

São Paulo, 05 de dezembro de 2020.

Ao

Exmo. Sr.

ANTONIO DONATO

Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento - CFO da Câmara Municipal de São Paulo - SP
orcamentosp2021@gmail.com

Excelentíssimo Senhor Presidente

Temos a honra de apresentar a proposta de projeto para a reforma e modernização do corredor de ônibus da Avenida Paes de Barros.

O bairro da Mooca é o mais antigo de São Paulo, foi o berço da imigração e da indústria Paulista e do Brasil e contribuiu imensamente para o progresso e a cultura de São Paulo.

Agora abriga um grande número de condomínios residenciais, universidades e estabelecimentos comerciais que paulatinamente, vem substituindo os galpões das fábricas. Com isso vem acolhendo, como sempre fez, uma crescente população de jovens estudantes, trabalhadores do comércio e especialmente idosos, muitos deles permanecem fiéis ao bairro, mas há também aqueles que aqui nasceram, trabalharam, constituíram famílias, foram embora e agora estão retornando para suas origens.

Por tudo que a Mooca já fez e continuará fazendo por São Paulo e pelo Brasil, solicita de Vossa Excelência um olhar carinhoso para o seu mais belo cartão postal a Avenida Paes de Barros.

Colocamo-nos à disposição para prestar colaboração necessária à implantação do projeto.

Sem mais, apresentamos os nossos protestos de elevada estima e consideração.

Crescenza Giannoccaro de Souza Neves
Presidente

"AMoAMooca - entidade sem fins lucrativos que visa a preservação da história e da cultura do bairro da Mooca."

PROPOSTA DE PROJETO DE REFORMA DO CORREDOR DE ÔNIBUS DA AVENIDA PAES DE BARROS

Sugestão de projeto para a reforma e modernização dos pontos de ônibus da Avenida Paes de Barros, cartão postal e orgulho do bairro da Mooca:

1ª PROPOSTA – REFORMA SIMPLES DO CORREDOR E DAS PARADAS DE ÔNIBUS

1. Retificação geométrica das paradas, mudando o embarque e desembarque dos ônibus do lado direito para o lado esquerdo;
Atualmente é o único corredor com paradas que ficam à direita do ônibus, mesmo estando no canteiro central da avenida. Isso se deve ao projeto original que também foi aplicado no corredor Santo Amaro inicialmente e depois da retificação em 2004 foi alterado com paradas do lado esquerdo do ônibus.
2. Substituição dos pontos de parada, por modelos em metal e vidro, já utilizados nos demais corredores da cidade, tais como: Avenida Rebouças, 9 de Julho, Consolação, Marquês de São Vicente, etc. Se possível que seja utilizado aço inoxidável, mais resistente as intempéries e ao vandalismo que é muito comum na cidade, infelizmente;
3. Estender o corredor até a Praça Ciro Pontes, incluindo-se as Paradas Oratório, a parada Oratório possui embarque apenas para o sentido bairro, sendo a única que não tem o ponto sentido Centro, incluindo também, a nova Parada Javari/Trilhos, na rua Taquari (em frente ao Extra/Armarinho Fernando) e nova Parada Praça Ciro Pontes, sentido Viaduto Bresser, uma vez que, hoje os ônibus são obrigados a atravessar a avenida Paes de Barros, na altura da rua Padre Raposo, onde termina o corredor e parar do lado direito, quase em frente a Parada Oratório, que fica sentido bairro, na Rua Taquari em frente ao Armazinhos Fernando e na Praça Ciro Pontes.

Vale lembrar que, devido a faixa de retorno a esquerda na rua Javari, o intenso fluxo de carros em direção ao estacionamento do Extra, na própria rua Javari e ao estacionamento do Armazinhos Fernando, na rua dos Trilhos, somados aos outros veículos e ônibus que vão em direção a Universidade São Judas Tadeu, a Estação do Metrô Bresser-Mooca, na rua Taquari e que ali tem que parar para o embarque e desembarque de passageiros, tem causado um nó no trânsito local, com reflexos no cruzamento da rua da Mooca com a avenida Paes de Barros!

2ª PROPOSTA – ALÉM DOS ITENS DA 1ª PROPOSTA, INCLUIR EM CADA PARADA DE ÔNIBUS UMA UNIDADE DE NEGÓCIOS

1. As paradas de ônibus serão construídas em módulos de aço inoxidável e vidro, fechados (tipo containers), com uma unidade de negócios, incorporado ao ponto de ônibus, para comercializar, produtos lotéricos, recarga de créditos de vale transporte e celular, capinhas e acessórios para celulares, lanches rápidos, café, entre outros;
2. As paradas de ônibus deverão ser fechadas e interligadas (módulo centro/módulo bairro) e serão equipadas com ar-condicionado, placas de captação de energia solar, captação de água da chuva e WIFI, dando proteção contras as intempéries e dando mais segurança aos cidadãos;
3. O permissionário da unidade de negócios ficará responsável pela zeladoria da parada, asseio e conservação, comunicando a SPTrans pelos reparos estruturais, quando necessário, o que não temos hoje, a maioria dos pontos estão sucateados;
4. Poderá ser firmadas parcerias entre a SPTRANS e as empresas em geral, preferencialmente aquelas, no entorno de cada parada, para a manutenção das paradas e em contrapartida, dar nome às paradas, exemplo: Parada JAVARI/TRILHOS-Extra; Parada ORATÓRIO-Armarinhos Fernando.

FATOS HISTÓRICOS

ÚLTIMA REFORMA NO CORREDOR DE ÔNIBUS DA AVENIDA PAES DE BARROS-2004

Em 13/03/2002 a prefeita Marta Suplicy, assinou a o decreto nº 41.788 proibindo o uso do amianto em São Paulo e todos os pontos de ônibus eram cobertos com telhas de amianto.

Na época, a AMoAMooca enviou à subprefeitura da Mooca um ofício solicitando a substituição das coberturas, inclusive a reforma dos pontos da avenida Paes de Barros.

Todas as coberturas de São Paulo tiveram suas coberturas em telhas de amianto trocadas por telhas metálicas e uma minirreforma foi feita no corredor da avenida Paes de Barros, em 2004.

AS CONDIÇÕES OFERECIDAS AOS CIDADÃOS USUÁRIOS DO CORREDOR PAES DE BARROS HOJE

A matéria abaixo, bastante completa, sobre o corredor de ônibus da nossa querida avenida, nosso cartão postal, conforme conclusão precisa de modernização urgente. Lembrando que, de acordo com a matéria, é o último corredor com paradas do lado direito, mesmo estando no canteiro central da avenida.

Com o passar do tempo, devido à falta de manutenção, os pontos estão cada vez mais deteriorados, muitos deles sem parte das grades de proteção ou as mesmas estão amassadas,

enferrujadas, sem cobertura, bancos, etc, conforme mostra as fotos abaixo, tiradas em 18/02/2019:



Proposta de Modernização

1. Reformular todos os pontos, colocando as paradas do lado esquerdo, eliminando a manobra que os motoristas são obrigados a fazer para poder parar corretamente nos pontos;
2. Segue abaixo fotos de três modelos de parada de ônibus em funcionamento nas cidades de Bogotá na Colômbia, no Rio de Janeiro e em Curitiba, que poderão servir de base para a nossa querida Avenida Paes de Barros:



[TransMilenio - Bogotá, Colômbia](#)



BRT-Rio



Ligeirão – Curitiba-PR

3. SONHO MOOQUENSE - a Mooca, fundada em 17 de agosto de 1556, bairro mais antigo de São Paulo, alimenta o sonho de um dia ter de volta seus bondes circulando pelas suas ruas e avenidas. Esta é uma opção ousada, porém totalmente viável para a nossa bela e querida Paes de Barros, vide modelo abaixo:



"Bondinho moderno dá cara nova para as cidades. Na foto, o de Washington D.C., nos EUA, que levou uma década para ser repaginado. mariordo59/Creative Commons"

"Foi dentro de um bonde elétrico, símbolo da modernidade, que o presidente Rodrigues Alves cruzou os primeiros quilômetros da Avenida Rio Branco, no Rio de Janeiro. Era o início do século 20. Cem anos depois, na Polônia, o papa Francisco chegou à Jornada Mundial da Juventude a bordo de um veículo leve sobre trilhos (VLT), que nada mais é do que um bondinho repaginado. O meio de transporte, quase extinto, hoje ressurge como alternativa para grandes cidades do mundo todo. Até Curitiba, conhecida por seus ônibus, estuda implantar um bonde elétrico no lugar do seu malfadado projeto de metrô."

Leia mais em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/bondinho-moderno-da-cara-nova-para-as-cidades-7vp4393dee8bkk169swamuej0/>

Copyright © 2019, Gazeta do Povo. Todos os direitos reservados.

HISTÓRIA DOS CORREDORES DE ÔNIBUS NA CIDADE DE SÃO PAULO

Corredor de Ônibus Paes de Barros

FONTE: terça-feira, 12 de julho de 2016

<http://blogmetropolesp.blogspot.com/2016/07/corredor-de-onibus-paes-de-barros.html>

Corredor Paes de Barros

O primeiro corredor inaugurado na capital teve suas obras iniciadas ainda na década de 1970, como propulsor do Plano SISTRAN (Sistema de Transportes Urbano de Passageiros da Região Metropolitana de São Paulo) liderado pela gestão municipal de Olavo Setúbal e pela CMTc. Segundo o Plano SISTRAN, os corredores teriam a operação somente para os trólebus, entre linhas expressas e paradoras. Inaugurado no dia 31 de março de 1980, o corredor trouxe diversos resultados positivos para a região atendida, sendo usado como experiência para a implantação dos demais corredores a partir desses resultados. Na época de sua inauguração, previa-se cerca de 280 km de corredores para trólebus espalhados pela cidade, incluindo a região metropolitana, entre eles estavam os corredores Celso Garcia, Casa Verde, São Mateus e Santo Amaro, sendo que somente parte deles foram entregues, caso do corredor Paes de Barros e Santo Amaro. O projeto foi liderado pela CMTc e sob a gestão de Lauro Rios, secretário municipal dos Transportes na época que sustentava a tese de que os corredores exclusivos de ônibus deveriam ter apenas os trólebus em operação, enquanto os ônibus convencionais operariam apenas como alimentadores das linhas principais.

O Plano Sistran não foi devidamente implantado devido a desistência das gestões municipais posteriores e como outros projetos foram criados, foi-se deixando de lado a proposta original dos corredores, mesmo que para a época fosse necessário.



Parada Juventus recém implantada.
Foto: Allen Morrison (Retirada da Internet).

Com a inauguração da estrutura, também ocorreu a criação da linha 3160-10 (Vila Prudente – Praça Clóvis) que passou a ser a linha principal do corredor por atender toda a extensão de 4 km e ainda ter uma frequência maior que as demais linhas. A estrutura sofreu pouco com o número de cruzamentos das ruas, e também não foi afetado pelo tráfego das ruas laterais à avenida, pois toda

a estrutura do corredor foi implantada no canteiro central da avenida: paradas, faixa dos ônibus e rede aérea dos trólebus. Além disso, houve um ajuste em diversos pontos na região como a arborização ao longo do corredor, faixas de pedestres, semáforos e uma melhora significativa do calçamento. Todo o meio urbano na região foi modificado com a chegada da estrutura do corredor, elogiado até os dias atuais por moradores e comerciantes.



Parada Inhomirim: Segregação fez parte do projeto desde o início.
Foto: Allen Morrison (Retirada da Internet).

Junto com o corredor foi inaugurado o Terminal Vila Prudente, estando localizado ao final do corredor e tinha como objetivo atender as linhas oriundas dos bairros e linhas com destino ao centro. Sim, nesse terminal era realizada a transferência entre as linhas convencionais locais para os trólebus, e um detalhe: a transferência não era somente física, mas também era gratuita, pois o pagamento da tarifa era realizado antes do embarque nos ônibus. Esse sistema também foi implantado pela CMTC durante a década de 1980 e foi implantado também nos terminais Penha, São Mateus, Vila Carrão, Casa Verde e posteriormente nos demais terminais da cidade. Seguindo o projeto, a exclusividade dos ônibus no corredor veio associado à preferência dos coletivos nos cruzamentos, com faixas que evitam que os carros invadam o corredor para realizar as convenções à esquerda.

Na década de 1990, com o fim da CMTC e a chegada da SPTRANS, o corredor passou a ser cuidado pela atual gestora e as linhas foram repassadas às empresas contratadas. A operação em si do corredor não teve uma modificação significativa. Por atender a linhas com demanda razoável e uma região não tão densa, o corredor não teve um desgaste excessivo na estrutura, pois sempre foi uma região razoavelmente tranquila no quesito trânsito.



Parada Inhomerim depois da reforma em 2004.
Foto retirada da Internet, créditos ao autor.

Já nos anos 2000 houve muitas mudanças no que se diz a operação do corredor. Houve em 2001 a troca de gestão municipal para a Marta Suplicy que começou uma campanha anti-trólebus na cidade, tendo desativado entre 2002 e 2004 diversas linhas de trólebus que foram criadas anos atrás. Juntamente com o secretário dos transportes Gilmar Tatto, atual secretário de transportes da gestão atual, desativarão os trólebus dos corredores Santo Amaro e Casa Verde sem nenhum argumento técnico ou estudos que justificassem a retirada dos trólebus. O corredor Paes de Barros foi o único a resistir ao sucateamento dos trólebus, tendo continuado a operação dos trólebus nesse eixo. Em março de 2004 houve a reforma para a troca dos abrigos nas paradas do corredor, tendo sido trocadas pelas coberturas instaladas na gestão da Marta Suplicy.



Parada São Cristovão.
Foto: Gazeta Virtual, créditos ao autor.

Pouca coisa mudou desde 2004 até os dias atuais no corredor, tendo sua estrutura intacta até então. Recentemente houve a troca dos fios dos trólebus por uma flexível que contribuía para uma melhor operação dos veículos. A avenida na qual o corredor atende tem um misto de residências de classe média e comércios de médio e grande porte, contribuindo para a demanda do corredor.

Outro fator a ser levado em conta é que o corredor sempre foi cercado de elogios por parte dos moradores e comerciantes da região. Entre os elogios estão a rapidez dos coletivos no corredor, os baixos intervalos entre os ônibus, os baixos ruídos (no caso dos trólebus), e a urbanização e organização da avenida. Antes de tantos elogios, o corredor sofreu críticas e descontentamentos por parte dos moradores da região, que diziam que o número de veículos trólebus era insuficiente para a operação e não apoiava a retirada dos ônibus convencionais, algo que com o tempo foi sendo revisto por eles e hoje apoiam o uso do corredor.



Terminal na década de 1980.
Foto: Allen Morrison.



"Terminal" Vila Prudente nos dias atuais, note que o antigo local está coberto
Foto: Gustavo Bonfate.

Em 2013 houve uma mudança, não no corredor, mas no Terminal Vila Prudente que atendia ele. Ocorreu a desativação do terminal e com isso a linha 3160 teve seu ponto alterado diversas vezes até ficar no mesmo local só que com apenas uma cobertura para atender aos passageiros da linha. A desativação ocorreu, pois um novo terminal estava sendo construído pelo Metrô em conjunto com as obras da Linha 15 Prata do Monotrilho. Mesmo que o terminal antigo se assemelhava a um terminal provisório, ele atendia ao corredor e possuía serviços essenciais para região. Passaram-se três anos e o novo terminal, mesmo que pronto, não foi inaugurado. Não está prevista a extensão da rede aérea dos trólebus para esse novo terminal, que fica no canteiro central da Avenida

Professor Luis Ignácio de Anhaia Mello logo abaixo da Estação Vila Prudente do Monotrilho. Segundo os projetos do Metrô, será construído um anexo para a linha 3160 ser integrada ao terminal novo. Esse anexo seria exatamente no mesmo local do antigo terminal.



Novo Terminal Vila Prudente.
Foto retirada do site Viatrolebus. Créditos ao autor.

O corredor atualmente atende cerca de 80 mil passageiros por dia útil com sete linhas municipais, sendo uma linha noturna. Até meados de 2014 existia a linha intermunicipal TRO 067 da Viação Santa Paula que atendia o corredor e operou ininterruptamente por cerca de 40 anos, até ser gradativamente desativada pela EMTU/SP.

O corredor possui 4 km desde o cruzamento da Avenida Paes de Barros com a Rua da Móoca ao cruzamento com a Avenida Professor Luis Ignácio de Anhaia Mello. Conta com sete paradas ao longo do corredor que cruza com diversas ruas e bairros do distrito da Mooca. Nas redondezas e nas ruas locais do corredor há diversos bares, restaurantes, casas de classe média alta, grandes e pequenos edifícios comerciais e o comércio local de pequeno, médio e grande porte. A região foi valorizada no termo urbanístico e mobiliário, sendo o ponto crucial de diferença entre esse corredor e os demais implantados na cidade. O tempo passou e casas pequenas deram lugar a casas maiores, comércios e edifícios maiores.

O corredor foi o pontapé inicial para a implantação dos corredores seguintes na capital. Sem os bons resultados que foram obtidos, não teríamos o novo conceito de segregação naquela época para os ônibus.

Curiosidades sobre o corredor:

- Até o dia 28 de Fevereiro de 2015, a linha 3160/10 (Terminal Vila Prudente – Terminal Parque Dom Pedro II) operava no esquema de 24 horas, sendo uma das poucas linhas que existiam nesse tipo de operação com intervalos de uma hora nas madrugadas. Com a chegada da nova rede noturna, a linha teve seu período de operação entre as 4 horas até as 23:30. A partir da meia noite até as 4 da manhã, a linha N504/11 (Terminal Sacomã – Terminal Parque Dom Pedro II) faz o percurso da 3160/10, porém fazendo um percurso maior, indo pelo Viaduto Bresser, ruas João Boemer, Silva Tales, Casemiro de Abreu, Oriente, Largo da Concórdia, Gasômetro, na ida; e na volta pela Avenida Rangel Pestana. Mesmo assim é atrativa pelo intervalo de 15 minutos.
- A Parada Oratório possui embarque apenas para o sentido Bairro, sendo a única que não tem o ponto sentido Centro.
- As linhas com o maior frequência do corredor são: **3160/10** e **573A/10** (Metrô Bresser – Vila Alpina Circular) que possuem intervalos de 7 á 8 minutos entre os ônibus respectivamente. A com menor frequência está a **373M-10** (Jardim Guairaca – Shopping Metrô Tatuapé) que em algumas faixas horárias opera com um intervalo de 25 á 30 minutos. A linha **2101/41** (Praça Silvio Romero – Vila Prudente Circular) opera com intervalos de uma em uma hora durante o dia.
- Atualmente é o único corredor com paradas que ficam à direita do ônibus, mesmo estando no canteiro central da avenida. Isso se deve ao projeto original que também foi aplicado no

corredor Santo Amaro inicialmente e depois da retificação em 2004 foi alterado com paradas do lado esquerdo do ônibus.

Bairros atendidos:

Mooca
Parque da Mooca
Vila Prudente

Atrativos ao redor do corredor:

- Estação Vila Prudente do Metrô
- Largo da Vila Prudente/Praça Padre Damião

Parada Chamantá:

- Agencia dos Correios
- 18º Tabelião de Notas

Parada Juventus:

- Uniesp/UNICAPITAL
- Clube Atlético do Juventus
- Hospital Municipal/AMA Dr. Ignácio Proença de Gouvêa (João XXIII)

Parada São Cristovão:

- Hospital São Cristovão
- Parque Sabesp – Mooca
- CDC Parque da Mooca

Parada Inhomirim:

- Teatro Arthur Azevedo

Parada Oratório:

- Rua da Mooca
- Rua do Oratório

Início do Corredor:

- Universidade São Judas Tadeu – Mooca

Linhas municipais: Sete linhas municipais, sendo uma linha noturna ([clique na imagem para ver maior as linhas e o mapa](#))

Nº	Linha	Setor da Via (L)	Setor da Via (R)	Paradas (L/R)	Tempo	Observações
7001	Vila Prudente - Circular	Setor da Vila Prudente	Setor da Vila Prudente	Terminal Vila Prudente	1 hora	Corredor expresso com 20 minutos de parada em 10 pontos
1412	Metrô Borelli	Setor da Vila Prudente	Setor da Vila Prudente	10 a 20 minutos	Atividade	Paradas: Metrô Borelli, Terminal Vila Prudente, Praça da Vila Prudente
1414	Terminal Parque Dom Pedro II	Terminal Vila Prudente	Terminal Vila Prudente	4 a 12 minutos	Atividade	Parada: Praça da Vila Prudente
1416	Boqueirão	Terminal Vila Prudente	Terminal Vila Prudente	10 a 20 minutos	Atividade	
1704	Setor da Vila Prudente	Setor da Vila Prudente	Setor da Vila Prudente	15 a 30 minutos	Atividade	
1731	Metrô Borelli	Setor da Vila Prudente	Setor da Vila Prudente	1 a 12 minutos	Atividade	
1734	Vila Prudente	Metrô Borelli	Metrô Borelli	8 a 12 minutos	Atividade	Paradas: Metrô Borelli, Praça da Vila Prudente
1734	Terminal Parque Dom Pedro II	Terminal Vila Prudente	Terminal Vila Prudente	15 minutos	Atividade	Paradas: Metrô Borelli, Praça da Vila Prudente, Metrô Borelli

Por Victor Santos



Fontes: BRTdata, SPTRANS, Folha de São Paulo (Acervo Digital), Prefeitura de São Paulo e Subprefeitura da Mooca.

Fotos: Allen Morrison (Trolefolia).

Postado por Victor Santos às 19:59

Enviar por e-mail BlogThis! **Compartilhar no Twitter** **Compartilhar no Facebook** **Compartilhar com o Pinterest**

Marcadores: Corredores de Ônibus, Mobilidade Urbana, SPTrans

Extraído da internet: <http://blogmetropolesp.blogspot.com/2016/07/corredor-de-onibus-paes-de-barros.html>

SISTEMA DE TRANSPORTE MAIS UTILIZADOS NO MUNDO

"Multimodal

Para escolher o modal de transporte mais adequado para a cidade, é preciso avaliar o custo, a velocidade de implantação e a capacidade de transporte. Compare os principais meios usados nas grandes cidades do mundo:



BRT - Bus Rapid Transit - Ônibus de grande capacidade operando em faixas segregadas na superfície

VLT - Veículo Leve sobre Trilhos - Composições ferroviárias com trilhos de superfície, que precisam de energia elétrica

Metrô - Modelo ferroviário com muitas composições, operando em linhas segregadas em túneis e estações subterrâneas

	BRT	VLT	Metrô
Custo de implantação em milhões de dólares	1 a 15	20 a 50	100 a 500
Custo por quilômetro em milhões de R\$*	20	80	500
Capacidade passageiros/hora em cada sentido	10-50 mil	10-15 mil	30-80 mil
Tempo de construção média em anos	2 anos	5 anos	10 anos
Custo por passageiro em estimativa	x	4x	20x
Tempo de viagem em minutos, média**	26 min	34 min	29 min
Velocidade média em km/h	18 a 40	18 a 40	20 a 60
Com R\$ 5 bilhões pode-se implantar:	200 km	40 a 50 km	10 km

Fonte: Guia de Mobilidade Inteligente Volvo – 2014. Infografia: Gazeta do Povo.

Receba nossas notícias por e-mail https://multimedia.gazetadopovo.com.br/media/info/2016/201606/transportes-brt-vlt-metro_04.png