

Adriano Santos de Oliveira, Bacharel em Direito pela Universidade Tiradentes de Sergipe e funcionário público municipal.

Área do Direito: Direito Público.

Resumo: O objetivo do presente artigo é buscar uma solução para o problema da mobilidade urbana no município de Porto da Folha, em relação às obstruções das vias de tráfego de pedestres, por estacionamento de veículos nas calçadas, sob a ótica do artigo 72 do código de postura, dos artigos 125, p. Único, 126, VI e 127 da Lei Orgânica Municipal, e previsões do art. 48, §2º do Código de Trânsito, e art. 78, p. único, do Código Tributário Nacional, trazendo ainda modelos de legislações relacionadas à mobilidade urbana, implantadas em alguns municípios do país, como base de pesquisa para o artigo.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Pedestre. Estacionamento de motocicletas. Violação de previsão legal.

Abstract: The purpose of this article is to seek a solution to the problem of urban mobility in the city of Porto da Folha, in relation to obstructions of foot traffic routes by parking vehicles on sidewalks, from the perspective of Article 72 of the laying code , articles 125, p. unique, 126, VI and 127 of the Municipal Organic Law, and art forecasts. 48, paragraph 2 of the Traffic Code, and art. 78, p. single, the National Tax Code, bringing even models of legislation related to urban mobility, deployed in some municipalities, as a research base for the article.

Keyword: Urban Mobility. Pedestrian. Motorcycle parking. Violation of such law.

Sumário: Introdução. Conceito de mobilidade e mobilidade urbana. Crescimento populacional, veicular e os problemas ocasionados à mobilidade urbana. Legitimidade do uso do poder de polícia do estado. Jurisprudências relacionadas. Considerações finais. Referências bibliográficas. Anexos fotográficos.

INTRODUÇÃO.

Considerando o constante crescimento do poder aquisitivo das pessoas e as facilidades do mercado de consumo, um dos fatores que mais tem aumentado no município de Porto da

Folha, é o do setor de transportes, especialmente o de motocicletas.

Esse crescimento está relacionado ainda à necessidade de locomoção das pessoas para gerenciar negócios, trazer mais comodidade e uma melhor qualidade de vida.

Acontece que tais benefícios acabam gerando problemas de ordem e respeito social, ambiental e de segurança, cujas estruturas de espaços destinados às paradas e aos estacionamentos não tem seguido a evolução no crescimento e adequação espacial disponível, fatos esses que vêm gerando ocupações das vias de trânsito das pessoas, quais sejam, as calçadas, forçando o pedestre a ter que usar as vias de trânsito rápido destinadas aos veículos motorizados.

Foi diante dessa ótica que surgiu a ideia do presente estudo, como forma de incentivar o poder público a adotar medidas efetivas que possam solucionar o problema dos estacionamentos em calçadas, de modo a desobstruir os obstáculos enfrentados pelos pedestres, como meio de devolver aos seus usuários um trânsito livre, seguro e desimpedido, e também para atender as diretrizes da mobilidade urbana.

CONCEITO DE MOBILIDADE E MOBILIDADE URBANA.

Mobilidade urbana para pedestres

o que vem a ser mobilidade? Segundo o dicionário, mobilidade é a qualidade do que é móvel.

E o que seria mobilidade urbana? São meios de locomoções (vias), com suas diferentes especificações, destinados ao uso das pessoas e dos transportes e que são utilizados por esses corpos móveis para se deslocarem de um lugar a outro.

Nada mais é do que os meios por onde se deslocam as pessoas e os transportes em perímetro urbano, rural, inter municipal ou interestadual, implantados por políticas públicas em favor das melhorias de acesso das pessoas e dos veículos em sincronia com o social.

CRESCIMENTO POPULACIONAL, VEICULAR E OS PROBLEMAS OCACIONADOS À MOBILIDADE URBANA.

A implantação do Estado Democrático de Direitos, com a promulgação da Carta Magna de 1988, e o constante crescimento populacional, fez com que o poder público implantasse políticas de desenvolvimento econômico e distribuição de renda de forma a atender os anseios da sociedade e do sistema consumerista aplicado na atualidade, como forma de erradicação a pobreza e trazer uma melhor qualidade de vida para os mais necessitados.

Diante do crescimento das cidades e do poder aquisitivo das pessoas, surgiram diversos problemas sociais e um deles está relacionado ao deslocamento de pessoas e transportes em meio urbano, ocasionado pelo grande fluxo de veículos e de pessoas dividindo o espaço de forma descontrolada.

Atualmente, existem diversos estudos voltados a buscar uma solução efetiva para o problema da mobilidade urbana, como também já existem políticas aplicadas, especialmente nos grandes centros urbanos, que aos poucos vão resolvendo as questões locais, conforme vão sendo implantadas as diretrizes estabelecidas na legislação federal e local.

Todos os argumentos aqui observados merecem destaque por serem de grande importância à matéria. Mas o objetivo principal desses argumentos voltasse à mobilidade urbana relacionada ao uso das vias públicas (calçadas) destinadas ao deslocamento dos pedestres, em análise ao instituto do art. 72, da lei 143, de 13 de setembro de 2001 (Código de Postura Municipal de Porto da Folha).

Da análise do artigo vê-se a seguinte redação:

“Art. 72. - É proibido embarcar ou impedir, por qualquer meio, o livre trânsito de pedestres ou veículo nas ruas, praças, passeios, estradas e caminhos públicos exceto para efeito de obras públicas ou quando exigências de segurança o determinarem.” (grifei)

Observa-se que o art. 72, veda a obstrução da via pública, destinada ao trânsito e circulação de pedestres, por qualquer meio, de forma a impedir com obstáculos o tráfego, a passagem, a locomoção dos transeuntes.

O código de posturas data de 2001. No entanto, a regra do art. 72, não vem sendo aplicada há mais de 13 anos, nem tampouco encontra-se registro de sua eficácia na sociedade urbana portofolhense.

Diante da inércia do poder público quanto à falta da atividade administrativa referente ao caso, a ocorrência em desrespeito à norma legal só tem aumentado. Isso porque o crescimento populacional, demandou por uma necessidade de circulação de mercadorias de maneira mais rápida como forma de atender os anseios da população para melhoria da qualidade de vida das pessoas e do acesso à alimentação, à saúde, ao saneamento básico, e tantos outros direitos consagrados na Constituição Federal.

É de se destacar também, que as políticas financeira e econômicas trouxeram um maior poder aquisitivo às pessoas em virtude da distribuição de renda, o que facilitou à população o acesso aos meios de transportes, gerando, assim, o crescimento das frotas veiculares tanto em meio urbano quanto rural.

Ocorre, no entanto, que as estruturas das cidades não tem evoluído junto com o crescimento das frotas de veículos, e isso acabou ocasionando um caos na divisão do espaço territorial de locomoção. Assim, um dos núcleos mais afetado vem sendo o espaço destinado à circulação e locomoção de pedestre.

Denomina-se aqui, a calçada, como sendo o meio disposto a todas as pessoas para utilização de sua locomoção sem que tenha que dividir as vias destinadas aos veículos para sua circulação.

O Código de Trânsito Brasileiro, em seu anexo I (Dos Conceitos e Definições), denomina calçada como sendo *“parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.”*

Trata ainda do logradouro público como parte do espaço público destinado pela administração local, ao lazer da população, assim definido:

“LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de

pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.” (grifo nosso).

Ressalte-se também que o CTB (Lei nº 9.503/97), em seu art. 48, §2º, deixa subentendido, de forma implícita, a proibição de se estacionar veículos em local destinado ao uso do pedestre, assim estabelecido:

“Art. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.

§ 2º O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.”. (grifei).

Acontece que a desorganização urbana, atrelada ao desrespeito às leis em vigor, tornou os centros urbanos em um caos. Isso porque as vias (calçadas) por onde deveriam transitar os pedestres, são utilizadas como estacionamentos, principalmente pelas motocicletas, fazendo com que torne obrigatório que os pedestres usem as vias de trânsito rápido (ruas) destinadas aos veículos motorizados para se locomoverem, de modo a colocar em risco a saúde e a integridade física do pedestre.

Esse fato tornou-se costumeiro no centro urbano de Porto de Folha. Isso ocorre não por falta de previsão legal para atuação do poder público, mas por inércia da própria administração que deixou de implantar sistemas de fiscalização e aplicação de medidas necessárias para inibir as constantes infrações cometidas pelos proprietários de veículos, não somente de motocicletas mas também de automóveis.

LEGITIMIDADE E LEGALIDADE DO USO DO PODER DE POLÍCIA DO ESTADO QUANTO A APLICAÇÃO DE MULTA POR ESTACIONAMENTO EM CALÇADA.

Uma solução seria a utilização do poder de polícia que detém o ente político municipal, que o exerce para manter a ordem pública dentro dos limites legais e previstos no ordenamento jurídico.

É preciso lembrar que uma das fundamentações legais para o uso dessa prerrogativa,

qual seja, o poder de polícia do Estado, encontra respaldo no código de posturas, na medida em que ocorre a violação da norma expressa, como também nas legislações atualmente em vigor.

Destaque-se que o poder de polícia do município encontra-se disciplinado no caput do art. 78 e parágrafo único, do código tributário brasileiro, atribuindo à administração pública o exercício do poder de atuação dentro dos limites legais, em benefício do interesse público, da segurança e da ordem social, assim disciplinado:

“Art. 78. Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranqüilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.

Parágrafo único. Considera-se regular o exercício do poder de polícia quando desempenhado pelo órgão competente nos limites da lei aplicável, com observância do processo legal e, tratando-se de atividade que a lei tenha como discricionária, sem abuso ou desvio de poder”.

A Emenda Constitucional nº 87/2014, incluiu o §10, incisos I e II, ao artigo 144 da CF, para disciplinar sobre a mobilidade urbana eficiente, isso porque as diretrizes sociais têm demandado por políticas de adequação do ambiente urbano, de maneira a estruturar as cidades e as vias de percursos não só veicular, mas de condução da população por meios ecologicamente correntos de forma a proporcionar às pessoas segurança e saúde, conforme se vê:

“§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios,

aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)".

Observa-se ainda que a Lei Orgânica Municipal ao tratar da política urbana em seu capítulo II, especificamente nos arts. 125º, p. único, 126º, VI, e 127, estabeleceu normas para que o poder público adotasse diretrizes fixadas pela Constituição Federal e por Lei Complementar Municipal, voltados ao desenvolvimento urbano de forma a garantir à sua população direitos voltados à segurança, em atendimento a função social da cidade aos seus administrados, conforme se avista dos dispositivos a seguir:

"Art. 125º - A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes fixadas pela Constituição Federal e por Lei Complementar Municipal, tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ Único - O Plano Diretor, aprovado pela Câmara de Vereadores, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

Art. 126º - No estabelecimento de diretrizes e normas relativas ao desenvolvimento urbano, o Município assegurará:

.....

VI. A criação de áreas de especial interesse urbanístico, social ambiental, turístico e de utilização pública.

Art. 127 – A execução da política urbana está condicionada as funções sociais da cidade, compreendidas como direito de acesso de todo cidadão à moradia, ao transporte público, ao saneamento, à energia elétrica, à iluminação pública, à comunicação, à educação, à saúde, ao lazer, ao abastecimento e à segurança, assim como a preservação do patrimônio ambiental e cultural."

Posteriormente, foi editada, aprovada e sancionada a Lei nº 12.587/12, instituindo as diretrizes voltadas à implantação da política nacional de mobilidade urbana, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas. A lei estabeleceu ainda em seu art. 24, §4º¹, metas, com prazos

¹Art. 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:

.....

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

determinados, para que os municípios se adequem às diretrizes da lei, sob pena de ficarem impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

JURISPUDÊNCIAS RELACIONADAS.

Há também jurisprudência tratando da matéria sobre a cobrança de multa, pelo município, dos proprietários de veículos, por estacionarem em local irregular ou proibido, *in verbis*:

MULTA - ESTACIONAMENTO EM ZONA AZUL - MUNICÍPIO DE BAURU - COBRANÇA SEM AMPARO LEGAL - AÇÃO DESCONSTITUTIVA PROCEDENTE - Leis 2.074/78 e 2.757/78 - Município que alega cobrar multa por estacionamento irregular em "área azul" nos moldes da Resolução do CONTRAN - Existência de legislação municipal que criou área de estacionamento alcunhada de "zona azul" e que previa sanção pecuniária, que com o tempo teria perdido significado econômico - Princípio da legalidade e da anterioridade que impedem a cobrança com base em diploma ou ato administrativo federais ao arrepio da legislação municipal - Lei Municipal vigente que deve prevalecer, posto que autorizada pela Constituição Federal, no artigo 30, na ausência nova lei local que atualize o valor da sanção administrativa. Recurso improvido.

(TJ-SP - -.....: 1043901720068260000 SP , Relator: Leonel Costa, Data de Julgamento: 30/11/2010, 3ª Câmara de Direito Público, Data de Publicação: 10/12/2010)

Outra importante jurisprudência, confirma a competência municipal de sua atuação nos limites de seu território, orientado pela Constituição Federal, art. 30, e pelo Código de Trânsito Brasileiro, art. 24, VI, como forma de praticar o poder de executar, fiscalizar, atuar e aplicar medidas administrativas relacionadas ao trânsito, usando dessa maneira o seu poder de polícia, conforme avistado:

MULTA DE TRÂNSITO ESTACIONAMENTO IRREGULAR - ALEGAÇÃO DE IRREGULARIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO VÍCIO DE COMPETÊNCIA - INOCORRÊNCIA - VALIDADE DE AUTUAÇÃO E FISCALIZAÇÃO. Não demonstrada a existência de erro administrativo e tampouco ilegalidade na lavratura do auto de infração, uma vez que atendida a competência constitucional a respeito. Sentença mantida. Recurso desprovido.

(TJ-SP - APL: 00211475920118260564 SP 0021147-59.2011.8.26.0564, Relator: Danilo Panizza, Data de Julgamento: 09/04/2013, 1ª Câmara de Direito Público, Data de Publicação: 10/04/2013).

CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO MULTA POR INFRAÇÃO À LEGISLAÇÃO MUNICIPAL ESTACIONAMENTO TRÂNSITO ASSUNTO DE INTERESSE LOCAL COMPETÊNCIA MUNICIPAL. 1. Compete ao Município legislar sobre assuntos de interesse local (art. 30, I, CF), compreendidos como aqueles que se caracterizam pela predominância do interesse do Município em relação ao do Estado e ao da União. 2. A Lei Municipal nº 6.110/08 de Mogi das Cruzes refere-se ao tráfego urbano local. Matéria inserida na competência legislativa municipal, que visa à higidez da livre circulação de veículos e decorre da autonomia política e administrativa outorgada pela Constituição Federal aos Municípios (art. 30, I e II, CF e art. 24, II, CTB). Direito líquido e certo. Inexistência. Segurança concedida. Inadmissibilidade. Sentença reformada. Reexame necessário e recurso providos.

(TJ-SP - APL: 03879835220098260000 SP 0387983-52.2009.8.26.0000, Relator: Décio Notarangeli, Data de Julgamento: 12/02/2014, 9ª Câmara de Direito Público, Data de Publicação: 13/02/2014).

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Estando essa proibição prevista no código de posturas de Porto da Folha, entendemos ser cabível à administração local, mediante disposição do poder de polícia que detém, e com a devida previsão legal ao caso, aplicar sanções (multas) relativas às infrações de trânsito, por violação ao dispositivo do art. 72, do Código de Posturas, se outra medida não houver sido editada, devendo ainda o poder público estabelecer os valores das multas administrativas a serem lançadas, tendo por base aquelas aplicadas pelo CONTRAN, a forma de como serão emitidos os títulos de cobrança da multa, estabelecer também, em caso de não cumprimento da obrigação do pagamento por parte do infrator, normas para a execução do título e, persistindo o infrator em não cumprir a obrigação impositiva, usar dos meios legais previstos na legislação vigente que possa tornar efetivo o pagamento da obrigação aos cofres públicos.

Anote-se que tal medida deve estar ligada a um determinado órgão criado pelo próprio poder público e com atribuição para o exercício da atividade fim, que é a fiscalização,

execução e aplicação das medidas relacionadas às infrações cometidas em desrespeito ao rito do art. 72 do código de posturas, sendo, nesse caso específico, o estacionamento de motos e automóveis em via de circulação de pedestres.

De certo que alguns municípios já vem adotando medidas para solucionar o problema da mobilidade urbana. Isso porque a constante preocupação com o crescimento da população idosa, dos portadores de necessidades especiais e das pessoas com mobilidade reduzida, tem gerado grandes necessidades em atender essa população que precisa de meios adequados para o seu deslocamento com segurança sem gerar danos físicos à pessoa e sem ocasionar a administração pública indenizações por reparações de danos causadas pela inércia do poder público, que deve zelar pelos deveres administrativos de fiscalização, execução, manutenção e aplicação das medidas administrativas de sua competência.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

_____ Lei nº 143, de 13 de setembro de 2001 (Código de Posturas do Município de Porto da Folha).

_____ Lei Orgânica Municipal, reeditada em outubro de 2001.

_____ Código Tributário Brasileiro.

_____ Constituição da República Federativa do Brasil

_____ 19 princípios para uma política de mobilidade urbana sustentável. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/node/8965>. Acesso em: 03.Jan.2015, 23:45:08.

_____ AS CIDADES SOMOS NOS - DESENHANDO A MOBILIDADE DO FUTURO. 8 princípios da mobilidade urbana sustentável. Disponível em: <http://www.ascidadessomosnos.org/8-principios.html>. Acesso em: 03.Jan.2015, 23:49:05.

_____ Brasil. Lei nº 12.587, de 03 de Janeiro de 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 04.Jan.2015, 00:16:43.

<http://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/busca?q=MULTA+POR+ESTACIONAMENTO&p=2>

ANEXOS

I - Centro Comercial



II - Centro Comercial



III – Centro Comercial



IV – Centro Comercial



V – Centro Comercial



VI – Av. Minervino de Farias Lima



VII – Pç. Pe. Manoel de Oliveira e Rua Maria Eugênia de Sá



VIII – Ruas: Francisco Alves Feitosa e Pedro Alves da Rocha

