



CALÇADA

O primeiro degrau da cidadania urbana



Recife
2013

Francisco Cunha e Luiz Helvecio



CALÇADA

O primeiro degrau da cidadania urbana

Prefácio

por Jorge Côte Real

Presidente da Federação das
Indústrias do Estado de
Pernambuco – Fiepe

Rumo ao Futuro

Para alguns historiadores, as calçadas, como refúgio do pedestre, antecederam até mesmo às cidades. Eram, então, o abrigo do caminhante diante das trilhas abertas às caravanas feudais ou às tropas senhoriais. Há controvérsias. O que não há é dúvida de que as primeiras calçadas de que se tem conhecimento surgiram entre os séculos VI e VII na cidade de Pompeia, sempre exercendo sua função primordial de proteção àqueles que utilizavam o mais antigo e saudável meio de transporte: os pedestres.

Durante todo esse tempo, mudaram as cidades, os hábitos, o mundo, enfim. O que pouco mudou, e para pior, foi o papel das calçadas na construção da civilização, que deveriam ser “o primeiro degrau da cidadania urbana”, na precisa observação do arquiteto e pesquisador Francisco Cunha, que divide este livro com o engenheiro Luiz Helvecio. Nas nossas cidades, elas deixaram de ser o caminho seguro dos pedestres, como acontecia há milhares de anos; ou as áreas de cultivo da boa vizinhança, nos tempos das cadeiras nas calçadas; e mais ainda, o exemplo de responsabilidade urbana, quando as próprias donas de casa cuidavam de varrê-las.

Como presidente do Sistema Fiepe, como parlamentar, como empresário e, sobretudo, como cidadão, saúdo a inestimável contribuição dos autores pela preservação das calçadas nas nossas cidades e me associo no reconhecimento da importância das vias urbanas. Não apenas como refúgio dos caminhantes, mas como passarela do futuro.

Pois é das calçadas e nas calçadas que se vê a vida passar em todas as suas formas, cores, movimentos. Gente, sobretudo, humanizando as ruas, fazendo das calçadas o mais importante elo da sociedade urbana com a civilidade, mostruário do grau de desenvolvimento de uma cidade.

Cuidar dessas vias não é apenas papel dos executivos ou administradores públicos. Mas compromisso dos cidadãos engajados com o bem-estar comum, com o crescimento ordenado de todos os segmentos produtores do nosso estado e da nação brasileira.

Apresentação

por Oscar Coutinho

Médico e escritor

Nos últimos tempos tenho voltado a pé do trabalho para minha residência. É saudável, divertido e menos um carro a circular.

Sou médico, meu consultório é no Espinheiro e moro na Jaqueira, a 2.200 metros de distância. Levo em torno de 20 minutos a pé, muitas vezes menos tempo que de carro.

Comento com frequência esse hábito, tentando estimular outras pessoas a imitá-lo, e muitas vezes sou indagado se não tenho medo de andar a pé por causa da insegurança de nossas ruas.

Com a Av. Rosa e Silva engarrafada no início da noite e tanta gente a circular, na verdade eu tenho medo é de andar pelas nossas calçadas, tão malcuidadas.

Sempre gostei de andar a pé e nos últimos vinte anos, com frequência, nos finais de semana, ando pelos bairros próximos — Casa Forte, Poço da Panela, Torre, Madalena, Rosarinho e Encruzilhada —, algumas vezes cruzo o Parque 13 de Maio, o Rio Capibaribe e a Praça da República até o Recife Antigo.

Essa é uma das muitas coisas que me ligam aos autores deste livro, que também gostam muito de andar pelas ruas do Recife. Conheço os dois desde jovens, sou médico de ambos e temos fortes ligações através de suas famílias.

Luiz Helvecio e Francisco Carneiro da Cunha são cidadãos na melhor acepção do termo, defensores da nossa cidade com palavras e ações.

Luiz Helvecio é engenheiro eletricista de formação, foi professor universitário, fez curso nos Estados Unidos, trabalhou na Telpe e na Chesf e exerceu cargos públicos sempre ligados ao meio ambiente e à defesa do consumidor. Mas foi principal-

mente como vereador, durante três mandatos consecutivos, que ele se destacou como grande defensor da nossa cidade, sempre ligado à sustentabilidade urbana, ao meio ambiente, ao desenvolvimento urbano, ao trânsito e ao transporte. Hoje dirige uma ONG que defende a sustentabilidade das cidades.

Francisco Carneiro da Cunha é arquiteto de formação, mas nunca exerceu muito a arquitetura. Foi auditor do Tesouro Estadual durante alguns anos, porém, de espírito inquieto e com grande visão das coisas, preferiu pedir demissão da comodidade de um bom emprego público e ousou partir para a iniciativa privada. Desde então, iniciou sua trajetória destacada e, em 1990, fundou com sócios a TGI, empresa de consultoria em gestão, extremamente bem-sucedida. Em 2006, participou da fundação da revista *Algomais*, grande divulgadora de nosso estado com informações de muito boa qualidade. Do seu conhecimento como consultor, saiu o livro *Pernambuco Afortunado*, do qual é coautor. De suas andanças, publicou também como coautor dois guias, *Um Dia no Recife* e *Um Dia em Olinda*.

Este livro, *Calçada*, é o produto da união de duas pessoas comprometidas com o Recife.

O livro é bom, é sério, e me orgulho de apresentá-lo. É agradável de ler, didático e, de forma clara e bem documentada, analisa a importância das calçadas na vida de uma cidade. Mostra como a calçada é importante para a mobilidade urbana. *Disseca*, o termo é mesmo anatômico, nossas pobres calçadas, expondo suas entranhas, sua péssima qualidade.

Dá exemplos de calçadas de qualidade em países do nosso continente. Cita toda a legislação existente, extensa, muitas vezes confusa, para concluir: “Sobram leis, faltam calçadas”. E finaliza traçando um roteiro para a calçada ideal.

Finalmente, no meu roteiro frequente, retornando do trabalho para minha residência, pela Rua Conselheiro Portela e pela Av. Rosa e Silva, vejo por mais de 2 km todos os alvos das críticas feitas pelos autores: buracos, desníveis, ocupação indevida, carros estacionados, esgotos a céu aberto e tudo o mais citado neste livro. E, por existir isso em algumas das principais ruas desta cidade que tanto amo, é com tristeza que agora repito o que escrevi no início desta apresentação: tenho medo de andar nas calçadas do Recife por causa de sua péssima qualidade.

Copyright © 2013 Francisco Carneiro da Cunha e Luiz Helvecio

Revisão textual | Consultexto – www.consultexto.com.br

Projeto gráfico de capa e miolo | Mariana de Melo – mariana.demelo7@gmail.com

Ilustrações | Antônio Montenegro – acmonte@gmail.com

Fotos | Francisco Cunha e Luiz Helvecio

Impressão e acabamento | Gráfica Santa Marta – www.santamarta.com.br

Cunha, Francisco

Calçada: o primeiro degrau da cidadania urbana / Francisco Cunha,
Luiz Helvecio. – Recife: INTG, 2013.

64p. : il.

Ilustrador: Antônio Montenegro

ISBN: 978-85-98586-20-5

1. Administração Pública. 2. Cidadania. I. Helvecio, Luiz. II. Título.

CDU 350

Sumário

- 10** **Introdução**
- 12** **1. Por que a calçada é importante para a mobilidade e a cidadania?**
- 20** **2. As calçadas do Recife em 2012**
- 36** **3. Exemplos de calçadas civilizadas**
- 44** **4. Sobram leis e faltam calçadas**
- 56** **5. Roteiro para uma calçada cidadã no Recife**



Introdução

Liberdade para as calçadas do Recife

Nossas histórias pessoais de militância em defesa da calçada nos permitem afirmar, sem medo de erro, que numa cidade onde ela não é respeitada, não se pode esperar respeito por mais nada.

Isso porque acreditamos firmemente naquilo que colocamos como subtítulo deste livro: a calçada é o primeiro degrau da cidadania urbana. O desrespeito por ela, que se traduz no desrespeito ao elementar direito de ir e vir, fere de morte o respeito aos demais direitos cidadãos. Sem podermos trafegar por calçadas seguras, desobstruídas e regulares (em suma, livres) estamos impedidos (ou não podemos fazê-lo dignamente) de chegar ao trabalho, à residência, às compras, ao transporte público, à clínica, à escola, ao cinema, ao parque etc. Ou seja, ficamos isolados, obstaculizados, ou gravemente restringidos por carros invasores, barracas, lixo, esgotos estourados, árvores sem cuidado, pisos destruídos ou inadequados, materiais de construção, mesas e cadeiras, mercadorias, tráfego de veículos, rampas, degraus, buracos e inúmeras outros abusos que atormentam a vida do cidadão pedestre.

Para aqueles com limitações na locomoção, então, a situação é de plena interdição. Por isso é raríssimo ver nas calçadas do Recife carrinhos de bebê ou pessoas em cadeiras de rodas. É triste e injusto!

Foi justamente este quadro profundamente desrespeitoso para com quem precisa se deslocar pelas calçadas que nos animou a escrever o livro. Para chamar a aten-

ção sobre o assunto, informar e oferecer alternativas que ajudem a tirar o tema do estágio de pré-história da cidadania a que acabou relegado na nossa cidade.

Esperamos sinceramente que o esforço que fizemos sirva para informar ao leitor, subsidiar o poder público municipal e ajudar, de alguma maneira, a restaurar a justiça e a dignidade nas calçadas do Recife. Para que, assim, possamos almejar uma cidade justa e sustentável, como é o anseio de todos os *recifenses*, nascidos na cidade ou vindos de outros cantos do planeta.

As calçadas precisam ser devolvidas à maioria da população que as utiliza cotidianamente. Somente desta forma seremos capazes de começar a recuperar a mobilidade de que precisamos, hoje, tão crucialmente.

Fica registrado, assim, nosso anseio pelo reforço da certeza de que cuidar das calçadas é devolver a cidade ao cidadão, é dar o passo inicial para mobilizar a consciência de uma cidadania responsável e as atitudes daí consequentes, é restabelecer os demais respeitos desconsiderados pelo impedimento da circulação do pedestre.

Tanto a cidade e o cidadão merecem quanto o futuro requer que isso aconteça o mais rápido que nos for possível.

Viva o Recife! Viva o cidadão recifense! Viva a calçada livre do Recife!

Os autores

1 Por que a calçada
é importante para
a mobilidade e
a cidadania?



A Constituição da República Federativa do Brasil consagra de forma inequívoca, em seu artigo 5º, inciso XI, que: “A casa é o asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador”. Devia ter fixado também de forma análoga que: “A calçada é o espaço inviolável do cidadão, ninguém podendo invadi-la sob nenhum pretexto, nem quando consentido”.

Talvez seja porque esse preceito não foi consagrado na Constituição que o desrespeito à calçada ultimamente tem sido tão flagrante na cidade do Recife, além de, claro, pela histórica falta de fiscalização do Poder Executivo municipal.

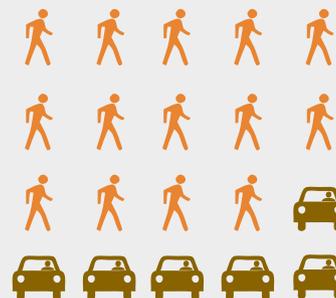
A razão pela qual esse princípio é tão importante não é outra senão a de que, depois de sair do seu “asilo inviolável” (a casa), o indivíduo-cidadão sai pela calçada para ter acesso a qualquer outro lugar da cidade (a não ser que saia diretamente de carro, nesse caso passando por sobre ela). No Recife, estima-se que cerca de 70% das pessoas usam as calçadas diariamente (cerca de 35% que se locomovem exclusivamente a pé e 35% que se deslocam de ônibus e usam a calçada para chegar aos pontos de embarque — estações e paradas — ou para ir deles até o destino final). Apesar dessa maioria absoluta, cerca de 75% das vias da cidade são usadas pelos 30% que andam de carro. Um flagrante desbalanceamento democrático.

Afora esse inquestionável indicador quantitativo, existem outras importantes razões de natureza qualitativa que reforçam a importância capital da calçada na vida da cidade, como destaca de forma muito clara e também poética a jornalista norte-americana Jane Jacobs, que, no final dos anos 50 do século passado, escreveu uma obra fundamental que trata da importância da calçada na vida das

Deslocamentos no Recife

70%

utilizam as calçadas para se locomover diariamente



30% utilizam carros

“**Calçadas são parte do sistema de transporte. Se eu pudesse, amarrava o secretário de Planejamento numa cadeira de rodas e diria: ‘Vá andar pela sua cidade’. Uma cadeira de rodas é a máquina do planejamento urbano.**

”

Henrique Peñalosa,
ex-prefeito de Bogotá

idades (*Morte e Vida de Grandes Cidades*), imperdível para aqueles que se interessam pelo assunto: “Aparentemente despreziosos, despropositados e aleatórios, os contatos nas ruas constituem a pequena mudança a partir da qual pode florescer a vida pública exuberante da cidade”.

A calçada é, portanto, o espaço por excelência da convivência democrática na cidade e, por essa razão (além, claro, de ser a via principal de deslocamento para a maioria da população), deve merecer não só o respeito absoluto de todos (dos que a utilizam amíúde e dos que não a utilizam), bem como a vigilância permanente, atuante e eficiente do Poder Público municipal.

Sendo assim, o que se deve lamentar profundamente, por um lado, e não se conformar, sob nenhum pretexto, por outro, é o estado que nem sequer se pode classificar de lamentável das calçadas recifenses. Para entender o que acontece com elas, basta que se tente caminhar pelo perímetro de uma mísera quadra, em qualquer lugar da cidade, para se ter ideia e sentimento sobre o drama dos que as utilizam constantemente. Outro aspecto a observar sobre essa constatação: não se veem nem cadeiras de roda nem carros de bebês trafegando pela cidade. Por que não existem ou por causa do estado mais do que lastimável das calçadas do Recife? Evidentemente a resposta certa é a segunda alternativa.

Henrique Peñalosa, ex-prefeito de Bogotá e um dos responsáveis pela revolução urbana da cidade, diz: “Calçadas são parte do sistema de transporte. Se eu pudesse, amarrava o secretário de Planejamento numa cadeira de rodas e diria: ‘Vá andar pela sua cidade’. Uma cadeira de rodas é a máquina do planejamento urbano”. Certamente, se aplicássemos o conselho de Peñalosa no Recife, aconteceria algo diferente.

Por que a coisa chegou a tal ponto de degradação?

Antes, caminhar era muito mais necessário.



Hoje, abandonamos a rua pelo “conforto” do carro.

Seja o “conforto” real para quem tem carro, seja o “conforto” desejado para quem não tem, mas almeja ter um.

Ocorre que, com a democratização do acesso, sobram carros e faltam ruas. Enquanto isso, as calçadas são abandonadas, viram, pelo seu abandono ou menosprezo, terra de ninguém e são invadidas pelo indesejável.

Hoje, quem está nos carros reclama do engarrafamento, e quem está nas calçadas e no transporte coletivo, também engarrafado, gostaria de estar nos carros...

Enquanto isso, as calçadas vão virando “corredores de penitenciária”...

As pessoas esquecem que não estão no engarrafamento.

Na verdade, elas são o engarrafamento.



“ **O tráfego e a violência não são desculpas para transformar nossas ruas em corredores de penitenciária, com guaritas, holofotes, arames farpados e agentes armados.**



José Eduardo de Assis Lefèvre,
arquiteto, professor
de Urbanismo da USP.



Objecções colocadas por quem não quer usar as calçadas

1. A situação das calçadas não permite.
2. A violência não permite.
3. O clima não permite.

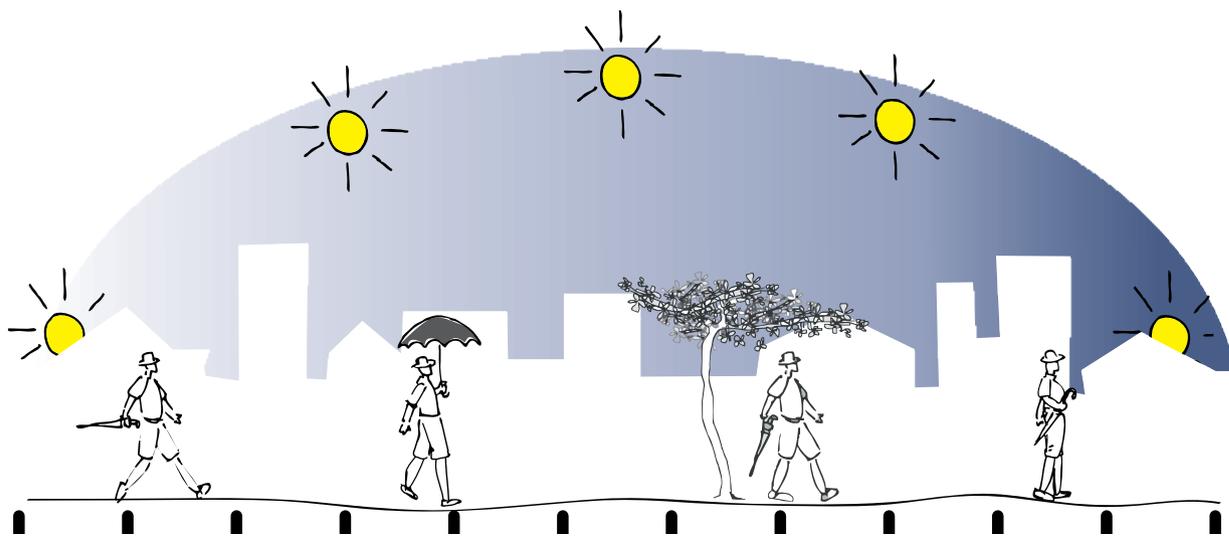
Todavia, com cuidados, caminhar é possível

Embora as condições de segurança no Recife não sejam ideais, melhoraram muito nos últimos anos, e já é possível andar nas ruas sem grandes sobressaltos. Por precaução, deve-se evitar sair com joias, dinheiro, objetos de valor.

Sobre o clima, é possível se precaver usando chapéus, protetor solar e guarda-chuva para o verão e para o inverno.

No que diz respeito ao estado das calçadas, de fato ainda há muito o que melhorar...

Caminhar é preciso



“Chispa-se”

“Hoje, [...] anda-se, ou melhor, corre-se pelas ruas. Os meios de transporte não favorecem esse prazer dos antigos. O automóvel e o ônibus passam rápidos, indiferentes, ignorantes. Não importa o percurso; interessa apenas o término. O rio, as árvores, o templo, a rua, a estrada, o sobrado, o tipo popular, a ponte, o nome local, que fiquem depressa para trás. Não se arrua mais. Chispa-se, voa-se...”

Mário Sette, 1948.

É preciso voltar a andar a pé para ver e viver a cidade

“Vai oiando coisa a grané
Coisa que pra mode vê
O cristão tem que andar a pé.”

Luiz Gonzaga e Humberto Teixeira, *Estrada de Canindé* (1950).

“
A viagem de descoberta
consiste não em achar
novas paisagens, mas em
ver com novos olhos.”

Marcel Proust,
escritor francês, autor de
Em Busca do Tempo Perdido,
1871–1922.



Tem muita coisa bonita ainda para se ver e admirar no Recife, uma espécie de “museu vivo da história de Pernambuco”.

Arruar

“Ver apenas, não! Sentir a cidade. Evocar seu passado, partilhar seu presente, sonhar com seu futuro.”

Mário Sette, 1948.



(Acima) Teatro de Santa Isabel; (abaixo, à esquerda) estátua de Ícaro em homenagem aos aviadores Sacadura Cabral e Gago Coutinho, na Praça 17; (abaixo, ao centro) Igreja Matriz de São José; (abaixo, canto superior direito) pátio interno do Convento Franciscano de Santo Antônio, na R. do Imperador; (abaixo, canto inferior direito) Matriz de Santo Antônio.

Exemplo de lugar bom para andar: o Parque da Jaqueira

Por que o Parque da Jaqueira é um local “civilizado”, que atrai, permite e estimula a circulação de pessoas?

Porque é um lugar frequentado e cuidado pelas pessoas. Quando alguma coisa “quebra”, vários olhos veem, e logo surge a pressão pelo conserto. Há, portanto, quem “cuide” do espaço.

Do ponto de vista da mobilidade e da qualidade de vida do espaço desfrutável, o que o Recife deveria cuidar de fazer era trabalhar para transformar a cidade num grande Parque da Jaqueira...



Parque da Jaqueira.

2

As calçadas do Recife em 2012

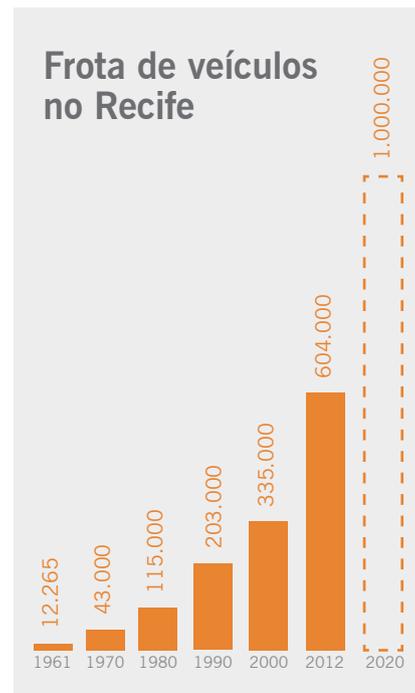


A pesar de a legislação definir o direito do cidadão de transitar em condição segura nas calçadas da cidade, ser pedestre no Recife é tarefa cada vez mais perigosa. Significa enfrentar obstáculos de toda natureza, desde os inúmeros buracos e irregularidades no piso, até a inexistência da própria calçada. Para complicar mais ainda, durante o dia a falta de arborização adequada sujeita o pedestre, principalmente durante o verão, à incidência de raios solares e ao calor demasiado, enquanto, à noite, a iluminação, muitas vezes inadequada, aumenta a insegurança. Vencidos os obstáculos da calçada, o pedestre ainda tem que se expor, pela ausência de equipamentos adequados ou mesmo pela falta de educação dos motoristas, à perigosa tarefa de atravessar as vias públicas.

É interessante observar que nem sempre foi assim. Houve períodos em que as pessoas se locomoviam, de forma quase majoritária, em transporte coletivo ou mesmo a pé. Isso aconteceu até a década de 1960, quando começou a aumentar de forma intensa em nosso país, e em particular no Recife, a frota de veículos motorizados.

Para se ter uma ideia desse aumento, a frota do Recife, que era de 12.265 veículos, em 1961, alcançou a quantidade de 43.000 em 1970, 115.000 em 1980, 203.000 em 1990, 335.000 em 2000, e 604.000 em novembro de 2012. A projeção para 2020 é de 1.000.000.

Uma verdadeira cultura do automóvel foi implantada, passando o Recife a ser construído para os automóveis. Desde então, a maioria dos recursos da cidade passou a ser utilizado na construção de avenidas, viadutos e outras obras destinadas aos automóveis, mesmo que elas representassem aterro de manguezais, extinção de áreas verdes e redução ou mesmo extinção das calçadas. Muitas dessas obras chegaram a ser construídas, inclusive, sem qualquer espaço para o pedestre.



Calçadas do meu Recife

Por Cigone Chaves

Na década de 1950, quando eu era pequena, morava numa rua de terra batida, onde, ao chegar o inverno, rigoroso, chovia tanto, naquela época, transformando a rua num lamaçal. A única saída que eu e os outros moradores tínhamos eram as calçadas, que felizmente eram inteiras, sem rachaduras nem quebras.

Na década de 1970, passei a usar bengalas, precisando andar muito para compensar meus movimentos limitados. Novamente, as calçadas eram o meu recurso. E, felizmente, elas continuavam inteiras, sem rachaduras nem quebras.

Há muitos anos, uso cadeira de rodas e ando muito nas calçadas, no Recife e em vários lugares do Brasil e do mundo. Imaginem que é possível correr Londres sem sair da cadeira de rodas: as calçadas são adaptadas e o acesso aos prédios públicos é facilitado. Mas, de alguns anos para cá, com risco de ser atropelada, uso as ruas disputando o espaço com os carros, porque as calçadas são intransitáveis, cheias de buracos e cheias de todo tipo de empecilho.

Aqui fica o meu desabafo e o meu apelo.

Por favor, pensem nos deficientes!!!

A cultura é tão forte que as administrações municipais passaram a ser avaliadas pelas obras que destinam aos automóveis.

Em consequência, a malha de transporte (inclusive as calçadas) em nossa cidade se transformou numa enorme superfície de passagem, com poucas pessoas nas ruas. Estima-se que uma cidade como o Recife destine 75% do seu espaço público aos automóveis, enquanto somente cerca de 30% da população utilize o automóvel de modo regular.

Andar a pé no Recife passou a ser atividade das pessoas de menor poder aquisitivo, e como, infelizmente, não são essas pessoas que decidem os destinos da cidade, toda a estrutura voltada para os pedestres se deteriorou.

Problemas de várias naturezas afetam as nossas calçadas, os quais poderíamos classificar sob os enfoques do seu estado e do seu uso.

No que diz respeito ao estado das calçadas, podemos considerar os seguintes problemas: calçadas inexistentes; calçadas sem piso ou construídas com material inadequado, escorregadio ou sem uniformidade; calçadas esburacadas, sem manutenção adequada; calçadas com derramamento de esgotos; calçadas com inclinações excessivas, com batedores, degraus e com rebaixamento de meio-fio além do permitido pela legislação, deixando o pedestre desprotegido. Apesar da presença importante das árvores nas calçadas como fator de amenização climática, muitas vezes elas são plantadas de forma inadequada, mais atrapalhando a passagem do que contribuindo para o conforto do pedestre.

No que se refere ao uso, podemos considerar os seguintes problemas: calçadas utilizadas para o estacionamento de

veículos e para a circulação, cada vez em maior intensidade, de motos e bicicletas; calçadas utilizadas para a colocação de mesas, cadeiras de bares e restaurantes e churrasqueiras, fogareiros e outros instrumentos para venda de alimentos; calçadas utilizadas pelo comércio ambulante; calçadas utilizadas para conserto e pintura de carros, móveis e eletrodomésticos; calçadas utilizadas pela construção civil para a construção de tapumes, com ocupação do espaço além do permitido pela legislação para a construção dos chamados *estandes de vendas* e para a colocação de materiais de construção e utilização pelas betoneiras; calçadas utilizadas para a construção, muitas vezes em alvenaria e com equipamentos como aparelhos de ar condicionado, de bancas de revistas e de barracas para a venda de lanches; calçadas com equipamentos de uso público, a exemplo de lixeiras, placas de sinalização e telefones públicos colocados de forma a impedir a passagem do pedestre; calçadas com barras de proteção, placas de sinalização e de propaganda colocadas de forma inadequada; e calçadas com restos de materiais.

Todos os problemas citados acima são encontrados em todos os bairros da cidade, desde o centro e os mais nobres, como Boa Viagem, até os mais distantes.

Nos bairros mais pobres, o mais frequente é a inexistência de calçadas, seja pelo planejamento inadequado ou mesmo pela invasão das construções, o que obriga a população a transitar pelo leito das vias públicas, expondo-se a acidentes.

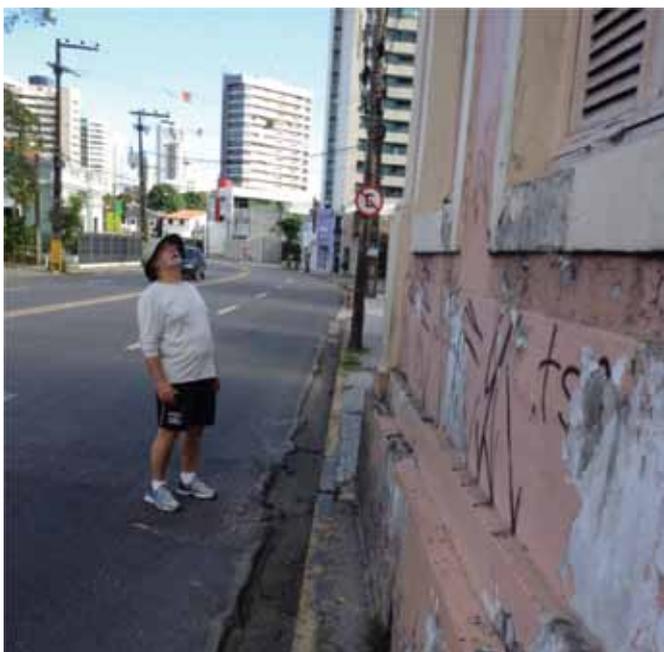
Por outro lado, os espaços destinados aos automóveis

O Carrinho de Bebê e as Calçadas

Por Luiz Eduardo Diniz Araujo

Desde o nascimento de Alice, eu saio com ela no carrinho de bebê todas as manhãs para levar o nosso cachorro para passear. Na nossa quadra, na Asa Norte, é possível se andar sem dificuldades com o carrinho de bebê, visto que, além de o passeio das calçadas ser plano, uniforme e conservado, foram construídas ciclovias largas em todo o Plano Piloto de Brasília. Além disso, é importante observar que é possível se atravessar de uma quadra para a outra com a utilização do carrinho de bebê, já que há faixas de pedestre (Brasília é cidade conhecida pelo respeito à faixa de pedestre, o que se iniciou com campanha educativa e fiscalizadora promovida no governo de Cristovam Buarque) e o acesso às calçadas é rebaixado.

Quando vamos ao Recife, no entanto, encontramos várias dificuldades para passear com o cachorro e o carrinho de bebê. Em Boa Viagem, além de vários esgotos correndo a céu aberto, até mesmo na Rua dos Navegantes e na Avenida Boa Viagem, exalando cheiro ruim, as calçadas são desniveladas, esburacadas e sujas. Em Casa Forte, as calçadas também não apresentam boas condições, mas a grande dificuldade que encontramos é a travessia de ruas.



são bem melhor cuidados e sinalizados. Além da Companhia de Trânsito e Transportes Urbanos (CTTU), trabalham para as vias destinadas aos automóveis a URB e a Emlurb, sempre com grande prioridade. Para o controle das calçadas, somente atenções poucas da Emlurb e da Dircon.

Todos esses problemas aumentam a exclusão social na cidade, dificultam a integração, a convivência e a apropriação da cidade pelos seus habitantes e turistas, bem como prejudicam enormemente a busca de um caminho para a solução do gravíssimo problema da falta de mobilidade.



Na prática, infelizmente não podemos dizer que temos calçadas no Recife.

ESTADOS INADEQUADOS

- 1 Calçada inexistente.
- 2 Rebaixamento do meio-fio além do permitido pela legislação.
- 3 Ausência do piso (calçada de areia).
- 4 Piso estragado (buracos, rachaduras, etc.).
- 5 Piso inadequado (escorregadio, de material inapropriado).
- 6 Existência de obstáculos (rampas, inclinações excessivas, etc.).

(Acima) Exemplos de calçadas inexistentes na Av. 17 de Agosto e (abaixo) próximo à Praça de Dois Irmãos, onde o bar invade a calçada sem deixar qualquer espaço para o pedestre.



(Acima) Exemplo de calçada com piso inexistente na R. dos Navegantes, em Boa Viagem; (abaixo, à esquerda) no Espinheiro, esgoto e carros invadindo a passagem de pedestres pelas calçadas; (abaixo, à direita) também no Espinheiro, esgoto estourado e lixo tomando todo o passeio.



(Acima) Obstáculos na R. Barão de Souza Leão, já próximo à Av. Boa Viagem, um dos principais pontos turísticos da cidade; (abaixo, à esquerda) na Torre, calçada para pedestre é uma ficção; (abaixo, à direita) na Av. João de Barros, um exemplo de quase tudo o que não se deve fazer numa calçada.

“Caos(çadas)” Tropicões e Quedas que Podem Mudar Destinos!!!

Por Manuel Aguiar

Para que calçadas?

Penso que foram pensadas, prioritariamente, para garantir um ir e vir seguro, confortável a todos, de idas e vindas, saídas e cheganças, de motivações e destinos diversos — passear, um passeio, acreditem!

Ir e vir à casa do vovô, tio, amigo, namorada; à escola, ao trabalho, posto de saúde, hospital, à loja, ao banco, à feira; às casas legislativas, ao Palácio do Governo, à Prefeitura; aos serviços públicos ou privados; à praça, praia, ao cinema, teatro, museu, barzinho, restaurante, estádio para ver um jogo. Ir pegar ônibus, o carro, chegar ao terminal rodoviário, por fim, ao repouso no lar, quando, nesse caminhar, o acidente ou incidente dos obstáculos da calçada, do passeio, não muda o destino.

É possível usá-las? Tem certeza? De que jeito?

E lá vamos nós, quando podemos, driblando ou sendo expulsos do passeio...

À nossa espera, lá estão, sempre, os buracos, os degraus, por vezes altos demais ou ocupando todo o caminho; desníveis íngremes; caixas de ar-condicionado baixas, sacando para o espaço do transeunte; placas de sinalização ou propaganda, postes, orelhões, coletores de correspondência e lixo; barracas, fiteiros, fogareiros, expositores de mercadorias, mesinhas de bares, carros, motos, bicicletas, cavaletes, material ou entulho de obras. Todos os seus donos ocupando e se achando donos de um espaço de utilização “pública”...

E se é para todos e de todos, TODOS podem usá-lo? Os bebês em seus carrinhos, usuários de cadeira de rodas, muletas e andadores, pessoas idosas, gestantes, pessoas anãs, cegas ou com baixa visão, aquelas com mobilidade reduzida? Eles também podem passear nessas “caos(çadas)”? Ou terão que ficar excluídos? Mais uma vez excluídos do uso de um equipamento público — do direito de ir e vir?

Enfim, correr risco, por quê? E dá para correr? Talvez ande. E, mesmo assim, que se cuide!!!

E a culpa, de quem será?

Do Recife dos mascates, dos camelôs? Dos proprietários de carros, motos, bicicletas? Dos donos de bares, restaurantes, fogareiros, fiteiros, tabuleiros, barracas? Dos donos das casas e apartamentos? Das operadoras de telefonia e permissionárias e administradoras dos serviços de luz, gás, água e esgoto? Do Detran? Da CTTU? Da Prefeitura?

Creio que, para termos calçadas — passeios —, é necessário que o Poder Público determine e fiscalize o cumprimento das leis, colocando ordem no caos, disciplinando o que deve ser disciplinado sem jeito-nho ou exceções. Disseminando, por meio de campanhas educativas e informativas, as regras e as punições para quem não as obedeça.

E a nós, o que cabe?

Cobrar do Poder Público a execução de obras e medidas que assegurem aos pedestres calçadas acessíveis e dignas. Isto é um bom começo. Melhor ainda é não fazer da calçada pedaço de uso exclusivo de nosso interesse.

Indignar-se e sonhar é preciso. Tropeçar e cair não é preciso.

Prioridades de uma mobilidade cidadã



Calçadas Um Direito Sagrado

*Por Laís Montezuma
Carneiro da Cunha*

Caminhar sobre as calçadas no Recife hoje é uma missão, para mim, perto do impossível. Moro no Espinheiro há quase 80 anos e costumo caminhar para fazer pequenas compras, mas sou atropelada por lixo, pisos arreventados pelas raízes das árvores centenárias, comércio de frutas, cadeiras de bar, motos, bicicletas, inúmeros carros em completo desrespeito ao pedestre. É urgente a necessidade de controle urbano competente que dê ao cidadão o direito sagrado de ir e vir por calçadas decentes na nossa cidade.

No Recife, as prioridades são invertidas...

1. Automóveis particulares.
2. Transporte de mercadorias.
3. Transporte público de passageiros.
4. Pedestres.
5. Ciclistas.
6. Pessoas com necessidades específicas.



Piso estragado marca trecho da Av. Boa Viagem, cartão-postal do Recife.



USOS INADEQUADOS

- 1 Estacionamento de veículos.
- 2 Circulação de motos e bicicletas.
- 3 Ocupação por bares e barracas (bancas de revista).
- 4 Ocupação pela construção civil.
- 5 Invasão pelo setor privado (movelarias, oficinas, etc.).
- 6 Equipamentos públicos urbanos (arborização, telefone público, etc.).



(Acima) Nos Quatro Cantos, bairro das Graças, estabelecimento apropriou-se totalmente da calçada para fazer estacionamento; (abaixo, à esquerda) exemplo da completa falta de respeito ao cidadão-pedestre em todos os bairros da cidade; (abaixo, à direita) na Av. 17 de Agosto, caminhão obstrui a passagem para colher entulhos.



(Acima) A criança fica relutante por ter que seguir o pai e ir para o leito da rua, impedida de seguir pela calçada por obstrução do estacionamento irregular; (abaixo, à esquerda) na Tamarineira, galeria permite o estacionamento sobre a calçada; (abaixo, à direita) na Av. Visconde de Albuquerque, estabelecimento comercial faz da calçada estacionamento para clientes.



(Acima, à esquerda) No calçadão da Av. Boa Viagem, mesmo com a existência de uma ciclovia, ciclista circula indevidamente entre pedestres na calçada; (acima, à direita) em vários locais da cidade, as calçadas são invadidas por barracas; (abaixo) árvores antigas sem planejamento adequado obstruem as calçadas (à esquerda) da zona norte e (à direita) da zona sul da cidade.

NADA PROIBIDO

Pergunta feita ao ambulante que estava vendendo óculos de grau na galeria da Av. Guararapes:

— Não está proibida a venda desse tipo de óculos no Recife, moço?

Resposta do ambulante, na bucha:

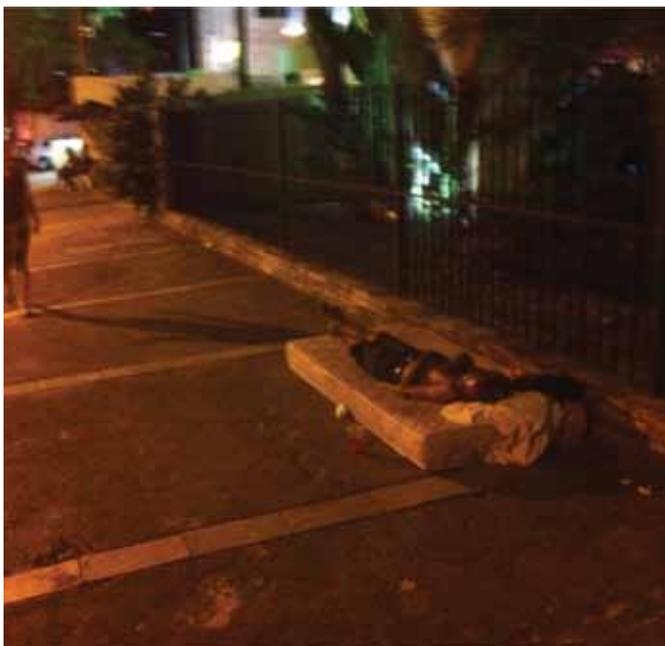
— E tem nada proibido nessa cidade, doutora!...



(À esquerda) Em Casa Forte, o desrespeito ao pedestre é constante; (à direita) na R. do Imperador, na frente do Gabinete Português de Leitura, calçada permanentemente ocupada por moradores de rua.



(Acima, à esquerda) Depósito de metralha ocupa completamente a calçada no Entroncamento; (acima, à direita) calçadas irregulares e a indevida ocupação do passeio marcam a Av. Conselheiro Aguiar, em Boa Viagem; (abaixo, à esquerda) areia e pedras invadem o passeio de pedestres na R. dos Navegantes; (abaixo, à direita) na R. da Conceição, a calçada é usada como área privativa de exposição de mercadorias à venda.



Poder desorganizador da má calçada

Broken Window Theory

- A janela quebrada atrai pedras. Base teórica do *Tolerância Zero*, em Nova York.
- O descaso pelo espaço público estimula a violência e desencoraja a atuação cidadã.

A Teoria das Janelas Quebradas foi usada como referência teórica do movimento *Tolerância Zero*, em Nova York, na administração do prefeito Rudolph Giuliani. A hipótese é de que, assim como a janela quebrada atrai pedras, a pequena infração, ou o pequeno ilícito não coibido, abre espaço para infrações e crimes mais sérios.

A calçada não cuidada e a permissividade com o uso do espaço público funcionam como incentivo ao descaso com os bens públicos e à progressão dos ilícitos até o incentivo ao crime.

(À esquerda) Na R. da Hora, a calçada vira dormitório público; (à direita) na Praça do Parnamirim, galeria impede o fluxo de pedestre ao colocar corda na calçada para que os lavadores de carro não usem seu estacionamento privativo.



Exemplos de
calçadas civilizadas

3

Há uma espécie de conformismo com a situação de falta de controle urbano predominante nas cidades brasileiras, em especial no que diz respeito ao estado lastimável das calçadas, baseado na nossa condição de país em desenvolvimento. Como se o descuido generalizado fosse devido à pobreza material.

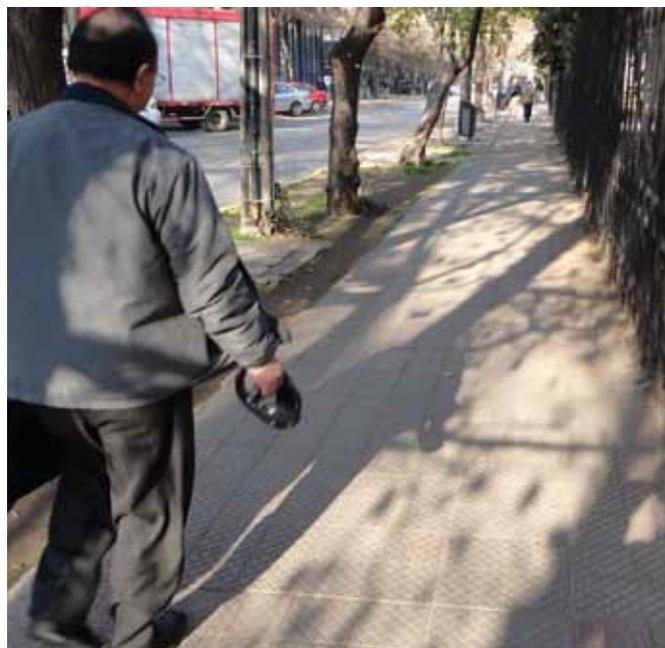
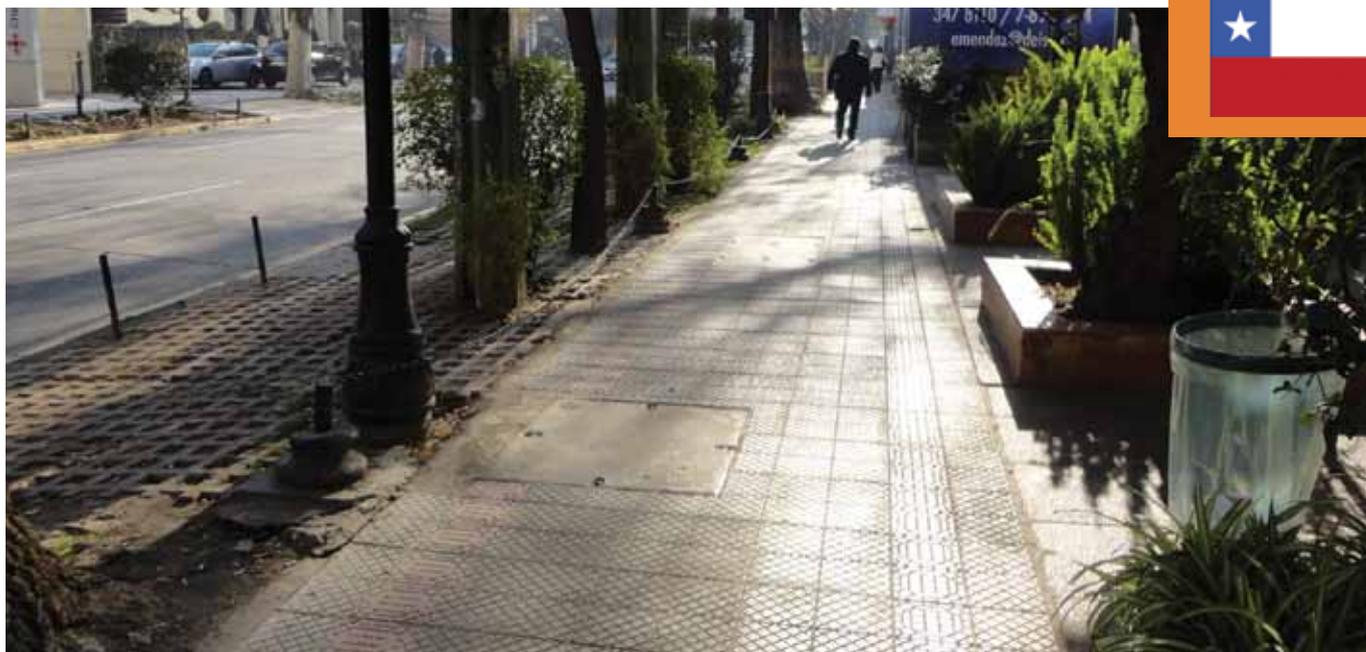
Quando os exemplos são de cidades de países desenvolvidos, sempre termina aparecendo alguém para dizer: “Ah! Também comparar com Nova York...”. Como se não fosse possível ser organizado e cidadão mesmo não sendo rico.

Nas páginas seguintes, apresentamos exemplos de ordem urbana e calçadas civilizadas em cidades de países sul-americanos, como nós, em desenvolvimento, mas que optaram por uma postura cidadã, respeitadora do pedestre: Lima, no Peru; Santiago, no Chile; Cartagena de Indias, Bogotá e Medellín, na Colômbia.

Temos também exemplos no Brasil, e mesmo no Recife, que podem e devem servir de referência para a revolução das calçadas que precisamos fazer na capital pernambucana. Mas, como também dizem que “Santo de casa não faz milagre”, os exemplos de cidades sul-americanas mostram que, quando há vontade política, é possível fazer “milagres” com muito pouco: cuidado, atenção e respeito ao cidadão pedestre.



As calçadas do centro de Lima, Peru, são impecavelmente conservadas e limpas. A capital desse país não tem renda *per capita* superior à do Recife, o que evidencia que o descaso com as calçadas não é um fator de ordem econômica.

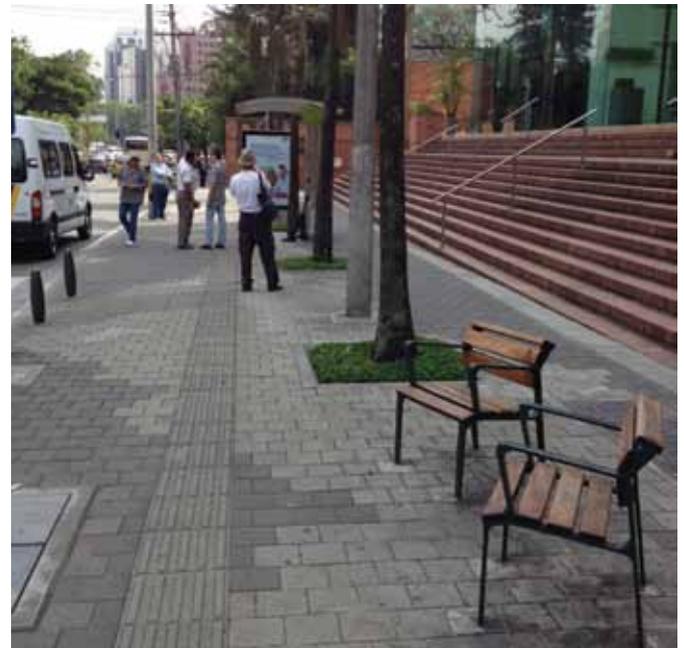


Calçadas de Santiago, Chile.

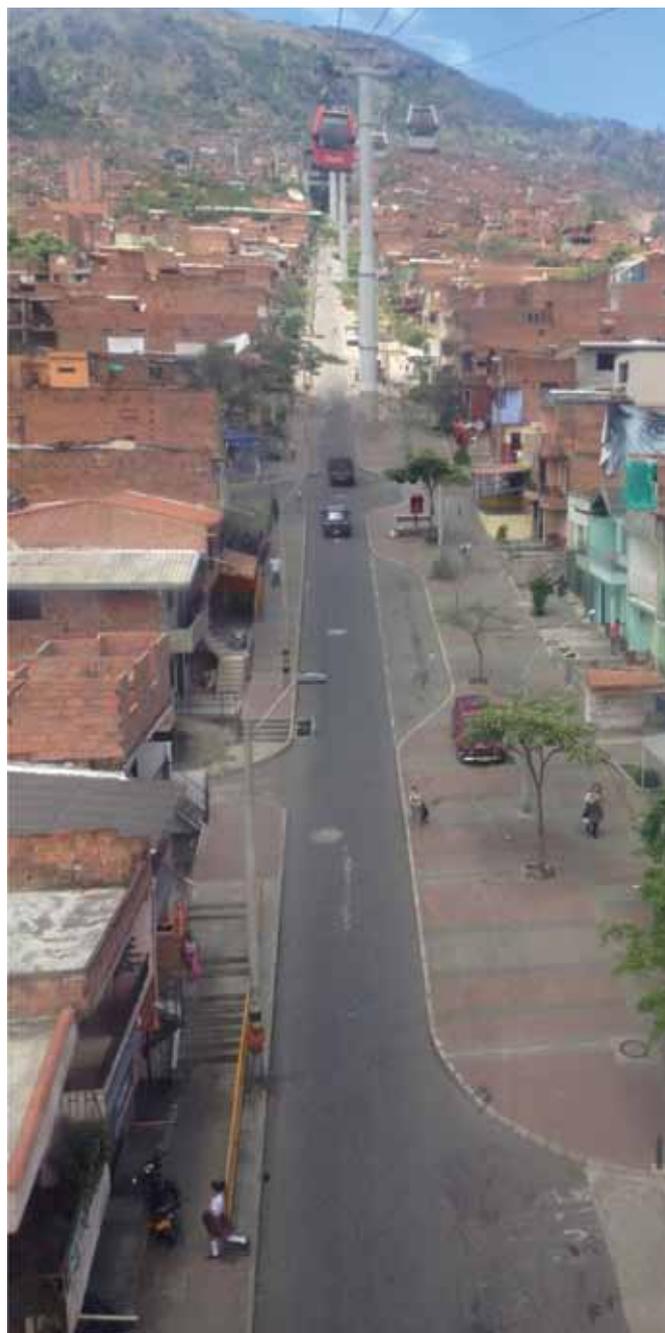


(Página ao lado e esta) Em Cartagena de Indias, Colômbia, apesar de as calçadas serem estreitas na cidadela emuralhada tombada como Patrimônio da Humanidade, as ruas são limpíssimas; as varandas, floridas; os pátios e as praças, acolhedores; a sinalização (inclusive histórica), abundante; e o respeito pelo pedestre é total.





Em Medellín, também se verifica com muita nitidez a prioridade à circulação dos pedestres, com ótimas calçadas nos bairros mais abastados e nos pobres, com a mesma preocupação com a qualidade dos equipamentos públicos. Inclusive, no bairro El Poblado, a prefeitura prometeu (e cumpriu) construir o “passeio público mais espetacular da Colômbia”.



Em Bogotá, a qualidade das calçadas e dos passeios públicos também é a mesma por toda a cidade, não havendo distinção entre as das áreas ricas e mais pobres da capital da Colômbia. Em Medellín, nota-se uma nítida opção pela prioridade ao transporte público e ao espaço de qualidade para a circulação do cidadão-pedestre.



**Sobram leis e
faltam calçadas**

Em reconhecimento à importância das calçadas para as cidades e, em particular, para as pessoas, existe em nosso país um conjunto de leis tratando do assunto. Todas elas, sem exceção, têm o objetivo de garantir o uso prioritário das calçadas para a circulação das pessoas.

1. No nível federal, o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/1997, estabelece, com relação aos passeios públicos, o que segue:

Art. 29, inciso V

O trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento.

Art. 68

É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§ 2º- Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelas bordas da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

Art. 181, do Capítulo das Infrações - VIII

Estacionar o veículo no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista

de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público: infração - grave; penalidade - multa; medida administrativa - remoção do veículo.

Art. 182, do Capítulo das Infrações - VI

Parar o veículo no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização: infração - leve; penalidade - multa.

Art. 193, do Capítulo das Infrações

Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos: infração - gravíssima; penalidade - multa (três vezes).

2. No âmbito municipal, são muitas as leis que regulamentam o uso e as condições dos passeios públicos, todas afirmando a supremacia dos pedestres.

A Lei Orgânica do Recife estabelece em seu art. 120, parágrafo único, que “O planejamento dos serviços de transporte público de passageiros deve ser feito com observância do princípio da prioridade à circulação de pedestres e de coletivos urbanos”.

O Plano Diretor da Cidade do Recife, Lei nº 17.511/2008, possui alguns artigos que merecem ser destacados.

Art. 67

As políticas públicas para promoção da acessibilidade, do transporte e da mobilidade urbana têm como uma de suas principais diretrizes o desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais.

Art. 74

São diretrizes do Sistema de Mobilidade Urbana do Recife:

I - garantia da mobilidade como condição essencial para o acesso das pessoas às funções urbanas, considerando os deslocamentos metropolitanos, a diversidade social e as necessidades de locomoção de todos os cidadãos, em especial as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida;

III - priorização da circulação dos pedestres, das bicicletas e dos veículos coletivos.

Essa supremacia da maioria, infelizmente, somente existe na vontade do legislador, uma vez que a circulação pelos diversos locais de nossos municípios mostra as calçadas, quando existem, sendo cada vez mais utilizadas para o trânsito de veículos, em particular as motos, estacionamento, exposição de produtos à venda, colocação de mesas de bares e outros usos. O pedestre, maioria da população, cada vez mais tem que disputar espaço que, em tese, é para o seu uso prioritário. É a força do mais poderoso prevalecendo, com uma minoria esmagando os direitos da grande maioria da população, diante da omissão completa do Poder Público.

Um outro aspecto que contribui para colocar em risco a integridade física dos pedestres é o rebaixamento do meio-fio além do permitido pela legislação, prática muito comum. E o que a legislação estabelece a respeito do rebaixamento dos meios-fios das calçadas?

A Lei de Uso e Ocupação do Solo do Recife em vigor, Lei nº 16.176/1996, possui dois artigos que tratam da questão, que são os seguintes:

Art. 42

Para o acesso às áreas de estacionamento de veículos, será permitido o rebaixamento do meio-fio, desde que:

- I - o número de vagas seja inferior ou igual a 10 (dez);
- II - a extensão do meio-fio rebaixado não ultrapasse 15 m (quinze metros) para cada lote ou empreendimento;
- III - a continuidade do passeio público seja assegurada, sendo proibido o rebaixamento da largura total da calçada, permitindo-se o rebaixamento equivalente a 1/3 (um terço), com o máximo de 1 m (um metro) no sentido da largura dos passeios.

Parágrafo único - Quando o terreno ou a exigência de vagas do empreendimento não se enquadrar nas hipóteses previstas nos incisos I e II do caput deste artigo, somente será permitido o rebaixamento do meio-fio em um único ponto, observada a extensão máxima de 7 m (sete metros), ou em pontos distintos, com extensão máxima de 4 m (quatro metros), para a entrada e saída de veículos.

Art. 43

Quando os terrenos forem de esquina, o rebaixamento do meio-fio poderá ser permitido, desde que o seu início fique a uma distância mínima de:

- I - 10 m (dez metros) da esquina da via, quando tiverem

testadas voltadas para os corredores de transporte metropolitano, urbano principal e urbano secundário; e

II - 5 m (cinco metros) da esquina da via, quando tiverem testadas voltadas para as demais vias urbanas.

Parágrafo único - Excetua-se do disposto nos incisos I e II deste artigo o rebaixamento do meio-fio para o acesso do deficiente físico.

Já a Lei nº 16.719/2001, também do Recife, que disciplina o uso e a ocupação do solo para os bairros Derby, Espinheiro, Graças, Aflitos, Jaqueira, Parnamirim, Santana, Casa Forte, Poço da Panela, Monteiro, Apipucos e parte do bairro Tamarineira, é um pouco mais restritiva, uma vez que limita o rebaixamento do meio-fio a 60% de cada testada do lote.

Algumas práticas da construção civil continuam sem reconhecer a prioridade dos pedestres, tão afirmada e reafirmada pelas diversas leis, e contribuem para que as cidades continuem sendo menos para as pessoas.

A colocação de materiais de construção nos passeios públicos, bem como a sua utilização pelas chamadas *betoneiras*, são exemplos de práticas nocivas ao pedestre.

A construção de estandes de vendas nos passeios públicos é outra prática que desmente a prioridade do pedestre. Em 2005, foi aprovado pela Câmara Municipal, e vetado pelo prefeito do Recife, projeto de lei com o seguinte teor: “Não será permitida, em qualquer hipótese, a ocupação, parcial ou total do passeio, para a construção de estandes de vendas ou de qualquer outro equipamento”.

Alguns anos antes, no entanto, uma vitória para os pedestres. Projeto de lei disciplinando a colocação de tapumes nos passeios pú-

blicos foi transformado na Lei nº 16.917/2003. Até então os tapumes podiam ocupar toda a extensão das calçadas, expulsando os pedestres, literalmente, para o leito da rua. A partir da edição da lei, o disciplinamento passou a ser o seguinte:

Art. 1º, § 4º

Quando as obras e demolições forem executadas no(s) alinhamento(s) do(s) logradouro(s), os tapumes deverão satisfazer às seguintes condições:

I - a faixa compreendida pelo tapume poderá, no máximo, ocupar metade da largura do passeio, desde que fique afastado de, no mínimo, 1,20 m (um metro e vinte centímetros) do meio-fio.

Diante de quantidade tão grande de leis a respeito do tema, bem como da situação lamentável das calçadas da grande maioria das cidades brasileiras, é possível afirmar sem receio que sobram leis e faltam calçadas.

Muitos atribuem essa situação lamentável das calçadas ao fato de sua construção e manutenção serem de responsabilidade do proprietário ou ocupante do imóvel e, somente em alguns casos, do Poder Público municipal.

No Recife, a Lei de Edificações e Instalações, que disciplina as responsabilidades pela construção e manutenção dos passeios públicos, foi aperfeiçoada em 2003 e tem como artigos principais:

Art. 220

Os passeios públicos ou calçadas integram o sistema viário ao longo das vias de rolamento, devendo ser reservados prioritariamente aos pedestres, sendo obrigatória a sua construção em toda(s) a(s) testada(s) do(s) terreno(s), edificados ou não, localizado(s) em logradouro(s) provido(s) de meio-fio e pavimentação, garantindo acessibilidade e segurança, atribuída essa responsabilidade ao proprietário ou ocupante do imóvel e, em alguns casos, ao Poder Público municipal.

Parágrafo único - A construção dos passeios públicos ou calçadas, de que trata o *caput* deste artigo, caberá ao Poder Público municipal nos seguintes casos:

I - das frentes de água (rios, lagoas, canais e praias), dos canteiros centrais de vias, das praças, dos parques e de imóveis públicos municipais localizados em logradouros públicos;

II - de rampas nos cruzamentos das travessias sinalizadas e nos canteiros centrais das vias públicas.

Art. 221

É obrigatória, também, a manutenção e recuperação dos passeios públicos ou calçadas de que trata o artigo anterior, cabendo essa responsabilidade ao Poder Público municipal, a quem der causa ou ao proprietário ou ocupante do imóvel.

§ 1º - A manutenção e recuperação caberá ao Poder Público municipal nos seguintes casos:

I - das frentes de água (rios, lagoas, canais e praias), dos canteiros centrais de vias, das praças, dos parques e de

imóveis públicos municipais localizados em logradouros públicos;

II - de alteração do nivelamento, redução ou estragos ocasionados pelo Município e seus delegados;

III - de rampas nos cruzamentos das travessias sinalizadas e nos canteiros centrais das vias públicas.

§ 2º - A recuperação caberá a quem der causa, notadamente às concessionárias de serviços públicos e empresas executoras de obras, após a realização de obras públicas ou privadas ou em consequência destas;

§ 3º- A recuperação, nos demais casos, caberá ao proprietário ou ocupante do imóvel.

Art. 222

Na hipótese da não realização dos serviços necessários à construção, manutenção e recuperação dos passeios públicos ou calçadas, localizados nas vias públicas, nas condições dos artigos anteriores, deverá o Poder Público municipal notificar o responsável para executar tais serviços no prazo de 90 (noventa) dias a contar do recebimento da notificação.

§ 1º- Após 90 (noventa) dias da notificação para iniciar as obras de construção ou recuperação dos passeios públicos ou calçadas, sem que o responsável tenha concluído a execução do serviço, o Poder Público municipal poderá construir ou recuperar os referidos passeios públicos ou calçadas às suas expensas.

§ 2º- O Município será indenizado pelo responsável do valor despendido com a realização da obra de que trata

o *caput* deste artigo, pelo preço por ele praticado para pagamento das obras do Município, acrescido de 10% (dez por cento).

§ 3º - O responsável pela indenização de que trata o parágrafo anterior será notificado para, no prazo de 30 (trinta) dias a contar do recebimento da notificação, recolher aos cofres municipais o valor devido e, na hipótese de não recolhimento desse valor, deverá o débito ser inscrito na dívida ativa do Município.

Art. 223

Quando da apresentação dos projetos de engenharia e arquitetura aos órgãos competentes, devem ser incluídos os projetos dos passeios públicos ou calçadas para sua devida aprovação e análise, segundo critérios definidos na ABNT - NBR 9050.

§ 1º - Quando a via ou logradouro público em que se situar o imóvel, objeto do projeto de que trata o *caput* deste artigo, for dotado de meio-fio e pavimentação, a concessão de Habite-se e Aceite-se fica condicionada, além da observância às demais exigências legais, à construção do passeio público ou calçada de acordo com o definido nesta lei.

§ 2º - A exigência de que trata este artigo poderá ser dispensada mediante análise pela Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente, quando localizados em Zona Especial de Interesse Social (Zeis), Zona Especial de Preservação Ambiental (Zepa) e Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural (ZEPH/SPR).

Art. 225

A pavimentação dos passeios deverá ser executada em materiais antiderrapantes.

§ 1º - A Prefeitura poderá fixar, para cada logradouro ou trecho de logradouro, a juízo do órgão técnico competente, o tipo de pavimentação do passeio.

§ 2º - Na pavimentação do passeio, não será permitido obstáculo de caráter permanente que impeça o livre trânsito dos pedestres.

Da análise dos artigos acima, observamos que a construção e manutenção das calçadas localizadas diante de imóveis particulares, são da responsabilidade dos seus proprietários, sendo as demais calçadas da responsabilidade do Poder Público municipal.

Se fosse verdadeira a tese de que a situação dos passeios públicos seria melhor caso a responsabilidade fosse totalmente das prefeituras, como explicar o fato de que também inexistem ou estão em situação precária muitas das calçadas das frentes de rios, canais e praias, dos canteiros centrais de vias, das praças, dos parques e de imóveis públicos municipais, cuja construção e conservação são de responsabilidade das prefeituras?

Um estudo feito em 12 cidades brasileiras no ano de 2012 mostrou as cidades com as melhores e piores calçadas do País. Na ordem, das melhores para as piores, Fortaleza, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, São Paulo, Goiânia, Brasília, Natal, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Manaus. O fato interessante é que, em todas elas, sem exceção, é adotado o mesmo modelo que transfere a responsabilidade da construção e manutenção das calçadas para o pro-

prietário do imóvel, o que contradiz a assertiva de que o problema está no modelo.

O PROBLEMA DAS CALÇADAS ESTÁ, NA VERDADE, RELACIONADO À FALTA DE VONTADE POLÍTICA DOS GOVERNANTES, À AUSÊNCIA DE DISPOSITIVOS EFICAZES DE CONTROLE, BEM COMO À FALTA DE CONSCIÊNCIA DE MUITOS CIDADÃOS.

Roteiro para uma
calçada cidadã
no Recife

5



Segundo a *Carta do Pedestre*, elaborada pela Associação Brasileira de Pedestres, a política de transportes e as regras de trânsito devem atender, por ordem de prioridade:

1. Às necessidades dos pedestres.
2. A outras necessidades sociais, especialmente dos ciclistas e de transporte público de passageiros.
3. Às necessidades de transporte de mercadorias, normalmente compatibilizadas com as anteriores por meio de restrições de horários e de itinerários.
4. Finalmente, às necessidades de circulação de automóveis particulares.

Somente se levarmos em conta as prioridades acima, é que estaremos construindo cidades para a totalidade da população. Para as crianças, os idosos, os que têm algum tipo de necessidade especial, enfim, para os pedestres, que são não somente os que se locomovem exclusivamente a pé, mas também os que usam transporte coletivo e veículos individuais e que utilizam, em algum momento, as calçadas.

Trata-se de uma grande mudança na forma de organizar as cidades, o que requer planejamento específico e bem elaborado. A título de sugestão, os autores propõem um roteiro com os seguintes passos:



Devemos pensar em cidades para os mais vulneráveis. Para as crianças, os idosos, os que se movimentam em cadeiras de rodas, para os mais pobres. Se a cidade for boa para eles, será também para os demais.”

Henrique Peñalosa,
ex-prefeito de Bogotá.



Passo 1 | Consciência e Engajamento

Todo o grupo dirigente municipal deve estar consciente das mudanças a serem implementadas, bem como deve ser trabalhado o engajamento no processo de várias entidades e grupos de pessoas dos diversos segmentos da sociedade.

Passo 2 | Coordenação Unificada

Atualmente, no Recife, as responsabilidades pelas calçadas estão distribuídas por vários órgãos, a exemplo da CTTU, URB, Emlurb e Dircon, o que impede uma visão única e sistêmica do problema.

É necessário criar estrutura administrativa capacitada e com poderes suficientes para coordenar todas as atividades relacionadas às calçadas, a exemplo de normatização, planejamento, supervisão, fiscalização, construção e reforma, cobrança a outros órgãos envolvidos com o problema, campanhas de conscientização, bem como a interação com a sociedade, no que se refere à fiscalização das responsabilidades dos proprietários de imóveis, e sua correta orientação.

Passo 3 | Complemento da Legislação

Como foi mostrado no Capítulo 4, a legislação atual sobre as calçadas é ampla, faltando muito pouco a ser tratado. É importante a criação de dispositivo legal que proíba a construção de estandes de vendas nas calçadas, assim como a sua utilização para operação e/ou estacionamento de betoneiras e outros veículos utilizados pela construção civil.

Passo 4 | Padrão para as Calçadas

Embora a legislação do Recife estabeleça vários critérios para a construção das calçadas, não existe um padrão a ser seguido, o que permite a existência de diferentes tipos de calçada e dificulta a compreensão, pelos proprietários de imóveis, do que deve ser feito.

Algumas cidades brasileiras, a exemplo de São Paulo, já estabeleceram padrões arquitetônicos para as suas calçadas, o que tem resultado em calçadas de melhor qualidade e em uma paisagem urbana mais regular.

Em São Paulo, o novo padrão arquitetônico, regulamentado pelo Decreto nº 45.904, de 19 de maio de 2005, divide as calçadas em faixas, diferenciadas por textura ou cor.

A primeira faixa é a de serviço, destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou portadores de deficiências, postes de iluminação, sinalização de trânsito e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones, caixas de correio e lixeiras. Essa faixa deve ter largura mínima de 0,75 m (setenta e cinco centímetros).

A segunda faixa, denominada de *livre*, é destinada exclusivamente à circulação de pedestres, devendo estar livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos, temporários ou permanentes, ou vegetação. Deve atender às seguintes características:

- possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição;
- possuir largura mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros);
- ser contínua, sem qualquer emenda, reparo ou fissura. Portanto, em qualquer intervenção o piso deve ser reparado em toda a sua largura, seguindo o modelo original.

A terceira faixa, denominada de *acesso*, é a área em frente ao imóvel ou terreno, onde podem estar a vegetação, rampas, propaganda e mobiliário móvel como mesas de bar e floreiras. É uma faixa de apoio à propriedade.

Caso a calçada tenha uma largura menor que 1,90 m (um metro e noventa centímetros), um técnico da Prefeitura deverá orientar sobre a melhor alternativa para permitir uma faixa de circulação que esteja dentro dos padrões definidos para a faixa livre, que sempre será a de maior importância e prioridade.

O padrão arquitetônico a ser estabelecido deve tratar também dos pisos especiais de orientação ao pedestre e dos pisos direcionais, bem como dos materiais a serem utilizados, os quais devem depender do tipo da via. São eles os pavimentos intertravados, as placas pré-moldadas de concreto, o ladrilho hidráulico e o concreto moldado *in loco*, que pode ser feito em cores.

Especial atenção deve ser dada à vegetação a ser plantada, cuja presença é de fundamental importância para a amenização climática e para o escoamento das águas nos dias de chuva.

Passo 5 | Cartilha para Orientação

Com o objetivo de facilitar a compreensão, deve ser produzida cartilha contendo, em linguagem acessível, todas as orientações relativas à construção e manutenção das calçadas, a relação dos órgãos de orientação à população e de todas as leis, os decretos e as normas que tratam do assunto.



Terceira Faixa

sem
largura mínima

Segunda Faixa

largura mínima
1,20 m

Primeira Faixa

largura mínima
0,75 m

Deve ser produzida cartilha contendo, em linguagem acessível, todas as orientações relativas à construção e manutenção das calçadas.

Mobilidade para Todos

A mobilidade deve ser planejada democraticamente também para os 70% da população, que são pedestres e que usam transporte coletivo, e, não, prioritariamente para os 30% dos proprietários de veículos individuais, que ocupam, segundo estimativas conservadoras, 75% do espaço viário da cidade.

Passo 6 | Controle Rígido

Implantar política mais rígida de controle urbano, com o objetivo de retirar das calçadas os diversos obstáculos ao trânsito dos pedestres.

Passo 7 | Fiscalização Rigorosa

A CTTU deve ser preparada para tornar mais rigorosa a fiscalização e aplicação de multas nas infrações relativas ao trânsito e estacionamento de veículos nas áreas de calçadas.

Passo 8 | Plano de Adaptação à Legislação

Preparar plano de construção, reforma e adaptação à legislação de todas as calçadas, sejam as de responsabilidade do Poder Público, sejam as de responsabilidade dos proprietários de imóveis.

Passo 9 | Programa de Conscientização

A Prefeitura deverá, para completar, elaborar amplo programa de conscientização e sensibilização da população para a importância de construir, recuperar e manter as calçadas da cidade em bom estado de conservação e em respeito à legislação.

Passo 10 | Participação Cidadã

Sem a participação da sociedade, no entanto, será difícil a obtenção de êxito em plano de tal magnitude. A população terá, em primeiro lugar, que cuidar das calçadas em frente de suas propriedades, bem

como estar vigilante, sempre cobrando do Poder Público municipal o cumprimento, de forma competente, de todos os passos aqui indicados.

Não podemos esquecer a importância que terão as redes sociais, a imprensa, o Poder Judiciário e o Ministério Público Estadual, que deverão ser amplamente demandados por todos, sempre que necessário.

Somente dessa forma poderemos restabelecer o costume de se andar a pé, com repercussões positivas para o conhecimento da nossa própria cidade, a convivência entre as pessoas, a melhora da saúde e autoestima de todos, a maior segurança e acessibilidade — principalmente para as crianças, os idosos e as pessoas com necessidades específicas — e para a mobilidade.

MULTA Cidadã
Por Estacionar na calçada

Pelo Código de Trânsito Brasileiro constitui infração de trânsito: Art. 181. Estacionar o veículo: VIII - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre(,...).

Infração	GRAVE (5 pontos na carteira)
Medida alternativa	REMOÇÃO do VEÍCULO (Para depósito do Detran)
Penalidade	MULTA (R\$ 127,69)

Não estacione na calçada. Além de ser uma infração grave é um enorme desrespeito ao cidadão pedestre. A calçada é o primeiro degrau da cidadania urbana. Quando ela não é respeitada, não se pode esperar respeito por mais nada numa cidade.

Algomais

Com a Participação Cidadã

Para protestar contra a impune invasão das calçadas do Recife pelos carros para estacionamento, o Observatório do Recife e a revista *Algomais* disponibilizaram em 2012 para os leitores da revista a Multa Cidadã por Estacionar na Calçada. Trata-se de uma medida de protesto e conscientização e contra a falta de fiscalização e controle predominantes.

“ Comece fazendo o que é necessário, depois o que é possível, de repente, você estará fazendo o impossível. ”

São Francisco de Assis



Este livro, com tiragem de 2.000 exemplares, foi impresso em papel Pólen Bold 90g/m², na fonte News Gothic BT, pela Gráfica Santa Marta, para a Editora INTG, em fevereiro de 2013, ano em que transcorrem os 80 anos de publicação da obra *Casa-grande & Senzala*, do escritor e sociólogo-antropólogo Gilberto Freyre.