



mobilize



Campanha
Calçadas do Brasil



Calçadas do Brasil: 100 dias de campanha

Entre fevereiro e abril de 2012 a equipe do portal Mobilize Brasil saiu pelas ruas de algumas capitais brasileiras para avaliar a situação das calçadas do país. Afinal, calçadas com boa qualidade são um equipamento fundamental para a mobilidade urbana sustentável. E, segundo dados do IBGE (2010), no Brasil cerca de 30% das viagens cotidianas são realizadas a pé, principalmente em função do alto custo do transporte público.

Além da importância para o transporte, as calçadas funcionam também como um "sensor" da qualidade de urbanização de uma cidade. Alguns pensadores afirmam que se pode medir o nível de civilização de um povo pela qualidade das calçadas de suas cidades. E há quem diga que as calçadas são melhor indicador de desenvolvimento humano do que o próprio IDH.

Enfim, cidades são feitas para pessoas, e estas primordialmente caminham. A necessidade de calçadas de qualidade vale para todos: jovens, adultos e também para crianças, idosos e pessoas com deficiência física, que demandam pavimentos bem nivelados, sem buracos, e dotados de rampas de acesso para cadeiras de rodas.

Calçadas devem ser suficientemente largas e, sempre que possível, protegidas por arborização para conforto de quem anda sob o sol. E bem iluminadas, para quem caminha à noite.

Outro item a não ser esquecido são bancos e jardins. Sempre que houver espaço, os bancos e outros equipamentos são um sinal de gentileza urbana precioso, que se contrapõe à correria de nossos dias.

E, ainda, calçadas devem ser complementadas por faixas de segurança, equipamento básico para a travessia segura das ruas. Além disso, semáforos especiais, placas de sinalização e outros equipamentos de segurança podem ser necessários nas vias de maior movimento.

No final de abril de 2012, a Campanha Calçadas do Brasil foi lançada publicamente, com ampla repercussão na mídia, pedindo a participação do público na avaliação dessa infraestrutura em suas cidades, ruas e bairros. **(Ver Anexo 1)**

Este documento procura registrar os resultados obtidos e apontar algumas recomendações às autoridades e à cidadania.

Mobilize Brasil
Agosto de 2012



Conclusões e recomendações

Após cem dias de trabalhos, a Campanha Calçadas do Brasil foi encerrada no dia 31 de julho passado, com expressiva participação de leitores. Um total de 126 locais foram avaliados pelos voluntários, totalizando 228 ruas e avenidas em 39 cidades de todas as regiões do país.

Para isso, a equipe de avaliadores e os voluntários (leitores do Mobilize) consideraram 8 quesitos:

- Irregularidades no piso
- Largura mínima
- Degraus que dificultam a circulação
- Obstáculos, como postes, telefones públicos, lixeiras, bancas etc.
- Existência de rampas de acessibilidade
- Iluminação adequada da calçada
- Sinalização para pedestres e
- Paisagismo para proteção e conforto

Alguns voluntários atribuíram notas às calçadas de cidades como um todo e não a uma rua ou avenida. É o caso de Palmas (TO), Araguaína (TO), Florianópolis (SC), Itapema (SC), Santos (SP), Cascavel (PR), Caxias do Sul (RS), Eldorado do Sul (RS), Juazeiro do Norte (CE), Porto Velho (RO), Pará de Minas (MG) e Ananindeua (PA). Como se tratam das únicas referências disponíveis, decidimos considerá-las.

Média: 3,55

A média nacional (Ver Anexo 2) atribuída pelos avaliadores ficou em 3,55, número muito baixo se considerarmos que a nota mínima para uma calçada de qualidade aceitável seria 8, segundo os critérios estabelecidos pelo Mobilize. Apenas 6,57% dos locais avaliados obtiveram nota acima desse indicador mínimo. E 70,18% das localidades avaliadas obtiveram médias abaixo de 5.

Ruas centrais

As calçadas avaliadas encontram-se em áreas centrais das cidades, com urbanização superior a 60 anos. Exemplo é a região da estação Central do Brasil, no Rio de Janeiro.

Mas, algumas visitas às regiões mais periféricas das cidades mostram que o mesmo padrão (piorado) se repete nas periferias, onde existem milhares de ruas completamente desprovidas de calçadas.



Buracos e degraus

A maior parte dos locais avaliados não tinha sequer um pavimento regular, sem buracos, exigência mínima para um caminhar seguro. E são muito comuns as calçadas estreitas, às vezes com menos de 50 cm de largura.

Além das diferenças de padrão entre as calçadas construídas por cada proprietário de imóvel, muitas vezes formando degraus no caminho dos pedestres, as calçadas também apresentavam falhas provocadas por obras de concessionárias de água, telefonia e energia.

Ambulantes, mesas e cadeiras

Outro problema, comum a praticamente todas as cidades avaliadas, é a ocupação das calçadas por mesas, cadeiras e toda a sorte de vendedores ambulantes, o que impede a passagem dos pedestres e cadeirantes, e é sinal da ausência de fiscalização pelo poder público. Exemplo curioso é o "Largo da Calçada", em Salvador, cujas calçadas são completamente ocupadas por bancas de vendedores de frutas.

Sinalização e iluminação

Nos cruzamentos, as faixas de pedestres, placas e sinais luminosos são ainda raras e mal mantidas pelo poder público. Frequentemente, as faixas de pedestres estão gastas e apagadas ou ainda interrompidas por obras de recapeamento.

Rampas para acessibilidade

Embora o Brasil já tenha elaborado normas técnicas e até projetado peças industrializadas para a construção de rampas de cadeirantes, de forma geral as ruas e avenidas do país não têm rampas adequadas para a circulação de cadeiras de rodas. Quando existem, as rampas são construídas fora de padrão ou simplesmente não têm manutenção.

Iluminação e paisagismo

Enxergar por onde anda é fundamental para qualquer pedestre. A iluminação traz segurança sobre onde se pisa e também sobre o ambiente no qual se caminha. Raras calçadas têm luzes específicas, mas de forma geral a iluminação da rua é suficiente para o trânsito do pedestre. Uma exceção é a rua Darzan, no bairro de Santana, São Paulo, onde o pedestre anda às cegas após o anoitecer.

Paisagismo é raridade ao longo das ruas e avenidas brasileiras. Os antigos jardins das residências foram gradativamente substituídos por garagens, muros, grades, rolos de arame farpado e outros itens de segurança.

Desta forma, as calçadas brasileiras transformaram-se em toscas faixas de concreto ao lado de pistas de automóveis, com raros canteiros ou arborização. Apenas algumas poucas avenidas contam com algum paisagismo, proteção arbórea e mobiliário urbano para descanso dos pedestres.

Recomendações

No Brasil, as calçadas são de responsabilidade dos proprietários dos imóveis, reza a cartilha das autoridades. No entanto, exemplos de outros países mostram que somente o poder público tem capacidade e autoridade para projetar, construir, fiscalizar e manter as calçadas, além da sinalização e iluminação nos padrões necessários.

Na enquete realizada pelo Mobilize Brasil, 61,51% dos participantes manifestaram-se favoráveis a que as prefeituras assumam essa responsabilidade, tal como o fazem em relação à via de automóveis.



Assim, recomenda-se que as calçadas sejam de fato consideradas um sistema de transportes, parte da via pública, e passem a ser mantidas pelas prefeituras. E mais: consultores da área de transportes entendem que as calçadas devem ser consideradas um sistema de circulação, com mapeamento centralizado, sinalização e sistemas de controle, que permitam realizar as manutenções assim que seja necessário.

Caso essa gestão centralizada não seja possível, as prefeituras deveriam criar mecanismos mais eficientes para fiscalizar e orientar os cidadãos sobre a condição das calçadas. Em vez de apenas multar, o poder público deve dar informação técnica e estar ao lado dos moradores para orientá-los sobre os materiais e forma de construção das calçadas.

Pedreiros, calcateiros e outros profissionais de construção civil que prestam serviços aos cidadãos deveriam passar por ciclos de treinamento para entender o que é uma calçada, quais são as formas e os materiais mais adequados para construí-las.

As prefeituras devem assumir pelo menos a manutenção das calçadas nas vias de intensa circulação de pedestres, como as grandes avenidas, locais de comércio, proximidades de terminais de transporte, de escolas, centros de exposições, locais de atrações turísticas etc.

Nesses corredores de pedestres, o projeto, construção, fiscalização e manutenção das calçadas deve ficar a cargo do poder público. Exemplo é o que



foi definido em São Paulo, com base na Lei 14.675 (jan. 2008), de autoria da vereadora Mara Gabrilli. Esta lei instituiu o Plano Emergencial de Calçadas (PEC), pelo qual a Prefeitura passou a poder revitalizar vias estratégicas, localizadas nos centros comerciais e que interligam diversos equipamentos públicos e privados essenciais à população.

É o caso da Av. Paulista, da Av. Faria Lima e, mais recentemente, da Av. Amaral Gurgel, todas refeitas com pavimento liso de concreto.

Empreiteiras a serviço de concessionárias que tenham instalações subterrâneas devem ser submetidas a estrito controle e fiscalização das prefeituras, de forma a evitar que suas obras prejudiquem a qualidade dos pavimentos de calçadas.



Expediente

Equipe Mobilize Brasil

Ricky Ribeiro (Diretor Executivo)

Cristina Ribeiro (Diretora Executiva da Associação Abaporu)

Caroline Pires (Mídia digital)

Equipe Mandarin Comunicação

Marcos de Sousa

Diego Salgado

Felipe Castro

Regina Rocha

Lúcio Pontes Filho (Fortaleza)

Jackeline Farah (Manaus)

Caroline Aguiar (Brasília/Goiânia)

Júlio César Lima (Curitiba)

Gabriela Ribeiro (Recife)

George Fernandes (Natal)

Leandro Cabido (Belo Horizonte)

Leo Barsan (Salvador)

Pedro Carrion Costa (Rio de Janeiro)

Bianca Carneiro (Porto Alegre)

Rodrigo Prada (Ass. Imprensa)

Graziela Silva (Ass. Imprensa)



Mobilize Brasil é uma realização da

Associação Abaporu

tel. 55 11 4153.5081

e-mail: abaporu@abaporu.com.br

