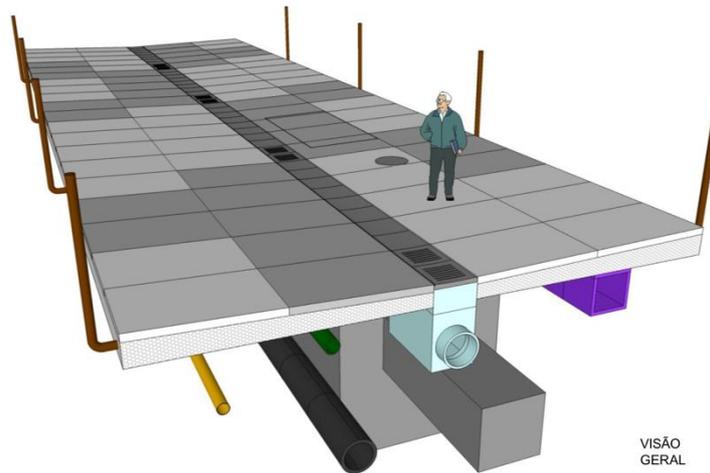


Figura 18: Perspectiva do calçamento e da drenagem para o Calçadão de São Paulo. Fonte: SP Urbanismo



Figura 19: Novo calçamento para o Calçadão de São Paulo. Fonte: SP Urbanismo

Além do piso padronizado, busca-se também criar uma unidade visual para o mobiliário urbano de grande porte - como no caso dos quiosques. A SP Urbanismo, em seu projeto, apresentou um novo panorama para os quiosques de engraxate da Praça Conselheiro Antônio Prado, inspirada no vencedor do Concurso de Mobiliário Urbano de São Paulo.



Figura: Praça Conselheiro Antônio Prado e seus quiosques históricos atualmente com o novo calçamento proposto pela SP Urbanismo. **Fonte:** SP Urbanismo



Figura: Praça Conselheiro Antônio Prado com um quiosque repaginado, e com o novo calçamento proposto pela SP Urbanismo. **Fonte:** SP Urbanismo

Segundo Tokie, o calçamento terá um desenho que organizará melhor os fluxos de mobilidade no Calçadão de São Paulo; a rua terá uma parte mais livre, que permitirá a passagem de veículos, outra para o passeio ininterrupto de pedestres e as zonas de transição, que propiciam permanência próximo à fachadas com mobiliário. Ainda com relação ao calçamento, vale frisar que apresentará uma rota acessível para pessoas com deficiência visual nas ruas Libero Badaró, São Bento, Direita, Barão de Itapetininga e no Viaduto do Chá; tratando-se de acessibilidade, também está em proposição a implantação de travessias em nível nas áreas de bordas do Calçadão, de maneira a tornar essas áreas mais seguras aos pedestres.



Figura: Novo calçamento em módulos sob teste no Calçadão. Fonte: SP Urbanismo.

A arquiteta também afirma que algumas ruas apresentarão alterações: a rua Libero Badaró, correspondente a uma área de borda do Calçadão, não permitirá mais estacionamentos ao longo do meio fio; a ladeira Porto Geral, próxima a área de borda da rua Boa Vista, será pedestrianizada. A rua 24 de Maio, que está em uma das extremidades do Calçadão, passará a apresentar travessias de meio de quadra em suas galerias por meio de piso tátil, conforme afirma Tokie.

Em áreas internas ao Calçadão, há também situações: a rua Barão de Itapetininga voltará a apresentar o mobiliário urbano em consonância com vegetação - como no projeto original e a Praça do Patriarca está sob estudos de receber piso tátil para pessoas com deficiência visual. A questão está em debate devido ao tombamento do piso de pedra portuguesa na praça.

Considerações finais

Ao longo de seus 44 anos de existência, o Calçadão de São Paulo se consolidou como o maior conjunto de ruas de pedestres da América Latina, passando por intervenções físicas heterogêneas - em meio à diversos hiatos de ações. A partir da pesquisa, foi possível compreender que após o projeto inicial de implantação do Calçadão - que trazia a preocupação de prover um projeto harmonioso em seu conjunto (entre mobiliário urbano, vegetação, iluminação, pavimentação), houveram dificuldades quanto à gestão deste espaço público da cidade. Projetos posteriores interviram em espaços pontuais, trazendo novas materialidades e princípios, dificultando a legibilidade da identidade do Calçadão. A cada gestão, um novo projeto foi proposto para trechos do Calçadão, e de maneira pouco ou quase nada complementar ao anterior. Entre os diversos projetos apresentados, vale destacar a tônica diferente no Programa Centro Aberto, de 2015, que propunha atividades e permanências - não apenas intervenções de infraestrutura - e apresentava uma proposta de requalificação sob estruturas leves. Apesar da falta de complementaridade entre as intervenções realizadas

durante as quatro décadas de Calçadão, as perspectivas apresentadas pelo projeto atual para as ruas de pedestres trazem o vislumbre de uma requalificação unificada tão necessária a trechos de pouco conforto, acessibilidade e segurança aos usuários.

1.1. BIBLIOGRAFIA

CAMPOS, C.M. (2004). Construção e desconstrução do centro paulistano.

ILUME. (1989). Implementação de novas intervenções no sistema de iluminação pública da região central do município de São Paulo.

JANUZZI, D. (2006). Calçadas: a revitalização urbana e a valorização das estruturas comerciais em áreas centrais. Tese de Doutorado. São Paulo.

MARRETI, T. (2017). Patrimônio Cultural e Planejamento Urbano: Reflexões sobre Intervenções Integradas no Centro de São Paulo 1989-1992. ENANPUR SP 2017.

NAKANO, K.; CAMPOS, C.M.; ROLNIK R. (2004). Dinâmicas dos subespaços da área central de São Paulo.

NOMURA, Alessandra; LOSCHIAVO, M. (2006). Estudo do mobiliário urbano no Centro Histórico de São Paulo. Faculdade de Urbanismo da Universidade de São Paulo.

ROBBA, F; MACEDO, S. (2003). Praças Brasileiras. 2 ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do estado de São Paulo.

RUPF, L.; QUEIROGA, E. (2015). Lugares públicos como potencialidades: uma leitura urbana do centro histórico de São Paulo.

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO. (1989). Caderno EMURB. São Paulo.

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO. (2002). Programa de Reabilitação do Centro - PROCENTRO. São Paulo.

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO. (2015). Programa Centro Aberto: experiências na escala humana. São Paulo.