

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(A) DE DIREITO DA ____
VARA DA FAZENDA PÚBLICA DA COMARCA DA CAPITAL - SP

ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS URBANOS DE SÃO PAULO - CICLOCIDADE, associação civil sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ sob o nº 13.438.807/0001-52, com sede na Rua da Consolação, 2.514 sala B - Cerqueira Cesar, São Paulo – SP, CEP 01416- 000. Endereço eletrônico contato@ciclocidade.org.br, por seus advogados (**Doc. 01**), vem à presença de Vossa Excelência, com fulcro nos arts. 1º e 4º da Lei 7.347/85 e no art. 301 do Código de Processo Civil, propor

AÇÃO CIVIL PÚBLICA
COM PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA LIMINAR

em face de **PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**, ente e autoridade pública com sede no Viaduto do Chá, nº 15, São Paulo – SP, CEP: 01020-900, endereço eletrônico prefeito@prefeitura.sp.gov.br, **SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES**, autoridade pública com endereço à Rua Barão de Itapetininga, 18, 14º andar, Centro, São Paulo – SP, CEP: 01042-000, endereço eletrônico smt@prefeitura.sp.gov.br, **E PRESIDENTE DA COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO DE SÃO PAULO**, autoridade pública com sede na Rua Barão de Itapetininga, nº 18, São Paulo – SP, CEP: 01042-000, endereço eletrônico pr@cetsp.com.br.

I) DOS FATOS

1. Os acidentes automotivos correspondem à nona causa de mortes em todo o mundo, ferindo de 20 a 50 milhões de pessoas a cada ano e deixando milhões de pessoas com sequelas¹, impondo elevados custos sociais e econômicos. Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), o Brasil tem a quarta maior taxa de mortes no trânsito, com 43.800 mortes apenas no ano de 2013, sendo que a maior parte das vítimas (52%) são o que a organização chama de usuários vulneráveis de vias, pedestres, ciclistas e motociclistas².

2. É cediço que a velocidade dos veículos automotores influencia sobremaneira na incidência e letalidade das ocorrências que os envolvem. A partir desse dado, políticas de acalmamento do tráfego com base na redução das velocidades máximas das vias urbanas passaram para agenda de diversas organizações e governos ao redor do mundo, inclusive o Brasil.

3. No âmbito da Organização das Nações Unidas, o Brasil é signatário da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, por meio da qual governos de todo o mundo se comprometeram a adotar novas medidas para diminuir pela metade os acidentes no trânsito, que matam cerca de 1,3 milhão de pessoas por ano. A Organização Mundial de Saúde (OMS) é responsável por coordenar os esforços globais ao longo da Década e vai monitorar os progressos em níveis nacional e internacional.³

¹Cf. Violence and Injury Prevention - Road traffic injuries
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/

² Cf. Violence and Injury Prevention - Road safety in Brazil
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/bra/en/; Brasil é o quarto país com mais mortes no trânsito na América, diz OMS
<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/05/1772858-brasil-e-o-quarto-pais-com-mais-mortes-no-transito-na-america-diz-oms.shtml>

³ Para maiores informações sobre as ações da OMS sobre o mencionado Plano Global:
http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/

4. Em decorrência da Década de Ação pela Segurança no Trânsito (**Doc. 02**), realizou-se a Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, em novembro de 2015, com a adoção, por aclamação, da 'Declaração de Brasília' (**Doc. 03**).⁴

5. Em Janeiro de 2012 foi sancionada a Lei nº 12.587, que estabelece as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, tais como a segurança dos usuários e a participação popular na fiscalização e avaliação das políticas implementadas.

6. Nesse contexto, anteriormente aos acontecimentos objeto desta ação, a Prefeitura Municipal de São Paulo iniciou-se, em 2010, na gestão do então Prefeito Gilberto Kassab, programa de redução das velocidades máximas nas vias da cidade, começando por vias de grande circulação, como a Av. 23 de Maio⁵.

7. Em continuação, na gestão seguinte, iniciada em 2013, seguiu-se com o programa de incremento de medidas para o apaziguamento do tráfego, denominado Programa de Proteção à Vida (PPV)⁶, e valorização da segurança dos usuários, ampliando-o para um maior número de vias da cidade, culminando, em julho de 2015, com a redução dos limites máximos de velocidade das Marginais Tietê e Pinheiros, de 90 km/h para 70 km/h na pista expressa e de 70 km/h para 50 km/h na pista local, ato realizado com base estudos técnicos, inclusive da Companhia de Tráfego e Engenharia de São Paulo (CETSP) (**Doc. 04**), segundo o qual:

⁴ Declaração de Brasília também disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/12508-segunda-conferencia-global-de-alto-nivel-sobre-seguranca-no-transito>

⁵ CET reduz velocidade em mais de 10 vias para diminuir acidentes em SP - <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2010/09/cet-reduz-velocidade-em-mais-de-10-vias-para-diminuir-acidentes-em-sp.html>

⁶ Programa de Proteção à vida - <http://www.cetsp.com.br/consultas/programa-de-protecao-a-vida-ppv.aspx>

Dos 25.508 acidentes de trânsito com vítimas ocorridos em São Paulo em 2013, 1.275 aconteceram nas Marginais, equivalentes a 4,9% do total dos acidentes da cidade. Dos 1.114 acidentes de trânsito com mortes, 56 aconteceram nas Marginais, ou seja, 5% dos acidentes fatais da cidade. Somados os dados dos últimos três anos, apenas nas vias Marginais, ocorreram 3.716 acidentes com feridos e 201 com óbitos. **Os custos desses acidentes**, tomando por base os dados da Pesquisa IPEA 2003 sobre o Custo dos Acidentes de Trânsito nos Aglomerados Urbanos, atualizados pelos índices de inflação para dezembro de 2014, **representam um gasto de mais de R\$189.000.000,00 para a sociedade, distribuídos entre os custos dos acidentes, despesas médicas e perda de produtividade.** O Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 61, estabelece para Vias de Trânsito Rápido, como as pistas expressas das Marginais Pinheiros e expressas e intermediárias da Marginal Tietê, a velocidade máxima de 80 km/h e para vias arteriais, como as pistas locais destas mesmas vias, 60km/h. O mesmo artigo prevê a possibilidade do Órgão de Trânsito regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores. **Entretanto, as velocidades de 90 e 70 Km/h hoje permitidas em tais vias não são mais consideradas, nacional ou internacionalmente, como adequadas para vias urbanas** e os dados que serão demonstrados a seguir têm o objetivo de embasar a necessidade de sua redução. (...) Com base nas informações apresentadas, tanto de dados que comprovam a importância da prática de velocidades mais baixas e mais adequadas às condições urbanas, quanto às referentes especificamente aos acidentes ocorridos nas vias Marginais Tietê e Pinheiros, **propõe-se a adequação das velocidades hoje regulamentadas à condições mais adequadas de segurança para a circulação em meio urbano, reduzindo a velocidade máxima das pistas expressas de 90km/h para 70 km/h, das vias centrais de 70Km/h para 60 km/h e das vias locais de 70km/h para 50km/h.** Estas medidas de redução de velocidade e conseqüentemente de acidentalidade e de gravidade dos acidentes vão de encontro ao compromisso assumido pela Cidade de São Paulo na redução em 50% do número de mortos no trânsito durante a proclamação, em Assembleia Geral das Nações Unidas de 02 de março de 2010, da Década Mundial de Ações de Segurança no Trânsito entre 2011 e 2020.

8. Em 2016, por meio do Decreto 58.834, o Município de São Paulo instituiu seu Plano Municipal de Mobilidade, reforçando as diretrizes estabelecidas em âmbito federal, tais como segurança, priorização dos pedestres, participação popular entre outros.

9. Como forma de mensurar os resultados da política implementada, diversos relatórios anuais elaborados pela CETSP⁷ apontaram um decréscimo

⁷ Relatórios disponíveis em:

2015- <http://www.cetsp.com.br/media/468500/acidentesdetransitofataisanual2015.pdf>

2014- <http://www.cetsp.com.br/media/395294/relatorioanualacidentesfatais2014.pdf>

2013- <http://www.cetsp.com.br/media/296383/anuaisfatais2013b.pdf>

2012- <http://www.cetsp.com.br/media/217927/anualfatais2012.pdf>

significativo nas mortes nas Marginais Tietê e Pinheiros após a implementação dos novos limites de velocidade. Esta queda é decorrente tanto da redução de atropelamentos fatais, com a redução de mortes de pedestres e ciclistas, quanto da redução de colisões, com a redução de mortes de motoristas e motociclistas, que circulam por todas as pistas da via.

10. Em números reais, de julho de 2014 a junho de 2015, ocorreram 64 acidentes com mortes nas Marginais, contra 31 ocorrências do mesmo tipo nos 12 meses seguintes, isso é até junho de 2016. **A queda do número de acidentes nas Marginais após a redução das velocidades máximas de tráfego, portanto, foi de 52%**. Tal resultado possui grande relação com a também redução dos atropelamentos fatais, que quase zeraram nas marginais - de 24 casos acumulados em 12 meses até junho de 2015, houve apenas um em período equivalente até 2016⁸.

11. **Desde a redução dos limites máximos de velocidades nas marginais, há 15 meses, os atropelamentos com mortes na Marginal Tietê caíram de 18 para 0 (zero); na Pinheiros, caíram de 9 para 3**. Os comparativos são entre "maio de 2014 a julho de 2015" e "agosto de 2015 a outubro de 2016". As *fatalidades com vítimas nos veículos* na Marginal Pinheiros caíram de 25 para 11, clara demonstração da eficácia da medida na redução de óbitos também para os motoristas.

12. Por outro lado, não houve piora no trânsito dessas vias, pelo contrário, conforme dados da CETSP⁹ (**Doc. 05**), sendo que a redução média dos

2011- <http://www.cetsp.com.br/media/133167/relatorio%20fatais%202011.pdf>

⁸ Fonte: : [Acidentes fatais caem 52% nas marginais Tietê e Pinheiros, em SP](http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/10/1822120-acidentes-fatais-caem-52-nas-marginais-tiete-e-pinheiros-em-sp.shtml) - Folha de S.Paulo. <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/10/1822120-acidentes-fatais-caem-52-nas-marginais-tiete-e-pinheiros-em-sp.shtml>

⁹ Acidentes com vítimas caem 36% nas marginais Tietê e Pinheiros após redução da velocidade máxima <http://capital.sp.gov.br/noticia/acidentes-com-vitimas-caem-36-nas-marginais-tiete>

congestionamentos em 2015 foi de 8% em relação a 2015, o que era um resultado esperado, por argumentos técnicos, como se demonstrará a seguir¹⁰.

13. Em decorrência dessas ações, a Cidade de São Paulo recebeu prêmio da Fundação Bloomberg Philantropies, que já vinha prestando assessoria gratuita nesses projetos, sendo que a redução de velocidades como programa de redução de acidentes de trânsito é um dos pontos centrais da premiação e reconhecimento internacional.¹¹

14. Ressalta-se a complexa dinâmica e grande variedade de tipos de usuários dessas vias, que, apesar de inicialmente previstas como vias de trânsito rápido, voltadas apenas para automóveis, adquiriram outra natureza com o passar dos anos, com o adensamento do entorno e a intensificação da presença de pedestres e ciclistas, inseridos para circulação nessas vias pelo próprio Poder Público e pela iniciativa privada com autorização do Poder Público (**Doc. 06**).

15. Nas Marginais estão situados estabelecimentos comerciais, estações de trem, conjuntos habitacionais, parques, pontos de ônibus, entre outros equipamentos que denotam o uso dessas vias não somente por automóveis. A título de exemplo, algumas imagens ilustrativas da existência de pedestres nessas vias por ação direta ou aval do próprio Poder Público.

¹⁰ No mesmo sentido, quando ocorreu a redução das velocidades máximas na Av. 23 de Maio, não houve impacto na fluidez e velocidades médias - Cf.: Relatório da CETSP de 2012 ANÁLISE DA INFLUÊNCIA DA VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA SOBRE O VALOR DA CAPACIDADE <http://www.cetsp.com.br/media/117894/nota%20tecnica%20220%20vila%20.pdf> (**Doc. 11**)

¹¹ São Paulo vence Prêmio Mayors Challenge 2016, da Bloomberg Philanthropies <http://capital.sp.gov.br/noticia/sao-paulo-recebe-premio-mayors-challenge-2016-da-bloomberg-philanthropies>



Figura 1 Marginal Tietê - Ponto de ônibus - altura do Shopping D¹²

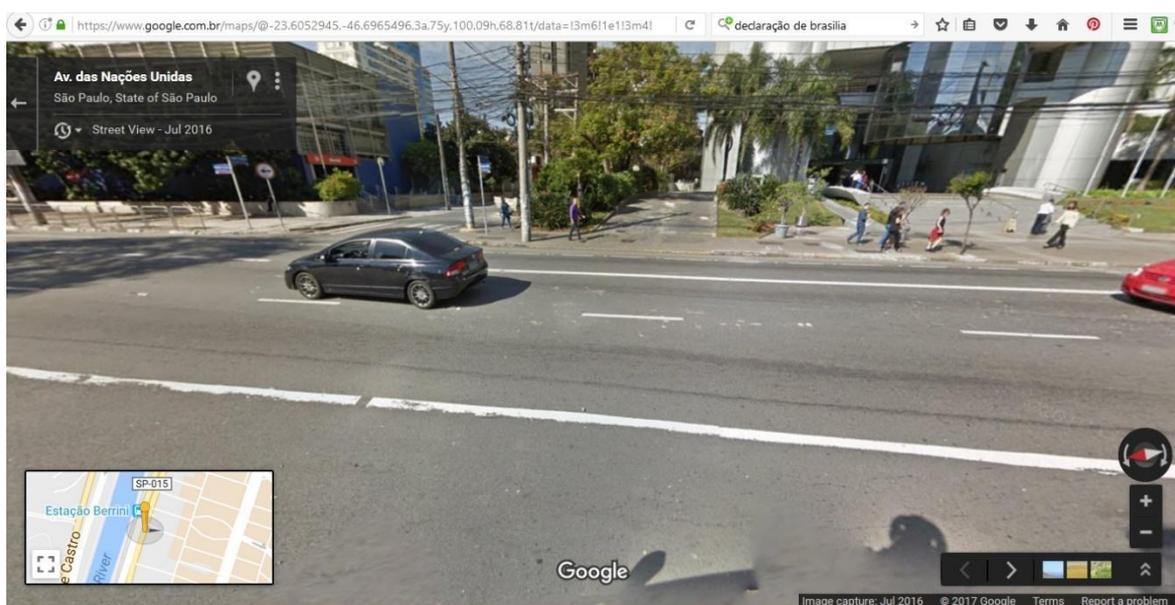


Figura 2 Marginal Pinheiros - Altura da Estação de Trem Berrini

¹²Disponível no Google Maps em: <https://www.google.com.br/maps/@-23.5200998,-46.6239408,3a,75y,163.44h,90.74t/data=!3m6!1e1!3m4!1szQljfKmX51ocfw5u55BSBA!2e0!7i13312!8i6656>

Disponível no Google Maps em: https://www.google.com.br/maps/@-23.6052945,-46.6965496,3a,75y,100.09h,68.81t/data=!3m6!1e1!3m4!1s_hUCcTVbxkWIOabhgPgUGA!2e0!7i13312!8i6656

16. Veja, portanto, que as Marginais não têm características de via expressa ideal, sendo plausível e necessária a aplicação de programas de redução de velocidades nessas vias, com fins de segurança no trânsito. A respeito:

"Nestes dois aspectos, o que se observa nas Marginais são condições físicas e geométricas que se distanciam enormemente dos padrões de segurança de uma rodovia. (...) Numa contagem de fluxo, observa-se que apenas 4,9% do tráfego na Marginal Tietê oriundos de fora da cidade tem destino fora da cidade e vice-versa, ou seja, usam a marginal para atravessar a cidade entre duas estradas de rodagem. Ao mesmo tempo, 95% do tráfego conecta os vários bairros da cidade entre si, ou entre eles e alguma rodovia (ou vice-versa). **Em outras palavras, as marginais são vias de intensa distribuição local do tráfego e, por esta razão, não podem ter velocidades tipicamente de rodovias.** (Doc. 07 - Artigo do engenheiro Luiz Carlos Mantovani Néspoli)

17. **O único argumento que se apresenta até o momento para a implementação da medida de aumento das velocidades máximas é o suposto aumento da fluidez. Porém, reduzir as velocidades nas marginais não piorou o fluxo de veículos** - pelo contrário, a média de congestionamentos nas marginais vem diminuindo desde 2013¹³. O estudo de 2012 da CET sobre a 23 de maio também cita que a via, quando as velocidades máximas da avenida foram reduzidas, não apresentou mudança no volume de tráfego de veículos - ou seja, a redução de velocidades não impactou no fluxo (**Doc. 11**).

18. O simulador de trânsito desenvolvido pela empresa HackLab (que pode ser acessado no link <https://www.hacklab.com.br/simulador-de-transito/>) demonstra o que acontece com o passar do tempo com diferentes velocidades. Ao se colocar a velocidade a 90 km/h a velocidade média paulatinamente reduz, em razão do excesso de carros versus a necessidade de maior distância entre os veículos em razão da maior velocidade. Trata-se de teoria da física mecânica, denominada teoria do Funil, segundo a qual quanto mais rápido o mesmo número de carros

¹³<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/10/1822120-acidentes-fatais-caem-52-nas-marginais-tiete-e-pinheiros-em-sp.shtml>

tenta passar por determinado lugar, maior a tendência de se formar congestionamentos.¹⁴

19. **Além disso, segundo estudo do Metrô, os carros particulares representam apenas 31% das locomoções diárias, sendo certo que os pedestres (31%), ciclistas (1%) e transporte público (31%) em nada se beneficiarão dessa medida**, tratando-se, portanto, de medida destinada a parcela quantitativamente minoritária na locomoção paulistana.¹⁵

20. **Em dezembro de 2016, a Autora Ciclocidade, em parceria com a associação Cidadeapé, realizou duas contagens de ciclistas e pedestres em um ponto de cada via**, no período das 06h00 às 20h00, no caso da Marginal Pinheiros e no caso da Marginal Tietê em dois períodos de um mesmo dia, das 06h00 às 11h00 e das 18h00 às 20h00. **Os resultados são expressivos da presença de ciclistas e pedestres nessas vias e não podem ser ignorados pelas Rés**: a contagem realizada no cruzamento da **Marginal Pinheiros com a Avenida João Dória**, próximo à ponte Morumbi e à estação de trens da CPTM apontou **19.302 pedestres atravessando a avenida na área contígua à pista local da marginal, além de 159 pessoas se deslocando em bicicleta, pela pista local, em todas as faixas de rolamento**. A contagem na **Marginal Tietê**, por sua vez, realizada na pista local, altura da **ponte Freguesia do Ó**, verificou **que 668 pedestres realizando travessias de alças da ponte** (apenas nos horários de pico da manhã e da noite) **e 643 ciclistas** utilizaram esse eixo viário, apenas nesse ponto (**Doc. 09**).

21. Essas contagens, realizadas com critérios objetivos e estatísticos, revelam que, **ao contrário do senso comum, há enorme fluxo de pedestres e**

¹⁴ Por que o trânsito melhora quando se diminui o limite de velocidade das avenidas? <http://super.abril.com.br/ideias/por-que-o-transito-melhora-quando-se-diminui-o-limite-de-velocidade-das-avenidas/>

¹⁵ PESQUISA DE MOBILIDADE URBANA 2012 - Cf. Tabelas com dados gerais da Pesquisa Mobilidade 2012, nas 31 zonas de pesquisa - Planilha 16 <http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-mobilidade-urbana-2012.aspx>

ciclistas nessas vias, sendo que **os Réus desconhecem ou ignoram a utilização regular das Marginais por esses indivíduos** considerados os mais **vulneráveis** pela legislação pertinente.

22. Apesar de demonstrada a eficácia da medida para a redução de mortes no trânsito e da ausência de estudos que relacionem altas velocidades em vias urbanas com a preservação de vidas, o tema foi objeto de propostas tendentes a restabelecer os limites anteriores por candidatos à Prefeitura de São Paulo para a gestão 2017-2020. Dentre tais candidatos está o Prefeito eleito, que tomou posse em 1º de janeiro de 2017.

23. Dessa forma, contrariando todas as diretrizes internacionais e nacionais sobre segurança no trânsito, bem como os dados que demonstram a redução do número de mortes no trânsito das Marginais, a gestão de transição da Prefeitura de São Paulo anunciou em 20 de dezembro de 2016 o programa “Marginal Segura”, que, a despeito do nome, prevê o aumento do limite de velocidade máxima nas marginais a partir de 25 de janeiro de 2017, em cumprimento a uma das propostas de campanha do Prefeito recém-eleito.

24. Atualmente, dias antes da data prometida para a majoração dos limites de velocidade, a Prefeitura já iniciou a substituição da sinalização viária¹⁶, implicando em gastos cuja soma e origem são desconhecidos, não havendo qualquer ato oficial publicado até o momento.

25. Conforme será melhor abordado nos itens seguintes, tais pretensões da gestão municipal violam frontalmente os direitos previstos na legislação aplicável de todos os usuários dessas vias, colocando-os em risco, sem qualquer argumento minimamente plausível que justifique o retrocesso de aumentar os

¹⁶<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/prefeitura-de-sp-comeca-a-trocar-placas-de-velocidade-da-marginal-pinheiros.ghtml>

limites máximos de velocidade. Ademais, conforme anunciado, a medida despreza por completo todos os mecanismos exigidos pela legislação de participação popular na gestão da política de trânsito, ao impor novos padrões de velocidade sem o adequado debate com a sociedade civil e com a comunidade científica, ambos com grandes contribuições para o tema.

a. Das tentativas de Diálogo com a Nova Gestão

26. Ainda no período pré-eleitoral, foram iniciadas diversas tentativas de diálogo com a atual gestão. A coalizão formada pelas associações Ciclocidade e Cidadeapé se reuniu com a equipe de construção do programa de governo. Na reunião as associações apresentaram o documento com as propostas da sociedade civil para a mobilidade urbana. Dentre elas, no capítulo sobre mortes no trânsito, houve o destaque para medidas de acalmamento de tráfego e redução dos limites de velocidade.

27. Em 18 de julho de 2016, a Autora promoveu um grupo de trabalho¹⁷, com a apresentação à equipe de campanha do então candidato à Prefeitura, João Dória, de diversos dados e propostas¹⁸. Após, inúmeras notas públicas foram veiculadas e enviadas à equipe de transição da, à época, futura gestão¹⁹. Ações de rua foram realizadas para sensibilizar a futura gestão e a população.

28. Em 22 de setembro de 2016, a Autora organizou encontro com os então candidatos à Prefeitura no Dia Mundial Sem Carro. Um dos temas do

¹⁷ *Relato sobre o encontro do GT Eleições com a equipe do pré-candidato João Dória*
<http://www.ciclocidade.org.br/noticias/843-relato-sobre-o-encontro-do-gt-eleicoes-com-a-equipe-do-pre-candidato-joao-doria>

¹⁸ <http://mobilidadeativa.org.br/consulta-publica/>

¹⁹ <http://mobilidadeativa.org.br/nota-da-ciclocidade-e-cidadeape-sobre-o-debate-da-band/>
<https://www.google.com.br/amp/m.folha.uol.com.br/amp/cotidiano/2016/12/1843250-acao-de-doria-na-marginal-e-alvo-de-criticas-de-especialistas-em-transporte.shtml>
<http://mobilidadeativa.org.br/ciclocidade-e-cidadeape-divulgam-video-contra-volta-do-aumento-de-velocidades/>
<http://vadebike.org/2016/09/faixa-reduzir-velocidade-ponte-casa-verde-estaiada/>

debate foi a preservação da vida e redução de mortes no trânsito. O então candidato João Doria não participou e enviou Soninha Francine como representante. O encontro foi transmitido ao vivo pelo site Catraca Livre²⁰.

29. Em 10 de outubro do mesmo ano, foi realizada Pedalada e conversa de ciclistas com o prefeito eleito. No encontro, a questão do aumento do limite de velocidade nas marginais foi um dos grandes temas tratados. Na oportunidade, houve tentativas insistentes de dialogar com o futuro prefeito, o qual, aparentemente sensibilizado com os argumentos técnicos, abrandou a proposta inicial, **sem, contudo, cogitar a manutenção dos limites atuais**²¹.

30. No mesmo mês, em 26 de outubro, foi realizada Audiência Pública na Câmara dos Vereadores de São Paulo para debate sobre o aumento de velocidade nas marginais²². Como único membro da gestão eleita, o futuro secretário municipal de inovação, Daniel Annenberg, estava presente. A audiência foi marcada pela argumentação em massa contra o aumento das velocidades, sem a apresentação de qualquer argumento ou estudo técnico que embasasse a medida.

31. Em 24 de novembro, a Autora publicou carta aberta ao futuro secretário de Transportes e Mobilidade do Município de São Paulo, na qual mencionou a questão do aumento dos limites de velocidade nas Marginais ²³. Dias após, em 6 de dezembro, diversas entidades de ciclistas encontraram com o

²⁰<http://www.ciclocidade.org.br/noticias/856-ciclocidade-organiza-encontro-com-candidatos-a-prefeitura-no-dia-mundial-sem-carro>

²¹ *Doria diz a ciclistas que pode manter marginal a 50 km/h*
<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/10/1821415-de-bicicleta-doria-vai-a-faria-lima-em-sao-paulo-e-conversa-com-ciclistas.shtml>

Doria admite que poderá manter 50 km/h em trechos das marginais
<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,doria-admite-que-podera-manter-50-kmh-em-trechos-das-marginais,10000081235>

²² <https://www.youtube.com/watch?v=TVDsGQ-x3Qs>
<http://vadebike.org/2016/10/audiencia-publica-limites-velocidade-police-neto/>

²³<http://www.ciclocidade.org.br/noticias/872-carta-aberta-ao-futuro-secretario-de-transportes-e-mobilidade-do-municipio-de-sao-paulo>

futuro Secretário de Transporte e Mobilidade, Sergio Avelleda. Na ocasião, foi entregue pelas entidades um dossiê com o histórico sobre a Mobilidade Ativa (mobilidade a pé e por bicicletas), que tem um dos capítulos intitulado “A importância das velocidades reduzidas”²⁴.

32. Nova Audiência Pública foi realizada em 7 de dezembro de 2016, sem, contudo, a presença de qualquer gestor ou técnico defensor do aumento dos limites de velocidade²⁵.

33. Após o lançamento, do “Programa Marginal Segura”, e insistentes requerimentos, foi realizada, em 19 de janeiro de 2017, reunião extraordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), na qual, entre outros temas, a questão foi discutida. Mais uma vez, foram apresentadas apenas medidas de monitoramento e sinalização, sem o condão de diminuir os riscos que a alta velocidade gerará, sendo mantida a posição e o cronograma de aumento dos limites de velocidade por parte da Prefeitura.

34. Apesar dos Conselheiros e demais presentes repetidamente terem solicitado a apresentação de estudos que garantam que o aumento dos limites de velocidade não ofereceria risco à população, em mais de 4 horas de reunião, nenhum material foi apresentado.

35. Conforme demonstrado, a Autora incessantemente tentou dialogar sobre o tema com os Réus, sem que o debate fosse efetivamente estabelecido, pois **em meses não foram apresentados argumentos, evidências ou estudos técnicos que legitimem a medida, em especial que demonstrem a ausência de danos à população.**

²⁴ Link para o Dossiê Mobilidade Ativa: <http://www.ciclocidade.org.br/biblioteca/pesquisa-ciclocidade/file/136-dossie-a-mobilidade-ativa-na-cidade-de-sao-paulo-2016>

²⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=jpMxNDJ9-c0>

b. Do Programa Marginal Segura

36. O “Programa Marginal Segura”, conforme mencionado anteriormente, foi apresentado publicamente pela gestão de transição em 20 de dezembro de 2016. Apesar de, até o presente momento, a Prefeitura não ter disponibilizado qualquer material sobre as medidas que serão tomadas, é possível, por meio das apresentações feitas, conhecer superficialmente as ações pretendidas²⁶.

37. Dentre tais medidas, destaca-se o incremento da sinalização viária, com a implantação de lombofaixas nas vias e a alocação de quatro ambulâncias para atender exclusivamente as ocorrências nas Marginais.

38. Qualquer medida com o objetivo de acalmar o tráfego e reduzir o número e gravidade dos acidentes é louvável, entretanto, denota-se que parte das ações pretendidas objetiva (a exemplo do destacamento de ambulâncias), de forma paliativa, remediar as consequências das ocorrências e não suas causas.

39. Ademais, tais medidas com o fim de proporcionar maior segurança aos usuários das vias devem ser implantadas complementarmente e não alternativamente, conforme pretendido pelos Réus. Assim, se existem formas combinadas de maximizar a segurança, todo o possível deve ser feito.

40. Todavia, não é o que se verifica com o “Programa Marginal Segura”, que, ao admitir que majorar os limites de velocidade implicará no aumento do número de acidentes, que pretende “compensar”, com medidas menos eficazes do que a redução dos limites máximos, o número e grau de ocorrências nas vias.

²⁶ Velocidades nas Marginais Vão Aumentar - Reportagem sobre apresentação do Programa Marginal Segura Feito pelo hoje Secretário de Transportes, Sérgio Avelleda - <http://bikeelegal.com/velocidades-nas-marginais-vao-aumentar/>

41. Por fim, destacam-se duas conclusões do programa: **i) substitui-se uma medida de eficácia comprovada por outras experimentais, o que representa verdadeiro balão de ensaio com vidas humanas** e **ii) compensa-se a certeza do aumento de mortos e feridos com eventuais ganhos de segurança com a implantação das outras medidas do programa que não têm o condão de impedir as perdas humanas**, dado os riscos inerentes a velocidades tão elevadas, o que é inaceitável, considerando a possibilidade de maior eficácia na redução de danos.

42. Assim, para a atingir seus objetivos, o “Programa Marginal Segura” necessariamente deve contemplar a manutenção dos limites atuais de velocidade.

II) DA LEGITIMIDADE ATIVA

43. O art. 5º, inciso V, da Lei 7.347/85, atribui às associações a legitimidade para propor ação civil pública para a defesa de direitos difusos. Por sua vez, as alíneas “a” e “b” do referido inciso V preveem como requisitos a constituição da associação há pelo menos 1 (um) ano e como finalidade institucional “a proteção ao patrimônio público e social, ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, aos direitos de grupos raciais, étnicos ou religiosos ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.

44. A autora Ciclocidade foi fundada há mais de 7 anos, conforme se verifica do seu estatuto social (**Doc. 01**). Dentre as finalidades da associação, consagradas no art. 2º, destacam-se:

“I. Facilitar a comunicação entre ciclistas e o poder público;
[...]

III. Defender a aplicação dos direitos dos ciclistas e buscar a ampliação do alcance, intervindo junto a organizações governamentais, legislativas, judiciárias, empresariais e da sociedade civil;

IV. Promover a paz, a cidadania e a inclusão social;

[...]

45. A presente ação objetiva resguardar o direito difuso de todos usuários, notadamente os ciclistas, haja vista a utilização das vias por eles, bem como a existência de serviços públicos e de estabelecimentos comerciais nessas vias.

46. Dessa forma, os objetivos da associação Autora possuem estrita pertinência temática com o objeto da presente demanda.

47. Dada a satisfação dos requisitos legais e considerada a pertinência da questão tratada com as finalidades da Autora, é inequívoca a sua legitimidade para a propositura desta ação.

III) DO DIREITO

a. Do Cabimento da Presente Ação

25. A presente ação tem como objetivo a concessão de tutela de urgência, para que os Réus se abstenham de praticar qualquer ato, mesmo que preparatório, que implique aumento das velocidades máximas de tráfego nas Marginais, além de determinar a realização de amplo debate técnico e social sobre o tema, compelindo os Réus a apresentarem estudos técnicos que justifiquem a revisão dos limites máximos de velocidade nas Marginais Tietê e Pinheiros; que submetam o Programa “Marginal Segura” à apreciação e debate no Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, em tempo hábil para apresentação e discussão de propostas e estudos técnicos; e realizem audiências

públicas sobre o tema e promovam debates técnicos com especialistas, técnicos e acadêmicos sobre o assunto.

26. A Lei 7.347/85, em seu art. 1º, IV prevê o cabimento da Ação Civil Pública para a proteção de “qualquer outro interesse difuso e coletivo”. No presente caso, a medida objetiva resguardar o direito difuso à segurança, saúde e vida de toda a população que trafega nas marginais por qualquer modal de transporte.

27. Por força do art. 19 do mesmo diploma²⁷, aplica-se complementarmente a legislação processual em vigor. Assim, fundamenta-se a presente medida também no art. 300 do Código de Processo Civil de 2015, pois existe fundado receio de que os Réus majorem os limites máximos de velocidade nas Marginais.

“Artigo 300 – A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.”

28. Além disso, o pleito da Autora de resguardar a manutenção dos limites máximos de velocidade estabelecidos, especialmente em razão da ausência de estudos técnicos e de preenchimento dos dispositivos legais, objetiva garantir a aplicação dos mecanismos de participação popular existentes na legislação aplicável à gestão das políticas públicas de trânsito.

29. Tais direitos devem ser protegidos de forma liminar, tendo em vista a ameaça à vida daqueles que transitam nas vias, e a demonstração objetiva dos benefícios de se manter os limites de velocidade nos patamares atuais, questões objetivamente em risco diante do lançamento público do programa “Marginal

²⁷ Art. 19. Aplica-se à ação civil pública, prevista nesta Lei, o Código de Processo Civil, aprovado pela Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973, naquilo em que não contrarie suas disposições.

Segura” e demais demonstrações públicas da certeza do aumento dos limites de velocidade

30. Assim, demonstrado (i) o contexto fático e jurídico; (ii) a demonstração de risco de prejuízos incalculáveis, por se tratar de vidas humanas; (iii) a ausência de qualquer medida por parte dos Réus para viabilizar a participação popular e o debate público sobre a questão; (iv) as condutas praticadas pelos Réus que evidenciam a iminência do aumento dos limites de velocidade e (v) a ausência de estudos técnicos que refutem os estudos encaminhados à atual gestão que demonstram a impossibilidade de se aumentar os limites máximos de velocidades ou que demonstrem inexistência de retrocessos com especial risco à vida humana, **é perfeitamente cabível a presente medida com pedido cautelar para fins de precaver a concretização de danos a toda a população, nos termos do art. 4º da Lei 7.347/85 e do art. 301 do CPC/2015.**

31. Nesse sentido é também o entendimento do Egrégio Tribunal de Justiça de São Paulo:

“Agravo de instrumento. Ação Civil Pública Cautelar Liminar Interdição do estabelecimento e proibição aos representantes legais para realização de qualquer atividade relacionada ao atendimento de pessoas portadoras de dependência química Ausência dos requisitos autorizadores para revogação da liminar Recurso desprovido.”

(Relator(a): Luciana Bresciani; Comarca: Aguaí; Órgão julgador: 13ª Câmara de Direito Público; Data do julgamento: 13/07/2011; Data de registro: 13/07/2011)

32. Assim, resta demonstrado o preenchimento dos requisitos dos artigos 1º da Lei 7.347/85 e dos artigos 300 e seguintes do Código de Processo Civil de 2015, pois existe urgência no deferimento da medida e há comprovação do direito da Autora, autorizando a propositura desta medida.

b. Das Diretrizes Legais para a Gestão do Trânsito

31. A partir das discussões da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, foi elaborado, no âmbito das ONU, o Plano de Ação Global para a Década, o qual possui 5 pilares de atividades, dentre os quais se destacam os itens 2, “Ruas mais seguras e mobilidade”, e 4, “Usuários das vias mais seguros”. Tais itens preveem atividades como: “Promover operação segura, manutenção e melhoramento da infraestrutura viária existente, requerendo das autoridades que tomem liderança na regulação de controle de velocidade” e “Definir e cumprir limites de velocidades baseados em padrões e regras fundamentados por evidências empíricas para reduzir incidentes e ferimentos causados por velocidade”

32. Em complementação, a Declaração de Brasília (**Doc. 03**), documento, aprovado por Governos de mais de 120 países, entre os quais o Brasil, aponta caminhos para implementar os compromissos de redução de mortes e lesões no trânsito previstos. Dentre eles, destacamos o item OP13:

“Estabelecer e implementar limites de velocidade seguros e adequados acompanhados de medidas apropriadas de segurança, como sinalização de vias, radares com câmeras e outros mecanismos de restrição de velocidade, ..., para assegurar a segurança de todos os usuários das vias.”

33. No âmbito da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), destacam-se os seguintes princípios, diretrizes e objetivos:

Art. 5º - A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - **desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;**

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - **segurança nos deslocamentos das pessoas;**

VII - **justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;**

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º - A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º - A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

34. Nesse mesmo sentido, destaca-se **o item 5.6.5 do Plano de Mobilidade de São Paulo (PlanMob/2015)**²⁸, instituído pelo Decreto Municipal

28

Disponível

em

http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072_14555464_29.pdf. O Plano de Mobilidade de São Paulo -PlanMob /SP 2015 é o instrumento de planejamento e gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, ou seja, dos meios e da infraestrutura de transporte de bens e pessoas no município, para os próximos 15 anos (...) em atendimento à Lei Federal nº12.587(promulgada em três de janeiro de 2012) que estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana–PNMU. A Lei Federal determinou que todos os municípios acima de 20 mil habitantes devem elaborar um plano de mobilidade urbana. O PlanMob foi elaborado atendendo também a política municipal de mobilidade urbana expressa do

56.834/2016²⁹, sobre segurança no trânsito, que elenca a diminuição das velocidades como uma das principais medidas:

O controle da velocidade é crucial para a redução da mortalidade e da gravidade dos acidentes de trânsito. Segundo pesquisas desenvolvidas no exterior o risco de ocorrência de acidentes cresce exponencialmente a partir de 65 km/h. Não apenas o risco de ocorrência de acidentes se torna maior como **a gravidade do acidente também cresce** já que o tempo de reação a incidentes é menor, a distância requerida para frenagem é maior e a energia liberada no impacto é mais letal para o corpo humano. Entre 1996 e 1997 o número de acidentes fatais em São Paulo diminuiu em 29% (de 2.245 para 1.600) em razão direta do início de operação de radares para a fiscalização fotográfica eletrônica da velocidade.

[...]

Diante da experiência e dos resultados alcançados, **a diretriz em segurança de trânsito proposta é manter o foco na redução e fiscalização da velocidade** e realizar programas de ação em educação e campanhas, bem como desenvolver projetos específicos de segurança que confluem para o objetivo de reduzir as vítimas de acidentes de trânsito.

35. O Plano Diretor Estratégico de São Paulo, Lei Municipal 16.050/2014, também adota a redução de velocidade como diretriz, conforme o art. 27, XXIX:

Art. 27. De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada segundo as seguintes diretrizes:

[...]

XXIX - adotar medidas para redução de velocidade dos veículos automotores, visando garantir a segurança de pedestres e ciclistas, tais como “traffic calming”;

36. Medida também considerada como ação estratégica, conforme o art. 241, IX, do Plano Diretor Estratégico de São Paulo:

Art. 241. As ações estratégicas do Sistema Viário são:

[...]

Plano Diretor Estratégico de São Paulo – PDE 2014, conforme Lei Municipal nº 16.050, que em seu artigo 229 determina tanto a elaboração como um programa de conteúdo mínimo a ser abordado.

²⁹ Disponível em

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/planmob/index.php?p=212623>

IX - adaptar as condições da circulação de transportes motorizados a fim de garantir a segurança e incentivar o uso de modais não motorizados, especialmente nas vias estruturais N3, **inclusive com medidas de acalmamento de tráfego e redução da velocidade;**

37. Portanto, é uníssona a legislação vigente sobre trânsito no Brasil em adotar a redução de velocidades como diretriz e política efetiva para a redução do número e dos danos de acidentes.

c. Da Participação Popular na Gestão do Trânsito

38. Além de contrariar todas as indicações técnicas e legais sobre gestão do trânsito nas cidades, a medida anunciada de aumento dos limites de velocidade máxima das Marginais também contraria todas as diretrizes legais sobre a participação popular no tema, na contramão de administrações modernas, democráticas e transparentes.

39. O já mencionado art. 5º da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) elenca no inciso V a “gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana” como princípio a ser adotado, medida também prestigiada no PlanMob/2015, Seção 7:

O PlanMob/2015 tanto para sua execução, quanto para as revisões e atualizações, sempre contará com a participação da sociedade,

tendo como ambiente principal o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT cuja agenda e a pauta das reuniões poderão ter relação parcial ou exclusiva com temas inerentes ao PlanMob.

Audiências e consultas públicas poderão ser realizadas com intuito de aprofundar enfoques temáticos ou regionais do plano. Os representantes do CMTT serão a referência, porém outras lideranças sociais e da comunidade em geral devem ser mobilizadas e ouvidas.

40. Nesse importante marco legislativo para a gestão da cidade, está contemplada a participação do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT), instituído pelo Decreto Municipal 54.058/2013, órgão “*colegiado de*

caráter consultivo, propositivo e participativo em questões relacionadas às ações de mobilidade urbana executadas pela Secretaria Municipal de Transportes, diretamente ou por intermédio da São Paulo Transporte S/A – SPTrans e da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET” (art. 2º).

41. No âmbito do Plano Diretor Estratégico, também há expressa previsão da participação popular como elemento essencial para a construção da administração da cidade, conforme o art. 228, XIX:

Art. 228. **Os programas**, ações e investimentos, **públicos** e privados, **no Sistema de Mobilidade devem ser orientados** segundo as seguintes diretrizes:

[...]

XIX - promover ampla participação de setores da sociedade civil em todas as fases do planejamento e gestão da mobilidade urbana.

42. Conclui-se que a gestão das políticas de trânsito foi estruturada de modo a permitir a ampla participação popular, sobretudo por tratar-se de questões que interferem diretamente na vida do cidadão.

43. Nota-se que o Programa “Marginal Segura” foi lançado e pretende ser implantado antes da realização de qualquer audiência pública durante esta gestão, debate técnico e, mesmo no âmbito do CMTT, tendo sido prevista a apresentação do projeto Marginal Segura no dia 19 de janeiro (**Doc.10**) (seis dias antes do previsto para a implementação do programa) sem tempo para que se responda às solicitações ou proposições apresentadas, sem disposição para discussão de mérito da proposta (até porque apenas uma das diversas pautas previstas para a reunião) e, sem qualquer argumento que justifique tamanha urgência da medida que legitime o atropelo praticado.

44. Dessa forma, a nova gestão, ao cumprir a toque de caixa uma promessa de campanha, repita-se, desacompanhada de embasamento técnico ou

factual que justifique colocar vidas em risco, viola frontalmente os direitos de toda a população da cidade de São Paulo.

d. Da Proibição do Retrocesso

45. O Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC) adotado pela ONU em 1966 e ratificado pelo Brasil em 1992 estabelece o seguinte:

Art. 2.1: “Cada um dos Estados Partes no presente Pacto compromete-se a agir, quer com o seu próprio esforço, quer com a assistência e cooperação internacionais, especialmente nos planos econômico e técnico, no máximo dos seus recursos disponíveis, de modo a assegurar progressivamente o pleno exercício dos direitos reconhecidos no presente Pacto por todos os meios apropriados, incluindo em particular por meio de medidas legislativas.”

46. Por seu turno, o Pacto de San José da Costa Rica (Convenção Americana de Direitos Humanos), celebrado em 1969 e ratificado pelo Brasil em 1992, prevê, no Capítulo III, o seguinte:

“Desenvolvimento progressivo – Os Estados-partes comprometem-se a adotar as providências, tanto no âmbito interno, como mediante cooperação internacional, especialmente econômica e técnica, a fim de conseguir progressivamente a plena efetividade dos direitos que decorrem das normas econômicas, sociais e sobre educação, ciência e cultura, constantes da Carta da Organização dos Estados Americanos, reformada pelo Protocolo de Buenos Aires, na medida dos recursos disponíveis, por via legislativa ou por outros meios apropriados.”

47. O Protocolo Adicional à Convenção Americana de Direitos Humanos em matéria de direitos econômicos, sociais e culturais (Protocolo de San

Salvador), assinado em 1988 e promulgado pelo Brasil em 1999, também trata do tema:

“Art. 1º. Obrigação de adotar medidas – Os Estados Partes neste Protocolo Adicional à Convenção Americana sobre Direitos Humanos comprometem-se a adotar as medidas necessárias, tanto de ordem interna como por meio da cooperação entre os Estados, especialmente econômica e técnica, até o máximo dos recursos disponíveis e levando em conta seu grau de desenvolvimento, a fim de conseguir, progressivamente e de acordo com a legislação interna, a plena efetividade dos direitos reconhecidos neste Protocolo.”

48. Com isso, verifica-se que o Brasil tem a obrigação de melhorar as condições de gozo e exercício dos direitos. E, se o Estado brasileiro assume tal obrigação, ele fica proibido de reduzir os níveis de proteção desses direitos vigentes ou de revogar os direitos existentes, sem que ofereça uma alternativa eficaz.

49. Portanto, o dever de legislar se transforma em um dever mais abrangente de não revogar essa norma. **O dever de efetivar um direito se transforma num dever mais amplo de não enfraquecê-lo.** Em outras palavras, uma obrigação positiva se transforma em obrigação negativa. De forma mais ampla, consagrados os direitos – pelo Legislativo, Executivo ou Judiciário —, eles não podem, a princípio, ser eliminados do ordenamento jurídico.

50. E isso não se aplica apenas aos direitos chamados de segunda geração – ou segunda dimensão, como os direitos sociais –, mas, em decorrência da segurança jurídica, deve abranger os demais direitos previstos constitucionalmente.

51. Vale lembrar que o retrocesso implica uma presunção de invalidez ou de inconstitucionalidade da medida, **transferindo ao Estado o ônus de argumentar a favor da adoção de tal prática. Cabe às demandantes demonstrar o caráter regressivo da medida, provando que o grau de proteção oferecido pela nova medida constitui um retrocesso se comparado à situação anterior. Feita esta prova, cabe ao Estado demonstrar que, apesar de regressiva, a medida é justificável.**

52. E o Estado só pode justificar a regressividade se demonstrar: a) que a medida que pretende implantar, apesar de implicar retrocessos em algum direito, implica um avanço se considerada a totalidade dos direitos previstos no ordenamento jurídico; b) que aplicou todos os recursos de que dispõe e que, ainda assim, precisa adotar a medida restritiva para proteger os demais direitos previstos no ordenamento jurídico.

53. Enfim, no caso concreto, a pretensão dos Réus é a de revogar uma medida do Poder Público municipal que – como amplamente demonstrado – gera a redução de acidentes e a preservação da vida das pessoas. **A redução da velocidade dos veículos nas Marginais de São Paulo gerou drástica preservação de vidas. A reversão dessa medida, com o aumento dos limites de velocidades em tais vias, implicará, nitidamente, em retrocesso injustificável que violará as obrigações internacionais assumidas pelo Brasil,** bem como o próprio ordenamento jurídico interno, que protege o direito à vida como direito fundamental e garante a segurança jurídica.

e. Da Violação à Proporcionalidade

54. Além da demonstração da impossibilidade do retrocesso em medida que protege a vida, saúde, segurança e o erário, cumpre destacar que a majoração dos limites de velocidade nas Marginais também se mostra

desproporcional em relação aos demais direitos envolvidos.

55. Neste ponto, será tomada como referência a teoria dos princípios jurídicos de Robert Alexy, destinada a dirimir conflitos entre direitos fundamentais. Para Alexy, os direitos fundamentais, quando expressos por meio de princípios jurídicos, são sopesáveis em um conflito com outras normas. Assim, mesmo diante de eventual supressão por completo, em um caso concreto, não haveria o estabelecimento de uma exceção ou invalidação do direito sopesado.

56. O sopesamento das normas, por sua vez, é operado com a aplicação da regra da proporcionalidade, ferramenta amplamente difundida e capaz de apresentar resultados com critérios minimamente objetivos para o conflito de direitos, e estabelecer parâmetros mais seguros contra eventual "decisionismo" na aplicação do direito.

57. A regra da proporcionalidade é estruturada em três fases, descritas por Robert Alexy como adequação, necessidade e proporcionalidade em sentido estrito, a serem aplicadas sucessivamente e de forma eliminatória, ou seja, não se chega à verificação da necessidade se não for superada a fase de adequação e não se avança à análise da proporcionalidade em sentido estrito se o exame for resolvido com a necessidade. Dessa forma, a constatação da desproporcionalidade da norma em análise pode ser feita na primeira, segunda ou terceira fase. A verificação de proporcionalidade só é possível após a superação da terceira etapa.

58. Em linhas gerais, a análise da adequação se destina a verificar se a norma objeto fomenta o fim pretendido. Já a necessidade refere-se à lesividade da medida – o quanto ela afetaria, ou suprimiria, direitos colidentes – em comparação com outras medidas que atingissem o mesmo objetivo. Por fim, a proporcionalidade em sentido estrito tem a função de verificar a gradação da

interferência nos direitos envolvidos, ou seja, a relação quantitativa entre a satisfação de determinado direito em detrimento da retração do direito colidente.

59. No presente caso, se considerarmos o aumento dos limites de velocidade em seu contexto apresentado pela Prefeitura, no âmbito do programa “Marginal Segura”, inferiríamos que o objetivo pretendido com a medida seria tornar as vias mais seguras.

60. Entretanto, ao analisarmos a proporcionalidade da medida, com início pela verificação da adequação, obrigatoriamente deveria ser respondida a seguinte pergunta: o aumento dos limites das velocidades acarreta maior segurança das vias?

61. De todos os argumentos fáticos e técnicos apresentados nos itens anteriores, a resposta categórica é NÃO. Portanto, de plano, a medida se mostra desproporcional.

62. Por outro lado, se descontextualizarmos a medida e atribuirmos a ela o único objetivo de diminuir o tempo de trajeto dos motoristas que trafegam na extensão integral da via, exclusivamente em velocidade máxima, a pergunta a ser respondida seria: o aumento do limite de velocidade possibilitaria a diminuição o tempo de trajeto dos motoristas que trafegarem na via exclusivamente em velocidade máxima?

63. Considerando que o limite de velocidade é expresso por meio de dada distância que se percorre em uma unidade de tempo predeterminada, quanto maior a velocidade, maior distância é percorrida na mesma unidade de tempo ou, tomando como base a distância, a relação é inversamente proporcional, ou seja, o tempo seria menor. Logo, a resposta seria SIM (considerando cenário hipotético de vias totalmente livres de congestionamentos).

64. Como exposto anteriormente, a análise da proporcionalidade prossegue para a verificação da necessidade. Assim, deve-se responder a questão: dentre todas as medidas que atingiriam esse objetivo, com a mesma intensidade, o aumento do limite de velocidade é a medida menos gravosa?

65. Nesse ponto, se considerarmos a questão de forma isolada, isso é, desprezando o problema da fluidez do trânsito, e adotarmos a premissa de que todos os motoristas irão trafegar em velocidade máxima, seria possível aventar ainda outra medida que atingiria o mesmo fim: diminuir a distância dos trajetos percorridos, para, assim, diminuir seu tempo de percurso, o que certamente não interferiria na segurança da via. Dessa forma, a resposta seria NÃO.

66. Por outro lado, se levássemos o exercício retórico ao extremo, a ponto de considerarmos que o objetivo da medida seria unicamente reduzir o tempo de trajeto exclusivamente nas marginais, ou ainda, que diminuir trajetos implicaria a realização de obras de alto custo, e que isso seria mais prejudicial à sociedade paulistana do que a perda de algumas vidas, a resposta seria SIM.

67. Por fim, superada, forçosamente, a etapa da necessidade, passaríamos para a verificação da proporcionalidade em sentido estrito. Para tal, a questão a ser formulada seria: com o aumento do limite de velocidade, o grau de satisfação da diminuição do tempo de trajeto nas marginais dos motoristas que trafegarem na via exclusivamente em velocidade máxima deveria se sobrepor ao direito à segurança da via?

68. Consoante demonstrado anteriormente, a diminuição do tempo de trajeto, considerando a somatória da extensão das Marginais e cenário fictício de fluidez plena, seria inferior a 9 minutos, número que quantificaria o grau de satisfação pretendido. Do outro lado, considerando que o aumento das velocidades implicaria o restabelecimento dos patamares anteriores do número de

acidentes, a perda poderia ser quantificada por meio da variação do número de ocorrências registradas, **assim, a questão poderia ser resumida da seguinte forma: a diminuição em menos de 9 minutos do tempo total de trajeto de toda a extensão das marginais para os motoristas que trafegarem na via exclusivamente em velocidade máxima representa maior ganho do que a perda configurada por 33 acidentes fatais e 24 atropelamentos?**

69. **Por mais absurda que seja a pergunta, essa é a síntese do grande esforço argumentativo desenvolvido, cuja resposta óbvia é NÃO.**

70. Em conclusão, por qualquer ângulo que se possa abordar o tema, o aumento dos limites de velocidade das Marginais representa medida totalmente desproporcional em relação aos danos à vida, segurança, direito de locomoção e ao erário e, portanto, fere os princípios da eficiência e da racionalidade, contrariando o art. 37 da Constituição Federal.

III) O PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA LIMINAR

71. O art. 12, da Lei 7.347/85³⁰, prevê a possibilidade de concessão de medida liminar em Ação Civil Pública se os fundamentos da demanda forem relevantes e houver perigo na demora da prestação jurisdicional.

72. Nesse sentido, o § 2º do art. 300 do CPC autoriza a concessão da tutela de urgência liminarmente.

73. À vista do exposto anteriormente e do conjunto probatório, conclui-se que está presente o fundamento relevante para a concessão de medida liminar. **Trata-se de grave e fundada ameaça de violações de direitos fundamentais**

³⁰ Art. 12. Poderá o juiz conceder mandado liminar, com ou sem justificação prévia, em decisão sujeita a agravo.

por parte dos Réus, que pretendem flagrantemente desrespeitar as diretrizes legais de gestão do trânsito. Mais especificamente: o referido programa, de modo ilegal, pretende violar a legislação que determina a redução dos limites de velocidade máxima como medida a ser adotada para a diminuição de acidentes e preservação de vidas, bem como afastar os mecanismos de participação popular.

74. Vale lembrar que, **até o presente momento, a nova gestão não apresentou qualquer argumento que pudesse justificar tal medida.** Nesse sentido, o único argumento que se poderia supor, a diminuição do tempo de percurso nas vias, é facilmente rebatido, pois, ao considerarmos a extensão total de 47 km das marginais (24,5 km da Marginal Tietê e 22,5 da Marginal Pinheiros) o aumento da velocidade máxima de 70 km/h para 90 km/h geraria a diminuição do tempo do **trajeto total**, caso percorrido integralmente em velocidade máxima, em 8,95 minutos, tempo equivalente à redução em 4% do tempo médio diário que o paulistano gasta por dia no trânsito de São Paulo.³¹

75. Outrossim, **considerando o anúncio público da medida para o próximo dia 25 de janeiro de 2017, e que os Réus já iniciaram a troca de sinalização, é iminente a violação dos direitos dos envolvidos daí decorrentes,** agudizando-se as consequências do trânsito, com a maior gravidade dos acidentes, a perda de vidas, acarretamento de sequelas, aumentos de gastos públicos com remoções, hospitalização, entre outros.

76. Por outro lado, apenas por apreço à argumentação, caso concedida a presente tutela de urgência liminar pleiteada e, ao final, seja a demanda julgada improcedente, não haveria qualquer prejuízo aos Réus, uma vez que a espera na

³¹ Considerando o total diário de 2h58. Fonte: Por ano, paulistano passa, em média, 1 mês e meio preso no trânsito – O Estado de S. Paulo: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,por-ano-paulistano-passa-em-media-1-mes-e-meio-presno-no-transito,10000076521>.

argumentativa autorização para a implementação do Programa Marginal Segura, cuja maior premissa é o aumento das velocidades máximas, não traria qualquer prejuízo a eles. Portanto, estão presentes os requisitos para concessão de medida liminar.

IV) DOS PEDIDOS

77. Diante de todo o exposto, requer:

- a) A concessão de tutela de urgência liminar, nos termos dos artigos 300 e seguintes do Código de Processo Civil, determinando que os **Réus se abstenham de praticar qualquer ato, mesmo que preparatório, que implique aumento das velocidades máximas de tráfego nas Marginais Pinheiros e Tietê.**
- b) Argumentativamente, Caso V. Exa. Entenda pela prévia oitiva das partes Réus, requer a expedição de mandado de intimação, determinando-se à Ilustre Serventia que o faça imediatamente, para intimação dos Réus para que se manifestem em até 72 horas sobre o pedido liminar, autorizando-se os advogados da autora a entregarem os ofícios, possibilitando a apreciação do pedido de tutela de urgência antes da implementação da majoração das velocidades máximas das marginais;
- c) A **procedência total da presente ação civil pública com a confirmação da tutela de urgência liminar concedida, e compelir os Réus a:**
 - i. Apresentar estudos técnicos que justifiquem a revisão dos limites máximos de velocidade nas Marginais Tietê e Pinheiros;

- ii. Submeter o Programa “Marginal Segura” à efetiva apreciação e discussão no Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, com tempo hábil para respostas e apresentação dos dados técnicos;
- iii. Realizar audiências públicas sobre o tema;
- iv. Promover debates técnicos com especialistas, técnicos e acadêmicos sobre o assunto.
- v. Demonstrar tecnicamente que o aumento das velocidades máximas não irá acarretar em aumento de colisões, atropelamentos, especialmente relacionadas às perdas e danos humanos;
- vi. **Ao final, determinar em caráter definitivo que os Réus se abstenham de aumentar as velocidades máximas das Marginais**

52. A Autora ressalva o direito de aditar a presente ação no caso de fato superveniente, em especial publicação de ato administrativo relativo à majoração dos limites máximos de velocidade das marginais.

53. Protesta pela produção de todos os meios de prova em direito admitidos, em especial, oitiva de testemunhas, realização de perícia técnica e juntada de documentos suplementares.

54. Requer sejam as **futuras intimações feitas exclusivamente em nome dos patronos da Requerente, João Paulo Schwandner Ferreira, inscrito na OAB/SP sob nº 285.689, e Juliana Maggi Lima, inscrita na OAB/SP sob nº 296.816**, ambos com escritório no Rua Conde Silvio Álvares Penteadado, nº 56, Pinheiros, São Paulo – SP, CEP: 05428-040, sob pena de nulidade.

55. Dá à causa o valor de R\$ 1.000,00 (mil reais) para os devidos fins.

Termos em que pede deferimento.

São Paulo, 19 de janeiro de 2017.

JOÃO PAULO SCHWANDNER FERREIRA

OAB/SP 285.689

JULIANA MAGGI LIMA

OAB/SP 296.816

PATRICIA BURANELLO BRANDÃO

OAB/SP 296.879

Rol de Documentos

1. Procuração, Estatuto Social e Assembleia Geral
2. Década de Ação pela Segurança no Trânsito
3. Declaração de Brasília
4. Segurança Viária e Redução de Velocidades – CET SP
5. Programa de Proteção à vida - Agosto de 2015 - Balanço do impacto da redução do limite de velocidade nas marginais
6. Rol Exemplificativo de instalações públicas e privadas nas Marginais
7. Artigo do Eng. Luiz Carlos Mantovani Néspoli
8. Nota Técnica da CETSP Benefícios Imediatos da Redução das Velocidades Máximas Permitidas O caso das Marginais Tietê e Pinheiros
9. Contagem de pedestres e ciclistas de dezembro de 2016 nas Marginais
10. Publicação no DOM da reunião do CMTT
11. Estudo da CETSP Sobre ausência de impacto na fluidez após redução de velocidade na Av. 23 de Maio.
12. Redução de acidentes em SP poupa um hospital todo em leitos, diz prefeitura