ESTUDO TÉCNICO
PARA A COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS PÚBLICOS MUNICIPAIS

“RECONHECIMENTO OFICIAL DA CORRIDA DE RUA COMO PRÁTICA ESPORTIVA URBANA NO MUNICÍPIO DE SALVADOR E GARANTIA AOS SEUS PRATICANTES DE DIREITOS DE SEGURANÇA E MOBILIDADE SEMELHANTES AOS ASSEGURADOS AOS CICLISTAS, E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.
Autor: vereador ANDERSON ALVES BARRETO

Katiane da Silva Souza
Função: Analista Legislativa,
pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais
com Abordagem de Engenharia de Tráfego, Assessoria Executiva,
Administração Pública e Urbanismo

ESTUDO
TÉCNICO DO
PLE Nº. 346/2025

MAIO/2026

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Coordenação das Comissões, tampouco da Câmara Municipal de Salvador, sendo exclusiva responsabilidade de seus autores.

ESTUDO TÉCNICO DO PLE Nº 346/2025

1. CONTEXTUALIZAÇÃO E AMPARO REGIMENTAL

O presente Estudo Técnico analisa o Projeto de Lei nº 346/2025, que reconhece oficialmente a corrida de rua como prática esportiva urbana no Município de Salvador e busca garantir aos seus praticantes direitos de segurança e mobilidade. A análise técnica desenvolvida pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais (CTTSPM) encontra amparo legal no Artigo 68, inciso IV do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador, que confere a este colegiado a atribuição de manifestar-se sobre o ordenamento do sistema viário, segurança e posturas de interesse coletivo.

2. DESENVOLVIMENTO

No tocante à Gestão Administrativa e Parcerias (Assessoria Executiva), é plenamente executável o que consta no artigo 2º, incisos II e III, do Projeto de Lei, os quais propõem campanhas educativas e parcerias institucionais com clubes de corrida e federações.

Outrossim, a Transalvador e a Guarda Civil Municipal possuem competência para dar apoio logístico e segurança a eventos oficiais e treinos comunitários organizados, desde que estes passem por triagem e autorização prévia da prefeitura, garantindo que o tráfego regular da cidade não seja paralisado sem planejamento administrativo.

2.1 DIREITOS ASSEGURADOS AOS CICLISTAS NAS CIDADES BRASILEIRAS

No Brasil, os direitos dos ciclistas estão principalmente no Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei nº 9.503/1997) e nas políticas locais de mobilidade. Direitos mais consolidados: direito à circulação segura na via

pública, direito à preferência e respeito à distância lateral de segurança, direito à infraestrutura cicloviária, direito à integração com transporte coletivo.

2.1.1 Direito à circulação segura na via pública

Com base nos artigos 58, 59 e 201 do Código de Trânsito Brasileiro, a bicicleta é veículo legalmente reconhecido no CTB. Isso garante ao ciclista: circular na pista de rolamento; usar ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas quando existentes; prioridade sobre veículos motorizados em situações previstas pela norma.

2.1.2 Direito à preferência e respeito à distância lateral de segurança

Veículos devem manter distância mínima, no Brasil, de um metro e meio, ao ultrapassar bicicleta. Esse é um dos direitos mais importantes do ciclista urbano.

2.1.3 Direito à infraestrutura cicloviária

Cada vez mais municípios garantem: ciclovias; ciclofaixas; bicicletários públicos; paraciclos; integração com metrô, ônibus e ferry.

2.1.4 Direito de estacionamento da bicicleta

Em muitas cidades, há bicicletários em terminais, estacionamento em espaços públicos, paraciclos próximos a comércio e equipamentos públicos.

2.1.5 Direito à integração com transporte coletivo

Algumas cidades permitem levar bicicleta no metrô em horários específicos, bicicletários junto a estações, sistemas públicos compartilhados.

2.2 POLÍTICAS PÚBLICAS, INFRAESTRUTURA E PRÁTICAS URBANAS NO EXTERIOR

Algumas cidades avançaram bastante dentro desta temática. São exemplos: Países Baixos (Amsterdã, Utrecht), Dinamarca (Copenhague), França (Paris), Espanha (Barcelona), Reino Unido (Londres), Colômbia (Bogotá), EUA (Nova York / Portland / San Francisco).

Países Baixos (Amsterdã, Utrecht) são referência mundial. Garantem: prioridade física da bicicleta na malha urbana; cruzamentos desenhados para ciclistas; estacionamento em grande escala; sinalização exclusiva; semáforos exclusivos; ruas compartilhadas com velocidade reduzida.

Dinamarca (Copenhague) assegura ciclovias segregadas contínuas, “ondas verdes” semafóricas para bicicletas, prioridade de travessia e estacionamentos protegidos.

França (Paris) avançou muito, após 2020, garantindo os seguintes direitos: corredores cicláveis amplos; redução do domínio do automóvel; conexão entre bairros por rede ciclável protegida.

Espanha (Barcelona) tem como destaques: rede ciclável integrada, bicicleta compartilhada pública, e prioridade crescente no desenho urbano.

Reino Unido (Londres) oferece como direitos: cycle superhighways; infraestrutura protegida; zonas urbanas com velocidade reduzida; tratamento preferencial em cruzamentos.

Colômbia (Bogotá) trata-se de um caso muito relevante para a América Latina. Seus destaques são: ciclovías permanentes; fechamento temporário de vias aos domingos; integração bicicleta + transporte público.

EUA (Nova York / Portland / San Francisco) garante faixas protegidas, traffic calming e prioridade crescente à micromobilidade.

2.3 DIREITOS EXTENSIVOS AOS CORREDORES DE RUA

Nem todos os direitos do ciclista são automaticamente transferíveis ao corredor; contudo, vários são compatíveis. São plenamente extensíveis aos corredores de rua: direito à circulação segura no espaço urbano, direito à infraestrutura específica, direito à iluminação adequada, direito à hidratação e ao apoio urbano, direito à travessia segura, direito à convivência segura com

veículos. O direito ao uso temporário do espaço viário para esporte é muito comum internacionalmente.

O direito à circulação segura no espaço urbano é muito pertinente podendo incluir: proteção em vias de grande fluxo; rotas urbanas seguras para corrida; travessias protegidas; e, conexão entre parques, orlas e áreas esportivas.

O direito à infraestrutura específica é muito aplicável. São exemplos de infraestrutura específica: pistas compartilhadas de corrida e caminhada, circuitos permanentes de corrida, sinalização horizontal específica, e marcação de quilometragem.

O direito à iluminação adequada é essencial para corredores que treinam cedo ou à noite, e pode envolver iluminação reforçada em parques, calçadões, orla e avenidas com uso esportivo.

São exemplos do direito à hidratação e ao apoio urbano: bebedouros públicos, pontos de apoio, sanitários, bancos e sombra urbana.

O direito à travessia segura é imprescindível em política urbana. A exemplo de tempos semafóricos adequados, faixas elevadas e travessias com refúgio central.

No direito à convivência segura com veículos, ele deve estar previsto, especialmente em orlas, parques lineares, avenidas esportivas, eventos de rua.

São os seguintes os exemplos de direito ao uso temporário do espaço viário para esporte: fechamento parcial de vias aos domingos; corredores esportivos temporários; faixas de lazer. Bogotá é referência forte nisso.

2.4 DIREITOS DO CICLISTA QUE NÃO SE TRANSFEREM INTEGRALMENTE AOS CORREDORES

Alguns direitos não são diretamente aplicáveis ao corredor. São próprios da bicicleta como veículo, tais como: ultrapassagem lateral de 1,5 m;

estacionamento de bicicleta; bicicletário; regras de circulação veicular; semáforo cicloviário específico.

2.5 USUÁRIOS VULNERÁVEIS DA VIA

Sob a ótica da Engenharia de Tráfego e Urbanismo, há incompatibilidade de velocidades médias entre ciclista urbano e corredor de rua; além disso, a proteção ao corredor de rua não deve ser feita inserindo-o nas ciclovias, mas sim através da qualificação e ampliação de calçadas, calçadões de orla, praças e pistas exclusivas de cooper/corrida (segregação física espacial). Ainda,

Estudos científicos e acadêmicos na área de engenharia de transportes, frequentemente catalogados em bases de dados como o *Google Acadêmico*, demonstram que a tentativa de equiparação física ou o compartilhamento forçado de faixas exclusivas para ciclistas por corredores a pé pode aumentar o risco de conflitos de circulação e acidentes entre usuários da via (atropelamentos mútuos).

Clara Natalia Steigleder Walter (2011), em seu trabalho publicado na lume.ufrgs.br, cujo título é “Trânsito e pedestres: representações sociais, segregação urbana e conflitos no uso do espaço público”, afirma o seguinte:

> O nível de pertencimento ao trânsito difere dependendo da forma como as pessoas se deslocam e de como o espaço de circulação está organizado em diferentes locais da cidade. Essas diferenças se apresentam também na construção de representações sociais sobre o trânsito e o espaço de circulação e na maneira como são internalizadas as regras e as normas estabelecidas pela legislação, refletindo diferentes níveis de acesso a recursos sociais e econômicos (STEIGLEDER WALTER, 2011).

2.5.1 Enquadramento Jurídico pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB)

Apesar do mérito social, a presente propositura legislativa apresenta um importante óbice técnico nos artigos 1º e 3º ao tentar equiparar o corredor de rua ao ciclista urbano para fins de mobilidade. O artigo 1º, § 1º, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece textualmente o campo de aplicação da

norma de trânsito à medida que declara que “considera-se trânsito a utilização das vias por veículos, pessoas e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

Vale salientar que perante o ordenamento de trânsito nacional, o ciclista é condutor de um veículo propulsado por força humana (Art. 96, CTB), sujeito a regras de circulação em pistas e faixas próprias. Já o corredor de rua, por deslocar-se utilizando a própria força física motriz sem o amparo de aparatos mecânicos de transporte, deve ser compreendido juridicamente como pedestre para fins de circulação viária.

2.6 FUNDAMENTAÇÃO CONSTITUCIONAL

A Constituição Federal de 1988, com suas alterações, resguarda os pilares do projeto legislativo em estudo, por meio dos artigos 6º, 196 e 217(§ 3º).

No primeiro dispositivo, estão inseridos explicitamente a saúde e o lazer como direitos sociais fundamentais de todo cidadão brasileiro. O segundo define a saúde como direito de todos e dever do Estado, garantindo mediante políticas sociais a redução do risco de doenças. No terceiro, está determinado que o Poder Público deve incentivar o lazer como forma de promoção social e qualidade de vida.

Ademais, diretrizes de fomento contidas no artigo 2º do projeto de lei - como a integração da corrida aos programas de saúde e a criação de circuitos oficiais - alinham-se perfeitamente com os deveres do Município.

3. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este estudo técnico realizou pesquisa administrativa sobre a viabilidade das ações previstas no projeto, especialmente campanhas educativas e

parcerias institucionais, avaliando a capacidade operacional de órgãos como Transalvador e Guarda Civil Municipal para apoiar treinos e eventos de corrida.

Apresentou no CTB os direitos assegurados aos ciclistas e em políticas de mobilidade, comparando-os com práticas internacionais. Esse mapeamento serviu para identificar quais direitos podem ser estendidos aos corredores de rua e quais não se aplicam, fundamentando tecnicamente a distinção entre ciclistas (condutores de veículo) e corredores (pedestres).

O estudo também incorporou análises de engenharia de tráfego e urbanismo, incluindo referências acadêmicas e pareceres técnicos sobre riscos de compartilhamento de ciclovias. Além disso, examinou fundamentos constitucionais relacionados à saúde, lazer e políticas públicas de incentivo ao esporte.

Por fim, esse trabalho teve uma construção bem alinhada com mobilidade urbana, saúde pública, esporte e lazer, uso democrático do espaço urbano, com especial atenção à segurança viária. O estudo consolida referências normativas, urbanísticas e científicas para embasar a conclusão acerca da pertinência e dos limites da proposta.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, 1997.

SALVADOR (Município). **Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador**. Salvador: CMS, 2026.

WALTER, Clara Natalia Steigleder. **Trânsito e pedestres: representações sociais, segregação urbana e conflitos no uso do espaço público**. 2011. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social e Institucional) – Instituto de Psicologia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011. Disponível em: https://lume.ufrgs.br/handle/10183/37237. Acesso em: 28 mai. 2026.