

MI

2015- 2016



TÍTULO

“Rua Avanhadava que se tornou em Boulevard, São Paulo”

SUBTÍTULO

“Desenho Universal Urbano e a Amenização de Tráfego” uma solução público-privada.

AUTOR: Edison José Alves Antunes

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO APRESENTADA À FACULDADE DE ARQUITETURA DA UNIVERSIDADE DO PORTO NA
ÁREA CIENTÍFICA DE ARQUITETURA

“ Rua Avanhandava que se tornou em Boulevard, São Paulo ”
“Desenho Universal Urbano e a Amenização de Tráfego” uma solução público-privada.

Edison José Alves Antunes

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO À FACULDADE DE ARQUITETURA DA UNIVERSIDADE DO PORTO NA
ÁREA CIENTÍFICA DE ARQUITETURA.

Orientadora

Doutora Maria Teresa Saraiva Pires da Fonseca Dias da Fonseca

In Memoriam

Meus Pais

José Alves Antunes – 1907-2006*
Risoleta Colombara Antunes – 1915-2015*

Ele, nascido em Portugal na Aldeia de Sazes do Lorvão, foi um dia em busca de um sonho. Criou raízes, família e com a pujança peculiar venceu e estimulou a todos.

Ela, nascida no Brasil, cidade de Porangaba, (nome de uma árvore) Estado de São Paulo, conviveu e compartilhou os sonhos colaborando estreitamente na construção dos pilares da honradez e da sabedoria.

Agradecimentos

A Professora Maria Teresa Fonseca, forneceu todas as informações em busca da conceituação do mestrado, indicando os caminhos, apoiando, abrindo todo o seu conhecimento sobre espaço público e me envolvendo de maneira significativa ao desfrutar e respirar o espírito universitário da FAUP.

Ao Engº Marcos Antonio Santos Romano, Diretor de “Convias” – Departamento de Controle e Uso de Vias Públicas, se desdobrou em todas as etapas em busca de documentos que enriqueceram este trabalho.

Ao Engº José Tadeu Bráz, especialista e pesquisador sobre obra viária, que me introduziu no universo do “Traffic Calming”.

A fotógrafa Magna Aguiar que disponibilizou seu tempo e equipamentos para a apresentação do tópico “Revisita a Rua Avandava depois de 9 anos”.

A minha mulher Rose com carinho e dedicação me fortaleceu e acompanhou os meus desejos e aplaudiu as minhas conquistas.

Aos meus filhos Adriano, Rafael e Thomás que colaboraram na organização das imagens e na compilação dos títulos dos livros da biblioteca pessoal.

Minha irmã Silvia que colaborou e trabalhou na correção ortográfica.

Aos meus netos Thiago, Helena e Arthur que depois de crescidos entenderão as razões e as raízes.

Resumo

Esta dissertação pretende apresentar uma situação real da revitalização e requalificação da Rua Avanhandava, situada em São Paulo, Brasil. De índole teórico-prático o trabalho não só tem em vista a documentação do caso mas, sobretudo, discorrer e, se possível, generalizar, um processo *sui generis* de criação e implantação do projeto que transformou a Rua Avanhandava num Boulevard.

Por intermédio desta apresentação, pretende-se também propagar, entre arquitetos e urbanistas, motivações assentadas sobre dois grandes pilares:

No primeiro pilar, a demonstração de que é possível, no Espaço Público e de uma forma nova de participação, fazer conviver e compartilhar as atividades envolvendo a sociedade civil por meio das associações das ruas comerciais e os governos municipais. Como motivação, a apresentação de uma legislação simples que permitiu somar os esforços em busca de recursos, para que os projetos de requalificação e a revitalização se tornassem realidade com maior velocidade.

No segundo pilar, a divulgação de ferramentas de urbanismo que permitiram que a “Rua Avanhandava” se tornasse um Boulevard, atendendo ao Desenho Universal Urbano e a amenização de tráfego conhecida internacionalmente como “Traffic Calming”. O desejo consiste em fazer com que os alunos de arquitetura e de urbanismo conheçam a linguagem e as ferramentas, unindo os interesses de pedestres e veículos de forma a tornar um determinado espaço público prazeroso e seguro.

Pretende ainda demonstrar-se e enfatizar a importância da atuação dos profissionais da nossa área como participantes e debatedores inseridos nas associações. Compreende-se que esta é uma forma eficiente de promover os avanços e as formas de evolução do espaço público, com introdução de novas ideias e propostas contribuindo, assim, para um futuro melhor da cidade onde vivem e trabalham.

Abstract

This dissertation presents a situation that's both theoretical and practical with the revitalization of Avanhandava St in São Paulo. It documents and discussed the creation and implementation of the project that turned such street in a boulevard.

This essay intends also to propagate two important points towards architects and urbanists. The first one is to show a new way of living and sharing activities, involving the society in public spaces by associating commercial streets and municipal governments. The objectives are to present a simplified legislation that allowed for a better search for resources and also that adaptation and revitalization projects would become a reality at a quicker pace.

The second point is to present the tools of urbanism that made it possible for Avanhandava St to become a boulevard following universal urban drawing and also the simplification of traffic, internationally known as "Traffic Calming". Our intent is make architecture and urbanism students familiar with the language and tools of this practice, keeping in mind the interests of both pedestrians and drivers in order to provide pleasurable and safe public spaces.

Last, this dissertation has the purpose of demonstrating how important it is for professionals of architecture and urbanism to participate, discuss and be part of associations that promote advances and improvements to work and living spaces.

Índice

0. Nota Prévia	8
1. Introdução	
1.1. Desenho Universal Urbano	9
1.2. Traffic Calming – O Cenário Urbano Global	11
1.3. Medidas Moderadoras de Tráfego – Suas Origens	12
1.4. Definições e Objetivos	13
1.5. O Cenário Brasileiro	13
2. A Rua Avandava em São Paulo	
2.1. Evolução Constante	16
2.2. Mapas Históricos	17
3 Desbravador Apaixonado	24
4. A Motivação	24
Capítulo I	
1. Atuação Profissional	25
2. Responsabilidade	25
Capítulo II	
1. Base Legal	25
2. Uma Legislação Integrada	25
2.1. Caminho Árduo	25
2.2. A Celebração	26
3. Evolução Urbana	
Capítulo III	
A integração	29
Capítulo IV - A Transformação	
Proposta de Revitalização e Requalificação	30
O Grande Desafio	31
O Projeto e o Conceito	32
Amenização de Tráfego-“Traffic Calming”	32
Definições – Veículos e Pedestres	33
Projeto – Critérios e Tipologias	33
O Projeto Urbano, uma transformação impactante	34
Elementos de redução de velocidade	35
O primeiro anteprojeto	37
Redução de vagas disponíveis e melhoria do fluxo	37
Respeito ao meio e ao social	37
O passeio	38
Carga e Descarga - Embarque e Desembarque	39
Solução para os Taxis - Baías distribuídas	39
Redesenho - Remoção - Remanejamento - Plantio	40

PORTAL	42
RESUMO DO USO DA FERRAMENTA URBANA	42
OUTRAS INTERFERÊNCIAS	
1.O meio fio histórico	42
2.Arbóreo	43
DETALHE DO PAISAGISMO	45
INTERFERÊNCIAS PÚBLICAS - CONCESSIONÁRIAS	46
DECISÕES COMPLEMENTARES DE PROJETO	
1.Padronização dos letreiros	48
2.Recuperação dos jardins dos prédios residenciais	48
3.Balizadores	49
4.O Piso	
5.Acessibilidade Universal – Comércio Local	50
O DESENHO URBANO	51
1.Paginação dos Pisos	52
2.Cortes Esquemáticos	54
INÍCIO DA OBRA – 15 de janeiro de 2006	57
A INAUGURAÇÃO OFICIAL – 26 de janeiro de 2007	59
A NOVA REALIDADE-REVISITA	60
CONCLUSÃO	70
Bibliografias, busca de informações	72
Biblioteca Pessoal – inspiração e pesquisa	74
PUBLICAÇÕES	79
CRÉDITOS - FOTOS	81
 ANEXOS COMPLEMENTARES	
Anexo 1 - Contrato de Aliança Comercial	
Anexo 2 - Lei 13.885 de 25.08.2004 (parcial)	
Anexo 3 – Decreto 45.904 de 19.05.2005	
Anexo 4 – Cartilha – Passeio Livre	
Anexo 5 - Lei 14.003 de 14.06.2005	

Nota Prévia

Quem aqui escreve não é já um jovem de vinte anos buscando a sua primeira titulação de arquitecto, mas sim um profissional com 45 anos de trabalho como arquitecto e urbanista numa das cidades mais populosas do mundo.

São Paulo é uma cidade de avanços tremendos da civilização e também de enormes problemas. A escolha pessoal de retorno à minha origem, Portugal, e a escolha da Faculdade de Arquitectura na Universidade do Porto, como aluno, não é um capricho pessoal mas antes uma prova de esperança nas velhas e novas maneiras de olhar a cidade e a sociedade na escala de humanidade e de arte às quais pretendo ainda prestar serviço.

Neste caso de estudo que apresento, também não é indiferente que escolho uma pequena intervenção em que fui actor e autor – uma rua com o nome sui generis de Avanhandava que, passou a chamar-se, à francesa, “Boulevard Avanhandava”.

São poucos metros “de arquitectura e urbanismo” se pensarmos na enormidade de São Paulo, mas são aqui referidas muitas reuniões, muitas experiências de método de trabalho, muitos desenhos cotados e muitíssimas atividades que não costumam aprender-se nas escolas mas só com a experiência de vida aliada a criatividade e imaginação.

Espero ter sido fiel aos meus objetivos, por um lado de “contar a história”, de enunciar o sucesso de situações inovadoras de parceria e não de divórcio entre o público e o privado, e finalmente, de atualizar com uma revisita depois de nove anos e meses de pesquisa com a elaboração própria de novos textos e desenhos como por exemplo os perfis actualizados em que, os pisos dos edifícios parecem não parar de crescer enquanto o nosso “Boulevard” resiste e continua a qualificar o “Espaço Público Paulista” pela escala e densidade arquitectónica com que foi concebido.

Admito tratar-se de uma experiência profissional gratificante com a possibilidade de partilhá-la por meio desta dissertação.

Aproveito a oportunidade e disponho a minha biblioteca pessoal sobre temas de arquitectura e urbanismo que ao longo da minha carreira profissional tornou-se motivo de inspiração e pesquisa.

Por fim informo que pensei a certa altura da investigação, alterar ligeiramente o título do trabalho de “Rua Avanhadava que se tornou em Boulevard, São Paulo”, simplificando para “A Rua Avanhandava em São Paulo” mas por razões de prazos académicos já não foi possível.

1.Introdução

1.1. Desenho Universal Urbano

Evolução histórica do conceito de desenho universal e seus impactos sobre acessibilidade e mobilidade urbana.

Em se tratando de dispositivos legais reguladores da matéria, temos que as primeiras discussões acerca de acessibilidade ocorreram em meados de 1973, nos Estados Unidos, com a criação da Lei de Reabilitação, que impunha a criação de adaptações razoáveis e ambientes menos restritivos no emprego e no ensino superior financiado pelo estado federal **(1)**, o que posteriormente se estenderia às escolas e à integração de crianças e jovens com deficiência, com a lei **“Education for All Handicapped Children Act”** (1975). **(2)**

O marco jurídico e histórico, entretanto, vem a ocorrer em 1980, nos Estados Unidos, com a Lei **ADA – “Americans with Disabilities”**- (Americanos Portadores de Deficiência), **(3)** uma espécie de lei civil que proíbe a discriminação de pessoas e promove sua acessibilidade no trabalho, além de prover a base legal dos fundos públicos para a compra de recursos que estes necessitam.

Em 1993, a ONU publicou as “Normas sobre a Igualdade de Oportunidades para as Pessoas com Deficiência”, **(4)** contemplando a Acessibilidade como uma área fundamental para a igualdade de participação.

Os governos se obrigaram a reconhecer a importância global das condições de acessibilidade para o processo de igualdade de oportunidades em todas as esferas da vida social, no interesse de todas as pessoas com deficiência, onde os Estados deveriam iniciar seus programas de ação visando tornar acessível o meio físico, tomando medidas que assegurassem o acesso à informação e à comunicação.

A partir da “Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência” **(5)** assinado em Nova York, em 30 de março de 2007, o Brasil, definiu o marco normativo inicial tratando da acessibilidade com o Decreto-Lei Federal nº 6.949/2009,**(6)** e o fez com status de norma de hierarquia Constitucional, sendo o primeiro a observar o processo Legislativo especial.

A República Federativa do Brasil, preocupada com o fato de que as pessoas com deficiência continuavam a enfrentar barreiras contra sua participação como membros iguais da sociedade e violações de seus direitos humanos em todas as partes do mundo, aderiu à Convenção Mundial que estabeleceu obrigações gerais a partir do artigo 4º, determinando que os ‘Estados Partes’ se comprometessem a assegurar e promover o pleno exercício de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência, para tanto adotando as medidas legislativas, administrativas e de qualquer outra natureza, necessárias para a realização dos direitos reconhecidos naquela Convenção.

A Convenção estabeleceu suas diretrizes pautada em princípios gerais de autonomia individual, independência das pessoas, não discriminação, a plena e efetiva participação e inclusão na sociedade, a acessibilidade, bem como de princípios específicos como a prevenção e repressão à violência e ao abuso, o bem-estar, o auto-respeito e à saúde.

Dentre as obrigações gerais a necessidade de adoção de todas as medidas necessárias, inclusive legislativas, para criar, modificar ou revogar leis, regulamentos, costumes e práticas vigentes, que constituírem discriminação contra pessoas com deficiência. Além de realizar ou promover a pesquisa e o desenvolvimento de produtos, serviços, equipamentos e instalações com desenhos, que exijam o mínimo possível de adaptação e cujo custo seja o mínimo possível, destinados a atender às necessidades específicas de pessoas com deficiência, promovendo sua disponibilidade e seu uso, quando da elaboração de normas e diretrizes.

A Convenção também estabeleceu normas de liberdade e segurança da pessoa com deficiência, normas de proteção da integridade da pessoa, bem como o direito à liberdade de movimentação, o que evidentemente inclui a ampla liberdade de ir e vir, ingressar e permanecer, sendo vedada a discriminação direta ou indireta com base na deficiência da pessoa.

A partir das convenções internacionais demos início aos conceitos por meio das leis federais nº 10.048/2000 e 10.098/2000. Em 2004, através do Decreto nº 5.296 (7) estabeleceu normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

A participação e inclusão na sociedade, igualdade de oportunidades, acessibilidade e não discriminação são temas inerentes aos direitos humanos e representam aspectos do respeito e da valorização da diversidade humana. Pessoas com deficiência fazem parte de uma faceta desse mosaico de diferenças humanas, e apresentam particularidades, incongruências, fraquezas e fortalezas, como quaisquer pessoas. Ao longo da última década, o movimento de inclusão de portadores de deficiência ganhou importância no Brasil, repercutindo socialmente para todos.

A participação efetiva de pessoas com deficiência ou com pouca mobilidade na definição de políticas públicas denota um aumento na maturidade brasileira em torno dessa temática. Importante ressaltar que ações, planos e programas permitiram avanços os quais estão foram adotados legalmente pelo governo federal como resultado dessa participação.

Por meio de conceitos, programas e projetos verificamos que os desenhos adotados começaram a ser aplicados pelos arquitetos e urbanistas divulgando o acesso universal, atendendo toda a diversidade humana. Aos poucos, percebemos, lentamente, que o Desenho Universal é capaz de transformar e democratizar a vida das pessoas em diversos aspectos, como infraestrutura urbana (vias e passeios), prédios públicos, residências e comércio em geral envolvendo até produtos de uso no dia-a-dia.

A dedicação profissional deve ser tomada como uma política de transformação referente protegendo as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, com soluções para uma vida melhor para todas as pessoas que vivem em sociedade. (8)

Como comentei anteriormente a proposta inicial de um **“Universal Design”** nasceu depois da Revolução Industrial, quando foi questionada a massificação dos processos produtivos, principalmente na área imobiliária.

A concepção de conforto está intimamente ligada a fatores pessoais como a nossa altura, dimensão, idade, destreza, força e outras características. Pensando nisso, em 1961, o Japão, EUA e as Nações Europeias, reuniram-se na Suécia para discutir como reestruturar e recriar o **“Barrier Free Design”**.

O termo **“Barrier Free Design”** foi cunhado pelo arquiteto Ronald L. Mace para descrever o conceito de concepção de todos os produtos e do ambiente construído para ser estética e utilizável na maior medida possível, por todos, independentemente da sua idade, habilidade

ou estado vida. No entanto, o trabalho de Selwyn Goldsmith, autor de “Projetando para pessoas com deficiência (1963), foi realmente considerado pioneiro no conceito de livre acesso para pessoas com deficiência. definindo de forma global o “Universal Design” Essas discussões promoveram os desenhos de equipamentos, edifícios e áreas urbanas adequadas à utilização por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Mais tarde, esse conceito foi tomado com mais profundidade pelos Estados Unidos que ampliando o seu foco, evoluiu com mais sofisticação técnica, para atender todas as pessoas num aspecto realmente universal. (9)

O Brasil debruçou-se sobre o tema inicialmente em 1980, com o objetivo de conscientizar profissionais da área de construção. Um ano depois, em 1981, foi declarado o “Ano Internacional de Atenção às Pessoas com Deficiência” e, essa discussão mundial, acabou repercutindo por aqui, o que deu mais corpo ao debate. Naquele ano, por conta da conjuntura internacional, foram promulgadas algumas leis brasileiras para regulamentar o acesso para todos garantindo que a parcela da população com deficiência ou mobilidade reduzida tivesse as mesmas garantias de todos os cidadãos, até porque pagam os mesmos impostos. Em 1985, foi criada a primeira norma técnica brasileira, “dirigida à pessoa portadora de deficiência” (ABNT-NBR) (10) relativa as edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos. Esta norma passou por uma primeira revisão em 1994 e teve uma edição atualizada em outubro de 2015 que vigora no momento para regulamentar todos os aspectos de acessibilidade no Brasil. O projeto e a obra da Rua Avanhandava em São Paulo, objeto deste mestrado, utilizou estes conceitos melhorando as condições de acessibilidade e oferecendo condições mais plenas para toda a população.

1.2. Traffic Calming - O Cenário Urbano Global

Nas últimas quatro décadas, os processos acelerados de urbanização e o crescimento significativo da frota de veículos em circulação, têm produzido profundas mudanças na estrutura das cidades brasileiras, gerando custos econômicos decorrentes de acidentes e problemas ambientais, causados por altas velocidades e excessivos volumes de tráfego. Este cenário tem gerado preocupação, especialmente quando se trata de áreas mais sensíveis. Na Europa, “Traffic Calming” tem sido visto como uma das possibilidades de enfrentar tais problemas de maneira eficiente.

No Brasil, Amenização de Tráfego, é o termo que define a aplicação através de ferramentas urbanas e de engenharia de tráfego adotando uma regulamentação de medidas físicas inovadoras, desenvolvidas para controlar a velocidade e induzir os motoristas a um modo de dirigir mais apropriado à segurança e ao meio ambiente.

“Traffic Calming” tornou-se lugar comum em muitas áreas urbanas na Europa, primeiramente como resultado de políticas governamentais que visam à redução em um terço do número de acidentes. Em segundo lugar, muitas autoridades locais o consideram como um elemento importante nas suas estratégias de transporte. Finalmente, há uma demanda crescente por parte dos residentes pela implementação de projetos de “Traffic Calming” em áreas residenciais bem como nas vias comerciais e de serviços com a garantia e apoio da prefeitura local oferecendo uma lei específica para protegê-los.

Geralmente, a adoção do “Traffic Calming” tem resultado em áreas mais adequadas à habitação, com ganhos na qualidade ambiental e na segurança viária, como resultado de baixas velocidades e da redução de tráfego. Cabe aqui ressaltar que estas medidas foram aplicadas no espaço urbano usando combinações de diversas medidas, não permitindo, assim, o tráfego em altas velocidades entre os dispositivos redutores de velocidade.

Os problemas verificados nas cidades brasileiras como o excesso de velocidade, o crescente volume de tráfego, o comportamento inadequado de motoristas e a degradação do meio ambiente causam insegurança para os moradores e usuários das vias comerciais e as técnicas de “Traffic Calming”, a exemplo da experiência europeia, forneceram aplicações e soluções urbanas.

1.3. Medidas Moderadoras de Tráfego - Suas Origens

Apesar de ser difícil traçar as origens do “Traffic Calming” pode-se afirmar que elas estão relacionadas com as medidas de gerenciamento de tráfego introduzidas na Holanda inicialmente e na Alemanha na década de 70. De acordo com Hass-Klau, em 1992, (11) a Alemanha contribuiu para o desenvolvimento destes conceitos através do aumento das áreas de pedestres nos centros das cidades, da emancipação das associações de residentes e de Comerciantes com o aumento na conscientização do público quanto às questões ambientais.

Na Holanda o conceito foi desenvolvido por planejadores urbanos e engenheiros de tráfego, que perceberam que o bem-estar da população era influenciado não só pela moradia, mas também pelas condições das vias adjacentes às suas residências (Hass-Klau, 1990). (12)

A autora afirma que o conceito de “Traffic Calming” na Europa Central sempre foi muito vago. Consequentemente, é difícil traçar sua origem, porém as suas diretrizes podem ser consideradas como tendo sido desenvolvidas a partir de três raízes em seguida relacionadas:

- A ideia das áreas ambientais, uma expressão que foi popularizada pelo Professor Colin Buchanan no livro “Traffic in Towns” (13) abordando o planejamento urbano e transporte público, publicado em 25 de novembro de 1963. Na época uma equipe de arquitetos e engenheiros do Ministério de Transportes de Londres divulgou métodos e critérios para a prevenção e redução dos acidentes motivados pelo uso de veículos motorizados, melhorando a segurança dos pedestres. Desta forma, foram estes os primeiros exemplos daquilo que hoje seria chamado de “**Traffic Calming**” (Amenização de Tráfego) aplicadas nas áreas ambientais em muitas cidades britânicas no final dos anos 60;
- Na época, o novo projeto denominado pelos planejadores holandeses como “woonerf” (pátios residenciais) trazia como enfoque evitar a separação tradicional entre a pista e a calçada. Na superfície criada, todos os usuários da via convivem sem separação e tem direitos iguais. A velocidade máxima do veículo fica restrita ao passo humano. O local tem as funções de residência, ponto de encontro, recreação e área de lazer. Esta área pública tem a função de suporte ao tráfego, mas nenhuma função para o tráfego de passagem.
- Os projetos de áreas de pedestres geralmente significavam o fechamento de ruas existentes, seguidas da construção de calçadas, paisagismo e mobiliário urbano. Nos primeiros projetos propostos nos centros das cidades, não era permitido o uso pelos ciclistas, e os veículos de serviços e abastecimento tinham apenas acesso pelos fundos. Recentemente, as áreas de pedestres foram estendidas para outros tipos de via, inclusive as vias comerciais locais, e nessas vias como nos centros das cidades, os diversos usos, tais como veículos de serviço, ciclistas e transporte público, compartilham o espaço público, mais democrático e mais organizado.

A combinação dessas três raízes teve um impacto considerável na maneira como o “Traffic Calming” tem sido entendido e utilizado na Europa. Algumas dessas propostas, principalmente aquelas referentes ao “woonerf”, (pátios residenciais) vêm sofrendo adaptações e mudanças em vista do alto custo de implantação. As áreas de limite de velocidade de 30 km/h’, primeiramente introduzidas na Holanda em 1983, foram vistas como sendo uma opção mais barata e eficiente que o woonerf, porque grandes áreas poderiam ser tratadas com a mesma quantia de dinheiro e com benefícios similares.

1.4. Definições e Objetivos

Desde 1976, o termo ‘Traffic Calming’ tornou-se uma expressão aceita, embora existam grandes variações na interpretação de seu significado (Hass-Klau,1990).**(12)** Por não ter sido claramente definido, por Hass-Klau, permitiu diferentes interpretações que variam de diretrizes alternativas de transporte urbano, a simples medidas de engenharia para reduzir a velocidade dos veículos em áreas residenciais.

“Traffic Calming” pode ser definido em dois sentidos sendo um amplo e o outro restrito. O primeiro propõe uma política geral de transportes que inclui, além da redução da velocidade média nas áreas edificadas, um grande incentivo ao tráfego de pedestres, ao ciclismo, ao transporte público e à renovação urbana. (Hass-Klau,1990) **(12)** No seu sentido restrito, “Traffic Calming” pode ser considerado como uma política para a redução da velocidade dos veículos em áreas edificadas, sejam residenciais ou comerciais, amenizando o impacto ambiental desses veículos.

Considerando o “Traffic Calming” "em sentido específico", seus objetivos dividem-se em três categorias:

- Reduzir o número e a severidade dos acidentes, reduzir os ruídos e a poluição do ar e revitalizar as características ambientais das vias através da redução do domínio do automóvel. As definições de “Traffic Calming” estão fortemente relacionadas com seus objetivos e, em alguns casos, objetivos e definições se fundem como pode ser visto nas seguintes definições:
- “Traffic Calming” é definido como uma adaptação do volume, velocidade e comportamento do tráfego às funções primárias das vias nas quais ele passa, em vez de adaptar as vias à demanda desenfreada dos veículos motorizados (Devon County Council, 1991): **(14)**
- “Traffic Calming” pode ser definido como uma tentativa de atingir o aprimoramento das vias quanto às condições de meio-ambiente, segurança e quietude (Pharoah & Russell, 1989). **(15)**

Apesar de algumas diferenças nas definições, todas elas baseiam-se no princípio fundamental de acomodar o tráfego de uma maneira aceitável para o meio-ambiente. Paralelamente os Estados Unidos da América, deram uma nova roupagem nos anos 80, assim desenvolveram e aplicaram as ferramentas do “Traffic Calming” , cujas relações serão apresentadas e indicadas mais adiante, no momento da apresentação do projeto Avanhadava com os conceitos e motivações.

1.5. O Cenário Brasileiro

O cenário atual das condições de vida nas cidades brasileiras exige que alguma medida seja tomada para conter o uso indisciplinado de veículos motorizados, de forma a recuperar a qualidade de vida no tecido urbano. Dentro deste contexto, a ferramenta urbana apresenta detalhes, exemplos práticos e recomendações para a implantação de medidas de “Traffic Calming” baseados na experiência de países europeus e da Austrália.

Cabe aqui ressaltar o enfoque dado para a implantação de Áreas Ambientais, isto é, com a adoção de uma abordagem ampla de tratamento de toda a área, abandonando assim, o enfoque pontual. No entanto, as medidas apresentadas são passíveis de serem aplicadas para tratamento de uma via ou de pontos específicos, desde que sejam observadas as vantagens e inconveniências deste tipo de tratamento, redistribuição indesejada de tráfego para vias inadequadas, migração de acidentes entre outros como o caso Avanhadava.

A discussão ampla e prática, define as razões sobre a sinalização vertical e horizontal, iluminação e impactos ambientais relativos às medidas. O impacto das medidas de “Traffic Calming” na velocidade está demonstrado de forma simplificada e, sempre que possível, foram inseridos comentários quanto à eficácia das medidas e quanto aos parâmetros geométricos, que influenciam a velocidade.

Com relação às publicações estrangeiras, vemos uma característica inovadora ao abordar os aspectos legais e técnicos para a criação de ‘Áreas Ambientais’ e para o desenvolvimento de um processo participativo junto à comunidade para a introdução dessas áreas.

Ressalto que no âmbito das cidades brasileiras, há uma série de aspectos e questões que merecem o desenvolvimento de pesquisa, principalmente no que diz respeito aos materiais empregados, visando o aprimoramento e a adequação de alguns conceitos e técnicas de “Traffic Calming” à realidade brasileira, além de aspectos comportamentais específicos dos usuários brasileiros.

No cenário brasileiro é relevante destacar que as cidades são obrigadas a ter um Plano Diretor Participativo. A obrigatoriedade surgiu com o “Estatuto da Cidade”, através da Lei Federal, nº. 10.257, de 10 de julho de 2001, em vigor desde outubro de 2001, regulamentando os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 no que trata da política urbana, especificamente da função social da propriedade.

Cada cidade se adaptou e procurou levantar, discutir e propor soluções lidando com as mazelas urbanas, sejam gerais ou pontuais.

O plano diretor municipal é a gestão democrática com participação popular em todos os momentos de decisão, permitindo utilizar entre outros, os seguintes instrumentos:

1. órgãos colegiados de política urbana;
2. debates, audiências, consultas públicas e conferências sobre assuntos de interesse urbano;
3. iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

A mobilização da cidadania local deve garantir que os instrumentos previstos na lei federal do “Estatuto da Cidade” possam sair do papel considerando as características de cada município; a elaboração do plano diretor ou a sua revisão não se transforme em pacote elaborado por escritórios técnicos e firmas de consultorias sem uma ampla participação da cidadania; caso contrário perde-se a possibilidade aberta de enfrentar as questões urbanas essenciais na atual conjuntura nacional.

O arquiteto urbanista tem um papel preponderante. O crescimento urbano descontrolado e intensivo ao longo dos últimos 50 anos tem provocado profundas mudanças territoriais, econômicas e sociais nos países em desenvolvimento, com mudanças relevantes nos nichos culturais e ambientais. No Brasil, em razão do deslocamento da população do campo para a cidade, a urbanização intensiva transformou estruturalmente a ordem socioeconômica e alterou visivelmente a ocupação do território nacional, tendo provocado impactos ambientais e sociais imensuráveis. Vale a pena salientar que a péssima qualidade de vida, provoca o desconforto, angústia e a insegurança caracterizando a situação urbana precária em quase todas as cidades brasileiras. O que mais contribuiu negativamente foi a falta de infraestrutura urbana e a falta de prevenção com a utilização de estatísticas, estudos e projetos. Como 80% da população brasileira, de um total de 200 milhões, vive atualmente nas cidades, mais precisamente nas áreas metropolitanas, são eles que mais sofrem com os problemas de educação, organização urbana, transporte, saúde, saneamento, moradia e segurança. Este cenário deverá funcionar como um estímulo profissional, servindo como catalisador nesse

processo de reurbanização, atingindo ao longo do tempo, um desenvolvimento autossustentável com projetos de médio e longo prazo, melhorando as funções sociais da cidade e garantia do bem estar de seus moradores e visitantes.

As parcerias entre setores público e privado nas intervenções urbanísticas entre outras, convidando a sociedade civil organizada a participar, com explicitações sobre os anseios e levantamento dos pontos fracos da cidade, foi o marco definitivo para o desenvolvimento de um projeto especial para a cidade como a “Rua Avanhandava” tema central deste mestrado.
(16)

2. A Rua Avanhandava em São Paulo

Uma solução público-privada que se tornou em “Boulevard” e como surgiu no tecido urbano

2.1. Evolução Constante

A história da cidade de São Paulo ocorreu paralelamente à história do Brasil, ao longo de aproximadamente 462 anos de sua existência, contra os mais de quinhentos anos do país. Embora tenha sido marcada por uma relativa inexpressividade, seja do ponto de vista político ou econômico, durante os primeiros três séculos desde sua fundação, São Paulo destacou-se em diversos momentos como cenário de variados e importantes momentos de ruptura na história do país.

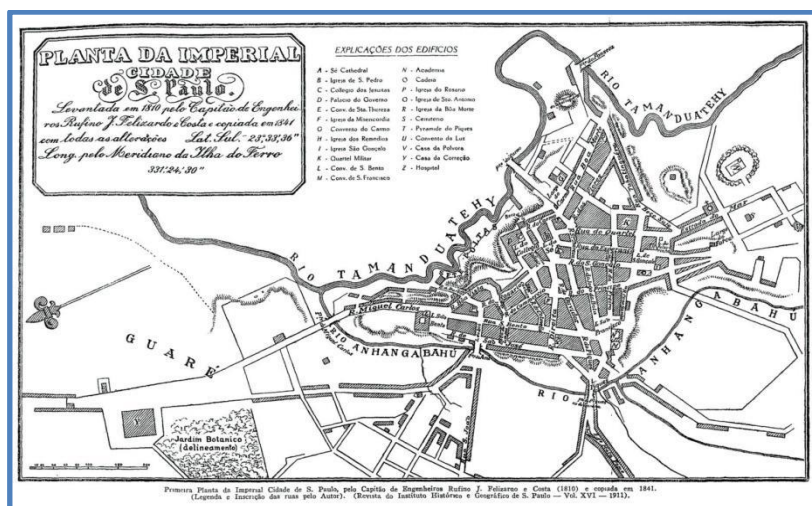
Nos bancos de escola contam que São Paulo surgiu como missão jesuítica, em 25 de janeiro de 1554, reunindo em seus primeiros territórios habitantes de origem europeia e indígena. Com o tempo, o povoado acabou caracterizando-se como entreposto comercial e de serviços de relativa importância regional. Esta característica de cidade comercial e de composição heterogênea acompanhou a cidade em toda a sua história, e atingiu o seu ápice após o espetacular crescimento demográfico e econômico advindo do ciclo do café e da industrialização, que elevariam São Paulo ao posto de maior cidade do país.

As controvérsias mostram que na realidade quem fundou São Paulo foi Martim Afonso de Sousa.

Inicialmente um pequeno povoado, uma espécie de prefácio de São Paulo, um prolongamento, continuação do burgo de Martim Afonso. Depois de ter fundado S. Vicente, o fidalgo português subiu ao planalto e fundou entre os índios que se situavam às margens do Tietê, em local onde hoje está localizado o bairro Bom Retiro, a povoação de Piratininga.

Os livros didáticos escolares brasileiros não retratam a Piratininga que já existia em fins de 1532, pois a sesmaria de Pero Góes, lavrada por Pero Capico é datada de Piratininga, a 12 de outubro daquele ano; E o famoso "Diário" de Pero Lopes, dedicado a D. João III, acentua categoricamente, narrando as façanhas do seu irmão Martim Afonso; "Fez vila na ilha de S. Vicente e outra nove léguas dentro pelo sertão, que se chama Piratininga"; E acrescenta: "Aí foi a primeira povoação que nesta terra houve a tempo de Martim Afonso de Sousa". (17)

2.2. Mapas Históricos



1810

Para ilustrar historicamente a prefeitura de São Paulo apresenta atualmente um grande acervo histórico urbanístico contendo plantas que definiram o tecido urbano desde os seus primórdios. Esta série de desenhos permite avaliar o crescimento desordenado começando com a “PLANTA DA IMPERIAL CIDADE DE S. PAULO”. (18)

Importante destacar que o desenvolvimento urbano aconteceu com maior profundidade na margem direita do Rio Anhangabaú. Em 1810 é possível notar que à margem esquerda surgem as primeiras ruas, formando e ampliando o tecido urbano, posteriormente conhecido como centro novo. Na planta de 1881, com a evolução constante a cidade cresceu para a margem esquerda do vale do Anhangabaú obrigando-se as primeiras obras de arte com pontes de madeira para a transposição facilitando o acesso dos dois lados da cidade.

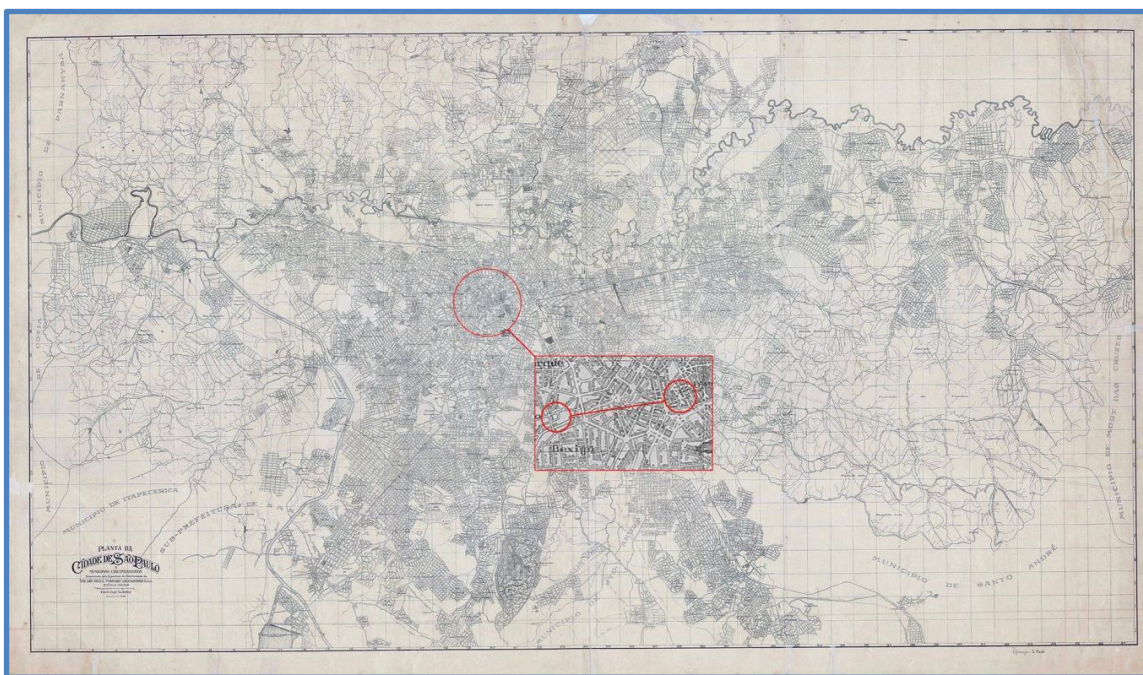


1916

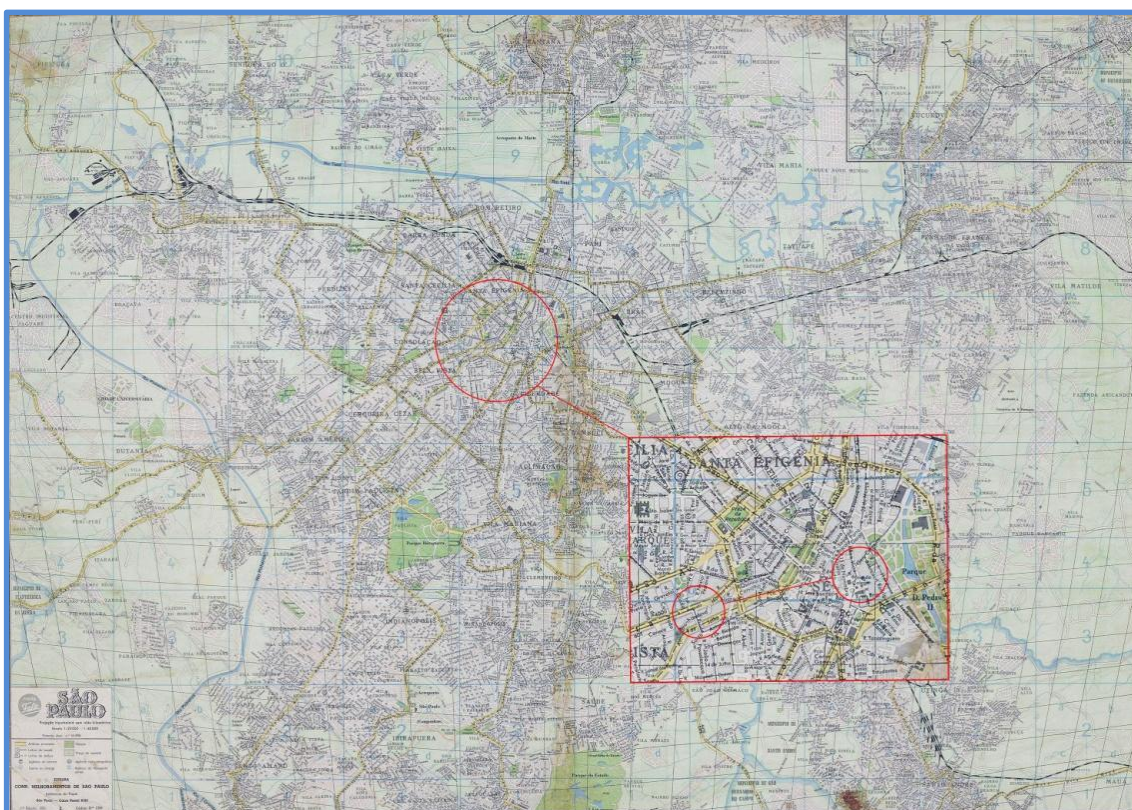


1924

A partir dos mapas de 1943 é possível visualizar a “Rua Avanhandava” distante mil metros do centro histórico da cidade.



1943



1951

A rua Avandava surgiu como parte da urbanização do centro novo da cidade de São Paulo e a sua consolidação surgiu com a lei nº 3257 de 22 de janeiro de 1929.

No artigo 2º - item a) ficou decidido que; "As ruas 1 e 4, por serem uma o prolongamento da outra, terão a denominação de Rua Avandava"

LEI N. 3.257, DE 22 DE JANEIRO DE 1929

Autoriza a Prefeitura a receber da City of São Paulo Improvements and Freehold Land Cy., as ruas abertas no bairro do Anhangabahu'.

J. Pires do Rio, Prefeito do Município de S. Paulo:

Faço saber que a Camara, em sessão de 15 de dezembro findo decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — Fica a Prefeitura autorizada a receber da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited, ou de quem de direito, a titulo de doação livre, para serem incorporadas ao dominio publico do Municipio, as áreas de terreno que constituem o leito das 4 ruas (1, 2, 3 e 4) que foram abertas no bairro do Anhangabahu', declarando-as de uso commun do povo, observadas as disposições da lei 2.611, de 1923.

Art. 2.º — As ruas a que se refere o artigo anterior, que constam da planta que faz parte integrante da presente lei e que vae rubricada pela Mesa, terão as seguintes denominações:

- a) — As ruas 1 e 4, por serem, uma o prolongamento da outra, terão a denominação de rua *Avandava*;
- b) — a rua 2, será denominada rua *Acarahu'*;
- c) — a rua 3, será denominada rua *Araquan*.

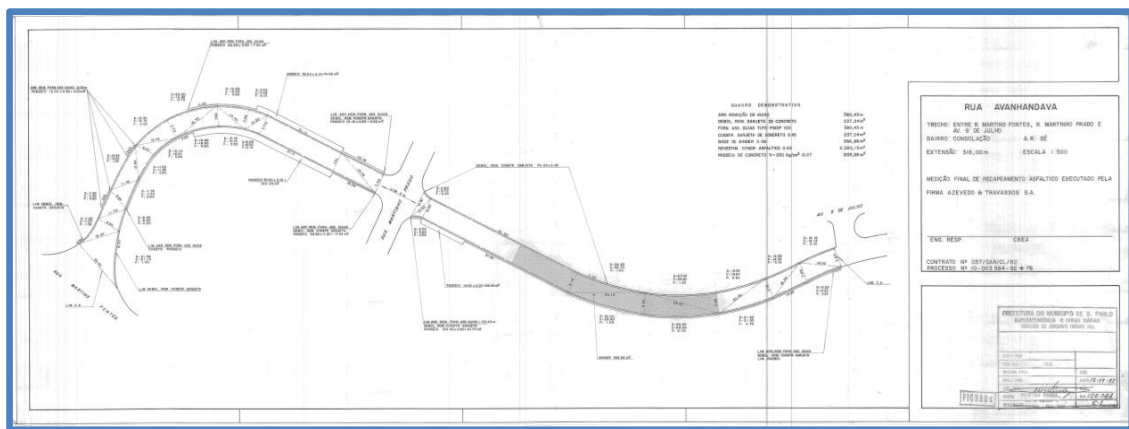
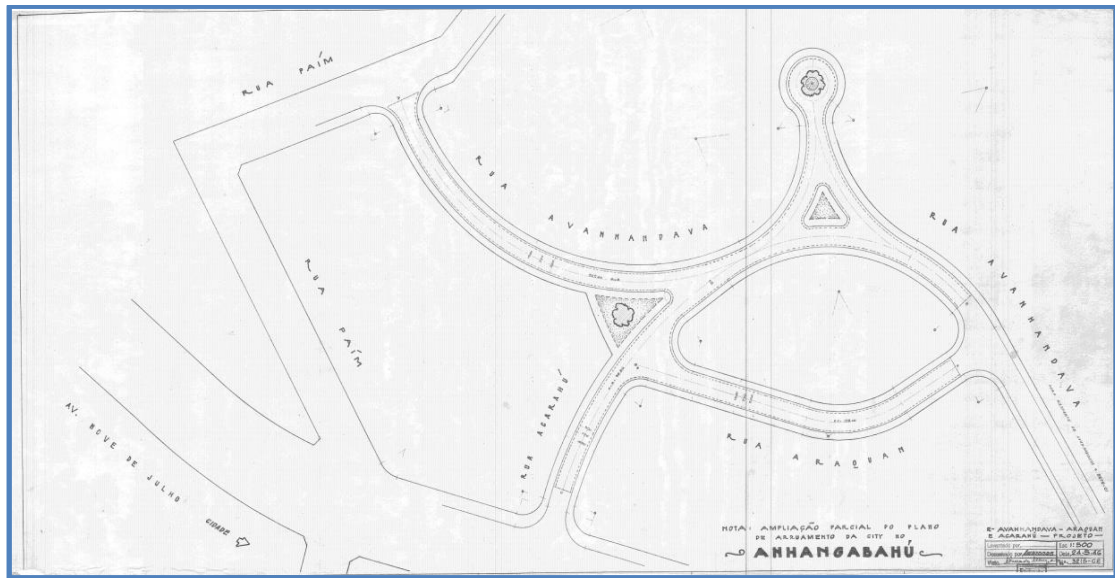
Art. 3.º — Revogam-se as disposições em contrario.

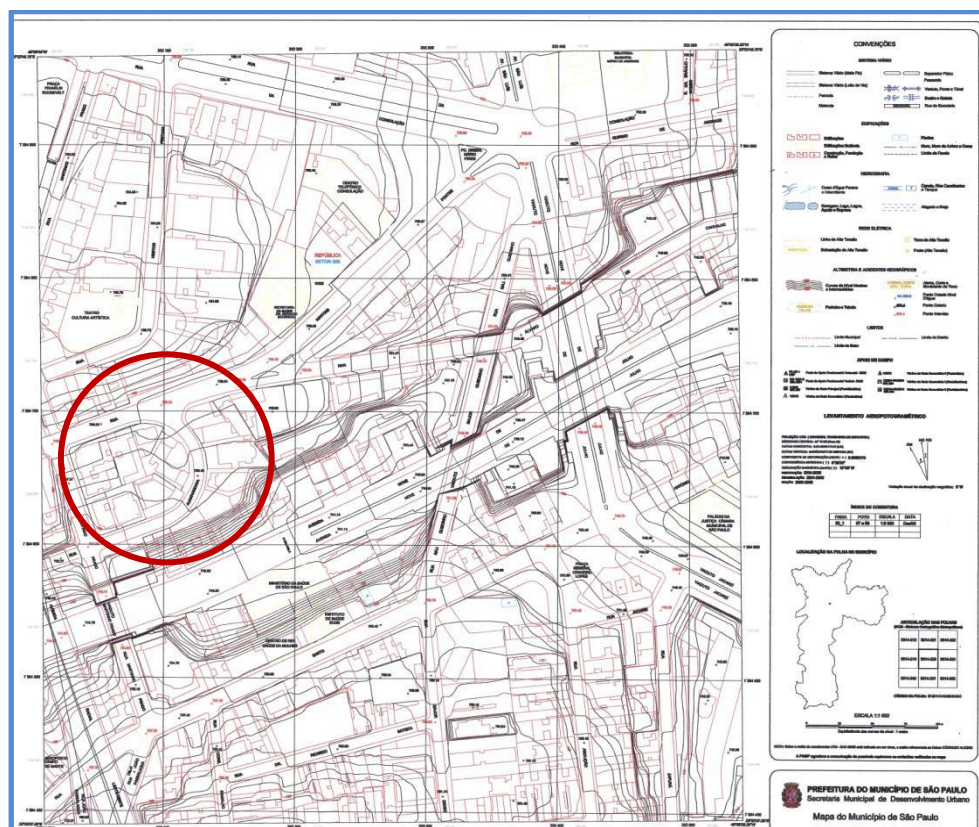
O Director do Expediente a faça publicar.

Prefeitura do Municipio de S. Paulo, 22 de janeiro de 1929, 376.º da fundação de S. Paulo.

O Prefeito,
J. Pires do Rio.

O Director do Expediente,
Alvaro Martins Ferreira.





3. Desbravador Apaixonado

Walter Mancini, presidente da “Associação dos Restaurantes e Comerciantes da Rua Avanhandava”, foi um dos pilares da revitalização urbana objeto deste mestrado. Foi por meio dela que os profissionais envolvidos no projeto conquistaram todas as etapas até a conclusão da obra.

É nesta rua que ele deu início ao seu fundo de negócio, inaugurando a primeira cantina conhecida como “Famiglia Mancini” em 1980. (23)



Atualmente é um centro gastronômico e cultural que envolve uma série de atividades. Graças ao seu empenho, dedica no dia a dia um cuidado muito especial a essa rua; além da expertise no ramo de restaurantes, Mancini observa, valoriza e é contemplado com o aval dos órgãos públicos para manter este espaço público e com uma visão peculiar. Segundo ele - “Os restaurantes podem desaparecer um dia, mas as ruas sempre permanecem. É por elas

que as pessoas transitam com seus sonhos, suas ideias e suas esperanças.”

Esta introdução ilustra onde e como surgiu a “Rua Avanhandava” como um centro de negócios e de gastronomia e oferece também uma nova panorâmica da cidade de São Paulo.

4. A Motivação

Para a concretização do Mestrado, apresento esta dissertação que expõe uma situação teórico-prática com a revitalização e requalificação da Rua Avanhandava.

A meu ver uma solução com ares de magia, o ressurgimento, nova vida ao espaço público. Por meio deste projeto uniram-se interesses de pedestres (peões) e veículos (viaturas), recuperando os aspectos urbanos do trecho envolvido com evidente valorização do patrimônio privado e público.

Este trabalho de transformação urbana envolveu além de um arquiteto e urbanista como coordenador, outros técnicos de outras atividades correlatas.

O conceito do “Desenho Universal Urbano” ligado a outras ferramentas como a Amenização de Tráfego – “**Traffic Calming**” ofereceu novas alternativas, delineando o espaço público de maneira organizada e prazerosa. Uma legislação específica permitiu a união do poder público com a iniciativa privada carreando os recursos necessários para transformar o projeto dos sonhos em realidade.

CAPÍTULO I

1. Atuação Profissional

Há muito anos defendo uma participação permanente do profissional de arquitetura e urbanismo atuando como coordenador dos projetos complementares e interlocutor com a sociedade para preservar a essência do projeto original compartilhando os resultados.

Segundo a teoria de “Le Corbusier” (Charles Édouard Jeanneret-Gris-1887-1965) os arquitetos são ao mesmo tempo um técnico, um sociólogo e um artista. Diante desta premissa dobram as responsabilidades, garante o comando e nos obriga ao conhecimento de todas as etapas.

Defendo também a participação do arquiteto nas ações sociais e políticas propondo alternativas sustentáveis como participante das entidades em geral tais como as Associações, Ordens e Conselhos podendo opinar oferecendo caminhos e soluções. De tal forma a sua vontade profissional, as ideias e as propostas devem ser materializadas na participação das comissões onde se discutem os Projetos de Lei. É uma forma de lidar com a cidade.

2. Responsabilidade

A responsabilidade do arquiteto como autor de um projeto de revitalização urbana e a coordenação dos projetos complementares como, citei anteriormente, é fundamental para o êxito do processo. Permitiram desta forma um controle maior dos objetivos desejados ao discutir com a sociedade os demais benefícios a ser inseridos no projeto original.

CAPÍTULO II

1. Base Legal

Para que um determinado projeto possa ser adotado e respeitado, é importante buscar e trilhar o caminho legal. A proposta utilizou uma base legal unindo os interesses públicos e privados em prol de uma rua, recuperando-a por meios técnicos e jurídicos, desta forma, uma porta foi aberta para tornar-se um paradigma.

2. Uma Legislação Integrada

A legislação integrando a iniciativa privada por meio das entidades representativas da sociedade civil e do poder público e como funciona.

2.1. O Caminho Árduo

Com disputas, discussões e acordos políticos culminou em 2005, com a promulgação de uma legislação prática e simples que se transformou em fagulha e motivou moradores e comerciantes da “Rua Avanhadava” transformando-a em algo diferenciado. **(anexo 5)**

Através do projeto de lei, discutido na Câmara Municipal e promulgada pelo Prefeito foram definidas as formas de parcerias consolidando, portanto as atribuições que lhes foram conferidas tendo em resumo as diversas etapas de sustentação abaixo listadas e que foram seguidas:

- A.** Permitiu a realização de obras ou serviços necessários à requalificação e a reurbanização das ruas ou vias comerciais.
- B.** Listou os serviços e obras que deveriam ser avaliadas e definidas tais como:
 - Configurou a Ruas e a Calçada;
 - Avaliou projetou e executou a drenagem das águas pluviais;
 - Envolveu as obras de rede de infraestrutura aérea e ou subterrânea, operadas por concessionárias e ou permissionários;
 - Envolveu os serviços de pavimentação de vias e calçadas.
 - Estimulou a Instalação de equipamentos e mobiliário urbano;
 - Melhorou a Iluminação pública;
 - Adequou à nova situação toda a sinalização viária;
 - Adequou a velocidade do trânsito local e remanejou o transporte público e particular;
 - Projetou e executou o paisagismo;
 - Ordenou todo o espaço público com novos pontos de estacionamento;
 - Estimulou a Infraestrutura para turismo de compras e de gastronomia;
 - Redesenhou os letreiros de divulgação existentes nas fachadas do comércio;
 - Preservou o patrimônio histórico urbano;

2.2 - A Celebração

Um convênio entre o público e o privado, definindo as responsabilidades e os prazos.

Trata-se de um documento formal que o arquiteto contratado organizou a formalidade do convênio entre a Prefeitura e a “Associação dos Restaurantes e Comerciantes da Rua Avanhandava” e definiu as fases técnicas e a forma da participação baseados em lei.

Apresentação do Projeto de Intervenção Urbana

Neste caso específico a parceria materializou-se com a assinatura do “**Contrato de Aliança Comercial**” entre a Associação dos Restaurantes e Comerciantes da Rua Avanhandava e a Companhia Brasileira de Meios de Pagamento (VISA) tendo como interveniente anuente a Sub prefeitura Sé de São Paulo. Este documento celebrado está disponível para consulta. **(anexo 1)**

O projeto submetido à Prefeitura demonstrou fisicamente as intervenções desejadas por meio de desenhos técnicos e memoriais descritivo definindo os objetivos e listando as intervenções, formalizadas com a tramitação do processo *2005-0.155.532-0*.

SISTEMA MUNICIPAL DE PROCESSOS PROTOCOLO DE AUTUACAO	
NUMERO DO PROCESSO ***** * 2005 - 0.155.532 - 0 * *****	
DADOS DO PROCESSO ----- ASSUNTO: 025-009 PROPRIO MUNICIPAL PERMISSAO MOTIVO: PEDIDO DE ANALISE DO PROJETO BASICO DO BOULEVARD AVANHANDAVA	
AUTUADO POR: 60-56-00-065 - SP-SE/PA/EXP-AUT EM: 01/07/2005	
DADOS DO INTERESSADO ----- CGC: 07.145.373/0001-08 NOME: ASSOC DOS RESTAURANTES E COM DA RUA AVANHANDAVA ENDereco: R AVANHANDAVA 40 BAIRRO: BELA VISTA	
----- ! LOCALIZE SEU PROCESSO ! ! NA INTERNET: www.prefeitura.sp.gov.br/processos ! ! OU PELA CENTRAL DE ATENDIMENTO 156 ! *-----*	

Protocolo de registro - 02.07.2005 (24)

A legislação

Para cristalizar o projeto foi necessário seguir as seguintes leis:

LEI Nº 13.885, DE 25 DE AGOSTO DE 2004 que estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo. **(anexo 2)**

e **DECRETO Nº 45.904, DE 19 DE MAIO DE 2005** que regulamentou o artigo 6º da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, se refere à padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo. **(anexo 3)** - Este decreto gerou uma cartilha. **(anexo 4)**

LEI Nº 14.003, DE 14 DE JUNHO DE 2005 que consolidou o programa Municipal de Intervenção em Ruas Comerciais em São Paulo. **(anexo 5)**

Envolvimento de todas as empresas públicas ou privadas que participam ou prestam serviços no espaço público.

Como meio de contato e de aproximação o departamento da Prefeitura – “CONVIAS” – DEPARTAMENTO DE CONTROLE E USO DE VIAS PUBLICAS exigiu a participação de todas as empresas concessionárias.

O atuação deste órgão foi fundamental para o êxito, coordenando as reuniões e cobrando todos na requalificação urbana.

Apresentação de projeto físico-financeiro demonstrando a viabilidade para os patrocinadores e colaboradores.

O arquiteto contratado comandou e coordenou esta atividade. O projeto básico apresentado aos patrocinadores por meio de desenhos e imagens demonstrou a forma e o conteúdo da transformação urbana e convenceu.

3. A Evolução Urbana

A evolução constante da cidade e especificamente do espaço público sofreu em geral um envelhecimento e deteriorou-se diante do crescimento da população, da ampliação da frota veicular e dos usos irregulares.

A cidade procurou novos nichos de desenvolvimento e na sua evolução o centro da cidade e os seus bairros adjacentes perderam a sua missão. A falta de planos diretores eficazes teve como resultado a formação bairros fantasmas. O conceito de trabalhar em determinado local como, por exemplo, o centro da cidade e morar em outro foi uma escolha baseada inicialmente no desejo bucólico da moradia em casa isolada com quintal e posteriormente os condomínios fechados com segurança. Os prédios residenciais do centro da cidade perdiam, naquele momento, o seu valor e a sua função e as atividades comerciais e serviços dependiam de uma nova roupagem. O que se vê agora é um movimento contrário em bairros revitalizados no centro expandido da cidade ou mais próximo dele. A “Rua Avanhandava” tese deste mestrado é prova consistente deste novo movimento. Segundo as estatísticas mostraram, o centro da cidade de São Paulo perdeu aproximadamente 11% da sua população nos anos 90 e a situação reverteu 15 anos depois com um crescimento de aproximadamente 9%.

Com o centro revalorizado e os cidadãos estimulados a viver no centro e com uma cultura do espaço compartilhado entre pessoas, veículos e bicicletas evidenciou-se que a vida urbana no centro pode se tornar mais interessante devido às oportunidades multifacetadas. Morar perto do metrô e tendo à disposição transporte público de média capacidade colaborou na decisão. Outro fator gratificante é o de trabalhar e morar perto do trabalho pela facilidade de deslocar-se a pé, por poder desfrutar a vida cultural junto aos teatros e cinemas bem como a vida gastronômica nos bares e restaurantes de qualidade como acontece neste caso.

O desejo de voltar a morar no centro de São Paulo foi uma boa notícia. A região central está ganhando vida, novos investimentos e revitalização, além de novas áreas verdes e espaço de lazer e cultura. Para retornar aos velhos tempos em que morar nessa região foi sinônimo de status e tradição, os prédios antigos estão sendo revitalizados e transformados conhecidos como retrofit”. Além disso, as praças e ruas estão passando por processos de mudanças tal como aconteceu com a “Rua Avanhandava”. Ao expor mais adiante a revisita realizada no dia 29 de novembro de 2015 relatarei os resultados e os seus benefícios.

CAPÍTULO III

A integração

Para atender e respeitar a população que trabalha e ou mora neste espaço público a equipe criou uma forma participativa em todas as fases evolutivas. Por meio de palestras ilustradas o projeto de revitalização foi apresentado aos moradores e comerciantes da rua. Diversos e variados encontros de debates e discussões foram necessários para demonstrar que o trecho de rua estava prestes a ser transformado para melhor. Foram necessários diversos encontros com debates e discussões.

A transformação com grande repercussão foi o remanejamento dos pontos de taxi e os seus desdobramentos sendo relocados em outras ruas adjacentes, posicionados em varias direções facilitando as demandas. Foi preciso ajustar os cuidados e as medidas compensatórias para amenizar os transtornos e provar que a nova situação apesar de peculiar forneceria um conforto e uma nova forma de viver.

As decisões foram pautadas no exemplo de uma das mais importantes metrópoles do mundo, tendo Barcelona como paradigma. Quando os projetos interferiram profundamente na cidade foram apresentados às comunidades diretamente afetadas, ouvindo-as e apresentando as alternativas, visando assim, as soluções. (25)

A sociedade civil organizada é um canal natural para auxiliar na interlocução. Dessa forma a população por onde caminha passa a ser a defensora das obras, garantindo a sua continuidade mesmo quando das mudanças de governo. Mudanças futuras de planos até podem ser feitas, mas precisam ser muito bem fundamentadas para que sejam aceitas pela população. Nenhuma cidade suporta alterações de rumo ao sabor de cada nova administração, tratando as obras públicas como se o dinheiro fosse abundante.

Uma revitalização urbana assemelha-se a uma cirurgia cardíaca, com necessidades especiais no tecido urbano principalmente quando envolve uma região emblemática como a “Rua Avanhandava”, com inúmeros prédios antigos, bens tombados e com uma área relativamente pequena, porém muito adensada e frequentada.

Outro fato preponderante é o trânsito, inegavelmente um dos piores inimigos de quem mora distante. O fato de morar e trabalhar no centro pesou para boa parte da população. Temos, neste particular, um dos piores cenários do mundo comparáveis, entre outras, ao da cidade do México.

CAPITULO IV

A Transformação

Proposta de Revitalização e Requalificação

1. O interesse e a vontade política do poder público demonstrou para a população o envolvimento exemplar.
2. A Associação dos Restaurantes e Comerciantes da “Rua Avanhandava”, como parceira, contratou a equipe técnica e com a “Aliança Comercial” buscou os recursos financeiros.
3. Convenceu o patrocinador por meio de um plano de negócios e definiu a sua participação financeira privilegiando a bandeira “VISA” ao longo do comercio local. A materialização transformou-se em realidade com a assinatura de um Contrato de Aliança Comercial entre a “Associação dos Restaurantes e Comerciantes da Rua Avanhandava” e a Companhia Brasileira de Meios de Pagamento – VISA. **(anexo 1)**
4. Por último, apresentou-se o projeto executivo com um cronograma físico – financeiro marcando a data para o início das obras que ocorreu no dia 15 de janeiro de 2006.



fotos de 15.01.2006.

Página 1 / 2

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - PMSP
Secretaria Municipal de Transportes - SMT
Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV
CS: 01.24.00243/06-81

TERMO DE PERMISSÃO PARA OCUPAÇÃO DE VIAS Nº 2006/14/029

SUBPREFEITURA SE - 06	PERÍODO DA PERMISSÃO DE 07/03/2006 a 30/06/2006	PROCESSO Nº 2005.8.326.654/6
PERMISSOONÁRIA ASSOCIAÇÃO DOS RESTAURANTES E COMÉ	ENGENHEIRO RESPONSÁVEL Walter Mascari Ferreira	PAIS 3255-6599
FIRMA EDUCATIVA ASSOCIAÇÃO DOS RESTAURANTES E COMÉ	ENGENHEIRO RESPONSÁVEL José Tadeu Braz	PAIS 3255-6599
FINALIDADE DA OBRA OU SERVIÇO ALTERAÇÕES DE GEOMÉTRICO DO VIÁRIO	NATUREZA DA OBRA OU SERVIÇO (25/1)	
PROTEÇÃO DA OBRA	1) Conservação / Manutenção 2) Expansão / ampliação 3) Grande porte 4) Ligação domiciliar	

O Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, nos termos da Lei nº 13.614/2003, expede o presente TERMO DE PERMISSÃO de ocupação de vias em logradouros públicos obedecendo as seguintes especificações e restrições quanto ao viário.

I) OBRIGAÇÕES GERAIS:

- 1) Os locais deverão estar obrigatoriamente sinalizados pela firma executora da obra (sinalização diurna e noturna) conforme as "Normas de Sinalização e de Execução de obras nas Vias Públicas" (Decreto Municipal nº 15.704/79 e 15.705 de 16/2/79).
- 2) Caso haja danos, deverão ser repostos todos os dispositivos de segurança e sinalização existentes (horizontal, vertical e semaforica), conforme aspecto original.
- 3) Após o período autorizado independentemente do estado da obra, a via deverá estar totalmente liberada para o tráfego de veículos estando as valas cobertas com chapas de aço, devidamente grampeadas no pavimento, salvo restrição em contrário.
- 4) Manter rigorosamente livre os acessos às guias rebaixadas, pontos de ônibus e passagens para pedestres.
- 5) Deverá ser mantida junto à obra ou serviços cópias do termo de permissão de ocupação da via e, se for o caso, projetos de sinalização e projetos de desvio de tráfego.
- 6) Contato emergencial deverá ser feito através do telefone 156.
- 7) Período permitido para estacionamento e movimentação de veículos da obra ou para carga e descarga fora da ocupação autorizada, conforme regulamentação do local, salvo restrição em contrário.

II) OBSERVAÇÕES

- 1) O presente Termo de Permissão é válido apenas para os locais especificados, observadas as restrições impostas.
- 2) O DSV através da CET, reserva-se o direito de suspender a qualquer momento, o presente Termo em caso de congestionamento ou de sua conveniência.
- 3) No caso de infração em algum dispositivo, aplicar-se-ão as penalidades previstas em lei.

III) LOCAIS AUTORIZADOS:

- 1) R AVANHANDAVA entre R MARTINS FONTES e R MARTINHO PRADO



O Grande Desafio

A ação mais complexa pelo ponto de vista operacional e que permitiu de uma forma decisiva para a aprovação do projeto e o apoio dos órgãos públicos e da população envolvida foi o comprometimento junto ao órgão de controle viário (CET – Companhia de Engenharia de Tráfego) de não bloquear por completo o trânsito no local, apresentando alternativas de execução com fases específicas. O "Termo de Permissão para Ocupação de Vias" – TPOV - foi obtido no dia 08.03.2006. (26)

Página 2 / 2
TPOV: 2006/14/029 verso

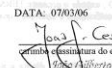
IV) RESTRIÇÕES QUANTO A OCUPAÇÃO DA VIA
OBS: De acordo com o parecer emitido por CET/GPV na folha 21, no cruzamento da Rua Martins Fontes x Rua Avanhandava, as obras não poderão ser executadas, sem a realimentação do projeto geométrico. Nos demais locais seguem abaixo as restrições:
Passeio: Parcialmente, devendo ser preservada passagem para pedestres com largura mínima de 1,20m.
Leito carroçável: Uma faixa de rolamento por vez, no máximo 3,00m.

V) PERÍODO PERMITIDO PARA A EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS E OBRAS
Passeio e Leito carroçável: Diurnamente

VI) 1) As ocupações e a sinalização da via deverão obedecer as etapas de obras, previstas nas folhas 09, 10, 13, 14, 15, 16, 19 e 20 do presente.

VII) A 48 HORAS DO INÍCIO DA OBRA OU SERVIÇO, A FIRMA EXECUTANTE DEVERÁ COMUNICAR A ANTONIO CARLOS VIEIRA ABRANTES DA CET-GETI SOBRE A HORA DO INÍCIO ATRAVÉS DO FAX Nº 3236-6832.

DATA: 07/03/06

 **Antônio Carlos Vieira Abrantes**
Chefe de Engenharia de Tráfego
CET/Tráfego

DATA: 08/03/06

 **Eng. Omeu Altieri Filho**
Diretor do DSV-1



O Projeto e o Conceito

Boulevard Avanhandava - “Desenho Universal Urbano e a Amenização de Tráfego” uma solução público-privada.

Amenização de Tráfego - “Traffic Calming”

“Traffic Calming” é um conceito, difundido na Europa a partir dos anos 60, com bons exemplos bem sucedidos, além da farta bibliografia editada. Trata-se de uma política urbana envolvendo transporte, tráfego e pessoas, articuladas para o bem comum.

A combinação das intervenções, principalmente físicas, reduz os efeitos negativos do uso do veículo, alterando o comportamento dos motoristas e melhorando as condições dos usuários não motorizados no local. O tema obteve como resultado a retomada da preocupação voltada para o espaço público, desenvolvendo simultaneamente a melhoria da autoestima do cidadão. Os exemplos de Traffic Calming e citando William H. Whyte;



TRAFFIC CALMING 101

“In almost all U.S. cities, the bulk of the right-of-way is given to the roadway for vehicles, the least to the sidewalk for pedestrians... just suppose that Americans were to extend their walking radius by only a few hundred feet. The result could be an emancipation...” – William H. Whyte (CITY: Rediscovering the Center). (27)

“Em quase todas as cidades americanas, o espaço de vias públicas é dedicado, na maioria das vezes, a veículos e na minoria a calçadas para pedestres. Entretanto, suponha que os americanos pudessem estender suas calçadas em apenas poucos metros. O resultado seria uma emancipação.”

Definições

Veículos e Pedestres

Baseado no conceito de “Traffic Calming”, combinamos a interação entre veículos e pedestres, o que minimiza os conflitos, diminuindo sua severidade através da redução da velocidade praticada pelos veículos. A velocidade máxima a ser regulamentada é de 30 km/h. Com esta reestruturação das relações tráfego/pedestres, o Projeto “Boulevard Avandava” organizou o uso de vários elementos para garantir o bom desempenho da via no contexto urbano, humanizando as relações e melhorando a qualidade da circulação para todos os usuários da via.

Para atingir os objetivos, o projeto definiu uma série de interferências. A de maior destaque do ponto de vista de tráfego foi à alteração do pavimento, com o estreitamento das faixas de circulação de veículos e o alargamento das calçadas. Foram também reduzidos os degraus entre a via e o passeio e assim como a eliminadas 14 vagas públicas e pagas conhecidas como “Zona Azul”.

Projeto

Critérios e Tipologia

No novo pavimento proposto, tanto para a via como para as “calçadas” foram utilizados blocos de concreto, intertravado G-16, da Glasser, conhecido como “pavimento ecológico”. (28) Alta permeabilidade do piso proposto permite que as suas juntas absorvam parte das águas pluviais.

Outros fatores importantes foram os relativos à resistência e facilidade na aplicação. Uma série de cores permitiram uma criativa paginação. Baixa absorção do calor é também um fator preponderante, na medida em que cria um equilíbrio térmico, baixa reflexão, portanto um conforto urbano para os usuários.

Durante a execução o material foi transportado sobre “palletes” organizando o canteiro e liberando as diversas interferências. Da mesma forma os demais insumos facilitaram a lógica de organização da obra evitando equipamentos de grande capacidade habitualmente utilizados em pisos asfaltados.

Também vale a pena ressaltar a velocidade e a limpeza na aplicação, bem como a facilidade na manutenção e reparos.

Perspectiva Recente

O artigo da Revista “CREA-SP” na edição de nº 18 - jan/fev 2005, às págs. 27,28 e 29, sob o título “Impermeabilização Indiscriminada – Asfalto a grande vilã das enchentes” destacou o seguinte tema promovido pelo arquiteto e urbanista Cândido Malta.

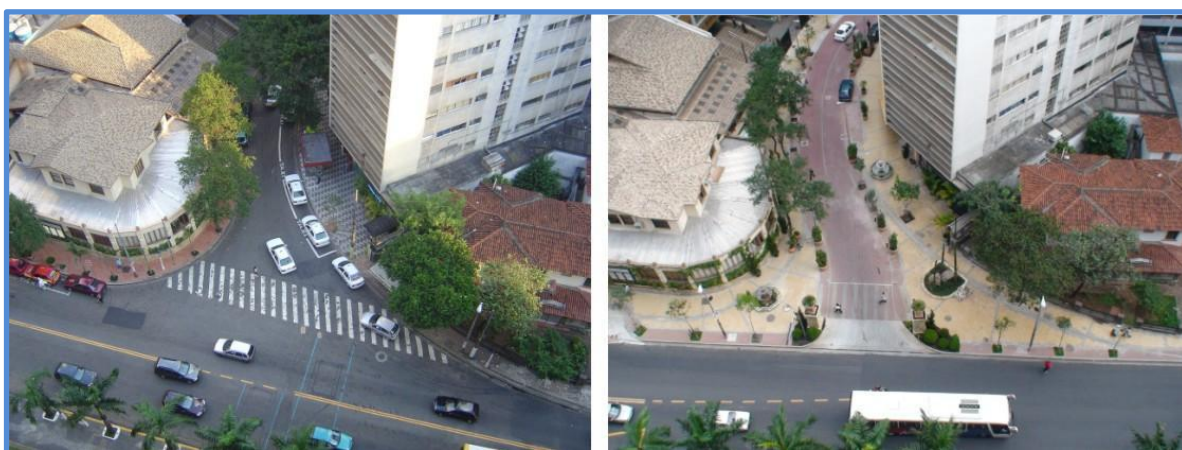
“A única limitação para o uso dos blocos de concreto em vias públicas parece ser o volume de tráfego”. Existe uma tendência, causada pela instabilidade do chão, de produzir uma ondulação, que se acentua com o tráfego intenso. Nos casos de vias locais, que são a absoluta maioria em São Paulo, é uma grande solução”; dos 12 mil km que formam o sistema viário

principal da capital paulista, 77% representam vias locais (9.300 km), 23% de vias estruturais (1.196 km) e coletoras (1.522 km) .”

O mesmo artigo comentou; “Calçadas também podem ser permeáveis, utilizando um piso adequado. - mais uma vez os blocos articulados são uma boa opção. Para garantir a máxima permeabilidade, pode ser utilizada a combinação do bloco articulado com vãos em 60% do total da superfície e juntas com grama ou piso com faixas verdes nas laterais, garantindo 66% de permeabilidade”.

O Projeto Urbano, uma transformação impactante.

Como acabar com este mar de asfalto e uma travessia de 17 metros na cabeceira da “Rua Avanhandava” na confluência com a rua Martins Fontes?



Antes

Depois

O trecho envolvido tem 140 m de comprimento, compreendendo os trechos entre as Ruas Martins Fontes e Martinho Prado. Tem um fluxo dimensionado de 360 veículos./hora. O que o caracteriza como uma via local e a enquadra, de forma inequívoca, dentro dos padrões para a implantação das medidas propostas.

O **“Boulevard Avanhandava”** como se tornou conhecido no tecido urbano foi realizado com estreitamento da faixa de rolamento para 5.50 mts, ao longo da via, 6.00 mts na entrada do via pela rua Martins Fontes e o respectivo alargamento das calçadas. A diminuição do “degrau” entre a via e a calçada para 2 cm – de acordo com o conceito SSCH - **“Single Slope Concrete Barrier”**. (29)

Trata-se de um elemento complementar, visando à ampliação do espaço horizontal, melhorando a circulação em geral e em especial os portadores de necessidades especiais. O espaço compartilhado é definido pelo abandono da tradicional divisão entre a pista e a calçada. Neste espaço o pedestre ganhou liberdade de movimentos e os veículos passaram a trafegar na velocidade do caminhar, induzindo uma forma prudente de dirigir.

Na entrada da via (lado da Rua Martins Fontes), reduzimos o mar de asfalto e unimos os passeios por uma faixa de pedestres com 6m de largura definidas e balizadas.

Nos casos de chuvas torrenciais, as água pluviais da Rua Martins Fontes escoariam em direção a Rua Avanhanda criando habitualmente uma lâmina de água. Com a criação da rampa e passagem de pedestres alçada, conseguimos desviar estas águas e as drenagens instaladas foram suficientes e determinantes para a solução.

O que pretendo destacar é o fortalecimento do conceito formal do espaço público. Erroneamente considera-se público o que é do governo. “Traffic Calming” tira esta dúvida. A rua é pública com o espaço comum compartilhado e o controle fiscalizador é do poder público em permanente cooperação e sintonia com as associações de interesse público defendendo os anseios e as melhorias.



Antes

Depois

Elementos de redução de velocidade

O projeto previu inicialmente chicanas com raios de curva internos e externos variando entre 20 e 30 metros. A perspectiva permitiria ao motorista vislumbrar uma forma prudente e reduzida de conduzir e reconhecer o local e seus interesses. No momento da execução perceberam, no entanto, que esta implementação seria inócua e ocasionaria problemas no fluxo.

Tivemos liberdade de atuar e apresentar propostas de interesse para o local organizando as etapas e as suas convergências.

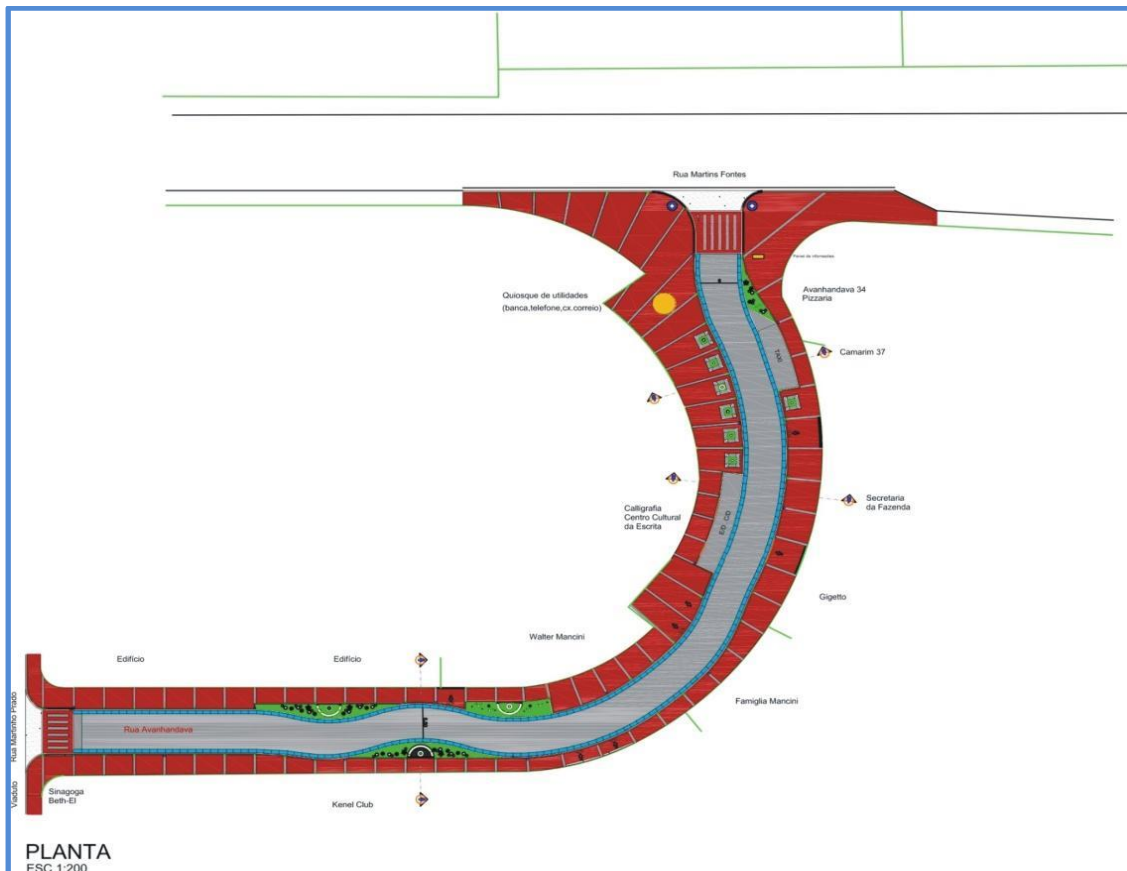
Antes



Depois

O viário foi reduzido pelo tamanho do viário. O sentido único do fluxo ficou preservado. A embocadura inicia com 6 metros de largura, com a rampa e a faixa de pedestres (passadeira) reduzida, posteriormente, para 5,50 mts, permanecendo assim, até a confluência com a rua Martinho Prado conforme comentado anteriormente. A largura escolhida permitiu o escoamento de duas filas. A sinalização local definiu o embarque e o desembarque momentâneo, na fila da direita.

O primeiro anteprojeto



Redução das vagas disponíveis e melhoria do fluxo

O projeto previu a eliminação das 14 vagas públicas e pagas conhecidas como “Zona Azul” situadas na entrada da via, onde existia uma demanda de estacionamento, com baixa rotatividade e alta demanda de embarque e desembarque. O mesmo acontecia na saída junto à rua Martinho Prado.

O semáforo tinha um tempo de ciclo em torno de 120”, com 90” de vermelho e 30” de verde.(segundos) Nos horários de pico, a fila de espera era de 6 a 10 veículos, já que na aproximação do semáforo havia somente uma faixa de rolamento. Isso se devia ao fato de haver algumas vagas de “zona azul” do lado esquerdo e um ponto de táxi do lado direito, caracterizando um desbalanceamento do uso do espaço coletivo. Desta forma com a eliminação das vagas de “Zona Azul” o desempenho do semáforo melhorou a eficiência, aumentando a capacidade de saída.

Respeito ao meio e ao social

Em termos gerais, a proposta urbana com o projeto “Boulevard Avanhandava”, do ponto de vista de tráfego, foi a readequação dos espaços de acordo com o uso e o estabelecimento de novas relações, mais harmônicas, entre todos os usuários da via, inclusive pessoas com

dificuldade de locomoção. Em locais específicos do “Boulevard” aplicamos o piso podotátil, diferenciando os universos.

O passeio

Para os passeios utilizamos dois materiais de usos diferenciados. Na primeira faixa considerada técnica junto ao meio fio, aplicamos o intertravado e para a segunda faixa variável utilizamos o ladrilho hidráulico. Este último material estava em desuso e resolvemos retoma-lo. Apresentamos um desenho simples de duas cores criando uma paginação alegre e descontraída.

Outro fato relevante foi a redução dos ruídos e da poluição, com evidente melhora da qualidade da vida dos usuários em geral, tanto moradores como turistas. Menos tráfego, menos barulho, menos pó mais satisfação.

Concomitantemente com o projeto de engenharia e arquitetura foi desenvolvido o tratamento paisagístico além das intervenções construtivas como o “PORTAL”, os painéis de informação local e parceria social – FIC - “Amigo da Rua, Amigo da Vida”, selando o interesse social.

Foram realizados para o projeto algumas variantes para definir a nova entrada do “Boulevard” com um portal.



A equipe técnica decidiu por uma forma mais livre e de características românticas remetendo a entrada de vilas italianas em homenagem aos imigrantes que participaram da cidade em especial da região da Bela Vista.



Antes

Depois

Carga e Descarga – Embarque Desembarque

Em função da inserção da via na malha viária a rua é considerada local. Desta forma não está sendo utilizada pelo transporte coletivo. Outro fator preponderante é o horário alternativo da coleta de lixo. É cíclico, sendo operada após as 22 horas sem competir ou conflitar com o fluxo de passagem. A demanda é praticamente destinada ao local.

Para a organização do espaço foi criada uma sinalização vertical e horizontal. A acomodação do tráfego foi resolvida com os estacionamentos privados existentes, com oferta suficiente para atender a demanda.

Solução para os Taxis – Baías Distribuídas

Baías permanentes: privilegiando os taxis (três veículos) no lado esquerdo – na entrada da via. A carga/descarga-embarque/desembarque, do lado direito com capacidade de até 5 veículos.

Foram criadas duas novas baías secundárias sendo uma com capacidade para 3 veículos voltadas aos bairros e outra com capacidade para 3 veículos voltadas para o centro, todas na Rua Martins Fontes. Com este princípio os taxis adquiriram opções de saída e aproveitamento das direções.



Antes



Depois



Antes



Depois

Redesenho - Remoção - Remanejamento - Plantio

Escopo das interferências:

- Foi removida uma banca de jornal irregular e foram contratados dois pilares na entrada da rua com floreiras que lembram as vilas italianas. Uma fonte foi criada na embocadura da via do lado esquerdo, sugerindo um movimento, como fato novo. Este tipo de mobiliário tendo sido abandonado ao longo dos anos foi retomado para dar vida ao passeio com o burburinho da água circulando e caindo.



Antes



Depois

- Árvores compatíveis com a tipologia, idade e tamanho, foram remanejadas.
- As árvores escolhidas foram mantidas.
- Árvores “doentes” foram removidas e substituídas por outras espécies em local compatível com o projeto.



Antes



Depois

- Todas as tampas dos poços de inspeção de serviço em geral foram niveladas.
- Toda a fiação de telefonia foi removida e substituída por uma rede enterrada.
- A fiação de elétrica que alimenta a iluminação pública foi enterrada.
- Os postes de iluminação de concreto foram trocados por outros de aço e reposicionados com luminárias de maior capacidade de iluminação, adequado para o tráfego de veículos e de pedestres no passeio.
- Uma rede de captação de águas pluviais por meio de caixas drenantes, no meio do viário foi implantada. Esta solução conhecida como via seca ajudou na decisão final fazendo com que a via fosse praticamente plana e com mínimo de caimento para o centro.
- A faixa piso tátil nas faixas de pedestre junto às guias e ao longo de toda via.
- Uma nova comunicação visual para o local foi projetada.

PORTAL

Com a requalificação do espaço público foi construído um portal que se mostrou eficiente, fortalecendo e diferenciando o controle. Uma porta de entrada que convida e saúda os visitantes. Uma solução estética que limitou os casos de vandalismo e valorizou a forma de viver dos seus moradores.



Antes

Depois

RESUMO DO USO DA FERRAMENTA URBANA

Após a implantação e a consolidação do projeto contemplamos os seguintes resultados

- Aumento da qualidade de vida.
- A Incorporação do leito carroçável com o passeio.
- A Criação de um viário atraente e ao mesmo tempo seguro.
- A Redução dos efeitos negativos da circulação de veículos de passagem.
- Aumento da percepção de segurança pelos usuários não motorizados com destino ao local.
- Redução da necessidade de fiscalização policial ostensiva deslocando-a para outros locais mais necessitados.
- Requalificação do ambiente viário sob o ponto de vista urbanístico.
- Criação de permeabilidade e desenvolvimento de uma drenagem inédita.
- Alteração dos acessos ao comércio local para as pessoas de pouca mobilidade.
- Redução à zero o número de atropelamentos.

OUTRAS INTERFERÊNCIAS

1.O meio fio histórico

Em 1976 foram realizadas obras de urbanização com a troca do meio fio e do pavimento. Na década de 30 o meio fio era guarnecido com guias de granito e por ocasião da realização do projeto, encontramos um pequeno trecho na entrada da Rua Avandava na confluência com a Rua Martins Fontes. A posição foi preservada e nivelada com a nova cota de projeto, obedecendo diretrizes dos órgãos Prefeitura local ligados à preservação histórica do espaço público o Compresp – Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo; foi criado em dezembro de 1985.(30)



antes – preservação do meio fio histórico



depois – resultado da preservação

2.Arbóreo

Como parte do projeto de paisagismo, entre todas as intervenções indicadas anteriormente, foram plantadas as seguintes espécies arbóreas:



Antes

Depois

Ao longo da Rua Avanhandava os Ipês Amarelos, (**Tabebuia Alba**). A árvore que simboliza atualmente o Brasil, por florar habitualmente em setembro. O ipê-amarelo pode ser encontrado de norte a sul do Brasil. Os ipês pertencem à família das Bignoniáceas, é uma árvore que pode crescer até 30 metros de altura. Sua madeira é muito resistente e foram usadas na construção de telhados de igrejas dos séculos XVII e XVIII. Atualmente ela é utilizada na fabricação de artesanatos, instrumentos musicais, lápis, construção civil e naval entre outros objetos. O Ipê tem nove diferentes espécies com características semelhantes de flores brancas, amarelas, rosas, roxas ou lilás. As variedades de tamanho pequeno e médio são utilizadas no paisagismo pela beleza e cor de suas flores. A casca, a entrecasca e a folha do Ipê-amarelo possuem propriedades medicinais e também fornece corante amarelo para a tintura.

No alinhamento da Rua Martins Fontes o Pau Ferro (*Caesalpinia leiostachya*). Trata-se de uma alusão à dureza de sua madeira. Diz-se que seu nome provém das faíscas e do ruído metálico utilizando um machado quando se atrevem a cortá-la e foram utilizadas pelos indígenas, como matéria-prima de suas clavas. Suas principais características - Porte: de 12 até 28 metros; a copa arredondada e larga com 6 metros em média, por vezes ultrapassando os 12 metros; o tronco marmorizado, de um branco muito claro entremeado por tons de cinza claro a bege; suas folhas pequenas e delicadas, são muito semelhantes às da Sibipiruna na forma, porém em um tom de verde mais escuro. Ao contrário desta outra, os pau-ferros têm folhas perenes. O seu crescimento é considerado rápido para a densidade de sua madeira. A suas flores amarelas muito pequenas e muito pouco destacadas das folhas, quase imperceptíveis a olho nu, formadas de agosto a março. O fruto é uma vagem extremamente dura e resistente, madura de agosto a outubro.(31)



Antes



Depois (plantio do pau-ferro)

DETALHE DO PAISAGISMO



- A Rua Avanhandava tem um valor patrimonial com as árvores antigas, gigantescas, espetaculares.
- As árvores antigas têm um valor insubstituível quer pelos alinhamentos imponentes quer pela sua qualidade ambiental.
- Futuramente as árvores mais antigas serão removidas se estiverem doentes, liberando a faixa livre de pedestres;
- As novas espécies plantadas para o projeto formarão o novo alinhamento arbóreo reorganizando o paisagismo.
- Reforço, as árvores antigas têm um valor insubstituível quer pelos alinhamentos imponentes quer pela sua qualidade ambiental e lutar por elas é uma questão de princípio.



A nova situação

INTERFERÊNCIAS PÚBLICAS - CONCESSIONÁRIAS

Temos no centro da cidade de São Paulo, inúmeras interferências, sejam subterrâneas ou aéreas. Como todo o piso seria trocado para a realização do projeto, tornou-se oportuna e convocação de todas as concessionárias envolvidas neste trecho de rua. Ainda hoje assistimos a inúmeras situações em que o poder público substitui o piso asfáltico e, alguns meses depois, algumas concessionárias produzem mudanças e intervenções na infraestrutura subterrânea, danificando novamente o piso recém-aplicado, provocando feridas urbanas, incuráveis, ou exigentes de novo investimento público.

Eletropaulo – (energia elétrica)

Foi solicitado o rebaixamento do envelope de proteção dos cabos enterrados, o nivelamento das bocas dos poços de inspeção e a troca das respectivas tampas. Toda a rede aérea ainda existente foi enterrada (energia e iluminação pública).

Sabesp - (água e esgoto)

Todas as canalizações de conexão domiciliar foram trocadas. A rede de esgoto antiga foi substituída por uma nova e redimensionada; estancaram-se os vazamentos e niveladas todas as tampas dos poços de visita.

Congás – (gás)

Toda a rede antiga foi substituída; criados os ramais novos para os prédios visando futura adaptação e integração na rede.

Telefónica – (rede de telefonia)

Toda a rede aérea ainda existente foi enterrada.

Prefeitura – (Subprefeitura Sé)

Com projeto de drenagem, uma rede de captação de águas pluviais foi implementada, inexistente até então, entre as Ruas Martins Fontes e Martinho Prado. Foram executados diversos poços de captação a cada 20 metros, guarnecidos com uma grelha, localizados no centro da via, criando a “rua seca”. As águas pluviais de todos os imóveis foram ligados à rede de drenagem como exemplo de respeito pelo espaço público.



nova situação

DECISÕES COMPLEMENTARES DE PROJETO

1. Padronização dos letreiros

Durante o desenvolvimento do projeto, a equipe apresentou alternativas para a padronização dos letreiros do comércio local. A sugestão foi acolhida, reduzindo a poluição visual organizando e padronizando o espaço na forma, tamanho e cor.



Antes



Depois

2. Recuperação dos jardins dos prédios residenciais

Da mesma forma, a equipe apresentou propostas de padronização e de recuperação dos jardins frontais dos edifícios residenciais existentes neste trecho. As propostas foram muito bem recebidas e seriam executadas ao longo do tempo aguardando resultados das assembleias condominiais, que votariam as verbas de execução.



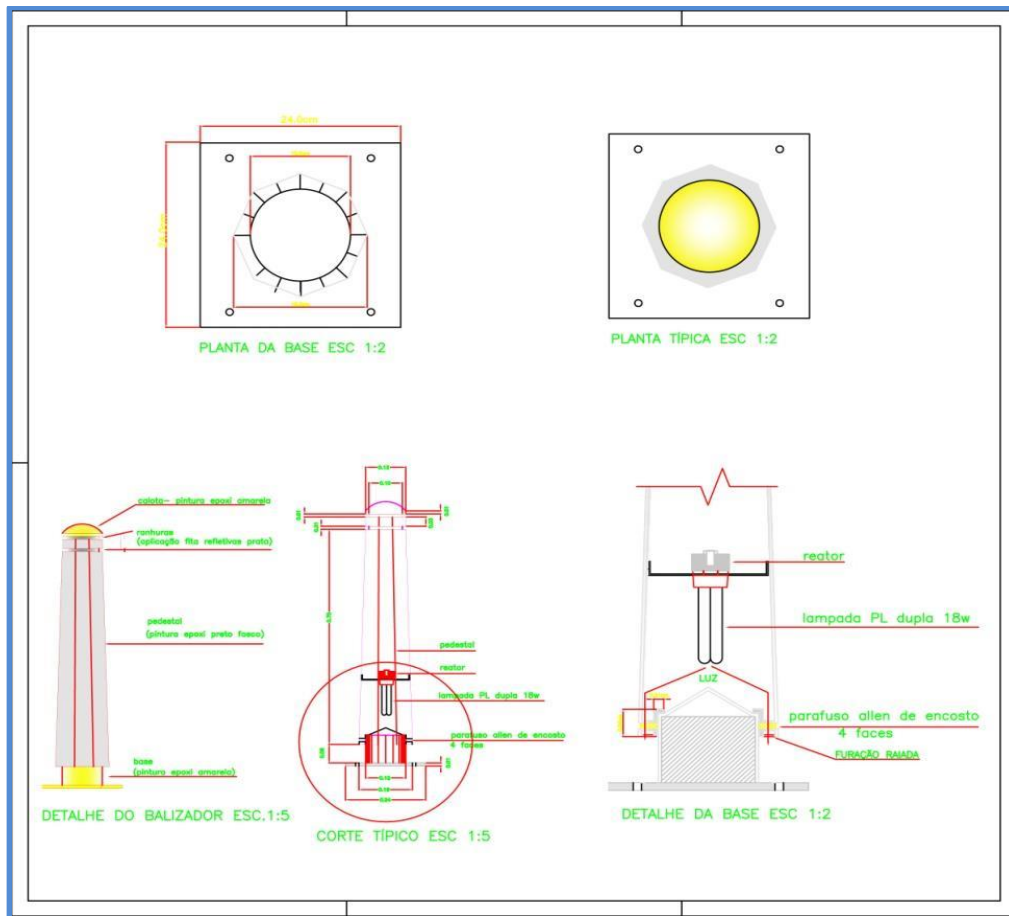
Existente



Futura

3. Balizadores

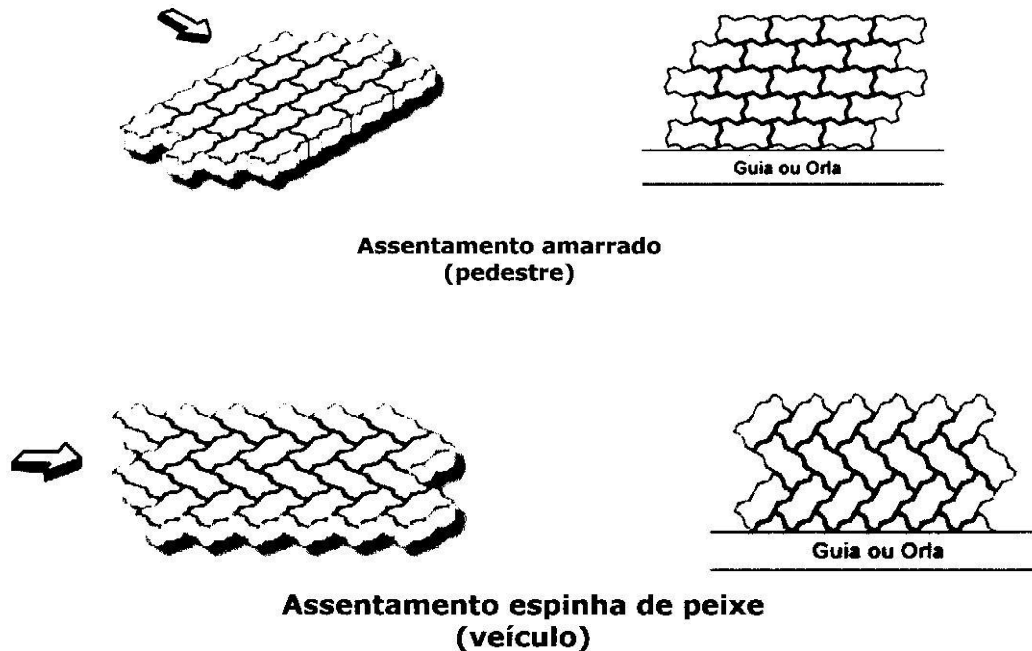
Para faixa de pedestre (passadeira) na embocadura do Boulevard Avanhandava, foram desenhados pelo autor balizadores específicos para local com iluminação voltada para o piso.



Depois da reunião de trabalho a equipe decidiu utilizar o balizador padrão da Prefeitura tendo em vista que o projetado foi considerado muito sofisticado e caro sujeito a depredações e furto.

4.O Piso

O piso aplicado para o local foi especialmente fabricado pela empresa “Glasser” que, ao mesmo tempo, forneceu o apoio técnico para a perfeita aplicação do “Pavê”. (28)



5.Acessibilidade Universal – Comércio Local

O projeto apresentou alternativas de acesso para dois restaurantes;

No Restaurante Walter Mancini, foi fechado o acesso anterior com 4 degraus e criado um novo acesso com portas antigas, com o aproveitamento da declividade da via, evitando qualquer barreira para as pessoas de pouca mobilidade ou em cadeira de rodas.



Antes

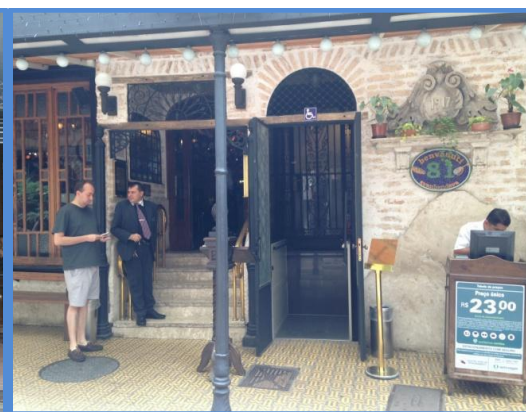


Depois

Na entrada do restaurante “Famiglia Mancini” foi implantado um elevador hidráulico para as pessoas de pouca mobilidade e em cadeira de rodas.

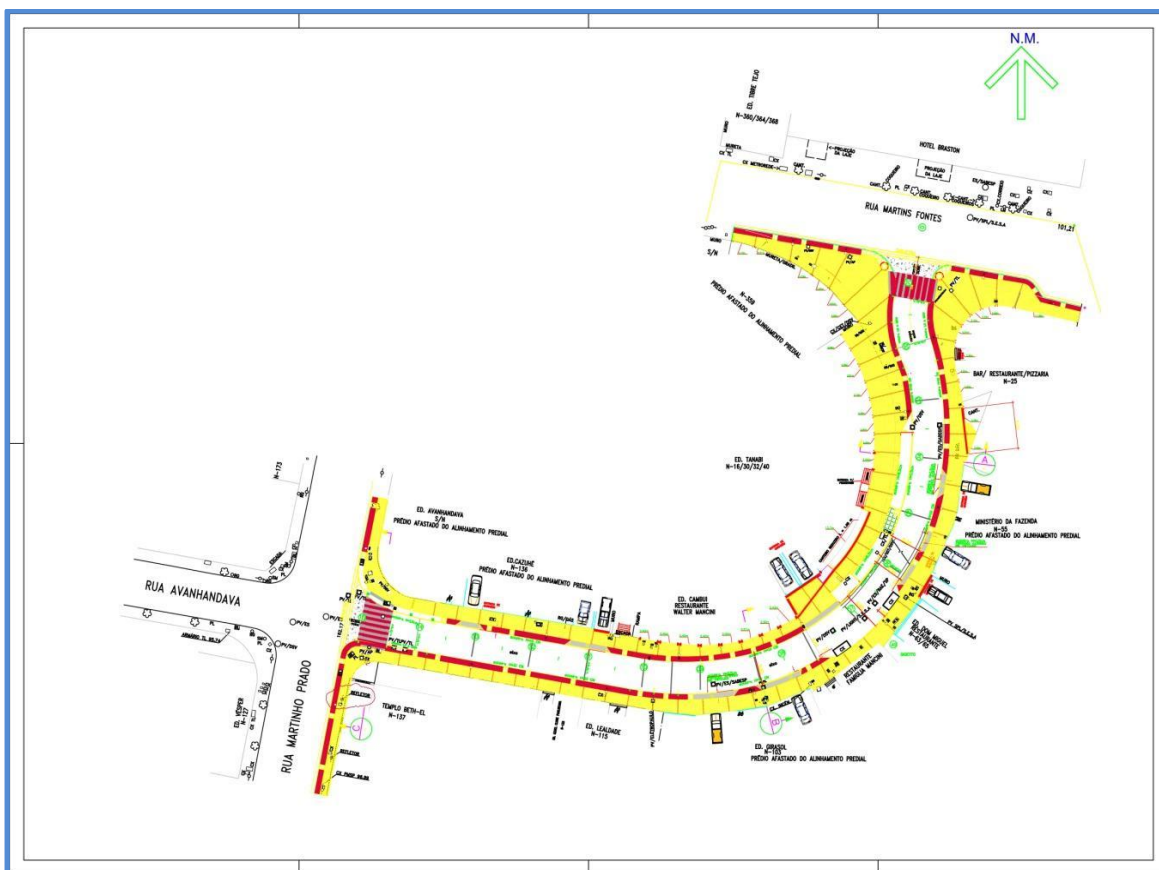


Antes

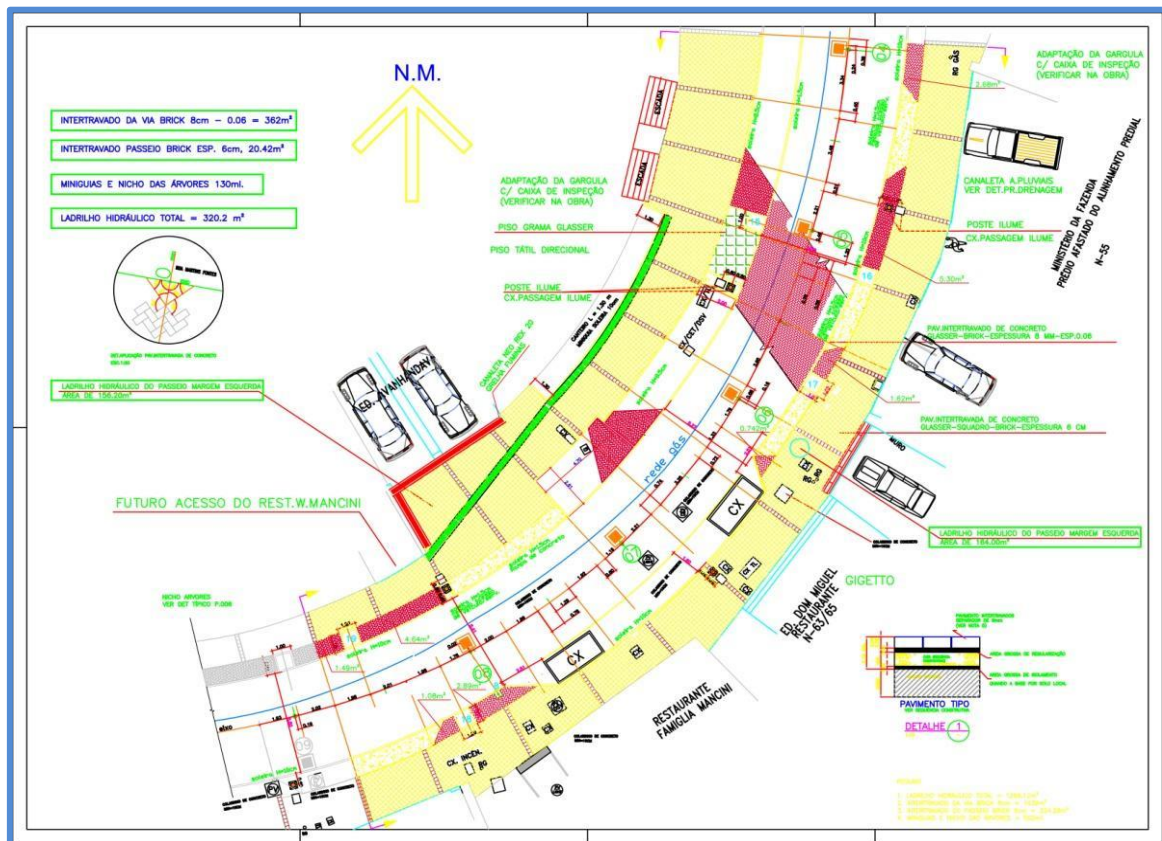
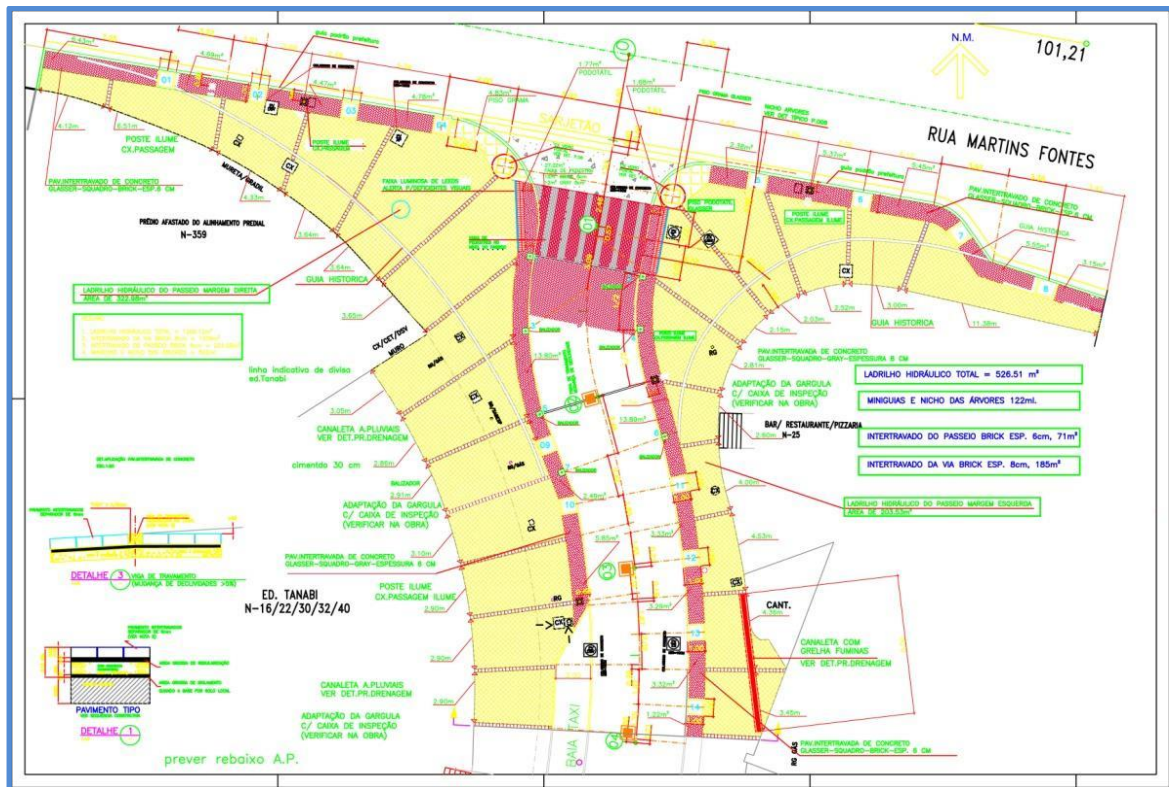


Depois

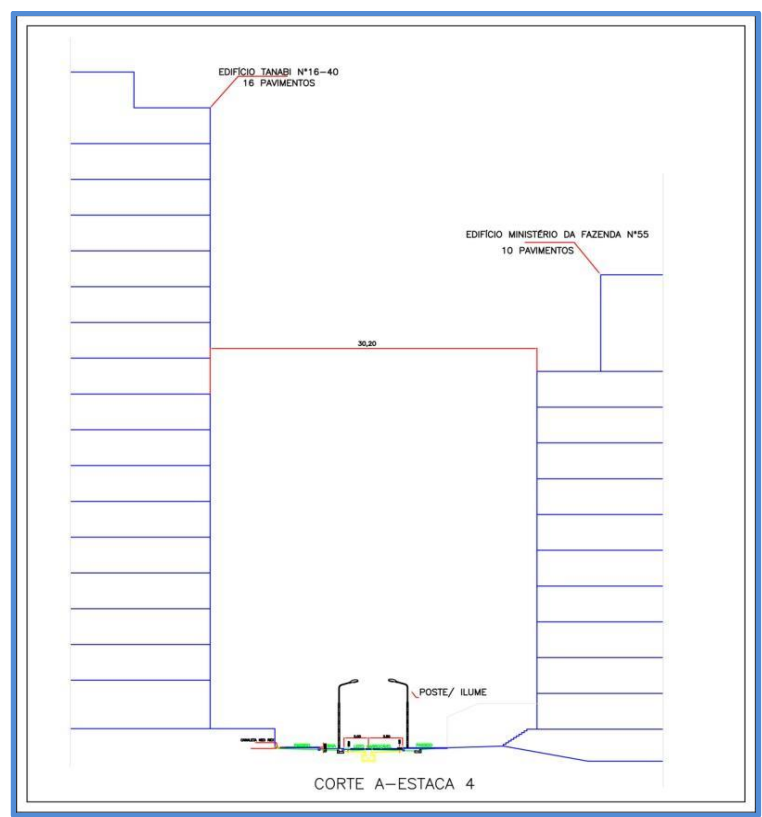
O DESENHO URBANO



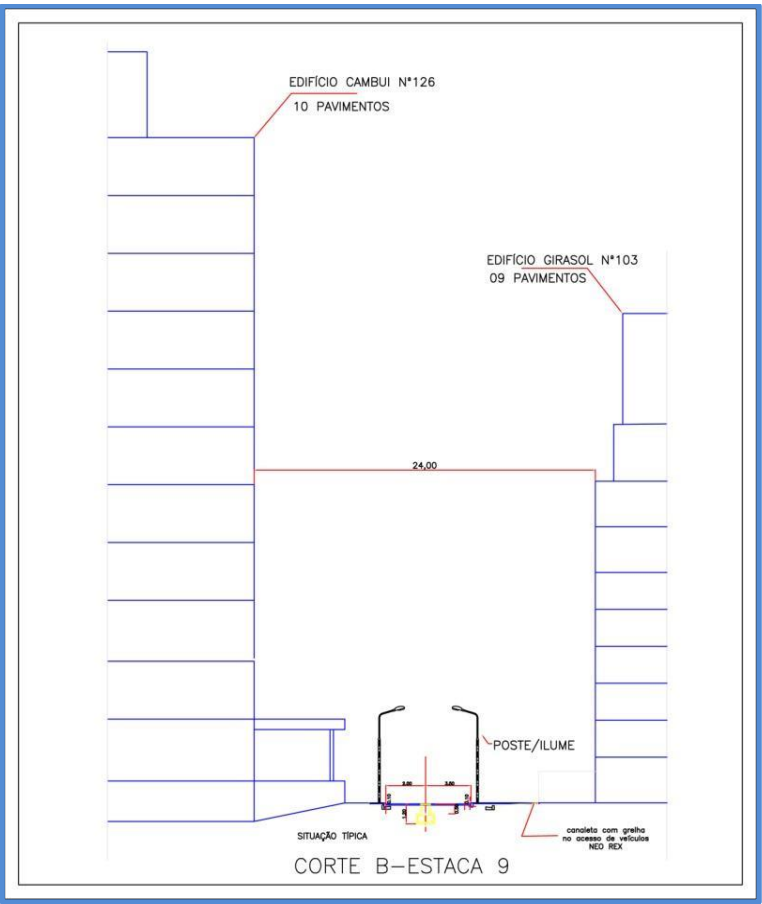
1. Paginação dos Pisos



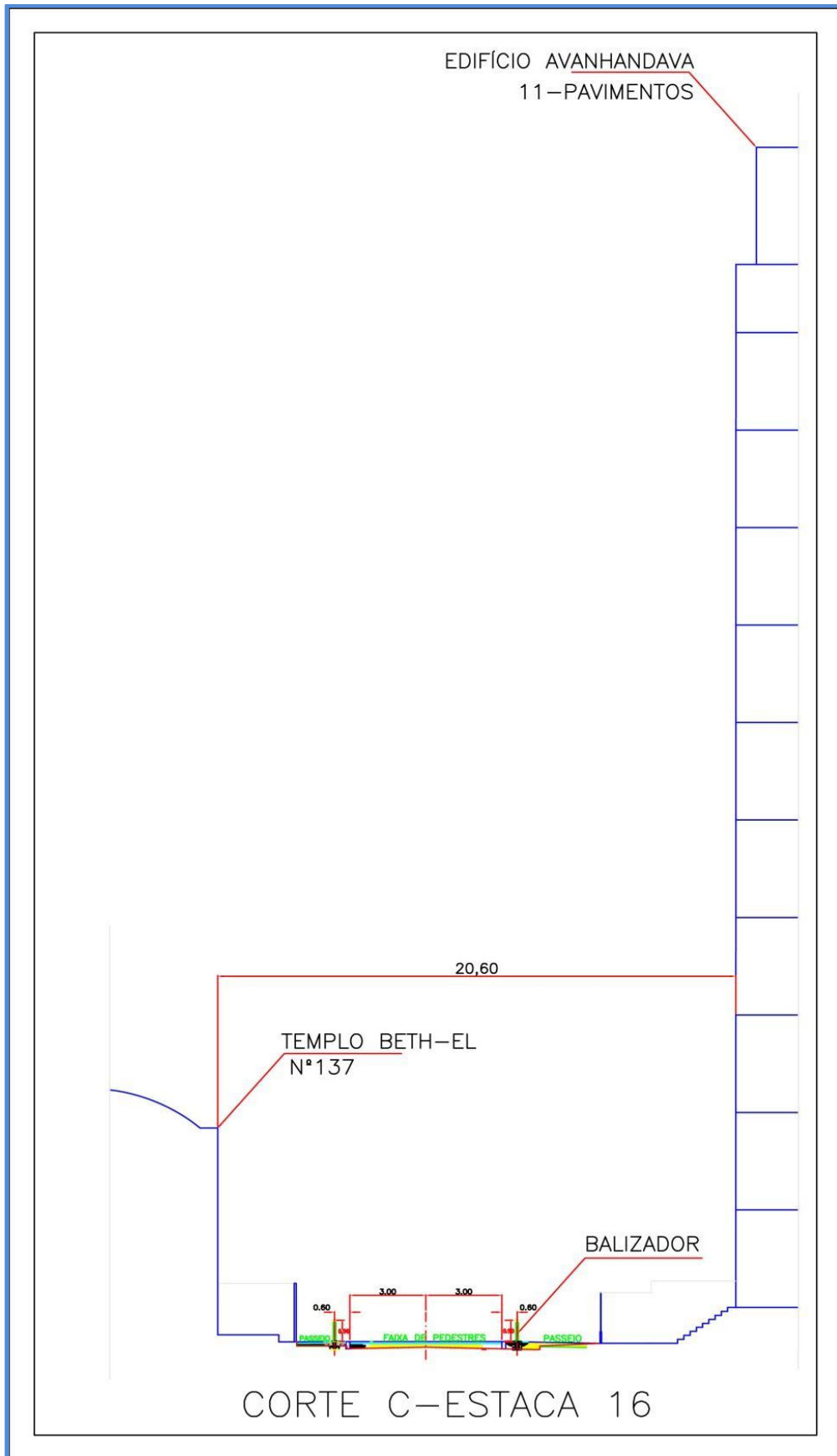
2.Cortes Esquemáticos



Aproximação dos blocos.



Verticalização indesejada.



Confronto de alturas

As discussões e reuniões de trabalho com o lançamento das primeiras ideias para o projeto começaram em janeiro de 2005. O nível da complexidade é revelada na primeira pauta de reunião da equipe realizada no dia 05 de outubro de 2005. (32)

OBRA – AVANHANDAVA – Pauta de Reunião da Equipe em 05.10.2005

- 1. Remoção das guias e definir o meio fio histórico
- 2. Remoção do revestimento das calçadas.
- 3. Adaptações no leito carroçável –
- 4. Adaptações para instalação da tubulação de drenagem.
- 5. Interceptações das redes privadas de água pluvial.
- 6. Levantamento das tampas das inspeções.
- 7. Remoção dos postes atuais (ver com ILUME).
- 8. Árvores (ver SVMA).
 - Mudar para outro local definitivo, previsto no projeto.
- 8.2. Poda técnica e mudança para outro local fora do projeto.
- 8.3. Poda técnica e tratamento mantendo no local em caso de risco.
- 8.4. Eliminar as espécies indesejáveis.
- 9. Mudança do telefone público para o local do projeto (quiosque de atividades)
- 10. Rede de águas pluviais – decidir – canaleta com tampa ? – valeta de drenagem ? – tubulação exclusiva caminhando até a rua Martinho Prado ? ou os dois ???.
- 11. Tampas dos bueiros – instalar grelha ? – usar como caixa de passagem?
- 12. Drenagem sobre o asfalto até a valeta de drenagem? decidir
- 13. Técnica de instalação do pavê – tanto na calçada como no leito carroçável. Paginação
- 14. Técnica de contensão dos módulos dos pisos das calçadas – faixas de concreto – decidir
- 15. Linha divisória central no leito carroçável – cor do passeio –
- 16. Piso tátil de alerta – ver onde e como – decidir em função da solução.
- 17. Alinhamento com mini guias – ver projeto original e decidir.
- 18. Contensão das faixas de pedestres –
- 19. Material da rampa de acesso – concreto ou asfalto ???
- 20. Sargetão – Martins Fontes e Martinho Prado – decidir
- 21. Limites da obra nas duas ruas.
- 22. Bota fora do material removido.
- 23. Remoção, transporte e reutilização do intertravado existente – decidir ????
- 24. Projeto básico – remoção e implantação dos postes (tipo PMSP) apresentar ILUME
- 25. Projeto sucinto da base e dos mini postes – apresentar para ILUME.
- 26. Projeto básico das árvores e memorial (ver com Ameixeiro)
- 27. Projeto do nicho das árvores
- 28. Detalhe das baias e representações – definir para o projeto.
- 29. Mini tacha – ver com Ruy Bottesi
- 30. Portal - caixas de vidro e base – ou pilar de pedra com jardineiras – ver projeto
- 31. Quiosque de Atividades – ver detalhe do projeto – será executado?
- 32. Paineis de informações – back light – decidir - projeto
- 33. Definição da propaganda do patrocinador ou apoiador conforme o decreto das calçadas.- ver com VISA.
- 34. Outros assuntos de interesse da equipe.

Compilação

Edison José Alves Antunes – arqto
Coordenador

INÍCIO DA OBRA - 15 de janeiro de 2006



As dificuldades me transformaram ao lidar com as pessoas enquanto argumentava, discutia e defendia as alternativas sonhadas para aquele espaço público de 140 metros.

Convencemos os responsáveis da Sinagoga Beth-Al, aceitando remover as interferências que obstruíam o passeio com degraus e postes de iluminação. (33)



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DE USO DE VIAS PÚBLICAS
CONVIAS

Ofício nº 044/Convias G/2006

Prezado Senhor

CÓPIA

Preliminarmente, acusamos o recebimento de sua carta datada de 08 de maio de 2006 em resposta ao Ofício nº 033/CONVIAS G/2006.

Após reunião realizada no dia 12 p.p., de comum acordo e nas presenças de V.Sa. (Engº Rafael Kertzman), do responsável pelo projeto do **Boulevard Avanhandava** (Arqº Edison Antunes), do presidente da Associação dos Restaurantes e Comerciantes da Rua Avanhandava (Sr. Walter Mancini) e do representante da Assessoria Técnica de CONVIAS (Engº Marcos Romano), decidiu-se convocar os responsáveis pelo projeto do Museu Judaico Brasileiro, para a segunda-feira, dia 15/05, a fim de definir as ações relativas ao remanejamento dos postes de iluminação decorativa e do degrau existente no passeio público fronteiro à Sinagoga Beth-El, bem como da compatibilização dos projetos em questão.

Com efeito, na reunião do dia 15 de maio de 2006 ficou pactuado que a Sinagoga Beth-El, em conjunto com a Associação dos Restaurantes e Comerciantes da Rua Avanhandava, atuarão um processo administrativo na Subprefeitura SE, solicitando o remanejamento para um local apropriado, dos postes metálicos destinados à iluminação decorativa, ainda que provisoriamente, ora instalados no passeio. Em tal processo solicitarão ainda, a remoção do degrau existente no mesmo passeio.

Convém salientar que, com a vigência do Decreto nº 45.904/05, que regulamentou o art. 6º, da Lei nº 13.885/04, que se refere a padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo, caberá ao Departamento de Iluminação Pública - ILUME, da Secretaria Municipal de Serviços, a definição das ações pertinentes ao remanejamento dos postes, bem como à Subprefeitura SE, a remoção do degrau existente.

Praça da República nº 154 - 4º andar - Centro / SP - CEP 01045-000 - Tel. 3100-1640



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DE USO DE VIAS PÚBLICAS
CONVIAS

Assim sendo, colocamo-nos à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessário e aproveitamos o ensejo para apresentar os nossos protestos da mais alta estima e consideração.

São Paulo 22 de maio de 2006.

CÓPIA

Engº. Theresinha de O. Camponeza do Brasil
Diretora de Departamento

A

Congregação Israelita de São Paulo - Templo Beth-El

A/C.: Engº RAFAEL KERTZMANN

Rua Martinho Prado, 128

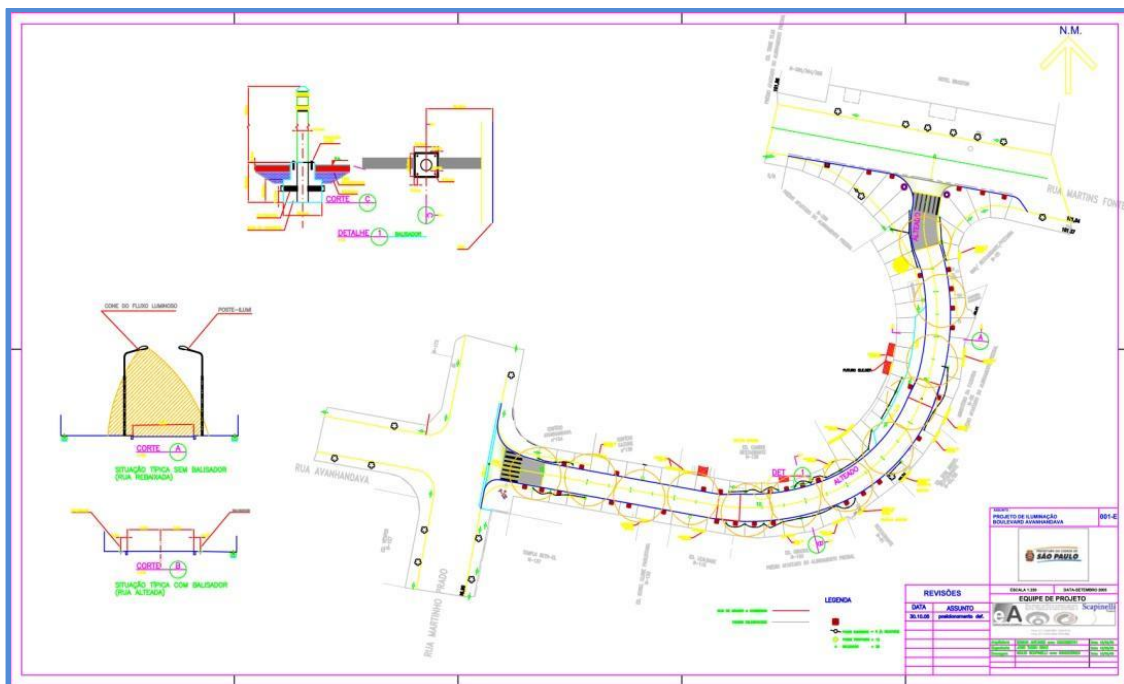
Centro

NESTA

MP/M

Praça da República nº 154 - 4º andar - Centro / SP - CEP 01045-000 - Tel. 3100-1640

Convencemos a equipe da ILUME – PMSP a trocar todos os postes e utilizar uma forma inovadora de distribuir os postes conseguindo uma uniformidade de iluminação.



A INAUGURAÇÃO OFICIAL - 26 de janeiro de 2007.
Recortes da primeira página do jornal a "Folha de São Paulo 27.01.2007".



Pórtico na rua Avanhadava, na região da Bela Vista, que passa por revitalização; calçadas foram alargadas e fios, enterrados



Equipe Técnica

Edison José Alves Antunes – arquiteto – arquitetura, urbanismo e coordenação dos projetos complementares.

José Tadeu Brás – engenheiro civil – engenharia viária e consultoria.

Giulio Scapinelli – engenheiro civil – engenharia do pavimento e de drenagem.

Carlos Alberto Caetano Ameixeiro – engenheiro florestal – assessoria técnica – plantio e renovação arbórea.

A NOVA REALIDADE - REVISITA

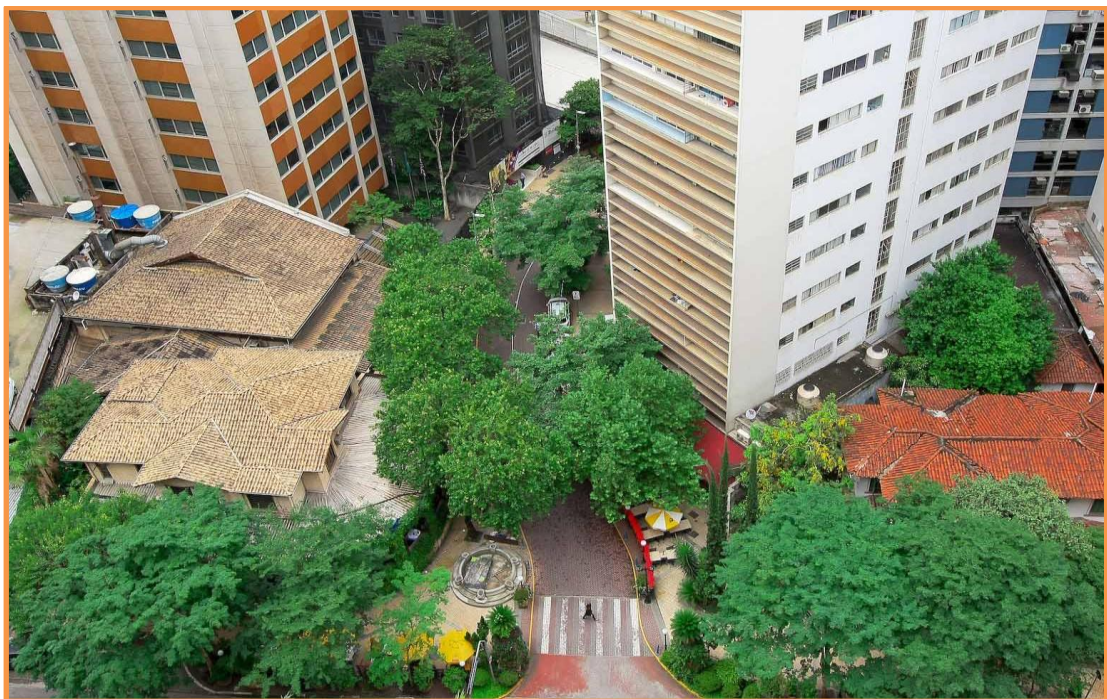
“Revisita ao espaço requalificado e revitalizado depois de 9 anos e quais foram os benefícios”

No dia 29 de novembro de 2015, domingo, por volta das 10 horas da manhã, iniciamos o nosso ensaio fotográfico. A chuva estava ameaçando, mas tivemos sorte e as nuvens foram dissipadas pelos ventos aparecendo uma réstia de sol entre as árvores.

Encontramos o espaço público equilibrado, controlado, limpo e organizado. Manutenções em alguns pontos e o paisagismo revigorado.



Acesso surpreendente com o crescimento das árvores e das plantas.
A entrada da Rua Martins Fontes, dissimulada e despercebida.



As árvores abraçam os prédios.



Meio fio histórico preservado.



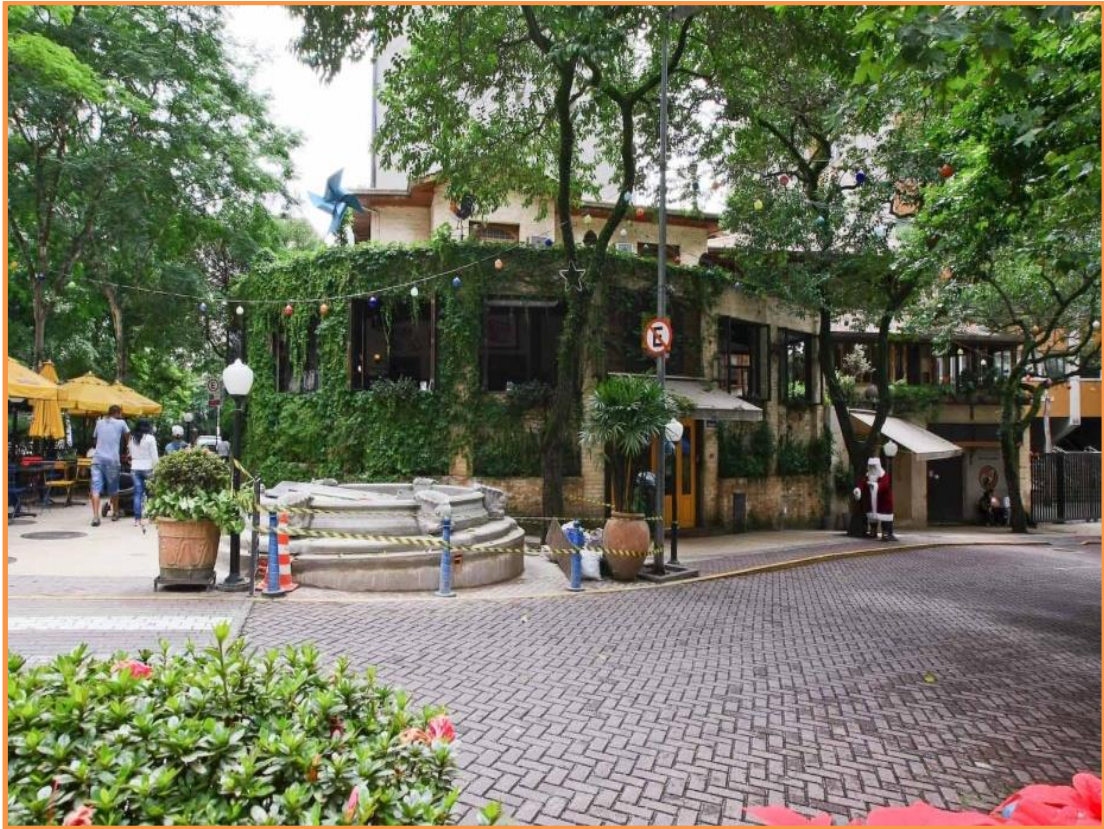
Rua Martins Fontes, exuberante.



Fonte substituída por outra maior e mais charmosa.



Os jardins muito bem cuidados com novas plantas.



A entrada e a travessia, espaço compartilhado com os veículos.



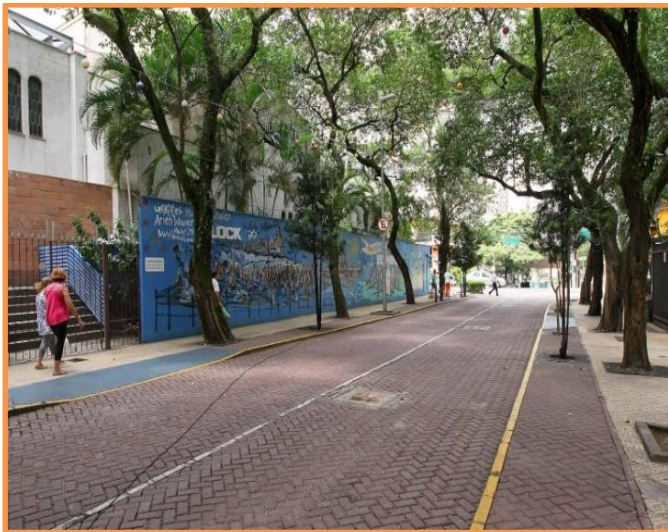
A esplanada integrada na paisagem, oferece conforto e aconchego.



Uma rua jardim.



Manutenção permanente e poucos veículos na via.

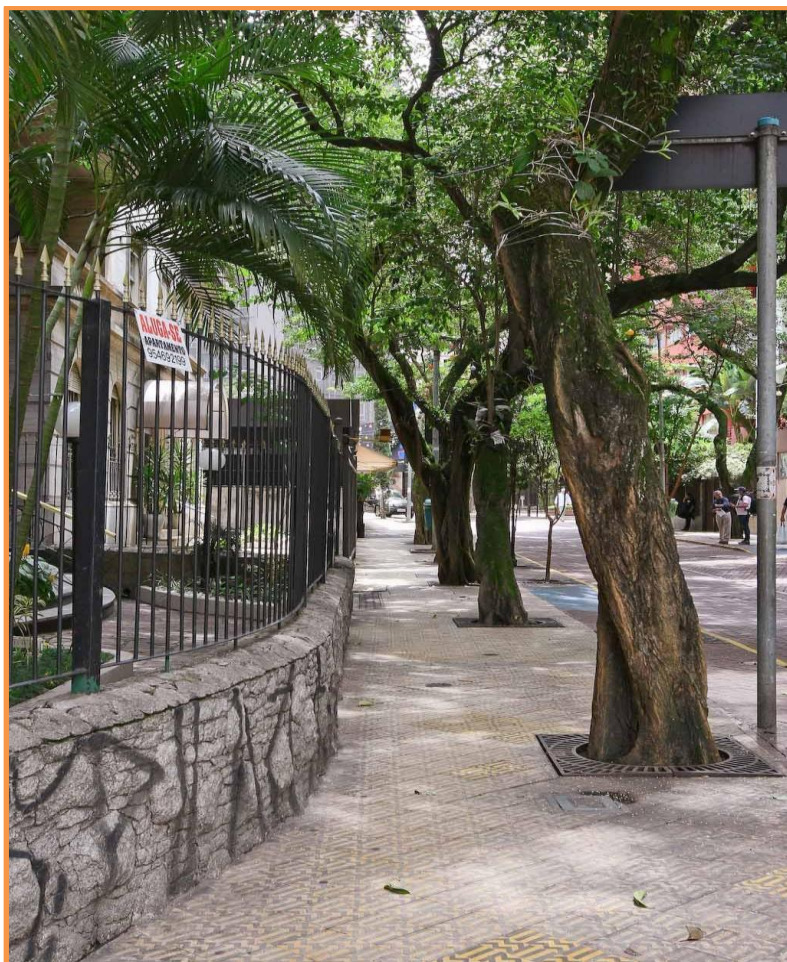


Surpreendido pelos visuais com as árvores escondendo a verticalidade.





As árvores mais novas tomam lugar das mais antigas - túnel verde.



Pixações aparecem, um crime apesar do controle.

Dois exemplos significativos da valorização dos imóveis ao longo do trecho revitalizado e requalificado;



Kenel Club – nº133 - transformou-se em um prédio comercial.



Edifício Dom Miguel – nº63 e nº65 - prédio vazio em 2006, tornou-se em 2015 um empreendimento imobiliário, agregando valor à região.



Tráfego controlado com baixa velocidade.



Taxistas satisfeitos com o resultado.



O Templo Beth-All, protegido por tapume se transformará em um importante Museu Paulistano.

CONCLUSÃO

Um pedaço de papel, uma publicação no diário oficial, documento histórico, razão das nossas motivações e esperanças.

2 — São Paulo, 50 (110)

Diário Oficial da Cidade de São Paulo

quarta-feira, 15 de junho de 2005

GABINETE DO PREFEITO

Prefeito: JOSÉ SERRA

LEI Nº 14.004, DE 14 DE JUNHO DE 2005

(Projeto de Lei nº 0062/2005, Vereador Antônio Donato - PT)

Consolida o Programa Municipal de Intervenção em Ruas Comerciais do Município de São Paulo.

JOSÉ SERRA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 11 de maio de 2005, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica consolidado, através da presente lei, o Programa Municipal de Intervenção em Ruas Comerciais do Município de São Paulo, instituído através do Decreto nº 42.834, de 06 de fevereiro de 2003, destinado à realização de obras e serviços necessários à requalificação e à reurbanização de ruas comerciais localizadas no perímetro urbano do município de São Paulo.

Art. 2º Os projetos destinados à requalificação e/ou à reurbanização de ruas comerciais poderão conter os seguintes serviços e obras:

- I - configuração de ruas e calçadas;
- II - drenagem de águas pluviais;
- III - obras de redes de infraestrutura aérea e subterrâneas, operadas por concessionárias e permissionárias;
- IV - serviços de pavimentação de vias e calçadas;
- V - instalação de mobiliário urbano;
- VI - instalação de equipamentos urbanos;
- VII - iluminação pública;
- VIII - adequação de sinalização viária;
- IX - adequação de trânsito e transporte;
- X - paisagismo;
- XI - ordenamento do espaço público;
- XII - infraestrutura para turismo de comarcas;
- XIII - adequação de propaganda e fachadas do comércio;
- XIV - recuperação do patrimônio histórico.

Art. 3º (VETADO)

Art. 4º (VETADO)

Art. 4º A Prefeitura e a entidade representativa dos aderentes celebrarão convênio para implementação do projeto específico, do qual constarão as atribuições de cada parte, as formas de execução, os prazos e condições de prorrogação e as hipóteses de alteração e rescisão.

Art. 5º (VETADO)

Art. 6º (VETADO)

Art. 7º (VETADO)

Art. 8º (VETADO)

Art. 9º (VETADO)

Art. 10º (VETADO)

Art. 11º (VETADO)

Art. 12º (VETADO)

Art. 13º (VETADO)

Art. 14º (VETADO)

Art. 15º (VETADO)

Art. 16º (VETADO)

Art. 17º (VETADO)

Art. 18º (VETADO)

Art. 19º (VETADO)

Art. 20º (VETADO)

Art. 21º (VETADO)

Art. 22º (VETADO)

Art. 23º (VETADO)

Art. 24º (VETADO)

Art. 25º (VETADO)

Art. 26º (VETADO)

Art. 27º (VETADO)

Art. 28º (VETADO)

Art. 29º (VETADO)

Art. 30º (VETADO)

Art. 31º (VETADO)

Art. 32º (VETADO)

Art. 33º (VETADO)

Art. 34º (VETADO)

Art. 35º (VETADO)

Art. 36º (VETADO)

Art. 37º (VETADO)

Art. 38º (VETADO)

Art. 39º (VETADO)

Art. 40º (VETADO)

Art. 41º (VETADO)

Art. 42º (VETADO)

Art. 43º (VETADO)

Art. 44º (VETADO)

Art. 45º (VETADO)

Art. 46º (VETADO)

Art. 47º (VETADO)

Art. 48º (VETADO)

Art. 49º (VETADO)

Art. 50º (VETADO)

Art. 51º (VETADO)

Art. 52º (VETADO)

Art. 53º (VETADO)

Art. 54º (VETADO)

Art. 55º (VETADO)

Art. 56º (VETADO)

Art. 57º (VETADO)

Art. 58º (VETADO)

Art. 59º (VETADO)

Art. 60º (VETADO)

Art. 61º (VETADO)

Art. 62º (VETADO)

Art. 63º (VETADO)

Art. 64º (VETADO)

Art. 65º (VETADO)

Art. 66º (VETADO)

Art. 67º (VETADO)

Art. 68º (VETADO)

A criação e implementação do projeto da “Rua Avandava” exigiu perseverança, pesquisa, conhecimento e negociação, tornando-se uma nova realidade para o centro da cidade com um espaço renovado.

Diante das surpresas e da satisfação obtidas na revisita do dia 29 de novembro de 2015, percebi que conseguimos contribuir e perpetuar uma obra, exemplo em que todos se beneficiaram, em especial, a cidade de São Paulo.

Que este trabalho sirva de motivação para os alunos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto e que incluam na matéria “Espaço Público” temas que envolvam “Traffic Calming” e as noções sobre as políticas públicas e privadas estreitando as relações por meio de parcerias.

Este arcabouço disciplinar formará arquitectos e urbanistas mais sensíveis e abertos contribuindo no futuro para a transformação urbana com conhecimento e sabedoria sabendo que arquitetura é o templo e o urbanismo é o sacerdócio.



O sonho tornou-se realidade.

Porto, 01 de maio de 2016.

Edison José Alves Antunes

Bibliografias, busca de informações

Referências Genéricas

Alcântara de Vasconcellos, Eduardo - (2004) - Mobilidade Urbana e Cidadania - Senac- São Paulo

BHTRANS - (2000) - "Traffic Calming" - Medidas Moderadoras de Tráfego.

County Surveyors Society - (1994) -Traffic Calming in Practice.

Esteves, Ricardo - (1995) - The Impact of Traffic Calming on Residents, Perception of the Safety, Noise and air quality.

Holanda, Frederico de - (2002) - O Espaço de Exceção - Col. Arquitetura e Urbanismo.

Traffic Calming 101 - [www.pps.org/reference/livement traffic/](http://www.pps.org/reference/livement%20traffic/) (Project for Public Spaces)

Referências Específicas - (numeradas na dissertação de 1 a 33 e localizados nas páginas)

(1)http://pt.superglossary.com/Gloss%C3%A1rio/Neg%C3%B3cio/Recursos_Humanos_%28RH%29/Lei_de_Reabilita%C... (pag 9)

(2)http://en.wikipedia.org/wiki/Education_for_All_Handicapped_Children_Act. (pag 9)

(3)<http://www.ada.gov/ta-pubs-pg2.htm>. (pag 9)

(4)<http://www.inr.pt/uploads/docs/Edicoes/Cadernos/Caderno003.pdf> (Lisboa -1995). (pag 9)

(5)<http://www.inr.pt/uploads/docs/direitosfundamentais/convencao/ConvTxtOfPort.pdf>. (pag 9)

(6)http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/DEC%206.949-2009?OpenDocument (DECRETO Nº 6.949, DE 25 DE AGOSTO DE 2009). (pag 9)

(7)<http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/publicacoes/livro-avancos-politicas-publicas-pcd.pdf> - referente decreto 5296/2004. (pag 10)

(8)http://www.vereadoramagarabril.com.br/files/universal_web.pdf. (pag 10)

(9)https://en.wikipedia.org/wiki/Universal_design. (pag 11)

(10)http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_164.pdf - ANBT- NBR 9050-2015. (pag 11)

(11)HASS-KLAU, C., NOLD, I., BOCKER, G and CRAMPTON, G. (1992). Civilised Streets: a guide to traffic calming. Environmental & Transport Planning, Brighton. (pag 12)

- (12) HASS-KLAU, C. (1990). An Illustrated Guide to Traffic Calming. Friends of the Earth, London. (pag 12 e 13)
- (13) https://en.wikipedia.org/wiki/Traffic_in_Towns. (pag 12)
- (14) DEVON COUNTY COUNCIL (1991). Traffic Calming Guidelines. Devon County Council Engineering and Planning Department. (pag 13)
- (15) PHAROAH, T., RUSSELL, J. (1989). Traffic Calming: Policy and Evaluations in Three European Countries. Occasional paper, South Bank Polytechnic. (pag 13)
- (16) ARCODE–Assoc. Arq. Urbanistas de Porto Seguro –(2014) “A Obrigatoriedade do Plano Diretor Municipal Participativo-Palestra na Câmara Municipal de Porto Seguro realizada em 23.07.2014. (pag 15)
- (17) Cidade de Piratininga – https://pt.wikipedia.org/wiki/São_Paulo_cidade. (pag 16)
- (18) Mapas Antigos da Cidade de São Paulo.
http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/dado_sabertos/http://downloadfolhasscm.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/index.aspx. (pag 17)
- (19) Decreto de 1929 - Rua Avanhandava – Arquivo “Convias” – e.mail - mromano@prefeitura.sp.gov.br
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/infraestrutura/convias/> (pag 21)
- (20) Planta da Rua Avanhandava 1946 – Arquivo “Convias” – e.mail mromano@prefeitura.sp.gov.br
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/infraestrutura/convias/> (pag 22)
- (21) Planta da Rua Avanhandava 1976 – Arquivo “Convias” –
mromano@prefeitura.sp.gov.br
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/infraestrutura/convias/> (pag 22)
- (22) Planta Cadastral-[www.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/desenvolvimento_urbano/mapas e dados urbanos/dados geoespaciais/mapa digital da cidade - HDC](http://www.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/desenvolvimento_urbano/mapas_e_dados_urbanos/dados_geoespaciais/mapa_digital_da_cidade_-_HDC) (pag 23)
- (23) Origem dos Negócios da Família Mancini – www.famigliamancini.com.br/historia. (pag 24).
- (24) Protocolo – pedido registro da obra – processo - mromano@prefeitura.sp.gov.br
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/infraestrutura/convias/> - (pag 27)
- (25) Barcelona um Paradigma - https://pt.wikipedia.org/wiki/São_Paulo_cidade- (pag 29)
- (26) TPOV – Termo de Permissão para Ocupação de Vias – (arquivo pessoal). - (pag 31)
- (27) Project for Public Spaces - Traffic Calming 101-https://PPS.org/reference/livement_traffic (pag 32)
- (28) Pavimentos - www.glasser.com.br (pag 33 e 50)
- (29) Single Slope Concrete Barrier -https://en.wikipedia.org/wiki/Constant-slope_barrier (pag 34)
- (30) Compresp – www.compresp.sp.gov.br – fio histórico. (pag 42)
- (31) Lorenzi, Harri (2002) Árvores Brasileiras – Vol 1 e Vol 2. – Arbóreo. (pag 44)
- (32) Pauta de reunião do dia 05.10.2005 – (arquivo pessoal). (pag 56)
- (33) Templo Sinagoga – Beth-El -arquivo “Convias” – processo-mromano@prefeitura.sp.gov.br
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/infraestrutura/convias/>. (pag 57)

Biblioteca Pessoal

Inspiração e Pesquisa - Finalização

Já realizada a discussão deste trabalho em 12 de Julho de 2016 na FAUP e em fase de finalização da edição que será depositada na Biblioteca da Faculdade que acolheu a minha realização académica em Portugal, achei que seria oportuno juntar a lista dos livros físicos que tenho disponíveis sobre arquitetura, urbanismo e paisagismo. Muitos outros estão emprestados outros foram doados ao longo da carreira. Em determinada época tivemos estagiários no escritório de São Paulo e nunca me furtei em ajuda-los nas tarefas da faculdade, emprestando material bibliográfico sendo que alguns voltaram e outros ficaram. Se resultou em formação de bons arquitectos tanto melhor.

Realmente esta biblioteca foi motivadora e inspiradora ao longo da minha carreira e especialmente no momento da dissertação de mestrado. Não foi, ainda esta lista, uma tarefa simples - tinha esquecidas as regras académicas de posição de nome e apelido de autores e títulos, a distinção de revistas, colecções e livros. Alguns defeitos ainda ficarão à vista para leitores académicos mais rigorosos, mas espero que se relevem a quem na vida apenas tem sido arquitecto e urbanista.

Edison José Alve Antunes, Setembro de 2016

Bibliografia

Andrade, Carlos Roberto Monteiro de. **A Construção das Cidades Segundo seus Princípios Artísticos**. Editora Ática S.A. São Paulo, 1992.

Andrade, Nelson; Brito, Paulo Lucio de; Jorge, Wilson Edson. **Hotel Planejamento e Projeto**. Editora Senac-São Paulo, 1999.

Anselmi, Alessandro. **Hotel de Ville – Rezé**. Édition et Conception, Artstyl – L’Office Mun. d’Informations de La Ville de Rezé, 1988.

Aquino, João Bosco Correa de. **Ladrilho Hidráulico** – Saiba como fazer - Editora Kiron-Brasilia, 2012.

(AAVV) Architecture d’Aujourd’hui - **Universités** - avril et mai - numéro spécial - cédée à La Mémoire D’André Bloc, Architecte, Paris, 1968.

(AAVV) **Arquitectura y Diseño** - Edita RBA, Grupo Editorial – España – Barcelona, 2006.

Armesto, Antonio; Diez, Rafael. **José Antonio Coderch – Clásicos del Diseño**. Ed. Javier Nieto Santa – Agpograf - España, 2008.

Artigas, Rosa; Mello, Joana; Castro, Ana Claudia. **Caminhos do Elevado – Memória e Projetos**. Editor: Pacto Audio Visual - Prefeitura de São Paulo, 2008.

Azevedo, Paulo Ormino David; e Corrêa, Elyane Lins. **Estado e Sociedade na Preservação do Patrimônio**. Arquimemória - Ed. Univ. Federal da Bahia - Salvador – Bahia, 2013.

Barra, Eduardo. **Paisagens Úteis – Escritos sobre Paisagismo**. Mandarin Editora e Editora Senac – São Paulo, 2006.

Bauhaus – **Walter Gropius e a Bauhaus** – Ed. Instituto Cultural de Relações Exteriores da Alemanha – Stuttgart, 1974.

Benevolo, Leonardo. **O Último Capítulo da Architectura Moderna**. Edições 70, Lisboa, 1977.

Benevolo, Leonardo. **História da Cidade**. tradução Silvia Mazzza – Revisão de texto Geraldo Gerson de Souza – Editora Perspectiva S.A.- São Paulo, 1983.

Bernardes, Sergio; Brant, Angela. **Arquitetos do Brasil**. Editor: Marcos da Veiga Pereira - Gráfica Editora Ltda – Rio de Janeiro, 2000.

Bertrand, M.J. e H Listowski. **Les Places dans La Ville**. Éditions Bardas - Paris, 1984.

Biasi, Émile; Lebrat, Dominique; Bezombes, Jean. **Le Grand Louvre - Métamorphose D'Un Musée. 1981-1993**. 1ª Éditions Electa, Paris - France, 1989.

Blake, Peter. **Os grandes Arquitetos. Vol. 1: Le Corbusier e o Domínio da Forma**. Distribuidora Record Rio de Janeiro e São Paulo, 1966.

Blake, Peter. **Os grandes Arquitetos. Vol. 2: Mies Van Der Rohe e o Domínio da Estrutura**. Distribuidora Record, Rio de Janeiro e São Paulo, 1966.

Blake, Peter. **Os grandes Arquitetos. Vol. 3 : Frank Lloyd Wright e o Domínio do Espaço**. Distribuidora Record, Rio de Janeiro e São Paulo, 1966.

Boareto, Renato. **A Bicicleta e As cidades - Como Inserir a bicicleta na política de mobilidade Urbana** - Instituto de Energia e Meio Ambiente de São Paulo - Editor: TC Urbes - São Paulo, 2010.

Boyer, Marie. **Le Génie de Cabanes**. Éditions Thames & Hudson Sarl - Paris - France, 1993.

Breuer, Marcel. **Projets et Réalisations Récentes**. Éditions Vicent Fréal & Cie - France, 1970.

Campbell, Davis. **Les Bois Dans L'Architecture**. Compagna des éditons de la Lesse, 2007.

Carvalho, Benjamin de. **A História da Arquitetura**, Edição de Ouro – Editora Tecnoprint Ltda, 1989.

Christ, Yvan. **Notre-Dame de Paris**. 1ª Éditions Vilo, Paris, 1968.

Comin, Alvaro; Freire, Carlos Torres; Kneip, Silvia Anette; Wissenbach, Tomás **Metaformeses Paulistanas** - Atlas Geoeconômico da Cidade - Org - Editor - Unesp, São Paulo, 2012.

Cox, Robert. **Your Fireplace** - Eleventh Printing - Sunset Books - Lane Books – Menlo Park, California, 1969.

Cullen, Gordon. **Paisagem Urbana**. Edições 70 - Lisboa, 1983.

Dias, Luís Andrade de Mattos. **Estruturas em aço no Brasil**. 1ª Ed. São Paulo: Zigurate, 1993.

Deutsch, Georges. **Votre Chauffage Central**. Éditions du Moniteur, Paris, 1981.

Dias, Luís Andrade de Mattos. **Estruturas em Aço. Conceitos, Técnicas e Linguagem**. - 2ª Ed. São Paulo: Zigurate, 1998.

Dinis, Henrique. **Lajes com Armação em Treliça**. 3ª Edição -Vica Editorial, São Paulo, 1992.

Dru, Line; Aslan, Carlo. **Architecture Thématique – Cafés**. - Éditions du Moniteur, Paris, 1988.

Dubois Petroff, Marie ; Dubois Petroff, Pierre. **Recettes D'Architecture, Aménagements Extérieurs** – Édition, Charles Massin-Paris-France, 2007.

França, Elizabete; Barda, Marisa. **Novos Bairros de São Paulo** – Editor: Prefeitura de São Paulo, 2011.
Filgueiras, Gomes de; Corrêa, Marcos Aurélio Lins, **Reconceituações Contemporâneas do Patrimônio**. Arquimemória – Editor: Univ. Federal da Bahia - Salvador - Bahia, 2011.

Freixa, Jaime; Muriné, Antonio, arq. **Detalles Arquitectónicos Modernos**. Vol 1, 2 e 3. Gustavo Gili S.A. – Barcelona, 1968.

Gervaiseau, Henri Arraes. **São Paulo – Urbanização de Favelas**. Editor: Pacto Audio Visual, 2010.

Gilliatt, Mary. **Home Design**. Revised Edition – Editor: Lettles Brown and Company-Boston, 1984.

Goitia, Fernando Chueca, Pedro Antón, Anna Pascual, M^a Dolores Ródenas e José Maria de Azcárate. **História Geral da Arte - Arquitetura, Escultura, Pintura, Artes Decorativas** - Corrogio, S.A. de Ediciones, Espanha, 1996.

Guerra, Romano. **Reconstruir o Centro - Reconstruir a cidade e a cidadania**. Editor: Viva o Centro, 2003.

Jorge, Helena de Melo; Koizume, Maria Sumie. **Acidentes de Trânsito no Brasil**. Abramet - Van Moorsel, Gráfica e Editora, 2007.

(AAVV) **La Grande Arche** – L'Événement Media - La Revue de La Grande Arche - Paris, France: Evenement Media – La Tete de La Defense, 1989.

(AAVV) **Le Corbusier - 1910-1965**. Editée par Boesigner et Girsberger, Zurich, Stuttgart, 1970.

(AAVV) **Le Moniteur Architecture - AMC** - Une Année D'Architecture n° 37, 1992- Une Année D'Architecture n° 47, 1993 - Une Année D'Architecture n° 57, 1994 - Une Année D'Architecture n° 67, 1995 - Paris, France: Publications Moniteur, 1992-1995.

(AAVV) **Le Moniteur Architecture - AMC** - n° 1 mai 1989 ; n° 75 Novembre 1996 - Paris, France: Publications et Éditions du Moniteur, 1996.

Lemos. Carlos A.C. **Debates Arquitetura**. Editora Perspectiva S.A., São Paulo, 1976.

Lemos, Carlos A.C. **O que é Arquitetura**. Editora Brasiliense - São Paulo, 1982.

Lopes, João Marcos; Bogéa, Maria, Rebelo, Volpanan. **Arquiteturas da Engenharia – Engenharias da Arquitetura**. Editora Pini em co-edição com a Editora Mandarin-São Paulo, 2006.

Lorenzi, Harri. **Árvores Brasileiras**. 4ª edição – ed. Instituto Plantarium de Estudos da Flora Ltda. Vol. 1 e Vol. 2, 2002.

Maantay Juliana; Ziegler, John. **Gis for the Urban Environment**. Foreword by John Pickles Editor, First, 2011.

Magnani, Franco. **Vivir Joven**. Ed. Gustavo Gili S.A. Barcelona, 1968.

Meyer, Regina. **Polo Luz: Sala São Paulo, Cultura e Urbanismo**. Editora Terceiro Nome - São Paulo, 2000.

Muchenheim, Willian. **Elements of the Art of Architecture**. 1ª Ed. Great Britain, London: Thames and Hudson, 1965

Niemeyer, Oscar. **Como se faz Arquitetura**. Editora Vozes Ltda – Petrópolis - Rio de Janeiro, 1986.

Oliva, Jean-Pierre ; Bosse-Platière, Antoine; Aubert, Claude. **Maisons Écologiques D'aujourd'hui** - 2ª Ed. France: Terre Vivante, 2002.

- Opici, Maria Angela. **Facciate Continue**. Ed. Tecnomedia Srl – Milano – Italia, 1990.
- Ornstein, Sheila; Bruna Gilda; Roméro, Marcelo. **Ambiente Construído e Comportamento. Avaliação pós-ocupação e Qualidade Ambiental** - 1ª Ed. São Paulo: Nobel, 1995.
- Peters, Paulhans. **Temas de Arquitectura actual, Nuevos Barrios Residenciales**. Ed. Gustavo Gili S.A. Barcelona, 1969.
- Peters, Paulhans. **Temas de Arquitectura actual, – Iglesias y Centro Parroquiales**. Ed. Gustavo Gili S.A. Barcelona, 1969.
- Peters, Paulhans. **Temas de Arquitectura actual, Casas Unifamiliares con pátio**. Ed. Gustavo Gili S.A. Barcelona, 1969.
- Peters, Paulhans. **Temas de Arquitectura actual, Casas Unifamiliares de 12 países**. Ed. Gustavo Gili S.A. Barcelona, 1969.
- Peters, Paulhans. **Temas de Arquitectura actual, Cercas y Vallados**, Ed. Gustavo Gili S.A. – Barcelona, 1969.
- Pirondi, Zeno. **Manual Básico de Impermeabilização e de Isolação Térmica**. 2ª Ed. São Paulo : Editora Pini, 1988.
- Porto, Henriqueta Giolito. **Pavimentos Drenates**. 1ª Edição. São Paulo: D&Z Computação gráfica e editora, 1999.
- Portoghesi, Paolo. **Depois da Arquitetura Moderna**. Arte & Comunicação. Martins Fontes Editora Ltda, São Paulo, 1980.
- Prina, Nani e Larcher, Roberto. **Le Piu Belle Ville Italiane Moderne** - Ed. Gorlich Editore, Italia, 1975.
- Pronk, Emile. **Dimensionamento em Arquitetura**. Editora Universitária – UFPb - Paraíba, 1972.
- Rainbird, George. **As Belas Artes. Enciclopédia Ilustrada de Pintura, Desenho e Escultura** Vol. 1 Origens da arte ocidental - Vol. 2, A arte Italiana até 1850 - Vol. 3, A arte Flamenca e Holandesa - Vol. 4, A arte Alemã, Espanhola, Portuguesa e Brasileira até 1900 - Vol. 5, A arte Francesa de 1580-1850 - Vol. 6, A arte Inglesa e Norte Americana até 1900 - Vol. 7, Impressionistas e Pós Modernistas - Vol. 8, A arte Moderna - Vol. 9, A arte Chinesa e Japonesa - Vol. 10, Como apreciar a arte.- 6ª Ed. Londres: Publicações e artes Graficas, S.A.R.L. Lisboa, 1971.
- Rambert, Charles. **Architecte, Architecture**. Ed. L'Ordre des Architectes France, 1988.
- Salgado, José. **Alvaro Siza em Matosinhos**. 2ª Edição revista e atualizada – Ed. Afrontamento e Cam. Municipal de Matosinhos, 2005.
- Santos, Carlos Nelson F. Dos. **A Cidade como um jogo de Cartas**. Publicação da Univ.Federal Fluminense - Editor: Projetos Editores Associados Ltda - Rio de Janeiro, 1988.
- Santos, Paulo Ferreira. **Quatro Séculos de Arquitetura**. Fund. Educacional Rosemar Pimental – Barra do Piraí, 1977
- São Paulo, Prefeitura. **Urbanização de Favelas - A experiência de São Paulo**. Editor: Pacto Audio Visual, 2008.
- Sepe, Patrícia Marra; Takiya Harmi. **O Verde, O Território, O Ser Humano** – Atlas Ambiental do Município de São Paulo – Editor: Gráficos Burti, 2004.
- Social Housing in São Paulo – **Challenges and New Management Tools** - Anais II Seminário - Metrôpoles Latino-Americanas – Volume I, 2011.

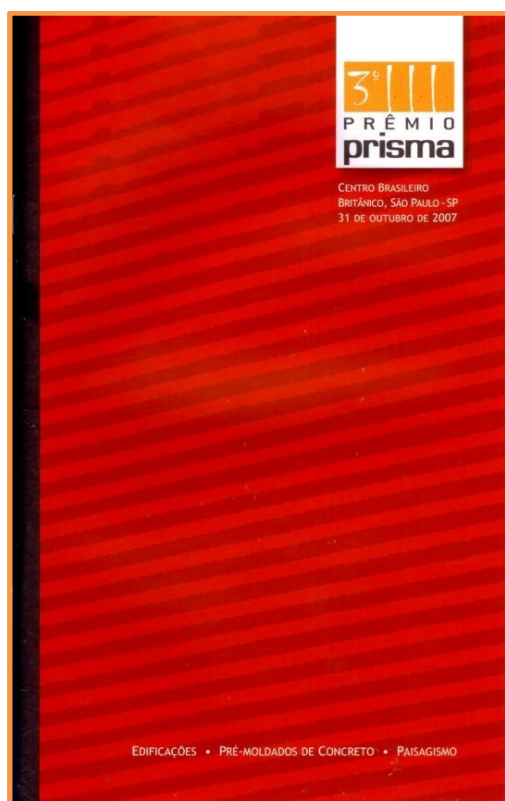
- Souza, Marcos de. ***Epopéia Paulista na Estação da Luz***. Mandarin Editora - São Paulo, 2005.
- Souza, Ricardo Stumpf Alves de. ***Repensando a Arquitetura***. Uma reflexão sobre a ideologia da produção arquitetônica nacional - Thesaurus Editora, Brasília, 1985.
- Steinbaum, Volf; Massambani, Oswaldo. ***Diretrizes para o Plano de Ação de São Paulo para Mitigação e Adaptação às Mudanças Climáticas*** - Editores: Prefeitura de São Paulo, 2011.
- Stolper, Hans. ***Tabiques-Armario***. Editorial Gustavo Gili S.A. Barcelona, 1961
- (AAVV) Techniques & Architecture - ***Revue Internationale d'Architecture et de Design***- Vol.381, Decembre, 88 et Vol.391, Janvier 89 - Paris France: Éditions Regirex - France - Août - Septembre 1990.
- Velarde, Héctor. ***História de la Arquitectura*** - 4ªEd. Mexico: Fondo de Cultura, 1963.
- Valladares, Licia do Prado. ***Habitação em Questão*** - Zahar Editores - Rio de Janeiro, 1981.
- Wulgensmger, Bernard; Debalgts, Jacques. ***Casas de Vacaciones***. Ed. Gustavo Gili S.A. Barcelona, 1968.
- Zevi, Bruno. ***Saber ver a Arquitetura***. Livraria Martins Fontes Editora Ltda, 1992.
- (AAVV) ***Urbanisme – Jardins et Pysages*** - nº 168-169 - France: Revue Urbanisme, 1978.

ANEXOS COMPLEMENTARES

- Anexo 1** – Contrato de Aliança Comercial - Processo *20050.155.5320*
mromano@prefeitura.sp.gov.br <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/infraestrutura/convias/>.
- Anexo 2** - Lei 13.885 - 25.08.2004.
http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=06102004L%20138850000
- Anexo 3** - Decreto 45.904 - 19.05.2005. Este decreto gerou a “Cartilha Passeio Livre”
http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=20052005D%20459040000
- Anexo 4** - “Cartilha Passei Livre”
http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subprefeituras/calçadas/arquivos/cartilha_-_draft_10.pdf
- Anexo 5** - Lei 14.003-14.06.2005.
http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=15062005L%20140030000

PUBLICAÇÕES

Prêmio Prisma de Paisagismo



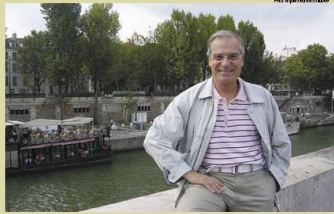
Revista Prisma Ano VII – nº 28 - setembro de 2008.

Motivo da entrevista – Primeiro colocado no 3º Prêmio Prisma

entrevista

Edison Antunes

"POUR SIMPLIFIER LA VIE"



Paulistano, formado pela Faculdade de Arquitetura da Universidade Mackenzie em 1970, o arquiteto Edison José Alves Antunes vive em Porto Seguro, Bahia, mas mantém seu escritório em São Paulo e uma parceria com um colega em Paris, o que lhe permite desenvolver projetos nas três cidades. Apaixonado pelas questões urbanas, em especial a da difícil relação entre veículos e pedestres, Antunes participou do desenho de Palmas, em Tocantins, projetou garagens subterrâneas na capital francesa e realizou a difícil negociação que resultou no Boulevard Avanhandava, em São Paulo, primeiro colocado no 3º Prêmio Prisma.

Nesta entrevista, realizada por e-mail e telefone, o arquiteto discute soluções urbanísticas para minorar a violência do trânsito nas cidades brasileiras.

REPORTAGEM: Marcos de Souza

10 prisma

das pessoas nas ruas. Para isso, é inevitável inibir a presença dos veículos motorizados e, de outro lado, facilitar o acesso ao transporte público. Os sistemas de Amortização procuram induzir os motoristas a dirigirem mais lentamente, de forma a reduzir a necessidade de fiscalização policial. Mas também buscam a requalificação do ambiente viário sob o ponto de vista urbanístico, até com a melhoria da permeabilidade do solo. Como resultado, há uma redução de atropelamentos.

Espacos como o da rua Avanhandava, que você projetou, parecem ser acidentados ao pedestre. Qual é o segredo?

Tudo foi resultado de um trabalho árduo. Tivemos que ouvir a comunidade, entender e estimular o poder público, exibindo a possibilidade de um futuro melhor, mesmo que naquele momento a proposta contrariasse alguns interesses particulares. Um exemplo mudamos o ponto de táxi, deixando apenas uma faixa de acesso para dois veículos. Quando outros bairros foram próximos, a Martins Fontes, e estimulamos o uso de uma faixa já existente. O resultado foi um fluxo mais rápido, com a saída ágil de táxis em várias direções. Quanto aos materiais, a escolha obedeceu ao programa Passos Livres, da prefeitura de São Paulo. A legislação na qual se baseia esse programa foi organizada pelo Executivo Municipal com o apoio das organizações não governamentais, entre elas a Pedestre São Paulo, da qual faço parte.

A mobilidade urbana parece estar paralisada nos congestionamentos de automóveis. Que obras poderiam ser realizadas em cidades como Rio e São Paulo?

O problema da mobilidade exige uma série de providências e não apenas obras. Podemos, por exemplo, copiar uma medida simples que o lapão adotou. Lá, o estacionamento de um novo veículo está condicionado à existência de um estacionamento público ou privado, portanto, fora da via pública. Outra medida importante é retirar de circulação os veículos sem manutenção. Também é necessário estimular as bicicletas e as faixas selvagens para as motocicletas. Quanto às obras, vou falar de São Paulo, que conheço melhor. Uma é o metrô, para o qual é preciso um investimento brutal. Em outra frente, é preciso terminar os dois trechos do rodovial, o sul, que está em andamento, e o leste, que estava no projeto e em licitação ambiental.

Nos últimos anos, uma série de prefeituras, em todo o Brasil, passaram a adotar o piso intertravado de concreto como solução quase única para calçadas. Algumas obras têm sofrido críticas por não respeitarem a memória das cidades, como é o caso da Praia de Boa Viagem, em Recife. Mas, como se pode manter o equilíbrio entre o velho e o novo em cidades como as do Brasil?

Leia a entrevista completa com Edison Antunes no site da Prisma: www.revistaprisma.com.br

Entrevista - 17 fevereiro de 2012 - www.blogspot.com.br

Arquiteto e urbanista Edison Antunes

Vivibilidade com dimensão humana.



Edison Antunes - Arquiteto premiado em Porto Seguro.

Carros? Poucos e nos devidos lugares; áreas verdes e vielas com paisagismo? Muitas e "corredoras" acompanhando o movimento do sol e o fluxo do vento. O morador-cidadão prevalece na visão do arquiteto e urbanista Edison José Alves Antunes que, depois de intervenções premiadas em São Paulo, Palmas (TO) e Paris escolheu Porto Seguro para levar adiante sua missão de imaginar e criar espaços com muita vivibilidade com plena "dimensão humana".

Em São Paulo Edison buscou a "vivibilidade" na elaboração do projeto do Boulevard Avanhandava, e o resultado foi premiado pelo prestigioso Prêmio Prisma, em sua edição de 2007. "Na época Edison declarou, "quem ganha é a cidade" o arquiteto e urbanista Edison José Alves Antunes dizendo-se estimulado pela premiação, e não esquece de comentar a importância dos profissionais que, na sua opinião, "para por em prática este trabalho venceram todas as dificuldades, com coragem e obstinação".

Considerando projeto e obra, foram dedicados mais de vinte meses ao projeto, entre maio de 2005 a janeiro de 2007, lembra Edison, ressaltando ainda sua importância: "Abrimos uma nova vertente como alternativa. Uma ferramenta urbana conhecida internacionalmente como "Traffic Calming" realizou a sinergia perfeita, o redesenho do espaço público, "combinando veículos e pedestres. Quem ganhou mais? A cidade de São Paulo", concluiu.



O bairro Mutá já tem a assinatura do arquiteto renomado nos empreendimentos Topázio Residencial, Corais do Mutá e a urbanização do Residencial Vila La Torre.

Se em São Paulo Edison teve que repensar um espaço existente, com pessoas, comércio e serviços já presentes no território urbano, em Palmas Tocantins ele pôde agir numa cidade que estava nascendo e que apostou em urbanistas de renome para seu planejamento. "Capital nova, os administradores resolveram confiar espaços a vários urbanistas", explicou Edison que elaborou a quadra AR – 21 para uso residencial, misto e uso institucional dosados e interligados com criatividade em dois eixos que se cruzam formando uma espécie de grande "T".

No conceito elaborado em Palmas por Edison, moradias, lugares de trabalho e de descanso convivem harmoniosamente integrados aos serviços públicos como uma creche, um centro esportivo, um posto de saúde e um posto policial. Fora do país, vale lembrar as intervenções arquitetônicas e urbanísticas em Paris também foram executadas por Edison, em parceria com outros arquitetos.

Foco dos interesses atuais de Edison é a Costa do Descobrimento, onde já projetou vários empreendimentos, “agora estou concentrado em Porto Seguro, principalmente na área do Mutá, onde nossos conceitos tomam forma em vários empreendimentos”. De acordo com Luigi Rotunno, da Imoplanet, empresa parceira de Edison, a escolha dele foi em virtude de sua criatividade em desenhar os espaços, “a visão do Edison de privilegiar espaços comuns e áreas livres em prol da ventilação e da qualidade de vida coincide com a nossa”, ressaltou Rotunno, “até quando os condomínios estão lotados, espaços, distâncias e orientações das unidades não deixam aparecer a presença das pessoas”.

Antonio Alberghini / Mídia Mutá

Postado há 17th February 2012

<http://resortlatorre.blogspot.com.br/2012/02/arquiteto-e-urbanistaedisonantunes.html#!/2012/02/arquiteto-e-urbanista-edisonantunes.html>

<http://www.informazione-web.com/2012/02/architetto-urbanista-premiato-edison-antunes-vivibilita-porto-seguro/>

CRÉDITOS – FOTOS

Antes – arquivo do escritório Brazhuman - brazhuman@brazhuman.com.br

Depois – arquivo pessoal do escritório Edison Antunes Arquitetura - archiea@terra.com.br

Revisita – ensaio fotográfico de Magna Aguiar – magna@holestudio.com.br

Anexos Complementares

Anexo 1 - Contrato de Aliança Comercial

fls 52

2005 - 0.296.250 - 6

SUELI C. DE SOUZA
AR-EX-AB-EXP

CONTRATO DE ALIANÇA COMERCIAL

Pelo presente instrumento particular,

COMPANHIA BRASILEIRA DE MEIOS DE PAGAMENTO, com sede na Cidade de Barueri, Estado de São Paulo, na Alameda Grajaú 219, inscrita no CNPJ/MF sob o n.º 01.027.058/0001-91, neste ato representada, nos termos de seu Estatuto Social, doravante denominada “Visanet”,

ASSOCIAÇÃO DOS RESTAURANTES E COMERCIANTES DA RUA AVANHANDAVA, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Avanhandava, 40, inscrita no CNPJ/MF sob o n.º 07.145.373/0001-08, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante denominada ASSOCIAÇÃO, e, conjuntamente com a Visanet, doravante designadas “Partes”,

CONSIDERANDO QUE:

- I. A ASSOCIAÇÃO, executará o Projeto Urbanístico do Boulevard Avanhandava, na rua Avanhandava, situada no bairro da Bela Vista, São Paulo, denominado “Traffic Calming”;
- II. A ASSOCIAÇÃO e a Visanet tem interesse de implementar um plano promocional para portadores de cartões Visa e sinalização dos Estabelecimentos Comerciais relacionados no item 4.1 abaixo.

Resolvem as Partes firmar o presente Contrato de Aliança Comercial (“Contrato”), que se regerá pelas seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DOS OBJETIVOS DO CONTRATO

1.1 O presente Contrato tem por objetivo principal a execução, pela ASSOCIAÇÃO, do Projeto Urbanístico denominado “Boulevard Avanhandava (Traffic Calming)” na Rua



2005-0.296.250-6

Avanhandava, doravante denominado "Projeto", conforme detalhadamente descrito no Anexo I, devidamente registrado junto a Prefeitura do Município de São Paulo sob o nº. 2005 - 0.155.532 - 0, bem como da sinalização das marcas Visa nos Estabelecimentos Comerciais relacionados no item 4.1 abaixo, e implementação de planos promocionais para portadores de cartões Visa, os quais estarão relacionados no Anexo II e no item 4.1 abaixo, que devidamente assinados pelas Partes, farão parte integrante do presente instrumento.

1.2 A ASSOCIAÇÃO deverá, dentro do prazo de 60 (sessenta) dias contados da data de assinatura do presente instrumento, apresentar à Visanet todas as ações de sinalização e merchandising das marcas Visa e plano de ações promocionais destinados aos portadores dos cartões de bandeira Visa, as quais irão compor o Anexo II.

1.3 Durante a vigência deste Contrato a ASSOCIAÇÃO não poderá firmar qualquer contrato que tenha o mesmo objeto do presente, ou similar, com empresas que atuem no mesmo ramo da Visanet ou da Visa International Services Association (Visa), que é a detentora dos direitos das marcas Visa.

CLÁUSULA SEGUNDA – DO PROJETO URBANÍSTICO

2.1 A ASSOCIAÇÃO compromete-se a providenciar a autorização da Prefeitura do Município de São Paulo para o "Boulevard".

2.2 A ASSOCIAÇÃO, obriga-se perante a Visanet em dar início as obras até o dia 15/09/2005, assim como em concluir o "Boulevard" em referência até o dia 31/12/2005.

2.2.1 A não observância dos prazos mencionados no item 2.2 e 1.2 acima, facultará à Visanet declarar o presente instrumento rescindido de pleno direito, devendo neste caso a ASSOCIAÇÃO devolver à Visanet em até 15 (quinze) dias contados de notificação neste sentido, o montante desembolsado por esta, devidamente corrigido monetariamente pelo IGPM/FGV, bem como o reembolso de eventuais despesas com materiais de sinalização que tenham sido efetuadas pela Visanet, por meio de simples demonstrativo de despesas, sem prejuízo da cláusula 7.3 abaixo.



2005 - 0.2 96.260 -6

CLÁUSULA TERCEIRA - DO PRAZO DE VIGÊNCIA DO CONTRATO

3.1 O prazo de vigência deste Contrato, inicia-se na data de assinatura do presente instrumento e vigorará pelo período de 36 (trinta e seis) meses, contados a partir do término do Projeto, podendo ser prorrogado, mediante prévio e mútuo acordo entre as Partes contratantes, por meio de Termo de Aditamento.

Parágrafo único – Em caso de celebração de Termo de Aditamento, assinado dentro do prazo de vigência acima, mas que veicule plano promocional por período que ultrapasse a vigência deste Contrato, seu prazo estender-se-á até o final do prazo previsto no referido Termo de Aditamento.

CLÁUSULA QUARTA - DAS OBRIGAÇÕES DA ASSOCIAÇÃO

4.1 ASSOCIAÇÃO se compromete a cumprir integralmente as seguintes obrigações:

- (a) Sinalizar a Rua Avandava de acordo com as especificações que serão definidas em conjunto pelas Partes e aprovados pela Prefeitura e constarão do Anexo II.
- (b) Sinalizar todos os Estabelecimentos Comerciais relacionados abaixo com as marcas Visa;
- Walter Mancini - Restaurante Walju Ltda - 04.112.505/0001-07
 - Família Mancini - Restaurante Temperança Ltda - 48.785.919/0001-64
 - Avandava 34 - Avan Pizzaria Ltda. - 06.059.225/0001-08
 - Camarim 37 - Tax Lanches Ltda. - 06.065.979/0001-62
 - Galeria de Arte - Caligrafia Galeria de Artes Ltda. - 05.602.668/0001-22
 - Estacionamento – WJ Serviços de Buffet Ltda.-EPP - 03.584.529/0001-98
- (c) Sinalizar 2 (dois) ônibus e 2 (dois) Micro-ônibus, com as marcas Visa, bem como em demais veículos que porventura sejam adquiridos ao longo da vigência deste Instrumento;



2005 - 0.296.250 - 6

- (d) Durante a vigência deste Instrumento, realizar conjuntamente com a Visanet, promoções exclusivas destinadas aos portadores de cartões com bandeira Visa, de modo a estimular o referido meio de pagamento.
- (e) As obrigações constantes dos itens b) e c) acima, devem ser executados a partir da assinatura do presente instrumento.

CLÁUSULA QUINTA - DAS OBRIGAÇÕES DA VISANET

5.1 A Visanet se compromete a cumprir integralmente as seguintes obrigações:

- (a) Analisar todo e qualquer material produzido pela ASSOCIAÇÃO em que seja inserida a marca Visa, no prazo de até 03 (três) dias contados da apresentação deste material à Visanet;
- (b) Disponibilizar o material de sinalização das marcas Visa;

CLÁUSULA SEXTA - DO PREÇO DOS SERVIÇOS E FORMA DE PAGAMENTO

6.1 Como remuneração pela execução do objeto pela ASSOCIAÇÃO sob o presente Contrato, conforme definidas nas cláusulas 1.1 e 4.1 acima, a Visanet pagará à ASSOCIAÇÃO o valor total de R\$ 475.000,00 (Quatrocentos e setenta e cinco mil reais).

6.2 Fica, desde logo, certo e ajustado que o pagamento mencionado em 6.1, acima, será realizado em 6 (seis) parcelas, conforme cronograma de pagamento abaixo definido, após apresentação do Recibo pela ASSOCIAÇÃO à Visanet com antecedência mínima de 10 (dez) dias do vencimento, através de depósito NA conta corrente nº 015314-1, agência 3395, do Banco Bradesco, de titularidade da ASSOCIAÇÃO.

- 1ª Parcela - R\$ 80.000,00 (Oitenta mil reais), 15 (quinze) dias após o início das obras;
- 2ª Parcela - R\$ 80.000,00 (Oitenta mil reais), 30 (trinta) dias após o início das obras;



16,56
2005 - 0.236.250 - 6

- 3ª Parcela - R\$ 80.000,00 (Oitenta mil reais), 45 (quarenta e cinco) dias após o início das obras;
- 4ª Parcela - R\$ 80.000,00 (Oitenta mil reais), 60 (sessenta) dias após o início das obras;
- 5ª Parcela - R\$ 80.000,00 (Oitenta mil reais), 75 (setenta e cinco) dias após o início das obras;
- 6ª Parcela - R\$ 75.000,00 (Setenta e cinco mil reais), 15 (quinze) dias após a conclusão do obra do "Boulevard". (-) cau

6.3 Caso o Recibo seja entregue à Visanet de forma incompleta ou com erros, a Visanet terá 48 (quarenta e oito) horas para comunicar a ASSOCIAÇÃO de tal fato, sendo que, neste caso, a data de pagamento estipulada no Recibo será prorrogada para o décimo dia contado a partir do novo recebimento do Recibo sem erros ou omissões. Deverá ser confeccionado em comum acordo um modelo de recibo dos pagamentos.

6.4 A ASSOCIAÇÃO será a única e exclusivamente responsável pelo pagamento de todos os impostos, taxas e quaisquer outras contribuições federais, estaduais e municipais decorrentes da execução do objeto deste instrumento.

CLÁUSULA SETIMA - TÉRMINO DO CONTRATO

7.1 Observado o disposto em 8.10, abaixo, o inadimplemento ou cumprimento irregular, pelas Partes de suas obrigações contratuais, desde que não sanados no prazo de 05 (cinco) dias contados do recebimento de notificação entregue pela Parte prejudicada, facultará à Parte prejudicada dar por rescindido este Contrato, sem prejuízo da pena estabelecida em 7.2, abaixo, e das perdas e danos que eventualmente decorrerem da rescisão, exceto se tal rescisão decorrer do não pagamento, pela Visanet, do preço estipulado em 6.1, acima, quando não será devida qualquer outra indenização além do pagamento dos danos, perdas e lucros cessantes da ASSOCIAÇÃO, porventura apurados judicialmente.

7.2 Observado o disposto em 7.1, acima, a Parte que der causa à rescisão do presente Contrato ficará obrigada ao pagamento de pena no valor equivalente ao preço estipulado em 6.1, acima, ou seja, R\$ 475.000,00 (Quatrocentos e setenta e cinco mil reais), o qual deverá ser calculado proporcionalmente ao tempo decorrido do presente instrumento,



2005 - 0.296.250 -6

sendo este valor devidamente corrigido pelo IGPM/FGV, ou por qualquer outro índice que reflita a desvalorização da moeda no período, com observância do disposto abaixo.

GUELI C. DE SOUZA
PP-RECURSO-EXP

7.3 O pagamento do valor estipulado em 7.2, acima, não exime as Partes de indenizar a outra pelas danos e perdas que venham a exceder o valor da pena.

7.4 O presente Contrato poderá ser rescindido por qualquer das Partes, a seu exclusivo critério, em caso de ser decretada a falência, requerida a concordata ou decretada a insolvência da outra Parte.

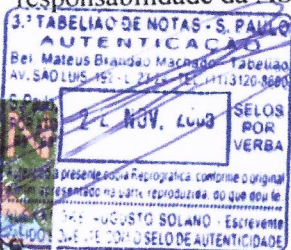
7.5 Qualquer que seja o motivo de término do presente Contrato, a ASSOCIAÇÃO deverá cessar imediatamente o uso das marcas Visa ou Visa Electron, devendo apagá-la e retirá-la de quaisquer materiais promocionais, sites, endereços eletrônicos, placas, sinais, cartões, folhetos, anúncios e de todos os demais materiais que utilize em suas atividades.

7.6 O descumprimento da obrigação de cessar o uso da marca Visa sujeitará a ASSOCIAÇÃO ao pagamento de multa diária no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais).

7.7 O término do prazo de vigência não exime as Partes do cumprimento de quaisquer obrigações que ainda sejam devidas em razão do presente Contrato, especialmente aquelas previstas em 8.5, abaixo.

CLÁUSULA OITAVA - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

8.1 INDENIZAÇÃO- – A ASSOCIAÇÃO, neste ato e em relação ao objeto do presente Contrato e quaisquer de seus Termos de Aditamento se compromete a indenizar, defender e manter imunes a Visanet, seus conselheiros, diretores, empregados, controladas, coligadas, bem como os sucessores e cessionários de cada um deles, em relação a todas e quaisquer reivindicações, responsabilidades, obrigações, demandas, perdas e danos, prejuízos, custos, despesas (inclusive honorários advocatícios), multas, penalidades, sentenças e valores pagos a título de acordos impostos ou opostos à Visanet, ou por elas incorridos, em razão de: (i) qualquer ação ou omissão dolosa ou culposa da ASSOCIAÇÃO; e (ii) quaisquer ações, processos, demandas, pendências ou contingências judiciais ou extrajudiciais que sejam de responsabilidade da ASSOCIAÇÃO..



fls 58
2005 - 6.296.250 - 6

8.2. A Visanet, neste ato e em relação ao objeto do presente Contrato e quaisquer de seus Termos de Aditamento, se comprometem solidariamente a indenizar, defender e manter imunes a ASSOCIAÇÃO, seus conselheiros, diretores, empregados, controladas, coligadas, bem como os sucessores e cessionários de cada um deles, em relação a todas e quaisquer reivindicações, responsabilidades, obrigações, demandas, perdas e danos, prejuízos, custos, despesas (inclusive honorários advocatícios), multas, penalidades, sentenças e valores pagos a título de acordos impostos ou opostos à Associação ou por ela incorridos, em razão de: (i) qualquer ação ou omissão dolosa ou culposa da Visanet; e (ii) quaisquer ações, processos, demandas, pendências ou contingências judiciais ou extrajudiciais que sejam de responsabilidade da Visanet.

8.3 PROPRIEDADE INTELECTUAL. A Visanet, ou qualquer de sociedades a elas coligadas possuem todos os direitos, títulos e interesses relativos aos seus anúncios publicitários (incluindo, sem limitações, quaisquer e todos os conteúdos, dados, URLs, nomes de domínio, tecnologia, software, código, interfaces do usuário, aparência e comportamento ("look and feel"), marcas registradas e outros itens relacionados a estes Anúncios, ou utilizados em conexão com os mesmos ou ainda, associados a eles) e às marcas registradas da Visanet, ou de qualquer de sociedades a elas coligadas, especificamente a marca Visa, juntamente com todos os Direitos de Propriedade Intelectual associados com qualquer um dos itens supra citados.

8.4 LICENÇAS IMPLÍCITAS. Não existe qualquer cessão de licenças sobre direitos de propriedade industrial ou intelectual implícita neste Contrato.

8.5 CONFIDENCIALIDADE. Cada Parte (a "Parte Receptora") se responsabiliza em manter como confidenciais, os termos deste Contrato e todas as outras informações e conhecimentos não públicos da outra parte, revelados ou obtidos pela Parte Receptora, como resultado deste Contrato ou a ele relativos ("Informação Confidencial").

8.5.1. As Partes poderão divulgar os termos e condições deste Contrato aos seus consultores legais e financeiros diretos, e às demais áreas necessárias à consecução do presente contrato, no curso normal dos seus negócios.

8.5.2. As Partes concordam em utilizar esforços comercialmente razoáveis para proteger as Informações Confidenciais da outra Parte e tomar as precauções necessárias e idênticas às que tomaria para proteger as suas próprias informações confidenciais da



59
2005 - 0.2 96.250 -6
mesma natureza. Ambas as Partes concordam que os termos deste Contrato constituem Informação Confidencial.

SUELI C. DE SOUZA
AR-LEGAB-EXP

8.5.3. As restrições precedentes não devem ser aplicadas a qualquer informação que: (i) seja comprovadamente conhecida pela Parte Receptora, anteriormente à sua divulgação pela outra Parte; (ii) seja ou se tornou de domínio público, sem qualquer intervenção da Parte Receptora; (iii) seja divulgada à Parte Receptora por qualquer terceiro, desde que legalmente autorizado a efetuar tal divulgação, sem que isto constitua violação de qualquer obrigação de caráter confidencial; ou (iv) venha a ser exigida a sua divulgação por legislação aplicável (em tal caso, somente na extensão requerida para a sua divulgação).

8.5.4. Quando a outra Parte assim o solicitar, ou em qualquer caso, quando o prazo de vigência do presente Contrato cessar ou expirar, cada Parte deve devolver às outras todos os materiais, sob qualquer forma, que contenham, expressem, reflitam ou se refiram no todo ou em parte a qualquer Informação Confidencial das outras Partes.

8.5.5. As Partes reconhecem que a violação desta disposição poderá ocasionar um dano irreparável à outra Parte, para a qual o pagamento por perdas e danos seja um recurso insuficiente, e por esta razão, as outras Partes estarão autorizadas a buscar a devida e justa reparação judicial para executar as disposições deste item.

8.6. INDEPENDÊNCIA DAS PARTES E EXCLUSIVIDADE. As Partes são contratantes independentes segundo este Contrato e nada previsto neste documento deve ser interpretado de forma a criar uma relação de "joint venture", franquia ou agência entre as Partes.

8.7 NÃO CONCORRÊNCIA - A ASSOCIAÇÃO expressamente concorda que, durante o prazo de vigência deste Contrato, a Visanet e a marca Visa terão maior exposição em anúncios publicitários que seus concorrentes, especialmente na indústria de meios de pagamento, incluindo, sem limitação, as seguintes empresas e suas Coligadas: Redecard, American Express Co., Master International, Maestro, Mondex, Morgan Stanley, Dean Witter (Discover Card), Diners Club, JCB International, Europay, Credicard, RedeShop e Carte Blanche.



60
2005 - 02.96.250 - 6

8.8. **CESSÃO E TRANSFERÊNCIA.** É vedado a quaisquer das Partes ceder este Contrato a terceiros, total ou parcialmente, ou dá-lo em garantia, sem o consentimento prévio e expresso da outra Parte.

8.9. **RENÚNCIA E ALTERAÇÕES CONTRATUAIS** A opção de qualquer das Partes em não exercer qualquer direito que lhe seja garantido sob este Contrato não constituirá renúncia dos seus direitos em exercê-los futuramente, nem importará em novação ou alteração contratual, a qual só poderá ser validamente efetuada mediante a assinatura de Termo de Aditamento a este Contrato.

8.10. **FORÇA MAIOR E CASO FORTUITO.** Nenhuma das Partes poderá ser considerada como inadimplente de suas obrigações contratuais se tal fato for resultante de caso fortuito ou força maior.

8.11. **COMUNICAÇÕES** Quaisquer comunicações formais entre as Partes, exigidas por este Contrato, devem ser efetuadas por escrito e consideradas como efetivadas no momento da sua recepção pela parte destinatária da comunicação.

8.12. **TOTALIDADE DOS ACORDOS.** Este Contrato contém o entendimento total entre as Partes, com respeito aos assuntos ora contemplados, substituindo todos os acordos ou negociações anteriores realizados entre as partes, concernentes às mesmas matérias aqui previstas.

8.13 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, FORO E SUCESSORES

Este Contrato é regido e será interpretado de conformidade com as leis da República Federativa do Brasil.

As Partes elegem o Foro da Comarca de São Paulo, Estado de São Paulo, para a solução de qualquer eventual questão originada deste instrumento, com renúncia expressa de qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

As Partes obrigam-se por si, seus herdeiros e sucessores a qualquer título, ao fiel cumprimento deste Contrato.

[Handwritten signature]

[Circular stamp: VSA NET JURIDICO, COMENTADO, PSR]



E, por estarem assim justas e contratadas, firmam as partes este Contrato em 2 (duas) vias de igual teor e forma, para todos os efeitos de direito, na presença das duas testemunhas abaixo assinadas.

VISANET
Antonio Castilho
Diretor Executivo

São Paulo, 19 de agosto de 2005

COMPANHIA BRASILEIRA DE MEIOS DE PAGAMENTO

NOME E CARGO:

DATA:

NOME E CARGO:

DATA:

VISANET • VISA
Ricardo Cavichia
Gerente de Controladoria

ASSOCIAÇÃO DOS RESTAURANTES E COMERCIANTES DA RUA AVANHANDAVA (ASSOCIAÇÃO)

NOME E CARGO:

DATA:

NOME E CARGO:

DATA:

TESTEMUNHAS:

1.

Nome: DONIZETE FREITAS BARBOSA
RG: 8.184.478

2.

Nome: MARCIO PEDROJO
RG: 19.166.919-2



Ph. 61
2005 - 0.296.250 - 6

QUEL... DE BOURA
LA... EXP



Anexo 2 – Lei 13.885 de 25.08.2004 (parcial)

LEI Nº 13.885, DE 25 DE AGOSTO DE 2004

(Projeto de Lei nº 139/04, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo).

Estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 3 de agosto de 2004, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. Esta lei estabelece normas complementares à Lei nº 13.430, de 13.09.2002 - Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE) para instituição dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras (PRE) nos termos do disposto no inciso III do artigo 270 e do artigo 294 do PDE, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o uso e ocupação do solo do Município de São Paulo, atendendo ao disposto nos artigos 182 a 191 e 295 do PDE.

Parágrafo único. Esta lei está estruturada em três partes:

Parte I - Estabelece Normas Complementares ao Plano Diretor Estratégico - PDE;

Parte II - Institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras - PRE;

Parte III - Dispõe sobre o Parcelamento, Disciplina e Ordena o Uso e Ocupação do Solo.

Art. 2º. Para os efeitos desta lei, as seguintes expressões ficam assim definidas:

I. área bruta é a área total de um determinado território, inclusive logradouros, áreas verdes e institucionais;

II. área construída computável é a soma das áreas cobertas de todos os pavimentos de uma edificação, que são consideradas para o cálculo do coeficiente de aproveitamento;

III. área construída não computável é a soma das áreas cobertas de uma edificação não consideradas para o cálculo do coeficiente de aproveitamento;

IV. área construída total é a soma das áreas cobertas de todos os pavimentos de uma edificação;

V. área de utilização comum é a área que pode ser utilizada em comum por todos os proprietários de um condomínio edificado ou não, sendo livre o acesso e o uso, de forma comunitária;

VI. área líquida de um determinado território urbanizado é a somatória das áreas dos lotes e glebas, excluídos os logradouros, as áreas verdes e institucionais;

VII. área útil ou privativa é a área do imóvel, coberta ou descoberta, da qual um proprietário tem total domínio, de uso privativo e exclusivo;

VIII. áreas de intervenção urbana são porções do território de especial interesse para o desenvolvimento urbano, objeto de projetos urbanísticos específicos, nas quais poderão ser aplicados instrumentos de intervenção, previstos na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, para fins de regularização fundiária, execução de programas e projetos habitacionais de interesse social, constituição de reserva fundiária, ordenamento e direcionamento da expansão urbana, implantação de equipamentos urbanos e comunitários, criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes, criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;

IX. benefício econômico agregado ao imóvel é a valorização do terreno decorrente da obtenção de Potencial Construtivo Adicional, de alteração de uso e de parâmetros urbanísticos;

X. biodiversidade é o conjunto diversificado e integrado de todas as espécies de seres vivos existentes em determinada região ou época;

XI. biota é o conjunto de todos os seres animais e vegetais de uma região;

XII. centralidades lineares ou polares são áreas onde se pretende estimular a intensificação e diversificação dos usos do solo e a formação de pólos terciários, propiciando adensamento populacional;

XIII. Certificado de Potencial Construtivo Adicional - CEPAC é uma forma de contrapartida financeira de outorga onerosa do potencial construtivo adicional, da alteração de uso e de parâmetros urbanísticos, para uso específico nas Operações Urbanas Consorciadas;

XIV. Certidão de Outorga Onerosa de Potencial Construtivo Adicional - Certidão emitida pelo Executivo Municipal com valor de face expresso em reais, visando à execução de programas habitacionais de interesse social e de urbanização das favelas de Heliópolis e Paraisópolis, localizadas, respectivamente, nas Áreas de Intervenção Urbana de Ipiranga-Heliópolis e de Vila Andrade-Paraisópolis;

XV. coeficiente de aproveitamento bruto é a relação entre a área construída total de todas as edificações de uma área bruta e a própria área bruta;

XVI. coeficiente de aproveitamento de uma área urbana é a relação entre a área construída total de uma zona, área de intervenção ou operação urbana e sua área bruta;

XVII. coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área construída computável de uma edificação e a área total do lote ou gleba podendo ser:

a) básico, que resulta do potencial construtivo gratuito inerente aos lotes ou glebas urbanos;

b) máximo, que não pode ser ultrapassado; e

c) mínimo, abaixo do qual o imóvel poderá ser considerado subutilizado;

XVIII. contrapartida financeira é o valor econômico, correspondente à outorga onerosa de potencial construtivo, de alteração de uso ou de parâmetros urbanísticos, a ser pago ao Poder Público pelo proprietário de imóvel, em espécie ou em Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPAC;

XIX. corredores ecológicos é a faixa de vegetação natural ou semi-natural que liga áreas naturais preservadas possibilitando o fluxo de genes e o movimento da biota;

XX. educação ambiental é o processo formativo do ser humano levando-o a conhecer o ambiente e a utilizar os recursos naturais de maneira racional e conservacionista;

XXI. empreendimento de Habitação de Interesse Social (EHIS) é aquele que corresponde ao parcelamento do solo, uma edificação ou um conjunto de edificações, destinado total ou parcialmente à habitação de interesse social - HIS, com ou sem usos complementares;

XXII. empreendimento em Zonas Especiais de Interesse Social (EZEIS) é o que contém destinação obrigatória de parte da área construída computável para Habitação de Interesse Social (HIS) e HMP;

XXIII. empreendimento Habitacional de Mercado Popular - EHMP é aquele que corresponde ao parcelamento do solo, uma edificação ou um conjunto de edificações, destinado total ou parcialmente à habitação de mercado popular - HMP, com ou sem usos complementares;

XXIV. estoque é o limite do potencial construtivo adicional, definido para zonas, microzonas, distritos, áreas de operação urbana ou de projetos estratégicos, passível de ser adquirido, mediante outorga onerosa ou por outro mecanismo previsto em lei;

XXV. gabarito de altura máxima de uma edificação é a distância entre o piso do pavimento térreo e o ponto mais alto da cobertura, excluídos o ático e a caixa d'água;

XXVI. Habitação de Interesse Social - HIS é aquela destinada a famílias com renda igual ou inferior a 6 (seis) salários mínimos ou com capacidade de pagamento a ser definido, promoção pública ou conveniada com o Poder Público, com padrão de

unidade habitacional com um sanitário, até uma vaga de garagem e área útil de, no máximo, 50 m² (cinquenta metros quadrados), com possibilidade de ampliação quando as famílias beneficiadas estiverem envolvidas diretamente na produção das moradias;

XXVII. Habitação de Mercado Popular - HMP é aquela destinada a famílias com renda igual ou inferior a 16 (dezesesseis) salários mínimos ou capacidade de pagamento a ser definida em lei específica, de promoção pública ou privada, com padrão de unidade habitacional com até dois sanitários, até uma vaga de garagem e área útil de, no máximo, 70m² (setenta metros quadrados);

XXVIII. Índice de cobertura vegetal é a relação entre a área permeável coberta por vegetação e a área do lote;

XXIX. mobiliário urbano é o conjunto de elementos, que podem ocupar o espaço público, destinados a funções urbanísticas de: circulação e transportes; ornamentação da paisagem e ambientação urbana; descanso e lazer; serviços de utilidade pública, comunicação e publicidade; atividade comercial; acessórios à infra-estrutura, sendo implantados por agentes públicos ou por ente privado autorizado pela municipalidade;

XXX. outorga onerosa é a concessão, pelo Poder Público, de potencial construtivo adicional acima do resultante da aplicação do coeficiente de aproveitamento básico, até o limite estabelecido pelo coeficiente de aproveitamento máximo, de alteração de uso e parâmetros urbanísticos, mediante pagamento de contrapartida financeira;

XXXI. passivo ambiental é o encargo do proprietário de imóvel em relação a danos ambientais, independentemente da época em que ocorreram;

XXXII. pavimentação permeável ou drenante é aquela que permite o escoamento e o esgotamento de excesso de águas pluviais;

XXXIII. pavimento térreo é aquele, onde está situado o acesso principal da edificação, segundo critérios estabelecidos em lei;

XXXIV. potencial construtivo de um lote ou gleba é o produto resultante da multiplicação de sua área pelo coeficiente de aproveitamento, podendo ser:

a) básico, que é o produto resultante da multiplicação de sua área pelo coeficiente de aproveitamento básico fixado para a zona onde está localizado;

b) máximo, que é o produto resultante da multiplicação de sua área pelo coeficiente de aproveitamento máximo fixado para a zona onde está localizado;

c) mínimo, que é o produto resultante da multiplicação de sua área pelo coeficiente de aproveitamento mínimo fixado para a zona onde está localizado;

d) adicional, que corresponde à diferença entre o potencial construtivo igual ou inferior ao máximo e o potencial construtivo básico;

e) utilizado de um lote, que corresponde à área construída computável;

f) virtual, que é o potencial construtivo dos imóveis de preservação cultural e ambiental, passível de ser transferido para outras áreas conforme o disposto em lei;

XXXV. projeto de intervenção urbana estratégica é aquele que incide num território cuja localização urbana o predispõe a receber projetos urbanísticos e à implantação de equipamentos capazes de dinamizar e qualificar toda a região circunstante;

XXXVI. Projetos Urbanísticos Específicos - PUE são aqueles aprovados pelo Executivo como necessários à concretização das finalidades das Áreas de Intervenção Urbana - AIUs, das Operações Urbanas Consorciadas, das reurbanizações de territórios e de projetos de intervenção urbana estratégica;

XXXVII. promotores da habitação de interesse social - HIS são os seguintes:

a) órgãos da administração direta;

b) empresas de controle acionário público;

c) entidades representativas dos futuros moradores ou cooperativas habitacionais, conveniadas ou consorciadas com o Poder Público;

d) entidades ou empresas que desenvolvam empreendimentos conveniados ou consorciados com o Poder Público para execução de empreendimentos de Habitação de Interesse Social - HIS;

XXXVIII. quota mínima de terreno por unidade construída, expressa em metros quadrados de terreno ou número máximo de habitações por metro quadrado de terreno, define o número máximo de domicílios ou unidades construídas por lote e indiretamente, a densidade demográfica máxima prevista para uma determinada zona ou porção do território.

XXXIX. rua sem saída é a rua ou trecho de rua com conexão apenas com um logradouro público, tendo necessariamente duas mãos de direção e o mesmo percurso para a chegada e saída das propriedades para as quais dá acesso; solo urbano subutilizado é o terreno com área superior a 250m² (duzentos e cinquenta metros quadrados), onde o coeficiente de aproveitamento utilizado não atinge o mínimo definido no PDE para o local, excetuando aqueles:

a) integrantes do Sistema de Áreas Verdes do Município;

b) ocupados por estacionamento e outras atividades econômicas que não necessitem de edificação, conforme legislação em vigor;

XL. taxa de ocupação é a relação entre a área da projeção horizontal da edificação ou edificações e a área do lote;

XLI. taxa de permeabilidade é a relação entre a área permeável, que permite a infiltração da água no solo, livre de qualquer edificação ou pavimentação não drenante e a área do lote;

XLII. transferência de potencial construtivo é o instrumento que permite transferir o potencial construtivo não utilizado no lote ou o potencial construtivo virtual de lote ou gleba ou o potencial construtivo correspondente ao valor do imóvel ou parte deste, no caso de doação, para outros lotes;

XLIII. vila é o conjunto de habitações independentes, dispostas de modo a formar rua ou praça, interior à quadra, com ou sem caráter de logradouro público, que tenha sido reconhecida como tal pelo Poder Público;

XLIV. conjunto residencial vila - conjunto de habitações em condomínio nos termos da lei;

XLV. PDE - Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, instituído pela Lei nº 13.430, de setembro de 2002.

PARTE I

DAS NORMAS COMPLEMENTARES AO PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO

TÍTULO I

DOS ELEMENTOS ESTRUTURADORES

Capítulo I

Da Rede Estrutural Hídrica Ambiental

Art. 3º. Para fins desta lei, a Rede Estrutural Hídrica Ambiental, prevista nos termos do § 3º do artigo 106 do PDE, fica acrescida do disposto nos Quadros nº 01 dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, integrantes da Parte II desta lei.

Capítulo II

Da Rede Viária Estrutural

Art. 4º. Ficam incluídas no Quadro nº 03 anexo ao PDE as vias constantes dos Quadros 03A e 03B, integrantes da Parte I desta lei.

Art. 5º. Acrescenta-se ao Quadro nº 11 do PDE os melhoramentos previstos nos

Quadros 02 dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, conforme Anexos integrantes da Parte II desta lei.

Art. 6º. Para os fins do disposto no artigo 116 do PDE definem-se as seguintes regulamentações para os passeios:

§ 1º - Os passeios da Rede Viária Estrutural do tipo N1, N2 e N3 deverão ser parte integrante dos projetos de ajuste geométrico e dos projetos de melhoramentos viários e de transporte público visando à definição do tipo de material adequado a ser utilizado nos passeios, tendo em vista a implantação e a manutenção de:

I. galeria técnica de infra-estrutura;

II. mobiliário urbano;

III. áreas verdes com tratamento paisagístico;

IV. sinalização horizontal e vertical do sistema operacional de trânsito, de localização e orientação do cidadão.

§ 2º - A galeria técnica de que trata o inciso I do § 1º deste artigo será obrigatória para os novos projetos da rede viária estrutural e para os projetos viários dos planos de reurbanização, devendo ser objeto de concessão onerosa do subsolo, estabelecida em legislação específica.

§ 3º - A padronização dos passeios e as respectivas obras nas vias de que trata o § 1º deste artigo serão executadas pelo órgão técnico da Prefeitura, sendo que, nas hipóteses previstas nos incisos I e II do § 1º deste artigo, as concessionárias suportarão os custos.

§ 4º - As obras de troca de piso dos passeios decorrentes da implantação de atividade enquadrada como Pólo Gerador de Tráfego - PGT deverão ser executadas pelos interessados, observadas as diretrizes estabelecidas pelos órgãos técnicos da Prefeitura.

§ 5º - Nas redes coletoras e locais, caberá a cada Subprefeitura a definição dos padrões de piso e de equipamentos de infra-estrutura e de mobiliário urbano a serem implantados nos passeios, segundo diretrizes estabelecidas quando da elaboração dos planos de bairros.

§ 6º - A execução dos passeios e a instalação do mobiliário urbano, independente da categoria de via em que estiver situado, deverão garantir maior acessibilidade e mobilidade dos pedestres, em especial dos portadores de necessidades especiais.

§ 7º - Até a definição das diretrizes pelos planos de bairros o Executivo estabelecerá a definição dos padrões e as diretrizes e procedimentos a serem seguidos pelas Subprefeituras.

(última página)

Art. 273. No que couber, o Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data de sua entrada em vigor.

Art. 274. As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário.

Art. 275. Esta lei entrará em vigor em 120 (cento e vinte) dias, contados a partir da data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 25 de agosto de 2004, 451º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

LUIZ TARCÍSIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal das Subprefeituras

CELSO FRATESCHI, Secretário Municipal de Cultura

MARCOS QUEIROGA BARRETO, Secretário da Habitação e Desenvolvimento Urbano

JORGE WILHEIM, Secretário Municipal de Planejamento Urbano

ADRIANO DIOGO, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 25 de agosto de 2004.

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário do Governo Municipal

Anexo 3 – Decreto 45.904 de 19.05.2015

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.

JOSÉ SERRA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

D E C R E T A:

Capítulo I

Dos Passeios Públicos

Art. 1º. Passeio público é a parte da via pública, normalmente segregada e em nível diferente, destinada à circulação de qualquer pessoa, independente de idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção, com autonomia e segurança, bem como à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infra-estrutura, vegetação, sinalização e outros fins previstos em leis específicas.

Capítulo II

Das demais definições

Art. 2º. Para os fins de aplicação deste decreto, são adotadas as seguintes definições:

I - abrigo de ônibus: equipamento instalado em parada de ônibus, fora de terminal de embarque e desembarque, que propicia ao usuário proteção das intempéries;

II - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance, para a utilização com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos;

III - acessível: característica do espaço, edifício, mobiliário, equipamento ou outro elemento que possa ser alcançado, visitado, compreendido e utilizado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com necessidades especiais;

IV - área de intervisibilidade: área delimitada pelas linhas que interligam os eixos das vias confluentes tangenciando o alinhamento dos imóveis perpendicularmente à bissetriz do ângulo formado por elas;

V - área de permanência e lazer: área destinada ao lazer, ócio e repouso, onde não ocorra fluxo constante de pedestres;

VI - barreira arquitetônica ou urbanística: qualquer elemento natural, instalado ou edificado que impeça a plena acessibilidade de rota, espaço, mobiliário ou equipamento urbano;

VII - calçadas verdes: faixas dentro do passeio que podem ser ajardinadas ou arborizadas;

VIII - canteiro central: obstáculo físico construído como separador das duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias;

IX - cruzamento: local ou área onde 2 (duas) ou mais vias se cruzam em um mesmo nível;

X - corredores viários: vias ou conjunto de vias criadas para otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano;

XI - drenagem pluvial: sistema de sarjetas, bocas-de-lobo e grelhas utilizadas para a coleta e destinação de água de chuva, desde as superfícies pavimentadas até as galerias, córregos e rios;

XII - equipamento urbano: todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do Poder Público em espaços públicos e privados;

XIII - escadaria: passeios implantados em colinas, ladeiras ou outras declividades, onde se executam escadas ou patamares destinados ao tráfego de pedestres, a fim de vencer acentuados ângulos de inclinação;

XIV - estacionamento: local destinado à parada de veículo por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque;

XV - estruturas: pontes, túneis, muros de arrimo ou qualquer obra de melhoria viária existente na cidade;

XVI - faixa livre: área do passeio, via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário urbano ou outras interferências;

XVII - faixa de serviço: área do passeio destinada à colocação de objetos, elementos, mobiliário urbano e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante a autorização do Poder Público;

XVIII - faixas de trânsito: qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas longitudinais, que tenha largura suficiente para permitir a circulação de veículos;

XIX - faixa de travessia de pedestres: demarcação transversal a pistas de rolamento de veículos, para ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via, bem como advertir condutores de veículos sobre a necessidade de reduzir a velocidade de modo a garantir sua própria segurança e a dos demais usuários da via;

XX - faixa de rolamento ou tráfego: linha demarcatória localizada no limite da faixa carroçável, usada para designar as áreas de circulação de veículos;

XXI - fatores de impedância: elementos ou condições que podem interferir no fluxo de pedestres, tais como mobiliário urbano, entrada de edificações junto ao alinhamento, vitrines junto ao alinhamento, vegetação, postes de sinalização;

XXII - foco de pedestre: indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada (definição adotada pela Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - CTB);

XXIII - guia: borda ao longo de rua, rodovia ou limite de passeio, geralmente construída com concreto ou granito, que cria barreira física entre a via, a faixa e o passeio, propiciando ambiente mais seguro para os pedestres e facilidades para a drenagem da via;

XXIV - guia de balizamento: elemento edificado ou instalado junto dos limites laterais das superfícies de piso, destinado a definir claramente os limites da área de circulação de pedestres, de modo a serem perceptíveis por pessoas com deficiência visual;

XXV - iluminação dos passeios: iluminação voltada para o passeio com altura menor que a da iluminação da rua, assegurando boa visibilidade e legibilidade aos passeios;

XXVI - infra-estrutura urbana: sistemas de drenagem, água e esgoto, comunicações e energia elétrica, entre outros, que provêem melhorias às vias públicas e edificações;

XXVII - interseção: todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos e bifurcações;

XXVIII - mobiliário urbano: todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados, mediante autorização do Poder Público, em espaços públicos e privados;

XXIX - paisagem urbana: característica visual determinada por elementos como estruturas, edificações, vegetação, vias de tráfego, espaços livres públicos, mobiliário urbano, dentre outros componentes naturais ou construídos pelo homem;

XXX - passeio público (definição adotada pela legislação federal e municipal relativa à matéria urbanística): 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 urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

XXXI - passeio (definição adotada pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB): parte da calçada ou da pista de rolamento, separada, no último caso, por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

XXXII - pedestre: pessoa que anda ou está a pé, em cadeira de rodas ou conduzindo bicicleta na qual não esteja montada;

XXXIII - piso tátil: piso caracterizado pela diferenciação de cor e textura, destinado a constituir aviso ou guia perceptível por pessoas com deficiência visual;

XXXIV - pista ou leito carroçável: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação aos passeios, ilhas ou canteiros centrais;

XXXV - ponto de ônibus: trecho ao longo da via reservado ao embarque e desembarque de usuários do transporte coletivo;

XXXVI - poste: estruturas utilizadas para suportar cabos de infra-estrutura, tais como de eletricidade, telefonia, ônibus eletrificados, bem como para fixação de elementos de iluminação e sinalização;

XXXVII - rampa: inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido do fluxo de pedestres, com declividade igual entre a rua e uma área específica ou não trafegável;

XXXVIII - rampa de veículos: parte da rua ou passagem provida de rebaixamento de calçada e guia para acesso de veículos entre a rua e uma área específica ou não trafegável;

XXXIX - rebaixamento de calçada e guia: rampa construída ou instalada no passeio, destinada a promover a concordância de nível entre o passeio e o leito carroçável;

XL - rota acessível: trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado que conecta os elementos e espaços internos ou externos de um local e pode ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida, sendo que:

a) a rota acessível interna pode incorporar corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores entre outros;

b) a rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas e guias rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, entre outros;

XLI - sarjeta: escoadouro para as águas das chuvas que, nas ruas e praças, beira o meio-fio dos passeios;

XLII - sinalização: conjunto de sinais e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de orientar e garantir a utilização adequada da via pública por motoristas, pedestres e ciclistas;

XLIII - trânsito: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

XLIV - uso público: espaços, salas ou elementos internos ou externos, disponibilizados para o público em geral, podendo ocorrer em edificações ou equipamentos de propriedade pública ou privada;

XLV - uso comum: espaços, salas ou elementos internos ou externos, disponibilizados para o uso de grupo específico de pessoas, tais como áreas ocupadas por funcionários, colaboradores e eventuais visitantes;

XLVI - uso restrito: espaços, salas ou elementos internos ou externos, disponibilizados estritamente para pessoas autorizadas;

XLVII - via pública: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais,

compreendendo o passeio, a pista, o acostamento, a ilha, o canteiro central e similares, situada em áreas urbanas e caracterizadas principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão;

XLVIII - via de trânsito rápido: via caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

XLIX - via arterial: via caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

L - via coletora: via destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

LI - via local: via caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;

LII - vias e áreas de pedestres: vias ou conjuntos de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres;

LIII - zona de carga e descarga: parte da via designada por sinalização vertical e horizontal, reservada exclusivamente para o uso de veículos comerciais portadores de licença ou credenciados provisoriamente.

Capítulo III

Dos princípios

Art. 3º. A execução, manutenção e conservação dos passeios, bem como a instalação, nos passeios, de mobiliário urbano, equipamentos de infra-estrutura, vegetação, sinalização, entre outros permitidos por lei, deverão seguir os seguintes princípios:

I - acessibilidade: garantia de mobilidade e acessibilidade para todos os usuários, assegurando o acesso, principalmente, de idosos e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, possibilitando rotas acessíveis, concebidas de forma contínua e integrada por convenientes conexões entre destinos, incluindo as habitações, os equipamentos de serviços públicos, os espaços públicos, o comércio e o lazer, entre outros;

II - segurança: os passeios, caminhos e travessias deverão ser projetados e implantados de forma a não causar riscos de acidentes, minimizando-se as interferências decorrentes da instalação do mobiliário urbano, equipamentos de infra-estrutura, vegetação, sinalização, publicidade, tráfego de veículos e edificações;

III - desenho adequado: o espaço dos passeios deverá ser projetado para o aproveitamento máximo dos benefícios, redução dos custos de implantação e manutenção, respeitando as especificações das normas técnicas pertinentes e do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, garantindo um desenho adequado da via que privilegie o

trânsito de pedestres e observando os aspectos estéticos e harmônicos de seu entorno, além da fachada das edificações lindeiras; deverá, também, caracterizar o entorno e o conjunto de vias com identidade e qualidade no espaço, contribuindo na qualificação do ambiente urbano e na adequada geometria do sistema viário;

IV - continuidade e utilidade: o passeio deverá servir como rota acessível ao usuário, contínua e facilmente perceptível, objetivando a segurança e qualidade estética, garantindo que a via e o espaço público sejam projetados de forma a estimular sua utilização, bem como facilitar os destinos;

V - nível de serviço e conforto: define a qualidade no caminhar que o espaço oferece, mediante a escolha da velocidade de deslocamento dos pedestres e a generosidade das dimensões projetadas.

Capítulo IV

Dos componentes

Art. 4º. O passeio, organizado em 3 (três) faixas, na conformidade dos Desenhos I e II do Anexo II integrante deste decreto, é composto pelos seguintes elementos:

I - guias e sarjetas;

II - faixa de serviço;

III - faixa livre;

IV - faixa de acesso;

V - esquina, incluindo a área de intervisibilidade.

Seção I

Das guias e sarjetas

Art. 5º. As guias e sarjetas deverão ser executadas de acordo com as Instruções de Execução nºs 3 e 4 expedidas pela Superintendência de Projetos Viários da Secretaria Municipal de Infra-Estrutura Urbana e Obras - SIURB, em sua versão mais recente.

Art. 6º. Os rebaixamentos de calçada e guia deverão atender aos requisitos estabelecidos no Capítulo V deste decreto.

Seção II

Da faixa de serviço

Art. 7º. A faixa de serviço, localizada em posição adjacente à guia, deverá ter, no mínimo, 70cm (setenta centímetros) e ser destinada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, à vegetação e a outras interferências existentes nos passeios, tais como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de

infra-estrutura, lixeiras, postes de sinalização, iluminação pública e eletricidade.

Parágrafo único. O rebaixamento de guia para fins de acesso de veículos em edificações, postos de combustíveis e similares localiza-se na faixa de serviço.

Art. 8º. Os equipamentos e sua implantação na faixa de serviço deverão seguir as disposições constantes do Capítulo VIII deste decreto.

Seção III

Da faixa livre

Art. 9º. A faixa livre é a área destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infra-estrutura, mobiliário, vegetação, floreiras, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária, devendo atender às seguintes características:

I - possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição;

II - ter inclinação longitudinal acompanhando o greide da rua;

III - ter inclinação transversal constante, não superior a 2% (dois por cento);

IV - possuir largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

V - ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica;

VI - destacar-se visualmente no passeio por meio de cores, texturas, juntas de dilatação ou materiais em relação às outras faixas do passeio;

VII - em alargamentos de passeios, nas esquinas, a rota acessível proposta pela faixa livre deverá ser preservada por meio de uma área de acomodação;

VIII - ser livre de emendas ou reparos de pavimento, devendo ser recomposta em toda sua largura, dentro da modulação original, em caso de interferências.

Seção IV

Da faixa de acesso

Art. 10. Faixa de acesso é a área destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações existentes na via pública, autorizados pelo órgão competente, de forma a não interferir na faixa livre, sendo recomendável para passeios com mais de 2m (dois metros).

Art. 11. A faixa de acesso do lote poderá conter:

I - áreas de permeabilidade e vegetação, as quais poderão ser instaladas na faixa de acesso, desde que atendam aos critérios de implementação constantes da legislação

relativa às calçadas verdes;

II - a implantação de estacionamento em recuo frontal, desde que respeitada a faixa de transição entre os veículos e a faixa de livre circulação;

III - elementos de mobiliário temporário, os quais poderão ficar nessa área, tais como mesas, cadeiras e toldos, obedecidas às disposições das Leis nº 12.002, de 23 de janeiro de 1996, e nº 12.260, de 11 de dezembro de 1996;

IV - projeção de anúncios, desde que garantida a não interferência na faixa de livre circulação e o respeito ao disposto nas Leis nº 13.517, de 29 de janeiro de 2003, e nº 13.525, de 28 de fevereiro de 2005.

Parágrafo único. Nas faixas de acesso deverão ser evitados fatores de impedância.

Seção V

Das esquinas

Art. 12. A esquina constitui o trecho do passeio formado pela área de confluência de 2 (duas) vias.

Art. 13. As esquinas deverão ser constituídas de modo a:

I - facilitar a passagem de pessoas com mobilidade reduzida;

II - permitir a melhor acomodação de pedestres;

III - permitir boa visibilidade e livre passagem das faixas de travessia de pedestres nos cruzamentos.

Art. 14. Para garantir a segurança do pedestre nas travessias e do condutor do automóvel nas conversões, as esquinas deverão estar livres de interferências visuais ou físicas até a distância de 5m (cinco metros) a partir do bordo do alinhamento da via transversal.

Art. 15. Todos os equipamentos ou mobiliários colocados na proximidade de esquinas deverão seguir critérios de localização de acordo com o tamanho e a influência na obstrução da visibilidade, conforme os critérios estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro - CTB e na NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT ou norma técnica oficial superveniente que a substitua.

Capítulo V

Do acesso de veículos

Art. 16. O rebaixamento de guia para acesso aos veículos deverá:

I - localizar-se dentro da faixa de serviço junto à guia ou dentro da faixa de acesso junto aos imóveis, não obstruindo a faixa de livre circulação;

II - possuir 1 (um) degrau separador entre o nível da sarjeta e a concordância com o rebaixamento, com altura média de 2cm (dois centímetros);

III - conter abas de acomodação lateral para os rebaixamentos de guia e implantação de rampas destinadas ao acesso de veículos quando eles intervierem, no sentido longitudinal, em áreas de circulação ou travessia de pedestres;

IV - não interferir na inclinação transversal da faixa de livre circulação de pedestres;

V - nas áreas de acesso aos veículos, a concordância entre o nível do passeio e o nível do leito carroçável na rua, decorrente do rebaixamento das guias, deverá ocorrer na faixa de serviço não ocupando mais que 1/3 (um terço) da largura do passeio, respeitando o mínimo de 50cm (cinquenta centímetros) e o máximo de 1,00m (um metro), não devendo interferir na inclinação transversal da faixa de livre circulação.

Parágrafo único. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas e sinalizadas.

Capítulo VI

Dos dispositivos específicos de acessibilidade

Art. 17. Os passeios devem incorporar dispositivos de acessibilidade nas condições especificadas na NBR 9050 da ABNT ou norma técnica oficial superveniente que a substitua, bem como nas resoluções municipais específicas.

Seção I

Do rebaixamento das calçadas e guias

Art. 18. O rebaixamento de calçadas e guias junto à faixa de travessia de pedestres e junto à marca de canalização de vagas destinadas ao estacionamento de veículos que transportam pessoas com deficiência nas vias e logradouros públicos do Município deverá atender aos critérios de projetos estabelecidos na Resolução CPA/SEHAB-G/011/2003 ou regulamentação superveniente que a substitua.

Art. 19. Fica recomendado o emprego de rebaixamento de calçada e guia pré-fabricado junto à faixa de travessia de pedestres e junto à marca de canalização de vagas destinadas ao estacionamento de veículos que transportam pessoas com deficiência nas vias e logradouros públicos, devendo a sua execução e instalação atender aos critérios estabelecidos na Resolução CPA/SEHAB-G/013/2003 ou regulamentação superveniente que a substitua.

Seção II

Da sinalização tátil de alerta e direcional

Art. 20. A utilização de sinalização tátil de piso na execução de rampas pré-fabricadas para rebaixamentos de calçadas e guias junto à faixa de travessia de pedestres e junto à

marca de canalização de vagas destinadas ao estacionamento de veículos que transportam pessoas com deficiência nas vias e logradouros públicos do Município, nas plataformas de embarque e desembarque e na aplicação de mobiliário urbano, deverá atender aos critérios de projeto e instalação estabelecidos na Resolução CPA/SEHAB-G/014/2004, que editou o documento denominado "Norma Técnica para Pisos Táteis", ou regulamentação superveniente que a substitua.

Seção III

Das guias de balizamento

Art. 21. Em projetos especiais, o Poder Público poderá determinar a implantação de guias de balizamento, de acordo com os critérios adotados na NBR 9050 da ABNT ou norma técnica oficial superveniente que a substitua.

Seção IV

Dos corrimãos

Art. 22. Em casos de topografia acentuada ou na implantação de rotas acessíveis especiais, poderá o responsável pelo passeio, mediante consulta, pelo procedimento previsto nos artigos 38, 39 e 40 deste decreto, solicitar autorização à Prefeitura do Município de São Paulo para a instalação de dispositivos de assistência, como corrimãos, desde que não interfiram na faixa de livre circulação e não se comportem como interferências, prejudicando a paisagem urbana.

Parágrafo único. As dimensões, alturas e espessuras deverão observar as regras da NBR 9050 da ABNT ou de norma técnica oficial superveniente que a substitua.

Seção V

Normas específicas em relação aos postos de gasolina

Art. 23. O rebaixamento de guia para acesso de veículos aos postos de gasolina e similares não poderá ultrapassar 50% (cinquenta por cento) do total da testada do lote, não podendo ultrapassar 7,00m (sete metros) contínuos, ficando vedado o rebaixamento integral das esquinas.

Parágrafo único. Deverão também ser respeitadas as disposições previstas na Lei nº 11.656, de 18 de outubro de 1994, e nos Decretos nº 35.250, de 28 de junho de 1995, e nº 35.408, de 18 de agosto de 1995.

Seção VI

Das situações atípicas

Art. 24. As áreas pavimentadas remanescentes (residuais da implantação de soluções viárias e/ou urbanísticas) deverão ser pavimentadas de acordo com as disposições previstas neste decreto sempre que oferecerem condições (largura mínima, inclinação aceitável) e integrarem uma rota acessível; caso contrário, deverão configurar-se apenas

como áreas arborizadas ou calçadas verdes, quando a legislação assim o determinar, ou deverão ser pavimentadas com piso irregular que iniba a circulação de pedestres.

Art. 25. As áreas de canteiro divisor de pista e ilhas de canalização, especificamente em vias arteriais e coletoras, deverão configurar-se como áreas arborizadas ou calçadas verdes, quando a legislação assim o determinar, podendo ser pavimentadas somente as áreas destinadas à travessia e circulação de pedestres, quando permitido pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Parágrafo único. Quando não destinadas à circulação, as áreas de canteiro deverão ser pavimentadas com piso irregular que iniba a circulação de pedestres.

Art. 26. Nas vias públicas situadas em topografias com declive acentuado ou em áreas de acidentes naturais, onde não seja possível a adoção dos parâmetros determinados neste decreto, o responsável pelos passeios deverá consultar a Prefeitura do Município de São Paulo para que, mediante estudo do caso particular e de acordo com o procedimento previsto nos artigos 38, 39 e 40 deste decreto, forneça critérios específicos para a construção, com vistas a serem atendidos os princípios consagrados por este decreto.

Capítulo VII

Das técnicas construtivas e materiais

Seção I

Do desempenho dos materiais dos passeios

Art. 27. Os pavimentos dos passeios deverão estar em harmonia com seu entorno, não apresentar desníveis, ser construídos, reconstruídos ou reparados com materiais e padrões apropriados ao tráfego de pessoas e constituir uma rota acessível aos pedestres que neles caminhem, com superfície regular, firme, antiderrapante e sem obstáculos.

Art. 28. Os passeios deverão ser contínuos, sem mudança abrupta de níveis ou inclinações que dificultem o trânsito seguro de pedestres, observados os níveis imediatos dos passeios vizinhos quando executados de acordo com este decreto.

Art. 29. Os materiais empregados na construção, reconstrução ou reparo dos passeios, especialmente do pavimento, entendido este como um sistema composto de base, sub-base e revestimento, da faixa livre, deverão apresentar as seguintes características:

I - garantir superfície firme, regular, estável e não escorregadia sob qualquer condição;

II - evitar vibrações de qualquer natureza que prejudiquem a livre circulação, principalmente de pessoas usuárias de cadeira de rodas;

III - ter durabilidade garantida ou mínima de 5 (cinco) anos;

IV - possuir resistência à carga de veículos quando os materiais forem utilizados na

faixa de acesso de garagens e estacionamentos e no rebaixamento de guia para veículos;

V - os pavimentos utilizados para faixa de serviço e de acesso deverão, sempre que possível, ser permeáveis e fazer parte de sistema drenante que encaminhe as águas para a drenagem pública existente.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, consideram-se aprovados para o pavimento dos passeios:

I - concreto pré-moldado ou moldado "in loco", com juntas ou em placas, acabamento desempenado, texturado ou estampado, desde que seja observado o inciso II do "caput" deste artigo;

II - bloco de concreto intertravado;

III - ladrilho hidráulico.

Art. 30. Fora da faixa livre, mediante consulta de acordo com o procedimento previsto nos artigos 38, 39 e 40 deste decreto, no caso das situações especiais, tais como em passeios contíguos às áreas de lazer, de permanência e de pedestres, poderá ser obtida autorização específica da Prefeitura do Município de São Paulo para a utilização dos seguintes materiais no pavimento:

I - pisos de forras de pedras naturais (granito e basalto) em áreas de permanência e lazer onde não haja instalação de infra-estrutura no subsolo;

II - mosaico português em áreas de permanência e lazer onde não haja instalação de infra-estrutura no subsolo.

Art. 31. A Prefeitura do Município de São Paulo poderá aprovar, mediante o procedimento previsto nos artigos 38, 39 e 40 deste decreto, em projetos-pilotos, a utilização de outras tecnologias ou materiais de pavimentação dos passeios, desde que atendidos os critérios técnicos estabelecidos neste decreto.

Art. 32. Nas áreas lindeiras a bens tombados ou passeios pertencentes a imóveis tombados, prevalecerão as diretrizes determinadas pelo órgão responsável quanto aos materiais e critérios de instalação.

Seção II

Dos critérios de instalação

Art. 33. A execução do pavimento dos passeios deverá respeitar a recomendação específica das normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT ou as Normas Técnicas Oficiais - NTO referentes aos respectivos materiais e sistemas construtivos, inclusive os seus instrumentos de controle de qualidade e garantia.

Parágrafo único. Quando não houver referências sobre os critérios de instalação e execução, deverão ser obedecidas as instruções normativas editadas pelos órgãos

municipais competentes.

Art. 34. Quanto aos assuntos pertinentes ao trânsito, deverão ser observadas as orientações expedidas pelo órgão competente, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Art. 35. Nas faixas livres, os passeios deverão atender às seguintes especificações:

I - inclinação longitudinal acompanhando o greide da rua não superior a 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento), exceto para os locais em que a declividade do terreno não permitir, caso em que deverá ser formulada consulta à Prefeitura do Município de São Paulo nos termos dos artigos 38, 39 e 40 deste decreto, para o estabelecimento da solução adequada;

II - inclinação transversal da superfície máxima de 2% (dois por cento);

III - altura mínima, livre de interferências, de 2,10m (dois metros e dez centímetros).

Art. 36. A seleção dos materiais e técnicas adequadas para a pavimentação dos passeios deverá privilegiar:

I - pisos monolíticos com juntas regularmente espaçadas e com dimensão máxima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

II - peças modulares, preferencialmente aquelas que sejam reaproveitáveis quando da recomposição do pavimento.

Art. 37. Para as faixas livres, não serão admitidos técnicas e materiais que incluam forras de rochas ou sejam de difícil recomposição ao estado original, seja pela origem do material, seja pela especificidade do desenho e da técnica construtiva.

Seção III

Das situações atípicas de instalação

Art. 38. No caso de áreas com declividade acentuada, o responsável deverá, antes da execução do passeio, formalizar consulta à Prefeitura do Município de São Paulo, instruída com croqui do passeio, fotografias do local e proposta de execução que atenda aos seguintes critérios:

I - nas situações em que os passeios apresentem declividade superior a 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento), poderão eles apresentar, no sentido longitudinal, degraus ou desníveis, ressalvado o estabelecido neste decreto;

II - os passeios das vias com declividade superior a 12% (doze por cento) deverão ser subdivididos longitudinalmente em trechos com declividade máxima de 12% (doze por cento) e a interligação entre as subdivisões poderá ser executada em degraus, com altura máxima de 17,5cm (dezessete centímetros e meio) e largura mínima de 28cm (vinte e oito centímetros);

III - conforme a declividade da via e a conseqüente impossibilidade de total atendimento ao disposto no inciso II deste artigo, o passeio poderá apresentar, também, escadaria, cujos degraus deverão ter altura máxima de 17,5cm (dezesete centímetros e meio) e largura mínima de 28cm (vinte e oito centímetros);

IV - nas hipóteses dos incisos II e III deste artigo, as rampas ou degraus projetados não poderão apresentar, junto às guias, altura a elas superior, devendo haver acomodação no sentido transversal do passeio, para concordância vertical das alturas, dentro da faixa correspondente a 1/3 (um terço) da largura do passeio, respeitado o máximo de 1,00m (um metro) e o mínimo de 50cm (cinquenta centímetros);

V - a faixa de serviço e a de acesso a edificações poderão ter inclinações superiores em situações topográficas atípicas, desde que a faixa livre se mantenha com, no máximo, 2% (dois por cento) de inclinação transversal;

VI - degraus e rampas serão permitidos quando a declividade do logradouro exigir, observadas as disposições legais;

VII - desníveis de qualquer natureza deverão ser evitados em rotas acessíveis;

VIII - eventuais desníveis no piso de até 5mm (cinco milímetros) não demandam tratamento especial e quando superiores a essa medida até 15mm (quinze milímetros) deverão ser tratados em forma de rampa, com inclinação máxima de 1:2 (um por dois) ou 50% (cinquenta por cento).

Parágrafo único. Passeios com declividade acima de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento) não serão considerados rotas acessíveis.

Art. 39. A consulta a que se refere o artigo 38 deste decreto será analisada pela unidade de aprovação das Coordenadorias de Planejamento e Desenvolvimento Urbano - CPDU das Subprefeituras, sendo o Supervisor de Licenciamento a autoridade competente para conceder a autorização, no prazo de 20 (vinte) dias.

Art. 40. Caso não seja possível a solução do caso concreto pelos parâmetros descritos neste decreto, a consulta será encaminhada para o Colegiado de Coordenadores de Planejamento e Desenvolvimento Urbano - CCPDU, da Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras. - SMSP

Art. 41. Em condições excepcionais, que deverão ser objeto de consulta nos termos dos artigos 38, 39 e 40 deste decreto, a Prefeitura do Município de São Paulo poderá autorizar inclinações maiores, até o máximo de 5% (cinco por cento) no sentido transversal à guia para as faixas de serviço e acesso, desde que se garanta a regularidade da faixa livre.

Art. 42. Poderá haver, em situações especiais, que deverão ser objeto de aprovação do órgão competente da Prefeitura do Município de São Paulo, a ampliação do passeio sobre o leito carroçável, em razão da dificuldade de acomodação dos pedestres.

Art. 43. Para as demais situações em que se caracterize a impossibilidade de cumprimento das exigências deste decreto, deverá o munícipe ou o responsável pela

execução do passeio consultar a Prefeitura do Município de São Paulo, por meio do procedimento descrito nos artigos 38, 39 e 40 deste decreto.

Seção IV

Da recomposição do pavimento

Art. 44. A recomposição do pavimento, pelos responsáveis e pelas pessoas físicas ou jurídicas que possuam permissão de uso de vias públicas com base na Lei nº 13.614, de 2 de julho de 2003, deverá atender, além das disposições gerais estabelecidas neste decreto, às seguintes disposições específicas:

I - nas obras que exijam quebra do passeio, as faixas de livre circulação deverão ser refeitas em toda a sua seção transversal, não sendo admitidas emendas e reparos longitudinais de acabamento, respeitada a modulação do pavimento;

II - quando necessárias, as emendas transversais deverão ser perpendiculares ao sentido do fluxo de pedestres;

III - deverão ser utilizados rigorosamente os mesmos materiais e técnicas especificados pela Prefeitura do Município de São Paulo para o piso original, desde que aprovado por este decreto;

IV - a recomposição das faixas livres deverá ser feita em toda sua largura e toda extensão entre juntas contíguas;

V - as demais faixas, quando pavimentadas, deverão ser recompostas em planos regulares, com juntas definidas, não sendo admitidos remendos de qualquer espécie;

VI - nas calçadas verdes, a vegetação, quando afetada pelas obras, deverá ser reconstituída;

VII - na recomposição de pavimentos com tratamento decorativo de blocos intertravados, a padronagem, se houver, deverá ser restituída ao projeto original;

VIII - na recomposição de passeios que ainda não atendam às disposições deste decreto, a reconstrução deverá ser feita de acordo com o novo padrão estabelecido.

Seção V

Dos critérios para a escolha dos padrões dos passeios das redes coletoras e locais, até que sejam definidos pelos planos de bairro.

Art. 45. Até que sejam definidos os padrões dos passeios das redes coletoras e locais pelos planos de bairro, nos termos do § 5º do artigo 6º da Lei 13.885, de 25 de agosto de 2004, os munícipes ou responsáveis pelo passeio deverão escolher o pavimento entre os materiais aprovados por este decreto, respeitando os critérios estabelecidos no Anexo I integrante deste decreto.

Art. 46. Ao realizarem a escolha do pavimento os munícipes ou responsáveis deverão

observar, também, os seguintes critérios:

I - padronização de materiais e técnicas;

II - continuidade das faixas livres;

III - estabelecimento de rotas acessíveis;

IV - permeabilidade do solo como complemento ao sistema de drenagem;

V - condições de recomposição do piso, quando da instalação de equipamentos de infraestrutura urbana.

Capítulo VIII

Da composição e localização de interferências e mobiliário

Seção I

Das disposições gerais

Art. 47. Nenhum equipamento ou interferência poderá estar localizado na área reservada à faixa livre.

Art. 48. Os equipamentos afluídos, quiosques e lixeiras, papeleiras, caixas de correio, bancos, dispositivos de ventilação, câmaras enterradas, sinalização de trânsito e dispositivos controladores de trânsito, postes da rede de energia elétrica e abrigos de ônibus deverão ser instalados exclusivamente na faixa de serviço.

Art. 49. As interferências temporárias, tais como anúncios, mesas, cadeiras, deverão se localizar na faixa de acesso.

Art. 50. Os postes de iluminação pública, telefones públicos, bancas de jornal, armários elevados, transformadores semi-enterrados, tampas de inspeção, grelhas e mobiliário urbano poderão ser instalados na faixa de serviço ou na faixa de acesso.

Seção II

Das disposições específicas

Art. 51. A drenagem superficial deverá ser executada conforme os seguintes critérios:

I - as canalizações para o escoamento de águas pluviais deverão passar sob o piso dos passeios, não interferindo na declividade transversal do passeio, principalmente da faixa livre;

II - as bocas-de-lobo deverão ser locadas junto às guias na faixa de serviço, distante o suficiente das esquinas de modo a não interferir no rebaixamento de calçadas e guias para travessia de pedestres;

III - quando utilizar grelhas, as aberturas ou frestas deverão ter vãos ou juntas com, no máximo, de 1,5cm (um e meio centímetro), locados transversalmente ao sentido do fluxo de pedestres;

IV - sempre que possível, deverão ser evitados obstáculos ao escoamento das águas pluviais para os canteiros de vegetação.

Art. 52. Os mobiliários urbanos, dentro da via pública, serão instalados respeitando as seguintes condições, de acordo com o Anexo III integrante deste decreto:

I - preservação da visibilidade entre motoristas e pedestres;

II - nenhum mobiliário deverá ser instalado nas esquinas, exceto sinalização viária, placas com nomes de logradouros, postes de fiação e hidrantes;

III - deverão ser instalados em locais em que não intervenham na travessia de pedestres;

IV - os equipamentos de pequeno porte, como telefones públicos, caixas de correio e lixeiras deverão ser instalados à distância mínima de 5m (cinco metros) do bordo do alinhamento da via transversal;

V - os equipamentos de grande porte, tais como abrigos de ônibus, bancas de jornal e quiosques, deverão ser implantados à, no mínimo, 15m (quinze metros) de distância do bordo do alinhamento da via transversal.

Art. 53. Todos os abrigos em pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo deverão ser acessíveis.

§ 1º. Quando houver desnível da plataforma em relação ao passeio, deverá ele ser vencido por meio de rampa, nos padrões da NBR 9050 da ABNT ou norma técnica oficial posterior que a substitua.

§ 2º. Quando houver anteparo vertical, não deverá ele interferir na faixa de livre circulação.

Art. 54. Os postes elétricos e de iluminação pública deverão ser implantados de acordo com as seguintes regras:

I - estar acomodados na faixa de serviço ou de acesso, distantes do bordo do alinhamento da via transversal, a fim de não interferirem nos rebaixamentos de calçadas e guias para travessia de pedestres;

II - o eixo de implantação do poste deverá estar distante no mínimo 60cm (sessenta centímetros) do bordo da guia, não interferindo nos rebaixamentos de acesso de veículos, nem na faixa livre.

Art. 55. A sinalização de trânsito deverá ser implantada na conformidade das seguintes regras:

I - otimização das interferências na via, utilizando o mínimo de fixadores e postes para

sua implantação;

II - estar locada a 45cm (quarenta e cinco centímetros) do eixo da guia, em áreas retilíneas;

III - estar locada a, no mínimo, 60cm (sessenta centímetros) do eixo da guia em áreas curvas, não interferindo na intervisibilidade e na faixa livre junto às esquinas.

Art. 56. Os dispositivos controladores de trânsito deverão ser implantados conforme os seguintes critérios:

I - otimização das interferências na via, utilizando-se do mínimo de fixadores ou postes para sua implantação;

II - implantação fora de áreas de conflito veicular ou conversão das esquinas;

III - estar localizados próximos à rede elétrica, se sua alimentação for aérea;

IV - em alimentação subterrânea, as tampas de inspeção e passagem deverão ser locadas na faixa de serviço, fora da faixa livre e rebaixamentos de calçadas e guias para travessia de pedestres;

V - preservação das boas condições de intervisibilidade.

Art. 57. Os transformadores semi-enterrados deverão estar encobertos ou associados a elementos e dispositivos arquitetônicos ou soluções paisagísticas para que se integrem aos espaços implantados.

Art. 58. O vão máximo permitido para as tampas e guarnições é de 5mm (cinco milímetros) e para as grelhas de inspeção é de 1,5cm (um centímetro e meio).

Parágrafo único. Os mobiliários de que trata este artigo deverão, ainda:

I - ser nivelados pelo piso do passeio, sendo os ressaltos ou juntas de dilatação embutidos no piso, transversalmente ao sentido do fluxo de pedestres;

II - possuir textura da superfície diferenciada em relação à de pisos táteis de alerta ou direcionais.

Capítulo IX

Das calçadas verdes

Art. 59. É permitido ao munícipe o ajardinamento do passeio correspondente ao seu lote dentro do conceito de calçada verde, desde que respeitadas as seguintes disposições:

I - para receber 1 (uma) faixa de ajardinamento, o passeio deverá ter largura mínima de 2m (dois metros);

II - para receber 2 (duas) faixas de ajardinamento, o passeio deverá ter largura mínima

de 2,5m (dois metros e meio), sendo uma faixa junto à faixa de serviço e outra junto à faixa de acesso;

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

Art. 60. Nos logradouros onde são realizadas feiras livres, o ajardinamento de passeios públicos deverá ser autorizado pela Subprefeitura competente.

Art. 61. O munícipe fica responsável pela manutenção da calçada verde na extensão dos limites do seu lote, bem como pelos reparos do passeio público existente.

Art. 62. A arborização das calçadas deverá observar as normas contidas na Lei nº 13.646, de 11 de setembro de 2003, e na Portaria Intersecretarial nº 5/SMMA/SIS/02, de 27 de julho de 2002, ou ato normativo superveniente que a substitua.

Capítulo X

Das responsabilidades e penalidades

Art. 63. A responsabilidade pela construção, manutenção, reparo, implantação de mobiliário e utilização dos passeios e a aplicação das respectivas penalidades permanecem regulamentadas pela seguinte legislação municipal:

I - Lei nº 10.508, de 4 de maio de 1988, e Decreto nº 27.505, de 14 de dezembro de 1988, que contêm disposições sobre a construção, manutenção e reparo dos passeios públicos e implantação de mobiliário urbano, salvo, quanto ao último diploma legal, os artigos 22, 23, 29 a 33, os quais, nos termos do artigo 72 deste decreto, ficam revogados;

II - Lei nº 11.039, de 23 de agosto de 1991, que disciplina o exercício do comércio ou prestação de serviços de ambulantes nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo;

III - Leis nº 12.002, de 1996, e nº 12.260, de 1996, e Decretos nº 36.594, de 28 de novembro de 1996, e nº 37.151, de 4 de novembro de 1997, que dispõem sobre uso de passeio público;

IV - Lei nº 13.517, de 2003, que dispõe sobre a outorga de concessão para criação, desenvolvimento, fabricação, fornecimento, instalação, manutenção, conservação e exploração publicitária de mobiliário urbano;

V - Lei nº 13.525, de 28 de fevereiro de 2003, e Decreto nº 44.015, de 21 de outubro de 2003, que dispõem sobre a ordenação de anúncios na paisagem do Município de São Paulo;

VI - Lei nº 13.614, de 2003, e Decreto nº 44.755, de 18 de maio de 2004, que estabelecem as diretrizes para a utilização de vias municipais para a implantação e instalação de equipamentos de infra-estrutura urbana.

Parágrafo único. Também serão aplicadas outras penalidades previstas em leis específicas.

Art. 64. Após a comunicação prevista no artigo 16 da Lei nº 10.508, de 1988, no caso de passeios considerados inexistentes por essa lei, somente será considerada atendida a notificação, com a respectiva baixa no sistema com vistas à cessação de novas multas, se for verificado, pelo agente vistor, acompanhado de engenheiro, se necessário, o cumprimento dos parâmetros previstos neste decreto para a execução do passeio.

§ 1º. O disposto no "caput" deste artigo somente se aplica às notificações expedidas a partir da vigência deste decreto.

§ 2º. Nas hipóteses consideradas atípicas, em que haja necessidade de consulta à Prefeitura do Município de São Paulo, caso seja ela formalizada, deverá ser proferido despacho de admissibilidade no prazo de 3 (três) dias, devidamente fundamentado, pelo qual será verificado se a situação é realmente atípica, ou seja, se não há no caso concreto possibilidade de aplicação dos parâmetros estabelecidos neste decreto.

§ 3º. Se a situação for atípica, pelo mesmo despacho será determinada a suspensão da ação fiscal, que somente será retomada após a decisão final que indique a solução para o passeio, a partir da qual será devolvido integralmente o prazo para suprimento da irregularidade previsto na Lei nº 10.508, de 1988.

§ 4º. Caso a situação não seja atípica, a ação fiscal prosseguirá normalmente.

Art. 65. No tocante aos passeios públicos localizados na rede viária estrutural, as obras que visam à padronização serão executadas com fundamento nos §§ 1º e 3º do artigo 6º da Lei nº 13.885, de 2004, diretamente pelo órgão técnico da Prefeitura do Município de São Paulo, sendo os custos suportados pelas concessionárias nas hipóteses de implantação de galeria técnica de infra-estrutura e de mobiliário urbano.

Parágrafo único. O procedimento para a cobrança das concessionárias, a que se refere o § 3º do artigo 6º da Lei nº 13.885, de 2004, será objeto de regulamentação por decreto específico.

Art. 66. Além das penalidades e competências de fiscalização estabelecidas nas leis municipais, quando caracterizada a infração de trânsito prevista na Lei Federal nº 9.503, de 1997, especialmente a prevista no seu artigo 245, a fiscalização, aplicação de multa e registro relativos à irregular utilização do passeio, parte integrante da via pública, obedecerá aos procedimentos fixados mediante portaria das Secretarias Municipais de Coordenação das Subprefeituras e de Transportes.

Capítulo XI

Dos termos de cooperação

Art. 67. Nos termos do artigo 83 da Lei nº 13.525, de 2003, fica permitida a celebração de termos de cooperação visando à readequação, construção, reconstrução e conservação dos passeios públicos, observados, além das disposições do Decreto nº 45.850, de 2005, os parâmetros específicos estabelecidos nos artigos 68 a 70 deste

decreto.

Art. 68. A cooperação deverá envolver, no mínimo, todo o passeio no envoltório do quarteirão, ou todo o passeio das laterais dos 2 (dois) quarteirões paralelos lindeiros à via pública, constituindo a metragem mínima de 200m² (duzentos metros quadrados).

Art. 69. Em contrapartida à obrigação estabelecida no artigo 68 deste decreto, será permitida a colocação de mensagem indicativa da cooperação na razão de 1(uma) por face do quarteirão no piso do pavimento, a ser implantada conforme os seguintes critérios:

I - a mensagem não poderá constituir superfície escorregadia;

II - deverá ser colocada na faixa de serviço a 5m (cinco metros) do bordo do alinhamento da via transversal;

III - na dimensão de 7cm (sete centímetros) por 4cm (quatro centímetros) com sua dimensão maior paralela ao sentido da via;

IV - o material sobre o qual será aplicada a mensagem deverá ser passível de remoção sem necessidade de quebra do pavimento;

V - a mensagem não poderá estar a uma distância menor que 100m (cem metros) de outra;

VI - a mensagem indicativa deverá seguir o modelo constante no Anexo IV integrante deste decreto.

Parágrafo único. Não será necessária a anuência da Supervisão Geral de Uso e Ocupação do Solo - SGUOS, da Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras - SMSP, prevista no § 2º do artigo 10 do Decreto nº 45.850, de 2005.

Art. 70. Após o término do prazo estabelecido no Decreto nº 45.850, de 2005, ou rescisão do termo de cooperação, a mensagem deverá ser removida pelo cooperante no prazo de 5 (cinco) dias, sendo recomposto o pavimento afetado.

Parágrafo único. A não remoção da mensagem indicativa caracterizará a veiculação de anúncio publicitário, ensejando a aplicação das penalidades previstas na Lei nº 13.525, de 2003.

Capítulo XII

Das disposições finais

Art. 71. A Prefeitura do Município de São Paulo promoverá a orientação e divulgação das normas estabelecidas neste decreto.

Art. 72. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogados o artigo 21 do Decreto nº 22.709, de 5 de setembro de 1986, bem como os artigos 22, 23, 29 a 33

do Decreto nº 27.505, de 1988.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 19 de maio de 2005, 452º da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

WALTER MEYER FELDMAN, Secretário Municipal de Coordenação das Subprefeituras

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 19 de maio de 2005.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

Obs: Anexos, vide DOC de 20/05/05

Anexo 4 – Cartilha – Passeio Livre

Conheça as **regras** para arrumar a sua calçada



Passeio Livre



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
COORDENAÇÃO DAS
SUBPREFEITURAS

Índice

Com o novo decreto, como ficam as calçadas da cidade?.....	06
Como são as 3 faixas?.....	07
Como fazer para o meu carro entrar na garagem?.....	08
Como ficam as esquinas?	09
Quais são os pisos especiais de orientação de pedestres?	10
Onde fica o rebaixamento das calçadas?	13
A vegetação	14
Minha calçada tem menos de 2 metros. O que fazer?	16
Se eu morar em uma rua inclinada, o que fazer?.....	17
O que fazer se a minha rua é inclinada e existem degraus na minha calçada?.....	18
Materiais utilizados	19
Placas Pré-moldadas de Concreto	20
Ladrilho Hidráulico	23
Concreto Armado, moldado no local.....	26
Pavimentos Intertravados.....	29
Praça de atendimento das subprefeituras.....	32
Leis existentes sobre calçadas	35
Referências	32
Entidades que contribuíram para a elaboração do Programa Passeio Livre	38
Ficha técnica.....	39

A Prefeitura da Cidade de São Paulo criou o Programa Passeio Livre, que visa conscientizar e sensibilizar a população sobre a importância de construir, recuperar e manter as calçadas da cidade em bom estado de conservação.

Contribuir para melhorar a paisagem urbana, a acessibilidade, o resgate do passeio público pela calçada e a socialização dos espaços públicos, são objetivos do Programa Passeio Livre.

Em janeiro de 2012 foi regulamentada a Lei nº 15.442, que estabelece um novo padrão de fiscalização para as calçadas da cidade de São Paulo.

Se um passeio ou praça pública é acessível a uma pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, podemos afirmar que qualquer cidadão conseguirá usufruir deste espaço.

A conquista da acessibilidade, que a princípio serviria para atender a pessoas com deficiência, beneficia a população, sendo portanto, uma conquista de toda a sociedade.

Com o decreto, como ficam as calçadas da cidade?

Para organizar o passeio público, a Prefeitura definiu um novo padrão arquitetônico que divide as calçadas em faixas. As calçadas com até 2 metros de largura serão divididas em 02 faixas diferenciadas por textura ou cor e as com mais de 2,00 metros, em 03 faixas, também diferenciadas, como mostra a ilustração abaixo.



Como são as 03 faixas?

1ª Faixa de serviço

Destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou portadores de deficiências, poste de iluminação, sinalização de trânsito e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones, caixa de correio e lixeiras.

2ª Faixa livre

A faixa livre é destinada **exclusivamente** à circulação de pedestres, portanto deve estar livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos, temporários ou permanente ou vegetação. Deve atender as seguintes características:

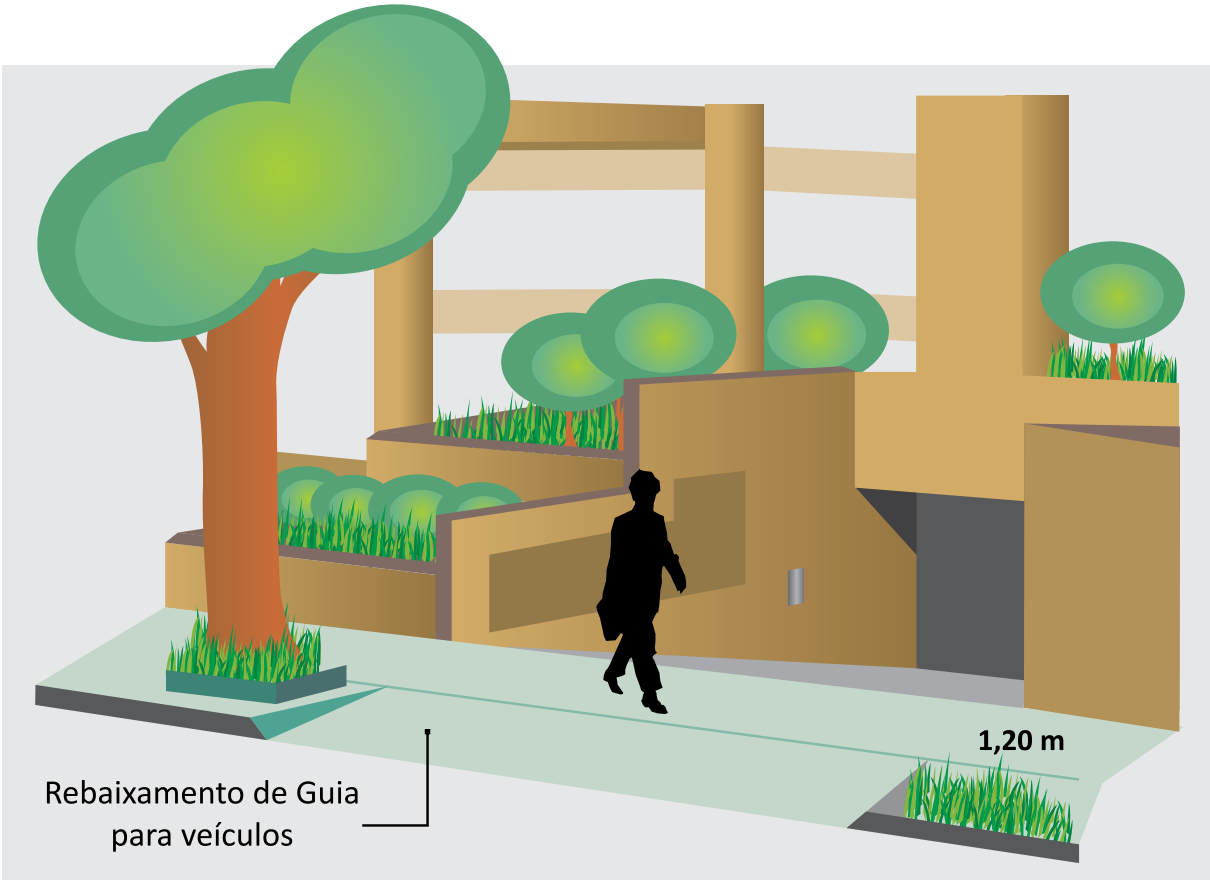
- possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição;
- possuir largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);
- ser contínua, sem qualquer emenda, reparo ou fissura. Portanto, em qualquer intervenção o piso deve ser reparado em toda a sua largura seguindo o modelo original.

3ª Faixa de acesso

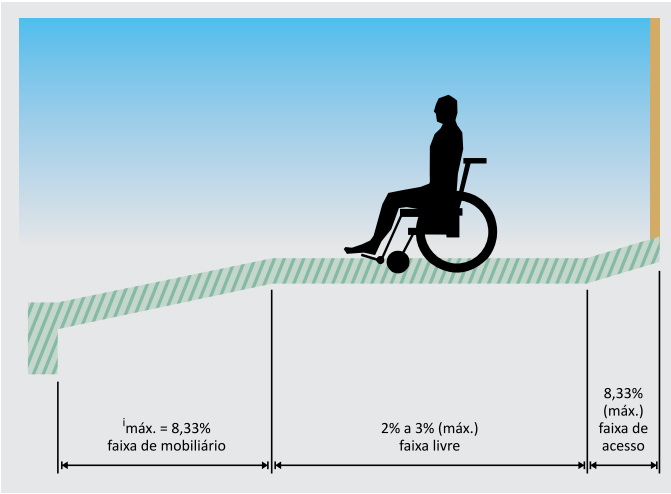
Área em frente ao seu imóvel ou terreno, onde pode estar a vegetação, rampas, toldos, propaganda e mobiliário móvel como mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis. É portanto uma faixa de apoio à sua propriedade.

Como fazer para o meu carro entrar na garagem?

É fundamental preservar a faixa livre no centro da calçada. Essa faixa deve acompanhar a inclinação da rua e não ter inclinação transversal maior que 2% (como mostra a figura abaixo).

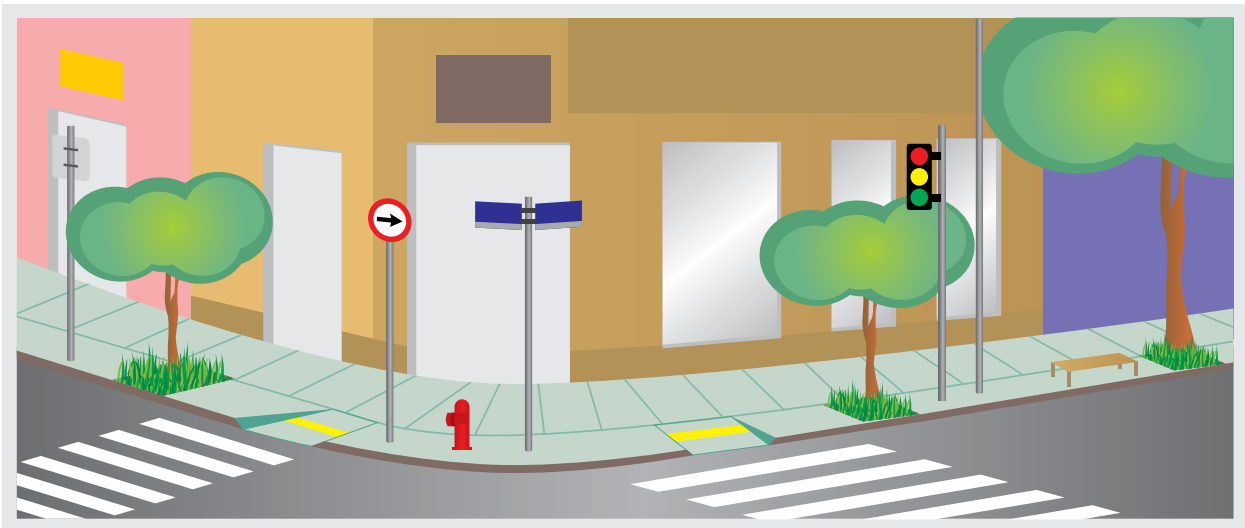


A faixa de mobiliário e a de acesso a edificações poderão ter inclinações superiores em situações topográficas atípicas.



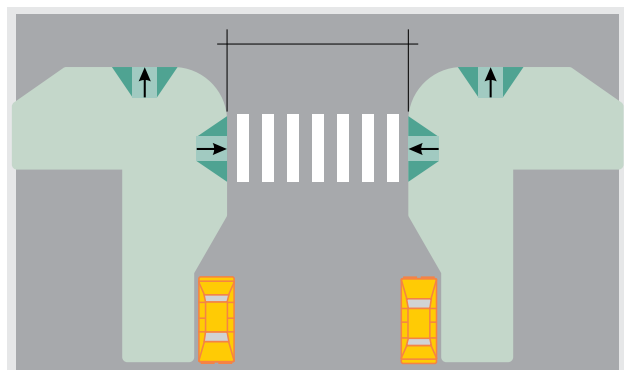
Como ficam as esquinas?

A esquina é o ponto principal de uma calçada e portanto precisa estar desobstruída para permitir a circulação e a permanência de pedestres. Além das especificações anteriores, as esquinas têm um item a mais: as rampas de acesso às faixas de travessia de pedestres. Além, claro, de serem pontos de intensa circulação, por isso devem estar livres de obstáculos. Observe as seguintes especificações: o mobiliário de grande porte, como bancas de jornais, tem de ficar a 15 metros das esquinas e os mobiliários de médio e pequeno porte - como telefones, lixeiras, entre outros, precisam ficar a 5 metros. A responsabilidade da implantação das rampas nas esquinas é da subprefeitura local. Contate-a e informe-se como proceder.



A esquina deve estar sempre desobstruída. Portanto o mobiliário de grande porte, como banca de jornal, deve ficar há 15 metros do eixo da esquina e o mobiliário de tamanho pequeno ou médio, como o telefone público ou caixa de correio, deve estar a 5 metros.

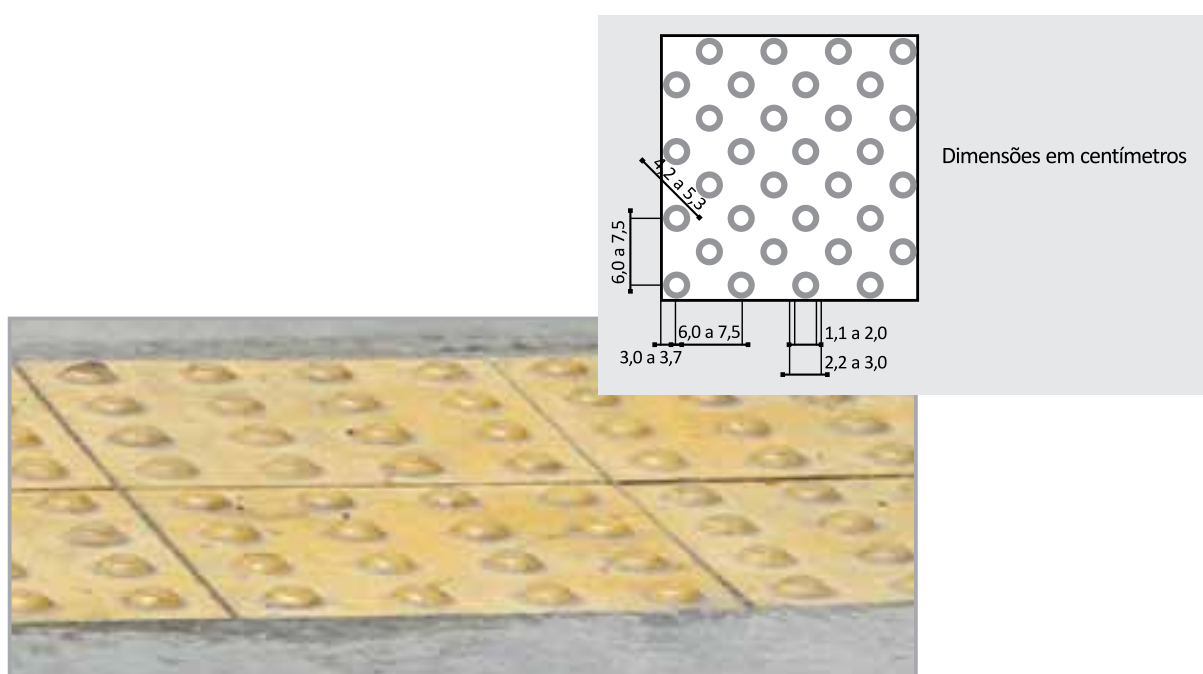
Em algumas situações específicas, mediante aprovação da CET, a calçada poderá ser alargada nas esquinas aumentando o espaço do pedestre e diminuindo o comprimento da travessia.



Quais são os pisos especiais de orientação ao pedestre?

Para uma pessoa com deficiência visual, uma das atividades mais difíceis é sua locomoção independente, utilizando as informações e os recursos disponíveis. Estas informações são captadas por meio do uso das percepções táteis, sendo feita também pela bengala e pelos pés.

A sinalização tátil no piso pode ser do tipo de alerta ou direcional e ambas devem ter cor contrastante com o resto do pavimento.



Piso tátil de alerta

Piso tátil de alerta é um recurso que auxilia a pessoa portadora de deficiência visual quanto ao seu posicionamento na área da calçada. Ele deve ser instalado em áreas de rebaixamento de calçada, travessia elevada, canteiro divisor de pistas ou obstáculos suspensos.

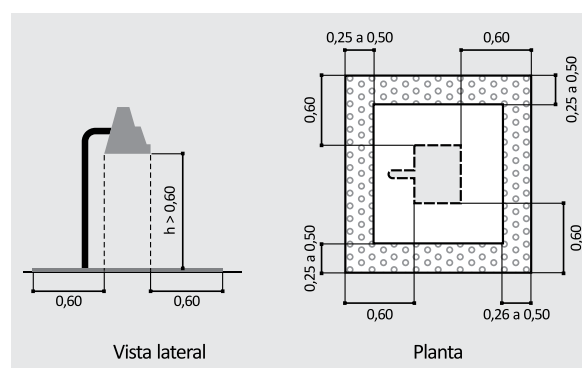
CrITÉrios de instalação

A sinalização tátil de alerta deve ser instalada nas seguintes situações:

- Obstáculos suspensos entre 0,60m e 2,10m de altura do piso acabado, que tenham o volume maior na parte superior do que na base. A superfície em volta do objeto deve estar sinalizada em um raio mínimo de 0,60 metro (conforme figura abaixo).
- Rampas para portadores de deficiência, com largura de 0,25 a 0,50m e afastada 0,50m do término da rampa (conforme figura abaixo).



Nos rebaixamentos de calçadas, em cor contrastante com a do piso, com largura de 0,25 a 0,50 m, afastada 0,50 m do término da rampa.



Piso Direcional

O piso direcional é instalado formando uma faixa que acompanha o sentido do deslocamento e tem a largura variando entre 25cm a 60cm. Esta faixa deve ser utilizada em áreas de circulação, indicando o caminho a ser percorrido e em espaços muito amplos, sempre que houver interrupção da face dos imóveis ou de linha guia identificável, como por exemplo, nos postos de gasolina.



Onde fica o rebaixamento das calçadas?

As rampas de rebaixamento de calçada devem estar juntas às faixas de travessia de pedestres como um recurso que facilita a passagem do nível da calçada para o da rua, melhorando a acessibilidade para as pessoas com: mobilidade reduzida, empurrando carrinho de bebê, que transportam grandes volumes de carga e aos pedestres em geral.

Estes rebaixamentos são executados pelo poder público e obedecem o padrão definido pelo decreto 45.904.



A Vegetação

A presença de árvores nas calçadas é importante pois elas contribuem para melhorar o meio ambiente de nossa cidade e, nos dias de chuva, facilitam a retenção das águas. Porém, “**competete à Prefeitura plantá-las**” ou repará-las e, neste caso, o técnico da subprefeitura estará atento à Lei 10 365/87 e a duas necessidades básicas:

- I. A dimensão da espécie escolhida deve estar adequada à largura da calçada.
- II. Não cimentar a base da árvore, para não prejudicar o desenvolvimento da mesma. No caso, deve haver grama ou ser instalada uma grelha (ver foto abaixo), que facilita o fluxo dos pedestres.



As calçadas verdes

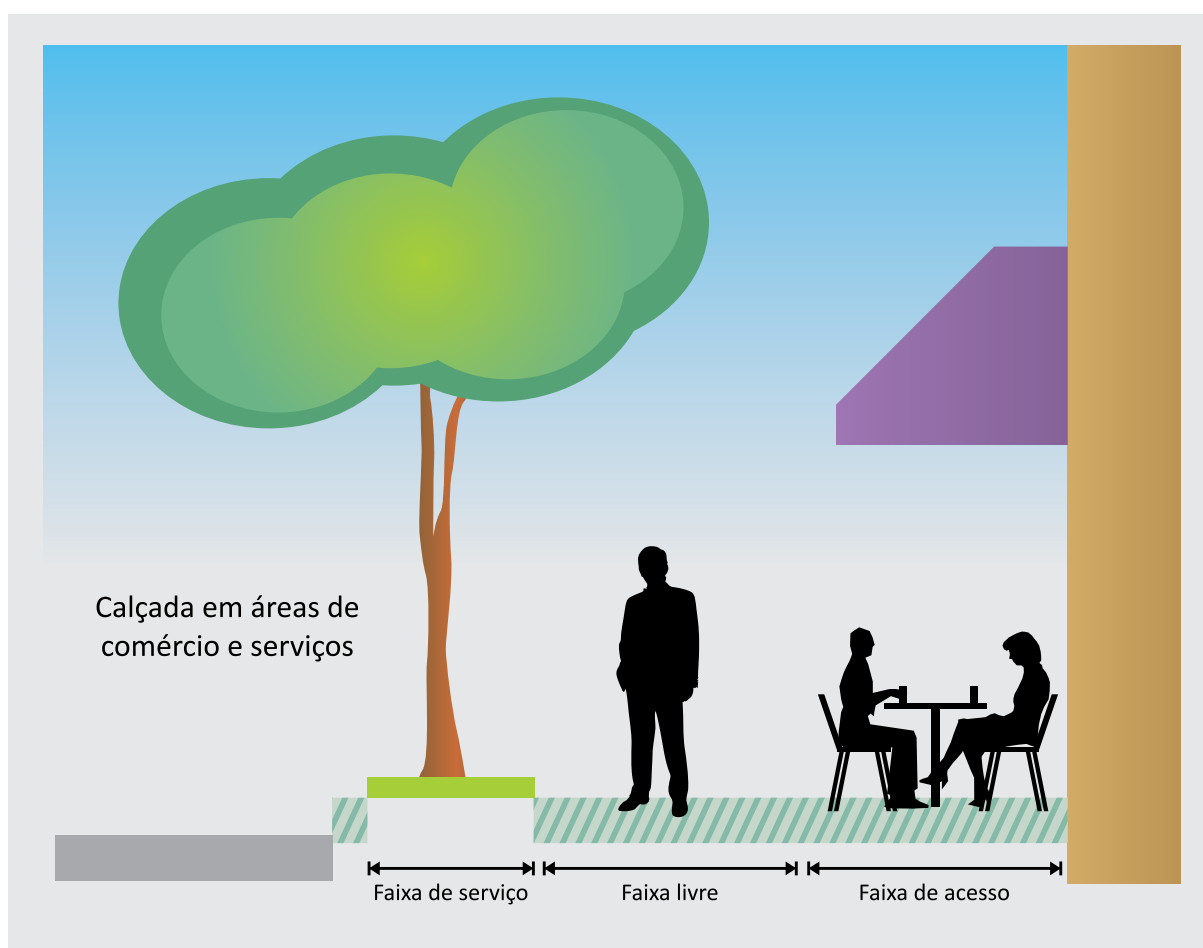
Nas ruas onde não ocorre um fluxo muito grande de pedestres as faixas de Serviço e Acesso poderão ser ajardinadas seguindo o padrão de “calçadas verdes”. As faixas ajardinadas não devem possuir arbustos que prejudiquem a visão e o caminho do pedestre. Porém, para construir uma calçada verde, o munícipe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

- I. Para receber 1 faixa de ajardinamento, o passeio deverá ter largura mínima de 2m (dois metros); e para receber 2 faixas de ajardinamento, largura mínima de 2,5m.
- II. As faixas ajardinadas não poderão interferir na faixa livre que deverá ser contínua e com largura mínima de 1,20m (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.



Minha calçada tem menos de 2 metros. O que fazer?

É preciso que você procure um responsável na subprefeitura da sua região e se informe sobre o que pode ser feito. Temos sempre de pensar que o importante é ter a faixa livre, que é a de circulação, dentro dos padrões definidos. A subprefeitura deve emitir um parecer sobre a sua obra.



Se eu morar em uma rua inclinada, o que fazer?

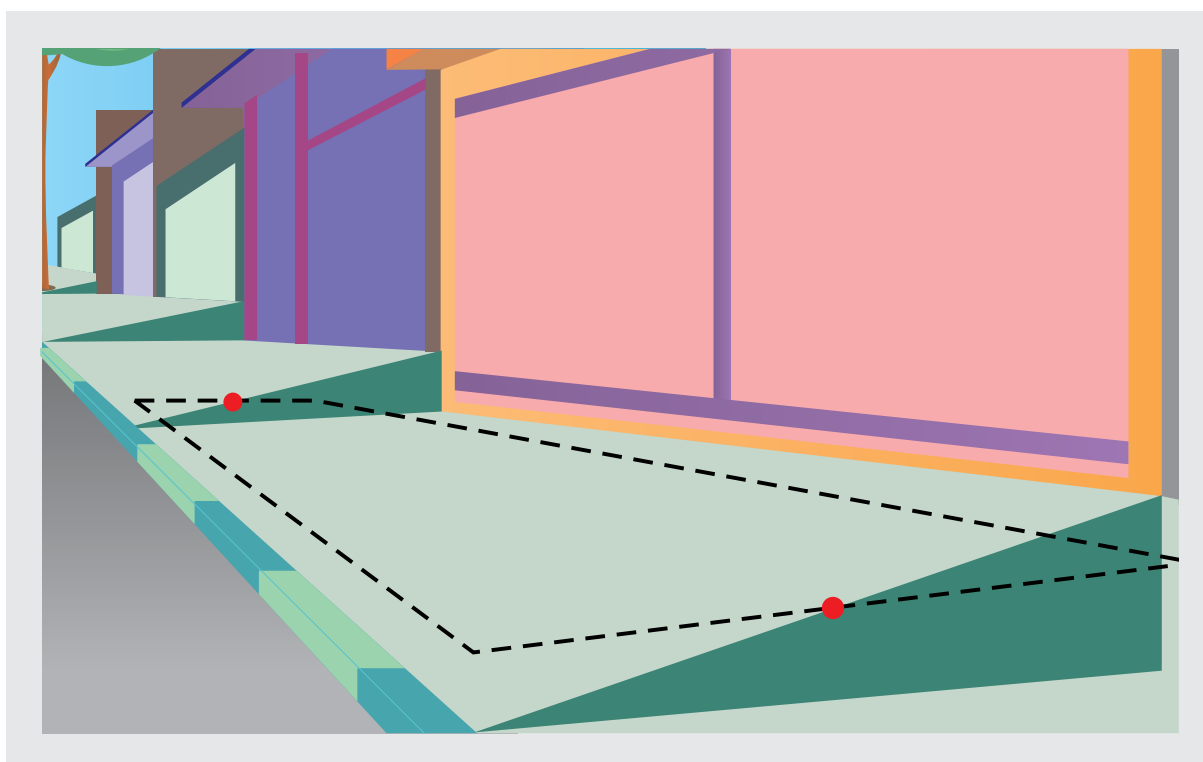
Uma informação é muito importante: a faixa livre deve seguir a inclinação da rua. Isso mesmo, ali, onde circulam as pessoas, e os cadeirantes em especial, é imprescindível o piso seja totalmente horizontal. É comum acontecer de as pessoas, para adequar a entrada dos carros, fazerem uma forte inclinação para que carro entre na garagem sem nenhum problema. Assim, a calçada - que deveria servir para o pedestre - acaba virando uma rampa de veículo. Imagine algum cadeirante tentando passar por ali? Impossível. Afinal, essa calçada virou passeio para carro, não passeio público.

Veja, ao lado, como deve ser construída uma calçada em uma rua bastante inclinada:



O que fazer se a minha rua é inclinada e existem degraus na minha calçada?

A solução para o problema das calçadas com degraus deve ser em conjunto com os vizinhos. Para você começar dando o exemplo de acessibilidade no quarteirão que você mora, sua calçada deve seguir a mesma inclinação da rua, tanto na transversal como longitudinal. A figura mostra dois pontos vermelhos bem no meio de cada degrau, então, a partir desse ponto a calçada deve ser plana para que a pessoa ao caminhar tenha a mesma sensação da inclinação da rua.



Seu vizinho a partir deste ponto deve seguir o mesmo exemplo, e assim sucessivamente. A faixa acessível de circulação deve ter largura de no mínimo 1,20m. Depois que a faixa de circulação estiver pronta, a faixa de acesso ao lote fica a critério do morador: ou modifica a edificação dentro do lote (modificando também o portão) ou faz um arremate de forma que não fique nenhum vão entre o lote e a faixa de circulação. O mesmo serve para a faixa de serviço. O pedestre deve ser privilegiado.

Materiais Utilizados

Os materiais utilizados no Passeio Livre serão apresentados nas próximas páginas e cada um atenderá a necessidade de cada imóvel e rua, sendo definido pela subprefeitura conforme critérios abaixo.

Configuração das calçadas de acordo com o tipo de via	
Tipo de via pelo Plano Diretor Regional	Material adequado
Via Local	Todos os pavimentos que constam neste decreto
Via Coletora	Todos os pavimentos que constam neste decreto
Via Coletora c/ comércio	Concreto armado, moldado no local e ladrilho hidráulico
Via Estrutural	Concreto armado, moldado no local e ladrilho hidráulico
Via Estrutural c/ comércio	Concreto armado, moldado no local e ladrilho hidráulico

Placas Pré-Moldadas de Concreto

Placas pré-fabricadas de concreto de alto desempenho, fixas ou removíveis, para piso elevado ou assentamento diretamente sobre a base.

Especificação

- Resistência à compressão do concreto: 35 MPa
- Resistência à abrasão: Classe A e B , conforme NBR 12042 da ABNT
- Espessura mínima das placas: 30 mm
- Modulação das placas: 40x40 mm até 100x100 mm
- Acabamento superficial: diversidade de texturas e cores
- Tipo de Base - para pedestres: concreto magro com espessura de 5cm sobre solo compactado para placas fixas ou brita No. 2 sobre solo compactado para placas removíveis; para veículos leves (entrada de carros): concreto traço 1:3:4 com 5 cm de espessura, armado com tela de aço CA 60 de 4,2 mm e malha 100x100 mm e cura mínima de 3 dias; para veículos pesados (caminhões, carro-forte): sob consulta ao fabricante
- Tipo de assentamento - placas fixas: argamassa levemente úmida (farofa) traço 1:6 (cimento:areia), com cura mínima de 2 dias; placas removíveis: sobre leito de pó-de-pedra

Características de Manutenção

- Limpeza; jato de água e sabão neutro
- Intervenção: executada pontualmente. As placas fixas poderão ser danificadas na retirada, sendo necessária a sua substituição. As placas removíveis são retiradas com saca-placas, sendo totalmente reaproveitadas.

Desempenho

- Durabilidade: elevada, desde que respeitadas as características do produto, de instalação, de uso e de manutenção
- Conforto de rolamento: superfície sem ressalto ou relevos irregulares, segura ao tráfego
- Antiderrapante: acabamento superficial adequado
- Drenagem: pode ser projetado para essa finalidade, sob consulta ao fabricante. Nas placas removíveis, a calçada é permeável
- Tempo para liberação ao tráfego: após a cura de assentamento nas placas fixas e imediata nas placas removíveis

Execução Passo-a-Passo (placa fixa)



1 Quebra e remoção da calçada velha



2 Colocação de sub-base em “bica-corrida” (pedra e pó de pedra)



- 3** Aplicação de argamassa tipo "farofa"

Execução Passo-a-Passo (placa removível)



- 4** Assentamento de placas sobre "farofa"



- 5** Assentamento de placas sobre "farofa"



- 6** Calçada concluída

Ladrilho Hidráulico

Placa de concreto de alta resistência ao desgaste para acabamento de pisos, assentada com argamassa sobre base de concreto.

Especificação

- Resistência à tração na flexão: valor individual $\geq 4,6$ MPa e média $\geq 5,0$ MPa.
- Espessura mínima: 20 mm (verificar formato da peça).
- Acabamento superficial: diversidade de texturas e cores.
- Tipo de base: tráfego de pedestres: concreto magro com espessura de 3 cm a 5 cm. Cura mínima de 3 dias.
- Tipo de assentamento: com argamassa mista tradicional ou argamassa colante. Cura mínima de 2 dias.
- Armadura: somente para tráfego de veículos – CA-60 (4,2 mm malha 10x10 cm).

Características de Manutenção

- Limpeza: jato de água e sabão neutro.
- Consertos: executados pontualmente, podendo ser necessária a substituição da peça.

Desempenho

- Durabilidade: Elevada, desde que respeitadas as características do produto, modo de instalação e de manutenção.
- Conforto de Rolamento: Adequado.
- Antiderrapante: Adequado.
- Drenagem: Não.
- Tempo para liberação ao tráfego: após cura da base e da argamassa de assentamento.

Execução Passo-a-Passo



- 1** Compactação e nivelamento do terreno



- 2** Lançamento, adensamento e acabamento da base de concreto magro



- 3** Aplicação da argamassa de assentamento (tradicional ou argamassa colante)



- 4** Assentamento das peças e rejuntamento com nata de cimento



- 5** Limpeza e abertura ao tráfego

Concreto Armado, moldado no Local

A calçada pode ser executada em concreto moldado no local. Ele pode ser “vassourado” ou receber estampas coloridas. Neste caso o piso recebe um tratamento superficial, executado no mesmo instante em que é feita a concretagem do pavimento, enquanto o concreto ainda não atingiu início de pega. O processo consiste em, através do uso de ferramental adequado, formas para estamparia e produtos de acabamento especiais, reproduzir cores e texturas variadas.

Especificação técnica

- resistência à compressão: mínima de f_{ck} 20 Mpa
- modulação: estampagem em módulos de 1,20 m.
- espessura: 5 a 6 cm. p/ pedestre, 8 a 10 cm. p/ veículos leves e conforme projeto p/ veículos pesados
- acabamento superficial: diversidade de texturas e cores
- armadura: telas de aço soldadas
- base: terra compactada c/ camada separadora de brita

Manutenção

- limpeza: Jato de água e sabão neutro
- remoção: o piso é cortado de acordo com a modulação e refeito in loco com os mesmos produtos e estampas do existente.

Desempenho

- durabilidade: elevada, desde que respeitadas as características do produto, modo de instalação e de manutenção
- drenagem: superficial
- conforto de rolamento: a superfície deve proporcionar, ao mesmo tempo, facilidade de tráfego e superfície antiderrapante

- liberação ao tráfego: 24 h p/ tráfego leve de pedestres a 48 h. p/ tráfego de veículos leves

Concreto

Execução Passo-a-Passo



- 1** Preparação da área (compactação do terreno, colocação da camada de brita, formas de concretagem e tela)



- 2** Descarga, espalhamento e nivelamento da base de concreto (sarrafeamento)



- 3** Desempeno

Concreto Estampado

Execução Passo-a-Passo



4 Aplicação do pigmento enrijecedor e queima



5 Estampagem



6 Aplicação de resina após execução de corte de junta de controle e lavagem

Pavimentos Intertravados

Pavimento de blocos de concreto pré-fabricados, assentados sobre colchão de areia, travados através de contenção lateral e por atrito entre as peças.

Especificação

- Resistência à compressão: ≥ 35 MPa.
- Espessura: 6 cm, 8 cm ou 10 cm – (definida em projeto).
- Para calçadas: usualmente 6 cm.
- Acabamento superficial: diversidade de cores e formatos.
- Tipo de base: para calçadas utiliza-se brita graduada simples compactada.
- Armadura: não utiliza.

Características de Manutenção

- Limpeza: jato de água e sabão neutro.
- Conserto: fácil remoção e reaproveitamento das peças. I a t e - rais e drenagem superficial

Desempenho

- Durabilidade: Elevada, desde que respeitadas as características do produto, modo de instalação e de manutenção.
- Conforto de Rolamento: Adequado.
- Antiderrapante: Adequado.
- Drenagem: Pode ser projetado para esta finalidade.
- Tempo para liberação ao tráfego: imediato.

Execução Passo-a-Passo



1 Adequação do terreno



2 Montagem da base e contenções laterais



3 Espalhamento e nivelamento de areia de assentamento



4 Colocação das peças,
ajustes e compactação
inicial



5 Espalhamento de areia
de rejuntamento e
compactação final



6 Limpeza e abertura ao
tráfego

Antes de construir ou reformar a sua calçada, consulte a praça de atendimento da Subprefeitura da sua região

Subprefeitura Aricanduva

Distritos: Aricanduva / Vila Formosa / Vila Carrão

Rua Atucuri, 699 - Vila Carrão. CEP: 03411-000. PABX: 3396-0800

Subprefeitura Butantã

Distritos: Butantã / Morumbi / Raposo Tavares / Rio Pequeno / Vila Sônia

Rua Ulpiano da Costa Manso, 201 - Jd. Peri Peri. CEP: 05538-000. PABX: 3397-4600

Subprefeitura Campo Limpo

Distritos: Campo Limpo / Capão Redondo / Vila Andrade

Rua Nossa Srª do Bom Conselho, 59/65. CEP: 05763-470. PABX: 3397-0500

Subprefeitura Capela do Socorro

Distritos: Capela do Socorro / Socorro / Cidade Dutra / Grajaú

Rua Cassiano dos Santos, 499. CEP: 05763-470. PABX: 3397-0500

Subprefeitura Casa Verde

Distritos: Casa Verde / Cachoeirinha / Limão

Avenida Ordem e Progresso, 1001 - Casa Verde. CEP: 02518-130. PABX: 2813-3250

Subprefeitura Cidade Ademar

Distritos: Cidade Ademar

Avenida Yervant Kissajikian, 416 - Vila Constança. CEP: 04657-000. PABX: 5670-7000

Subprefeitura Cidade de Tiradentes

Distritos: Cidade Tiradentes

Estrada do Iguatemi, 2751. CEP: 08490-500. PABX 3396-0000

Subprefeitura Ermelino Matarazzo

Distritos: Ermelino Matarazzo

Avenida São Miguel, 5550. CEP: 03870-100. PABX: 2048-6585

Subprefeitura Freguesia do Ó

Distritos: Freguesia do Ó / Brasilândia

Avenida João Marcelino Branco, 95. CEP: 02610-000. PABX: 3981-5000

Subprefeitura Guaianases

Distritos: Guaianases / Lageado

Estrada Itaquera Guaianases, 2565. CEP: 0250-010. PABX: 2557-7099

Subprefeitura Ipiranga

Distritos: Ipiranga / Cursino / Sacomã

Rua Lino Coutinho, 444. CEP: 04207-000. PABX: 2808-3600

Subprefeitura Itaim Paulista

Distritos: Itaim Paulista / Vila Curuçá

Avenida Marechal Tito, 3012 - Itaim Paulista. CEP: 08115-000. PABX: 2561-6064

Subprefeitura Itaquera

Distritos: Itaquera / Parque do Carmo / Cidade Líder / José Bonifácio
Rua Augusto Carlos Bauman, 851. CEP: 08210-590. PABX: 2944-6555

Subprefeitura Jabaquara

Distritos: Jabaquara
Av. Engº Armando de A. Pereira, 2314. CEP: 04309-011. PABX: 3397-3200

Subprefeitura Jaçanã / Tremembé

Distritos: Jaçanã / Tremembé
Avenida Luis Stamatis, 300. CEP: 02260-000. PABX: 3397-1000

Subprefeitura Lapa

Distritos: Barra Funda / Vila Leopoldina / Lapa / Jaguará / Jaguaré / Perdizes
Rua Guaicurus, 1000. CEP: 05033-002. PABX: 3396-7500

Subprefeitura M' Boi Mirim

Distritos: M' Boi Mirim / Jardim Ângela / Jardim São Luiz
Avenida Guarapiranga, 1265 - Parque Alves de Lima. CEP: 04902-015. PABX: 3396-8400

Subprefeitura Mooca

Distritos: Mooca / Brás / Água Rasa / Pari / Belém / Tatuapé
Rua Taquari, 549. CEP: 03166-000. PABX: 2292-2122

Subprefeitura Parelheiros

Distritos: Parelheiros / Marsilac
Avenida Sadamu Inoue, 5252. CEP: 04883-025. PABX: 5926-6500

Subprefeitura Penha

Distritos: Penha / Cangaíba / Vila Matilde / Arthur Alvim
Rua Candapuí, 492. CEP: 03621-000. PABX: 3397-5100

Subprefeitura de Perus

Distritos: Perus / Anhanguera
Rua Ylídio Figueiredo, 349. CEP: 05206-020. PABX: 3396-8600

Subprefeitura Pinheiros

Distritos: Pinheiros / Altos de Pinheiros / Itaim Bibi / Jardim Paulista
Avenida das Nações Unidas, 7123 - Pinheiros. CEP: 05477-000. PABX: 3095-9595

Subprefeitura Pirituba

Distritos: Pirituba / Jaraguá / São Domingos
Rua Luis Carneiro, 193/197 - Vila Pereira Barreto. CEP: 02936-110. PABX: 3993-6844

Subprefeitura Santana / Tucuruvi

Distritos: Santana / Tucuruvi / Mandaqui
Avenida Tucuruvi, 808. CEP: 02304-002. PABX: 2987-3844

Subprefeitura Santo Amaro

Distritos: Santo Amaro / Campo Belo / Campo Grande
Praça Floriano Peixoto, 54. CEP: 04751-030. PABX: 3396-6100

Subprefeitura São Mateus

Distritos: São Mateus / São Rafael / Iguatemi
Avenida Ragueb Chohfi, 1400 - Parque Industrial São Lourenço. CEP: 08375-000. PABX: 3397-1100

Subprefeitura São Miguel

Distritos: São Miguel / Vila Jacuí / Jardim Helena
Rua Ana Flora P. de Sousa, 76. CEP:08060-150. PABX: 2297-9200

Subprefeitura Sé

Distritos: Sé / Consolação / Santa Cecília / Bom Retiro / República / Bela Vista / Liberdade / Cambuci
Rua Álvares Penteado, 49. CEP:01012-001. PABX: 3397-1200

Subprefeitura Vila Maria / Vila Guilherme

Distritos: Vila Maria / Vila Guilherme / Vila Medeiros
Rua General Mendes, 111 - Vila Maria Alta. CEP:02127-020. PABX: 2967-8100

Subprefeitura Vila Mariana

Distritos: Vila Mariana / Saúde / Moema
Rua José de Magalhães, 500. CEP:04026-090. PABX: 3397-4100

Subprefeitura Vila Prudente

Distritos: Vila Prudente / Sapopemba / São Lucas
Avenida do Oratório, 172. CEP: 03220-000. PABX: 3397-0800

Leis existentes sobre calçadas

02.628/23

Proíbe, nas ruas calçadas da cidade, onde há tráfego de bonde, o assentamento de trilhos que não sejam de 45K, por metro linear, nos perímetros central e urbano.

06.933/66

Proíbe o estacionamento de veículos sobre passeio e calçadas, no território do Município da Capital.

07.359/69

Cria o fundo de construção e conservação de muros e passeios, destinado ao custeio integral das obras de construção e conservação de muros e passeios no Município e dá outras providências.

09.294/81

Dispõe sobre construções e conservação de muros de fecho, passeios, limpeza de terrenos e dá outras providências.

09.560/82

Dispõem sobre o serviço de limpeza pública no Município de São Paulo, e dá outras providências.

09.803/84

Dispõe sobre a obrigatoriedade do rebaixamento de guias, calçadas e canteiros centrais, já existentes e a serem construídos, situados nas travessias sinalizadas.

10.072/86

Dispõe sobre a instalação de bancas de jornais e revistas em logradouros públicos, e dá outras providências.

10.386/87

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

10.415/87

Confere nova redação ao inciso I do art. 1 da Lei 10.328/87.

10.667/88

Dispõe sobre permissão de uso de passeio público fronteiro a bares, confeitarias, restaurantes, lanchonetes, e assemelhados, para a colocação de toldos, mesas e cadeiras, e dá outras providências.

10.875/90

Altera a lei 10.072/86 incluindo a instalação de bancas de livros, revistas e jornais usados, e dá outras providências.

11.210/92

Dispõe sobre a colocação de lixeiras nos passeios públicos.

11.271/92

Denomina “Ponte Presidente Jânio Quadros”, a ponte da Vila Maria, sobre o Rio Tietê.

11.228/92 (CÓDIGO DE OBRAS)

Dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, revoga a Lei 8.266/75, com as alterações adotadas por leis posteriores, e dá outras providências.

11.403/93

Altera a redação da letra “f” do art. 17, da lei 10.508/88.

11.472/94

Acrescenta o inciso V ao art. 13, da lei 10.072/86.

11.509/94

Determina o uso de pisos drenantes em passeios públicos, estacionamentos descobertos, ruas de pouco movimento de veículos e vias de circulação de pedestres em áreas de lazer, praças e parques, e dá outras providências.

11.574/94

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

11.600/94

Dispõe sobre a localização de feiras livres.

11.656/94

Dispõem sobre a obrigatoriedade de demarcação, pelos postos de serviços e de abastecimento de combustíveis, de faixa para passagem de pedestres nas calçadas.

11.944/95

Dispõem sobre a corresponsabilidade dos proprietários de imóveis que são locados para o funcionamento de bares, restaurantes, cantinas, pizzarias, cafés, boates, casas de espetáculos, chás e estabelecimentos congêneres, pelas multas aplicadas em razão de descumprimento das prescrições estabelecidas nas Leis Municipais 10.667, de 20 de outubro de 1988 e 11.501, de 11 de abril de 1994. Introduz alterações em tais Leis.

12.002/96

Dispõe sobre permissão de uso de passeio público fronteiro a bares, confeitarias, restaurantes, lanchonetes, e assemelhados, para a colocação de toldos, mesas e cadeiras, e dá outras providências.

12.260/96

Disciplina a utilização de calçadas situadas nas proximidades das faixas de pedestres, e dá outras providências.

12.271/96

Dispõe sobre a instalação de guaritas de segurança, e dá outras providências.

12.849/99

Dispõe sobre a instalação de mobiliário urbano no Município de São Paulo, e dá outras providências.

13.293/02

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

13.309/02

Dispõe sobre o reuso de água não potável, e dá outras providências.

13.517/03

Dispõe sobre a outorga de concessão para a criação, desenvolvimento, fabricação, fornecimento, instalação, manutenção, conservação e exploração publicitária de mobiliário urbano.

13.614/03

Estabelece diretrizes para a utilização das vias públicas municipais, inclusive subsolo e espaço aéreo, e das obras de arte de domínio municipal, para a implantação e instalação de equipamentos de infra-estrutura urbana destinados a prestação de serviços públicos e privados; delega competência

ao departamento de Controle de Uso de Vias Públicas da SIURB para outorgar a permissão de uso; disciplina a execução das obras decorrentes, e dá outras providências.

13.646/03

Dispõe sobre a legislação de arborização nos logradouros públicos do Município de São Paulo.

15.442/11

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

Entidades que contribuíram para a elaboração do Programa Passeio Livre

- ABAP - Associação de Arquitetos Paisagistas
- ABCIC
- ABCP
- ABESC - Associação Brasileira das Empresas de Serviços de Concretagem
- ABRACE - Associação Brasileira de Concreto Estampado
- ABRAPESP - Associação Brasileira de Pedestres em São Paulo
- ACSP - Associação Comercial de São Paulo
- ANAMACO
- ANHEMBI MORUMBI
- ASBEA
- BlocoBrasil - Associação Brasileira da Indústria de Blocos de Concreto
- CEPAM
- CET
- Colégio São Luis
- CONVIAS
- CPA – Comissão Permanente de Acessibilidade
- CREA/SP - Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia
- EMPLASA
- EMURB - Empresa Municipal de Urbanização
- FAAP
- FENEA - Federação Nacional de Estudantes de Arquitetura e Urbanismo
- GCP - GRUPO DE CALÇADA DE PLACAS
- IAB/SP - Instituto de Arquitetos do Brasil - departamento São Paulo
- IDELT
- IE - Instituto de Engenharia
- Instituto de Paradigma
- METRO
- Movimento Colméia
- Movimento Defesa São Paulo
- Revista Prisma
- SENAI
- SIMPROCIM
- SINAPROCIM
- SINDUSCOM
- URB2 arquitetos associados
- Viva o Centro

Ficha Técnica

Idealização

- Prefeitura da Cidade de São Paulo
- Secretaria de Coordenação das Subprefeituras
- Secretaria de Participação e Parceria
- Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida

Para saber mais acesse www.prefeitura.sp.gov.br ou ligue 156. Se precisar acesse o telecentro mais próximo.



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
COORDENAÇÃO DAS
SUBPREFEITURAS

Anexo 5- Lei 14.003 de 14.06.2005



[Serviços](#) [A Cidade](#) [Governo](#) [Compras](#)

BUSCAR



mapa



contato



imprimir

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 14003

[Voltar](#)

[Imprimir](#)

LEI Nº 14.003, DE 14 DE JUNHO DE 2005

(Projeto de Lei nº 0062/2005, Vereador Antônio Donato - PT)

Consolida o Programa Municipal de Intervenção em Ruas Comerciais do Município de São Paulo.

JOSÉ SERRA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 11 de maio de 2005, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica consolidado, através da presente lei, o Programa Municipal de Intervenção em Ruas Comerciais do Município de São Paulo, instituído através do Decreto nº 42.834, de 06 de fevereiro de 2003, destinado à realização de obras e serviços necessários à requalificação e à reurbanização de ruas comerciais localizadas no perímetro urbano do município de São Paulo.

Art. 2º Os projetos destinados à requalificação e/ou à reurbanização de ruas comerciais poderão conter os seguintes serviços e obras:

- I - configuração de ruas e calçadas;
- II - drenagem de águas pluviais;
- III - obras de redes de infra-estrutura aérea e subterrâneas, operadas por concessionários e permissionários;
- IV - serviços de pavimentação de vias e calçadas;
- V - instalação de mobiliário urbano;
- VI - instalação de equipamentos urbanos;
- VII - iluminação pública;
- VIII - adequação de sinalização viária;

IX - adequação de trânsito e transporte;

X - paisagismo;

XI - ordenamento do espaço público;

XII - infra-estrutura para turismo de compras;

XIII - adequação de propaganda e fachadas do comércio;

XIV - recuperação do patrimônio histórico.

Art. 3º (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

Art. 4º A Prefeitura e a entidade representativa dos aderentes celebrarão convênio para implementação do projeto específico, do qual constarão as atribuições de cada parte, as formas de execução, os prazos e condições de prorrogação e as hipóteses de alteração e rescisão.

Art. 5º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

Art. 6º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

§ 1º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

Art. 7º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Art. 8º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

Art. 9º (VETADO)

§ 1º (VETADO)

Art. 10. (VETADO)

Art. 11. (VETADO)

Art. 12. Objetivando viabilizar a execução dos projetos e sua manutenção, poderá a Prefeitura Municipal e a entidade representativa dos aderentes estabelecer parcerias com a iniciativa privada, na forma de patrocínio, co-patrocínio, colaboração ou apoio, devendo ser tais parcerias limitadas à área da intervenção, bem como compatíveis aos investimentos realizados no local de intervenção.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 13. As despesas decorrentes da implantação da presente lei correrão por conta de dotações orçamentárias, suplementadas se necessário.

Art. 14. (VETADO)

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 14 de junho de 2005, 452º da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

WALTER MEYER FELDMAN, Secretário Municipal de Coordenação das Subprefeituras

FRANCISCO VIDAL LUNA, Secretário Municipal de Planejamento

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 14 de junho de 2005.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

[Voltar](#)

[Imprimir](#)