ESTUDO TÉCNICO

PROJETO DE LEI N° 003/2013 (SUBSTITUTIVO)
AUTOR : VEREADOR LÉO PRATES
EMENTA: "ACRESCENTA DISPOSITIVOS À LEI Nº 8.140/2011, DE 04 DE NOVEMBRO DE 2011 (PADRONIZAÇÃO DOS PASSEIOS PÚBLICOS)".

1. Introdução

Em 2011, além do inciso IV do art. 9º da lei municipal tratada na epígrafe (com entrada em vigor em 04 de novembro de 2011), no Capítulo que dispõe sobre calçadas verdes, o artigo 59 e seus incisos I e II haviam sido vetados. É importante conhecer a alínea c) do artigo 12 da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

O substitutivo ao projeto de lei epigrafado insere novo texto nos incisos IV, VI e VII do artigo 9º e incisos I e II do artigo 59. Também acrescenta inciso III ao último artigo alterado, mantendo inalteradas as demais disposições da Lei nº 8.140/2011 e propondo que esta lei entre em vigor na data de sua publicação.

A largura mínima admitida à faixa livre dos passeios públicos de Salvador é 1,20 metros (um metro e vinte centímetros).

2. Histórico

Em 2004, consoante o engenheiro civil e urbanista Celson Ferrari, passeio (público) era parte de uma via urbana e de uma obra-de-arte (viaduto, ponte, túnel) destinada ao uso exclusivo de pedestres, constituída por uma faixa lateral e contígua à pista, normalmente segregada e em nível diferente. O mesmo que calçada.

O mesmo autor em período idêntico conceituava o termo pedestre como: pessoa quando circula a pé. Ele afirmou que "no Brasil já existe a Associação Brasileira de Pedestres (ABRASPE), com sede em São Paulo. A referida associação, acertadamente, afirma que "os espaços públicos se destinam, primordialmente, ao cidadão a pé. Essa é a prioridade maior".

Art. 1º da Lei Municipal de Salvador nº 8.140/2011 - que dispõe sobre a padronização dos passeios públicos do Município de Salvador, e dá outras providências – define passeio público como a "parte da via pública, normalmente segregada e em nível diferente, destinada à circulação de qualquer pessoa, independente de idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção, com

autonomia e segurança, bem como à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização e outros fins previstos em leis específicas".

A própria lei municipal mencionada acima identifica, em seu inciso XXXII do art. 2º, que pedestre é "pessoa que anda ou está a pé, em cadeira-de-rodas ou conduzindo bicicleta na qual não esteja montada". No inciso XVI do mesmo artigo, faixa livre é a "área do passeio, via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres, desobstruída de imobiliário urbano ou outras interferências".

Ainda, o inciso V do artigo 3º da lei supra especifica que nível de serviço e conforto é a qualidade no caminhar que o espaço oferece, mediante a escolha da velocidade de deslocamento dos pedestres e generosidade das dimensões projetadas.

3. Base Legal

Os itens 3 e 4 da Resolução ONU nº 2.542, de 1975, assim declaram:

> **3)** Às pessoas portadoras de deficiências, assiste o direito, inerente a todo a qualquer ser humano, de ser respeitado, sejam quais forem seus antecedentes, natureza e severidade de sua deficiência. Elas têm os mesmos direitos que os outros indivíduos da mesma idade, fato que implica desfrutar de vida decente, tão normal quanto possível.
>
> **4)** As pessoas portadoras de deficiência têm os mesmos direitos civis e políticos que os demais cidadãos. O § 7° da Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes mentais, serve de pano de fundo à aplicação desta determinação.

Assim enuncia a Constituição Federal do Brasil:

> Art. 21. Compete à União:
>
> XX. instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;
>
> Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.
>
> § 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.
>
> Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

O artigo 1º da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, afirma que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando,

dentre outras coisas, a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

O inciso VI do art. 5º da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, informa que a Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada em vários princípios, entre eles, a segurança nos deslocamentos das pessoas.

Além disso, segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana:

> Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.
>
> Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
>
> II. mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;
>
> III. acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
>
> V. modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;
>
> Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:
>
> I. reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
>
> II. promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
>
> III. proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
>
> V. consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.
>
> Art. 16. São atribuições da União:
>
> I. prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;
>
> Art. 17. São atribuições dos Estados:

III. garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Política Nacional de Mobilidade Urbana também afirma:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

II. a circulação viária;

III. as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV. a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

XI. a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei.

Inciso VII do art. 2º e § 2º do art. 40 da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, também chamada Estatuto da Cidade, estabelecem:

Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei.

Art. 2º. A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

VII. integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

§ 2º O plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo.

Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

I. legislar sobre normas gerais de direito urbanístico;

II. legislar sobre normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios em relação à política urbana, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional;

IV. instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público;

Também no que diz respeito ao Estatuto da Cidade:

Art. 4º Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:

III. planejamento municipal, em especial:

a) plano diretor;

b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo;

g) planos, programas e projetos setoriais;

Art. 42-B. Os Municípios que pretendam ampliar o seu perímetro urbano após a data de publicação desta Lei deverão elaborar projeto específico que contenha, no mínimo:

III .definição de diretrizes específicas e de áreas que serão utilizadas para infraestrutura, sistema viário, equipamentos e instalações públicas, urbanas e sociais;

Vale lembrar que as normas gerais de circulação e conduta do capítulo III da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o C.T.B. (Código de Trânsito Brasileiro),dizem respeito apenas aos veículos. Este Código declara o que segue.

Art. 1º.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

No artigo 22 do C.T.B. estão esclarecidas quais são as competências dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição. Ficando elucidado que o assunto em estudo abordado na epígrafe não é competência do Estado.

Inciso II do artigo 24 do C.T.B. atribui aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, competência para planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas.

Enfim, apenas os artigos 68 até o 71 do C.T.B. falam dos pedestres e condutores de veículos não motorizados.

4. Normatização

No que se refere às Normas Brasileiras da ABNT sobre o assunto em estudo, a NBR 9050:2015, válida a partir de 11/10/2015, estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações às condições de acessibilidade.

Há uma explicação no sítio eletrônico http://incluase.blogspot.com.br/2009/04/largura-do-passeio.html, conforme elucida-se a seguir.

> "Segundo a Norma Técnica ABNT 9050-04 que está sendo revisada: calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres devem incorporar faixa livre com largura mínima recomendável de 1,50 m, sendo o mínimo admissível de 1,20 m (...) Esta largura mínima admissível de 1,20m além de possibilitar a circulação de duas pessoas (sem o uso de guarda-chuvas, ok), também garantirá a livre circulação às pessoas que fazem uso de equipamento para locomoção como muletas, andadores, bengalas, e no caso da cadeira de rodas permitirá que a pessoa gire a mesma sobre eixo para qualquer sentido do passeio!
>
> Obviamente, e segundo o velho e esquecido BOM-SENSO, que passeios com largura de 1,20 m são adequados apenas às ruas com baixo fluxo de pedestres como as residenciais. Ruas que concentram comércios e serviços e, portanto, atraem pessoas devem ter calçadas com a largura do passeio compatível com a demanda, que com certeza será superior a 1,20 m !"

Já no endereço http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subprefeituras/calcadas/arquivos/cartilha_-_draft_10.pdf, consta uma cartilha elaborada pela Coordenação das Subprefeituras da Prefeitura de São Paulo em que defende o passeio livre (Ver Anexo) e estimula às pessoas a conhecerem as regras para arrumar a sua calçada. Na página 9 (nove) do 'site' http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subprefeituras/calcadas/arquivos/cartilha_-_draft_10.pdf, caso a calçada em questão tenha menos de dois metros, a mesma cartilha orienta ser preciso que o cidadão procure o responsável na subprefeitura da sua região e se informe sobre o que pode ser feito. Ainda diz: "Temos sempre de pensar que o importante é ter a faixa livre, que é a de circulação, dentro dos padrões definidos". Devendo a subprefeitura emitir um parecer sobre a obra em destaque.

5. Considerações finais

De acordo com o inciso I do art. 18 da Constituição Federal do Brasil, uma das atribuições dos Municípios é planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano.

Caput do artigo 473 da Lei Municipal de Salvador nº 2.403/1972, também chamada Código de Obras, explicitava que serão exigidos passeios em toda frente de terrenos localizados em logradouros públicos providos de meios-fios, e seu parágrafo único dizia que a largura dos passeios será fixada pelo órgão competente, em função da largura do logradouro.

Ademais, nos incisos I, II e III do artigo 2º do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador, de acordo com as normas da Constituição da República Federativa do Brasil, estão previstas as competências da Câmara no exercício do Poder Legislativo da Cidade de Salvador a seguir: legislar sobre assuntos de interesse local; suplementar a legislação federal e a estadual, no que couber, inclusive quando inexistirem normas gerais federais ou estaduais e tiver de atender às peculiaridades municipais; e sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa.

Vale acrescentar que no sítio eletrônico http://www.blogdocadeirante.com.br/2014/06/medidas-da-cadeira-de-rodas.html , a medida de uma vista frontal aberta de uma cadeira de rodas com acionamento manual é sessenta a setenta centímetros, e a medida da vista lateral da mesma é variável: noventa e cinco centímetros a um metro e quinze centímetros.

Finalmente, apesar da impossibilidade em algumas situações, principalmente em ruas com faixas de trânsito[1] estreitas e com construções muito antigas invadindo parte da área de ruas desta Cidade. Dentro do aspecto construtivo, o ideal seria que, nas calçadas de Salvador, coubessem um cadeirante e um pedestre transitando ao mesmo tempo.

Importa destacar que este estudo técnico não pretende esgotar o assunto.

Katiane da Silva Souza
Analista Legislativa da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais.
katiane.souza@cms.ba.gov.br
Matrícula nº 6048
CREA/BA- 35.392-D.

[1] Inciso XVIII do art. 2º da Lei Municipal nº 8.140/2011, para os fins de aplicação desta Lei, adota como definição para faixa de trânsito: "qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas longitudinais, que tenha largura suficiente para permitir a circulação de veículos".