



CARTILHA DA
**CALÇADA
CIDADÃ**

Conserve a sua calçada
O respeito ao outro começa
na porta da sua casa

realização
MARA GABRILLI

Índice

Por que ter uma calçada acessível?	9
De quem é a obrigação pela gestão da reforma e da conservação das calçadas?	10
Como padronizar a calçada?	11
Como fazer um passeio para todos?	12
Mas que tipo de piso usar?	16
Exemplos de calçadas	18
Eu quero mais verde!!!!	20
Modelos de FINANCIAMENTO para construção e reforma de calçadas	21
Previsão no Orçamento municipal	22
Recursos em Convênios com União e Estados	22
Ajuda técnica do GOVERNO FEDERAL	25
Recursos mediante a PPP	26
Faça a LBI valer na prática e denuncie o seu não cumprimento	31
Ministérios Públicos Estaduais	31
Ministério Público Federal	34



Por que ter uma calçada acessível?

O Brasil tem 5.570 municípios que abrigam perto de 46 milhões de pessoas com deficiência. Todas essas cidades têm incalculáveis calçadas por onde esse público e toda a população precisa circular quando vai ao trabalho, às compras, à escola, ao lazer, enfim, quando sai de casa. Esses espaços, que chamamos formalmente de *passeio público*, tem uma única função: possibilitar que os cidadãos possam ir e vir com liberdade e segurança.

Uma cidade que privilegia os seus pedestres, garante um direito assegurado pela Constituição Brasileira. E, hoje, reforçado e delineado pela Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015) que alterou o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) para exigir da União, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, a promoção da melhoria das condições das calçadas.

E como isso acontece? Todo gestor público municipal é obrigado a elaborar um **Plano Diretor Estratégico** e/ou **Código de Posturas**, que é o que orienta o desenvolvimento da cidade na direção do equilíbrio social, ambiental e econômico, aumentando a qualidade de vida da população. Esse Plano e/ou Código é elaborado pelo executivo e aprovado nas Câmaras Municipais. Por isso, o cidadão tem de ter um olhar atento a isso.

Segundo a LBI, o Plano Diretor, obrigatório nas milhares de cidades brasileiras (de acordo com o Estatuto da Cidade¹), deverá conter um plano de rotas acessíveis *"que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros."*



De quem é a obrigação pela gestão da reforma e da conservação das calçadas?

Com a vigência da Lei Brasileira de Inclusão (a partir de 4 de janeiro de 2016), todos os Planos Diretores ainda pendentes de aprovação pela Câmara de Vereadores, bem como aqueles sujeitos às revisões periódicas estabelecidas na Lei, deverão conter em seus projetos esforços voltados à garantia de acessibilidade das calçadas.

A LBI vem operacionalizar compromissos assumidos pelo Brasil diante da ratificação da Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e reforçar disposições das Leis nº 10.048 e 10.098, de 2000, e seu respectivo Decreto regulamentador (Decreto nº 5.296, de 2004), que versam sobre acessibilidade e atendimento prioritário e são incisivos quanto à obrigação de o Estado Nacional se adequar aos seus 46 milhões de cidadãos com deficiência. Isso inclui desde veículos de transporte coletivo até edificações de usos públicos e privados.

Quanto às calçadas, agora está muita clara e definida a responsabilidade das Prefeituras em zelar pela gestão da **conservação e construção das calçadas**. A responsabilidade se reforça pela previsão de exclusividade dos municípios na produção de planos diretores, nos termos da Constituição Federal.²

Alguns municípios brasileiros, no entanto, têm adotado ações para transferir a responsabilidade financeira das calçadas aos proprietários de imóveis lindeiros, por meio da criação de fundos especiais, aumento de impostos e instituição de taxas ou contribuições de melhoria.

As medidas encontram forte resistência jurídica, econômica e até sociológica. Afinal, as calçadas constituem bens públicos municipais, inalienáveis, imprescritíveis e não passíveis da usucapião. Nossos Tribunais têm reconhecido a responsabilidade dos municípios por danos corporais ocasionados à pedestres em decorrência de defeitos em calçadas, o que demonstra claramente serem as calçadas partes integrantes da via pública, cuja responsabilidade pela manutenção é estatal.³

Sob o prisma sociológico, a transferência da obrigação financeira ao proprietário do lote lindeiro transmite a sensação de propriedade ao responsável pela forma como ela será construída. Essa atitude pode resultar no uso nocivo da calçada, dando ao cidadão a prerrogativa de construir passeios que sejam de utilidade sua e não da sociedade, como vemos nos calçamentos que são apenas rampas para entrada de carros, totalmente inacessíveis e sem nenhuma padronização.

A responsabilidade pelas calçadas deve seguir a mesma lógica da obrigação dos municípios quanto aos postes de iluminação: a "entrega" do serviço no domicílio não gera para o morador a responsabilidade pela sua conservação. Qualquer dano neste ou outro mobiliário urbano, bem como a pavimentação ou a calçada, é exclusivamente de responsabilidade da Prefeitura.

Como padronizar a calçada?

Na cidade de São Paulo, o Decreto nº 45.904, de 2005, assinado pelo ex-prefeito José Serra, criou uma padronização para os passeios públicos da cidade. Por essa regulamentação, as calçadas paulistanas devem ser feitas em alguns pisos pré-estabelecidos, com especificações de modo que todas as pessoas - com deficiência ou não - consigam circular com autonomia e segurança.

Para ampliar a aplicação do Decreto e, principalmente, para que a cidade fosse efetivamente reformada garantindo a acessibilidade a todos os paulistanos, a enquanto vereadora, Mara Gabrilli escreveu a Lei nº 14.675, sancionada pelo prefeito Gilberto Kassab em 2008, que criou em São Paulo o PEC - Programa Emergencial de Calçadas.

Por meio deste programa, a Prefeitura de São Paulo deveria reformar trechos de calçadas nas Subprefeituras compreendidos pelas Rotas Estratégicas e de Segurança. Essas áreas abrangem os principais serviços oferecidos nos bairros como escolas, bancos, correios, postos de saúde, paradas de embarque e desembarque de passageiros. As rotas foram determinadas a partir de um sistema logístico de base de dados elaborado e gerido pela Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida da Prefeitura - SMPED.

Em 2008, foi publicada uma Portaria Intersecretarial nº 04/SMSP/SMPED, que tornou obrigatório, nas rotas estratégicas, o uso do concreto moldado in loco, um tipo de piso totalmente acessível a todos os cidadãos.

Ainda outro Projeto de Lei, também de autoria da ex-vereadora e hoje deputada federal Mara Gabrilli, obriga as concessionárias ou permissionárias públicas a repararem o piso das calçadas onde forem feitas intervenções, de modo que fiquem perfeitamente igual a antes desta operação. Caso o passeio não seja entregue desta forma, a empresa vai ser multada e, se houver reincidência, a permissionária ou concessionária pode ter sua permissão de prestação de serviços suspensa.

Fique de olho: o cidadão que verificar o não cumprimento das regras de acessibilidade nas calçadas pode denunciar o executivo municipal ao Ministério Público local, cujos contatos elencamos no final deste manual.



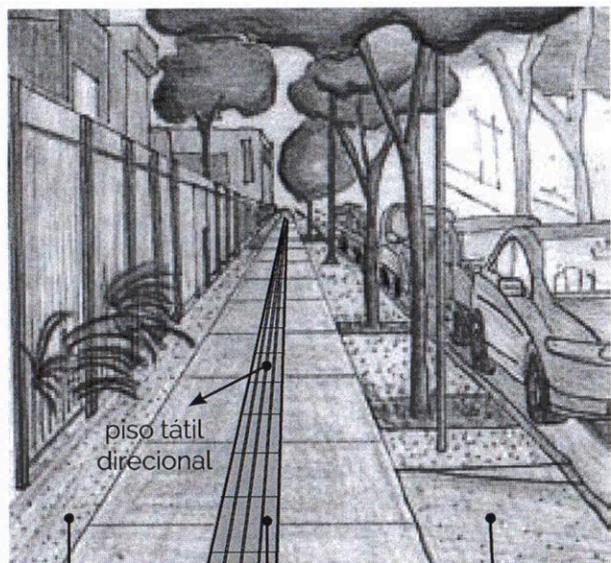
Como fazer um passeio para todos?

A calçada é a porta de entrada da nossa casa. É ali que a gente dá boas-vindas aos nossos convidados, onde compartilhamos espaço com os vizinhos e também é nesse pequeno local que podemos demonstrar como respeitamos os pedestres, os outros e até nós mesmos.

Pensando na democratização da cidade, e na liberdade de ir e vir de todos cidadãos, foram criadas normas (definidas pela NBR 9050 - 2015) para que os passeios públicos pudessem cumprir fielmente o seu papel: possibilitar o livre trânsito das pessoas - tenham elas alguma deficiência, mobilidade reduzida ou não.

Dimensões

Se a sua calçada tiver até 2 metros de largura, você terá de dividi-la em 2 faixas paralelas. Se o seu passeio público tiver mais de 2 metros, então é preciso que tenha 3 faixas, seguindo as seguintes especificações:



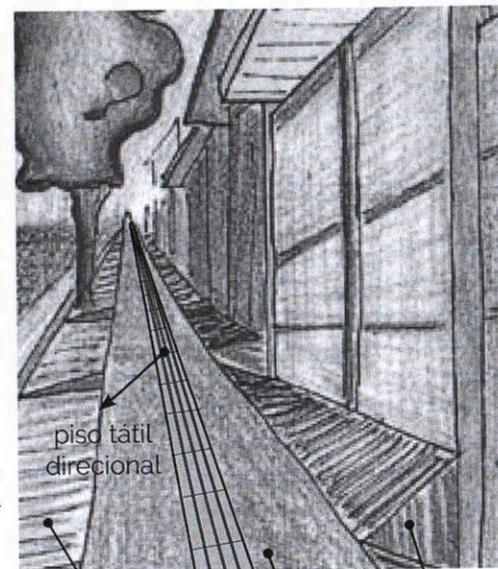
faixa de acesso

faixa livre
min. 1,20 m

faixa de serviço
min. 0,70 m

1. faixa de serviço: esse espaço, que precisa ter, no mínimo, 0,70m, é onde deverão ser colocados os mobiliários urbanos - como árvores, rampas de veículos, poste de iluminação, sinalização de trânsito, bancos, floreiras, telefones, caixa de correio e lixeiras.

2. faixa livre: essa é a faixa mais importante, pois é aqui que garantiremos a circulação de todos os pedestres. Ela deve ter, no mínimo, 1,20 m de largura, não apresentar nenhum degrau, nem mesmo um pequeno desnível entre lotes, obstáculo de qualquer natureza ou vegetação.



faixa de serviço
min. 0,70 m

faixa livre
min. 1,20 m

faixa de acesso

Essa faixa tem de ter superfície regular, firme, contínua e antiderapante sob qualquer condição, ou seja, não pode ter qualquer emenda, reparo ou fissura. As intervenções feitas precisam ser reparadas em toda a largura, sempre seguindo o modelo original. Outro item importante é ter inclinação transversal até 3% (esta inclinação serve apenas para escoar água das chuvas), ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre.

3. faixa de acesso: essa terceira faixa é dispensável em calçadas com menos de 2 m. Essa área é aquela em frente ao seu imóvel ou terreno, e pode receber vegetação, toldos, propaganda e mobiliário móvel como mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis. Serve ainda para acomodar a rampa de acesso aos lotes limítrofes sob autorização do município para edificações já construídas.



PROBLEMA
O cadeirante tem que fazer um esforço enorme para atravessar uma calçada com inclinação maior que 2%



BOM DESIGN
Quando o nível da rua é menor que o do prédio



Minha calçada tem menos do que 2 metros. O que fazer?

O ideal é que a calçada tenha essa medida. Se não, é preciso que a Prefeitura faça uma avaliação técnica e adequar o passeio dentro das normas. Temos sempre de pensar que o importante é ter a faixa livre, que é a de circulação, dentro dos padrões definidos.

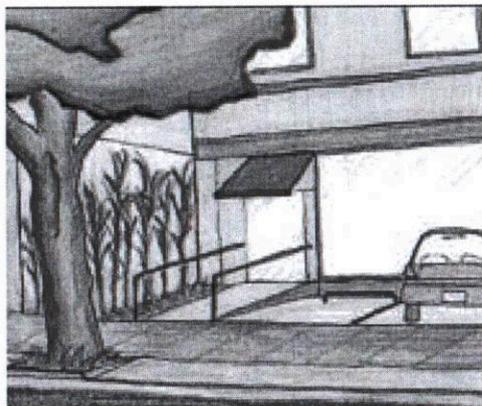
Várias propostas podem existir, dentre elas está a ampliação da calçada com a faixa verde. Mas ela deve ter segregadores: piso antiderrapante, e inclinação transversal de no máximo 3%. Outra solução está na instalação de *parklets* em pontos de estrangulamento, entre demais projetos de aumento de calçadas, especialmente nas esquinas para redução do percurso da travessia - e sempre com rebaixamento de calçada para que todos possam atravessar! Podemos usar, ainda, faixa de travessia elevada. É muito confortável e uma ótima solução para calçadas estreitas. Como são as calçadas do Patrimônio Histórico, feito em Salvador, no Pelourinho.

O que é preciso privilegiar nas três faixas?

Uma informação é muito importante: a faixa livre não deve ter inclinação superior a 3%. Isso mesmo, ali, onde circulam as pessoas, e os cadeirantes em especial, é imprescindível que o piso seja quase totalmente horizontal. É comum acontecer de as pessoas, para adequar a entrada dos carros, fazerem uma forte inclinação para que o carro entre na garagem sem nenhum problema. Assim, a calçada - que deveria servir para o pedestre - acaba virando uma rampa de veículo. Imagine algum cadeirante tentando passar por ali? Impossível. Afinal, essa calçada virou passeio para carro, não passeio público.

Bom, mas o que fazer com a entrada de carro?

Na entrada de veículos pode-se inclinar transversalmente a faixa de serviço com até 20% de inclinação e ainda ter um pequeno desnível de 5 cm que o carro sobe. Caso seja ladeira, pode comodar na faixa de acesso com autorização da Prefeitura, mas a

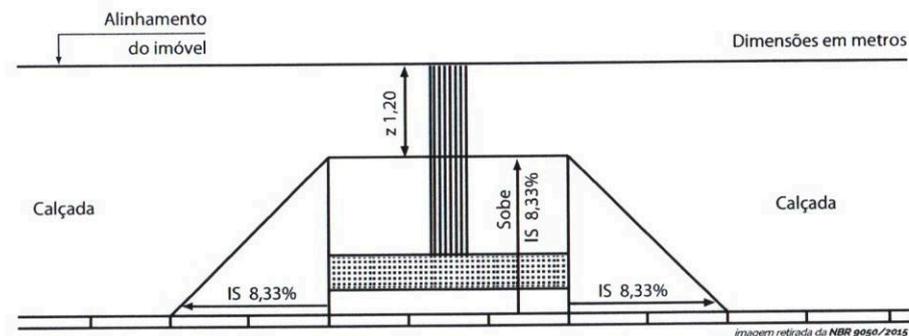


faixa livre tem de ser observada com cuidado e seguir a inclinação transversal de até 3% e a longitudinal deve seguir a mesma inclinação do leito carroçável.

Se a casa é na esquina. O que fazer?

Além das especificações anteriores, as esquinas têm um item a mais: os rebaixamentos de calçada para a travessia de pedestres. Além, claro, de serem pontos de intensa circulação, por isso devem estar livres de obstáculos. Observe as seguintes especificações:

Os rebaixamentos de calçada para travessia devem ter inclinação constante e não superior a 8,33%, ou seja, para uma guia de 15 cm de altura o comprimento da rampa central será de no mínimo 1,80 m e também devem ter esta inclinação nas abas laterais (8,33%). A largura mínima do rebaixamento é de 1,50 m.



O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação, de no mínimo 1,20m. Dois itens importantes: não pode ter desnível no final do rebaixamento para o leito carroçável e a sarjeta não pode ficar muito inclinada formando uma cunha, que vai prender as rodinhas da cadeira de rodas e carrinhos de bebê!



O mobiliário de grande porte, como bancas de jornais, tem de ficar a 15 metros das esquinas e os mobiliários de médio e pequeno porte - como telefones, lixeiras, entre outros, precisam ficar a 5 metros.

Bom, os tamanhos eu já sei. Mas que tipo de piso usar?

O piso mais acessível, de acordo com o uso e aceitação, é o concreto moldado in loco, por ser de mais fácil manutenção e também por questões de acessibilidade - ele é contínuo, o que facilita o deslocamento de pessoas em cadeira de rodas ou mesmo a circulação de uma mulher com salto alto, por exemplo. Em alguns casos, pode-se usar o ladrilho hidráulico, como nos casos das vias estruturais.

Pisos especiais

Para orientar pessoas com deficiência visual, ou cegas, é importante também colocar os pisos táteis de alerta e direcional. Desta forma, você dá autonomia e segurança para que essas pessoas possam circular pela cidade.

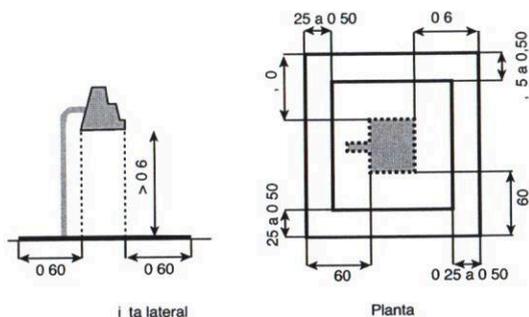
Piso tátil de alerta

Esse piso tem de ter cor e textura contrastante com a da calçada e é composto por um relevo que leva um nome bem estranho (tronco-cônicos). Você pode encontrar esse piso em lojas especializadas e a textura tem de ser padronizada e sempre seguir as Normas Técnicas da ABNT.

Esse tipo é usado para alertar as pessoas cegas. Quando elas passam com a bengala e notam a textura diferente do piso, já sabem que terão um perigo ou obstáculo suspenso à frente: seja uma travessia ou um telefone público. Por isso que esse tipo de piso é tão importante.

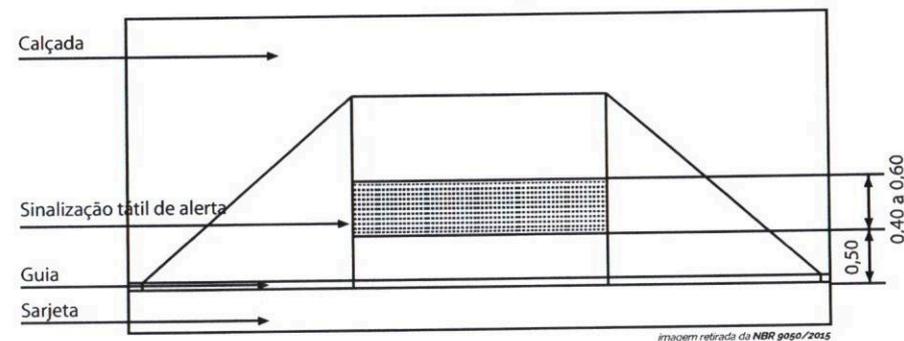
Crítérios de instalação

Em obstáculos suspensos entre 0,60 m e 2,10 m de altura, que sejam maiores na parte superior do que na base, a superfície em volta do objeto deve estar sinalizada em um raio mínimo de 0,60 m



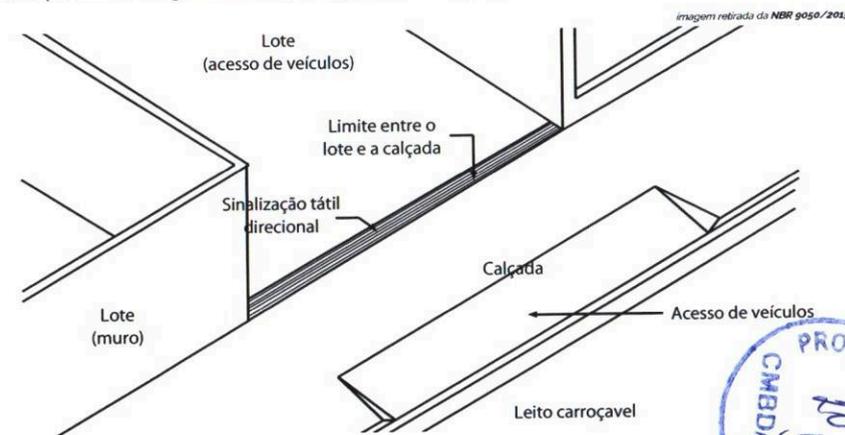
(exemplo: telefones públicos, caixas de correio.)

Em rampas para travessia, deve ter uma faixa de piso tátil de alerta posicionada paralelamente à faixa de travessia ou perpendicularmente à linha de caminamento para orientar pessoas com deficiência visual. Este piso tem de ter largura de 0,40 a 0,60 cm e estar distante 0,50 cm do início da guia.



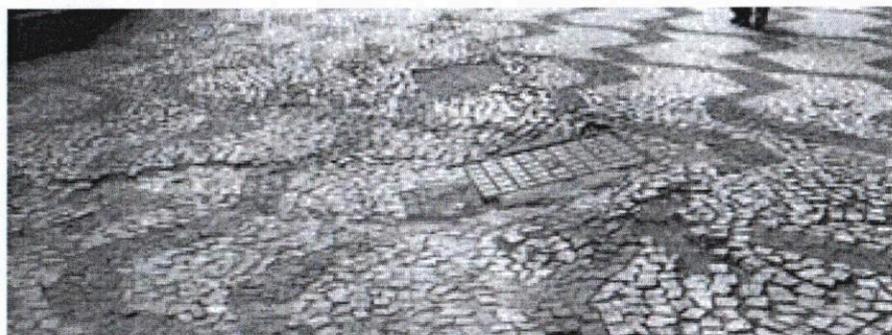
Piso tátil direcional

Este é o piso que direciona as pessoas com deficiência visual ou cegas. Ele é formado por feixes salientes trapezoidais em paralelos que, como sugere o próprio nome, indica a direção a ser seguida. Ele é instalado no sentido do deslocamento das pessoas, quando for ausente uma outra linha identificável. A sinalização deve contornar o limite dos lotes não edificados (como postos de gasolina, garagens ou estacionamentos).



Nas calçadas, o piso direcional deve estar no eixo da faixa livre da calçada. Em calçadões ou passeios em parques ou áreas sem edificação, o piso tátil deve ser posicionado de acordo com o fluxo de pedestres. Um exemplo é a Avenida Paulista, vale a pena conhecer (exemplo nas páginas 12 e 13).

Exemplos de pisos inadequados



Mosaico tipo português



Miracema



Pedras em geral

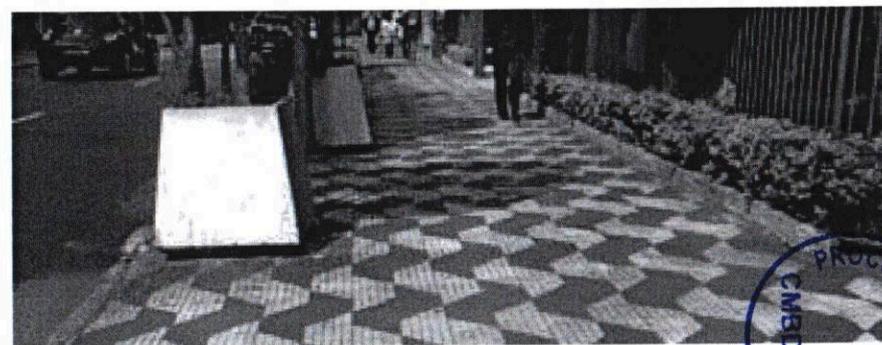
Exemplos de pisos adequados



Concreto



Pedras pré-moldadas de concreto



Ladrilho Hidráulico

Eu quero mais verde!!!!

Nossas cidades não podem ser um concreto só. Por isso, temos de privilegiar a presença de árvores, que contribuem para melhorar o nosso meio ambiente. Mas alguns cuidados devem ser tomados, porque compete à Prefeitura plantar ou reparar árvores, seguindo regulamentações previstas em lei.

Calçadas Verdes

Nas ruas onde não ocorre um fluxo muito grande de pedestres as faixas de serviço e acesso poderão ser ajardinadas seguindo o padrão de "calçadas verdes". As faixas ajardinadas não devem possuir arbustos que prejudiquem a visão e o caminho do pedestre. Porém, para construir uma calçada verde, a Prefeitura tem de estar atenta se existe na cidade normas sobre esse item. Na cidade de São Paulo, por exemplo, a Lei nº 13.646, de 2003, regula as seguintes questões:

- I - para receber 1 faixa de ajardinamento, o passeio deverá ter largura mínima de 2m (dois metros); e para receber 2 faixas de ajardinamento, largura mínima de 2,5m.
- II - as faixas ajardinadas não poderão interferir na faixa livre que deverá ser contínua e com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros).
- III - As faixas ajardinadas não devem possuir arbustos que prejudiquem a visão ou com espinhos que possam atrapalhar o caminho do pedestre.
- IV - Para facilitar o escoamento das águas em dias chuvosos as faixas não podem estar muradas.

Modelos de FINANCIAMENTO para construção e reforma de calçadas

Introdução

A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI) é um marco fundamental em muitos aspectos na defesa dos direitos das pessoas com deficiência. Em especial, e no que nos cabe aqui – quanto às calçadas. A LBI impõe aos Prefeitos a gestão da implantação e manutenção de calçadas acessíveis no exercício de seu mandato.

De maneira enfática, a nova Lei determina a obrigatoriedade do planejamento de calçadas com acessibilidade nos Planos Diretores e/ou nas suas revisões. A LBI estabelece que sejam criadas rotas estratégicas dentro dos Planos Diretores e que tais rotas – que compreendem serviços e principais pontos de circulação – sejam totalmente acessíveis. Além das rotas, as vias expressas também – ou seja, todas as calçadas. Com calçadas, rebaixamento nas esquinas, pisos táteis, enfim, todos recursos de acessibilidade.

As receitas tributárias, como se sabe, são destinadas ao atendimento das necessidades da população. Com esses recursos, o Orçamento Municipal prevê dinheiro para as despesas com a saúde, educação, transporte, segurança pública e, agora, também para a construção, conservação e reforma de calçadas acessíveis.

Sabemos que as receitas oriundas de impostos, taxas e contribuições de melhoria são limitadas e que tais recursos podem não cobrir toda a previsão obrigatória para a construção de calçadas. Por isso, além dessa previsão orçamentária tradicional, pudemos observar que outras experiências testadas por algumas cidades também geraram recursos para o financiamento de calçadas.

E como fazer isso? Abaixo, explicamos como e por que é necessário e onde colocar no orçamento municipal um dispositivo para a construção das calçadas. Também damos sugestões de experiências criativas que deram certo em muitos municípios brasileiros. A receita é ter boa vontade e vontade de transformar. Vamos lá?



Previsão no Orçamento municipal

A inclusão de despesa referente à construção de calçadas na Lei Orçamentária Municipal (LOA) é uma providência obrigatória dos nossos Prefeitos. Afinal, a legislação brasileira já reconhece as calçadas como itens integrantes de ruas, fazendo parte, assim, do conceito de bem público municipal:

"Art. 99. São bens públicos:

I - os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças ..." (Código Civil, de 2002)

"CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins." (Código de Trânsito - Lei nº 9.503, de 1997, Anexo I)

Os Tribunais da Federação⁴, reconhecendo este dispositivo, vêm responsabilizando os municípios pelo pagamento de danos ocorridos nas calçadas. Há inclusive uma Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público do Rio Grande do Norte contra o município de Natal pelo descumprimento da reforma e adaptação de calçadas urbanas com acessibilidade, com pedido para a adoção do *"percentual de 5% dos quilômetros de calçadas existentes em Natal a cada ano, concluindo-se todas as adaptações no prazo máximo de 20 (vinte) anos, sob pena de bloqueio anual do montante suficiente para a realização das respectivas obras..."*⁵

Ou seja, os Prefeitos precisam prever e alocar recursos para a construção e reforma de calçadas. Primeiro, prevendo na LOA, assim como alojando recursos em seu Orçamento Anual.

Recursos em Convênios com União e Estados

A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência reforçou a responsabilidade constitucional da União e dos estados-membros no processo de auxílio e parceria na construção e reforma dos passeios públicos aos municípios. É a previsão constante do artigo 3º, III, do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001):

"Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

..... III - promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público;"

Anualmente, os Governos disponibilizam recursos federais e estaduais para uma série de projetos aos municípios brasileiros no intuito de concretizar prioridades às quais os gestores não têm recursos para implementá-las por completo.

Os municípios se habilitam e **apresentam planos de trabalho** que, se aprovados, viabilizam o repasse de recursos federais às municipalidades, por meio da celebração de convênios.

No plano federal, procuramos alinhar as normas orçamentárias e — sobre tudo o gasto público na celebração de convênios — às exigências da Lei Brasileira de Inclusão.

Um exemplo disso está no impedimento de transferir recursos da União para obras e serviços de engenharia que não contenham plantas e projetos acessíveis nos referidos empreendimentos, conforme previsão na Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2016 (Lei nº 13.255, de 2016):

"Seção II Das Transferências Voluntárias

Art. 77. A realização de transferências voluntárias, conforme definidas no caput do art. 25 da Lei de Responsabilidade Fiscal, dependerá da comprovação, por parte do conveniente, de que existe previsão de contrapartida na lei orçamentária do Estado, Distrito Federal ou Município.

§ 6º É vedada a transferência de recursos para obras e serviços de engenharia que não atendam ao disposto na Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015."

Com a medida, todo e qualquer recurso financeiro da União solicitado por outro ente federativo, a título de cooperação, auxílio ou assistência financeira, que tenha por objeto obras e serviços de engenharia, somente será liberado se estiver de acordo com o Desenho Universal e com as normas de acessibilidade. Isso vale, inclusive, **para plantas de calçadas que, obrigatoriamente, têm de ser acessíveis.**



A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência garantiu um novo olhar sobre a temática. Temos certeza de que a União e os estados-membros, reconhecendo a prioridade da matéria, destinarão recursos para que os prefeitos possam reconstruir quilômetros de calçadas acessíveis nos milhares de municípios de nosso País.

Compete ao gestor municipal acompanhar atentamente a abertura de crédito destinado às reformas de calçadas acessíveis oferecidos pelo Governo Federal e Estadual e reivindicar o recurso por meio de projetos viáveis, passíveis de aprovação, observadas as disposições do artigo 77, § 6º, da LDO/2016.

Ajuda técnica do GOVERNO FEDERAL

Há, ainda, a possibilidade de o gestor municipal solicitar ajuda técnica ao **Programa Nacional de Acessibilidade** (Capítulo VIII do Decreto nº 5.296, de 2004). Sob a coordenação da Secretaria Especial dos Direitos da Pessoa com Deficiência, do Ministério da Justiça e Cidadania. Esse programa integra os planos plurianuais, as diretrizes orçamentárias e os orçamentos anuais, promovendo, entre outras as seguintes ações:

- I - apoio e promoção de capacitação e especialização de recursos humanos em acessibilidade e ajudas técnicas;
- II - acompanhamento e aperfeiçoamento da legislação sobre acessibilidade;
- III - edição, publicação e distribuição de títulos referentes à temática da acessibilidade;
- IV - cooperação com Estados, Distrito Federal e Municípios para a elaboração de estudos e diagnósticos sobre a situação da acessibilidade arquitetônica, urbanística, de transporte, comunicação e informação;
- V - apoio e realização de campanhas informativas e educativas sobre acessibilidade;
- VI - promoção de concursos nacionais sobre a temática da acessibilidade; e
- VII - estudos e proposição da criação e normatização do Selo Nacional de Acessibilidade.

Por fim, o **Ministério das Cidades** criou uma Secretaria Nacional de Acessibilidade e Programas Urbanos (SNAPU), que tem como missão implantar o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257, de 2001), através de ações diretas com transferência de recursos do Orçamento Geral da União e ações de mobilização e capacitação.

O Estatuto das Cidades, que regulamenta os artigos da Constituição Federal referentes à Política Urbana, constitui um dos maiores avanços da legislação urbanística brasileira. Ele apoia os municípios na execução da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, com base em princípios que estimulam processos participativos de gestão territorial.



Recursos mediante Parceria Público-Privada

As parcerias público-privadas (as chamadas PPPs) também são instrumentos legítimos de obtenção de recursos privados para as calçadas. De acordo com a Lei nº 11.079, de 2004, as responsabilidades podem ser divididas: o município especifica a necessidade pública e o agente privado executa o desenho, o financiamento, a construção e a disponibilização à população do ativo – nesse caso, as calçadas.

As vantagens para o poder público são numerosas:

- a) a obra ou o serviço é assumido e entregue pelo parceiro privado antes do pagamento pela administração e/ou usuário;
- b) o investimento realizado pelo parceiro privado garante a melhor tecnologia e qualidade do que as obras realizadas pela administração pública, a um custo menor, por se tratar de profissional com expertise no mercado;
- c) aumento do investimento em infraestrutura sem aumento do endividamento;
- d) transferência de parte do risco do investimento para o setor privado;
- e) permitir à administração pública concentrar esforços nas atividades primárias da população, deixando ao parceiro privado a execução das obras de infraestrutura estatal.

Em caso de interesse, o gestor público deverá avaliar a existência de legislação municipal sobre o assunto, pois muitas cidades optaram por regras e condições diferenciadas da Lei Nacional das PPPs (Lei nº 11.079, de 2004) no intuito de garantir a aplicabilidade da Parceria Público-Privada a orçamentos menores.

Por exemplo, as cidades de Curitiba⁶, estado do Paraná, e Pelotas⁷, no Rio Grande do Sul, adotaram legislações com pisos financeiros para a celebração de PPPs inferiores ao estabelecido na Lei Federal nº 11.079, de 2004, que é de R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais).

De outro lado, a cidade de São Paulo⁸ adotou tempo de duração dos contratos de PPPs com prazos menores do que os estabelecidos na Lei Geral da PPPs (entre 5 e 35 anos).

Portanto, as PPPs constituem mais um instrumento importante nesse contexto, servindo como uma opção para obter e destinar verbas para a construção de calçadas acessíveis.

Recursos da iniciativa privada

Por fim, não podemos deixar de reconhecer e apresentar aos nossos Prefeitos experiências criativas e exitosas vindas exclusivamente da participação privada no processo de calçadas acessíveis.

O primeiro exemplo é o Programa "Calçada Sustentável", de Goiânia, no estado de Goiás: a partir de um modelo de referência de calçada acessível (intitulada Calçada Consciente), um empresário aplicou-a no quarteirão de um dos seus empreendimentos.

O processo contou com a colaboração de todos os proprietários dos lotes lindeiros, inclusive na responsabilidade financeira pela manutenção da calçada pós-execução.

Foram feitos 550 metros quadrados de calçadas, o que chamou a atenção de técnicos do governo municipal. Para incentivar novos projetos, o Governo produziu uma cartilha orientativa para a execução de novas calçadas (o Manual da Calçada Acessível). Essa iniciativa gerou novos 23 mil metros quadrados de calçadas acessíveis só na capital de Goiás.⁹

Outra experiência de sucesso aconteceu no processo de revitalização da Rua Oscar Freire, na cidade de São Paulo¹⁰. Esta, que é uma das ruas comerciais mais glamorosas do município, foi totalmente revitalizada graças à iniciativa de um grupo de integrantes da Associação dos Lojistas da região.

Para realizar todo o projeto, houve compartilhamento de recursos financeiros entre a prefeitura municipal, uma operadora de cartões de crédito e os próprios lojistas (responsáveis pelos custos de ligação dos cabos enterrados para dentro dos estabelecimentos). O espaço foi extraordinariamente modificado com o desaparecimento dos postes, a reforma e alargamento das calçadas, a instalação de piso em concreto, o reposicionamento das guias e sarjetas (em consonância com normas de acessibilidade), a instalação de 18 bancos e 10 lixeiras, nova iluminação, plantio de 90 árvores de ipê e totens informativos dos estabelecimentos comerciais.

Já o programa "Calçada Segura", de São José dos Campos, no Vale do Paraíba, interior de São Paulo¹¹, também revelou uma experiência criativa envolvendo a participação popular no processo de construção de calçadas acessíveis.

Desenvolvido pela prefeitura municipal, o programa mesclou a participação do poder público e dos moradores. Enquanto a execução do projeto



ficou sob a responsabilidade dos moradores, coube à administração pública a negociação dos melhores preços junto aos fornecedores dos materiais e a organização de calceteiros para a execução das obras. O resultado foi uma significativa redução no custo médio das calçadas, tanto de pavimento intertravado, como de concreto moldado.

Há notícias de diversos outros projetos nesse sentido, como os Programas "Calçada Cidadã", de Vitória, no Espírito Santo; "Rota da Cidadania", em Joinville, Santa Catarina, que também podem servir de referência para que os prefeitos adotem soluções compatíveis às características de suas municipalidades.

Para transformar as calçadas do Brasil, contamos com o empenho e a criatividade de nossos gestores. Legislações não faltam para que o nosso País seja um lugar democrático e cidadão. Essa cartilha serve, de diversas formas, para orientar, informar e dar sugestões. Ajuste sua gestão para que ela garanta a acessibilidade em todos os passeios públicos, começando ali, na porta da sua casa. Uma calçada cidadã é uma calçada para todos.

Notas

1 Artigo 41, § 3º, da Lei n. 10.257/2001, com a redação conferida pelo artigo 113 da Lei n. 13.146/2015. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I – com mais de vinte mil habitantes;

II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III – onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV – integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional. VI – incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. (Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012)

2 Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

3 STJ – RESP 1185226/RJ, Segunda Turma, Rel. Ministro Castro Meira, j. 10.08.2010, DJ 19.08.2010, publicado na LEXSTJ vol. 255, p. 191)

4 O TJ-SP, p. ex., concluiu pela impossibilidade de usucapião sobre calçadas, justamente por considerá-las bens públicos, nos termos do artigo 183, § 3º, da Constituição Federal (Tribunal de Justiça de São Paulo - APL 00269524120088260000-SP, 10ª Câmara de Direito Privado, Rel. Roberto Maia, publicação em 15.02.2014).

5 <http://mp-rn.jusbrasil.com.br/noticias/100054059/mp-ajuiza-acao-para-garantir-acessibilidade-nas-calçadas-de-natal>. Ação Civil Pública n. 0805061-51.2012.8.20.0001, em tramitação na Primeira Vara da Fazenda Pública de Natal-RN.

6 "Art. 15 Os contratos celebrados na execução do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas obedecerão às normas gerais nacionais pertinentes e às normas especiais da legislação municipal. Parágrafo único - É vedada a celebração de contrato de parceria público-privada cujo valor anual do contrato seja inferior a R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais)" (Lei n. 11.929/2006)

7 "Art. 5º. É vedada a contratação de parceria público-privada (PPP): I) em concessão patrocinada de serviço público, com valor inferior a 20.000,00 (vinte mil reais); II) em concessão administrativa, com valor inferior a 10.000,00 (dez mil reais)" (Lei n. 5.115/2005)

8 "Art. 4º - Os contratos de parceria público-privada ... deverão estabelecer: III - cláusulas que, dependendo da modalidade escolhida, prevejam: b) a possibilidade de término do contrato não só pelo tempo decorrido ou pelo prazo estabelecido, mas também pelo montante financeiro retornado ao contratado em função do investimento realizado;" (Lei n. 14.517/2007).

9 Disponível para consulta no endereço eletrônico: http://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2014/08/AF_Calçada%20sustentavel_web.pdf

10 Disponível para consulta no endereço eletrônico <http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>

11 Disponível para consulta nos endereços eletrônicos: http://www.sjc.sp.gov.br/secretarias/servicos_municipais/calçada_segura.aspx e http://www.sjc.sp.gov.br/media/534984/_filipeta_calçada_segura.pdf



Faça a LBI valer na prática e denuncie o seu não cumprimento

A Lei Brasileira de Inclusão é um instrumento de direitos elaborado pelo Poder Legislativo, que tem por dever fazer leis que melhoram a vida dos cidadãos. Mas o que fazer se a Lei não estiver sendo cumprida?

Nesse caso é preciso denunciar e buscar ajuda nos órgãos responsáveis pela fiscalização e defesa de direitos.

Lista de Ministérios Públicos nos Estados

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO ACRE

Telefones: 0800 970 2078 ou (68) 3212-2000 ou (68) 3212-2065
<http://www.mpac.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE ALAGOAS

Telefone: (82) 2122-3500
<http://www.mp.al.gov.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO AMAPÁ

Telefones: (96) 3198-1600 ou (96) 3198-1628
<http://www.mpap.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO AMAZONAS

Telefone: (92) 3655-0500
<http://www.mpam.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA

Telefone: (71) 3103-0100
<http://www.mpba.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ

Telefones: 0800 281 1553 ou (85) 3253-1553
<http://www.mpce.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS

Telefones: (61) 3343-9500 ou (61) 3214-4444
<http://www.mpdf.mp.br/portal/>



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Telefone: (27) 3194-4500
<https://www.mpes.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE GOIÁS

Telefone: (62) 3243-8000 e 127
<http://www.mpggo.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO

Telefone: 0800 098 1600 ou (98) 3227-6064
<http://www.mpmma.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO MATO GROSSO

Telefone: (65) 3611-0600
<https://www.mpmt.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL

Telefone: (67) 3318-2000
<http://www.mpms.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Telefone: (31) 3330-8100
<https://www.mpmg.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ

Telefone: (91) 4006-3400
<http://www.mppa.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA PARAÍBA

Telefone: (83) 2107-6000
<http://www.mppb.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ

Telefone: (41) 3250-4000
<http://www.mppr.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE PERNAMBUCO

Telefone: (81) 3303-1245
<http://www.mppe.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ

Telefone: (86) 3216-4550
<http://www.mp.pi.gov.br/internet/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Telefone: (21) 2550-9050
<http://www.mprj.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

Telefone: (84) 3232-7130
<http://www.mprn.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Telefone: (51) 3295-1100
<http://www.mprs.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE RONDÔNIA

Telefone: (69) 3216-3700
<http://www.mp.ro.gov.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE RORAIMA

Telefone: 0800 095 3621
<http://www.mprr.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA

Telefone: (48) 3229-9000 ou (48) 3229-9306
<http://www.mpsc.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Telefone: (11) 3119-9000
<http://www.mp.sp.gov.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SERGIPE

Telefone: (79) 3209-2400 ou 127
<http://www.mpse.mp.br/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO TOCANTINS

Telefone: (63) 3216-7600
<http://www.mpto.mp.br/>

