

TÍTULO: Um breve passeio por nossas calçadas sob a ótica da nova lei da mobilidade urbana.

Ana Luísa Corrêa Pires Veloso

Empresa Municipal de Planejamento, Gestão e Educação em Trânsito e Transporte de Montes Claros
Praça Tancredo Neves, s/n, Terminal Rodoviário, Bairro Canelas, Montes Claros / MG

CEP 39.402-595

(38) 3213.0350 / (38) 9960.8008

pires.ana19@gmail.com

RESENHA: Este artigo discute, de forma sucinta, a responsabilidade de execução e manutenção das calçadas nas cidades brasileiras, mais especificamente em Montes Claros/MG, responsabilidade esta designada até os dias de hoje aos proprietários dos imóveis lindeiros, e faz uma reflexão da realidade imposta pela lei da mobilidade urbana e a prioridade aos pedestres.

PALAVRAS-CHAVE: Calçadas; Mobilidade Urbana; Pedestres.

1. INTRODUÇÃO

A nova Lei da Mobilidade Urbana, Lei Nº 12.587/12, de 03 de janeiro de 2012, nos trouxe uma grande oportunidade de repensar as cidades. Em que cidade queremos viver? Em que cidade queremos que os nossos filhos vivam? Quais são realmente as prioridades da mobilidade urbana sustentável? Afinal, o que é mobilidade urbana sustentável e como ela está ligada a cada um de nós?

A palavra *mobilidade* significa “facilidade para se mover”; a palavra *urbano* tem origem no latim “*urbanus*” e significa “pertencente à cidade”; e *sustentável* é aquilo “que se pode sustentar, mantendo-se constante ou estável por um longo período”. Logo, a *mobilidade urbana sustentável* pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e trânsito que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, melhorando a qualidade dos ambientes urbanos. Sendo assim, a mobilidade urbana sustentável presume calçadas confortáveis, niveladas, sem buracos e obstáculos, porque, 35% dos deslocamentos diários da população são feitos exclusivamente a pé (ANTP, 2003).

Se o deslocamento a pé é tão utilizado nas cidades brasileiras, e se a nova Lei da Mobilidade Urbana prioriza este modo tão importante de deslocamento, como iremos tratar, a partir de agora, o espaço destinado aos pedestres, que durante tanto tempo, e até agora, foi totalmente esquecido pelos gestores das cidades? Como tratar as nossas calçadas?

1.1 A relevância do problema

Por definição do Código de Trânsito Brasileiro, Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, calçada é “*parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação e outros fins*”.

As calçadas, assim como as pistas de rolamento, fazem parte do sistema viário de uma cidade, e juntas formam, e transformam os espaços urbanos em espaços acessíveis ou não, agradáveis, ou não, humanos, ou não.

Nos cenários em que, até então, a preocupação sempre foi direcionada para a melhor acessibilidade dos automóveis, nos deparamos com uma nova realidade: a preocupação e o desafio atual é transportar pessoas, e não veículos! E transportar pessoas principalmente de forma sustentável! Através dos meios não motorizados e dos modos coletivos.

E é aí que aparece o ambiente urbano. Há que se pensar, prioritariamente em calçadas agradáveis, seguras, eficientes. Agradáveis, para atrair os olhares apressados dos motoristas para um novo cenário urbano. Seguras, para acolher os pedestres que sempre somos em algum momento, afinal, nossos deslocamentos começam no caminhar por um trecho urbano, ou que terminam nele. Enfim, eficientes, na sua geometria e na sua paisagem, gerando o bem estar no caminhar e atraindo novos “usuários” para esse espaço.

Atualmente, e com raríssimas exceções, as calçadas são o espaço urbano menos lembrado pelo poder público, o que as deixa em condições de qualidade muito aquém daquelas necessárias para tornar o ato de andar a pé seguro, confortável e agradável. Na grande maioria das cidades brasileiras, e também em outros países, as calçadas são de reponsabilidade do proprietário do imóvel, que deveria executá-la em observância às leis federais, estaduais e/ou municipais pertinentes.

Segundo a Lei da Mobilidade Urbana, o transporte não motorizado (a pé, de bicicleta e em cadeira de rodas) tem prioridade sobre o transporte motorizado. E ainda, segundo o Código de Trânsito Brasileiro, a segurança de pedestres no trânsito tem prioridade sobre a segurança de todos os condutores e passageiros de veículos, motorizados ou não.

Conhecendo esta realidade e os principais conceitos que tornam o andar a pé o aspecto mais fundamental e prioritário do sistema de mobilidade urbana, nos perguntamos: onde mesmo está aplicada essa prioridade? Num breve passeio por nossas calçadas, identificamos a prioridade dos pedestres sobre os veículos? Se quase todas as pessoas presentes nas áreas urbanas andam a pé nas ruas, quase todos os dias, não seria uma enorme inversão de valores sustentar um sistema que investe apenas nos espaços urbanos destinados aos veículos, como os leitos carroçáveis, que a cada dia ganham mais e mais investimentos para ampliá-los ou melhorá-los? Como implementar a prioridade para os pedestres que, a partir da nova Lei da Mobilidade Urbana, é dever e obrigação legal de todas as prefeituras municipais?

Numa situação ideal, a circulação dos pedestres deve se dar com conforto, segurança e sem necessidade de desvios e tempos excessivos para atravessar as ruas, através de calçadas e travessias bem projetadas e bem executadas.

Numa situação real, a circulação dos pedestres está altamente comprometida, oferecendo condições inadequadas para o ato de andar a pé, afugentando os pedestres.

Numa situação ideal, os gestores públicos deveriam dar à rede de circulação de pedestres, ou seja, calçadas e travessias, a mesma importância que dão aos leitos carroçáveis, investindo em projetos de recuperação desses espaços e executando tantos outros necessários para proporcionar aos pedestres condições mínimas para realizar os seus deslocamentos.

Numa situação real, os gestores não têm responsabilidade na execução das calçadas, estando estas sob responsabilidade dos proprietários dos lotes.

Numa situação ideal, as calçadas devem ser projetadas e executadas pelo poder público, baseadas em parâmetros e normas técnicas que garantam plena acessibilidade aos pedestres.

Numa situação real, em boa parte das cidades não há legislação que disponha sobre a construção e manutenção de calçadas pelos proprietários dos imóveis, e, naquelas onde a legislação existe, não há fiscalização efetiva que garanta a execução das calçadas conforme projetadas e aprovadas.

O resultado disso é o que vemos nas nossas cidades: calçadas inadequadas para o seu verdadeiro uso, construídas sem observância às leis pertinentes, e muitas vezes, nem mesmo construídas, tornando-se espaços totalmente inóspitos.

1.2 O objetivo do estudo

A cidade de Montes Claros, localizada ao norte de Minas Gerais, não difere das demais cidades do Brasil quando analisamos a pouca prioridade dada às calçadas.

Para ilustrarmos e demonstrarmos a situação das calçadas em Montes Claros, sob a ótica da responsabilidade dos proprietários dos imóveis lindeiros, e principalmente sob a ótica da Lei da Mobilidade Urbana e da responsabilidade que os gestores públicos passam a ter a partir da sua publicação, analisaremos parte da região central de Montes Claros, mais especificamente, parte do seu hipercentro, por ser esta a região que concentra o maior número de comércios e serviços na cidade, e, portanto, apresenta um número considerável de pedestres. A Figura 01 “*Região Central de Montes Claros*” apresenta a região central da cidade, assim como o hipercentro, dentro desta região.

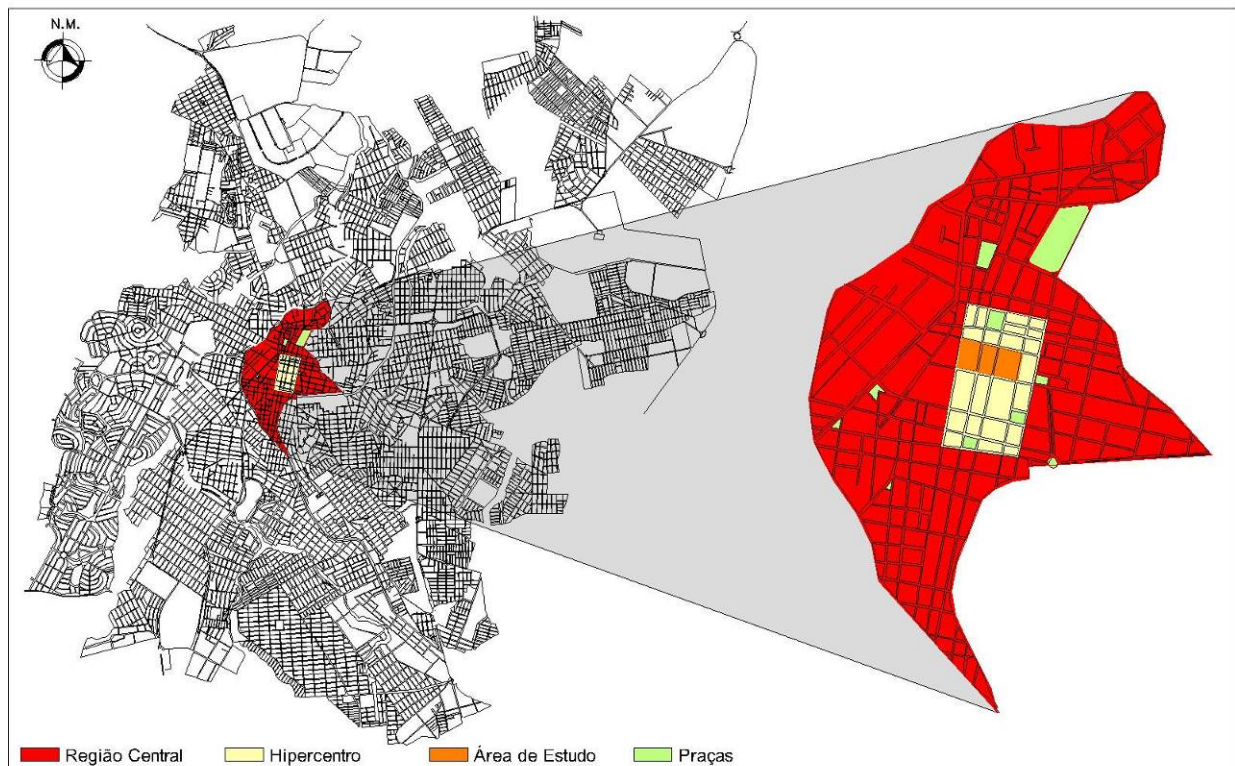


FIGURA 01 – Região Central de Montes Claros

O local escolhido para análise, dentro do hipercentro, é delimitado pelas ruas São Francisco, D. Pedro II, Dr. Veloso e Padre Augusto, e pode ser observado através da FIGURA 02 “*Área de Estudo*”.

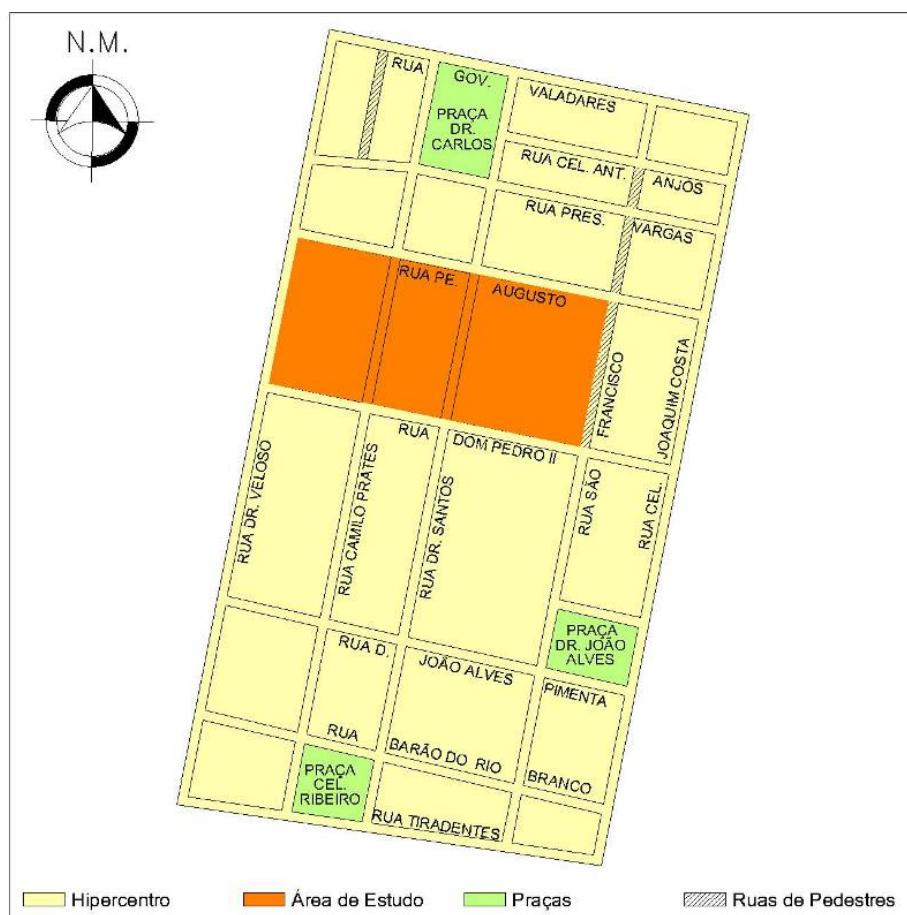


FIGURA 02 – Área de Estudo

2. DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

2.1 Diagnóstico

O primeiro passo dado para se obter o diagnóstico pretendido foi vivenciar a área selecionada para o estudo, através de um breve passeio pelas suas calçadas. Nesse primeiro momento foi possível observar, como impacto principal e marcante, a falta de padronização das calçadas, desde as suas características geométricas, aos materiais utilizados.

Após este primeiro breve passeio, vários outros não tão breves se fizeram necessários, para proceder a coleta de dados fundamentais para a principal análise pretendida: verificar a responsabilidade de construção e manutenção das calçadas pelo proprietário do lote lindeiro.

Tal análise se baseou principalmente na legislação municipal existente, através da Lei nº 3.745, de 05 de junho de 2.007, que “*dispõe sobre a construção e manutenção das calçadas do Município de Montes Claros*”. Desta Lei, podemos destacar:

“() Art. 1º - Os passeios públicos ou calçadas integram o sistema viário ao longo das vias de rolamento, devendo ser reservados prioritariamente aos pedestres, sendo obrigatória a sua construção em toda(s) a(s) testada(s) do(s) terreno(s), edificado ou não, localizado(s) em logradouro(s) pavimentado(s) ou não e provido(s) de meio-fio, garantindo acessibilidade e segurança, atribuída essa responsabilidade direta do proprietário do imóvel e indiretamente ao Poder Público Municipal, em casos constatados de omissão às atribuições de sua responsabilidade.

Art. 2º - A Política de Controle e Fiscalização na construção, manutenção e recuperação dos passeios públicos ou calçadas compreende o conjunto de orientações normativas que objetivam assegurar a acessibilidade e segurança aos pedestres, em especial as pessoas com deficiência, sem prejuízo dos princípios e normas já consolidados no ordenamento jurídico.

§1º - Os passeios públicos ou calçadas são de construção obrigatória em toda(s) testada(s) do(s) terreno(s), edificado ou não, localizado(s) em logradouro(s) provido(s) de meio-fio com pavimentação ou não, garantido a acessibilidade e segurança.

§2º - É obrigatória, também, a manutenção e a recuperação dos passeios públicos e calçadas.

§3º - Na construção, manutenção e recuperação dos passeios e calçadas, serão observadas as regras estabelecidas nesta Lei, as normas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, bem como as disposições contidas em legislação federal e municipal.()”

E,

“() Art. 4º - Para efeito desta Lei, considera-se:

VI - Manutenção – cuidados indispensáveis à conservação das condições de segurança e acessibilidade das calçadas.

VII - Recuperação – ação que visa resgatar as condições de segurança e acessibilidade das calçadas, perdidas por falta de manutenção ou dano imediato.

VIII - Piso tátil – piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual – ABNT – NBR 9050.()”

E ainda,

“() Art. 6º - Quando da apresentação dos projetos de engenharia e arquitetura à Prefeitura Municipal de Montes Claros, devem estar incluídos os projetos dos passeios públicos ou calçadas para sua devida aprovação e análise, segundo critérios definidos no §3º do art. 2º, desta Lei.

§1º - Quando a via ou logradouro público em que se situar o imóvel objeto do projeto de que trata o caput deste artigo for dotado de meio-fio e pavimentação, a concessão de habite-se ficará condicionada, além da observância às demais exigências legais, à construção do passeio público ou calçada nos moldes desta Lei.

§2º - O HABITE-SE só será expedido pelo Executivo Municipal se os passeios relativos ao imóvel alvo da solicitação estiverem construídos em bom estado de conservação e obedecendo aos preceitos desta Lei.()”

Os parâmetros utilizados para a análise da área de estudo selecionada, com base na legislação municipal existente, serão os seguintes:

- A. calçada existente x calçada inexistente;
- B. calçada construída / recuperada / mantida pelo proprietário do lote lindeiro x pelo poder público;
- C. calçada adequada x calçada inadequada.

O mapa urbano da cidade foi utilizado como base cartográfica para se proceder a análise pretendida. Por se tratar de uma análise mais visual e perceptiva, não se tornou necessário mapas com precisões de medidas, já que o resultado esperado aqui não está relacionado ao tamanho do espaço destinado aos pedestres, mas sim, se tais espaços têm sido recuperados ou mantidos pelos proprietários dos lotes lindeiros ou pelo poder público.

De posse das bases e dos parâmetros escolhidos, procederam-se visitas *in loco*, durante os meses de fevereiro e março de 2015, para a obtenção das informações que, posteriormente, foram mapeadas. Para ilustrar e auxiliar na demonstração dos parâmetros, o recurso fotográfico também foi utilizado.



FIGURA 03: Calçadas existentes em Montes Claros, na área de estudo. Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.

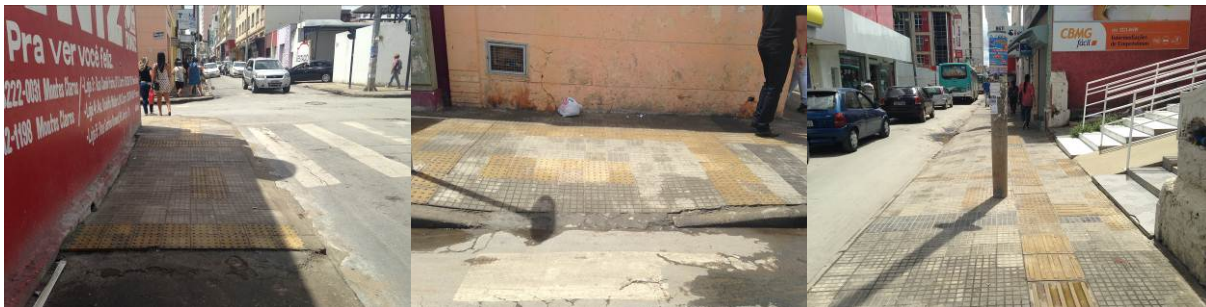


FIGURA 04: Calçadas construídas / recuperadas / mantidas pelo poder público, em Montes Claros, na área de estudo. Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.



FIGURA 05: Calçadas construídas / recuperadas / mantidas pelo proprietário do imóvel lindeiro, em Montes Claros, na área de estudo. Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.



FIGURA 06: Calçadas inadequadas ao caminhar, em Montes Claros, na área de estudo. Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.

2.2 Proposições e Resultados

Os parâmetros escolhidos para se obter o diagnóstico foram, então, mapeados para tornar mais eficiente a análise pretendida.

Os levantamentos *in loco*, mapeados e associados às fotos realizadas na área de estudo, tornaram possível um entendimento bastante objetivo das situações encontradas.

As figuras a seguir, representam tais parâmetros, de forma independente, num primeiro momento, para posteriormente, obtermos os resultados.



FIGURA 07A: Calçada na rua D. Pedro II.
Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.



FIGURA 07B: Calçada na rua Padre Augusto.
Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.

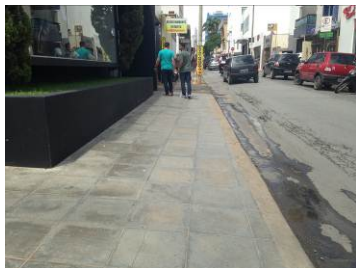


FIGURA 07C: Calçada na rua Dr. Veloso.
Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.

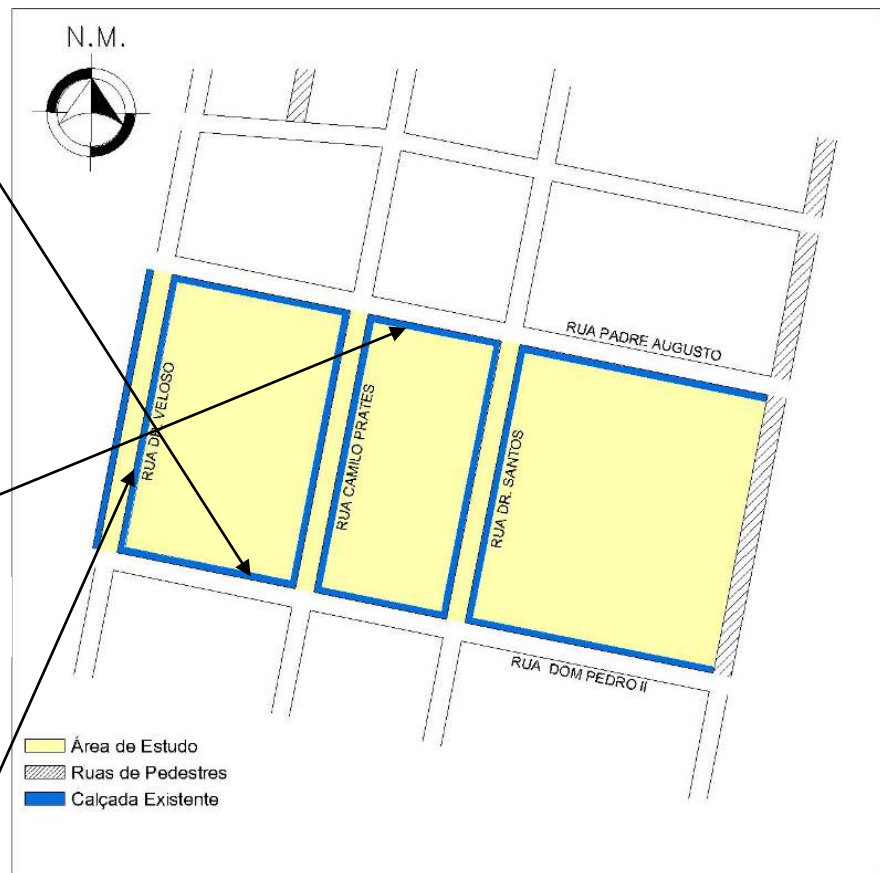


FIGURA 07 – Existência de Calçadas

A FIGURA 07 “Existência de Calçadas” revela que toda a área de estudo possui calçadas executadas. Fácil explicar a presença das calçadas nesta área, pois estamos analisando o entorno imediato de três quarteirões que estão no hipercentro da cidade. Na região central encontram-se as calçadas mais utilizadas em Montes Claros, e atraem diariamente, 65% da população (Instituto da Mobilidade Sustentável Ruaviva, 2006).

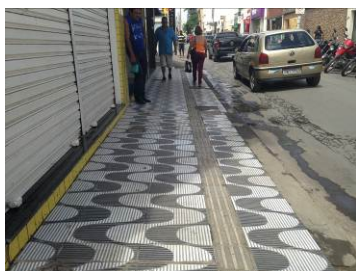


FOTO 08A: Calçada na rua Dr. Veloso, recuperada pelo proprietário do imóvel. Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.



FOTO 08B: Calçada na rua Camilo Prates, recuperada pelo poder público. Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.

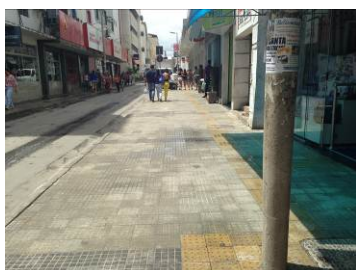


FOTO 08C: Calçada na rua Padre Augusto, recuperada pelo poder público. Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.

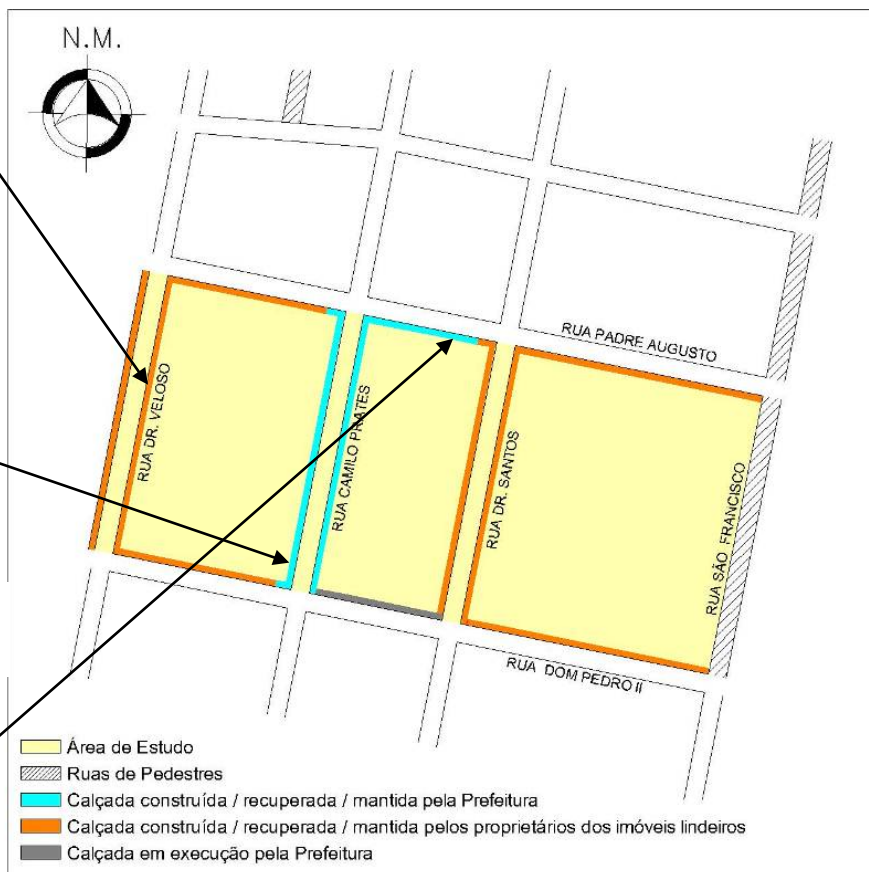


FIGURA 08 – Responsabilidade sobre as Calçadas

A FIGURA 08 “*Responsabilidade sobre as Calçadas*” nos mostra os trechos das calçadas da área de estudo onde houve, ou está havendo, construção, recuperação ou manutenção das calçadas. Podemos observar que a construção recente de algumas dessas calçadas foi uma iniciativa do poder público, numa ação de ampliar ou recuperar as áreas destinadas aos pedestres, preconizada pela nova Lei da Mobilidade Urbana.

A rua Camilo Prates, que tem trecho dentro da área de estudo, teve a sua calçada ampliada e recuperada pelo poder público, numa extensão de 4 quarteirões, assim como alguns trechos das vias perpendiculares à ela. Esta ação contemplou o alargamento da calçada do lado direito da via, onde foram ampliadas e tiveram seu revestimento substituído, de forma padronizada, em acordo com a Norma Brasileira NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, que dispõe sobre “*Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*”. Portanto, foram contempladas com sinalização tátil nos pisos e rebaixamento de calçadas. Já o lado esquerdo da via, não foi ampliado, apenas recuperado, mas recebeu o mesmo tratamento do lado direito.



FOTO 09A: Calçada na rua D. Pedro II, inadequada ao caminhar.
Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.



FOTO 09B: Calçada na rua Dr. Santos, inadequada ao caminhar.
Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.



FOTO 09C: Calçada na rua Dr. Veloso, inadequada ao caminhar.
Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.



FIGURA 09 – Adequação das Calçadas

A FIGURA 09 “Adequação das Calçadas” nos mostra como as nossas calçadas estão inadequadas ao caminhar na área de estudo, aspecto que se estende à toda a região central da cidade.

Com exceção dos trechos onde o poder público interviu, percebemos uma grande quantidade de calçadas que deveriam estar mantidas em boas condições de uso pelos proprietários dos imóveis lindeiros, mas não estão.

Podemos notar, destacado em vermelho da FIGURA 09, grandes extensões de calçadas nos quarteirões da área de estudo, onde as calçadas estão inadequadas ao caminhar, seja pela deterioração do piso, pelo uso de revestimento inadequado, pela largura insuficiente, ou pela presença de obstáculos físicos que impedem o caminhar com conforto e segurança.

O resultado que podemos extrair das análises elaboradas, são simples, mas revelam a necessidade da presença efetiva do poder público na construção, recuperação ou manutenção desses espaços tão fundamentais à mobilidade urbana da população.

A FIGURA 10 “Resultados” é a sobreposição das figuras 08 e 09, onde podemos observar que grande parte das calçadas adequadas são justamente aquelas onde houve uma maior atenção do poder público. Alguns proprietários dos imóveis lindeiros, principalmente

daqueles recentemente reformados ou construídos, têm tido a sensibilidade de ampliar as calçadas, ou pelo menos, adequá-la em função da legislação municipal existente. Mas observamos uma grande extensão de calçadas da área de estudo, aproximadamente 50%, inadequadas ao caminhar, extensão esta coincidente com aquelas onde não houve iniciativa do poder público em recuperá-las. Estes números podem aumentar ainda mais se considerarmos a área de abrangência do estudo maior, pois o trecho analisado envolve justamente o trecho onde a Prefeitura implantou o projeto de ampliação das calçadas.



FOTO 10A: Calçada na rua Dr. Santos, recuperada pelo proprietário e adequada ao caminhar.
Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.



FOTO 10B: Calçada na rua Padre Augusto, recuperada pelo proprietário e adequada ao caminhar.
Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.



FOTO 10C: Calçada na rua Camilo Prates, recuperada pelo poder público e adequada ao caminhar.
Registro Fotográfico: Arq. e Urb. Ana Luísa Pires, 2015.



FIGURA 10 – Resultados

3. CONCLUSÕES

A análise proposta permitiu verificar que as condições das calçadas na área de estudo não são consideradas satisfatórias, e principalmente que, sem o investimento do poder público, essas condições tendem a se agravar ainda mais. Neste sentido, de acordo com JUNQUEIRA (2003, p. 5):

“() Nas cidades contemporâneas, a construção de calçadas foi delegada, individualmente, aos proprietários dos terrenos, de tal sorte que em raras ocasiões se pode observar qualquer padrão homogêneo no seu feitio, qualquer norma que as torne mais seguras e adequadas ao caminhar humano e qualquer consideração com as exigências mais críticas de pessoas portadoras de deficiências e dificuldades

especiais de locomoção. Mais do que isso, as calçadas, via de regra, não são sequer construídas, na maioria das cidades brasileiras. Efetivamente, a convivência pública nas ruas, que propiciava o exercício da cidadania e da civilidade, restringiu-se a oportunidades cada vez mais efêmeras e raras, entremeadas por um sem número de obstáculos físicos interpostos ao ato de caminhar a pé, de encontrar-se com o outro cidadão, de respeitar regras de convivência social, de cumprimentar o desconhecido, de sorrir irmanamente. Não pode haver dúvida de que o resgate do ato social urbano do caminhar seguro e confortável, através de um espaço público em que os cidadãos possam conviver, é uma exigência premente para o distensionamento de nossas cidades, para a diminuição de seus índices de violência, de insegurança e de acidentes. E esse resgate do espaço público precisa ser incentivado pelo Poder Público, dadas as carências gerais da população a quem a lei incumbiu diretamente de fazê-lo, mas que de fato não o fizeram na medida do necessário e com a qualidade exigida pela dimensão humana dos caminhantes.”

No momento em todas as cidades acima de 20.000 habitantes começam a pensar e elaborar os seus planos de mobilidade urbana, precisamos parar e repensar a prioridade aos meios de transporte não motorizados, e o ambiente dos pedestres. É preciso proporcionar novos espaços, com novas qualidades ambientais para atraí-los. Do piso utilizado nas calçadas ao meio urbano em que estas se inserem, tudo precisa ser repensado.

Neste momento, é hora de repensar também a responsabilidade do poder público em proporcionar a prioridade aos meios de transporte não motorizados. É hora de estabelecer os deveres que o poder público passa a ter sobre a rede de circulação de pedestres, já que a construção das calçadas é uma responsabilidade do proprietário do imóvel lindeiro, e ainda é muito frágil o controle público sobre a construção e manutenção desses espaços no Brasil.

Nasce com a nova Lei da Mobilidade Urbana, um novo saber, um novo pensar e um novo olhar urbano. Há de se ter uma nova consciência na execução dos espaços destinados aos pedestres, e principalmente, há que se rever a responsabilidade sobre estes espaços, baseando-se nas diretrizes da mobilidade urbana sustentável e no conceito de urbanidade, que é o respeito do poder público pelo espaço urbano.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas (2004) NBR 9050 *Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.*
- ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. Disponível em: www.antp.org.br. Acesso em 11 de março de 2015.
- BRASÍLIA. Lei Nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. *Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.*
- BRASÍLIA. Lei Nº 9.503, de 25 de setembro de 1997. *Institui o Código de Trânsito Brasileiro.*
- BRASÍLIA. *Guia PlanMob – Construindo a cidade sustentável. Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana.* Mcidades, 2007.

- JUNQUEIRA, Laurindo. Andar a pé: uma forma importante e esquecida de transporte. 14º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 2003.
- MONTES CLAROS. Lei Nº 3.745, de 05 de junho de 2007. Dispõe sobre a construção e manutenção das calçadas do Município de Montes Claros.
- RIBEIRO, Denise Aparecida. Situação das calçadas para pedestres – Estudo de caso da área central de Goiânia. 17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 2009.
- INSTITUTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL RUA VIVA. Pesquisa de origem e destino embarcada para a cidade de Montes Claros / MG, 2006.