

CENTRO UNIVERSITÁRIO BELAS ARTES DE SÃO PAULO

O CAMINHO DO PEDESTRE UMA ANÁLISE DOS PASSEIOS PÚBLICOS NA RECENTE INTERVENÇÃO REALIZADA NA RUA FUNCHAL

Renata Gameiro da Silva

Orientadora Prof. Ma. Denise Xavier de Mendonça

RESUMO

As recentes intervenções urbanas na cidade de São Paulo merecem atenção quanto ao tipo de tratamento que é dado aos passeios públicos, uma vez que são pensadas a partir da circulação dos automóveis, que se apropriam cada vez mais dos espaços públicos. O crescimento desordenado da cidade somado ao crescente número de veículos nas vias causa insegurança e desconforto ao pedestre, tornando o espaço público obsoleto. O presente trabalho apresenta uma análise da intervenção ocorrida na Rua Funchal, hoje considerada uma das novas centralidades da cidade, considerando os aspectos históricos que delineiam a trajetória dessa porção da cidade até a sua condição atual.

INTRODUÇÃO

Após sairmos do âmbito de domínio privado, a calçada é o primeiro espaço da cidade de caráter público e social de que temos contato. Ela é o elemento de conexão entre o público e o privado. E como parte da rua, é destinada a circulação exclusiva de pedestres. Como espaço público, a calçada deve promover o contato social entre as pessoas, a livre circulação e a fruição da cidade.

O espaço público se define como um espaço que seja de uso comum e de posse coletiva. Podendo ser: um espaço de circulação, como ruas ou praças, de lazer e recreação, como praças ou parques urbanos, de contemplação, como um jardim público, ou de preservação ou conservação, como uma reserva ecológica. Com essas características, o espaço público nos dá o total direito de ir e vir. Nele podemos construir uma identidade e promover a nossa vida social, estabelecendo vínculos com a cidade e a sociedade, desenvolvendo o sentimento de pertencimento do espaço.

Como lidamos com os espaços públicos hoje em uma cidade de 11 milhões de habitantes, onde reina o automóvel, a exclusão social e o sentimento crescente de insegurança provocado pela violência urbana. A rua ainda é um lugar para a prática da sociabilidade?

A Rua Funchal servirá de análise para a abordagem do tema. Trata-se de uma região considerada uma das novas centralidades da cidade de São Paulo, o que significa dizer onde a economia está hoje se instalando. A região sofreu uma intervenção através da operação urbana, onde nesse momento a Rua Funchal que mal passava de uma simples via estreita, ganha ares de avenida, configurando novos espaços na cidade.

OBJETIVO

Este trabalho tem como objetivo uma análise dos passeios públicos na cidade de São Paulo com foco na Rua Funchal. Será analisada a intervenção que esta rua sofreu através da operação urbana e da parceria entre a prefeitura e o Movimento Colmeia, uma ONG formada por moradores e empresários do bairro Vila Olímpia. É objetivo também identificar o seu perfil e o seu desempenho dentro da cidade de São Paulo, e o que esta intervenção pode oferecer em termos de espaço público para a cidade.

METODOLOGIA

Acreditando na problemática do passeio público hoje na cidade de São Paulo, o trabalho se desenvolveu através de discussões baseadas em obras bibliográficas. Estas obras apresentam os aspectos históricos fundamentais para a formação dos espaços públicos na cidade e a política atual de planejamento urbano. Como apoio foi feita a utilização da legislação de calçadas e pedestres, bem como o de programas de mobilidade urbana e acessibilidade, além de consultas a trabalhos acadêmicos. Para o estudo de caso, foi necessária a visita à intervenção em discussão, onde foi realizado um levantamento fotográfico e uma entrevista a rede social do bairro.

DESENVOLVIMENTO

OS PRIMÓRDIOS DO ESPAÇO PÚBLICO EM SÃO PAULO

A calçada em toda a sua história na cidade de São Paulo nem sempre foi um caminho pavimentado de uso exclusivo do pedestre. Desde a sua fundação no Pátio do Colégio até 1850, a cidade não apresentou grandes transformações em termos de espaço público. Como condição de colônia, São Paulo esteve subordinada a aplicação das mesmas leis urbanas de sua metrópole, o que não cabia aqui, pois a situação territorial e as características sociais e econômicas eram diferentes. De início não havia distinção física entre a calçada e o leito carroçável e nem a definição clara de espaço público e privado.

A promulgação da Lei de Terras em 1850 assinala o início da organização da cidade, mas o que realmente causa mudanças significativas na configuração dos espaços na cidade é a riqueza produzida pelo café associado a questões sociais e econômicas. A rede ferroviária cafeeira acentua a circulação de pessoas e mercadorias, transformando a vida pública, passando do rural para o urbano, intensificando as realizações urbanísticas.

A primeira Constituição em 1891 marca o período de grande transição de São Paulo. Em 1916, passa a vigorar o Código Civil, estabelecendo todos os direitos civis, deixando clara a relação público-privado dentro do espaço público.

O acúmulo de capital permitiu investimentos na infraestrutura urbana. Seguindo modelos europeus, a cidade ganha novos bairros planejados pela Companhia City, que segundo YÁZIGI, teria sob controle 37% da área urbana de São Paulo em 1912. A cidade conta também com a presença da Companhia Light, que desenvolveu projetos de transporte urbano e iluminação pública. A implantação das linhas de bonde se estende para além do centro, atingindo os extremos da cidade, definindo um novo desenho urbano.

Em 1894 é instaurado o Código Sanitário que tinha como preocupação prevenir a cidade e a vida pública contra riscos à saúde. Segundo o autor, bem ou mal, o código norteia a vida pública e a construção na cidade, acreditando também que o melhor que se produziu na história de São Paulo do ponto de vista urbanístico deu-se precisamente no tempo de vigência de tal código.

O código introduzia como norma que o passeio público deveria estar a 15 cm acima das sarjetas. Isso demonstra preocupação com a segurança do pedestre. Previa o tamanho das vias e tipo de calçamento, tanto para as vias, como para os

passeios e praças. O código também fazia recomendações sobre arborização, insolação, iluminação, limpeza das ruas e a remoção de lixo.

A quebra da Bolsa de Nova Iorque, em 1929, causa efeitos diretos na economia cafeeira, que já apresentava instabilidade, caminhando assim para o seu declínio, dando início à industrialização. Os direitos que vinham se instituindo após a República, são cessados com a Revolução de 1930, culminando mais tarde o Golpe Militar.

O desenvolvimento industrial constituiu uma classe de trabalhadores na cidade, que juntamente com cidadãos expulsos do campo formaram as novas periferias. A cidade do café foi desconfigurada pela industrialização, e partir deste momento começa-se a por em questão o patrimônio simbólico dos edifícios. Surgindo assim o Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Era a hora de se pensar sobre o desprezo pelas coisas públicas.

A partir da Segunda Guerra, a economia informal nas ruas é mais marcante, e agora com a presença de desempregados e deficientes. O estado físico das calçadas está deteriorado e tem como consequência o seu abandono.

A indústria automobilística criada por Juscelino Kubitschek na década de 60 estabeleceu a reformulação de todo o sistema viário da cidade com grandes obras, prejudicando a vida nas calçadas, implicando em mudanças que descaracterizaram a vida pública. A nova lei de uso e ocupação do solo reorganizou a cidade sem preocupação com o valor de uso público.

Após a década de 70, a globalização da economia produziu um quadro de crise e provocou o aumento do desemprego na cidade. Isso resultou no aumento da economia informal e a difusão da violência.

Todos esses acontecimentos somados a nova mentalidade subjetiva resultam em uma arquitetura que segrega e exclui, retraindo as manifestações da vida pública. “A criação de ruas fechadas, condomínios e shoppings centers retirou parte da vida e da sociabilidade das calçadas e do comércio lindeiro” (YÂZIGI, 2000). Esta atitude de segregação está cada vez mais presente em nossa cidade, reforçando essa mentalidade.

RUA FUNCHAL: ORIGEM DO BAIRRO

Localizado na várzea do rio Pinheiros, a região do Itaim Bibi no final do século XIX era passagem obrigatória para os que vinham do Centro e Pinheiros com destino a Santo Amaro. A área era uma região de chácaras afastada do centro da cidade e que estava sujeita a frequentes inundações que demandavam do rio Pinheiros e córregos abundantes na região (córrego da Traição, Uberabinha, do Sapateiro e Verde). Por esse motivo, era uma região desvalorizada. Segundo as autoras LOPES e TOLEDO (1988, p. 97), “o Itaim era um fundo de saco, de onde não se podia ir além”.

Por seu baixo valor, o aproveitamento da terra decorria da utilização de passagem e lazer (caça, pesca e o futebol de várzea).

Entre 1910 e 1920, a Chácara Itaim foi dividida e surgiram assim as primeiras ruas e os primeiros loteamentos, vendidos a imigrantes italianos e portugueses, vindos da Europa ou de outros bairros, onde os terrenos tornaram-se caros. Primeiro foram ocupados os terrenos mais elevados, que eram melhores que os terrenos baixos próximos ao rio ou córregos. A ocupação da área até a década de 1930 limitou-se ao quadrilátero formado pelas avenidas Nove de Julho, Juscelino Kubitschek (Córrego do Sapateiro), São Gabriel e rio Pinheiros (antes da retificação). A Vila Olímpia se desenvolveu mais lentamente e a Vila Funchal só surgiu após a retificação do rio Pinheiros com o aproveitamento das áreas ocupadas pelos caminhos sinuosos do rio.

Diferentemente do que aconteceu em outras áreas da cidade, como nos Jardins, onde o loteamento foi planejado pela companhia inglesa City, o Itaim foi feito pelos próprios proprietários, sem nenhum planejamento urbano.

A economia se baseava na produção de verduras, legumes e laticínios das chácaras para o abastecimento local. Na área de várzea do rio Pinheiros, a economia compreendia três atividades: a do barqueiro que retirava a areia do rio, os portos de areia e as olarias que forneciam areia, tijolos e telhas para as construções.

A área carecia de infraestrutura urbana. Não havia redes de água e esgoto e abastecimento de energia elétrica. As ruas não eram iluminadas e nem pavimentadas.

As ofertas de emprego geradas na década de 1920 a partir da industrialização e do desenvolvimento de outras áreas da cidade intensificaram o povoamento do Itaim, devido aos baixos valores dos terrenos e a característica de bairro residencial popular.

A valorização do bairro foi crescendo de maneira constante e a partir de 1970 tem-se o início da verticalização da área. Obras viárias e de saneamento foram executadas, o que resultou em aberturas de novas vias como a Av. Juscelino Kubitschek, permitindo novas ligações com a cidade além de desafogar o trânsito da região e contribuir para a valorização do bairro. Neste período as áreas disponíveis da cidade de São Paulo estavam esgotadas, fazendo com que a especulação imobiliária se voltasse para outras partes da cidade, como o Itaim, que mesmo com todo o seu desenvolvimento, ainda oferecia muitas áreas vazias e terrenos com bons preços. Pelo fato de estar localizado entre os Jardins e a Av. Santo Amaro, sua posição geográfica foi um fator positivo para a escolha do mercado imobiliário, além da ausência de restrições impostas pelo loteamento.

Por outro lado, a valorização imobiliária juntamente com o desenvolvimento urbano resultou no aparecimento de favelas. A especulação expulsou os seus ocupantes. O morador que era proprietário vendeu o seu lote e se mudou para outro lugar. Já o morador que não era proprietário teve que se ajeitar ali mesmo, se utilizando das terras que surgiram com a obra de retificação do rio Pinheiros.

Para as autoras LOPES e TOLEDO (1988, p. 97), “o Itaim perdeu, assim, seu aspecto bucólico e passou a ter uma ocupação lucrativa”, adquirindo um novo perfil social.

A verticalização da região avançou para a década de 1990 e os anos 2000. A marginal do rio Pinheiros se transformou em um eixo de negócios e consumo, paralelamente a Av. Engenheiro Luís Carlos Berrini, se entendendo hoje para a Rua Funchal. Este eixo foi tomado pelos megaempreendimentos que, se multiplicaram intensamente durante esse período, são caracterizados por grandes conjuntos de torres com avançadas tecnologias, tanto na arquitetura como em suas instalações e equipamentos diversos para atender as exigências das novas corporações. Não eram mais simples torres de escritórios. Para FIX, todo esse desenvolvimento resultaria no nascimento de uma “nova” ou “outra” cidade em São Paulo, delineando seu novo “skyline” a margem do rio.

Esses megaempreendimentos imobiliários necessitavam também de uma infraestrutura urbana adequada para sua escala, obras públicas, como avenidas, túneis, metrô etc. Este fato causou um volume de investimentos tão grande que ultrapassou os recursos fiscais que a prefeitura possuía, gerando uma crise fiscal. Para contornar essa situação, foram experimentados os instrumentos de parceria

entre o poder público e a iniciativa privada. Para tanto foi realizada a Operação Urbana.

A OPERAÇÃO URBANA

“Uma Operação Urbana Consorciada é um instrumento urbanístico que excepciona a Lei de Uso e Ocupação do Solo e é utilizado para requalificar uma área da cidade ou para implantar e/ou ampliar infraestruturas urbanas” (edital da Operação Urbana Faria Lima, PMSP), ou seja, uma operação urbana reordena determinadas áreas da cidade, onde o poder público atua como regulador, criando condições “que facilitem a oferta de instalação de infraestrutura pretendida pela iniciativa privada” (FIX, 2001), o que torna a operação autofinanciável, pois setor privado paga pela obra de seu interesse sem se utilizar dos recursos públicos destinados a obras sociais.

Mas para que uma operação urbana aconteça é preciso que a área em questão, apresente um potencial construtivo para que haja o interesse da iniciativa privada. O que acaba ocorrendo é que essas operações se concentram em regiões da cidade que já são favorecidas, pois é onde se encontra o atrativo econômico, reforçando a segregação socioespacial.

A INTERVENÇÃO NA FUNCHAL

Em parceria com a PMSP, está o Movimento Colmeia SP, uma ONG constituída por associação de moradores, usuários e empresários da Vila Olímpia que apresenta como objetivo implantar um projeto urbanístico de revitalização e reurbanização da área, visando à melhoria da qualidade de vida de todos que transitam pelo bairro.

A Operação Urbana Faria Lima teve como foco principal a interligação Nova Faria Lima/ Berrini através da Rua Funchal. A ideia era fazer com que a Funchal distribuisse melhor a circulação de automóveis pelo bairro e a transformar em um ponto articulador entre a Nova Faria Lima e a Berrini. E para isso foi realizada a obra de alargamento da via que visava também à reurbanização e revitalização da área. Infelizmente a obra não foi executada por completo, foi realizado apenas o alargamento da via.

A Operação Urbana Faria Lima estimulou ainda mais o mercado imobiliário da região, intensificando a verticalização, a valorização fundiária e o adensamento da área. Atraídas pela sofisticação tecnológica e especificações técnicas de uma última geração, as empresas pontocom se instalaram na região da Funchal. Consequentemente se fez o aumento do setor hoteleiro na área, voltado a acomodar executivos em trânsito pela cidade.

Um exemplo de toda essa sofisticação tecnológica é o edifício E-Tower, projetado pelo escritório Aflalo & Gasperini, em 2005. O luxuoso edifício é um dos arranha-céus mais altos da cidade, sendo implantado ao lado do que restou da favela Coliseo, na esquina da Rua Funchal com a Rua Coliseo.

Isso demonstra uma extrema incoerência. Ao olhar para a Funchal, percebemos a vaidade exagerada de uma área globalizada, “que mistura o melhor, o mais caro e o mais moderno, com os eternos problemas paulistanos” (SÁVIO, 2004). Este fato só confirma o que FIX expõe em seu trabalho: o nascimento de uma “nova cidade” em São Paulo. Um enclave global.

Ao olharmos para os espaços vemos a má conservação das calçadas e a sua insuficiência, que é obrigada a comportar diferentes equipamentos e diversas atividades, estando ainda desconectadas a questões de acessibilidade e sustentabilidade.

A Operação Urbana Faria Lima promoveu um adensamento acelerado e sem planejamento que a área não teve condições de comportar, o que causou a saturação viária e de infraestrutura, além da total indiferença com relação aos espaços públicos.

Dados do IBGE mostram que no período de 1991 a 2000, o distrito Itaim Bibi teve um incremento de área construída no total de 3.035.853 m², respondendo por 50,7% de toda a subprefeitura de Pinheiros, sendo 65,8% (1.998.984 m²) de comércio e serviços. A subprefeitura apresenta a maior concentração de renda da cidade, com 44,7% dos responsáveis pelo domicílio com renda nominal mensal superior a 20 salários mínimos. Em contrapartida, a subprefeitura possui a quarta maior concentração de moradores em situação de rua do município (FIPE, 2000).

Segundo dados da CET (2002), 80% das viagens são realizadas a trabalho, educação e lazer. Desses 80%, 34% são feitas através de transporte coletivo, enquanto que 51% são individuais por veículo automotor e apenas 15% dessas viagens são deslocamentos a pé.

O Movimento Colmeia SP apresenta um projeto urbanístico de reurbanização e revitalização dos espaços públicos na região da Funchal. O projeto propõe total reformulação dos passeios, padronizando toda a região, estando em conformidade com as leis da acessibilidade e conceitos de sustentabilidade. Foram desenvolvidos projetos de paisagismo, iluminação, comunicação visual e mobiliário urbano, pensados para dar uma identidade ao bairro, garantindo sentido a esses espaços públicos.

Esses fatores deixam evidente o descaso da PMSP e do planejamento urbano com os espaços públicos e a sociedade. A cidade é construída em função da circulação de automóveis. Contradizendo os seus próprios programas, que dizem priorizar os pedestres e a vida pública oferecendo transporte coletivo e espaços de qualidade para a socialização.

A Funchal é uma grande obra inacabada, resultada de uma parceria que apresenta falhas, onde o interesse comum permaneceu em segundo plano.

RESULTADOS

O presente estudo possibilitou a visão e o entendimento da formação do espaço público e sua relação com a sociedade. Relação essa que se descaracterizou ao longo da história da cidade de São Paulo. Essa descaracterização foi causada principalmente por mudanças políticas no planejamento urbano. A atual política de planejamento está fortemente ligada aos interesses de quem manda. A cada troca de governo os interesses mudam, causando a descontinuidade de projetos, deixando de lado os interesses da parcela menos favorecida da sociedade.

O sistema de parcerias público-privado vem a ser uma boa solução para reordenação de determinadas áreas da cidade. Porém o que é dito na teoria não acontece de fato na prática. Ainda falta um pouco mais de vontade de ambos os lados dessa parceria para que essas melhorias sejam implantadas, priorizando assim o pedestre e a qualidade de vida do meio urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar do histórico que a cidade de São Paulo apresenta em relação a circulação, nos últimos anos tem-se visto a realização de obras que buscam a qualidade de vida e a priorização do pedestre. Como exemplo podemos citar a Av. Paulista que passou por uma reformulação de seus passeios, tornando-se referência nacional. Dessa forma acredita-se que o projeto da Rua Funchal e outros de mesmo porte venham a ser executados, dando aos pedestres a cidade que merecem ter.

FONTES CONSULTADAS

ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: Desmanchando Consensos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

FIX, Mariana. **Parceiros da Exclusão**: duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo: Faria Lima e Água Espreiada. São Paulo: Boi Tempo, 2001.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

LOPES, H. de Q. F; TOLEDO, V. L. V. de. **Itaim-Bibi**. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1988.

PREFEITURA da Cidade de São Paulo. **Operação Urbana Consorciada Faria Lima**. São Paulo: [s.n.], 2004. Disponível em: <http://www.bb.com.br/docs/pub/siteEsp/dimec/opa/dwn/farialima.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2011.

ROSA, Tatiane S. S. **Verticalização e espaços de uso público na Vila Olímpia**. São Paulo, 2004. Originalmente apresentada como dissertação de trabalho final de graduação, Centro Universitário Belas Artes de São Paulo, 2004.

SÁVIO, Viviane B. C. Enclaves globais: o caso da Vila Olímpia. **Vitruvius**, São Paulo, ano 05, ago. 2004. Disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/05.049/2002>. Acesso em: 17 dez. 2010.

SECRETARIA de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Brasil acessível**: Programa brasileiro de acessibilidade urbana. [S.l.]: [s.n.], 2004. Disponível em: http://www.cidades.gov.br/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=128&Itemid=155. Acesso em: 08 fev. 2011.

YÁZIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas**: Por uma política democrática de espaços públicos. São Paulo: Humanitas FFLCH/USP, 2000.

ANEXO

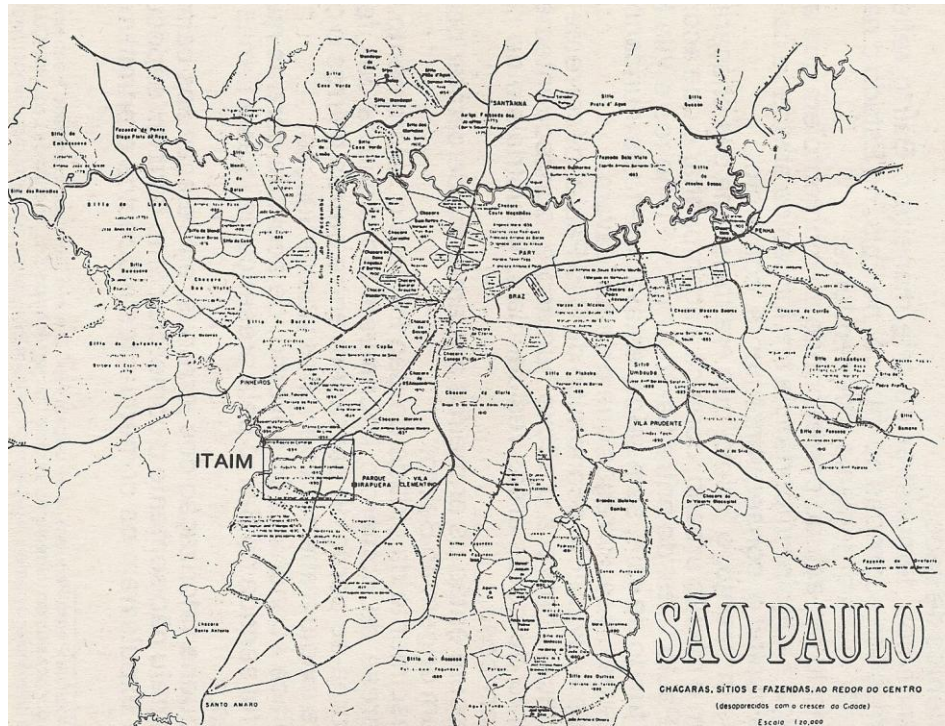


Figura 1. Localização da Chácara do Itaim, século XIX. Fonte: LOPES e TOLEDO, 1988, p. 10.

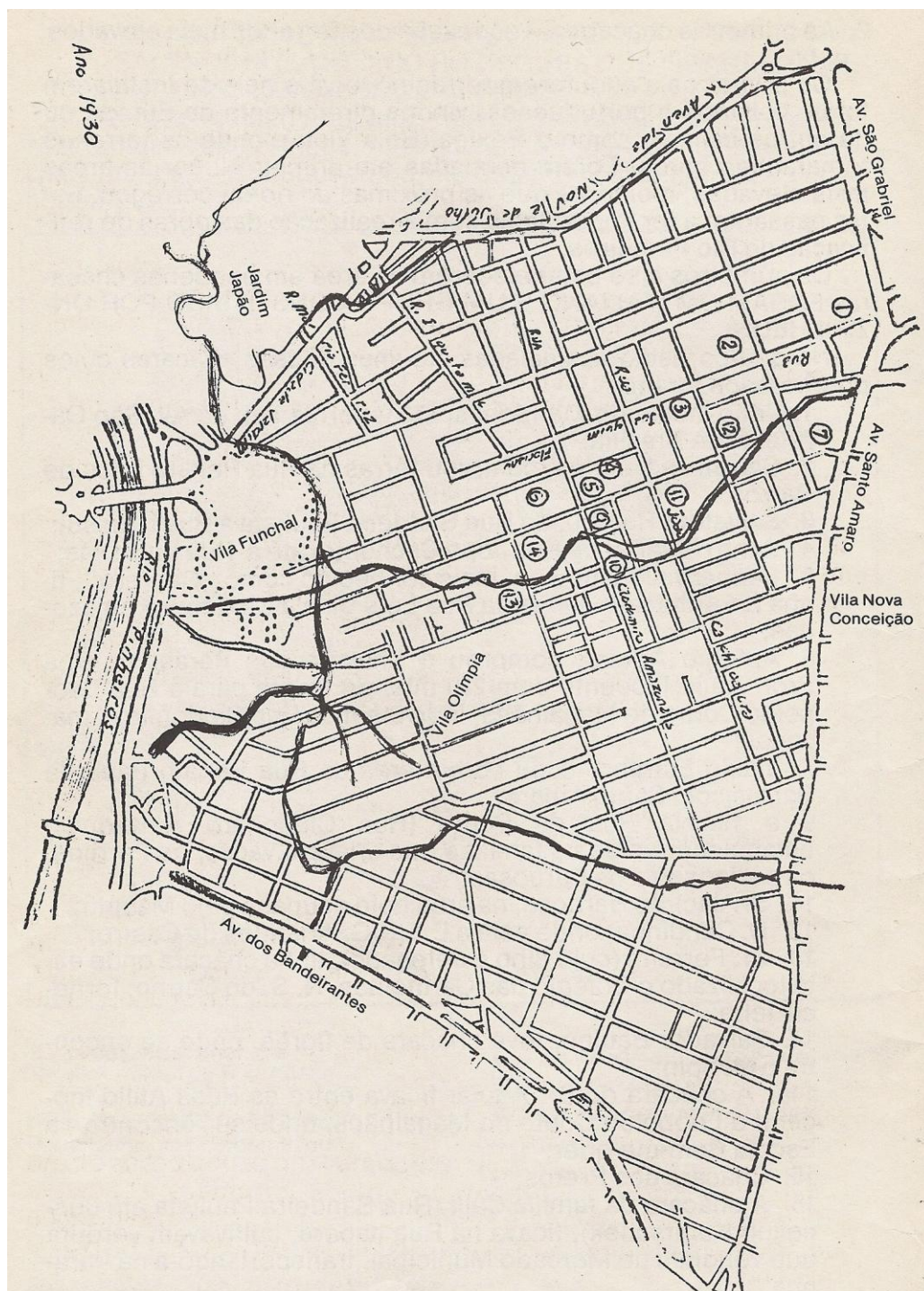


Figura 3. Localização das primeiras chácaras em mapa atual. O rio Pinheiros antes e depois da retificação. Fonte: LOPES e TOLEDO, 1988, p. 22.

A região da Funchal se encontra localizada onde foram antes as áreas ocupadas pelos meandros do rio Pinheiros antes de sua retificação.



Figura 4. Rua Funchal em 1958. Fonte: GEOPORTAL, <http://www.geoportal.com.br/>

Em 1958 a Rua Funchal já apresenta características do seu desenho atual, mas sem uma ocupação efetiva.



Figura 5. Rua Funchal, 2003. Fonte: GOOGLE MAPS, <http://maps.google.com.br/>

Atualmente a Rua Funchal é ocupada por grandes empreendimentos do setor comercial e de serviços.

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO – SETOR MODELO

Trata-se de um segmento do bairro definido pelas vias Bandeirantes, Funchal, Gomes de Carvalho e Vicente Pinzon. A reurbanização deste território será implantada logo após a abertura da nova avenida do bairro (interligação Nova Faria Lima / Funchal) e o alargamento da Rua Funchal.

O Setor Modelo corresponde ao primeiro bolsão do bairro no qual o cabeamento aéreo será substituído por novas galerias subterrâneas. Constitui um projeto piloto no qual serão desenvolvidas e testadas soluções de desenho urbano para melhoria das calçadas, da identidade visual, dos equipamentos e dos serviços de utilidade pública. O projeto apresenta sugestões para otimização dos acessos, layouts para vias, novos desenhos de calçadas, sinalização, iluminação e arborização.

Seu objetivo é requalificar o ambiente urbano, com melhoria sensível do espaço do pedestre, estabelecendo novos padrões de excelência urbana, com recuperação da identidade e autoestima da comunidade e do cidadão.

O Desenho das Ruas

Por ser a via mais espaçosa do Setor Modelo, a Al. Vicente Pinzon foi redesenhada como um boulevard com calçadas largas e dupla fileira de árvores que produzirá uma massa verde diferenciada no bairro. São mantidas três faixas de veículos em pista concretada e mais uma de estacionamento, encravada na calçada e do mesmo piso desta. As juntas, as árvores e demais elementos seguem sistema modular que permite flexibilidade nos ajustes para entradas de veículos e acomodação de equipamentos a preservar.

As demais vias, Cardoso de Melo, Tenerife e Raja Gabaglia, muito estreitas, obstruídas e com calçadas deficientes, foram redesenhadas com duas faixas de passagem e uma de estacionamento integrada à calçada. A galeria técnica será construída sob a faixa de estacionamento ou sob a pista, de modo a liberar para sempre a calçada e a rua de quaisquer obras de manutenção. Todas as visitas estariam no alinhamento da faixa de estacionamento, minimizando assim os conflitos com a arborização, os equipamentos e tráfego de veículos. As calçadas são ligeiramente alargadas com o espaço ganho pela eliminação da segunda faixa de estacionamento. As demais ruas mantêm as duas faixas de rolagem e apresentam uma faixa de estacionamento.

A acomodação dos veículos se faz pela ampla oferta de novas vagas em novos empreendimentos. Será facilitado o acesso ao bairro por transporte coletivo mediante estudo de circuito de micro-ônibus articulado com ônibus das avenidas e a estação CPTM, na Marginal Pinheiros.



Figura 6. Fonte: MOVIMENTO COLMEIA SP, 2001, <http://www.colmeiasp.com.br/setormodelo.html>



Figura 7. : MOVIMENTO COLMEIA SP, 2001, <http://www.colmeiasp.com.br/setormodelo.html>

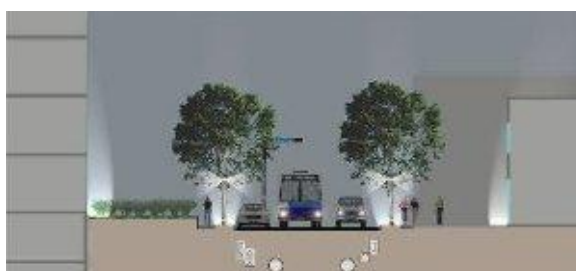


Figura 8. : MOVIMENTO COLMEIA SP, 2001, <http://www.colmeiasp.com.br/setormodelo.html>

SITUAÇÃO ATUAL









Fotos: Renata Gameiro da Silva

A Rua Funchal hoje não apresenta um passeio público em condições adequadas aos seus pedestres. Suas calçadas apresentam descontinuidades quanto a sua pavimentação, devido ao fato de que cada responsável pela calçada de seu terreno faz o que bem quer. Isto acaba por desconfigurar todo o seu desenho, apresentando também diferentes níveis ao longo de todo o passeio. Além disso, encontramos pelo caminho diversas áreas esburacadas e obstáculos como árvores mal implantadas, postes, lixeiras e bocas de lobo mal localizados e o despejo de entulho no próprio passeio, causando grande perigo aos pedestres que ali circulam. A via apresenta também descontinuidade quanto à acessibilidade. Há falta de sinalização podotátil e o rebaixamento das guias ocorre em alguns pontos de maneira irregular, dificultando o acesso para todos. Um dado curioso na região da Funchal que nos chama atenção é a existência de mais helipontos do que pontos de parada de ônibus, ao fato de que existem muito mais pessoas circulando em terra do que em ar. Disto podemos concluir a falta de preocupação com o pedestre por parte dos grandes empreendimentos e por parte do poder público que não oferecem em seus projetos condições adequadas de conforto e segurança aos pedestres.