



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
PÓS-GRADUAÇÃO LATO SENSU EM SEGURANÇA PÚBLICA
NÚCLEO DE ESTUDOS E PESQUISAS DA VIOLÊNCIA - NUPEV/UFT

Samuel Luz Nunes da Silva

**MOBILIDADE URBANA: OS DESAFIOS DOS PEDESTRES NAS
VIAS DA CIDADE DE ARAGUAÍNA/TO – 2016.**

Araguaína - TO
2017

Samuel Luz Nunes da Silva

**MOBILIDADE URBANA: OS DESAFIOS DOS PEDESTRES NAS
VIAS DA CIDADE DE ARAGUAÍNA/TO – 2016.**

Monografia apresentada à Coordenação do Curso de Pós-graduação Lato Sensu em Segurança Pública, promovido pelo NUPEV/UFT – Núcleo de Estudos e Pesquisas da Violência da Universidade Federal do Tocantins, para obtenção do grau de especialista.

Orientador: Prof^o. Renilson Teixeira Galvão.

Araguaína - TO
2017

Samuel Luz Nunes da Silva

**MOBILIDADE URBANA: OS DESAFIOS DOS PEDESTRES NAS
VIAS DA CIDADE DE ARAGUAÍNA/TO – 2016.**

Monografia apresentada à Coordenação do Curso de Pós-graduação Lato Sensu em Segurança Pública, promovido pelo NUPEV/UFT – Núcleo de Estudos e Pesquisas da Violência da Universidade Federal do Tocantins, para obtenção do grau de especialista.

Orientador(a): Profº. Renilson Teixeira Galvão.

Aprovado em ____/____/____.

BANCA EXAMINADORA

Profº Renilson Teixeira Galvão

Profº Rogério Siqueira dos Santos

Profº Sebastião Lima

Em *in-memoria* ao meu pai, que sempre me incentivou a estudar.

AGRADECIMENTOS

A Deus por ter me dado saúde e força para superar as dificuldades.

A esta Univerdidade, seu corpo docente, direção e administração que portunizaram a janela que hoje vislumbro um horizonte superior, eivado pela acendrada confiança no mériro e ética aqui presentes.

Ao meu orientador Professor Especialista Renilson Teixeira Galvão, pelo suporte no tempo que lhe coube, pelas suas correções e incentivos.

Aos meus familiares, em especial a minha esposa Lígia Paula de Sousa Nunes e ao meu filho Henrique de Sousa Nunes, pelo amor, incentivo e apoio incondicional.

E a todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, o meu muito obrigado.

“... não há caminho, o caminho se faz ao caminhar...”.
Antônio Machado (1875-1939)

Resumo

Este trabalho observa que o andar a pé se torna uma dificuldade nas calçadas de Araguaína/TO, pois na sua grande maioria não proporciona esta alternativa de transporte, devido às más condições estruturais e conservações dos passeios. Pois ate mesmo em obras recentes e nem sequer inauguradas, constata-se o descaso para o pedestre, no caso, portador ou não de algum tipo deficiência, não apresentando as condições adequadas quanto aos critérios de acessibilidade. Tem como objetivo expor as condições vivenciadas no dia a dia pelos pedestres nas vias de Araguaína/TO e em especial os conflitos entre os espaços públicos x privados. A metodologia, utilizada para a elaboração deste trabalho, vai ser a partir de um estudo bibliográfico, mediante leituras e pesquisas de campo. Mostrando os resultados de que as políticas e planos voltados ao trânsito, pouco tem se dado a devida relevância ao pedestre, onde ainda não é dito à devida consciência aos gestores públicos, que andar a pé é um meio de transporte. A Mobilidade Urbana se constitui de uma teia, onde vários elementos se interligam entre si, tornando-se cada um dependente, do outro. O pedestre é o elemento principal desta teia, porém o que observamos e que ele é tratado como coadjuvante, neste meio. Soluções paliativas, e sem fiscalização e critérios do Poder Público, acabam transformado as calçadas em verdadeiras armadilhas para quem as utilizam no dia a dia, pois não são somente os pavimentos das calçadas que são importantes, a sinalização, iluminação e a limpeza trazem também a sensação de segurança para os pedestres. Como conclusão, o andar a pé, corresponde à maior fatia de circulação, porém não é a forma de locomoção que mais obteve simpatizantes nos últimos anos e nem planejada a sua infraestrutura adequada. Desta forma, muitas cidades, vem tentando reverter à intenção insustentável de utilizar veículos e buscando melhorias na qualidade de vida de sua população, vêm empregando instrumentos diversos para garantir o planejamento, construção e a conservação dos passeios públicos, com a implantação da calçada cidadã.

Palavras-Chave: Pedestres. Condição. Segurança.

Abstract

This study observes that walking on foot becomes a difficulty in the sidewalks of Araguaína / TO, since, for the most part, it does not provide this alternative of transportation, due to the poor structural conditions and conservation of the sidewalks. For even in recent works and not even inaugurated, it is noticed the disregard for the pedestrian, in the case, whether or not there is some kind of disability, not presenting the appropriate conditions regarding accessibility criteria. Its purpose is to expose the conditions experienced by pedestrians on the routes of Araguaína / TO and in particular the conflicts between public and private spaces. The methodology, used for the elaboration of this work, will be based on a bibliographical study, through readings and field research. Showing the results that the policies and plans for traffic, little has been given due importance to the pedestrian, where it is still not said to the proper awareness of public managers, walking is a means of transportation. Urban Mobility consists of a web, where several elements interconnect each other, becoming each dependent on the other. The pedestrian is the main element of this web, but what we observe and that he is treated as a coadjuvant, in this environment. Palliative solutions, without inspection and criteria of the Public Power, turn the sidewalks into real traps for those who use them on a daily basis, because it is not only the pavements of the sidewalks that are important, the signage, lighting and cleaning also bring the safety for pedestrians. As a conclusion, walking, corresponds to the greatest amount of movement, but it is not the form of locomotion that has won the most sympathizers in the last years or planned its adequate infrastructure. In this way, many cities have been trying to revert to the unsustainable intention of using vehicles and seeking improvements in the quality of life of their population, have been using different instruments to ensure the planning, construction and conservation of public tours, with the implementation of the public sidewalk.

Keywords: Pedestrians. Condition. Safety.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	09
2	MOBILIDADE URBANA E O PEDESTRE NAS VIAS DE ARAGUAÍNA.....	12
3	CONFLITOS ENTRE OS ESPAÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS.....	18
3.1	Ocupações dos passeios públicos.....	19
3.2	Calçadas – Armadilhas para o pedestre.....	22
4	CALÇADA CIDADÃ.....	24
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	27
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	29

1 - INTRODUÇÃO

O advento do crescimento urbano nos grandes centros econômicos do País, segundo Santos (1996) durante as décadas de 70 e 80, em virtude do grande aumento populacional, na busca de melhorias nas suas condições de vida, sobretudo nos setores educacional, saúde e trabalho, trouxe consigo reflexos hoje vistos rotineiramente em suas áreas centrais principalmente. Realidade esta, não diferente da Cidade de Araguaína – TO, onde em 1980, então Estado de Goiás, foi considerada a quarta principal cidade goiana, sendo hoje referência econômica na região norte do atual Estado do Tocantins.

O crescimento urbano desordenado, a motorização crescente e o declínio dos transportes públicos estão comprometendo a sustentabilidade da mobilidade urbana e, por consequência, a qualidade de vida e a eficiência da economia das grandes cidades (XAVIER, p. 01, 2011).

Os planejamentos dessas cidades de referência, como o caso de Araguaína, devem pautar-se na primazia da mobilidade urbana, para poder no futuro não tão longínquo, terem a capacidade de proporcionarem aos seus transeuntes o direito de ir e vir, neste sentido, Espírito Santos (2001, p.27) menciona que, “(...) não há interesse social mais claro e definido que o trânsito, envolvendo o ‘ir e vir’ dos cidadãos com segurança e conforto”, desta forma o gestor público, acima de tudo, deve viabilizar melhorias na qualidade de vida da população, pois uma comunidade deve ser vista por também por um planejador urbano. A Lei 12.587/12, ou seja, a Lei de Mobilidade Urbana institui para os municípios o dever de planejar e executar as políticas de mobilidade urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. A Lei determina que estes planos priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo (CARTILHA DAS DIRETRIZES DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA. Lei 12.587 de 3 de Janeiro de 2012. Brasília: Ministério das Cidades, 2013).

A fundamentação para a elaboração da Lei de Mobilidade Urbana encontra-se no art. 182 da Constituição Federal: “A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”.

O Plano de Mobilidade Urbana busca atingir a melhoria das condições de circulação das pessoas, dentro do próprio município, utilizando todos os meios de transporte disponível, incluindo os trajetos a pé, para assim proporcionar uma qualidade de vida melhor.

Conforme Kneib (2014, p. 24):

Apesar de a infraestrutura relacionada aos pedestres ser pouco onerosa, a maioria das cidades brasileiras não se preocupa em proporcionar-lhes espaços apropriados. Observa-se a cada dia o cerceamento de espaços destinados à circulação dos pedestres para transformá-los em espaços para os automóveis. E os raros espaços que restam são, muitas vezes, deteriorados ou não possuem tratamento adequado — observando-se: calçadas obstruídas, como piso desnivelado e derrapante; barreiras arquitetônicas; ausência de percursos em rede; falta de sinalização ou iluminação, conferindo insegurança aos deslocamentos.

Andar a pé se torna uma dificuldade nas calçadas, observando-se a Cidade de Araguaína, pois na sua grande maioria não proporciona esta alternativa de transporte, devido às suas más condições estruturais e conservação. Pois até mesmo em obras recentes e nem sequer inauguradas constata-se o descaso para o pedestre, no caso, portador ou não de algum tipo deficiência, não apresentando as condições adequadas quanto aos critérios de acessibilidade.

Discutirmos calçadas na busca de soluções para mobilidade urbana parece estar na contramão. Não podemos pensar num transporte público de qualidade, se não levarmos em conta as mínimas condições dos deslocamentos a pé, “E para andar de transporte público, precisamos, antes, andar a pé.” (<http://www.akatu.org.br/Temas/Mobilidade/Posts/Mobilidade-sustentavel-comeca-na-calcada>).

A história do crescimento e desenvolvimento de Araguaína não se distingue em muito de outras cidades brasileiras, aonde trouxe consigo muitos outros problemas estruturais, os quais atingem diretamente a segurança pública, pois quando o direito do cidadão não é respeitado, e o dever não é obdecido, isto acaba atingido de certa forma outra parcela da sociedade, pois toda comunidade está interligada entre si, como uma “teia”.

Espirito Santos e Mathenhauer (2001, p.114) citam que:

O Planejamento urbano é fundamental para o trânsito com fluidez, conforto e segurança. Apesar de a velocidade da mudança que se observa, não pode, de forma alguma, ser descartado, agora com os rigores do controle fiscal da lei de responsabilidade recentemente colocada em vigor. Coisas simples como o da construção de edifícios, complexos comerciais, feiras, centros de lazer devem necessariamente passar por um relatório que analise o impacto do trânsito. O Município precisa se preparar para isto, deixando para trás o hábito de decisão baseada em influência política de grupos dominantes. É uma questão técnica que assim deve ser vista, sob pena de responsabilidade.

Essa falta de planejamento, de médio e longo prazo principalmente, traz consequências problemáticas a própria segurança pública. Leal & Piedade Júnior (2003, p. 158) relatam que “*Poucas cidades são projetadas, suas soluções derivam do improvisado, e o*

resultado, além do caos urbano, tem como subproduto a violência urbana...”, desta forma vivenciamos o trânsito de Araguaína como a espada de Dâmocles, aonde vivemos em constante perigo ao utilizarmos as vias, sendo assim, a segurança pública está entrelaçada diretamente com a segurança viária urbana, e alcançando desta forma a mobilidade urbana, pois de acordo com Marcello Pontes “A mobilidade urbana e a segurança do trânsito estão diretamente relacionadas, interagindo e estabelecendo uma interdependência que deve ser observada pelos operadores do trânsito” (PONTES, 2011, p.27).

Conforme Eduardo José Daros, presidente da Associação Brasileira de Pedestres (Abraspe) comenta que: “*As políticas urbanas estão transformando as cidades em armadilhas. Em um mundo altamente tecnológico, estamos na Idade Média na garantia da acessibilidade. No Brasil, o pedestre é cidadão de segunda classe.*” (<http://www.ambientelegal.com.br/mobilidade-urbana-no-brasil-nao-e-para-pedestre>).

A mobilidade urbana visa garantir o deslocamento das pessoas nos espaços urbanos, analisando todas as condições, pois durante esses deslocamentos poderão surgir interferências, que ocasionará limitações nos percursos das vias, especificamente aos pedestres, assunto pouco trabalhado, porem muito a ser estudado.

A Política Nacional do Trânsito (2012, p.16), aborda que a mobilidade do cidadão como sendo:

[...] o espaço social, centrada nas pessoas que transitam e não na maneira como transitam, é ponto principal a ser considerado, quando se abordam as questões do trânsito, de forma a considerar a liberdade de ir e vir, de atingir-se o destino que se deseja, de satisfazer as necessidades de trabalho, de lazer, de saúde, de educação e outras.

Araguaína não se distancia destes problemas que atingem inúmeras cidades brasileiras, aonde a valorização do veículo automotor vinculou-se como um *Status* de cidade prospera, sendo uma imagem a ser vendida como sendo uma cidade economicamente movimentada. Por outro lado, vários bairros na cidade surgiram decorrentes de invasões, sem quaisquer tipos de controle urbanístico no seu rito, calçadas estreitas sem quaisquer condições mínimas adequadas para o trânsito de pedestre, e quando há calçadas com dimensões adequadas, falta estrutura, o que levam os seus usuários a transitarem pelas ruas, ariscando assim sua segurança e a dos condutores de veículos, e neste assunto em especifico que vai ser desenvolvido neste trabalho.

2 - MOBILIDADE URBANA E O PEDESTRE NAS VIAS DE ARAGUAINA.

O ser humano tem a necessidade primária de está se movimentado diariamente, na busca de realizar e alcançar seus objetivos, tornando esta forma à sociedade onde convive em uma sociedade dinâmica, na qual se movimentará incansavelmente. Sendo assim, esta comunidade tenderá a se organizar de tal forma que possibilite esta circulação de pessoas por suas vias urbanas, proporcionando segurança e qualidade de vida em seus deslocamentos.

Espírito Santo (2001, p.27) nos diz que “(...) não há interesse social mais claro e definido que o trânsito, envolvendo o ‘ir e vir’ dos cidadãos com segurança e conforto”. A lei de Mobilidade Urbana trouxe consigo, instrumentos facilitadores para as elaborações de mecanismos que possibilitem os planejamentos capazes de acompanharem os desenvolvimentos adequados das cidades, deste que sejam seguidos.

Quando pensamos e muitas vezes discutimos à Mobilidade Urbana, se vem primeiramente à questão do transporte em massa, ou melhorias nas vias para os automóveis. Porem antes do automóvel já existia e continua a existir, a figura do pedestre, prevalecendo em maior quantidade nas cidades, e vem sendo deixados muitas vezes em segundo plano.

As Políticas e planos voltados para a segurança no trânsito, pouco tem se dado a devida relevância ao pedestre. Ainda não e dita à devida consciência aos gestores públicos que andar a pé é um meio de transporte e que o seu usuário precisa estar seguro. Para Jacobs, a segurança nas ruas, ocorrerá no momento em que as ruas tiverem usuários transitando ininterruptamente, pois a quantidade significativa de usuários utilizando e transitando por essas vias, acabarão exercendo uma vigilância de forma natural, onde os usuários irão interagir entre si e complementando-se, ocasionando cuidados mútuos.

Desta forma, os passeios públicos, que não proporcionam uma locomoção adequada para os pedestres, o seu fluxo tenderá a diminuir, tornando-se um espaço propicio ao aumento da criminalidade, pois os cuidados são mútuos e não individualizados, ele dependerá do outro.

Uma calçada mal estruturada será sempre evitada que possível, tornando-se um local sem movimento, ocasionando assim uma migração para outros locais de fácil acesso, “*uma rua movimentada conseguiu garantir a segurança; uma rua deserta, não*” (JACOBS, 2000, p.35).

Segundo Eduardo José Daros, presidente da Associação Brasileira de Pedestres (Abraspe), “as políticas urbanas estão transformando as cidades em armadilhas. Em um

mundo altamente tecnológico, estamos na Idade Média na garantia da acessibilidade. No Brasil, o pedestre é cidadão de segunda classe.”.

O pedestre pertence ao Sistema de Transporte, sendo caracterizado e até mesmo simbolizado, como sendo a ligação entre todos os demais componentes o mais frágil e esquecido pelo o poder público e até mesmo pela própria população, sendo esta a participante ativa, onde a própria sociedade observa como sendo um caráter de desenvolvimento da cidade, o aumento de veículos em suas vias, esquecendo-se do bem estar das pessoas. Porém esses dois elementos, o veículo e o pedestre, se encontram numa determinada parte das vias, ou seja, quando eles se cruzam em seus deslocamentos nas esquinas.

Quando há a negligência do poder pública e do pedestre, simultaneamente ou não, ocorrerá um conflito entre esses dois elementos, o que acabará possivelmente em um incidente.

Grande parte dos passeios públicos em Araguaína não possuem condições estruturais adequadas para o uso dos pedestres, figura 01, levando-se em conta a ausência de sinalização, pavimentação adequada e largura desconexa com o tráfego no local, e ainda a existência de desníveis e obstáculos. Além dos fatores mencionados, os pedestres, ainda competem com automóveis nas ruas e nas calçadas.



Fig. 01: R. 13 de maio c/ Av. Marg. Neblina, próx. ao Hospital São Lucas, 22.06.16.
Fonte: Autor

Os espaços públicos na cidade de Araguaína, em especial as calçadas, figura 02, são ocupados por diversos elementos alheios a ela, que vai deste uma simples lixeira até tapumes de construções, ou até mesmo com todos esses elementos juntos.



Figura 02: Av. Paranaíba, ao lado do nº 1600, 04.08.16.
Fonte: Autor

A lei 1.778/97 ou Código de Postura do Município de Araguaína deixa a desejar, em muitas circunstâncias indesejáveis deparadas pelos pedestres durante os seus deslocamentos pelas calçadas da cidade, pois os impedimentos amparados pela Lei se torna insignificante pelas várias maneiras que são encontradas dia a dia. Quando tratado a questão do pedestre, o Código de Postura do Município traz em seu texto 06(seis) menções ao pedestre, nos termos de prejudicar e obstruir a passagem pelas calçadas por elementos estranhos, significativas. Ficando a desejar a fiscalização, para o cumprimento do Código.

Quando o Poder Público não observa a sua própria Lei (Municipal), fica irrisório para os demais o seu cumprimento, a Lei de Mobilidade Urbana (Federal), traz novos modelos para o ordenamento urbanístico, todavia, o que se é realizado foge deste modelo, o qual traz inúmeras garantias ao se tratar de acessibilidade. Neste caso, em específico, a calçada, já concluída na Rua Alfredo Nasser, que circunda o Parque Cimba, em construção ainda, não houve a preocupação, obrigatoriedade e respeito para os portadores de alguma deficiência física em sua implantação, onde elementos de suma importância foram subtraídos,

como por exemplo, o simples acesso a ela, o que contradiz com a Resolução 495/16-CONTRAN, a qual estabelece os padrões e critérios para a instalação de faixa elevada para a travessia de pedestres em vias públicas.



Fig. 03: Av. 02 de julho c/ R. Alfredo Nasser 20/12/16
Fonte: Autor



Fig 04: R. Alfredo Nasser c/ Av. 02 de Julho 02/12/16
Fonte: Autor

As figuras 03 e 04 são algumas demonstrações que expõe a ineficácia do Poder Público em buscar soluções para as deficiências que os pedestres passam cotidianamente nas vias de Araguaína, no caso, mais especificamente os portadores de qualquer tipo de deficiências de locomoção.

Em uma nota da Assessoria de Comunicação do Municipal, ela relata a entrevista do Administrador Público que:

Os projetos nossos, todas as nossas obras que estamos realizando a gente tem se preocupado muito com a acessibilidade. Agora você tem razão, é preciso fazer mais. É preciso também, não só o poder público faça, mas principalmente que cada um faça a sua parte, e a melhor forma de começar são exatamente pela sua calçada. (<http://www.araguaina.to.gov.br/portal/paginas.php?p=not¬=noticias&id=1846>).

A inobservância dos requisitos estruturais regulamentados em Lei, para proporcionar uma estrutura capaz de atender as necessidades do pedestre, durante o seu trajeto, possibilitando o mínimo de acessibilidade para este usuário pelo Poder Público, aonde o mesmo é o fiscalizador para o cumprimento das regras, não cumpri o seu papel. Podemos

chegar há um entendimento, de que, o pedestre continua sendo um elemento de segundo plano, para a vida da cidade, alheio a qualquer tipo de benefício.

O Código de Edificação de Araguaína traz os modelos de calçadas a serem implantadas na cidade, na qual atendem os seus usuários, como ilustra a figura 3, porém o não cumprimento ocasiona transtornos para a população, pois a discussão entre o direito do Público X Privado, na qual veremos mais a frente, acaba resultando ainda mais a inércia dos Poderes Públicos, em buscar soluções plausíveis para essa deficiência, e a população fica a espera de respostas para suas necessidades.



Figura 05: Modelo de calçada com piso intertravado – Região Central
Fonte: Código de Edificação de Araguaína, 2013, p.14

Material publicado no site local, figura 06, traz uma matéria referente a melhorias nas Vias do Setor Vila Couto:

19 DE MAIO DE 2016



Prefeito anuncia melhorias em bairro de Araguaína

Na noite de terça-feira o prefeito de Araguaína (TO), Ronaldo Dimas, anunciou melhorias para o setor Vila Couto.

As melhorias que já estão em andamento, traz para a população do setor uma qualidade de vida melhor, já que se trata da infra estrutura que é desfrutada pela população diariamente.

O prefeito ressaltou que a população está sendo beneficiada com a execução de vários serviços de recuperação de ruas, como pavimentação asfáltica usinado, drenagem e reconstrução. *(Confira a entrevista)*

O projeto faz parte dos **Bairros em ação**, onde muitos setores estão sendo beneficiados com a recuperação asfáltica usinada.

Figura 06: Material publicado.

Fonte: <http://www.falacomunidade.com/prefeito-anuncia-melhorias-em-bairro-de-araguaina/>

O Foco principal das melhorias são todas voltadas para os veículos e seus usuários, o pedestre não faz parte clara do projeto. Isto não é notório somente em Araguaína, pois a acepção de cidade produtiva, gira em torno de uma cidade motorizada.

Com o crescimento e desenvolvimento dos grandes centros econômicos do País, a cidade de Araguaína com o seu potencial econômico em nível regional, vem seguindo essa perspectiva de crescimento, aprimorando as estruturas viárias urbanas (Ruas e Avenidas), para assegurar a mobilidade dos veículos, demonstrando assim um *status* de cidade economicamente próspera, investindo numa infraestrutura voltada para veículos, tornando-se uma cidade motorizada e deixando de lado a infraestrutura na qual proporcionaria uma qualidade de vida melhor voltada para o pedestre.

A cidade de Los Angeles (EUA) vinha fazendo uma reestruturação nas suas vias, até os meados de 2015, para atender a crescente demanda de veículos em suas vias, tornando essas vias de circulação rápida, para desafogar o aglomerado de veículos que circula diariamente pela cidade. Contudo, foi constatado que o pedestre estava ficando em segundo plano, direcionado assim para o aumento de vítimas decorrente de acidentes de trânsito, principalmente entre idosos e crianças. Conforme o vereador Mike Bonin, *“as mudanças são necessárias em parte porque a cidade tem um - legado de vergonha - em relação ao número de crianças e idosos que são vítimas fatais em acidentes de trânsito”* (<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2015/08/plano-de-mobilidade-de-los-angeles-prioriza-ciclistas-e-pedestres.html>).

Com a aprovação de um novo plano de Mobilidade Urbana, a cidade buscou atender o pedestre dando a este direito de transitar com segurança pelas ruas e calçadas e reduzir os congestionamentos na cidade até o ano de 2035, com o objetivo de zerar a taxa de mortalidade em acidentes de trânsito.

A Mobilidade urbana inicia-se ao sair do “Portão”, pois o andar a pé continua sendo a forma mais antiga de locomoção.

‘No começo, era o pé’, diz o antropólogo Marvin Harris. O pé, não a mão. A mão nos fez humanos – mas antes de sermos humanos somos parte do reino animal, e o nosso corpo precisa atender às necessidades que os animais enfrentam, entre elas a do deslocamento. O ser humano evoluiu, tornou-se bípede, mas continuou caminhando. E passou a usar a caminhada para outros fins que não o de chegar a um lugar específico: o de buscar determinada coisa (Scientific American Brasil, 2010).

Todavia, continua sendo o mais esquecido nos planejamentos, no que se refere à mobilidade, não recebe a atenção necessária para quem utiliza as calçadas, como forma de trajeto, levando a esse usuário a se locomover pelas vias, disputando espaço com veículos automotores ou não, porém o elemento mais frágil nessa disputa é o pedestre, o que poderá leva-lo a ter sequelas, muitas vezes irreversíveis.

Uma sociedade onde o valor do indivíduo se baseia na sua aparência, o andar a pé quando não possui referência a alguma atividade física, acaba assumindo um papel

diferenciador entre as classes alta e baixa, um papel preconceituoso, imposta por uma sociedade capitalista.

3 – CONFLITOS ENTRE OS ESPAÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS.

Para adentrarmos nesse conflito de espaços precisamos entender primeiramente o princípio de Público e Privado. A concepção de Público, deriva do Latim *publicus*, denotando aquilo que diz respeito a todos, que conseqüentemente desenvolveu a conotação do termo espaço público, embora existam inúmeras divergências neste nome, mais sem dúvida nenhuma é uma representação da vida urbana. Já o termo Privado, vem do Latim *privatus*, significando àquilo que é colocado a parte, pertencente a se mesmo, em algumas situações podendo ser visto até mesmo como patrimonialismo, quando o agente responsável em manter a essência do público, faz suprimir o entendimento de público. Partindo desta conjuntura, podemos visualizar que uma determinada área urbana possa a existir os dois termos, convivendo conjuntamente, em conflito ou não.

Na obra de Gilberto Freire, “Sobrados e Mocambos: decadência do patriarcado rural no Brasil”, o autor trabalha num determinado momento da obra, a relação de grandeza do primeiro com o segundo, quando os sobrados são apresentados com espaços privados e os mocambos como espaços públicos, onde os proprietários dos sobrados despejavam tudo que era tido por inútil nos espaços públicos, evidenciando e reafirmando assim o seu *status* de superioridade ao público, todavia no decorrer da obra, os elementos tidos como pertencentes ao espaço público acabam invadindo o privado. Porém, para Sérgio Buarque de Holanda em “Raízes do Brasil” o espaço privado também invadiu o público, aonde alguns anos mais tarde veio à proposta de Reforma no gerenciamento de Estado, proposta por Bresser Pereira, onde o Estado torna-se mais eficiente e que atendesse a sociedade em seus anseios, deixando o patrimonialismo e clientelismo de lado.

Existem momentos que o termo privado sobressai ao público principalmente na ausência do público, no caso, o Poder público como planejador, é nesse momento em que os conflitos surgem. Considerando os princípios da Administração Pública, principalmente o que se trata em relação a supremacia do interesse público, quando o fator principal a ser considerado é a coletividade, deixando de lado assim o interesse particular ou privado, algo a ser realizado para o bem comum da comunidade, não privilegiando um grupo somente. Quando se tratando dessa questão, o Administrador tem que avaliar o resultado final a ser

desejado, se realmente aquele trabalho beneficiará o seu interesse ou da comunidade em volta daquele projeto, tirando assim o vício do patrimonialismo.

O que acontece em muitos casos é o conflito do interesse público com o particular, dentro de ambos os espaços. Enquanto um indivíduo, luta para manter o seu interesse particular, o Estado, na forma do Poder Público, tenta por meios burocráticos a utilização daquele espaço para a coletividade, o que demanda uma longa espera por uma decisão final, levando assim a um entrave na continuidade de algum projeto para uso do bem comum. Pois, o resultado final, em que muitas vezes o Poder Público aguarda, independe de sua própria vontade para concluí-lo, ou seja, o ato tem que ser legal para que haja assim a continuidade.

O convívio do espaço público com o privado, se torna muitas vezes tão entrelaçados, que dificulta, em algumas circunstâncias, a separação e distinção de dos mesmos, “... não é fácil aos detentores de responsabilidade, formados por tal ambiente, compreenderem a distinção fundamental entre os domínios do privado e do público...” (HOLANDA, 1995, p.145). Mas a coletividade não poderá ficar na inércia do Poder Pública para soluções de seus problemas, que o próprio Poder Público proporcionou, quando os espaços privados invadiram o público, ora por desconhecimento do Estado ou ate mesmo por conveniência do mesmo.

Os passeios públicos, os quais compreendem a conjuntura do espaço público, na cidade de Araguaína são invadidos por elementos pertencentes aos interesses particulares ou privados, ocasionando situações desconfortáveis e de risco a segurança aos seus usuários, durante seus trajetos. Situações diversas que levam os usuários a utilizarem as vias destinadas a veículos, disputando assim espaços incompatíveis ao seu perfil.

3.1 – OCUPAÇÕES DOS PASSEIOS PÚBLICOS

Uma forma de obstrução (ocupação) sem controle nos espaços públicos, no caso, as calçadas, são as construções irregulares em áreas impróprias, com o consentimento na sua grande maioria, pois muitas destas construções estão em lugares visíveis e notórios do para a fiscalização, tornando assim essas edificações regulares, por exemplo: quiosques e barracas.

Luiz Fernando Campanella Rocha diz o seguinte:

A ocupação do espaço público para outras atividades cresce. Fios entrelaçados por toda parte, postes e equipamentos como telefones, caixas de correio, espaços para venda e consumo de várias mercadorias como jornais, revistas, frutas e flores de maneira frequente passam a se estabelecer em espaços públicos. (CAMPANELLA ROCHA, 2005, p. 114)

Essa ocupação dos passeios públicos é evidente para os usuários dos passeios públicos, pois se deparam cotidianamente com essas situações, sendo cessado o seu direito de ir e vim com segurança. Situações que podem remeter para alguns fatores, desde o nível de educação de uma grande parcela da população ser considerada baixa, aonde ainda não conseguem compreenderem o direito do outro, e por fim, chegando até a negligência de atuação do Administrador Público, na consonância da preservação e fiscalização.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), salienta no Art. 68 as regras para circulação de pedestres nos passeio públicos:

Artigo 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres. (Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997).

Na cidade de Araguaína é comum encontrarmos situações em que o espaço privado invadiu o público, impossibilitando qualquer meio de passagem, principalmente, para os portadores de qualquer deficiência física, ou até mesmo de idosos, nos podemos observar na figura 06.



Fig. 06: R. Humberto de Campos c/ Av. 1º de Janeiro, B. São João. 15/12/16.
Fonte: Autor

A mesma imagem da figura 06 mostra também o descaso do Poder Público, pois o “estabelecimento” encontra-se de frente a uma Secretaria Municipal. A visão do arquiteto e urbanista Roque Sponholz, referente às calçadas é que:

No Brasil as calçadas são uma esculhambação total. É o descaso do poder público com o pedestre. Aqui a preferência, ao contrário dos países europeus, é com a lata, com o carro. E os pedestres ficam nessa desgraça toda. (<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/uso-de-calcada-e-ato-de-cidadania-1opoq9wkfb2i1wq4cv9du0mdq>, acessado em 17/12/16 às 13h50min).

Os administradores públicos ainda olham as calçadas como algo secundário a vida da cidade, ou seja, não visualizam de forma correta a sua importância no trânsito urbano, ocorrendo desta maneira um retrocesso, no que seria um desenvolvimento de qualidade de vida para a população, levando assim o termo de Mobilidade Urbana ainda mais para um paradigma motorizado.

Um dos problemas que surgem quando há um aumento de automóveis na cidade, principalmente em cidades como Araguaína, é um crescimento urbano de forma desorganizada, proporcionada por uma falta de planejamento e pressionada pela ocupação de veículos desordenadamente.

Quando ouvimos dizer “passeio público” subintende-se que é público, aberto a circulação da população, porém, quando se trata da sua manutenção, é lançado para o privado, ocasionando desta forma ônus para o proprietário do imóvel localizado em frente ao passeio, em contrapartida o Poder público lança incentivos fiscais para o seu proprietário, no caso, de Araguaína, descontos no Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), todavia não há fiscalização suficiente para inspecionar o estado das calçadas, e quando existe, é ignorado, principalmente no que se refere à ocupação.

As obstruções dos passeios públicos estão localizadas na sua grande parte no município em áreas onde existem grandes aglomerações de pessoas ou em vias em que o acesso é contínuo, pois se tornou atrativo de lucro para comerciantes de vários segmentos de vendas, deste um simples espetinho até lanchonetes onde fazem das calçadas suas extensões comerciais.

Enquanto os quiosques se desenvolvem para os passeios públicos, os pedestres deixam de usar esses passeios e passam a circular nas vias, arriscando sua segurança, a supremacia do privado (particular) prevalecendo na pública, ou até mesmo tanto uma denotação de privatização de áreas públicas para o poder privado está desempenhando essas

atividades nesses locais. Para Bresser, o patrimonialismo e clientelismo são considerados como câncer e seu tratamento tem que ser tratado como tal.



Fig. 07: Rua Uxiramas c/ Av. Paraguai, em frente a UFT/Cimba. 02/12/16
Fonte: Autor

3.2 – CALÇADAS – Armadilhas para o pedestre.

No princípio do século XX, inúmeras cidades sequer tinham calçadas, porém no decorrer de anos, estas foram se adequando para as necessidades da população, que começavam a buscar nas cidades um modo diferente de viver, todavia as cidades ainda erram sobretudo, na conservação das calçadas.

Para Jane Jacobs, as calçadas estão agregadas com os espaços públicos e edifícios, onde constituem o seu significado e que trazem situações que criam sobre ela características e referências próprias para ela, na qual transformam as calçadas em balés de pessoas.

As calçadas fazem parte das vias públicas, pertencente dessa forma ao patrimônio do município, porém a sua implantação e conservação acabam ficando a cargo do proprietário do imóvel localizada na frente da calçada, em sua quase totalidade existente no município. Onde são feitas sem os devidos acompanhamentos técnicos, não por falta de modelos a serem seguidos, com já foi exposto anteriormente na figura 05, mas por uma falta maior poder fiscalizatório do município nas suas implantações.

Os passeios públicos ou calçadas na cidade de Araguaína ainda passam por situações vexatórias, pois existem vias pavimentadas que no decorrer delas que podem

encontrar várias irregularidades, para o traslado do pedestre, indo deste a má conservação, obstáculos e ate mesmo a sua não pavimentação, como ilustra a figura 08.



Figura 08: Av. Tocantins, após o nº 316, Araguaína Sul. 23/11/16
Fonte: Autor.

Assim como as vias destinadas aos veículos são feitas manutenções e adequações para melhoria da trafegabilidade dos mesmos, as calçadas sem sombra de dúvida deveriam passar pelos os mesmos processos, haja em vistas, que aproximadamente 30% dos deslocamentos são feitos pelas calçadas, conforme a ANTP (Agência Nacional de Transporte Público). É nas calçadas que ocorrem o encontra da população entre si, muitos desconhecidos um dos outros, porém esse movimento de pessoas é que traz a vida do cotidiano da cidade a tona.

Conforme Jean Gehl, o planejamento urbano deve ser direcionado para a população. É um meio importante para que as cidades fiquem mais amigáveis, habitáveis e que ofereçam uma qualidade de vida melhor para as pessoas.

Para PEREIRA; DIAS; DA SILVA (2002, p. 57):

As adaptações nas calçadas, para atender a demanda de quem tem necessidades especiais são de responsabilidade do dono do imóvel, segundo as leis vigentes em nosso país. As prefeituras fazem muito marketing com esse assunto, mas na verdade precisam trabalhar melhor, pois há falhas no desenvolvimento do processo.

Soluções paliativas, e sem fiscalização e critérios do Poder Público, acabam transformando essas calçadas em verdadeiras armadilhas para quem as utilizam no dia a dia, pois não são somente os pavimentos das calçadas que são importantes, a sinalização, iluminação e a limpeza trazem também a sensação de segurança para os pedestres. Uma

calçada construída sem a sustentação dos seus pilares básicos, que seriam o planejamento, construção e manutenção, logo irá decair rapidamente, tornando-a uma calçada de vida curta, e insegura para a circulação de pessoas ao longo dela, levando a calçada a se tornar inútil a sua utilização, proporcionando assim, em alguns casos, uma área sem vida urbana, porém propicia a criminalidade, onde usuários de qualquer tipo de entorpecentes irão utilizar aquele espaço para o consumo de drogas ou até mesmo a venda.

4 – CALÇADA CIDADÃ.

Problemas nos Passeios Públicos são cotidianamente encontrados em Araguaína, e suas soluções ainda tramitam em passos lentos para resolverem. Diante dessa preocupação em buscar melhorias nas calçadas, muitas cidades brasileiras começaram a visualizar a vida fora dos veículos, pois a utilização das calçadas é significativamente maior, e era simplesmente ignorado.

A conscientização do fortalecimento na prática da aplicabilidade dos fatores básicos para a elaboração das calçadas (planejamento, construção e manutenção) vem sendo analisadas e colocadas em prática na busca de melhorias da vida do pedestre, possibilitando assim que cada cidadão possa transitar com segurança.

O conceito de Calçada Cidadã, figuras 09 e 10, traz a concepção de padronização das calçadas, para disponibilizar a mobilidade pela cidade a toda sua população, com o ônus para o proprietário do imóvel, obedecendo todas as normas técnicas e a legislação vigente pertinente ao assunto, tanto em nível Municipal e Federal.

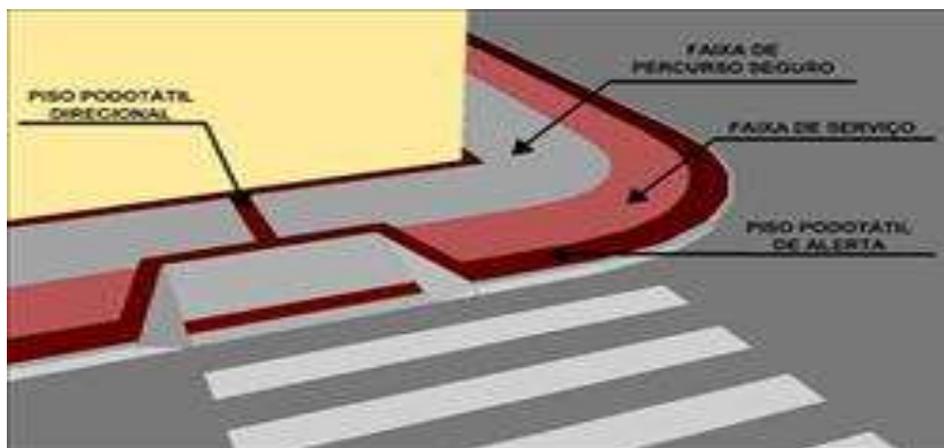


Figura 09: Imagem ilustrativa de calçada cidadã

Fonte: <http://www.saomateus.es.gov.br/site/noticia-detalle.aspx?id=2880>



Figura 10: Calçada cidadã aplicada

Fonte: <http://es.olx.com.br/norte-do-espírito-santo/jardinagem-e-construcao/faco-calcadas-cidadas-com-material-65975224>

Porém temos que trazer para a nossa realidade, em Araguaína/TO, onde existem áreas ainda irregulares, alta taxa de inadimplência de IPTU e baixa fiscalização. Para que se possa efetivar realmente um projeto de mudanças nos passeios públicos, já construídos, em Araguaína/TO é primordial resolver primeiramente essas questões, sendo que as novas calçadas que ainda, irão serem construídas, deverão de imediato obedecerem todos os critérios para suas execuções.

No entanto, as que já estão construídas, o Poder Público com o Privado deverão executar juntos, o projeto. Pois existem imóveis que seus proprietários possuem a capacidade e o ônus devido para executar as mudanças necessárias, mediante o acompanhamento fiscalizatório do Poder Público, onde o Poder Público poderá no primeiro momento buscar incentivos financeiros no próprio IPTU do proprietário do imóvel responsável pela execução de obras de melhorias e conservação das calçadas. Neste caso, já existem descontos para o imóvel possuidor de calçada, porém sem nenhum critério para a forma da calçada, pois quando um proprietário possui uma calçada em seu imóvel seguindo os critérios estabelecidos, outro proprietário, de outro imóvel que tem uma calçada inadequada é possuidor do mesmo benefício, contraste de detentor do mesmo direito.

Nos casos inviáveis para o proprietário, que tenha ou pretende regularizar a situação do imóvel, o Poder Público arcaria financeiramente com os custos da obra, lançando futuramente no IPTU do imóvel, parcelas nas quais seu proprietário pudesse arcar com tais despesas, onerando assim primeiramente o Poder Público, obedecendo a seus recursos locados para a implantação do projeto, e em segundo plano os custos seriam relocados para o Privado. Em situações que não houvesse o bom senso entre os dois Poderes, o Poder Público com sua

força de Estado, promoveriam ações capazes de executarem as obras necessárias para a padronização dos passeios públicos.

Correm as mesmas responsabilidades as empresas prestadoras de serviços públicos, permissionárias e concessionárias, os reparos oriundos de seus serviços, seguindo todos os critérios estabelecidos, sem ônus para a cidade e/ou proprietário do imóvel, quando o serviço realizado for referente a consertos dos serviços prestados. Sendo que, quando constituir do interesse do proprietário do imóvel, o mesmo será responsável pelos reparos no piso da calçada.

As calçadas desenvolvidas de acordo com este modelo, certamente colaborarão significativamente com as melhorias da mobilidade urbana do pedestre, e em especial para os portadores de qualquer tipo de deficiência física, proporcionando-lhes boas condições de trafegabilidade e reduzindo a possibilidade de acidentes durante seus trajetos.

5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

O propósito deste trabalho foi demonstrar que a cidade de Araguaína/TO, que no decorrer de sua história como cidade, não buscou alternativas de melhorias e quando teve, não soube adequar para as necessidades de sua população.

Onde a complacência do Poder Público facilitou a ocupação dos espaços públicos destinados aos passeios ou calçadas para os pedestres, levando-os a uma competição desigual nas vias onde circulam os veículos.

Constatando-se a ineficiência da ação fiscalizatória nessas ocupações e execuções de obras sem critérios adequados suficientes para respeitar o direito de ir e vir com segurança pelas calçadas. Sendo que obras executadas na sua grande maioria buscaram atender o crescimento de circulação de veículos no perímetro urbano da cidade, não levando em consideração o usuário que utiliza primeiramente a calçada para chegar ao seu objetivo.

O conflito entre o público e o privado não é algo somente característico da cidade de Araguaína/TO, esse impasse é típico em todas as cidades brasileiras, porém, quando o Poder Público exerce sua função efetiva, esse impasse tende a se enfraquecer, e a coletividade tende a conquistar benefícios para sua melhoria na qualidade de vida.

Claramente, que o andar a pé, corresponde à maior fatia de circulação, porém não é a forma de locomoção que mais obteve simpatizantes nos últimos anos. Desta forma, muitas cidades, tentando reverter à intenção insustentável de utilizar veículos, vêm empregando instrumentos diversos para garantir o planejamento, construção e a conservação dos passeios públicos, com a implantação da calçada cidadã.

A cidade tem vida através de sua população, quando essa população sofre, surgem efeitos negativos, que acabam afastando pessoas de outras regiões próximas, a se deslocarem para lá, no caso específico aqui, a cidade de Araguaína/TO, onde possui um comércio emergente em vários setores. A dificuldade de acesso pelas calçadas é um desses efeitos, pois não adentramos os interiores desses locais, com veículos, mas sim a pé, utilizando calçadas. Por isso precisamos avaliar o que é mais importante para a cidade, ruas em perfeitas condições de uso para os automóveis e/ou passeios que atendem as necessidades de população durante seus trajetos a pé?

A comodidade está tornando cada vez mais a população sedentária, impossibilitando o entendimento de coisas que parecem insignificantes, que passam cotidianamente em seus olhos, quando utilizam seus veículos, tornando desta forma, obsoleto o uso do passeio público em seus deslocamentos.

Quando a população tem um tratamento, que visa melhor sua qualidade de vida, a cidade ela tende a ganhar, pois acaba se tornando atrativa, levando-a a ter um caráter de cidade desenvolvida e bem planejada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A TEORIA DA TEIA URBANA. tradução por Livia Salomão Piccinini do texto on-line originalmente publicado no Journal of Urban Design, Volume 3 (1998), paginas 53-71. © Taylor & Francis Limited, acesso em 11/02/16 às 14h35min.

CARTILHA DAS DIRETRIZES DA POLITICA NACIONAL DE MOBILIADE URBANA. Lei 12.587 de 3 de Janeiro de 2012. Brasília: Ministério das Cidades, 2013.

CHIAVENATO, Idalberto. *Novas Abordagens na Teoria Administrativa*, Revista de Administração de Empresas, FGV, Rio de Janeiro, abr./jun. 1979, vol. 19.

Código de Edificação da Cidade de Araguaína/TO – Lei Complementar 006/2013.

Código de Postura da Cidade de Araguaína/TO – LEI Nº 1.778 de 29 DE DEZEMBRO DE 1997.

Código de Trânsito Brasileiro – LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

ESPIRITO SANTOS , José e MATHENHAUSER, Cristina. **O Trânsito e o Município** (A lei de trânsito vista sob a ótica do Município) Brasília: Distrito Federal/ Março 2001 230 p. – 2a . Edição

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mocambos: decadência do patriarcado rural no Brasil.** 6. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil.** 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

<http://es.olx.com.br/norte-do-espírito-santo/jardinagem-e-construcao/faco-calcadas-cidada-com-material-65975224>, acesso em 16/09/2016 às 23h57min.

<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2015/08/plano-de-mobilidade-de-los-angeles-prioriza-ciclistas-e-pedestres.html>, acesso em 13/08/16 às 08h15min.

<http://www.akatu.org.br/Temas/Mobilidade/Posts/Mobilidade-sustentavel-comeca-na-calcada>. Nabil Bonduki, urbanista e professor de planejamento urbano da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da USP, acesso em 17/12/2015 às 08h28min.

<http://www.ambientelegal.com.br/mobilidade-urbana-no-brasil-nao-e-para-pedestres/>, acesso em 10/01/2016 às 10h20min.

<http://www.araguaina.to.gov.br/portal/paginas.php?p=not¬=noticias&id=1846>, acesso em 09/11/12 às 07h50min.

http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=732:mobilidade-urbana-e-desenvolvimento&catid=29:artigos-materias&Itemid=34, acesso em 28/12/2015 às 17h40min.

<http://www.saomateus.es.gov.br/site/noticia-detalle.aspx?id=2880>, acesso em 16/09/2016 às 23h45min.

KNEIB, Érica Cristiane (Org.); TEDESCO, Giovanna M. Ishida; OLIVEIRA, Lucimara Albieri De; PINTO, Ilce M. Dantas. **PROJETOS&CIDADE: Centralidade e Mobilidade Urbana**. Goiânia; Gráfica UFG, 2014. 324p.

LEAL, César Barros; PIEDADE JÚNIOR, Heitor. **A violência multifacetada: estudos sobre a violência e a segurança pública**. Belo Horizonte: Del Rey, 2003.

Lei de Mobilidade Urbana – LEI N° 12.587/12.

MIGUEL, Arlindo. **DIREÇÃO DEFENSIVA PARA PEDESTRES**. [S.L]: Clube de Autores, 2008. 95p.

PEREIRA; DIAS; DA SILVA. **Um estudo sobre as calçadas do Bairro São João em Araguaína – TO**. Observatorium: Revista Eletrônica de Geografia, v.4, n. 11, p.45-61, out. 2002.

Plano Direto da Cidade de Araguaína/TO - LEI N.º 2424 De 03 de Outubro de 2005.

PONTES, Marcelo. **Operação e fiscalização de trânsito** : livro didatico / Marcelo Pontes.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 3ª ed. São Paulo: HUCITEC, 1996.

Scientific American Brasil (2010). **A arte de caminhar. Duetto editorial**. Disponível em: http://www2.uol.com.br/vivermente/artigos/a_arte_de_caminhar_imprimir.html. Acessado em 19/11/16 às 10h30min.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara De. **MOBILIDADE URBANA: O que você precisa saber**. [S.L]: Editora Companhia das letras, 2013. 42p.