

# Olhe a Paulista

## Avenida universal

---

Cartilha com instruções de conservação para a principal avenida da América Latina.





OLHE A PAULISTA - Avenida Universal. Cartilha com instruções de conservação para a principal avenida da América Latina.

Organização:  
Vereadora Mara Gabrielli

Ficha Técnica

Redação e organização:

Texto e edição: Ana Claudia Carletto

Revisão: Bia Murano

Apoio técnico e pesquisa: João Carlos Maradei Júnior, Juliana Bezerra e Julie Nakayama

Acervo fotográfico: Juliana Bezerra, Julie Nakayama

Projeto gráfico, diagramação e ilustração: Alex Full

VEREADORA - PSDB

**MARA GABRILLI** POLÍTICA DIFERENTE



---

Copyright © 2009 Gabinete Vereadora Mara Gabrielli

Todos os direitos reservados. Proibida a reprodução, armazenamento ou transmissão deste livro, por quaisquer meios, sem prévia autorização dos responsáveis.



# A importância da avenida Paulista

---

Andrea Matarazzo

O mundo todo se encontra em São Paulo. Nessa cidade que tem a diversidade como sua expressão máxima é possível conhecer culturas diferentes, seja nos bairros tradicionais, pelo som dos diversos idiomas, seja nos grandes centros de negócios, comércio e cultura. A avenida Paulista não é símbolo de São Paulo por coincidência. A via, uma das mais importantes da capital, é uma síntese desta nossa metrópole que mescla arte, educação, cultura, trabalho e lazer.

A Paulista é, definitivamente, um local de todos. E hoje este caráter está renovado, quando a avenida torna-se, de fato, um espaço universal. A revitalização das calçadas finalizada em 2008 permitiu que a via se tornasse um exemplo de acessibilidade sem igual na América Latina, possibilitando melhores condições de mobilidade com conforto para todos, sobretudo àqueles que mais precisam. Além de diversa e dinâmica, a Paulista transformou-se, enfim, em um local inclusivo e acolhedor para todo paulistano.

Para colaborar com o esforço do poder público na manutenção deste patrimônio paulistano, não é preciso muita coisa. Basta apenas ter o mesmo cuidado que temos em nossas casas e sempre nos colocarmos no lugar do outro. O lixo jogado na calçada pode correr com as águas das chuvas e entupir uma boca-de-lobo, causando alagamentos; totens de sinalização viária quebrados podem ocasionar acidentes de trânsito; carros estacionados sobre o passeio podem impedir a passagem de um deficiente visual que se guia pelo piso podotátil, entre tantos outros exemplos.

A missão desta cartilha é fazer com que todos tenham um olhar mais consciente e comunitário para a Paulista, que, com certeza, passará a ter um batalhão de zeladores, formado por aqueles que, de fato, gostam e usam a avenida.

# São Paulo, cidade-mãe: avenidas e paulistas que olham por todos

---

**Mara Gabrielli**

*Vereadora*

Gosto de falar do olhar. Na verdade, da contemplação que se sugere antes do ato em si. Os nossos olhos percorrem atentamente, a todo o momento, por várias direções. Mas, de quando em quando, parece que um led acende no nosso cérebro e nos faz desejar enxergar realmente alguma coisa. Nesse instante, nesse milésimo de segundo, então, olhamos.

E é esse olhar atento que nos faz perceber o outro, seja ele quem ou o que for, no seu profundo, verdadeiro. E, em muitos casos, a capacidade desse olhar independe até da condição física dos olhos. Cegos podem olhar – e o fazem com muita competência. Eles acendem esse mesmo led e percebem o outro por todos os poros do corpo. A visão não existe, mas a capacidade de olhar, esta com certeza está ali. Esse é um novo olhar sobre o olhar: a multiplicidade, a simplicidade e o respeito que constrói essa contemplação à diversidade. Esse respeito ao mundo.

Por isso que quis falar “Olhe a Paulista”. A Prefeitura de São Paulo construiu ali, nesses 3 mil metros, um ambiente completamente democrático, acessível a todos os cidadãos dessa nossa cidade-mãe, essa São Paulo que abraça todos os seus filhos gaúchos, paranaenses, baianos, cearenses, potiguares, amazonenses, cegos, surdos, cadeirantes, amputados, deficiente intelectual, anões, gigantes... Todos brasileiros filhos de São Paulo.

E não foi fácil fazer com que perto de centenas de engenheiros, obreiros, pedreiros, gerentes, arquitetos, entre muitos outros, entendessem esse novo olhar. Esse olhar de respeito ao outro, a todo mundo, e contruíssem uma avenida de pisos não usuais, de rampas, de novas travessias que eles nem achavam importantes...

Hoje, nos demos conta de que construir não foi fácil, mas manter está sendo muito mais difícil. Por isso pensei em fazer essa cartilha para continuar a trabalhar pela Paulista. Essa é a minha contribuição à cidade-mãe que me adotou, tetraplégica, cheia de novidades e novos olhares.

O que eu quero é que você também olhe. Que veja além dos olhos. Que olhe com o coração.

Respeite São Paulo, as avenidas, a Paulista.

Olhe pra você.





# Índice

Apresentação	<b>11</b>
História	<b>13</b>
A revitalização da Paulista – o que mudou?	<b>15</b>
Por etapas, o que mudou na principal avenida do País	<b>16</b>
Mexeu, arrumou	<b>25</b>
Ter é bom. Manter é melhor...	<b>31</b>
Paulista para todos. Olhe a Paulista	<b>33</b>
Bibliografia / Referências Eletrônicas	<b>38</b>



## **Apresentação**

A Paulista é a mais paulistana das avenidas. E não é porque carrega São Paulo já no nome, mas porque abriga, bem no coração da cidade, uma amostra do que essa metrópole de mais de 11 milhões de cidadãos oferece aos seus moradores e turistas. A avenida Paulista reúne, nos seus 2,7 km, um pouco de tudo da mais agitada cidade brasileira: bancos, centros empresariais, teatros, cinemas, embaixadas, museus, livrarias, hospitais, parques...

### **CURIOSIDADE**

Passam, diariamente, por esse importante centro econômico, cultural e de entretenimento, 90 mil veículos e cerca de 750 mil pessoas vindas de todas as regiões da cidade e de fora dela. Também moram ali, neste trecho de São Paulo, mais de 200 mil pessoas.





*Paulista de 1.891: expressão da cultura cafeeira.*

## História

A avenida Paulista foi inaugurada em 8 de dezembro de 1891, por iniciativa do engenheiro uruguaio Joaquim Eugênio de Lima. O projeto da nova avenida foi elaborado de forma que importasse, tal e qual, o modelo das grandes avenidas européias para agradar a elite cafeeira que se instalava na cidade. Opondo-se a amigos que queriam batizar a nova avenida com seu nome ou com o nome de Acácias ou Prado, Joaquim Eugênio de Lima não teve dúvidas: “será Paulista, em homenagem aos paulistas”.

A avenida, já Paulista, passa a abrigar neste período a crescente burguesia que aumentava mais e mais à medida que o café acelerava a economia e os bolsos da elite paulistana.

É quando nascem os grandes e requintados casarões espalhados pela avenida, transformando a Paulista numa referência na cidade.

Mais tarde, com a virada do século e a decadência da cultura cafeeira, o Estado de São Paulo sofre uma guinada e, a partir da década de 30, transforma-se em um dos mais importantes pólos industriais da América Latina. A indústria paulista cresce 60% durante o período de 34 e 38, chegando a ter mais de 14 mil fábricas em 1941. Neste novo momento econômico, a Paulista passa por

outra mudança radical: a avenida glamurosa que exibia imponentes casarões residenciais abre espaço para receber os primeiros edifícios comerciais e de serviços da cidade.

No início dos anos 70, graças à intensa movimentação de pedestres e circulação de veículos, a Paulista passa por obras de alargamento da avenida. Assim, a avenida Paulista estava sendo preparada para se tornar o que é hoje: o principal centro econômico, cultural e de entretenimento do País.

### **CURIOSIDADE**

Característica da cidade de São Paulo, sua principal avenida traz este que é um dos seus traços mais marcantes: a alta capacidade de circulação. A Paulista é um grande eixo viário da cidade, ligando grandes avenidas como a Dr. Arnaldo, Rebouças, 9 de Julho, Brigadeiro Luís Antônio, 23 de Maio e Rua da Consolação.

A avenida Paulista tem todo o cabeamento elétrico e de dados subterrâneo. Há, sob as largas ruas da Paulista, um enorme porão – diz-se que cultivado desde a época dos casarões, quando podia se passar de uma casa a outra por baixo da terra. Lenda urbana?

## A revitalização da Paulista – o que mudou?

Desde a grande reforma da década de 70, com o passar dos anos, pequenas intervenções aconteceram na avenida Paulista. O asfalto, os passeios públicos, os postes de iluminação, pontos de ônibus, lixeiras, floreiras... muitos desses itens passaram por manutenção – seja para ampliar, modernizar ou reformar.

Porém, foi em julho de 2007 que a avenida passou por uma segunda ampla e profunda reforma. Poucos anos antes, em outras administrações, foram feitas especulações sobre mudanças na Paulista – como uma grande consulta pública sobre o tipo de piso a ser usado em troca ao mosaico português das calçadas –, mas foi na gestão municipal de José Serra/Gilberto Kassab que a ideia pulou para a prática. Por meio de uma Portaria Municipal, foram estabelecidos os itens de reforma que a área da avenida sofreria e, principalmente, que essa revitalização iria prever um item fundamental para a circulação dos pedestres: a acessibilidade para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.



Antes  
Calçada em frente ao  
parque Trianom



Depois  
Calçada em frente ao parque Trianom

# Por etapas, o que mudou na principal avenida do País:

## Calçadas e acessibilidade

Foi na década de 70, quando a Paulista passou por ampliação dos leitos carroçáveis, que as calçadas foram alargadas e receberam o conhecido piso de mosaico português, caracterizado pelo desenho em preto e branco, projeto assinado pela arquiteta-paisagista Rosa Grena Kliass.

Esse tipo de piso sofreu muitas críticas como não apresentar regularidade, firmeza e estabilidade. Considerando todas estas, o Ministério Público Estadual passou a cobrar da Prefeitura de São Paulo que a Paulista contemplasse a acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, uma vez que o mosaico português tornara os passeios públicos da avenida totalmente irregulares e desnivelados, praticamente inviáveis para a circulação de pessoas com mobilidade reduzida. Iniciativa da então Secretária da Pessoa com Deficiência, Mara Gabrilli, que já cobrava que a principal avenida paulista fosse democrática aos quase três milhões de cidadãos paulistanos nessas circunstâncias, e que oferecesse acesso fácil não apenas a essa parcela da população, mas a todos os milhares de pedestres que passam pela avenida diariamente. Então, o mosaico português foi trocado por placas de concreto armado moldadas *in loco*, que formam hoje todo o passeio da paulista.



Mosaico Português



Concreto Moldado in loco



## CURIOSIDADE

A lei municipal 14.648/08, de autoria da vereadora Mara Gabrielli, obriga que a Prefeitura reforme calçadas da cidade que estejam determinadas dentro de Rotas Estratégicas –trechos de 3 a 5 km que compreendam os principais serviços oferecidos por uma região, entre eles, embarque e desembarque de transporte público, escolas, centros de saúde, bancos etc. Além da obrigatoriedade, a lei também aumenta o valor da MULTA para quem não cuidar do passeio público fronteiro à sua residência - antes de R\$200,00 para cada metro não cuidado, ampliado para R\$1.000,00.

Todo o piso da Paulista, agora em concreto moldado *in loco*, está em nível único, liso e com antiderrapante, e sem qualquer tipo de interferência - seja degraus, buracos ou desníveis.

Ao projeto de reforma das calçadas, além do piso, também foi incorporado a implantação de pisos podotáteis de alerta e direcional para oferecer autonomia e segurança às pessoas com baixa visão ou cegas. Esse tipo de piso direciona pessoas que não enxergam a partir de textura e cor específica que determinam se ela pode seguir adiante ou parar para alguma interferência. O piso podotátil pode ser rastreado pelos pés ou pelas bengalas de pessoas cegas.

Por este motivo, também, a coloração do concreto moldado *in loco* sofre alteração na chegada às esquinas. O piso é, durante grande parte das calçadas, em cinza escuro, mas na chegada às esquinas ele passa a ser mais claro. Essa alteração na coloração é também uma forma de avisar as pessoas com deficiência visual para redobram o cuidado para uma interferência, neste caso, a proximidade com a travessia de veículos.



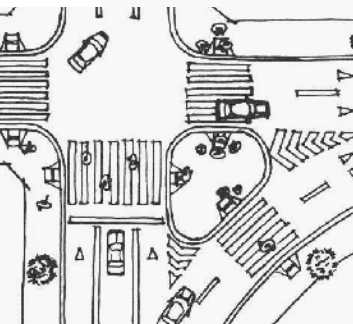
Piso tátil de orientação



Alteração da cor nas esquinas

## CURIOSIDADE

A calçada do Conjunto Nacional, prédio que fica na altura no número 2.000 da avenida, é o único lugar onde o passeio de mosaico português foi preservado. Tombada pelo patrimônio histórico, a área não recebeu o concreto moldado *in loco* para que o prédio mantivesse parte da sua estrutura de 1970 e também por problemas estruturais – está sendo elaborado um amplo estudo de impacto subterrâneo.



### Guias rebaixasadas e sarjetas

Oferecer acesso a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida em uma avenida não se resume apenas ao piso adequado para sua circulação. Outros itens são tão importantes quanto isso. Um exemplo são as guias rebaixasadas nas esquinas. Definidas como o lugar onde as vias se encontram, é nas esquinas que ocorrem as travessias e consequentes aglomerações de pedestres. Ali também se concentra a maior parte das interferências sobre as calçadas, como placas de sinalização, mobiliários, bancas de jornal, entre outros. Para prever a segurança dos pedestres - e também autonomia às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida - é preciso que as esquinas estejam desobstruídas e com espaço, ofereçam visibilidade, legibilidade (símbolos, sinais e marcas que indiquem com clareza as ações a serem efetuadas pelos pedestres), separação de tráfego (para não confundir pedestres e motoristas) e acessibilidade. Para prever acessos a todas as pessoas, a avenida Paulista recebeu 120 guias rebaixasadas em concreto pré-fabricado atendendo às especificações técnicas da ABNT<sup>1</sup>.

1. NBR 9050/2004, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, determina todas as normas existentes em acessibilidade em solo brasileiro. Para saber mais, acesse o site: [www.mpdft.gov.br/sicorde/NBR9050-31052004.pdf](http://www.mpdft.gov.br/sicorde/NBR9050-31052004.pdf).

Para acompanhar toda a troca do piso, também foram implantadas na avenida Paulista cerca de 8.250 metros lineares de sarjetas. Tudo novinho em folha, mudando a paisagem desse cartão postal paulistano.

### Canteiro central

O canteiro central da avenida Paulista também passou por transformações. Mais do que “embelezar” a avenida e separar as vias de trânsito de veículos, o canteiro central recebeu uma outra função estratégica: a travessia segura de pedestres. Antes localizadas nas esquinas, as faixas de travessia foram, em alguns pontos da avenida, realocadas a 30 metros de distância dos cruzamentos, ou seja, para o meio dos quarteirões visando facilitar e dar mais segurança à travessia. Essas novas faixas prevêm, também, acesso a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.



Mara Gabrielli no canteiro central da Paulista, antes da reforma.

### Gradil

Depois da reforma das calçadas, foram instalados 1.432 gradis de proteção nas esquinas. Cada gradil tem 90 centímetros de altura e 143 cm de extensão. O Senai fez a doação dos gradis, que devem conter e organizar a travessia dos pedestres nas esquinas.

## Floreiras

Foram construídas 43 floreiras com dimensões variadas em quase toda extensão da Avenida Paulista (Praça Osvaldo Cruz até a Rua Haddock Lobo). Localizadas próximas às travessias de pedestres, as floreiras da Paulista receberam a flor azaléia, uma planta popular que suporta condições adversas, daí ser muito usada em locais públicos. Seu porte pode atingir até dois metros de altura e sua floração acontece no inverno e no início da primavera, antes da chamada estação das flores. Daí o seu sucesso: a azaléia traz um pouco de colorido num período que a maioria das plantas encontra-se em repouso. E mais: alegre com cores e vida a principal avenida da cidade.

## Árvores



Floreira com a árvore pau-ferro

Antes das obras, a Paulista contava com 366 árvores, sendo que muitas delas precisavam de mais de 1,5 metro de profundidade de terra para perfeito plantio e crescimento, espaço de terra subterrâneo que a avenida Paulista não oferece. Por isso, algumas destas árvores foram replantadas em outros espaços, como o Parque D. Pedro, avenida 23 de Maio e arredores da Paulista.

As árvores em situação adequada, perto de 200, foram preservadas na avenida e outras foram plantadas, da espécie pau-ferro, que atende as condições daquele solo.

O pau-ferro é uma árvore nativa brasileira, originário da Mata Atlântica. Atinge altura de 12 a 28 metros e, por conta da sombra que oferece, é muito usado para paisagismo.

## Lixeiras



Lixeira da Avenida Paulista

Após a reforma, foram colocadas na avenida 194 lixeiras de concreto, para evitar o vandalismo. Essas lixeiras possuem três lados de concreto pré-moldado e um de aço inox, que é basculante para possibilitar o destravamento e recolhimento do lixo pela equipe de limpeza.

### CURIOSIDADE

A avenida Paulista é varrida 8 vezes ao dia – 3 na parte da manhã, 3 à tarde e 2 à noite. Recolhe-se da Paulista, diariamente, 280 k de lixo, somando uma média de 8 toneladas por mês.

## **CET – Totens semafóricos e de sinalização e faixas de travessia**

O viário implantado na Paulista traz mais segurança aos pedestres. A CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) aproveitou a reforma das calçadas da avenida para trocar e reformar os totens semafóricos e de sinalização em toda extensão da Paulista.



Totem semafórico

As travessias de pedestres foram ampliadas de 16 para 21, e algumas reposicionadas a cerca de 30 metros dos cruzamentos. Os pedestres, principalmente as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, agora são beneficiados com a adequação do tempo de espera, para que a travessia seja feita de forma integral e segura.

- As mudanças das faixas de pedestres facilitaram a travessia, que passa a ser feita de uma vez só, sem espera no canteiro central. Essa alteração evita riscos de atropelamento;
- Nos locais onde houve a alteração, o tempo para a travessia dobrou de 15 para 30 segundos. Esse foi um importante passo para a derrubada dessa Barreira Sistêmica.

### **O QUE É UMA BARREIRA SISTÊMICA?**

Essas barreiras são relacionadas a políticas formais e informais. Por exemplo: escolas que não oferecem apoio em sala de aula para alunos com deficiência, bancos que não possuem tratamento adequado para pessoas com deficiência ou um semáforo que fecha em uma contagem que garante a passagem apenas de uma pessoa comum.

Atualmente, ao longo de toda a avenida Paulista, existem 23 travessias junto aos cruzamentos e cinco travessias recuadas. A avenida tem 21 travessias recuadas dos cruzamentos, uma travessia junto ao cruzamento e três travessias junto aos cruzamentos localizados entre as ruas Haddock Lobo e da Consolação.

## Semáforos sonoros



da informado pelo semáforo – o que incitaria diversos acidentes. Ambos casos são decorrentes pela falta de sensibilização da população, e até mais: um motorista não parar no sinal vermelho não é falta de acessibilidade, é crime.

## Pontos de ônibus



Antes da reforma da Paulista, existiam 28 pontos de ônibus em toda a extensão da avenida. Esses abrigos foram retirados, reformados e replantados, agora somando um total de 33 pontos, com uma distância de 600 metros entre as paradas para otimizar a circulação dos coletivos na região.

Atualmente, a Paulista é rota de 48 linhas de ônibus, sendo que 280 ônibus circulam por hora nos horários de pico. Ao final do dia, são 1.500 ônibus que transitam pela avenida. Nessa alta rotatividade de coletivos e pessoas, a reformulação dos pontos foi estrategicamente importante porque redistribuiu a circulação dos

pedestres, evitando grandes aglomerações. Para facilitar também a circulação das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, foram implantados pisos táteis de alerta indicando a existência deste mobiliário em meio à calçada.

## Bancas de jornal



Como parte do mobiliário urbano, as bancas de jornal da avenida Paulista foram realocadas de modo a não atrapalhar a visão dos pedestres que estão nas esquinas para fazer a travessia ou das pessoas que aguardam nos pontos de ônibus. Por este motivo, as 31 bancas de jornal precisam estar em local que garanta a segurança dos pedestres.

### CURIOSIDADE

As primeiras pavimentações na avenida Paulista aconteceram ainda no início do século XX – em 1903 foi feita a primeira pavimentação com macadame entre o Caminho de Santo Amaro (hoje, avenida Brigadeiro Luís Antônio) e a rua da Consolação.

Em 1909, a avenida Paulista é a primeira via pública asfaltada de São Paulo, com material importado da Alemanha.

Bueiros: você sabia que a Paulista tem perto de 900 bocas de lobo, os conhecidos “bueiros”?



## **Mexeu, arrumou**

Agora que já sabemos quais foram as últimas intervenções na avenida Paulista, como foi pensado o projeto para atender as necessidades de todos os cidadãos paulistanos – incluindo os que têm alguma deficiência ou mobilidade reduzida, vamos avançar e falar de um outro item muito importante: a conservação desse patrimônio paulistano. Conhecendo tudo o que foi feito na Paulista, precisamos, agora, tomar a atitude de CONSERVAR a avenida.

Para se ter uma ideia, desde que foram instaladas as 194 lixeiras, em dezembro de 2008, até janeiro de 2009 (ou seja, menos de 1 mês), perto de 60 foram completamente depredadas e todas foram pixadas. Existe uma estimativa de que seja necessária a troca anual de 20% das lixeiras. E tudo isso por falta de consciência cidadã. Precisamos refletir mais sobre isso.

## **Interferências**

Qualquer tipo de alteração seja no mobiliário, nas calçadas, totems, pontos de ônibus, floreiras, gradis, entre outros, chamamos de interferências.

Essas interferências podem ser feitas pelas concessionárias de serviços (de iluminação, gás, telefone, água, cabos de dados e TV) ou pelo proprietário do imóvel lindeiro à Paulista, que precise reparar ou fazer manutenção de algum item que esteja ou que chegue até a avenida.

Para se ter uma ideia, a avenida Paulista tem cerca de 2 mil Pontos de Visita (PVs) de diversas concessionárias. E para manter a nova calçada em ordem, o piso de placas de concreto moldado *in loco* foi projetado numa paginação (desenho, local e tamanho) de modo a minimizar os estragos causados por qualquer tipo de interferência. Ainda assim, as concessionárias têm a obrigação – prevista em lei – de entregar o piso da maneira que estava antes do reparo.

## **CURIOSIDADE**

A vereadora Mara Gabrilli tem um Projeto de Lei em tramitação na Câmara Municipal de São Paulo que irá punir as concessionárias que não cumprirem a obrigação de entregar o piso das calçadas em condição igual a antes da manutenção. A punição pode chegar à suspensão da concessão da prestação de serviços.

Mas não apenas as concessionárias podem mexer no piso, caso precise ser feita alguma manutenção. Como dissemos antes, os proprietários também. E é por isso que vamos ensinar, aqui, como fazer para que essas interferências sejam reparadas atendendo aos padrões criados para a Paulista.

### **Manutenção das calçadas**

O concreto armado moldado *in loco* foi o piso escolhido para ser implantado na avenida Paulista por oferecer acessibilidade a todas as pessoas – seu aspecto liso e sem barreiras facilita a circulação de pessoas em cadeira de rodas, com o uso de muletas etc – e também por ser de fácil manutenção, já que as placas podem ser quebradas e refeitas, dentro do molde que as próprias juntas de dilatação formam.

Você sabia que a responsabilidade pela manutenção da calçada é do proprietário do imóvel limdeiro ao passeio público? Qualquer tipo de intervenção precisa ser reparada seguindo os critérios técnicos da calçada, que são:

### **Especificação técnica:**

- Resistência à compressão de alta resistência: 35 MPa;
- Base: solo compactado com equipamento mecânico; colocação de lona plástica sobre o solo com camada separadora de lastro de brita;
- Armadura: barras de transferência em aço CA-25; espaçadores metálicos e telas de aço Q-136 ou Q-246, obrigatoriamente em painéis;
- Concretagem: realizada em concreto usinado, com pigmentação, traço e resistência conforme em projeto, com vibração adequada;
- Juntas de dilatação: JEENE JJO411M e frisos de latão 3/8x1/8”.



## **ETAPA 1 - PREPARO DA BASE**

1. Reconstituição das camadas escavadas através de compactação com equipamento mecânico
  2. Colocação da lona plástica sobre o solo e o respectivo lastro de brita.
- 



## **ETAPA 2 - BARRAS DE TRANSFERÊNCIA E ESPAÇADORES METÁLICOS**

1. Posicionamento das barras de transição em aço CA-50, de acordo com as juntas pré-existentes.
  2. Colocação de espaçadores metálicos com altura e características adequadas ao cobrimento definido pelo projeto.
- 



## **ETAPA 3 - POSICIONAMENTO DAS TELAS**

1. Posicionamento das telas Q-136 ou Q-246, obrigatoriamente em painéis, em toda a extensão da área a receber o reparo.
2. Verificação da transição entre as telas, principalmente quando colocadas junto as barras de transição.



## ETAPA 4 - LANÇAMENTO DO CONCRETO

1. Concretagem realizada com concreto usinado, com pigmentação, traço e resistência conforme especificado em projeto e vibração adequada.
2. Desempenamento da superfície com equipamento mecânico giratório, tipo helicóptero, até obtenção de uma superfície regular, em conformidade com as placas adjacentes.



## ETAPA 5 - COLOCAÇÃO DAS JUNTAS E ACABAMENTOS

1. Após 48 horas da concretagem devem ser realizados os cortes sobre as linhas divisórias da placa e instaladas as juntas tipo JEENE JJ0411M, seguindo rigorosamente a paginação pré-existente.
2. Deverão ser instalados os frisos de latão 3/4x1/8", onde necessário, através de corte apropriado com aplicação de adesivo especificado em projeto.
3. Deverá ser preservada a integridade do piso tátil de alerta e do piso tátil direcional, nas cores cinza natural e cinza escuro, rigorosamente conforme a paginação pré-existente.

Para mais informações técnicas, acesse o site [www.maragabrilli.com.br](http://www.maragabrilli.com.br) e entre no link de calçadas. Ali você vai encontrar as diretrizes executivas para intervenção e reparo das calçadas da avenida.

**Limpeza:**

Jato de água e sabão neutro.

**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 horas para tráfego leve de pedestres a 48 horas para tráfego de veículos leves

## **Informação**

**A reforma da Paulista custou 8 milhões de reais. Esse recurso, pago pela Prefeitura de São Paulo, saiu dos cofres públicos, ou seja, do dinheiro dos nossos impostos. Por isso, cuide da NOSSA avenida. Afinal, a Paulista é todos nós.**

# **Ter é bom. Manter é melhor (o que é da Paulista é de todos nós)**

## **Fique de olho**

Como bem público, a Paulista é de todos nós. Assim como fiscalizamos dentro de nossas casas se tudo vai bem, em ordem, sem bagunça e em pleno funcionamento, podemos também ficar de olho na Paulista. Você sabia que grande parte dos reparos feitos pela Prefeitura vem de denúncias de munícipes? Ter respeito pela nossa cidade é respeitar nossa família, o outro e respeitar, inclusive, os espaços públicos.

Uma das grandes causas das enchentes nas cidades é o lixo que se acumula nas galerias pluviais, impossibilitando o perfeito escoamento das águas das chuvas. Esse lixo é, na maioria dos casos, composto por dejetos jogados nas vias públicas. Assim como é feio jogar lixo no chão, é muito feito depredar, estragar ou não cuidar das praças, parques e avenidas da nossa cidade.

Fique de olho, repreenda ou denuncie.

## Denuncie – quem paga é você

Se mais dinheiro público precisa ser empenhado para reparar obras que já foram feitas, isso significa que é menos sendo investido em novas obras, novos espaços ou serviços. Por isso que a Prefeitura precisa de você.

Denuncie o vandalismo ou maus reparos. É uma ação que vale por muitas.

## Nossos contatos

Para denunciar, você pode ligar para o telefone (11) 3101-5050, PABX da Secretaria de Coordenação de Subprefeituras, ou no 156.

Também pode entrar em contato com a Ouvidoria da Prefeitura pelo telefone 0800-17-5717 ou pessoalmente das 9h às 17h na Avenida São João, 473, 16º andar, Centro.

A Guardiã da Paulista também recebe denúncias. Mande email para: [jnakayama@maragabrilli.com.br](mailto:jnakayama@maragabrilli.com.br) ou pelo [www.guardiadapaulista.ning.br](http://www.guardiadapaulista.ning.br).





## Paulista para todos. Olhe a Paulista

Depois de saber sobre a reforma da Paulista, aprender um pouco da história dessa importante avenida paulistana e conhecer os mecanismos de denúncia da Prefeitura de São Paulo, vamos falar sobre boas condutas de relacionamento com pessoas que têm algum tipo de deficiência. Convivendo com a diversidade, notamos como as diferenças engrandecem as experiências de vida e, até mais importante, como nos fazem admirar e respeitar o outro, independentemente de sua condição física ou sensorial.

Observando as mais profundas diferenças é que percebemos o quanto pequenas atitudes podem transformar o mundo em que vivemos. Tratar uma pessoa com deficiência intelectual com respeito e admiração (e não com piedade), dar autonomia a um cego circular com segurança ou oferecer mecanismos de comunicação a um surdo é mais do que uma forma de interagir com essas pessoas: é uma amostra de cidadania e inclusão.

É justamente isso que a avenida Paulista, hoje, pode oferecer aos seus milhares de visitantes e é com isso que ela espera ser tratada: com respeito, inclusão, cidadania e boa convivência.

Capa do Manual de Convivência  
Pessoas com deficiência e mobilidade  
reduzida.



## Algumas dicas de acessibilidade e boa conduta entre pessoas com e sem deficiência.

Não nascemos todos iguais e podemos observar isso ainda no berçário: algumas crianças são brancas, outras amarelas ou negras; tem bebê com olhos verdes, azuis ou de diversos castanhos; tem criança grande, pequena. Outras diferenças são extremamente marcantes, como a falta de um braço, uma perna, a impossibilidade de ver, ouvir ou andar, ou ainda a dificuldade de entender o mundo ao redor. Assim como devemos respeitar aqueles que nascem diferentes, temos de respeitar aqueles que vieram ao mundo com alguma deficiência, ou seja, com limitações permanentes ou temporárias que impossibilitam a autonomia em algumas situações da vida cotidiana.

As causas das deficiências são extremamente diversas. Existem casos, como os que mencionei acima, em que algumas pessoas já nascem com deficiência. Há outros, em que a deficiência é motivada por alterações físicas ou biológicas que podem surgir ao longo dos anos. Tem ainda aquelas decorrentes de doenças ou ocasionadas por acidentes.

Segundo o censo de 2000 do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), aproximadamente 14,5% da população brasileira tem alguma deficiência, seja ela física, visual, auditiva, múltipla, surdocegueira ou intelectual. Portanto, existem, hoje, no nosso País, cerca de 27 milhões de cidadãos que precisam do nosso respeito e igualdade de condições, porque são brasileiros como todos nós.

Na maior cidade da América Latina, a nossa São Paulo, são três milhões de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Durante anos, elas foram amparadas por políticas de assistencialismo, reflexo do pensamento que pessoas com deficiência não podem seguir suas próprias vontades. Ultimamente, esse quadro vem se transformando e os direitos dessas pessoas estão sendo assegurados não apenas por leis, mas por uma outra mudança, mais fundamental: a nossa atitude. Por isso que é importante conhecer as deficiências para que a falta de informação não se transforme

em preconceito. Vamos lá?

Não tenha medo. Algumas situações podem parecer embaraçosas, mas tudo vai depender da forma como você lidará com elas. Uma coisa, entretanto, tem de estar muito clara: nunca subestime a eficiência de uma pessoa com deficiência e nem superestime as dificuldades. Ter uma deficiência não faz com que a pessoa seja melhor ou pior, somente impõe a necessidade de algum tipo de acessibilidade.

As pessoas com deficiência têm o direito de tomar suas próprias decisões e, ao contrário do que se diz, elas não se importam em responder perguntas sobre sua deficiência. Aquelas situações em que uma criança fica olhando ou faz alguma pergunta sobre a deficiência do outro não é constrangedora. O que torna a situação embaraçosa é, invariavelmente, a atitude dos pais, que puxam a criança pelo braço e cochicham algo do tipo: “não faça isso, não mexa com o aleijadinho”.

Sempre que quiser ajudar, ofereça ajuda. Mas antes de fazê-lo, pergunte como a pessoa quer ser ajudada. Por exemplo, se uma pessoa que usa muletas precisar de ajuda para subir alguma escada, nunca segure na muleta. Fazendo isso, você vai cometer dois erros graves: o primeiro é que segurando e puxando o apoio dessa pessoa, você tira o ponto fixo que a mantém em pé; outro erro é mexer nas muletas sem pedir licença. Essas órteses, bem como a cadeira de rodas, são como uma extensão do corpo da pessoa com deficiência. Seria a mesma coisa que uma pessoa que quisesse te ajudar viesse pegando no seu braço antes de perguntar se pode. Não dá!

Importante também é não se sentir mal caso a pessoa com deficiência recuse a sua ajuda. Muitas vezes elas podem, e querem, fazer determinada atividade sozinhas, e até vão fazer melhor se não tiverem auxílio. Mais: se você não se sentir seguro para ajudar, sinta-se livre para recusar o pedido de ajuda. É preciso saber como para dar alguma contribuição, certo?

Quer ajudar para valer? Aí vão algumas dicas: nunca pare nas

vagas de estacionamento destinadas às pessoas com deficiência e nem estacione em frente às guias rebaixadas. Os “cinco minutos” que se alega para usar a vaga reservada fazem enorme diferença quando uma pessoa com deficiência precisa estacionar nesse lugar. Não deve ser por acaso que alguém reservou uma vaga, pintou com as cores do símbolo internacional de acesso e marcou as medidas (que são maiores do que uma vaga normal porque tem de prever a transferência da pessoa para uma cadeira de rodas, por exemplo). Outra coisa: se todas as outras vagas são preferenciais para quem não tem deficiência, por que é preciso estacionar logo na que está reservada? Também quem estaciona em frente às guias rebaixadas interfere no direito de ir e vir de quem precisa do acesso criado pelo rebaixamento. Mentalize a situação: um carro parado em frente à guia rebaixada de uma esquina e uma pessoa, na cadeira de rodas, tentando chegar à guia rebaixada do outro lado da rua. Impossível, não?

E quando puder, dê oportunidade de trabalho a uma pessoa com deficiência. Além de deixar o ambiente mais humano, você vai perceber que uma pessoa com deficiência é tão capaz quanto qualquer outra. Pelo emprego, elas podem se integrar com mais dignidade e exercer plenamente a sua cidadania.

Por último, uma dica infalível: seja sincero e completamente honesto, tolerante, bem humorado, delicado e respeitoso. Isso vale para sua boa relação com todo mundo - pessoas com ou sem deficiência.

## Bares e Restaurantes

Falamos aqui de diversas barreiras: as físicas, as sistêmicas e as de atitude. As barreiras físicas são aquelas que impedem um cadeirante, por exemplo, de entrar em um local porque este tem uma bela escadaria na sua entrada. Ou então, impede que um cego possa pedir sua refeição porque o restaurante não tem um cardápio em Braille.

As barreiras sistêmicas são aquelas que o sistema cria – como a situação do tempo dos semáforos (programados para uma pessoa quem anda 4 m/s, não prevendo que um idoso, por exemplo, caminhe em torno de 1,2 m/s). Agora, a pior de todas é a barreira de atitude. Vejamos: acontece muito frequentemente de um bar ter acesso na entrada – uma bela rampa, banheiro com acessibilidade para pessoas com deficiência, cardápio em Braille, piso tátil para pessoas com deficiência visual... Mas, peca no principal: coloca inúmeras mesinhas na calçada – impedindo o tráfego de pedestres, ou posicionando suas mesas uma ao lado da outra, tirando a acessibilidade entre elas. Restaurantes e casas de show também. Fiquem atentos a esse tipo de falta de acessibilidade e denuncie. Na cidade de São Paulo, é proibido colocar cadeiras e mesas nas calçadas fora de um limite que interfira no trânsito dos pedestres – tenham eles alguma deficiência ou não.

## **Bibliografia**

BALLOTI, Magali – Especial RSVP: Mercado Imobiliário – parte integrante da RSVP nº 48. São Paulo, 2008;

Cadernos Cidade de São Paulo – Avenida Paulista, Instituto Itaú Cultural. São Paulo: ICI, 1993;

Manual de Convivência – Pessoas com Deficiência e Mobilidade Reduzida. Organização: Mara Gabrielli. São Paulo, 2006.

Associação Brasileira de Normas Técnicas. Norma NBR 9050, Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

## **Referências Eletrônicas**

Avenida Paulista – in. Brazil Postcards, Postais do Brasil, Internet, disponível em [www.brazilpostcard.com/paulista.html](http://www.brazilpostcard.com/paulista.html), revisto em 26/01/2009;

Avenida Paulista – in. Morar bem Web – Av. Paulista, Internet, disponível em : [http://www.morarbemweb.com.br/exibi\\_noticia.php?id=59](http://www.morarbemweb.com.br/exibi_noticia.php?id=59), revisto em 28/01/2009;

Histórico da Avenida Paulista – in. Performance Casting, Internet, disponível em [www.agperformance.com.br/paulista/historico.asp](http://www.agperformance.com.br/paulista/historico.asp), revisto em 28/01/2009.



# Olhe a Paulista

## Avenida universal

---

Cartilha com instruções de  
conservação para a principal  
avenida da América Latina.