



INSTITUTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL



---

## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MACEIÓ TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

# Plano de Mobilidade de Maceió para Pedestres



Instituto da Mobilidade Sustentável

## SUMÁRIO

<b>Introdução</b>	<b>02</b>
<b>1. Normas para Calçadas e Travessias</b>	<b>09</b>
<b>2. Política Fiscal das Calçadas</b>	<b>15</b>
<b>3. Lei de Calçadas e Travessias</b>	<b>26</b>
<b>4. Estatuto dos Pedestres</b>	<b>36</b>
<b>5. Plano para Regularização e Qualificação de Calçadas</b>	<b>40</b>
<b>6. Áreas de Pedestres</b>	<b>47</b>
<b>7. Projetos de lei</b>	<b>53</b>
<b>7.1 Altera o Código de Urbanismo e Edificações</b>	<b>53</b>
<b>7.2 Lei de Calçadas e Travessias</b>	<b>57</b>
<b>7.3 Estatuto do Pedestre</b>	<b>120</b>

*Ilustração em marca d'água: “L’Homme qui marche”, escultura em bronze, de 1961, com 183 centímetros de altura, do artista plástico Alberto Giacometti.*



**Introdução** – Quando se diz que a democracia nas cidades se mede pela largura de suas calçadas, se expressa o caminhar como o modo essencial do ser humano e a rua como o espaço do encontro e do convívio social<sup>1</sup>.

O Plano Diretor de Maceió, Lei nº. 5.486, de 2005, definiu como objetivo geral para o desenvolvimento da cidade “**buscar a universalização da mobilidade e acessibilidade**” (art.5º.,V) e, como diretrizes gerais para implementação da mobilidade a “**prioridade aos pedestres, ao transporte coletivo e de massa e ao uso de bicicletas, não estimulando o uso de veículo motorizado particular;**”(Art. 76, II).

Em seu Capítulo III, Da Mobilidade, Título II, Do desenvolvimento urbano e ambiental, o Plano Diretor define o Sistema Municipal de Mobilidade, compreendendo I. a infra-estrutura física; II. as modalidades de transporte; III. o sistema institucional da mobilidade; e, IV. o Plano Diretor de Transportes Urbanos, PDTU. E estabelece que o PDTU, ou PlanMob, se implementa através de ações específicas, em planos, programas, campanhas e projetos, de curto, médio e longo prazos, entre os quais um **plano para regularização e qualificação de calçadas – art.91, I – e programas de adequação do sistema viário e dos meios de transportes, com ênfase na acessibilidade para portadores de necessidades especiais - art. 91, II.**

É dentro desta determinação que se constrói a presente proposta, que se denomina **Plano de Mobilidade de Maceió para Pedestres**, como uma compreensão ampla dos instrumentos e intervenções requeridos para dar eficácia aos princípios e diretrizes do Plano Diretor de Maceió e de seu Plano de Mobilidade.

---

<sup>1</sup> “O encontro fortuito com o "outro" é a pedra de toque da cidade democrática. A apropriação tecnocrática do meio urbano através de um pandemônio de sinalética, progressiva fragmentação pelas infra-estruturas rodoviárias e ocupação selvática pelo automóvel, põe em causa o pouco espaço cívico que nos resta. Uma das formas mais simples de medir a saúde de uma democracia numa sociedade é através da dimensão dos seus passeios.” Mário J.Alves, em “Os pedestres, os passeios e as causas comuns”

O **Plano de Mobilidade de Maceió para Pedestres** é uma resolução voltada ao modo essencial da mobilidade, inerente à espécie humana, portanto, universal, que se requer protegido, pela vulnerabilidade que lhe foi imposta pela conformação do meio urbano à mobilidade motorizada. Ao preconizar segurança para sua circulação - o pedestre a salvo de acidentes - e acessibilidade ambiental - caminhos sem barreiras - se objetiva igualmente o resgate dos espaços públicos para o desenvolvimento da vida e das relações sociais, para uma sociedade mais saudável e coesa. Não se limita a propostas de mitigação frente à prevalência contínua do atendimento a circulação motorizada. Do plano se requer uma visão ousada de reengenharia urbana, de pedestralidade<sup>2</sup>, que busca a utopia da Cidade coesa, coerente, humana, saudável e segura.

É preciso se ter presente que a questão da mobilidade urbana no Brasil, e seu colapso, não é uma questão específica de Maceió, ou de algumas Capitais ou grandes cidades. É comum a todas, grandes e pequenas, seguindo nesta ordem a gravidade dos problemas, desde o agravamento dos congestionamentos, com desperdícios cada vez maiores de energia, tempo de viagem e de espaço, até o de vidas, vítimas graves e fatais nos acidentes de trânsito. Nestes termos, embora Maceió se insurja procurando reverter esta realidade em seu planejamento, muitas das intervenções requeridas não de buscar ressonância no governo federal e na mobilização solidária dos outros municípios.

O quadro I, a seguir, mostra como se estrutura o Plano de Mobilidade de Maceió para Pedestres. São relacionados seis tópicos, diferenciados em três níveis distintos.

<sup>2</sup> Define-se pedestralidade como o pensar espaços urbanos sob a ótica soberana da movimentação do pedestre.

## Quadro I

**Plano de Mobilidade para Pedestres**

<b>1. Normas Técnicas de Calçadas e Travessias</b>	Normatização e padronização de projeto e materiais. Acessibilidade. Desenho universal. Idealização urbanística.
<b>2. Política Fiscal das Calçadas</b>	Bens públicos associados às propriedades lindeiras. Obrigação de construir e manter. Imposição tributária. Intervenções públicas e privadas. Associações de vizinhança e cooperação.
<b>3. Lei de Calçadas e Travessias</b>	Definições, princípios, composição, uso, execução, pisos, interferências, mobiliário urbano, responsabilidades, penalização. <b>Ótica das infra-estruturas</b>
<b>4. Estatuto do Pedestre</b>	Modo essencial de deslocamento. Direitos e obrigações. <b>Ótica do cidadão e da cidadania.</b>
<b>5. Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas e Travessias</b>	Emprego e Renda. Desenvolvimento de projetos urbanísticos de calçadas. Indústria civil e de materiais de construção. Associações por áreas ambientais ou quadras. Financiamento. Imposição fiscal e incentivos.
<b>6. Áreas de pedestres</b>	Centros históricos, áreas ambientais residenciais ou de comércio, ruas de comércio ou de grande afluência de pedestres, eliminação ou moderação de tráfego



Normas técnicas de calçadas e travessias tratam da idealização, de como devem ser projetadas e construídas as rotas públicas urbanas de circulação de pedestres. Define-se **como devem ser** as vias para a circulação de pedestres, vistas em sua continuidade em todo o espaço urbano, igualmente qualificadas acessíveis e seguras. Normas técnicas de acesso universal a serem cumpridas na execução de calçadas – e de acesso às edificações e ao transporte público – se combinam com preceitos de moderação de tráfego - traffic calming - trazidos para estabelecer não só a humanização dos espaços urbanos, mas, aqui, a continuidade das calçadas na formação do percurso inteiro e seguro, dedicando-se ao tratamento das travessias.

Os três tópicos seguintes tratam dos institutos legais que regem as infra-estruturas de circulação de pedestres e seu uso. A Política Fiscal das Calçadas trata da compreensão da natureza tributária da responsabilidade de construir e manter estas infra-estruturas, com benefícios públicos e privados. A Lei de Calçadas e Travessias rege a construção, a manutenção e o uso da calçada, preservando sua função central, a circulação de pessoas, mas acolhendo suas outras finalidades de forma não concorrentes com a livre circulação. O Estatuto do Pedestre coloca a questão da mobilidade na ótica do cidadão, em seus direitos e deveres.

Por fim, os dois tópicos finais se referem à implementação do plano sob duas regências distintas. O Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas busca mobilizar esforços, públicos e privados, na transformação da situação presente para a desejada, na concretização da mobilidade idealizada, universal e segura. Áreas de pedestres são intervenções estratégicas, em regiões de grande afluência de pedestres, como a que se realiza no Centro Histórico de Maceió e se preconiza para os centros de bairros, ou, ainda, em áreas ambientais residenciais,

como instrumento de humanização de tráfego. As Áreas de Pedestres serão uma aplicação compreensiva no espaço urbano do Plano de Calçadas, que se distingue pela abrangência das intervenções, desdobrando-se em outras adequações para o transporte motorizado, de pessoas e mercadorias.

De uma maneira específica nos referimos no Quadro II a três campos de conhecimento envolvidos nesta abordagem. Outros domínios, sobretudo das ciências humanas, como a sociologia, a pedagogia, a psicologia, a comunicação, permeiam o plano em sua concepção. Mas se distinguem, neste enfoque reducionista, os três campos que se conjugam na implementação direta do Plano.

**Quadro II**  
**Calçadas e Travessias**

<b>Campo de conhecimento</b>	<b>Conteúdo</b>	<b>Instrumentos</b>
<b>Arquitetura e Engenharia</b>	Funcionalidade, acessibilidade, qualidade, conservação	Padronização, Normas Técnicas, desenho universal, técnicas construtivas, especificação de materiais
<b>Direito</b>	Direitos e obrigações de transeuntes, proprietários lindeiros e concessionários, tributação, multas	Código de Urbanismo e Posturas, Código de Trânsito, Lei de Calçadas, Estatuto do Pedestre. Legislação Tributária. Contratos de concessão e permissão.
<b>Economia</b>	Política tributária, financiamento, indústria civil e de materiais de construção, renda e emprego	Financiamento fiscal e orçamentário, royalties de concessionários. Programas de financiamento público e privado. Organização da produção e da demanda.

De uma forma ou outra, com maior ou menor intensidade, esta pauta tem estado presente na agenda de muitas cidades brasileiras. O que se constata é que não obstante existirem leis de calçadas, estatutos de pedestres, manuais e cartilhas sobre calçadas e passeios públicos, programas de regularização, além



da normatização pela Associação Brasileira de Normas Técnicas, ABNT, o problema de calçadas, inexistentes, mal conservadas, obstruídas, inacessíveis, continuam a ser a regra das cidades brasileiras, demonstrando que o esforço se requer mais efetivo, intenso e abrangente.

Existe a questão estrutural, de raízes históricas na formação de nossas ruas e cidades, que vem fazendo ineficaz o esforço administrativo das municipalidades: a calçada como bem público de responsabilidade privada, de cada um dos proprietários dos imóveis individualmente, por testada. Decorre da obrigação que impõe aos proprietários de edificarem os prédios “calçados em toda a extensão de suas frentes, com pedras ou tijolos, com espaço para o passeio geral”<sup>3</sup>. O calçamento imposto era a própria via, o “passeio geral” era a passagem de pessoas à pé, montadas, em carroças ou carros de boi. Depois a obrigação do calçamento das vias foi assumida pelas intendências, as administrações municipais, restando aos proprietários a “calçada” ou “passeio”, definido como o espaço segregado do calçamento. A intensificação do tráfego de veículos, ainda de tração animal, impôs o calçamento do imóvel em nível elevado com relação ao **leito carroçável** como proteção ao imóvel e aos moradores, tanto quanto para a circulação de pedestres. Em algumas cidades históricas se observa calçamento do imóvel limitado a uma lingüeta, de meio metro ou menos, cumprindo, pois, mais a função de proteção dos imóveis e dos moradores na soleira de suas portas, do que para o “passeio geral”, que seguia sendo pelo leito carroçável, onde pedestres predominavam sobre o tráfego de carroças, charretes e cavalgadas.

<sup>3</sup> Artigo 3 do Código de Posturas de 1876 da Câmara Municipal da cidade de São Luiz de Cáceres, citado por Neuza Zattar no artigo “Calçadas: espaço público ou privado?” As normas urbanas eram trazidas da Europa e transmitidas de cidade a cidade, conforme o entendimento e interesse do poder local.

Decorre destas origens a denominação calçada ou passeio para o trecho da via junto aos imóveis, quando se impôs a segregação em nível não só para a proteção do imóvel, mas também para proteção aos pedestres. Destas raízes históricas, a ambigüidade entre o público e o privado nos direitos e obrigações relativos às calçadas, preservada por tradição na legislação urbana de forma inconsistente com a evolução jurídica constitucional. A contribuição de Maceió ao sistematizar seu plano de mobilidade na percepção do pedestre busca cumprir o previsto em seu Plano Diretor e dar efetividade aos seus princípios norteadores. Mas, também se dirige ao esforço, que há de ser nacional, na construção de um novo modelo de mobilidade urbana – e de cidade. Que incorpore a pedestralidade no redesenho das vias, como espaços públicos de circulação e estar.



**1. Normas para Calçadas e Travessias.** O definir tecnicamente como devem ser as calçadas, em suas finalidades múltiplas, quais suas características para assegurar uma circulação segura e cômoda de todos os transeuntes e o acesso à propriedade, moradia ou estabelecimento, sem que o conflito de fluxo cause incômodo ou risco, é essencial para que sejam implantadas com funcionalidade: que sejam resistentes, duradouras, de fácil manutenção, preservação e restauração. Tanto quanto possível, que sejam permeáveis, ajardinadas ou arborizadas. As calçadas atuam também como elemento valorizador do espaço urbano, influenciando, pela emoção estética, no comportamento do cidadão e do transeunte. Calçadas artísticas diferenciadas integram o espírito do lugar - a alma ou identidade do lugar, elemento precioso na diferenciação das localidades e no psique social<sup>4</sup>.

A normatização das calçadas e sua difusão em manuais e cartilhas têm se propagado, sobretudo, em fóruns e seminários, com exemplificação de boas práticas, de iniciativa pública ou privada, de calçadas acessíveis e qualificadoras do ambiente urbano, aplicadas pontualmente, em geral em áreas centrais ou de atração turística. Igualmente são apresentados maus exemplos, de calçadas inacessíveis ou incorporadas ao uso privado do morador ou estabelecimento. A presença nestes simpósios, como co-patrocinadores, de segmentos empresariais, da construção civil ou de materiais de construção, no esforço de difusão de

---

<sup>4</sup> “Identificar o caráter de uma região torna-se imprescindível para alcançar a sustentabilidade do espaço construído, pois, além da conservação da natureza, temos também que adotar práticas locais, tradicionais e endógenas, ou melhor, recuperar o espírito do lugar, o *genius loci*. Para as civilizações antigas, ter um bom relacionamento com o lugar era uma questão de sobrevivência. Neste sentido, os espaços urbanos devem ser tratados como uma unidade, na qual os elementos ambientais, climáticos, históricos, culturais e tecnológicos entram como estímulos dimensionais.” “Segundo Heidegger, sobre a necessidade de valorizar o lugar, assinalando que o problema da crise da habitação das cidades modernas não é uma questão social de moradia, mas uma falha de enraizamento, sendo que a casa que enraíza é aquela que exprime um lugar que a precede.” Em “As Características do Lugar e a Sustentabilidade de Brasília”; Romero, Marta Adriana Bustos, Professora FAU/UNB



normas técnicas e de sua aplicação, tem sido importante como base para um requerido processo de transformação.

Os manuais tratam exclusivamente das calçadas, se limitando, no que se refere às travessias a especificação técnica dos rebaixamentos de guia para assegurar o acesso universal. A via do pedestre é assim, como resultado de sua formação histórica, uma sucessão de segmentos descontinuados, em que as travessias, de responsabilidade do poder público, das engenharias de tráfego, representam retenção e risco. Como áreas de conflito, mais ou menos exacerbado, conforme as intensidades dos fluxos, de pedestres e de veículos, as travessias irão exigir distintos tipos de solução, desde aquelas que asseguram a prioridade ao pedestre, até as que segregam os fluxos em níveis distintos. Neste último caso, travessias em vias estruturais, de trânsito rápido ou expressas, a solução usual, por economia, é a adoção de passarelas, submetendo o pedestre a ampliação de seu percurso e de seu esforço para vencer rampas ou escadarias<sup>5</sup>. Como equipamentos voltados ao atendimento da fluidez do tráfego de veículos, e não ao dos pedestres, à implantação de passarelas é usualmente acompanhada da construção de barreiras que obriguem os pedestres à rota segura, mas de maior fadiga. A solução ideal, e obviamente mais cara, quando não coincidente com uma topografia muito favorável, é submeter o fluxo de veículos, e não o de pedestres, à travessia em desnível. Algumas estratégias de usos múltiplos poderão propiciar operações urbanas que viabilizem tais soluções, conjugando-se, por exemplo, a passagem inferior à implantação de estacionamentos subterrâneos, liberando-se a superfície como espaço de livre circulação de pessoas.

<sup>5</sup> A acessibilidade universal impõe a adoção de rampas, em que a inclinação de 8,33% é um máximo e não o padrão desejado. Obviamente, inclinações menores significam maiores percursos e uma conformação no espaço urbano construído nem sempre adequado. Escadarias, quando existentes, são alternativas às rampas oferecidas à opção dos pedestres. O fato é que passarela não é um equipamento projetado para o pedestre, mas para a fluidez do tráfego de veículos, retirando pedestres de sua passagem.



Manuais de moderação de tráfego, traffic calming, tem respondido pela extensão do conceito da via segura do pedestre, ampliando as situações em que se altera a hierarquia entre o pedestre e o veículo. A ampliação do conceito, desde a destinação integral das vias aos pedestres, os calçadões, ou áreas de pedestres, até os alargamentos de calçadas nos cruzamentos, ou na adoção de travessias elevadas em vias locais ou até mesmo em arteriais, incorpora a filosofia da re-humanização da cidade: da **pedestralidade**, a abordagem urbana do ponto de vista do pedestre em sua interação com os outros modos de transporte e com o meio ambiente urbano construído. Do pedestre priorizado e protegido.

Os manuais devem ser percebidos em sua função de difundir uma idealização genérica, ainda que exemplificada para diversos tipos de situação. Difundem um padrão estabelecido em normas técnicas e em leis. Como difusão há de perceber o público a que se destina. Se a um público especializado, de projetistas e executores, serão mais precisos nas informações técnicas, reportando-se às normas da ABNT e da legislação municipal. Para o público em geral, na condição de moradores, proprietários de estabelecimentos, de cidadãos usuários das vias, de estudantes na formação técnica ou da cidadania, os manuais se elaboram com menos detalhamento de especificações técnicas para destacarem o sentido da regulamentação para a cidade e sua gente.

Aponta-se no planejamento urbano de Maceió, de seu Plano Diretor ao seu Plano de Mobilidade, a nova concepção de cidade, contrapondo-se ao rodoviarismo do século passado - ainda presente no início do século XXI - propondo-se confrontá-lo, resgatando os espaços públicos como espaços saudáveis para a vida.



A idealização da cidade, em suas ruas e calçadas, para a concepção de um Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas deve partir da compreensão da dinâmica da produção das calçadas. **Regularização** pressupõe não só **adequar** calçadas existentes aos critérios de acessibilidade, padronização e qualificação, eliminando inconformidades, mas também **implantar** calçadas inexistentes em vias urbanas.

A regularização tem hoje processos distintos de produção. Um primeiro, com a regularização associada à renovação urbana, em que o empreendedor da nova edificação, para licenciá-la, se submete às novas normas e padrões. Produz uma regularização pulverizada e o ritmo é o da renovação urbana.

Segue a regularização induzida pela ação da regulação urbana, normalmente pontuando pelos casos mais graves de inconformidades. Também é um processo difuso, pouco intenso, e comumente associado a acionamento da fiscalização por denúncia ou reclamação de usuários ou vizinhos. Em muitos casos, as denúncias de melhor resultado são as oferecidas através dos meios de comunicação, por incapacidade de resposta administrativa, ou por descrédito da administração junto aos usuários. Neste processo, de regulação urbana, costuma-se pretender uma ação fiscal coordenada, sistematizada por varreduras, notificando todos os proprietários de imóveis com calçadas irregulares. A eficácia dependerá da intensidade da ação fiscal, sua ressonância na sociedade e da efetividade dos mecanismos legais para imposição da obrigação de fazer ou conformar.

Um terceiro processo, espontâneo, é aquele em que o proprietário renova “sua calçada” como valorização de seu imóvel, nem sempre regularizando, ou seja, adequando-a às normas e padrões. A difusão das normas técnicas em



manuais e cartilhas teria este foco. Estimular a iniciativa de fazer, e de fazê-lo corretamente. Seria de certa forma dispensável nos casos anteriores: no primeiro, o licenciamento da edificação submete a aprovação do projeto, incluindo a calçada, à observância das normas técnicas; e, no segundo, a notificação registra a inconformidade.

Um quarto processo de produção é aquele em que a administração municipal responde pela obrigação, por serem seus os imóveis, ou por ausência da figura do proprietário: as calçadas da orla, de praças, parques e canteiros centrais. Neste processo, a Administração é chamada a dar o exemplo, balizando o padrão e qualificação das calçadas requeridas pela cidade. Mas, na percepção das pessoas, calçadas em “espaços públicos”, a orla, as praças, são diferentes das outras calçadas, de responsabilidade privada. Seriam calçadas públicas, “públicas<sup>6</sup>”.

Cabe finalmente observar o surgimento da obrigação de construir calçadas no surgimento de novas vias, pela expansão urbana, nos processos de loteamento. Transfere-se aos empreendedores a obrigação de executar as obras de infra-estrutura urbana, vias, guias, sarjetas, mas, sem as calçadas. A responsabilidade de implantá-las seria então do futuro proprietário de cada lote. Se a obrigação de construir a calçada se estabelece ao proprietário do imóvel, independente da ocupação, o fato gerador da obrigação nos loteamentos estaria, implícita e assimetricamente, se estabelecendo à primeira transferência da propriedade do lote após seu parcelamento. Incluir a calçada nas obrigações do empreendedor do loteamento é o ordenamento mais lógico, extinguindo o processo de produção de vias públicas sem calçadas.

<sup>6</sup> Na medida em que há ambiguidade nas calçadas públicas de responsabilidade dos proprietários dos imóveis, que seriam calçadas públicas (de responsabilidade) privadas.  
Plano Setorial de Mobilidade Não Motorizada de Maceió

Idealizadas as calçadas, estabelecidas em lei obrigações e responsabilidades, definido o processo de produção pelo plano de regularização e qualificação, manuais e cartilhas serão peças da estratégia de implementação do plano.





## 2. Política Fiscal das Calçadas

As calçadas são definidas como bens públicos, destinadas ao trânsito seguro de pedestres, e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, arborização e paisagismo. Os responsáveis por imóveis, edificados ou não, lindeiros a vias ou logradouros públicos dotados de guia ou sarjeta, são **obrigados** a construir as calçadas na extensão correspondente à sua testada. Esta imposição legal, a obrigação de um particular construir um bem público, a calçada, que não se incorpora à sua propriedade ou domínio, corresponde a uma imposição tributária.

Define-se como tributo **“toda contribuição pecuniária, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada”**<sup>7</sup>. São tributos os impostos, as taxas e as contribuições de melhoria. A natureza jurídica específica do tributo é determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, a construção da guia ou sarjeta, delimitador da calçada. Nenhum tributo se cobrará sem que a lei o preveja: a lei municipal o estabelece. Os impostos que compõem o sistema tributário nacional são “exclusivamente os que constam do código tributário, com as competências e limitações nele previstas.”

O Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana, IPTU, tem como fato gerador a propriedade, o domínio útil, ou a posse do imóvel, e, como base de cálculo o valor venal do imóvel. A calçada faz parte da via pública, sua extensão não se inclui na medição do imóvel, nem seu valor, no valor venal do imóvel. Logo, a obrigação de construir e manter a calçada, se estabelecida em lei,

<sup>7</sup> Código Tributário Nacional,  
Plano Setorial de Mobilidade Não Motorizada de Maceió



tem natureza tributária, mas não é IPTU. Nem é, por fragrantas razões, qualquer outro dos impostos capitulados no sistema tributário (Imposto sobre a renda, sobre a circulação de mercadorias, sobre produtos industrializados, sobre o comércio exterior, sobre operações financeiras, sobre a transmissão de bens imóveis, sobre a propriedade rural, etc.).

O fato da construção da calçada valorizar o imóvel pode ensejar a leitura de que a obrigação corresponderia a uma imputação indireta do IPTU, em sua extra-fiscalidade, como captura da mais valia urbana. Não é um bom caminho, porque traria dificuldades para sua efetiva aplicação, nas diversas situações dos imóveis e de seus proprietários. A valorização do imóvel causada por obra pública quando apropriada na atualização do valor venal do imóvel acarreta uma incidência do IPTU correspondente à aplicação de sua alíquota. Uma alíquota de 1% corresponderia a 100 anos para capturar “a mais valia urbana” sem nenhuma conexão com o custo da obra. Além do que, o conceito só se aplicaria, de forma inadequada como se viu, quando a administração pública tenha respondido pela implantação ou requalificação da calçada. Se realizada pelo proprietário ou construtor da edificação, e obviamente, incorporada ao custo da obra, sua inclusão no valor venal do imóvel, não integrando a propriedade, corresponderia a uma dupla tributação.

Visto de outra forma, se entendermos que o fato gerador da obrigação de construir a calçada não é a construção da guia, ou meio fio<sup>8</sup>, que definiria tão somente a exigibilidade do imposto, mas a propriedade ou posse do imóvel, teremos a dupla tributação, o que é vedado pela Constituição: dois impostos, o IPTU e a implantação da calçada, sobre um mesmo fato gerador.

<sup>8</sup> A guia delimita a calçada. As leis municipais dispõem da obrigação de construir e manter as calçadas aos proprietários dos imóveis, ocupados ou não, lindeiros a vias dotadas de guias.



Para ser uma taxa municipal seu fato gerador teria que ser o exercício do poder de polícia ou a utilização, efetiva ou potencial, de um serviço público específico e divisível, posto à disposição do contribuinte, o proprietário, ou possuidor, do imóvel. A calçada é específica e divisível, mas não é um serviço à disposição do proprietário.

Sendo uma imposição tributária e não sendo imposto ou taxa, restam as contribuições de melhoria, a modalidade tributária quase inédita, em sua complexidade, que o urbanismo moderno faz emergir transmudadas em operações consorciadas e assemelhadas. A contribuição de melhoria é instituída para fazer face ao custo da obra pública que resulte em valorização imobiliária, e terá por limites o custo total da obra e o acréscimo de valor para os proprietários. O Poder Público não pode arrecadar mais do que investiu na obra, nem o proprietário responder por mais do que se beneficiou com a valorização do imóvel. A construção de calçadas pelos proprietários dos imóveis atende a este fundamento, mas, descumpra o rito próprio deste tributo, e desfigura a relação jurídica.

A calçada integra a via pública, e sua existência e qualidade valorizam o imóvel. A obrigação de construí-las, entretanto, é do poder público municipal, que pode transferi-la, como o faz, para proprietários, em situação semelhante à transferência da obrigação de implantar vias, com toda a infra-estrutura de drenagem, guias e sarjetas, - porque não, de calçadas? - quando da aprovação de loteamentos. A diferença está que, neste segundo caso, é uma transferência administrativa condicionada, sem a qual não se autoriza o parcelamento. O valor das benfeitorias é um custo que se incorpora às unidades resultantes do loteamento. No caso da calçada, a transferência da obrigação, de construir e manter, se pretende impor acompanhada de sanções, multas estabelecidas em



lei, mas sem amparo constitucional.

O que se dá de fato, é que, presente o fundamento da contribuição de melhoria, o proprietário exerce o **direito** de construí-la, porque dela se beneficia. Portanto, a não oposição à ilegalidade tributária, está em que a “obrigação” atende ao interesse e conveniência do proprietário, que assim exerce, quase sempre sem resistência, o direito de construir a calçada, obviamente, adequando-a ao projeto arquitetônico e paisagístico de seu imóvel.

Este arcabouço institucional, entretanto, não atende ao interesse público. Primeiro, por ferir a ordem jurídica. A realidade de nossas calçadas demonstra a ineficácia na inobservância generalizada de normas e padrões básicos, que chegam a produzir calçadas intransitáveis. Mas, também, por transmitir, em seu cerne, a noção equivocada de que as calçadas se incorporam ao domínio de quem as construiu e se obriga a conservá-las. Como o projeto da calçada atenderá ao projeto do imóvel ou à idiosincrasia do proprietário, reforça-se a percepção de se integrarem não à via, mas aos imóveis. O que ressalta o outro aspecto grave da questão: calçada não é o segmento restrito limitado à testada de um imóvel, mas, toda a extensão circundante de uma quadra, ou, pelo menos, toda extensão da lateral de uma quadra. Este arranjo institucional responde, portanto, pela fragmentação da calçada em segmentos diversificados em qualidade e acessibilidade. Mesmo que todos os proprietários tenham observado as normas técnicas de acessibilidade, a calçada, assim entendida de esquina a esquina de uma mesma quadra, será uma colcha de retalhos, das diversas opções de piso e paisagismo. Um único segmento inacessível faz com que a calçada seja inacessível.

Além do que, normas estabelecidas posteriormente à implantação das



calçadas, como as relativas à acessibilidade, estabelecem a necessidade de adequá-las, pretendendo impor aos proprietários a obrigação de refazê-las. O que funcionou na primeira vez, não alimenta a segunda. Se a reconstrução da calçada para incorporar a acessibilidade universal não estiver associada a uma revitalização enriquecedora, que possa resultar em nova valorização do imóvel dentro dos planos de investimentos – imobilização - dos proprietários, eles não estarão dispostos a assumirem a “obrigação”.

Impõe-se, conseqüentemente, estruturar-se uma base jurídica fiscal correta para reger a construção, manutenção e readequação de calçadas, que poderia ser, sumariamente, o caminho ortodoxo do poder público chamar a si, como pontualmente vem fazendo, tal responsabilidade. Não será necessariamente a melhor solução fiscal, seja do ponto de vista alocativo, seja do ponto de vista administrativo. Se a imposição do ônus da calçada aos proprietários dos imóveis atende bem aos fundamentos da Contribuição de Melhoria, mas, como aplicada, subverte a relação jurídica e desrespeita o rito processual do tributo, a reengenharia fiscal se dedicará em reformular **o como aplicá-la**.

É devida a Contribuição de Melhoria no caso de valorização de imóveis de propriedade privada, em virtude de obra pública tais como a abertura, alargamento, pavimentação, iluminação, arborização, esgotos pluviais e outros melhoramentos de praças e vias públicas<sup>9</sup>. Ressalte-se a redundância: a obrigação da **obra pública** – a via pública, com tudo que a integra, inclusive, explicitamente, as calçadas - **é do poder público**. Ao construí-las sem cobrar os custos dos investimentos na medida da valorização dos imóveis, se legalmente autorizado, estará se promovendo uma redistribuição de renda, plausível se dentro dos princípios da progressividade da política fiscal. Será inaceitável se

<sup>9</sup> Art. 2º, inciso I do Decreto Lei nº. 195, de 24.02.67.



favorecer aos mais ricos. Perceber a implantação da calçada pelos proprietários como uma Contribuição de Melhoria é um caminho jurídico correto e extremamente rico. A obrigação é do Poder Público, mas os proprietários têm o **direito** de executá-las, se lhes aprouver, na forma da lei. Além de restabelecer o império da lei, permiti dinamizar programas de implantação, renovação e adequação de calçadas, com os seguintes desdobramentos:

1. a administração municipal responde diretamente pelo construção da calçada, cobrando dos proprietários na proporção do benefício, na forma prevista na Contribuição de Melhoria;
2. os proprietários dos imóveis de uma calçada – toda a face<sup>10</sup> de um quarteirão, de todas as calçadas que envolvem um quarteirão, ou ainda de duas calçadas paralelas de dois quarteirões que envolvem a mesma via - se consorciam com esta finalidade.

A administração municipal pode, neste contexto, ao elaborar projeto de regularização e qualificação de calçada, facultar aos contribuintes, no edital de proclamação da obra para efeito de cobrança da Contribuição de Melhoria, a opção de a executarem.

O rito da Contribuição de Melhoria, estabelecido pelo Decreto Lei nº. 195/67, exige a publicação de dois editais. O primeiro difundindo o projeto da obra pública, seu orçamento, os imóveis na área de benefício, a parcela do custo a ser ressarcida pelos proprietários e a regra de rateio. Os proprietários terão o prazo

<sup>10</sup> Cabe salientar a importância de que a adequação da calçada de toda a face de um quarteirão contemple também o tratamento das calçadas em frente às testadas dos lotes de esquina voltadas para as vias transversais. Dessa forma, poderá ser garantido o tratamento adequado das travessias de pedestres junto às esquinas, com a remoção de obstáculos e a implantação de rebaixos para travessia de pessoas com mobilidade reduzida.



de 30 dias para impugnação fundamentada de qualquer termo do edital. O segundo edital, após a conclusão da obra, para prestação de contas e lançamento do tributo. Em tese, a realização da calçada pelo proprietário dispensaria a publicação de editais, porque presentes seus elementos - o projeto, o orçamento e a contribuição - na iniciativa do próprio contribuinte. Mas, limitar-se a esta leitura, é bastar-se na satisfação da forma, sem avançar nas possibilidades que a aplicação modernizada da Contribuição de Melhoria enseja. Estamos convivendo com ensaios de novas formas de cooperação público-privado, das operações urbanas consorciadas às concessões por parceria.

Este formato legal, de Contribuição de Melhoria, traz consigo todos os elementos para uma grande transformação urbanística. A calçada é indubitavelmente um bem público, e como tal é tratada, sem que a implantação pelo contribuinte descaracterize sua natureza. A calçada deve ser entendida como toda extensão da quadra, e não apenas a faixa em frente à testada de um imóvel, exceto se esse ocupar toda face da quadra. Danos à calçada são danos à coisa pública, respondendo por eles quem a eles der causa. A manutenção da calçada é de responsabilidade do poder público, mas pode ser feita pelo proprietário. Ao interesse, maior ou menor de fazê-lo - que é um direito, desde que exercido na forma da lei, mas não é uma obrigação - pode a lei estabelecer incentivos, por exemplo, em abatimentos no cálculo do IPTU, pela calçada preservada e acessível.

Integra a política fiscal o princípio da capacidade contributiva. Assim, em inúmeras situações o município isentará, em parte, ou integralmente, os proprietários, como o faz com o IPTU. Mas, construirá as calçadas, em lugar de, na omissão, imputar responsabilidade aos mais pobres por sua ausência. À incapacidade orçamentária do município de prover calçada a toda cidade, já é a



sua incapacidade de prover todas as infra-estruturas públicas e serviços. Não aumenta o passivo urbano de responsabilidade pública, ruas, drenagem, água, esgoto. Apenas não se oculta na tradição herdada de se responsabilizar aos moradores. Nas áreas de grande circulação de pedestres, o benefício é tão difuso que muitos municípios têm assumido a renovação das calçadas, ou a implantação de vias exclusivas de pedestres, os calçadões, sem a contribuição direta dos proprietários. Mas, o fazem, presididos pelo interesse público, afrontando sua própria legislação, configurando um aparente favorecimento privado.

A trajetória do município de São Paulo nos últimos vinte anos, na questão das calçadas, ilustra bem a questão. A sequência das normas legais, desde a Lei nº. 10.508, em 1988, dispondo “sobre a limpeza nos imóveis, o fechamento de terrenos não edificados e a construção de passeios” até a Lei nº. 14.675, em 2008, em que se institui o Plano Emergencial de Calçadas, evidencia a ineficácia do ordenamento legal de imputar ao particular a responsabilidade da obra pública. O Decreto nº. 44.532, de 2004, atribuiu o mau estado das calçadas ao desconhecimento dos proprietários de suas obrigações legais, e lançou um programa de orientação aos moradores simultaneamente ao levantamento das irregularidades e à ameaça de aplicar a lei: o artigo 20 da Lei 10.508, da municipalidade construir ou reparar a calçada, cobrando os custos do proprietário, acrescidos da taxa de administração de 100% (cem por cento). Uma contribuição de melhoria vinculada ao custo da obra e desvinculada do benefício, aplicada sob a forma de penalidade!

Dentro da nova ordem pretendida no Plano Diretor Estratégico, com uma nova regulamentação das calçadas, incorporando a acessibilidade universal, pelo Decreto nº. 45.904, de 2005, a Prefeitura procura dar o exemplo promovendo a revitalização e readequação de “suas” próprias calçadas, as calçadas públicas



defronte a prédios públicos, e em parques e praças. Como insuficiente, para promover a revitalização e adequação à acessibilidade a partir do Programa Passeio Livre, como denominadas as ações para implementação do Decreto n.º 45.904, o Programa Emergencial de Calçadas, estabelecido pela Lei 14.675/2008, seria uma autorização legal para que o Município assumisse a responsabilidade de fazer o que não seria “uma obrigação sua”, sem incorrer no ilícito penal. Em vias estruturais, como a Av. Paulista, em que o benefício é difuso, o município chama a si a responsabilidade de fazer, desonerando os proprietários, que também delas se beneficiam. Apesar de, pelo princípio da capacidade contributiva, estarem ali os imóveis valorizados dos proprietários de maior renda. Em verdade, São Paulo está fazendo sua obrigação, executar obras públicas, embora sem ainda reconhecer como suas no restante dos 30 mil quilômetros de calçadas do município. De qualquer forma, modernizou sua legislação e vem realizando 200 km de calçadas por ano, muito com relação ao que se fez até então e ao que fazem outras cidades, mas pouco com relação a magnitude do seu problema. Serão necessários 150 anos, mantido o ritmo, para a regularização de todas suas calçadas.

Uma aplicação moderna da Contribuição de Melhoria para a implantação ou regularização de calçadas permitirá solucionar esta inadequação fiscal. Uma aplicação explícita da Contribuição de Melhoria, entendendo-se que imputar responsabilidade ao proprietário, tem implicitamente seu fundamento. Mas, leis fiscais exigem simplificação para serem bem aplicadas. A busca de uma maior acuidade para uma aplicação precisa, quanto à capacidade contributiva, a medida exata do benefício e sua repartição entre proprietários e beneficiários difusos, ampliam a complexidade do tributo, e, por conseqüência, as obrigações acessórias. Não são apenas as obrigações que acompanham o ato de quitação do tributo e que representam custos para o contribuinte além do pagamento do



tributo propriamente dito, mas até o recorrer-se a especialistas para o cumprimento correto da obrigação tributária. A legislação dos diversos tributos esbarra entre estes dois ideais antagônicos: a simplicidade para comodidade do contribuinte, fazendo tábua rasa entre as distintas situações dos contribuintes e da imposição tributária, ou a aplicação precisa na justa relação do benefício e da efetiva capacidade e responsabilidade do contribuinte, tornando o tributo complexo, em seus múltiplos enquadramentos, alíquotas e abatimentos.

O Plano Diretor de Maceió estabelece, em seu artigo 81, diretrizes específicas para a infra-estrutura do sistema viário. No seu inciso IV prevê a “aplicação de instrumentos da política urbana, especialmente a **operação urbana consorciada** para obter retorno do investimento público na abertura, melhoramento ou prolongamento de vias que valorizem áreas urbanas.” É uma mutação da Contribuição de Melhoria, aplicada em alguns países, trazida pelo Estatuto das Cidades.

O Código de Urbanismo de Maceió deverá corrigir seu artigo 339, que atribui ao proprietário ou possuidor do lote ou terreno a construção, reconstrução e conservação dos passeios públicos em toda a extensão da sua testada, em logradouros providos de meio-fio. Sendo a calçada uma infra-estrutura viária pública, a competência e obrigação de realizá-la é do Município. O Código de Urbanismo deverá registrar o direito dos proprietários assumirem a responsabilidade da obra, desde que a realizem dentro das normas de circulação e acessibilidade universal. E ainda deverá definir como calçada, padronizada quanto aos materiais e o paisagismo, toda a face de uma quadra, de esquina a esquina.

A legislação, além dos dispositivos sobre como devem ser construídas,



mantidas, readequadas e utilizadas, terá os requeridos pela legislação tributária, de que são obras públicas com obrigação pecuniária para os proprietários que dela se beneficiam diretamente, e o direito de opção por realizá-la, especificando o rito editalício, a publicidade, que acompanha as obras públicas realizadas nesta modalidade.

Fato gerador da obrigação tributária não será mais a implantação da guia ou sarjeta, mesmo porque inaplicável para a regularização e qualificação. Fato gerador é a valorização privada ensejada pela obra pública, cujo custo será, em seu limite, ressarcido pelos proprietários, beneficiários diretos.

É fundamental que se tenha claro que a Contribuição de Melhoria, tida como um tributo cuja instituição e cobrança se mostra das mais árduas, é uma cobrança secular ao se obrigar proprietários à construção de calçadas. Portanto, primeiro não se está instituindo um novo tributo, mas dando a forma correta ao que se cobra de forma imprópria, e assim, aos seus efeitos indesejáveis: calçadas - obras públicas – inconformes. Segundo, ao trazê-la ao regime tributário que a fundamenta, insere-se a obrigação de construir no universo da política fiscal, com seus princípios legais, de universalidade, justiça e equidade. Terceiro, recusar a hipótese tributária corresponde a declarar a inconstitucionalidade das leis municipais na exigência, como obrigação, dos moradores construir as calçadas defronte a seus imóveis.



### 3. Lei de Calçadas e Travessias

A regulamentação sobre a construção, manutenção e uso das calçadas usualmente se faz nos códigos de urbanismo e edificações ou de posturas. Nos planos diretores se estabelecem diretrizes em uma visão de longo prazo, cabendo aos códigos e planos específicos o regramento das ações públicas e privadas. Dada a importância das calçadas na qualificação urbana, e o permanente conflito entre sua natureza de “bem público de responsabilidade privada”, com freqüente subversão de sua natureza pública, passou a merecer legislação específica, com leis e decretos procurando, de um lado, reverter o estado generalizado de má conservação de calçadas, e de outro, corrigir inconformidades regidas pelos interesses privados de proprietários, moradores ou estabelecimentos comerciais. Mas, se omitindo, no outro extremo, na ausência de calçadas pela carência dos que pouco tem para suprir a própria moradia.

São Paulo, como antes citado, em sua trajetória dos últimos 20 anos, faz um grande esforço institucional para sanar o problema. Em 1988, através da lei n.º 10.508 e do decreto n.º 27.505, regulamentou-se a implantação e manutenção das calçadas, mantendo a regra de atribuir a responsabilidade ao proprietário do imóvel lindeiro ou titular de seu domínio, estabelecendo penalidades para quem não as implantasse ou mantivesse em bom estado de conservação.

Em 2004, foi baixado o decreto n.º 45.532, “considerando o grande número de passeios públicos em mau estado de conservação e os conseqüentes riscos à população”, criando o “Programa de Orientação e Recuperação dos Passeios Públicos na Cidade de São Paulo, destinado a orientar os responsáveis por imóveis, edificados ou não, **sobre seu dever legal** de manter os passeios públicos em perfeito estado de preservação”. Ali se estabeleceu que se fizesse



campanha para difundir as **obrigações e penalidades impostas pela Lei 10.508**, e, simultaneamente, que se procedesse o levantamento da situação dos passeios para orçamentação e execução pelo Município, cobrando-se “do responsável os custos, acrescidos da taxa de administração de 100% (cem por cento) e demais encargos legais”.

O diagnóstico era que o mau estado de conservação das calçadas – sem se referir ao problema igualmente grave das inconformidades – se devia ao desconhecimento da lei, impondo-se ao município, previamente a ação fiscalizadora, a campanha de divulgação da lei.

Em 2005, novo decreto é baixado, de n.º 45.904, com ampla e atualizada regulamentação das calçadas, com base no artigo 6º da Lei n.º 13.885/04, que complementava dispositivos do Plano Diretor Estratégico sobre a ocupação e uso do solo. O dispositivo citado, o artigo 6º, estabelece que a execução das calçadas e a instalação de mobiliário urbano deveriam garantir maior acessibilidade e segurança aos pedestres. O novo decreto enseja o Programa Passeio Livre, acompanhado de cartilhas. A resposta mais efetiva à nova legislação foi a do próprio município reformando as “suas” calçadas - as de prédios públicos municipais, respondendo a crítica de não cumprir o que exigia da população.

Em 2008 é sancionada a lei n.º 14.675, criando o “Programa Emergencial de Recuperação de Passeios Públicos e/ou Calçadas, com o objetivo de promover a realização das obras necessárias à reforma ou construção de passeios e/ou calçadas que não atendam as normas previstas na legislação municipal pertinente, inclusive no tocante à acessibilidade e à circulação de pedestres com segurança, situados nas vias integrantes das rotas a serem definidas nos termos estabelecidos no art. 2º desta lei.” O Poder Público Municipal



chama a si a responsabilidade da construção ou reformas de calçadas em rotas selecionadas em cada região administrativa.“ Cada rota emergencial tem, em média, de 2 (dois) a 5 (cinco) quilômetros e contemplará vias em que situem serviços públicos e privados, referentes a saúde, educação, esporte, cultura, correios, bancos e alimentação, dentre outros, em sinergia com pontos ou estações para embarque e desembarque de passageiros em ônibus e metrô”(§1º do art. 2º da Lei). Após realizar as obras, a obrigação de mantê-las retorna ao proprietário, que será multado se não o fizer.

Destaca-se na sequência do ordenamento jurídico paulistano o grande esforço para alterar a realidade de suas calçadas. Readequou, revitalizando, calçadas na condição de proprietária de imóveis públicos e, depois, calçadas de vias estruturais, excepcionalizadas pelo Programa Emergencial. Promove a difusão de cartilhas com as normas que regem calçadas livres e acessíveis com o apelo ao “patrocínio” privado, com os termos de cooperação previstos do Decreto 45.904. Mas, como se vê, a legislação imputando responsabilidade ao proprietário só é eficaz na edificação original, em que a calçada integra o projeto e o alvará da edificação. Mas, resulta ineficaz para conservá-la e readequá-la aos novos parâmetros urbanísticos. Além, como se viu, e é importante destacar, produz calçadas fragmentadas ao longo da quadra e descaracterizadas como bem estritamente público.

A estrutura do decreto 45.904/2005 de São Paulo, embora ainda recente, passou a inspirar outras municipalidades, algumas dando-lhe forma de lei. Define inicialmente **passeio público** como “a parte da via pública, normalmente segregada e em nível diferente, destinada à circulação de qualquer pessoa, independente de idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção, com autonomia e segurança, bem como à implantação de mobiliário urbano,



equipamentos de infra-estrutura, vegetação, sinalização e outros fins previstos em leis específicas”. O Código de Trânsito Brasileiro, CTB, define **passeio** como “**parte da calçada** ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.” E define calçada como a “parte da via, normalmente segregada e em nível diferenciado, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à aplicação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins”.

Normalmente tomados como sinônimos, calçadas ou passeios, é mais apropriado tomar-se passeio como a parte da calçada destinada à circulação de pedestres. A legislação paulistana inverte ao definir calçada verde como “faixas dentro do passeio que podem ser ajardinadas ou arborizadas.”<sup>11</sup> O conceito de faixa livre, constante do decreto 45.904/2005 de São Paulo se assemelha ao conceito de passeio do CTB.

Quando o CTB define a via, como “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a **calçada**, o acostamento, ilha e canteiro central”, a definição paulistana prefere “compreendendo o **passeio**, a pista, o acostamento, a ilha, o canteiro central e similares, situada em áreas urbanas e caracterizada principalmente por possuir imóveis edificadas ao longo de sua extensão.” Ao restringir a definição para via **urbana**, como o fez ao final, esqueceu-se de excluir acostamento, próprio de rodovias ou estradas<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Como se viu, na evolução lingüística, calçada vem de **calçamento** do imóvel para sua sustentação e **passeio** geral de transeuntes, pedestres, animais e carroças.

<sup>12</sup> Exceto se por acostamento estiver se referindo a faixa de tráfego junto à calçada. A definição de acostamento no CTB é pertinente a rodovias. As faixas de trânsito junto às calçadas destinadas, ou não, a estacionamento, paradas de ônibus, embarques e desembarques ou operações de carga e descarga, têm seu Plano Setorial de Mobilidade Não Motorizada de Maceió

A legislação de Maceió em seu Plano Diretor – Lei 5.486, de 2005 - diz que “a **infraestrutura física do sistema de mobilidade** será constituída pelos sistemas viário, ferroviário, hidroviário, aeroviário, cicloviário e **de circulação de pedestres**” (Artigo 80). No parágrafo único do artigo 81, que, “a implementação das diretrizes específicas para a infra-estrutura física do sistema viário urbano será feita mediante: I – **definição das larguras mínimas** das faixas de rolamento do sistema viário e **das calçadas**, de acordo com a hierarquização prevista para a Cidade;...”

Por fim, em seu artigo 91 estabelece que “o **Plano Diretor de Transportes Urbanos** complementa-se com os seguintes planos, programas, campanhas e projetos:

I – **plano para regularização e qualificação de calçadas** que contemple entre outros aspectos:

- a) promoção da acessibilidade universal;
- b) larguras mínimas, considerando a implantação de baias de ônibus nas vias de maior fluxo;
- c) padronização das calçadas e dos passeios públicos, quanto à declividade máxima, os materiais e revestimentos adequados;
- d) regras para o acesso de veículos;
- e) definição de locais e tipos de arborização;
- f) implantação de faixas de serviço e de percurso seguro livre de obstáculos;

uso definido pela sinalização de regulamentação, e não são adequadamente “acostamentos”, embora acostadas.



- g) proteção física no limite entre calçadas, fossos e canais;
- h) implantação de faixas de alerta tátil e ilhas de serviço com agrupamento de mobiliário urbano;
- i) adequação de meio-fio com rebaixamento adequado à travessia de pessoas com mobilidade reduzida;
- j) sinalização e comunicação eficiente.

II – **programas de** adequação do sistema viário e dos meios de transportes, com ênfase na **acessibilidade** para portadores de necessidades especiais;”

O Código de Urbanismo e Edificações de Maceió – Lei 5.593, de 2007 - promulgado pouco mais de um ano após o Plano Diretor, ao tratar do sistema viário e de circulação, das estradas municipais e do sistema viário urbano, remete as especificações técnicas, a definição das dimensões das seções tipo das pistas de rolamento, acostamentos e passeios para o Plano Diretor de Transportes Públicos, PDTU, ou para os planos ou programas que o complementarão. Estabelece padrões mínimos de acordo com a extensão da via para os novos loteamentos, em que a via de menor extensão, até 200 metros, terá um mínimo de doze metros de largura, sendo oito para a pista de rolamento e dois para cada uma de suas calçadas. A via de maior extensão, acima de 800 metros, observará no mínimo, passeios de três metros de largura, canteiro central de cinco e pistas de rolamento de nove metros em cada mão direcional, totalizando vinte e nove metros de largura.

Define via de pedestre como vias de uso **exclusivo** de pedestres, proibidas ao trânsito de veículos, com revestimento de terra natural ou pavimentação de baixo custo, e passagem em desnível, superior ou inferior, quando em



cruzamento com vias de trânsito rápido. Portanto, uma categoria especial de via urbana, que não se confunde com as vias ou áreas de pedestres destinadas à circulação **prioritária** de pedestres, onde o ingresso restrito de veículos se dá respeitados condicionantes como horário e a velocidade de um pedestre (6 km/h).

O Capítulo V do Código de Urbanismo trata, entretanto, dos “Passeios”, da obrigação de construí-los, reconstruí-los e conservá-los, estabelecendo características de forma a assegurar a livre circulação dos pedestres, inclusive de acesso nas travessias a pessoas em cadeiras de rodas.

Tendo em vista este arcabouço legal, constituído pelo Plano Diretor e pelo Código de Urbanismo, elabora-se um ante-projeto de lei de calçadas e travessias, não só para promover a regularização e qualificação de calçadas, e incorporar, em todo o espaço público de circulação a acessibilidade segura e universal, mas, para, a partir da morfologia urbana, da infra-estrutura física da mobilidade urbana, do sistema de circulação dos pedestres, das calçadas e travessias, até as camadas mais profundas do sistema social, dos valores, da coesão social, da solidariedade, da auto-estima coletiva, promover-se uma transformação de alta sinergia, que chame a atuar forças da economia urbana.

Propõe-se, primeiramente, um ante-projeto para reformular o Código de Urbanismo e Edificações de Maceió assumindo, como constitucionalmente se impõe fazer, a calçada como bem público, integrante das vias urbanas, praças e parques, espaço de circulação e estar das pessoas, e, como tal, de responsabilidade pública sua implantação, regularização, qualificação e manutenção. Quando a responsabilidade é pública, é do Poder Público em nome de todos. O Poder Público transfere a obrigação de fazer quando presente o interesse privado, nas condições que a lei estabeleça, preservado e prevalente



sempre o interesse público, respeitando o equilíbrio na repartição e apropriação de custos e de benefícios, privados e sociais.

O anteprojeto, que se apresenta no capítulo final, para a lei de calçadas e travessias, cumpre a determinação do Plano Diretor, definindo e regulamentando o sistema de circulação de pedestres e estabelecendo o plano de regularização e qualificação das calçadas e das travessias. O faz dentro da nova ordem jurídica introduzida no Código de Urbanismo e Edificações, acolhendo para o sistema tributário municipal a normativa da Contribuição de Melhoria, e, conjugadamente, despertando forças de mercado, regidas por interesses de proprietários e produtores, que permitam ampliar o esforço do setor público, em uma reurbanização qualificadora de Maceió, a partir de suas calçadas, universalizando o que fez na orla e no centro.

A Contribuição de Melhoria tem menor vocação extra-fiscal do que os impostos. A fórmula desenvolvida, com um índice de rateio baseado na extensão das testadas, na área construída e seu padrão, e ainda na finalidade econômica dos imóveis, deve ser calibrada aplicando-a a situações concretas de uso e ocupação do solo em diferentes áreas da cidade. Como já se observou, em política fiscal há que se buscar o equilíbrio entre o cálculo exato e a simplicidade, sob pena de onerar o sistema, contribuintes e fisco, com os acessórios da obrigação tributária. Outro caminho para a fórmula de rateio seria tomar-se o valor venal dos imóveis no cadastro municipal, se consistente e atualizado, e sobre ele, aplicar o rateio, também introduzindo critérios de ajuste. A maior simplicidade desta alternativa tem contra si a menor acuidade fiscal, no pressuposto de se tê-la alcançado em alguma medida na proposta construída.

O rateio da Contribuição de Melhoria observará os dois parâmetros fiscais,



o custo da obra e a valorização privada dos imóveis. O critério deve incluir ajustes, sob pena, por exemplo, de distorcer a favor de imóveis não ocupados ou sub-ocupados, que atuem como reserva de valor para seus proprietários, quando considera como um dos parâmetros a área construída. O atribuir-se a estes imóveis o coeficiente de aproveitamento e o padrão de construção médio dos demais imóveis, dá um tratamento mais equânime na apropriação do benefício, embora sem o vigor que a aplicação do IPTU progressivo persegue. São distintos os objetivos. O IPTU progressivo busca desestimular a especulação imobiliária. Aqui se busca repartir com justiça os custos da obra pública proporcionalmente aos ganhos privados por ela proporcionados.

Uma lei que busca a regularização da infra-estrutura de circulação dos pedestres, definindo seu uso público, há que definir responsabilidades e estabelecer sanções. Ao fazê-lo, a Administração há de estar atenta à organização de seu sistema de fiscalização, de regulação urbana e de circulação, para dar efetividade à lei.

A lei concebe o Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas de Maceió - que se focaliza no capítulo 5 deste Plano de Mobilidade - como uma proposta de solução exaustiva. Abandona-se a prática de intervenções pontuais, que a lógica urbana vigente faz reproduzir pelas cidades brasileiras, gerando, como experiências exitosas, recortes que não demonstram a cidade real, e nem são passíveis de universalização nas próprias cidades que as exibem.

O uso das vias públicas, em seu subsolo e no espaço aéreo, com equipamentos para a prestação de serviços públicos e privados foi tratado apenas no que se refere a interferências. Mas, em sendo público o sub-solo e o espaço aéreo, tratar seu uso como concessão onerosa, concorrendo para o



financiamento público, é uma imposição legal para reger interesses privados na coisa pública. Pensar, como o fez São Paulo<sup>13</sup>, uma lei regulamentando tal uso, buscando racionalizar a utilização do subsolo, com a implantação das galerias técnicas de uso compartilhado, com a utilização de métodos construtivos não destrutivos, estabelecendo taxaço pelo uso, onde a atividade econômica privada se remunera, é um caminho oportuno para Maceió por ensejo da nova dinâmica urbana a ser produzida com seu Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas.

O projeto de lei, reformista no conceito fiscal e inovador na aplicação dos princípios do urbanismo contemporâneo, que confronta a ocupação rodoviária dos espaços urbanos e assume a pedestralidade na sua regência, foi elaborado sobre o decreto n. 45.904/2005 do Município de São Paulo, por sua abrangência e sistematização. Dele se afasta por sorte da definição fiscal, dos conceitos por ela viabilizados, e da dinâmica econômica que pretende engendrar, avançando no esforço de regularização e qualificação das calçadas que o projeto desenvolve.

<sup>13</sup> Lei n. 13.614, de 2 de julho de 2003.

#### 4. Estatuto do Pedestre

Surgiu recentemente uma iniciativa da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, de se estabelecer um “estatuto do pedestre”. Embora o projeto de lei, de n 2.253, de 2004, não tenha sido sancionado, a iniciativa foi reproduzida logo por outros municípios, pretendendo estabelecer para os pedestres direitos e obrigações. Dois aspectos devem ser considerados.

Primeiro, se o conteúdo destas iniciativas tem natureza “estatutária” de forma a reger as relações sociais, como o Estatuto dos Idosos, o Estatuto da Criança e do Adolescente, o Código de Defesa do Consumidor, também denominado Estatuto do Consumidor, ou, em outro plano, o Estatuto das Cidades.

Segundo, em sendo matéria de natureza estatutária, como uma normativa geral, que oriente inclusive outros dispositivos legais, é certo que terá natureza nacional e não local. O pedestre, munícipe ou não, é o cidadão definido na condição básica de se auto transportar. Trânsito, circulação de veículos ou pessoas, é matéria de competência legislativa privativa da União. O direito de ir e vir, inclusive a pé, é um direito universal. Alcançará munícipes, visitantes, e andarilhos, pessoas que se dispõem a percorrer distâncias entre localidades.

O Código de Trânsito Brasileiro, CTB, de forma muito restrita, própria de sua natureza específica, trata no seu capítulo IV, “dos pedestres e condutores de veículos não motorizados”, artigos 68 à 71<sup>14</sup>. No capítulo XV, das infrações, há um único artigo, de número 254, estabelecendo cinco proibições aos pedestres relativas à circulação nas pistas de rolamento. Estabelece a penalidade – multa de 50% do valor da infração de natureza leve – mas, no capítulo XVI, das

<sup>14</sup> Em verdade não há nenhum dispositivo neste capítulo relativo a veículos não motorizados.



penalidades, não trata do como aplicá-la aos pedestres infratores. O CTB estabelece normas, infrações e penalidades a condutores de veículos com respeito a pedestres, em seus direitos, sobretudo, à sua segurança. O CTB só tem efetividade sobre proprietários de veículos motorizados, sujeitos ao licenciamento, e aos seus condutores, sujeitos à habilitação. O pedestre não foi ainda efetivamente alcançado pelas normas de trânsito.

Grande parte dos problemas de circulação dos pedestres se refere às condições das calçadas, à sua geometria, piso, estado de conservação ou ocupação. Outra parte diz respeito às condições das travessias. A regulação das calçadas e de seu uso se faz nos códigos de urbanismo, de posturas, ou leis de calçadas, como se propõe em Maceió, sem nenhuma natureza estatutária.

As iniciativas municipais resultaram peças modestas e tão ineficazes quanto o CTB, no que se refere à imputação de penalidade ao pedestre infrator. Tanto que alguns municípios que adotaram a iniciativa carioca, como Porto Alegre, reformularam seus projetos de lei excluindo a imposição de multas. Mas, ao fazê-lo, aproximaram a proposta a uma carta de princípios.

Um problema jurídico grave - a exemplo do tributário na obrigação de construir e manter calçadas – é o relativo **aos direitos dos usuários de serviços públicos**. É certo que engenharia de tráfego, transportes públicos, gestão da circulação de veículos e pedestres, limpeza e conservação das vias – pistas de tráfego e calçadas – são serviços públicos, de responsabilidade do poder público, por ele prestados diretamente ou por delegação. Também é certo, que alguns serviços são indelegáveis, porque são inerentes ao poder de polícia e à personalidade de direito público.



A Constituição Federal estabelece que a lei disponha sobre os direitos dos usuários e sobre a obrigação de manter serviço adequado, artigo 175, parágrafo único, incisos II e IV. Portanto, aí está a previsão constitucional que acolhe um Estatuto do Pedestre, incorporando todos os elementos relativos a acessibilidade e a segurança no trânsito. Ocorre que o Código de Defesa do Consumidor, que rege relações de mercado, exorbitou sobre o espaço vazio do parágrafo único do artigo 175, estendendo a defesa do **consumidor** aos serviços públicos, em seu artigo 22<sup>15</sup> Na ausência, embora aplicado com viés mercadológico<sup>16</sup>, o Código do Consumidor tem prestado um serviço inestimável exigindo, minimamente, a prestação de serviços públicos, através de ações dos órgãos de defesa do consumidor e do Ministério Público. Ainda assim, cumpre atender especificamente a previsão do artigo 175, dispondo sobre os direitos dos usuários e sobre a obrigação de manter serviço adequado, na medida em que a produção de bens e serviços públicos não segue leis de mercado.

Identifica-se o espaço jurídico para um Estatuto do Pedestre, mas em um domínio que o legislador ainda não ousou: as relações de produção entre o poder público e o cidadão, enquanto destinatário destes serviços. Não é o mercado e suas “leis”, que determinam a oferta de bens e serviços públicos, mas, o processo político administrativo de elaboração e execução do orçamento público.

Dentro da dinâmica participativa estabelecida pelo Estatuto das Cidades, nas conferências das cidades, no fórum da reforma urbana, poderá se pautar um debate que avalie, em âmbito nacional, o alcance e compreensão de um estatuto

<sup>15</sup> Art. 22 do Código de Defesa do Consumidor, Lei 8.078, de 11/09/90: “Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sobre qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros, e, quanto aos essenciais, contínuos.”

<sup>16</sup> Pelo regime distinto de produção entre bens de mercado e bens públicos, entre consumidor, que se define pelo poder aquisitivo, e usuário, que tem um direito universal, que não admite exclusão.



do pedestre. A contribuição dos municípios que já aprovaram seus estatutos será útil trazendo inclusive a avaliação dos efeitos que produziram. Mas, a contribuição mais rica provavelmente será a dos órgãos de defesa do consumidor e do ministério público transpondo a rica experiência do estatuto do consumidor para um estatuto de usuários – particularmente, os pedestres – desde que sejam capazes de fazer a conversão para a realidade diversa, a das finanças públicas em lugar da economia de mercado.

A Prefeitura de Maceió toma a iniciativa de submeter ao debate, o esboço de um ante projeto extraído das leis municipais, com vistas a um projeto nacional.<sup>17</sup> É uma peça inicial extremamente limitada, pelo que já se expôs. Permeará o debate a indagação se reúne de fato conteúdo estatutário para a proposta, capaz de mobilizar mecanismos do judiciário em sua eficácia, inclusive de fertilizar o até então estéril Código de Trânsito Brasileiro no que se refere aos pedestres. Deverá apontar como responsabilizar e penalizar os que respondem por afrontas aos direitos reconhecidos aos pedestres e como deles exigir o cumprimento de suas obrigações.

<sup>17</sup> Foram analisadas as leis, ou projetos de lei, do Rio de Janeiro (2004), Porto Alegre (2007), João Pessoa (2007), Caxias do Sul (2007) e Goiânia (2008). Porto Alegre já com outro projeto de lei visando sanar deficiências produzidas por vetos ao projeto original e Goiânia com outro introduzindo definições e um programa emergencial de construção, reparos e adequação de calçadas.



## 5. Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas

Um grande desafio às nossas cidades foi trazido pela necessidade de construir calçadas e adequar as existentes à acessibilidade, universal e segura, com uma visão urbana compreensiva, integrando-as ao tratamento das travessias, compondo rotas com uma comunicação única, ainda que com projetos e pisos diferenciados, que promovam a valorização paisagística da cidade em seus múltiplos ambientes de centros e bairros. A questão tem sido pretender sua concretização através da iniciativa e financiamento dos proprietários.

Impõe-se construir e regularizar calçadas com equidade, respeito a capacidade contributiva, e correta relação entre a contribuição fiscal e o benefício do proprietário. A aplicação explícita<sup>18</sup> da Contribuição de Melhoria soluciona satisfatoriamente esta questão, embora nenhuma forma possa fazê-lo com exatidão. O Poder Público assume a competência, que é efetivamente sua, mas admite o direito dos proprietários chamarem a si a iniciativa dos projetos e de sua execução.

O Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas vai além. Busca esta demanda da cidade, de se transformar, valorizando-se para si e para os visitantes, como um propulsor da economia urbana, de criação de empregos e renda. A demanda estimula a produção. A necessidade de se eliminar as intervenções isoladas, por proprietário, enseja o esforço de agregá-los por calçada, ou por sequência de calçadas - todas as faces de um quarteirão, duas calçadas paralelas de dois quarteirões de uma mesma rua, ou todas as calçadas de uma área delimitada. Empresas de arquitetura e engenharia, por esforço de

<sup>18</sup> Como se viu, assim entendendo que exigir a construção da calçada do proprietário só se sustenta como uma cobrança implícita de contribuição de melhoria.



venda, ou por iniciativa de moradores, estruturarão não só projetos arquitetônicos, mas os de institucionalização de consórcios de moradores. Têm-se assim dois caminhos de solução, com seus desdobramentos, para viabilizar na forma desejada os empreendimentos:

1. **iniciativa da Administração Municipal**, o projeto arquitetônico é desenvolvido e apresentado aos moradores com a formalização do edital, para ser executado pela Prefeitura e pago pelos proprietários, como Contribuição de Melhoria, ou assumido pelos proprietários, que podem rever o projeto para uma especificação de qualidade igual ou superior, e o executarem diretamente, extinguindo, desta forma, a imposição tributária;

2. **iniciativa de moradores**, espontânea ou estimulada pelas empresas especializadas: o projeto arquitetônico é desenvolvido e submetido à Administração para aprovação, divulgado no edital com a caracterização da obra, seu orçamento e beneficiários diretos.

O Plano deverá mobilizar instituições financeiras, públicas e privadas, para permitir o financiamento da obra para os proprietários que o desejarem, ou para a própria Administração Municipal, se por ela realizada com ressarcimento integral ou parcial pelos moradores. O ideal é que se viabilize com o Governo Federal, através do Ministério das Cidades, um programa de financiamento através da Caixa Econômica Federal e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, que alcance as obras de construção ou readequação de calçadas pela iniciativa privada e pela Administração Municipal<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> O Plano de Aceleração do Crescimento, PAC, para as infra-estruturas de mobilidade urbana, denominado PAC da Mobilidade, poderá incluir este programa, aplicando recursos do Orçamento Geral da União, do Fundo de Amparo ao Trabalhador, FAT, e do FGTS, através do BNDES e da CEF, sem prejuízo de linhas de financiamento incentivadas do setor financeiro privado.



A constituição de um Fundo, vinculado ao plano, provido com recursos do orçamento municipal, e de subvenções do Estado ou do Governo Federal, transferidas com o objetivo de financiar os projetos de regularização e qualificação de calçadas e travessias, é pensada no sentido de se estabelecer uma dinâmica de acumulação. Destinar-se ao Fundo a arrecadação da Contribuição de Melhoria dos projetos de calçada realizados, através da lei orçamentária, corresponderá a criar um mecanismo de reprodução, com vistas a que o Plano seja efetivamente exaustivo. Sua meta é alcançar todas as calçadas de Maceió. Não restar rua pavimentada para os veículos que não esteja calçada para os pedestres.

O tempo requerido para sua execução dependerá dos recursos públicos que se consiga destinar para dar partida e continuidade ao programa, retro alimentado pela Contribuição de Melhoria das obras realizadas e, assim, acelerando seu prosseguimento. Mas, dependerá também da resposta de mercado que se busca estimular. A constituição do **Setor Calceteiro**<sup>20</sup>, mobilizando grandes e pequenas empresas, na arte de construir calçadas, belas e funcionais, se ajusta ao momento econômico do país, de um novo ciclo de crescimento e prosperidade.

A hipótese de alguns moradores divergirem quanto à proposta associativa, pondo em risco a iniciativa dos demais, explicita a imposição tributária. Significa dizer, a característica tributária não se afasta pelo fato dos moradores chamarem

<sup>20</sup> O termo calceteiro se emprega para referir aos profissionais em construção de calçadas, usualmente de pedras, calçadas artísticas ou mosaicos, calçadas de pedras portuguesas, como aqui no Brasil denominadas. A extensão do termo ao setor, e não mais se referindo unicamente a estes materiais, mas aos que se recomendam para atender aos requisitos de acessibilidade universal, segurança, durabilidade, sem prejuízo também do paisagismo urbano, que os mosaicos valorizaram, atende a este último aspecto: a calçada como elemento artístico, enriquecedora da cidade, definidora de diferentes espaços, influenciando e motivando pessoas através da emoção estética.



a si o direito de realizarem a obra pública que também os beneficiará. O município assume a quota dos dissidentes, cobrando deles a contribuição de melhoria.

Esta possibilidade, que objetiva não frustrar a iniciativa do esforço cooperativo, por conflitos de interesse ou vizinhança, não pode, contudo, ser atraente que estimule a dissensão. O financiamento dos projetos pelas instituições financeiras deverá oferecer uma gama ampla de taxas e prazos que se ajuste aos distintos orçamentos dos consorciados. A cobrança da Contribuição de Melhoria não será, na dissidência, uma hipótese de pagamento mais conveniente, em valor e prazo, mas a aplicação ortodoxa do tributo, como ocorreria se a Administração realizasse diretamente a obra. Visa tão somente alcançar dissidentes em minoria, para possibilitar a delegação da obra<sup>21</sup>. Se a dissidência for maioria, a Administração reassume a responsabilidade de executá-la, cobrando de todos a Contribuição.

A formação e desenvolvimento de um **Setor Calceteiro** propiciado e requerido pelo mercado, terá certamente o apoio de entidades como o CREA, o IAB, as Federações da Indústria e do Comércio, o SEBRAE, a Associação Brasileira de Cimento Portland, ABCP, e inúmeras outras entidades do gênero, que com ele se identificam por razões econômicas ou urbanísticas. Em linhas gerais, o setor será constituído:

a) pelas empresas da construção civil, de arquitetura e de engenharia, que desenvolverão e executarão projetos dentro do novo padrão, e promovem, ou atendem, o interesse comunitário aglutinado por vizinhança;

<sup>21</sup> A fórmula foi inspirada nos conflitos de condôminos em questões de propriedade indivisível, em que a oposição de um único, impede aprovação de mudança, fazendo prevalecer a inércia. Embora não haja analogia de conteúdo entre as duas situações, há de contexto de decisão, em que questões de relacionamento interpessoal, de vizinhança ou reunião, interferem no resultado.

b) por empresas promotoras - ou integradoras pró-calçada - que busquem estimular a associação de moradores entorno de uma proposta de calçada, assessorando na realização de assembléias, na contratação de projeto e em sua implantação, na obtenção de financiamento, e nos encaminhamentos junto a administração municipal;

c) pela indústria e comércio de materiais de construção - de pisos antiderrapantes, não trepidantes, táteis – produzidos e certificados de conformidade com as especificações técnicas;

d) por calceteiros, profissionais especializados na construção de calçadas com aplicação dos diversos materiais especificados nas normas técnicas.

A Prefeitura de Maceió, e as entidades apoiadoras do Plano, criarão cursos de capacitação para arquitetos e engenheiros, quanto às normas técnicas a serem observadas, de acessibilidade, segurança e durabilidade, além do padrão paisagístico estabelecido para Maceió; cursos para promotores de consórcios de vizinhança para a revitalização de calçadas por quadra ou conjunto de quadras; e cursos para formação de calceteiros para os diversos tipos de pisos especificados.

Os projetos realizados diretamente pela Administração Municipal deverão ser:

1. Calçadas de próprios municipais, de praças, canteiros centrais, orla marítima, fluvial ou lagunar;

2. Calçadas em áreas de grande afluência de pedestres, centros comerciais ou vias de grande intensidade de tráfego de veículos e pedestres, em que a não iniciativa dos proprietários tenha implicações graves para a circulação segura e para a vitalidade econômica do lugar;
3. Calçadas em áreas de população de baixa renda;
4. Calçadas dentro do Plano de Regularização e Qualificação, na sequência prevista em sua programação, por bairro ou setor, em que os moradores não foram capazes, em maioria, de se associarem para assumirem a responsabilidade de as executarem.

Excluindo o primeiro caso, nos demais está presente o benefício direto de proprietários privados, pela valorização dos imóveis, e, portanto, a incidência da Contribuição de Melhoria.

Em áreas de população de baixa renda, o respeito a capacidade contributiva dos proprietários levará a se estabelecer cobrança parcial do custo da obra e parcelamento em maiores prazos. É importante que, mesmo sem o ressarcimento integral, se estabeleçam projetos de calçadas qualificadores do meio ambiente, que valorizem as moradias e estimulem a alta estima dos moradores. Também nestes casos, é possível contar-se com o esforço associativo, com a Administração assumindo parte do custo das obras e os moradores, financiados pelo Programa, assumindo a obrigação de executá-la. A variável emprego, neste caso, pode ser um elemento importante na equação - embora o seja em todo o programa - se incluída em formato de mutirão, em que moradores, proprietários e familiares, são incorporados na execução da obra.

O Plano projetará o déficit e o esforço financeiro para eliminá-lo, a partir do inventário das calçadas a implantar, a regularizar e qualificar. Metas e prazos são estabelecidos de forma coletiva, para se obter o comprometimento do maior número possível de protagonistas. E sua contínua avaliação permitirá identificar dificuldades ou novas possibilidades, de forma a se atingir e superar as metas estabelecidas.



## 6. Áreas de pedestres

Áreas de pedestres são ambientes urbanos regidos pela pedestralidade, pela primazia do cidadão circulando a pé, com relação ao fluxo de veículos e a outras possibilidades de ocupação e uso. Decorre desta condição a preservação dos espaços para a circulação e o estar, para a convivência social. O quadro III apresenta três situações básicas.

**Quadro III**

### Áreas de Pedestres

<b>Centros Históricos</b>	Áreas para os residentes e turistas usufruírem com tranquilidade o caminhar e o contemplar, sentirem o espírito do lugar ( <i>genius loci</i> )
<b>Áreas Residenciais</b>	Eliminação de tráfego de passagem, moderação de tráfego, para melhorar a qualidade de vida dos moradores, resgatar as ruas como espaços de convivência
<b>Ruas Comerciais ou de elevada afluência de pedestres</b>	Calçadões ou medidas moderadoras de tráfego, de proteção à travessia de pedestres, faixas elevadas

O Centro de Maceió já foi transformado, em um projeto que se completa com o tratamento do transporte público, com corredor segregado e estações de embarque e desembarque adequadamente tratados. Os centros de bairro – Fernão Velho, Bebedouro, Pontal da Barra, Benedito Bentes e Tabuleiro dos Martins - como preconizados no Plano Diretor, deverão ter tratamento semelhante, de acordo com suas especificidades, de forma a se consolidarem



como sub-pólos de comércio e serviços, reduzindo para a população a necessidade de deslocamentos mais prolongados.

As áreas ambientais residenciais privilegiam a qualidade de vida dos moradores, eliminando tráfego de passagem, e estabelecendo a moderação da velocidade para o tráfego local. Segurança, reduzido fluxo de veículos e assim menor poluição sonora e do ar. A estratégia de se implantar áreas ambientais através da engenharia de tráfego concretiza de forma pública e democrática o ideal perseguido pelos condomínios urbanísticos, sem a guetização, o confinamento imposto pela insegurança.

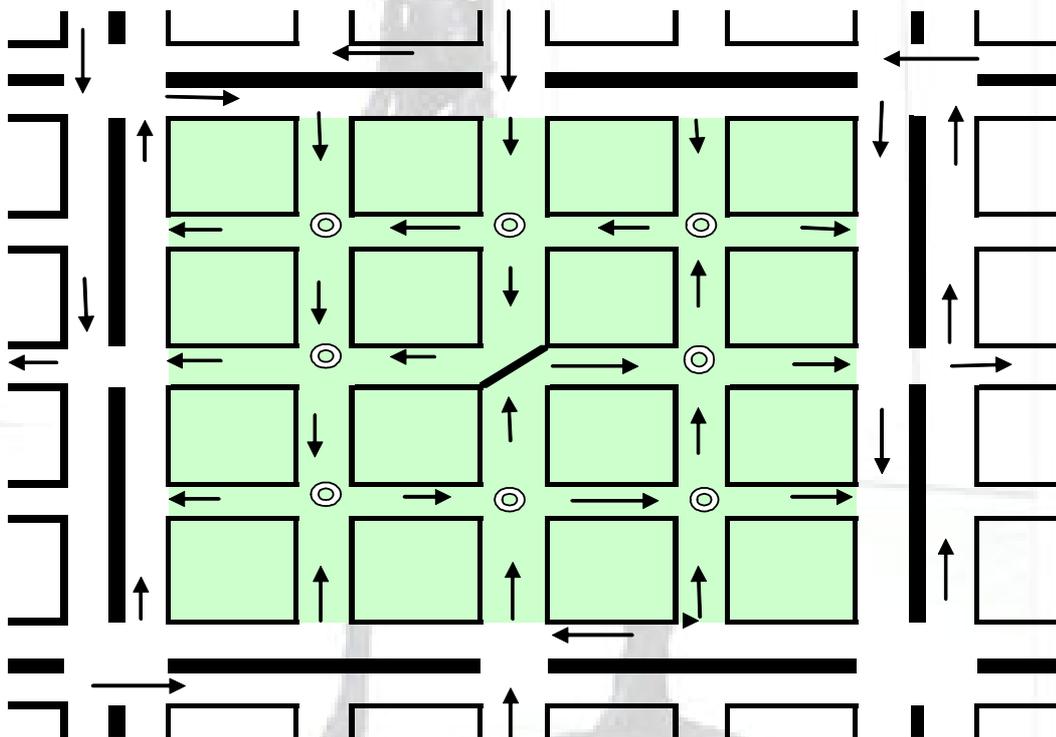
Em Maceió, além dos condomínios privados, o Código de Urbanismo contempla uma situação peculiar, a de permissão de uso de áreas públicas em loteamentos à associação de proprietários ou moradores – artigos 211 a 225 – em que também se configura uma área ambiental, sem tráfego de passagem. A área pública do loteamento, vias, praças, áreas de lazer, é cedida aos moradores, que a transformam em um “condomínio da posse” assumindo os ônus de sua manutenção.

O conceito de área ambiental não se restringe a estas áreas fechadas com portarias e muros. Aplica-se também, e mais democraticamente, a áreas abertas, em que o tráfego de passagem é desestimulado. A área ambiental é um conjunto de quadras residenciais, circundada por vias arteriais, sem comércio ou limitado a comércio de vizinhança, que se justifique economicamente em função da demanda interna à área. Ruas sem saída, com balão de retorno - *cul de sac* ; trajetos tortuosos, que desestimulem a travessia de passagem, mas que, de outra parte, atendam a circulação de serviço, como a coleta de lixo, com aplicação de diversas técnicas de moderação de tráfego, produzem o efeito de preservar a

circulação de veículos que ali tenham origem ou destino.

A figura 1 exemplifica o estabelecimento de uma área ambiental adotando-se um plano de circulação que onera o atravessamento ou atalho para o tráfego de passagem. Para o tráfego de destino há que se evitar o efeito labirinto, buscando-se estabelecer rotas de circulação, mais longas para o tráfego de passagem – que quer cortar caminho – mas, óbvias para os que adentram para alcançar um destino.

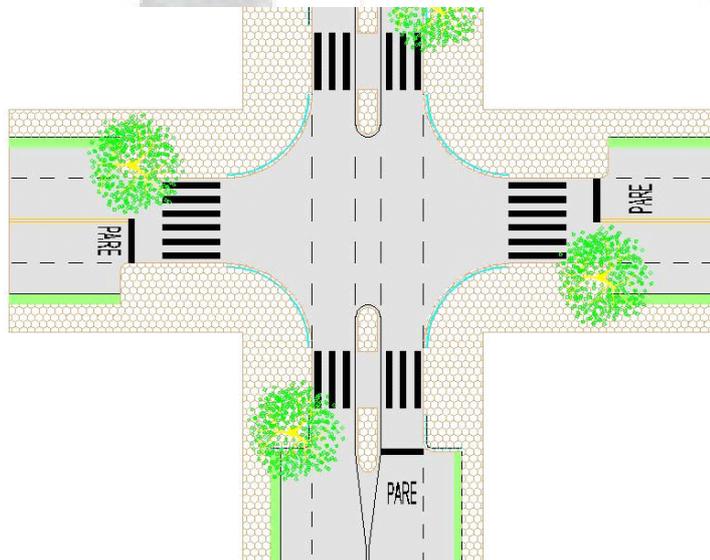
**Figura 1 – Área Ambiental estabelecida pelo plano de circulação**



Importante nas áreas ambientais é a aplicação de medidas moderadoras de tráfego, que podem ser técnicas tão efetivas quanto o plano de circulação sem o efeito labirinto. A prevalência das travessias de pedestre elevadas, os

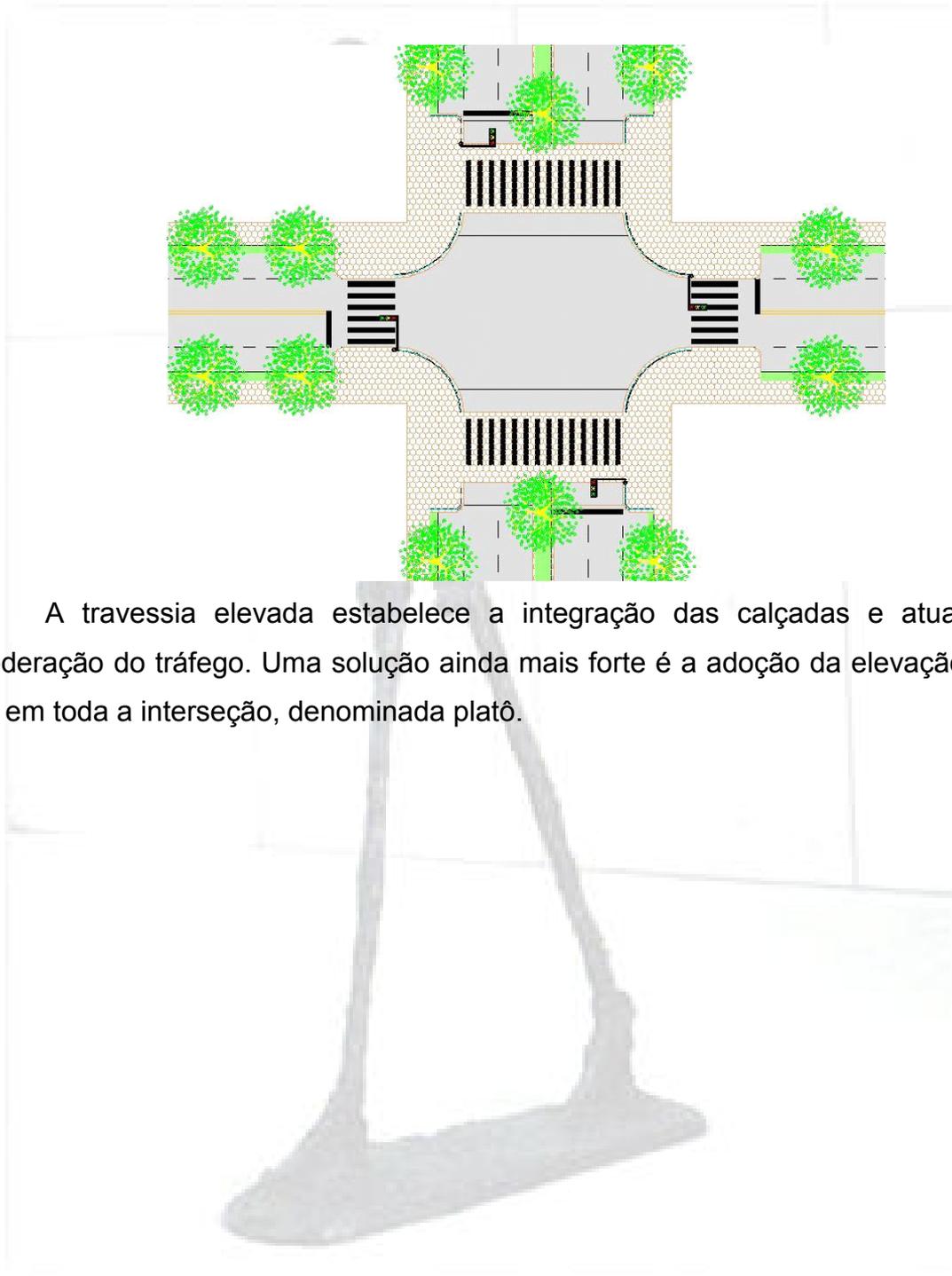
alargamentos de calçadas nas esquinas, com ou sem a travessia elevada, o alargamento adotando o raio de curva unidirecional para os veículos no sentido da entrada ou da saída da via, são técnicas que se aplicam com uma eleição cuidadosa de pisos e materiais que concorram para a qualificação do ambiente.

**Figura 2 - Travessias com Alargamento de Calçadas**



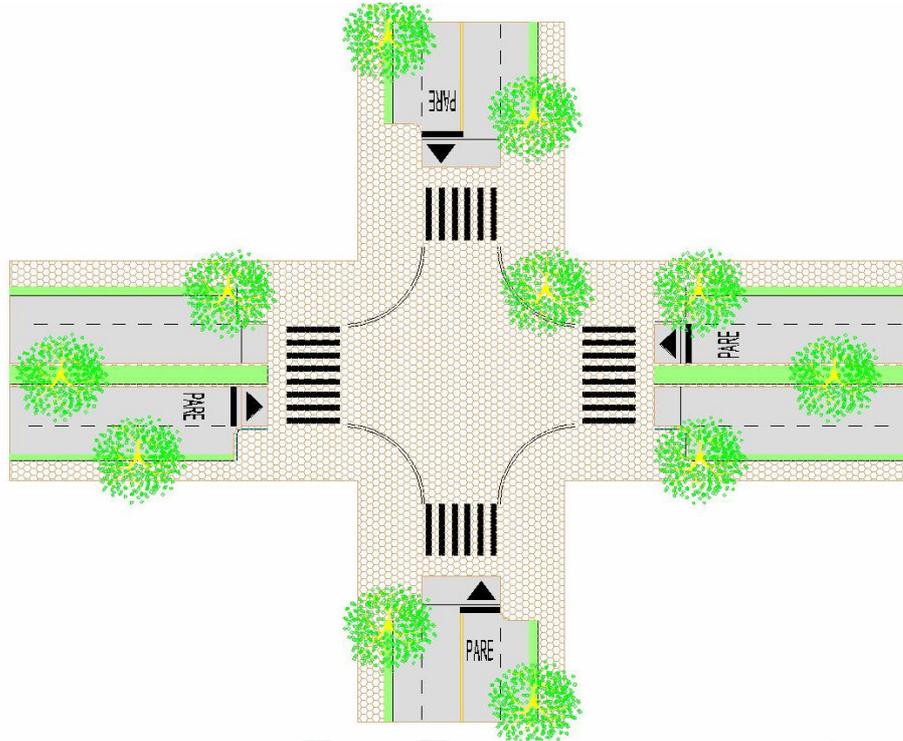
O alargamento no espaço da faixa de tráfego, que ao longo do quarteirão se destina a estacionamento, embarques e desembarques de passageiros ou carga e descarga, tem um duplo efeito: reduzir a área de maior risco para o pedestre, na travessia, e inibir a parada irregular de veículo próximo da esquina, interferindo na intervisibilidade.

**Figura 3 - Travessia Elevada com Alargamento de Calçada**



A travessia elevada estabelece a integração das calçadas e atua na moderação do tráfego. Uma solução ainda mais forte é a adoção da elevação da via em toda a interseção, denominada platô.

**Figura 4 – Platô: Elevação em todo o Cruzamento**



Uma combinação interessante nesta aplicação, quando as vias, ou uma delas, têm mão dupla, é implantar-se rotatória na interseção.

As áreas de pedestres, sejam os centros históricos, as áreas ambientais, as ruas de comércio ou de elevada afluência de pedestres, são estratégicas para a imposição de um plano generoso de regularização de calçadas requeridas pelo sistema de circulação e convivência, mas também de reurbanização qualificadora dos ambientes na construção da cidade coerente, coesa, saudável e democrática preconizada na nova carta de Atenas.

## 7. Projetos de Lei

### 7.1 Adequação do Código de Urbanismo e Edificações.

#### Projeto de Lei

Altera a Lei Municipal N. 5.593, que instituiu o Código de Urbanismo e Edificações de Maceió.

Art. 1º - O Código de Urbanismo e Edificações de Maceió, instituído pela Lei Municipal N. 5.593, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 94. Para os efeitos desta Lei, as seções-tipo das vias constantes do traçado viário urbano, inclusive para os novos loteamentos surgidos a partir da publicação deste Código, obedecerão aos seguintes padrões mínimos, segundo o seu comprimento:

I – vias com até 200,00 m (duzentos metros): 13,00 m (treze metros) de largura, sendo 8,00 m (oito metros) para pista de rolamento e 2,50 m de calçada para cada lado;

II – vias acima de 200,00 m até 600,00 m (seiscentos metros): 15,00 m (quinze metros) de largura, sendo 10,00 m (dez metros) para a pista de rolamento e 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de calçada de cada lado;

III – vias acima de 600,00 m (seiscentos metros) até 800,00 m (oitocentos metros): 18,00 m (dezoito metros) de largura, sendo 12,00 m (doze metros) para a pista de rolamento e 3,00 m (três metros) de calçada de cada lado;

IV – vias acima de 800,00 m (oitocentos metros): 29 (vinte e nove metros), sendo o canteiro central de 5m (cinco metros), duas pistas de rolamento com 9 (nove metros) de cada lado e calçada de 3m (três metros) de cada lado, incluindo a ciclovia;

V – vias de pedestre: largura mínima de 3,00 m (três metros), independentemente do seu comprimento.”

## CAPÍTULO V

### DAS CALÇADAS

Art. 339. - Calçada é a parte da via urbana, segregada em nível diferente, destinada à circulação de pedestres, à proteção dos imóveis, e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

§ 1º Os equipamentos urbanos, arborizações e rampas devem situar-se de maneira tal que preservem o passeio, assim entendido a faixa livre e contínua de, no mínimo, 1,20 m (um metro e vinte centímetros), destinada à circulação de pedestres.

§ 2º A calçada, com mesmo projeto urbanístico, tipo de piso e paisagismo, compreende toda a extensão da face de um quarteirão para uma mesma via.

§ 3º De acordo com o plano urbanístico, o projeto paisagístico da calçada poderá ser único em todo o contorno de um mesmo quarteirão, ou nas faces de dois ou mais quarteirões paralelos de uma mesma via pública.

Art. 340. A construção ou reconstrução da calçada é obrigação do

município e direito coletivo dos proprietários ou possuidores dos lotes ou terrenos com testada para uma mesma calçada.

Parágrafo Único - As calçadas se incluem entre as obras de infra-estrutura urbana cuja obrigação de construir é assumida por empreendedores em processos de loteamento, em permissões de uso das áreas públicas em loteamentos ou em implantação de condomínios urbanísticos.

Art. 341. O município, ao implantar ou revitalizar calçadas, adequando-as às normas de acessibilidade, circulação segura e valorização urbana ambiental, cobrará Contribuição de Melhoria dos proprietários ou possuidores dos lotes ou terrenos pelo acréscimo de valor proporcionado pela obra pública, no limite de seu custo e da valorização dos imóveis, de conformidade com a Lei Municipal de Calçadas e Travessias de Maceió.

Parágrafo Único – Os proprietários ou possuidores de imóveis, lotes ou terrenos urbanos com testada para uma mesma calçada poderão, associadamente, avocar o direito de construir ou reconstruí-la com projeto urbanístico próprio, aprovado pelo órgão municipal de controle urbano, dentro das normas e padrões técnicos estabelecidos, com extinção da hipótese tributária.

Art. 342. As travessias se integram às calçadas na formação das rotas de circulação dos pedestres e terão solução de tráfego, conforme a hierarquia viária, diferenciada em três categorias básicas:

I – em vias de trânsito rápido, através de passarela, passagem inferior, trincheira ou viaduto, sem cruzamento em nível;

II – em vias arteriais ou coletoras, travessia em nível, com passagem dos pedestres pela pista de tráfego, em faixa de travessia demarcada, com rampas de acesso, e com canteiro central e ilhas, estes últimos, sempre que a geometria viária permitir.

III – em vias locais, em plataforma elevada, estabelecendo a continuidade da calçada entre duas quadras, com rampas nas bordas para passagem dos veículos.

Parágrafo Único – Serão adotados ainda alargamentos de calçadas nas esquinas de vias arteriais e coletoras, reduzindo a área de conflito e risco para os pedestres.

Art. 343 – A Lei de Calçadas e Travessias compreenderá o plano municipal para regularização e qualificação das calçadas a que se refere o artigo 91, inciso I do Plano Diretor, estabelecendo normas e padrões técnicos, propiciando a constituição do sistema de circulação de pedestres, com acessibilidade universal, segurança e continuidade, com valorização urbana dos espaços públicos e das edificações.

Parágrafo Único – A Lei estabelecerá a política fiscal de financiamento das calçadas e de sua regularização e qualificação, com equilíbrio entre a política de equidade, contribuição e benefício, prevista no inciso I, artigo 4º do Plano Diretor, e a política de inclusão social, pela ampliação da oferta de infra-estrutura urbana e redução das desigualdades sócio-espaciais, prevista no seu inciso I, artigo 2º.”

Art. 2º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## 7.2 Aprova a Lei de Calçadas e Travessias

### Projeto de Lei

Aprova a Lei de Calçadas e Travessias de Maceió

A **Câmara Municipal de Maceió** decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### Capítulo I

#### Do Sistema de Circulação de Pedestres

Art. 1º - Esta Lei dispõe sobre a infra-estrutura física do Sistema de Circulação de Pedestres tendo como base as premissas, objetivos gerais e disposições do Plano Diretor, Lei Municipal Nº. 5.486, de 30 de dezembro de 2005, e as disposições da legislação aplicável, notadamente as do Código de Urbanismo e Edificações, Lei Municipal Nº. 5.593, de 08 de Fevereiro de 2007 e as relativas à acessibilidade universal e ao trânsito seguro.

Art. 2º - O Sistema de Circulação de Pedestres, nas vias e espaços públicos urbanos, compreende a sua infra-estrutura, constituída pelas calçadas, travessias e rampas de acesso, pelo sistema de sinalização, vertical, horizontal, semafórica, tátil e sonora, e pelas normas de trânsito e de regulação urbana.

Parágrafo Único – Equivalem ao pedestre as pessoas movimentando-se em cadeiras de rodas e ciclistas desmontados conduzindo suas bicicletas.

Art. 3º - As vias públicas urbanas são constituídas de calçadas, sarjetas, pistas de tráfego, canteiros centrais, ilhas e similares.

Art. 4º - Calçada é a parte da via urbana, segregada em nível diferente, destinada à circulação de pedestres, à proteção dos imóveis, e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

Parágrafo Único - A calçada, com mesmo projeto urbanístico, tipo de piso e paisagismo, compreende toda a extensão da face de uma quadra para uma mesma via.

Art. 5º - Travessia é a passagem da via dos pedestres sobre a dos veículos, ou a dos veículos sobre a dos pedestres, no mesmo nível ou em nível diferenciado.

Art. 6º - Rampa de acesso é a concordância de nível entre a calçada e a pista de tráfego pelo rebaixamento da calçada e guia, destinadas a possibilitar a travessia em nível.

## **Capítulo II**

### **Dos princípios**

Art. 7º - A política fiscal de financiamento da construção de calçadas e de sua regularização e qualificação se estabelece, na forma desta Lei, com equilíbrio entre a política de equidade, contribuição e benefício, prevista no inciso I, artigo 4º do Plano Diretor, e a política de inclusão social, pela ampliação da oferta de infraestrutura urbana e redução de desigualdades sócio-espaciais, prevista no seu inciso I, artigo 2º.

Art. 8º - A execução, manutenção e conservação da infra-estrutura e da sinalização do Sistema de Circulação de Pedestres deverão seguir os seguintes

princípios:

I - acessibilidade: garantia de mobilidade, assegurando o acesso universal, parametrizado pelos idosos e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, possibilitando rotas acessíveis, concebidas de forma contínua e integrada por convenientes conexões entre destinos, incluindo as habitações, os equipamentos de serviços públicos, os espaços públicos, o comércio e o lazer, entre outros;

II – segurança viária: as calçadas e as travessias deverão ser projetadas e implantadas de forma a não causar riscos de acidentes, minimizando-se as interferências decorrentes da instalação do mobiliário urbano, equipamentos de infra-estrutura, vegetação, sinalização, publicidade, tráfego de veículos e edificações;

III - desenho adequado: as calçadas e travessias deverão ser projetadas para o aproveitamento máximo de suas finalidades, privilegiando o trânsito de pedestres, para serem acessíveis, seguras e duráveis, com redução de custos de implantação e manutenção, observando os aspectos estéticos e harmônicos de seu entorno, contribuindo, assim, para caracterizá-lo, ao conjunto de vias, com identidade, qualidade e respeito as especificações das normas técnicas pertinentes e do Código de Trânsito Brasileiro – CTB;

IV - continuidade e utilidade: o passeio das calçadas deverá servir como rota acessível ao usuário, contínua e facilmente perceptível, objetivando a segurança e qualidade estética, garantindo que a via e o espaço público sejam projetados de forma a estimular sua utilização, bem como facilitar os destinos;

V - transitabilidade: deverão oferecer condição de circulação livre de

interferências, com reduzida impedância e interrupções do fluxo de pedestres, com áreas de acomodação e encontro, que permitam o convívio social sem interferir na circulação;

VI - nível de serviço e conforto: qualidade no caminhar que o espaço oferece, mediante a escolha da velocidade de deslocamento dos pedestres e a generosidade das dimensões projetadas.

Art. 9º - A regularização das calçadas ao disposto nesta lei compõe o Plano de Regularização e Qualificação das Calçadas e Travessias de Maceió, previsto no Plano Diretor, artigo 91, I, compreendendo a implantação de calçadas e travessias, a reconstrução de calçadas em mau estado de conservação, intransitáveis, inacessíveis ou inseguras, que estejam em desacordo com as especificações desta lei e aos princípios aqui estabelecidos, e ainda, a requalificação do ambiente urbano, a valorização dos espaços, públicos e privados, o estímulo à convivência e coesão social e à paz no trânsito.

### **Capítulo III**

#### **Da obrigação de construir**

Art. 10 - A responsabilidade da implantação e manutenção das vias públicas urbanas é do Município e como tal, das calçadas e travessias que as integram.

Art. 11 - As calçadas se incluem entre as obras de infra-estrutura urbana cuja obrigação de construir, nos termos do Plano Diretor, Lei n. 5.593, é assumida por empreendedores em processos de loteamento, em permissões de uso das áreas públicas em loteamentos ou em implantação de condomínios urbanísticos.

Art. 12 - O Município programará a implantação, regularização e qualificação de suas calçadas, de acordo com a estratégia de seu plano diretor, incluindo a implantação de rotas estruturais de circulação de pedestres, observando as seguintes situações:

I. Calçadas de imóveis municipais, praças, canteiros centrais, orla marítima, fluvial ou lagunar;

II. Calçadas em áreas de grande afluência de pedestres, centros comerciais ou vias de grande intensidade de tráfego de veículos e pedestres, que não atendam ao disposto nesta Lei, especialmente com relação à acessibilidade, transitabilidade e segurança viária;

III. Calçadas em áreas de grande interesse de requalificação ambiental e urbanística;

IV. Calçadas inexistentes em áreas urbanas de população de baixa renda.

Art. 13 – A regularização de calçadas compreende a correção de duas inconformidades básicas:

I – inconformidade de seção tipo: calçadas implantadas com seção tipo inferior a 2,50 m de largura;

II – inconformidade de projeto: calçadas implantadas sem observância das especificações desta lei, com ênfase na acessibilidade, transitabilidade e segurança viária.

Parágrafo Único – Na impossibilidade de se corrigir a largura mínima por alargamento da calçada, inclusive com implantação de vias de pedestres, o Município restringirá a implantação de mobiliário e equipamentos urbanos, adotando uma definição de projeto que atenda basicamente, senão exclusivamente, à circulação de pedestres.

Art. 14 – A qualificação de calçadas compreende a renovação de seu pavimento, adotando-se projeto urbanístico, com tratamento paisagístico e especificação de materiais que valorizem o ambiente urbano, em harmonia com o entorno e suas edificações, quanto à arquitetura e à ocupação.

#### **Capítulo IV**

##### **Do Direito Coletivo de Construir**

Art. 15 – Nos termos do artigo 341 do Código de Urbanismo, os proprietários de imóveis, lotes ou terrenos com testada para uma mesma calçada tem o direito coletivo de assumirem sua implantação, regularização e requalificação, com projeto urbanístico próprio, observadas as disposições desta lei e as normas técnicas brasileiras, com ênfase na NBR 9050, da acessibilidade.

§ 1º - O direito se exercerá, na forma desta Lei, por iniciativa própria dos proprietários, ou por contraposição à iniciativa do município.

§ 2º - A iniciativa privada não descaracteriza a calçada como via pública, vedada qualquer forma de privatização de seu uso, exceto aquelas, previstas nesta lei, relativas à proteção das edificações sem interferência no passeio.

§ 3º - A associação de proprietários para o exercício do direito de

construírem a calçada poderá abranger todas as calçadas que contornam uma quadra, calçadas de quadras paralelas de uma mesma via, ou todas as calçadas de uma área ambiental, inclusive travessias elevadas e vias exclusivas de pedestres.

Art. 16 – A manifestação do interesse dos proprietários, quando em iniciativa própria, se formalizará através da apresentação de Protocolo de Intenções firmado por proprietários de imóveis que representem pelo menos 25% da extensão linear da calçada medida no alinhamento das testadas dos imóveis, acompanhado da relação dos demais imóveis que participam da mesma calçada, ou conjunto de calçadas que integram o projeto, e do croqui da área de projeto, com identificação dos imóveis, vias e calçadas contempladas.

§ 1º – A manifestação de interesse corresponderá ao procedimento de consulta prévia ao órgão municipal de regulação urbana com vistas a obter dos órgãos de controle urbano e gestor de transporte e trânsito municipal diretrizes de projeto.

§ 2º – Os órgãos municipais responderão à consulta no prazo máximo de 15 dias corridos, contados da manifestação, para as situações de calçadas típicas, de forma a que os interessados possam desenvolver o projeto, buscar a adesão dos demais proprietários e, eventualmente, obterem linha de financiamento.

§ 3º – São atípicas as calçadas em vias com mais de 8,33% de rampa, e as de larguras inferiores a 2,50 metros, referidas no Capítulo IX, que observarão o processo de consulta prévia estabelecido no artigo 70 desta Lei.



§ 4º – A manifestação de interesse de proprietários não inibe a obrigação do município de regularizar e qualificar a calçada, conforme seu programa de obras.

§ 5º – Respondida a consulta, com o registro e acompanhamento da iniciativa, os proprietários deverão constituir-se em associação que abranja todos os imóveis, lotes ou terrenos das calçadas, se mais de uma, cujo direito de construir se avoca, que deverá ter, em seu objetivo social a construção ou reconstrução da calçada e a fiscalização de seu uso, sobretudo, relativa a intervenções de terceiro, que ponham em risco sua conservação.

§ 6º – O estatuto social da associação disporá ainda dos direitos e obrigações dos associados, das quotas de rateio e votos proporcionais, vedado dispositivos que contemplem uso privativo ou reservado das calçadas.

§ 7º – A construção ou reconstrução da calçada nos termos deste capítulo requererá a aprovação do projeto, assinado por responsável técnico com registro no CREA/AL, e a expedição do alvará pelo órgão de regulação urbana.

## **Capítulo V**

### **Da Contribuição de Melhoria**

#### **Seção I**

#### **Da incidência**

Art. 17 – Será devida a Contribuição de Melhoria pelos proprietários ou possuidores de imóveis, lotes ou terrenos com testada para calçadas que venham a ser implantadas ou reconstruídas, para sua regularização e qualificação.



§ 1º – O valor devido será o custo da obra computadas as despesas de estudos, projetos, fiscalização, desapropriações, administração, execução e financiamento.

§2º – A determinação da Contribuição de Melhoria far-se-á rateando o custo parcial ou total da obra, entre todos os imóveis com testada para a calçada, proporcionalmente à extensão da testada, à área construída, ao padrão de construção e à finalidade econômica do imóvel.

§3º – Será cobrado o custo parcial em bairros de população de menor capacidade de pagamento, de conformidade com o estabelecido na lei orçamentária.

§4º – Aos lotes e terrenos não ocupados ou ocupados com coeficiente de aproveitamento inferior a 0,35 será atribuída como área construída a correspondente a que se teria pelo coeficiente médio de aproveitamento dos imóveis ocupados da área do projeto.

§5º – Serão considerados para os imóveis com edificações em construção os parâmetros do projeto.

## **Seção II**

### **Do cálculo da contribuição**

Art. 18 – O valor devido da Contribuição de Melhoria será a proporção alfa,  $\alpha$ , de cobertura dos custos da obra, como definido no § 1º do artigo 17, onde  $\alpha$  é igual ou menor a 1 (um) e maior ou igual a 0,10 (um décimo), multiplicado pelo Índice de Rateio do Imóvel, **IR**, aplicado sobre o Custo Total da Obra, **CT**.

§1º – O disposto neste artigo é representado pela equação  $CM_i = \alpha_a \times IR_i \times CT_a$ , onde,  $CM_i$  é a Contribuição de Melhoria devida pelo proprietário do imóvel  $i$  no projeto  $a$ ;  $\alpha_a$  a proporção de cobertura dos custos do projeto  $a$  pelos proprietários dos imóveis beneficiados,  $IR_i$  o índice de rateio do imóvel  $i$  no projeto  $a$ , e  $CT_a$ , o Custo Total da Obra do projeto  $a$ .

§2º – A proporção  $\alpha$  de cobertura dos custos da obra será fixado menor do que 1 (um) nos projetos de regularização e qualificação de calçadas, nos seguintes casos:

I – nas situações estabelecidas no §3º do artigo 17, em que o critério da política social será estabelecido no orçamento da obra, observada a participação mínima de 10% (dez por cento),  $\alpha = 0,10$ ;

II – quando a valorização dos imóveis em função da obra de regularização e qualificação da calçada for inferior a custo da obra, em que o índice de cobertura,  $\alpha$ , representará a proporção entre a valorização e o custo;

III – quando concessionárias de serviços que utilizem da calçada participarem dos custos da obra, sendo o índice de cobertura o percentual dos custos a ser coberto pelos proprietários dos imóveis, deduzida a participação das concessionárias.

Art.19 – O cálculo do Índice de Rateio para cada imóvel por projeto,  $IR_i$ , será feito segundo a equação:

$$IR_i = \frac{Ac_i \times \frac{T_i}{\sum T_i} \times Pc_i \times F_i}{\sum Ac_i \times \frac{T_i}{\sum T_i} \times Pc_i \times F_i}$$

Onde,

I –  $Ac_i$  é a área construída no imóvel i;

II –  $T_i$  é a testada do imóvel i para a calçada do projeto;

III -  $\sum T_i$  é a soma das testadas dos imóveis para a calçada do projeto;

IV –  $Pc_i$  é o padrão de construção do imóvel i;

V –  $F_i$  é a finalidade econômica do imóvel i.

§1º – Os lotes e terrenos não ocupados, ou cujo coeficiente de aproveitamento for inferior a 0,30, terão como área construída, para os efeitos desta lei, a que resultar da aplicação do coeficiente de aproveitamento calculado para a totalidade da área construída nos demais imóveis com relação a área total destes imóveis.

§2º – São estabelecidos quatro padrões de construção,  $Pc$ , com os respectivos pesos, para os efeitos desta lei, atribuindo-se ao imóvel desocupado o peso 1:

- I – padrão baixo: peso 0,90
- II – padrão médio: peso 1,00
- III – padrão alto: peso 1,05
- IV – padrão luxo: peso 1,10

§3º – O fator finalidade econômica compreende quatro situações básicas, com seus respectivos valores:

- I – residencial: fator 1,00;
- II – comércio, serviços ou indústria: fator 1,05;
- III – pólo gerador de tráfego: fator 1,10;
- IV – lote ou terreno vago: fator 2,00.

### **Seção III**

#### **Do rito processual**

Art. 20 - Para cobrança da Contribuição de Melhoria, a Administração Municipal publicará o Edital, contendo, entre outros, os seguintes elementos:

- I – o memorial descritivo do projeto;
- II – o orçamento total do custo da obra;
- III – a relação dos imóveis com testada para a calçada a ser construída ou reconstruída, com os respectivos parâmetros de rateio, testada, área construída, padrão de construção e finalidade econômica.
- IV – a determinação da parcela do custo da obra a ser ressarcida pela contribuição de melhoria, com o correspondente plano de rateio entre os imóveis beneficiados.



Parágrafo Único – Nos imóveis indivisíveis, constituídos em condomínio, a parcela de custo a ser ressarcida observará as frações ideais de cada unidade condominial.

Art. 21 - Os proprietários de imóveis relacionados no Edital têm o prazo de 30 (trinta) dias, a partir da data de sua publicação:

I - para a impugnação de qualquer dos elementos dele constantes, cabendo ao impugnante o ônus da prova;

II – para avocarem o direito de construírem, de conformidade com o memorial descritivo do projeto, ou com novo projeto que venham a oferecer, observada a proposta de engenharia viária do projeto original, no que se refere ao passeio, esquinas e travessias, normas técnicas de acessibilidade, e padrões construtivos estabelecidos nesta lei.

Art. 22 – A Administração Municipal processará a petição de impugnação no prazo de quinze dias, e, em seu acolhimento, publicará a retificação do Edital, cabendo um novo e último recurso de proprietários para impugnação exclusivamente em relação à alteração feita e suas implicações.

Art. 23 – A manifestação do direito de construírem a calçada será acompanhado de protocolo de intenção firmado pelo menos por 25% dos proprietários abrangidos pelo projeto, sustentando a iniciativa da administração pública pelo prazo de 90 dias contados da publicação do Edital, para que os moradores estruturem o projeto associativo, submetam-no à consulta prévia no órgão municipal de regulação urbana, e o aprovem em assembléia, por maioria



absoluta dos votos ponderados pelas quotas de rateio estabelecidas no edital, ficando aprovada a instituição da associação e designada sua administração e representação.

§ 1º – As quotas de rateio dos custos do novo projeto poderão ser alteradas desde que os proprietários que as tiverem aumentadas votem favoravelmente à alteração.

§ 2º – A Administração Municipal assumirá as quotas de rateio dos proprietários dissidentes, que, vencidos, não se disponham a aderir ao voto da maioria, prosseguindo para esses o rito processual de imposição e cobrança da Contribuição de Melhoria estabelecida sobre os custos do novo projeto.

§ 3º – Na hipótese do parágrafo anterior, será firmado Termo de Parceria Público-Privado, estabelecendo obrigações e responsabilidades das partes, e a dotação orçamentária da participação do município.

§ 4º – A dotação orçamentária para a subscrição pública será destacada da dotação original da obra, com empenho orçamentário na formalização pública da associação, para depósito em conta específica vinculada da associação, com desembolsos nas mesmas datas estabelecidas para pagamento das parcelas pelos demais associados.

Art. 24 - A iniciativa de moradores não interrompe o processo e prazos de impugnação do edital, que, cumprido, ficará em efeito suspensivo até o prazo final de 90 dias concedido aos moradores para a formalização do direito de construir.



Art. 25 - Se frustrada a iniciativa dos moradores ao término do prazo de 90 dias terá prosseguimento a implantação do projeto público original.

Art. 26 - Executada a implantação ou reconstrução da calçada pelo município, ou por associação de moradores com remanescente em parceria público-privado, será publicado o edital de lançamento do tributo e de notificação dos proprietários, com o demonstrativo final de custos da obra pública.

Art. 27 - A Contribuição de Melhoria será paga pelo contribuinte de forma que sua parcela anual não exceda a 3% (três por cento) do valor venal do seu imóvel atribuído para determinação do Imposto Predial Territorial Urbano no ano de seu lançamento.

Art. 28 - O órgão fazendário encarregado do lançamento deverá escriturar, em registro próprio, o débito da Contribuição de Melhoria correspondente a cada imóvel, notificando o proprietário:

I - do valor da Contribuição de Melhoria lançada;

II - do prazo para o seu pagamento, suas prestações e vencimentos;

III – do desconto para pagamento à vista ou para antecipação de parcelas;

IV - do prazo de 30 dias para a impugnação do valor da contribuição ou do número de parcelas.

Parágrafo Único - Os requerimentos de impugnação de reclamação, como também quaisquer recursos administrativos não terão efeito de obstar a administração a pratica dos atos necessários ao lançamento e cobrança da

contribuição de melhoria.

Art. 29 - Responde pelo pagamento da Contribuição de Melhoria o proprietário do imóvel ao tempo do seu lançamento, e esta responsabilidade se transmite aos adquirentes e sucessores, a qualquer título, do domínio do imóvel.

Art. 30 – Aplica-se o disposto nos artigos 26 a 29 também às obras realizadas por associação dos moradores em que a administração municipal tenha assumido a participação de dissidentes, tendo como custo a quota parte do município no empreendimento, acrescido de 10% relativos a encargos administrativos e financeiros, com a notificação dos respectivos proprietários.

## **Capítulo VI**

### **Da Composição das Calçadas**

Art. 31. As calçadas se compõem de três faixas:

- I – faixa de serviço;
- II – faixa livre, ou passeio; e,
- III – faixa de acesso.

Parágrafo Único – São ainda elementos constitutivos das calçadas o

subsolo, o pavimento, as guias e as esquinas.

## **Seção I Do subsolo**

Art. 32 – O subsolo das calçadas é utilizado por concessionárias de serviços públicos ou de utilidade pública, autorizadas pelo município na forma da legislação própria.

Parágrafo Único – São as concessionárias, ou entidades a elas equiparadas, obrigadas a restaurar as calçadas, travessias e sinalização estratigráfica horizontal que tenham danificado.

Art. 33 – Na implantação de calçadas ou em sua reconstrução deverá se incluir a implantação de galerias técnicas de infra-estrutura para uso compartilhado, para implantação de rede pública de transmissão de dados, voz, sinais e imagens, e, inclusive, para substituição de redes e infra-estruturas urbanas aéreas por subterrâneas, na forma da legislação municipal específica, com as concessionárias participando dos custos de implantação.

## **Seção II Do pavimento**

Art. 34 – O pavimento, constituído de base, sub-base e piso, observará as normas técnicas de construção e os materiais estabelecidos, de forma a assegurar durabilidade e facilidade de recomposição.

### Seção III

#### Das guias

Art. 35. As guias, bordas ou meio-fios, definem o alinhamento e o desenho geométrico da calçada, estabelecendo barreira física entre a calçada e a faixa de tráfego e canalizando a drenagem superficial realizada pela sarjeta.

Parágrafo Único – As guias serão rebaixadas nas travessias de pedestres e nos acessos de veículos, observados os requisitos estabelecidos nesta Lei e nas normas brasileiras de acessibilidade.

Art. 36 As guias deverão ser de pedra resistente ou de concreto, atendendo aos seguintes requisitos:

I – comprimento mínimo de 0,50 m (cinquenta centímetros), altura mínima de 0,40 m (quarenta centímetros) e espessura na face superior de 0,12 m (doze centímetros);

II – face lateral externa, até a altura de 0,20 m (vinte centímetros) da face superior, regularmente aplainadas, sem a formação de quaisquer extremidades ou saliência aguda;

III – face lateral externa apurada e paralela ao alinhamento público, seguindo o greide aprovado para este e a face superior com o sutamento de 2% (dois por cento);

IV – junta nos topos formadas com argamassa de cimento e areia no traço 1:3 (um para três);

#### **Seção IV**

##### **Da faixa de serviço**

Art. 37. A faixa de serviço, localizada em posição adjacente à guia, deverá ter, no mínimo, 70 cm (setenta centímetros) e ser destinada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, à vegetação e a outras interferências existentes nas calçadas, tais como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de infra-estrutura, lixeiras, postes de sinalização, iluminação pública e eletricidade.

§ 1º – A faixa de serviço funciona ainda como elemento separador entre o passeio e a pista de tráfego.

§ 2º - O rebaixamento de guia, para fins de acesso de veículos em edificações, postos de combustíveis e similares, localiza-se na faixa de serviço.

Art. 38. Os equipamentos e sua implantação na faixa de serviço deverão seguir as disposições constantes do Capítulo XI desta lei.

#### **Seção V**

##### **Do passeio**

Art. 39. O passeio, ou faixa livre, é a área destinada exclusivamente à circulação de pedestres, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos, mobiliário, vegetação, floreiras, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária, devendo

atender às seguintes características:

I - possuir superfície regular, firme, contínua, antiderrapante sob qualquer condição e não trepidante para a circulação em cadeiras de rodas;

II - ter inclinação longitudinal acompanhando o greide da rua, que deverá, em sua implantação, evitar inclinações superiores a 8,33% (1:12)

III – não apresentar desníveis de qualquer natureza, assim entendidos acima de 0,5 cm (meio centímetro); vencer em rampa, com inclinação de 50% (1:2), desníveis entre 0,5 e 1,5 cm (entre meio e um centímetro e meio) e adotando-se rampas para desníveis superiores a 1,5 cm (um centímetro e meio).

IV - ter inclinação transversal constante, entre 1% (um por cento) e 3% (três por cento);

IV - possuir largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

V - ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica;

VI - destacar-se visualmente na calçada em relação às outras faixas por meio de cores, texturas, juntas de dilatação ou materiais;

VII – apresentar altura mínima de 2,10 m (dois metros e dez centímetros), livre de interferências, tais como, toldos, marquises, arborização, placas de sinalização ou publicidade;

VIII - ser livre de emendas ou reparos de pavimento, devendo ser recomposto em toda sua largura, dentro da modulação original, em caso de intervenções.

§ 1º – Para o cálculo da largura do passeio em função do fluxo de

pedestres por minuto na hora de maior circulação aplica-se a fórmula

$$L = ( F / 25 ) + \sum i \geq 1,20, \text{ onde}$$

L = Largura do passeio, ou faixa livre;

F = Fluxo de pedestres no horário de pico, pedestres por minuto por faixa métrica.

i = valores adicionais por fatores de impedância, sendo  $i_1 = 0,45$  junto a vitrines ou comércio no alinhamento;  $i_2 = 0,25$  junto a mobiliário urbano; e,  $i_3 = 0,25$  junto à entrada de edificações.

§ 2º – A largura do passeio em toda a extensão de uma calçada é determinada pelo ponto de maior impedância.

§ 3º – A largura mínima de 1,20 m, estabelecida no inciso IV, considera o fluxo de até 30 pedestres por minuto, sem impedância, na hora de maior movimento, e não autoriza o uso das calçadas reduzindo o passeio existente a este mínimo, sem considerar o fluxo de pedestres e a impedância gerada pelo próprio uso.

## **Seção VI**

### **Da faixa de acesso**

Art. 40. Faixa de acesso é a área de transição entre o passeio e o alinhamento da edificação ou imóvel, destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações existentes na via pública, autorizados pelo órgão competente, de forma a não interferir na faixa livre, sendo recomendável a largura mínima de 0,50 m para calçadas com mais

de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 41. A faixa de acesso do lote poderá conter:

I - áreas de permeabilidade e vegetação, as quais poderão ser instaladas na faixa de acesso, desde que atendam aos critérios de implementação constantes da legislação relativa às calçadas verdes;

II - elementos de mobiliário temporário, tais como mesas, cadeiras e toldos, desde que seja assegurada a não interferência no passeio e obtida a autorização do órgão municipal competente.

III - projeção de anúncios, desde que garantida a não interferência na faixa de livre circulação e observada a legislação municipal sobre publicidade em vias públicas.

§ 1º - Desnível entre a calçada e o terreno será acomodado no interior do imóvel.

§2º - Nas faixas de acesso deverão ser evitados fatores de impedância.

## **Seção VII Das esquinas**

Art. 42 - A esquina é a área formada pela confluência das calçadas na interseção de 2 (duas) vias, onde usualmente se estabelecessem as travessias.

§ 1º – Se as duas calçadas não observarem o mesmo projeto urbanístico, a calçada da via de maior hierarquia será projetada pelo alinhamento dos imóveis

com testada para ela até a guia da calçada confluyente.

§ 2º – Se as duas vias tiverem a mesma hierarquia, terá prevalência a que for implantada ou reconstruída primeiro.

§ 3º – Poder-se-á ainda adotar esquinas com piso diferenciado de ambas as calçadas que a compõem.

Art. 43. - As esquinas devem estar desobstruídas e ter espaço suficiente para acomodar a aglomeração dos pedestres para as travessias.

Art. 44 - Será adotado o alargamento da calçada na esquina sempre que ao longo da quadra existir faixa de tráfego com regulamentação de estacionamento, carga e descarga ou desembarque de passageiros, não se aplicando quando a faixa de tráfego junto à guia não admitir a parada de veículos.

Art. 45 - As esquinas deverão ser constituídas de modo a:

I - propiciar a passagem de pessoas com mobilidade reduzida;

II - permitir a melhor acomodação de pedestres;

III - permitir boa visibilidade e livre acesso às faixas de travessia de pedestres nos cruzamentos.

Art. 46 - Para garantir a segurança do pedestre nas travessias e do condutor do automóvel nas conversões, as esquinas deverão estar livres de interferências visuais ou físicas até a distância de 5m (cinco metros) a partir do

bordo do alinhamento da via transversal.

Parágrafo Único - Todos os equipamentos ou mobiliários colocados na proximidade de esquinas deverão seguir critérios de localização de acordo com o tamanho e a influência na obstrução da visibilidade, conforme os critérios estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro – CTB e na NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT ou norma técnica oficial superveniente que a substitua.

## **Capítulo VII Das Travessias**

Art. 47 - As travessias se integram às calçadas na formação das rotas de circulação dos pedestres.

Parágrafo Único – As travessias se estabelecem em três soluções básicas, conforme a hierarquia viária:

I – em vias de trânsito rápido, sem cruzamento em nível, através de passarelas ou passagens inferiores, equipadas ou não com elevadores ou escadas rolantes, ou através de trincheiras ou viadutos para os veículos;

II – em vias arteriais ou coletoras, pela pista de tráfego, em faixa demarcada, com rampas de acesso estabelecendo a concordância entre o nível da calçada e o da pista, com canteiro central e ilhas, estes últimos, sempre que a geometria viária permitir.

III – em vias locais, pela continuidade da calçada entre duas quadras, com

rampas nas bordas para passagem dos veículos.

## **Seção I**

### **Das Travessias em vias de trânsito rápido**

Art. 48 – As vias de trânsito rápido são transpostas por pedestres através de passarelas ou passagens inferiores.

Parágrafo Único – Buscar-se sempre a solução de engenharia que poupe ao máximo o esforço para os pedestres vencerem o desnível, adotando-se preferencialmente, quando as condições da via o permitirem, a transposição da passagem de pedestres pelos veículos em viaduto ou trincheira.

Art. 49 – As passarelas e as passagens inferiores serão providas de escadas e rampas, atendendo ao disposto na norma técnica brasileira de acessibilidade, com largura determinada em função do volume de pedestres no horário de maior movimento, observada a largura mínima de 1,20 m.

## **Seção II**

### **Das Travessias em vias arteriais ou coletoras**

Art. 50 – As travessias em vias arteriais ou coletoras serão feitas em faixas transversais ao eixo da via, demarcadas conforme estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro, em dois tipos básicos:

I - Faixa de travessia semaforizada, com foco para pedestres, sinalizadas com o uso de duas linhas paralelas no sentido transversal ao eixo da via, em que o direito de passagem é determinado pelo sinal;

II – Faixa de travessia não semaforizada, sinalizada com o uso de faixa zebrada, com linhas paralelas à calçada, em que a preferência de passagem é do pedestre.

§ 1º - As faixas de pedestres deverão:

I - ser implantadas na projeção do alinhamento das edificações buscando evitar que o pedestre seja desviado de seu caminho;

II - ter 4,00 m de largura ou mais conforme o fluxo de pedestres no horário de maior movimento;

III - ter guias rebaixadas em toda a extensão da faixa;

IV - ter canteiro central, ou ilha, também com guias rebaixadas, quando atravessarem pistas com mão dupla de direção.

§ 2º - Poderão ser adotadas faixas de travessia elevadas, com rampa de transposição para veículos, semaforização com foco para pedestres e sinalização horizontal com linhas paralelas junto às bordas em vias arteriais ou coletoras em que fluxo de pedestres seja superior a 750 pedestres hora pico por metro de largura da faixa.

§ 3º - Se o número de veículos e de pedestres forem igualmente elevados, alternativamente ao disposto no parágrafo anterior, pode-se adotar a plataforma semi-elevada, com rampa de acesso nas calçadas para os pedestres, e nas bordas da plataforma para os veículos.

### **Seção III**

#### **Das Travessias em vias locais**

Art. 51 - A circulação em vias locais será com moderação de tráfego, privilegiando o ambiente, a segurança viária e a circulação dos pedestres.

Art. 52 - A travessia em interseções de vias locais será em faixa elevada, correspondendo a continuação da calçada entre as duas quadras, com rampa de transposição para os veículos, e demarcação com faixa zebraada.

Art. 53 - Poderão ser adotadas plataformas em todo o cruzamento, delimitadas pelo alinhamento das edificações, com implantação de rotatória no centro das interseções se em via de mão direcional dupla, com conversões à esquerda.

Art. 54 - A travessia em via local no cruzamento com via arterial será com alargamento da calçada, observando o raio de curvatura para o ingresso do veículo da via arterial para a local, ou de saída da via local para a arterial, de forma a que amplie para os pedestres a área de calçada, e reforce para os condutores a percepção da mudança do regime de circulação entre a via arterial e a local.

### **Seção IV**

#### **Das Travessias para acesso de veículos**

Art. 55 - O acesso de veículos ao interior dos imóveis, garagens, estacionamentos, oficinas ou postos de gasolina, dar-se-á por travessia sobre a calçada, com rebaixamento das guias e rampa de concordância entre o nível da

pista de tráfego e a calçada, observando:

I - localizar-se dentro da faixa de serviço junto à guia, não ocupando mais que 1/3 (um terço) da largura da calçada, respeitando o mínimo de 50cm (cinquenta centímetros) e o máximo de 1,00m (um metro), não obstruindo o passeio, nem interferindo em sua inclinação transversal;

II - possuir 1 (um) degrau separador entre o nível da sarjeta e a concordância com o rebaixamento, com altura média de 2cm (dois centímetros);

III - conter abas de acomodação lateral para a implantação da rampa de acesso de veículos quando ela intervier, no sentido longitudinal, em área de circulação de pedestres;

Parágrafo único. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas e sinalizadas.

Art. 56 - O rebaixamento de guia para acesso de veículos aos postos de gasolina e similares não poderá ultrapassar 50% (cinquenta por cento) do total da testada do lote, não podendo ultrapassar 7,00m (sete metros) contínuos, ficando vedado o rebaixamento das esquinas.

## **Capítulo VIII**

### **Dos dispositivos específicos de acessibilidade**

Art. 57 - As calçadas devem incorporar dispositivos de acessibilidade nas condições especificadas na NBR 9050 da ABNT ou norma técnica oficial

superveniente que a substitua, destacadamente:

I. no rebaixamento de calçadas e guias junto à faixa de travessia de pedestres e à marca de canalização de vagas destinadas a estacionamento de veículos que transportam pessoas com deficiências;

II. na aplicação de sinalização tátil de piso direcional e de alerta;

III. quando da aplicação de guias de balizamento;

IV. nas situações de topografia acentuada em que sejam instalados dispositivos de assistência, como corrimãos, desde que não interfiram na faixa de livre circulação e não se comportem como interferências, prejudicando a paisagem urbana.

## **Capítulo IX**

### **Das situações atípicas**

Art. 58 - Nas vias públicas situadas em topografias com declive acentuado, ou em áreas de acidentes naturais, onde não seja possível a adoção dos parâmetros determinados nesta lei, ou ainda nas vias em que as calçadas existentes não tenham a largura mínima de 2,50 m, a Prefeitura do Município de Maceió adotará critérios específicos para a regularização, com vistas a serem atendidos os princípios consagrados por esta lei.

Art. 59 - Nos projetos de iniciativa privada em situações atípicas, o empreendedor fará consulta prévia, na forma do artigo 70 desta Lei.

## Capítulo X

### Das técnicas construtivas e materiais

#### Seção I

#### Do desempenho dos materiais das calçadas

Art. 60 -. Os pavimentos das calçadas deverão estar em harmonia com seu entorno, não apresentar desníveis, ser construídos, reconstruídos ou reparados com materiais e padrões apropriados ao tráfego de pessoas e constituir uma rota acessível aos pedestres, com superfície regular, firme, antiderrapante e sem obstáculos.

Art. 61 - Os materiais empregados nas calçadas, especialmente do pavimento, entendido este como um sistema composto de base, sub-base e piso ou revestimento, deverão apresentar as seguintes características:

I - garantir na faixa livre superfície firme, regular, estável e não escorregadia sob qualquer condição;

II - evitar vibrações de qualquer natureza que prejudiquem a circulação, de pessoas usuárias de cadeira de rodas;

III - ter durabilidade garantida ou mínima de 5 (cinco) anos;

IV - possuir resistência à carga de veículos quando os materiais forem utilizados na faixa de acesso de veículos aos imóveis;

V - os pavimentos utilizados para faixa de serviço e de acesso, fora das travessias, deverão, sempre que possível, ser permeáveis e fazer parte de

sistema drenante que encaminhe as águas para a drenagem pública existente.

Art. 62 - Para os efeitos desta lei, consideram-se aprovados para a pavimentação dos passeios e de seus acessos:

I - concreto moldado no local, com espessura mínima de 7 cm e resistência de 25 MPa, com acabamento antiderrapante desempenado, texturado ou estampado, desde que não provoquem trepidação para circulação em cadeira de rodas, com juntas ou em placas;

II – placas pré-fabricadas de concreto armado, com largura igual à da faixa livre, ou passeio, divididas em módulos não superiores a 1,00 m e resistência mínima de 25 MPa, com juntas de dilatação não superiores a 1,5 cm, locadas transversalmente ao sentido da circulação.

III - blocos intertravados de concreto, ou paver; nas dimensões 20 x 10 x 6 cm ou 20 x 10 x 8 cm, em áreas de acesso de veículos, assentados sobre colchão de areia compactada;

IV - ladrilhos hidráulicos com espessura mínima de 2,0 cm e características antiderrapantes, assentados sobre base de concreto com 5 cm e resistência mínima de 15 MPa..

§ 1º – Não são materiais adequados para os passeios:

I – mosaico português;

II – forras de pedras naturais rústicas, tais como, ardósia, miracema,

carranca, arenito.

III – paralelepípedos e pedras basálticas não usinadas.

IV – blocos ou placas de concreto com juntas de grama.

§ 2º - Fora da faixa do passeio, em calçadas contíguas às áreas de lazer ou de encontro, poderão ser utilizados no pavimento os materiais referidos no § 1º, desde que não haja instalação de serviços públicos no subsolo.

Art. 63 - A Prefeitura poderá, em projetos-pilotos, utilizar de outras tecnologias ou materiais de pavimentação, ou autorizar a sua adoção, desde que atendidos os critérios técnicos estabelecidos nesta lei.

Art. 64 -. Nas áreas lindeiras a bens tombados prevalecerão as diretrizes determinadas pelo órgão responsável quanto aos materiais e critérios de instalação, ainda quando as calçadas não forem objeto do tombamento.

## **Seção II**

### **Dos critérios de implantação**

Art. 65 - A execução do pavimento das calçadas deverá respeitar a recomendação específica das normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT referentes aos respectivos materiais e sistemas construtivos, inclusive os seus instrumentos de controle de qualidade e garantia.

Parágrafo único. Quando não houver referências sobre os critérios de implantação, quando assumidas pelo setor privado, serão observadas as

instruções do órgão municipal de controle urbano na orientação e na aprovação do projeto.

Art. 66 - Quanto aos assuntos pertinentes ao trânsito, serão observadas as orientações expedidas pelo órgão municipal de transporte e trânsito, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Art. 67 - Os passeios, ou faixas livres, deverão atender às seguintes especificações:

I - inclinação longitudinal acompanhando o greide da rua não superior a 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento), exceto para os locais em que a declividade do terreno não permitir;

II - inclinação transversal da superfície máxima de 3% (três por cento);

III - altura mínima, livre de interferências, de 2,10m (dois metros e dez centímetros).

Art. 68 - A seleção dos materiais e técnicas adequadas para a pavimentação dos passeios deverá privilegiar:

I - pisos monolíticos com juntas regularmente espaçadas e com dimensão máxima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

II - peças modulares, preferencialmente aquelas que sejam reaproveitáveis quando da recomposição do pavimento.

Art. 69 - Para as faixas livres, não serão utilizadas técnicas e materiais de difícil recomposição ao estado original, seja pela origem do material, seja pela especificidade do desenho e da técnica construtiva.

### **Seção III**

#### **Dos projetos de iniciativa privada**

Art. 70 - Na implantação de calçadas por iniciativa dos proprietários dos imóveis ou em contraposição a projeto público, o empreendedor deverá submeter o projeto à aprovação, devidamente assinado por ele e pelo responsável técnico, com a Anotação de Responsabilidade Técnica, ART, do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Alagoas, CREA/AL.

Art. 71 - Em situações atípicas, em que as especificações desta lei sejam inaplicáveis, o empreendedor fará consulta prévia, instruída de croqui da calçada e proposta de execução com vistas a obter da administração as diretrizes específicas para o desenvolvimento do projeto, já observando as seguintes:

I - nas situações em que as vias apresentem declividade superior a 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento), as calçadas poderão apresentar, no sentido longitudinal, degraus ou desníveis, ressalvado o estabelecido nesta lei;

II - as calçadas das vias com declividade superior a 12% (doze por cento) deverão ser subdivididas longitudinalmente em trechos com declividade máxima de 12% (doze por cento) e a interligação entre as subdivisões poderá ser executada em degraus, com altura máxima de 17,5 cm (dezessete centímetros e meio) e largura mínima de 28 cm (vinte e oito centímetros);

III - conforme a declividade da via e a conseqüente impossibilidade de total atendimento ao disposto no inciso II deste artigo, o passeio poderá apresentar, também, escadaria, cujos degraus deverão ter altura máxima de 17,5cm (dezesete centímetros e meio) e largura mínima de 28 cm (vinte e oito centímetros);

IV - nas hipóteses dos incisos II e III deste artigo, as rampas ou degraus projetados não poderão apresentar, junto às guias, altura a elas superior, devendo haver acomodação no sentido transversal do passeio, para concordância vertical das alturas, dentro da faixa correspondente a 1/3 (um terço) da largura do passeio, respeitado o máximo de 1,00m (um metro) e o mínimo de 50 cm (cinquenta centímetros);

V - a faixa de serviço e a de acesso a edificações poderão ter inclinações superiores em situações topográficas atípicas, desde que a faixa livre se mantenha com, no máximo, 3% (dois por cento) de inclinação transversal;

§1º - A consulta será analisada pelo órgão municipal de controle urbano, que estabelecerá as diretrizes a serem observadas.

§2º - Caso não seja possível a solução do caso concreto pelos parâmetros descritos nesta lei, a consulta será encaminhada para o Conselho Municipal do Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas.

Art. 72 - Em condições excepcionais, o órgão municipal de controle urbano poderá:

I - autorizar inclinações maiores, até o máximo de 5% (cinco por cento) no sentido transversal à guia para as faixas de serviço e acesso, desde que se garanta a regularidade da faixa livre.

II – ouvido o órgão municipal de transporte e trânsito, aprovar a ampliação da calçada sobre a pista de tráfego, em razão da dificuldade de acomodação dos pedestres.

Art. 73 - Passeios com declividade acima de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento) não integram rotas acessíveis.

#### **Seção IV**

#### **Da recomposição do pavimento**

Art. 74 - A recomposição do pavimento pelos responsáveis, e pelas pessoas físicas ou jurídicas que possuam permissão de uso de vias públicas com base na Lei nº 5.593, de 8 de fevereiro de 2007, deverá atender, além das disposições gerais estabelecidas nesta lei, às seguintes disposições específicas:

I - nas obras que exijam quebra da calçada, as faixas de livre circulação deverão ser refeitas em toda a sua seção transversal, não sendo admitidas emendas e reparos longitudinais de acabamento, respeitada a modulação do pavimento;

II - quando necessárias, as emendas transversais deverão ser perpendiculares ao sentido do fluxo de pedestres;

III - deverão ser utilizados rigorosamente os mesmos materiais e técnicas

especificados no piso original, desde que aprovado por esta lei;

IV - a recomposição das faixas livres deverá ser feita em toda sua largura e toda extensão entre juntas contíguas;

V - as demais faixas, quando pavimentadas, deverão ser recompostas em planos regulares, com juntas definidas, não sendo admitidos remendos de qualquer espécie;

VI - nas calçadas verdes, a vegetação, quando afetada pelas obras, deverá ser reconstituída;

VII - na recomposição de pavimentos com tratamento decorativo de blocos intertravados, a padronagem, se houver, deverá ser restituída ao projeto original;

VIII - na recomposição de revestimento de concreto desempenado no local, esta deverá ser feita por quadros;

IX - na recomposição de calçadas que ainda não atendam às disposições desta lei, a reconstrução deverá ser regularizadora.

## **Seção V**

### **Dos critérios para a escolha dos padrões das calçadas**

Art. 75 - A Administração Municipal e os empreendedores que se proponham a implantação ou a reconstrução de calçada deverão escolher o pavimento entre os materiais aprovados por esta lei, respeitando os planos de urbanização que venham a ser estabelecidos para a via, bairro ou região.

Art. 76 - Ao realizarem a escolha do pavimento os empreendedores deverão observar, também, os seguintes critérios:

I - padronização de materiais e técnicas;

II - continuidade das faixas livres;

III - estabelecimento de rotas acessíveis;

IV - permeabilidade do solo como complemento ao sistema de drenagem;

V - condições de recomposição do piso, quando da instalação de equipamentos de infra-estrutura urbana.

## **Capítulo XI**

### **Do mobiliário e equipamento urbano localizado nas calçadas**

#### **Seção I**

#### **Das disposições gerais**

Art. 77 - O mobiliário e equipamentos urbanos são implantados nas calçadas sem que interfiram na circulação dos pedestres, prejudiquem a visibilidade de condutores e pedestres nas travessias ou representem atividade econômica de interesse privado realizada em espaço público em concorrência desleal com estabelecimentos regularmente instalados.

§ 1º - Não representam concorrência desleal quiosques regularmente autorizados pela administração, em espaços públicos amplos para a circulação e



o convívio social, usualmente calçadas da orla marítima, lagunar ou praças, sendo que o permissionário deverá responder pelo pagamento de taxa de permissão ou autorização, na forma da legislação específica.

§ 2º - Nenhuma interferência, mobiliário ou equipamento urbano, poderá estar localizada, ainda que parcialmente, no passeio, área reservada à livre circulação dos pedestres.

Art. 78 - Os equipamentos aflorados, quiosques e lixeiras, caixas de correio, bancos, dispositivos de ventilação, câmaras enterradas, sinalização de trânsito e dispositivos controladores de trânsito, postes da rede de energia elétrica e abrigos de ônibus deverão ser instalados exclusivamente na faixa de serviço.

Art. 79 - Os postes de iluminação pública, telefones públicos, bancas de jornal, armários elevados, transformadores semi-enterrados, tampas de inspeção, grelhas e mobiliário urbano poderão ser instalados na faixa de serviço ou na faixa de acesso.

## **Seção II**

### **Das disposições específicas**

Art. 80 - A drenagem superficial dos imóveis deverá ser executada conforme os seguintes critérios:

I - as canalizações para o escoamento de águas pluviais deverão passar sob o piso das calçadas, não interferindo na declividade transversal da calçada, principalmente do passeio;

II - as bocas-de-lobo deverão ser locadas nas sarjetas, distantes o suficiente das esquinas de modo a não interferir no rebaixamento de calçadas e guias para travessia de pedestres;

III - as sarjetas deverão apresentar inclinação a partir das travessias de pedestres em direção a boca-de-lobo de forma a drenar a travessia;

IV - quando se utilizar grelhas, as aberturas ou frestas deverão ter vãos ou juntas com, o máximo, de 1,5 cm (um e meio centímetro), locados transversalmente ao sentido o fluxo de pedestres;

V - sempre que possível, deverão ser evitados obstáculos ao escoamento das águas pluviais para os canteiros de vegetação.

Art. 81 - Os mobiliários urbanos, dentro da via pública, serão instalados respeitando as seguintes condições:

I - preservação da visibilidade entre motoristas e pedestres;

II - nenhum mobiliário deverá ser instalado nas esquinas, exceto sinalização viária, placas com nomes de logradouros, postes de fiação e hidrantes;

III - deverão ser instalados em locais em que não intervenham na travessia de pedestres;

IV - os equipamentos de pequeno porte, como telefones públicos, caixas de correio, lixeiras deverão ser instalados à distância mínima de 5 m (cinco metros)

do alinhamento da via transversal;

V - os equipamentos de grande porte, tais como abrigos de ônibus, bancas de jornal, quiosques, deverão ser implantados à, no mínimo, 15 m (quinze metros) de distância do alinhamento da via transversal.

Art. 82 - Todos os abrigos em pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo deverão ser acessíveis

§ 1º. Quando houver desnível da plataforma em relação à calçada, deverá ele ser vencido por meio de rampa, nos padrões das normas de acessibilidade.

§ 2º. Quando houver anteparo vertical, não deverá interferir na faixa de livre circulação.

Art. 83 - Os postes elétricos e de iluminação pública deverão ser implantados de acordo com as seguintes regras:

I - estar acomodados na faixa de serviço, distantes do alinhamento da via transversal, a fim de não interferirem nos rebaixamentos de calçadas e guias para travessia de pedestres;

II - o eixo de implantação do poste deverá estar distante no mínimo 60 cm (sessenta centímetros) do bordo da guia, não interferindo nos rebaixamentos de acesso de veículos, nem na faixa livre.

Art. 84 - A sinalização de trânsito deverá ser implantada na conformidade das seguintes regras:

I - otimização das interferências na via, utilizando o mínimo de fixadores e postes para sua implantação;

II - estar locada a 45 cm (quarenta e cinco centímetros) do eixo da guia, em áreas retilíneas;

III - estar locada a, no mínimo, 60 cm (sessenta centímetros) do eixo da guia em áreas curvas, não interferindo na intervisibilidade e na faixa livre junto às esquinas.

Art. 85 - Os dispositivos controladores de trânsito deverão ser implantados conforme os seguintes critérios:

I - otimização das interferências na via, utilizando-se do mínimo de fixadores ou postes para sua implantação;

II - implantação fora de áreas de conflito veicular ou conversão das esquinas;

III - estar localizados próximos à rede elétrica, se sua alimentação for aérea;

IV - em alimentação subterrânea, as tampas de inspeção e passagem deverão ser locadas na faixa de serviço, fora da faixa livre e rebaixamentos de calçadas e guias para travessia de pedestres;

V - preservação das boas condições de intervisibilidade.

Art. 86 - Os transformadores semi-enterrados deverão estar encobertos ou associados a elementos e dispositivos arquitetônicos ou soluções paisagísticas para que se integrem aos espaços implantados.

Art. 87 - O vão máximo permitido para as tampas e guarnições é de 5 mm (cinco milímetros) e para as grelhas de inspeção é de 1,5 cm (um centímetro e meio).

Parágrafo único. As tampas, guarnições e grelhas de inspeção deverão, ainda:

I - ser nivelados pelo piso da calçada, sendo os ressaltos ou juntas de dilatação embutidos no piso, transversalmente ao sentido do fluxo de pedestres;

II - possuir textura da superfície diferenciada em relação à de pisos táteis de alerta ou direcionais.

### **Seção III**

#### **Das interferências temporárias**

Art. 88 - As interferências temporárias, tais como anúncios, mesas, cadeiras, quando permitidos, deverão se localizar na faixa de acesso ou na de serviço, nos termos da autorização.

Art. 89 - Caçambas para recolhimento de entulhos, licenciadas pelo município, serão colocadas, preferencialmente, no interior dos imóveis, ou, não sendo possível, na faixa de tráfego reservada a estacionamento ou parada para

embarque e desembarque de passageiros.

Parágrafo Único - Se a faixa de tráfego junto à guia não permitir a parada de veículos, a caçamba poderá ser colocada sobre a faixa de serviço da calçada, desde que não interfira no passeio.

Art. 90 - As obstruções temporárias de calçadas por material de construção, mercadorias ou equipamentos deverão se restringir às faixas de serviço ou de acesso, e se limitar ao interstício de tempo entre a carga, ou descarga, e o transporte do, ou para, o interior do imóvel.

Parágrafo Único - A obstrução não poderá alcançar o passeio, assegurando-se a livre circulação de pedestres.

Art. 91 - As obstruções temporárias por obras nas calçadas, autorizadas pelo município, serão sinalizadas e isoladas, assegurando-se uma faixa de circulação livre, segura e sem interferências, de largura compatível com o fluxo de pedestres.

Parágrafo Único - Se a obstrução não permitir a faixa livre de forma segura na própria calçada, o responsável implantará um desvio protegido na pista de tráfego junto à guia, com largura mínima de 1,00 m, se em via de circulação reduzida de pedestres, e de até toda a faixa de tráfego, se de alta movimentação, com sinalização de trânsito de regulamentação e orientação, inclusive sinalização refletiva e luminosa de advertência, conforme projeto de desvio de tráfego aprovado pelo órgão municipal de transporte e trânsito.

## Capítulo XII

### Das calçadas verdes

Art. 92 - É permitido o ajardinamento da calçada dentro do conceito de calçada verde, desde que respeitadas as seguintes disposições:

I - a associação de moradores assuma a responsabilidade de implantá-la e conservá-la;

II - seja em calçadas de vias locais ou coletoras, com fluxo de pedestre inferior a 30 pedestres por minuto, na hora de maior movimento;

III - se a calçada tiver a largura regulamentar mínima de 2,50 m poderá ter 2 (duas) faixa de ajardinamento, uma junto à faixa de serviço e a outra junto à faixa de acesso; se entre 2,00 m e 2,50 uma única faixa de ajardinamento, admitida a arborização na faixa de serviço, caso o ajardinamento se dê na de acesso;

IV - as faixas ajardinadas não poderão interferir no passeio que deverá ter assegurado sua continuidade e com largura mínima livre de interferências de 1,20 m.

Art. 93 - Nos logradouros onde são realizadas feiras livres, o ajardinamento das calçadas não será aprovado.

Art. 94 - As áreas de canteiro central divisor de pista, especificamente em vias arteriais e coletoras, deverão configurar-se como áreas arborizadas ou calçadas verdes, respeitadas as travessias de pedestre onde ocorram.

Parágrafo único. Quando não destinadas à travessia, as áreas de canteiro central deverão ter piso irregular que iniba a circulação de pedestres.

Art. 95 -. A arborização das calçadas observará as normas do órgão municipal de meio-ambiente inclusive quanto às espécies de árvores a serem plantadas.

§1º - O plantio far-se-á em cova com diâmetro de 0,90 m, com tubo de concreto pré-moldado de diâmetro de 0,80 m, como indutor da raiz, observando uma distância de, no mínimo, 5,00 m do ponto de concordância das esquinas.

§2º - A localização das covas será a uma distância mínima de 0,30 m da guia, compatibilizada com os serviços existentes no subsolo.

## Capítulo XIII

### Das responsabilidades

Art. 96 - A responsabilidade pela implantação, regularização e qualificação das calçadas é do município, dos empreendedores, nas situações especificadas, e dos proprietários dos imóveis, lotes e terrenos que, nos termos desta Lei, a tenham assumido.

Parágrafo Único - A responsabilidade de conservá-las é de todos que delas se utilizam.

Art. 97 - São obrigados a reparar as calçadas danificadas na execução de obras ou serviços, quem der causa ao dano, tais como:

I - concessionárias de serviços públicos autorizadas à utilização de seu subsolo ou de equipamentos e mobiliários urbanos, como postes ou telefones públicos;

II - permissionários de bancas ou quiosques;

III - proprietários, através de terceiros por eles contratados, na construção ou reforma de suas edificações, na implantação de acessos aos imóveis ou na instalação de equipamentos;

Parágrafo Único - Na execução de obras de infra-estrutura que exijam a quebra da calçada esta deverá ser refeita pelo executor em toda a extensão requerida para que não restem emendas perceptíveis no piso, ou pisos diferenciados, conforme disposto no artigo 71.

## Capítulo XIV

### Das penalidades

Art. 98 - A fiscalização municipal, exercida pela Superintendência Municipal do Controle do Convívio Urbano e pela fiscalização de trânsito, quando for o caso, aplicará as penalidades autuando os infratores, na forma regulamentada em decreto municipal.

Art. 99 - As infrações punidas por multa classificam-se de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I - gravíssimas, as que impeçam a acessibilidade, exponham os pedestres a riscos de acidentes, ou causem dano ao pavimento das calçadas, punidas com multa de com multa de 20 (vinte) a 150 (cento e cinquenta) Unidades Fiscais de Referência do Município;

II - graves, a que criem inconformidades a esta lei, afetando a transitabilidade, punidas com multa de com multa de 20 (vinte) a 100 (cem) Unidades Fiscais de Referência do Município;

III - médias, as que interfiram nas faixas de serviço ou de acesso, em desacordo com a lei, mas sem interferência ou impedância à circulação dos pedestres, punidas com multa de com multa de 15 (quinze) a 70 (setenta) Unidades Fiscais de Referência do Município;

IV - leves, as que não afetem a circulação de pedestres nem comprometam o patrimônio público, punidas com multa de multa de 10 (dez) a 50 (cinquenta)

## Unidades Fiscais de Referência do Município.

Art. 100 - As infrações punidas com medida administrativa são as que exigem remoção da interferência, restauração da calçada ou apreensão de veículo ou mercadoria..

Art. 101 - Constitui infração às disposições desta lei e dano à coisa pública, as aqui relacionadas, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo.

Art. 102 - Interferir nas calçadas sem autorização do órgão municipal de controle urbano.

Infração: de gravíssima a leve, conforme o caso.

Penalidade: multa, conforme o caso.

Medida administrativa:

Art. 103 - Construir sobre a calçada sem autorização do município e contrariamente às disposições desta lei;

Infração: de gravíssima a leve, conforme o caso.

Penalidade: multa, conforme o caso.

Medida administrativa: demolição com restauração do pavimento.

Art. 104 - Projetar sobre a calçada rampa de acesso ao imóvel, criando degrau ou declive acentuado,

a. na faixa de acesso, sem aprovação do município;

Infração: leve.

Penalidade: multa

Medida administrativa: remoção, caso a acomodação do acesso no interior do imóvel seja exequível, com restauração da calçada.

b. no passeio, impedindo ou dificultando a livre circulação de pedestres.

Infração: gravíssima.

Penalidade: multa

Medida administrativa: demolir o obstáculo, recompondo a calçada dentro das especificações desta lei, sem emendas perceptíveis no piso.

Art. 105 - Implantar balizas verticais, ou fradinhos, sobre a calçada, para impedir fisicamente o acesso ou circulação de veículo:

a. nas faixas de serviço ou de acesso;

Infração: média.

Penalidade: multa

Medida administrativa: demolir o obstáculo, recompondo a calçada dentro das especificações desta lei, sem emendas perceptíveis no piso.

b. no passeio.

Infração: gravíssima.

Penalidade: multa

Medida administrativa: demolir o obstáculo, recompondo a calçada dentro das especificações desta lei, sem emendas perceptíveis no piso.

Art. 106 - rebaixar a guia em toda a testada para acesso de veículos ao imóvel ou ao seu recuo frontal;

Infração: grave.

Penalidade: multa

Medida administrativa: recompor a guia e o piso da calçada, dentro das

especificações desta lei, sem emendas perceptíveis no piso.



## Capítulo XV

### Do Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas

#### Seção I

#### Da iniciativa pública

Art. 107 - A Administração Municipal, através da Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento, proporá, no plano plurianual de investimentos e nos orçamentos anuais, a programação das intervenções do Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas e Travessias, de acordo com as prioridades estabelecidas no Plano Diretor, de forma a estabelecer rotas contínuas de circulação para os pedestres:

I - no centro histórico e nos sub-centros, e a partir deles, em eixos radiocêntricos;

II - em planos de bairro e áreas ambientais.

III - em bairros de baixa renda em que as calçadas sejam precárias ou inexistentes.

§ 1º - Os projetos, assim consideradas as intervenções em uma área-programa, serão divididos em subprojetos por calçada ou conjunto de calçadas vinculadas, de até 500 m (quinhentos metros) lineares, ou quantidade aproximada, de forma a compreender grupos de proprietários dos imóveis com interesses comuns de vizinhança, maior facilidade de reunião e propensão a associar.

§ 2º - Será feito o inventário das calçadas do município, com a quantidade



de calçadas a regularizar e qualificar, para a projeção do prazo requerido para a execução integral do Plano, através de intervenções públicas e privadas, fixando-se as metas anuais e plurianuais.

Art. 108 - Fica instituído o Fundo de Regularização e Qualificação de Calçadas e Travessias de Maceió, tendo por finalidade o financiamento dos projetos empreendimentos pela prefeitura, incluindo a participação pública em projetos privados, na forma desta lei.

§ 1º - O Fundo receberá recursos livres do Tesouro Municipal, a ele destinados no orçamento e recursos dos governos estadual e federal que lhe sejam destinados.

§ 2º - Os recursos arrecadados com a Contribuição de Melhoria das obras de calçadas realizadas pelo Plano deverão ser destinados ao Fundo, através da lei orçamentária, e dentro de suas limitações legais, para o financiamento de novos projetos.

## **Seção II**

### **Da execução público-privada**

Art. 109 - Desenvolvido o projeto executivo de engenharia para uma intervenção programada, será publicado, nos termos do artigo 20 desta lei, o edital da obra, contendo os dados do projeto, desagregado por subprojeto, inclusive o rateio por imóvel de cada subprojeto.

§ 1º - Dois ou mais subprojetos poderão ser agregados em uma única associação de proprietários para o exercício do direito de construir.

§ 2º - O balanço e a prestação de contas de subprojeto realizado integralmente pelos proprietários serão feitos em assembléia geral de sua associação.

§ 3º - O edital final da execução da obra e a imposição da Contribuição de Melhoria será por subprojeto, quando realizada pela Prefeitura.

§ 4º - Nos subprojetos executados pelos proprietários com participação pública, as contas aprovadas na assembléia da associação, com a participação e voto do município, serão assumidas no edital final da obra para imposição da Contribuição de Melhoria aos proprietários que não participaram de seu financiamento.

### **Seção III Do Setor Calceteiro**

Art. 110 - Compõem o setor calceteiro empresas de construção civil, de engenharia e arquitetura, que incluam em suas atividades projetar e implantar calçadas dentro das especificações técnicas desta lei, indústria e comércio de materiais de construção para pisos, guias e rampas, inclusive de galerias técnicas de infra-estrutura pré-moldadas, calceteiros, empresas de paisagismo e ajardinamento e empresas integradoras pró-calçada.

§ 1º - Calceteiro é o trabalhador artífice da construção civil que se especializa na construção de calçadas com observância rigorosa de todas as especificações técnicas.



§ 2º - Empresa integradora pró-calçada é a organização que inclua em suas atividades estimular a associação de proprietários de imóveis, moradores ou estabelecidos na prestação de serviços ou comércio, entorno de um projeto de calçada, assessorando-os na convocação e realização de assembléias, na contratação e desenvolvimento de projeto, nos procedimentos junto à prefeitura para sua aprovação, na contratação de empresa para sua execução, na obtenção de financiamento bancário, no cálculo de rateio, na cobrança bancária e pagamento de fornecedores, na prestação de contas e conclusão do projeto.

§ 3º - A empresa integradora poderá desenvolver uma ou mais destas atividades, e associar-se a outras empresas, do próprio setor calceteiro ou não, para o desenvolvimento de suas atividades.

Art. 111 - A Prefeitura Municipal atuará junto ao Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, CREA, às Federações da Indústria e do Comércio, inclusive SENAI e SENAC, ao Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, SEBRAE, à Associação Brasileira de Cimento Portland, e entidades congêneres, para a difusão do Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas, de sua inserção nas linhas de atuação de cada entidade, na mobilização de seus associados e capacitação para implementação do plano, buscando criar economias de escala e ampliar a geração de emprego e renda.

#### **Seção IV**

#### **Da gestão do Plano**

Art. 112 - É instituído o Conselho Municipal do Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas, tendo por objetivos e funções:

I - acompanhar a execução e a avaliação do plano e suas metas;

II - propor soluções para casos omissos desta lei a serem regulamentados por decreto do executivo municipal;

III - responder consulta em situações atípicas em que o órgão de regulação urbana não tenha podido enquadrar nos parâmetros estabelecidos nesta lei, conforme previsto no § 2º do artigo 71 desta lei.

Art. 113 - O Conselho será presidido pelo Secretário Municipal de Planejamento e Desenvolvimento e composto por representantes

I - do órgão municipal de regulação urbana;

II - do órgão municipal de transporte e trânsito

III - do órgão municipal de infra-estrutura e obras;

IV - do órgão municipal de meio ambiente

V - do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, CREA/AL;

VI - da Associação Brasileira de Cimento Portland;

VII - da Associação Comercial

VIII - da Federação das Indústrias

IX - de associação de moradores

X - de organização não governamental

## Capítulo XVI

### Das disposições finais

Art. 114 - A Prefeitura Municipal de Maceió:

I - promoverá a orientação e divulgação das normas estabelecidas nesta lei.

II - diligenciará junto ao Governo Federal, através do Ministério das Cidades, para criação de linhas de crédito para financiamento aos projetos de regularização e qualificação de calçadas, públicos e privados, com recursos do Tesouro Nacional, de fundos destinados a infra-estrutura urbana, geridos pela Caixa Econômica Federal, CEF, e pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, BNDES, e, de linhas de crédito do sistema financeiro nacional, que possam ser incentivadas pela política monetária.

III - editará, por decretos e portarias, complementação para implementação desta lei.

Art. 115 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 116 – Revogam-se as disposições em contrário.

## Anexo I

### Definições e Conceitos

I - área de intervisibilidade: área na esquina delimitada pelas linhas que interligam os eixos das vias confluentes tangenciando o alinhamento dos imóveis perpendicularmente à bissetriz do ângulo formado por elas;

II - barreira arquitetônica, urbanística ou ambiental: qualquer elemento natural, instalado ou edificado que impeça a circulação dos pedestres nas vias públicas e o acesso aos equipamentos urbanos;

III - calçada: parte da via urbana, segregada em nível diferente, destinada à circulação de pedestres, à proteção dos imóveis, e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

IV - calceteiro: relativo a calçadas; artífice especializado na construção de calçadas;

V - canteiro central: obstáculo físico construído como separador das duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

VI - cruzamento: interseção de 2 (duas) ou mais vias em um mesmo nível;

VII - contribuição de melhoria: tributo devido pelo proprietário de imóvel valorizado pela implantação de obra pública

VIII - empresa integradora pró-calçada: empresa especializada em promover a associação de proprietários de imóveis com a finalidade de assumir a implantação da calçada, assessorando na realização de assembléias, na



contratação de projeto, em sua implantação, na obtenção de financiamento, e nos encaminhamentos junto a administração municipal;

IX - equipamento urbano: todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do Poder Público em espaços públicos e privados;

X - escadaria: degraus ou patamares implantados em ladeiras ou outras declividades, a fim de vencer acentuados ângulos de inclinação, destinados ao tráfego de pedestres;

XI - faixa livre, ou passeio: área da calçada destinada à circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário urbano ou outras interferências;

XII - faixa de serviço: área da calçada destinada à colocação de equipamentos, mobiliário urbano e elementos paisagísticos, implantados mediante a autorização do Poder Público;

XIII - faixas de trânsito, de rolamento ou de tráfego: qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas longitudinais, que tenha largura suficiente para permitir a circulação de veículos, ou sua parada ou estacionamento, segundo regulamentado;

XIV - faixa de travessia de pedestres: demarcação transversal a pistas de rolamento de veículos, para ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via, bem como advertir condutores de veículos sobre a necessidade de reduzir a velocidade de modo a garantir sua própria segurança e a dos demais usuários da via;

XV - fatores de impedância: elementos ou condições que podem interferir

no fluxo de pedestres, tais como mobiliário urbano, entrada de edificações junto ao alinhamento, vitrines junto ao alinhamento, vegetação, postes de iluminação pública ou de sinalização;

XVI - guia: borda ao longo da calçada, geralmente construída com concreto ou granito, que cria barreira física na via, entre as faixas de tráfego dos veículos e dos pedestres, propiciando ambiente mais seguro para os pedestres e edificações e facilidades para a drenagem;

XVII - infra-estrutura urbana: sistema técnico de equipamentos e serviços necessários ao desenvolvimento das funções urbanas, composto por subsistemas, de drenagem, água e esgoto, de comunicações, de energia elétrica, de circulação de pedestres, de circulação de veículos, entre outros;

XVIII - mobiliário urbano: elementos de natureza utilitária ou não, tais como lixeiras, telefones públicos, bancas de jornal, hidrantes, abrigos de ônibus, postes de iluminação ou sinalização, implantados pelo poder público, ou mediante sua autorização, em espaços públicos ou privados (conforme conceito da NBR 9283)

XIX - paisagem urbana: característica visual determinada por elementos como estruturas, edificações, vegetação, vias de tráfego, espaços livres públicos, mobiliário urbano, dentre outros componentes naturais ou construídos pelo homem;

XX - passeio: parte da calçada, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres;

XXI - pedestralidade: abordagem urbana do ponto de vista do pedestre em sua interação com os outros modos de transporte e com o meio ambiente urbano construído; pensar espaços urbanos sob a ótica soberana da mobilidade do

pedestre.

XXII - piso tátil: piso caracterizado pela diferenciação de cor e textura, destinado a constituir aviso ou guia perceptível por pessoas com deficiência visual;

XXIII - pista ou leito carroçável: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais;

XXIV - rota acessível: trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, constituído de calçadas e travessias, conectando as múltiplas origens e destinos dos deslocamentos urbanos:

a) a rota acessível interna pode incorporar corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores, entre outros;

b) a rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas e guias rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, entre outros;

XXV - sarjeta: escoadouro para as águas das chuvas que, nas ruas e praças, beira o meio-fio dos passeios;

XXVI - setor calceteiro: setor que responde pela produção de calçadas, compreendendo a indústria e a comercialização de materiais, as empresas de construção civil, as empresas de projeto, as integradoras pró calçadas, os profissionais da construção civil habilitados a implantar ou interferir nas calçadas com observância precisa das especificações técnicas e das determinações legais;

XXVII - sistema de circulação de pedestres nas vias e espaços públicos urbanos: compreende sua infra-estrutura, constituída pelas calçadas, rampas de

acesso, travessias e transposições viárias, pelo sistema de sinalização, vertical, horizontal, semafórica, tátil e sonora, e pelas normas de trânsito e de regulação urbana;

XXVIII - travessia de pedestre: faixa para trânsito de pedestres transversal à dos veículos, demarcada, com rampas estabelecendo a concordância entre níveis diferenciados;

XXIX - travessia de pedestres elevada: prolongamento das calçadas estabelecendo sua continuidade entre dois quarteirões, com rampa nas bordas para permitir a passagem de veículos, quando admitida.

XXX - transitabilidade: condição ou qualidade da circulação, livre de interferências, com reduzida impedância e interrupções de fluxo;

XXXI - via pública urbana: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a calçada, a pista, a ilha, o canteiro central e similares, situada em áreas urbanas e caracterizadas por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão;

XXXII - via de trânsito rápido: via caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

XXXIII - via arterial: via caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

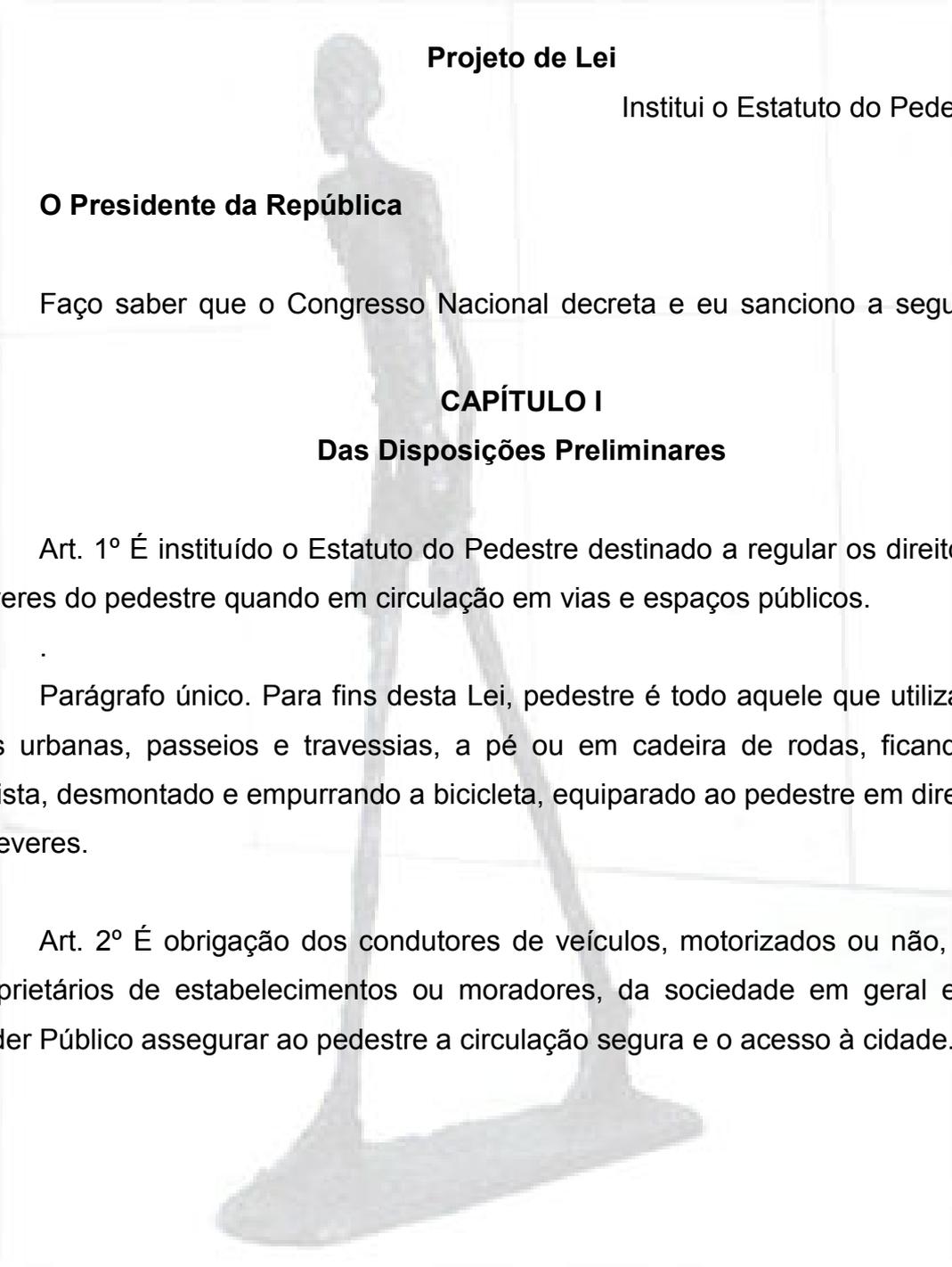
XXXIV - via coletora: via destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

XXXV - via local: via destinada basicamente ao tráfego de origem e destino, caracterizada pela regulamentação de velocidade máxima de 30 km, e pelas travessias elevadas nas interseções;

XXXVI - via de pedestres: via destinada à circulação prioritária de pedestres;



### 7.3 Estatuto do Pedestre: esboço de um anteprojeto



**Projeto de Lei**  
Institui o Estatuto do Pedestre

**O Presidente da República**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**Das Disposições Preliminares**

Art. 1º É instituído o Estatuto do Pedestre destinado a regular os direitos e deveres do pedestre quando em circulação em vias e espaços públicos.

Parágrafo único. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza as vias urbanas, passeios e travessias, a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 2º É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

## CAPÍTULO II

### Dos Direitos do Pedestre

Art. 2º São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

I – ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;

II - calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;

III - ruas privativas de pedestres, em áreas de comércio, turismo e lazer, com logística própria e específica para distribuição de produtos e serviços;

IV - prolongamento das calçadas sobrepondo-se as pistas de rolamento de vias locais, estabelecendo sua absoluta prioridade com relação ao fluxo de veículos, que farão a travessia em condição similar a de passagem sobre a calçada para ingresso em garagens;

V - alargamento de calçadas nas esquinas de vias arteriais ou coletoras nas faixas de travessia, reduzindo a área de maior risco.

VI - faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

VII - semáforos com foco para pedestres nas travessias de vias com maior intensidade de tráfego de veículos, com tempo suficiente para permitir a travessia em segurança, inclusive de pessoas de mobilidade reduzida;

VIII - refúgio ou canteiro central nas travessias em vias de mão dupla;

IX - passarelas para pedestres ou trincheiras para os veículos em vias de trânsito rápido, buscando-se solução que não aumente demasiadamente o percurso e o esforço do pedestre;

X - sinalizas luminosas e sonoras nas portas de garagens;

XI - iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, terminais de transporte público e seus pontos de paradas;

XII - equipamento e mobiliário urbano que facilite a mobilidade e acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

§1º É assegurado à pessoa portadora de deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida a acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

§2º - O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via responde pela solução segura para as travessias de pedestres, assegurando-lhes prioridade sobre todos os demais meios de transporte.

Art. 3º - A faixa de livre circulação nas calçadas terá largura em função do

fluxo de pedestres por minuto na hora de maior circulação, estabelecida pela seguinte equação:

$$L = ( F / 25 ) + \sum i \geq 1,20, \text{ onde}$$

L = Largura do passeio, ou faixa livre;

F = Fluxo de pedestres no horário de pico, pedestres por minuto por faixa métrica.

i = valores adicionais por fatores de impedância, sendo  $i_1 = 0,45$  junto a vitrines ou comércio no alinhamento;  $i_2 = 0,25$  junto a mobiliário urbano; e,  $i_3 = 0,25$  junto à entrada de edificações.

Parágrafo Único - A largura mínima estabelecida, de 1,20 m, considera o fluxo de até 30 pedestres por minuto, sem impedância, na hora de maior movimento, e não autoriza o uso das calçadas reduzindo a faixa de circulação existente a este mínimo, sem considerar o fluxo de pedestres e a impedância gerada pelo próprio uso.

### **CAPÍTULO III**

#### **Dos Deveres dos Pedestres**

Art. 4º São deveres dos pedestres:

I - zelar pelo cumprimento do Estatuto do Pedestre, comunicando ao Poder Público o seu descumprimento;

II - andar somente nas calçadas, preferencialmente pelo lado direito;

III - atravessar as vias nas faixas, passarelas e passagens subterrâneas a eles destinadas;

IV - quando não existir faixa de pedestre em uma distância de até 50 metros, atravessar em trajetória perpendicular ao eixo da via, tomando as precauções de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos;

IV - quando a faixa de pedestre for semaforizada com foco para pedestre, observar a sinalização;

V - quando a faixa de pedestre for semaforizada sem foco para pedestre, aguardar o fechamento para o fluxo de veículos;

VI - ajudar crianças, idosos e pessoas com deficiências nas travessias;

VII - não jogar lixo nas vias, calçadas, praças e passeios públicos;

VIII - caminhar pelo acostamento ou, quando não houver, pela lateral da pista nas vias sem calçada, sempre de frente para os veículos;

IX - obedecer à sinalização de trânsito;

X - manter seus cães com coleiras, e focinheiras, se bravios, além de portar coletor de fezes dos animais, quando caminhar nas vias, passeios, calçadas e praças públicas.

## CAPÍTULO IV

### Da Construção, Regularização, Qualificação e Manutenção de Calçadas e Travessias

Art. 5º. A responsabilidade da implantação e manutenção das vias públicas urbanas é do Município e como tal, das calçadas e travessias que as integram.

Parágrafo Único - Calçada é a parte da via pública urbana segregada em nível mais elevado do que as pistas de tráfego, destinada à circulação de pedestres e à proteção dos imóveis, e, quando possível, à instalação de mobiliários e equipamentos urbanos.

Art. 6º. - As calçadas se incluem entre as obras de infra-estrutura urbana cuja obrigação de construir é assumida por empreendedores em processos de loteamento.

Art. 7º. - A regularização de calçadas compreende a correção de suas inconformidades às normas de acessibilidade, NBR 9050, e aos critérios de transitabilidade e segurança viária.

Art. 8º. - A qualificação de calçadas compreende a renovação de seu pavimento, adotando-se projeto paisagístico e materiais que valorizem o ambiente urbano, em harmonia com o entorno e suas edificações, quanto à arquitetura e à ocupação.

## **CAPÍTULO V**

### **Da Contribuição de Melhoria**

Art. 9º. - Será devida a Contribuição de Melhoria pelos proprietários ou possuidores de imóveis, lotes ou terrenos com testada para calçadas que venham a ser implantadas ou reconstruídas pelo poder público.

§ 1º - O valor devido será o custo da obra computadas as despesas de estudos, projetos, fiscalização, desapropriações, administração, execução e financiamento.

§2º - A determinação da Contribuição de Melhoria far-se-á rateando o custo parcial ou total da obra, entre todos os imóveis com testada para a calçada, proporcionalmente à extensão da testada, à área construída, ao padrão de construção e à finalidade econômica do imóvel.

§3º - Será cobrado o custo parcial em bairros de população de menor capacidade de pagamento, de conformidade com o estabelecido na lei orçamentária do município.

## **CAPÍTULO VI**

### **Da Violação dos Direitos dos Pedestres**

**Art.** Constitui infração aos Direitos do Pedestre:

I – Expor o pedestre a riscos de acidentes de trânsito por má conservação, ou inexistência da calçada em via pública urbana e de suas travessias;

II – Impedir a passagem na faixa livre de circulação das calçadas;

III – Submeter o pedestre a longos tempos de espera nas travessias sinalizadas, ou por ausência de sinalização;

IV – Alongar excessivamente o percurso dos pedestres para travessia segura favorecendo o tráfego motorizado.

## **CAPÍTULO VI**

### **Do Acesso à Justiça**

#### **Seção I**

#### **Disposições Gerais**

#### **Seção II**

#### **Do Ministério Público**

## **CAPÍTULO VII**

### **Do Conselho Municipal dos Direitos do Pedestre**

**Art.** O Poder Executivo constituirá o Conselho Municipal dos Direitos do Pedestre - CONSEPE, órgão consultivo e fiscalizador do disposto na presente Lei.

**Art.** Compete ao Conselho Municipal dos Direitos do Pedestre:

I - propor políticas públicas de incentivo ao cumprimento do Estatuto do Pedestre;

II - avaliar planos e ações de prevenção de acidentes de trânsito envolvendo pedestres;

III - responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos;

IV - estimular a realização de campanhas educativas sócio-educativas relacionadas aos direitos e deveres do pedestre;

V - cumprir e fazer cumprir o Estatuto do Pedestre

**Art.** O Conselho Municipal dos Direitos do Pedestre será composto por representantes de diversos órgãos municipais e de entidades não governamentais, buscando a intersetorialidade e a participação plural.

Parágrafo único. Entidades e associações que atuem na área preceituada por esta Lei poderão requerer assento no CONSEPE.

**Art.** O Poder Público criará a Ouvidoria do Pedestre, com telefone próprio e gratuito, para providenciar soluções, receber e encaminhar as sugestões, reivindicações e denúncias das infrações do disposto na presente Lei.

**Art.** Fica criada a Semana do Pedestre com atividades, propaganda e campanhas nas escolas dos direitos e deveres do pedestre que terá lugar na primeira semana de setembro de cada ano.

## **CAPÍTULO VIII**

### **Das Disposições Gerais**

**Art.** Os prédios de edifícios que não possuem marquise de proteção para queda de objetos dos andares superiores ou sistema de captação do gotejamento de aparelhos de ar condicionado deverão instalar os equipamentos necessários à proteção dos pedestres.

**Art.** Os Municípios delimitarão as áreas e estabelecerão as normas de utilização das calçadas por bares, restaurantes, feiras de artes e artesanatos.

**Art.** O licenciamento de projetos que impliquem em aumento do tráfego está condicionado a estudos do impacto sobre a circulação de pedestres e a mitigação destes efeitos através da instalação de equipamentos nesses locais como o alargamento das calçadas, a implantação de faixas de travessia, semáforos, passarelas ou passagens subterrâneas.

## **CAPÍTULO VIII**

### **Das Disposições Finais**

**Art.** Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

