

# Estacionamento exclusivo destinado a clientes de estabelecimentos empresariais nas calçadas das vias públicas: legalidade desta prática

*Exclusive parking destined to clients of commerce establishments in curbs of public streets: the lawfulness of this practice*

---

*Paulo Ricardo Braga Maciel*

Graduando em Direito no Centro Universitário de Patos de Minas – UNIPAM.  
e-mail: paulorbmaciel@hotmail.com

---

**Resumo:** O presente trabalho, elaborado com embasamento em obras de doutrinadores do Direito Brasileiro, principalmente no âmbito de Direito Constitucional, Administrativo e Empresarial, tem por objetivo apresentar o Princípio da Supremacia do Interesse Público sobre o Interesse Privado e questionar se há legalidade na prática constante de destinação de estacionamento exclusivo aos clientes de estabelecimentos empresariais, nas calçadas das vias públicas. A determinação deste tema justificou-se em face da verificação da crescente prática dos estabelecimentos empresariais em destinar as calçadas públicas a estacionamentos exclusivos de seus clientes, no âmbito municipal. Este assunto é de grande importância em virtude do trânsito não receber a atenção que merece, causando, assim, um numeroso índice de conflitos. A atitude destes estabelecimentos empresariais tem causado um enorme transtorno nas vias públicas, deixando o usuário comum da via sem local para parar seu veículo, privilegiando os clientes destes estabelecimentos que se apoderam de um local de domínio público para se beneficiarem. Empregou-se ao estudo a pesquisa bibliográfica, documental (jurisprudências) e de campo, tendo como técnica empregada o estudo dogmático jurídico e analítico sintético, através do método dedutivo.

**Palavras-chave:** Interesse Público. Interesse Coletivo. Princípio da Isonomia. Estacionamento e calçadas.

**Abstract:** This study developed basically with works of scholars of Brazilian law, especially under Constitutional Law, Administrative and Business, aims to present the Principle of Supremacy of Public Interest on Private Interest and question whether there legality in practice constant allocation of parking exclusive to customers of business establishments, the sidewalks of public roads. The determination of this issue was justified in view of checking the growing practice of business establishments intended for the public sidewalks to parking exclusive to its customers within the municipality. This matter is of great importance because of the traffic does not receive the attention it deserves, thus causing numerous conflicts index. The attitude of these business establishments have caused a huge upset on public roads, leaving the user with no common pathway location to stop your vehicle, focusing on the customers of these establishments seize a place in the public domain to benefit. The Government refrains from fulfilling its role is to look after the rights and transferring public assets to private control of a public place, i.e. a public thing that is being managed by an individual and, what is worse, according to their personal interests. Was employed to study the literature, documentary (juris-

prudence) and field, with the technique used to study dogmatic legal synthetic and analytical, through deductive method.

**Keywords:** Public Interest. Collective Interest. Principle of Equality. Parking and Sidewalks.

## **1. Introdução**

Com a globalização e com o desenvolvimento do capitalismo, o ser humano se vê cada dia mais dependente da tecnologia, das evoluções industriais e dos transportes, sobretudo dos transportes privados.

O crescente aumento de veículos no país, cumulado com a falta de estrutura do tráfego de veículos, vem causando diversos problemas no trânsito, seja ele de grandes cidades ou de cidades pequenas, como é o caso de Patos de Minas.

Em decorrência deste cenário, vários estabelecimentos empresariais destinam as calçadas públicas, em frente a seus imóveis, com a finalidade de oferecer estacionamentos exclusivos aos seus clientes. Dessa forma, retiram o controle de um local público, passando para o controle de um particular um bem (via pública) que é público. Logo, esse bem passa a ser gerido por um particular de acordo com seus interesses pessoais.

Esse fato priva o particular de parar seu veículo na via pública, forçando-o a arcar com despesas de um estacionamento privado, em locais que, notoriamente, deveriam ser destinados à população em geral. Isso pode até levar este cidadão a se colocar em situação de irregularidade, no que tange às normas de trânsito e até mesmo à legislação penal, pois o trânsito, e, principalmente, o estresse dos usuários do trânsito, têm sido um grande causador de conflitos entre as pessoas.

A atitude destes estabelecimentos empresariais tem causado um enorme transtorno nas vias públicas, deixando o usuário comum da via sem local para parar seu veículo, privilegiando os clientes destes estabelecimentos que se apoderam de um local de domínio público para se beneficiarem.

Assim, inicialmente serão apresentados conceitos basilares para compreensão deste trabalho, sendo: estacionamento, exclusividade, clientes, estabelecimentos empresariais, calçadas e via pública. Mais adiante, serão abordados os aspectos legais alusivos à prática irregular de se disponibilizar estacionamento exclusivo para clientes, nas calçadas públicas, apresentando dispositivos legais sobre o tema. Antes de entrar na problemática do estudo, far-se-á uma breve análise do Princípio da Supremacia do Interesse Público sobre o Interesse Privado, mencionando algumas jurisprudências.

Por fim, questionar-se-á quanto à legalidade na prática constante de destinação de estacionamento exclusivo aos clientes de estabelecimentos empresariais, nas calçadas das vias públicas e, mais ainda, buscar-se-á saber se o interesse privado está preponderando em relação ao interesse público.

## **2. Análise da prática comum de estacionamento exclusivo, destinado a clientes de estabelecimentos empresariais, nas calçadas das vias públicas**

### **2.1. Conceitos basilares para a compreensão do tema**

Antes de adentrar ao tema é necessário trazer alguns conceitos para a melhor compreensão do trabalho. Primeiramente, entender-se-á o conceito de estacionamento;

em seguida, o de exclusividade e, mais a frente, o de estabelecimento empresarial e, por fim, o que vem a ser calçadas e vias públicas.

Estacionamento, de acordo com o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro (Lei n. 9.503/97), é a imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

Conforme o dicionário Aurélio (2001), exclusivo é o que exclui, que cabe por privilégio ou prerrogativa; privativo, restrito, especial; já a exclusividade é qualidade do que é exclusivo; posse, uso, direito que não admite participação de outrem.

Clientes são as pessoas que negociam com um empresário, que recorre a um homem de negócios, a um banco, a um advogado, a um médico ou a estabelecimentos empresariais.

O art. 1.142 do Código Civil de 2002 define estabelecimento como "todo complexo de bens organizado, para exercício da empresa, por empresário, ou por sociedade empresária". Assim, conforme os ensinamentos de Fábio Ulhoa Coelho (2009), estabelecimento é o conjunto de bens indispensáveis que o empresário reúne para a exploração de sua atividade econômica, tais como mercadorias em estoque, máquinas, veículos, tecnologia, marcas e outros sinais distintivos, prédios etc. Pode ainda entender estabelecimento como conjunto de bens corpóreos e incorpóreos organizados pelo empresário para a exploração da atividade econômica (empresa).

Estabelecimento empresarial trata-se da articulação e circulação dos fatores de produção capital, mão de obra, insumo, tecnologia e produtos. Sob o ponto de vista econômico, a empresa é considerada como uma combinação de fatores produtivos, elementos pessoais e reais, voltados para um resultado econômico, tomando ímpeto na ação organizadora do empresário. É a organização econômica destinada à produção ou à venda de mercadorias ou serviços, tendo, em geral, como objetivo o lucro.

Neste mesmo sentido, Fábio Ulhoa Coelho (2009, p. 55) aduz que

o complexo de bens reunidos pelo empresário para o desenvolvimento de sua atividade econômica é o estabelecimento empresarial. O empresário deverá [...] além de possuir ou alugar um imóvel para o exercício do comércio, denominado ponto. A sociedade empresária poderá possuir mais de um estabelecimento, sendo que o mais importante será a sede e o outro ou outros serão as filiais ou sucursais.

Já as calçadas, de acordo com o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro (Lei n. 9.503/97), são a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins. E, por fim, via pública consiste na superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro.

## ***2.2. Realidade municipal***

Devido ao excessivo aumento da aquisição e circulação de veículos, a via pública está ficando sobrecarregada. Assim, os proprietários de estabelecimentos empresariais têm buscado formas de amenizar e solucionar seus problemas, uma delas é que estes estabelecimentos recuam a fachada de seu prédio, aumentando a calçada, rebaixam o meio fio, abrindo-se um espaço para o estacionamento de veículos (em ângulos

de 90, em relação à via pública), destinando toda sua calçada para o estacionamento de seus clientes. Dessa forma, privam a pessoa comum, da sociedade, de estacionar na via pública, já que onde há o rebaixamento de meio fio, destinado à entrada e saída de veículos é proibido parar e estacionar. Assim, mesmo as calçadas sendo públicas, o controle de que pode estacionar no local cabe ao dono do imóvel à sua frente, o que vem acarretando vários transtornos no trânsito do Município de Patos de Minas.

Sendo assim, aos usuários do trânsito cabem duas alternativas: não sair com seu veículo de casa (ficando impedido do direito de ir e vir) ou estacionar em frente ou nos locais destinados ao estacionamento exclusivo de clientes (ficando sujeito à remoção do seu veículo pelo serviço de guincho e notificação pela infração de trânsito).

Em Patos de Minas, tais estabelecimentos insistem em continuar tal prática egoísta, visando a atender à sua necessidade e deixando o cidadão desamparado. É neste contexto, então, que a administração municipal deverá tutelar o interesse coletivo.

A Administração Pública Municipal não tratou do tema em nenhuma de suas principais normas legais, quais sejam: Lei Orgânica, Código de Posturas e Plano Diretor. Assim, a despeito e apesar dos Congressistas não abordarem o tema, em âmbito nacional, entende-se que quem deveria cuidar deste assunto e impedir que esta prática acontecesse seria o Município, porém esta não é a realidade, pois não há, neste Município, nenhuma norma legal que abarca o tema objeto deste trabalho.

### ***3. Aspectos legais alusivos à prática de estacionamento exclusivo, destinado a clientes de estabelecimentos empresariais, nas calçadas das vias públicas***

No que diz respeito ao tema deste trabalho, deve-se estudar os aspectos legais que norteiam este tema, começando pela Carta Magna, seguindo pelo Código de Trânsito Brasileiro e Estatuto das Cidades, além das legislações municipais de Patos de Minas.

Em relação ao trânsito brasileiro, a Constituição Federal, em seu art. 22, inciso XI, diz que “compete privativamente à União legislar sobre: XI - trânsito e transporte;”. Desta previsão constitucional extrai-se o seguinte entendimento: cabe, exclusivamente, à União legislar sobre o Trânsito no âmbito do território nacional, dessa forma, ficam excluídos os Estados e Municípios, de tratar da matéria em leis específicas.

Porém, esta mesma Carta, em seu art. 182, diz que cabe aos Municípios a coordenação e o planejamento do trânsito urbano, através de seu Plano Diretor.

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.

No tocante ao Direito de Propriedade, direito fundamental, o art. 5.º, caput e XXII/CF prevê que

Art. 5 – Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: XXII - é

garantido o direito de propriedade; (Art. 5.º, caput e XXII/CF).

Logo, todos têm direito a vir a ter uma propriedade, porém este direito não é absoluto, sendo que toda propriedade deve atender a sua função social (art. 5.º, XXIII/CF), ou seja, esta deverá ser socialmente correta, podendo seu proprietário usufruir de seu imóvel desde que isto não impeça o bem estar de todos, tampouco esteja em confronto com o interesse público.

A lei que regula o trânsito, em âmbito nacional, é o Código de Trânsito Brasileiro, lei 9.503/97. Neste texto o legislador não contemplou de forma específica o modo de utilização das calçadas, estabelecendo apenas que

Art. 68 - É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

Assim, por meio destas normas gerais, abstrai-se a conclusão de que as calçadas não poderão ser utilizadas para algo que prejudique o fluxo de pedestres e, ampliando um pouco este entendimento, prejudique o trânsito em si.

Neste mesmo diploma legal, o art. 24, mais precisamente nos incisos II e VII, prescreve que

Art. 24 - Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: II - 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; VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar.

Desta forma, não há, na legislação de trânsito, qualquer regulamentação a nível federal que discipline a largura dos passeios e calçadas, até mesmo porque se trata de assunto de interesse local, levando-se em consideração a largura da via, o fluxo de veículos, o fluxo de pedestres, a velocidade permitida para a via etc., cabendo ao Município, através de seu plano diretor, disciplinar o assunto.

Necessário ainda salientar que a calçada não deverá ser destinada para fins de estacionamento, mas somente para entrada e saída de veículos, nos termos do art. 29, inciso V do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 29 - O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento.

Para o usuário da via pública que venha a estacionar em calçadas, o Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 181, estabelece que ele estará cometendo uma infração

de trânsito, estando sujeito à uma penalidade (pecuniária) e uma medida administrativa (remoção de seu veículo), o mesmo ocorre em relação ao usuário que venha a estacionar seu veículo à frente de um local destinado à entrada ou saída de veículos, neste sentido:

Art. 181 – Estacionar o veículo: VIII - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público: Infração – grave; Penalidade – multa; Medida administrativa - remoção do veículo; IX - onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos: Infração – média; Penalidade – multa; Medida administrativa – remoção do veículo.

A Lei 10.257/01, denominada Estatuto da Cidade, regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana.

O art. 1.º, § único, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo e do bem-estar dos cidadãos.

Seguindo a leitura do texto legal, em seu art. 2.º, há a previsão de que cabe ao Município ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana, bem como também a ordenação e o controle do uso do solo visando evitar a utilização inadequada dos imóveis urbanos, assim:

Art. 2 – A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais: VI – ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar: a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos.

A Lei Orgânica do Município de Patos de Minas, em seu art. 3º, estabelece que “todo o Poder do Município emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos da Constituição da República e desta Lei Orgânica”, ou seja, o poder é do povo e não da administração pública, tampouco dos seus gestores.

Continuando no mesmo texto, já no art. 4.º, parágrafo único, há a previsão de que o bem comum deverá sempre prevalecer, pois é um dos objetivos prioritários do Município, assim,

Art. 4 – São objetivos prioritários do Município, além de outros previstos no Art. 166 da Constituição do Estado: VIII - proporcionar aos seus habitantes condições de vida compatíveis com a dignidade humana, a justiça social e o bem comum.

Neste mesmo sentido, o art. 166 aduz que

Art. 166 – A política urbana a ser executada pelo poder público tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, de seus bairros e dos distritos, e garantir o bem-estar da população, mediante sobretudo: I – cumprimento da

função social da propriedade; II - formulação e execução do planejamento urbano.

Conforme estabelecido pelo Estatuto da Cidade, é de competência do Município promover, no que couber, mediante planejamento e controle de uso, o parcelamento e a ocupação do solo urbano; regulamentar a utilização dos logradouros públicos; e legislar sobre assuntos de interesse local, tais como: o Plano Diretor, o planejamento do uso, parcelamento e ocupação do solo, a par de outras limitações urbanísticas gerais, observadas as diretrizes do Plano Diretor, a polícia administrativa de interesse local, especialmente em matéria de saúde e higiene públicas, construção, trânsito e tráfego, planta e animais nocivos e logradouros públicos.

Por fim, o art. 187 estabelece que “compete ao Poder Público Municipal: III - implantar o sistema de trânsito na cidade e distritos”. Aqui, mais uma vez, não se menciona como será regulamentada a forma de estacionamentos na cidade, estabelecendo apenas que ao Município compete a implantação do sistema de trânsito em sua localidade.

A lei municipal n.º 1.333/73 institui o Código de Posturas do Município de Patos de Minas, e, em seu art. 89, aduz que “o Trânsito, de acordo com as leis vigentes, é livre, e sua regulamentação tem por objetivo manter a ordem, a segurança e o bem estar dos transeuntes e da população em geral”. Assim, a regulamentação do trânsito tem, entre seus objetivos, que manter o bem estar da população em geral.

No mesmo diploma, mais adiante, o art. 90 afirma que “Art. 90 - É Proibido embaraçar ou impedir, por qualquer meio, o livre trânsito de pedestres ou veículos nas ruas, praças, passeios, estradas e caminhos públicos, exceto para efeito de obras públicas ou quando exigências policiais o determinarem”.

Com isso, fica claro que nada, nem mesmo o poder público, exceto para efeito de obras públicas ou quando exigências policiais determinarem o embaraço ou impedimento do trânsito, poderá embaraçar ou impedir o livre trânsito de pedestres ou veículos.

No Código de Posturas do Município de Patos de Minas não há previsão de como será regulamentada a forma de estacionamentos na cidade, estabelecendo apenas normas gerais que têm por objetivo manter a ordem, a segurança e o bem estar dos transeuntes e da população em geral.

O Estatuto da Cidade, em seu art. 40, afirma que “o plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana”. Mais adiante, o art. 41 estabelece que “o plano diretor é obrigatório para cidades: I - com mais de vinte mil habitantes”.

Em Patos de Minas, a Lei Complementar n.º 271, de 1.º de novembro de 2006, instituiu a revisão do Plano Diretor do Município de Patos de Minas. Dentre os princípios fundamentais e dos objetivos gerais da política urbana do Município, nesta lei, o art. 3.º, incisos I e II, preveem que “a política urbana deve se pautar pelos seguintes princípios: I - função social da cidade; II - função social da propriedade;”, o que não ocorre, pois a Administração Pública fica inerte, mais uma vez, sendo omissa e não tratando do tema objeto deste trabalho.

Indo um pouco além, no plano diretor municipal, o art. 38, inciso VI, estabelece que

Art. 38. São objetivos do Sistema de Mobilidade Urbana: VI - implementar ações para preservar a circulação segura dos pedestres, inclusive os com mobilidade reduzida, nas

calçadas com a retirada das barreiras existentes e a proibição de colocação de novos obstáculos que venham prejudicar esse deslocamento.

Entretanto, não é a realidade, pois a Administração Pública Municipal não interfere neste assunto, deixando que esta parcela da população, que necessita de sua proteção, fique desamparada.

#### ***4. Análise do princípio da supremacia do interesse público sobre o interesse privado***

O princípio da supremacia do interesse público sobre o particular, segundo Maria Sylvia Zanella Di Pietro (2009), tem surgimento no século XIX, pois o direito deixa de ser apenas um instrumento de garantia dos direitos dos indivíduos e passa a objetivar a consecução da justiça social e do bem comum. Os interesses representados pela Administração Pública estão previstos no art. 37 da Constituição Federal Brasileira, e se aplicam na atuação do princípio da supremacia do interesse público.

De acordo com Celso Antônio Bandeira de Mello (2007, p. 83),

o princípio da supremacia do interesse público sobre o particular é o princípio geral do direito, inerente a qualquer sociedade, e condição de sua existência, ou seja, o princípio basilar da conduta administrativa. Pois, a própria existência do Estado somente tem sentido se o interesse a ser por ele perseguido e protegido for o interesse público, o interesse da coletividade.

Das lições de Marcelo Alexandrino e Vicente Paulo (2009), extrai-se o entendimento de que o princípio da supremacia do interesse público é um princípio implícito. Embora não se encontre expresso na Carta Política, ele é decorrente das instituições adotadas no Brasil. Por ser o Brasil regido pelo sistema democrático, e pelo regime representativo, presume-se que toda atuação do Estado esteja pautada pelo interesse público, manifestado pela “vontade geral”. Este princípio é característico do regime de direito público, sendo um dos pilares do denominado regime jurídico-administrativo.

Segundo Di Pietro (2009, p. 66 e 67),

o princípio do interesse público está expressamente previsto no artigo 2.º, caput, da Lei n.º 9.784/99, e especificado no parágrafo único, com a exigência de “atendimento a fins de interesse geral, vedada a renúncia total ou parcial de poderes ou competências, salvo autorização em lei”

O outro pilar do regime jurídico-administrativo é o princípio da indisponibilidade do interesse público, pois a administração pública não é a proprietária da coisa pública, e sim mera gestora de bens e interesses alheios, que são públicos. Os bens e interesses públicos são indisponíveis, pois não pertencem à administração pública, tampouco aos seus agentes. A esses cabem apenas a gestão em prol da coletividade, verdadeiro titular dos direitos e interesses públicos. Em razão deste princípio, entende-se que são vedados ao administrador quaisquer atos que impliquem renúncia a direitos

do Poder Público ou que injustificadamente onerem a sociedade. Deste princípio derivam todas as restrições impostas à atividade administrativa.

Os interesses público e privado se complementam e se harmonizam, não se encontrando em conflito, pois a realização de um importa na do outro.

Eventuais colisões são resolvidas, previamente, pelo constituinte originário, que deve optar pela prevalência dos interesses públicos em relação aos interesses privados. Posteriormente, cabe a lei infraconstitucional tutelar essa preponderância do coletivo em relação ao individual. Por fim, caberá ao magistrado, em face de cada caso concreto, aplicar a supremacia do interesse público ao interesse privado.

Não existe, portanto, colisão entre os direitos coletivo ou particular, pois, para este aparente conflito, sempre haverá uma forma de harmonizar, oferecendo ao caso ou situação, um critério universal, válido para todas as situações de colisão.

Em um aparente conflito de preponderância de interesses, o princípio da supremacia do interesse público sobre o privado tem possibilitado a aplicação das garantias constitucionais, em que os direitos, liberdades e garantias individuais devem ceder aos reclames do interesse público.

Neste sentido, salienta José dos Santos Carvalho Filho que

algumas vezes se têm levantado atualmente contra a existência princípio em foco, argumentando-se no sentido da primazia de interesses privados com suporte em direitos fundamentais quando ocorrem determinadas situações específicas. Não lhes assiste razão, no entanto, nessa visão pretensamente modernista. Se é evidente que o sistema jurídico assegura aos particulares garantias contra o Estado em certos tipos de relação jurídica, é mais evidente ainda que, como regra, deva respeitar-se ao interesse coletivo quando em confronto com o interesse particular. A existência de direitos fundamentais não exclui a densidade deste princípio (CARVALHO FILHO, 2009, p. 31).

Há exceções levantadas por diversos doutrinadores, dentre eles Humberto Ávila, José dos Santos Carvalho Filho, Marcelo Alexandrino e Vicente Paulo, nas quais quando o interesse privado envolver direitos fundamentais este princípio da supremacia do interesse público poderá ser afastado, pois ele não é um princípio absoluto. Como por exemplo, em determinadas situações, quando o conflito de interesses envolver de um lado educação, como interesse coletivo e saúde como interesse privado, poderá sim prevalecer o interesse privado em razão da relevância do bem jurídico tutelado.

Portanto, quando houver conflito entre um particular e um interesse público, deve, via de regra, prevalecer o interesse público. Essa é uma das prerrogativas conferidas à administração pública, porque a mesma atua por conta de tal interesse, ou seja, o legislador na edição de leis ou normas deve orientar-se por esse princípio, levando em conta que a coletividade está num nível superior ao do particular.

Não há no Supremo Tribunal Federal, tampouco no Superior Tribunal de Justiça, decisões que tratam do assunto objeto deste trabalho, não obstante em suas decisões estes tribunais já se pronunciaram a respeito da supremacia do interesse público sobre o interesse privado. Nas decisões do STF (RE 455283 e RMS 22665) e STJ (RMS 27428 e RMS 26023), vislumbra-se esse entendimento.

## ***5. O interesse privado está preponderando em relação ao interesse público?***

Buscar-se-á agora analisar a legalidade da destinação dos estacionamentos exclusivos para clientes de estabelecimentos empresariais nas calçadas das vias públicas, contudo não há como se verificar a legalidade da atuação da Administração Pública, sem compreender o Princípio da Supremacia do Interesse Público e, mais ainda, sem que seja analisado se o interesse privado está preponderando em relação ao interesse da coletividade.

Pelo exposto neste trabalho, resta claro que o interesse privado está sim preponderando em relação ao interesse coletivo, pois o cidadão fica privado de estacionar em qualquer lugar da via pública, haja vista que, quando estes estabelecimentos recuam o muro de seu prédio, aumentando a calçada e rebaixando o meio fio, abre-se um espaço para o estacionamento de veículos, em ângulos de 90°, em relação à via pública. Os estabelecimentos destinam toda sua calçada para o estacionamento de seus clientes, privando o cidadão de estacionar na via pública, pois onde há o rebaixamento de meio fio, destinado à entrada e saída de veículos, é proibido parar e estacionar. As calçadas são públicas, mas cabe ao dono do imóvel à sua frente, decidir quem pode ou não pode estacionar no local.

Sendo assim, o cidadão fica impedido de estacionar nestes locais, tendo que arcar com o pagamento de um estacionamento privado ou até mesmo tendo que estacionar em locais distantes do seu destino. Caso ele estacione em frente ou nos locais destinados ao estacionamento exclusivo de clientes, ele ficará sujeito à remoção do seu veículo pelo serviço de guincho e a ser autuado pela infração de trânsito.

Observa-se, então, que há um total desrespeito ao Princípio da Supremacia do Interesse Público, pois a Administração Pública, por meio de uma autorização silenciosa, permite a ação destes estabelecimentos empresariais autorizando-os a fazer as modificações, em seus imóveis, visando destinar estacionamentos privativos aos seus clientes, em calçadas públicas. Neste caso, não só há afronta ao Princípio da Supremacia do Interesse Público, como também ao Princípio da Indisponibilidade do Interesse Público, tendo em vista que não cabe à Administração Pública ou aos seus gestores dispor de um direito coletivo.

Sendo assim, ao atuar dessa maneira, a Administração Pública está privilegiando interesses particulares em detrimento do interesse geral, tendo em vista que o bom e correto funcionamento do trânsito é um direito e interesse da coletividade.

## ***6. Conclusão***

Tratando-se do tema, pode-se observar que, hoje, no Município de Patos de Minas, tem-se um enorme e crescente aumento de veículos, que utilizam das vias públicas. Isto, cumulado com a falta de estrutura do tráfego, vem causando diversos problemas no trânsito, problemas estes que são responsáveis por estresses, brigas e impaciência dos usuários das vias. Um dos principais motivos de insatisfação destes usuários é a falta de estacionamentos nas vias!

Como se verifica, o estacionamento exclusivo a clientes, feito nas calçadas, priva o particular de parar seu veículo na via pública, forçando-o a arcar com despesas de um estacionamento privado, quando, na verdade, poderia estacionar em locais que,

notoriamente, deveriam ser destinados à população em geral. Entretanto se ali estacionar, este cidadão pode se colocar em situação de irregularidade, no que tange às normas de trânsito. A atitude destes estabelecimentos empresariais tem causado um enorme transtorno nas vias públicas, deixando o cidadão sem local para parar seu veículo, privilegiando seus clientes, que se apoderam de um local de domínio público.

A calçada é pública, porém cabe ao particular cuidar dela e dar a destinação legal a que lhe é devida; todavia, a partir do momento em que Administração Pública deixa o particular recuar a fachada de seu imóvel, o proprietário do imóvel, por ser o gestor da calçada, adquire o controle de um local de trânsito, que, pela lei, seria do Município.

Com isso, vários estabelecimentos empresariais recuam a fachada de seu imóvel, aumentando o espaço das calçadas públicas, visando destiná-las para estacionamentos exclusivos de seus clientes, retirando o controle de um local público, passando para o controle de um particular e, o pior de tudo, de acordo com seus interesses pessoais.

O trânsito, de acordo com a Constituição Federal, deverá ser regulamentado pelo Código de Trânsito Brasileiro, que, por sua vez, delega aos municípios regulamentá-lo, no âmbito de sua competência, da maneira que melhor lhe convier; entretanto, não poderá destoar ou entrar em confronto com as normas que lhe são superiores.

O Município não trata do tema especificadamente, deixando-o sem previsão legal. Através do Princípio da Supremacia do Interesse Público sobre o Interesse Privado, chegamos ao entendimento que, sempre, o particular deverá abster de fazer algo que lhe é de direito ou que lhe convém, visando a garantir a supremacia do Interesse Público. Por sua vez, à administração pública cabe o ônus de tutelar tal interesse, bem como lhe é vedado dispor de bens e direitos públicos, de algo que interesse a coletividade.

A realidade mostra-se divergente, uma vez que, no Município de Patos de Minas, o interesse privado está preponderando em relação ao interesse público, conforme se observa nas várias empresas que realizam a conduta de destinar as calçadas públicas a estacionamento exclusivo de seus clientes.

Por fim, conclui-se que não há legalidade na prática de destinação de estacionamento exclusivo aos clientes de estabelecimentos empresariais, nas calçadas das vias públicas, pois a calçada é pública e, sendo pública, pertence ao cidadão e não à administração municipal, tampouco aos seus gestores, que devem apenas, e tão somente, geri-las da maneira que melhor interesse à coletividade.

Acredita-se que a medida correta a ser adotada por parte da Administração Pública é no sentido de não autorizar esta destinação das calçadas públicas para estacionamento exclusivo de clientes, impondo a estes estabelecimentos que estejam na situação a condição de deixar que qualquer pessoa, indistintamente, venha a estacionar em “suas” calçadas. Assim, o proprietário do imóvel, caso queira continuar a ser o gestor do estacionamento nas calçadas públicas, deverá entrar e sair em um único espaço, reservando a grande parte da testada do meio fio para os demais veículos, pertencentes à população em geral. Importante também é o Congresso Nacional intervir nessa situação, regulando essa brecha social, pois não há nenhuma legislação que trata especificamente deste tema.

Dessa forma, nem a administração pública, nem o particular estará cometendo uma ilegalidade e os direitos e interesses coletivos estarão sendo preservados.

## **Referências**

ALEXY, Robert. *Teoria dos Direitos Fundamentais*. Trad. Virgílio Afonso da Silva. 5 ed. alemã. São Paulo: Malheiros, 2008.

ALEXANDRINO, Marcelo e PAULO, Vicente. *Direito Administrativo Descomplicado*. 17 ed. São Paulo: Método, 2009.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado, 1988.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Manual de Direito Administrativo*. 22 ed. São Paulo: Lumen Juris, 2009.

COELHO, Fábio Ulhoa. *Manual de Direito Comercial: Direito de Empresa*. 21 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

CRETELLA JÚNIOR, José. *Comentários à Constituição brasileira de 1988*. Rio de Janeiro: Forense, [s.d.]. v. 5.

CUNHA JÚNIOR, Dirley da. *Curso de Direito Constitucional*. 2 ed. Salvador: Juspodivm, 2008.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 22 ed. São Paulo: Atlas, 2009.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Mini Aurélio Século XXI Escolar: O minidicionário da língua portuguesa*. 4 ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

GASPARINI, Diógenes. *Direito Administrativo*. 12 ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

LENZA, Pedro. *Direito Constitucional Esquematizado*. 13 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 22 ed. São Paulo: Malheiros, 2007.

MORAES, Alexandre de. *Direito Constitucional*. 24 ed. São Paulo: Atlas, 2009.

MORGADO, Almir. *Manual de Direito Administrativo*. Niterói-RJ: Impetus, 2008.

RIZZARDO, Arnaldo. *Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro*. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

SILVA, José Afonso. *Curso de Direito Constitucional Positivo*. 32 ed. São Paulo: Malheiros, 2009.