

MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE DO PEDESTRE NOS LOGRADOUROS PUBLICOS E PRIVADOS

URBAN MOBILITY AND PEDESTRIAN ACCESSIBILITY IN PUBLIC OR PRIVATE PLACES

Autora: Ana Cristina de Azevedo

Graduanda do Curso de DIREITO do Centro Universitário São José. **Orientador:**

Floriano André Gomes do Carmo

Titulação Acadêmica: Advogado, Professor Me.

RESUMO

O presente trabalho foi elaborado para tratar das questões relacionadas ao uso das calçadas de logradouros públicos e privados, tendo como objetivo compreender os obstáculos que interferem na mobilidade e acessibilidade dos pedestres nas vias de acesso que lhes são exclusivamente destinadas como passeios e calçadas. Diante das pesquisas elaboradas, conclui-se claramente que o uso indevido das calçadas, que são obstruídas, sendo tomadas por estacionamento de motos e automóveis, comércio de ambulantes em grande escala, que inviabilizam aos pedestres, viagens curtas a pé, atrapalhando o fluxo de pessoas no direito de ir e vir que é um direito fundamental de todo cidadão, assegurado pela Constituição Federal no seu artigo 5º. Cabe ao poder público, partindo do pressuposto de que a mobilidade urbana está fundamentalmente ligada à qualidade de vida da população, elaborar planejamento por políticas públicas de Urbanização e Mobilidade com sustentabilidade, e fiscalização permanente para inibição de frequentes obstruções em calçadas e passeios públicos.

Palavras-chave: Mobilidade, calçada, pedestre

ABSTRACT

The present work was designed to address issues related to the use of sidewalks in public and private areas, with the objective of understanding the obstacles that interfere with pedestrian mobility and accessibility on access roads that are exclusively intended for them as sidewalks and sidewalks. In view of the research carried out, it is concluded

clearly that the improper use of the sidewalks, which are obstructed, being taken over by parking motorcycles and cars, street vendors on a large scale, which make pedestrians unfeasible, short trips on foot, disturbing the flow of people in the right to come and go that it is a fundamental right of every citizen, guaranteed by the Federal Constitution in its 5th article. It is up to the government, based on the assumption that urban mobility is fundamentally linked to the quality of life of the population, to develop planning through public policies for Urbanization and Mobility with sustainability, and permanent inspection to inhibit frequent obstructions on sidewalks and public sidewalks.

INTRODUÇÃO:

Mobilidade Urbana, que envolve o planejamento de locomoção de pessoas, é um tema que necessita ser altamente discutido em Políticas Públicas, pois interfere diretamente no bem estar social da população urbana que carece que, de alguma forma estratégica, o Poder Público melhore a forma como as pessoas transitam pelos espaços geográficos urbanizados. São muitos os benefícios trazidos por um ambiente de melhor mobilidade.

O objetivo geral do presente trabalho, é apontar os diversos problemas observados ao longo das décadas considerando os desafios da mobilidade urbana, e também demonstrar que, com boas práticas, é possível significativas evoluções à qualidade de vida do cidadão.

Espera-se do Poder Público, que, implantando medidas socioeducativas e elaborando planejamentos com realização de obras de infraestrutura, bem como, de manutenção e proteção das mesmas, por fiscalização permanente, proporcione à mobilidade populacional uma sensível melhora, e até mesmo a redução ao mais baixo percentual possível, do acúmulo de problemas que se sobrepõem ao direitos fundamentais do cidadão, desamparando-o de usufruir com a devida segurança e qualidade, a vital necessidade de ir e vir, conforme a Constituição Federal Brasileira.

Como objetivo específico, o presente vem elencar os pontos de deficiência que afligem a população na questão da mobilidade, como os intensos engarrafamentos supostamente causados pela precariedade da prestação de serviço do transporte coletivo, que, deixando o usuário insatisfeito, fomentam o aumento do fluxo de carros particulares no trânsito, acarretando vários problemas não só para o meio ambiente por conta da poluição sonora e do ar, como também no deslocamento das pessoas, pelo tempo gasto nos trajetos, seja no seu carro de passeio, seja no ônibus ou no transporte alternativo, causando um incalculável cansaço físico e mental, principalmente às grandes massas que não têm outra forma de se locomover, e dependem diariamente do transporte coletivo.

Os pedestres, principalmente os deficientes ou que tenham a mobilidade reduzida, também encontram dificuldades para atravessar ruas movimentadas por causa da má sinalização em alguns pontos da cidade. Outro ponto importante onde se observa falta de infraestrutura, é na questão dos ciclistas que não têm ciclovias adequadas para sua mobilidade com segurança, tendo que transitar pelas ruas, correndo riscos como atropelamentos, entre outras possibilidades de acidentes; há ainda um outro ponto, que parece ser o menos importante, porém, como principal problema, e, motivo que gerou a necessidade de pesquisa e elaboração do presente artigo, que aborda, sob a ótica do Direito e da legislação brasileira, a inexplicável desatenção ao pedestre, mediante a péssima qualidade dos logradouros que não atendem às regras ABNT. Obras mal feitas, com acidentes e degraus altíssimos em desconformidade com o meio-fio, muitas calçadas quebradas e cheias de buracos e

com espaços reduzidos; calçadas que até mesmo estão sumindo tomadas pelo aumento desordenado da urbanização; enfim, inviabilizando a prática da caminhada, do ciclismo, e até mesmo o acesso seguro para pessoas com deficiência física ou de mobilidade reduzida, acabando por criar uma série de infinitos problemas ao cidadão, infringindo a Constituição Federal que garante o seu direito livre e desembaraçado de locomoção, desconsiderando a Lei das calçadas que visa sua preservação e manutenção visto que também são meios de transporte.

A busca em questão, para a mobilidade saudável e segura do pedestre, é a redução significativa do problema da ocupação indevida, pela obstrução e destruição das calçadas, que cada vez mais têm sido invadidas e utilizadas para comércio de ambulantes e estacionamentos de veículos, sendo também encontrados resíduos de obras e até de lixo, que contaminam o meio ambiente e podem causar doenças. Situações, porém, que parecem invisíveis ao Poder Público. É possível encontrar soluções eficazes para tais demandas?

Isto necessita de políticas públicas mais voltadas para a Mobilidade Urbana Sustentável, que valorize mais, primeiramente, a caminhada, o ciclismo e toda forma de transporte não motorizado, que ocasione a desocupação das vias e rodovias, proporcionando à princípio, um saudável esvaziamento, seguido de conseqüente desobstrução, melhorando o trânsito tanto de pessoas como de automóveis. Para melhor compreensão da problemática que envolve o direito do pedestre nos possíveis soluções, foram realizadas para compor o presente trabalho, pesquisas em sites especializados e revistas periódicas, artigos científicos, legislação brasileira, site da prefeitura da cidade do Rio de Janeiro.

Para montar um diagnóstico das condições da mobilidade urbana, do objeto de estudo, e propor um novo com medidas humanizadas e prioritárias ao pedestre, este trabalho buscou estratégias adaptadas à realidade do estudo, orientando a elaboração de um projeto de mobilidade urbana embasadas em princípios sustentáveis e democráticos da mobilidade.

As etapas deste trabalho foram norteadas por pesquisas de artigos, projetos com a finalidade de integrar os modos de transporte e melhorar a acessibilidade às calçadas e à mobilidade dos modos de transportes.

A etapa de mobilização inicial para a concepção do trabalho foi composta pela construção da temática de abordagem, elaboração da problematização que

levou à escolha do estudo e organização das etapas posteriores necessárias para composição do artigo. Para o desenvolvimento desta fase, foram consultados livros, artigos, documentos, trabalhos acadêmicos, notícias e reportagens. Com o intuito de delimitar a problemática e argumentar, para esta etapa foram consultados artigos, documentos, sites de projetos, para orientar e fundamentar o presente artigo.

Por tanto desconforto e desrespeito ao pedestre nos logradouros públicos e privados, é que este tema é extremamente importante e relevante, digno de atenção especial, porque, teoricamente, as calçadas e passeios são de uso prioritário do pedestre, porém na prática não é isso o que vemos e vivemos.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

CAPÍTULO 1

A Mobilidade Urbana é um dos temas mais importantes no que tange a gestão da cidade. Na questão do desenvolvimento econômico, inclusão social e equidade na apropriação espacial do solo, ela é um dos fatores fundamentais na vida dos habitantes de qualquer cidade, sendo determinante para a sua qualidade e desenvolvimento.

Como disposto nas Leis, 13089/15 (Estatuto da Metrópole) e 12587/12 institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, municípios com mais de 20 mil habitantes têm, por exigência, planejamento e execução do PMU, onde considera-se meios de transporte: pedestres, bicicletas, patinetes, skates, o transporte público e particular, carros e motos, a logístico, o transporte de carga, entre outros.

Compreende-se como diretrizes da PNMU os tópicos a seguir:

- Integração entre modos e serviços;
- Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos;

- Desenvolvimento Científico-Ecológico;
- Energias renováveis e menos poluentes;
- Projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano.

O artigo 23 da Lei da Mobilidade, trás listados instrumentos que devem ser utilizados para gerir a mobilidade urbana, visando melhorias de maneira econômica e sustentável, a critério dos seus gestores, que detém total liberdade para tanto, necessitando, portanto, observar atentamente os interesses e necessidades da cidade. (MIRANDA/2009 - Conceitos de sustentabilidade avaliados mediante dificuldades de domínio integral do arranjo legal vinculado ao Plano Diretor, voltado para a Mobilidade Urbana.

Há mais de cinco décadas, o Transporte Coletivo configura como a grande solução para a mobilidade das grandes massas; porém, não recebe a necessária atenção, forçando a circulação de um maior número de veículos automotores particulares, e, aumentando, em potencial a poluição, entre vários outros problemas para a população. E o mais gravoso, é que, segue dificultando, e até mesmo impedindo a normal circulação das pessoas. A falta de conforto e segurança fere a dignidade de um povo pagador de impostos, quando olhamos com profunda atenção para cada item agravante relacionado à mobilidade, no que tange a locomoção e a acessibilidade espacial, que é um direito de todos, e não vemos uma infraestrutura adequada à caminhadas, como, calçadas bem pavimentadas, rotas urbanas acessíveis, ciclovias seguras e agradáveis integradas ao sistema viário e ao transporte público de passageiros de qualidade, com pontos de apoio aos ciclistas e diferentes destinos acessíveis, o que torna tremendamente difícil a vida, principalmente das classes desfavorecidas que residem em faixas periféricas da cidade, bem distantes dos centros de emprego, que poderiam fazer boa parte do percurso a pé, de bicicleta, ou outro meio de transporte não motorizado, economizando tempo e dinheiro.

O excessivo crescimento do uso do veículo automotor particular, até para pequenos percursos, levou ao aumento progressivo dos congestionamentos com o alto prolongamento do tempo das viagens que poderiam e deveriam ser realizadas em tempo estimado hábil e razoável conforme a distância percorrida. “Colaborou

também para a degradação ambiental urbana seja através da poluição atmosférica, sonora ou visual

É de responsabilidade do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional pela Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos, a segurança e o cumprimento das normas gerais de fiscalização com critérios básicos para a promoção da acessibilidade dos brasileiros. O uso seguro das vias pelos pedestres depende de critérios de delimitação das vias e calçadas que em consonância com o Artigo 182, § 1º da CRFB, envolvendo o Código de Posturas e Normas, Código de Obras, conforme a Lei Federal nº 10257/2001, são definidas, via de regra, pelas Leis Municipais, pois concerne a matéria do Plano Diretor as especificidades do passeio. E os artigos 182, VI E 193 do Código de Trânsito Brasileiro, preveem que o ato de transitar com veículo automotor em calçadas e passeios, ou parar no passeio, constitui-se em infração grave e desrespeito, e as punições para tantas infrações contra a mobilidade e acessibilidade urbana que têm tomado vulto alarmante, estão dispostas no Artigo 29 do CTB (Código de Trânsito Brasileiro).

Em contrapartida, é comum à União, e os Estados e Municípios, que criem projetos e planos de educação para a população no que tange o direito à mobilidade, como programas de conscientização sobre os deveres de todos para com a preservação das calçadas. Havendo infrações percebidas, reivindicar seus direitos, denunciando o infrator, como dispõe no artigo 5º da CRFB, o direito livre e desembaraçado de ir e vir do cidadão, é direito fundamental pétreo, e perfeitamente aplicável. Supõe-se que o carrocentrismo seja o primeiro dos dois principais motivos da fragilidade da mobilidade urbana; sendo esse, no sentido cultural, ou seja, uma cultura carrocentrica, onde predomina o excesso de carros particulares gerando engarrafamentos nas principais rodovias, e que, inclusive, acabam por utilizarem as calçadas como estacionamento, tomando para si o espaço do passeio público, e o suposto protagonismo de sucesso econômico, levando muitos a crerem que ter carro é sinônimo de ser bem sucedido. O segundo principal motivo dos problemas detectados na mobilidade é visto no sentido estrutural, no que se relaciona ao planejamento, ou, à falta dele, com relação à construção, sempre, de mais rodovias, viadutos e túneis, e não de estacionamentos públicos combinados com o aumento e a renovação das frotas do transporte coletivo, o que incita ainda mais o aumento do fluxo de carros particulares.

Ainda que, todos, ou boa parte dos problemas do transporte coletivo, relacionados à acessibilidade fossem resolvidos com adaptações e inovações na acessibilidade para cadeirantes ou idosos, ou pessoas de menor capacidade de mobilidade, mesmo assim, sem reformas planejadas de adaptação dos passeios, ficaria inviável o acesso para essas pessoas. A renovação das calçadas seriam o primeiro passo para um PMU de sucesso.

CAPITULO 2

A LEI E AS CALÇADAS

Calçadas que não cumprem as exigências dispostas nas normas técnicas da ABNT, como regras gerais no que dispõe o artigo 15 do decreto nº5.296/2004, que regula Lei nº10.098/2000, a ABNT NBR 9050/2015 e a ABNT NBR 1637/2016; a primeira trata da acessibilidade a equipamentos urbanos, mobiliários, edificações, e a segunda trata da sinalização piso tátil, para deficientes visuais.

Além dos grandes problemas ambientais e espaciais que envolvem a Mobilidade urbana, considerando fatores já citados anteriormente que inviabilizam o trânsito livre e desimpedido do pedestre, nos deparamos também com o dilema da manutenção das calçadas.

Mas, de quem é afinal, a responsabilidade pela manutenção desses espaços? A construção e conservação relacionadas aos logradouros é obrigação do Município ou do proprietário? A Lei Municipal prevê que o proprietário construa calçadas em frente ao seu imóveis seguindo os parâmetros de espessura e acabamento das normas técnicas da engenharia civil. Os artigos 4º e 5º da mesma Lei, diz que o proprietário também é responsável por reparar buracos e rachaduras e outros defeitos, manter o local limpo e sem materiais que impeçam os pedestres de transitarem, e quem não cumprir pode acabar com prejuízo de R\$ 1.400,00. No entanto, a responsabilidade pela conta ainda gera dúvidas ao munícipe.

Regulamenta a Lei ^o 1.350, de 23 de outubro de 1988, que dispõe sobre a obrigatoriedade dos proprietários em manter a limpeza, construção e conservação de calçadas diante de imóveis residenciais comerciais, industriais condomínios e terrenos baldios, no município do Rio de Janeiro, e complementa o disposto no decreto nº13.835, de 12 de Abril de 1995.

O prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, no uso de suas atribuições legais, tendo em vista o que consta do processo administrativo nº 01/002.979/97, considerando o disposto no art. 107, inciso IV, da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; considerando ser indispensável a participação da população no processo de conservação das calçadas diante dos imóveis e respectivas jardineiras; considerando que é dever de todos, como forma de conscientização quanto aos benefícios estético, ambiental e de saúde pública, participar do processo de preservação do estado de limpeza das calçadas e sarjetas dos logradouros públicos do Município do Rio de Janeiro; considerando que o lixo lançado nas calçadas dos logradouros públicos deve ser imediatamente recolhido, para não contribuir na obstrução do sistema de drenagem de águas pluviais e proliferação de microrganismos prejudiciais à saúde de toda a população, decreta:

Artigo. 1º Ficam os proprietários de imóveis residenciais, comerciais, industriais, condomínios e terrenos baldios obrigados a construir e/ou promover a conservação e limpeza das calçadas diante de seus imóveis.

§ 1º A limpeza de que trata o "caput" deste artigo diz respeito às calçadas simples ou ajardinadas e respectivos jardins.

§ 2º Os resíduos provenientes da limpeza deverão ser armazenados e dispostos para coleta, juntamente com o lixo domiciliar, nos horários estabelecidos pela Companhia Municipal de Limpeza Urbana - COMLURB

Artigo. 2º O descumprimento ao disposto no presente Decreto acarretará aos proprietários ou usuários dos imóveis, multa. § 1º A multa decorrente do não-atendimento ao disposto no art. 1º deste Decreto será aplicada diretamente ao proprietário ou usuário dos imóveis.

O Plano de Mobilidade Urbana de forma integrada ao Plano Diretor previsto pelo Estatuto da Cidade. 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.

A Política Nacional de Mobilidade está fundamentada em princípios como desenvolvimento sustentável das cidades, acessibilidade universal, segurança nos deslocamentos das pessoas; equidade no uso do espaço público de circulação, vias

e logradouros; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano.(MINISTÉRIO DAS CIDADES 2013).

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

“Ministério das Cidades promove primeira reunião do Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana de 2023”



Segundo, informações extraídas do site (www.gov.br/cidades/pt-br/ Marco Legal do Transporte Público Coletivo.

“ A mobilidade urbana é um tema de repercussão geral que diz respeito não apenas à forma como a população se transporta no seu cotidiano, mas está diretamente ligada à qualidade de vida das pessoas. Com intuito de formar uma rede única de transporte, organizada com linhas e rotas, que possam ter diferentes funções e modos de deslocamento e que possa ser universalizada, o Ministério das Cidades elaborou a minuta do projeto de um novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo, visando colaborar para o aprimoramento da Política Nacional de Mobilidade Urbana e organizar uma rede de transporte público coletivo formada por modos e serviços de transporte complementares.

O projeto de lei trata da reestruturação do modelo de prestação de serviços de Transporte Público Coletivo e traz princípios, diretrizes, objetivos e definições sobre o tema, além da organização e financiamento dos serviços de transporte e, também, aspectos sobre a operação, como a contratação de operadores e o seu regime econômico-financeiro.

CAPITULO 3

OBRIGAÇÃO DOS ESTADOS NA MOBILIDADE URBANA



Helena Degreas

24/01/2023 18h00

Mobilidade urbana vai além do debate sobre o transporte público

Foto extraída da internet

É de obrigação dos Estados na Mobilidade urbana, integrar seus meios de transporte aos Municípios, e o Município por sua vez, organizar, administrar e distribuir o serviço com segurança como disposto no artigo 30,CRFB. Acontece que quando nos

aprofundamos no âmbito municipal, nos surpreendemos com uma profusão de normas, e muitas dessas normas são conflitantes e obscuras em algumas cidades. E o que vemos sobre a distribuição de transporte coletivo é o contrário, quando nos é oferecido ônibus sucateados, com a frota insuficiente, um serviço ferroviário precário, e também a falta de manutenção das barcas, provocando um atendimento caótico à população pagadora de impostos, e cobrando passagens de altíssimos preços, que não condizem com a qualidade do serviço apresentado. Por isso, principalmente, se dá o aumento dos intermináveis engarrafamentos e, como consequência do fluxo gigantesco de carros de passeio, fuga dos frustrados usuários do transporte coletivo ineficaz, acabam provocando pelo excesso de automóveis nas rodovias, vias, ruas, vielas, uma maior poluição do ar e sonora, inclusive podendo causar acidentes, muitos com vítimas fatais.

Bem, a expansão das cidades, inicialmente ocorreu quando foram criados os bondes e os ônibus que transportavam muitas pessoas a lugares de longa distância sendo depois, construído o minhocão em 1971, (famoso elevado presidente João Goulart em SP), via expressa que proporcionou fluxo gigante de carros, e daí, o aumento de construções para urbanização de pequenas e grandes cidades nunca mais parou, causando grandes engarrafamentos, como no Rio de Janeiro, por exemplo; o que interfere também na questão do espaço para o fluxo de pedestres e ciclistas, que perderam muito, considerando que há muito percursos que poderiam ser feitos à pé ou de bicicleta, porém, existe um grave problema espacial pela cidade e pequenos bairros, que é a falta de calçadas bem pavimentadas, com recuos e sinalizadas, lisas e sem buracos ou quebradas, bem como ciclovias com a mesma qualidade para melhorar a mobilidade dos ciclistas e pedestres, fizessem viagens econômicas e seguras, pois as calçadas também são meios de transporte urbano.

Tratando-se dos passeios e de logradouros públicos e privados, sendo este o foco central do presente trabalho, a sinalização para o pedestre é fundamental para todas as calçadas. Ocorre também conflitos de normas que confundem os direitos e deveres do proprietário com o do poder público, como, por exemplo, até que ponto é aceitável e seguro a ocupação do recuo do passeio? Vejamos o que diz o artigo 201 do Regulamento de Zoneamento do Município do Rio de Janeiro (Decreto Municipal nº 322, de 03 de março de 1976), a saber:

Art. 201. [...] § 19 – Para efeito do que dispõe esta Seção, entende-se por:

1 - Área de afastamento frontal - a área de terreno limitada pelo alinhamento do logradouro, existente ou aprovado por PAA vigente, pela linha da fachada da edificação e pelas divisas laterais do lote;

2 - Área sujeita a recuo - a área de recuo, enquanto não adquirida pelo Município e desde que sobre ela não incida obrigação ou exigência de assinatura de termo de recuo, limitada pela testada atual do lote, pelo alinhamento do PAA vigente e pelas divisas laterais do lote.

As pessoas encontram muita dificuldade ao atravessarem ruas e avenidas, em especial, aquelas pessoas que possuem deficiências.

Segundo informações extraídas no site <https://blog.fras-le.com/acessibilidade-no-transito/>, já existe semáforo com dispositivo sonoro que auxilia o pedestre se orientar no trânsito para atravessar ruas e avenidas com mais segurança. Por meio de um dispositivo acoplado ao semáforo, o deficiente visual consegue saber as condições da travessia. Isso por que o equipamento emite um alerta sonoro que caracteriza as diferentes situações no trânsito.

Segundo informações extraídas no site Mobilize Brasil (2023), já existem tecnologias inovadoras que permitem detectar as pessoas, e saber a quantidade de pessoas que precisem num determinado momento, atravessar uma rua, inclusive saber se algumas delas têm algum tipo de deficiência apenas através de uma configuração no Celular das pessoas, e os semáforos poderão detectar quem necessitará de um tempo mais longo para a travessia.

As Calçadas precisam ser levadas mais a sério até mesmo do que as rodovias, ruas e vielas destinadas ao transporte automotivo que, não menos importantes, também precisam ser bem pavimentadas e sem buracos ou acidentes ao longo de sua extensão.

Em contrapartida, os condutores de veículos, motorizados ou não, para uma melhor mobilidade para todos, evitando problemas que na maioria das vezes são causados de forma voluntária, por pura negligência, pois falta bom senso social. Enfim, uma possível solução não se resume apenas em construções de largas vias e viadutos e

pontes, mas é necessário que a Prefeitura, juntamente com os outros órgãos competentes e comuns ao tema, implantem junto à sociedade, programas educativos e fiscalizatórios, que busquem o bem estar e proteção á vida dos cidadãos, e simultaneamente façam a manutenção e todas as inovações necessárias para o êxito desejado.

O RECUO NÃO É SINÔNIMO DE ALINHAMENTO

Outra manifestação eloquente de inconstitucionalidade é o Regulamento de Zoneamento do Município do Rio de Janeiro, na parte em que disciplina a utilização, a título precário, de mesas e cadeiras, não só nos passeios dos logradouros públicos, mas também em áreas sujeitas a recuo e nas áreas de afastamento frontal das edificações, *in verbis*:

Art. 201 - Os passeios dos logradouros situados em ZIC, AC-1, AC-2, ZT-1, ZT-2, CB-1, CB-2 e CB-3, bem como as áreas sujeitas a recuo e o afastamento frontal das edificações com testada para os logradouros dessas zonas podem ser utilizados, a título precário, para colocação de mesas e cadeiras, por hotel, hotel-residência, restaurante, churrascaria, bar e congêneres, exceto botequim, obedecidas as disposições desta Seção. (Redação dada pelo Decreto nº 3.044, de 23 de abril de 1981)

[...] § 7.º - O afastamento frontal poderá ser ocupado em toda a sua largura, exceto no caso de o passeio ter largura inferior a 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) quando a ocupação do afastamento frontal deverá ser reduzida de modo a deixar livre junto ao passeio uma faixa para complementar aquela medida.

§ 8.º - A fim de que possam utilizar passeio de logradouro, área sujeita a recuo ou área de afastamento frontal, com mesas e cadeiras, os estabelecimentos a que se refere este artigo deverão satisfazer as condições mínimas que forem fixadas pela autoridade competente da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos, ouvida a Secretaria Municipal de Fazenda.

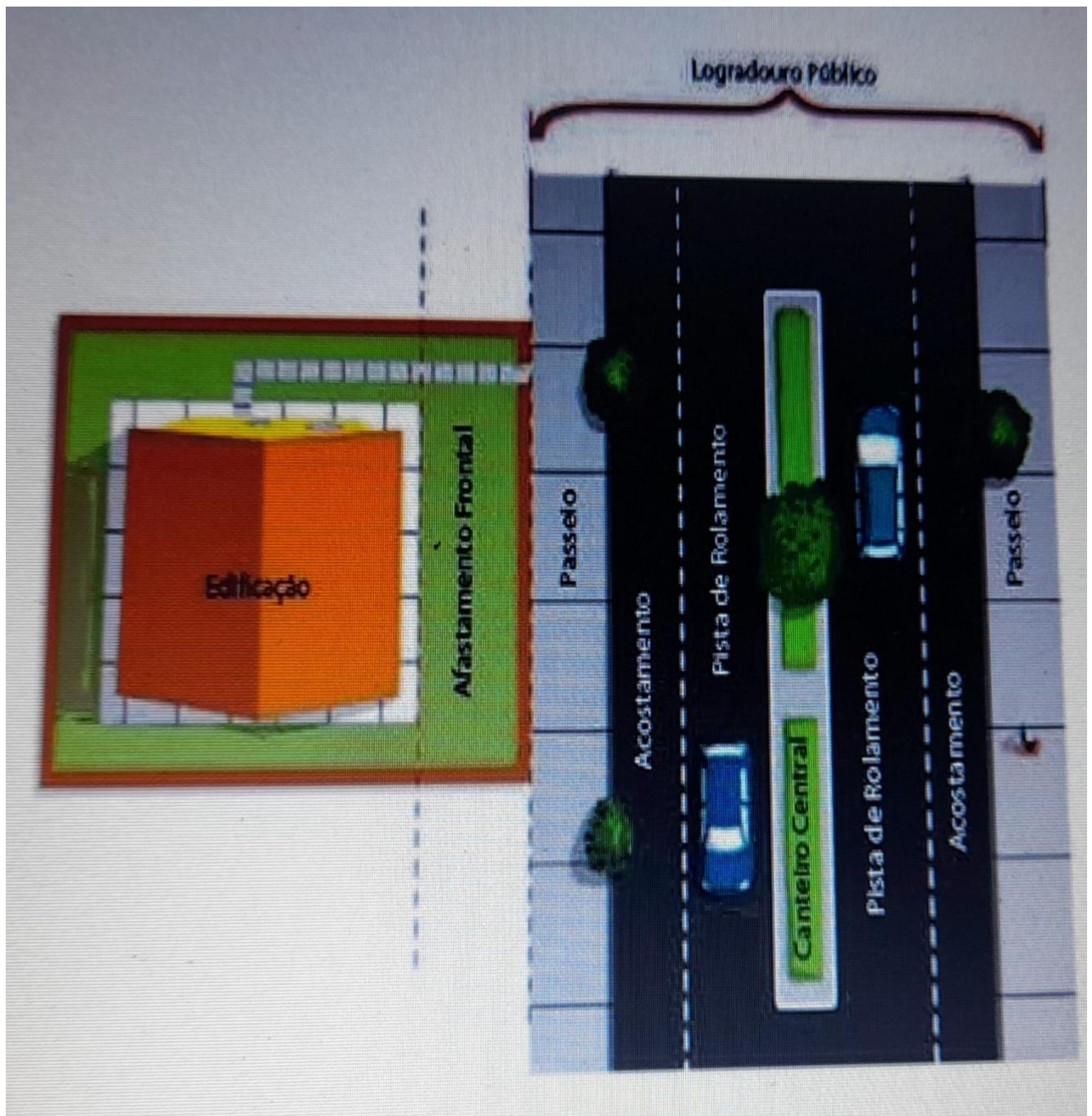
§ 9.º - As áreas sujeitas a recuo utilizadas para colocação de mesas e cadeiras são, para esse fim, consideradas equiparadas aos passeios e a eles deverão ser incorporadas sem solução de continuidade e sem diferença de nível.

No tocante à regulamentação da utilização de calçadas, que sempre será em caráter precário, já que lida com bem público, o decreto é irrepreensível.

Contudo, quando submete a utilização de bens privados — como é o caso das áreas de afastamento frontal e das servidões de alinhamento — a “licença”, o ato normativo afeta de modo drástico e desproporcional o direito de propriedade. (Custodio, Vinicius Monte)

Neste trecho, o autor referencia a desconformidade da lei com o direito de propriedade em si, e do pedestre, que é prejudicado, tendo, usurpado, o seu espaço para transitar sem embaraço nos passeios e logradouros públicos.

Figura extraída da internet



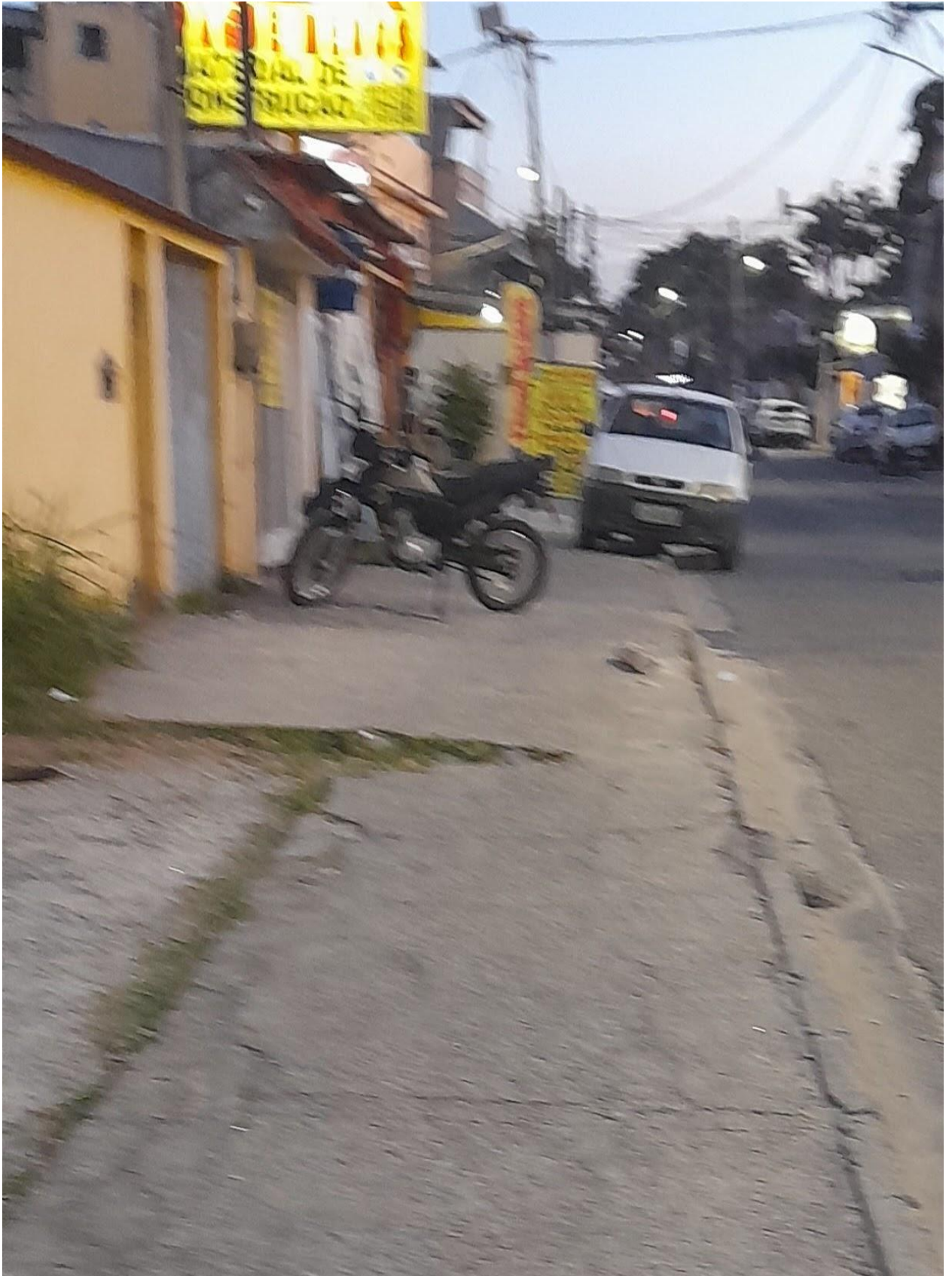


Foto arquivo pessoal

Assim dispõe o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), nestes termos:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

[...]

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015)

Aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, portanto, no que concerne a estacionamento, de acordo com o art. 24, inc. VI, do CTB (redação dada pela Lei nº 13.281, de 04 de maio de 2016), só cabe executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, atuando e aplicando as medidas administrativas cabíveis, as penalidades de advertência por escrito e multa por infrações, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar.

Conforme disposto no artigo 193 do CTB

“Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclo-faixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos:
 Infração gravíssima;
 Penalidade - multa (três vezes)”

O inciso v do artigo 29 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) diz que “o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento.”

Foto arquivo pessoal



2 CALÇADA NÃO É ESTACIONAMENTO

Em Pesquisa de campo foram apurados Inúmeros cenários de deteriorização das calçadas Por falta de planejamento e de manutenção por parte da Prefeitura, e também do mau uso no tocante à ocupação indevida por condutores de veículos, e ambulantes que deveriam ter um espaço específico legalizado para desenvolver em sua atividade comercial com conforto e segurança.

São problemas frequentes enfrentados cotidianamente, com relação à obstrução ao fluxo de pedestres nas calçadas e ciclovias no seu uso diário, necessário para o mais simples trajeto a pé ou de bicicleta, o indevido estacionamento sobre as calçadas, como podemos observar abaixo, na figura.

Figura 1- foto da internet





Comércios com barracas impedem a livre circulação de pessoas nos passeios e calçadas pela desorganização, pois falta planejamento e legalização dos camelôs, (Lei 1876/92) como vemos da seguir na figura 3



Foto extraída da internet

E ainda há pelas calçadas, rastros de acidentes ocorridos, evidenciando problemas no trânsito que envolveram direta ou o indiretamente pedestres, e ciclistas, muitas vezes com vítimas fatais. Como registrado na figura abaixo.

Veículo derruba placa de sinalização, na SC-421

Com o impacto, uma das rodas acabou se soltando.

👤 Bob Gonçalves 🕒 27 de maio de 2023



Foto: Bob Gonçalves / Jornal de Pomerode



Ana Luisa Araujo e Nelson Oliveira

Publicado em 10/1/2020

Edição 695

Cidades

“Mesmo que um terço dos deslocamentos nas cidades brasileiras seja feito a pé, os cidadãos que usam as próprias pernas ou uma cadeira de rodas em seus trajetos não são tratados com prioridade. As palavras “pedestre” e “calçada”, aliás, nem aparecem na Lei 12.587/2012, que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sinal de um quadro de inconsistência jurídica em nível federal e municipal.

Durante a audiência pública no Senado, o chefe da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, Higor de Oliveira, reconheceu que há deficiência de pessoal qualificado para poder executar a Política Nacional de Mobilidade Urbana em benefício do pedestre.

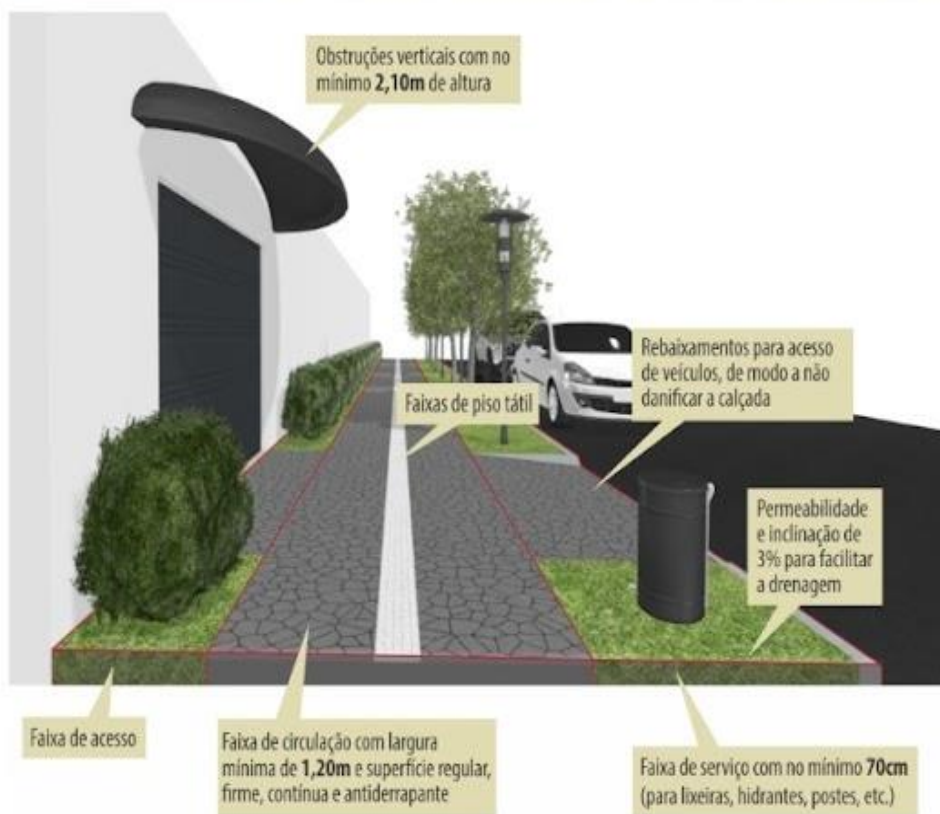
Wilde Cardoso, da Associação Andar a Pé, lamentou que no Brasil um serviço só funcione com base em modismos:”

“— Se a gente construir um ambiente em que andar a pé passe a ser racionalmente aquilo que é mais moderno, nós temos condições de reverter esse cenário.

Para isso, seria necessário melhorar a situação das calçadas.” Fonte: Agência Senado

A calçada ideal

Nas cidades brasileiras cerca de 36% dos deslocamentos diários da população são feitos exclusivamente a pé e 4%, de bicicleta



Lei Federal no 10.098, de 19 de dezembro de 2000 - CAPÍTULO II - DOS ELEMENTOS DA URBANIZAÇÃO

Artigo. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. O passeio público, elemento obrigatório de urbanização e parte da via pública, normalmente segregado e em nível diferente, destina-se somente à circulação de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano e de vegetação.

Diversos órgãos públicos estabelecem critérios sobre o uso de calçadas, cada qual olhando mais as questões relacionadas com as suas atribuições. Dentre os órgãos podemos citar:

- CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito;
- DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, IPR-740
- Prefeitura Municipal
- Associação Brasileira de Normas Técnicas.

Lei Federal no 10.098, de 19 de dezembro de 2000 - CAPÍTULO II - DOS ELEMENTOS DA URBANIZAÇÃO

Artigo 5º O projeto e o traçado dos elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário, nestes compreendidos os itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas, deverão observar os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. [no caso, a norma NBR-9050]

Vantagens do deslocamento a pé

- A criatividade pode aumentar em 60% quando se caminha
- O sedentarismo é responsável por 70% das mortes por infarto ou AVC
- Pessoas fisicamente ativas podem reduzir em:
 - ✓ 50% o risco de diabetes,
 - ✓ 45% de Alzheimer
 - ✓ 50% de câncer de colo de útero
 - ✓ 20% de câncer de mama
- Pessoas fisicamente ativas estão entre 20% a 30% menos sujeitas a ter depressão



Fonte: Fundação Andar a Pé

Fonte: Mobilize Brasil

agência senado

Condição das calçadas por critério



Fonte: Mobilize Brasil

agência senado

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em virtude dos subsídios fornecidos, pela pesquisa elaborada, podemos concluir que há muitas saídas para os vários problemas históricos que envolvem a mobilidade urbana no Brasil, considerando os seguintes resultados: No primeiro capítulo foram elencados os maiores problemas relacionados à mobilidade e acessibilidade das pessoas em relação ao crescimento da urbanização das pequenas e grandes cidades nas últimas décadas, onde se observa que apesar da tamanha evolução tecnológica e urbanística, os direitos fundamentais, como o de ir e vir com segurança e livre acesso do cidadão foram deixados para trás. No segundo capítulo, trata da legislação vigente sobre as calçadas e outros itens importantes, como a locomoção no transporte público e a caminhabilidade, e conclui-se, que, especialmente no Rio de Janeiro, que é o Estado escolhido como delimitação do presente artigo, a qualidade de vida sustentável está entre os mais baixos, pois se encontra no 4^o pior nível de mobilidade urbana, segundo o IBGE. No terceiro capítulo, notou-se que houve uma variação decrescente em relação às obras de infraestrutura nos passeios públicos, que violam o espaço do recuo, da faixa livre, e das faixas de acesso e serviço. Calçadas que encontram-se sem manutenção ou inacabadas, em que, prevê a lei que, tal responsabilidade seja atribuída ao proprietário.

Assim sendo, este trabalho possui o objetivo específico de apresentar ideias e sugestões para formação de um novo ponto de vista, relacionado ao total bem estar dos pedestres em geral, e principalmente aqueles que possuam alguma deficiência física, financeira, ou de qualquer outra natureza. Observados nos exemplos em seguida:

1- medidas mitigadoras voltadas aos pedestres e às calçadas; 2 - a possibilidade de troca da liberação de uso de parte da calçada para uso mobiliário de lojas, bares e restaurantes por mais construções de calçada; 3- troca de cessão onerosa por construção de calçadas e estacionamentos públicos.

Porém, não basta planejar e ter ideias brilhantes; necessário é, o interesse e ação do Poder público, que pela falta de fiscalização, que é fator predominante na questão da ocupação indevida do bem público, infelizmente não atende ao mínimo critério de cidadania no que diz respeito àquilo que é de todos: a calçada, a rua, as praças, entre outros bens públicos, que são usados para fins particulares.

Em suma, a saída seria toda uma reforma nas calçadas. O maior problema de mobilidade e acessibilidade nas cidades é a desatenção com a calçadas que são Bem Público. A caminhabilidade é o fundamento básico inicial, se tratando da Mobilidade Humana, ou seja, ainda bebês aprendemos a dar os primeiros passinhos e logo depois a andar; em seguida a correr... Até que nos deparamos com a tecnologia e seus incríveis avanços na indústria de veículos motorizados da robótica.

Sem o passeio público seguro e agradável, que garanta os direitos fundamentais ao caminhante com ou sem deficiências, seja jovem ou idoso, criança ou animal de estimação, é impossível obter-se a qualidade de vida desejada para todos. Porém, devemos praticar esta, sem omitir a outra.

REFERÊNCIAS

MATIAS, Átila. "Mobilidade urbana no Brasil"; Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>. Acesso em 17 de junho de 2023.

<https://www.mobilize.org.br/estatisticas/72/desperdicios-estruturais-gerados-pelo-automovel.html>. Acesso em 17/06/2023

<https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/competencias>

<https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/noticias-1/ministerio-das-cidades-promove-primeira-reuniao-do-forum-consultivo-de-mobilidade-urbana-de-2023>

<https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/marco-legal-do-transporte-publico-coletivo>

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120>

Mobilidade urbana no Brasil" em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>// acesso em 17/06/2033

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em 17 de junho de 2023

[https:// www.ipea.gov.br/portal/.gov.br](https://www.ipea.gov.br/portal/.gov.br). Acesso em 17/06/2023

Mobilidade urbana no Brasil" em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>

www.ebanataw.com.br/trafegando/calçada.htm

<https://opopular.com.br/cidades/cidad-o-vira-fiscal-de-estacionamento-irregular-em-goiania-1.3015516>

-
- Normas sobre Calçadas e Passeios Públicos | Jusbrasil

Estacionamento na calçada: infração e desrespeito - Portal do Trânsito, Mobilidade & Sustentabilidade (portaldotransito.com.br) Estacionamento na calçada: infração

e desrespeito - Portal do Trânsito, Mobilidade & Sustentabilidade
(portaldotransito.com.br)

Teses

Miranda, Luiza Xavier . Título: A mobilidade urbana com foco no deslocamento e nos espaços destinados aos pedestres. Ano. 2019 Número de folhas 75. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao das Faculdades Doctum de Caratinga/MG, Grau da tese ou dissertação – Faculdades Doctum, Caratinga- MG, Data da publicação- 12/12/2019.

<https://www.jusbrasil.com.br/artigos/recuo-nao-e-passeio/414193838>

- **Leis:**

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 5 out. 1988. Disponível em: <Constituição Compilado (planalto.gov.br)> . Acesso em 17/06/ 2023.

BRASIL. Lei nº 12 587 de 03 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

BRASIL. LEI Nº 13.683, DE 19 DE JUNHO DE 2018, Altera as Leis nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole), e 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade U