UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA

Plinio Bitencourt Finamor

O USO INDEVIDO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: ESTACIONAMENTOS PRIVATIVOS EM CALÇADAS E PASSEIOS DE USO COMUM

Santa Maria, RS,
2016

Plinio Bitencourt Finamor

O USO INDEVIDO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: ESTACIONAMENTOS PRIVATIVOS EM CALÇADAS E PASSEIOS DE USO COMUM

Artigo apresentado ao Curso de Especialização em Gestão Pública da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para obtenção do grau de **Especialista em Gestão Pública.**

Profª. Drª.Vânia de Fátima Barros Estivalete

Orientadora

Santa Maria, RS,
2016

Plinio Bitencourt Finamor

O USO INDEVIDO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: ESTACIONAMENTOS PRIVATIVOS EM CALÇADAS E PASSEIOS DE USO COMUM

Artigo apresentado ao Curso de Especialização em Gestão Pública da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para obtenção do grau de **Especialista em Gestão Pública.**

Aprovada em 06 de janeiro de 2016.

_____

Gilnei Luis de Moura, Dr.(UFSM)
(Coordenador)

_____

Vânia de Fátima Barros Estivalete, Dra. (UFSM)
(Presidente/Orientadora)

_____

O USO INDEVIDO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: ESTACIONAMENTOS PRIVATIVOS EM CALÇADAS E PASSEIOS DE USO COMUM

Plinio Bitencourt Finamor

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo apresentar um estudo sobre uma prática recorrentemente observada em grande parte dos municípios brasileiros, que é a conduta de alguns proprietários de imóveis comerciais destinarem estacionamentos para uso exclusivos para seus clientes em calçadas e vias públicas, privilegiando-os em detrimento do cidadão pedestre, ocasionando, com isso, o desvio da destinação natural das calçadas e passeios para o livre trânsito de pedestres, lesando o cidadão que anda a pé, prejudicando o seu direito de ir e vir, principalmente os deficientes físicos, idosos e crianças. Através de uma pesquisa bibliográfica, pesquisou-se como se dá o uso indevido dos espaços públicos, notadamente os espaços privativos em calçadas e passeios de lugar comum que dificultam a livre locomoção dos pedestres, averiguando como a legislação em nível nacional e local de algumas cidades prevê a correta ocupação do espaço pelos pedestres. Concluiu-se que o espaço público das cidades precisa ser urgentemente pensado, não somente para o trânsito de veículos e sim para interesse público, de maneira racional, visando o interesse de todos, motoristas e pedestres.

Palavras-chave: Ruas. Calçadas. Estacionamento. Interesse público.

ABSTRACT

THE MISUSE OF PUBLIC SPACES: PRIVATE PARKING ON SIDEWALKS AND COMMONLY USED RIDES

This article aims to present a study on a practice repeatedly observed in the majority of municipalities, which is the conduct of some commercial property owners and their intended parking for exclusive use of their customers on public sidewalks and pathways, favoring the customers of these establishments at the expense of pedestrian citizens, causing thus the deviation from the natural destination of driveways and sidewalks that were supposed to be free for the pedestrian traffic, damaging the citizen walking on foot, impairing their right to go and come, mainly for the disabled, elderly and children. Through a bibliographical research, it was searched as if of the o improper use of the public spaces, the privative spaces in sidewalk and strolls of common place that make it difficult the free locomotion of the pedestrians, inquiring as the legislation in national level and local of some cities it foresees the correct occupation of the space for the pedestrians. The public space of the cities was urgently concluded that necessary to be thought, not only for the transit of vehicles and yes for public interest, in rational way, aiming at the interest of all, drivers and pedestrians.

Keywords: Streets. Sidewalks. Parking. Public interest.

1 INTRODUÇÃO

A sociedade está, aos poucos, tomando consciência da importância da participação de todas as pessoas na procura de soluções para os problemas comuns que afetam as cidades. Acessos à educação, transporte, trabalho, moradia, lazer são direitos de todos. É responsabilidade do poder público, do ente privado e de cada um dos cidadãos defender a igualdade de oportunidades, de circular pelas ruas, frequentar praças ou ter acesso aos lugares, que são direitos inerentes aos seres humanos, liberdades tão puras e simples que as pessoas não se dão conta de quanto são importantes. Deve-se inverter a lógica socioeconômica e cultural do direito pleno destinado ao automóvel, por este ocupar fisicamente um espaço maior, o que não dá ao seu "proprietário" melhor ou maior status de "cidadão", creditando ao pedestre a possibilidade de interagir com os elementos que lhes são destinados pelo Poder Público. Todos são, em algum momento, pedestres. Quando as pessoas saem de casa e andam até a parada de ônibus elas tornam pedestres. Do lugar onde fica estacionado o veículo até o local do trabalho todos são pedestres e estão expostos aos riscos aos quais todas as pessoas que usam as calçadas estão expostos, pois estas não oferecem condições de segurança, conforto e mobilidade e acabam por prejudicar o que deveria ser o meio de transporte mais antigo: "o caminhar".

Com base nesta questão, delimitou-se a questão central desta pesquisa, ou seja: como se dá o uso indevido dos espaços públicos, notadamente os espaços privativos em calçadas e passeios de lugar comum que dificultam a livre locomoção dos pedestres, e quais as legislações que ordenam a ocupação deste tipo de passeio público?

A partir deste questionamento, definem-se como objetivos desta pesquisa averiguar como as calçadas têm sido objeto deste uso indevido por parte dos proprietários de veículos e como a legislação em nível nacional e local de algumas cidades prevê a correta ocupação do espaço pelos pedestres.

Para alcançar estes objetivos, foi realizada uma pesquisa de natureza teórica, através da metodologia da pesquisa bibliográfica, cujas fontes estão publicadas em livros, artigos de profissionais do trânsito e leis e a legislação vigente.

Para melhor entendimento do artigo em questão, o trabalho está dividido em três partes. A primeira aborda uma breve explicação sobre bens de uso comum e a importância das calçadas e passeios para acessibilidade e a mobilidade dos cidadãos. A segunda parte aborda a legalidade da prática de estacionamentos privativos em áreas públicas. Por fim, a

terceira parte analisa as definições de calçadas, passeios e as legislações específicas sobre o assunto.

1 MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE

O excesso de tráfego nas cidades pode significar perda da qualidade de vida, na medida em que os espaços dos pedestres são ocupados pelos veículos, tornando a cidade imobilizada. Um espaço acessível, de maneira geral, é aquele que permite possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para sua utilização com segurança e autonomia por vários tipos de usuários (ABNT, 2004).

A mobilidade e a acessibilidade urbanas são duas características distintas que se complementam para a qualidade da vida nas cidades. A mobilidade é a garantia de movimento, de acesso de pessoas ou coisas que pode garantir a uma só pessoa ou a uma multidão o livre movimento, mesmo que seja de forma vagarosa, sem barreiras ou obstáculos. A acessibilidade é a garantia de mobilidade ou a facilidade de movimentação dos "desiguais", ou seja, destinada àquelas pessoas que, por uma deficiência física, idade avançada, condição física, etc., estejam em desvantagem em relação à mobilidade, se comparados com os demais. O assunto das calçadas e a condição de pedestre está hoje presente nas rodadas de planejamento urbano e gestão das cidades, em que assuntos como mobilidade, acessibilidade, sustentabilidade, etc., se tornaram recorrentes e parecem apontar um momento de crise bem como indicam a necessidade de mudança de padrões através de um urgente balanço crítico do estágio de desenvolvimento social e comportamental. O direito à mobilidade e à acessibilidade, direito de ir e vir, antes temas quase que irrelevantes, hoje são indicadores de bem-estar social, mesmo que estes direitos ainda estejam ainda em constantes debates e não estejam sendo assegurados em sua plenitude. Assim, os militantes da "consciência ecológica", da "responsabilidade social" e do "politicamente correto" vem se preocupando em não apenas defender ideias e refazer conceitos, mas assegurar, através de legislações específicas, o estabelecimento de protocolos e certificados e medidas e ações mais eficazes e consolidantes de seus direitos. Nesse contexto, a norma sobre acessibilidade (ABNT- NBR9050) pode ser vista como um importante referencial que contribui para melhorar a paisagem urbana, a acessibilidade, o resgate do passeio público pelas calçadas e a socialização dos espaços públicos (ABNT, 2004).

2 ESTACIONAMENTOS, CALÇADAS E PASSEIOS

As calçadas são bens públicos de uso comum da população, servindo de proteção para os pedestres contra o tráfego de veículos. Apesar de importantes para o direito de locomoção do cidadão, elas não recebem a devida atenção quanto a sua manutenção e a seu planejamento urbano. Por isso, a maioria dos municípios repassa aos proprietários dos imóveis contíguos a elas, através de leis municipais, a responsabilidade pela sua construção e manutenção, através de incentivos fiscais como, por exemplo, a diminuição ou desconto de IPTU do imóvel situado na frente da calçada. A calçada é o espaço da via pública destinada ao trânsito da população e a sua finalidade primária é a livre circulação de pedestres com segurança. Considera-se, necessário, ainda, salientar, que a calçada não deverá ser destinada para fins de estacionamento, mas somente para entrada e saída de veículos, nos termos do art. 29, inciso V do Código de Trânsito Brasileiro, conforme segue:

> Lei n° 9503 de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.
> ...
> Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:
> ...
> V - 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;
> ... (BRASIL, 2015).

No entanto, mesmo que as calçadas sejam parte do patrimônio público, o que mais se observa são intervenções neste espaço. Podem ser mudanças mais simples, como alterar a inclinação para facilitar rampas de acesso para garagens, ou as mais nocivas e ilegais, como fechá-las para uso privativo. Sob este aspecto, trata-se a esfera pública como ampliação do espaço privado, não como “igualmente meu” e sim como “unicamente meu”.

Em cidades como São Paulo, por exemplo, existem mais de trinta leis municipais tratando especificamente da regulação do uso das calçadas no município. Dada a importância do assunto, umas das lei mais antigas, a Lei Ordinária nº. 6.933/66, nos seus seis artigos, trata da proibição de estacionamento de veículos sobre o passeio e calçadas, no território do município da capital, conforme segue:

> Lei nº 6933, de 26 de agosto de 1966. – Prefeitura do Município de São Paulo.
>
> **Art. 1º** - Fica expressamente proibido o estacionamento de veículos sobre passeios e calçadas, no território do Município da Capital.

> **...**
>
> **Art. 4º** - Os estabelecimentos comerciais e industriais, bem como os particulares que exercem quaisquer atividades que dependam de licença da Prefeitura, terão cassados seus alvarás de funcionamento, caso infrinjam esta lei reincidentemente, além de arcarem com as penas previstas no artigo segundo desta lei.
> ... (BRASIL, 2015)

Além de um aparato de leis regulando o uso de calçadas e passeios, a prefeitura de São Paulo dispõe de um serviço, o chamado "Disk-Calçadas", um programa de Serviço de Atendimento ao Cidadão (SAC) da Prefeitura para atender a população e sanar as dúvidas mais frequentes dos munícipes quanto à nova legislação (BRASIL, 2005).

É nas calçadas que acontece a interação das pessoas nas suas relações sociais e seu uso é quase inevitável, pois as necessidades impostas pelo dia a dia obrigam ao seu uso, diferentemente de outras espécies de espaços públicos. Usufruir das ruas, calçadas e passeios não é uma opção, mas um ato incondicional e imprescindível. O abuso de alguns motoristas que estacionam seus veículos em cima de calçadas e passeios, forçando o cidadão pedestre a desviar o seu trajeto, sendo forçado a usar a pista de rolamento para seguir seu caminho e correndo risco de acidente, é fato corriqueiro nas grandes e pequenas cidades. Segundo a lei, é proibido impedir ou atrapalhar, por qualquer meio, o livre trânsito de pedestres nas calçadas públicas bem como estacionar veículos sobre as calçadas. Como se não bastasse a fiscalização precária nas cidades, o poder público não consegue colocar em prática o que diz a lei quanto às punições destas práticas (BRASIL, 2005).

Sob à égide do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), nos seus 341 artigos, anexos e leis complementares, existe uma pequena confusão de interpretação no que diz respeito aos termos calçada e passeio no tocante à aplicação de penalidades. Existe uma diferença entre estacionar na calçada e estacionar no passeio e a confusão inicia no modo como o legislador que escreveu o CTB empregou as palavras calçada e passeio. O anexo I do CTB define ambos como:

> Lei n° 9503 de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.
> ....
> ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES
> ...
>
> **CALÇADA** - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente (está acima da pista de rolamento dos carros), não destinada a circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano (bancos, lixeiras), sinalização (placas), vegetação (canteiros de flores) e outros fins.
>
> **PASSEIO** - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador (é o caso de ciclovias pintadas com tinta

> vermelha no canto da pista de rolamento e separada por tachões), livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas (BRASIL, 2015).

Ocorre que o CTB menciona a palavra calçadas somente para caracterizar o trânsito sobre elas, tipo andar com o carro ou a moto em cima das calçadas, mas utiliza o termo passeio para especificar o tipo de infração, a penalidade e a multa a parada do veículo e o estacionamento. A partir destas definição é que pode ser criada a confusão de interpretação na definição de calçada e passeio: mas o passeio não fica em cima da calçada . Observa-se o que diz o art. 193 do CTB, que menciona calçada e passeio:

> Art. 193. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas (essas duas também caracterizam o passeio), ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos (quando o motorista se acha o esperto e anda pelo acostamento em rodovias para fugir da fila), marcas de sinalização, gramados e jardins públicos.
> Infração - gravíssima (7 pontos na CNH)
> Penalidade - multa (multiplicada por 3 - R$ 574,62)
> ... (BRASIL, 2015).

A este respeito também há o art. 206, inciso III:

> Art. 206. Executar operação de retorno:
> III - passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamento ou canteiros de divisões de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres e nas de veículos não motorizados.
> ... (BRASIL, 2015).

Diz ainda o art. 57 do CTB que os ciclomotores (motos, motonetas, Biz, Mobilette e bicicletas elétricas) são proibidos de circular sobre as calçadas, sendo somente autorizados a circular nas calçadas as bicicletas, desde que autorizado e devidamente sinalizado pela autoridade competente (art. 59) (BRASIL, 2015).

Ficou bem claro até aqui que não se pode trafegar, circular, passar com o carro por cima de calçadas e passeios, ou seja, a lei define bem o que não pode com o carro em movimento. Porém, o curioso é que, na hora de tratar da infração e da penalidade para quem para ou estaciona em cima do espaço de circulação destinada aos pedestres, os arts. 181 e 182 do CTB falam em passeio e não em calçada.

> Art. 181. Estacionar o veículo:
> Inciso VIII: no passeio ou sobre a faixa destinada ao pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público.
> Infração - grave (5 pontos na CNH)

> Penalidade - multa (R$ 127,69)
> Medida administrativa - remoção do veículo... (BRASIL, 2015).

Conforme o art. 182, inciso VI:

> Art. 182. Parar o veículo (ficar dentro do carro com o motor ligado)
> VI - no passeio ou sobre a faixa destinada a pedestres, nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização:
> Infração - leve (3 pontos na CNH)
> Penalidade - multa (R$ 53,20)
> ... (BRASIL, 2015).

Face ao exposto observa-se que, mesmo com o uso da calçada sendo público, é "permitido" aos proprietários dos lotes, conhecidos como lotes lindeiros, sinalizar o estacionamento para clientes e, inclusive, com a pintura de faixas amarelas, desde que deixem espaço suficiente para o pedestre circular pelo passeio da calçada. É o que acontece com aquelas vagas de estacionamento em cima da calçada nos bancos, padarias ou em algumas lojas. O procedimento da autoridade de trânsito, neste caso, seria o de lavrar um auto de infração, chamar o guincho e levar o veículo para depósito e o motorista, além da multa (penalidade pecuniária), ainda pagaria o serviço de guincho (remoção do veículo - medida administrativa) e a diária do pátio (depósito). Mas isso não acontece, pois a legislação é falha e o poder público não investe em uma efetiva fiscalização.

3 CALÇADA: EXTENSÃO DO IMÓVEL PRIVADO OU UM BEM PÚBLICO

Os bens públicos de uso comum são aqueles que, por lei ou por natureza, destinam-se ao uso de toda a coletividade, não existindo direito subjetivo à exclusividade, conforme o art. 99, I, do Código Civil Brasileiro que define:

> Art. 99. São bens públicos:
> I - os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças;
> ... (BRASIL, 2015).

Ainda que os bens públicos sejam de uso comum e gratuitos, eles podem estar sujeitos a eventuais condições ou restrições previstas em lei ou regulamento, no caso de sua utilização ser onerosa ou retribuída como por, exemplo, a cobrança de estacionamentos em vias públicas pelo ente público, a cobrança de pedágios, diretamente ou não, situações estas que não descaracterizam os bens como sendo públicos, definido no art. 103, do Código Civil Brasileiro, como segue:

> Art. 103. O uso comum dos bens públicos pode ser gratuito ou retribuído, conforme for estabelecido legalmente pela entidade a cuja administração pertencerem (BRASIL, 2015).

As calçadas pertencentes ao domínio público são bens naturalmente de uso comum e sua destinação é centrada para utilização dos pedestres a fim de proporcionar a eles acessibilidade, mobilidade e segurança. Apesar de a calçada ser edificada ou receber benfeitorias do proprietário de imóvel localizado a sua frente, ela pertence ao domínio público, e seu uso é comum de todos.

3.1 ESPAÇOS DAS CALÇADAS E VIAS PÚBLICAS

O pedestre ainda continua em desvantagem em relação ao trânsito, não obstante melhorias introduzidas, tanto em nível do novo CTB (Código de Trânsito Brasileiro) como nas legislações municipais. Calçadas com inclinações, desníveis e pisos inadequados, em intencional desobediência à legislação vigente, continuam a ser construídas em frente a novos prédios. Em muitos deles, a calçada nada mais é do que a rampa de acesso de veículos às suas garagens, deixando ao pedestre o desconforto de se equilibrar, quando pode.

Muitos proprietários de estabelecimentos comerciais, de forma irregular e sem nenhum critério, a fim de oferecer a seus clientes “estacionamento privativo”, tomam posse de calçadas e passeios de domínios públicos. Para solucionar a falta de vagas de estacionamento para seus clientes em frente a seus estabelecimentos empresariais, o fazem de várias maneiras: uma delas consiste em rebaixar o meio fio por toda a extensão da calçada em frente ao prédio de sua propriedade, recuando a fachada livre do seu prédio ou utilizando algum espaço livre de seu domínio legal para estacionamento de seus clientes, usando toda a extensão da caçada para a entrada e saída de veículos dos estacionamentos e, com isso , isolando qualquer possibilidade de estacionamento normal na via pública, ficando todo o comprimento da calçada comprometida com o rebaixamento. A outra maneira é mais nociva ainda, pois além de rebaixar toda a extensão da calçada, utilizam a mesma, ou parte dela, para estacionamento de veículos de seus clientes.

É comum encontrar-se placas informando a primazia do estacionamento, com aviso de que aquele espaço, mesmo sendo público, é “exclusivo para clientes”, com colocação de placas de sinalização com dizeres do tipo “estacionamento exclusivo para clientes – sujeito a guincho”.

Segundo a Resolução nº 302, de 18.12.2008 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), que define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos, além de delimitar o que são áreas especiais de estacionamentos, em nenhum dos seus oito artigos consta a possibilidade de estacionamento exclusivo para clientes de lojas ou estabelecimentos comerciais, deixando para o município legislar sobre esse assunto (BRASIL, 2015).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo tinha como objetivos averiguar como as calçadas têm sido objeto deste uso indevido por parte dos proprietários de veículos e como a legislação em nível nacional e local de algumas cidades prevê a correta ocupação do espaço pelos pedestres. Estes objetivos foram alcançados na medida em que conseguiu-se definir com exatidão o espaço que a calçada ocupa como lugar de trânsito do pedestre e como existem práticas indevidas por parte de motoristas e mantenedores das calçadas que inviabilizam este direito. O estudo também detectou que existe uma legislação que protege o direito de ir e vir do pedestre nas calçadas, mas que há uma fiscalização deficiente por parte do poder público.

Como limitação deste estudo, há o fato de que somente algumas legislações municipais foram estudadas, havendo a possibilidade de ampliar a análise para outros municípios brasileiros e até mesmo comparam com cidades de outra partes do mundo a respeito do assunto aqui tratado.

Como sugestão para futuros estudos, sugere-se a possibilidade de ampliar o foco do estudo, analisando também outros lugares de mobilidade urbana públicos, como praças, praias e outros locais nos quais possa estar havendo o uso indevido por parte dos responsáveis pelo local ou dos motoristas.

Há uma confusão entre o direito de ir e vir com o direito de dirigir. Quando se fecha uma rua ou se restringe o uso de estacionamentos para construir ou aumentar calçadas para conforto e segurança da população, este fato é segundo um entendimento, de um enfrentamento, como se as pessoas estivessem perdendo direitos. Não se está proibindo seu deslocamento, nem de dirigir e circular com o seu veículo e nem cerceando o seu direito de ir e vir, o que se está tentando é limitar o uso abusivo destes espaços.

A princípio, nenhum estacionamento aberto, em vias de acesso comum, é privativo. A fiscalização não existe ou é insuficiente e faltam campanhas de conscientização a motoristas e pedestres sobre seus comportamentos individualistas. Os estacionamentos privativos

“irregulares” em áreas públicas devem ser fiscalizados pelo poder público, sendo fechados e proibidos de funcionar. A ocupação dos locais públicos por particulares, quando o acesso a seus imóveis necessitar de ocupação de espaços públicos, deve ser feita ocupando o mínimo de espaços públicos abertos, sempre preservando as calçadas, passeios e áreas de interesse comum. A supremacia do interesse público deve prevalecer diante do interesse meramente privado. Não é justo retirar espaços das calçadas ou obstruir espaços destinados ao trânsito de pedestres para serem destinados aos estacionamentos de veículos. A via pública, em especial as calçadas e passeios, são para todos e não apenas para os automóveis.

Os espaços públicos são as garantias de proximidade física e de interação universal com as pessoas, para gerar o prazer do encontro. Seria como a possibilidade de “sairmos da toca”, abrindo mão de nossa individualidade e interagindo com o mundo. Esvaziar ou diminuir os espaços públicos significará extinguir, aos poucos, os laços de sociabilidade.

Soluções tecnicamente planejadas, duradouras e futuristas precisam ser urgentemente construídas. O poder público, em especial as prefeituras do País, devem propor e desenvolver ações que produzam um ambiente urbano mais harmonioso em suas respectivas cidades. A municipalidade tem como principal tarefa, senão a mais importante, transformar em propostas concretas os desejos que a população almeja, de ter uma cidade mais humana, mais organizada e mais justa. O poder público precisa desenvolver e disseminar meios de comunicação mais rápidos com a população, falar- ouvir-agir, em linguagem fácil e direta.

As cidades ainda não são para todos. O poder público, ao exigir dos motoristas que respeitem o direito do pedestre na sua prioridade do deslocamento, quando esse intercepta o espaço do carro, do mesmo modo deveria se preocupar em respeitar o direito do percurso contínuo do pedestre - quando esse ocupa a esfera do passeio público que, por natureza, lhe pertence - a calçada. Sensibilizar e conscientizar a sociedade sobre o assunto, fazer cumprir as leis já existentes, aplicar requisitos que visem ao interesse público quanto ao uso e ocupação do solo, garantia de direitos dos pedestres e esquemas especiais de circulação para acesso e saída de veículos para as atividades geradoras de interferência no tráfego são algumas das ações que certamente poderão transformar as cidades num lugar mais aprazível.

Uma legislação inoperante que não evoluiu no tempo, a fim de contemplar as novas demandas por segurança e organização de trânsito e o desrespeito aos direitos do pedestre tem raízes na cultura do País. As cidades são planejadas para os carros e não para as pessoas. O cenário almejado de uma população educada, convivendo de forma civilizada no espaço público, somente se realizará após profundas mudanças de comportamento.

Reproduzimos aqui parte da crônica de Carlos Drummond de Andrade - "O Direito de Ir e Vir", escrita quando este tomou conhecimento da organização do núcleo da ABRASPE (Associação Brasileira de Pedestres), uma associação sem fins lucrativos fundada por profissionais liberais, em 5 de junho de 1981, na cidade do Rio de Janeiro, que tem por missão lutar pelos direitos dos pedestres, especialmente dos mais frágeis:

> Vamos trabalhar pela afirmação (ou reafirmação) da existência do pedestre, a mais antiga qualificação humana do mundo. Da existência e dos direitos que lhe são próprios, tão simples, tão naturais, e que se condensam num só: o direito de andar, de ir e vir, previsto em todas as constituições... o mais humilde e o mais desprezado de todos os direitos do homem. Com licença: queremos passar (CARLOS DRUMMOND DE ANDRADE).

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PEDESTRES (ABRASPE). Disponível em: <http://www.pedestre.org.br>. Acesso em 15 out.2015.

BRASIL. **Lei n° 10.098, de 19 de dezembro de 2000**: Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10098.htm>. Acesso em 20 out.2015.

_____. **Lei n. 5296 de 2 de dezembro de 20014**: regulamenta as Leis n°s 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 12 nov.2015.

BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de** 2002: institui o Código Civil. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm >. Acesso em 12 nov.2015.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução 302 de 18 de dezembro de 2008**: define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_302.pdf >. Acesso em 12 nov.2015.

_____. **Lei nº 9.503 de 23 de setembro 1997:** Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm>. Acesso em 12 nov.2015.

_____. Prefeitura Municipal São Paulo. Secretaria de Coordenação de Subprefeituras. Secretaria de Participação e Parceria. Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida. **Conheça as regras para arrumar sua calçada**. São Paulo, 2005.

_____. _____. **Lei n. 6933 de 26 de agosto de 1966:** proíbe o estacionamento de veículos sobre passeios e calçadas, no território do município da capital. 2012. Disponível em: <http://www.leismunicipais.com.br/a/sp/s/saopaulo/leiordinaria/1966>. Acesso em 15 nov.2015.

_____. _____. **Cartilha leis das calçadas**: conheça as regras para arrumar as suas calçadas. Disponível em: <http://prefeitura.sp.gov.br/.../subprefeitura/calçadas>. Acesso em 15 nov.2015.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Censo Demográfico 2010**. Disponível em <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 21 set.2015.

_____. Prefeitura Municipal de Santa Maria. **Lei Complementar n.003/02 de 22 de janeiro de 2002**: dispõe sobre o Código de Posturas do município de Santa Maria e dá outras providências. Disponível em: <http://www.santaaria.rs.gov.br>. Acesso em 12 nov.2015.

_____. _____. **Lei Complementar n. 070/09 de 04 de novembro de 2009**: dispõe sobre código de obras e edificações do município de Santa Maria e dá outras providências. Disponível em: <http://www.santaaria.rs.gov.br>. Acesso em 12 nov.2015.

HOLANDA, Aurélio Buarque de. Dicionário Aurélio. Disponível em: <http://www.dicionariodoaurelio.com>. Acesso em 14 out.2015.

YÁZIGI, E. **O mundo das calçadas:** por uma política democrática de espaços públicos. São Paulo: Humanitas / FFLCH-USP/Imprensa Oficial do Estado, 2000.