



OMISSÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS E O DIREITO À CAMINHABILIDADE NAS CALÇADAS DA CIDADE

Omission by the municipality of São Luís and the right to walk on the city's sidewalks

Paulo Roberto Barbosa Ramos

PPGDIR/UFMA - Universidade Federal do Maranhão

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8966-8378>

E-mail: paulorbr@uol.com.br

Alexandre Lobato Nunes

PPGDIR/UFMA - Universidade Federal do Maranhão

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-8922-3176>

E-mail: alexandre.lobato@discente.ufma.br

Trabalho enviado em 26 de agosto de 2023 e aceito em 21 de junho de 2024



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 16, N.04., 2024, p. 223-245

Paulo Roberto Barbosa Ramos e Alexandre Lobato Nunes

DOI: 10.12957/rdc.2024.78758 | ISSN 2317-7721

Sumário: 1. Introdução; 2. A importância da caminhabilidade no cenário das cidades modernas e a realidade de São Luís; 3. Caminhabilidade: atualização dos critérios técnicos e legislativos; 4. O papel do Município de São Luís como fiscal do cumprimento da legislação e da Câmara Municipal na implementação e modernização da lei; 5. Considerações Finais.

RESUMO

O presente artigo tem a finalidade de discutir os problemas referentes à caminhabilidade na cidade de São Luís, haja vista os diversos problemas observados nas vias públicas, buscando identificar as causas. Trata-se de um trabalho de viés jurídico-sociológico, de caráter qualitativo, tendo como construção do pensamento o raciocínio indutivo, com investigação jurídico-diagnóstico e jurídico-propositivo, utilizando-se da técnica de pesquisa de revisão bibliográfica e documental, bem como com observação do passeio público nas avenidas da cidade de São Luís, ilustradas exemplificativamente por meio de fotos. Constatou-se que, após análise das calçadas das avenidas classificadas como corredores primários da cidade, em grande medida, o passeio público estava obstruído por uma série de obstáculos. Observou-se também que em algumas localidades as calçadas não obedeciam a norma técnica para a construção, sendo muito estreitas, inclusive nas obras realizadas pelo próprio município. Analisadas as atualizações legislativas pertinentes à ideia de caminhabilidade, verificou-se que as mesmas eram suficientes para conter as anomalias existentes nas calçadas de São Luís, voltando os olhos, então, para o papel desempenhado pelo município e pela Câmara Municipal, relacionados à necessidade de se promover acessibilidade/caminhabilidade, seja através de fiscalização, seja através de novas atualizações legislativas, observando, neste ponto, omissões na fiscalização e na modernização legislativa, oportunidade em que foi sugerido caminhos para melhoria.

Palavras-chave: caminhabilidade; acessibilidade; fiscalização urbana; modernização legislativa; responsabilidade municipal.

ABSTRACT

The purpose of this article is to discuss the problems related to walkability in the city of São Luís, in view of the various problems observed on public roads, seeking to identify the causes. This is a legal-sociological study, of a qualitative nature, using inductive reasoning as the construction of thought, with legal-diagnostic and legal-propositional research, using the research technique of bibliographical and documentary review, as well as observation of the public sidewalks on the avenues of the city of São Luís, illustrated exemplarily by means of photos. After analyzing the sidewalks on the avenues classified as the city's primary corridors, it was found that, to a large extent, the public sidewalk was obstructed by a series of obstacles. It was also observed that in some places the sidewalks did not comply with the technical standards for construction, and were too narrow, even in works carried out by the municipality itself. Once the legislative updates relevant to the idea of walkability had been analyzed, it was found that they were sufficient to contain the existing anomalies in São Luís' sidewalks, turning our attention to the role played by the municipality and the City Council in relation to the need to promote accessibility/walkability, either through inspection or through new legislative updates, noting, at this point, omissions in inspection and legislative modernization, at which point we suggested ways to improve.



Keywords: walkability; accessibility; urban inspection; modernization modernization; municipal responsibility.

1. INTRODUÇÃO

O crescimento e a concentração populacionais em grandes centros urbanos geram uma infinidade de demandas, gerando uma infinidade de demandas para o poder público e para a coletividade, dentre as quais, dentre as quais, a demanda ligada ao problema da caminhabilidade.

Diversas cidades do mundo têm promovido debates, aprovado projetos e direcionado ações no sentido de minimizar o transporte motorizado individual, maximizando, por outro lado, o transporte não motorizado, isto é, o realizado a pé e de bicicleta. A cidade de Copenhague, por exemplo, vem expandindo a malha cicloviária e estima-se que 40% dos moradores pedalam diariamente, pois encontram uma boa estrutura cicloviária e de caminhabilidade, servindo de incentivo para o transporte não motorizado.

Inúmeros são os modelos que poderiam ser seguidos pelas cidades brasileiras, no entanto, a realidade do Brasil caminha, em certa medida, em sentido inverso, com prioridade, na prática, para o transporte motorizado individual e pouco avanço no transporte público coletivo e transporte não motorizado.

A realidade da cidade de São Luís não é diferente. Contando com apenas um modal de transporte coletivo público (ônibus) e, destacando-se o fracasso de projetos anteriores de colocar em prática uma nova modalidade de transporte público coletivo, como o caso do VLT – veículo leve sobre trilhos (Projeto da prefeitura de São Luís, no ano de 2012), e, por último, o projeto do BRT – *bus rapid transit*, (projeto do governo do Maranhão, abandonado em 2022/2023), há sempre de se indicar a precariedade do transporte público oferecido para a população.

Se o transporte público não apresenta as condições adequadas para atender a população, normalmente a solução encontrada passa pela aquisição de meio de transporte motorizado individual (automóvel e motocicletas), fato comprovado estatisticamente através de pesquisas que demonstram que a cidade de São Luís figura nas primeiras posições, entre as capitais, no que se refere ao aumento percentual no número de veículos.

Com transporte público coletivo precarizado e o aumento acentuado do número de veículos motorizados individuais, a contextura do transporte não motorizado (principalmente a pé e de bicicleta) na cidade parece ficar em último plano na lista de prioridade.

A ideia de caminhabilidade é incipiente no campo do debate. Na prática, raras são as localidades em que as calçadas seguem o padrão exigido pela lei e pelas normas técnicas, não havendo fiscalização



adequada, sendo que o próprio poder público descumpre o conjunto normativo quando da projeção e realização de suas obras públicas.

Assim, o presente trabalho tem a finalidade de analisar esse fato, da ausência da caminhabilidade adequada nas avenidas de São Luís, consubstanciando-se em pesquisa jurídico-sociológica crítica, de caráter qualitativo, tendo como construção do pensamento o raciocínio indutivo, com investigação jurídico-diagnóstica (resultados) e jurídico-propositiva (contribuições para o debate), utilizando-se da técnica de pesquisa de revisão bibliográfica e documental, bem como observação do passeio público nas avenidas da cidade de São Luís, ilustradas através de fotos¹ trazidas ao longo do texto.

A seleção das avenidas percorridas para realizar o presente estudo leva em consideração o disposto na Lei 3.253, de 29 de dezembro de 1992 (Dispõe sobre o zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo urbano e dá outras providências), de São Luís. Foram selecionados os corredores primários, isto é, as vias principais que interligam áreas distintas da cidade, as vias principais que interligam áreas distintas da cidade, normalmente voltadas para o comércio e serviços, sendo, portanto, muito utilizados pelas pessoas.

Assim, foram percorridas e observadas as seguintes avenidas: a dos Franceses; São Luís Rei de França; Avenida Daniel de La Touche; Jerônimo de Albuquerque; Colares Moreira; Presidente Médici; Vitorino Freire; dos Holandeses; Euclides Figueiredo; Guajajaras.

Além dos corredores primários, foram também observadas no presente trabalho as avenidas Litorânea e Mario Meireles, que foram utilizadas para exemplificar, através das fotos 10 e 11, que a caminhabilidade é melhor observada nos espaços pensados para fins de lazer e atividade física. As avenidas Avicênia e Luís Eduardo Magalhães foram selecionadas para ilustrar que o ato de caminhar, adotado como meio de transporte, é prejudicado na cidade de São Luís, inclusive através de obras do poder público, uma vez que inadequadas, em desconformidade com a norma técnica.

Foram identificados padrões de construção irregulares, com calçadas cheias de obstáculos (a instalação irregular de postes da concessionária de energia elétrica foi verificada em todas as avenidas pesquisadas), dificultando o simples ato de caminhar do pedestre, que por vezes precisa acessar a faixa de rolamento dos veículos motorizados para desviar das barreiras contidas no passeio público.

2. A IMPORTÂNCIA DA CAMINHABILIDADE NO CENÁRIO DAS CIDADES MODERNAS E A REALIDADE DE SÃO LUÍS

¹ Todas as fotos apresentadas no presente trabalho foram registradas pelos autores. Como a finalidade é ilustrativa, algumas fotos ficaram com a qualidade melhor do que outras. A intenção dos autores é desenvolver um banco de dados para disponibilizar fotos e vídeos na rede mundial de computadores.



O globo terrestre, embora desde 1950 com crescimento populacional mais lento, alcançou a marca de 8 bilhões de habitantes em novembro de 2022, com estimativa de alcançar 9.7 bilhões² de pessoas em 2050, conforme dados das Nações Unidas no Brasil (2022a).

Considera-se ainda que no ano de 2050, 68% da população mundial será urbana (Nações Unidas no Brasil, 2022b), o que reforça a necessidade de planejamento e organização das cidades mais voltadas para as pessoas.

Com essa previsão, isto é, de crescimento populacional com grande concentração urbana, os estudos a respeito das cidades têm sido multiplicados ao redor do mundo. Cidades têm sido planejadas com foco mais voltado para o pedestre, o que enseja mais sociabilidade entre as pessoas, com os centros de serviços mais próximos dos locais de moradia, de modo que os espaços urbanos passem a reforçar os laços entre seus moradores (Pozoudidou; Chatziyiannaki, 2021).

As cidades pensadas para as pessoas diminuem deslocamentos, promovendo interrelações sociais; fortalecendo os vínculos de vizinhança; repensando a mobilidade urbana, com menos automóveis e ao se pensar mais nos seres humanos e no ato de caminhar (Moreno, 2021).

Gehl e Svarre (2017) também direcionam o discurso no sentido de que as cidades devem ser pensadas mais para os seres humanos: caminhar, observar, interagir, trazendo mais benefícios para o corpo social, que vão desde melhorias das relações de comércio até o bem estar das pessoas; em resumo, a busca por uma cidade viva, com o corpo coletivo mais saudável.

Advertem, entretanto, que por um longo período de tempo, os espaços urbanos não foram pensados para as pessoas, uma vez que o pedestre esbarra em “espaços públicos limitados, obstáculos, barulho excessivo, poluição, risco de acidentes e condições degradantes fazem parte do dia a dia dos residentes urbanos na maioria das cidades do mundo” (Gehl; Svarre, 2017, p. 13-14).

Os exemplos de Copenhague e Nova York podem indicar perspectivas de mudanças. Em Copenhague, o foco é no tráfego de bicicletas e pedestres. Em Nova York, o foco se deu na recreação dos pedestres. Ou seja, as vias da cidade servindo não só como rota para ir e vir, mas também com a finalidade de lazer (Gehl; Svarre, 2017).

Ruiz-Padillo, Larranaga e Pasqual (2016) citam exemplos de cidades com planos voltados para a caminhabilidade: Helsinque (Finlândia); Copenhague (Dinamarca); Zurique (Suíça) e Amsterdã (Holanda).

² Com pico populacional por volta de 10,4 bilhões, a partir de 2080, mantendo-se assim até 2100 (Nações Unidas no Brasil, 2020b).

O planejamento dessas cidades converge no sentido de priorizar o deslocamento das pessoas através do ato de caminhar e pedalar.

Neste ponto, é pertinente observar a necessidade de se fixar as bases conceituais de caminhar e caminhabilidade. Caminhar é o ato de se locomover a pé; caminhabilidade, por sua vez, é a estrutura dos espaços físicos para receber adequadamente³ o pedestre (Silva; Fellows, 2021).

Como visto, na modernidade, diversos países do mundo têm promovido debates, planejamentos e intervenções nos espaços públicos visando melhorar e adequar as cidades para receber as pessoas, seja com maior malha de ciclovias, seja com projetos de caminhabilidade. Diante desse contexto, insta indagar: e a realidade brasileira?

Para responder ao questionamento, Vasconcelos (2017, p. 43) observa que: “as análises sobre a mobilidade no Brasil sempre estiveram concentradas em dois temas: o transporte público e o transporte individual motorizado (automóveis e, mais recentemente, motocicletas)”.

Isto é, com uma análise de mobilidade quase sempre centrada no transporte motorizado coletivo e individual, as noções de caminhabilidade ficam em segundo plano, sendo as cidades brasileiras pensadas com ênfase nos veículos motorizados, e não nos pedestres.

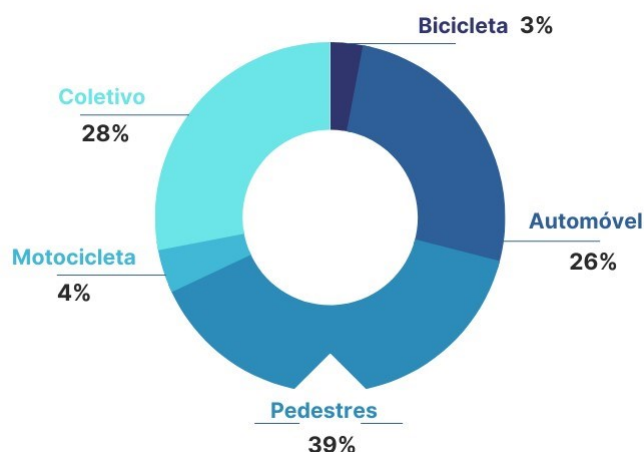
Para Vasconcelos (2017), no Brasil, ainda que caminhar seja uma ação de todos, no que diz respeito ao nível de prioridade relacionada à locomoção, a caminhabilidade assume um papel de segunda classe de interesses, uma vez que o foco está nos veículos, e dessa maneira, pelo menos a curto prazo, não há perspectivas de mudanças nesse cenário.

Observando-se os relatórios da Associação Nacional de Transportes Públicos (2020), no ano de 2018⁴, onde o modo de transporte foi dividido em transporte coletivo (ônibus e trilhos), transporte individual (automóveis e motocicletas) e transporte não motorizado (a pé e bicicleta), pode-se construir o seguinte quadro estatístico:

³ Um espaço adequado, no Brasil, será visto na seção 3, na qual serão abordados os critérios técnicos para construção de calçadas no Brasil e na cidade de São Luís.

⁴ Relatório mais atual foi publicado no ano de 2020, referentes a dados do ano de 2018.

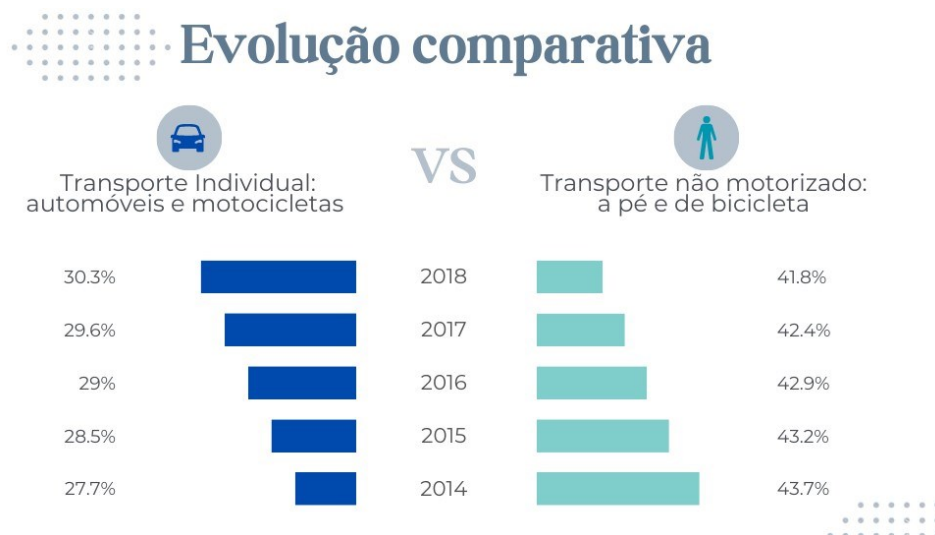
Gráfico 1 – Modo de transporte no ano de 2018



Fonte: Autor (2023), a partir de dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (2020, p. 10).

Os dados indicam que o transporte não motorizado (feito a pé e de bicicleta) continua sendo o meio de transporte com maior percentual no Brasil. Contudo, os números confirmam a perspectiva de Vasconcelos (2017), na medida em que analisando e comparando os dados publicados em um espaço de cinco anos, mais especificamente entre os anos de 2014 e 2018, é possível notar que o transporte não motorizado vem perdendo espaço para o transporte motorizado individual (Associação Nacional de Transportes Públicos, 2020):

Gráfico 2 – Comparação dos modais de transporte entre 2014 e 2018



Fonte: Autor (2023), a partir dos dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (2020, p. 103).

Os números acima apresentados são ainda mais significativos quando verificados ano após ano, demonstrando que enquanto o número percentual de automóveis e motocicletas (transporte individual) ascendeu em todos os anos verificados, por outro lado, o número do transporte a pé e de bicicleta (transporte não motorizado) manteve um padrão de redução.

O mesmo cenário é confirmado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (2021) através de levantamento feito com dados coletados em vinte anos, entre o ano de 2000 ao ano de 2020, para mapear os caminhos do transporte motorizado individual e coletivo, no qual ficou constatado o crescimento do transporte motorizado individual.

Diante dessa conjuntura, de crescimento populacional, com notada concentração da população nos centros urbanos, com foco no Brasil para investimentos que priorizam o transporte motorizado, a realidade do estado do Maranhão, especificamente da cidade de São Luís, não foge à regra.

Em São Luís, o crescimento do número de transporte motorizado individual é acentuado. Ao analisar os números das maiores cidades brasileiras por um período de uma década, entre os anos de 2008 a 2018, o Observatório das Metrópoles (2019, p. 13) destacou que: “o maior crescimento ocorreu na região metropolitana da Grande São Luís, onde a variação percentual nesse período foi da ordem de 93%”.

A intensa procura pelo meio de transporte motorizado individual deve ser também ocasionada pela precariedade do transporte coletivo de São Luís (dispõe de apenas um modal de transporte coletivo – ônibus), bem como pela ausência de uma grande extensão de ciclovias e de promoção da caminhabilidade.

No que diz respeito à caminhabilidade, o que mais chama a atenção no contexto urbano da cidade de São Luís é a indiferença do poder público e da sociedade civil organizada em promover o mínimo de estrutura adequada.

Em qualquer região da cidade, observa-se que as calçadas, quase sempre fora dos padrões de construção, são cheias de obstáculos. A título de exemplo: servem como local de instalação de postes da concessionária de energia elétrica, que, em maior medida, inviabiliza até o simples ato de caminhar do pedestre, sendo que em alguns casos, o usuário precisa acessar a faixa de rolamento (rua) dos veículos para superar o poste como barreira.

As fotos⁵ abaixo, da Avenida Luís Eduardo Magalhães, em São Luís, ilustram a dimensão do problema:

⁵ Foram registradas três fotos da Avenida Luís Eduardo Magalhães, na cidade de São Luís. Uma do início da avenida, próximo da interseção com a Avenida Jerônimo de Albuquerque (foto 1), uma do meio da avenida (foto 2), uma do final da avenida, próximo a interseção com a Avenida dos Holandeses (foto 3).

Foto 1 - Av. Luís Eduardo Magalhães



Fonte: Autor (2023).

Foto 2 - Av. Luís Eduardo Magalhães



Fonte: Autor (2023).

Foto 3 - Av. Luís Eduardo Magalhães



Fonte: Autor (2023).

Durante todo percurso pela Avenida Luís Eduardo Magalhães, é possível observar um padrão de calçadas estreitas e cheias de obstáculos (na sua maioria, postes), nada convidativo ao pedestre. O problema da caminhabilidade é recorrente em todas as avenidas de São Luís, sendo a instalação dos postes um dos maiores obstáculos para a caminhabilidade na cidade.

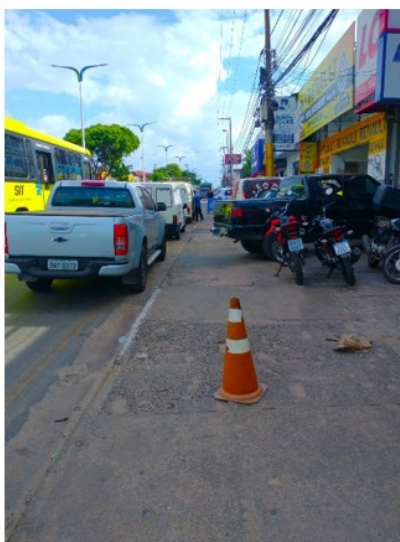
Em outras avenidas, com calçadas são mais largas, é possível observar que a caminhabilidade continua prejudicada. Há outros fenômenos que costumam obstruir completamente o passeio público: estacionamento irregular de veículos, o uso de placas e exposição de produtos, dentre outras situações. As fotos abaixo demonstram o problema:

Foto 4 – Avenida Guajajaras



Fonte: Autor (2023).

Foto 5 – Avenida Guajajaras



Fonte: Autor (2023).

Foto 6 – Avenida Guajajaras



Fonte: Autor (2023).

Os exemplos citados traçam os aspectos das calçadas nas avenidas de São Luís, isto é, ou são estreitas, com obstáculos que inviabilizam o simples ato de caminhar, ou ainda quando mais largas, são utilizadas para outros fins, como estacionamento, espaço para publicidade, criando uma infinidade de riscos e barreiras ao pedestre, sem qualquer fiscalização do poder público.

Diagnosticado o problema, resta saber quais são as causas. É o que se passa a analisar nas seções seguintes, de modo a verificar se se trata de omissão legislativa e/ou de normas técnicas, ou mesmo da omissão do poder público municipal ao não promover a devida fiscalização.

3. CAMINHABILIDADE: ATUALIZAÇÃO DOS CRITÉRIOS TÉCNICOS E LEGISLATIVOS

É vasta a legislação que, de alguma forma, trata da ideia de caminhabilidade, tanto do ponto de vista federal, estadual e, principalmente, municipal, bem como existem normas técnicas para construção de calçadas. Assim, de início, é possível apontar que o problema da inadequação das calçadas de São Luís não tem como principal causa a omissão legislativa.

Antes de adentrar especificamente na legislação municipal, necessário observar que o Estatuto das Cidades (Brasil, 2001) regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição (Brasil, 1988), que tratam da política urbana. Sendo de competência da União, dos Estados e dos Municípios promover planejamento para construção de calçadas e demais instrumentos públicos que ponham em prática a caminhabilidade.

Historicamente, o município tem centralizado, em maior medida, as responsabilidades atinentes à organização das cidades, sendo o responsável pelo plano diretor, código de postura, lei de muros e calçadas, dentre outras competências. Entretanto, cada vez mais legislações federais têm lançado regras contendo diretrizes que afetam diretamente a atuação dos municípios.

O Estatuto da Pessoa com Deficiência (Brasil, 2015) alterou o artigo 41 do Estatuto das Cidades (Brasil, 2011), que trata do plano diretor e da obrigatoriedade do “plano de rotas acessíveis”, com a finalidade de promover acessibilidade.

No âmbito municipal, destaca-se a recente aprovação do novo Plano Diretor de São Luís, que tem título próprio para tratar de acessibilidade e mobilidade (São Luís, 2023).

O Título V do Plano Diretor (São Luís, 2023), que inaugura o conjunto normativo específico para tratar de acessibilidade e mobilidade, é organizado em três capítulos, a saber: capítulo I – Definições; capítulo II – Acessibilidade e; Capítulo III – Mobilidade.

Em relação as definições contidas no Capítulo I, do Título V, do Plano Diretor (São Luís, 2023), são elencadas, especificamente, sete grandes bases conceituais, fundamentais para a interpretação da política de acessibilidade, sendo elas: pessoa com deficiência; pessoa com mobilidade reduzida; desenho universal; acessibilidade universal; mobiliário urbano e barreira⁶.

São diretrizes que indicam, pelo menos do ponto de vista legislativo, uma atualização nos aspectos da caminhabilidade e acessibilidade.

O Capítulo II, do Título V, do Plano Diretor (São Luís, 2023), que trata da acessibilidade, alinha uma série de ações que vão de campanhas educativas, até a indicação do uso das normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, com o fim de promoção da acessibilidade, constando ainda emblemático artigo 59, que obriga o Município de São Luís a regulamentar a construção e adequações nas vias e calçadas, fazendo uso das normas técnicas, de modo a impedir quaisquer obstruções, por qualquer obstáculo, que dificulte o livre trânsito dos pedestres e demais usuários.

O Capítulo III, do Título V, do Plano Diretor (São Luís, 2023) dispõe a respeito da mobilidade, cabendo destacar que a política de mobilidade traz, dentre outras coisas, planejamento de circulação, com planos de: caminhabilidade, ciclovário e de muros e calçadas. Os presentes planos devem ser elaborados com o prazo máximo de dois anos da entrada em vigor do plano diretor, sendo que após esse prazo, serão integralizados ao plano geral de mobilidade de São Luís.

⁶ Nesta oportunidade, os conceitos serão tratados de forma mais geral, uma vez que a finalidade é demonstrar que existe um conjunto de normas voltados para a ideia de caminhabilidade, ampla e irrestrita para os usuários. Para ter acesso aos conceitos inseridos na lei, remete-se o leitor para o Plano Diretor (São Luís, 2023, p. 21-22).

De modo geral, o título V do Plano Diretor (São Luís, 2023) tem a finalidade de modernizar a legislação, priorizar o pedestre, promover caminhabilidade de forma adequada e segura.

Ao referenciar que as ações de acessibilidade devem seguir as normas técnicas, com indicação explícita da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, é pertinente relacionar a NBR 9050:2020, que trata, dentre outras coisas, de acessibilidade e da adequação de projetos e obras nos espaços e equipamentos urbanos.

No que concerne às calçadas, a norma técnica indica as dimensões mínimas, extraíndo-se informações importantes do dimensionamento, uma vez que pode ser dividida em três faixas de uso, uma direcionada aos serviços, com tamanho mínimo de 0,70 metros; a faixa principal destinada ao pedestres, sem obstáculos, com tamanho mínimo de 1.20 metros; e por último, se possível, uma faixa de acesso, que interliga a calçada ao terreno, desde que em calçadas com tamanho mínimo de 2.00 metros (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2020).

É importante registrar que o atual Plano Diretor de São Luís data do ano de 2023, ou seja, ano da confecção deste trabalho, entretanto, cabe destacar que o Plano Diretor revogado (São Luís, 2006) também já dispunha de diretrizes de acessibilidade, com o dever de observar as regras atinentes às projeção e construção segundos as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Portanto, o novo Plano Diretor, embora mais moderno, não inova nesse sentido, de modo que a validade das exigências é anterior ao novo regramento. As diretrizes contidas no que diz respeito aos planos de pedestres e cicloviário⁷ nunca foram implementados, na prática, na vigência da revogada lei.

Há ainda a Lei 4.590 de 11 de janeiro de 2006, que integra o conjunto normativo relacionado à construção de muros e calçadas (São Luís, 2006b). Não obstante conter omissões em muitos aspectos, como por exemplo, não indicar as dimensões para a construção de calçadas, a lei traz uma série de proibições com o objetivo de evitar a criação de quaisquer obstáculos que possam interferir na livre passagem dos pedestres.

Do mesmo modo, com mais de meio século em vigor, a Lei 1.790 de 12 de maio de 1968, denominada de Código de Postura do Município, (São Luís, 1968), já registrava norma proibitiva no sentido de ser vedado qualquer embaraço à livre circulação do pedestre, sejam obstáculos fixos ou móveis.

Logo, concerne repetir o que foi explanado na segunda seção a importância da caminhabilidade nas cidades modernas e a realidade de São Luís, constatando-se, ao final, que a caminhabilidade tem sido

⁷ Segundos dados da Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (2023), a cidade de São Luís ocupa, entre as capitais, a terceira pior colocação no que diz respeito ao número de quilômetros de ciclovias por habitantes. Dados disponíveis em: <https://aliancabike.org.br/dados-do-setor/ciclovias-e-ciclofaixas/>

muito prejudicada em decorrência de construções de calçadas irregulares, cheias de obstáculos, dificultando a passagem do pedestre e inviabilizando a passagem daqueles que, de algum modo, têm a mobilidade reduzida.

Constatado o problema, nesta terceira seção, buscou-se levantar e selecionar o conjunto normativo atinente à caminhabilidade, especificamente o que trata sobre projeção, construção e reforma das calçadas, com a finalidade de analisar se o conjunto normativo existente é suficiente para evitar as aberrantes situações ilustradas através das fotos no decorrer do texto.

Sem perder de vista a legislação federal, que de alguma maneira tem trazido diretrizes gerais referente à caminhabilidade, foi colacionado um conjunto de leis, direcionando o foco para três leis do município de São Luís, a saber: Plano Diretor (vigente e o revogado); Lei de Muros e Calçadas; e o Código de Postura. Ressalta-se que o Plano Diretor (tanto o atual quanto o revogado), no que concerne a acessibilidade/caminhabilidade, faz menção à Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, motivo pelo qual a BNR 9050:2020 foi agrupada ao discurso para análise.

Extraí-se da revisão do conjunto normativo apresentado certas omissões, consubstanciadas, principalmente, na falta da implementação de diretrizes e regras contidas na norma, a exemplo da falta de implementação dos planos cicloviário e voltado ao pedestre/caminhabilidade.

Contudo, as leis existentes se mostram suficientes para evitar as graves anomalias verificadas na projeção, construção e manutenção das calçadas das avenidas de São Luís, uma vez que trazem, explicitamente, uma série de restrições e proibições a todo tipo de ação que tenha a capacidade de embaraçar a liberdade de locomoção do pedestre.

Em resumo: se na segunda seção ficaram devidamente constatadas irregularidades nas calçadas de São Luís, nesta terceira seção, ficou manifesto que o problema não é ocasionado por omissão legislativa, devido às diretrizes mínimas para construção de calçadas, bem como proibições relacionadas a ações que possam ocasionar empecilho ao pedestre e reduzir a caminhabilidade. Surge, então, um novo questionamento: a importância do papel exercido pelos órgãos de controle e fiscalização. É o que se passa a averiguar na próxima seção, que vai tratar do papel do município de São Luís como fiscal da lei e da Câmara Municipal que responde pela modernização legislativa.

4. O PAPEL DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS COMO FISCAL DO CUMPRIMENTO DA LEGISLAÇÃO E DA CÂMARA MUNICIPAL NA IMPLEMENTAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DA LEI

O Brasil, na sua organização política administrativa, adotou o sistema federativo, composto pela União, os Estados, Distrito Federal e Municípios, todos dotados de autonomia e competências, sejam concorrentes e/ou exclusivas (Brasil, 1988).



Compete ao Município criar leis direcionadas ao interesse local e complementar as leis federal e estadual no que couber (Brasil, 1988), como é o caso do plano diretor e leis dele decorrentes ou relacionadas.

Na condição de ente integrante de uma federação, o município tem prerrogativas e obrigações⁸, dentre estas, agir estritamente de acordo com os preceitos da lei, nos termos do artigo 37 da Constituição Federal (Brasil, 1988).

O município de São Luís foi fundado em 8 de setembro de 1612, sediado em uma grande ilha⁹ (Upaon-Açu), que abriga outros três municípios (São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa), contando com 1.037.775 habitantes¹⁰, de acordo com dados atualizados do IBGE (2023).

Regido por Lei Orgânica, atualmente a administração municipal é organizada com 23 secretarias, dentre as quais: Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação – SEMURH, criada pela Lei 3.902, de 13 de maio de 2000, contendo em sua estrutura de organização uma superintendência especificamente destinada à fiscalização urbana (São Luís, 2000).

Além de órgão fiscalizador, a SEMURH é a responsável, dentre outras ações, pela emissão de licenças para construção e demolição de obras, inclusive as relacionadas com a construção de muros e calçadas.

Em 2011, com o objetivo de promover e melhorar os serviços de fiscalização e cumprimento da legislação municipal, notadamente a legislação descrita na seção anterior, foi criada, Através do Decreto Municipal de número 38873/2011, a Blitz Urbana, órgão subordinado à SEMURH.

Ainda que se destaque a melhora nas ações de fiscalização em decorrência da criação da Blitz Urbana, no que diz respeito precipuamente às calçadas e aos aspectos mais básicos de caminhabilidade, o próprio poder público municipal tem se mostrado vacilante quanto ao cumprimento da legislação. Neste ponto, o foco é o que há de mais básico na legislação, isto é, a vedação de obstáculos, ou qualquer embaraço que possa impedir ou limitar a circulação dos pedestres.

Para aprimorar o debate, recorta-se como exemplo a execução de um projeto¹¹ realizado pela Prefeitura de São Luís, cujo objetivo era substituir uma rotatória por um cruzamento, com reflexos diretos

⁸ Ackerman (2009) já observava que a descentralização excessiva enseja o aumento da burocracia, fator de entrave ao funcionamento da máquina estatal. Não raras vezes, os municípios têm se mostrado omissos diante de responsabilidades legislativas.

⁹ O cumprimento das leis (federal, estadual e municipal) é de extrema importância, destacadamente pela diversidade do ecossistema da grande ilha, de modo a propiciar melhor interação e saúde coletiva e do meio ambiente.

¹⁰ A ilha de Upaon-Açu, integrada por quatro municípios, tem uma população de aproximadamente 1 milhão e meio de habitantes.

¹¹ Inaugurada no primeiro semestre de 2023.

para a Avenida Luís Eduardo Magalhães¹², Avenida dos Holandeses e Avenida Avicênia, no Bairro do Calhau, em São Luís.

Alguns meses após a obra, é possível notar, de fato, melhor organização no trânsito e menos engarrafamentos com a substituição da rotatória pelo cruzamento. Na Avenida Avicênia foram realizadas diversas intervenções, tais como: a inclusão de mais uma faixa de rolamento para veículos, nos dois sentidos; a inclusão de ciclovia; paisagismo; e sinalização.

Entretanto, verificam-se diversos problemas básicos relacionados à construção das calçadas, em desacordo com a norma técnica e em afronta à legislação:

Foto 7 – Av. Avicênia



Fonte: Autor (2023).

Foto 8 – Av. Avicênia



Fonte: Autor (2023).

Foto 9 – Av. Avicênia



Fonte: Autor (2023).

A foto 7 ilustra a narrativa, mostrando o passeio público totalmente obstruído, além do poste como barreira, há um grande corrimão que precisa ser contornado pelo pedestre, minimizando o espaço de ação do usuário. A imagem também descortina um problema ainda mais grave: o avanço das edificações particulares sobre o espaço público. Nota-se, nesses trechos, vide fotos 8 e 9, que as calçadas têm dimensões mais estreitas, reduzindo e/ou inviabilizando a acessibilidade/caminhabilidade, destacadamente porque além da calçada ter uma configuração mais curta, é possível visualizar obstáculos insertos, como placa de sinalização de trânsito e, novamente, um poste, fixado no meio do passeio público.

¹² Selecionada a obra realizada pela Prefeitura de São Luís na Avenida Avicênia, haja vista que a mesma é interligada com a Avenida Luís Eduardo Magalhães, que serviu de exemplo no diagnóstico do problema, conforme visto na primeira seção do trabalho.

Foi apresentado na terceira seção, que tratou da caminhabilidade: atualização dos critérios técnicos e legislativos, a necessidade de seguir as normas técnicas da ABNT, no caso, a NBR 9050:2020, que deve ser obrigatoriamente seguida, de acordo com regra explícita contida no parágrafo único do artigo 52¹³ do Plano Diretor (São Luís, 2023).

Na construção de calçadas há vários critérios técnicos que devem ser levados em consideração, porém, no que diz respeito ao tamanho, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (2020) traz padrões importantes, como a divisão das calçadas em três faixas. A faixa de serviços deve ter pelo menos 0.70 metros, local destinado para a instalação de placas, postes, arborização e afins. A faixa principal das calçadas é o passeio público, que deve ter no mínimo 1.20 metros, devendo ser livre de quaisquer obstáculos, já que é de uso exclusivo do pedestre.

Dessa forma, observa-se pelas fotos 7, 8 e 9 a falha da Prefeitura de São Luís quando da execução da obra, em desacordo com as normas técnicas, com instalação de equipamento de sinalização de trânsito e posteamento no centro da faixa principal da calçada, inviabilizando a acessibilidade/ caminhabilidade.

A obra realizada pela Prefeitura de São Luís afronta ainda o artigo 70, inciso I e II; artigo 72, inciso I, VI; artigo 76, inciso I; artigo 108, inciso IX, todos do Plano Diretor (São Luís, 2023).

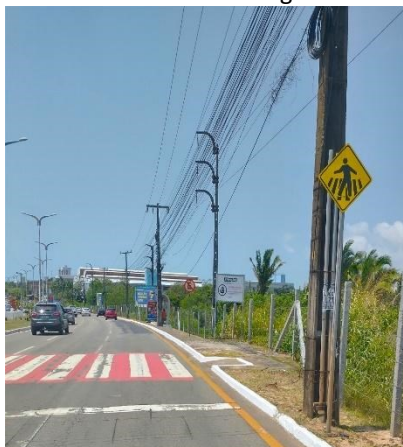
A obra citada encontra-se em desacordo com a lei de muros e calçadas, especificamente com o artigo 8º, § 2º, incisos III (São Luís, 2006b). Incompatível, ainda, com o artigo 87 do Código de Postura (São Luís, 1968), na medida em que embaraça o livre trânsito do pedestre.

Como visto, a obra pública executada pela prefeitura de São Luís encontra-se em desacordo com o conjunto de legislação municipal apresentado, bem como em desacordo com a norma técnica da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Na Avenida Euclides Figueiredo, outro exemplo emblemático da ausência de caminhabilidade. No trecho da avenida onde estão sediados a Procuradoria Geral do Ministério Público do Maranhão; sede das Promotorias da Capital; o Fórum estadual de São Luís; o Tribunal de Contas do Estado; a sede da Ordem dos Advogados do Brasil – seccional Maranhão e Procuradoria do Estado do Maranhão, e em frente ao terreno que contém placa informando a construção da nova sede do Tribunal de Justiça do Estado do Maranhão, inexistente passeio público pavimentado. As imagens ilustram o local:

¹³ Correspondente ao parágrafo único do artigo 43 do Plano Diretor revogado (São Luís, 2006a).

Foto 10 – Av. Euclides Figueiredo



Fonte: Autor (2023).

Foto 11 – Av. Euclides Figueiredo



Fonte: Autor (2023).

Foto 12 – Av. Euclides Figueiredo



Fonte: Autor (2023).

Conforme se observa nas fotos 10, 11 e 12, o passeio é estreito, não pavimentado, com inúmeros obstáculos, destacando-se dentre eles, os postes, placa de sinalização de trânsito e canteiro para plantas, além do desnível natural. Nada convidativo para o pedestre e o ciclista.

A conjuntura apresentada serve de alerta para reflexão. Com o crescimento populacional e a concentração nos centros urbanos, pensar em uma cidade mais humanizada, promovendo acessibilidade e caminhabilidade é mais do que um direito, é um ato de civilidade. O poder público, além do dever de agir somente conforme a lei, tem a obrigação de ser exemplo, espelho para a coletividade.

Na cidade de São Luís, a caminhabilidade tem sido negligenciada pelo poder público municipal, só sendo observadas as características mínimas para caminhabilidade adequada nos locais pensados para o lazer, e não como meio de transporte, conforme exemplos da Avenida Professor Mario Meireles, na região da Lagoa da Jansen, e da Avenida Litorânea, na orla de São Luís.

Foto 13 – Avenida Professor Mario Meireles



Fonte: Autor (2023).

Foto 14 – Avenida Litorânea



Fonte: Autor (2023).

Diante desse cenário, foi possível observar os seguintes resultados: com exceção das regiões mais pensadas para o lazer, como nos exemplos citados das Avenidas Mario Meireles e Litorânea, todas as avenidas de São Luís tem algum tipo de problema significativo relacionado à caminhabilidade. A fiação aérea e a necessidade de instalação de postes configuram um grande problema para a caminhabilidade nas avenidas, destacadamente naquelas onde as calçadas são mais estreitas. Nas avenidas nas quais o passeio público é mais largo, além dos postes, as calçadas são utilizadas para fins comerciais, estacionamentos, dentre outras situações. De modo que o simples ato de caminhar, e pedalar, afigura-se como um labirinto de obstáculos.

Dito isto, para melhorar a realidade das calçadas nas avenidas de São Luís, é preciso que de fato seja implementado o programa de mobilidade urbana, com o desenvolvimento do plano de caminhabilidade, do plano de ciclovias e do plano de muros e calçadas, de acordo com o artigo 65, inciso I, alíneas a, b e c, do Plano Diretor (São Luís, 2023), e com necessidade de treinamento e atualização dos agentes públicos responsáveis pela concessão de licenças para construção e manutenção de calçadas, bem como aqueles responsáveis pela fiscalização.

É preciso maior debate quanto ao cumprimento das diretrizes do Estatuto das Cidades, de maneira destacada em relação às funções sociais da cidade, utilizando os instrumentos (órgãos colegiados de política urbana, reuniões, debates, consulta pública, dentre outros) indicados no artigo 43 do Estatuto das Cidades, para garantir gestão democrática e ações concretas (Brasil, 2001).

Outro ponto importante para o aprimoramento da caminhabilidade é a atuação dos órgãos de controle externo. Como o controle interno do Município de São Luís tem falhado na fiscalização e na promoção das adequações necessárias para desembaraçar o passeio público, cabe ao controle externo

promover fiscalização, principalmente através dos mecanismos de justiça, a exemplo do Ministério Público.

Outra medida irremediável e, possivelmente, a mais importante em termos de atenção do poder público municipal é a modernização da legislação que trata da estrutura de cabeamento (energia elétrica, internet, telefonia, e cabos de um modo geral) da cidade. As cidades modernas têm utilizado cada vez mais medidas para instalação de cabos de forma subterrânea.

No Brasil, algumas cidades já atualizaram a legislação, citando como exemplo a cidade de Porto Alegre – RS¹⁴, onde a Câmara Municipal aprovou a Lei 13.402, de 21 de março de 2023, estabelecendo, logo no artigo 1º, a obrigatoriedade de toda a rede de cabeamento ser exclusivamente subterrânea (Porto Alegre, 2023)¹⁵.

Substituir o cabeamento aéreo pelo cabeamento subterrâneo, além de ajudar a promover a desobstrução do passeio público, maximizando a caminhabilidade, colabora com o plano de arborização e com o aspecto estético da cidade.

Em arremate, constatado o problema, é preciso que o poder público, os órgãos de controle (interno e externo) e a sociedade civil organizada convirjam no sentido de aprimorar o debate e principalmente de observar o cumprimento da norma, para promover a melhoria da cidade em um aspecto muito sensível relacionado à acessibilidade e caminhabilidade, promovendo atualização legislativa no sentido de que o cabeamento aéreo seja substituído pelo cabeamento subterrâneo.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Produzir conhecimento é sempre uma obra de muitas mãos, de debate, de sucessão de ideias e cooperação. No âmbito de análise de aspectos relacionados com a cidade, a organização social e o Estado, essa relação é sempre complexa e embricada.

Por consequência, o presente trabalho objetivou discutir o problema da caminhabilidade em São Luís, buscando diagnosticar o problema, estudando possíveis causas e alinhando o aprimoramento do debate em busca de melhorias, que devem passar pelas ações de inúmeros atores.

¹⁴ A cidade de Porto Alegre – RS é servida pelo mesmo grupo/concessionária de energia elétrica que atual no estado do Maranhão e consequentemente na cidade de São Luís.

¹⁵ Existe um projeto de lei tramitando no congresso nacional, PL 88/2021, cujo objeto é a mudança da fiação aérea (eletricidade e telefonia) pelo cabeamento subterrâneo, em um prazo de máximo de 10 anos.

As perspectivas de muitas cidades modernas ao redor do mundo indicam uma tendência de mudança de modelo, privilegiando os meios de transporte coletivo e principalmente os meios de transporte não motorizado, minimizando os meios de transporte motorizado individual.

O Brasil encontra-se distante dessa realidade, uma vez que os programas e ações são mais voltados para a mobilidade de veículos motorizados, individual e coletivo, embora se constate a expansão precarizada deste último.

Em São Luís, o cenário não é diferente. Há um acentuado crescimento no número dos veículos motorizados individuais, falta de planejamento para aprimoramento e expansão do transporte público coletivo, e ausência de rigidez no que diz respeito à construção de calçadas minimamente adequadas, haja vista a quantidade de obstáculos encontrados no passeio público das avenidas.

O problema foi claramente apresentado, inclusive através de ilustrações fotográficas. Verificou-se, ainda, que a legislação e as normas técnicas formavam um conjunto suficiente para fazer cessar as irregularidades observadas na maior parte das calçadas da cidade, de modo que se trata de um problema mais relacionado com a fiscalização do que com o aprimoramento da legislação.

Por fim, como sugestão propõe-se, o aprimoramento do poder público quanto as ideias de caminhabilidade, treinamento dos agentes para diagnosticar problemas e maior envolvimento da sociedade civil e dos órgãos de controle, interno ou externo, na solução do problema. Em resumo: implementação dos planos de caminhabilidade e cicloviário, com a participação da sociedade civil, o poder público e os órgãos de controle.

Como sugestão legislativa, foi indicado, do mesmo modo que aconteceu na cidade de Porto Alegre – RS, a necessidade de aprovação de uma lei para substituição da fiação aérea, de modo que toda espécie de cabeamento seja realizada exclusivamente de forma subterrânea, uma vez que além de melhorar o aspecto estético da cidade, traz melhorias de acessibilidade e caminhabilidade, com a desobstrução das calçadas.

REFERÊNCIAS

ACKERMAN, Bruce. **A nova separação dos poderes**. 2ª Tiragem. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SETOR DE BICICLETAS. **Dados do setor**: ranking de ciclovias e ciclofaixas nas capitais brasileiras. 2023. Acessível em: <https://aliancabike.org.br/dados-do-setor/ciclovias-e-ciclofaixas/>. Acesso em 25 de julho de 2023.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT 2020.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS – ANTP. **Relatórios:** relatório geral de 2018. [2020]. Disponível em <http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em 25 de julho de 2023.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 25 de julho de 2023.

BRASIL. **Lei 10.257, de 10 de julho de 2001**. Estatuto das Cidades. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em 25 de julho de 2023.

BRASIL. **Lei 13.146, de 6 de julho de 2015**. Estatuto da Pessoa com Deficiência. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em 25 de julho de 2023.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte Bundesen. A dimensão humana: uma abordagem sustentável do comportamento. In: **Cidade de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e o no mundo**. Organizadores: Victor Andrade e Clarisse Cunha Linke. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2022:** de 2010 a 2020, população brasileira cresce 6,5% e chega a 203,1 milhões. Rio de Janeiro, IBGE [2023]. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/37237-de-2010-a-2022-populacao-brasileira-cresce-6-5-e-chega-a-203-1-milhoes>. Acesso em 25 de julho de 2023.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. **Repositório do conhecimento:** Tendência e desigualdade da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual. 2021. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10713>. Acesso em 25 de julho de 2023.

MORENO, C. **Living in proximity in a living city**. Glocalism: Journal of culture, politics and innovation. 2021. DOI: 10.12893/gjcpi.2021.3.8. Disponível em: https://glocalismjournal.org/wp-content/uploads/2022/03/Moreno_gjcpi_2021_3.pdf. Acesso em 25 de julho de 2023.

NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **ONU-Habitat:** população mundial será 68% urbana até 2050. [2022a]. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/188520-onu-habitat-popula%C3%A7%C3%A3o-mundial-ser%C3%A1-68-urbana-at%C3%A9-2050>. Acesso em: 25 de julho de 2023.

NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **População mundial chegará a 8 bilhões em novembro de 2022. [2022b]**. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/189756-popula%C3%A7%C3%A3o-mundial-chegar%C3%A1-8-bilh%C3%B5es-em-novembro-de-2022>. Acesso em: 25 de julho de 2023.

OBSERVATÓRIO DAS METÓPOLES. **Mapa da motorização individual no Brasil**. 2019. Disponível em: https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/wp-content/uploads/2019/09/mapa_moto2019v2.pdf. Acesso em 25 de julho de 2023.

PORTO ALEGRE. **Lei 13.402, de 21 de março de 2023**. Estabelece as redes de infraestrutura de cabeamento para a transmissão de energia elétrica, de telefonia, de comunicação de dados, via fibra óptica, de televisão a cabo e de outros cabeamentos deverão ser exclusivamente subterrâneas, revoga a lei 10.337, de 28 de dezembro de 2007, e dá outras providências. Porto Alegre: Câmara Municipal, [2023]. Disponível em: https://www.camarapoa.rs.gov.br/draco/processos/137070/Lei_13402.pdf. Acesso em 26 de julho de 2023.



POZOUKIDOU, G.; CHATZIYIANNAKI, Z. **15-Minute City**: decomposing the new urban planning eutopia. *Sustainability*, [S.L.], v. 13, n. 2, p. 928. 2021. Disponível em: <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/2/928>. Acesso em 25 de julho de 2023.

RUIZ-PADILLO, Alejandro; LARRANAGA, Ana Margarida; PASQUAL, Francisco Minella. **Aplicação do modelo multicritério difuso para a ponderação das características do ambiente construído que influenciam na caminhabilidade**, 2016. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Alejandro-Ruiz-Padillo/publication/310726959_Aplicacao_de_modelo_multicriterio_difuso_para_a_ponderacao_das_caracteristicas_do_ambiente_construido_que_influenciam_na_caminhabilidade/links/583591fe08ae004f74cc5340/Aplicacao-de-modelo-multicriterio-difuso-para-a-ponderacao-das-caracteristicas-do-ambiente-construido-que-influenciam-na-caminhabilidade.pdf. Acesso em 20 de agosto de 2023.

SÃO LUÍS. **Lei nº 1.790 de 12 de maio de 1968**. Dispõe sobre o Código de Postura de São Luís. São Luís: Câmara Municipal, [1968]. Disponível em . Acesso em 25 de julho de 2023.

SÃO LUÍS. **Lei 3.253, de 29 de dezembro de 1992**. Dispõe sobre o zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo urbano e dá outras providências. São Luís: Câmara Municipal, [1992]. Disponível em: http://www.saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/1188_3-lei_n.3.253_de_29.12.1992_d.o.m.n.88_pags.06-27.pdf. Acesso em 25 de julho de 2023.

SÃO LUÍS. **Lei 3.902, de 13 de maio de 2000**. Cria a secretaria municipal de terras, habitação, urbanismo, e fiscalização urbana e dá outras providências. São Luís: Câmara Municipal, [2000]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ma/s/sao-luis/lei-ordinaria/2000/391/3902/lei-ordinaria-n-3902-2000-cria-a-secretaria-municipal-de-terras-habitacao-urbanismo-e-fiscalizacao-urbana-e-da-outras-providencias>. Acesso em 25 de julho de 2023.

SÃO LUÍS. **Lei nº 4.669 de 11 de outubro de 2006**. Dispõe sobre o Plano Diretor de São Luís e dá outras providências. São Luís: Câmara Municipal, [2006a]. Disponível em <https://gepfs.ufma.br/wp-content/uploads/2022/01/LEI-4669.pdf>. Acesso em 25 de julho de 2023.

SÃO LUÍS. **Lei nº 4.590 de 11 de janeiro de 2006**. Dispõe sobre a construção, reconstrução e conservação de muros e calçadas e dá outras providências. São Luís: Câmara Municipal, [2006b]. Disponível em https://www.saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/1303_lei_4590.pdf. Acesso em 25 de julho de 2023.

SÃO LUÍS. **Lei 7.122, de 12 de abril de 2023**. Altera a Lei nº 4.669 de 11 de outubro de 2006 sobre o Plano Diretor do Município de São Luís e dá outras providências. São Luís: Câmara Municipal, [2023]. Disponível em https://www.saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/4023_plano_diretor_de_sao_luis_lei_n_7.122_-_2023.pdf. Acesso em 25 de julho de 2023.

SILVA, L. A. F. da; FELLOWS, W. E. CAMINHABILIDADE E QUALIDADE DE VIDA. **ARCHITECTON - Revista de Arquitetura e Urbanismo**, [S. l.], v. 5, n. 8, 2021. Disponível em: <https://www.revistas.faculdedamas.edu.br/index.php/arquitetura/article/view/1489>. Acesso em: 27 jul. 2023.

VASCONCELOS, Eduardo Alcantara de. Andar nas cidades do Brasil. In: **Cidade de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e o no mundo**. Organizadores: Victor Andrade e Clarisse Cunha Linke. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017.



Sobre os autores:**Paulo Roberto Barbosa Ramos**

Professor Titular de Direito Constitucional da UFMA. Pós-Doutor em Direito Constitucional pela Universidade de Granada –Espanha. Doutor em Direito Constitucional pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Coordenador do Mestrado em Direito e Instituições do Sistema de Justiça da Universidade Federal do Maranhão. Coordenador do Núcleo de Estudos de Direito Constitucional da UFMA. Promotor de Justiça Militar do Ministério Público do Maranhão. E-mail: paulorbr@uol.com.br
PPGDIR/UFMA - Universidade Federal do Maranhão
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8966-8378>
E-mail: paulorbr@uol.com.br

Alexandre Lobato Nunes

Mestrando em Direito e Instituições do Sistema de Justiça pela Universidade Federal do Maranhão – PPGDIR/UFMA. Especialista em Criminologia pela FACEI. Graduando em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Maranhão – UFMA. Advogado. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4576459598515995>.
PPGDIR/UFMA - Universidade Federal do Maranhão
ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-8922-3176>
E-mail: alexandre.lobato@discente.ufma.br