

CALÇADA INSEGURA

Muitos e muitos anos atrás, quando ainda morava com meus pais à Rua Júlio Cardoso, no centro de Franca, assisti de camarote do alpendre da casa ao tombo homérico de uma vizinha a caminho da feira livre que existia ao lado do hoje demolido Hotel Francano. Acima do peso, andando com dificuldade, a mulher caminhava lentamente com sacolas de papel cheias de mantimentos como usual na época (o plástico ainda não havia tomado conta do universo) quando pisou em falso num pequeno defeito da calçada e estatelou no chão, sendo logo auxiliada por pessoas que passavam para levantar-se. Fora a vergonha e as risadas embutidas dos passantes, não houve maiores prejuízos, ela não se machucou e até as frutas foram recolhidas sem problema.

Lembrei disso quando vi o anúncio recente da Prefeitura de Franca sobre a construção de mais um passeio público do Programa Calçada Segura. Como é praxe no autocrático governo de Alexandre Ferreira, a notícia é ufanista e lista o feito extraordinário do programa nesse Ano da Graça de 2025: impressionantes 1,5 km de calçadas construídas.

De qualquer maneira, basta ser caminhante pela cidade para saber que a situação é dramática, mesmo na região central com urbanização mais antiga, as calçadas são negligenciadas pelo poder público e pelos proprietários. Não há informação pública oficial disponível sobre o número real no site da Prefeitura, mas a cidade de Franca possui hoje certamente bem mais que 1200 quilômetros de vias públicas urbanas, número que coletei em pesquisa de 2012. Também não há dados sobre o número de acidentes provocados pelas calçadas defeituosas ou atropelamentos pelo fato das pessoas terem que caminhar pelo leito carroçável em função da impossibilidade de utilizar a calçada que não existe ou cheia de obstáculos, quando existente. Como os passeios são necessários dos dois lados das vias (às vezes mais, quando existem canteiros centrais), a quantidade de calçadas de Franca ultrapassa 2.400 quilômetros, no mínimo. Ou seja, 1,5 km construídos pela Prefeitura significa exatamente o contrário do ufanismo do prefeito autocrata: nada. É nada diante da realidade bruta, 0,06% do total que a cidade precisa, uma gota d'água no oceano da necessária mudança urbanística que precisamos fazer para adequar a cidade às normas de segurança e qualidade dos passeios e ao seu uso, especialmente importante para que a população idosa cada vez maior ano a ano e pelos deficientes possam exercer o direito à cidade e circular livremente. Nesse ritmo, apenas nos próximos séculos teremos boas calçadas em toda a cidade.

Diante desse número ínfimo, fica claro que a prioridade da Prefeitura não é e nunca foi o pedestre, mas sim o automóvel. Agora mesmo assistimos o investimento público municipal, segundo a própria publicidade da Prefeitura em 420 km de recapeamento enquanto a Prefeitura constrói ridículos 1,5 km de calçadas. A verdade escancarada, que a prioridade é para o automóvel, fica clara no orçamento da Prefeitura para esse ano de 2025 – constam recursos em várias rubricas, inclusive num incrível Fundo Rotativo Municipal de Saneamento - FRMS (para o atual governo, asfalto é saneamento), em torno de 38,6 milhões de reais para recapeamento asfáltico, material que usa petróleo em sua composição, o vilão do aquecimento global. Em várias cidades preocupadas com a crise ambiental já existem movimentos contrários que visam retirar o asfalto e recolocar ou refazer pavimentos como os paralelepípedos que estão sob a capa asfáltica e que permitem infiltração das águas no solo, mas em Franca isso é impensável, o prefeito é negacionista climático. Para o Programa Calçada Segura, a previsão orçamentária deste ano é de 1,1 milhão de reais, prevendo a construção de apenas 7 mil m2. Nem esse pequeno valor deve ser alcançado no ritmo atual de obras.

Sabe-se que as calçadas desempenham um papel fundamental para o funcionamento adequado das cidades, não são apenas espaços livres ou desocupados para passagem de pessoas e

mercadorias. Os passeios são essenciais à mobilidade urbana, garantem a segurança dos pedestres ante as soluções rodoviaristas que priorizam o automóvel na maioria das cidades brasileiras, e dão acesso aos lotes e terrenos com seus vários usos no espaço urbano, garantindo a qualidade de vida urbana. Além de tudo, ainda comportam as redes de infraestrutura necessárias à economia e ao funcionamento da vida urbana, como postes de eletricidade e telefonia, redes de água e esgotos, árvores, jardins de chuva e equipamentos urbanos como pontos de ônibus, bancas e outros elementos de desenho da cidade. Uma calçada que é bem projetada, bem construída e bem conservada promove a dignidade humana, ao tornar o ambiente em que vivemos mais bonito, agradável, seguro, inclusivo, dando incentivo à interação social e ao uso permanente do espaço público e coletivo.

No Brasil, de modo geral, o responsável pela manutenção do passeio público, ou melhor, pela parcela do passeio público, estritamente fronteira ao alinhamento do lote dominial, é seu proprietário. Enquanto uma mudança de paradigma não acontece, que é tornar o poder público municipal totalmente responsável pelas calçadas como espaços públicos que são, Franca poderia ser inovadora nesse sentido, pois hoje a responsabilidade civil e financeira é dos proprietários privados, sujeitos inclusive a multas pela Prefeitura se não cuidarem corretamente dele. Ou seja, a Prefeitura só toma conta do espaço das vias públicas onde os carros usam, os pedestres que se virem. Poderia, por exemplo, criar novas regras para a construção, reparo, intervenção de obras, modernização dos passeios, adaptações, enfim, para tudo aquilo que a calçada, por ser situada na frente de um lote privado, torna-se responsabilidade do morador.

Hoje, esse abandono do verdadeiro papel que uma Prefeitura deveria ter e ausência de uma política pública faz com que a calçada seja tratada de forma fragmentada, sem nenhuma governança por parte da administração municipal que garanta a integração dos diversos passeios ou das infraestruturas de serviços. Como exemplo, a confusão em torno dos fios abandonados das concessionárias privatizadas dos serviços de telefonia, apenas a ponta do iceberg. Os projetos das construções nos lotes são aprovados de forma individualizada, sem um olhar sobre o entorno urbano, o que torna os passeios desarticulados e com elementos de acessibilidade inócuos como as rampas fora de padrões em meio de quadra ou, na prática, provocando o contrário ao que está nas normas de acessibilidade – tornam-se obstáculos para a maioria dos passantes em vez de garantir segurança e acesso a todos.

A Prefeitura vem alardeando premiações recebidas em congressos caça-níqueis como sendo Franca uma “cidade inovadora” e “inteligente”, o que não deixa de ser irônico e bem pouco verdadeiro. Não há “inovação” nem “inteligência” numa cidade que abandona qualquer iniciativa de transformação física do espaço urbano de uso coletivo, como é o caso das calçadas. A Prefeitura teria que incluir em suas preocupações e projetos o desenho das calçadas considerando seus aspectos técnicos essenciais, como os funcionais e os paisagísticos. A colcha de retalhos que são de fato nossas calçadas, uma sucessão de soluções as mais diversas, com pisos inadequados, inclinados demais ou escorregadios que geram propensão a acidentes, não deveria ser a política pública para a questão, como é hoje. Infelizmente, estamos longe de qualquer ação nesse sentido, já que a prioridade, como demonstra cabalmente o orçamento municipal, vai no sentido oposto.

Mauro Ferreira é arquiteto

