



**ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PEDESTRES**

**ANSEIOS E REIVINDICAÇÕES PARA UM TRÂNSITO SEGURO  
-A VISÃO DE UM PEDESTRE-**

**E. J. Daros – Presidente da ABRASPE**

**VI CONGRESSO BRASILEIRO E IV LATINO-AMERICANO  
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO  
-ABRAMET-**

**SÃO PAULO, 6-8 DE OUTUBRO DE 2.005**

## ÍNDICE GERAL

APRESENTAÇÃO	1
INTRODUÇÃO	2
PEDESTRES, CONDUTORES E PASSAGEIROS	4
MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE	5
ACESSIBILIDADE UNIVERSAL	6
TRANSPORTE MOTORIZADO E A PÉ	6
DIREITO DE IR E VIR	9
ANSEIOS E REIVINDICAÇÕES DOS PEDESTRES	10
a) Menos atropelamentos;	11
b) Mais acessibilidade e fluidez;	13
c) Menos banditismo nas ruas;	14
d) Calçadas melhores;	15
e) Menos obstrução e sujeira;	16
f) Mais banheiros públicos;	18
g) Mais iluminação;	18
h) Mais esporte e lazer;	19
i) Mais socialização e encontros;	20
j) Mais liberdade;	21
k) Mais saúde e menos tensões;	22
l) Mais beleza para contemplar.	22
CONCLUSÃO	23

## APRESENTAÇÃO

Convidado pela direção da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego – **ABRAMET** para fazer exposição sobre o tema **Anseios e Reivindicações da Comunidade para um Trânsito Seguro**, julguei conveniente abordá-lo sob a ótica do pedestre. Afinal, o **VI Congresso Brasileiro e IV Latino-Americano** é um evento de grande expressão nacional e regional que oferece rara oportunidade para se apresentarem propostas visando a tornar o trânsito mais seguro e humano.

Como fundador e presidente da Associação Brasileira de Pedestres – **ABRASPE**, nossa experiência nas lides com problemas de trânsito nos 24 anos de sua existência, coloca-nos sempre na condição, quase natural, de observar o trânsito como um cidadão que anda muito a pé, ainda que o faça, em termos de quilometragem percorrida, muito mais de automóvel. Seria imperdoável que a abordagem do tema não fosse essa, pois são raras as ocasiões que se oferecem à **ABRASPE** de divulgar suas propostas de melhoria da segurança, conforto e acessibilidade dos pedestres no trânsito. Apesar disso, procuramos fazer o que parece óbvio, porém é quase sempre olvidado: pedestre, condutor e passageiro são estados ou condições que o cidadão assume no trânsito.

Ainda que ser pedestre seja uma condição intrínseca a todos os seres humanos e os papéis de passageiro e condutor privilégios resultantes da motorização do trânsito, entendemos que os veículos automotores estão definitivamente integrados na sociedade como meios de transporte indispensáveis. Desde a fundação da **ABRASPE**, em 1.981, deixamos claro que sua missão não era a de perseguir a utopia de tornar as cidades sem carros, mas a de dar ao pedestre a preferência no trânsito e a de lutar para que o uso dos meios motorizados se faça de maneira a eliminar os múltiplos danos que causam aos cidadãos, sejam eles pedestres ou não. Espera-se que a leitura deste artigo contribua para isso.

São Paulo, 6-8 de Outubro de 2.005



E. J. Daros – Presidente da ABRASPE

## ANSEIOS E REIVINDICAÇÕES PARA UM TRÂNSITO SEGURO A VISÃO DE UM PEDESTRE

### INTRODUÇÃO

Quem não puder ou não estiver interessado em ler todo o texto da Lei 9.503 que instituiu o novo código de trânsito brasileiro, em vigência desde 22 de janeiro de 1.998, leia somente o Capítulo I, que compreende quatro artigos.

O Art. 1º. determina que o novo código se aplique ao trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres de nosso território, abertas à circulação. Dele constam quatro parágrafos que transmitem a essência do novo código: o primeiro, define trânsito como a utilização das vias por pessoas, veículos e animais; o segundo, estabelece que o trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito assegurá-lo; o terceiro, que esses órgãos e entidades respondam, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro nas atividades que desenvolverem visando a garantir o exercício do direito ao trânsito seguro; finalmente, o quinto, e último parágrafo do Art. 1º., ordena que a prioridade deva ser dada à defesa da vida, nela considerada a preservação da saúde e do meio ambiente.

O Art. 2º. define vias terrestres e estabelece a regra de que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas que, por sua vez, deve respeitar peculiaridades locais e circunstâncias especiais. O Art. 3º., que as disposições do código se aplicam a qualquer veículo, bem como a seus proprietários e condutores e demais pessoas nele mencionadas. Finalmente, o Art. 4º. incorpora os conceitos e definições constantes do **Anexo I** à referida Lei 9.503, destacando-se a definição de **VIA**, como compreendendo não só a pista, mas também a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

Isto posto, é importante ter claros dois conceitos: primeiro, que ao responder, objetivamente, por danos causados a terceiros, os órgãos e entidades públicas são obrigados a provar que as obras e serviços sob sua responsabilidade não foram seus causadores. Em outras palavras, o ônus da prova não é do prejudicado ou denunciante da falha ou omissão e sim da entidade ou órgão supostamente culpado; segundo, a definição de via, do **Anexo I**, incorporou ao trânsito em geral a circulação de pedestres nas calçadas e acostamentos. E, por isso, é direito dos pedestres poder caminhar com segurança, também nas calçadas.

Portanto, pode-se resumir a reivindicação da comunidade para um trânsito seguro em duas palavras: **CUMPRA-SE O CÓDIGO.**

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

Neste trabalho, são abordados alguns conceitos básicos sobre circulação, bem como as aspirações da comunidade em relação ao trânsito urbano, identificadas do ponto de vista de um pedestre. Já no início, em **PEDESTRES, CONDUTORES E PASSAGEIROS**, discute-se a distinção entre pedestres e cidadãos motorizados, chamando a atenção para a responsabilidade maior do condutor que pode causar sérios danos a si e a terceiros. Afinal, mesmo que errado, o pedestre não deve ser atropelado. No item **MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE** se mostra a distinção entre os dois conceitos e se indica a importância de se melhorar a acessibilidade dos motorizados sem necessariamente aumentar a mobilidade. O conceito de **ACESSIBILIDADE UNIVERSAL**, como desenvolvimento de equipamentos e projetos que garantam mobilidade a todos, é também analisado. Em **TRANSPORTE MOTORIZADO E A PÉ** são apresentados dados sobre viagens de passageiros na área metropolitana da Cidade de São Paulo, resultantes de pesquisas da Companhia do Metropolitano de São Paulo, realizadas em 1.977, 87 e 97. Nesse último ano, foi constatado que 34,4% das viagens, que somaram 31,4 milhões, ou seja, 10,8 milhões por dia, foram feitas a pé. Também se aborda o comportamento do índice de mobilidade motorizada nessas três décadas. Alguns exemplos de como melhorar a acessibilidade sem aumentar a mobilidade motorizada são discutidos. Nesse item apresenta-se, também, a hierarquia de prioridades de trânsito proposta pela Associação Brasileira de Pedestres. **O DIREITO DE IR E VIR** é o item seguinte em que se esclarece suas dimensões política e física, relacionando esta última com a necessidade de locomoção. Conclui-se observando que caminhar é um direito natural e o de locomoção motorizada, tanto por veículos públicos, como privados, são direitos condicionados pela realidade socioeconômica de cada país e de seus diferentes grupos sociais. No item **ANSEIOS E REIVINDICAÇÕES DOS PEDESTRES** é feita uma apreciação genérica para em seguida se tratar de cada uma de doze reivindicações específicas: a) Menos atropelamentos; b) Mais acessibilidade e fluidez; c) Menos banditismo nas ruas; d) Calçadas melhores; e) Menos obstrução e sujeira; f) Mais banheiros públicos; g) Mais iluminação; h) Mais esporte e lazer; i) Mais socialização e encontros; j) Mais liberdade; k) Mais saúde e menos tensões; l) Mais beleza para contemplar. Finalmente, em **CONCLUSÃO** são apresentadas duas alternativas de políticas: atender os anseios e reivindicações do pedestre usuário do espaço público, tendo como resultado cidades mais humanas, saudáveis e agradáveis; ou, do cidadão embarcado em automóveis particulares, tornando as cidades mais desagradáveis, feias, poluídas e congestionadas. A escolha é simples. Sua implantação, nem tanto, porém viável, graças à possibilidade de se tarifar a circulação dos veículos automotores, administrando a escassez de espaço público como se faz com os demais serviços públicos: aferindo o uso do serviço e cobrando de acordo com o uso ou consumo. Hoje existe tecnologia para isso.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

## PEDESTRES, CONDUTORES E PASSAGEIROS

Ao se falar em anseios e reivindicações da comunidade para um trânsito seguro, está-se referindo à população em geral que é formada por cidadãos e cidadãs com direitos e deveres a exercer e a cumprir quando transitam no espaço público. É difícil, portanto, imaginar-se que uma lei, por mais bem formulada que seja, tenha o poder de transformar um trânsito inseguro, em seguro, se toda a sociedade que está envolvida nesse propósito não for mobilizada para mudar seu comportamento. Daí a necessidade de se definirem, claramente, a autoridade e a responsabilidade de que cada um de nós está investido, quando interagimos no trânsito.

O código estabelece regras, penalidades e formas de fiscalização; e todos nós temos de pautar nosso comportamento respeitando-as e, acima de tudo, adotando valores que sejam compatíveis com a preservação da vida, da saúde e do ambiente. Em outras palavras, deve-se transitar no espaço público sem criar conflitos desnecessários e resolvendo-se os que surgem de acordo com as regras de trânsito, especialmente às referentes à sinalização. Nesse esforço hercúleo, que é o de evitar mortos e feridos no trânsito, todas as profissões têm responsabilidade. E, também, antes, durante e depois dos inevitáveis acidentes. Engenharia, medicina, pedagogia, psicologia, direito, policiamento, são exemplos de áreas de conhecimento e de exercício profissional que contribuem para o aprimoramento das condições que buscam tornar o trânsito mais seguro. No caso de acidente, por exemplo, todos se esforçam para que não se percam vidas ou alejem-se pessoas. E depois do acidente, por meio de pesquisas sobre sua ocorrência, devem as autoridades de trânsito, assistidas por entidades e técnicos qualificados, colher informações e dados para identificar suas causas e evitá-las por meio de medidas preventivas.

Quando se transita nas vias públicas é-se identificado numa das três citadas categorias, quais sejam: pedestre, passageiro ou condutor. Acontece, porém, que a condição de pedestre é intrínseca ao ser humano, pois quase todos conseguem andar a pé durante suas vidas. Os que têm necessidades especiais, normalmente resultantes de deficiências sensoriais, mentais ou motoras que reduzem sua mobilidade, são pedestres, também. Mesmo os cadeirantes, que se movimentam empurrados por terceiros, ou por sua própria força muscular, ou ainda, com o auxílio de motores, desde que não excedam a velocidade do andar a pé, são considerados pedestres. Também os ciclistas desmontados o são. As duas outras categorias, isto é, condutor e passageiro, resultam da motorização. Do ponto de vista de se atingir o objetivo de trânsito seguro, a categoria mais importante é a de condutor. Ele está investido de autoridade para conduzir o veículo automotor e de responsabilidade de transitar com segurança, cabendo-lhe respeitar e fazer respeitar as regras de trânsito, impondo-as aos seus passageiros, se necessário, pois detém o poder de causar grandes danos a si e a terceiros.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

No caso de conflitos com pedestres, mesmo que estes sejam seus causadores, devido à desobediência à sinalização, ou a sua ignorância e incompetência, espera-se que o condutor evite o atropelamento. Em outras palavras, os anseios e reivindicações dos motorizados (condutores e passageiros) e dos não motorizados (pedestres e ciclistas) é de que se lhes garanta a maior mobilidade possível sem prejuízo de sua segurança. E o código foi estabelecido com esse propósito.

## **MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE**

É importante, porém, que se entenda a razão da população desejar mais mobilidade e reivindicar que se eliminem os congestionamentos e obstáculos que se interpõem a seu trânsito livre, confortável e seguro. Esse anseio é válido, tanto para o pedestre, como para o motorista e os passageiros por ele conduzidos. Contudo, se ele for analisado com mais cuidado, encontrar-se-á sua causa: é o impulso de se ter acesso a produtos, serviços e atividades desejados. Mantidos a estrutura urbana e o uso de suas instalações e construções nos padrões vigentes, ao se facilitar a mobilidade, aumenta-se a acessibilidade. Todavia, é preciso entender que os dois conceitos são diferentes apesar de inseparáveis: não há acessibilidade sem mobilidade, tampouco mobilidade sem desejo de acesso a alguma coisa.

A mobilidade é medida em pas.km e ton.km, ou em número de viagens de pessoas e veículos de carga em determinado intervalo de tempo. Apesar de esta última ser muito usada, é a primeira forma de aferição que realmente mede o esforço ou custo em termos econômicos e energéticos de se ter acesso ao que se deseja. Infelizmente, o planejamento sobre o uso e ocupação do solo ainda não se integrou com o de transporte. Daí as grandes distâncias percorridas para se atender nossas necessidades. O desenvolvimento da Cidade de São Paulo é exemplo disso. O de Curitiba, ao contrário, é resultado de um planejamento integrado que buscou reduzir ao mínimo possível os deslocamentos e, quando necessários, podendo ser realizados por transporte público decente. Em outras palavras, dois tipos de cidade: São Paulo, que exige extensa e intensa mobilidade para se ter acesso ao que se deseja, e Curitiba, cujo acesso pode ser conseguido com menos esforço e custo.

O fato de larga parcela de nossa população com necessidades especiais ter estado marginalizada dos espaços públicos e, particularmente, sem acesso a edifícios e instalações, simplesmente por não dispor de infra-estrutura adequada a sua circulação - em cadeiras de rodas, por exemplo -, gerou leis e regulamentos que visam a garantir-lhe mobilidade. Em outras palavras, a sua acessibilidade tem sido prejudicada por falta de condições de locomoção. É um exemplo claro de impossibilidade de exercer o Direito de Ir e Vir assegurado pela Constituição. As políticas, programas e projetos decorrentes daí ficaram conhecidos como garantia de acessibilidade ao se viabilizar a sua mobilidade.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

Contudo, em cidades congestionadas e de difícil circulação é preciso que se viabilize, também, o aumento da acessibilidade sem necessariamente expandir-se, ainda mais, a mobilidade motorizada. Esta pode, em muitos casos, ser mantida, ou até mesmo reduzida, por meio de melhorias na qualidade de trânsito, dos transportes públicos e, acima de tudo, revendo-se o uso e a ocupação do solo. Quanto aos pedestres, ao contrário, espera-se que se amplie sua mobilidade, oferecendo-lhe melhores condições de circulação.

## **ACESSIBILIDADE UNIVERSAL**

Considerando que as sociedades democráticas favorecem, cada vez mais, o exercício de direitos que assegurem o bem estar de pessoas com necessidades especiais, o trânsito seguro delas em espaços públicos e privados gera desafios a arquitetos, urbanistas e projetistas em geral. Em decorrência disso, observam-se mudanças na infra-estrutura de pedestres em nosso País, cada vez com mais frequência: rampas ao invés de escadas; guias rebaixadas; caminhos com piso especial para deficientes visuais; sinais de trânsito sonorizados; elevadores ou plataformas verticais e inclinadas; corrimões; são alguns exemplos. Como as necessidades especiais variam em função do tipo de dificuldade que reduz a mobilidade do indivíduo, o esforço dos projetistas é de buscar soluções que sirvam para todos por meio do chamado “design” ou projeto universal.

**No caso de desníveis entre pisos, o tradicional elevador é exemplo de equipamento de transporte que garante acessibilidade universal desde que possa acomodar cadeiras de roda e disponha de corrimão para os que necessitam de apoio. Como negação ao projeto universal, enquadra-se a passarela com suas longas e íngremes escadas e rampas.** Elas representam, na realidade, a troca do conforto pela segurança, para os que podem galgá-las; e a impossibilidade de cruzar a rua, para os que não conseguem fazê-lo.

## **TRANSPORTE MOTORIZADO E 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.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)



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 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; 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 de 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. São 25,2 % do total. Em 1.987, 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 1.997 mostra que houve 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 Público, ainda que longos.

Apesar de a importância do caminhar em termos de número de viagens, não se deve esquecer que em termos de pas.km as distâncias percorridas são bem menores. Uma pessoa que ande em média 6 km por dia, no decorrer de um ano terá caminhado, aproximadamente, 2.200 km. A média brasileira para todos os tipos de veículos foi de 16.000 km, em 1996, ou seja, sete vezes maior. Mesmo os que se utilizam do transporte público percorrem distâncias bem elevadas de ônibus e trem, por que as distâncias médias percorridas em viagens motorizadas são normalmente longas.

Em decorrência da motorização da sociedade e o uso freqüente do automóvel particular, a mobilidade motorizada passou a ser muito valorizada. Na década de 70 chegou-se a se estabelecer um índice de desenvolvimento e bem estar da população calculado pelo número de viagens motorizadas per capita. Na área metropolitana de São Paulo, ele cresceu de 1,01 para 1,53, entre 1.967 e 1.977, e daí caiu para 1,23, em 1.997.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

Olvida-se, porém, que parcela substancial dessas viagens resulta de padrões de urbanização inadequados que obrigam o cidadão a extensos e freqüentes deslocamentos para ter acesso aos locais de que necessita. Não se deve espantar, portanto, pela elevada quilometragem percorrida por pessoas e cargas em cidades cuja estrutura urbana foi concebida para o automóvel.

**Hoje, tem-se plena consciência de que o transporte motorizado - carros particulares, especialmente- produz impactos negativos sobre a população. Poluições sonora e atmosférica, congestionamentos, tensão no trânsito, obstrução visual, acidentes, são exemplos disso, sem falar em elevados investimentos em infra-estrutura e despesas de operação e fiscalização do trânsito.** Muitos ambientalistas chegam a afirmar que as queixas da população sobre os efeitos negativos do transporte motorizado não procedem, pois resultam de sua própria falta de consciência em não utilizar o transporte público que causa menos danos ao ambiente e à saúde da população, como se a renúncia ao automóvel particular fosse uma questão de vontade.

Se realmente os governos federal, estadual e municipal desejassem reduzir as viagens feitas em carro particular, a primeira medida seria rever a localização de seus serviços de maneira a garantir acessibilidade com o mínimo de deslocamentos e, de preferência, que pudessem ser feitos a pé ou por transporte público. As escolas públicas fundamentais, por exemplo, nem sempre se localizam para garantir acessibilidade segura e confortável às crianças. São elas que têm de se deslocar longas distâncias a pé, enfrentando situações perigosas no trânsito, ou até mesmo utilizando meios motorizados, públicos ou privados.

**Algumas escolas ocupam imóveis situados em áreas valorizadas que, se vendidos, poderiam gerar recursos para a construção de várias unidades em locais mais adequados. Entretanto, considera-se uma vitória oferecer-se transporte escolar gratuito às crianças com dificuldade de acesso à escola. Os recursos nele empregados poderiam ser mais bem aplicados na elevação da qualidade do ensino.** Às vezes, tem-se a impressão que são os interesses de professores, e não de alunos, que determinam a localização de muitas escolas públicas, normalmente de acesso difícil e próximas a vias de trânsito intenso.

Costuma-se designar como de não-transporte as políticas e medidas que visem a reduzir os deslocamentos motorizados sem prejudicar a acessibilidade. Os efeitos positivos de sua adoção são múltiplos: estimula o deslocamento seguro e confortável a pé e de bicicleta; reduz a poluição e os acidentes; melhora a saúde do cidadão; diminui a despesa em transporte; favorece a socialização; entre outros.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

Não há necessidade de ser especialista em transportes, porém, para concluir que o automóvel é muito útil e, por isso mesmo, desejado por todos. Hoje, ninguém duvida de sua necessidade e utilidade, ainda que existam pessoas que usem seus recursos e tempo, assim como o faz com sua roupa, para diferenciar-se socialmente pelas características de seu veículo. Considerando-o, porém, simplesmente como veículo, são necessárias regras para seu uso, especialmente prioridades para o uso das vias e do espaço público, pois sua utilidade como meio de transporte tornou-o indispensável à sociedade.

A **ABRASPE** defende as seguintes prioridades no uso das vias e do espaço público: **primeira**, atender às demandas dos pedestres; **segunda**, a outras necessidades sociais, especialmente de transporte público de passageiros; **terceira**, às de transporte de mercadorias, normalmente compatibilizadas com as anteriores por meio de restrições de horários e de itinerários; **quarta e última**, às necessidades de circulação dos automóveis particulares.

Antes de se aplicarem essas regras, porém, faz-se necessário ter claro o conceito do Direito de Ir e Vir. Caso contrário, as prioridades estabelecidas perdem sua eficácia, já que qualquer medida restritiva ao trânsito, seja ela qual for, poderá ser questionada como desrespeito a esse direito constitucional.

## **DIREITO DE IR E VIR**

O chamado direito de ir e vir faz parte dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos expressos na Constituição Brasileira que estabelece no Art.5º., item XV – **“é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”**. É óbvio que a realização desse direito envolve a mobilidade do cidadão. Quando se impede a locomoção, seja pelo meio que for, está-se negando o direito de ir e vir assegurado na Constituição. E é típico das ditaduras dificultar, ou até mesmo impedir, a mobilidade do cidadão em seu próprio país e, em especial, em suas saídas e entradas no território nacional.

**É preciso, contudo, que não se confunda o direito de ir e vir em sua acepção política com o direito de trânsito regulado pelo Código de Trânsito Brasileiro.**

Ao determinar regras, e até proibir o trânsito em certas condições, visando à consecução do objetivo maior que é o trânsito seguro, não se está negando o direito de ir e vir. Da mesma forma, os vários meios e formas de locomoção ao se ajustarem às condições socioeconômicas do País e do cidadão, em particular, não constituem cerceamento ao exercício do Direito de Ir e Vir.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

Somente quando não houver condições de se andar a pé e não existir transporte público, pode-se afirmar que o Direito de Ir e Vir, ainda que assegurado politicamente, está sendo prejudicado por falta de meio de transporte. É bom lembrar que a locomoção não motorizada é gratuita, enquanto o transporte público é pago por envolver custos e mobilizar recursos humanos e materiais que poderiam ser utilizados em atividades alternativas igualmente úteis e imprescindíveis. Conseqüentemente, o direito de ir e vir se refere à disponibilidade do serviço público cujo acesso exige renda do usuário para pagar pelo seu uso. E no caso de automóveis particulares e outros veículos automotores, à liberdade de neles se transitar pelas vias públicas, cumprindo-se, porém, as regras de trânsito. E, além disso, tendo-se pagos todos os impostos e taxas, inclusive as de pedágio. Estas, destinadas a recuperar custos de infra-estrutura, sinalização e fiscalização, ou simplesmente, para reduzir congestionamentos.

## **ANSEIOS E REIVINDICAÇÕES DOS PEDESTRES**

**Quando afirmamos que pedestre somos todos nós e que essa é uma condição natural do ser humano, precisa-se ter plena consciência de que ela abrange um conjunto heterogêneo de pessoas.** Em decorrência disso, as regras de trânsito devem ser estabelecidas e administradas de maneira a atender as necessidades dos grupos mais frágeis da população. Caso contrário, está-se os afastando do espaço público e os tornando incapazes de exercer o direito mais simples e fundamental do ser humano: o de ir e vir. No Brasil, lamentavelmente, idosos, crianças e pessoas com necessidades especiais 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.

A maneira como o trânsito é organizado e operado revela a supremacia do automóvel sobre o pedestre. Aqui se constata um paradoxo: enquanto nas áreas urbanas estruturadas a infra-estrutura é razoável e a sinalização e operação do trânsito mais amiga do pedestre, na periferia, o cidadão, normalmente pertencente aos estratos inferiores de renda, desloca-se por caminhos improvisados, sujos e perigosos, disputando espaço com veículos na rua devido a carências na sinalização e fiscalização. Se já é difícil a vida dos pedestres sem restrição motora nesses locais, pode-se imaginar a situação dos demais. Portanto, os pedestres, independentemente de condições socioeconômicas e de limitações pessoais, desejam o mesmo: transitar com segurança em espaços públicos e privados e em condições que lhe assegurem conforto no caminho de acesso aos locais que deseja. **Hoje em dia, tão ou mais importante que isso, é preservar sua integridade no espaço público contra atos de banditismo que lhes causam prejuízos financeiros e, principalmente, danos físicos e morais, ou até a própria morte.**

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

Os anseios gerais do pedestre podem se traduzir nas seguintes reivindicações específicas:

### **a) Menos atropelamentos**

Os dados sobre atropelamentos variam de cidade para cidade. Tomando-se a Cidade de São Paulo, como exemplo, pode-se afirmar que, não obstante a significativa redução de mortes em acidentes de trânsito verificada nos últimos anos, o número de pedestres mortos em atropelamentos ainda é expressivo. Nos últimos 25 anos o pico foi atingido no biênio 1.986-87, quando a média anual de mortes atingiu quase 3.000, das quais, aproximadamente 60% eram pedestres, ou seja, em torno de 1.800. Apesar de esse número ter-se reduzido, manteve-se, ainda, num patamar elevado no quadriênio 1.988-91: média anual total de 2.700 mortes, sendo 60% pedestres, ou seja, aproximadamente, 1.620. As condições melhoram no quinquênio 1.992-96 em que a média anual total cai para 2.300, e o percentual de pedestres 61%, ou seja, aproximadamente, 1.400. O biênio seguinte registrou duas quedas extraordinárias desse patamar: em 1.997, o total de mortes foi 2.042, sendo 1.109 pedestres, e, em 1998, o total foi de 1.558, sendo 862 pedestres. Portanto, em apenas dois anos o total de mortes caiu 32% e as mortes de pedestres em 38%. A média do total de mortes no triênio seguinte, de 1.999-2.001, manteve-se no novo patamar de 1.558, enquanto as mortes de pedestres continuaram caindo, reduzindo-se a 632, em 2.001. Como resultado disso, a sua porcentagem de participação no total caiu para 41%. No triênio subsequente de 2.002-2.004, o total reduz-se ao nível médio de 1.320 mortes por ano, sendo 525 pedestres (40%).

Nessa altura, é importante registrar que o número de mortes de pedestres atropelados atingiu seu valor mínimo, 458, em 2.003. Em 2.004, ele cresceu 20%, atingindo 549. Com isso interrompeu-se o processo de declínio verificado desde 1.991. O pior, contudo, é que essa tendência de crescimento continua e de forma mais acentuada em 2.005, quando se registraram 370 mortes por atropelamento somente no primeiro semestre. Mantida essa situação até o final do ano, seguramente o total deverá ultrapassar 700, ou seja, um novo aumento que poderá atingir 30%. Infelizmente não se dispõe, ainda, de dados e informações que permitam identificar as causas desses aumentos bruscos. Há indícios de que o açodamento na inauguração dos novos corredores de ônibus, no final de 2.004, explique parte do crescimento dos atropelamentos. Resta, contudo, aguardar o resultado de pesquisas da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET sobre o ocorrido para se formar um juízo definitivo.

Os índices melhoraram muito do ano da fundação da ABRASPE, em 1.981, até hoje: os índices de pedestres mortos no trânsito eram, naquele ano, de 10,2 por 10.000 veículos e 19,6 por 100.000 habitantes.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

Enquanto a frota era de 1,6 milhões de veículos e a população de 8,7 milhões, ou seja, uma relação de cerca de 5,4 habitantes por veículo. Em 2.004, essa relação reduziu-se a menos de 2 habitantes por veículo (5,6 milhões de veículos e 10,8 milhões de habitantes). Os índices caíram para 1,0 pedestre morto por 10.000 veículos, o que era de se esperar devido ao rápido crescimento da frota, e de 5,1 por 100.000 habitantes.

A queda desse último índice de 19,6 pedestres mortos em atropelamento por 100.000 habitantes para 5,1 entre 1.981 e 2.004, revela que não obstante o índice de motorização ter crescido de 5,4 habitantes por veículo para menos de 2, ainda assim, houve uma melhoria substancial na segurança do pedestre. Esses dados mostram que a segurança do trânsito, em geral, e do pedestre, em particular, aumentou significativamente na Cidade de São Paulo. **Contudo, necessita-se, ainda, de esforço continuado para se reverter o crescimento recente nos atropelamentos e nas mortes daí decorrentes. Pode-se afirmar que na Cidade de São Paulo está-se próximo do nível dos grandes centros urbanos do mundo desenvolvido. Como exemplo, tomem-se os índices de mortes por atropelamento em acidentes de trânsito por 100.000 habitantes: Manchester e Grande Londres, pouco abaixo de 2 e Nova Iorque e Chicago, pouco acima de 2, em comparação com 5,1 verificado em S. Paulo, em 2.004.**

Com relação a outras grandes cidades brasileiras pouco se tem a dizer tal a carência e fragilidade do sistema de dados sobre acidentes de trânsito. Assim como aconteceu na Cidade de S. Paulo, principalmente a partir da vigência do novo código de trânsito, deve ter havido redução substancial no número de mortos e feridos no trânsito. Em 1.981, as estatísticas oficiais do **DENATRAN** registravam um total de mortes em todo o país de 19.762, das quais 8.063 (41%) eram pedestres. Não obstante, falava-se que o número real de mortes poderia estar em torno de 40-50.000. No período de 1998-2001 o registro do **DENATRAN**, cheio de ressalvas e ausência de dados não enviados pelas entidades responsáveis pela coleta, indicou média anual de 20.000 mortes, dos quais 5.000 seriam pedestres, se for utilizada a porcentagem de 25% sobre o total, registrada em 2.002.

Novamente, mais de duas décadas depois, repete-se a rejeição das estatísticas oficiais: o próprio Diretor do **DENATRAN** estima que o número real de mortes em acidentes de trânsito no Brasil gira, hoje, em torno de 35.000 por ano, ou aproximadamente, 100 por dia. Mantida a mesma proporção em relação aos números oficiais de 2.002, aproximadamente 9.000 corresponderiam a pedestres.

Dados estatísticos revelam que há uma tendência muito acentuada em nosso País, e em países emergentes, de não se registrar a totalidade dos feridos em acidentes de trânsito.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

Para cada morte em acidente de trânsito rodoviário, estima-se que cerca de 15 sobrevivem nos hospitais e 85 são feridos não-hospitalizados. Se aplicados esses índices aos dados oficiais de 2.002, os 318.313 feridos em acidentes de trânsito em nosso País - 17 vezes o número de mortes – corresponderiam, aproximadamente, aos hospitalizados, faltando serem registrados cerca de 1,6 milhões de feridos não hospitalizados, estimados como sendo 85 vezes o número de mortes.

Esse quadro assustador poderia levar a crer que políticos e autoridades públicas desejosos de contar com o apoio da população estivessem seriamente preocupados em melhorar as condições de conforto, acessibilidade e segurança do pedestre bem como de condutores e passageiros. **Ao contrário, muitos políticos buscam agradar os motorizados, 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 ampliação da capacidade das vias públicas e rodovias, do que com as calçadas por onde circulam os pedestres ou pela segurança do trânsito nas próprias vias existentes. Os que mais utilizam nossas calçadas pertencem aos escalões socioeconômicos inferiores e não têm conseguido reverter essa situação, sendo obrigados a se resignar. Seu sonho de dispor de conforto, acessibilidade e segurança quando andam a pé e de contar com um sistema de transporte público de qualidade, acaba, gradativamente, transformando-se, em desejo de comprar um veículo automotor. Se o dinheiro for muito pouco, uma velha moto usada serve. Ao galgar a posição de condutor, passa a agir com a prepotência que condenara quando era um simples pedestre.

#### **b) 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 cidadãos com necessidades especiais, possam desfrutá-la. Os conflitos no uso do espaço público, 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 criadas pelo uso intenso do automóvel particular.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

Nos países desenvolvidos registram-se ações do poder público e da sociedade civil visando a melhorar as condições de circulação dos não-motorizados. O grande número de entidades não-governamentais voltadas para esse fim tem crescido muito. Mais recentemente, no país em que o automóvel imperou soberano, surgiu o movimento Walkable América que envolve centenas de cidades e é liderado pelo Governo Federal. No Brasil também se registra um aumento significativo de entidades e movimentos destinados a favorecer pedestres, ciclistas e cidadãos com necessidades especiais. O avanço nas leis não se materializou, ainda, na prática.

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 rápida. No caso do pedestre, como são poucos os congestionamentos que lhe impõem redução significativa de velocidade na caminhada, sua opção, normalmente, recai no trajeto mais curto por coincidir com o de menor esforço e de menor tempo. Contudo, 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 topográficas. 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 o comportamento e as preferências do pedestre brasileiro, salvo em travessias das vias públicas. As pesquisas conhecidas e citadas, normalmente foram feitas no exterior. Há diferenças culturais, econômicas e ambientais, contudo, que comprometem a validade de seus resultados. Portanto, as observações feitas neste e nos demais tópicos que se seguem decorrem de experiências pessoais desamparadas do rigor científico que deveria orientar qualquer afirmação ou avaliação do assunto.

### **c) 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.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)



**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 seqüestros. Idosos, crianças, e 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 em suas diferentes formas de atuação.**

#### **d) Calçadas melhores**

O conforto do pedestre abarca um conjunto amplo e complexo de condições. 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 (1-2%) 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 enviezado, e impedem a passagem de carrinhos de bebê, cadeirantes, mulheres com saltos altos e de pessoas com mobilidade reduzida. 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 utilizar-se 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.**

Condições físicas e geométricas inadequadas, porém, não podem ser compensadas com outros benefícios. Em pesquisa do IPEA, publicada em 2.003, identificou-se, em amostra realizada na Cidade de São Paulo, que a probabilidade de queda com ferimentos em calçadas foi de 9 por 1.000, a um custo médio de R\$ 2,5 mil por queda. A simples observação quotidiana revela o seguinte: primeiro, que nossas calçadas estão em péssimas condições; segundo, que o pedestre ferido nessas quedas permanece calado, isto é, não dispõe de tradição de fazer registro de ocorrência, tampouco de buscar compensação pelo prejuízo e danos morais sofridos; e, terceiro, a queda em calçadas e os atropelamentos leves são encarados com certa vergonha pela vítima que busca fugir do foco de atenção dos transeuntes que a cercam. Não é de se surpreender que aproximadamente 100.000 pedestres feridos por ano nas calçadas da Cidade de São Paulo sejam ignorados. E tantas outras centenas de milhares nas demais cidades brasileiras.

#### e) 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 este se manifestasse contrário ao entendimento de que se houver espaço, pudesse ser permitido o estacionamento de veículos, já que alguns órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, poderiam cogitar essa medida absurda com base no Art. 2º do novo código. Nele se dá autoridade para que as entidades e órgãos descentralizados possam regulamentar 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 uso com esse propósito ser enquadrado em **“outros fins”**.

A disposição do mobiliário urbano em nossas calçadas é feita de forma aleatória, sem o mínimo de bom senso. Consta do Manual de Segurança de Pedestres que se deve 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, criando 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.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

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 jornal se tornaram um sério problema. Muitas vezes desrespeitando a legislação, quando existe, ocupam a maior parte da calçada, prejudicando o trânsito de pedestres. A mesma área ocupada por elas, poderia ser mais bem distribuída se fossem mais compridas 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, as bancas de jornal se transformaram em lojas e balcões de serviços. **Do ponto de vista da circulação nas calçadas, porém, 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 existência 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, por exemplo, uma exagerada concentração junto aos locais de grande movimento de pedestres, atrapalhando sua circulação. **A ABRASPE recomenda que se busque aglutinar telefones públicos e caixas de coleta de correspondência e de lixo junto às bancas de jornal, afastados, ainda que bem próximos, da faixa de circulação de pedestres. E todos esses equipamentos, incluindo a Banca de Jornal, sempre que possível, próximos de 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 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.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

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: 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 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.

#### **f) 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, na melhor das hipóteses, em mictórios masculinos. As mulheres ficam à margem disso e são obrigadas a sofrer todas as formas de constrangimentos imagináveis para conseguir um local adequado para atender suas necessidades. Os poucos banheiros públicos existentes são normalmente imundos. E muitos deles, são pontos de concentração de marginais.

**É um desafio para a administração pública municipal instalar e manter banheiros públicos limpos e abertos a todos pedestres.**

#### **g) Mais iluminação**

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.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

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 a luz baixa acesa, 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.

#### **h) 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 para sua saúde e para seu bolso. Mesmo que seu grau de liberdade seja pequeno, devido a 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 chutando bola. 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 circulem em velocidade reduzida, obrigam as mães a afastá-los das ruas. 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 arterial e intenso. Nos mais de 12.000 km restantes (cerca de 5.000 alqueires) haveria possibilidade de convivência do trânsito local com o uso variado do espaço público, particularmente para esportes.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

Nessas vias em que pedestres, bicicletas e automóveis, mesmo que poucos, tenham que conviver, a velocidade destes não deveria ultrapassar 30 km/h. Além disso, dever-se-ia exigir sinalização adequada e construção de algumas pequenas obras, tais como: lombosfaixas, estreitamento e até fechamento de ruas, ampliação de calçadas, por exemplo, conforme técnicas de “traffic calming” (moderação do trânsito). A aplicação da engenharia voltada à moderação do trânsito está se impondo nos países preocupados com a qualidade de vida em suas cidades. Em São Paulo, criou-se o programa de Bolsão Residencial com esse fim. Sua implantação foi modesta, restringindo-se a alguns bairros de classe média alta. O processo de conscientização da população e das próprias autoridades de trânsito sobre o alcance social da engenharia voltada a tornar o trânsito tranquilo em áreas residenciais avançou muito pouco ainda em nosso País.

### **i) Mais socialização e encontros**

Aos poucos, as máquinas estão transformando os seres humanos em máquinas. Uma das características da máquina é a limitação de suas funções e movimentos. Mesmo que elas incorporem o que de melhor existe na tecnologia moderna, particularmente em computadores e objetos eletrônicos em geral, elas não conseguem substituir a necessidade do contato social. À medida que se entende a amplitude e a complexidade da comunicação e do relacionamento diretos entre pessoas, e de sua importância para a saúde do indivíduo, mais se deve 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 e agrupar suas atividades 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, descanso 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 onde possam desenvolver aquelas atividades, tiram-lhes o que lhes é mais caro: 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 à vida ao ar livre, os encontros imprevistos, acontecem em ambientes confinados, típicos de classe média.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

Nos bairros pobres é na rua onde eles acontecem. Dada à 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.

## j) Mais liberdade

Costuma-se, em nossa cultura, encarar-se a criança como um projeto de adulto evoluindo, e o idoso, como involuindo. Os cidadãos com necessidades especiais, até pouco tempo, eram identificados como seres deficientes. Até hoje, infelizmente, muitos os encaram como seres humanos incompletos. Em decorrência disso, as necessidades físicas, motoras, sensoriais e sentimentais, específicas de cada grupo, e variáveis em diferentes épocas de suas vidas, são normalmente ignoradas. Isso acontece tanto nas regras de conduta e de relacionamento humano, como na estruturação do ambiente físico onde se vive, seja ele espaço público ou privado.

No caso do trânsito, tome-se como exemplo o escapamento dos caminhões e ônibus a diesel, muitas vezes voltados para a calçada. Nessa condição, a criança recebe a fumaça no rosto. Ou então, o sinal de pedestre que, ajustado a uma velocidade de 1,3 m/s, não dá tempo para muitos idosos cruzarem a rua. Pior ainda é a situação dos portadores de algum tipo de deficiência, que são considerados cidadãos, porém com o direito à mobilidade 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 provaram que o desenvolvimento da inteligência e da fala estão diretamente associados à liberdade de movimentos. Na infância, e mesmo na adolescência, a forma mais comum de punição é o cerceamento à mobilidade, por meio de restrições de todos os tipos. Somente na fase adulta é que a liberdade aparece no sentido político de expressar idéias e opiniões. Quando se anda com conforto e segurança a pé, portanto, está-se reforçando o sentimento de liberdade. Ao contrário, quando na tenra idade, ou já nos últimos anos de vida, ou por se estar com mobilidade reduzida, há impedimentos ou restrições físicas que impedem sair-se de casa, o sentimento de constrangimento e encarceramento é avassalador. **O direito de ir e vir, portanto, não deve ser interpretado somente no sentido político, mas também no sentido da possibilidade dos mais frágeis, isto é, crianças, idosos e demais cidadãos com necessidades especiais, hoje encarcerados pelas condições prevaletentes nos espaços públicos, poderem se deslocar no espaço público sem constrangimentos.**

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)

A liberdade, como forma de convivência social, nada mais é que uma concessão recíproca entre nós todos cidadãos. Em outras palavras, a liberdade não se exerce no vazio. Todos somos co-responsáveis pela sua existência. Ela exige regras nos campos econômico, político, social, espacial, ambiental, enfim, em todos os setores em que os seres humanos interagem; e cujo respeito e obediência por todos, indiscriminadamente, é que a mantém viva. Sua conquista pode ter sido revolucionária, porém, sua existência e eficácia dependem do comportamento de cada cidadão no seu dia-a-dia.

### **k) Mais saúde e menos tensões**

A circulação nas vias públicas de nossas cidades se tornou estressante, tanto física, como mentalmente. Cidadãos de todas as classes estão a ela sujeitos. Poluição sonora e atmosférica, congestionamentos, 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 trajeto em que o ambiente externo é agradável, ainda que estejam se tornando cada vez mais raros.** É nele que devemos dar caminhadas. Está provado que elas consomem a adrenalina acumulada em momentos de raiva, medo e tensão, bem como produzem no corpo a célebre endorfina que dá a sensação de bem estar.

Há outros benefícios quando se caminha com vigor durante 30-40 minutos por dia: a) perde-se e controla-se o peso de forma natural; b) controla-se a pressão e reduz-se o risco de infarto e de doenças cardíacas; c) afasta-se o perigo de diabetes por melhorar a habilidade do corpo consumir insulina; d) alivia-se a dor e a rigidez da artrite; e) mantém-se os ossos fortes, prevenindo a osteoporose; f) ativa-se o sistema imunológico; g) melhora-se o sono; h) aumenta-se a energia, a flexibilidade e a resistência; i) amplia-se o bem estar mental e melhora-se a autoconfiança; j) age-se contra o estresse, a raiva, a depressão e a ansiedade. Contudo, esses bons resultados, acessíveis gratuitamente a quase todas as idades e grupos sociais, somente são conseguidos se a caminhada for segura e confortável.

### **l) Mais beleza para contemplar**

Nas cidades há variados e complexos arranjos físicos, que envolvem vegetação, construções e monumentos, e, principalmente, seus habitantes. São múltiplas as oportunidades para se contemplar sua beleza. Algumas cidades contam com natureza muito favorável, especialmente as litorâneas. Mesmo em cidades de planalto, como Brasília e Curitiba, por exemplo, são frequentes as oportunidades de contemplação.

E. J. Daros - [daros@transporte.org.br](mailto:daros@transporte.org.br)

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres - [www.pedestre.org.br](http://www.pedestre.org.br)



**Nada disso, porém substitui a presença humana. Habitantes saudáveis e cordiais dão vida ao ambiente.** Não obstante a beleza natural de muitas cidades brasileiras, em que o Rio é um símbolo, o comportamento violento e imoral, bem como as péssimas condições socioeconômicas de segmentos expressivos de seus habitantes, particularmente de crianças e jovens, criam um clima trágico. Ao invés de despertar sensações agradáveis, geram desânimo e, até mesmo, depressão.

## CONCLUSÃO

Se atendidos os anseios e reivindicações do pedestre usuário do espaço público, o resultado serão cidades mais humanas, saudáveis e agradáveis. Ao contrário, se satisfeitos os desejos do cidadão embarcado em automóveis particulares, as cidades se tornarão desagradáveis, feias, poluídas e congestionadas, punindo todos seus habitantes, inclusive os próprios motorizados. A escolha da prioridade a ser dada entre as duas opções acima é fácil. A implantação das medidas favoráveis ao pedestre, porém, é complexa e exigirá recursos financeiros que a viabilize.

O instrumento básico de disciplina do uso das vias públicas pelo automóvel e outros veículos automotores, que não fere o direito de ir e vir do cidadão motorizado, hoje prejudicado pelos congestionamentos, é a tarifação de seu trânsito. Além de reduzir os engarrafamentos, e até mesmo eliminá-los, a receita da cobrança pelo uso das vias públicas propiciará recursos para a sua melhoria e a dos transportes públicos, também, beneficiando toda população. Basta observar que a redução dos custos de manutenção e operação dos veículos e a economia de tempo decorrente da eliminação dos congestionamentos mais do que compensarão os custos das tarifas cobradas. E as vantagens oferecidas por um sistema de transporte público eficiente àqueles que tiverem de deixar de usar o automóvel para ir ao trabalho, por exemplo, permitirão que eles andem em veículos de transporte público a custos menores e com mais conforto.

**Trânsito seguro para todos; transporte público eficiente; acessibilidade, fluidez e conforto no trânsito gratuito de pedestres; e vias públicas modernas e descongestionadas para o trânsito pago de veículos automotores; são os anseios e as reivindicações da comunidade.**

FIM