

**Curso de Gestão da Mobilidade Urbana**  
**Ensaio Crítico - Turma 15**  
**A responsabilidade de gestão das calçadas**

**Tais Barreto Costa (\*)**

Nas cidades brasileiras andar a pé pode ser um verdadeiro desafio. É comum encontrar um cenário de calçadas sem nivelamento, pavimento danificado, obstruções por mobiliário urbano, ocupação por ambulantes, propagandas, falta de sinalização etc. Esses são alguns dos problemas que tornam os percursos a pé mais difíceis e pouco atrativos.

Na gestão atual do trânsito o foco da engenharia está nas pistas de rolamento. Um exemplo desse fato é que nos órgãos de trânsito das cidades temos todo o sistema viário mapeado, com rotas de ônibus, metrô, locação de semáforos, sinalização viária etc. São feitas simulações e dimensionamentos para carros e ônibus na cidade, mas o espaço do pedestre está longe de ser tratado com tanta seriedade.

Analisando a rede de mobilidade nas cidades e as responsabilidades de prover infraestruturas para os modais pode-se constatar o descaso com as calçadas. De toda a infraestrutura da rede somente esta não é responsabilidade do poder público.

Atualmente, em quase todas as cidades brasileiras, a construção e manutenção das calçadas é responsabilidade do proprietário do lote, enquanto o município tem a obrigação de zelar pela conservação das calçadas através de seu poder de polícia, fiscalizando e multando.

A calçada é a infraestrutura mais barata da rede de mobilidade de uma cidade (se comparada a outros modais) e talvez por esse motivo tenha sido possível estabelecer que o privado (na figura do proprietário do lote) possa assumir essa conta. No entanto, a configuração como espaço público e a complexidade das calçadas torna essencial que exista uma gestão e responsabilidade das mesmas centralizada no poder público.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, no anexo I, onde são listados os conceitos e definições, a calçada é a "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 urbano, sinalização, vegetação e outros fins".

Gerir a rede de calçadas significa tratar diversos conflitos sem deixar de priorizar os pedestres. É necessário ter atenção às ações das concessionárias de infraestrutura, à instalação de mobiliário urbano (bancos, lixeiras), à qualidade da iluminação, ao nivelamento e segurança das tampas de inspeção e grelhas de exaustão, à garantia da drenagem e qualidade do sombreamento e pavimentação. Sem a centralização dessa

gestão, as calçadas permanecerão deixadas à boa vontade do setor privado e os pedestres seguirão com a dificuldade de cobrar qualidade e fluidez nos seus deslocamentos.

Temos nos dias de hoje um repasse de culpa quando se fala de calçadas. Muitos proprietários de lotes, quando multados por inadequação de “suas” calçadas, questionam a responsabilidade jurídica das mesmas e ingressam na justiça contra as prefeituras. Eles consideram inconstitucional o ato do poder público, que responsabiliza o proprietário do imóvel pela reforma de calçadas, visto que estas são determinadas em legislação como bem público municipal. Nessa briga quem perde é o pedestre.

No Brasil já vemos poucos exemplos em que o poder público tem tomado consciência da necessidade de assumir a responsabilidade das calçadas.

Curitiba lançou em abril de 2014 o Plancal - Plano Estratégico de Calçadas - elaborado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, no qual são previstos 265 km de calçadas incluindo construção de calçadas novas e requalificações. A cidade toma pra si alguns trechos estratégicos, considerados importantes rotas de pedestre.

Já a cidade de Belo Horizonte está com uma meta ousada e animadora: passar ao poder público a responsabilidade pela manutenção de todas as calçadas da cidade até 2020. Essa proposta foi discutida e aprovada durante a IV Conferência Municipal de Política Urbana, um instrumento do Estatuto da Cidade que contou com a participação do poder público, sociedade civil e setor empresarial. Agora a proposta será votada na Câmara Municipal para em seguida passar a compor o Plano Diretor de Belo Horizonte.

É necessária uma grande mudança de gestão para de fato aplicar a Lei da Mobilidade Urbana. Para melhorar a acessibilidade das pessoas as cidades devem começar por incluir as calçadas de fato como parte da rede total de mobilidade, pois independente do modal que usamos para nos locomover diariamente, somos todos pedestres.

*(\*) Tais Barreto Costa é Arquiteta e Urbanista na Prefeitura de Fortaleza*

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BEZERRA, Luíza Cavalcanti. **A natureza jurídica das calçadas urbanas e a responsabilidade primária dos Municípios quanto à sua feitura, manutenção e adaptação para fins de acessibilidade.** Jus Navigandi, Teresina, ano 17, n. 3320, 8 ago. 2012. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/22302>>. Acesso em: 12 ago. 2014.

DINIZ, Alice. **Conferência de Política Urbana termina com estímulo a mobilidade.** Jornal O Tempo, Belo Horizonte, 2 ago. 2014. Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/confer%C3%A2ncia-de-pol%C3%ADtica-urbana-termina-com-est%C3%ADmulo-a-mobilidade-1.893646>>. Acesso em: 12 ago. 2014.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

IV CONFERÊNCIA MUNICIPAL DE POLÍTICA URBANA, ago. 2014. **Resultado final das votações** - Portal da Prefeitura de Belo Horizonte, Belo Horizonte. Disponível em: <[http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pldPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=planejamentourbano&tax=41443&lang=pt\\_BR&pg=8843&taxp=0](http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pldPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=planejamentourbano&tax=41443&lang=pt_BR&pg=8843&taxp=0)>. Acesso em: 12 ago. 2014.

VASCONCELLOS, E. A. **A Cidade, o Transporte e o Trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005