



urbanismo++

# Se essa rua fosse minha . . .

Por: Fábio Rodrigues **Imagens:** divulgação

Depois de anos de descaso, a qualidade das calçadas volta ao foco dos debates urbanísticos.

O leitor há de perdoar esse pequeno desabafo pessoal, mas ele é pertinente no contexto dessa reportagem. Em 17 de fevereiro passado, uma quarta-feira, a mãe desse repórter – uma senhora que já passou dos 60 anos – não reparou num buraco na calçada bem à sua frente. Levou um tombo feio que lhe rendeu uma torção dolorosa no pé, alguns arranhões e esfoladuras. Nada

sério, felizmente. Bastaram alguns dias de repouso e aplicações de gelo para resolver o problema. Entretanto nem todo mundo tem essa sorte toda. Não custa lembrar que esse tipo de queda pode até ser fatal! Em maio de 2003, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) publicou uma pesquisa chamada "Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito



01



nas aglomerações urbanas”, que fez um esforço raro de tentar estimar o número de quedas ocorridas nas calçadas e vias públicas da capital paulista e avaliou o quanto esses acidentes custam, em termos de perda de produtividade e gastos médicos. As descobertas foram as seguintes: 9 de cada mil paulistanos vão ao chão todos os anos e a um custo aproximado de R\$ 2.500,00 (valores de 2003) por queda. Coletivamente, os 11 milhões de paulistanos torraram inacreditáveis R\$ 250 milhões simplesmente se esborrachando! Difícil imaginar uma forma pior de gastar dinheiro.

O fato de ter (tanta) gente se machucando – ou até coisa pior! – ajuda a acender uma luz de alerta sobre um problema urbanístico cuja importância foi subestimada por várias gerações de planejadores urbanos: a qualidade sofrível das nossas calçadas. Não é preciso rodar muito para encontrar trechos nos quais a calçada mais parece um amontoado de armadilhas à espera de um pedestre incauto. E ainda nem chegamos a falar das dificuldades enfrentadas por pessoas com mobilidade reduzida – cadeirantes, usuários de muletas, idosos ou gestantes, por exemplo. Embora não esteja claro o ponto exato em que a coisa desandou, as raízes da situação atual parecem se originar na primeira metade do século passado, quando começou a ganhar musculatura um modelo de urbanização que dava mais importância ao motorista do que ao pedestre. Essa é a opinião do arquiteto José Renato Melhem, assessor especial do vereador paulistano Gilberto Natalini (PSDB) e

idealizador do Seminário Paulistano de Calçadas. “Diversas cidades brasileiras investiram muito no automóvel, isso é notório aqui em São Paulo. Apenas 25% da população usa o carro diariamente, o restante recorre ao transporte público, dos quais 30% fazem seus deslocamentos exclusivamente a pé”, explica, acrescentando que, com base nesses números, seria de se esperar que os investimentos públicos em calçadas e no asfalto fossem equivalentes. Contudo, há uma inversão tão completa nessa relação que todos veem com absoluta naturalidade o seguinte paradoxo: enquanto a construção e conversação das ruas são consideradas responsabilidade do poder público – que gasta nessas atividades os impostos de quem tem e de quem não tem carro –, as calçadas costumam ser deixadas a cargo dos proprietários dos imóveis aos quais estão pegadas. “Enquanto a prefeitura gasta milhões para construir uma ponte, onde trafegam apenas carros, as calçadas foram deixadas nas mãos do munícipe”, sintetiza José Renato. Na prática, a pulverização da responsabilidade da conservação das calçadas somada a uma fiscalização pouco rigorosa – no ano passado, a cidade de São Paulo emitiu apenas 921 multas pela sua má manutenção – funcionou como um convite ao descaso e à falta de padronização; o proprietário colocava na frente de seu imóvel o que lhe desse na telha.

#### Problemão

Apenas na cidade de São Paulo são 30 mil km lineares de calçadas. Isso equivale a percorrer quatro vezes o litoral brasileiro de cima a baixo. Tudo na mais perfeita desordem. “Nenhuma cidade do Brasil tem um sistema contínuo de calçadas. Aqui em São Paulo, por exemplo, em cada região há um sistema diferente. Nos bairros você encontra algumas calçadas muito boas, mas na periferia é uma verdadeira barbaridade. Não consigo nem acreditar como as pessoas não se revoltam”, indigna-se



01. Em 2006, o paisagista Benedito Abbud mostrou um pouco de sua concepção de calçada ideal durante a edição daquele ano da mostra Casa Cor...

02. ... onde ele até usou pisos drenantes para instalar uma fonte no local.



o engenheiro Eduardo José Daros que, desde o começo da década de 80, milita por melhorias nas calçadas à frente da Associação Brasileira de Pedestres (Abraspe). Embora ainda não esteja nem perto de ser uma pauta popular, a "causa" do passeio público tem obtido adesões de gente comprometida e apoios institucionais de peso. A Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP) está na vanguarda desse movimento e, há alguns anos, incentiva a realização de eventos nos quais os interessados podem se juntar para trocar figurinhas e perceber que não estão sozinhos com suas angústias. Em 2003, o arquiteto paisagista Benedito Abbud foi um dos palestrantes convidados no primeiro desses eventos, o 1º Seminário Paranaense de Calçadas em Curitiba (PR). "Como paisagista, acabava lidando com as calçadas e fui convidado a participar do seminário em Curitiba. Lá descobri que eles têm os mesmos problemas que enfrentamos aqui em São Paulo", relata o profissional. Em 2004, Renato Melhem trouxe e adaptou a iniciativa paranaense para a capital paulista e, com o apoio do gabinete do vereador Natalini, organizou a primeira edição do Seminário Paulistano de Calçadas; a segunda edição foi realizada em novembro passado. O esforço rendeu a Renato um convite para coordenar a formatação do Programa Passeio Livre, iniciativa da prefeitura paulistana para estabelecer padrões de qualidade e reformar as chamadas Rotas Estratégicas – 600 km de calçadas selecionadas por causa da presença de equipamentos públicos e/ou particulares que atraem número significativo de pedestres. Em maio de 2005, foi dado o tiro de largada do Passeio Livre, por meio do Decreto nº 45.904, que estabeleceu padrões arquitetônicos obrigatórios para as

calçadas de São Paulo – novas ou reformadas. Entre as determinações mais importantes da nova legislação está a restrição dos materiais a serem utilizados em novas calçadas a apenas quatro alternativas padronizadas: os pavimentos intertravados, os ladrilhos hidráulicos, as placas de concreto e o concreto moldado in loco. Outro avanço importante foi a decisão de que novas calçadas precisavam ter uma largura mínima de 190 cm, divididos em três "faixas", cada uma com uma função específica. A primeira delas, a partir da guia, é a Faixa de Serviços, com 70 cm de largura mínima, na qual serão instalados os postes de iluminação pública, telefones públicos, lixeiras e todas as peças de mobiliário urbano e plantadas árvores. Em seguida, vem a Faixa Livre, com, pelo menos, 120 cm de largura, que deve permanecer sempre desobstruída e nivelada para que haja comodidade na circulação dos pedestres. A última delas é a Faixa de Acesso, um espaço opcional entre a Faixa Livre e a entrada dos imóveis que pode ter qualquer largura e ser ocupada com o que o proprietário do imóvel preferir (vasos de flores ou mesinhas de bares, por exemplo). "Até outubro de 2008 foram gastos, mais ou menos, R\$ 70 milhões na reforma dos passeios das Rotas Estratégicas e o plano original previa que todos os 600 km deveriam estar prontos. Em 2009, houve uma redução nesse ritmo por causa da queda da arrecadação provocada pela crise mundial, e não sei como vai ficar em 2010. Mas, no final do ano passado, a prefeitura estava fazendo uma nova relação de locais a serem reformados", anima-se Renato. Para auxiliar outras cidades interessadas em por um pouco mais de ordem em suas próprias calçadas, a ABCP – que esteve entre os principais nomes

03



03. Perspectiva de rua cujas calçadas foram modeladas pelo conceito de *traffic calming*, no qual as esquinas são alargadas para criar espaços adicionais que podem ser aproveitados para a instalação de mobiliário urbano ou de árvores.



no desenvolvimento da nova legislação paulistana – montou o website Soluções para Cidades ([www.solucoesparacidades.org.br](http://www.solucoesparacidades.org.br)), que concentra uma série de soluções urbanas de boa qualidade, baseadas em cimento nas áreas de passeio público, habitação, infraestrutura e reforma e ampliação. Segundo a engenheira Glécia Vieira, que coordena as iniciativas relacionadas à qualidade de passeio público para a entidade, esse novo site apenas consolida o papel de consultora de projetos urbanos para cidades que a ABCP já vinha desempenhando há vários anos. "Fazíamos cada vez mais projetos pilotos para as cidades que nos procuravam pontualmente, então havia chegado o momento de começar a multiplicar isso. Por isso surgiu o site", conta a engenheira, informando que desde 2002 a organização oferece subsídios técnicos para cidades que queiram reformular suas legislações.

#### Simplicidade enganadora

Glécia destaca que um dos motivos que mais tem contribuído para o aumento da conscientização em relação à qualidade das calçadas foi a bandeira da acessibilidade urbana aos deficientes e pessoas com mobilidade reduzida. "Há um decreto nacional do Ministério das Cidades que orienta os municípios brasileiros a investirem em acessibilidade – e isso passa pelas calçadas", explica a engenheira. Bolar novos designs capazes de atender as necessidades humanas tem sido um desafio e tanto para arquitetos e urbanistas. Para isso é preciso ver todo o ecossistema de coisas que convivem nas calçadas. A professora do curso de arquitetura do Mackenzie, Maria Elena Merege Vieira, destaca que apesar de existirem critérios já bem estabelecidos de acessibilidade, tudo deve ser bem planejado. "Uma rampa, por exemplo, com largura suficiente para cadeiras de rodas, inclinação adequada, piso podotátil para que os cegos saibam

04. Espaços que já foram reformados no contexto do programa Passeio Livre: Praça Comendador Tadashi Nishi...

05. ... e R. Cardeal Arcoverde, em frente ao muro do Cemitério São Paulo.

que tem uma rampa ali", enumera. Não bastasse isso, é preciso levar em conta o que mais está no caminho. "As bancas de jornal ocupam áreas bem grandes nas calçadas e, se estiverem mal posicionadas, podem bloquear o acesso às faixas de travessia", completa. A verdade é que – apesar do jeitão irremediavelmente prosaico – as calçadas são equipamentos públicos dos mais complicados. Para começar, são uma peça fundamental no sistema de transportes urbanos. É por meio delas que os cidadãos fazem a conexão entre suas residências e os pontos do transporte urbano coletivo; portanto, se for mesmo para desatar o nó do trânsito, precisamos começar a pensar a malha de transportes públicos a partir das calçadas. "Cada casa da cidade é um ponto de origem e de destino do sistema de transportes", resume o Eduardo José Daros, da Abraspe, acrescentando que os cidadãos precisam começar a se sentir mais seguros ao perambularem pelas calçadas antes de pedi-los que deixem os seus carros na garagem. As calçadas também possuem uma rica vida secreta que transcorre escondida de nossos olhos. Uma porção bastante considerável dos bastidores da cidade – redes de esgoto, gás, telefonia, TV a cabo e eletricidade – serpenteiam sob elas. Isso equivale a dizer que, para fazer qualquer serviço rotineiro de manutenção, é preciso apelar para marretas e britadeiras e refazer todo o pavimento o que, não raro, acaba deixando cicatrizes e irregularidades nas calçadas. "Com o piso todo remendado e estragado em diversos pontos, andar acaba ficando

muito ruim", reclama a professora Maria Elena. Para piorar, segundo o arquiteto paisagista Benedito Abbud, as calçadas não possuem as tubulações organizadas e padronizadas. "Se cada coisa tivesse sua posição padronizada, você reduziria o problema com alçapões de acesso para que as concessionárias fizessem suas visitas técnicas. Seria mais barato e inteligente do, que ficar quebrando a calçada. Só que esse é um nó muito complicado de resolver e o cidadão sofre porque o problema das calçadas vira uma coisa crônica", reclama. É exatamente aí que brilha uma das vantagens mais revolucionárias dos novos materiais utilizados em calçadas, em especial o piso intertravado: a facilidade que criam para esses serviços. "As concessionárias e empresas de manutenção quebravam, arrumavam e jogavam um concreto de qualquer jeito. O intertravado pode ser removido com certa facilidade; esperamos que isso ajude a diminuir a quantidade de cicatrizes", comemora Renato Melhem. Esse não é o único descalabro urbano que as novas tipologias de calçadas ajudam a suavizar. Elas podem dar uma força até na hora de reduzir os problemas das enchentes que assolam diversas cidades brasileiras. Desde que tenham sido devidamente planejadas e construídas com os materiais corretos, elas podem aumentar sensivelmente a área permeável de um município. "A permeabilidade do intertravado, nos primeiros anos, pode chegar a 20% e há concretos drenantes com índices de absorção de quase 100%. São valores expressivos", garante Renato Melhem. Mas não se trata simplesmente de trocar um piso

por outro. "Precisa ter um projeto especial da calçada com um sistema de drenagem adequado, senão o solo vai saturar e isso acaba criando problemas", alerta Glécia Vieira, informando que a ABCP investe numa parceria com a USP para pesquisar o potencial dessas soluções drenantes para as calçadas. Essa capacidade drenante é um dos motivos de Benedito Abbud ter se tornado um defensor de um remodelamento maciço das calçadas nas grandes metrópoles brasileiras. "Com soluções como essa você reduz a necessidade de construir piscinões para conter a água da chuva. Acho que as prefeituras deveriam incentivar o uso desses tipos de materiais. Eles ainda são caros, custam mais ou menos o dobro de uma solução convencional, só que construir e manter um piscinão também não sai nada barato", comenta. Ainda segundo o paisagista, com calçadas mais largas e bem cuidadas seria possível colocar um pouco mais de verde nas cidades e melhorar a paisagem urbana como um todo. "Na hora de calcular a quantidade de áreas verdes, são contados parques que ficam afastados de tudo, enquanto no centro, que é onde tem gente, não há nada", critica Abbud, apontando que, com calçadas adequadas, haveria espaço para o plantio de árvores na cidade. "O passeio interfere diretamente na qualidade do visual da cidade porque é andando pelas calçadas que se constrói o universo de referências visuais. Isso ajudar a decidir se aquela cidade é bonita ou não. No Brasil, temos uma paisagem urbana muito descontínua, por causa da sucessão de planos diretores; com árvores em toda a rua seria possível deixar tudo mais harmônico", encerra. ●

06. A Av. Paulista também faz parte do programa Passeio Livre.

