

Viva o Centro  
São Paulo

## Refuncionalização do Vale do Anhangabaú

São Paulo, 2005

# REFUNCIONALIZAÇÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ

## Apresentação

A obra que resultou no atual Vale do Anhangabaú, da forma como foi executada, resolveu um dos grandes problemas da cidade de São Paulo – a ligação rodoviária norte-sul/sul-norte – mas gerou outro grave: tornou o Centro ilhado e estrangulado. Resolveu o problema do tráfego de passagem, mas eliminou o tráfego local. O imenso calçadão do Centro Velho fundiu-se ao do Centro Novo, por meio de um novo calçadão no Anhangabaú. Para irrigar o interior do coração da cidade restaram apenas o circuito formado pelas ruas Boa Vista e Líbero Badaró, no Centro Velho, e Xavier de Toledo e final da Conselheiro Crispiniano, no Centro Novo. Só se adentra nessa imensa área por veículo coletivo, ou particular, pela Praça da Sé ou pela Xavier do Toledo. Qualquer incidente em uma dessas vias bloqueia o acesso ao Centro, impacta a rótula central (o anel viário em torno dessa área) e os acessos a ela.

Os imensos edifícios do Vale estão impedidos de receber visitantes em suas garagens. Os hotéis, lojas e edifícios da Avenida São João, entre a Rua Líbero Badaró e o Largo do Paissandu, estão se deteriorando e qualquer aproveitamento da “Quadra 27”, localizada ao lado do edifício dos Correios, está comprometido. Além disso, veículos com autorização especial para entrar nos calçadões (carros-fortes, carros oficiais e de concessionárias, bombeiros, polícia e outros) circulam e estacionam desordenadamente pelo Vale, em conflito com pedestres e danificando o piso. À noite, a imensidão do Vale, sem a circulação normal de veículos, não é atrativa para o turista, ou para o transeunte em geral, devido à insegurança que gera.

Para resolver esses problemas, a Associação Viva o Centro apresenta a proposta de refuncionalização do Vale do Anhangabaú, que objetiva restituir-lhe a função de “portal do Centro”. A proposta restabelece, sem perda das características de pequeno parque central do Vale, o trânsito de veículos no local, junto aos edifícios, e cria uma rambla contínua para o pedestre, na Avenida São João, entre o Largo do Paissandu e a Rua Líbero Badaró. Cria-se assim um acesso adequado e fácil ao Centro, facilita-se a circulação e a segurança do pedestre, aumenta-se a segurança à noite, viabiliza-se economicamente o Vale e desobstrui-se o coração da Cidade. Com isso o Centro poderá se consolidar como âncora das atividades ligadas ao turismo, lazer, cultura e entretenimento, altamente geradoras de emprego e renda.

Para transformar essas idéias em projeto, a Viva o Centro buscou o apoio e a parceria de empresas que conhecem profundamente o Centro e a Cidade. A Promon Engenharia e a JBMC Arquitetura e Urbanismo receberam as análises e estudos realizados anteriormente pela entidade e montaram uma equipe que aprofundou o trabalho inicial e produziu um projeto, aqui exposto em linhas gerais, que equaciona as questões acima colocadas e que a Viva o Centro disponibiliza para a administração municipal.

A atual configuração do Vale do Anhangabaú foi fruto de um concurso, cuja base era a solução para o tráfego de veículos que os concorrentes dariam para a transposição do Vale e para o acesso, via Avenida São João, ao Centro Velho (Rua Líbero Badaró) e ao Centro Novo (Largo do Paissandu). O projeto vencedor propôs a transposição via túneis e para os acessos laterais a criação de duas alças que, emergindo dos túneis, entrariam pela Avenida São João, uma em direção à Rua Líbero Badaró e outra em direção ao Largo do Paissandu. Durante a finalização da obra, na gestão Luísa Erundina, as alças foram suprimidas. A hipótese de implantá-las agora, como projetadas, se mostra impraticável.

## A nova configuração proposta pela Associação Viva o Centro

O projeto resultante do trabalho desenvolvido resolve de forma simples e criativa os problemas apontados. Os acessos pelo eixo norte-sul/sul-norte se darão pelas alças de retorno existentes nas extremidades do Vale. Já o acesso ao Vale, pela Avenida São João, leva em conta as necessidades de pedestres e motoristas, tendo como fonte de inspiração as famosas *ramblas* de Barcelona (grandes calçadões com lojas, restaurantes, bares e hotéis). Foi projetada uma *rambla* de oito metros de largura no centro da Avenida São João, através da qual os pedestres transitam livremente e sem obstáculos entre o Largo do Paissandu e a Rua Líbero Badaró. Os automóveis circulariam por vias paralelas de sete metros de largura cada. Por essa proposta, os fluxos vindos dos dois lados do Anhangabaú, que cruzam o eixo da São João, seriam direcionados para uma passagem de nível (com três metros de pé direito), exclusiva para veículos (algo que lembra um pouco o antigo ‘buraco do Adhemar’).

Essa reengenharia viária permitiria aos pedestres cruzar livremente o Vale pelo eixo da São João, facilitando a locomoção entre o Centro Novo e o Velho. Quem vem pela *rambla* pode cruzar o Vale caminhando por cima da passagem de nível. Para dar maior conforto a quem circula a pé, serão feitas intervenções nas ruas Formosa e Anhangabaú, com a recomposição do calçamento. Dessa forma, restabelece-se totalmente as vias de comunicação na região do Vale, que volta, como antigamente, a se ligar à Libero Badaró, ao Paissandu e ao sistema Y (eixo norte/sul).

A Associação Viva o Centro considera que o projeto é fundamental para a requalificação não só do Anhangabaú, mas do Centro como um todo. A proposta fixa, claramente, o Vale como o portal de entrada para a região central da cidade, que se beneficiará com a melhor circulação de veículos e pedestres.

Do ponto de vista técnico, a execução das obras é relativamente simples. Todas as intervenções previstas podem ser executadas num prazo de três a quatro meses. Dados preliminares dão conta de que os custos para a implantação do projeto giram em torno de R\$ 12 milhões, relativamente baixos para uma intervenção desse tipo. Esse baixo custo deriva do fato de a maior parte da obra ser de superfície, do local da passagem de nível já estar rebaixado e do sistema de drenagem aproveitar a antiga configuração das ruas que existiam no local.

Por fim, cabe ressaltar o pouco, ou nenhum, transtorno a ser causado ao tráfego do Centro enquanto as obras estiverem em execução no Anhangabaú, dado o seu caráter de calçadão.

### Empresas parceiras da Associação Viva o Centro no desenvolvimento do projeto

#### PROMON ENGENHARIA

Coordenação, planejamento, projetos de geotecnia, métodos construtivos, estruturas e drenagem  
Ronan Ayer de Oliveira, Beatriz Miranda, Clarindo Corazza, Luis Eduardo Sózio, Maria Francisca Palombini, Shigueru Yamamoto

#### JBMC ARQUITETURA E URBANISMO

Projetos de arquitetura, urbanismo e paisagismo  
João Batista Martinez Corrêa, Beatriz Pimenta Corrêa, Aléssio Dionisi, Renilson Dias de Souza

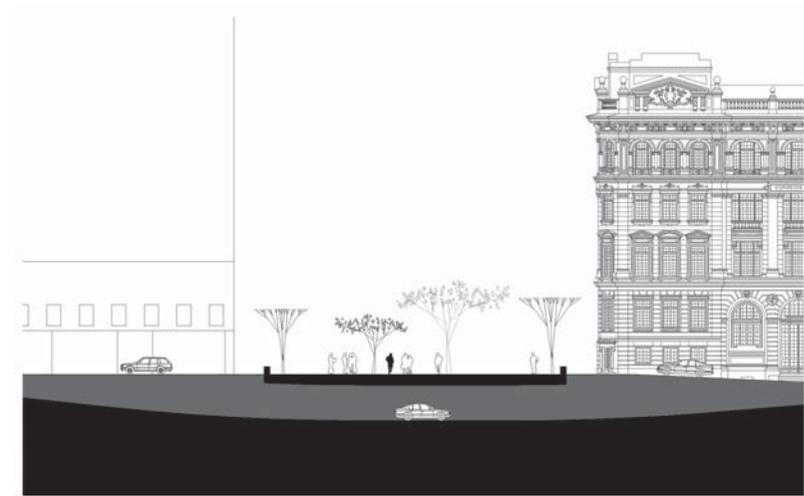
#### AQ - ARQUITETURA E URBANISMO

Perspectivas  
Ernesto Zamboni

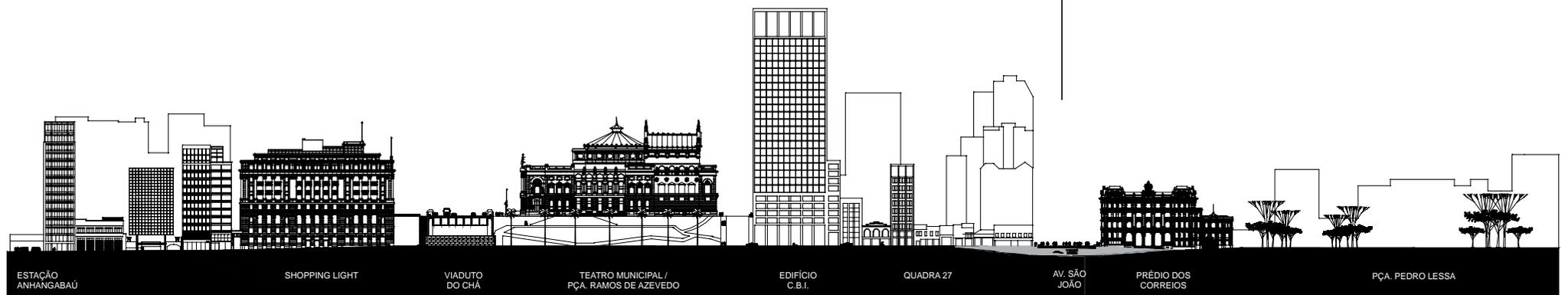
#### GEOMÉTRICA ENGENHARIA DE PROJETOS

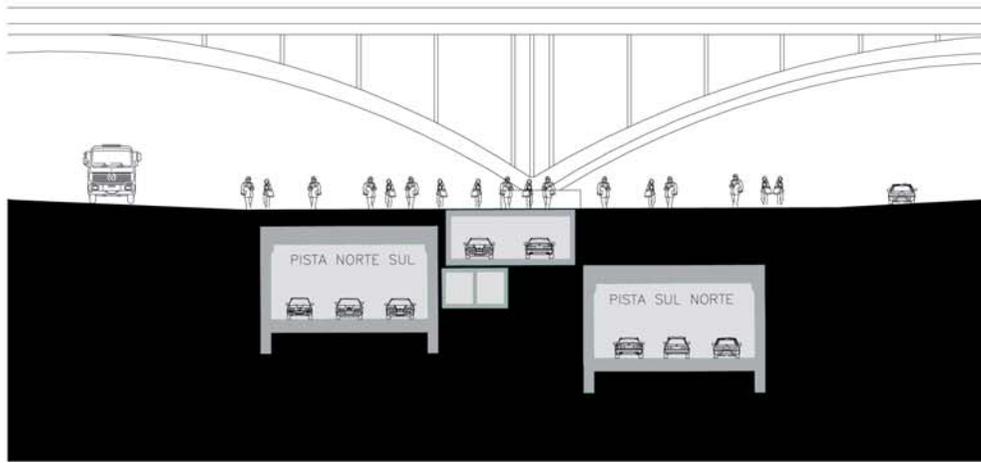
Estudo de tráfego, projetos geométrico, de pavimentação e sinalização viária  
Leonardo Pedro Lorenzo, Rosana Cândida de Oliveira, Orlando Leoni Jr.





DETALHE TRANSVERSAL DA AV. SÃO JOÃO





DETALHE LONGITUDINAL DA AV. SÃO JOÃO

