

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 16

As situações das calçadas brasileiras com enfoque nas de Aracaju/SE

Marcos Antonio Costa (*)

Introdução

A simples arte de caminhar é uma atividade primordial do ser humano e ao longo do tempo a mobilidade urbana vem dando prioridade ao veículo em relação ao pedestre, diminuindo cada vez mais aqueles que se aventuram por utilizar as calçadas.

Ao planejarmos uma cidade com acessibilidade garantida a todos os públicos temos que seguir regras bem definidas para que possamos atingir as pessoas com necessidades especiais e com mobilidade reduzida como as crianças, idosos e gestantes.

Para que isto ocorra, há necessidade de estudarmos a maneira mais propícia e, principalmente, a realidade e particularidades de cada município.

Assim, é primordial observarmos o contexto atual de sustentabilidade e caos no transporte os engarrafamentos e o crescimento assustador dos grandes centros urbanos. Onde a cada momento cresce a utilização das calçadas nos centros das cidades devido a vários motivos a necessidade de locomoção a pé é crescente.

Não obstante, no início das construções dos grandes centros urbanos, principalmente, das capitais, não havia a preocupação com o pedestre e, até mesmo, cidades planejadas por grandes nomes da arquitetura, como Brasília, não se preocuparam com esse espaço tão importante.

Atualmente estão caindo no esquecimento daqueles que têm a responsabilidade de prover a mobilidade dentro do planejamento urbano e até mesmo daqueles que se utilizam delas. Os quais nem sempre se consideram como tal, e não se dão conta que todos o são, e em qualquer momento de suas vidas podem se encontrar em condições de mobilidade reduzida e serem impedidos de usufruir seu direito básico, por não ter colaborado nesta difícil tarefa de conscientizar a população da necessidade de construir e conservar as calçadas.

Como deve ser uma calçada acessível a todos os públicos.

Uma calçada considerada adequada é aquela que garante o caminho livre, sem obstáculos e confortável para todos.

A calçada nos conduz ao trabalho, a residência e o meio que bem conservado nos leva a diversos pontos, definição de calçada segundo o CTB.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB, no Anexo I, define calçada como:



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

“parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada a circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, a implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.” (BRASIL – MIN. JUSTIÇA, 1997)”

Alguns itens que precisam ser observados para termos uma calçada ideal:

Acessibilidade - assegurar a completa mobilidade dos usuários.

Largura adequada - deve atender às dimensões mínimas na faixa livre.

Fluidez - os pedestres devem conseguir andar a uma velocidade constante.

Continuidade - piso liso e antiderrapante, mesmo quando molhado, quase horizontal, com declividade transversal para escoamento de águas pluviais de não mais de 3%. Não devem existir obstáculos dentro do espaço livre ocupado pelos pedestres.

Segurança - não oferecer aos pedestres nenhum perigo de queda ou tropeço.

Espaço de socialização - deve oferecer espaços de encontro entre as pessoas para a interação social na área pública.

Desenho da paisagem - propiciar climas agradáveis que contribuam para o conforto.

Em quase todas as cidades brasileiras não há uma fiscalização adequada das calçadas e, às vezes, não está bem definido de quem é a responsabilidade de fiscalizar e se as calçadas e os passeios estão de dentro das normas da ABNT e do código de obras de cada município.

Atualmente, é notável o crescimento populacional das grandes cidades e, com isso, a elevação dos números de veículos transitando e, tornou-se mais do que necessário criarmos regras bem definidas para construção de calçadas seguras e que atenda todos os usuários.

Um pequeno análise sobre a situação das calçadas de Aracaju

As origens da cidade de Aracaju

Como Aracaju surgiu com o objetivo de sediar a capital da província de Sergipe del-Rei, que até este momento se localizava na cidade de São Cristóvão, segundo alguns historiadores, o Centro (Aracaju) foi idealizada com "planejamento urbano" desde o início, pois as primeiras ruas estão organizadas de forma a lembrar um tabuleiro de xadrez.

Existiam muitas fazendas o que dificultavam as construções de calçadas somente quando virou capital começou a serem construídas calçadas sem planejamento e sem fiscalização, pois, desde o surgimento não havia uma preocupação com a forma das calçadas e nem tem pouco com a manutenção.

Com o passar dos anos e com a má conservação e não padronização das calçadas em Aracaju, vem crescendo a pergunta de quem é culpa. Ao analisarmos o que determina a lei, a calçada é do município, conforme determina o artigo XIV da Lei nº 13/1966, o



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

chamado Código de Obras do município. Cabe, portanto, aos proprietários de imóveis cuidarem da conservação das calçadas, zelando pela manutenção de forma a garantir a segurança dos pedestres e a harmonia do projeto urbanístico da cidade. À prefeitura, entretanto cabe a tarefa de fiscalizar e de garantir o cumprimento da legislação municipal. E por que não há harmonia entre o responsável pela manutenção e do órgão fiscalizador da prefeitura, é notório o total desrespeito as normas de construção e manutenção, visto que não há punição. O que é difícil de entender é como construções novas conseguem construir calçadas irregulares se é imprescindível o habite-se da prefeitura para que os proprietários consigam registrar os imóveis.

O que mais impressionam são as construções públicas. A título de exemplo, o terminal Ivo Prado, onde foram destinados espaços enormes para os ônibus enquanto para os pedestre foi reservado uma calçada de menos de um (01) metro.

Não há uma preocupação com as calçadas. Parece acompanhar Aracaju desde quando, anos depois da sua fundação, se fez o primeiro calçamento para que sobre ele andassem as pessoas, sem se misturarem com os cavalos, as carroças que percorriam as ruas. Naquele tempo havia muitas fazendas. Hoje em dia, observamos ainda nas proximidades do Shopping Jardins lembranças de fazendas o que confirma como era Aracaju. Calçada era coisa raríssima. Só existiam em frente a algum prédio público, ou residência de comerciante, fazendeiro abastado, como se dizia na época, disposto a gastar com aquela construção que não passavam de simples adornos.

Ainda hoje, as políticas públicas não estão voltadas para pedestre, os nossos governantes ainda não atentaram que é preciso estudos sobre a mobilidade urbana como um todo dando atenção aos carros, motos, carroças, bicicletas e, principalmente aos pedestres, pois, afinal somos maioria. Em algum momento do dia todos os usuários do trânsito tornam-se pedestre.

È necessário que os governantes vejam a calçada como um elemento fundamental para a circulação do pedestre e um dos componentes da via. Deve-se dar a maior importância ao tratamento e projeto de uma calçada, valorizando seu uso pelo pedestre e não permitindo sua invasão pelos outros meios de transporte.

A realidade das calçadas de Aracaju não está muito diferente de outras capitais, porém é preciso que haja um maior engajamento de todos na solução desse grandioso problema tanto dos órgãos fiscalizadores como da população respeitando mais as normas de construção, pois certamente todos sairão ganhando. Investir em calçadas largas é para uma cidade um sinal de civilização, respeito que se tem mais ao cidadão, ao ser humano, do que à máquina.

Atualmente, com obrigatoriedade de cada cidade criar seu plano diretor através de discussões abertas a comunidade em geral, expondo seus pontos de vista e a realidade de cada município, em relação ao transporte eficiente. E a calçada deveria ser um dos pontos chaves na discussão, porém muitas é esquecido ou deixado em segundo plano.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Este trabalho visou apenas alertar que há necessidade urgente da construção de um plano voltado ao pedestre, pois somente assim calçada passar a ser um local de segurança, conforto e facilidade, já que este é o único trecho da via em que pedestre total prioridade.

() Marcos Antonio Costa é Tenente da Polícia Militar de Alagoas e cursa a Pós-graduação em Gestão, Educação e Segurança de Trânsito e Transporte pela Universidade Tiradentes de Aracaju/SE.*

Referências Bibliográficas

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: Lei nº. 9.503 de setembro/1997.

CONHEÇA AS REGRAS PARA ARRUMAR SUA CALÇADA – Prefeitura da Cidade de São Paulo- Secretaria de Coordenação de Subprefeituras – Secretaria de Participação e Parceria –Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida – 2005.

DECRETO Nº. 5296 – DE 2 DE DEZEMBRO DE 2004. NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro. ABNT, 2004.

ACESSIBILIDADE NOS MUNICÍPIOS: como aplicar o Decreto Nº. 5296/04 - CEPAM (Centro de Estudos e Pesquisas de Administração Municipal).

Guia Prático para Construção de Calçadas, CREA – BA

JORNAL CIFORM: Aracaju-SE, 14 a 20 de maio de 2012- Ano XXX, edição 1518.

Anexo 01

CALÇADA PADRÃO



Anexo 02

SITUAÇÕES ERRADAS QUE DEVEM SER EVITADAS



Toco de árvore e veículo



Degrau na calçada



Materiais de construção



Piso escorregadio

