

O COTIDIANO URBANO: USO E MOBILIDADE NOS PASSEIOS PÚBLICOS EM QUATRO BAIRROS DE JOÃO PESSOA – PB¹.

Kátia Maria Santos de Andrade Pizzol²
Edson Leite Ribeiro³

RESUMO: Os passeios públicos são espaços livres destinados aos pedestres, e têm grande significado para a circulação urbana. No entanto, as unidades de gestão local não têm orientado nem investido recursos para tornar esses espaços adequados à circulação dos pedestres. Por outro lado, as concessionárias de serviços públicos (luz, água, esgoto e telefonia) fazem suas intervenções no espaço público sem levar em conta a circulação de pedestres no seu cotidiano de trabalho e lazer. Como resultado, tem-se um espaço que dificulta a mobilidade das pessoas comuns e de todas as que possuem dificuldades de locomoção ou mobilidade reduzida. Assim, este trabalho analisa o uso e a mobilidade dos passeios numa área urbana, por meio da percepção dos usuários.

Palavras-chave: passeios públicos, circulação urbana, cotidiano.

THE URBAN DAILY: USE AND MOBILITY IN PUBLICS SIDEWALKS IN FOUR DISTRICTS OF JOÃO PESSOA

ABSTRACT: The sidewalks are spaces destined to the pedestrians, and have a great meaning for urban circulation. Although, local management units have not guided nor invests resources for making these spaces adequate to the pedestrian circulation. On the other hand, the concessionaires the public services companies (light, water, sewer and telephony) make their interventions in public space without considering pedestrian's circulation in their daily work and leisure. As a result, there is a space which obstructs common people mobility and all the others who have difficulty in locomotion or have reduced mobility. So, this work analyzes the use and mobility of sidewalks in an urban area, through the perception of theirs users.

Keywords: publics side walks, urban circulation and daily.

INTRODUÇÃO

Os espaços livres públicos das cidades brasileiras, que deveriam ser objetos de maior preocupação por parte das administrações municipais, ainda não estão enquadrados dentre as prioridades dos governantes, no que tange a requalificação e reestruturação. Sobretudo porque, os investimentos foram maiores nos sistemas viários, em detrimento dos

¹ Texto extraído da Dissertação de Mestrado “Uso e Apropriação dos Espaços Livres Públicos e Informais de uma Área Urbana em João Pessoa-PB”, defendida em abril de 2005, na área de concentração Habitat Humano e Meio Ambiente, do Programa Regional de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente - PRODEMA/ UFPB, João Pessoa-PB.

² Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente – PRODEMA/ UFPB. Arquiteta da Secretaria de Planejamento e Gestão do Estado da Paraíba. E-mail: pizzoljp@uol.com.br ; kmsajp@hotmail.com

³ Doutor em Planejamento Urbano. Professor Adjunto DA/CT/UFPB e do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente - PRODEMA da Universidade Federal da Paraíba. E-mail: edson@ufpb.br

espaços para os pedestres, como passeios públicos, largos, praças, canteiros, e áreas para ciclistas.

Dentro dessa perspectiva, o planejamento urbano tem privilegiado o sistema viário “carroçável”, em detrimento de um sistema de espaços públicos, capaz de fortalecer a circulação de pedestres e a conexão entre os demais elementos urbanos. Esses investimentos, somente para melhoria da infra-estrutura viária carroçável, estimulam o aumento da frota de veículos e não priorizam os transportes públicos ou alternativos, como o uso de ciclovias, que poderiam ser utilizadas não apenas para o lazer, mas como alternativa de meio de circulação no urbano, principalmente, em áreas de topografia plana.

Por outro lado, o uso dos espaços livres por outras atividades não previstas, como o comércio e serviços, tem dificultado a acessibilidade dos pedestres gerando assim, aos usuários das cidades, a incapacidade de apropriar-se destes espaços no seu cotidiano e, provocando a diminuição da cobertura vegetal, principalmente, nas praças. Estas formas de apropriação dos espaços livres aceleraram-se muito ultimamente, também, em função da redução do nível de emprego formal que leva muitas pessoas para o setor informal da economia.

Assim, este estudo vai concentrar suas observações nos passeios públicos (calçadas), que são juntamente com as ruas, refúgios, viadutos, estacionamentos e outros, espaços públicos de circulação (SÁ CARNEIRO, 2000), numa área situada no setor sul-sudeste de João Pessoa.

CIRCULAÇÃO E MOBILIDADE DO PEDESTRE NO URBANO

A estrutura de circulação é a parte do ambiente construído, que permite a circulação física das pessoas e mercadorias, sendo representada pelas vias públicas, passeios e espaços públicos, vias férreas e terminais de passageiros e cargas. Essa estrutura é o suporte físico da circulação propriamente dita, seja a pé ou por meio de veículos (bicicletas, automóveis, ônibus, trens) que são chamados meios de circulação (VASCONCELLOS, 2001).

A circulação de pedestres e veículos de acesso ao uso lindeiro ou de passagem, origina vários conflitos, e para solucioná-los, foram elaborados os espaços de uso de pessoas, os chamados passeios ou calçadas e áreas de uso predominantemente de veículos (eventualmente de pessoas) chamadas de faixas ou pistas de rolamento ou caixa de rodagem. Embora esta solução seja muito antiga e atenda também a outros objetivos,

não conseguiu solucionar todos os conflitos e de todas as atividades que a rua pode ter (IBAM, 1982).



Figura 1 - Os conflitos entre os passeios públicos e o leito da rua. Foto: Kátia Andrade Pizzol, 2004.

A necessidade de circular está ligada ao desejo de realizações das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias ao desenvolvimento da sociedade. Andar a pé constitui a forma mais básica, direta e universal de provimento individual de meios de transporte e o uso de veículos privados, motorizados ou não, constitui a segunda forma de provimento individual de meios de transporte (VASCONCELLOS, 2001).

Porém, o uso e a mitificação do automóvel é importante na cultura urbana, pois está associado à própria idéia de liberdade. Esta liberdade é alcançada por poucos, mas idealizadas por todos, e constitui uma meta na luta individual pela conquista da cidade (WILHEIM, 2003).

Só que, o uso intenso de veículo na circulação urbana, causa congestionamentos, poluição e outras intervenções como: maior utilização de recursos naturais, transformação dos espaços de circulação de pedestres e áreas verdes em estacionamentos, aumento da impermeabilização do solo, comprometimento da qualidade

estética da paisagem, além da transformação de espaços de circulação numa disputa freqüente entre pedestres e motoristas.

A mobilidade urbana também depende do movimento dos pedestres, seja, por meio do deslocamento do estacionamento para o carro ou do carro para algum lugar. Porém, esta movimentação, tão simples e necessária, que sempre fez parte do cotidiano do deslocamento do homem, também é, em grande parte, o instrumento para movimentar outros meios de transportes.

Os passeios públicos são, portanto, o meio físico, onde se realizam o modo de deslocamentos mais significativo do homem, que é o ato de caminhar, e grande parte da população utiliza este “meio de transporte” para realização de suas diversas atividades cotidianas. Mas, infelizmente, alguns cidadãos têm dificuldades de utilizar esses espaços, em função das barreiras e obstáculos que, ocasionam quedas e transtornos, sobretudo para as pessoas portadoras de dificuldades de locomoção ou com mobilidade reduzida.

O arranjo físico da maioria das cidades no Brasil tem sua estrutura urbana organizada em função do desempenho prioritário do automóvel. Elas foram adaptadas à circulação de bens e serviços, prejudicando, principalmente no âmbito da circulação urbana, os pedestres e passageiros de transporte público. Assim, os segmentos de baixa renda, crianças, idosos e pessoas com dificuldade de locomoção, são os mais afetados por restrições ao acesso seguro e conveniente nos espaços públicos (VASCONCELLOS, 2001).

Dentro desse contexto Panerai (1994) considera que o espaço público além da função de espaço de circulação (não apenas de veículos), se define primeiramente como espaço do público, aberto e acessível a todos, a todo o momento e, pertence à coletividade. Então é responsabilidade de toda a sociedade, em especial do poder público local, preocupar-se com a construção da cidadania e respeito às pessoas, sejam elas portadoras de dificuldades de locomoção, idosas, gestantes ou pedestres de uma forma geral.

Geralmente, considera-se que os passeios públicos estão destinados unicamente à circulação de pedestres, sem que reconheça neles as funções vitais de segurança urbana, da vida pública e da educação das crianças. Porém, segundo Jacobs (2003), é só através do contato com os adultos que se encontram regularmente na rua, que as crianças podem descobrir fundamentos da vida urbana. E afirma ainda que a calçada deve ser utilizada, praticamente sem interrupções, pois dessa forma ela passa a ser mais vista para quem está dentro dos prédios, proporcionando distração para um grande número de pessoas, que podem passar o tempo observando o movimento da rua em plena atividade. “Ninguém gosta de olhar de uma janela que dá para uma rua vazia” (JACOBS,

2003, p.36). Sendo assim, é necessário oferecer aos pedestres, residentes na área ou no bairro, condições para utilizar as ruas, tornando-as ativas, vivas.

As ruas têm uma função didática, tanto para adultos como para crianças, pois permite o encontro, a troca, a sociabilidade. “Certos fatores como segurança, solidariedade, sentido de pertinência a um lugar dependeria muito das possibilidades de uso da rua” (SANTOS, 1988, p.89). Assim, uma das qualidades indispensáveis a um sistema viário, seria a possibilidade de uso das calçadas.

O COTIDIANO DOS BAIROS ESTUDADOS

O bairro é a mais legítima representação da espacialidade de sua população, a dimensão urbana da vivência cotidiana (Vaz, 1984). No contexto do processo de estruturação e evolução do crescimento da malha urbana de João Pessoa, a área de estudo, formada pelos bairros de Água Fria, Anatólia, Jardim São Paulo e Jardim Cidade Universitária, começou a estruturar-se nos anos de 1980, acompanhando uma tendência de crescimento da cidade, agora no sentido sul-sudeste.

Os quatro bairros concentram uma população total de 17.846 habitantes e, desse total, verifica-se que 3,07% estão na faixa de 65 anos ou mais, 30,62% são adultos, na faixa de 35 a 64 anos, 38,6% são jovens, entre 16 a 34 anos, e 27,7% são crianças e adolescentes na faixa de 0 a 15 anos (IBGE, 2000).

Nesse setor sul-sudeste foi implementada uma infra-estrutura urbana básica, cujo processo resultou na implantação dos núcleos habitacionais dos Bancários e Anatólia, localizados em torno do *campus* da Universidade Federal da Paraíba, e posteriormente dos bairros Jardim Cidade Universitária, Jardim São Paulo e Água Fria, resultantes de loteamentos na área, e adjacentes a estes dois núcleos iniciais.

Atualmente, estes bairros dispõem de um amplo comércio e serviços, capaz de atrair outros investimentos capitalistas e, representam a segunda área de maior dinâmica imobiliária na cidade, com velocidade de ocupação e intensidade de especulação imobiliária menor apenas, que os bairros praianos.

A maioria das cidades brasileiras possui legislação urbanística, na qual são estabelecidas diretrizes básicas para a circulação e mobilidade dos pedestres, em relação aos veículos motorizados ou não. No caso de João Pessoa, o Plano Diretor (Lei Complementar nº. 3, de 30 de dezembro de 1992), no seu artigo 3º, inciso XI e X, prevê a prioridade dos pedestres, e também a obrigatoriedade de construção de calçadas, como proteção à vida humana, em áreas onde existe grande concentração de pedestres e

próximo aos estabelecimentos de ensino. Prevê também, a proibição de estacionamentos nos passeios públicos, e a colocação de jardineiras, placas, barrotes e outros obstáculos que dificultem a circulação. Só que na maioria das áreas urbanas essas normas não são respeitadas ou conhecidas pela população (figura 3).

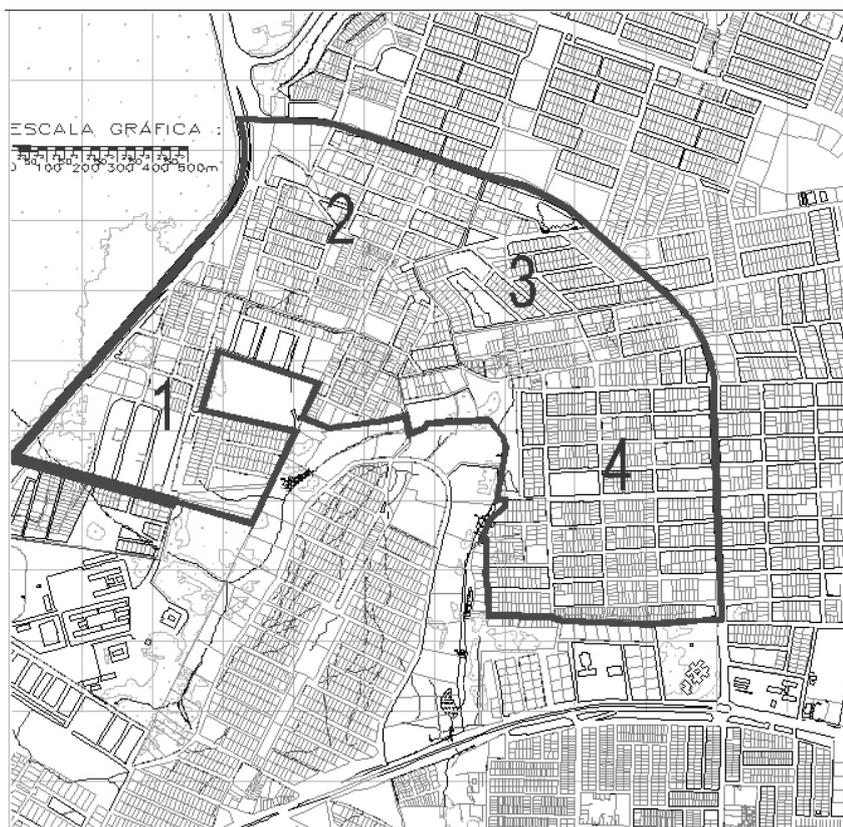


Figura 2 - Área de Estudo: Bairros de Água Fria (1), Jardim São Paulo (2), Anatolia (3) e Jardim Cidade Universitária (4).

Por outro lado, temos também, a Lei nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000 (regulamentada pelo Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004), que estabelece as normas gerais sobre a acessibilidade às pessoas portadoras de deficiências ou com mobilidade reduzida. Essa legislação busca diminuir as barreiras físicas que, impedem os portadores de dificuldade de locomoção terem garantido o acesso, a liberdade do movimento e a circulação com segurança aos espaços públicos dentro do urbano.

Só que a situação de descaso em relação aos passeios públicos, na área dos quatro bairros estudados, tem tornado o espaço urbano “intransitável” para os pedestres, devido aos desníveis, inclinações (aclives e declives) e a inadequação dos pisos (irregulares

e derrapantes) das calçadas. Isso ocasiona transtornos para as pessoas em geral e para as que possuem dificuldades de locomoção, sobretudo àquelas com deficiência visual, que transitam com dificuldades nas vias públicas.



Figura 3 - Passeios públicos sem possibilidade de caminhamento.
Foto: Kátia Andrade Pizzol, 2004.



Figuras 4 e 5 - Obstáculos e o mobiliário urbano dificultam a mobilidade dos pedestres.
Foto: Kátia Andrade Pizzol, 2005.

Aliado ao descaso com a normatização das calçadas, no seu aspecto construtivo, o próprio mobiliário urbano como orelhões, lixeiras, placas de sinalização, lixo, entulhos, veículos estacionados, bancas, mesas, cadeiras, degraus, dificultam a mobilidade dos pedestres nesses espaços públicos.

Assim, esses espaços, destinados ao conforto e segurança dos pedestres, passam hoje a ser obstáculos e, os transeuntes passam a utilizar o leito carroçável da rua, ocasionando transtornos e a possibilidade de acidentes.

O OLHAR DO USUÁRIO

Buscou-se então, a avaliação da percepção coletiva sobre o espaço urbano, tomando-se como base os passeios públicos, porque são nesses espaços, que se procede a mobilidade cotidiana dos pedestres no urbano. Assim, foram aplicados questionários a usuários e transeuntes, que trafegam nas 72 ruas que compõem a área estudada. Através dos questionários, tentou-se trazer o olhar dos entrevistados do ambiente em que vivem. Assim, foram relacionadas questões em relação à locomoção nas suas diversas atividades cotidianas, sua opinião quanto à segurança do tráfego nos passeios públicos, e sobre acidentes durante o uso diário desses espaços.

Sabe-se que, em muitas cidades brasileiras mais de 30% dos deslocamentos diários da população são feitos exclusivamente a pé (IPEA, 2003). Isto, sem levar em conta que todos os deslocamentos realizados por transportes coletivos, seja ônibus, trens e até automóvel, incluem trechos de caminhada para acesso entre os destinos e origens das pessoas. Desta forma, pode-se concluir que caminhar faz parte do cotidiano da grande maioria da população (GOLD, 2003).

Nos bairros estudados, 36% circulam a pé (Gráfico 1) isto significa dizer que essa população circula pelos passeios da área em questão e, dessa forma, deveriam ter condições razoáveis de locomoção. A NBR 12.255 da ABNT, que trata da execução e utilização de passeios públicos, considera esses espaços como destinados fundamentalmente ao trânsito das pessoas e, também que, os passeios públicos devem possuir as condições para o trânsito adequado dos deficientes físicos.

Nota-se que, esses espaços são importantes para a mobilidade das pessoas dentro do bairro, embora 83% dos usuários (gráfico 2) tenham respondido que os passeios públicos (calçadas) não oferecem segurança para o tráfego de idosos e pessoas com dificuldade de locomoção. Neste aspecto, as calçadas não atendem o artigo 38, inciso II do Estatuto do Idoso que determina que sejam eliminadas barreiras arquitetônicas ou

urbanísticas, para garantir a acessibilidade ao idoso e, nem o artigo 3º da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que determina que as vias públicas e espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida.

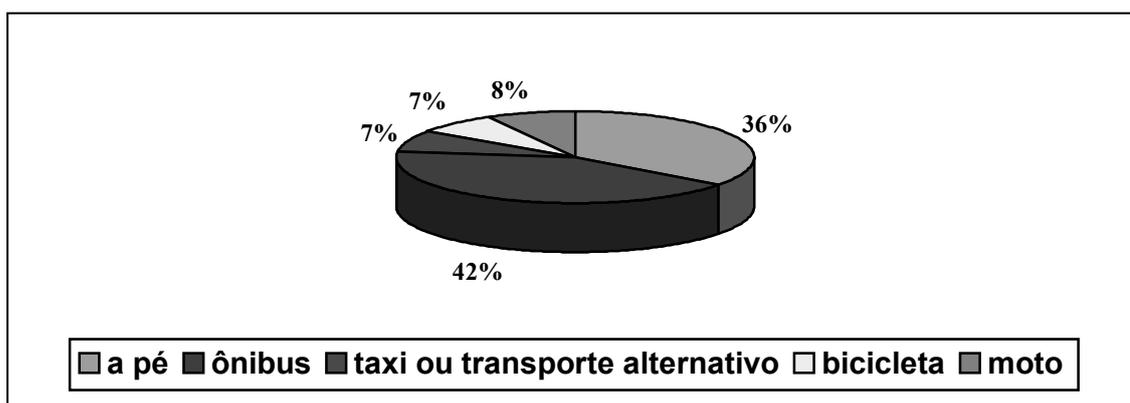


Gráfico 1 - Locomoção para o trabalho, escola e outras atividades.

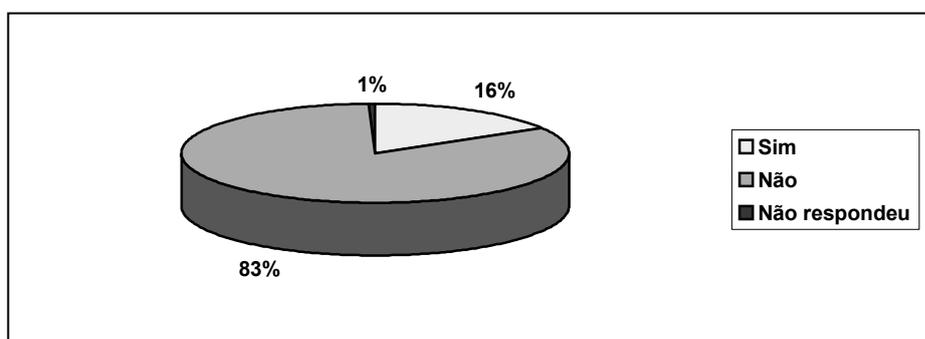


Gráfico 2 - "As calçadas oferecem segurança para o tráfego de idosos e de pessoas com dificuldade de locomoção?".

Ainda em relação à mobilidade nos passeios públicos (gráfico 3), observou-se que 17% das pessoas, já se acidentaram nos passeios públicos da área de estudo, sofrendo quedas, torções, tropeços e aranhões, decorrentes dos desníveis, buracos e inadequação dos elementos da rede de serviços públicos (água) que se situam nas calçadas. Assim,

todos estão sujeitos a sofrer acidentes em função de calçadas irregulares. Entretanto, as maiores vítimas costumam ser os idosos, gestantes, portadores de deficiências e crianças.

Em função do aumento progressivo do tráfego urbano de veículos, o pedestre vem sendo prejudicado porque as áreas dos passeios públicos tornam-se cada vez mais reduzidas e inseguras. Os passeios públicos hoje são cenários de acidentes provocados pelas irregularidades do piso, obstruções e do mobiliário urbano instalado de forma inadequada, dos carros estacionados e de outras dificuldades.

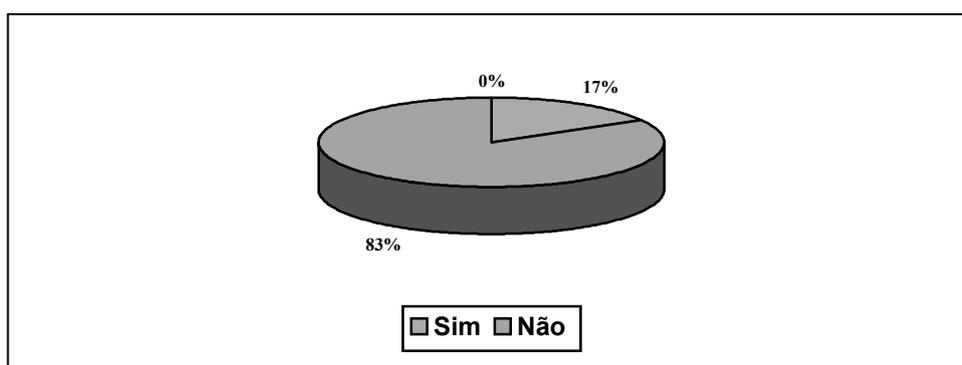


Gráfico 3 - "Já sofreu acidente nas calçadas?".

REFLEXÕES FINAIS

Conclui-se que, no cotidiano do urbano, o uso dos passeios públicos é importante e necessário para a mobilidade dos pedestres, só que estes espaços não oferecem segurança para o tráfego das pessoas. Assim, faz-se necessário à implementação de políticas públicas que permitam o uso e a acessibilidade desses espaços coletivos, humanizando-os e, contribuindo dessa forma para a apropriação da cidade por todos os cidadãos.

Cabe à sociedade e ao poder público local preocupar-se também com estas questões, garantindo acessibilidade e segurança às pessoas, sejam elas portadoras de dificuldades de locomoção, idosos, gestantes, crianças ou pedestres de modo geral. A atitude, no cotidiano de todos os cidadãos, em relação ao uso dos passeios públicos deve ser de respeito pelo outro.

Porém, esses obstáculos que foram criados e que dificultam a mobilidade das pessoas, nos quatro bairros, trouxeram aspectos positivos para a socialização numa área

carente de espaços livres públicos (praças e outros). Em muitas áreas onde as calçadas são altas e oferecem possibilidade para sentar, surgem recantos, lugares de encontros dos jovens e adultos, principalmente em trechos de residência, onde o uso predominante é o multifamiliar.

REFERÊNCIAS

- ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 12.255**: Execução e utilização de passeios públicos. Rio de Janeiro: ABNT, 1990.
- BRASIL. Decreto 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta a Lei nº. 10.048, de 8 de novembro de 2000 e a Lei nº 10098, de 19 de dezembro de 2000. **Legislação**. Disponível em: <<http://www.mj.gov.br>> Acesso em: 15 jan. 2005.
- BRASIL. **Estatuto do Idoso**: Lei n. 10.741, de 1º de outubro de 2003. São Paulo: Sugestões Literárias, 2003.
- BRASIL. Lei nº. 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF. 20 dez. 2000. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/ccil_03/leis/L10098>. Acesso em: 18 dez. 2003.
- GOLD; P. A. **A importância das Calçadas no Sistema de Transporte no Brasil e na Vida do Brasileiro**. In: I Seminário Paranaense de Calçadas. Curitiba, 2003.
- IBAM. INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL/SECRETARIA DE ARTICULAÇÃO COM OS ESTADOS E MUNICÍPIOS /SEPLAN-PR. **O que é preciso saber sobre o sistema viário**. Coleção Alternativas Urbanísticas. Rio de Janeiro: Projeto Editores, 1982. n. 3.
- IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2000**. João Pessoa, 2000. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>> Acesso em 18 de set. 2004.
- IPEA. INSTITUTO DE PLANEJAMENTO ECONÔMICA APLICADA. **Impactos dos Acidentes de Trânsito**. Brasília, 2003. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br>> Acesso em: jun. 2004.
- JACOBS; J. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- JOÃO PESSOA. Prefeitura. **Plano Diretor da cidade de João Pessoa**. Lei Complementar nº 3 de 30 de dezembro de 1992.
- PANERAI, P. O retorno à cidade: o espaço público como desafio do projeto urbano. In: **Revista Projeto**, São Paulo, n. 173, p. 78-82, abril 1994.
- SÁ CARNEIRO, A. R.; MESQUITA, L. B. **Espaços Livres do Recife**. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife/ Universidade Federal de Pernambuco, 2000.
- SANTOS, C. N.; VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.
- SANTOS, C. N. **A cidade como um jogo de cartas**. Niterói: Universidade Fluminense - EDUF; São Paulo: Projeto Editores, 1988.

VAZ, L. F. História de bairros vista através do espaço construído. *In*: TURCKIENICZ, B. (Org.). **Desenho urbano II**. I Seminário sobre desenho Urbano no Brasil. São Paulo: Projeto Editores Associados, 1984, p. 29-34.

WILHEIM, J. **Cidades: o substantivo e o adjetivo**. 3. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2003.