

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 1944, DE 2003

Define condições para a circulação de veículos automotores em áreas urbanas tombadas e dá outras providências.

Autor: Deputado GONZAGA PATRIOTA

Relator: Deputado ZEZÉU RIBEIRO

I – RELATÓRIO

O projeto de lei que ora chega para a análise desta Comissão define condições para a circulação de veículos automotores em áreas urbanas tombadas pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, bem como prevê penalidade a ser aplicada aos infratores. A proposta pretende que as áreas urbanas tombadas pelo IPHAN sejam mapeadas e classificadas, para efeito de circulação de veículos automotores, em quatro categorias:

- máxima restrição: permitida a circulação apenas de veículos de polícia, de socorro de incêndio e salvamento e ambulâncias;
- média restrição: permitida a circulação dos veículos mencionados no item anterior, bem como de veículos de pequeno porte de aluguel ou pertencentes aos moradores de imóveis situados na área;
- mínima restrição: permitida a circulação dos veículos admitidos na categoria de máxima restrição, bem como de qualquer veículo de pequeno porte;
- sem restrição: permitida a circulação de qualquer veículo automotor.

Fica definido no texto que veículo automotor de pequeno porte é todo aquele cujo peso bruto total não exceda 3.500 (três mil e quinhentos) quilogramas e cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares, excluído

o do motorista. Também fica definido que o mapeamento e a classificação das áreas tombadas pelo IPHAN devem fazer parte do próprio processo de tombamento. Quanto às áreas já tombadas na data da entrada em vigor da lei que vier a se originar da presente proposta, fica estabelecido um prazo de 180 dias para a elaboração do mapeamento e da classificação.

No que tange à fiscalização, o texto remete essa atribuição à autoridade de trânsito com jurisdição sobre as respectivas vias, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Da mesma forma, estipula que a circulação em desconformidade com o que define a classificação prevista é tipificada como infração, nos termos do art. 187 do Código de Trânsito Brasileiro (transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente).

Na justificação da proposta, o autor argumenta que, embora o tombamento de um núcleo urbano inteiro ou de determinados bairros seja uma prática relativamente comum, que impõe uma série de restrições aos proprietários de imóveis situados no local, não tem havido, por parte do IPHAN, preocupação em definir as condições de tráfego de veículos automotores nas áreas tombadas. Ainda segundo o autor, esse fato tem trazido inúmeros prejuízos ao patrimônio nacional, visto que, na maioria das cidades coloniais, as vias de circulação não suportam o tráfego de veículos automotores, especialmente os mais pesados.

Distribuída originalmente às Comissões de Educação e Cultura, de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, a proposta recebeu, na primeira delas, voto favorável do relator, Deputado Paulo Rubem Santiago, que foi acatado pela Comissão. O relator indicou, em seu parecer, a conveniência de se ouvir a Comissão de Desenvolvimento Urbano, em função do impacto da medida na organização e no desenvolvimento das cidades.

Encaminhado à Comissão de Viação e Transportes, a matéria teve parecer pela rejeição do relator, Deputado Cláudio Diaz, que foi aprovado pela Comissão. Por ter recebido pareceres divergentes, a proposta deixou de tramitar em regime conclusivo, passando a se sujeitar à apreciação do Plenário. A requerimento do Deputado Eliseu Padilha, então Presidente da

Comissão de Viação e Transportes, houve a revisão do despacho original, de forma a incluir esta Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Reconhecemos a legitimidade e louvamos as preocupações do autor com a efetiva proteção de áreas urbanas tombadas como patrimônio histórico, artístico e cultural pelo IPHAN. De fato, alguns desses assentamentos tombados estão sendo degradados, não apenas pelo tráfego indiscriminado de veículos pesados, mas também por abusos na colocação de publicidade, na instalação de fiação elétrica e de caixas d'água em desconformidade com o padrão arquitetônico da área, entre outras agressões.

Não obstante, temos algumas considerações a fazer que, salvo melhor juízo, desaconselham a aprovação da matéria. De pronto, é necessário lembrar que a nossa Carta Magna tem uma inclinação municipalista, tendo consagrado para essa esfera do Poder Público importantes atribuições em várias áreas. Esse viés é louvável, visto que, por ser a instância governamental mais próxima da população, o Município é o ente que melhor se encontra em condições de avaliar as necessidades dos cidadãos e, conseqüentemente, encaminhar soluções para as demandas encontradas.

No que tange ao desenvolvimento urbano, a Constituição Federal deixa claro que compete aos Municípios promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano (art. 30, inciso VIII). Mais adiante, no capítulo dedicado à política urbana, reforça essa posição ao determinar:

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.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

.....

Ora, vemos que o plano diretor, uma norma municipal por excelência, é o instrumento básico da política de desenvolvimento urbano e que é também por força de lei municipal que se faz o zoneamento e o controle do uso do solo urbano. O Estatuto da Cidade reforça essa posição ao regular uma série de instrumentos urbanísticos, como a transferência do direito de construir, o estudo de impacto de vizinhança e as operações urbanas consorciadas, entre outros extremamente úteis para gestão do espaço urbano, cuja utilização fica a critério do Poder Público municipal.

Fiel a esse espírito, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) já de início define que as vias terrestres urbanas e rurais (ruas, avenidas, logradouros, caminhos, passagens, estradas e rodovias) terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais (art. 2º). Além disso, o CTB atribui aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição a tarefa de “planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas” (art. 24, inciso II).

Por força do Regimento Interno desta Casa, somos chamados a analisar a matéria sob a ótica da política de desenvolvimento urbano e do direito urbanístico (art. 32, inciso VII, alíneas “a” e “b”). Seria, portanto, incoerente de nossa parte, aprovar uma proposta que cria um planejamento para áreas tombadas, a ser elaborado na instância federal de governo, de forma desvinculada do plano diretor e da legislação municipal de uso e ocupação do solo urbano, para dispor sobre as condições de circulação de veículos automotores nessas áreas.

Lembramos que ninguém melhor que o governo local para diagnosticar os problemas de cada zona urbana e, em conjunto com a população, de forma democrática e participativa, definir os meios de solucionar tais problemas. A propósito, já tivemos tentativas de planejamento urbano de forma centralizada, nos anos de regime autoritário, com baixíssimo índice de

eficiência, justamente pelas dificuldades em elaborar planos adequados a cada realidade local.

Por fim, devemos levar em conta que, se existem áreas urbanas tombadas sendo degradadas pela circulação indevida de veículos automotores (e elas certamente existem, não se pode negar), o caminho da solução não passa pela edição de uma nova lei federal, avançando sobre competência municipal, mas sim pelo acionamento dos meios judiciais apropriados. Isso porque é atribuição dos Municípios, em comum com a União, os Estados e o Distrito Federal, proteger e impedir a destruição de bens de valor histórico, artístico e cultural (art. 23, incisos III e IV, da Constituição Federal) e, se as autoridades locais estão falhando em suas responsabilidades, podem e devem ser cobradas por esse fato.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, opinamos pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 1.944, de 2003.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado ZEZÉU RIBEIRO
Relator