

Gilmar Altamirano

José Roberto Andrade Amaral

Paulo Sérgio Silva

Calçadas Verdes e Acessíveis

Melhoram a mobilidade,
a permeabilidade e embelezam
a paisagem urbana



A9
EDITORA

CALÇADAS VERDES E ACESSÍVEIS

Melhoram a mobilidade, a permeabilidade e embelezam a paisagem urbana

GILMAR ALTAMIRANO
JOSÉ ROBERTO ANDRADE AMARAL
PAULO SÉRGIO SILVA

Agradecimento especial ao arquiteto Fabio di Mauro e seus colaboradores, da Construtora Paulo Mauro (patrocinadores do projeto Calçada Tucuna com Tavares Bastos), pela paciência e dedicação durante a obra e o cuidado com que atenderam a cada reivindicação de moradores dos trechos reformados.

São Paulo, Setembro de 2008

"Calçadas têm que ser respeitadas como o único espaço vital e insubstituível para cidades seguras, para uma vida pública partilhada, até para criarmos nossas crianças"
(Jane Jacobs, autora de *Morte e vida nas grandes cidades*)

O que foi feito das calçadas verdes...

"(...) os casarões da Av. Paulista foram demolidos na calada da noite, em nome do vil metal. Sobraram algumas casas como a da neta do Barão de Bocaina - Dr. Vicente de Azevedo - na Al. Santos com Padre João Manoel, que a família também está querendo demolir.

O engenheiro Teodoro Sampaio, nome de rua, planejou para o Barão uma vila turística na Serra da Mantiqueira, onde ainda existe um princípio de arruamento que fazia parte da proposta, junto a um antigo hotel do tempo do Império (que também já deu lugar a um novo).

Próximo à cidade paulista de Piquete há uma vila militar que possui calçadas largas, verdes e com boa drenagem. Elas existem. Estão lá."

Edmundo Garcia¹

FICHA TÉCNICA

Pesquisa e texto Gilmar Altamirano
José Roberto Andrade Amaral
Paulo Sérgio Silva

Seleção de imagens e fotografia Gilmar Altamirano
José Roberto Andrade Amaral

Projeto gráfico e diagramação P. Goulart

Revisão Cleusa Conte
Thiago Lopes Ferraz Donnini

Administração da produção A9 Editora*
Advert Comunicação**

Impressão Copypress

Iniciativa APPA - Associação Pompéia de Preservação Ambiental

Apoio Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente de São Paulo
Universidade da Água

Patrocínio Paulo Mauro Construtora e Incorporadora
REM Construtora
Frema Imóveis

*A9 Editora: 11 4158 6184 / contato@a9editora.com.br

**Advert Comunicação: 11 3673 2377 / agencia@advert.com.br

SUMÁRIO

• Prefácio	6
• Introdução	7
• Passagem obstruída	8
• Calçadas verdes - superfícies construídas x superfícies verdes	9
Será assim tão importante a calçada verde?	13
A expansão das calçadas verdes para outros bairros	16
Os canteiros centrais das avenidas.....	17
Sobras no asfalto	19
• A evolução do conceito	22
• O caso da Rua Tucuna com a Rua Tavares Bastos no bairro da Vila Pompéia.....	24
A concepção do projeto, dificuldades, materiais, técnica de construção	26
• Considerações finais.....	29
• Conclusão	29
• Anexo I – Legislação São Paulo	30
• Anexo II – Repercussão na mídia.....	32
• Referências	33



1 - Edmundo Garcia é físico, ambientalista, líder do Movimento Pompéia Viva, que luta pelo tombamento das vilas da Vila Pompéia, em São Paulo.

PREFÁCIO

Muito oportuna a publicação *Calçadas verdes e acessíveis*, organizada por um grupo de cidadãos comprometidos com a qualidade de vida na nossa cidade de São Paulo.

Diante de décadas de urbanização, em que as pessoas e a biodiversidade não são prioridades frente ao reinado absoluto do automóvel e do asfalto, é bom receber esta corrente de ar limpo e criativo.

Em primeiro lugar, as idéias apresentadas ajudam no enfrentamento do principal problema socioambiental da atualidade, o aquecimento global. Faz isso estimulando e dando conforto e segurança para o mais antigo modo de deslocamento não motorizado: o uso dos pés. Ao lado do apoio do uso da bicicleta, é um importante investimento, com reflexo imediato na qualidade de vida da cidade. A arborização que se viabiliza com a calçada verde também tem consequência positiva na luta contra o aquecimento global.

Em segundo lugar, a arborização e o aumento das áreas permeáveis são recursos úteis para diminuir a incidência das enchentes.

Finalmente, e não menos importantes, estão presentes os efeitos estéticos. Morar numa cidade verde, bela e acolhedora é qualidade de vida.

Fico com uma preocupação e não me conformo com o que acontece na periferia da cidade. É revoltante a largura extremamente reduzida de suas calçadas. Sem falar na sua precariedade, buracos, obstáculos, etc. As pessoas são empurradas para andar nas ruas, disputando espaço com carros e ônibus. Até quando seremos obrigados a conviver com esse tipo de desrespeito às pessoas desses bairros?

Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho
Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente de São Paulo

INTRODUÇÃO

A importância de uma calçada

De acordo com a quantificação da mobilidade nas cidades brasileiras, realizada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2002), 43,6% dos deslocamentos com distâncias superiores a 500 m são feitos a pé², e todos os demais tipos de deslocamento (de carro, ônibus, bicicleta, etc.) incluem trechos a pé, independente da classe econômica envolvida.

“Portanto, constatamos que calçadas são prioridade na questão de mobilidade, pois estão envolvidas em alguma etapa de qualquer tipo de deslocamento, ou ainda (...) enquanto as pessoas não voarem aqui na Terra, vão mesmo precisar de calçadas” (YÁZIGI, 2000, p.16).

Além disso, onde existem boas calçadas, o bairro torna-se mais desejável e um lugar melhor para viver – pergunte a qualquer imobiliária. Calçadas servem a várias finalidades: espaço para caminhadas sem ter que pegar o carro; para recreação com crianças, com o uso de triciclos e brinquedos de puxar; lugar para uma reunião informal com os vizinhos e, principalmente, incentivo para as pessoas utilizarem a forma mais básica de transporte – andar, resultando em menos trânsito, menos poluição e grande economia de energia para a sociedade.

O concreto das calçadas e o asfalto nas ruas pioram o clima da cidade, impedem a infiltração da água no solo e contribuem para o aquecimento global

A arquitetura urbana adotou o concreto como cobertura dos pisos, abandonando os materiais naturais, o que tornou as calçadas totalmente impermeáveis. As cidades apresentam um alto índice de impermeabilização, ou seja, a água da chuva não penetra no solo devido ao concreto e ao asfalto das ruas. A substituição de coberturas naturais pelo concreto provoca mudanças nas características da atmosfera local.

A falta de permeabilidade do solo aumenta o risco de enchentes e não permite a reposição dos aquíferos, reduzindo a vida de nascentes, córregos e mananciais, comprometendo o abastecimento de água. Infelizmente, nossas calçadas, cobertas por puro concreto, fazem parte dos fatores que contribuem muito para essa situação.

Além de permeabilidade, falta acessibilidade

Além de dificultar a permeabilidade do solo, a cultura predominante sobre calçadas privilegia a entrada de automóveis, dificultando a mobilidade de pedestres em ruas de declives acentuados, cujos degraus chegam a ter até 50 cm de altura, impossíveis de serem transpostos.

2 - Segundo a pesquisa OD (Origem/Destino) realizada pelo Metro de São Paulo em 2007, publicada na Folha de São Paulo de 06/09/2008, diariamente ocorrem 37,6 milhões de viagens, sendo 66,4% motorizadas e 33,4% a pé ou de bicicleta. Complementarmente, houve um crescimento de 13,80% das viagens a pé entre 1997 e 2007.

PASSAGEM OBSTRUÍDA

Os números demonstram como é difícil a vida do pedestre

- Há 30.000 quilômetros de calçadas em São Paulo e somente 200 quilômetros foram reformados desde 2005.
- Menos de 10% dos quarteirões são uniformes no tipo de piso, nas dimensões e inclinações.
- Mais da metade dos restaurantes e lojas tem guias rebaixadas ou garagens irregulares, que atrapalham a passagem dos pedestres.
- 100.000 pessoas caem e se machucam nas calçadas da cidade por ano. Os idosos são os mais prejudicados.
- De cada cinco envolvidos em acidentes de trânsito, um é pedestre.

Fontes: Emurb, Ipea, Denatran e Associação Brasileira de Pedestres.

Disponível em http://planetasustentavel.abril.com.br/noticia/cidade/conteudo_255664.shtml

O presente trabalho, que foi apresentado no Fórum Internacional de Arquitetura e Tecnologias para a Construção Sustentável, Ecobuilding (São Paulo, 2008), representa a proposta do arquiteto **José Roberto Andrade Amaral** sobre calçadas verdes e a experiência de uma associação de bairro, a Appa – Associação Pompéia de Preservação Ambiental, que, com a ONG Universidade da Água e em parceria com a iniciativa privada, implantou um trecho de calçada conjugando os conceitos de “verde e acessível”³ em rua de declive acentuado no bairro da Vila Pompéia, em São Paulo, com excelentes ganhos socioambientais.

“Calçadas acessíveis e com mais verde proporcionam maior mobilidade, permeabilidade e embelezam a paisagem urbana.”

Gilmar Altamirano

CALÇADAS VERDES

SUPERFÍCIES CONSTRUÍDAS X SUPERFÍCIES VERDES (2001)

José Roberto Andrade Amaral ⁴

Resumo das propostas

- Uma estratégia para aumentar a quantidade e qualidade das superfícies verdes
- Uma estratégia para aumentar as superfícies permeáveis e de drenagem
- Um questionamento das atuais superfícies pavimentadas e impermeáveis

1. Manutenção das calçadas verdes (que estão desaparecendo) onde eram obrigatórias (bairros-jardins).
2. Reintrodução das calçadas verdes onde tiverem sido suprimidas (bairros-jardins).
3. Introdução de calçadas verdes em todos os outros bairros (chegando até a periferia).
4. Extensão do conceito de calçadas verdes e superfícies verdes para situações urbanas diversas, como canteiros centrais, sobras no asfalto (com prismas de concreto), calçadas em áreas públicas, praças, etc.
5. Proposta de calçada com “recuo” de muro ou instalação de grade, quando uma faixa da propriedade é cedida (emprestada) para uso público.

3 - Nem sempre é possível implantar o conceito de calçadas verdes em trechos de calçadas com grande declividade ou calçadas muito estreitas. Entretanto, no caso do projeto implantado na Vila Pompéia, em São Paulo, apesar da declividade, o arquiteto Paulo Sérgio Silva procurou implantar nichos com vegetação que caracterizam as calçadas verdes, sem se descuidar das normas mínimas de acessibilidade.

4 - José Roberto Andrade Amaral é Arquiteto Paisagista, pesquisador e crítico de paisagem urbana. É membro da AMAPPH – Associação de Moradores e Amigos do Pacaembu, Perdizes e Higienópolis, da Associação VIVA PACAEMBU e do PRESERVA SP, entidade que atua na defesa do Patrimônio Histórico e Paisagístico. É também Diretor de Paisagem Urbana do MDSP – Movimento Defesa São Paulo.

Costuma-se falar muito do “verde”, num sentido genérico: “defender o verde”, “criar mais verde”, etc. Isso se tornou politicamente correto. E, em termos de paisagem urbana, a idéia que nos ocorre é, geralmente, o plantio de mais árvores. Fazem-se campanhas, exorta-se cada um para plantar árvores, a(s) prefeitura(s) já tem(têm) um plano de plantio... E a questão do “verde” na paisagem urbana vai ficando por isso mesmo, sem maiores conseqüências.

O plantio de árvores é uma das providências que podem e devem ser tomadas, mas não a única, como em geral somos levados a crer. A questão do “verde” na paisagem urbana é bem mais complexa, como demonstraremos em seguida.

Como sabemos, numa metrópole como São Paulo, a superfície do solo é quase toda “construída”, pavimentada, ou seja, além das construções, e em função do (crescente) trânsito de veículos e pedestres, o solo é quase totalmente asfaltado, cimentado, concretado, etc., ao passo que as superfícies “verdes”, gramadas, com vegetação, vão sendo cada vez menores. Inconscientemente, isso é visto com naturalidade, como algo “normal”, como “progresso”, etc.

Como se, à medida que a humanidade evolui, mais o mundo vai sendo asfaltado, cimentado, concretado, etc. Isso é aceito passivamente. Existe, na realidade, uma obsessão pelo asfalto, por “fartura de asfalto”. Existe uma “cultura do asfalto”, do construído, do pavimentado, em oposição ao “mato”, visto como algo negativo, “coisa da roça”, “coisa de caipira”.

Inconscientemente, essa é a mentalidade dominante na população, nos vários níveis sociais, e, por conseqüência, nos administradores municipais. Mentalidade que esperamos venha a ser superada, mas para isso é preciso reconhecê-la como sendo a realidade.

Propomos, portanto, uma outra abordagem da questão: considerar o “verde”, na paisagem urbana, em termos de superfície do solo, de uma maneira sistematizada (e integrada a projetos de arborização).

Apenas como um exercício mental, imaginemos todas as superfícies da cidade como sendo “verdes”, gramadas, etc.: as ruas, as calçadas, os pátios, tudo, enfim, sendo um único “jardim”. Seria muito bonito, mas totalmente irreal, não é mesmo? Como circulariam os carros, as mercadorias, as pessoas?

Seria, portanto, um exercício mental totalmente inútil, não é mesmo?

Errado. A partir daí podemos vislumbrar uma realidade paisagística bem melhor.

Ou seja, a manutenção do necessário em termos de superfície construída — leito carroçável, calçadas, etc. — e o aumento, na medida do possível, das superfícies verdes (grama, vegetação, etc.).

Pode-se argumentar que, se isso fosse possível, já teria sido feito. Que toda superfície construída (e não gramada, etc.) tem uma razão técnica específica para ser assim. Que os técnicos, os “engenheiros da prefeitura”, devem saber o que estão fazendo, e, portanto, não há mais o que fazer, senão nos conformar com o que está aí. “Quem quiser ver verde que vá para o campo, pois a cidade é isso mesmo...” e ponto-final.

Repare. Analisando a paisagem da cidade de maneira mais detida e específica, poderemos concluir que o aumento das superfícies verdes é plenamente viável. Um profissional, no caso um arquiteto-paisagista, saberá como fazê-lo.

Note-se que, além do benefício estético paisagístico, haverá uma maior absorção pelo solo gramado (não-pavimentado) das águas pluviais, tornando-o mais permeável, amenizando assim o problema das enchentes. Além de criar uma melhor climatização e demais benefícios ecológicos.

Vamos, portanto, analisar as calçadas verdes por partes:

- A expansão do conceito de calçadas verdes
- Os canteiros centrais das avenidas
- As “sobras” no leito carroçável (asfalto)

O que diz a Cartilha da PMSP sobre calçadas verdes

Calçadas verdes

Nas ruas onde não ocorre um fluxo muito grande de pedestres, as faixas de serviço e acesso poderão ser ajardinadas seguindo o padrão de “calçadas verdes”. As faixas ajardinadas não devem possuir arbustos que prejudiquem a visão e o caminho do pedestre. Para construir uma calçada verde, o munícipe deve estar atento à Lei 13.646, de 2003, e às seguintes questões:

I - para receber uma faixa de ajardinamento, o passeio deverá ter largura mínima de 2 m (dois metros); e para receber duas faixas de ajardinamento, largura mínima de 2,5 m;

II - as faixas ajardinadas não poderão interferir na faixa livre, que deverá ser contínua e com largura mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros);

III - as faixas ajardinadas não devem possuir arbustos que prejudiquem a visão ou com espinhos que possam atrapalhar o caminho do pedestre;

IV - para facilitar o escoamento das águas em dias chuvosos, as faixas não podem estar muradas.

Fonte: Cartilha Passeio Livre

Conheça as regras da Prefeitura de São Paulo para construir ou reformar a calçada.
Disponível em <http://portal.prefeitura.sp.gov.br/subprefeituras/spjt/calçadas/0001>

São assim denominadas “calçadas verdes”, algo cuja própria existência nem mesmo chega a ser percebida, enquanto uma entidade em si.

Constituem um “detalhe” ignorado, considerado irrelevante, até mesmo por nós arquitetos.

Afinal, pensa-se: que importância podem ter uns canteirinhos gramados (ou com alguma plantinha) ao longo das calçadas? Consideramos isso um grave erro, pois a diferença é enorme, e o impacto (positivo) na paisagem também, como demonstraremos adiante.

É evidente a diferença da paisagem dos bairros-jardins (da Cia. City e outras) em relação ao restante da cidade de São Paulo, como a ausência de prédios altos, os recuos obrigatórios (frontal e lateral), que possibilitam a existência de jardins ao redor das casas, as ruas arborizadas, a ausência (ainda) de muros em muitas construções, etc. Mas há um elemento que, embora pouco notado, faz muita diferença, contribuindo para eliminar a aridez, tão comum no restante da cidade: a calçada verde, aquela calçada composta de duas faixas laterais de grama (ou vegetação e árvores) e o passeio pavimentado no meio. São fundamentais na paisagem de um bairro-jardim.

A calçada contínua ao asfalto (ou seja, a calçada comum, não-verde) é o resultado de um modo de pensar (e projetar) automático, burocrático, sem nenhum questionamento, nem mesmo pelos arquitetos.

Há um senso comum, mas errado, de se achar que o “leito carroçável”, ou seja, o asfalto, tem que ser “margeado”, continuado, por uma calçada. Trata-se de um vício desnecessário.

Nos EUA, um país que pode ser considerado como um “imenso gramado”, nos bairros residenciais (e mesmo em alguns comerciais), a calçada verde é praticamente a regra. Nem chega a ser “pensada”. Simplesmente, é implantada, também de maneira “automática”, mas correta, sob todos os pontos de vista.

Veja abaixo um exemplo de calçadas na cidade de Boca Raton, no estado americano de Flórida. Nas fotos, note a ausência de calçadas convencionais.



Será assim tão importante a calçada verde?

Podemos afirmar que sim. Trata-se de uma questão de percepção visual e de espaço “psicológico” (além, é claro, de proporcionar maior permeabilidade do solo e demais benefícios ecológicos).

Toda aquela continuidade árida de asfalto, guia, sarjeta, calçada totalmente pavimentada e muro, vem a ser “quebrada”, ou atenuada, por aquela faixa de vegetação (grama, plantas, etc.) que separa o pedestre do asfalto. E surge a oportunidade do incremento do uso de vegetação variada (ver croqui na página 15). Na paisagem das calçadas, devemos considerar tanto o ponto de vista dos pedestres que nela transitam como o dos ocupantes dos veículos (carros, ônibus, motos, etc.). Porque não é mais o tempo em que os ocupantes de veículos eram considerados como uma minoria privilegiada. Hoje a grande maioria das pessoas é alternadamente pedestre e motorizada.

E devemos considerar que as calçadas em geral são o território não apenas do deslocamento mecânico das pessoas, que se dirigem de um ponto a outro, de maneira objetiva, mas são também (ou deveriam ser) o território dos encontros sociais e de “passeio”, como o próprio nome já diz, ou seja, de uma vida mais bonita e amena.

As calçadas verdes foram aqui introduzidas, no começo do século, de maneira sistemática, pela Cia. City, nos loteamentos do Jardim América, Pacaembu, City Lapa, etc., que foram projetados pelo célebre arquiteto-urbanista inglês Richard Barry Parker⁵, quando viveu em São Paulo nos anos de 1917 e 1918.

As calçadas verdes eram obrigatórias, assim como eram proibidos os muros. Era permitida somente uma mureta de 40 cm e um gradil (ferro ou madeira) de até 1,50 m de altura, visando preservar a continuidade espacial.

Essas disposições contratuais, como a proibição de muros e a obrigatoriedade das calçadas verdes, chegavam a constar (detalhadamente) das escrituras de venda dos lotes, como neste exemplo de 1943, de um lote da Cia. City, no Pacaembu:

(...) d) os fechos da rua, com a altura máxima de 1,50 m, serão de gradil sobre mureta de alvenaria, não podendo a altura da mureta exceder de 50 centímetros. Havendo necessidade, a juízo da Companhia, da construção de muros de arrimo, estes poderão ser erigidos até a altura do nível do lote, desde que sejam cobertos com trepadeiras ou sebes vivas, que os compradores se obrigam a manter bem tratadas. Quando tais muros forem de alvenaria de pedra de primeira, com justas tomadas, serão dispensadas as sebes referidas;

e) Os passeios obedecerão ao tipo oficial adotado para o bairro do Pacaembu, isto é, constarão de uma faixa cimentada, ladeada por duas outras gramadas. “As larguras dessas faixas serão indicadas pela Companhia, ao tempo de ser feito o passeio (...)”.

5 - Autor do projeto da primeira cidade-jardim na Inglaterra - Letchworth - 1905.

A obrigatoriedade das calçadas verdes e a proibição de muros, nos bairros-jardins, eram endossadas pela prefeitura e respeitadas pelos proprietários. Faziam parte integrante da paisagem desses bairros. Durante algumas décadas foi uma paisagem maravilhosa. Com o tempo foram sendo esquecidas.

Em 1972, com o surgimento da Lei de Zoneamento, os antigos bairros-jardins foram transformados em Z1, incorporando, no geral, as regras estabelecidas pela Cia. City (e outras loteadoras), mas abandonando, equivocadamente, as duas regras importantes, a proibição de muros e a obrigatoriedade das calçadas verdes.

O Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo), ao tomar os bairros-jardins (Jardim América, Europa, Paulista e Paulistano), em 1986, e o bairro do Pacaembu, em 1991, incorporou no tombamento as regras básicas da Cia. City⁶ (e outras) e da Z1, mas manteve liberadas, erroneamente, as duas regras a que nos referimos acima.

Como vemos, no item 5 do tombamento da região dos Jardins pelo Condephaat, publicado no Diário Oficial do Estado em 25/1/1986, consta:

5 - Em conformidade com o Decreto Municipal 14059⁷, de 24/11/1976, é permitido aos moradores dos lotes compreendidos na área do presente tombamento o plantio de árvores e o ajardinamento do passeio correspondente. Os passeios que receberão esse tratamento serão denominados "calçadas verdes".

Portanto, a "calçada verde", que anteriormente era obrigatória, passa a ser opcional no texto de tombamento do Condephaat. Ou seja, pode ser suprimida. E é o que está acontecendo! Com o risco de a paisagem dos bairros-jardins vir a ser totalmente descaracterizada, originando-se uma paisagem árida, inóspita, e tornando o tombamento (tanto por este, como por outros motivos) uma bobagem sem sentido. O mesmo podemos dizer no que se refere aos muros, que sempre foram uma "mania nacional", muito mais intensa com o atual clima de violência e insegurança. Só que agora, mesmo nos bairros-jardins tombados, principalmente no Pacaembu, é moda erguer muralhas de 4 m, 5 m ou 6 m de altura (como arrimo ou em área plana), desrespeitando até mesmo o atual Código de Obras do Município de São Paulo (limite máximo de 3 m de altura, o que num bairro tombado já é muito).

Insistimos em tratar de forma conjunta a calçada verde e a ausência de muros, porque formam um conjunto de continuidade espacial e continuidade de superfície "verde".

O bairro do Pacaembu e a região dos Jardins (Jardim América, Europa, Paulista e Paulistano), além do Condephaat⁸ (estadual), foram também tombados em nível municipal pelo DPH-Conpresp (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo).

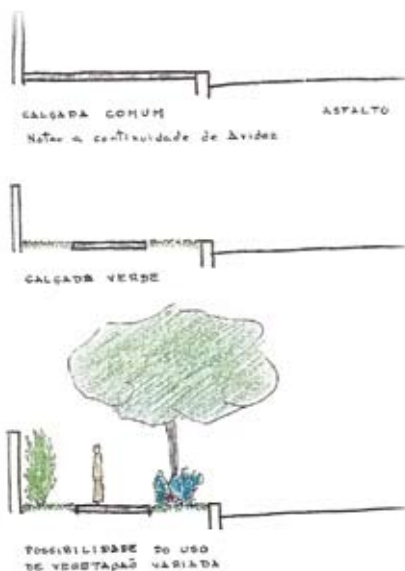
Assim é que sugerimos recentemente, ao presidente desse órgão, a inclusão da obrigatoriedade da manutenção das calçadas verdes na Resolução de Tombamento desses bairros pelo DPH-Conpresp, consertando-se assim o equívoco cometido anteriormente pelo Condephaat. Solicitamos também ao Condephaat que introduza a obrigatoriedade das calçadas verdes nos bairros tombados.

Estamos, portanto, iniciando uma campanha, no âmbito da AMAPPH (Associação

de Moradores e Amigos do Pacaembu, Perdizes e Higienópolis) e do Movimento Defesa São Paulo, pela manutenção e valorização das calçadas verdes, que com o tempo foram sendo esquecidas e estão gradativamente sendo suprimidas, totalmente pavimentadas, por uma pseudo “praticidade”, por desconhecimento, mau gosto e ignorância.

Sugerimos aos moradores e arquitetos que atuam nesses bairros-jardins que mantenham as calçadas verdes, ou que as reintrodzam nos casos em que tiverem sido suprimidas. E essa campanha pelas calçadas verdes, e também contra a moda das muralhas-monstros, insere-se numa campanha mais ampla, pela conscientização e valorização do tombamento desses bairros. E que a paisagem que está se descaracterizando pela extrema poluição visual seja considerada parte integrante da nossa cultura e, portanto, seja recuperada e requalificada.

Calçada verde: atenuando o percurso do pedestre.



6 - A Cia. City, de origem inglesa, instalou-se no Brasil em 1912 e é responsável pela implantação dos chamados bairros-jardins. Começando pelo Jardim América, a empresa trouxe os mais contemporâneos conceitos de urbanismo para São Paulo (www.ciacity.com.br).

7 - Citado na Resolução Condephaat 02, de 23/1/86, que trata do tombamento dos bairros-jardins (jardins América, Europa, Paulista e Paulistano) no município de São Paulo (publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo, 25/1/86, pp. 19-20).

8 - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat), cuja finalidade é proteger, valorizar e divulgar o patrimônio cultural no estado de São Paulo. Essas atribuições foram confirmadas, em 1989, pela Constituição do Estado de São Paulo (www.cultura.sp.gov.br).

A expansão das calçadas verdes para outros bairros

Além de manter as calçadas verdes nos bairros onde já existiam, estamos propondo também a extensão deste conceito, das superfícies verdes, para outros bairros onde não existiam antes, como, por exemplo, Perdizes, Higienópolis, Lapa, Vila Pompéia e outras regiões da cidade, como nos bairros da periferia, e para situações urbanas diversas (por exemplo, nas calçadas das avenidas Marginais), com um incremento muito maior da vegetação, como superfícies gramadas, plantas, arbustos e árvores. Dessa maneira, a cidade poderá passar de uma paisagem árida e horrível para uma paisagem repleta de vegetação e se tornar algo próximo a uma cidade-jardim. Lembrando que para isso é necessário considerar dois fatores básicos: a largura da calçada preexistente e o fluxo de pedestres, atual e futuro.

Evidente que, numa calçada estreita e/ou com grande fluxo de pedestres, a coisa não vai funcionar. Na Avenida Paulista, por exemplo, que tem um fluxo enorme de pedestres, foram instalados, sem nenhum problema, canteiros com vegetação sem nenhum problema, pois a largura total da calçada é de 15 m. Já em algumas ruas de alguns bairros-jardins com calçadas muito estreitas (2 m), a própria Cia. City obrigava o uso de calçada verde, também sem nenhum problema, pois o fluxo de pedestres, até hoje, é muito pequeno.

A largura mínima do passeio exigida pela prefeitura, ou seja, da área pavimentada, é de 90 cm. Portanto, uma calçada de 3 m de largura comporta duas faixas laterais verdes de 1 m de cada lado. Uma calçada de 2 m de largura comporta duas faixas laterais verdes de 55 cm, e assim por diante.

Assim, antes de se começar a quebrar uma calçada, deve-se examinar o subsolo, tomando cuidado com as redes de água, esgoto, conduítes da rede elétrica, telefonia e principalmente a tubulação de gás de rua.

Portanto, a melhor atitude para se implantar uma calçada verde é a contratação de um profissional, no caso, um arquiteto-paisagista, que vai lhe dar um apoio técnico, construtivo e artístico, realizando um trabalho de qualidade e ao mesmo tempo econômico. Ele vai especificar os materiais do piso e a vegetação adequada, fazendo um projeto paisagístico específico. Inclusive mantendo as condições ideais de uso para deficientes.

Vale a pena pagar uma pequena quantia a um profissional, evitando assim o pseudo “barato”, que acaba saindo caro, e malfeito.

Os canteiros centrais das avenidas

Os atuais canteiros centrais das avenidas: por que não torná-los verdes? Com grama, vegetação variada e árvores, evitando assim aquela aridez desnecessária?

Vai se alegar que “não pode”, porque os canteiros centrais precisam ser usados pelos pedestres... É, como sempre, aquele vício automático, da população e dos técnicos, ao projetar os canteiros centrais totalmente pavimentados, prevendo um aparente benefício aos pedestres.

Mas perguntamos: a própria Lei do Trânsito não determina que, por segurança, só se deve atravessar ruas e avenidas dentro das faixas de segurança, desestimulando o pedestre a atravessar em qualquer outro lugar?

Os amantes da aridez, na realidade, estão sendo irresponsáveis ao criar um risco desnecessário para a segurança dos pedestres, pois bastariam as duas calçadas laterais das avenidas para que isso não ocorresse. Dessa maneira, nos canteiros centrais, somente deve ser pavimentado o piso junto às faixas de segurança. Anos atrás, quando foram feitos os canteiros centrais da Avenida Paulista, gramados (projeto da arquiteta-paisagista Rosa Grena Kliass⁹), um conhecido radialista esbravejava no ar: “Como é que vai fazer para atravessar a avenida com chuva?! Vai ter que pisar na lama?!”. E o gramado do canteiro central da Avenida Paulista foi suprimido...

É com esse tipo de mentalidade que as decisões na paisagem urbana vão sendo tomadas.

Portanto, além do motivo estético-paisagístico de tornar a cidade menos árida e inhóspita e de tornar o solo mais permeável, teríamos também o da segurança dos pedestres.

É claro que, nos canteiros centrais mais largos, com um paisagismo (uso de vegetação) mais elaborado, poderíamos ter caminhos (sinuosos, por exemplo), na parte central dos canteiros e nunca nas laterais, contínuos ao asfalto. Isso, insistimos, em função de motivos estéticos e de segurança.

Na realidade, os canteiros centrais de algumas avenidas já são totalmente “verdes”, enquanto a maioria das avenidas não.

Geralmente somos levados a crer que existem critérios técnicos para isso. Mas não existem! A coisa acontece ao acaso, sem nenhum critério lógico.

9 - Rosa Grena Kliass é uma arquiteta-paisagista brasileira, considerada uma das mais importantes na história do paisagismo brasileiro moderno e contemporâneo. Entre suas obras mais significativas estão a reforma do Vale do Anhangabaú e o projeto paisagístico do Parque da Juventude, ambos na cidade de São Paulo.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Rosa_Grena_Kliass

Veja-se como exemplo de bons canteiros centrais:

- Avenida Brasil
- Avenida Pedroso de Moraes
- Avenida Rio Negro (entrada de Alphaville)

Vejamos alguns exemplos de canteiros centrais de avenidas que poderiam tornar-se verdes:

- Avenida Major Natanael, no Pacaembu
- Rua Cardoso de Almeida (ao lado do Cemitério)
- Avenida Rebouças
- Avenida Eusébio Matoso
- Avenida Paulista (como já foi dito anteriormente)
- Avenida Pompéia
- Avenida Radial Leste e muitas outras.

Veja abaixo a mudança no canteiro central da Rua Cardoso de Almeida.



Antes



Depois

Obra feita pela PMSP a pedido do autor

Sobras no asfalto

Podemos citar também uma outra situação absurda e muito frequente: são as “sobras” no asfalto (ver foto abaixo) que, não tendo utilidade alguma, permanecem “asfaltadas”, como consequência daquele “vício mental” a que já nos referimos – “O normal na cidade é o asfalto...” Temos, portanto, “mares de asfalto”, totalmente inúteis, áridos e horripídeos.

E, para piorar, ainda são circundados pelos prismas, ou seja, aqueles “trapézios” de concreto, mais uma inutilidade monstruosa criada aqui em São Paulo e espalhada pelo interior do Estado.

Essas “sobras” poderiam ser gramadas (e com vegetação em geral) circundadas por guias normais, e não por aquele “lixo” dos prismas de concreto.

Exemplo de “mar de asfalto” - Jd. Boaçava.



A seguir, algumas propostas de implantação de calçadas verdes na região de Higienópolis – implantação de dois canteiros laterais. “Recuos” de muros ou grades.

- Avenida Higienópolis, Rua Maranhão e trechos de outras ruas no bairro, com calçadas de aproximadamente 4 m de largura e fluxo pequeno de pedestres (até mesmo na maior parte da Avenida Higienópolis).

Sobra de asfalto x vegetação



Uma situação expressiva e horrível é quando uma superfície construída horizontal, que se junta a uma superfície construída vertical, formando uma continuidade de aridez. É o caso dos muros da USP, do Jockey, e de milhares de exemplos em São Paulo.



Solução: A continuidade de aridez é quebrada, vestindo duas superfícies construídas, mas separadas por vegetação.

- Mackenzie, calçada da Rua Itambé. O muro existente poderia ser “recuado” 1 ou 2 m (e trocado por uma grade), sem nenhum prejuízo interno. E implantados dois canteiros laterais de vegetação. Note-se que os beneficiados seriam os próprios alunos do Mackenzie, que teriam um melhor espaço de convivência.

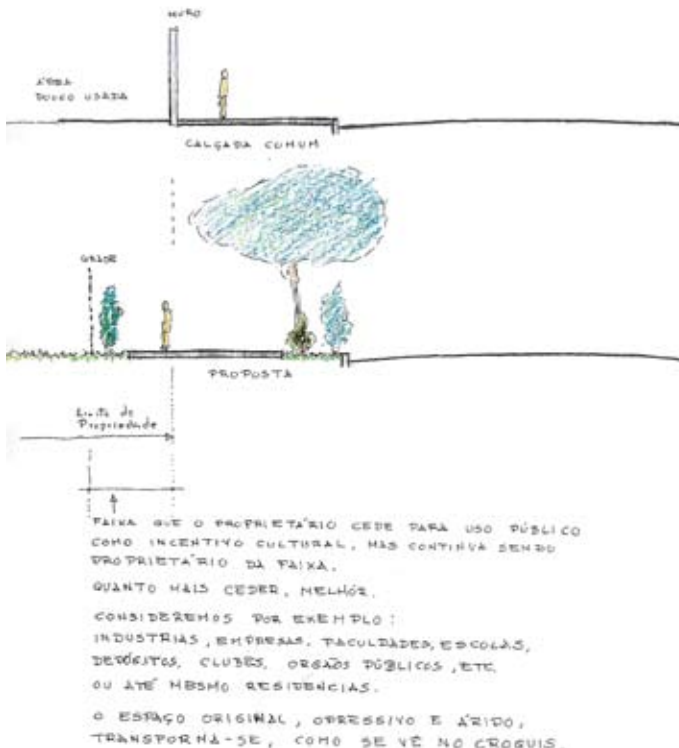
- FAAP, Rua Alagoas e Rua Armando Penteado. Na “ponta” dessas ruas, a grade existente poderá ser recuada, sem nenhum prejuízo para o espaço interno. Mesmo benefício que no Mackenzie, acima citado.

- FAAP, Rua Ceará (e parte da Rua Alagoas), no terreno onde está situada a Diretoria (belíssima casa do Conde Armando Álvares Penteado).

O muro atual poderá ser trocado por uma grade. Não haveria necessidade de “recoo” dessa grade (ou, se quisessem, seria até melhor), já que o fluxo de pedestres é pequeno, principalmente na Rua Ceará. Implantação de dois canteiros laterais. Essas propostas para a FAAP seriam com certeza aprovadas entusiasticamente pelo Conde Armando Álvares Penteado.

- Praça Buenos Ayres – Frente para a Avenida Angélica. Recuo da grade atual (uns 2 ou 3 m). Implantação de canteiro entre o passeio e o asfalto. Não haverá prejuízo algum no espaço interno da praça. A calçada terá a mesma largura da atual, ou poderá até mesmo ser mais larga. Haverá uma separação dos pedestres em relação ao trânsito da avenida. Só não haverá ligação de passeio com o asfalto nas esquinas (travessia de pedestres) e onde houver ponto de ônibus. Portanto, além da melhoria paisagística, haverá mais segurança para os pedestres.
- Praça Rotary – quatro ruas. A mesma proposta básica para a Praça Buenos Ayres, com recuo das grades e implantação do canteiro entre o passeio e o asfalto.
- Cemitério da Consolação – todas as ruas em volta. Santa Casa – as quatro ruas. Nestes dois casos, poderão ser implantadas as calçadas verdes (duas faixas laterais com grama e/ou vegetação e árvores), eliminando assim a atual aridez.

Calçada verde com “recoo” de muro e introdução de grade:



A EVOLUÇÃO DO CONCEITO¹⁰

Calçada viva

O arquiteto-paisagista Benedito Abbud¹¹ sugeriu, durante a edição 2006 da Casa Cor, um novo conceito de calçada para São Paulo. Batizada de calçada viva, a estrutura pretende resgatar o hábito de andar na calçada com conforto, praticidade e segurança.

Trata-se da integração de sete itens: calçadas verdes, ecológicas, acessíveis, inteligentes, culturais, mobiliadas e saudáveis.

No quesito acessibilidade, a calçada atende aos padrões internacionais e à norma NBR9050, elaborada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas: possui equipamentos de segurança como piso tátil de alerta e direcional, rampa de acesso em material antiderrapante e sinalização em todos os elementos verticais, como orelhões e postes.

“Além de acessível, a calçada tem a cor verde, o que ajuda a diminuir as ilhas de calor nas cidades.” Outra vantagem apontada por Benedito Abbud, é a utilização do piso drenante, que pode minimizar o problema de enchentes na metrópole.

“Devolver o caráter humano e social das calçadas à população das cidades e conseqüentemente proteger o pedestre e o meio ambiente.” Essa foi a proposta do arquiteto-paisagista Benedito Abbud ao desenvolver, visando ao equilíbrio urbano, um novo conceito de passeio público, apresentada durante a Casa Cor São Paulo 2006, edição comemorativa de 20 anos, realizada no Jockey Club São Paulo.

A iniciativa do arquiteto-paisagista consistiu em “propor um novo conceito de revitalização dos passeios públicos, principalmente aqueles que ladeiam grandes extensões de muros e, desse modo, convidar ao convívio em ambientes ao ar livre. É importante notar que, devido a uma crescente preocupação com segurança nos grandes centros urbanos, a tendência é que existam cada vez mais empreendimentos residenciais em terrenos maiores, com mais de uma torre, amplo lazer (praticamente um clube no térreo) e condomínio mais barato”.

E complementa o arquiteto: “Esses lançamentos imobiliários geram grandes perímetros de muros, que não oferecem muitos acessos e tornam-se ‘zonas mortas’ da cidade. A idéia é que o cidadão possa resgatar o hábito de andar na calçada com conforto, praticidade e segurança.”

A calçada viva surge, assim, com base na integração de sete itens: calçadas verdes, ecológicas, acessíveis, inteligentes, culturais, mobiliadas e saudáveis.

10 - Este capítulo foi editado a partir do link: <http://www.revistasim.com.br/asp/materia.asp?idtexto=4500>

11 - Benedito Abbud é arquiteto paisagista formado pela FAU USP e titular do Escritório Benedito Abbud Paisagismo Planejamento e Projetos. <http://www.beneditoabbud.com.br>

Calçadas verdes

Plantar árvores, arbustos, forração vertical (hera e unha-de-gato, por exemplo) e grama de forma organizada, gera o que o arquiteto-paisagista Benedito Abbud denomina de calçada verde.

A copa das grandes árvores minimiza a massa construída descontínua da cidade de São Paulo e propicia sombreamento (ambientes mais frescos).

Os arbustos e trepadeiras plantados em muros, viadutos e arrimos propiciam uma maior sensação de verde.

O conjunto melhora a qualidade ambiental, retendo o calor durante o dia e amortecendo o calor durante a noite.

As calçadas verdes contribuem para uma variação de temperatura menor e conseqüentemente uma população mais saudável.

Calçadas ecológicas

Ser ecologicamente correto não significa única e exclusivamente cuidar da área verde do local. Outras ações são necessárias.

No caso da calçada viva, Benedito Abbud propõe o plantio de espécies frutíferas para atração de pássaros e o uso de um piso especialmente desenvolvido com material drenante. Esse piso permite a drenagem das águas pluviais e alimenta o lençol freático.

A cidade de São Paulo possui, segundo a Secretaria da Coordenação das Subprefeituras, um total de 36 milhões de metros quadrados de calçadas.

Se o piso drenante for adotado, mesmo em parte dessa área total, o problema recorrente das enchentes de São Paulo será amplamente minimizado.

Calçadas acessíveis

Pessoas com deficiência ou com dificuldade de locomoção, tais como idosos e gestantes, tiveram acesso, a partir da rua, a todos os ambientes da Casa Cor.

A calçada acessível faz parte do projeto de Benedito Abbud que, em parceria com a Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida, atende aos padrões internacionais de acessibilidade e à norma NBR9050 elaborada pela ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas).

O piso tátil de alerta e direcional e a rampa de acesso são equipamentos que estiveram entre as soluções propostas. Esse tratamento especial permite a entrada, a permanência e a saída com segurança e autonomia.

Calçadas inteligentes

Atualmente, talvez por não existir um planejamento em conjunto, as concessionárias (companhias fornecedoras de energia, água, telefone, etc.) quebram constantemente o piso das calçadas, resultando em prejuízos estéticos e obstáculos para o passeio (buracos, emendas, caimentos inapropriados).

A utilização das calçadas inteligentes, ou técnicas, que, funcionando como uma galeria no subsolo, permitem que as fiações da rede elétrica, telefônica, de TV, fibras óticas, rede de água e esgoto sejam todas embutidas, diminui a poluição visual da cidade.

Além desse benefício para a paisagem urbana, a calçada inteligente proporciona fácil

acesso para manutenção das redes sem quebrar ou “remendar” o piso, uma vez que as peças drenantes podem ser retiradas uma a uma e recolocadas com facilidade, sem necessidade de mão-de-obra especializada.

O processo de intervenções no subsolo torna-se mais simples, rápido e seguro, além de proporcionar diminuição da poluição sonora aos transeuntes.

Calçadas culturais

São Paulo é a cidade que possui o maior número de turistas em viagens de negócios e é um pólo cultural de interesse mundial.

Reforçar essa imagem com a criação de espaços de convívio cultural e apreciação de obras de arte, e ao mesmo tempo minimizar a poluição visual de peças publicitárias e de marketing, é o objetivo de Abbud ao propor a calçada cultural.

Nesse trecho da calçada haverá suportes especialmente desenvolvidos para abrigar exposições itinerantes com reproduções de obras de arte bidimensionais e tridimensionais (quadros e esculturas).

Fixar reproduções de obras de arte em tapumes de obra e imprimir sobre telas de proteção de edifícios em construção são soluções que também fazem parte da proposta.

Calçadas mobiliadas

O mobiliário urbano é fundamental para convidar a população ao convívio e ao passeio nas calçadas.

Totens, com design moderno e funcional, trarão informações sobre museus, teatros, cinemas, atrações turísticas e mapas com referências para localização e indicação dos elementos naturais na cidade.

A iluminação será estruturada de forma estratégica para ressaltar pontos focais e belos caminhos ao longo do passeio, além de sinalizar e proporcionar segurança no período noturno.

Equipamentos como um ponto de ônibus e um totem telefônico serão desenvolvidos com linguagem comum ao todo e, desta forma, trarão harmonia ao conjunto da calçada viva.

Calçadas Saudáveis

Um novo conceito para o passeio público paulistano deve incluir ainda opções para a prática de esportes e cuidado com o corpo. A calçada saudável deverá oferecer pista de caminhada com marcação de distância e aparelhos para ginástica e alongamento.

O CASO DA RUA TUCUNA COM A RUA TAVARES BASTOS NO BAIRRO DA VILA POMPÉIA

Gilmar Altamirano¹² / Paulo Sérgio Silva¹³

Andar por calçadas regulares, bem cuidadas e seguras é desejo de todo mundo e uma prova de respeito ao próximo. Muitos acidentes com idosos, gestantes e crianças poderiam ser evitados se as calçadas estivessem em perfeito estado de conservação. Além disso, calçadas bem arrumadas facilitam o trânsito de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida (portal da PMSP).

ABNT NBR 9050

3.11 calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação e outros fins - Código de Trânsito Brasileiro.

3.12 calçada rebaixada: rampa construída ou implantada na calçada ou passeio, destinada a promover a concordância de nível entre estes e o leito carroçável.

3.13 circulação externa: espaço coberto ou descoberto, situado fora dos limites de uma edificação, destinado à circulação de pedestres. As áreas de circulação externa incluem, mas não necessariamente se limitam a, áreas públicas, como passeios, calçadas, vias de pedestres, faixas de travessia de pedestres, passarelas, caminhos, passagens, calçadas verdes e pisos drenantes entre outros, bem como espaços de circulação externa em edificações e conjuntos industriais, comerciais ou residenciais e centros comerciais.

Fonte: www.abnt.org.br

Quem precisa circular a pé pela região da Vila Pompéia, zona oeste de São Paulo, sofre com a situação das calçadas, que, além de malconservadas, apresentam degraus imensos (de até 50 cm de altura), construídos irregularmente para dar acesso às garagens.

Para evitar acidentes, os pedestres preferem caminhar pelas ruas, correndo outro risco: atropelamento.

A Appa (Associação Pompéia de Preservação Ambiental), associação de amigos de bairro criada no ano 2000, consciente do problema do bairro, criou a campanha Calçada Verde e Acessível para padronizar calçadas de acordo com as normas da prefeitura e acrescê-las de nichos verdes, garantindo assim acessibilidade e permeabilidade.

Calçadas acessíveis são obrigatórias e de responsabilidade dos donos dos imóveis, mas a falta de fiscalização e a falta de cultura fizeram com que a legislação fosse sempre desrespeitada.

A PMSP (Prefeitura Municipal de São Paulo) criou o Programa Passeio Livre com o objetivo de sensibilizar a população sobre a importância de construir, recuperar e manter as calçadas conservadas.

Em maio de 2005 foi aprovado o Decreto 45.904, que estabeleceu o novo padrão arquitetônico para as calçadas da cidade (veja croqui abaixo).

A partir daí a PMSP tem notificado os proprietários de imóveis para regularizar as suas calçadas.

Para organizar o passeio público, a PMSP dividiu as calçadas em duas faixas (calçadas com menos de 2 metros) ou três faixas, de acordo com a largura disponível (de 2 a 3 metros ou mais de largura).

1ª faixa de serviço

Destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou pessoas de mobilidade reduzida, poste de iluminação, sinalização de trânsito e mobiliário urbano, como bancos, floreiras, telefones, caixa de correio e lixeiras. Essa faixa deve ter no mínimo 75 cm.

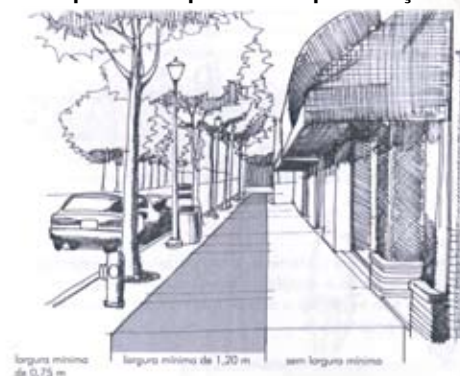
2ª faixa livre

Destinada exclusivamente à circulação de pedestres. Deve estar livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos, temporários ou permanentes ou vegetação, com as seguintes características: largura mínima de 1,20 m; ser contínua, sem qualquer emenda, reparo ou fissura. Em qualquer intervenção, o piso deve ser reparado em toda a sua largura, seguindo o modelo original.

3ª faixa de acesso

Área em frente ao imóvel ou terreno, onde poderão estar a vegetação, rampas (acesso de automóvel), toldos, mobiliário móvel (mesas de bar e floreiras), desde que não impeçam o acesso aos imóveis. É considerada a faixa de apoio à propriedade. Sem medida mínima — desde que seja preservada a medida mínima da faixa livre.

Novo padrão arquitetônico para calçadas.



12 - Gilmar Altamirano é publicitário, jornalista, especialista em meio ambiente e sociedade, gestor da Associação Pompéia de Preservação Ambiental (Appa) e diretor de comunicação da Universidade da Água.

13 - Paulo Sérgio Silva é Arquiteto Urbanista formado pela Faculdade de Arquitetura de Santos e membro da APPA - Associação Pompéia de Preservação Ambiental.

A concepção do projeto, dificuldades, materiais, técnica de construção

O autor do projeto, arquiteto Paulo Sérgio Silva, morando no bairro Perdizes – Vila Pompéia há mais de 25 anos, acompanhou a verticalização do bairro no início da década de 1990, quando os edifícios (alguns) elaboravam suas calçadas como extensão de sua composição, tornando o passeio fragmentado, organizado individualmente e desorganizado como passeio público, longe do conceito de calçada como elemento conjunto de transição público + privado ou rua + residência. No final de 2005, Paulo Sérgio Silva foi procurado por Gilmar Altamirano, um dos fundadores da Appa e gestor da ONG Universidade da Água¹⁴ (amigo e companheiro de projetos de ações ambientais), para o desenvolvimento de um projeto para as calçadas da Rua Tucuna com a Rua Tavares Bastos. A idéia era de imediato solucionar o profundo desrespeito aos transeuntes, que enfrentavam degraus de até 60 centímetros de desnível. Além da acessibilidade, havia também a preocupação de tornar essas calçadas mais verdes e permeáveis.

Calçadas fora de um padrão comum e unitário, irregulares no seu formato e piso, construídas individualmente como se comesçassem no alinhamento esquerdo do terreno e terminassem no alinhamento direito do terreno, obrigam o transeunte a caminhar pela rua e não pela calçada.

A princípio, o custo do projeto e da execução seria bancado pelo próprio morador. Para tanto se iniciou o estudo em que seria resolvido o problema do desnível e do padrão. No decorrer do estudo foram cuidadosamente incorporadas melhorias como mais informações e a validade do decreto das calçadas acessíveis (PMSP – Passeio Livre 2005). Dessa maneira, percebeu-se que o decreto é muito bom para uma situação ideal, mas não no caso da Rua Tavares Bastos, de acentuado declive, o que levou à adoção de “meio decreto” e “meia realidade”, como se apresenta no projeto na página ao lado.

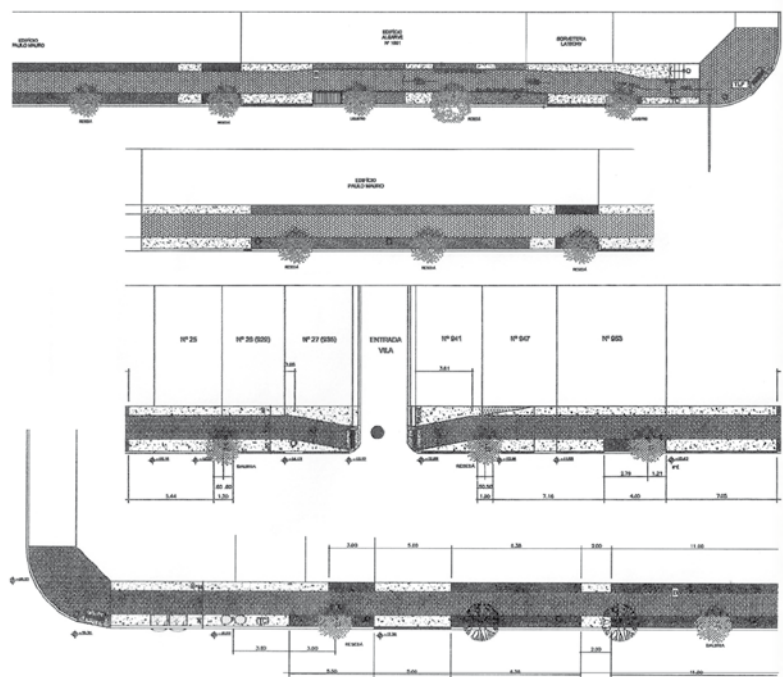
No caso da Rua Tucuna, além de resolvidos os problemas acima citados, incorporou-se com satisfatório resultado a calçada verde, mantendo junto às árvores existentes um piso permeável (grama) em proporções razoáveis, formando uma faixa verde junto à guia, solução ideal para a boa drenagem,

Acompanhando, ao lado ou na faixa do meio, piso sem obstáculos ou desníveis, de material drenante e articulado, no caso piso intertravado, o que facilita a remoção e a reposição no caso de manutenção, sempre com uma largura mínima para passagem de duas pessoas (1,2 m) e, quando possível, adotamos largura de 1,5 m.

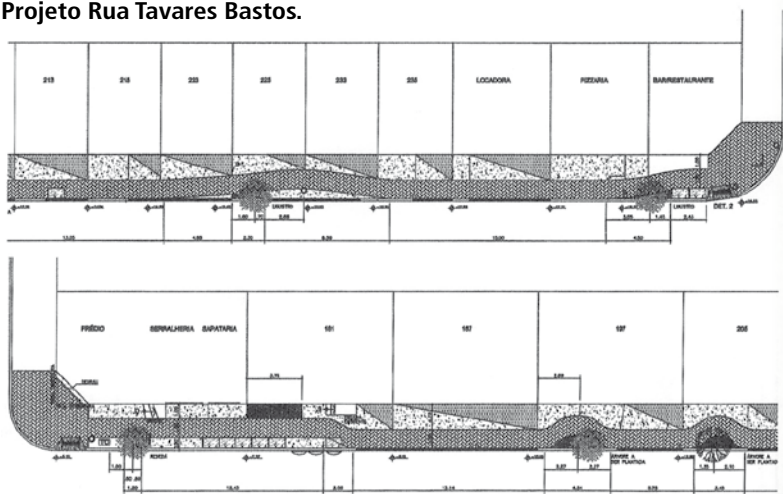
E, finalmente, na faixa junto ao alinhamento do terreno, utilizamos ora o piso drenante nas áreas de acesso à edificação (tanto para pedestres como autos), ora o piso permeável junto aos muros de divisa, formando, assim, três faixas em que solucionamos problemas diversos. Atendendo de maneira razoável às exigências do decreto estipulado pela PMSP, sem dúvida o resultado se mostrou correto, com a própria população não mais caminhando pela rua e sim, pela calçada.

Foram respeitadas as instalações existentes dos respectivos concessionários e soluções técnicas apropriadas para a execução com piso de concreto intertravado.

Projeto rua Tucuna.



Projeto Rua Tavares Bastos.



Projeto Rua Tucuna

(Trecho ímpar entre a Avenida Prof. Alfonso Bovero e a Rua Tavares Bastos)



Antes



Depois



Projeto Rua Tavares Bastos

(Trecho ímpar entre a Rua Tucuna e Rua Caraíbas, bairro da Vila Pompéia em São Paulo)



Antes



Depois

“Será que vai dar para o meu carro entrar na garagem depois da reforma?”

Quando foram abordados os moradores dos trechos das calçadas a serem reformadas, foco do projeto na Vila Pompéia, (apesar de não oferecer ônus para nenhum deles, pois o projeto era fruto de uma parceria com a Construtora Paulo Mauro, uma incorporadora e construtora com forte atuação local), muitos ficavam inseguros em assinar o termo de adesão, preocupados com que tipo de resultado teria a obra.

Foram muito comuns perguntas como: “Será que vai dar para o meu carro entrar na garagem depois da reforma?”. Diante dessa insegurança, apesar das exaustivas explicações, a obra demorou mais do que prevíamos.



Campanha Calçada Verde e Acessível dentro da Cartilha Cidadã: Como tornar o seu bairro um lugar melhor para viver.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a inauguração do trecho final da calçada verde e acessível na Vila Pompéia (Rua Tavares Bastos – trecho ímpar entre as ruas Tucuna e Caraíbas), foi feita uma pesquisa¹⁵ com os beneficiados diretamente pela implantação do projeto (proprietários e moradores do trecho ímpar das duas ruas – trecho reformado) e os que não tiveram suas calçadas reformadas (proprietários e moradores do trecho par das duas ruas – trecho não reformado).

O objetivo foi avaliar o desempenho e o interesse da comunidade em relação a esse novo projeto de urbanização. Os principais resultados foram:

- A maioria dos entrevistados não conhece nenhuma lei municipal sobre normas de calçada (86% dos moradores do trecho não reformado e 71% dos do trecho reformado).
- A maioria também desconhece os critérios para reformas e construção de calçadas (86% dos do trecho não reformado e 76% dos do trecho reformado).
- Apesar disso, a maioria também prefere andar pela calçada e não pela “rua” (86% e 81%, respectivamente)
- A maioria também considerava as calçadas antes da reforma de modo geral ruins ou péssimas (67% e 81%, respectivamente).
- E a maioria esmagadora ficou encantada com a nova calçada implantada (74% dos do trecho não reformado e 100% dos do trecho implantado).
- E de um modo geral a construção final atendeu às expectativas dos moradores em termos de aparência de maneira inequívoca, concluindo que a maioria recomendaria sua implantação em outras ruas e outros bairros.

CONCLUSÃO

Vencer as barreiras de uma cultura que privilegia o automóvel, o cimento e o asfalto será ainda por muito tempo, infelizmente, uma luta árdua.

Ao mesmo tempo luta-se também contra o desconhecimento (primeiro, do conceito, e, depois, das normas) para se executar uma calçada acessível e permeável, de acordo com a legislação existente. As dúvidas existem até nos agentes públicos responsáveis pela orientação aos munícipes.

Por outro lado, além da acessibilidade, que facilita em muito a mobilidade urbana, hoje a calçada se tornou uma grande oportunidade de proteção da água, com possibilidade de reposição dos aquíferos, se conseguirmos reverter uma boa parte da impermeabilidade do solo decorrente do uso indiscriminado do cimento e do asfalto.

A chamada calçada verde (e acessível), além de permitir a penetração da água no solo e melhorar a paisagem urbana, poderá ser um dos fatores de minimização das enchentes. Além disso, significa saúde: mais pessoas caminhando. E muitos benefícios ambientais e econômicos, redução de carbono e aumento da permeabilidade do solo.

Cuide das suas calçadas. Apesar de não prestarmos muita atenção a elas, são mais importantes para a nossa qualidade de vida do que pensamos.

15 - A pesquisa foi realizada pela Sensory Research – Pesquisa de Mercado e Análise Sensorial, sob a coordenação de Maria Amélia dos Santos, em que foram entrevistados 40 moradores – 20 do trecho não reformado e 20 do trecho reformado.

ANEXO I - LEGISLAÇÃO SÃO PAULO

DECRETO Nº 45.904, DE 19 DE MAIO DE 2005

Regulamenta o artigo 6º da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, no que se refere à padronização dos passeios públicos do município de São Paulo.

Outras leis sobre passeios públicos do município de São Paulo

LEI Nº 10.508, DE 4 DE MAIO DE 1988

Dispõe sobre a limpeza nos imóveis, o fechamento de terrenos não edificadas e a construção de passeios, e dá outras providências.

DECRETO Nº 27.505 DE 14 DE DEZEMBRO DE 1988

Regulamenta a Lei Nº 10.508, de 4 de maio de 1988, que dispõe sobre a limpeza nos imóveis, o fechamento de terrenos não edificadas e a construção de passeios, e dá outras providências.

DECRETO Nº 29.599, DE 14 DE MARÇO DE 1991

Dá nova redação aos parágrafos 2º e 3º do artigo 45 do Decreto nº 27.505, de 14 de dezembro de 1988, que dispõe sobre fechamento de terrenos e construções de passeios.

LEI Nº 11.574, DE 8 DE JULHO DE 1994

Concede prazo para a construção de muros de fecho e passeios e para a limpeza de terrenos, cancela débitos, e dá outras providências.

DECRETO Nº 35.027, DE 31 DE MARÇO DE 1995

Dispõe sobre a execução, conservação e reparo de calçadas, e dá outras providências.

DECRETO Nº 35.344, DE 2 DE AGOSTO DE 1995

Altera a redação do inciso III do artigo 7º do Decreto nº 35.027, de 31 de março de 1995, que dispõe sobre a execução, conservação e reparação de calçadas.

ORDEM INTERNA 10/SAR/GAB/95 (DOM – 7/4/95)

Uniformiza a graduação das multas para passeios e limpeza.

ORDEM INTERNA 22/SAR/GAB/95 (DOM – 25/8/95)

Altera a redação do item 1, alínea “b” da Ordem Interna nº 10/SAR/GAB/95, que trata da aplicação de multas por falta de limpeza dos terrenos e sua base de cálculo.

SISTEMÁTICA PARA APLICAÇÃO DO DECRETO Nº 35.027/95 (DOM – 7/4/95)

LEI Nº 13.293, DE 14 DE JANEIRO DE 2002

Dispõe sobre a criação das “calçadas verdes” no município de São Paulo, e dá outras providências.

DECRETO Nº 42.768, DE 3 DE JANEIRO DE 2003

Regulamenta a Lei nº 13.293, de 14 de janeiro de 2002, que dispõe sobre a criação das “Calçadas Verdes” no Município de São Paulo.

DECRETO Nº 37.031, DE 27 AGOSTO DE 1997

Regulamenta a Lei nº 12.117, de 28 de junho de 1996, que dispõe sobre o rebaixamento de guias e sarjetas para possibilitar a travessia de pedestres portadores de deficiência.

LEI Nº 12.117, DE 28 DE JUNHO DE 1996

Dispõe sobre o rebaixamento de guias e sarjetas para possibilitar a travessia de pedestres portadores de deficiências físicas.

LEI Nº 12.993, DE 24 DE MAIO DE 2000

Dispõe sobre a proibição do rebaixamento de guias, defronte a imóveis que não possuam acesso para veículos, no município de São Paulo, e dá outras providências.

LEI Nº 13.237, DE 7 DE DEZEMBRO DE 2001

Acrescenta parágrafo único ao artigo 1º da Lei nº 12.993, de 24 de maio de 2000, e dá outras providências.

DECRETO Nº 45.904, DE 19 DE MAIO DE 2005

Regulamenta o artigo 6º da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, no que se refere à padronização dos passeios públicos do município de São Paulo.

Fonte: <http://www.leispaulistanas.com.br/PDF/PASSEIO/DECRETO%2042768.PDF>

ANEXO II – A REPERCUSSÃO DOS PROJETOS NA MÍDIA

© Destak

DIÁRIO DE S. PAULO

© São Paulo

“Calçada verde” é saída para a cidade de concreto

URBANISMO

Canteiros poderiam criar uma verde de até dois quarteirões em bairros de SP

JOÃO CARLOS PEREIRA
jcarlos@destak.com.br

Imagine uma floresta de verde no meio de um bairro de concreto e asfalto. É isso que a cidade de São Paulo poderia ter se não fosse a falta de planejamento urbano. A ideia de criar “calçadas verdes” em bairros de São Paulo não é apenas uma utopia, mas uma realidade que pode transformar a cidade de concreto em uma cidade verde.

“Antigamente, mantinha-se a calçada verde; agora, não”, afirma o arquiteto Roberto Amaral, que defende a criação de calçadas verdes em bairros de São Paulo. Segundo ele, a ideia é criar uma faixa de grama entre a calçada e a rua, o que ajudaria a reduzir a poluição e a melhorar a qualidade de vida dos moradores.

A ideia já foi testada em alguns bairros de São Paulo, com resultados positivos. Em um dos projetos, a calçada verde foi criada em um bairro de São Paulo, e os moradores ficaram muito satisfeitos com o resultado. A ideia é que a cidade de São Paulo possa ter mais calçadas verdes, o que ajudaria a transformar a cidade de concreto em uma cidade verde.

URBANOLOGIA João Roberto Amaral, no Pacaembu, que defende a criação de calçadas verdes

AGORA

Pompéia ganha calçadas verdes

A Prefeitura de Pompéia investiu em um projeto de calçadas verdes em um bairro da cidade.

Prefeitura tem o plano para o futuro

Associação faz estudo em 1998

As obras estão em andamento

FOLHA DE S. PAULO

Novo modelo pode absorver a chuva

A Prefeitura de São Paulo está testando um novo modelo de calçada que pode absorver a chuva, reduzindo a poluição e melhorando a qualidade de vida dos moradores.

URBANOLOGIA João Roberto Amaral, no Pacaembu, que defende a criação de calçadas verdes

Três metros de calçada de um bairro de São Paulo, com faixa de grama que absorve água e areia, com grama

FOLHA DE S. PAULO

Pompéia investe em calçada modelo

A Prefeitura de Pompéia está investindo em um novo modelo de calçada que pode absorver a chuva, reduzindo a poluição e melhorando a qualidade de vida dos moradores.

URBANOLOGIA João Roberto Amaral, no Pacaembu, que defende a criação de calçadas verdes

REFERÊNCIAS

ABBUD, Benedito. “Novo conceito de calçada para São Paulo”. São Paulo, 2006. Disponível em: <http://www.revistasim.com.br/asp/materia.asp?idtexto=4500> – acessado em março de 2008.

AMARAL, José Roberto Andrade. *Calçadas verdes – Superfícies construídas x superfícies verdes*. Texto original do autor. São Paulo: 2001.

ALTAMIRANO, Gilmar e outros. *Cartilha cidadã – Como tornar o seu bairro um lugar melhor para viver*. São Paulo: Universidade da Água, 2007.

DECRETO Nº 45.904, DE 19 DE MAIO DE 2005.

Regulamenta o artigo 6º da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, no que se refere à padronização dos passeios públicos do município de São Paulo.

YÁZIGI, Eduardo. *O mundo das calçadas*. São Paulo: Humanitas/FFLCH6/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.

SOLEK, Karen A. *Breve história sobre as calçadas de Cascavel*. I Congresso de Educação Unipan – Cascavel, 2006.

1905 Cheap Cottages Exhibition. Disponível em <http://www.tomorrowsgardencity.com/1905>, acessado em março de 2008.



Patrocínio



Realização



Apoio institucional



