

MANUAL DE ORIENTAÇÃO DO PEDESTRE

- CIDADE DE SÃO PAULO -

APRESENTAÇÃO

Este manual é constituído de perguntas e respostas sobre calçadas e trânsito na Cidade de São Paulo, seguidas de comentários da ABRASPE. Ao todo, são quinze quesitos, correspondendo sete a calçadas (largura, inclinação, piso, construção e conservação, escoamento das águas, mobiliário urbano e comércio nos passeios) e oito a trânsito (limites de velocidade, sinais, proibições e deveres do pedestre e do motorista em relação ao pedestre, multas, tempo para travessia, passarelas, entidades responsáveis). O objetivo do trabalho é conscientizar o cidadão sobre seus direitos e deveres como pedestre, esclarecendo suas eventuais dúvidas sobre as soluções dos problemas que enfrenta no dia-a-dia quando faz suas caminhadas. Ao final, é dada orientação de como o pedestre deve proceder para fazer valer seus direitos.

O objetivo da ABRASPE não é substituir a ação individual. São tantas as situações e os locais em que o pedestre sofre restrições ao seu direito de ir e vir com conforto e segurança, que seria impossível a uma instituição como a ABRASPE assumir a responsabilidade de canalizar todas as reclamações e cobrar as devidas soluções.

As informações contidas neste trabalho são do domínio público e podem ser livremente utilizadas. Deixamos aqui registrados, em nome da Diretoria da ABRASPE, nossos agradecimentos à Secretaria das Administrações Regionais da Prefeitura de São Paulo, que tão gentilmente nos forneceu a maior parte das informações sobre calçadas, e à Ordem dos Advogados do Brasil – Seção de São Paulo, que nos auxiliou na interpretação de algumas questões relativas à legislação de trânsito. Essas entidades não são, obviamente, responsáveis por erros ou omissões existentes no texto, muito menos pelos comentários da ABRASPE que são de nossa inteira responsabilidade. Cabe reconhecer, ainda, que sem o apoio e o estímulo dos associados da ABRASPE e de seu corpo diretivo, este trabalho teria sido impossível.

Conclamamos os Comitês de Prevenção de Acidentes de Trânsito - CIPA de empresas, bem como outras instituições públicas e privadas interessadas no assunto, a reproduzirem este trabalho, no todo ou em parte, tornando-o menos árido, pelo uso de linguagem e desenhos que facilitem a comunicação com o público alvo. Nesse caso, a ABRASPE solicita que pelo menos 5% dos exemplares produzidos sejam-lhe encaminhados gratuitamente, para distribuição entre os seus associados e o público interessado, particularmente às escolas que não têm recursos para produzir ou reproduzir trabalhos de orientação ao pedestre.

São Paulo, Abril de 1999

EDUARDO JOSÉ DAROS
PRESIDENTE

CALÇADAS E TRÂNSITO NA CIDADE DE SÃO PAULO

PEDESTRE; NÃO SEJA MOLE; EXERÇA SEUS DIREITOS !

I – CALÇADAS

1. QUAL A LARGURA MÍNIMA DAS CALÇADAS ?

Em vias arteriais (exemplos: Avenidas 9 de julho, Faria Lima e São João): 3,5 metros de cada lado da via, no mínimo, e canteiro central, com largura mínima de 2,0 metros;

Em vias principais (exemplos: Rua Augusta e Alameda Santos) : 3,0 metros de cada lado da via, no mínimo;

Em vias locais (exemplos: ruas residenciais): 2,5 metros de cada lado da via, no mínimo.

Comentários da ABRASPE:

A Lei n.º 9.413, que define esses padrões mínimos, é de 30 de Dezembro de 1981, e não previu o aumento da largura das calçadas que naquela época estavam abaixo deles. Na Av. Santo Amaro, e em tantas outras vias arteriais, por exemplo, há trechos em que a largura das calçadas é de 1,0 a 1,5 metros somente. Além disso, a largura de seus canteiros centrais, quando existem, raramente atinge o mínimo de 2,0 metros determinado pela Lei. Em zonas residenciais, onde predominam as vias locais, os passeios não têm a largura mínima legal de 2,0 metros, na maioria das vezes. No Brooklin Novo, por exemplo, predominam vias com passeios de 1,0 metro, ou até menos.

A ABRASPE solicitou à Prefeitura que defina um programa de ampliação da largura de nossas calçadas, não só para atingir os padrões mínimos estabelecidos na Lei 9.413, mas para satisfazer as reais necessidades de espaço para o trânsito de pedestres que, em muitos casos, exigem larguras superiores às previstas nessa Lei, particularmente nas zonas de comércio intenso. Até o presente nada se conseguiu de efetivo.

2. QUAIS AS DECLIVIDADES OU INCLINAÇÕES DOS PASSEIOS ?

A declividade normal no sentido transversal (da parede ou muro para a rua) deve ser de 3% e a longitudinal (no sentido do trânsito de pedestres) deve ser, no máximo, de 12%. Caso a rua tenha inclinação superior a 12%, devido à topografia do terreno, deverão ser construídos degraus, com altura máxima de 17,5 cm cada um.

Comentários da ABRASPE:

Os padrões acima, definidos no Decreto Municipal 27.505, de 14 de Dezembro de 1988, são adequados, já que 3% de inclinação lateral permite o pleno escoamento das águas pluviais, sem criar problemas para os pedestres e deficientes físicos que usam cadeiras de rodas.

Quanto ao máximo de 12%, no sentido longitudinal, apesar de não criar problema para o pedestre, é muito elevada para o deficiente que usa cadeira de rodas, cujo limite seria de 8%. Contudo, se a topografia do terreno exige ruas muito inclinadas, não há outra solução.

É bom ressaltar, porém, que se o volume de pedestres for muito grande, dever-se-ia pensar em soluções do tipo elevador vertical ou em plano inclinado, a fim de não prejudicar o trânsito de idosos e deficientes, como acontece hoje nas calçadas e escadas que ligam as Avenidas 9 de Julho e Paulista, na altura do túnel.

Infelizmente, os padrões antes citados são desrespeitados. Basta uma rápida caminhada pela Avenida Paulista e por algumas ruas transversais que lhe dão acesso para se constatar inclinações superiores a 12% na Alameda Ministro Rocha de Azevedo a partir da Jaú na direção dos jardins, por exemplo, e inferiores a 3% no sentido lateral, nos próprios passeios da Avenida Paulista, o que propicia a formação de extensas poças d'água.

O desrespeito mais freqüente e acintoso se verifica quando se constróem rampas de acesso a garagens, bem inclinadas, em cima do passeio, impedindo a circulação de cadeiras de rodas e desequilibrando os pedestres, particularmente idosos e mulheres que usam saltos altos. O caminhar enviesado já se tornou regra em muitos passeios, particularmente em zonas residenciais. O citado Decreto é bem claro quando determina no Art. 23, item V, parágrafo 2º: “Eventual desnível entre o passeio e o terreno lindeiro deverá ser acomodado no interior do imóvel”; e no parágrafo 3º: “Nas áreas de acesso para veículos, a concordância vertical entre o nível do passeio e o nível do leito carroçável da rua, decorrente do rebaixamento das guias, deverá ocorrer numa faixa de até 1/3 (um terço) da largura do passeio, com início junto às guias, respeitado o mínimo de 0,50 metros e o máximo de 1,00 metro”. Em outras palavras a rampa tolerada para entrada de automóveis também tem regras que, se obedecidas, não obrigariam o pedestre a andar enviesado nesses locais. A maioria dos proprietários de imóveis desconhece essa regulamentação e a Prefeitura pouco se interessa em divulgá-la e fiscalizá-la.

3. QUAIS OS TIPOS DE PISO EXIGIDOS ?

O material empregado deve ser durável, não podendo resultar em superfície escorregadia ou derrapante. Considerando aprovados os seguintes materiais: concreto, mosaico e ladrilho hidráulico. Outros materiais poderão ser autorizados desde que ofereçam condições seguras para o trânsito de pedestres.

Comentários da ABRASPE:

Na prática, essa determinação do Decreto 27.505, de 1988, é continuamente desrespeitada. Os próprios calçadões centrais, construídos pela Prefeitura Municipal em 1976, apresentam armadilhas para os pedestres incautos que pisam sobre as pedras maiores de granito liso que se distribuem entre as pedras menores do tipo mosaico português. Basta lembrar o episódio criado pelo calçadão da ladeira da rua General Carneiro, que se transformava, em dias de chuva, num verdadeiro tobogã. Os pedestres que ali escorregavam e caíam, transformaram-se em palhaços, na jocosa apresentação feita, em 1981, no Programa Fantástico da TV Globo.

4. QUANDO DEVEM SER CONSTRUÍDAS AS CALÇADAS E QUEM SÃO OS RESPONSÁVEIS POR SUA CONSTRUÇÃO E CONSERVAÇÃO ?

Os passeios devem ser construídos e conservados obrigatoriamente pelos proprietários do imóvel em frente, sempre que a rua disponha de guia (meio fio) e sarjeta.

Comentários da ABRASPE:

O desrespeito a esse regulamento é tão comum que já transformou a regra em exceção. Na periferia da Cidade, em ruas que dispõem de guia e sarjeta, raramente encontram-se calçadas. Quanto à falta de conservação é um fenômeno generalizado em toda a cidade, sendo que as empresas de serviços públicos contribuem para isso, quando quebram os poucos e bons passeios existentes, devolvendo-os ao público em mau estado. Além disso, já se tornou prática corrente ocupar-se parte das calçadas com vegetação espinhosa, proibida pela legislação. Ou então, prejudica-se a circulação do pedestre com a colocação de floreiras, de pouca flor e muito concreto, ou de barras de ferro e prismas de concreto para servirem de barreira aos veículos. Pior do que tudo isso, porém, é o asfaltamento de ruas ou de antigos caminhos de terra, estreitos e sinuosos, sem a construção de guias e sarjetas. Sem calçada ou acostamento por onde andar o pedestre é obrigado a disputar espaço com os veículos na própria pista asfaltada, expondo-se a sérios riscos de atropelamento, normalmente de gravidade, já que não há controle de velocidade nessas vias normalmente mal sinalizadas.

5. COMO DEVE SER O ESCOAMENTO DAS ÁGUAS PLUVIAIS ?

As águas das chuvas provenientes de telhados, quintais e de marquises devem ser escoadas por baixo do passeio até as sarjetas que as despejam nos bueiros. Em outras palavras, essas águas devem ser coletadas em calhas e condutores que passam por baixo da calçada, sem sujá-la ou inundá-la, muito menos escoando-se sobre as cabeças ou pernas dos pedestres.

Comentários da ABRASPE:

As verdadeiras inundações de passeios, muitas vezes com lama, sem falar nas águas provenientes de marquises e de condutores junto à parede externa que molham a cabeça e as pernas do pedestre, demonstram que esse regulamento é muito pouco respeitado. Os bueiros entupidos, além de propiciarem a inundação dos passeios, criam lagos nas ruas, cujas águas, poluídas são jogadas sobre o corpo dos pedestres pelas rodas dos veículos em circulação. Em muitas ruas inclinadas as deficiências do sistema de escoamento das chuvas transforma o leito da rua e as calçadas em corredeiras de água, interrompendo o trânsito de pedestres. Um exemplo disso é a Rua Augusta no período das chuvas de verão.

6. QUEM AUTORIZA A INSTALAÇÃO DE MOBILIÁRIO URBANO ?

A Prefeitura autoriza a instalação de qualquer tipo de mobiliário urbano, desde que não bloqueie, obstrua ou dificulte o acesso de veículos, trânsito de pedestres, em especial dos deficientes físicos, ou a visibilidade dos motoristas. Nesses casos, seja qual for a largura do passeio, deverá ser mantida uma faixa mínima de 90 cm para a livre circulação de pedestres.

O Manual de Segurança de Pedestres, do DENATRAN-CONTRAN, recomenda ainda: ... "que a faixa central dos passeios seja mantida livre, concentrando-se a colocação do mobiliário urbano junto dos edifícios ou próximos do meio fio, por serem espaços inaproveitados de maneira eficiente pelos pedestres".

Comentários da ABRASPE:

A disposição do mobiliário urbano tem sido desordenada, gerando estrangulamentos, e até impedindo a circulação de pedestres. A faixa mínima de 90 cm é freqüentemente desrespeitada e, em muitos casos, é insuficiente, dando origem a filas indianas de pedestres para a transposição dos estrangulamentos existentes. Na Avenida Paulista, por exemplo, não obstante suas calçadas terem 10 metros de largura cada uma, existem estrangulamentos para a circulação de pedestres. As bancas de jornais ocupam espaços imensos, contrariando a legislação e, o que é pior, ao invés de serem longas e estreitas, são largas ao ponto de deixarem pouco espaço para o pedestre andar.

Os deficientes visuais sofrem não só com os buracos e ondulações do pavimento, mas também com os orelhões da TELESP e outros equipamentos cuja largura é bem superior a dos canos metálicos que os sustentam, dificultando a identificação do obstáculo com o uso de bengala.

7. QUEM AUTORIZA O COMÉRCIO NOS PASSEIOS ?

O comércio e a prestação de serviços nas vias e logradouros públicos poderão ser exercidos mediante permissão de uso concedida nos termos do Decreto Municipal n.º 27.660, de 22.02.89, preservada, porém, a segurança e a circulação da população e a conservação e qualificação da paisagem urbana.

Comentários da ABRASPE:

Em áreas de grande trânsito de pedestres, no centro e nos bairros, pode-se constatar o desrespeito a essa regra. Recentemente, a Prefeitura iniciou um programa de desobstrução

II – TRÂNSITO

1. QUAIS OS LIMITES DE VELOCIDADE NAS VIAS PÚBLICAS URBANAS ?

As vias públicas e os respectivos limites de velocidade, quando não houver placas especiais definindo-os especificamente, são os seguintes (Art. 61 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB):

a. Trânsito Rápido-80 km por hora

Esse tipo de via se caracteriza por “acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível” e sem calçadas ao longo delas, recomenda a ABRASPE. São exemplos o Elevado Presidente Costa e Silva (Minhocão) e as Vias Internas das Marginais (próximas ao rio). Normalmente não há calçadas nessas duas vias, mantendo os pedestres afastados delas.

b. Preferenciais - 60 km por hora

São vias em que os veículos têm prioridade de trânsito e se caracterizam “ por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo...”. São exemplos, as Avenidas Nove de Julho e Rebouças.

c. Coletoras - 40 km por hora

São destinadas a “coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar nas vias acima, ..” São exemplos as ruas que coletam o trânsito dos bairros e o conduzem às grandes avenidas.

d. Locais - 30 km por hora

São vias “ caracterizadas por interseções em nível não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas “. Exemplos são todas as vias residenciais que não se enquadram nas condições anteriores.

Comentários da ABRASPE:

A gravidade dos atropelamentos em nossas cidades seria bem menor se houvesse uma fácil identificação pelo motorista das quatro categorias de vias acima e se os limites de velocidade determinados pelo CTB fossem respeitados. Pesquisas recentes feitas na Austrália revelam que se a velocidade de impacto sobre o pedestre for de até 30 km por hora, a chance de sobrevivência é de 99% e os ferimentos são normalmente leves; entre 30 e 43 km hora, a probabilidade de sobrevivência ainda é alta: 87%; contudo, entre 43 e 50 km por hora o pedestre atropelado tem somente 1/3 de chance de sobreviver; que se reduz a somente 7% se a velocidade de impacto for superior a 50 km por hora. É importante lembrar que nessas velocidades mais elevadas os pedestres que sobrevivem sofrem ferimentos quase sempre graves. Não obstante esses dados poderem ser questionados, por se tratar de uma amostra de 176 casos, trata-se de atropelamentos fatais submetidos à rigorosa análise científica. Ora, se nas vias de trânsito rápido normalmente inexistem, ou são poucos os pedestres (o ideal seria que estivessem delas afastados por barreiras físicas), somente haveria maiores riscos nas chamadas vias preferenciais, em que o limite é de 60 km por hora. Nesses casos, entende-se que uma via somente seja assim classificada se dispuser de completa sinalização para pedestres. O risco de morte por atropelamento, ou de ferimentos graves, decorreria, portanto, do desrespeito à sinalização, seja pelo pedestre, seja pelo motorista.

Na realidade, porém, não há uma identificação das vias conforme a classificação estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro e prevalece, ainda, um clima de permissividade no referente à velocidade nas chamadas vias coletoras e locais. Também acontecem atropelamentos graves, e até mesmo fatais, em áreas residenciais, onde o limite de velocidade, se existisse controle, seria de 30– 40 km por hora.

Visando um controle mais efetivo da velocidade a ABRASPE propôs à Prefeitura a identificação de duas categorias de vias, já que as de trânsito rápido são tão poucas e facilmente identificáveis: ARTERIAIS (60 Km/Hora) : com estrito controle sobre os veículos e os pedestres, completando a sinalização e adequando as calçadas às necessidades dos pedestres.

COLETORAS E LOCAIS (30 a 40 Km/Hora): controle de velocidade através de restrições físicas, tais como lombadas, estreitamento de pistas, arborização, sinalização e outras intervenções, não olvidando obviamente de adequar as calçadas às necessidades dos pedestres.

2. QUANDO DEVEM SER COLOCADOS SINAIS DE TRÂNSITO ?

De acordo com o Art. 24, item III do Código de Trânsito Brasileiro “compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de sua circunscrição: implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário”. O Art. 71 estabelece que “o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização”. No Art. 88 determina: “nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação, sendo que nas vias ou trechos de vias em obras deverá ser afixada sinalização específica e adequada”. No Art. 94 afirma-se que qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto no leito da via terrestre, como nas calçadas, caso não possa ser retirado, deve ser imediata e devidamente sinalizado. E logo adiante, no Art. 90, estabelece: “não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta”.

Comentários da ABRASPE:

Esses regulamentos não são cumpridos com rigor. O argumento mais utilizado é a carência de recursos, pois a sinalização normalmente é deixada para o final da obra. A ABRASPE tem insistido na tese de que a obra não está concluída enquanto não assegurar condições de segurança e conforto ao pedestre. O triste exemplo da Avenida Santo Amaro não deve ser repetido. Centenas de pessoas foram atropeladas durante o período de construção do corredor de transporte coletivo por falta de sinalização adequada. O mesmo aconteceu com a Rodovia Ayrton Senna, então dos Trabalhadores, devido à inadequação do sistema de passarelas.

3. QUAIS SÃO OS DEVERES E PROIBIÇÕES DO MOTORISTA QUE INTERESSAM DIRETAMENTE AO PEDESTRE ?

O Art. 29 determina no item V “que o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento”. Os Art. 36 e 38 determinam que o condutor ao cruzar a calçada, saindo ou entrando na garagem ou no estacionamento deve dar preferência aos pedestres que por ela estejam transitando. Além disso, nas conversões à esquerda ou à direita deverá ceder passagem aos pedestres. O Art. 70 dá preferência de passagem para os pedestres que estejam atravessando a via sobre a faixa própria nos casos em que não houver sinalização semafórica. No caso dela existir todos devem respeitá-la, devendo o condutor, mesmo que o semáforo libere a passagem dos veículos, dar preferência aos pedestres que não tenham ainda concluído a travessia.

Constam do CTB as seguintes infrações que envolvem diretamente o pedestre: Art. 165 relativa a dirigir sob o efeito de álcool ou drogas; os Art. 170 e 171 que se referem a dirigir ameaçando os pedestres ou lançando-lhes água ou detritos; o Art. 175 que proíbe o motorista de “utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus”; o Art. 176 que obriga ao condutor a prestar socorro quando envolvido em acidente com vítima; o Art. 181, item VII, que proíbe o estacionamento no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, e o item XIII que o obriga a deixar espaço para estacionamento de ônibus junto à calçada de maneira a que o pedestre usuário do transporte público possa embarcar e desembarcar com conforto e segurança; os Art. 182 e 183 que proíbem a parada de veículos na calçada ou sobre a faixa de pedestres; o Art. 193 relativo à proibição do trânsito de veículos em calçadas e outros locais destinados à circulação de pedestres; o Art. 194 que proíbe o trânsito em marcha à ré, “salvo na distância necessária a pequenas manobras e de forma a não causar riscos à segurança”; os Art. 202 e 203 que proíbem a ultrapassagem pelo acostamento e pela contramão nas faixas de pedestres; o Art. 206 que impede a utilização da calçada e outras passagens para pedestres para operação de retorno do veículo; o Art. 208 que se refere à proibição de avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória; o Art. 204 que obriga o motorista a dar preferência de passagem ao pedestre que se encontre na faixa, que não haja concluído a travessia, mesmo que ocorra sinal verde para o veículo, e a portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes, em qualquer circunstância. Além disso, deve ser dada preferência aos pedestres que tenham iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada, bem como ao que esteja atravessando a via transversal para onde o veículo esteja realizando a conversão; o Art. 220, item XIV, em que o motorista deve reduzir a velocidade de forma compatível com trânsito, nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa movimentação de pedestres; o Art. 230 que somente permite o uso da buzina com toque breve para advertir ao pedestre e jamais prolongada e sucessivamente “a qualquer pretexto”; o Art. 230, item XI, e o Art. 231, item III, que impedem a circulação de veículo “com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante” ou “produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN”.

Comentários da ABRASPE:

A inobservância dessas regras é generalizada. Até mesmo certos guardas de trânsito as desconhecem. Ao se tentar cruzar uma rua transversal a nossas avenidas preferenciais, fazemo-lo com medo de ser atropelado, pois os veículos saem dessas avenidas em alta velocidade, e raramente o motorista está preocupado com o pedestre, muito menos em dar-lhe preferência de passagem. Quando o pedestre insiste em completar a travessia iniciada, recebe um “buzinaço” para correr. O desrespeito à sinalização, particularmente ao sinal fechado, os ruídos de escapamentos abertos, em especial de motocicletas, a fumaça negra de caminhões e ônibus, a lama e água arremetidas sobre os pedestres por motoristas sádicos ou descuidados, os veículos estacionados em calçadas ou parados sobre as faixas destinadas aos pedestres, são tão freqüentes que dão a impressão de que essas situações irregulares são normais.

4. QUAIS SÃO OS DEVERES E DIREITOS DOS PEDESTRES ?

O Art. 68 diz “ É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres. Os parágrafos 2º e 3º desse artigo estabelecem que nas áreas urbanas, quando não houver passeios, e nas áreas rurais, quando não houver acostamento, a circulação de pedestres será feita em fila única pelos bordos da pista de rolamento com prioridade sobre os veículos, sendo que nas vias rurais deverá ser em sentido contrário ao deslocamento de veículos, e em ambos os casos quando não houver proibição para isso ou a segurança ficar comprometida. O parágrafo 6º. determina que o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para a circulação de pedestres, sempre que houver obstrução da calçada ou de passagens especiais a eles destinadas. O Art. 69 estabelece que “Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele, observadas as seguintes disposições: I- onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao seu eixo; II- para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista: a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes; b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos; III- nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via em continuação da calçada, observadas as seguintes normas: a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos; b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou para sobre ela sem necessidade.

O Art. 254 estabelece que é proibido ao pedestre:

- “I- permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;
- II- cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;
- III- atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;
- IV- utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença das autoridade competente;
- V- andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;
- VI- desobedecer à sinalização de trânsito específica.

Comentários da ABRASPE:

Os pedestres também desrespeitam a sinalização, pulando grades e correntes e realizando a travessia onde e do jeito que bem entendem. Na periferia, acostumaram-se tanto a andar pelo meio da rua que, mesmo onde existem calçadas, andam pela pista de rolamento. O pedestre infrator age assim por ignorância dos reais riscos que corre, já que seus erros normalmente são punidos na própria carne. Uma grande parte das infrações, porém, é cometida conscientemente. A Prefeitura propôs, no passado, multa para pedestre, mas não implantou-a.

A ABRASPE foi contra a medida, porém favorável a que se discutam soluções mais consentâneas com nossa cultura. O novo Código de Trânsito Brasileiro – CTB prevê multa ao pedestre infrator no valor de 25 UFIR (R\$ 25,00). A posição da ABRASPE se resume no seguinte: **“Assim que nós brasileiros tenhamos atingido níveis mais elevados de educação e escolaridade e que haja maior controle sobre os abusos dos motoristas, os pedestres alfabetizados, bem informados e educados também poderão ser multados por colocarem em risco suas vidas e, eventualmente, a de terceiros. Até lá, deve-se orientar o pedestre sobre como se comportar no trânsito, utilizando a persuasão e outros métodos mais justos e eficazes para garantir sua obediência.”**

5. QUAIS SÃO AS MULTAS POR INFRAÇÕES DO TRÂNSITO ?

Categoria I, gravíssima: 180 UFIR (R\$ 180,00). Exemplos: - dirigir sob a influência de álcool (mais de 0,6 g por litro de sangue), ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica. A penalidade envolve cinco vezes a multa, ou seja, R\$ 900,00, e a medida administrativa de suspensão do direito de dirigir, sendo recolhida a carteira e ficando o veículo retido até que se apresente um motorista habilitado; também é enquadrada como infração gravíssima “dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos”. A penalidade envolve uma multa de R\$ 180,00 e medida administrativa de retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

Categoria II, grave: 120 UFIR (R\$ 120,00). Exemplos: estacionar o veículo no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre ou sobre ciclovia . Além da multa está prevista a remoção do veículo estacionado; também é infração grave não dar preferência ao pedestre que estiver atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo ou quando ele houver iniciado a travessia da rua mesmo que não haja sinalização especial para pedestre.

Categoria III, média: 80 UFIR (R\$ 80,00). Exemplos: parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso, ou então, usar o veículo para arremessar sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos.

Categoria IV, leve: 50 UFIR (R\$ 50,00). Exemplos: usar a buzina prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto. Todas as infrações cometidas pelos pedestres estão enquadradas nesta categoria e a penalidade é de 50% da multa, ou seja, R\$ 25,00.

Comentários da ABRASPE:

Apesar do elevado valor das multas não se observa, ainda, um esforço de priorização na sua aplicação. É comum a multa ao veículo parado, como por exemplo quando é ultrapassado o tempo permitido para estacionamento em zonas azuis, que a rigor não seria uma infração de trânsito. Enquanto isso, são raras as multas por excesso de velocidade em zonas residenciais, quando se põe em risco a vida de pedestres, normalmente crianças e idosos que se expõem mais ao trânsito nessas áreas. Além disso, basta observar com um pouco de atenção o que acontece em nossas avenidas quando o trânsito é livre para se concluir que somente há respeito aos limites de velocidade onde existem guardas ou equipamentos especiais destinados a seu controle.

Uma forma de evitar os abusos seria espalhar por todas as vias da cidade, inclusive nas locais e coletoras, equipamentos falsos de baixo custo misturados com equipamentos verdadeiros, mudando continuamente e aleatoriamente a posição desses últimos.

6. QUAIS OS TEMPOS PARA A TRAVESSIA DO PEDESTRE ?

O tempo dado ao pedestre para atravessar a via deve ser suficiente para pessoas idosas ou que andam lentamente concluírem a travessia tranquilamente. A velocidade média adotada é de 1,2 metros/segundo. Apesar de ser um pouco rápida para idosos ou deficientes que andam mais lentamente, é bom lembrar que o novo código assegura ao pedestre o direito de concluir a travessia em qualquer situação. O motorista que não der preferência ao pedestre nesses casos comete infração grave, ou gravíssima se o pedestre for deficiente, criança, idoso ou gestante. Além disso, a espera para abertura do sinal para o pedestre não deve ser demorada ao ponto de irritá-lo e levá-lo a atravessar com o sinal fechado.

Comentários da ABRASPE:

Com o objetivo de assegurar mais fluidez ao trânsito de veículos, o sistema de temporização de sinais sacrifica o pedestre de várias formas, quais sejam: a. o tempo para a travessia, em alguns casos é insuficiente para os que andam lentamente; b. nas avenidas largas e de trânsito intenso o pedestre é obrigado a dividir sua travessia em duas etapas: uma até o canteiro central; e outra dali até o outro lado da rua; c. em muitos locais a espera é exagerada, isto é, superior a um minuto. A ABRASPE já se manifestou várias vezes sobre isso, solicitando prioridade aos pedestres nas áreas onde seu volume é muito grande. Há muitos casos em que o pedestre é obrigado a enfrentar situações de desconforto e risco quando o canteiro central é estreito.

7. QUAIS AS MELHORES SOLUÇÕES PARA SEPARAR OS PEDESTRES DO TRÂNSITO DE VEÍCULOS?

Não existe regulamentação a respeito. Na prática, adota-se a solução mais barata, que consiste na construção de passarelas. No entanto, consta do Manual de Segurança de Pedestres, elaborado pelo DENATRAN-CONTRAN, no item 2, sobre travessias em desnível, o seguinte: "...” é interessante manter o pedestre se locomovendo no seu caminho normal e alterar o caminho dos veículos, fazendo estes últimos passar acima ou abaixo da pista reservada aos pedestres”.

Comentários da ABRASPE:

A ABRASPE já se manifestou várias vezes contra o uso de passarelas na área urbana, quando o volume de pedestres é muito elevado e preponderante. Onde o fluxo preponderante é de veículos, como nas estradas e rodovias, a construção de passarela é aceitável, ainda que desconfortável e geradora de condições para assaltos aos pedestres que nelas circulam. É importante que se procure mitigar esses inconvenientes, colocando-as próximas a postos de gasolina ou de polícia, por exemplo. Também deve-se buscar uma topografia que lhe seja favorável, isto é, que desestimule a passagem por baixo da passarela.

Nas áreas centrais e de grande movimento de pedestres são os veículos que deveriam subir em elevados ou pontes em arco, ou passar em túneis, deixando o nível do chão para o pedestre. Caso essas soluções sejam muito dispendiosas, ou inviáveis, resta ainda a sinalização normal, com faixa de pedestre ao nível do chão ou a utilização de elevador ou escada rolante.

8. QUAIS AS ENTIDADES RESPONSÁVEIS PELA SINALIZAÇÃO, OPERAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO ?

O CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) é responsável pela fixação das normas e especificações relativas à sinalização, bem como sobre equipamentos e dispositivos eletrônicos ou eletromecânicos de controle do trânsito. Ao município, quando demonstrado ter condições para tal, compete toda a operação do trânsito, envolvendo a circulação, o estacionamento e a parada de veículos, bem como a circulação de pedestres com conforto e segurança. Executa obras e serviços, instala equipamentos, fiscaliza e controla o trânsito, autuando e cobrando multas, bem como aplicando outras medidas previstas no código de trânsito. Com relação à habilitação do motorista e do veículo, a competência é dos órgãos estaduais que também podem operar o trânsito nos municípios que não tiverem qualificados para isso. O gerenciamento do trânsito urbano compete à Secretaria Municipal de Transportes, por meio do Departamento de Operação do Sistema Viário-DSV e da Companhia de Engenharia de Tráfego-CET. O policiamento é feito pela polícia militar estadual.

É importante saber que o novo código assegura a todos os cidadãos “trânsito, em condições seguras”, competindo aos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito a responsabilidade de “adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”. Esses órgãos respondem “objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro”. Ademais, “darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente”. A responsabilidade objetiva transfere o ônus da prova, em caso de denúncia, ao órgão que supostamente tenha agido errado ou se omitido, e por isso, tenha sido responsabilizado pelo acidente. Não é demais citar que ficou bem explícita a abrangência do novo código ao considerar “trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais “ e, nos conceitos e definições, ao afirmar “que a via compreende “a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central “. Em outras palavras, o trânsito de pedestres no espaço público, inclusive nas calçadas, acostamentos, ilhas e canteiros centrais é regido pelo novo código. Portanto, o cidadão tem direito a condições seguras para andar a pé.

Comentários da ABRASPE:

Como o município não tem controle direto sobre a polícia militar, que pertence ao Governo do Estado e presta serviços ao município através de convênio, observam-se conflitos normalmente gerados por dupla subordinação. Em São Paulo, por razões que se desconhece, o poder judiciário não criou vara especializada para delitos de trânsito, como acontece em várias capitais que decidiram eliminar o clima de impunidade no trânsito. O maior rigor da nova legislação de trânsito, que elevou substancialmente o nível das multas, estabeleceu rigorosas sanções administrativas e instituiu os crimes de trânsito, está revertendo o quadro de impunidade. É necessário, contudo, que se implantem os programas de educação que irão dar sustentabilidade ao processo.

III - RECLAMAÇÕES E AÇÕES NA JUSTIÇA

Antes de tudo é fundamental que se reduzam os incidentes no trânsito que acabarão gerando acidentes de maior ou menor gravidade. Nesse processo, cumpre ao cidadão mais bem informado e educado apontar ou denunciar falhas e irregularidades no sistema de trânsito. O novo código lhe garante esse direito. A CET dispõe dos telefones 194, para atender casos de emergência, inclusive de falhas nos sistemas de sinalização que possam causar acidentes, e 3030-2267, para pedidos de sinalização. **Em caso de acidentes graves com vítimas é dever do cidadão comunicar os bombeiros, por meio do telefone 193, para que o resgate se faça rapidamente.**

Nos acidentes de trânsito em geral, e nos atropelamentos em particular, duas conseqüências poderão advir: primeiro, a decorrente dos prejuízos de ordem material sofridos pela parte inocente, que poderão ser objeto de discussão na Justiça Civil, objetivando indenização, caso não haja composição amigável entre as partes; a outra, quando existem vítimas, vale dizer, quando alguém se machuca ou perde a vida no acidente, é de ordem criminal. Nesse caso, não se discutem valores, mas sim a responsabilidade por eventual conduta criminosa. Se ela existiu, busca-se punição do responsável por meio de sua prisão ou, então, face à nova lei de trânsito, pela aplicação de penas alternativas.

Assim sendo, nos atropelamentos convém a assistência de advogado ao pedestre, porquanto o motorista, suposto autor da conduta criminosa, normalmente contrata advogado para defendê-lo. Caso contrário, seu desconhecimento das leis e do trâmite processual, poderá levá-lo a dispensar indenização, sem saber, num eventual acordo que faça na esfera criminal, ou ainda, acordando na esfera civil, bloqueie a esfera criminal.

Modernamente o sistema jurídico brasileiro adotou mecanismo processual que só é deflagrado quando a vítima de lesão corporal culposa – sem intenção -, manifesta vontade de processar o suposto culpado. Em outras palavras, o Estado abre mão de parte de sua soberania, facultando à vítima que decida se quer ver o acusado processado ou não. Muitas vezes o processo criminal é evitado porque um acordo na esfera civil ocorreu. Como tudo isso ainda é novidade para muitos, convém a assistência de advogado. O Ministério Público atende gratuitamente as vítimas de trânsito que não dispuserem de recursos para contratar advogado. O Departamento Jurídico do Centro Acadêmico XI de Agosto também oferece assistência jurídica gratuita à população de baixa renda. De qualquer maneira, o pedestre vítima de atropelamento ou de acidentes em calçadas pode reclamar seus prejuízos nos Juizados Especiais, sem a necessidade de advogado, para cobertura de prejuízos até 20 salários mínimos. É fundamental que disponha de testemunha disposta a comprovar hora, local e demais fatos relativos ao acidente. No caso de calçadas, uma ou mais fotografias da irregularidade causadora do acidente evita relatórios e dissertações que podem sempre ser questionados pelo proprietário do imóvel lindeiro responsável pela construção e conservação da calçada. Além disso, a vítima deve reunir os recibos de farmácia ou de hospitalização, acompanhados de laudo médico, se for o caso. Não deve ser olvidado, também, que a vítima, mesmo que não tenha realizado gastos relevantes, pode exigir indenização em dinheiro para compensar danos morais decorrentes do acidente.

A lentidão como caminham os processos na justiça, e até pouco tempo, a falta de legislação própria para delitos e crimes de trânsito, são responsáveis pelo desinteresse do pedestre exigir punição e indenização dos responsáveis pelo seu atropelamento ou acidente na calçada. Essa atitude passiva é que gera o criticado clima de impunidade que vige em nosso País. Felizmente essa situação está mudando. Hoje já prosperam escritórios especializados na reparação de danos por meio de indenizações aos acidentados prejudicados, sendo cada vez mais freqüente a indenização por dano moral também.

O objetivo da ABRASPE não é substituir a ação individual. A forma mais eficaz, portanto, é o próprio cidadão conhecer seus direitos e exercê-los. Caso não obtenha o resultado esperado, então a ABRASPE complementar a ação, interferindo diretamente em seu apoio.

1. CALÇADAS

O Sistema Disque Pedestre, proposto pela ABRASPE, acaba de ser implantado pela Secretaria das Administrações Regionais, que dessa forma abriu um canal de comunicação que permite ao pedestre apontar toda e qualquer situação que lhe impeça andar a pé com segurança. Buracos na calçada, obstruções de qualquer tipo, pisos escorregadios, ausência de calçadas, escoamento de águas dos edifícios ou de terrenos que molhem e sujem o pedestre, são exemplos de situações que podem e devem ser denunciadas por meio do **telefone 3068-9768 (Disque Pedestre)**. Em caso de acidente, a justiça provavelmente solicitará o termo de autuação da Secretaria das Administrações Regionais, como comprovante da irregularidade causadora do acidente. Daí a importância da reclamação ser feita e registrada. Além do Sistema Disque Pedestre, existe a possibilidade da denúncia ser feita diretamente à Administração Regional-AR local. Nesse caso, todavia, tem-se de saber antecipadamente qual delas tem jurisdição na área onde a situação irregular foi constatada. O Sistema Disque Pedestre dispensa essa identificação prévia, atendendo todas as reclamações para encaminhá-las, posteriormente, às entidades responsáveis pela solução das irregularidades. Outra possibilidade bem mais cômoda é a de registrar a reclamação no site da Prefeitura Municipal <http://www.prodam.sp.gov.br>

2. TRÂNSITO

O Departamento de Operação do Sistema Viário e a Companhia de Engenharia de Tráfego-CET, estão situados na Av. Nações Unidas, 7.163. Esses órgãos são responsáveis por oferecer condições seguras ao trânsito de veículos e pedestres no Município de São Paulo. Em caso de emergência, utilizar o telefone 194, da CET, e 193, dos bombeiros, para resgate de vítimas.

3. JUIZADOS ESPECIAIS CÍVEIS E INFORMAIS DE CONCILIAÇÃO

Central I – 2703615

Ipiranga- 61638763

Lapa - 8316475

Pinheiros – 2103986

Santo Amaro – 5228833 r. 216

Tatuapé - 2956417

Guaianazes – 2070569

Central II – 31057972

Jabaquara – 5740355 r. 179

Penha – 2960258

Santana – 69503096

* São Miguel Paulista- 69568098

Vila Prudente – 61042144

* Itaim Paulista - 69633881

* somente informal de conciliação

Associação Brasileira de Pedestres-ABRASPE Telfax 11-5437993 abraspe@originet.com.br

4. MINISTÉRIO PÚBLICO – Grupo de Atendimento Especial ao Público – GAP

Rua Major Quedinho, 90 - Tel. 257-2899 - Das 11 às 17 horas

5. CENTRO ACADÊMICO XI DE AGOSTO

Situado na Praça João Mendes 62/17 andar, tel. 2390186. Nas segundas-feiras, às sete da manhã, são distribuídas senhas para atendimento no decorrer da semana entre as 14 e 18 horas. Nessa ocasião é feita uma triagem socioeconômica, pois a intenção é atender aqueles que não dispõem de recursos para constituir advogado. Caso não passe na triagem, cidadão recebe orientação de como encaminhar o assunto sem a assistência jurídica do Centro.

IV – CONCLUSÃO

A rápida leitura deste Manual revela claramente que a maior parte de nosso código de trânsito e das posturas municipais sobre calçadas, sem falar nos códigos em que se apoia nossa justiça, são continuamente desrespeitados pela população. Todos, indistintamente, somos responsáveis pelo clima de impunidade que existe em nosso País, seja por ação ou omissão. O objetivo deste trabalho é o de tornar-nos conscientes, como cidadãos, sobre nossa responsabilidade no cumprimento das regras que, se respeitadas, reduziriam o caos prevalente em nosso trânsito, causa de tantos ferimentos e mortes prematuras, particularmente de crianças indefesas.

A partir de agora seremos coniventes com o caos em nosso trânsito, na medida em que não exercermos os nossos direitos e não cumprirmos nossas obrigações, como pedestre e motorista.

FIM DO MANUAL

REGRAS PARA NÃO SER ATROPELADO

-SE PUDER, TROQUE OLHARES COM O MOTORISTA-

1. **ANDE SEMPRE PELA CALÇADA**, OU PELO ACOSTAMENTO, ATÉ ENCONTRAR UM LUGAR SEGURO E COM BOA VISIBILIDADE PARA ATRAVESSAR A VIA;
2. **EVITE ANDAR PELO MEIO FIO**, PARA NÃO SER ATINGIDO POR ACESSÓRIOS LATERAIS DO VEÍCULO;
3. **PARE, OLHE E ESCUTE COM ATENÇÃO O TRÂNSITO**, PERMANECENDO NA CALÇADA, OU NO ACOSTAMENTO, ATÉ ENTENDER BEM COMO OS VEÍCULOS ESTÃO SE MOVIMENTANDO, PRINCIPALMENTE EM AVENIDAS E RODOVIAS ONDE ELES ANDAM EM ALTA VELOCIDADE;
4. **SEJA ESPERTO**: NAS VIAS SEM SINALIZAÇÃO PARA PEDESTRE, SOMENTE INICIE A TRAVESSIA QUANDO A DISTÂNCIA DOS VEÍCULOS PERMITIR VOCÊ REALIZÁ-LA CAMINHANDO COM NATURALIDADE;
5. **PEÇA AJUDA**, CASO NÃO TENHA ENTENDIDO A SINALIZAÇÃO OU SINTA-SE INSEGURO PARA ATRAVESSAR A VIA;
6. **USE A PRÓPRIA CABEÇA**: NÃO CORRA ATRÁS DE OUTRAS PESSOAS, ACHANDO QUE ELAS SÃO ESPERTAS E SABEM O QUE FAZEM;
7. **PROCURE NÃO ATRAVESSAR EM FRENTE A VEÍCULOS ESTACIONADOS**;
8. **RESPEITE O SINAL E USE AS FAIXAS DE PEDESTRES**, OU AS PASSARELAS, QUANDO POSSÍVEL, PORÉM NÃO CONFIE CEGAMENTE NA SINALIZAÇÃO, OBSERVANDO SE OS VEÍCULOS ESTÃO PARADOS, OU QUASE PARANDO, ANTES DE ATRAVESSAR;
9. **ATRAVESSE EM TRAJETÓRIA PERPENDICULAR À VIA**, NUNCA EM DIAGONAL, MANTENDO-SE ATENTO AO TRÂNSITO ATÉ ALCANÇAR O OUTRO LADO E, CASO SINTA-SE INSEGURO, LEVANTE O BRAÇO COM A PALMA DA MÃO VOLTADA PARA OS MOTORISTAS ;
10. **USE MATERIAL REFLETIVO NO VESTUÁRIO OU SEGRE UM OBJETO BRANCO NA MÃO, DEIXANDO-O BEM À VISTA, QUANDO ANDAR À NOITE**, POIS O MOTORISTA NÃO VÊ VOCÊ, A NÃO SER QUE USE ROUPA CLARA QUE REFLITA A LUZ DO FAROL;
11. **AJUDE CRIANÇAS, IDOSOS E DEFICIENTES** A ATRAVESSAR A VIA, MANTENDO O BRAÇO LEVANTADO DURANTE A TRAVESSIA, POIS SUA RESPONSABILIDADE É MUITO GRANDE NESSE CASO;
12. **CAMINHE PELO ACOSTAMENTO OU, QUANDO NÃO HOUVER, BEM NA LATERAL DA PISTA**, TANTO NAS ESTRADAS, COMO EM VIAS SEM CALÇADAS, SEMPRE DE FRENTE PARA OS VEÍCULOS, AINDA QUE AS LUZES O INCOMODEM.

PEDESTRE, LEMBRE-SE DE QUE ENFRENTAR O TRÂNSITO, ARRISCANDO SUA VIDA OU A DO PRÓXIMO, NÃO É SINAL DE CORAGEM, É BURRICE!