

171 - “Se Essa Rua Fosse Minha...” A calçada em um sistema sustentável de mobilidade urbana

Teresa Cristina Vieira PIRES (1); Gleice Azambuja ELALI (2)

(1) Arquiteta-urbanista, Mestre em AU pelo PPGAU-UFRN, E-mail: poliarq_pires@hotmail.com

(2) Arquiteta-urbanista, psicóloga, Dra. em AU, Docente PPGAU-UFRN, E-mail: gleiceae@gmail.com

Resumo

O presente artigo apresenta algumas considerações sobre a importância das calçadas na busca da sustentabilidade do sistema de mobilidade urbana, colocando-as como responsáveis pelas articulações necessárias entre as edificações, as pessoas e os produtos. A acessibilidade torna-se, neste sentido, atributo imprescindível às cidades em que o planejamento é pensado com o foco na pessoa e não nos veículos. Sob tal perspectiva, de um modo geral a mobilidade urbana acessível tende a focalizar todas as questões relativas à acessibilidade das pessoas nos sistemas de circulação das cidades, priorizando as condições de conforto e qualidade relacionadas às calçadas e sua interação com os meios de deslocamento viário, representados pelos equipamentos e serviços de transportes oferecidos à população.

Palavras-Chave: Mobilidade Urbana; Sistema Viário. Acessibilidade.

Abstract

This paper forwards certain considerations regarding the importance of sidewalks in the search for sustainability of a system of urban mobility, considering these as being responsible for the necessary connections between buildings, people and products. Accessibility becomes, within this context, an essential attribute in cities in which urban planning is carried out with the focus on people and not on cars. From this point of view, accessible urban mobility should address all the questions related with the accessibility of people in urban circulation systems, with the priority given to improving the conditions of comfort and quality of sidewalks and their interaction with the street systems, represented by the transportation facilities and services offered to the population.

Key-words: Urban Mobility; Road System; Accessibility.

Introdução

No meio urbano, a busca da sustentabilidade passa, necessariamente pela fluência de pessoas e produtos, de modo que a mobilidade de seus moradores é ponto fundamental a ser discutido na busca de soluções para as questões ambientais relacionadas à qualidade de vida nas cidades e à manutenção do estilo de vida que hoje conhecemos.

O presente artigo trata da Mobilidade Urbana, de modo a diferenciar alguns conceitos atualmente incorporados às questões relativas aos deslocamentos urbanos e à acessibilidade, e deixar claro, como já se antecipava no discurso de Isaac Joseph, que a acessibilidade é um critério que qualifica os deslocamentos das pessoas em espaços (edificados ou não) que integram o sistema urbano de circulação. Isso equivale a dizer que a mobilidade urbana retrata as formas integradas de circulação nas cidades, onde pessoas, produtos e serviços, devem estar servidos por uma rede de infra-estruturas de trânsito (vias, sinalizações) e transportes (modos de deslocamentos sustentáveis) sendo “um atributo das cidades e se

refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. (...) É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade” (Ministério das Cidades, 2005).

Ressalte-se, antecipadamente, que a mobilidade urbana é o resultado de um conjunto de políticas integradoras de todos os atores que compõe o ambiente urbano, se inserindo no processo democrático do qual faz parte a reestruturação das cidades e, como tal, motivada por projetos de integração, seja pela fruição dos usuários ou pela criação de espaços que possam promover, difundir e preservar o ambiente natural e o patrimônio cultural, histórico e artístico de uma cidade. Nesse sentido, os meios de transportes e a circulação livre de barreiras devem estar inseridos em políticas públicas baseadas nas pessoas e não nos veículos, proporcionando acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, que não gerem segregação espacial, sejam socialmente inclusivos e ecologicamente sustentáveis.

A sustentabilidade e a acessibilidade apontam, assim, para a condição de manutenção dos setores que a integram, operando e melhorando no longo prazo, constituindo-se em uma extensão do conceito utilizado na área ambiental, sendo também definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transportes, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável, baseado nas pessoas e não nos veículos (Boareto, 2003).

“Se essa rua, se essa rua fosse minha...”

A simples repetição desse trecho da antiga cantiga de roda evoca lembranças dos tempos em que, distante dos impactos negativos decorrentes do advento do transporte motorizado (notadamente o automóvel), a rua era o lugar de encontro, convivência e espaço/palco de diversas ações sociais, culturais e políticas. Certamente não era ladrilhada com pedrinhas de brilhantes, porém, por ela circulavam amores e desafetos, todos pedestres, atores com papéis semelhantes no mesmo cenário urbano.

Citado aqui com intenção lúdica, apenas à guisa de reacender a memória, esse verso remete a muitas reflexões sobre as ruas, sobretudo suas calçadas, espaços de uso público, tão antigos quanto o próprio advento da “*urbe*”. Muitas são as referências sobre a função das ruas na organização espacial das edificações assim como na sua função de articuladora entre os diversos pontos da cidade, interrompendo, vez por outra os padrões adotados nos arranjos edilícios, de modo a facilitar a orientação e a mobilidade dos usuários.

Jane Jacobs (2000) já mencionava o papel da rua como espaço de encontro e integração entre as distintas funções urbanas (morar, trabalhar, passear, comprar, conviver, circular, entre outras) concedendo-lhe o papel de base da vitalidade urbana, matéria-prima da urbanidade, apontando os problemas na sua eliminação e salientando como as formas conflituosas de convívio podem ser mais vitais do que a supressão das distinções através de projetos “sedativos” que comprometem a própria permanência da vida urbana e da cidade.

Além da monofuncionalidade, isto é, a ausência da diversidade funcional, ruas mal iluminadas, calçadas desprovidas de qualidades mínimas, parques urbanos segregados, quarteirões muito longos, falta de definição precisa entre espaços públicos e privados, excesso de espaços imprecisos ou residuais, mau

equacionamento do convívio automóvel- pedestre, são alguns dos elementos físicos e espaciais que corroem a urbanidade, e conseqüentemente a vitalidade urbana.

Para Jacobs, a segurança das ruas é, o fator essencial para a vitalidade das cidades; está relacionada ao seu fluxo; ou seja, uma rua movimentada é mais segura; além de outros critérios que devem ser concorrentes, como a precisa demarcação entre o que é público e privado. Além disso, as casas são como vigias das ruas, de olhos nas calçadas, os proprietários resguardam seus espaços da invasão de estranhos. Assim, as calçadas são de todos os usuários, moradores, comerciantes, que juntos, controlam a segurança da rua- delimitando, porém, não exclusivamente, por meio de suas janelas, de suas fachadas, o público e o privado. Naturalmente, a iluminação adequada complementa a função da visão, conferindo maior segurança aos usuários, favorecendo relações e contatos cotidianos; motivos que reforçam a necessidade da valorização de um tipo de organização espacial linear contrária à centralização dos espaços coletivos em pátios internos fechados, que excluem das ruas as brincadeiras das crianças e os passantes

Naturalmente, os impactos que se perpetuam em decorrência do uso do automóvel como modo de transporte, intervindo negativamente nas relações entre os pedestres e a rua, foram apenas considerados em fins do século XIX, após a crise provocada pelas transformações urbanas gradativamente impostas pela circulação automotora.

Um dos fatores de articulação da eficiência da mobilidade urbana, segundo seus modos de deslocamento, está calcado na utilização dos meios de transportes públicos, em detrimento dos veículos particulares, que ocupam espaços irrecuperáveis nas vias e promovem a poluição ambiental. No entanto, as grandes obras viárias realizadas nas metrópoles brasileiras nos últimos 20 anos, pressionadas pelo extraordinário aumento do número de veículos, produziram resultados contrários e muito semelhantes entre si. Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Porto Alegre, Fortaleza, Goiânia, Florianópolis e até mesmo Natal, são cidades onde a presença de artérias expressas, cortando os bairros centrais e periféricos já plenamente consolidados, provocaram uma profunda desorganização urbana.

O sistema viário adaptado às novas dimensões dos deslocamentos urbanos propostos a partir do advento do automóvel criou rupturas urbanas muito intensas, segregou trechos de bairros, afastou setores urbanos onde a vida cotidiana era, até bem pouco tempo atrás, equilibrada e integrada. As grandes rodovias e as avenidas centrais passaram nas últimas décadas a confundir-se no interior de um único sistema cujo objetivo primordial é fazer fluir o tráfego, em detrimento das pessoas.

A mobilidade acessível propõe, diante disto, um modelo de deslocamentos que inclui o modo a pé, oferecendo suporte adequado, projetos que privilegiam a fruição do pedestre e a criação de setores de mobilidade que atentem, principalmente para a qualidade do espaço urbano construído. Esse espaço pode ser considerado sustentável se consubstanciado por meio de Políticas Públicas em transportes e circulação integradas com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável. A mobilidade, a exemplo do que já se antevia em Curitiba, com a implantação de um sistema de circulação articulada, compõe então, o conjunto dessas atividades urbanas, constituindo um sistema de deslocamento que se pretende, acessível.

Assim as atuais políticas públicas colocam o pedestre como protagonista da cena urbana e, a *calçada* passa a ser a principal infra-estrutura do espaço público.

Falando em deslocamentos

Nas cidades, praticamente todos os deslocamentos (de pessoas e mercadorias) se utilizam das vias urbanas, que ocupam cerca de 20% da área (urbana). Com o desenvolvimento urbano e o crescimento das cidades as vias tendem a ficarem saturadas de veículos, as calçadas a serem utilizadas irregularmente, causando assim uma deterioração urbana da cidade. Portanto, administrar os conflitos, planejar e controlar as transformações urbanas são atribuições da administração pública com o objetivo de otimizar o sistema viário municipal. (ANTP, 2005)

Andar a pé, uma ação cotidiana primária, é ainda um problema quando as calçadas não apresentam as condições adequadas quanto aos critérios de acessibilidade para pedestres, associando-os às condições adequadas para circulação e guarda de veículos. É cena comum em diversos pontos da cidade de Natal-RN, a concorrência entre pedestres e veículos, a invasão das guias rebaixadas, o uso indevido das calçadas, das vagas preferenciais por veículos não licenciados, entre outros eventos semelhantes.

Os pedestres, atores integrantes do cenário urbano, são muito vulneráveis no trânsito e, no caso brasileiro, correspondem a 60% a 80% das mortes (em grandes cidades). Nas pequenas cidades, os pedestres percorrem longas distâncias para chegar à rede de transporte coletivo ou aos equipamentos públicos como escolas, postos de saúde, bancos. Assim, as calçadas e as travessias de pedestres são elementos essenciais para o funcionamento das cidades e para garantir a circulação segura e confortável dos pedestres. Seu dimensionamento, construção e manutenção adequadas devem ser parte integrante de todo processo de planejamento de transporte e trânsito.

Para se obter melhor eficiência operacional do sistema viário, considerando as suas diversas funções urbanas e as variações de suas características físicas, é necessário estabelecer um planejamento que discipline as atividades e o tráfego na via pública e o uso e ocupação do solo lindeiro. Este planejamento desdobra-se em quatro atividades básicas: a classificação funcional das vias, a definição de suas características físicas, a definição das interseções e dos equipamentos urbanos.

O bom desempenho do transporte coletivo é condição essencial para a eficiência da cidade focada na mobilidade urbana e para a qualidade de vida.

desdobra-se em quatro atividades básicas: a classificação funcional das vias, a definição de suas características físicas, a definição das interseções e dos equipamentos urbanos.

A situação em Natal-RN

Em Natal, como também ocorre na maioria das capitais do Brasil, os espaços de uso público, não foram concebidos de modo a serem plenamente acessíveis; o que somente, após alguns anos de discussões entre técnicos, representantes de associações e entidades públicas, passou a ser uma questão relacionada à gestão administrativa, com a elaboração de uma legislação municipal que dispõe sobre a eliminação das barreiras arquitetônicas (Lei nº 4.090/1992).

Desde então, nota-se a intenção, tanto por parte dos gestores quanto da sociedade, em adotar alguns critérios relativos à acessibilidade, sobretudo, quando se trata de eliminar as barreiras físicas que se acumulam indiscriminadamente ao longo das calçadas. Evidente que não é regra geral; percebe-se claramente, que para muitos a acessibilidade ainda não está incluída nas intenções de projetos, devido, por um lado à falta de conhecimento técnico e informações precisas sobre a sua aplicação, sendo este um tipo de comportamento que está sendo revertido por força de uma legislação federal (Decreto Federal 5.296/2004) que exige do gestor público a adoção de soluções técnicas e o monitoramento do exercício

profissional do arquiteto quanto à inclusão de espaços, produtos, mobiliários e outros elementos arquitetônicos.

O artigo 126 do Código de Obras e Edificações do Município de Natal dispõe sobre os dimensionamentos mínimos para calçadas e para passeios livres, bem como sobre os cuidados que devem ser tomados na pavimentação e ocupação das calçadas, as quais devem ser mantidas livres de qualquer barreira.

No entanto, ainda estamos distantes de uma cidade acessível para todos, a despeito da Lei Complementar 055/2004 apresentar 13 (treze) artigos especificando as regras sobre projetos e construção de calçadas, e tantos outros versando sobre estacionamentos e vagas preferenciais.

De um modo geral, as calçadas devem garantir o deslocamento das pessoas independente das suas condições físicas ou sensoriais, limitação de percepção ou mobilidade, com autonomia e segurança. Isto significa dizer que, pode-se resumir que as condições das calçadas sejam precárias, quando não oferecem as 3 condições básicas, quais sejam: fluidez, conforto e segurança, as quais podem ser alcançadas atendendo a alguns atributos que lhes são essenciais, tais como:

- 1- Acessibilidade – Assegurar completa mobilidade aos usuários, sobretudo pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- 2- Dimensionamento – Atendendo às normas técnicas quanto a largura mínima e inclinação transversal;
- 3- Qualidade - Atributo que qualifica a percepção do passeio no entorno criando uma identidade espacial;
- 4- Segurança– Proporcionar segurança ao ato de andar, ou seja, por meio de materiais de revestimento adequados como também pela boa distribuição de seus mobiliários, dos elementos urbanos e iluminação pública;
- 5- Continuidade – Constituir rota de deslocamento acessível aos pontos de maior interesse coletivo, guardando seus aspectos estéticos e funcionais em harmonia;
- 6- Espaço de socialização - Propiciar espaços de encontro e interação entre pessoas;
- 7- Desenho da paisagem – Organização de todos os elementos das vias de modo a torná-las ambientalmente confortáveis, propiciando micro-climas agradáveis e conforto visual.

Segundo Gold (2003), a maioria das calçadas brasileiras não apresenta esses indicadores de qualidade, em função de alguns fatores que vão desde a falta de planejamento, projetos equivocados e materiais inadequados, até a falta de manutenção e uso adequado.

Considerando os indicadores apontados por esse autor, em sua Nota Técnica sobre as condições de caminhada nas calçadas, a ausência de fluidez, é identificada facilmente pela falta de continuidade dos percursos, provocada pela presença de barreiras, tais como batentes, rampas, mobiliários mal localizados e outros obstáculos, que obrigam os pedestres a constantes mudanças na sua trajetória.

O grande fluxo de pedestres também pode ser considerado um fator concorrente para a precária fluidez em calçadas, sobretudo, nas áreas comerciais das cidades. Em Natal, observa-se tal ocorrência com grande incidência na área central do bairro da Cidade Alta, que atrai diariamente milhares de pedestres em situação de compras ou trabalho. Geralmente, os problemas se concentram na presença de mobiliários e equipamentos urbanos mal posicionados e dimensionados, bem como pela precária condição dos revestimentos de pisos, diferenciados e desnivelados.

A ausência de conforto ao caminhar fica evidente nessas condições, e ainda mais quando associadas à falta de manutenção dos revestimentos, geralmente inadequados à circulação pessoas com limitações ou

sensoriais. A variedade de tipos de composição de materiais, além de promoverem uma aparência esteticamente confusa, também pode causar certa dificuldade quanto à percepção de obstáculos, sobretudo ao anoitecer, mascarando eventuais perigos, não sinalizados.

Finalmente, segundo os critérios apontados, a falta de segurança advém da combinação de todos os problemas já comentados, somando-se às condições de iluminação e policiamento, sobretudo em calçadas mais estreitas e confinadas. As barreiras ao deslocamento, à mobilidade acessível, se consolidam desta forma, retratando o descaso e a falta de planejamento holístico das cidades - aquelas que não são para todos.

Referências

ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos). *Transporte humano: cidades com qualidade de vida*. São Paulo: ANTP, 1998.

_____. *O transporte clandestino no Brasil*. São Paulo: ANTP, 2000.

_____. Como a população vê o transporte na Região Metropolitana de São Paulo. *Revista dos Transportes Públicos* n. 93, 2002, pp 7-25.

ANFAVEA (Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores). *Anuário estatístico*. São Paulo, ANPAVEA, 1997.

BOARETO, Renato. Calçadas. *Revista dos Transportes Públicos*. ANTP, 2003.

DENATRAN, Ministério da Justiça. *Anuário Estatístico*. Brasília: DENATRAN, 2000.

FABUS (Associação Brasileira dos Fabricantes de Ônibus). *Informações estatísticas*. São Paulo, FABUS, 2000.

GEIPOT (Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes). *Anuário Estatístico dos Transportes*. Brasília: Ministério dos Transportes, 1999.

GOLD, P. A. *Melhorando as Condições de Caminhada em Calçadas*. Brasília: Nota Técnica, 2003.

IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada); ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos). *Melhoria do transporte público com a redução das deseconomias urbanas*. Brasília: IPEA, 1998.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana*. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

SEDU/PR (Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República). *Política Nacional para o Transporte Urbano*. Brasília: SEDU, 2002.