



**ABRASPE**

**Associação Brasileira de Pedestres**

# **O PEDESTRE**

**-13 CONDIÇÕES PARA TORNÁ-LO FELIZ-**

**E. J . Daros**

**S. Paulo, agosto de 2.000**

## O PEDESTRE

### CONCEITOS

Pedestre somos todos nós que andamos a pé no espaço público. Também é pedestre o portador de deficiência física. Ser pedestre é uma condição natural do ser humano. Com o objetivo de poupar sua energia muscular e de dispor de maior conforto e mobilidade, especialmente em percursos longos, o homem criou e desenvolveu tipos de veículos e de sistemas de tração. A partir daí surgiram duas novas condições: a de passageiro e a de condutor. Estas últimas, porém, não são naturais e sim criadas pelo homem. **Somos pedestres. Estamos passageiros e condutores.**

É fundamental que se compreenda essa diferença, pois é dela que decorre, logicamente, o preceito de que o espaço público é primordialmente do pedestre. As condições de passageiro e de condutor são privilégios que nós cidadãos concedemo-nos reciprocamente. Sua fruição deve ser feita conforme as regras estabelecidas pela sociedade.

Desde já, é importante chamar a atenção para o fato de que o motorista se encontra, no espaço público, numa situação de superioridade física. Seus erros e atropelos podem, eventualmente, causar-lhe danos. Todavia, quase sempre, causam danos físicos e morais a terceiros quando desrespeitam a sinalização, ou esta é inadequada. Ao contrário do motorista, o pedestre sofre na própria carne as conseqüências de suas falhas.

Considerando que em nosso País a grande maioria dos pedestres se comporta precipitadamente, a despeito da existência de sinalização adequada em muitos locais, a responsabilidade do motorista é maior ainda. **Quando afirmamos que pedestre somos todos nós e que essa é uma condição natural do ser humano, precisamos ter plena consciência de que ela abrange um conjunto heterogêneo de pessoas.** Em decorrência disso as regras de trânsito devem ser estabelecidas e operadas de maneira a atender as necessidades dos grupos mais frágeis da população. Caso contrário, estaremos afastando-os do espaço público e tornando-os incapazes de exercer o direito mais simples e fundamental do ser humano: o de ir e vir. No Brasil, lamentavelmente, idosos, crianças e portadores de deficiência que, em outros países, estariam em condições de andar a pé com segurança pelas vias públicas, estão encarcerados pelo trânsito em suas casas. E daí somente podem sair acompanhados.

## O PEDESTRE NAS RUAS

Ao cruzarmos a porta que nos dá acesso à rua, passamos à condição de usuário do espaço público. Alguns o fazem confortavelmente sentados em seus automóveis, afastados de buracos e sujeiras do chão. A maioria, porém, o faz com as próprias pernas. Muitos com os pés desprotegidos em chinelos e sandálias de baixo custo, sem falar nos totalmente descalços.

O ato de se deslocar é contínuo, tanto para o pedestre, como para os veículos automotores. **Daí decorre que os sistemas de circulação têm de ser contínuos.** Isso é tão óbvio, que dispensaria comentários se andássemos todos de automóvel. Ninguém pode imaginar, salvo em filmes de ficção, que os automóveis possam voar sobre buracos e obstáculos.

Por outro lado, **os sistemas de circulação têm de se ajustar ao volume de pessoas e de veículos.** Isso também seria óbvio se andássemos somente de automóvel, pois sendo o veículo de metal, portanto rígido, as larguras das pistas e das ruas têm necessariamente de levar em conta suas dimensões e devem ser racionalmente estruturadas para compatibilizar o volume de tráfego com a capacidade dessas vias. Os congestionamentos, os buracos e outras deficiências no pavimento e na sinalização são encarados com grande irritação pelo cidadão motorizado que, muitas vezes, completa seus protestos com fortes acelerações do motor e buzinas de seu veículo.

Os pedestres, ao contrário dos automóveis, são encarados como figuras elásticas e com poderes para saltar e se esgueirar entre obstáculos. Se a capacidade das calçadas é insuficiente, o pedestre que se vire. E se vira mesmo. Um esbarrão aqui, uma cotovelada logo adiante, um escorregão acolá, uma espera em fila única para passar num local muito estreito, uma caminhada perigosa na rua junto à calçada, quando não há mais espaço no passeio, ou até mesmo invasão de lojas nos pontos de espera de ônibus, especialmente em dias chuvosos. Os pedestres aceitam essa situação caladamente e com resignação, vociferando somente contra outro pedestre que lhe empurra ou contra algum motorista que ameaça atropelá-lo. Suas vozes são fracas, física e politicamente. Sem buzina, a aceleração calada de seu coração nada revela publicamente. Na periferia das cidades a situação piora, pois não existem nem mesmo calçadas estreitas, e às vezes tampouco acostamentos: o pedestre disputa na própria pista o espaço com veículos em alta velocidade.

Vencidos os trechos a pé, nada garante que seu drama terminará ao chegar ao ponto de ônibus. A não ser no caso dos privilegiados pedestres que podem utilizar o metrô, os demais são obrigados a ficar em pé em pontos e estações improvisados. Uns poucos conseguem se abrigar do sol e da chuva; os demais ficam expostos ao tempo. Nos dias de chuva, quase todos recebem espirros de água, ou até de lama, dos veículos que transitam sobre poças de água, normalmente sujas, enquanto esperam os ônibus.

Aí chegam os coletivos ruidosos e fumegantes, operados por motoristas cujo treinamento se limita a operar o veículo simplesmente; e muito mal. A maioria deles usa e abusa da paciência dos passageiros, pois sabe que estes são clientes cativos, sem alternativa.

Pára o veículo longe do meio fio; acelera-o e desacelera-o bruscamente, jogando os passageiros contra os bancos, ou uns contra os outros; superlota-o ao ponto de ferir a própria dignidade das pessoas. Próximo ao esgotamento físico e mental, esses motoristas não têm condições de alterar seu comportamento.

Os casos de utilização de dois ônibus para se completar uma viagem estão se tornando cada vez mais frequentes nas cidades grandes. Os pontos de transferência de um ônibus para outro normalmente não coincidem, obrigando o pedestre usuário a se deslocar a pé em locais escuros e ermos, sem proteção contra intempéries, assaltos e outros percalços. E quando coincidem, suas instalações são precárias

Finalmente as poluições atmosférica e sonora produzidas por veículos mantidos e operados segundo padrões inaceitáveis em qualquer sociedade civilizada, impregnam o ar do ambiente em que o pedestre vive o seu drama diário.

## **TRANSPORTE A PÉ**

Andar a pé constitui a forma mais primitiva e natural de transporte. E o homem, visto sob o prisma restrito de seu deslocamento físico, é um automóvel, pois ele **“contém em si mesmo os meios de propulsão”**. Quando se realiza uma viagem a pé, além de se **“autotransportar”**, pode-se, também, carregar objetos, sem falar na transmissão de recados próprios ou de terceiros. Em outras palavras, o ser humano, ao se deslocar, produz serviços de transporte de passageiro e, eventualmente, de mercadorias e de comunicação.

O surgimento e o intenso uso dos veículos automotores aumentaram a mobilidade da população em nossas cidades. Em nenhum momento, porém, a condição natural de se andar a pé foi abandonada. Basta observar-se atentamente os pedestres que circulam em nossas cidades e na área rural para se concluir que o andar a pé constitui uma forma indispensável de transporte para a maioria de nossa população.

Subtraindo-se o reduzido e inexpressivo número de pessoas que somente andam a pé em recintos particulares, ou seja, que embarcam e desembarcam de seus automóveis em garagens particulares na origem e no destino de suas viagens, a maioria da população anda a pé em nossos espaços públicos; seja para realizar viagens curtas, seja para completar as viagens feitas por meio de transporte público, ou mesmo de automóvel, já que seu estacionamento nem sempre coincide com o destino ou a origem da viagem.

Pesquisas feitas pelo Metrô de São Paulo revelam a expressiva participação das viagens a pé no sistema de transporte da região metropolitana. Em 1977, de um total de 21,4 milhões de viagens diárias, 5,4 milhões foram a pé, representando 25,2 % do total. Em 1987, o número de viagens diárias cresceu para 29,4 milhões, enquanto as viagens a pé aumentaram para 10,6 milhões, correspondendo a 36% do total. É bom lembrar que, naquele ano, 28,8% e 35,2% corresponderam a transporte individual e coletivo, respectivamente. A pesquisa de 1997 mostra que houve um pequeno aumento no total de viagens diárias, que passou de 29,4 para 31,4 milhões. As viagens a pé tiveram um incremento menor, passando de 10,6 para 10,8 milhões, reduzindo, portanto, sua participação de 36% para 34,4%. Ressalte-se, contudo, que as viagens a pé registradas nessas pesquisas, se o motivo não for trabalho ou escola, são as superiores a 500 metros. Não incluem, portanto, a maior parte dos trajetos que os pedestres realizam nas vizinhanças de sua residência e de seu local de trabalho, bem como aqueles que completam suas viagens em transporte coletivo.

## **TURISMO A PÉ**

Certamente causa espécie falar-se nisso, pois os veículos de transporte do turista são o avião, o trem, o navio, o ônibus e o automóvel. Em alguns casos, as motocicletas; e em raras ocasiões, as bicicletas. Jamais as próprias pernas; especialmente quando são aposentadas. Somente pessoas exóticas e com boa disposição física podem andar grandes distâncias a pé.

Não obstante isso, ao visitar diferentes cidades e locais, **todo o turista enfrenta o seguinte dilema: andar mais a pé, e por isso percorrer trechos menores, ou cobrir distâncias maiores, utilizando o automóvel ou o ônibus.** Para resolvê-lo é preciso que se desvele o objetivo primordial do turista. Não obstante serem tantos e variados, pode-se afirmar que o turista, em geral, busca uma vivência diferente da que ele tem onde mora. Sem os condicionamentos da sua terra, o turista deseja sentir-se mais livre e experimentar coisas novas. Ao final, deseja sentir-se cultural e espiritualmente mais rico.

**No mundo ocidental, deploravelmente, a maioria das pessoas transforma suas vidas num processo de consumo voraz : como turistas, seus sentidos e malas se escancaram para acumular o máximo de informações e coisas.** Quando viajam, procuram, normalmente, visitar o maior número de locais. Nas viagens internacionais, dificilmente retornam a locais já visitados. Para essas pessoas o mais importante é a quantidade e não a qualidade. Existem, porém, aqueles que se caracterizam pelo inverso, ou seja, desejam ter novas experiências que sejam tão profundas a ponto de alterar sua maneira de ser. Para esse tipo de turista, não importa a quantidade de novas situações e fatos com que se defrontem. O que lhe importa é a qualidade da vivência.

Os turistas consumistas tem verdadeiro pavor de andar a pé, pois essa prática lhes consome muito tempo. Se pudessem, visitariam museus e catedrais de carrinho elétrico. O turista que busca vivência nova sem violentar o seu ser, ao contrário, sente a necessidade de fazer exercícios físicos. Nesses casos, andar a pé em certos locais ricos de situações típicas da cidade visitada é a forma ideal para ele. A velocidade das situações e de imagens observadas se desenvolve conforme o ritmo de sua caminhada. Entra em contato direto com a cidade e com as pessoas. Fica sujeito a momentos imprevisíveis que jamais serão esquecidos. É óbvio que, nesses casos, a segurança contra acidentes e assaltos deve lhe ser assegurada, pois tais ocorrências, além de perigosas e desagradáveis, geram um clima de intranquilidade que impede a sua descontração.

A esta altura já se pode afirmar que a solução do citado dilema terá que ser feita a nível pessoal, pois depende da maneira como o turista se comporte, de seus valores, tradições e cultura. **É importante, porém, que as cidades desejosas de incrementar um turismo inteligente dêem condições para se caminhar a pé com conforto e segurança nos seus locais mais típicos. Quais são essas condições?**

**As mesmas que os próprios cidadãos que habitam a cidade visitada gostariam que existissem para eles moradores. As 13 condições descritas a seguir, se atendidas, fariam o pedestre feliz.**

## **MAIS SEGURANÇA CONTRA ACIDENTES**

Muitos engenheiros de tráfego, cujas mentes foram condicionadas pelo veículo automotor, isto é, pela máquina, têm sérias dificuldades de compreender as múltiplas funções do andar a pé, restringindo sua análise à segurança do pedestre nas travessias das pistas de nossas vias públicas. E isso já é um avanço, pois nossos índices de atropelamento ainda são muito altos. Com a promulgação do novo código de trânsito brasileiro, no qual se aumentaram as multas e a intensidade das penalidades quando a infração implica em desrespeito aos direitos do pedestre, e, principalmente, com o controle eletrônico-fotográfico dos limites de velocidade, houve queda acentuada nas mortes por atropelamento. **É necessário, ainda, que haja maior controle sobre motoristas alcoolizados ou drogados. É de se reconhecer, portanto, que a segurança contra a morte, o aleijamento ou o ferimento do pedestre em acidente de trânsito é e deve continuar sendo prioritária.**

Aqui é interessante destacar que o novo código reconheceu o direito ao trânsito seguro também nas calçadas. Ao considerar como trânsito **“a utilização das vias por pessoas...para fins de circulação, parada...”**, e via como **“a superfície por onde transitam... pessoas..., compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central “**, o direito de todos ao trânsito em condições seguras compreende, por conseguinte, a circulação do pedestre no espaço público, esteja ele cruzando a rua, parado ou andando nas calçadas e acostamentos, ou em qualquer outro lugar público que não lhe seja vedado andar a pé. A partir da promulgação do novo código de trânsito, **“os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro”**.

Assim sendo, o pedestre tem o direito de solicitar medidas que corrijam qualquer deficiência constatada nos trajetos que percorre e que julgue por em risco sua integridade física.

Cabe ao órgão responsável, componente do Sistema Nacional de Trânsito, adotar as medidas que julgar necessárias para corrigir a deficiência apontada, ou provar que ela não existe. Tanto a solicitação, como a resposta, têm de ser por escrito.

Como costuma acontecer em nosso País, a legislação se revela mais avançada que as condições práticas de sua implantação. Se os próprios motoristas, que constituem um grupo social privilegiado, desconhecem a amplitude de suas obrigações, direitos e responsabilidades, o que se dizer do pedestre? **Pior, as próprias autoridades de trânsito não se aperceberam do fato que o Sistema Nacional de Trânsito deve incluir também as entidades públicas que regulam a construção e a conservação de calçadas, e que os órgãos que administram nossas rodovias e estradas têm de se responsabilizar pela segurança da circulação de pedestres nos acostamentos e nas travessias dessas vias.** Existe, portanto, um trabalho imenso a ser feito na reformulação dos órgãos e entidades públicas e no treinamento de seus funcionários, e muito maior ainda na divulgação do novo código, não só a motoristas, mas a pedestres também para que conheçam e exerçam seus direitos e obrigações. Pode parecer um disparate a muitos, envolver-se na discussão de outros assuntos pertinentes ao andar a pé, já que a própria segurança contra acidentes ainda não foi alcançada. É necessário que se entenda, porém, que o comportamento do pedestre em nossas vias públicas está ligado a outros aspectos além de sua segurança, sendo que alguns deles podem reforçá-la ou compromete-la, se não forem considerados.

## **MENOS ATROPELAMENTOS**

Os dados sobre atropelamentos variam de cidade para cidade. Tomando-se a de São Paulo, como exemplo, pode-se afirmar que não obstante a redução de mortes em acidentes de trânsito verificada nos últimos anos, os pedestres atropelados continuam a ser uma parcela significativa dos mortos e feridos no trânsito paulistano. As mortes em acidentes, que já tinham se reduzido de 2.245, em 1.996, para 2.045, em 1.997, caíram para 1.558, em 1.999. Essas reduções resultam do maior controle das velocidades que se iniciou em 1.997 e foi intensificado em 1.998. A queda nas mortes por atropelamento, também foi substancial: caiu de 1.339, em 1.996, para 1.109, em 1.997, e, em 1.998, pela primeira vez após 17 anos da fundação da ABRASPE, em 1.981, quando o número de pedestres mortos era de 1.677, para menos de 1.000, ou seja, 862. Esse número permaneceu exatamente o mesmo em 1.999 e representou 55% do total de 1.558 vítimas fatais nesse ano.

Os índices melhoraram muito daquela época para cá: em 1.981, os índices de pedestres mortos no trânsito eram de 10,2 por 10.000 veículos e 19,6 por 100.000 habitantes. Naquele ano a frota era de 1,6 milhões de veículos e a população de 8,7 milhões, ou seja, uma relação de aproximadamente 5,4 habitantes por veículo. Em 1.999, essa relação reduziu-se a quase 2 habitantes por veículo (4,8 milhões de veículos e 9,9 milhões de habitantes). Os índices, contudo, caíram: 1,8 pedestres mortos por 10.000 veículos, o que era de se esperar devido ao rápido crescimento da frota, e de 8,7 por 100.000 habitantes. A queda desse último índice de 19,6 pedestres mortos em atropelamento por 100.000 habitantes para 8,7, entre 1.981 e 1.999, revela que não obstante o índice de motorização ter crescido de 5,4 habitantes por veículo para aproximadamente 2, ainda assim houve uma melhora substancial da segurança do pedestre. Esses dados mostram que a segurança do trânsito, em geral, e do pedestre, em particular, melhorou significativamente na Cidade de São Paulo. **Contudo, necessita-se, ainda, de esforço continuado para se chegar ao nível das sociedades desenvolvidas. Como exemplo, tomem-se os índices de mortes em acidentes de trânsito por 100.000 habitantes, em 1.994, de 6,2 em N. Iorque e de 3,9 na Grande Londres, em comparação com 15,7 verificado em S. Paulo, em 1.998.**

Em 1.998, no Brasil, um terço das vítimas fatais de trânsito foram pedestres: 6.553 mortos por atropelamento (33,5 % do total de 20.020 vítimas fatais). É bom lembrar, ainda, que 73.175 pedestres foram feridos nesse mesmo ano, representando, aproximadamente, 25% do total de feridos no trânsito.

Os dados sobre o Brasil podem ser interpretados da seguinte forma: do total de pedestres vitimados pelo trânsito, que somaram 79.728, em 1.998, 6.553 morreram, ou seja, 8,2 %. Enquanto a mesma relação para os ocupantes de veículos foi de 13.017/256.362, ou seja, de 5,0 % . Por conseguinte, a probabilidade das vítimas de trânsito morrerem é maior entre os atropelados (8,2%) que entre os ocupantes de veículos (5,0%) Se a isso for acrescentado que entre os pedestres feridos a incidência de lesões graves é maior que entre os ocupantes de veículos, **pode-se afirmar que a probabilidade da vítima de trânsito a pé morrer e sofrer sérias lesões é bem maior do que a dos ocupantes de veículos.**

Esse quadro assustador poderia levar a crer que políticos e autoridade públicas desejosos de contar com o apoio da população estivessem seriamente preocupados em melhorar as condições de conforto, acessibilidade e segurança do pedestre.

**Ao contrário, muitos políticos buscam apoio dos motorizados, particularmente por meio de propostas e ações que visem a afrouxar a aplicação de sanções a motoristas infratores de trânsito.** Da mesma forma, preocupam-se mais com a conservação e ampliação das pistas de nossas vias públicas e rodovias, do que com as calçadas ou acostamentos por onde circulam os pedestres. Desgraçadamente, os que se encontram nos escalões socioeconômicos inferiores aceitam como normal essa situação, bem como se resignam frente à prepotência do cidadão motorizado. Seu sonho não é ter mais conforto, acessibilidade e segurança quando anda a pé; tampouco é contar com um sistema de transporte público de qualidade; seu sonho é comprar um automóvel. Ao galgar a posição de motorista, costuma agir com a mesma prepotência que condenara quando era um simples pedestre.

## **MAIS ACESSIBILIDADE E FLUIDEZ**

A acessibilidade do pedestre, ou seja, a facilidade dele alcançar a pé o destino desejado, deve ser-lhe assegurada em nosso espaço público. E ela deve ser universal, isto é, permitir que todos, inclusive portadores de deficiência possam desfrutar dela. Os conflitos no uso desse espaço, infelizmente, têm prejudicado a fluidez do trânsito de pedestres, seja nas calçadas, seja nas travessias. **Além disso, a prevalência da fluidez do trânsito de veículos sobre a de pedestres, associada a formas de uso e ocupação do solo urbano típicas de cidades norte-americanas, sem que se disponha da dispendiosa infra-estrutura delas, transformaram muitas cidades brasileiras em ambientes difíceis para o pedestre.** Basta a atenta observação do acesso de pedestres a alguns centros comerciais (shopping centers), ou então, a simples comparação das calçadas e travessias das áreas mais antigas dos centros urbanos de nossas grandes metrópoles com as de seus bairros ricos e modernos, desenvolvidos nas últimas décadas, para se ter uma idéia das dificuldades de acessibilidade do pedestre em nosso País.

Nos EUA surgiu um movimento para tornar suas cidades andáveis a pé, conhecido como Walkable America. Nelas faltam calçadas e caminhos seguros para os pedestres. Esse movimento envolve centenas de cidades e é liderado pelo Governo Federal. Felizmente, as calçadas existem em nossas cidades: mas estão desaparecendo aos poucos, seja pela má conservação, seja pela desobediência dos proprietários de imóveis à legislação não as construindo, particularmente na periferia.

Tanto para o pedestre, como para o motorista, o tempo é o fator primordial para a escolha do trajeto. No caso dos veículos, nem sempre o menor tempo está associado a menor distância, devido a congestionamentos e demoras nos sinais e nos cruzamentos. Nesses casos, mesmo que a distância e a geometria do caminho alternativo sejam desfavoráveis, o motorista o utiliza desde que consiga realizar sua viagem mais rápido. No caso do pedestre, como são poucos os congestionamentos que lhe impõem redução significativa em sua caminhada, sua opção, normalmente, recai no trajeto mais curto que coincide com o de menor tempo. Nos centros urbanos mais congestionados e com sinalização que obriga o pedestre a longas esperas, sem falar nas penosas passarelas, sua opção pode ser por trajetos planos mais longos que lhe poupem tempo e energia. Em outras palavras, também é o tempo o fator determinante na escolha de itinerários do pedestre, salvo considerações particulares como a segurança contra assaltos e violências, presença de passarelas, fortes inclinações das calçadas e outros tipos de dificuldades. Seria interessante que fossem feitas pesquisas de campo sobre esse assunto, face à diversidade de situações (segurança, clima, poluição, idade e sexo do pedestre, entre outras).

Há pouca pesquisa sobre as preferências e o comportamento do pedestre brasileiro fora das travessias. As pesquisas conhecidas e citadas, normalmente foram feitas no exterior. Há diferenças culturais, econômicas e ambientais, contudo, que comprometem a validade de seus resultados. Essa situação está mudando, dado o interesse de profissionais de nível universitário em desenvolver trabalhos de pós-graduação voltados à circulação de pedestres. Contudo, as pesquisas de campo são muito restritas ainda devido à falta de recursos. Haja vista para o fato de que o Manual de Segurança de Pedestre, publicado pelo DENATRAN, em 1.979, ainda não foi atualizado.

As observações feitas neste e nos demais tópicos que se seguem decorrem de experiências pessoais desamparadas do rigor científico que deve orientar qualquer avaliação sobre o assunto

## **MENOS BANDITISMO NAS RUAS**

A escalada da violência, independente da gerada pelos conflitos de trânsito, é assustadora. Estima-se que o número de homicídios cometidos em nosso País, em 1.999, atingiu a cifra de 42.000, dos quais 9.000 na Grande São Paulo. Todos nós estamos expostos a atos de violência, normalmente ligados à apropriação de dinheiro, automóvel, jóias e outros bens.

**Pode-se afirmar que nas grandes cidades brasileiras o pedestre está mais preocupado com assaltos e tiroteios do que com o trânsito, não obstante as precárias condições ainda prevalentes nas travessias, nas calçadas e nos acostamentos.** A acessibilidade é afetada, na medida em que os pedestres renunciam andar em determinados trajetos por medo de assaltos e raptos. Idosos, crianças e uma parte substancial das mulheres estão encarcerados pelo medo da violência que impera em nossas cidades maiores. Mesmo nos centros urbanos mais pacíficos, a acessibilidade desses grupos é restrita à luz do dia e às primeiras horas da noite. **Nessas condições, a acessibilidade somente estará garantida se o trajeto além de seguro em relação ao trânsito, também o seja contra o banditismo urbano.**

## **MAIS CONFORTO**

O conforto do pedestre envolve uma dimensão muito ampla. Porém, o básico é a existência de pavimento plano e seguro, isto é, que não seja escorregadio, mesmo em dias de chuva, e que não apresente buracos. Sua inclinação longitudinal deve ser inferior a 5%, e a lateral, o suficiente para escoar as águas pluviais e evitar que se formem poças de água. Quando a topografia do terreno impede rampas amenas, devem ser usados degraus. Jamais rampas muito fortes (acima de 12%) que amedrontam e desequilibram o pedestre.

São raros os pavimentos que reúnem essas condições. Além de fortes inclinações, apresentam-se cheios de buracos e escorregadios. Nos bairros residenciais, com a predominância de habitações unifamiliares, as calçadas se transformaram em rampas de acesso do veículo ao imóvel, com inclinações laterais acentuadas que obrigam o pedestre, quando pode, a andar enviesado, e impedem a passagem de carrinhos de bebê e de portadores de deficiência. Ainda em relação às condições geométricas, a calçada deveria ter largura mínima de 1,80m, em áreas residenciais, mesmo que os pedestres sejam poucos, a fim de permitir que possam cruzar uns com os outros, ou caminhando em dupla, confortavelmente. Nas áreas comerciais, a largura mínima deveria ser de 3,0 m, ainda que o fluxo de pedestres previsto pudesse ser acomodado em largura inferior. Quando o fluxo de pedestres atingir 33/minuto/metro (Nível B) deve-se ampliar a calçada. Como isso não é fácil, recomenda-se que elas sejam bem mais largas nas áreas comerciais, podendo-se utilizar a capacidade ociosa para fins que animem o passeio e estimulem o andar a pé. **Todavia, as áreas ociosas das calçadas jamais deveriam ser cedidas para estacionamento de veículos automotores, pois sua presença agressiva, ruidosa e poluente desestimula o andar a pé.**

O sentimento de conforto é complexo e envolve todo o ambiente em torno do pedestre. **Sem condições físicas e geométricas adequadas, porém, não há como compensá-las com outros artifícios.** O ambiente e as demais condições dependem da capacidade e criatividade dos responsáveis pela administração da cidade e, particularmente, de fatores econômicos, climáticos e socioculturais da cidade em questão. Basta uma comparação das calçadas e calçadões de Curitiba, São Paulo e Rio para se notarem essas diferenças.

## **MENOS OBSTRUÇÃO E SUJEIRA**

O pedestre está mais exposto que o ocupante do veículo às condições negativas de seu trajeto. O novo código de trânsito distingue a calçada do passeio, definindo-o como **”parte da calçada ..., destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas”** Como se nota, trata-se de uma exclusividade não exclusiva. A calçada, por sua vez, é **“a 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 urbano, sinalização, vegetação e outros fins”**. A ABRASPE solicitou ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, por meio de carta dirigida ao DENATRAN, que se manifeste contrário ao entendimento de que se houver espaço, permita-se o estacionamento de veículos, já que alguns órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, poderiam cogitar essa medida absurda com base no Art. 2º que dá autoridade para que regulamentem o uso do sistema viário sob sua circunscrição de acordo **“com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais”**. O erro não está nessa delegação, mas no fato de não se ter vedado explicitamente o estacionamento de veículos nas calçadas e aberta a possibilidade de seu uso para **“outros fins”**.

A disposição do mobiliário urbano em nossas calçadas é feita de forma aleatória e sem bom senso. Consta do Manual de Segurança de Pedestres que deve-se aglomerá-lo junto às paredes, ou próximo ao meio fio, de maneira a reduzir ao mínimo sua interferência no fluxo de pedestres. O que se observa na prática, porém, é a dispersão desse mobiliário pela calçada, gerando estrangulamentos de toda sorte. Além disso, caixas de coleta de correspondência e de lixo, bem como telefones públicos, costumam ser sustentados por uma simples coluna de ferro. Na maioria das vezes ela não é tocada pelas bengalas dos portadores de deficiência visual que acabam se chocando com esses equipamentos.

As chamadas bancas de jornais e de revistas se tornaram um sério problema. Muitas vezes desrespeitando a legislação, quando existe, ocupam a maior parte da calçada, gerando estrangulamentos que poderiam ser evitados. A mesma área ocupada por elas, poderia ser melhor distribuída se fossem mais longas e estreitas, ampliando a faixa livre de circulação. Além disso, aumentaria sua área de exposição ao público e serviria de barreira para os pedestres que costumam atravessar a via em qualquer ponto, desrespeitando a sinalização e aumentando os riscos de acidente, particularmente nas vias arteriais de trânsito intenso. Além de prejudicarem a circulação de pedestres, essas bancas se transformaram em lojas e balcões de serviços.

O sistema que regula a permissão e localização das bancas de jornais é, na maioria das cidades, bem pouco transparente, não obstante o elevado lucro que muitas delas proporciona. Em algumas delas, a permissão somente é dada a portadores de deficiência. Contudo, dado o volume de investimento que muitas exigem, elas são assumidas por empresários não portadores de deficiência e operadas por empregados seus. Como isso é possível, constitui um assunto nebuloso.

**Do ponto de vista da circulação nas calçadas o relevante é que suas dimensões sejam compatíveis com o fluxo livre de pedestres, o que é raro.**

A sujeira nas ruas depende do nível de educação da população e da disponibilidade de caixas de coleta de lixo. O costume de se buscar o patrocínio de empresas privadas, concedendo-lhes o direito de veicular publicidade nas próprias caixas expostas ao público, gerou, na Cidade de São Paulo, uma concentração exagerada junto aos locais de grande movimento de pedestres, atrapalhando sua circulação. **A ABRASPE recomenda que se busque aglutinar os telefones públicos e as caixas de coleta de correspondência e de lixo junto às bancas de jornais, afastados, ainda que bem próximos, da faixa de circulação de pedestres. E todos esses equipamentos, incluindo a Banca de Jornal, sempre que possível, próximos do ponto ou estação de transporte coletivo.** A ABRASPE propõe, ainda, que a Banca de Jornal tenha disponível não só fichas ou cartões magnéticos para telefones públicos, mas também selos para correspondência.

Um outro problema resultante de legislação inadequada que regula a construção de grandes edifícios diz respeito ao sistema de coleta de lixo.

É incrível, mas é muito freqüente na Cidade de São Paulo, que áreas estruturadas urbanisticamente para residências isoladas e unifamiliares, com ruas e calçadas estreitas, transformem-se, devido à lei de zoneamento em vigor, em áreas de grandes edifícios. A largura da via pública, isto é, o espaço que vai de parede a parede, compreendendo as calçadas e as pistas de circulação de veículos, não é ampliado. Por conseguinte, calçadas com pouco mais de um metro passam agora a ser usadas por um número de pedestres bem superior que, por sua vez, atraem toda sorte de interesses comerciais desejosos de se instalar nesse pequeno espaço congestionado.

**Como se isso não bastasse, o lixo do edifício, embalado em dezenas de sacos plásticos é depositado na calçada, praticamente impedindo a circulação de pedestres.** Mais recentemente, foram estabelecidos horários rígidos de depósito e coleta que amenizam, mas não eliminam o problema. Bastaria, contudo, que todo e qualquer lixo a ser coletado fosse mantido no âmbito da propriedade privada em condições de acesso fácil e direto pela empresa coletora. Muitas residências e edifícios, para manter um pouco mais de higiene e evitar que o lixo seja aberto na calçada, costumam colocá-lo em plataformas de arame que dificultam a circulação de pedestres.

Finalmente, é sempre bom lembrar que o destino da calçada para “outros fins”, quase sempre colide com a circulação livre dos pedestres. Dois exemplos disso são a permissão de comércio ambulante e de mesas de restaurantes, bares e cafés nela se instalarem. Quando se pensa em mesas na calçada, vêm à mente os enormes calçadões junto às praias que animam a vida no Rio. Outras cidades, porém, com calçadas estreitas e, ainda que largas, mas com um volume de pedestres muito elevado, acabam permitindo que isso aconteça com sacrifício do trânsito de pedestres. Os ambulantes, por sua vez, quase sempre geram sérios problemas para a circulação quando se instalam nas calçadas. Sua tendência é se concentrar nos locais de maior volume de pedestres, atrapalhando sua passagem.

## **MAIS BANHEIROS PÚBLICOS**

A falta de banheiros públicos próximos às grandes concentrações de pedestres não tem explicação plausível. Se ao menos os terminais e estações de transporte coletivo dispusessem dessas instalações, acessíveis a toda população, essa carência ficaria amenizada. O que acontece, porém, é que elas existem somente em alguns locais, e neles, muitas vezes, o acesso é restrito aos usuários do transporte coletivo.

Os banheiros de bares, restaurantes, lojas e outras instalações particulares são praticamente inacessíveis aos mais pobres. Não é de se surpreender, portanto, que os equipamentos urbanos que oferecem espaços escondidos e mal iluminados se tornem, no mínimo, em mictórios masculinos. As mulheres ficam à margem disso e são obrigadas a todas as formas de constrangimentos imagináveis para conseguirem um local adequado para atender suas necessidades.

Os poucos banheiros públicos existentes são normalmente imundos. E muitos deles, são pontos de concentração de marginais. **Trata-se de um desafio para a administração de nossas cidades instalar e manter banheiros públicos limpos e abertos a todos pedestres que transitam pela cidade.**

## **MAIS ILUMINAÇÃO**

A iluminação dos caminhos de circulação dos pedestres gera segurança e conforto. **A Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, ao iluminar intensamente as faixas de pedestres, conseguiu diminuir a sua invasão pelos motoristas e atraiu o pedestre para utilizá-la ao aumentar sua confiança na travessia.** Ainda que não deva ser usada como compensação para o mau estado do pavimento, a boa iluminação também reduz os tropeços e quedas de pedestres. **Mais do que isso, diminui as possibilidades de assaltos ou abordagens repentinas, ou pelo menos afasta o medo gerado pelas fantasias propiciadas por lugares escuros.**

Lamentavelmente, a iluminação pública de nossas cidades, ignorando que os automóveis devem circular à noite com os faróis baixos ligados, portanto em condições de iluminar a pista por onde transitam, alumia bem o centro da rua e deixa as calçadas com pouca luz, especialmente quando há muitas árvores. É natural, portanto, que à noite os pedestres prefiram andar pelo meio da rua, pois o risco de assalto junto aos muros e paredes das calçadas é bem maior do que o de atropelamento.

## **MAIS ESPORTE E LAZER**

O cidadão moderno segmenta seus horários e o próprio espaço para atividades esportivas e de lazer. O efeito disso é negativo, tanto para sua saúde, como para seu bolso.

Mesmo que seu grau de liberdade seja pequeno, devido aos horários rígidos de trabalho e, principalmente, pela dependência sua em relação às características da cidade em que vive, há possibilidade de integração dessas atividades. Ao fazê-lo caminhando vai descobrir fatores positivos e negativos no ambiente urbano, tornando-se mais consciente das características de sua cidade. Acostumado a ver a paisagem de soslaio, ouvindo rádio, conversando ao telefone celular ou com alguém sentado a seu lado no automóvel, a cidade se reduz aos cruzamentos, em que o medo de assalto se combina com a espera irritada de abertura de sinal. Caminhando a 6 km/hora, e dedicando uma hora por dia para isso, pode-se combinar esporte, lazer e até mesmo substituição do transporte de automóvel, seja porque seu trabalho está a uma distância igual ou inferior a 3 km, seja porque passa a usar o transporte coletivo.

São os adolescentes e as crianças, particularmente de classes pobres, que costumam usar as ruas para esporte e lazer, nelas andando de bicicleta ou jogando uma simples pelada. O espaço disponível nas ruas residenciais é muito grande. Porém, a ausência de regulamentação e adequação dessas ruas para evitar o trânsito de passagem e para garantir que os poucos veículos do trânsito local nelas transitem em velocidade reduzida, obrigam as mães ou responsáveis a delas afastá-los. Trata-se de um desperdício de espaço e de um desrespeito às necessidades sociais da população jovem e infantil. Na Cidade de São Paulo, por exemplo, a extensão das vias públicas atinge uns 16.000 km., dos quais somente 20% são utilizadas para o tráfego pesado. Nos mais de 12.000 km restantes (cerca de 5.000 alqueires) haveria possibilidade de convivência do tráfego local com o uso variado do espaço público, particularmente para esportes. Nessas vias em que pedestres, bicicletas e automóveis, mesmo que poucos, tenham que conviver, a velocidade destes não deveria ultrapassar 30 km/h, exigindo não só sinalização, mas também algumas obras, tais como: lombadas, estreitamento e até fechamento de ruas, ampliação de calçadas, por exemplo, conforme técnicas de “traffic calming” (acalmção do trânsito). A aplicação da engenharia voltada ao trânsito tranqüilo está se impondo nos países preocupados com a qualidade de vida em suas cidades. Em São Paulo, criou-se programa Bolsão Residencial com esse propósito. Sua implantação foi modesta, restringindo-se a alguns bairros de classe média alta. **A conscientização da população e das próprias autoridades de trânsito sobre o alcance social da engenharia voltada a tornar o trânsito tranqüilo em áreas residenciais avançou muito pouco ainda em nosso País.**

## **MAIS SOCIALIZAÇÃO E ENCONTROS**

Aos poucos, as máquinas estão-nos transformando em máquinas. Uma das características da máquina é a limitação de suas funções e movimentos. Mesmo o que de melhor existe na tecnologia moderna, particularmente em objetos eletrônicos de comunicação, não se consegue substituir o contato social. À medida em que se entende melhor a amplitude e a complexidade da comunicação e do relacionamento diretos entre pessoas, e sua importância para a saúde do indivíduo, mais deve-se facilitar os contatos e encontros espontâneos nos espaços públicos.

As crianças, desde a mais tenra idade, buscam o relacionamento social direto, especialmente com outras crianças. Esse processo continua no decorrer da vida do indivíduo e somente termina com a morte. Tanto os primeiros contatos na infância, como os últimos na velhice, estão, quase sempre, ligados à vizinhança; portanto, ao uso da calçada e à eventual travessia da rua. A rua, em frente à residência, é o espaço natural de socialização. Enquanto o homem maduro consegue segmentar sua vida e seus horários, por necessidade ou por opção, idosos e crianças não o fazem. Os espaços na residência e na rua próxima são de esporte, lazer e socialização. Quanto mais pobres, mais dependentes são desses espaços e de suas características.

Os parentes motorizados, ao libertarem os idosos e as crianças desse suposto confinamento espacial e humano, transportando-os para outros locais, tiram-lhes a liberdade de iniciativa garantida por suas pernas. Na realidade, os muros altos e o ambiente ermo nos bairros de classe média alta e rica, escondem a encarceração dos não motorizados.

Apesar de nosso clima ser altamente favorável a vida ao ar livre, os encontros imprevistos, acontecem em ambientes confinados dos centros comerciais, clubes e outros locais típicos de classe média. Nos bairros pobres é na rua onde eles acontecem. Dada a ausência de áreas verdes e parques, os moradores são obrigados a aceitar seu desconforto, já que elas são extremamente estreitas e as calçadas, quando existem, normalmente estão em péssimas condições. Raras são as árvores. Pior ainda; o automóvel velho já impera ali, ocupando as poucas calçadas e enchendo as ruas. Bancos e outros equipamentos urbanos, nem pensar.

## **MAIS LIBERDADE**

Costuma-se, em nossa cultura, encarar-se a criança como um projeto de homem evoluindo, e o idoso, como involuindo. Os portadores de deficiência, até pouco tempo, eram identificados como seres deficientes.

Até hoje, infelizmente, muitos encaram essas categorias da população como seres humanos incompletos. Em decorrência disso, as características e necessidades físicas, motoras, sensoriais e sentimentais, próprias de grupos e de diferentes épocas da vida, são normalmente desrespeitadas nas regras de conduta e de relacionamento humano, bem como na estruturação do ambiente físico onde vivemos. Tome-se, por exemplo, o escapamento dos caminhões e ônibus a diesel, muitas vezes voltados para a calçada. Nessas condições, a criança recebe a fumaça no rosto. Ou então, o sinal de pedestre ajustado para uma velocidade de 1,3 m/s que não dá tempo para idosos cruzarem a rua. **Pior ainda é a situação dos portadores de algum tipo de deficiência, que são considerados cidadãos, porém com direito a liberdade limitada a certos caminhos e locais.**

Não é preciso ser psicólogo ou médico para se saber que o sentimento de liberdade, na sua origem, está associado diretamente à liberdade de movimento. Antes de falar a criança engatinha e depois anda. Estudos e pesquisas demonstraram que o desenvolvimento da inteligência e da fala estão diretamente ligados à liberdade de movimentos. Na infância, e mesmo na adolescência, a forma de punir é proibir o movimento. Somente mais tarde é que a liberdade aparece no sentido abstrato de expressar idéias e opiniões.

**O direito de ir e vir, portanto, não deve ser interpretado somente no sentido político, mas também no sentido da possibilidade dos mais frágeis, crianças, portadores de deficiência e idosos, hoje encarcerados pelas condições prevalecentes em nossos espaços públicos, poderem se deslocar sem constrangimentos.**

Quando andamos com conforto e segurança a pé, portanto, estamos reforçando nosso sentimento de liberdade. Ao contrário, quando em nossa tenra idade, ou já nos últimos anos de vida, ou por estarmos com nossa mobilidade reduzida, estamos impedidos de sair de casa por restrições impostas pelo ambiente externo, o sentimento de constrangimento e prisão é avassalador.

A liberdade, como forma de convivência social, nada mais é que uma concessão recíproca entre nós cidadãos. Em outras palavras, a liberdade não se exerce no vazio. Ela exige regras nos campos econômico, político, social, espacial, enfim, em todos os setores em que os seres humanos interagem entre si e com o meio ambiente. E também, nosso respeito e obediência a elas.

## **MENOS TENSÃO MENTAL**

A circulação nas vias públicas de nossas cidades se tornou extenuante, tanto física, como mentalmente. Cidadãos de todas as classes estão a ela sujeitos. Congestionamento, poluição sonora e atmosférica, obstrução visual, banditismo nas ruas, sujeira e mau cheiro, fazem parte do dia-a-dia do habitante de nossas metrópoles. Nem em todas as cidades, tampouco em todos seus lugares, a situação é tão negativa. **Sempre existe um espaço ou um trajeto em que o ambiente externo é agradável. Ainda que estejam se tornando cada vez mais raros, é possível encontrá-los.** É neles que devemos dar caminhadas, podendo combiná-las com alguma outra atividade, caso se considere um desperdício de tempo isso. Está provado que uma boa caminhada consegue queimar a adrenalina acumulada em momentos de raiva, medo e tensão, bem como produzir em nosso corpo a célebre endorfina que nos dá a sensação de bem estar. Além disso, torna-se possível imprimir mais lentidão a nossos pensamentos, bem como trazê-los para o já e agora do andar a pé, deixando para trás preocupações e tensões mentais acumuladas. Esta é uma das múltiplas funções do andar a pé que somente se realiza, contudo, se houver condições de conforto e segurança para isso.

## **MAIS VIVÊNCIAS DO BELO NO ESPAÇO PÚBLICO**

Diz-se que o artista não cria o belo; ele provoca e desperta nossa percepção e vivência, mesmo que fugaz, do transcendente. É um “despertador” que exige sentidos apurados.

A cidade é composta de arranjos variados e complexos, que envolvem a vegetação, as construções e monumentos, e, principalmente, seus habitantes. São infinitas as possibilidades de se despertar o cidadão para o belo, se o espaço urbano estiver razoavelmente organizado e mantido. Algumas cidades contam com natureza favorável, como são nossas cidades litorâneas. Mesmo em cidades de planalto, como Brasília e Curitiba, somente para citar dois exemplos, são frequentes as oportunidades de contemplação do belo.

A natureza brasileira, se for respeitada, e restaurada nos locais em que se degradou, como na Cidade de São Paulo, oferece condições excepcionais para essas vivências.

**Nada disso, porém substitui a presença humana. Habitantes saudáveis e cordiais dão vida ao ambiente. Não obstante a beleza natural de algumas cidades brasileiras, em que o Rio é seu símbolo, o comportamento e as péssimas condições socioeconômicas de segmentos expressivos de seus habitantes, particularmente de crianças e jovens, criam um clima trágico que impede a plena vivência do belo.**

São Paulo, agosto de 2.000