

PROPOSTA PARA A GESTÃO DAS CALÇADAS BRASILIENSES

*Luana Helena de Oliveira Martins de Souza**

martinsluana2005@gmail.com

**Luana Helena de Oliveira Martins de Souza é arquiteta urbanista e atua no planejamento de transportes urbanos desde 2004. Atualmente trabalha na Companhia Urbanizadora da Nova Capital.*

“Andar a pé constitui a forma mais direta de provimento individual dos meios de transporte”
(Vasconcellos, 2001 apud Malatesta, 2008).

Para um deslocamento a pé com qualidade, é de suma importância que existam calçadas em locais adequados e necessários, e que estejam em acordo com as normas de acessibilidade vigentes e em bom estado de conservação, fornecendo segurança e conforto para os pedestres, principalmente àqueles que possuem alguma dificuldade para deslocar-se. Sendo assim, levando em conta a relevância do modo de transporte a pé para os deslocamentos de determinada população, as condições físicas das calçadas influenciam as condições de mobilidade de um ambiente urbano.

O Ministério das Cidades vem difundindo o conceito de mobilidade sustentável por meio da Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. Segundo a Secretaria, a mobilidade sustentável é o conjunto de políticas de transporte e circulação, que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano pela priorização dos modos de transporte coletivo e **não-motorizados** de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável (Plano Diretor de Transporte Urbano do DF e Entorno, 2009).

Assim sendo, como prover infraestrutura para os pedestres com tais qualidades sem garantir que projeto, construção, conservação, manutenção e fiscalização sejam padronizados e respeitados?

De acordo com a norma NBR 9050/2004, as calçadas constituem 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. Mas, o que se vê implantado em grande parte de nossas cidades não representa o conceito de calçada ideal.

Em Brasília, no interior das superquadras residenciais localizadas dentro do perímetro de tombamento, no Plano Piloto, ou contornando-as, as calçadas estão presentes na maioria das vezes, porém muitas em estado de conservação ruim. Em uma rápida observação pela cidade, nota-se que algumas não estão adequadas às normas, apresentando irregularidades no pavimento, obstáculos ao longo do percurso e larguras estreitas, menores que os 2,00 metros de largura mínima recomendados.

Dados do IPEA indicam ainda, que, em decorrência da má conservação e da ausência de manutenção de nossas calçadas, o índice de queda por grupo de 1.000 habitantes chega a 11,2, a um custo médio para o estado de R\$ 2.656,00 (IPEA, 2003). É comum acontecer acidentes devido a quedas, principalmente com idosos, que tropeçam nos defeitos do pavimento das calçadas.

Em contrapartida, dados da última pesquisa origem destino realizada no Distrito Federal indicam que 612 mil deslocamentos diários são realizados pelo modo a pé, o que equivale a 32% do total dos deslocamentos diários considerando todos os modos disponíveis - ônibus, carro, bicicleta, a pé - (Plano Diretor de Transporte Urbano do DF e Entorno, 2009). Observando tais dados fica evidente que uma importante parcela dos usuários do sistema de mobilidade urbana em Brasília e no DF utiliza a infraestrutura de calçadas existentes, muitas vezes, em condições precárias.

Caminhar é uma atividade espontânea e para praticá-la adequadamente é necessário que se tenha condições físicas e um mínimo tratamento do espaço urbano, incluindo calçadas e travessias seguras e providas de sinalização.

Nesse sentido, no DF, existem algumas iniciativas que visam o estabelecimento de padrões de qualidade mínimos a serem seguidos em projetos, execução e fiscalização de calçadas. Dentre essas, se destacam as ações da Agência de Fiscalização do DF – AGEFIS, que previu, dentro do Projeto de Ações Fiscais para Acessibilidade, de 2011, além de procedimentos para a fiscalização, Instruções Normativas incluindo regras para a definição do passeio, dos acessos às garagens privativas, dentre outras.

Entretanto, a definição de regras para o desenho e construção dessas infraestruturas não basta para garantir a padronização e disponibilidade das calçadas. Faz-se necessário o desenvolvimento de modelos que garantam a adequada implantação, conservação, manutenção e fiscalização e que sejam mais abrangentes, mais regulares e mais efetivos.

Tais modelos poderiam incluir um formato de gestão diferenciado, diferente do que hoje é aplicado em Brasília e na grande maioria dos municípios brasileiros, onde é atribuída aos proprietários dos imóveis a implantação e conservação das calçadas, no qual o ente público passaria a ser o responsável por sua padronização, elaborando projetos e executando as obras, realizando a conservação e manutenção, mediante algum tipo de remuneração que poderia ser advinda de uma taxa de serviço público ou do remanejamento de recursos oriundos de impostos existentes (IPTU, por exemplo). Para o caso de utilização de recursos existentes, é de suma importância que sejam revistas as condições de destinação atuais, garantindo que a parcela a ser destinada para fins de padronização das calçadas seja somente utilizada para este fim, de forma a viabilizar o projeto, tal como ocorre com a Taxa de Limpeza Pública no DF.

Casos reais, que podem ser verificados em Londres, Tóquio, Nova Iorque e até no município de São Paulo, com a aplicação da Lei nº 14.675 de 2008, que instituiu o Plano Emergencial de Calçadas (PEC), pelo qual a Prefeitura passou a poder

revitalizar rotas de pedestres estratégicas, localizadas nos centros comerciais e que interligam diversos equipamentos públicos e privados essenciais à população, reforçam a necessidade e evidenciam o sucesso da implementação da gestão de calçadas a cargo do Poder Público.

Referências

Vasconcellos, Eduardo Alcântara, “Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas”, São Paulo, 2001.

Malatesta, Maria Ermelina Brosch, “Andar a pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo”, São Paulo, 2007.

Agência de Fiscalização do Distrito Federal, “Ações fiscais para acessibilidade”, Brasília, 2011.

Governo do Distrito Federal, “Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – PDTU/DF”, Brasília, 2010.

Bibliografia consultada

Mobilize Brasil, “Campanha Calçadas do Brasil: Relatório final da campanha e estudo realizado pelo site Mobilize Brasil”, 2012.

Coordenação das Subprefeituras da Prefeitura de São Paulo, “Conheça as regras para arrumar a sua calçada”, São Paulo, 2012.

Mobilize, site da internet:

“<http://www.mobilize.org.br/>”

“<http://www.mobilize.org.br/estudos/82/a-natureza-juridica-das-calcadas-urbanas-e-a-responsabilidade-primaria-dos-municipios.html>”

Programa Calçada Segura, site da internet:

“http://www.sjc.sp.gov.br/secretarias/servicos_municipais/calçada_segura.aspx”

Prefeitura Municipal de São José dos Campos, “Programa Calçada Segura”, São José dos Campos, 2010.

Superinteressante, site da internet:

“<http://super.abril.com.br/blogs/cidadesparapessoas/2014/10/23/atalhos-para-a-autonomia/>”

Brasil Engenharia, site da internet:

“<http://www.brasilengenharia.com/portal/noticias/destaque/7543-acessibilidade-em-calcadas-pode-se-tornar-responsabilidade-do-estado>”