



ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PEDESTRES

O PEDESTRE E O NOVO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Eduardo José Daros
Presidente da Associação Brasileira de Pedestres
ABRASPE
daros@transporte.org.br

São Paulo, dezembro de 1.997

Não obstante estar bem claro no Art. 1 que o objetivo da Lei 9.503 é regular todo e qualquer tipo de trânsito no espaço público, envolvendo, portanto, o trânsito de pedestres, o novo **CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO-CTB** em vigor continua sendo, fundamentalmente, de veículos automotores. É de se reconhecer, contudo, que o cidadão pedestre nele mereceu bem mais atenção do que no anterior.

As propostas da ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PEDESTRES-**ABRASPE** para alterá-lo não foram suficientemente divulgadas. Tampouco haveria tempo hábil para serem discutidas e consideradas. Todavia, é importante que elas sejam conhecidas e debatidas, pois sempre existe a possibilidade de se formularem novas leis visando ao seu aperfeiçoamento.

Primeiro, é interessante destacar que o antigo código de trânsito, apesar de falho em vários aspectos, continha disposições bem avançadas, porém jamais respeitadas, como por exemplo os limites de velocidade nas áreas urbanas, estabelecidos para os diferentes tipos de vias públicas. Não houve preocupação das autoridades públicas municipais, nos trinta e um anos de sua vigência, em classificá-las e sinalizá-las conforme sua função – trânsito rápido, arterial, coletora ou local - com vistas a assegurar o respeito aos correspondentes limites de velocidade previstos no código para cada um delas. Um rápido passeio por nossas cidades revela que qualquer via pública se transforma em arterial (limite de 60km/h) , sem que reúna condições para tal. Em áreas residenciais o trânsito de passagem à velocidades bem acima da permitida em vias locais (30km/h) torna o ambiente barulhento, tenso e poluído, afastando crianças e idosos do necessário convívio social no espaço público próximo a suas residências.

Nas áreas centrais, o trânsito pesado serpenteia por antigas ruas, transformando-as em arteriais, mesmo que elas não tenham características geométricas adequadas. É muito comum nesses locais observar os pedestres disputando espaço com os veículos na rua, pois as calçadas antigas são estreitas e congestionadas.

Em segundo lugar, nota-se que o novo código ainda é muito centralizador. O valor da multa, por exemplo, é o mesmo em todo o País. Há de se convir que estacionar em fila dupla em avenidas movimentadas do Rio e de São Paulo cria mais transtorno ao trânsito que em pequenas cidades do interior.

A ABRASPE propôs, faz algum tempo, que as regras fossem as mesmas para todo País. As infrações, porém, deveriam ser classificadas em dois tipos: as que implicam em risco de vida e as que não a ameaçam, ou o fazem muito remotamente. Normalmente, as primeiras são cometidas com o veículo em movimento e as segundas, com o veículo parado. Há casos em que o veículo parado também põe em risco a vida de pessoas e que teriam de ser identificados como tal. As multas que implicassem em risco a vida seriam uniformes em todo o País. As demais teriam seus valores mínimos definidos no código, dando aos municípios, todavia, autoridade de aumentá-los conforme as necessidades decorrentes da administração do trânsito local. Dessa forma, um motorista que ultrapassasse o limite de velocidade, ou não respeitasse o sinal fechado, pagaria a mesma multa em todo território nacional. Porém, o motorista que estacionasse em determinada rua em fila dupla pagaria multa diferente conforme a cidade em que cometesse a infração e, até mesmo, conforme a importância da via para seu trânsito.

A regra de trânsito e a infração teriam caráter nacional. Seriam os valores das multas de infrações que não implicassem em risco de vida, conforme definidas e identificadas no código, que variariam conforme a cidade. A ausência dessa distinção gera aberrações, como, por exemplo, o motorista que ao estacionar o veículo **“afastado da guia da calçada (meio fio) a mais de 1,0 metro”** (art. 181-III), está sujeito a uma mesma multa de 120 Ufir, tenha ele cometido a infração em rua deserta de pequena cidade do interior ou em artéria de trânsito intenso de grande cidade. Enquanto isso, pagará somente 50 Ufir por **“dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança”** (art. 169) nessas mesmas vias. Da mesma forma, todas as infrações do pedestre (art. 254) são consideradas leves, não obstante implicarem em risco de vida, sua e de terceiros, se praticadas em rodovias ou em vias arteriais de trânsito intenso.

A questão da poluição sonora e atmosférica também teria de ser encarada a nível de município. Um veículo poluidor, circulando isoladamente em pequenas cidades, causa menos danos à saúde e bem-estar do cidadão do que transitando em vias congestionadas de nossas metrópoles, particularmente no inverno. É óbvio que as multas e a fiscalização terão de ser mais rigorosas nas grandes cidades.

O item XI do art. 230, **“com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante”**, e o item III do art. 231, **“produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN”**, caracterizam duas infrações relativas à poluição classificadas como graves, ou seja, prevendo-se multa de 120 Ufir. Muito alta para o trânsito isolado em pequenas cidades ou em vias rurais, e baixa para as metrópoles poluídas e congestionadas, especialmente em dias desfavoráveis à dispersão de gases.

Esses exemplos servem para deixar clara a posição da ABRASPE. É a unidade naquilo que é essencial à preservação da vida e a diversidade como reflexo da pluralidade de situações do trânsito nos diferentes meios urbanos.

TRÂNSITO DE QUALQUER NATUREZA

A leitura das **Disposições Preliminares** não dá margem a qualquer dúvida sobre a abrangência do novo código: trânsito terrestre de qualquer natureza, envolvendo pedestres, veículos e animais. Ele não prevê, e não seria seu objetivo, normas sobre as características da infra-estrutura em que os usuários se deslocam. Para o código, basta que os conceitos e definições sejam claros, conforme aparecem em seu Anexo I. Do ponto de vista da circulação do pedestre, as definições contidas nele, bem como o texto relativo às disposições preliminares, são considerados insatisfatórios.

A ABRASPE julga fundamental que constasse das **Disposições Preliminares** um primeiro parágrafo contendo o seguinte: **“as regras de trânsito e de uso dessas vias nas áreas urbanizadas devem atender: primeiro, as necessidades do pedestre; segundo, a outras necessidades sociais, especialmente de transporte público de passageiros; terceiro, as de transporte de mercadorias, normalmente compatibilizadas com as anteriores por meio de restrições de horários e de itinerários; e, finalmente, as necessidades dos automóveis particulares”**.

É simplesmente deprimente constatar-se que em nossas cidades os pedestres se espremam e se acotovelam em calçadas estreitas e obstruídas, enquanto os automóveis, muitas vezes, circulam livremente pelas pistas a seu lado.

O código deveria deixar bem claro que o espaço público é primordialmente do pedestre. Se as necessidades destes não puderem ser acomodadas com o trânsito de veículos, compete às autoridades rever o zoneamento e as regras de uso do solo, ou providenciar o necessário aumento do espaço público que permita abrigar todos os interessados em seu uso, a começar pelos pedestres.

VELOCIDADE

O controle da velocidade é vital para a segurança do pedestre, especialmente nas áreas urbanizadas onde devem conviver civilizadamente pedestres e condutores de veículos automotores. Do ponto de vista de risco de vida, é o fator mais relevante para motoristas e passageiros. Se a fiscalização sobre abusos de velocidade em nosso País fosse efetiva, o número de mortos e feridos em acidentes seria bem menor, mesmo com o código anterior.

Pesquisas feitas no exterior demonstram que raramente o pedestre atropelado morre, ou sofre lesões graves, se a velocidade de impacto for inferior a 40 km/hora. Contudo, raros são os que sobrevivem se ela for superior a 80 km/hora e, quando escapam com vida, quase sempre ficam aleijados. Tanto o antigo como o novo código, levam em consideração os danos causados por velocidades elevadas. Daí os limites estabelecidos, porém desrespeitados por falta de sinalização e fiscalização.

A velocidade máxima em nossas cidades é de 30 km e 40 km/hora nas vias locais e coletoras, respectivamente. Somente em vias arteriais devidamente sinalizadas ela pode chegar a 60 km/hora. E 80 km/hora quando não houver pedestres cruzando em nível, como prevê o código, ou também andando ao longo da via, como propõe a ABRASPE.

O que faltou no código anterior, e falta no novo, são definições claras das condições técnicas que caracterizam uma via arterial e uma via de trânsito rápido. O novo código repete esses limites na área urbana. A única inovação é aumentar o limite de 80 km/hora nas rodovias para 110 km/hora, o que é um despropósito.

Como é do conhecimento público, os acidentes e sua gravidade dependem de vários fatores: a) da segurança proporcionada pela tecnologia do veículo; b) das condições da infra-estrutura e do tempo (chuvas intensas e neblina são fatores adversos em nosso País); e, especialmente, c) da perícia e do comportamento do motorista e da população que margeia as rodovias.

Não deveria ser a engenharia a determinar a velocidade máxima, porém a combinação dos fatores antes citados. É possível que as condições técnicas dos veículos e da infra-estrutura de certas rodovias permitam velocidade de 110 km/hora. Contudo, o número de acidentes e de atropelamentos podem indicar o contrário, ou seja, o limite de velocidade deveria ser mais baixo que o tecnicamente possível. Dadas nossas características sócio-culturais, seria mais prudente que se tivesse mantido o limite de 80 km/hora, autorizando, porém, seu aumento gradativo, até atingir o limite técnico de 110 ou 120 km/hora, se os índices de acidentes nos trechos considerados estivessem abaixo de certos níveis que seriam estabelecidos no código.

Em outras palavras, a velocidade maior seria uma conquista da comunidade. Essa solução é mais humana do que se inaugurarem rodovias modernas que ensejam mortes e aleijamentos de pedestres. A história de obras de segurança para pedestres (passarelas, redutores de velocidade, cercas, iluminação) que cruzam ou caminham ao longo de nossas modernas rodovias está sendo escrita com o sangue de pobres inocentes cujas necessidades e comportamento imaturo foram ignorados pelos seus projetistas e pelas autoridades públicas. Dados de prancheta não devem, portanto, constituir-se em alvará para fixação de velocidade. Acima de 80 km/hora, somente se os índices de acidentes estiverem abaixo de certos níveis estabelecidos. O mesmo procedimento deveria ser adotado em relação às vias de trânsito rápido nas áreas urbanas: o limite inicial seria de 60 km/hora, podendo chegar a 80 km/hora, se o número de acidentes for inferior ao limite tolerado pelas autoridades públicas.

A atual definição de via de trânsito rápido é incompleta. Deveria ser acrescentado: "sem acesso de pedestres". Dessa forma, não haveria calçadas laterais, tampouco paradas de ônibus como acontece hoje, estimulando a presença de pedestres. O acesso de pedestres teria de ser impedido com barreiras físicas. Depois de demonstrada a eficácia dessas barreiras, a velocidade poderia, então, aumentar de 60 para 80 km/hora.

A definição de via arterial também é insatisfatória. Além das pistas possuírem características adequadas a uma velocidade limite de 60 km/hora, as calçadas deveriam ter 5 metros de largura, ampliando-se as existentes para se atingir, no mínimo, 3 metros de largura. E quando houvesse trânsito nos dois sentidos, deveria haver um canteiro central de no mínimo 2 metros de largura. Para evitar que o pedestre cruze a via em locais não sinalizados, a via arterial deveria possuir barreiras ao longo das calçadas. Elas serviriam, também, para evitar que ele andasse junto ao meio fio. Um bom exemplo é a Avenida Paulista na cidade de São Paulo.

Se não houver recursos, ou condições para a prefeitura realizar as obras e serviços necessários a transformar uma via comum em via arterial, o limite de velocidade não deveria ser superior a 40 km/hora. É importante que fique bem claro que vias arteriais e vias de trânsito rápido são exceções que exigem investimentos na infra-estrutura e na sinalização.

Os atuais remanejamentos de trânsito em nossas metrópoles, visando a reduzir o congestionamento, não qualificariam as ruas que recebem o trânsito pesado em vias arteriais, enquanto não fossem realizadas as obras e serviços necessários.

Os redutores de velocidade e a intensa fiscalização de limite de velocidade (40 km/hora) deveriam garantir a segurança dos pedestres até que a via se transformasse, efetivamente, em arterial.

CONGESTIONAMENTO E POLUIÇÃO

Não se antevê, no curto prazo, solução efetiva para o congestionamento e a poluição produzidos pelos veículos automotores. É provável que, a longo termo, novas tecnologias reduzirão os atuais níveis de poluição de veículos automotores. O congestionamento, porém, tende a permanecer e crescer, pois os desejos de mobilidade e de possuir automóvel tendem a se viabilizar com o aumento da renda.

A situação do trânsito nas cidades européias e americanas demonstra sobejamente isso. Em países como o nosso, existe a dificuldade adicional de o governo não dispor de recursos para atender as necessidades de expansão da infra-estrutura.

E quando o faz, acaba postergando projetos prioritários na área social, envolvendo, saúde, habitação, saneamento, educação básica, segurança e transporte público, entre outros. É fundamental, portanto, que se defina uma política de transporte urbano voltada para atender as necessidades de acessibilidade da população com o mínimo possível de congestionamento e poluição. A deterioração da qualidade de vida em nossas metrópoles se deve, em grande parte, à péssima estruturação e operação de seus sistemas de transporte que buscam tardiamente se adequar às necessidades decorrentes de uso e ocupação do solo conflitantes com o desenvolvimento e operação eficaz do transporte público.

Há um consenso de que as administrações municipais devam dar prioridade ao transporte público. Não se pode ignorar, porém, que as necessidades de circulação de automóveis são crescentes. Como equacionar, portanto, a expansão da infra-estrutura viária em geral e dos serviços de transporte público com as necessidades sociais?

Existe, hoje, uma resposta tecnologicamente viável que elimina os congestionamentos e gera recursos para investimentos. Trata-se da tarifação da circulação de veículos automotores. Esse sistema tem sido analisado e avaliado em vários países e já foi implantado, parcialmente, em algumas cidades norueguesas. Do ponto de vista da eficiência econômica é a solução ideal. Como o espaço público é e será sempre inferior aos desejos de circulação dos usuários de veículos automotores, a melhor forma de equilibrar a oferta com a demanda é por meio do mecanismo dos preços e não por meio de proibições ou controles burocráticos. É o sistema adotado nas telecomunicações, nos serviços de água e esgoto e de eletricidade, em que o consumidor paga pelo serviço que recebe. Imagine-se o que aconteceria se esses serviços fossem gratuitos como é a circulação de veículos automotores.

Até hoje não se pensou em cobrar tarifa de circulação dos veículos particulares nas cidades pela impossibilidade de se medir o serviço prestado. No momento em que existe tecnologia que torna isso possível, não se justifica mais manter-se a circulação gratuita, criando uma situação adversa para nossas cidades.

É óbvio que os usuários de renda média e alta serão beneficiados com o pagamento dessa tarifa, pois a redução de tempo e de custos das viagens, bem como de tensão ao dirigir, mais do que compensarão esse ônus adicional. A precariedade de nossas vias urbanas contrasta com a modernidade dos veículos. Não há dúvida que os proprietários dos automóveis estarão dispostos a pagar uma tarifa para usar a infra-estrutura urbana, sabendo que suas condições melhorarão e que aumentará a velocidade média das viagens com a eliminação dos congestionamentos. Serão os usuários de baixa renda que resistirão politicamente à tarifação. Contudo, o fato de terem de deixar o carro particular e usar o transporte público não piora sua situação, pois esse serviço poderá ser substancialmente melhorado com os recursos da arrecadação de tarifas dos automóveis particulares, que podem, em parte, serem utilizados para esse fim.

Os usuários de baixa renda que usam o veículo como instrumento de trabalho também estarão em melhores condições, pois a economia de tempo nos trajetos feitos será seguramente superior à tarifa que pagarão para circular em vias descongestionadas.

Seria importante, portanto, que constasse do novo código a possibilidade das autoridades municipais cobrarem tarifas para a circulação de veículos particulares.

Se a atual Constituição não permite que se autorize o município a cobrá-la, que se proponha, então, emenda constitucional que viabilize essa cobrança no futuro. Não se deve confundir o direito de ir e vir com a circulação gratuita de veículos automotores particulares. Hoje, o cidadão pobre não consegue exercer plenamente seu direito de ir e vir dadas as péssimas condições de nossas calçadas, normalmente estreitas, sujas, cheias de buracos e congestionadas, e devido à baixa qualidade do transporte público.

Circular em veículos particulares não é um direito, mas um privilégio. Mesmo assim, esse privilégio está sendo seriamente prejudicado pelas péssimas condições de trânsito em nossas grandes cidades. A tarifação beneficiará a todos, indistintamente.

ENGENHARIA

A despeito do pedestre ter características estáticas e dinâmicas bem mais uniformes que os veículos automotores, a engenharia é bem mais desenvolvida para atender as necessidades dos últimos. Raramente se desconhecem ou se desrespeitam as condições mínimas da infra-estrutura viária necessárias para garantir a circulação dos veículos automotores. O mesmo não acontece com o pedestre, ao qual se lhes impõem situações adversas, e até mesmo proibitivas, à sua circulação. Dessa forma, são afastados do espaço público os mais frágeis além de se colocar em risco a vida dos que são obrigados a andar a pé.

O texto do novo código afirma que *“o trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito...”*. Um dos principais fatores que afeta a segurança do trânsito, tanto de veículos como pedestres, é a via onde eles transitam.

Ruas, calçadas e cruzamentos, iluminação e sinalização devem ter normas bem definidas e detalhadas e, acima de tudo, entendidas e respeitadas pelos técnicos responsáveis pelas obras e pela operação do trânsito. É a engenharia que deve indicar as condições técnicas exigidas para uma via se tornar arterial ou de trânsito rápido. Assim como é responsabilidade da engenharia prever e quantificar o fluxo de pedestres e definir as características das calçadas, dos cruzamentos e da sinalização que proporcionem condições seguras de trânsito para a demanda presente e futura. Basta um rápido passeio por nossas cidades para verificar que as normas que proporcionam segurança ao pedestre não são respeitadas, ou simplesmente não existem.

O código deveria ter indicado a responsabilidade dos municípios em respeitarem normas de engenharia, que teriam de ser definidas em prazo curto em instrumentos próprios criados pelo Sistema Nacional de Trânsito.

Também, deveria dele ter constado o prazo máximo tolerado para se corrigirem erros do passado que comprometem a segurança de motoristas e pedestres.

A CIRCULAÇÃO DOS PEDESTRES

A importância da circulação dos pedestres não é considerada nas políticas e nos planos de trânsito. Nossas autoridades públicas não tomaram consciência ainda que andar a pé é transporte.

Basta lembrar o resultado de pesquisas feitas pelo Metrô no Município de São Paulo. Em 1977, 25,2% das viagens com mais de 500 metros eram feitas a pé. Essa porcentagem aumentou para 36%, em 1987, e as previsões indicam que chegará a 39% em 2002, ou seja, 13,5 milhões das viagens realizadas diariamente nesse ano serão feitas a pé. Esses valores não incluem a maior parte dos trajetos que os pedestres realizam nas vizinhanças de sua residência, bem como aqueles que completam suas viagens em transporte coletivo.

Por outro lado a falta de conforto e segurança no trânsito de pedestres afasta deficientes, idosos e crianças em condições de andar a pé e que não o fazem por cautela. Os pedestres continuam a ser as maiores vítimas do trânsito em nosso País. Na cidade de São Paulo, onde as estatísticas merecem confiança, aproximadamente 60% dos mortos em acidentes de trânsito são pedestres atropelados. O número de pedestres feridos nos atropelamentos gira entre 14 a 16.000 por ano, dos quais aproximadamente 45% gravemente. Portanto, deve-se somar aos 1.350 mortos, em torno de 7.000 pedestres feridos gravemente.

A circulação nas calçadas é muito pouco analisada. Os constrangimentos impostos aos pedestres são muitos. Acidentes em calçadas são freqüentes, alguns de certa gravidade. Não há registros deles, porém, pois a maioria dos pedestres ao invés de fazer registro de ocorrência em delegacia e buscar indenização, envergonha-se de ter caído.

Pesquisas recentes feitas na Universidade de Adelaide para o Departamento Federal de Segurança Rodoviária da Austrália revelam a importância da redução e do controle de velocidade em nossas vias urbanas e rurais conforme demonstram os gráficos delas extraídos. O **gráfico 1**, mostra a relação entre a velocidade de impacto sobre o pedestre, e o índice de gravidade dos ferimentos. No **gráfico 2** aparece a relação entre esse índice e a probabilidade de sobrevivência do pedestre atropelado. Até 30 km/h, é quase certo (99%) que o pedestre não morrerá. Se essa velocidade de impacto aumentar para 43 km/h, a probabilidade cai para 87%. Entre 43 km/h e 50 km/h, ela cai para 27%; e acima dessa velocidade, para 7%.

É óbvio que um motorista atento reduzirá a velocidade de impacto aplicando os freios no veículo. No entanto, é preciso entender que o processo de frenagem é complexo e obedece a regras normalmente desconhecidas pelo leigo. O **gráfico 3** mostra a relação entre a velocidade e a distância em freagens de emergência. Considere-se nele que dois automóveis estejam emparelhados numa avenida, sendo que o que está sendo ultrapassado transita a 50 km/h e o que o está ultrapassando a 60 km/h. Suponha-se que uma criança corra inesperadamente para a rua num ponto em que o veículo andando a 50 km/h pode parar. O outro carro estará andando a 44 km/h nesse ponto, conforme indica o gráfico 3, ou seja, a uma velocidade que pode ser fatal para o pedestre. Nota-se nesse gráfico que a velocidade permanece constante numa parte substancial do percurso feito pelo veículo. É o período que reúne as frações de segundos usadas na percepção do obstáculo, na sua identificação, na decisão e, finalmente, na freagem. Em seguida, a freagem se processa segundo uma curva em que a velocidade cai aceleradamente. É importante se destacar que o processo de freagem depende do peso do veículo, da velocidade em que se encontra e do coeficiente de atrito entre os pneus e pavimento. Quanto maior a velocidade, maior é o trecho percorrido até a parada total. Os três gráficos aparecem na página seguinte.

Gráfico 1
Velocidade de impacto

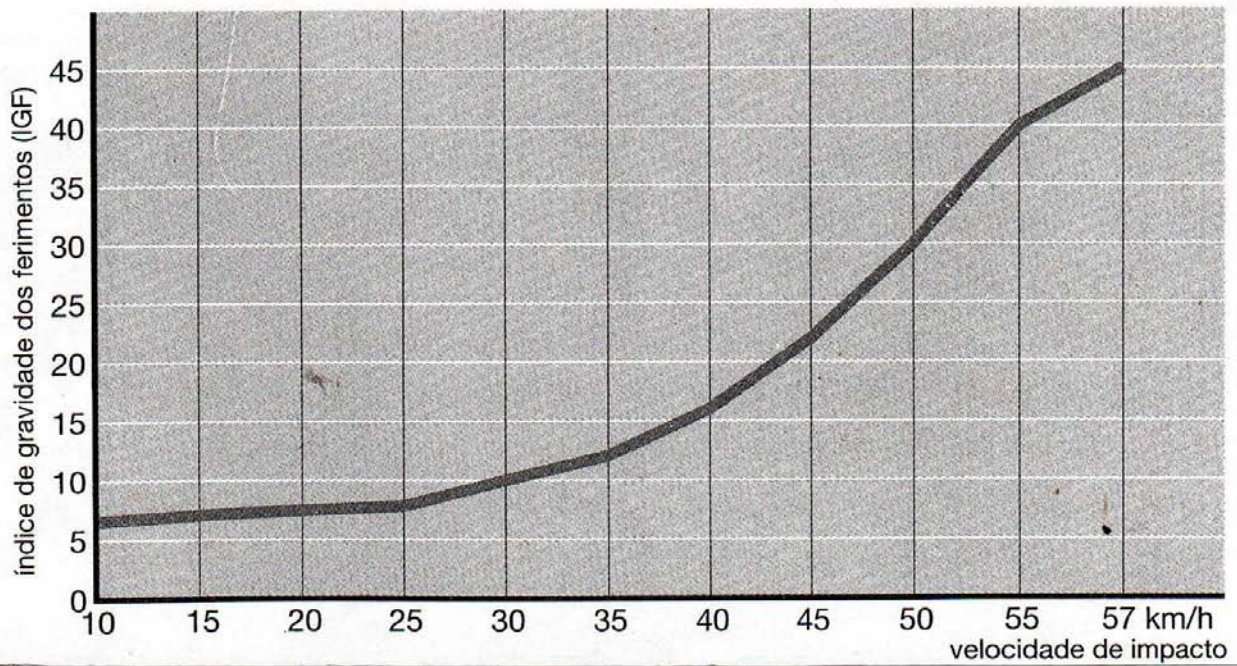
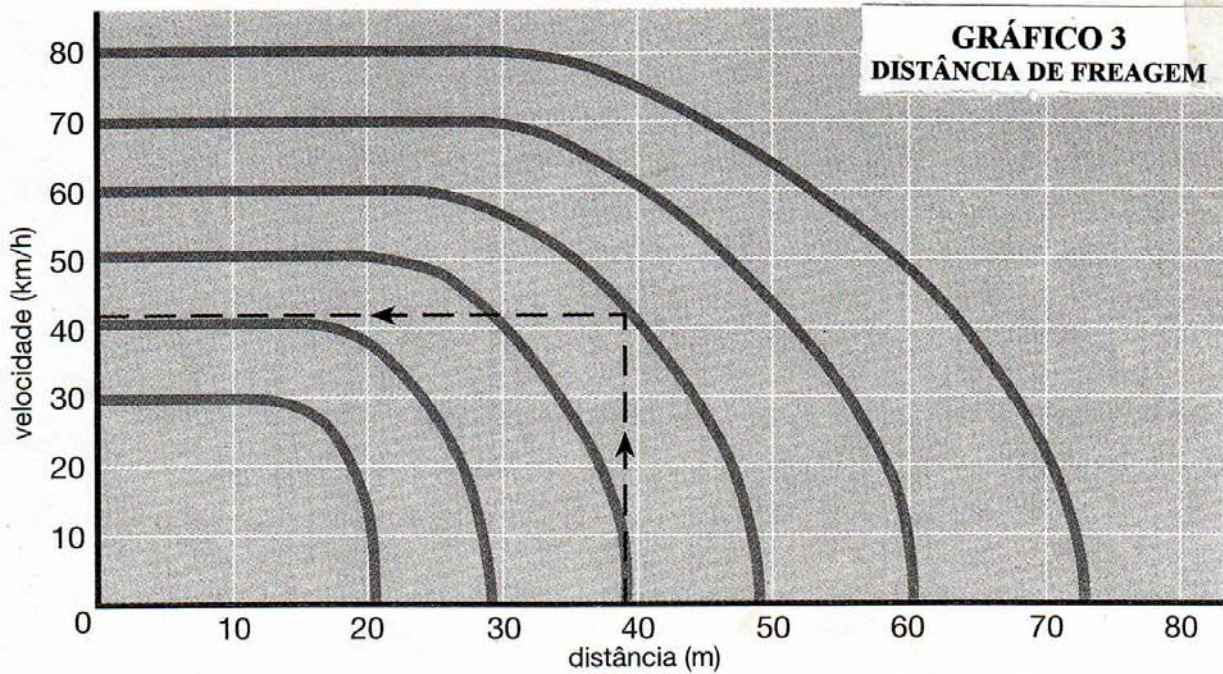
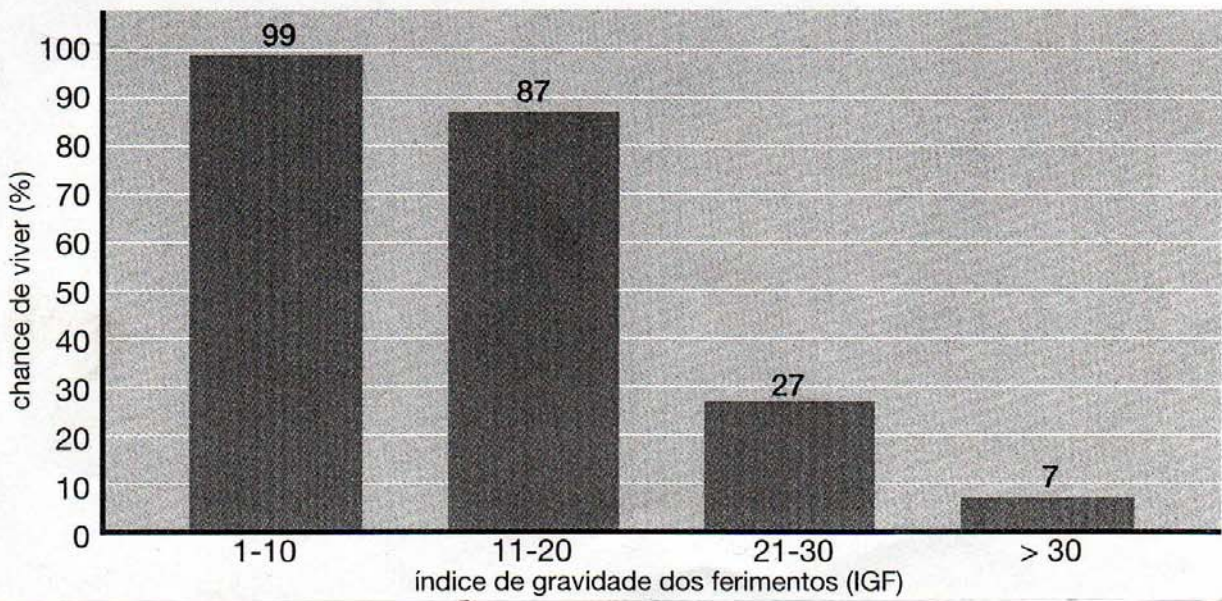


Gráfico 2
Chance de viver



CONCLUSÃO

O novo CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO representa um avanço em relação ao anterior, especialmente pelo fato de ter criado os crimes de trânsito. As penas pelo homicídio culposo são agravadas, no caso de atropelamentos, se o cidadão se encontrar na calçada ou na faixa de pedestre. Também é crime de trânsito "*trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano*".

É fundamental, porém, que as autoridades municipais definam e sinalizem claramente os limites de velocidade no perímetro urbano. Ademais, devem insistir junto às autoridades federais e estaduais para que limitem as velocidades nos trechos rodoviários que servem para a circulação da população na periferia das cidades. O mesmo terá que ser feito em estradas não pavimentadas nos trechos em que não há condições de ser transitar a 60 km/h sem colocar em risco os pedestres, ciclistas e animais que transitam nessas vias.

O congestionamento também é inimigo do pedestre, pois prejudica sua respiração e gera o "efeito compensação" em que o motorista ao sair das vias arteriais congestionadas desloca-se em alta velocidade em vias residenciais e secundárias de pouco trânsito para compensar o tempo perdido.

O controle da velocidade não deve se apoiar somente na fiscalização. As características geométricas das vias devem induzir o motorista a respeitar naturalmente os limites desejados. Assim é que devem ser evitadas avenidas largas e longas retas em zonas residenciais que possam atrair condições que induzam o motorista a abusar da velocidade. Nesse sentido é fundamental inovar. A cidade de São Paulo concebeu um programa de bolsões residenciais com esse propósito. Infelizmente, sua implantação não recebeu o necessário apoio político e pouco se fez para divulgá-lo numa cidade já dominada pela cultura do automóvel.

ANEXO 1 DO NOVO CÓDIGO

(DEFINIÇÕES DA ABRASPE QUE DIFEREM DELE)

Calçada: a parte da via destinada primordialmente à circulação de pedestres, separada necessariamente da pista de veículos por meio de guia e sarjeta.

Canteiro central:- obstáculo construído para separar pistas de rolamento, podendo ser usado por pedestres, desde que reúna as condições de uma calçada com largura mínima de dois metros.

Espaço público: área terrestre de propriedade do Município, Estado ou União destinada a múltiplas funções visando ao bem-estar da população, podendo ser utilizada para o trânsito conforme as condições e regras definidas no CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.

Foco ou sinal de pedestres: indicação luminosa, e em alguns casos sonora também, de permissão ou impedimento de locomoção em faixa de pedestre.

Logradouro público: parte urbana do espaço público destinada ao uso da população, inclusive para o trânsito que deve se pautar pelas condições e regras do CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.

Passagem subterrânea: obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, para veículos e, excepcionalmente, para pedestres, caso não existam soluções viáveis em nível. Nesse último caso devem ser adotadas normas e especificações que garantam a segurança do pedestre e condições adequadas para a circulação dos mais frágeis: velhos, crianças e deficientes.

Passarela: obra de arte destinada à transposição de rodovias e, excepcionalmente, de vias urbanas, na ausência de soluções viáveis em nível. Devem ser adotadas normas e especificações que garantam a segurança do pedestre e, nas cidades, condições adequadas para a circulação dos mais frágeis (elevador, escada rolante, esteira móvel e outras soluções).

Passeio: o mesmo que calçada, sendo que em vias rurais pode-se substituir a guia e sarjeta, intrínseca às calçadas, por sinalização de trânsito especial (por exemplo, pintura ou elementos físicos separadores) a fim de garantir a segurança da circulação do pedestre.

Via: superfície por onde transitam pessoas, veículos e animais, compreendendo a calçada, o passeio, a pista de rolamento dos veículos, o acostamento, ilha e canteiro central.

Via pavimentada: via cuja superfície seja de paralelepípedo, concreto ou asfalto. Nas áreas urbanas a guia e sarjeta devem ser parte intrínseca da pavimentação, ou seja, não pode existir via pavimentada sem calçada para o pedestre.

Via de trânsito rápido: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem circulação de pedestres ao longo ou cruzando a via em nível, e que apresente índices de acidentes inferiores aos determinados pelo CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.

Via arterial: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito seguro e confortável de pedestres, seja nas calçadas com largura mínima de 2-3 metros, seja nos cruzamentos em que a temporização dos semáforos deve levar em conta o tempo necessário ao deslocamento dos mais frágeis.

No caso do trânsito ser nos dois sentidos, as pistas devem ser separadas por canteiro central com largura mínima de dois metros. Os índices de acidentes nessa via devem ser inferiores aos determinados no Código para essa categoria de via.

Via local ou residencial: aquele que, a partir de uma via arterial, completa o acesso da população a sua residência ou a áreas restritas de atividade permitida pelas leis de zoneamento e uso do solo do município.

FIM