

## Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

### Ensaio Crítico - Turma 6

#### Um breve passeio por nossas calçadas sob a ótica da nova lei da mobilidade urbana

Ana Luísa Corrêa Pires Veloso (\*)

A nova Lei da Mobilidade Urbana nos trouxe uma grande oportunidade de repensar as cidades. Em que cidade queremos viver? Em que cidade queremos que os nossos filhos vivam? Quais realmente são 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 também prioriza calçadas confortáveis, niveladas, sem buracos e obstáculos, porque, 34% das viagens realizadas nas cidades brasileiras é feita a pé.

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 ao pedestre, que durante tanto tempo, e até agora, foi totalmente esquecido pelos gestores das cidades? Como trataremos as nossas calçadas?

Por definição do Código de Trânsito Brasileiro, Lei 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 responsabilidade do proprietário do imóvel, que deveria executá-la em observância às leis federais, estaduais e/ou municipais pertinentes.

Segundo a Lei 12.587/12 – 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 a Lei 9.503/98 – 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



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

onde a legislação existe, não há fiscalização efetiva que garanta a execução da calçada conforme projetada e aprovada.

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, onde destacam-se os pedestres. É preciso proporcionar novos espaços, com novas qualidades ambientais para atraí-los. Do piso utilizado nas calçadas até o ambiente urbano em que estas se inserem, tudo precisa ser repensado. Certamente os fatores urbanísticos são essenciais para atrair as pessoas para a rede de circulação de pedestres. Não só pelo fator "agradabilidade", mas também por que ao optarmos por andar a pé, realmente queremos caminhar em espaços estruturados, arborizados, seguros.

Neste momento, é hora de repensar também a responsabilidade do poder público em proporcionar a prioridade aos meios de transporte não motorizados e coletivos. É hora de estabelecer os deveres que o poder público passa a ter sobre a rede de circulação de pedestres, para garantir essa prioridade, já que uma das principais limitações para que tenhamos boas calçadas é que a sua construção é uma responsabilidade do proprietário do terreno em frente a ela. E o resultado disso, é o que vemos nas nossas cidades: calçadas de qualquer jeito, construídas de qualquer forma, e muitas vezes, nem construídas.

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.

*(\*) Ana Luísa Corrêa Pires Veloso, Formada em Arquitetura e Urbanismo pela PUC-MG. Analista de Projetos Viários da BHTRANS, entre 1999 e 2002. Analista de Transporte e Trânsito da MCTTRANS, no município de Montes Claros, MG, desde 2003. Entre 2005 e 2008, Diretora de Transportes Públicos da MCTTRANS. Desde então, atua como Analista de Trânsito da MCTTRANS, onde ocupa desde 2006. Sócia da Empresa SITRA Engenharia de Transportes e Trânsito Ltda., onde elabora projetos de geometria e sinalização para vários municípios do Norte de Minas Gerais. Elabora Relatórios de Impacto sobre o Trânsito Urbano - RITU, para Polos Geradores de Tráfego. Pós Graduada em Geografia e Gestão Ambiental pela UNIMONTES. Professora de Projeto de Urbanismo I e de Planejamento de Transportes e Tráfego nas Faculdades Santo Agostinho, em Montes Claros, para o curso de Arquitetura e Urbanismo*