

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO GEOGRAFIA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO: análise da competência de gestão local da circulação prevista no Código de Trânsito Brasileiro, a partir da experiência de municípios mineiros

LEONARDO ROCHA DE FARIA

UBERLÂNDIA/MG

2008

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

- F224m Faria, Leonardo Rocha de, 1976-
Municipalização do trânsito : análise da competência de gestão local da circulação prevista no Código de Trânsito Brasileiro, a partir da experiência de municípios mineiros / Leonardo Rocha de Faria. - 2008.
116 f. : il.
Orientador:.William Rodrigues Ferreira.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia.
Inclui bibliografia.
1. Trânsito urbano - Minas Gerais (MG) - Municípios - Teses. 2. Trânsito - Legislação - Brasil - Teses. I. Ferreira, William Rodrigues. II. Universidade Federal de Uberlândia. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III.Título.

CDU:656.1(815.1)

LEONARDO ROCHA DE FARIA

MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO: análise da competência de gestão local da circulação prevista no Código de Trânsito Brasileiro, a partir da experiência de municípios mineiros

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de pós-graduação em Geografia, do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial para obtenção de título de mestre em Geografia.

Área de concentração: Geografia e Gestão do Território

Orientador: Professor Doutor William Rodrigues Ferreira

Uberlândia/MG
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
2008

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Leonardo Rocha de Faria

MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO: análise da competência de gestão local da circulação prevista no Código de Trânsito Brasileiro, a partir da experiência de municípios mineiros

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de pós-graduação em Geografia, do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial para obtenção de título de mestre em Geografia.

Área de concentração: Geografia e Gestão do Território
Orientador: Professor Doutor William Rodrigues Ferreira

MEMBROS DA BANCA EXAMINADORA

Professora Doutora Maria Socorro Ramos Militão (CESUC)

Professora Doutora Denise Labrea Ferreira (UFU)

Professor Doutor William Rodrigues Ferreira (UFU) – Orientador

Uberlândia/MG, ____ de _____ de 2008.

Resultado: _____

DEDICATÓRIA

Dedico esta dissertação aos meus avós paternos e maternos (*in memoriam*), pais e irmãos.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANPET - Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes

ANTP - Associação Nacional dos Transportes Públicos

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

CETRA - Conselho Estadual de Trânsito

CF - Constituição Federal

CONTRADIFE - Conselho de Trânsito do Distrito Federal

CONTRA - Conselho Nacional de Trânsito

CTB - Código de Trânsito Brasileiro

DENATRA - Departamento Nacional de Trânsito

DETRA - Departamento Estadual de Trânsito

DPVAT - Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres

FUNSET - Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

JARI - Juntas Administrativas de Recursos de Infrações

PNT - Política Nacional de Trânsito

SNT - Sistema Nacional de Trânsito

TEOTRA - Divisão de Trânsito e Transporte Público

LISTAS DE FIGURAS, MAPAS, QUADROS E TABELAS

Figura 1 – Etapas da Municipalização.....	46
Figura 2 - “Transitolândia” – Uberlândia/MG.....	80
Figura 3 – Capa da edição de 13.09.07 do jornal Gazeta do Triângulo – Araguari/MG.....	83
Mapa 1 – Localização da área de estudo.....	64
Mapa 2 – Macrorregiões de planejamento – MG.....	65
Mapa 3 – Municípios com trânsito municipalizado – Alto São Francisco – MG.....	66
Mapa 4 - Municípios com trânsito municipalizado – Metalúrgica / Campos das Vertentes – MG.....	67
Mapa 5 - Municípios com trânsito municipalizado – Noroeste – MG.....	68
Mapa 6 - Municípios com trânsito municipalizado – Rio Doce – MG.....	69
Mapa 7 - Municípios com trânsito municipalizado – Sul de Minas – MG.....	70
Mapa 8 - Municípios com trânsito municipalizado – Triângulo /Alto Paranaíba – MG.....	71
Mapa 9 - Municípios com trânsito municipalizado – Zona da Mata - MG.....	72
Quadro 1 – Órgãos do Sistema Nacional de Trânsito - SNT.....	32
Tabela 1 – Evolução histórica da frota de veículos, por categoria em MG – 1999/2005.....	19
Tabela 2 – Número de municípios integrantes do SNT, por Estado da Federação.....	60
Tabela 3 – Municípios mineiros insertos no Sistema Nacional de Trânsito.....	62
Tabela 4 – Relação de Mapas – Municípios no SNT, por Macrorregião.....	63
Tabela 5 – Comparativo do número de automóveis e população nos municípios entrevistados.....	75

RESUMO

Este estudo pretende esclarecer e investigar o cumprimento das competências legais previstas no Código de Trânsito Brasileiro, quanto à imposição, aos municípios, de gestão do próprio trânsito através da realização de processo de municipalização, levado a termo com a sua inserção do Sistema Nacional de Trânsito. Nosso ponto de partida é o estudo do surgimento dos conflitos decorrentes da circulação nas cidades e da necessidade de implantação de técnicas para a gestão do território, buscando o ensinamento de Milton Santos. Analisa-se como se deu, historicamente, a evolução das leis e normas de trânsito no Brasil, chegando àquelas que impõem a municipalização, bem como o que vem a ser o Sistema e a Política Nacional de Trânsito. Tendo por base esses pressupostos teóricos, nota-se que os municípios possuem obrigações não só legais, como também institucionais, financeiras e técnicas: as obrigações legais advêm da previsão do artigo 33, da Constituição Federal e do próprio CTB; as obrigações institucionais consistem na realização do procedimento para integração ao SNT, a criação dos órgãos de gestão do trânsito e celebração de convênios; as obrigações financeiras consistem na arrecadação de multas e sua aplicação; as obrigações técnicas estão ligadas à formação do quadro de técnicos e da implementação de instrumentos voltados à melhoria dos espaços de circulação a partir da atuação de profissionais das mais diversas áreas do conhecimento. Partindo dessas atribuições dos municípios, buscou-se analisar os dados estatísticos da municipalização, fornecidos pelos órgãos oficiais de trânsito, donde conclui-se que há poucos gestores preocupados em municipalizar o trânsito local e assumir o seu controle. Tal fato se deve aos entraves burocráticos do processo de municipalização e à escassez de recursos nas Prefeituras. Nota-se que mesmo os municípios integrados ao SNT e em processo de municipalização sofrem por dificuldades ligadas à capacitação de agentes, implementação de ações educativas, aplicação correta de recursos e de precariedade na atuação técnica. Não obstante o peso do ônus imposto aos gestores municipais é evidente que há grandes benefícios quando o município assume a gestão do seu próprio trânsito, proporcionando a solução de conflitos nos espaços de circulação, melhor fluidez do trânsito e qualidade de vida aos seus habitantes.

Palavras-chave: Trânsito. Municipalização. Mobilidade. Circulação. Constituição Federal. Código de Trânsito Brasileiro. Competência. Municípios. Integração ao SNT.

ABSTRACT

This study intends to explain and investigate the fulfillment of the legal competences in the Brazilian Traffic Code, as to the imposition, to cities, the management of the traffic itself through the execution of the process of municipalization, moved to end with its inclusion in the National Traffic System. Our starting point is the study of the beginning of the conflicts because of the circulation in the cities and the necessity of the implantation of techniques to the territory management, searching the teaching of Milton Santos. It's analyzed, how the evolution of the traffic laws and rules in Brazil was historically, including those that impose the municipalization, and what is the National Traffic System and Politics as well. Based on these theoretic principles, it is seen that the cities not only have legal obligations, but also institutional, financial and technical: these legal obligations resulting from the requirements of the article 33 of the Federal Constitution and the BTC itself; these institutional obligations consist of the realization of the integration procedure NTS, the creation of the traffic management organs and the celebration of partnerships; these financial obligations consist of receiving and giving traffic fines; these technical obligations are connected to the formation of the technical workers and the implementation of instruments directed to the improvement of the circulation spaces through the professional work of several different areas of knowledge. Considering these municipal responsibilities, it was analyzed the statistics data of municipalization, giving to the official traffic organs and it was concluded that only few managers are worried about the municipalization of the local traffic assuming the control. It is because the bureaucracy in the process of municipalization and the lack of resources in the City Halls. There are also difficulties because of the capacity of the agents, educative action implementation, the correct use of the resources and the lack of technical action. The burden imposed to the city managers proves that there are great benefits when the city itself assumes the management of its own traffic, giving the solution to the conflicts in the circulation spaces, better traffic flow ness and life quality to its inhabitants.

Key words: Traffic. Municipalization. Mobility. Circulation. Federal Constitution. Brazilian Traffic Code. Competence. Cities. Integration to the NTS.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
CAPÍTULO I - MOBILIDADE URBANA E TRÂNSITO	16
1.1 - Os conflitos decorrentes da circulação.....	20
1.2 - A gestão do território e a municipalização do trânsito.....	25
1.3 – Regulamentação de trânsito e transporte no Brasil	28
1.4 - O Sistema Nacional de Trânsito.....	31
1.5 - A Política Nacional de Trânsito	33
CAPÍTULO II - AS ATRIBUIÇÕES MUNICIPAIS SOBRE O TRÂNSITO.....	35
2.1. Obrigações legais, institucionais, financeiras e técnicas	36
2.2 - Procedimentos para a municipalização do trânsito	41
2.2.1 - Integração do município ao SNT	43
2.2.2 - Criação do órgão municipal responsável pelo trânsito.....	45
2.2.3 - Os convênios com os governos estadual e federal ou com outros órgãos locais ..	48
2.3 - A Junta Administrativa de Recursos de Infrações	49
2.3.1 - Fiscalização do trânsito	50
2.3.2 - Arrecadação municipal e a aplicação de recursos.....	52
2.3.3 – Da repartição de recursos	53
2.4 - A participação popular	54
2.4.1 - Os agentes de operação de trânsito	55
2.5 - Análise de projetos de pólos geradores de tráfego.....	56
2.6 - A educação para o trânsito	57
CAPÍTULO III - OS DESAFIOS DA MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO	60
3.1 - A realidade da municipalização do trânsito no Brasil e no estado de Minas Gerais....	60
3.2 – Análise da experiência dos municípios mineiros de Sete Lagoas, Teófilo Otoni, Uberaba e Uberlândia	73
3.2.1 – Quanto à criação do órgão municipal de gestão do trânsito.....	74
3.2.2 – Da estruturação técnica e administrativa dos órgãos municipais ligados ao trânsito	75
3.2.3 – Da arrecadação e aplicação do valor advindo das multas	76
3.2.4 – Da impressão pós-municipalização	77
3.2.5 – O processo de inserção no SNT e a percepção da população.....	77
3.2.6 – Convênios com outros Entes da Federação e as formas de coerção no trânsito...	78
3.2.7 – Das ações de educação para o trânsito.....	79
3.2.8 – Desafios e expectativas da municipalização.....	80
3.3 – Os municípios de Araguari e Ituiutaba no processo de implantação da municipalização do trânsito	81
3.4 – Impasses da municipalização a partir da experiência mineira.....	85
CONSIDERAÇÕES CONCLUSIVAS	88
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.....	97
ANEXOS.....	100

INTRODUÇÃO

A partir da invenção do automóvel, no final do século XIX, o homem, progressivamente, passou a depender desse meio de locomoção, seja pela comodidade que o mesmo oferece, pela rapidez que imprime aos deslocamentos ou mesmo pelo prestígio social conferido pela posse de um veículo.

Conforme anota, com propriedade, MESQUITA; SILVA (2006, p. 67), o surgimento dos veículos automotores trouxe ao pensamento da época a impressão de se tratar de uma “moda passageira”, porém passaram a atuar como importantes agentes da transformação urbana.

Em decorrência do surgimento do automóvel e da sua crescente utilização para deslocamentos, foram constatados nas cidades os primeiros problemas relacionados ao trânsito, que deve ser entendido não só no campo histórico e social, como também no geográfico, por influenciar diretamente a ocupação do espaço e seu respectivo uso.

Tal constatação é apontada por PONS; REYNÉS:

El tráfico urbano es uno de los problemas que más influyen en la calidad de vida de los residentes en las ciudades y áreas metropolitanas de los países desarrollados. Asistimos, pues, a un proceso expansivo en lo urbano y en la movilidad sobre la base de un creciente número de desplazamientos y el incremento de la amplitud éstos. Ambos extremos redundan, necesariamente, en la propia expansión de las infraestructuras viarias. Se cierra así un círculo vicioso en el que la persona ha ido perdiendo protagonismo frente al automóvil. (PONS; REYNÉS: 2004)¹

Portanto, a ocupação dos espaços pelas vias destinadas à circulação de automóveis e de quaisquer modalidades de veículos desprovidos ou não de tração motora, deve submeter-se a determinadas regras jurídicas impostas pelo Poder Público, como detentor do poder-dever de regulamentar a utilização do território e seus desdobramentos.

A partir do surgimento dos conflitos nos espaços de circulação é que se inquietou em

¹ PONS, Joana Maria Seguí; REYNÉS, Maria Rosa Martínez. **Los sistemas inteligentes de transporte y sus efectos en la movilidad urbana e interurbana**. Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2004, vol. VIII, núm. 170-60, ISSN: 1138-9788. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-170-60.htm>. Acesso em 06 out. 2007.

estabelecer as primeiras leis regulamentadoras de trânsito, dando conta as fontes históricas, o registro das primeiras normas de trânsito na época do Império Romano, na cidade de Roma, quando o imperador Julio César baniu o tráfego de carruagens no centro da cidade. No Brasil, a legislação de trânsito pôde ser notada a partir de 1910.

Em tempos recentes, a regulamentação de trânsito adveio também em virtude da expansão urbana das cidades, verificada pela crescente migração iniciada a partir dos anos de 1930, que ocasionou a intensificação da ocupação do solo urbano e de seus conflitos, aquecendo sobremaneira o mercado imobiliário, gerando demanda por novos equipamentos públicos além de levar à ampliação das áreas territoriais dos centros urbanos e, conseqüentemente, das distâncias a serem percorridas.

Nesse contexto, e partindo do pressuposto de que as cidades devem ser consideradas como organismos dinâmicos, que crescem e se transformam rapidamente, proporcionando o surgimento diário de novas demandas e modificando o padrão e a qualidade de vida urbana, é fundamental que a ação pública seja pensada e planejada de modo constante, acompanhando permanentemente a utilização dos espaços públicos da cidade, em específico as vias de circulação, que ordenam os fluxos de pessoas e mercadorias.

É a partir dos conflitos surgidos da utilização do espaço que surge a necessidade de instituição das leis e normas de trânsito, que agem como elementos organizadores da mobilidade e circulação urbana, servindo para regulamentar e criar critérios e comandos normativos que garantam a mobilidade dos cidadãos e de seus veículos nas vias de circulação das cidades, além de estabelecer a competência de diversos órgãos para a gestão do trânsito.

Nesse intento, e com o desenvolvimento e expansão desordenada das cidades brasileiras, mormente aquelas localizadas em área de influência metropolitana - que levam ao aumento das distâncias somado aos conflitos diários entre pedestres, ciclistas, automóveis particulares, veículos de transporte público e de cargas -, a Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada pelo Poder Constituinte no ano de 1988, estabeleceu a competência dos municípios para gerir os serviços de transporte e trânsito.

A partir de então, delegou-se aos municípios a competência para planejarem e controlarem o seu próprio trânsito, regulando os usos dos espaços de circulação, nos seus limites territoriais,

uma vez que os problemas locais serão melhor sanados face à interferência direta do Executivo Municipal. Ocorre que a realidade mostrou-se diferente do ideal do legislador, uma vez que poucos municípios assumiram suas responsabilidades quanto ao trânsito.

Segundo dados disponibilizados pelo Ministério das Cidades, por intermédio do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (2005a, p. 25), até 2005, apenas quinze por cento (15%) dos municípios brasileiros estavam devidamente integrados ao Sistema Nacional de Trânsito - SNT, representando cinquenta e nove por cento (59%) da população brasileira já beneficiada com a gestão local do trânsito.

Em Minas Gerais, o quadro não é satisfatório: em 2007, dos oitocentos e cinquenta e quatro (854) municípios do Estado, apenas trinta e três (33) deles possuem seu trânsito municipalizado², significando que pouco mais de três por cento (3,9%) estão integrados ao SNT e, legalmente, administrando o seu trânsito e assumindo as responsabilidades estampadas no artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre a competência municipal no que diz respeito ao cumprimento da legislação e normas de trânsito no âmbito de suas atribuições, bem como sobre a regulamentação e operação do trânsito de veículos, pedestres e de animais.

Dentre os municípios situados no Triângulo Mineiro, Uberlândia e Araguari, apesar de separados por parques trinta quilômetros de rodovia federal (BR-050), possuem realidades diametralmente opostas no que diz respeito ao trânsito e à forma de sua gestão, eis que, num – Uberlândia -, a gestão da mobilidade local encontra-se amoldada aos critérios estabelecidos em lei, com o trânsito municipalizado e com os seus setores e departamentos governamentais em pleno funcionamento, em busca de melhores condições de acesso e circulação; já noutro – Araguari -, pela inexistência da municipalização, ainda perduram os conflitos decorrentes dos usos das vias, sem que haja a interferência do Poder Público municipal. Na maioria dos casos, o Poder Público local tem empenhado esforços para fazer a integração do município ao SNT, mas questões como a de ordem financeira e política colocam entraves à conclusão de tal processo.

Diante desse cenário, verificado em grande parte dos municípios mineiros, surge o

² Disponível em <http://www.denatran.gov.br>. Acesso em 26 ago. 2007.

questionamento sobre até que ponto os gestores públicos estão preparados para a gestão do trânsito no âmbito de sua competência territorial e de que forma o arcabouço jurídico e técnico pode contribuir para o cumprimento dessa obrigação legal e para alertar sobre a importância da gestão séria e eficiente de uso dos espaços urbanos de circulação e das relações e conflitos neles originados.

A confirmar o intento Constitucional, em 22 de janeiro de 1998 entrou em vigência a Lei nº 9.503/97, a qual instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, que rege as condutas e normas de trânsito em nível federal, consolidando a competência de gestão da mobilidade local às prefeituras, cabendo-lhes o planejamento, projeto, implantação e fiscalização.

Surge também a necessidade de inclusão dos municípios no Sistema Nacional de Trânsito - SNT, bem como a sua responsabilização quanto à gestão do trânsito local, no que diz respeito à segurança na circulação, obrigatoriedade de programar ações de educação para o trânsito, estabelecer critérios para a habilitação de condutores e para a condução e circulação de veículos, cabendo-lhes inclusive a imposição de penalidades.

A municipalização do trânsito vem para conferir ao gestor público local a oportunidade de resolver conflitos e promover uma melhor qualidade de vida aos habitantes das cidades, motivo pelo qual se entende necessária a atuação interdisciplinar na proposição de instrumentos de organização do território que regulem a circulação urbana e que, conseqüentemente, visem conceder aos cidadãos maior facilidade de acesso e mobilidade.

As leis e normas de trânsito, a funcionar como um desses instrumentos, têm o objetivo de definir, juntamente com os projetos de circulação, a forma como as vias poderão ser usadas pelos pedestres e pelos condutores, de modo a causar impactos diretos na qualidade do trânsito e da vida na cidade. É, portanto, uma atividade que deve ser exercida com muita responsabilidade.

No entanto, muitos municípios, ainda não integrantes do SNT, não possuem orientação técnica para a assunção de suas competências legais voltadas à gestão do trânsito e, até mesmo, instrumentos legais que viabilizem a municipalização do trânsito – matéria objeto do presente estudo, que vem abordar as implicações advindas da falta de planejamento e de ordenação do espaço de circulação urbano, analisar as causas da não integração dos

municípios ao SNT e suas conseqüências, bem como estabelecer as perspectivas para o trânsito a partir da visão da administração pública local.

Assim, o presente estudo tratará dos termos legais da competência municipal prevista no CTB e seus desdobramentos e de aspectos específicos sobre as experiências de municípios situados no Estado de Minas Gerais, quanto ao desenvolvimento do processo de inserção no SNT.

Torna-se, então, necessário à elucidação do tema proposto, esclarecer os métodos de cumprimento do comando legal previsto do CTB, segundo o qual os municípios deverão buscar os caminhos necessários à implantação da municipalização do trânsito em sua esfera de competência, fazendo não só cumprir as leis e normas já existentes, mas também efetuar as modificações necessárias ao espaço viário, tendentes a promover um melhor ordenamento do trânsito de veículos e da circulação de pedestres.

Acompanhado dos esclarecimentos no tocante às fases do processo de municipalização do trânsito – com fundamento na proposta institucional do DENATRAN, estão demonstradas as experiências dos municípios de Sete Lagoas, Teófilo Otoni, Uberaba e Uberlândia, ambos pertencentes ao Estado de Minas Gerais, quanto à inserção já efetivada junto ao SNT, bem como dos municípios de Araguari e Ituiutaba, ainda no processo de municipalização. Para tanto, serão utilizados questionários para a coleta de informações junto aos órgãos de gestão do trânsito e, a partir do método indutivo, demonstrar os principais pontos da municipalização conforme as informações prestadas.

Será feito levantamento de dados estatísticos oferecidos por órgãos oficiais ligados ao trânsito, nos anos de 2006 a 2008, buscando demonstrar a evolução do número de municípios inseridos no SNT, ressaltando que, quanto àqueles em processo de municipalização, tais dados não são disponibilizados.

Dessa forma, a partir da proposta consistente em identificar e dispor sobre as leis e normas pertinentes à regulamentação do trânsito sob o enfoque da competência dos Municípios na gestão do trânsito local, o objetivo do presente estudo é apontar as exigências e os métodos legais para o cumprimento da obrigação a eles imposta e analisar, a partir de informações colhidas, quais são os percalços enfrentados - ou não - pelos gestores públicos mineiros na inclusão de seus respectivos municípios no SNT e no estabelecimento de instrumentos de

gestão e melhoria do trânsito local.

Para o alcance do que se propõe, conceitua-se o trânsito no contexto histórico e geográfico, dispondo sobre a sua relação direta com a mobilidade e circulação, com a caracterização dos conflitos causadores da necessidade de regulamentação do trânsito e dos sistemas de circulação, dispondo sumariamente sobre as leis e normas de trânsito brasileiras que ordenam o uso dos espaços de circulação no território nacional, desde a promulgação da Constituição Federal, passando pela instituição do Código de Trânsito Brasileiro.

A partir dessas importantes informações, são identificados os órgãos pertencentes ao SNT e seu papel de acordo com a Política Nacional de Trânsito - PNT, com análise da competência delegada aos municípios para gestão e regulamentação do trânsito e da circulação no seu limite territorial, com esclarecimentos sobre as atribuições e procedimentos necessários à promoção da municipalização do trânsito, destacando as obrigações de ordem técnica, legais, financeiras e institucionais, tendentes ao planejamento, organização e operação do trânsito decorrentes da municipalização, incluindo as ações educativas para o trânsito e a criação das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI.

Com base em dados estatísticos disponibilizados pelos órgãos e instituições públicas de trânsito, mormente o órgão máximo – DENATRAN -, expõe-se a atual situação dos municípios brasileiros, no que se refere à sua integração ou não ao SNT, diagnosticando os mecanismos propiciadores da municipalização do trânsito, de modo a evidenciar os impasses experimentados pelos municípios e transpor os desafios existentes, com base em experiências vividas pelos municípios mineiros de Araguari, Ituiutaba, Sete Lagoas, Teófilo Otoni, Uberaba e Uberlândia.

A presente dissertação está estruturada em (03) três capítulos que tratam das seguintes questões: o Capítulo I versa sobre questões conceituais sobre a circulação urbana e seus conflitos e das modificações oriundas do incremento no uso do automóvel, do histórico da regulamentação do trânsito no Brasil, do Sistema e da Política Nacional de Trânsito; o Capítulo II, trata especificamente das atribuições dos municípios sobre o trânsito local, abordando as obrigações legais, procedimento previsto para a municipalização – neste inserida a integração ao SNT -, a criação dos órgãos de gestão do trânsito, sobre a fiscalização, arrecadação e a operação do trânsito; por fim, o Capítulo III buscará demonstrar

os dados estatísticos da municipalização no Brasil e, mais detidamente, no Estado de Minas Gerais e analisar, a partir dos dados coletados junto a municípios mineiros de Araguari, Ituiutaba, Sete Lagoas, Teófilo Otoni, Uberaba e Uberlândia, as experiências da municipalização e gestão do trânsito em suas esferas de competência.

CAPÍTULO I - MOBILIDADE URBANA E TRÂNSITO

O ato de se locomover é uma prática essencial a todos os seres vivos. À medida que a humanidade progride e descobre novas técnicas e aparatos científicos, vê-se diante da necessidade de ampliar seu poder de locomoção. Sendo assim, ao longo de séculos de evolução e de expansão populacional, os fluxos de circulação de pessoas e mercadorias vêm aumentando paulatinamente, “diminuindo” as distâncias em razão do aumento das velocidades e do avanço das tecnologias.

Pela observação dos espaços urbanos atuais, é fácil perceber essa intensa movimentação. Nas grandes metrópoles brasileiras, por exemplo, é notória a ocorrência de conflitos nessas movimentações, os quais se expandem, até mesmo, para centros urbanos de menor dimensão.

Independente do número de habitantes, o fato é que todas as pessoas precisam se mover, seja para se deslocarem até os locais de trabalho, para chegarem à escola ou para desenvolverem atividades esportivas e de lazer. Todas essas ações implicam em uma constante movimentação, originando o que conhecemos por trânsito. Há também, nesse contexto, o surgimento cada vez mais agressivo de necessidades voltadas ao transporte de mercadorias, que requerem maior rapidez para a consecução do seu objetivo precípuo, que é o oferecimento de serviços, cujo diferencial vem se revelando no fator “menor tempo”, que por sua vez exige maior fluidez nas vias de circulação de veículos.

Essas necessidades encontram reconhecimento no dizer de HOYLE; KNOWLES (2001), que afirmam que “mobilidade é uma atividade e necessidade humana fundamental”, e que, já abordando a problemática do trânsito e a necessidade de sua regulação, “raramente há uma perfeita sintonia entre instalações de transportes e serviços requeridos ou desejados por uma população ou economia e a infra-estrutura disponível em um tempo particular”.³

A mobilidade, necessária a todo ser humano, revela o significado do que vem a ser considerado “trânsito”. Nessa perspectiva, VASCONCELLOS (1998, p. 11) afirma que o trânsito pode ser entendido como o “conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas

³ HOYLE, Brian; KNOWLES, Richard. **Modern transport geography**. 2 ed. Trad. Chichester-UK: John Wiley & Sons Ltd, 2001.

calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma de movimentação geral de pedestres e de veículos.”

Com enfoque jurídico, RIZZARDO (2004, p. 31) conceitua trânsito como sendo “qualquer movimentação ou deslocação de pessoas, animais e veículos, de um local para outro”, observando que, o Código Nacional de Trânsito, instituído por meio da Lei nº 9.503, de 23.09.1997, traz no seu artigo 1º, §1º, conceituação mais abrangente, definindo “trânsito” como a “utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”.

Em seus comentários ao Código de Trânsito Brasileiro, RIZZARDO (2004, p. 33) esclarece que o conceito de trânsito não se restringe à circulação em si; mas abrange todo o corpo administrativo que cuida e trata da movimentação da circulação dos veículos, ou o conjunto de ações e normas dirigidas para a administração dos veículos enquanto se encontram nas vias. Sendo assim, é possível afirmar que o trânsito é um movimento antigo, isso porque a humanidade já vem se deslocando em larga escala desde os tempos mais remotos.

De acordo com VASCONCELLOS (1998, p. 7), “as primeiras restrições ao trânsito conhecidas parecem ser aquelas determinadas por Júlio César, que proibiu o tráfego de veículos com rodas no centro de Roma durante certas horas do dia. Como se não bastasse, em Roma havia também ruas de “mão única” e estacionamentos fora da via, especialmente construídos para as carroças”.

Com o desenvolvimento cada vez mais acelerado da atividade industrial e com a invenção do automóvel, esses movimentos foram se modificando, exigindo, frente aos novos conflitos, a criação de novas formas de se enfrentar as questões sobre a circulação, na qual está inserida uma de suas vertentes: o trânsito.

No início, os deslocamentos eram feitos a pé, mas com a inovação técnica, surgiram métodos de circulação, e aos poucos, o ato de andar a pé ou apoiado em algum animal de tração foi dividindo espaço com bicicletas, carroças, motos, ônibus e o automóvel. Essa inovação, no entanto, não ficou restrita ao fator único do deslocamento; na verdade, a novidade passou a ser um forte indicador econômico, marcando bem o papel social de cada indivíduo.

O modelo automobilístico revela o poder aquisitivo de grupos sociais, uma vez que modelos sofisticados são destinados à parcela abastada, já os modelos populares cabem à chamada classe média e aos mais pobres, restando, geralmente, o transporte coletivo, que infelizmente no Brasil é visto de forma pejorativa.

Conforme bem anotou MESQUITA (2006, p. 90), a utilização crescente do automóvel, que duplicou da década de 1980 para a década de 1990, foi impulsionada pelos apelos propagandísticos para a compra desse bem, colocado como símbolo de “*status quo*”, poder e autonomia.

Segundo dados da Companhia de Tecnologia de Informação do Estado de Minas Gerais, a PRODEMGE, disponibilizados no sítio eletrônico do Departamento de Trânsito de Minas Gerais – DETRAN/MG⁴, conforme demonstra a Tabela 1, a seguir, a taxa de motorização elevou-se bastante, revelando o aumento da frota de veículos no Estado de Minas Gerais.

Portanto, temos que concordar com o dizer de FERREIRA (2002, p. 162), segundo o qual “o que se verifica hoje é que a indústria automobilística tem o monopólio da circulação e as pessoas estão cada vez mais dependentes de deslocamentos motorizados”.

Além disso, destaca VASCONCELLOS que:

o invento do automóvel e o aumento da circulação nas cidades trouxeram os primeiros problemas modernos de trânsito e, conseqüentemente, a legislação a respeito. Assim, surgiu em Londres, em 1868, o primeiro semáforo de que se tem notícia, com as cores vermelha e verde. Na mesma época, em 1870, já se registravam em Londres cerca de 460.000 carruagens, tendo ocorrido muitos acidentes de trânsito, com 3.200 feridos e 237 mortos (VASCONCELLOS: 1998, p. 8).

Essa evolução revela que as cidades foram crescendo junto com a expansão técnica e científica. Com essa expansão, os problemas foram amplificados e outros foram criados, de modo que o espaço urbano veio sendo modificado após essas inovações tecnológicas.

⁴ Disponível em www.detranet.mg.gov.br. Acesso em 28 jul. 2008.

Tabela 1 – Evolução histórica da frota de veículos, por categoria, em MG – 1999/2005

CATEGORIA	1999	2000	H%	2001	H%	2002	H%	2003	H%	2004	H%	2005	H%
Automóvel	2.012.348	2.108.229	5%	2.206.465	5%	2.315.572	5%	2.435.443	5%	2.550.864	5%	2.688.963	5%
Camioneta	313.831	320.230	2%	99.685	-69%	100.939	1%	104.147	3%	108.927	5%	115.052	6%
Caminhonete	0	17.520	0	276.265	0%	291.398	5%	306.242	5%	321.321	5%	341.347	6%
Caminhão	165.022	170.130	3%	175.157	3%	180.041	3%	184.353	2%	190.139	3%	197.965	4%
Ônibus	31.790	32.931	4%	34.606	5%	36.073	4%	37.245	3%	38.811	4%	40.741	5%
Moto	417.003	456.723	10%	513.859	13%	581.306	13%	656.361	13%	736.202	12%	830.379	13%
Outros	144.702	150.185	4%	168.196	12%	186.631	11%	204.777	10%	225.600	10%	248.679	10%
TOTAL	3.084.696	3.255.948	6%	3.474.233	7%	3.691.960	6%	3.928.568	6%	4.171.864	6%	4.463.126	7%

Fonte: <http://www.dentrannet.mg.gov.br>. Acesso em 28 jul. 2008.

O trânsito ganha, assim, um caráter que transcende o universo de deslocamentos pelo espaço geográfico, obtendo contornos que são influenciados, também, por aspectos sócio-econômicos. Na verdade, o trânsito compreende todas as “viagens” que se processam em um dado espaço. As pessoas precisam se mover para satisfazerem suas necessidades, e tais movimentos denotam grande complexidade, dando ao trânsito um “status” de processo humano não muito fácil de ser entendido. São viagens que ocorrem por diferentes motivos e em diferentes horários, de modo que o trânsito passa a ser um processo contínuo, ininterrupto, e de grande interação com o turbulento ambiente urbano. Só para se ter uma noção dessa abrangência do trânsito na vida urbana, vejamos um exemplo brasileiro registrado por VASCONCELLOS (1998, p. 8), segundo o qual “na Região Metropolitana de São Paulo, eram realizados por dia, em 1993, cerca de 34 milhões de deslocamento de pessoas (viagens), dos quais 13 milhões a pé e 21 milhões em veículos motorizados; dentre esses últimos, 12 milhões eram feitos por transporte coletivo e 9 milhões por transporte particular.”

Esses números revelam a importância de se entender bem o trânsito, pois problemas no âmbito da circulação comprometem de forma significativa o cotidiano urbano bem como a qualidade de vida da população envolvida. A movimentação exacerbada pelo espaço traz consigo diversos problemas, por acarretar barulho excessivo, estresse, congestionamentos, poluição ambiental, e por fim, num desfecho mais trágico, ocasiona acidentes, muitos dos quais vitimam pessoas de todas as classes sociais e faixas etárias.

Dessa forma, o trânsito não é apenas um problema de caráter essencialmente técnico, na verdade, a realidade vai além e abarca questões sociais e políticas, as quais revelam as características de cada grupo social. É, ainda, questão ligada à área jurídica, diante da necessidade de regulamentação, por meio de leis e normas, dos usos dos espaços e das regras de conduta no trânsito e nas vias de circulação em geral. É esse o entendimento firmado por

BANISTER; HALL *apud* HOYLE e KNOWLES⁵, segundo os quais as

políticas e leis são outros grandes campos de estudo, como também as atividades nas quais os assuntos de transporte se somam; pois em todas as sociedades e economias, de várias maneiras, transporte é necessariamente um objeto de alguma forma de controle político e regulação legal, ainda é por si mesmo, um fator na modificação do sistema político e legal (BANISTER; HALL *apud* HOYLE; KNOWLES: 2001).

O entendimento do trânsito passa assim a ser encarado como responsabilidade de todos. Discutir os problemas causados pela movimentação humana pelo espaço é pouco; o que precisa ser feito é um planejamento novo e com participação de toda a sociedade, a fim de que esse processo tão importante seja cada vez mais humanizado sem perder a eficiência.

Sendo assim, entender o trânsito em toda sua extensão é o primeiro passo para buscar solucionar os problemas por ele causados, para entender o papel de cada um dentro desse processo, procurar identificar o que causa conflitos e observar as ações de cada indivíduo nesse sistema, enfim, rever todos os vértices da questão, pois o trânsito envolve um grande número de pessoas em contato com a técnica. É necessário, então, que haja participação de toda a sociedade, amplos e reiterados debates de forma a se buscar soluções práticas e efetivas para melhorar a mobilidade urbana, cujos reflexos incidirão diretamente sobre a qualidade de vida da população.

1.1 - Os conflitos decorrentes da circulação

A necessidade de circular ou de se locomover está intrinsecamente vinculada às necessidades humanas de desenvolver atividades laborais, sociais, de lazer, dentre outras, revelando que toda circulação existe porque houve um desejo da sociedade de obter algo.

Com isso, a mobilidade se processa em larga escala, envolvendo um número muito grande de pessoas e assim, como em uma peça de teatro, cada um exerce um papel, que embora individual, exige interação sob pena de comprometer o resultado final. Nessa perspectiva, o trânsito coloca frente a frente pessoas em diferentes posições e papéis, que ao mesmo tempo se completam e promovem a fluidez dos tráfegos existentes.

⁵ BANISTER e HALL *apud* HOYLE, Brian e KNOWLES, Richard (edit.). **Modern transport geography**. 2 ed. Trad. Chichester-UK: John Wiley & Sons Ltd, 2001.

Mas nem sempre essa interação ocorre de forma harmoniosa, e acontecendo isso, principalmente em um ambiente de disputa que é o meio urbano, produz uma série de conflitos, os quais alteram e atravancam muitos fluxos de movimentação. Logo, a circulação urbana traz consigo vários conflitos.

Um embate muito comum diz respeito à disputa pelo espaço, ou seja, aquele que vai desde a aproximação de dois veículos em um mesmo cruzamento, ou uma moto cortando um congestionamento em uma metrópole, até mesmo, o desejo de um pedestre de atravessar uma via de forma mais rápida, não esperando a condição adequada que permite a travessia.

Ao analisar os conflitos existentes nos espaços públicos nas áreas centrais, FERREIRA (2002, p. 243) expõe que “a expansão urbana acelerada e desordenada nas grandes e médias cidades dos países pobres acarreta uma degradação sócio-espacial contínua, que traz consigo uma série de conseqüências negativas para a ‘vida urbana’, influenciando diretamente na qualidade de vida de seus habitantes, principalmente no uso do espaço público.”

Embora seja mais evidente, o conflito físico não é o único nos espaços destinados ao trânsito; no dizer de VASCONCELLOS (1998, p. 13) há um outro embate: “o político, pois reflete os interesses das pessoas no trânsito, que por sua vez estão ligadas à sua posição no processo produtivo da sociedade”.

Cada pessoa ocupa um papel no trânsito, e esse papel não é fixo, já que um mesmo indivíduo pode atuar de diferentes formas. Assim, um funcionário de uma empresa pode lançar mão de usar seu automóvel e ir para o trabalho de ônibus coletivo, dessa forma ele deixa de ser motorista para assumir o papel de passageiro. Além disso, ao fazer um deslocamento menor, dirigindo-se a um supermercado, por exemplo, ele torna-se pedestre e, por fim, ao ir para um lugar mais afastado, usa seu automóvel, voltando à condição de motorista.

Logo, uma maneira eficaz de se observar os conflitos é notar e refletir sobre a maneira de deslocamento usada pelas pessoas dentro do espaço urbano, bem como, sobre as estratégias usadas para se atingir um desejo pré-determinado.

Assim, enquanto pedestres, as pessoas querem se mover de forma rápida e, por isso, consideram os veículos verdadeiros entraves à sua fluidez plena. O fato de esperar carros

passarem até que se “abra o sinal” para os pedestres, gera perda de tempo, fato muitas vezes contornado com desobediência à sinalização, o que gera atropelamento de pedestres infratores.

O conflito também se manifesta com o motorista, que também quer chegar mais rápido ao seu destino, e esperar a passagem das pessoas que se deslocam a pé gera perda de tempo. É por isso que se torna necessário o uso de artefatos que visam regular essa relação pedestre-motorista, como semáforos e faixas de pedestres. No entanto, nem sempre essas regras de circulação são respeitadas, contribuindo para incidentes graves que atormentam ainda mais o problemático meio urbano.

Outro conflito existente no trânsito, segundo VASCONCELLOS (1998, p. 15) envolve motoristas e moradores, pois, se para o motorista, a rua é apenas uma via que facilita seu deslocamento, para os habitantes dessa rua, a via passa a ser a identificação pessoal e o nicho de cada família. Logo, uma rua movimentada, além de estar sujeita a congestionamentos, traz consigo poluição sonora que muito perturba o almejado sossego de quem povoa essas vias de intenso tráfego. Ademais, o tráfego intenso aumenta os riscos de atropelamentos, fazendo com que as crianças não possam repetir a infância de seus antepassados, que outrora, brincavam tranquilamente nas ruas das cidades. Assim, temos outro conflito evidente: motoristas querendo usar a via para sua mobilidade e moradores visando a uma melhor qualidade de vida no local. Assim, cada realidade requer um planejamento e todas as ações a serem tomadas em relação ao trânsito requerem a boa vontade do Poder Público e a participação da sociedade.

Dessa forma, é notável que o trânsito não se resume ao simples “ir e vir”, mas sim, trata-se de um processo complexo que associa técnica a interesses humanos que variam de acordo com o papel exercido pelo cidadão dentro da dinâmica da circulação, bem como a acessibilidade dos recursos de mobilidade que ele possui. Isto porque, durante uma parte do dia, uma pessoa pode ser motorista, desejando com isso, fluidez e, em outra, pode ser pedestre, necessitando de segurança e condições adequadas ao circular. Daí, o conflito pode se dar em relação a uma só pessoa, mas em contextos diferentes, eis que grande parte dos habitantes das cidades exerce cotidianamente papéis variados no complexo contexto da mobilidade e da circulação.

Logo, pode-se concluir que no trânsito é melhor usar o verbo “estar” que o verbo “ser”,

porque os papéis são mutáveis e exigem em cada situação uma medida própria. E por ser feito por pessoas que por si só já são diferentes, independentes dos papéis ocupados, é que o trânsito é heterogêneo e contraditório, carregado por isso, de conflitos.

Nessa perspectiva, a disputa pelo espaço e as negociações que exigem o trânsito se dão de forma ideológica, envolvendo com isso, aspectos políticos e econômicos, já que muitas vezes os interesses de uma minoria são priorizados em detrimento de uma maioria excluída da diversidade e comodidade proporcionada pela inovação tecnológica voltada para a circulação de pessoas no espaço geográfico.

Desse contexto, extrai-se a existência de um conflito que denota uma desigualdade prática de direitos: uma vez que ocupando menos espaço, o pedestre se vê na obrigação de sujeitar-se a jugo do automóvel, o qual evidentemente ocupa um espaço bem maior na via de circulação, e isso se dá com certa frequência, porque em muitos casos o tempo dedicado à travessia de pedestres é menor a fim de evitar congestionamento de veículos.

No trânsito, há também os papéis, denominados por VASCONCELLOS (1998, p. 22) como “ativo” e “passivo”. O papel ativo implica em movimentação que requer consumo de espaço viário, estando ou não utilizando meio mecanizado de circulação; já o papel passivo é do tipo “estacionário”, ou seja, engloba papéis que não se movimentam, como o caso do morador, que ocupa um lugar e por mais que circule pelo espaço, retorna a esse lugar. No entanto, mesmo sendo estacionário, o papel passivo é afetado pelo ativo, criando mais uma forma de antagonismo, tão comum no ato de circular nas urbes.

Diante de tantos conflitos, é fácil perceber a complexidade do trânsito e dada sua importância é que se faz necessário compreender todo o processo de circulação e seus senões, de modo que mudanças possam surgir, surtindo efeitos positivos e humanizando o ato de trafegar no espaço urbanizado.

Visando melhorar o entendimento do processo de circulação é que VASCONCELLOS sintetizou os conflitos básicos em dois conflitos gerais:

o primeiro deles é o conflito físico, a impossibilidade física de acomodar simultaneamente, no mesmo espaço, os movimentos gerados pelas atividades das pessoas; o segundo deles é o político, dado pela posição diferenciada das pessoas

com relação ao processo produtivo (e seus resultados), à sociedade, e pelos interesses diversos e conflitantes que daí decorrem, resultando em possibilidades diferentes na utilização do espaço de circulação (VASCONCELLOS: 1998, p. 23).

Assim, o trânsito, embora apresente muitos conflitos e gere diferenciação no espaço, deve ser analisado e planejado com cuidado, tendo em vista que circular é algo fundamental à humanidade, que sempre se mostrou ávida por movimento. No entanto, como toda ação produz uma reação, cada movimento implica em mudanças espaciais; seja pela poluição sonora, decorrente dos ruídos dos veículos, seja pela poluição visual, ocasionada por placas de sinalização e luzes dos semáforos, seja pela poluição ambiental decorrente da queima dos combustíveis que movimentam os veículos. O trânsito, em todo seu antagonismo, traz consigo impactos ambientais, que vão se somar a outros oriundos da revolução técnico-científica-informacional em curso.

Nessa perspectiva é que se faz necessário planejar o trânsito em concomitância com todos os segmentos da sociedade. De qualquer maneira, o trânsito provoca impactos, assim, é importante minimizar esses impactos. Desenvolver uma política que não priorize apenas os proprietários de veículos, mas abra espaços para quem não possui os mesmos. É importante desenvolver um projeto que consiga combinar de forma harmônica a fluidez com a acessibilidade, mantendo a segurança no ato de circular, sem comprometer com isso a qualidade de vida dos lugares adjacentes às principais vias de circulação.

Na verdade, é fundamental que se organize o trânsito. E é essa organização consiste em “soluções de compromisso”, que na nada mais é que “balancear vantagens e desvantagens e fazer opções por alguma das soluções possíveis, de modo a atingir os objetivos propostos sem prejudicar excessivamente as demais variáveis” (VASCONCELLOS: 1998, p. 24-25). É, contudo, buscar um trânsito mais humano, no qual as leis sejam bem elaboradas e haja fiscalização plena do cumprimento das mesmas, sem que haja o privilégio de interesses de grupos sociais de média e alta renda. É planejar um trânsito viável, em que todos possam realmente ter uma participação igualitária, minimizando os impactos físicos e ampliando a segurança da circulação.

1.2 - A gestão do território e a municipalização do trânsito

O espaço urbano tornou-se mais complexo com o passar dos tempos, diante da evolução da tecnologia e das necessidades humanas, fazendo-se necessário o seu planejamento e a sua gestão por meio da ingerência do poder público em todas as esferas.

Ao considerar a cidade como ambiente construído, VASCONCELLOS (2001, p. 32-33) invoca o pensamento de HARVEY, ao visualizar a cidade contemporânea como um ambiente construído por um conjunto numeroso de estruturas físicas destinadas a sustentar o processo de desenvolvimento.

O espaço de circulação, como estrutura urbana destinada à mobilidade atua como elemento integrante da generalidade complexa “espaço urbano”, e como não se poderia entender diferente, passível é de regulamentação de forma a se eliminar ou pelo menos mitigar os conflitos decorrentes do trânsito, seja ele de veículos ou pedestres.

Sobre essa complexidade inerente ao “espaço”, SANTOS (2006, p. 63), em sua obra intitulada “A Natureza do Espaço”, expõe com propriedade que “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”.

Na mesma linha de pensamento, ANTAS JR. (2002, p. 31) afirma que, na interação entre os objetos e sistemas de ações, há a presença de normas jurídicas que buscam regular tal relação, e é o Estado o responsável por criar as normas que influenciarão na organização do espaço geográfico.

Surtem, com a evolução humana e com a transformação do espaço, os objetos técnicos e, com esses, a necessidade de se instituir normas legais a servirem de instrumentos para a gestão do território, dentre essas, as voltadas à gestão do trânsito como elemento modificador do espaço urbano, ocasionado pela crescente utilização do automóvel, que trouxe novas necessidades à vida em sociedade e impôs aos administradores públicos a atribuição de gestão da utilização dos espaços destinados à circulação.

Como se vê, os conflitos de trânsito, sejam eles de ordem físico-espacial ou decorrentes da

questão social, requerem a intervenção do Poder Público para promover a regulamentação da mobilidade no trânsito - na denominação de SANTOS (2006, p. 55), “objetos técnicos”, aplicados sobre o território -, regulamentando o uso dos sistemas viários, de modo a oferecer meios de conferir aos cidadãos o direito de “ir e vir” estampado na Constituição Brasileira de 1988.

Na linha de intenção já contemplada pela CF, surge o CTB - Lei n. 9.503, promulgado em 23 de setembro de 1997 - que estipula no inciso II do seu artigo 24 a responsabilidade dos órgãos e entidades municipais de trânsito em “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”. Assim, as municipalidades devem realizar uma série de atribuições como o de planejamento e de operação do trânsito.

Para que os municípios exerçam seu dever de atuar na condução do trânsito local, é necessário que se adéquem institucionalmente e financeiramente para assumirem as competências estampadas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Apesar da extensa competência delegada aos municípios, muitos deles não possuem meios para promover sua municipalização do trânsito, em face da existência de impedimentos de ordem financeira e administrativa, o que torna, num primeiro momento, inviável o cumprimento do disposto em lei, razão pela qual grande parte das cidades mineiras não se encontra devidamente inserida no Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

É o que expressa, preocupadamente, o jurista Arnaldo Rizzardo:

Extensa a competência reservada aos Municípios nas atribuições executivas relativas ao trânsito, e não de ordem normativa, consultiva e recursal. Diferentemente do sistema anterior, o vigente trata do assunto longamente, ampliando a competência dos Municípios, de certa forma levando em conta uma realidade, consistente no fato de residir o cidadão no Município. (...) Ocorre que a grande maioria dos Municípios não possui estrutura e condições de assumir as funções (RIZZARDO: 2004, p. 132).

No dizer de VASCONCELLOS (2000, p. 250), “um dos maiores desafios do planejamento de transportes e trânsito nos países em desenvolvimento é viabilizar politicamente a redistribuição do espaço de circulação”. Só assim o órgão municipal terá condições de realizar todas as atribuições que estão inseridas em lei.

Cumprir destacar a importância da gestão municipal (e, portanto, local) do trânsito, a ser feita de acordo com os princípios norteadores da elaboração dos Planos Diretores de Transporte e Mobilidade, invocados na obra editada pelo Ministério das Cidades, coordenada por ROLNIK (2005b), os quais podem e devem ser observados quando da elaboração de projetos de leis e planos de ação referentes ao trânsito. São eles: melhorar a qualidade ambiental, fazer prevalecer o interesse público, combater a degradação de áreas residenciais, ocasionada pelo trânsito intenso de veículos, dentre outros.

Ao promover a implantação da municipalização do trânsito, os municípios terão a oportunidade de analisar pontos como: possibilitar a diminuição do número de viagens motorizadas, repensar o desenho urbano, quando possível, e a circulação de veículos, propiciar o desenvolvimento dos meios não motorizados de transporte, reconhecer a importância do deslocamento de pedestres, propiciar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade e priorizar o transporte coletivo. Esse seria o momento que o município poderia reestruturar a sua malha viária, de modo a conferir maior fluidez e facilidade de acesso.

Nesse sentido, expressa CLOKE; BELL (1990) *apud* HOYLE; KNOWLES (2001) com propriedade, que “o governo está, em muitas das vezes, em posição de decidir o que acontece em termos de transporte, mas decisões somente podem ser tomadas no contexto da consideração, avaliação, aceitação ou rejeição de todos os relevantes fatores envolvidos”.

Como se vê, os municípios devem preocupar-se em gerir o seu trânsito conforme a competência a eles delegada por lei, o que funciona como um instrumento valioso que possibilita repensar o espaço urbano ocupado pelas vias de circulação nas cidades.

Para orientação sobre esse processo de municipalização do trânsito, vários órgãos públicos gestores e responsáveis pelo trânsito e transporte nas esferas estadual e federal expediram normas e critérios que possibilitem facilitar a vida dos gestores municipais face à necessidade de atendimento da obrigação que lhes é imposta pela CF de 1988 e pelo CTB.

Como exemplo disso, o DENATRAN, em parceria com o Ministério da Justiça e das Cidades, produziu no ano de 2003 uma cartilha para orientação dos municípios denominada “Municipalização do Trânsito - Roteiro para Implantação”, estabelecendo passo a passo como

deve ocorrer o processo de municipalização, iniciando pela criação de estrutura administrativa local para promoção da fiscalização, educação, engenharia e julgamento de multas, a integração do município no Sistema Nacional de Trânsito, até a etapa final, quando então a gestão do trânsito encontra-se finalmente sob a inteira responsabilidade local.

No texto citado, destacamos a seguinte consideração:

As ações no trânsito podem ser traduzidas em melhorias para a qualidade de vida da população, controlando ou incentivando o desenvolvimento urbano das cidades através de, por exemplo, políticas de estacionamento, programas de sinalização de orientação do trânsito, faixas exclusivas de ônibus, políticas de operação de carga e descarga de mercadorias, entre outros. Portanto, municipalizar o trânsito deve ser um objetivo a ser seguido com a consciência de sua importância e dos benefícios que poderão ser obtidos (DENATRAN: 2000, p. 43).

A gestão do trânsito deve ser feita por todos os municípios de forma responsável, lançando mão de leis e normas como instrumentos importantes na regulamentação da circulação e da mobilidade nas cidades, conscientizando da sua responsabilidade enquanto gestores do trânsito e promotores da melhoria de vida da população.

1.3 – Regulamentação de trânsito e transporte no Brasil

A legislação brasileira de trânsito pode ser considerada uma das mais avançadas do mundo e, ao lado da Constituição Federal - CF de 1988, que dispõe, dentre outros temas, a respeito dos direitos e garantias fundamentais, nos quais encontra inserido o “direito de ir e vir”, que serve de modelo a outros países.

A CF prevê o direito à livre locomoção no território nacional em tempo de paz, autorizando diretamente a qualquer pessoa o ingresso, a saída e a permanência, inclusive com os próprios bens (CF, art. 5.º, XV), consagrando, com isso, a livre circulação, livre de quaisquer restrições arbitrárias, o que não afasta a legalidade da regulamentação dos usos dos espaços de circulação.

Tivemos, inicialmente, o Código Nacional de Trânsito, de 1966 (Lei nº 5.108/66) que, com o decorrer dos anos se tornou desatualizado e inadequado para as condições do trânsito no Brasil. Surge, então, a necessidade de criação de normas atualizadas e compatíveis com a

realidade do trânsito e transporte no Brasil, sendo promulgado, em 1998, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), o qual trouxe grandes inovações, com direitos e deveres aos motoristas, condutores e pedestres; municipalização do trânsito; educação para o trânsito, dentre outras que serão pormenorizadamente expostas a seguir.

Há que se ressaltar que a Lei Maior brasileira, ou seja, a Constituição Federal da República Federativa do Brasil, de 1988, estabeleceu a competência privativa da União em legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI) e delegou aos municípios, no seu artigo 30, o poder de legislar sobre assuntos de interesse local (inciso I), suplementar a legislação federal e estadual no que couber (inciso II), prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, o serviço público de transporte coletivo (inciso V) e ordenar o território (inciso VIII).

Já tardiamente e em virtude da necessidade de regulamentação do trânsito e transportes, em 1998 passou a vigorar a Lei nº 9.503, sancionada em 23.09.97, denominada Código de Trânsito Brasileiro. A referida lei possui 341 artigos que proporcionam instrumentos e condições para que o processo de circulação de bens e pessoas através do espaço físico brasileiro, tanto rural como urbano, se desenvolva dentro de padrões de segurança, eficiência, fluidez e conforto.

Esse Código caracteriza-se por ser um “Código Cidadão”. Antes de ser enviado ao Congresso Nacional, o Ministério da Justiça publicou o anteprojeto da Lei, no Diário Oficial da União, por um período de trinta dias. O projeto recebeu cerca de 5.000 emendas. Além disso, O código traz um capítulo inteiro destinado ao cidadão, um ao transporte de escolares, um sobre crimes de trânsito e um apenas para os pedestres e condutores de veículos não-motorizados.

Visando a redução das estatísticas, o Código de Trânsito Brasileiro é direcionado a toda a população do país; não só o motorista, mas o condutor e o pedestre também têm direitos e, acima de tudo, responsabilidades sobre a nova Lei.

Dentre as normas legais de trânsito vigentes no Brasil, destaca-se o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que estabelece a competência da coordenação do SNT para o Ministério das Cidades, nomeia os Ministérios cujos representantes compõe o CONTRAN e estabelece a presidência do órgão a ser exercida pelo dirigente do DENATRAN.

No contexto mundial, o tratado internacional, no qual o Brasil figura como signatário contratante é denominado “Convenção sobre Trânsito Viário de Viena”. Este instrumento jurídico, ratificado por Decreto Legislativo do Congresso Nacional, vigora no Brasil, nos aspectos que não contrariam o CTB.

Como tratados internacionais, tem-se ainda o “Acordo sobre Regulamentação Básica Unificada de Trânsito”, firmado entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, e que versa sobre trânsito estrangeiro nos territórios dos países signatários, incluindo-se a obrigatoriedade de reconhecimento de validade de documentos de habilitação expedido por país estrangeiro. Tal acordo também foi ratificado e regulamentado pelo Congresso Nacional, por meio de Decreto Legislativo.

Segundo levantamento fornecido pelo DENATRAN (2005a, p. 23-25), em Curso para Integração dos Municípios ao SNT, as demais leis relacionadas ao trânsito são, dentre outras:

- Lei nº 5.970/73 – exclui a aplicação de dispositivos do Código de Processo Penal, em casos de acidentes de trânsito, quando os veículos permanecerem no leito da via e atrapalharem a livre circulação;
- Lei nº 6.194/74 (alterada pela Lei nº 8.441/92), que instituiu o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT);
- Decreto nº 4.710/03 – cria a Câmara Interministerial de Trânsito e dispõe sobre o seu funcionamento; e
- Decreto nº 4.711/03 – dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito e sobre a composição do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), revogando o Decreto nº 2.327/97.

Dentre as normas legais referentes ao trânsito, destacam-se as Resoluções expedidas pelo CONTRAN, cujo objetivo é o de regulamentar o CTB, tratando de matérias que versam sobre habilitação de condutores, registro e licenciamento de veículos, segurança para fabricação e transformação de veículos, componentes e equipamentos veiculares, engenharia de trânsito (sinalização viária).

Por fim, as Portarias, que compreendem atos normativos internos expedidos pela autoridade do DENATRAN, direcionados aos demais órgãos componentes do SNT.

Somados às espécies normativas acima mencionadas está uma vasta legislação, que trata das mais diversas matérias relacionadas ao trânsito e suas vertentes, a qual deverá se ater ao disposto na Constituição Federal, não podendo ser com ela incompatível.

1.4 - O Sistema Nacional de Trânsito

O Sistema Nacional de Trânsito encontra definição no Código Nacional de Trânsito (Lei Federal nº 9.503/97) que, no seu artigo 5º, expressa o seguinte:

Art. 5º. O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício da atividade de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades (transcrição do art. 5º, da Lei Federal nº 9.503/97).

Trata, portanto, o SNT, do complexo de órgãos que exercem a gestão do trânsito nacional, composto por órgãos federais, estaduais e municipais (locais). Estes órgãos exercem a direção do trânsito o fazem de acordo com a extensão territorial de competência, exercendo as atribuições previstas no art. 5º do CTB, dentre elas a de planejar, administrar, fiscalizar e normatizar as regras de circulação.

Para o exercício dessas competências, o CTB traz em seu teor as várias normas referentes ao trânsito, como a conduta de motoristas e pedestres, as exigências quanto aos veículos em circulação e as licenças para conduzi-los, bem como sobre a sinalização e a classificação de vias.

O SNT é composto pelos órgãos e entidades descritos no artigo 7º do CTB, que compreende, no âmbito federal, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que é o órgão máximo normativo e consultivo de trânsito no país; em seguida, os Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRANs, que, além das atribuições delegadas ao CONTRAN, exercem também a

coordenação do trânsito no âmbito estadual (no caso do Distrito Federal, temos o CONTRANDIFE - Conselho de Trânsito do Distrito Federal); os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nos quais destacamos o DENATRAN, que atua na garantia do cumprimento das normas de trânsito, os DETRANs no âmbito estadual, e, na esfera municipal, as Secretarias ou Departamentos de Trânsito, em atendimento às determinações do Código, que delega a responsabilidade sobre o trânsito local aos municípios (Quadro 1).

Quadro 1 – Órgãos do Sistema Nacional de Trânsito – SNT

Instância	Órgãos consultivos	Órgãos executivos		Agentes de fiscalização	Órgão julg. 1ª Instância
Federal	CONTRAN (2ª Instância)	DENATRAN	DNIT	Polícia Rodoviária Federal/DNIT	JARI
Estadual	CETRAN/CONTRANDIFE (órgão julgador de 2ª Instância)	DETRAN	DER	Polícia Militar (Convênio) agentes do DETRAN e DER	JARI
Municipal	-	Órgão municipal urbano e rodoviário		Polícia Militar (convênio) agentes dos órgãos municipais	JARI

Fonte: MINISTÉRIO DAS CIDADES. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Municipalização do trânsito: roteiro revisado. Brasília: Ministério das Cidades, 2003, p. 12.

Temos, ainda, como pertencentes ao SNT os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, como o DNIT; a Polícia Rodoviária Federal, as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal e, por fim, as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI.

Considerando a função dos órgãos pertencentes ao SNT de diligenciarem ações em prol do trânsito em suas esferas de competência, cumpre destacar que as obrigações previstas devem ser cumpridas por todos os municípios, independentemente do tamanho ou características que guardam entre si. Segundo dados do sítio eletrônico da Associação Piauiense dos Municípios – APPM⁶, atualmente 80% da frota nacional de veículos do País pertence a cerca de 700 Municípios devidamente integrados ao sistema. Portanto, a grande maioria dos Municípios ainda está em situação considerada irregular perante a legislação, mesmo que detentora de apenas 20% da frota.

⁶ Disponível em: www.appm.org.br/Detran/Completo/Completo.doc. Acesso em 25 out. 2007.

Diante do atual quadro, é importante observar o que estatui o parágrafo 3º do art. 1º do CTB , a respeito da ausência de assunção das obrigações impostas aos municípios para o planejamento, organização e regulamentação do trânsito local:

os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito de suas respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro (transcrição do art. 1º, §3º, da Lei Federal nº 9.503/97).

No que pese a responsabilidade imposta aos municípios, estes devem buscar a formalização de sua inserção junto ao SNT, para cumprimento da determinação legal e, o mais importante, para propiciar aos cidadãos uma melhor qualidade de vida.

1.5 - A Política Nacional de Trânsito

A Política Nacional de Trânsito - PNT (Resolução nº 166 do CONTRAN, de 15 de setembro de 2004) tem por objetivo básico dar um caráter mais seguro ao trânsito, atendendo assim à uma constante reivindicação da sociedade. Por intermédio de ações práticas, a PNT visa a redução de acidentes com vítimas fatais, criando para isso condições de se praticar um trânsito bem integrado com o uso do solo, com o desenvolvimento urbano e também regional, e claro, com as diferentes modalidades de transportes e suas interações com o meio ambiente e com as condições de saúde. A PNT visa dar uma melhor qualidade para o trânsito, para que este seja um meio de fluir no espaço sem apresentar maiores riscos.

Assim versa o artigo 6º do CTB:

Art. 6º. São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

- I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;
- II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
- III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema (transcrição do art. 6º, da Lei Federal nº 9.503/97).

Com fundamento no disposto no artigo 6º, do CTB e, de forma a se desenvolver plenamente, a PNT apresenta cinco objetivos principais, a saber:

a) O primeiro deles diz respeito à preservação da vida, da saúde e do meio ambiente. Nessa perspectiva, o trânsito deve ser planejado de modo organizado e dinâmico, para que não ocorram acidentes graves, e se ainda houver tais acidentes que sejam muito menos frequentes e de gravidade menor. Há ainda uma preocupação com o ambiente e a saúde pública, assim, deve-se planejar metas que diminuam a poluição sonora e, principalmente, a poluição atmosférica, diminuindo desconfortos e melhorando a qualidade de vida da área abrangida;

b) O segundo objetivo da PNT reside na efetivação da educação contínua para o trânsito, pois um trabalho de conscientização às vésperas de um feriado, por exemplo, não resolve a questão, se por um lado, a preocupação ostensiva com o trânsito temporariamente reduz acidentes, por outro, ao final das operações, os índices voltam a aumentar. Por conseguinte, é fundamental que a população assuma responsabilidades no trânsito, para isso, é importante que toda a sociedade discuta, debata e proponha ações de melhoria do trânsito.

c) Seguindo a linha do segundo objetivo, o terceiro da lista busca justamente relacionar o trânsito com noções de cidadania, incentivando a participação de todos em campanhas educativas e ações de melhoria no trânsito. Como usuário, não se pode pensar em um trânsito humano sem considerar a participação popular.

d) O quarto objetivo visa o estímulo da mobilidade e acessibilidade a todos os cidadãos, garantindo a todos o direito constitucional de ir e vir, dando condições para que toda a população se desloque com segurança e não crie um contingente de excluídos dos fluxos pelo espaço.

e) Por fim, a PNT visa promover qualificação da gestão dos órgãos e entidades de trânsito, sempre de forma contínua e relacionada com todas as inovações que ocorrem nos fluxos de trânsito, aprimorando as ações desses órgãos e fazendo com que os mesmos estejam sempre prontos a auxiliar na dinamização e melhoria da mobilidade dentro do município.

Dessa forma, a PNT se apresenta como um conjunto de ações que visa melhorar as condições de locomoção da população, para que toda a sociedade possa ter acesso a todos os serviços de trânsito, prestados de forma eficiente e com qualidade. No próximo Capítulo, serão esclarecidos as competências municipais e os passos do processo de inserção do município no SNT.

CAPÍTULO II - AS ATRIBUIÇÕES MUNICIPAIS SOBRE O TRÂNSITO

Segundo a Constituição Federal de 1988, a União, acompanhada dos Estados-membros, do Distrito Federal e dos municípios, compõe o Estado Federativo brasileiro. O município, como pessoa jurídica denominada “ente federado”, ou seja, como órgão da Federação, possui competência para instituir leis e normas que tratem de questões voltadas ao âmbito interno de sua competência e que versem sobre assuntos de interesse local.

Aliado a esse entendimento pode-se afirmar que um município, para funcionar plenamente, deve possuir capacidade de se auto-organizar, pois é responsável pela gestão de assuntos de interesse voltados à própria comunidade, no seu âmbito de competência. Aprofundando a análise do tema, DALLARI *apud* COLLAÇO, in Revista de Direito Público, 37/38, expressa da seguinte forma:

Essa organização variável segundo as peculiaridades locais, aliada à competência para administrar no que diz respeito ao seu peculiar interesse, que tem o município, parece deixar bem claro que os municípios que deveriam cuidar de sua organização. Em minha opinião, é uma exorbitância dos Estados a elaboração de Leis orgânicas municipais. Na verdade, a Constituição não deu competência aos Estados para organizar os municípios. Ela deu aos municípios competência para se organizarem. E mais: essa afirmação, muito clara, de que a organização municipal será viável segundo as peculiaridades locais parece afastar definitivamente a hipótese de uma lei estadual que estabeleça uma organização padrão para todos os municípios do Estado. (DALLARI: 1999, p. 58-59).

Nessa perspectiva, é de suma importância que o município tenha o controle de eventos e movimentos que ocorrem em seus limites geográficos. Com isso, a intervenção no trânsito local cabe perfeitamente nas competências de auto-organização municipal. Partindo do princípio de que o município tem suas vias delimitadas, é interessante que os fluxos que se processam nessas vias sejam coordenados e organizados seguindo um plano municipal, elaborado após estudo da realidade das peculiaridades do trânsito local. Logo, a municipalização do trânsito torna-se mais uma ferramenta de auto-organização do município.

De acordo com o DENATRAN (2003), o trânsito não é “apenas colocar placas na rua ou multar infratores”, na verdade é um complexo sistema de deslocamentos pelo espaço geográfico, e se manifesta pelo modo pelo qual pessoas e veículos se deslocam. Sendo assim, independente do tamanho da população e do espaço por ela ocupado, toda aglomeração

urbana requer um planejamento e organização do trânsito. Logo, não há como pensar no meio urbano sem um sistema de tráfego, pois, quanto maior a cidade, maiores serão seus fluxos de deslocamentos.

Se o trânsito é inerente a toda cidade, logo, as prefeituras municipais devem interferir nos fluxos e no uso das vias urbanas, pautando-se por regras pré-estabelecidas pelos órgãos municipais de trânsito. Sendo assim, para o DENATRAN (2003, p. 9), “nenhum município é pequeno demais para deixar de tratar do trânsito dos pedestres e veículos motorizados ou não”. Com a intensa urbanização observada no país nas últimas décadas, é cada vez maior a complexidade dos fluxos ocorridos nos espaços urbanos e, justamente, por causa disto, todo município deve ter um órgão responsável pelo trânsito urbano, a fim de que se elabore um plano de ação que dinamize o trânsito sem torná-lo violento e conflituoso.

A adoção de medidas pelas prefeituras pode evitar graves acidentes e melhorar o trânsito em pontos na cidade onde há maior fluxo. Um semáforo em cruzamento movimentado ou a sinalização ostensiva em uma área adjacente a escolas, assim como uma faixa de pedestre localizada de forma visível a todos, são medidas aparentemente comuns, mas que na verdade, podem evitar insipidez. Isso porque, à medida que ações preventivas não são tomadas, o trânsito torna-se um grande vilão e acaba ceifando um número cada vez maior de vidas.

2.1. Obrigações legais, institucionais, financeiras e técnicas

Como já foi tratado anteriormente, a vida urbana não se processa de forma adequada e plena se não houver um trânsito que flua adequadamente e com segurança. Devido à sua importância na urbe, o trânsito pede sempre estudos que o tornem melhor. Nessa perspectiva, a criação de um órgão executivo de trânsito é a forma de garantir ao gestor municipal as condições de atender às necessidades da população por meio de um trabalho sistemático e não apenas por medidas tomadas de forma isolada (DENATRAN: 2003, p. 13).

Na verdade, quanto melhor for feita a administração do trânsito em uma cidade, melhor será a qualidade de vida de seus cidadãos, já que este bem estará sendo preservado. Logo, não é possível classificar uma administração municipal em ideal se não houver uma preocupação da mesma com os aspectos ligados ao trânsito municipal.

Além do mais, cuidar do trânsito é mais que uma medida preventiva de vida, é uma questão legal, uma vez que leis federais apontam essa responsabilidade aos municípios brasileiros. Assim, por exemplo, qualquer incidente de trânsito ocorrido por falta de sinalização pode ser encarado como negligência do Poder Executivo municipal, rendendo-lhe inclusive ações penais, conforme determinação do art. 1º, §3º, do CTB:

§3º. Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro (transcrição do art. 1º, §3º, da Lei Federal nº 9.503/97).

Independente de seu tamanho, cada cidade deve planejar e cuidar para que a circulação dentro do município seja o mais eficaz e segura possível, quer quando se utilize algum veículo, quer quando se desloque a pé.

De acordo com a Lei Federal (CTB), o município é o principal responsável pela gestão do trânsito em vias urbanas. Porém, a tal lei também prevê parcerias da prefeitura com órgãos estaduais e/ou federais, com o intuito de tornar o trânsito mais seguro mesmo com o aumento de sua fluidez. Mas é sempre bom lembrar, “mesmo que delegue competências a outro órgão, o administrador municipal é responsável pelo trânsito de sua cidade e tem como obrigação primordial garantir o direito de toda a população ao trânsito seguro” (DENATRAM: 2003, p. 29).

O Código de Trânsito Brasileiro deixa claro quais são as obrigações do município para que se processe um trânsito humano e funcional. Vejamos o que diz o art. 24:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- 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;
- III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste

Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

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;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no artigo 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no artigo 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º. As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º. Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no artigo 333 deste Código.

Do ponto de vista legal, o município é obrigado a é municipalizar o trânsito (art. 24 e 21, CTB), ou seja, trazer para o âmbito municipal, problemas ligados ao trânsito, promovendo discussões dentro do próprio município, buscando soluções viáveis e de acordo com a realidade de cada município.

Há, ainda, a necessidade de assegurar a cada cidadão o direito de transitar pela cidade em condições seguras (art. 1º, CTB), respondendo sempre às necessidades e solicitações do

mesmo (art. 73, CTB⁷). É também obrigação legal de o município participar de programas nacionais de educação e segurança no trânsito (art. 75, CTB⁸), uma vez que tais programas permitem interação do órgão gestor com a comunidade, troca de experiências e observação de modelos de trânsito bem sucedidos.

Os municípios devem priorizar a educação no trânsito (art. 74, CTB⁹), criando inclusive uma Escola Pública de Trânsito, inculcando nos jovens cidadãos a necessidade de se ter um trânsito mais humano e menos violento. É responsabilidade legal do município, também, a adequação da legislação municipal referente a qualquer via urbana (art. 93, 94 e 95, CTB), facilitando os fluxos de trânsito. Um exemplo atual desse aspecto reside na adequação das vias a deficientes físicos, viabilizada pela criação de rampas de acesso às calçadas, que permitem maior fluidez e menos dificuldades aos portadores de necessidades especiais e amenizam os problemas enfrentados por eles em seus processos de locomoção.

Por fim, é obrigação legal da prefeitura a fiscalização do trânsito, seja por agentes próprios ou por meio da Polícia Militar (por intermédio de convênio), autuando e aplicando multas àqueles que descumprem as regras de trânsito (artigos 24, 23 e 21, do CTB).

Além das obrigações legais, os municípios brasileiros devem obedecer aos critérios institucionais. Dentre estes aspectos, um imprescindível é a criação de um órgão municipal de trânsito que regulamente os fluxos, adequando-os à realidade e às necessidades daqueles que precisam se deslocar. É o que determina o art. 8º, do CTB: “Art. 8º. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações”.

Tal órgão é fundamental na elaboração de projetos e de processos que dinamizam o trânsito,

⁷ Art. 73. Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, e, se pertinente, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá.

⁸ Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

⁹ Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito. § 1º. É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito. § 2º. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

fazendo com que o fluxo dentro do município atendas às exigências federais e, sobretudo, a população local.

Uma vez criado esse órgão de trânsito, o município deve instituir a sua Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI (art.16, CTB), que se destina à observação da correção da aplicação das multas, dando ao cidadão condições de debater sobre a infração cometida, observar se ela realmente aconteceu, enfim, torna-se uma porta de acesso do cidadão à realidade do trânsito na cidade, bem como de suas necessidades.

Há ainda outra obrigação institucional: a prefeitura deve firmar convênios com os governos federal e estadual a fim de interagir o trânsito municipal urbano com vias rodoviárias, promovendo uma gestão mais organizada, pois o trânsito intenso em rodovias pode comprometer o fluxo na cidade, fechar estradas, cortar a ligação da cidade com outras e promovendo congestionamentos. A fim de dinamizar o trânsito, o município pode ainda firmar convênios com outras entidades municipais se houver necessidade. Por fim, o município pode recorrer a diferentes formas de ajuda na implementação de um trânsito mais seguro.

Do ponto de vista financeiro, os municípios devem reverter os recursos obtidos com as multas em projetos de trânsito e repassar, ainda, 5% do valor arrecadado a programas nacionais (art. 320, CTB), para otimizar os resultados e fazer com que os índices de incidentes no trânsito caiam em espaços cada vez menores. Além disso, o município deve oferecer apoio financeiro à JARI e, também, ao Conselho Estadual de Trânsito, o CETRAN (artigos 16 e 337, ambos do CTB), ampliando a interação entre os órgãos ligados ao trânsito.

Além das obrigações legais, institucionais e financeiras, os municípios têm obrigações técnicas. Segundo estas, eles devem promover o planejamento, organização e operação do trânsito em todas as esferas de circulação, incluindo paradas e estacionamento. Deve, ainda, implantar e manter a sinalização de trânsito. (art. 24 e 21, CTB) Cabe ao município autorizar e fiscalizar obras nas vias públicas, ou até mesmo fora delas (art. 95, CTB), controlar a circulação de veículos especiais (art. 24 e 21, CTB) e, ainda, analisar projetos de pólos geradores (art.93, CTB), considerando que esses pólos influem sobremaneira no tráfego de pessoas e veículos. É de suma importância que a prefeitura planeje a instalação de pólos geradores de tráfego. Assim, por exemplo, um hipermercado próximo a um estádio de futebol

seria totalmente inviável por se tratar de pólos geradores de intenso tráfego, logo se espera que ambos estejam distantes um do outro, a fim de evitar a complicação no trânsito do local.

Como se pode ver, muitas são as obrigações do município no que tange ao trânsito. A devida execução dessas obrigações pode melhorar a circulação de forma satisfatória, contribuindo para uma melhor qualidade de vida no espaço urbano das cidades.

2.2 - Procedimentos para a municipalização do trânsito

A municipalização do trânsito é de grande valia para a administração local atentar para as necessidades da população, observando de perto os problemas por ela vividos, sendo útil também a esses gestores, para que estes dêem enfoque ao trabalho baseado na segurança daqueles que se movem especialmente pelo espaço urbano público, pois “quanto maior o esforço empreendido pelo órgão ou entidade municipal de trânsito para aplicar a Lei, executando suas atribuições com seriedade e responsabilidade, menor o número de acidentes, de mortes, de perdas sociais e econômicas” (DENATRAN: 2003, p. 25).

Segundo dados atualizados do DENATRAN¹⁰, em 2005, 835 (oitocentos e trinta e cinco) municípios brasileiros estão integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, ou seja, quase 60% da população. O objetivo do DENATRAN é fazer com que todos os municípios estejam integrados, a fim de que todos possam ter maior interação e elaborar projetos cada vez mais eficazes, melhorando o trânsito em escala local, o que contribuirá para reduzir os índices de acidentes em todo o país.¹¹

Para integrar-se ao SNT, o município segue um processo que se baseia em etapas estipuladas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

O primeiro passo refere-se à criação da estrutura administrativa. Baseada numa política de trânsito adequada para o município, seguindo os critérios do CTB. Assim, é necessário que se crie um órgão ou entidade executiva municipal de trânsito. Tal órgão será estruturado de

¹⁰ Disponível em <http://www.denatran.gov.br>. Dados disponibilizados em 30 jan. 2005. Acesso em 26 ago. 2007.

¹¹ A título de complementação, há a recente Lei 11.705/2008, denominada “Lei Seca”, a qual trouxe modificações à parte penal do Código de Trânsito Brasileiro, no tocante à intolerância pelo uso de bebidas alcoólicas na condução de veículos automotores.

acordo com aspectos municipais, incluindo sua frota de veículos e o tamanho de sua população. Em caso de municípios pequenos, não é necessário criar um órgão estrutural, para se evitar gastos com funcionários, bastando que se crie uma espécie de secretaria ligada, preferencialmente, à área de transportes ou planejamento urbano.

A orientação do órgão público nacional de trânsito é no sentido de que, “se o município tiver condições, poderá criar uma estrutura na administração indireta, como por exemplo: uma autarquia relacionada a transportes, obras, infra-estrutura urbana, desenvolvimento urbano.” (DENATRAN: 2003, p. 27). Há, ainda, a possibilidade ainda de adequar departamentos, coordenadorias, seções, enfim, o importante é que a Prefeitura tenha em sua estrutura administrativa, um órgão destinado às questões ligadas ao trânsito. Isto, porque, além de ser uma obrigação legal, tal órgão otimiza satisfatoriamente os serviços prestados aos munícipes.

Depois de criada a estrutura administrativa, o município deve ter uma estrutura técnica municipal, constituída pelas seguintes áreas de atuação: planejamento, operação e fiscalização e, ainda, a educação. Todas devidamente coordenadas por técnicos especializados em cada uma dessas áreas. Cada município terá a sua equipe seguindo suas reais necessidades. De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito:

para que o município implemente seu corpo de agentes civis municipais de trânsito é necessário realizar um concurso público (seleção de pessoal com perfil adequado à função de operação e fiscalização); capacitar os aprovados (cursos e/ ou estágios); credenciar e designar os agentes de operação e fiscalização por meio de portaria, relacionando-os nominalmente (DENATRAN: 2003, p. 28).

Trata-se de um processo complexo e que requer grande responsabilidade daqueles que se comprometem a executar as atividades ligadas ao planejamento do trânsito. O trânsito deve ser planejado para que os resultados sejam positivos.

Além dessa seleção criteriosa de pessoal, é importante que os profissionais envolvidos com a educação no trânsito sejam qualificados para que possam transmitir às pessoas os valores característicos do trânsito, para que este seja humanizado, o máximo possível.

Uma boa educação no trânsito é a base para que se formem condutores e pedestres conscientes. Caso o município não possa contratar pessoal para instruir pessoas, pode firmar parceria com a estrutura escolar do município, já que o importante é que as informações

cheguem com correção, qualidade e veracidade àqueles que visem aprender sobre as regras do trânsito.

O terceiro passo consiste na constituição da JARI, obedecendo aos artigos 16 e 17 do CTB, bem como às resoluções expedidas pelo CONTRAN, com fundamento nas quais “o município deve constituir pelo menos uma Junta Administrativa de Recursos de Infrações, um colegiado para julgar os recursos de multas municipais em primeira instância.” (DENATRAN: 2003, p. 34).

É a JARI que decide se uma multa será cancelada ou mantida e estipula as ações do agente que faz as autuações. Depois de instalada, deve se aguardar a aprovação da mesma pela Câmara Municipal e pelo órgão administrativo ligado ao trânsito. Depois de aprovados, toda a documentação segue ao DENATRAN com o objetivo de integrar o município ao SNT.

2.2.1 - Integração do município ao SNT

É de fundamental importância a integração do município ao SNT, pois o órgão especializado em trânsito prestará suporte à administração da cidade para que esta possa usufruir do espaço urbano disponível. Uma vez que o trânsito resulta da diversidade do uso do solo urbano e dos deslocamentos diários de pessoas (para lazer, trabalho ou para o transporte de mercadorias) e, por isso, adquire um caráter essencialmente concreto e local, demonstrando que o trânsito não se restringe apenas aos grandes centros metropolitanos.

Partindo do princípio de que todas as pessoas transitam independente do espaço que ocupam, o trânsito mostra-se um fenômeno de grande complexidade, ainda que ocorra em um vilarejo. Por isso, independentemente da localização, o trânsito deve ser elaborado, planejado. Para que se processe de forma plena uma organização do trânsito é necessária a sua integração com um órgão destinado a resolver questões ligadas ao trânsito.

A integração do município no SNT dá ao administrador da cidade maior capacidade para avaliar e atender às necessidades dos cidadãos, tendo sob sua jurisdição uma política de trânsito eficiente, que busca atender os habitantes no que tange a fluidez e acessibilidade do trânsito, priorizando a segurança.

Além disso, com a integração e com um projeto bem elaborado em mãos, é possível construir uma cidade mais humana, no que tange às ações de fluxo que acontecem, sem aviltar a participação das pessoas durante a movimentação pelo espaço. O planejamento do trânsito viabiliza o embarque e desembarque de cargas em locais menos movimentados, a construção de passarelas de acesso sobre vias intensamente trafegadas, a criação de um serviço de transporte coletivo eficiente, contribuindo para reduzir o número de veículos nas ruas, reduzir a morosidade no trânsito, evitando-se, assim, congestionamentos, contribuindo para a redução da emissão de gases tóxicos e diminuindo a contribuição para o progressivo aquecimento global.

Na verdade, a integração do município ao SNT pode causar significativa redução de problemas, pois se tem um trânsito por estruturado e organizado de acordo com as condições locais, certamente ocorrerá menos acidentes graves. Além disso, a ação do SNT no município aproxima a administração pública da população, tendo em vista que todos os projetos do órgão de trânsito obedecem aos anseios populares.

Cumpridos os requisitos necessários à municipalização, o município deverá efetivar seu cadastramento junto ao respectivo CETRAN e ao DENATRAN, conforme dispõe a Resolução CONTRAN nº 106, de 21 de dezembro de 1999, que firma que o município será integrado ao SNT desde que seus órgãos executivos de trânsito sejam habilitados para o exercício de atividades de engenharia de tráfego, fiscalização, educação de trânsito, controle e análise de estatística e que disponha da respectiva JARI (art. 1º).

Para tanto, a referida Resolução estabelece os procedimentos adequados para o cadastramento. Para maior segurança, os documentos devem ser encaminhados por meio de AR (Aviso de Recebimento) com o seguinte conteúdo:

- a) ofício de encaminhamentos;
- b) Lei Municipal que criou o órgão executivo de trânsito, contendo sua denominação;
- c) instrumento de delegação das atividades de fiscalização (convênio com o Estado ou União);
- d) endereço completo do órgão executivo de trânsito;
- e) identificação e qualificação da autoridade de trânsito (portaria de nomeação);
- f) decreto de Constituição da JARI;
- g) portaria de nomeação dos membros da JARI;

h) regimento da JARI.

Montada a estrutura administrativa e criada a JARI local, encaminha-se ofício ao DENATRAN informando da intenção do município em integrar-se ao SNT, que se dará conforme as etapas descritas na Figura 1.

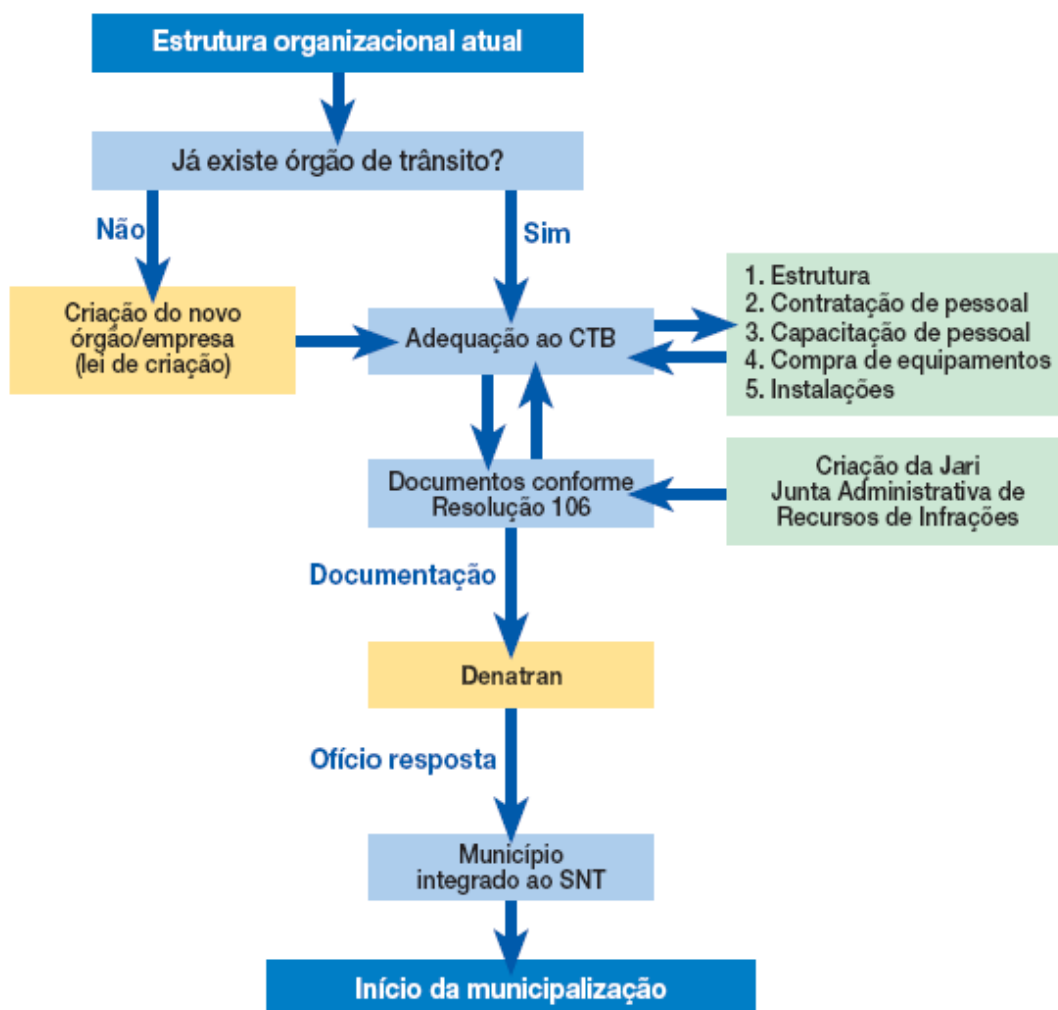
Note-se que todo o procedimento que contempla a criação da estrutura organizacional (administrativa), elaboração de leis e encaminhamento de documentos, apenas autoriza a inserção do Município no SNT, dando início, portanto, ao processo de regulação do trânsito. A municipalização não se exaure com o cadastramento do município junto ao DENATRAN, mas se estende e envolve todas as ações futuras necessárias à adequação dos espaços de circulação e o estabelecimento dos órgãos ligados ao processo, como administrativo, a JARI e a contratação e capacitação de agentes, além da implementação das ações de educação para o trânsito.

O SNT possibilita o processo de municipalização do trânsito, o qual deve ser estendido a todos os municípios do país. Ao municipalizar o trânsito, o município não estará apenas cumprindo a Lei, mas, sobretudo, assumindo um compromisso de melhorar a qualidade de vida dos habitantes, o que torna o processo recompensador e dá maior amplitude ao resultado às ações do Poder Público.

2.2.2 - Criação do órgão municipal responsável pelo trânsito

Para fazer parte do SNT, o município deve ter o seu órgão executivo destinado às questões ligadas ao trânsito, funcionando como requisito à sua integração ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

No momento em que a estrutura do órgão ou entidade de trânsito for criada e passar pela aprovação da Câmara de Vereadores, o município passa a se responsabilizar pelos serviços de planejamento, de engenharia, de operação e fiscalização e de educação de trânsito.

Figura 1 – Etapas da Municipalização

Fonte: MINISTÉRIO DAS CIDADES. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Municipalização do trânsito: roteiro revisado. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2003, p. 35.

Depois de integrado ao SNT, é importante elaborar um plano de melhoria do trânsito do município, o qual se baseia em levantamentos estatísticos feitos previamente pela área de planejamento concernente à frota da cidade e à quantidade de habitantes que a mesma possui.

A partir do momento em que o município assume a gestão do trânsito, o DETRAN fica responsável, basicamente, pelas questões relacionadas aos condutores (formação, expedição de permissão para dirigir, expedição de CNH, RENACH etc.) e aos veículos automotores (registro, licenciamento, documentação, RENAVAN etc.)

Com isso, as demais questões ligadas ao trânsito passam a ser responsabilidade da prefeitura e cada uma de suas seções fica responsável por uma questão específica, porém, todas as atividades devem ser integradas, de modo que cada área do órgão possa auxiliar as demais

áreas, de modo que possam resolver diversos problemas de mobilidade urbana. Na verdade, ações desprovidas de fiscalização, de planejamento, engenharia ou de educação não serão suficientes a alcançar as metas e os ganhos sociais e econômicos buscados. Daí a necessidade de integração entre os diversos órgãos de trânsito.

A engenharia de tráfego e o planejamento de trânsito têm o objetivo de fornecer recursos variados e eficazes, de modo que a circulação citadina seja dinâmica e segura. Um bom planejamento identifica o grau de problemas e determina os tipos de obras que podem ser feitas para solucionar problemas, evitando perda de tempo, de recursos e de geração de transtornos à população.

O trabalho da engenharia e do planejamento consiste em estudos e coleta de dados, observando os fatores humanos, as condições dos veículos que circulam pelas vias, o volume de tráfego, os níveis de atraso e de velocidade no meio urbano, os índices de acidentes, o posicionamento de estacionamentos e terminais, bem como na observação das potencialidades de cada via da cidade e onde ela pode apresentar problemas.

Ademais, é da competência da engenharia e do planejamento o projeto geométrico da cidade no planejamento e alteração das vias existentes, na abertura de vias novas, organizar a fluidez do trânsito para atingir a maior segurança na circulação de pessoas pelo espaço, levantar a capacidade de cada via para suportar o volume de tráfego, organizar o tráfego em vias maiores para amenizá-lo em vias menores, descongestionando-as.

O controle e a operação de trânsito também estão inseridos nas atividades da engenharia e do planejamento de trânsito. Nesse caso, são elaborados planos de circulação viária e definida sinalização a ser adotada em cada via, no que tange à instalação de placas, faixas de pedestres, semáforos, o uso de fiscalização auxiliar, como as lombadas eletrônicas ou os radares, entre outras funções importantes ao fluxo dinâmico e seguridade das pessoas. Em razão disso, é necessário que os profissionais do planejamento de trânsito devem ter constante preocupação com os sistemas de trânsito adotados e com os métodos de sinalização e de fiscalização, observando se estes vão de encontro às reais necessidades dos usuários das vias urbanas. Além da engenharia e do planejamento de trânsito, o órgão municipal específico deve zelar pela operação do tráfego. De acordo com o Anexo I do CTB, operação de trânsito é:

o monitoramento técnico baseado nos conceitos de engenharia de tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

Portanto, as ações da área de operação devem responder pela organização e a fluidez no trânsito de forma a torná-la segura, para tanto deve englobar em suas atribuições desde a circulação de alunos nas adjacências de escolas até os fluxos de pessoas que vão a uma festa.

Como são atividades de extrema importância ao desenvolvimento e fluidez do trânsito, os serviços relacionados à operação devem ser muito bem executados por profissionais treinados e qualificados. Logo, a interação entre planejamento, engenharia e operação se faz necessária, pois os aspectos operacionais podem ser vivenciados pelos profissionais. Uma vez detectado um problema pela equipe de operações, os profissionais da engenharia podem auxiliar propondo estratégias para resolvê-lo. Devido à grande importância, a equipe de operação do trânsito requer profissionais competentes que estejam em concordância com os profissionais de planejamento e também da fiscalização.

Além disso, os profissionais da fiscalização e operação devem estar devidamente uniformizados para que executem suas atividades com segurança. Aqui entram roupas e veículos com cores diferenciadas para facilitar a identificação, potente sistema de comunicação e, obviamente, um bom equipamento para sinalização de emergência. Caso o município seja pequeno e não tenha recursos para adequar o trabalho às exigências da Lei, pode recorrer aos convênios, sempre respeitando as determinações do CTB. É necessário ainda que haja um intenso trabalho de fiscalização e de educação do trânsito, os quais serão abordados posteriormente.

2.2.3 - Os convênios com os governos estadual e federal ou com outros órgãos locais

Feito o encaminhamento da documentação ao DENATRAN, o município pode partir para a obtenção de parcerias com outros órgãos de trânsito, de acordo com o Artigo 24 do CTB. Nessa perspectiva, o município pode, por exemplo,

celebrar um convênio com o Governo do Estado, com a interveniência da Polícia Militar. Nesse caso, as atividades relacionadas à fiscalização e à operação serão

feitas por policiais militares devidamente capacitados, designados e credenciados pelo órgão ou entidade executiva municipal de trânsito. Outra situação possível ao órgão ou entidade municipal de trânsito é ter um corpo de agentes civis capacitados e credenciados pelo próprio órgão e outro corpo formado pela Polícia Militar (por meio de convênio) para a execução das atividades de operação e fiscalização. (DENATRAN: 2005a, p. 29).

Além de convênios com órgãos estaduais, os municípios podem fazer parcerias com outros órgãos ou entidades municipais de trânsito caso haja necessidade para tal. Nesse caso, podem ocorrer casos de estágios, de prestação de serviços nas áreas de planejamento, engenharia, operação, fiscalização e educação. Outrossim, um município pode fazer consórcios com outros municípios, visando integrar e trocar planos e estratégias entre si, na busca da mobilidade urbana sustentável.

2.3 - A Junta Administrativa de Recursos de Infrações

Todo município deve ter ao menos uma Junta Administrativa de Recursos de Infrações, a JARI, que deve estar vinculada ao órgão executivo de trânsito do município. Essa obrigatoriedade reside no fato das pessoas terem o direito de recorrer judicialmente quando são penalizadas por uma autoridade de trânsito.

A JARI consiste em um colegiado que tem a função de julgar os recursos das multas municipais em primeira instância. Assim, segundo ARAÚJO; FACTORI (2006) “a composição da JARI deve ser de, no mínimo, um presidente e dois membros, facultada a suplência, mas sendo obrigatório igual número de representantes do órgão ou entidade que impôs a penalidade”. Os membros desse colegiado podem ser nomeados pelo Poder Executivo do município, mas devem ser aprovados pelo Conselho Estadual de Trânsito (CETRA). É salutar que, além de representantes envolvidos diretamente nas questões relativas ao trânsito, esse colegiado contenha representantes de diversas instâncias da sociedade civil, gerando uma perspectiva de heterogeneidade.

De acordo com a Resolução n. 147/2003 do CONTRAN, as JARI devem possuir ao menos um presidente e mais dois membros e mesmo não sendo subordinada ao órgão de trânsito do município, recebe apoio administrativo do mesmo para que possa atuar de forma melhor. De acordo com o Artigo 17 do CTB, compete às JARI:

- I – julgar os recursos interpostos pelos infratores;
- II – solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;
- III – encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.

É bom ressaltar que somente a JARI pode determinar o cancelamento de uma multa. Por isso é importante ter em seu quadro pessoas idôneas que busquem o bom senso e a justa medida ao analisar cada questão, procurando julgar com precisão, absolvendo motoristas que foram multados indevidamente e punindo com rigor aquele que desrespeitar demasiadamente as leis brasileiras de trânsito, porque é justamente a questão das multas que auxiliam na complicação do entendimento do trânsito. Segundo ARAÚJO; FACTORI (2006, p. 22), “uma das maiores reclamações que vemos, quanto ao julgamento de recursos contra penalidade de trânsito, é justamente com referência ao descaso de alguns julgadores pelos argumentos do recorrente”.

Sendo assim, é necessário que o julgador aja com total senso de justiça, cabendo a ele o papel de um juiz, auxiliado pelos demais membros que o ajudarão a dar a sentença, permitindo a ação da defesa, no caso, a argumentação do motorista multado. Analisando atentamente cada caso e com total seriedade, o julgador tem chances elevadas de acertar em sua decisão, não prejudicando cidadãos que não cometeram infrações.

Uma implantação correta e bem estrutura de uma JARI no município configura-se assim, como uma importante ferramenta de execução do processo de municipalização do trânsito, pois dará ao cidadão condições de rever sua penalidade sem precisar sair de sua cidade, podendo resolver a questão no âmbito municipal mesmo, facilitando muito a sua vida, principalmente no caso de uma aplicação indevida de multa, onde o motorista terá mais chances de argumentar a seu favor, se existir em sua cidade uma junta que irá avaliar as condições de direção em que ele se encontrava no momento da penalidade.

2.3.1 - Fiscalização do trânsito

Segundo o Anexo I do CTB, fiscalizar é “o ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito por meio do poder da polícia administrativa de trânsito,

no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas no CTB”. Portanto, fiscalizar é cuidar para que a Lei seja cumprida, garantindo uma boa fluidez do trânsito acompanhada de segurança àqueles que fazem parte dos deslocamentos. Pode-se dizer que a fiscalização está intimamente ligada à operação, já que os agentes municipais sensibilizam os usuários das vias públicas, dando-lhes orientação para que respeitem a legislação de trânsito.

Conforme frisado no material disponibilizado pelo Ministério das Cidades (DENATRAN: 2005a, p. 41), “os agentes também possuem o poder de autuar aqueles que cometem infrações. Agentes de fiscalização, não têm o poder de multar. Eles devem, apenas, registrar no Auto de Infração de Trânsito (AIT) a infração cometida de acordo com o CTB e as resoluções do CONTRAN. O Artigo 280 do CTB, a Resolução do CONTRAN n. 01/98 e a Portaria do DENATRAN n. 01/98 estabelecem as informações mínimas que devem constar do auto da infração. Porém, cada órgão ou entidade de trânsito tem liberdade para elaborar seu modelo”. Logo, quem “aplica a penalidade de multa é a autoridade de trânsito municipal, ou seja, o dirigente máximo do órgão ou entidade de trânsito do município. A autuação registrada pelos agentes é parte de uma sequência de ações que podem resultar em uma multa.”

Os limites do exercício da competência de aplicação de penalidades no âmbito municipal encontram-se estabelecidos na Resolução CONTRAN nº 66/98, alterada pela Deliberação CONTRAN nº 51/06, as quais estabelecem a descrição da infração que será de competência dos municípios. Na tabela em referência, trazida pela normatização em comento, especifica-se os Códigos das Infrações, Descrição das Infrações e Competência. Nem todas são de alçada dos municípios, mas dos Estados. Temos como exemplo, a autuação por dirigir sem habilitação, que compete aos agentes dos Estados e não dos Municípios. A estes, cabem, dentre outras, a competência para autuar motoristas que transitam em excesso de velocidade (código 745-5) e atos consistentes em lançamento de substâncias para fora dos veículos (código 523-I). Destaca-se que o CONTRAN estabeleceu competências comuns aos Estados e Municípios, também descritas nas normas acima referidas.

No exercício dessas competências, é importante a seleção de profissionais capacitados, uma vez que a fiscalização deve cuidar sempre pelo cumprimento das Leis, e não deverá ser encarada como uma atividade rentável àqueles que a desenvolverem. A fiscalização deve ser feita com eficácia e eficiência, a fim de que todas as penalidades sejam aplicadas de forma a

manter o cumprimento das normas, visando à segurança e a boa qualidade do trânsito.

O principal objetivo da fiscalização deve ser o de orientar as pessoas no trânsito, pautando todas as atividades profissionais na boa educação, no amplo conhecimento das leis e no discernimento para enquadrar cada infração cometida de acordo com a situação por eles presenciada. Segundo orientação conferida pelo próprio órgão nacional de trânsito, “a presença do agente nas ruas, sua postura atenta, segura e justa, sua aparência física (uniforme, limpeza) são fatores muito importantes. Somente assim, conseguirão transmitir confiança e credibilidade à população e, conseqüentemente, serão respeitados e atendidos em suas solicitações” (DENATRAN: 2005a, p. 41).

Outro aspecto a ser observado é a coerência nas ações. Todos os agentes de fiscalização devem seguir um mesmo modo de trabalho, a fim de evitar dúvidas entre os usuários das vias. Um bom treinamento e muita concentração no trabalho são fundamentais no trabalho dos fiscais que devem agir com prudência e precisão, tendo para isso, uma lista organizada, relacionando penalidades e infrações, o que torna o trabalho mais eficaz e com margem de erros baixa.

A fiscalização é uma atividade que deve seguir a realidade do município, e para tanto, deve estar presente em áreas mais problemáticas, de maior movimento e maior incidência de conflitos. “A ação padronizada dos agentes, a partir de critérios pré-estabelecidos, favorece o ato da autuação, conferindo-lhe caráter educativo e punitivo” (DENATRAN: 2005a, p. 42). Uma boa atividade de fiscalização tende a reduzir conflitos e acidentes, por conseguinte, também diminuem as infrações, pois o usuário, ao ser advertido, punido com multas, ou correr o risco de ter sua carteira de habilitação suspensa, tráfegará com mais cuidado, contribuindo para a redução considerável dos índices de acidentes.

2.3.2 - Arrecadação municipal e a aplicação de recursos

Os recursos obtidos com as multas oriundas de infrações no trânsito devem ser revertidos em favor do próprio município, a fim de que este possa investir no trânsito da cidade, melhorando a fluidez do mesmo em suas vias. Os recursos obtidos serão recolhidos ao Fundo Municipal de Trânsito e servirão para ampliação e restauração da sinalização que apresenta situação

precária, auxílio nas atividades de engenharia de tráfego, auxílio no policiamento, na fiscalização e ainda financiamento de projetos de educação no trânsito, tudo em conformidade com o comando do artigo 320 do CTB.

Segundo esse citado artigo, “a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito”, destacando que, conforme determinação do art. 320 do CTB, o percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito - FUNSET¹², conforme será visto no item seguinte.

2.3.3 – Da repartição de recursos

Conforme dita o art. 320 do CTB, todos os recursos adquiridos em atividades ocorridas no trânsito devem ser revertidos em seu benefício, exclusivamente, no próprio trânsito.

O FUNSET, previsto no parágrafo único do artigo 320 do CTB e criado pela Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, tem por objetivo básico arcar com as despesas do DENATRAN, no que tange às atividades operacionais e de segurança. Esse Fundo tem como receitas a) verbas provenientes de multas arrecadadas e dotações orçamentárias próprias do Governo Federal, dentre outras fontes estabelecidas em lei; b) receitas que cabem à União, relativas à repartição de recursos provenientes do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT¹³ e; c) valores decorrentes da cobrança do Imposto sobre Propriedade de Veículos – IPVA, sendo quem, deste, 50% (cinquenta por cento) deve ser repassado aos municípios, na forma prevista no art. 158, inciso III, da Constituição

¹² Diz o parágrafo único do art. 320, do CTB: “O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito”.

¹³ De acordo com o Decreto nº 2.867, de 08 de dezembro de 1998, dos recursos arrecadados pelo DPVAT, cabem à União: a) 45% (quarenta e cinco por cento) do valor bruto recolhido do segurado a crédito direto do Fundo Nacional de Saúde, para custeio da assistência médico hospitalar dos segurados vitimados em acidentes de trânsito; b) 05% (cinco por cento) do valor bruto recolhido do segurado ao DENATRAN, para aplicação exclusiva pelos Ministérios da Saúde, da Educação, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, em programas destinados à prevenção de acidentes de trânsito, nos termos do Artigo 78 do CTB e da Resolução do CONTRAN nº 143/03; c) os demais 50% (cinquenta por cento) do valor bruto recolhido do segurado à companhia seguradora, na forma da regulamentação vigente.

Federal de 1988.

Por fim, há ainda a Lei de Responsabilidade Fiscal que reforça a idéia do município repassar parte dos recursos obtidos com multas para programas federais e, eventualmente, estaduais, a fim de melhorar o trânsito em rodovias que cortam os municípios, além disso, salienta a obrigação do município em utilizar o recurso restante sempre em questões do trânsito, não sendo permitido, em nenhum caso, desvio para outras áreas.

2.4 - A participação popular

Uma boa administração da mobilidade urbana deve passar pela participação popular, pois, já que a população tem importante papel dentro da dinâmica do trânsito por serem usuários das vias públicas e destinatários finais dos serviços prestados pelo poder público. Além disso, a administração do trânsito torna-se uma forma de aproximar o poder público da população, sendo assim, um importante agente de cidadania. Para o DENATRAN, “o novo órgão executivo de trânsito pode estimular as discussões, as sugestões e a expressão de novos pontos de vista da população. É um bom caminho para incentivar a participação popular, porque as questões do trânsito afetam a todos, pedestres, motoristas, passageiros e moradores” (DENATRAN: 2003, p. 39).

É importante ressaltar que o próprio CTB estabelece direitos aos cidadãos de interagir com órgãos ligados ao trânsito, podendo inclusive fazer solicitações, reclamações, pedidos de alterações, e ao trazer todo esse universo para a esfera municipal, há um diálogo mais consistente, a situação fica mais próxima do usuário, que nessas condições, não precisa se deslocar a grandes centros, ou então a órgãos federais, ou seja, extrai parte da burocracia do processo, facilitando o melhor entendimento do trânsito entre os usuários das vias urbanas.

Outra via de acesso da população às questões do trânsito seria através da criação de Conselho Municipal de Trânsito, o qual poderia opinar no planejamento, fiscalização e na aplicação de recursos de multas impostas pela Jari. Contudo, registre-se que o CTB, ao dispor sobre os Conselhos, refere-se apenas ao Federal (CONTRAN), Estadual (CETTRAN), e do Distrito Federal (CONTRANDIFE).

2.4.1 - Os agentes de operação de trânsito

O trabalho do agente de operação de trânsito é de suma importância para o bom fluxo dos deslocamentos pelo espaço urbano, sendo assim, esse profissional deve ter um elevado grau de capacitação, a fim de que desempenhe sua função com correção e bons resultados. O agente tem pela frente um trabalho de grande responsabilidade e, conforme orientações do DENATRAN (2003, p. 37-38), deve orientar suas atividades de forma: a) consciente, para que possa tomar as decisões sem prejudicar os usuários das vias; b) objetiva, para que suas ações sigam um planejamento previamente elaborado, evitando improvisos que podem comprometer suas decisões; c) profissional, sendo sempre atencioso, atendendo às reivindicações dos usuários, sanando as dúvidas dos mesmos, e ainda, contribuir para a boa interação do trânsito com o meio ambiente; deve manter-se também sempre bem posicionado para que possa estar a par do que acontece no local por ele monitorado; d) legítima, aplicando com precisão e inteligência as normas do trânsito, sem precisar cometer abuso de autoridade para com os usuários; e) educada, pois um trabalho que não segue um bom padrão de educação culmina em estresse de ambas as partes, assim, um trabalho cordial e sem autoritarismo, promove uma boa interação com os usuários, dando até mesmo um caráter educativo ao processo.

Seguindo esses princípios o profissional de trânsito tem amplas condições de executar suas tarefas e manter bom convívio com os usuários das vias, bom relacionamento que dinamiza o trabalho e mantém o trânsito local mais organizado. Ainda, segundo orientações do DENATRAN (2003, p. 37), as atividades realizadas pelos operadores de trânsito devem obedecer ao mínimo necessário, dividindo-se em “operações rotineiras”, que são aquelas voltadas ao controle ostensivo do fluxo e dos equipamentos de trânsito, tais como semáforos, fiscalização de obras e remoção de interferências.

Outra atividade pauta-se pelas “operações programadas”, que serão realizadas em virtude de alguma situação excepcional que demande a atuação dos agentes, tais como eventos musicais ou outros que envolvam interferência drástica sobre o trânsito do local. Por fim, há as chamadas “operações de emergência”, que se confundem com as primeiras (operações de rotina), pois envolvem situações inesperadas, tais como acidentes, requerendo dos agentes capacidade de mobilização e coordenação rápidas para solução imediata do problema.

2.5 - Análise de projetos de pólos geradores de tráfego

Os pólos geradores são empreendimentos que têm grande poder de atração de pessoas e de cargas. São áreas que necessitam de um grande número de veículos a seu dispor por trabalhar continuamente com muitas pessoas ou grande movimentação de cargas. Devido a essa intensa movimentação, o trânsito nessas áreas é complexo e apresenta grande volume de fluxos, alterando toda a vida das pessoas que vivem próximas a tais áreas.

Os principais problemas envolvendo os pólos geradores de tráfego, segundo a visão de PIRES, VASCONCELLOS e SILVA (1997), consistem na influência negativa provocada na malha viária existente, acarretada pela instalação do empreendimento, a interferência indevida no tráfego de passagem, geração de demanda excessiva de vagas de estacionamento e falta de segurança na travessia de pedestres.

Como se pode ver, a instalação de um pólo gerador deve ser feita baseada em estudos prévios realizados de forma responsável; caso contrário, o trânsito da área atingida tende a ficar constantemente conturbado, tornando a vida dos moradores da região muito mais difícil. Esse estudo deve ser exigido pelo Poder Público previamente à instalação do empreendimento tendente a conturbar o espaço urbano e causar desconfortos à vizinhança.

Trata-se do denominado Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, a ser exigido do empreendedor pelo município, nos termos do que dispõe a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, tratada por “Estatuto da Cidade”, que dispõe em seu artigo 37 o seguinte:

O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:
(...) V – geração de tráfego e demanda por transporte público (transcrição do art. 37, da Lei Federal nº 10.257/01).

Dessa forma, a análise dos pólos geradores de tráfego segue duas etapas, que ao final devem estar interligadas. A primeira visa uma análise do projeto arquitetônico e observa a localização dos pontos, suas características geométricas e como isso afeta no trânsito local. Nessa etapa é observada também a questão das vagas, como elas estão dispostas e dimensionadas e ainda, a circulação na área, incluindo rampas e acesso que facilitam a fluidez.

A segunda etapa visa observar os impactos causados pelos pólos no sistema de acesso e também na área de entorno, primando pela segurança dos pedestres, elaborando planos de circulação que evite congestionamentos e atropelamentos. É importante também cuidar para que os pólos não alterem drasticamente o uso do solo urbano e, sobretudo, não cause mais excessivos impactos ambientais a um ambiente já tão alterado por ações antrópicas desgovernadas. Os pólos geradores são importantes, porque dinamizam a economia local, por atrair gente e gerar consumo, porém deve ser feita com bastante cuidado, para que haja equilíbrio entre o trânsito, o espaço geográfico e o bem-estar da população.

2.6 - A educação para o trânsito

A educação é fundamental para se promover um tráfego de qualidade. Trata-se de um processo complexo e organizado que tem o objetivo de passar informações às pessoas e não um simples ato de memorizar fatos, notícias, eventos, mas um conjunto de atividades que despertam o gosto não só pelo conhecimento. Ademais, é importante manter valores e posturas austeras, corretas, visando à prática de atitudes racionais e construtivas.

Nessa perspectiva, é essencial que haja educação no trânsito e, além disso, que os profissionais envolvidos no processo sejam qualificados, assim, ampliando-se o alcance da atividade educacional, porque esse processo educativo abrange, também, o caráter atitudinal e as práticas sociais baseadas em valores que levam a uma cidadania plena, e, por conseguinte, a um caráter mais próximo da democracia. Sobre cidadania democrática, ROLNIK bem observa que:

(...) construir e morar em cidades implica necessariamente viver de forma coletiva. Na cidade nunca se está só, mesmo que o próximo ser humano esteja para além da parede do apartamento vizinho ou num veículo no trânsito. O homem só no apartamento ou o indivíduo dentro do automóvel é um fragmento de um conjunto, parte de um coletivo (ROLNIK: 1995, p. 19).

É incontestável a necessidade e importância da educação para o trânsito, pois conforme elucidação exposta em material do DENATRAN, é necessário “ensinar a uma pessoa que ela deve atravessar na faixa destinada aos pedestres (muito embora, em diversas situações, a faixa não seja encontrada) não é complicado. Basta que alguém (ou algo) declare essa sentença

como verdade absoluta, como regra de obediência incontestável” (DENATRAN: 2005a, p. 46). Daí advém o grande desafio da educação no trânsito, já que a educação no trânsito consiste em mostrar às pessoas aspectos mais consistentes como a solidariedade. Com efeito, ajudar um deficiente visual a atravessar a rua torna-se mais relevante que o simples fato de atravessar na faixa para pedestres. A educação extrapola o “aprender para fazer”, reproduzir, atingindo uma educação que promove a interação entre o ser e o conviver, ampliando as relações sociais, atingindo o aspecto coletivo do trânsito.

A educação no trânsito é uma prática de fundamental importância, mas que no Brasil, ainda está longe de ser satisfatória. Conforme opina BEUX:

No nosso País, não obstante a preocupação que nos aflige e o que vem sendo feito pelo Ministério da Justiça e dos Transportes, pelas polícias e órgãos de estradas dos Estados e pela Câmara dos Deputados, muito se tem ainda a fazer. Um exemplo de cooperação paralela estamos tendo até aqui, entre nós, na recente formação do Colégio Brasileiro de Segurança no Trânsito, com sede em São Paulo, já com iniciativas em andamento, dignas de assinalar. A egrégia Câmara dos Deputados, sensível ao problema, em 1973, já promovera o I Simpósio Nacional de Trânsito e, agora, realiza o segundo, em cujo temário inclui questões referentes à educação e prevenção de acidentes (BEUX: 1981, p. 290).

Decerto, é fácil perceber que a educação no trânsito é um assunto debatido há bastante tempo, porém obtém maior enfoque a partir do II Simpósio Nacional de Trânsito, realizado em 1980. E BEUX ainda reitera:

Para nós, a educação de trânsito começa na família, soma-se à dada nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, na via pública, na direção do veículo, na comunidade, nas empresas, sobretudo nas de transportes, para os condutores profissionais, enfim, por tudo. No nosso País a educação de trânsito, voltada para a prevenção, se impõe, de forma irretorquível, cada vez mais, sem perda de tempo (BEUX: 1981, p. 290).

No campo normativo, destaca-se o dispositivo do CTB, artigos 74 a 79 (Capítulo VI), que estabelece a educação para o trânsito como direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Partindo do pressuposto de que o município deve integrar-se ao SNT, por ordem legal estabelecida no CTB, cumpre ressaltar que a ele caberá a promoção de ações de educação, tanto voltadas ao público em geral, por meio de campanhas, como perante instituições de ensino da educação infantil até o ensino superior, como parte das atividades a serem desenvolvidas pelo órgão local de trânsito. No entanto, como bem destaca VILELLA, essas

ações de educação para o trânsito não têm merecido a devida atenção por parte do Poder Público. Por isso, expressa com propriedade, sobre a obrigação legal de promoção de ações de educação no trânsito:

É necessário discutir sobre as determinações do CTB. Vale ressaltar, que elas não são cumpridas em sua totalidade, nem pelos municípios que possuem o trânsito municipalizado, e nem pela esfera federal.

No que diz respeito às normas que deveriam ser seguidas pelos municípios, muitos não possuem sequer um setor destinado à Educação para o Trânsito, e não trabalham com projetos permanentes, limitando-se à realização de algumas campanhas esporádicas sobre o tema (VILELLA: 2006, p. 40).

VILELLA (2006, p. 124) propõe ainda que a fiscalização esteja em consonância com o trabalho educativo, já que a punição por si só não produz efeitos como estratégia educativa, por isso devem ser efetivadas ações permanentes junto aos estudantes, condutores e técnicos, norteando-lhes a elaboração do planejamento da circulação urbana de forma a reduzir os conflitos.

Por ser composto de processo envolvendo pessoas divergentes, o trânsito é repleto de relações conflituosas, por isso é preciso desenvolver um processo de aprendizado que amenize os impactos desses conflitos e aumente a solidariedade e humanização nos fluxos, pode ser de grande valia para a construção de um trânsito mais eficiente.

No capítulo seguinte, busca-se demonstrar a realidade dos municípios brasileiros e, especialmente, dos mineiros, no tocante à municipalização do trânsito, elucidando os desafios por eles experimentados no processo de preparação para inserção no SNT e posterior gestão da circulação local.

CAPÍTULO III - OS DESAFIOS DA MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

3.1 - A realidade da municipalização do trânsito no Brasil e no estado de Minas Gerais

De acordo com informações disponibilizadas no sítio eletrônico do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, constata-se que a realidade do país demonstra a falta de preocupação de gestores públicos com o trânsito local, uma vez que, dos 5.568 (cinco mil, quinhentos e sessenta e oito municípios) existentes, apenas 835 (oitocentos e trinta e cinco) deles possuem o trânsito municipalizado e já estão inseridos devidamente no cadastro nacional do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, conforme expõe, abaixo, a Tabela 2, cujos dados foram extraídos daquele sítio oficial:

Tabela 2 – Número de municípios integrantes do SNT, por Estado da Federação

UF	Total de municípios	Nº de municípios integrados	% em relação ao nº de municípios do Estado (aprox.)
Acre	22	01	4,5
Alagoas	102	09	9
Amazonas	62	08	13
Amapá	16	03	5
Bahia	417	22	5,5
Ceará	184	46	25
Espírito Santo	78	06	8
Goiás	246	22	9
Maranhão	218	45	20
Minas Gerais	854	33	3,9
Mato Grosso	141	20	14
Mato Grosso do Sul	78	31	40
Pará	143	31	21
Paraíba	223	22	10
Pernambuco	185	19	10
Piauí	224	05	2
Paraná	399	28	7
Rio de Janeiro	92	56	60
Rio Grande do Norte	167	13	8
Rio Grande do Sul	497	111	22
Roraima	15	01	6,5
Rondônia	52	06	11,5
Santa Catarina	294	55	19
Sergipe	75	07	9,5
São Paulo	645	233	34,5
Tocantins	139	03	2
Brasil	5568	835	15

Fonte: <http://www.denatran.gov.br>. Acesso em 26 ago. 2007.

Nota-se que, de acordo com a Tabela 2, o Estado que possui maior número de municípios inseridos no SNT é o do Rio de Janeiro, que conta com 60% (sessenta por cento) de suas cidades e cujas prefeituras já tomaram a condução do trânsito local. Contudo, a média nacional ainda é baixa, pairando em torno de 15% (quinze por cento) dos municípios, já constantes dos cadastros do DENATRAN.

A partir de uma análise comparativa da Tabela 2, feita a partir dos Estados da Região Sudeste, dentre eles: Espírito Santo, São Paulo e Rio de Janeiro, o Estado de Minas Gerais, verifica-se que este último está muito aquém no que diz respeito à proporção de municípios com o trânsito municipalizado, demonstrando a preocupação dos gestores mineiros no tocante à gestão local do trânsito.

Pode-se observar que, proporcionalmente, os Estado do Rio de Janeiro (dos 92 municípios, 56 estão municipalizados), Espírito Santo (dos 78 municípios, 06 estão municipalizados) e São Paulo (dos 645, 233 municipalizados), superam o Estado mineiro, que, com apenas 33 municípios municipalizados, dos 854 existentes, representa apenas 3,74% de gestores preocupados com a gestão local do trânsito, contra 61%, 7,69% e 36,12%, respectivamente, dos Estados relacionados.

Em Minas Gerais, a situação é bastante preocupante, pois, dos 854 municípios existentes no Estado, apenas 33 (trinta e três) estão inseridos no SNT. A Tabela 3, a seguir, relaciona os poucos municípios mineiros cujo trânsito já se encontra sob gestão local, seguidos dos seus respectivos órgãos gestores do trânsito local.

A localização desses municípios mineiros inseridos no SNT será feita, a seguir, nos Mapas de nº 1 a 9, os quais foram produzidos a partir da identificação de Microrregiões de Planejamento. Nesses mapas, estão identificados os municípios mineiros inseridos no Sistema Nacional de Trânsito, segundo dados colhidos em 2007 (Tabela 4), cuja maior concentração está na Macrorregião de Planejamento denominada “Metalúrgica/Campos das Vertentes – MG, que conta com 16 (dezesesseis) municípios com o trânsito gerido localmente, seguida da Macrorregião do “Sul de Minas”, com 07 (sete) municípios insertos no SNT. No tocante à Macrorregião de Planejamento do “Jequitinhonha”, não há sequer um município integrado, razão pela qual deixamos de incluí-lo nos mapas seguintes.

Tabela 3– Municípios mineiros inseridos no Sistema Nacional de Trânsito

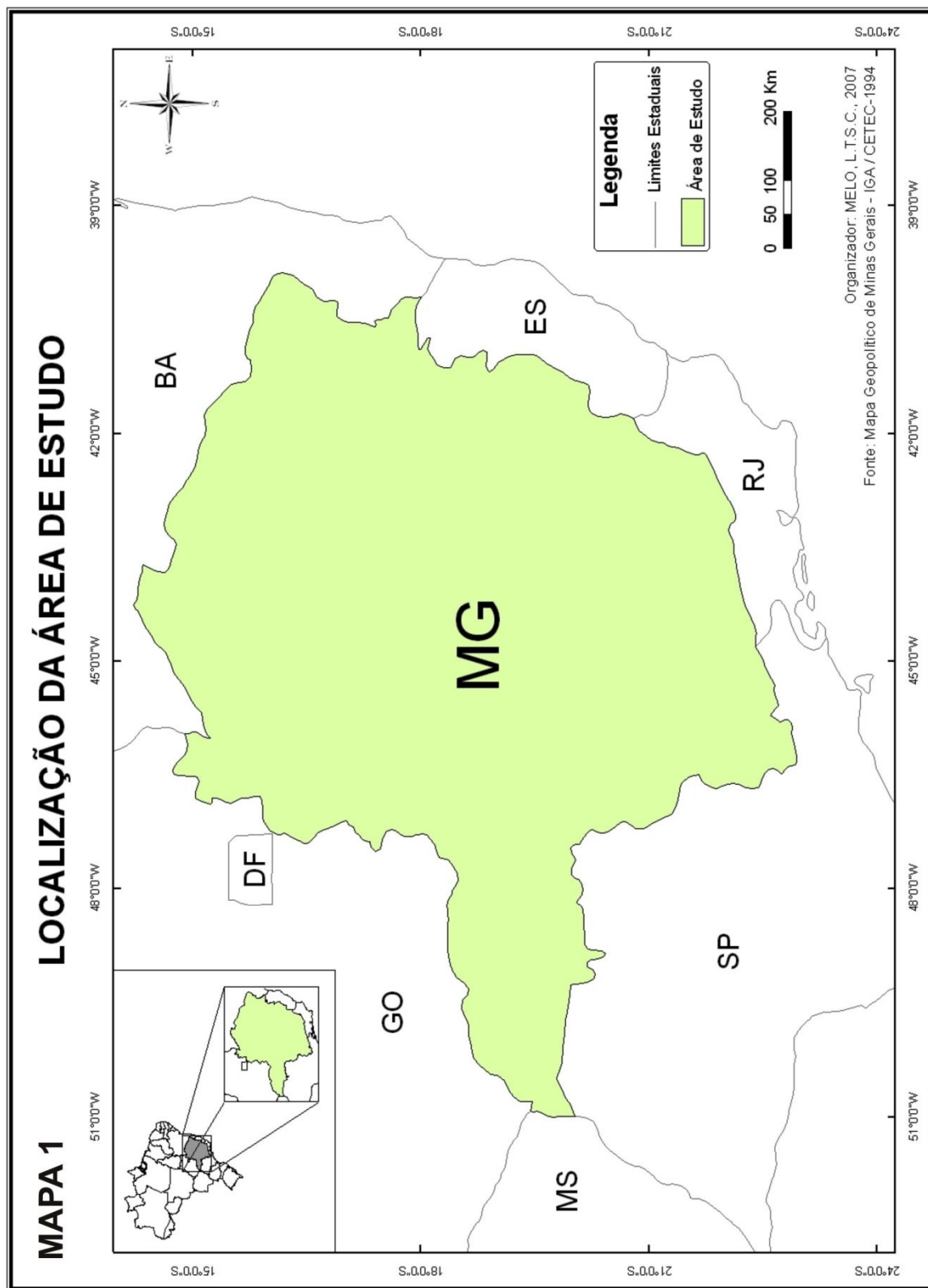
Nº	MUNICÍPIO	ÓRGÃO
01	ALFENAS	SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO
02	BELO HORIZONTE	EMPRESA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO – BHTRANS
03	BETIM	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO – TRANSBETIM
04	BOM DESPACHO	DIRETORIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO – DITTRAN
05	CONTAGEM	AUTARQUIA MUN. DE TRÂNSITO E TRANSPORTES – TRANSCON
06	CORONEL FABRICIANO	SECRETARIA DE OBRAS E SERVIÇOS URBANOS
07	GOVERNADOR VALADARES	DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES, TRÂNSITO E SISTEMA VIÁRIO
08	IPATINGA	SEC. MUN. DE SERVIÇOS URBANOS E MEIO AMBIENTE – SESUMA/PMI
09	ITABIRA	DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO
10	JOÃO MONLEVADE	SETOR DE TRÂNSITO E TRANSPORTE – SETRAN
11	JUIZ DE FORA	AGÊNCIA DE GESTÃO DO TRANSPORTE E TRÂNSITO
12	LAVRAS	SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO – SUTRAN
13	MARIANA	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES – DEMUTRAN
14	MARTINHO CAMPOS	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE
15	MATOZINHOS	DIVISÃO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO
16	MONTES CLAROS	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO DE MONTES CLAROS – TRANSMONTES
17	NOVA LIMA	SECRETARIA MUNICIPAL DE SEGURANÇA TRÂNSITO E TRANSPORTE PÚBLICO
18	PASSOS	DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO – TRANPASS
19	PEDRO LEOPOLDO	DIVISÃO DE TRÂNSITO
20	POÇOS DE CALDAS	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO – DEMUTRAN
21	PONTE NOVA	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO – DEMUTRAN
22	POUSO ALEGRE	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO
23	RIBEIRÃO DAS NEVES	TRANSPORTES, TRÂNSITO E TRÁFEGO DE RIBEIRÃO DAS NEVES – TRANSNEVES
24	SANTA LUZIA	SECRETARIA MUNICIPAL DE SEGURANÇA PÚBLICA, TRÂNSITO E TRANSPORTE PÚBLICO
25	SETE LAGOAS	SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E SERVIÇOS URBANOS
26	TEÓFILO OTONI	DIVISÃO DE TRÂNSITO
27	TIMÓTEO	DIVISÃO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO
28	TRÊS CORAÇÕES	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO – DMTT
29	UBERABA	SECRETARIA DE SEGURANÇA TRÂNSITO E TRANSPORTES – SESTTRANS
30	UBERLÂNDIA	SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES
31	VARGINHA	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO – DEMUTRAN
32	VESPASIANO	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO – TRANSVESP
33	VIÇOSA	SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE PÚBLICO

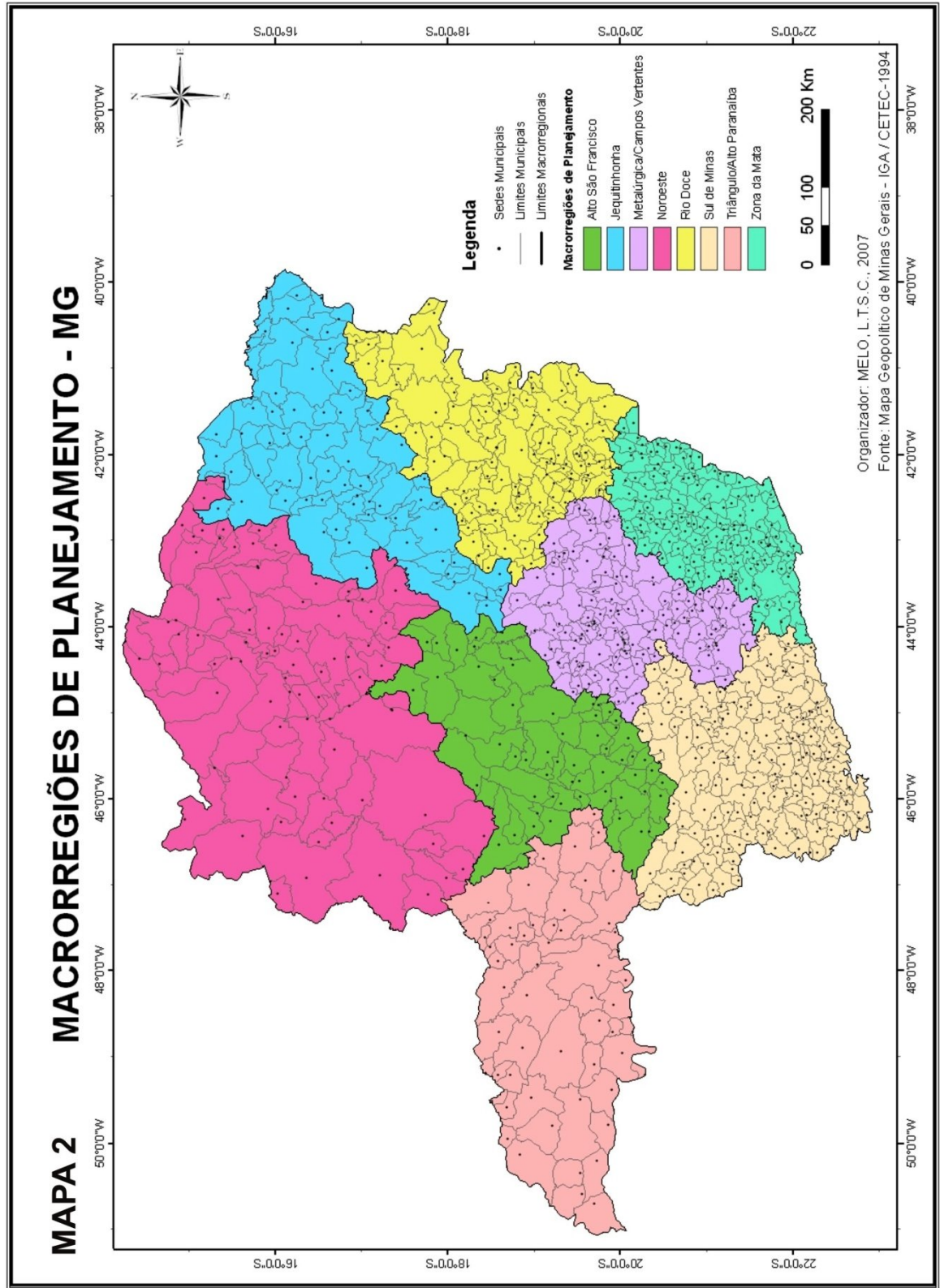
Fonte: [http:// www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br). Acesso em 26 ago. 2007.

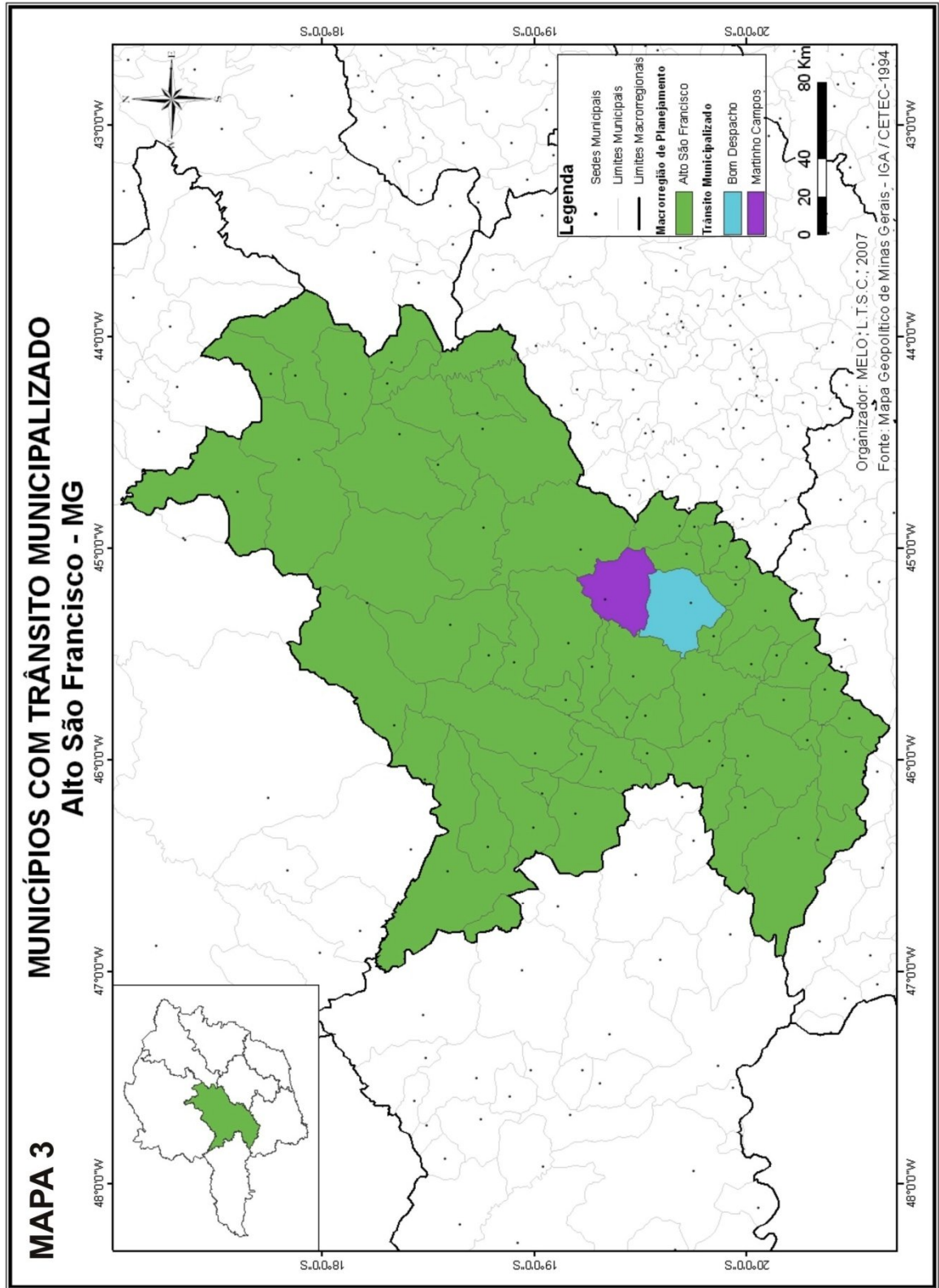
Tabela 4 – Relação de Mapas – Municípios no SNT, por Macrorregião (2007)

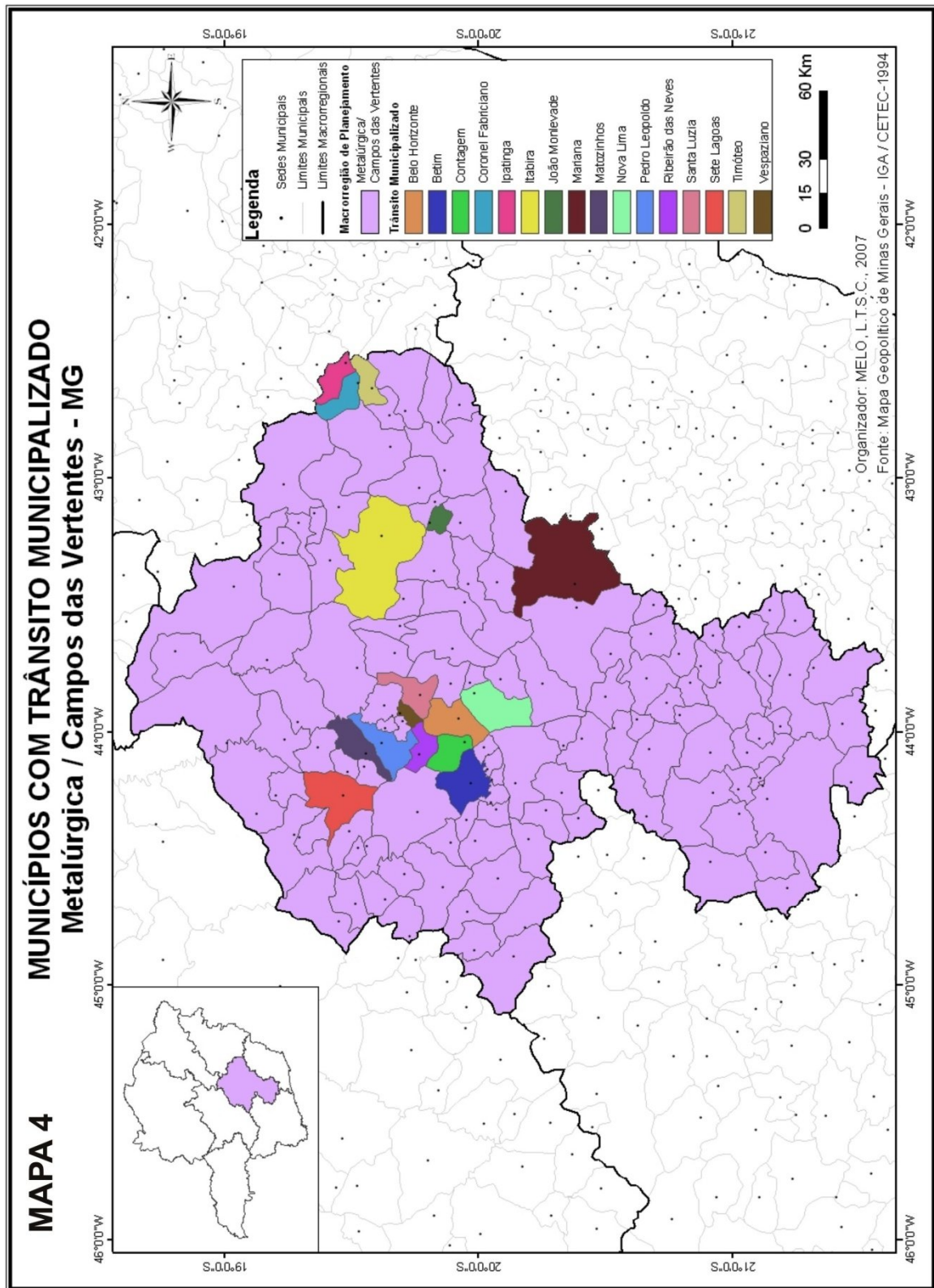
Mapa	Macrorregião (MG)	Municípios no SNT
1	Localização da área de estudo	-
2	Macrorregiões de Planejamento	-
3	Alto São Francisco	Bom Despacho
		Martinho Campos
		Belo Horizonte
		Betim
		Contagem
		Coronel Fabriciano
		Ipatinga
		Itabira
		João Monlevade
		Mariana
		Matozinhos
		Nova Lima
		Pedro Leopoldo
		Ribeirão das Neves
		Santa Luzia
		Sete Lagoas
		Timóteo
		Vespaziano
4	Metalúrgica / Campos das Vertentes	
5	Noroeste	Montes Claros
6	Rio Doce	Governador Valadares
		Teófilo Otoni
7	Sul de Minas	Alfenas
		Lavras
		Passos
		Pouso Alegre
		Poços de Caldas
		Três Corações
		Varginha
8	Triângulo / Alto Paranaíba	Uberaba
		Uberlândia
9	Zona da Mata	Juiz de Fora
		Ponte Nova
		Viçosa

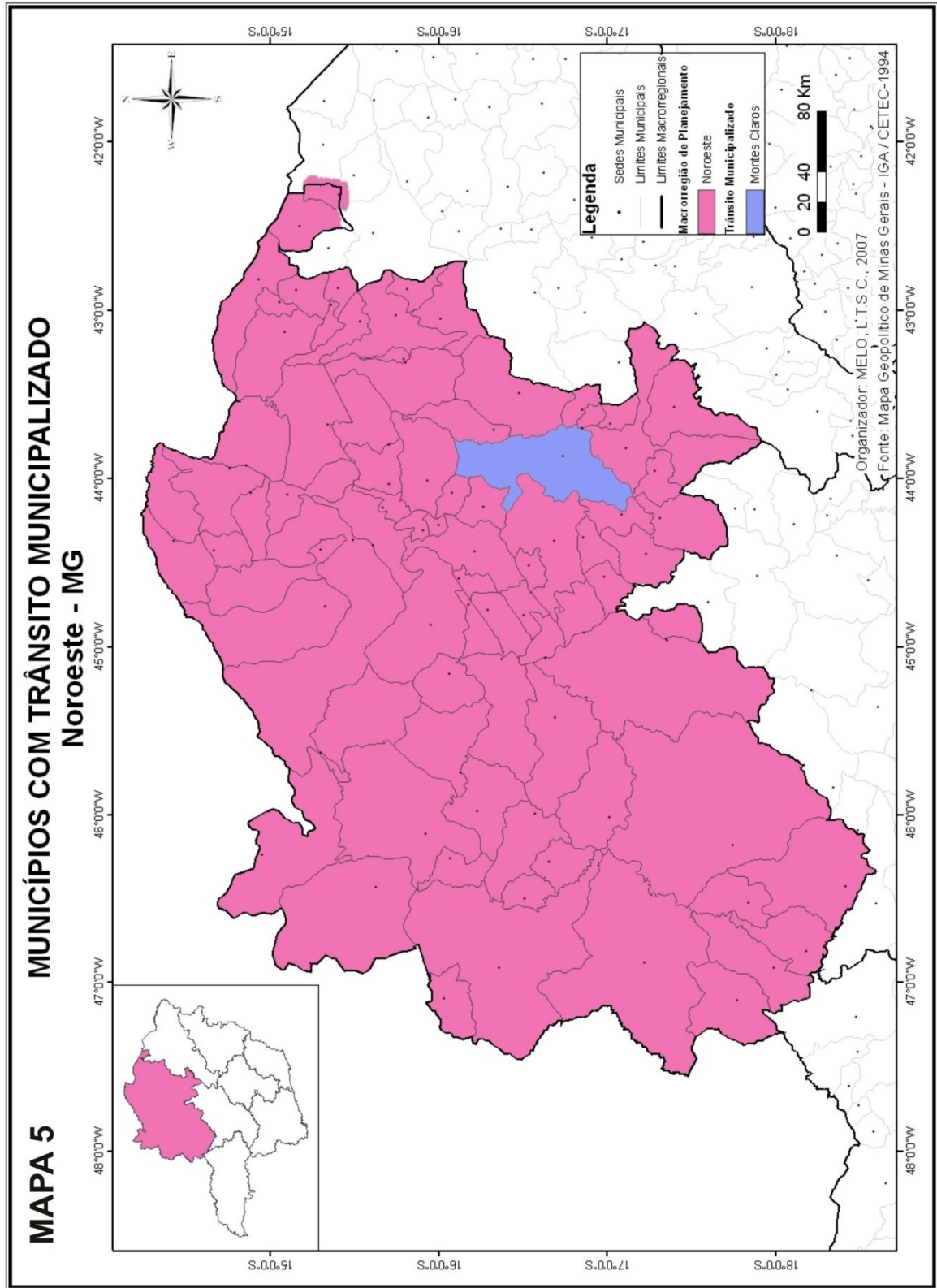
Fonte: <http://www.denatran.gov.br>. Acesso em 26 ago 2007.

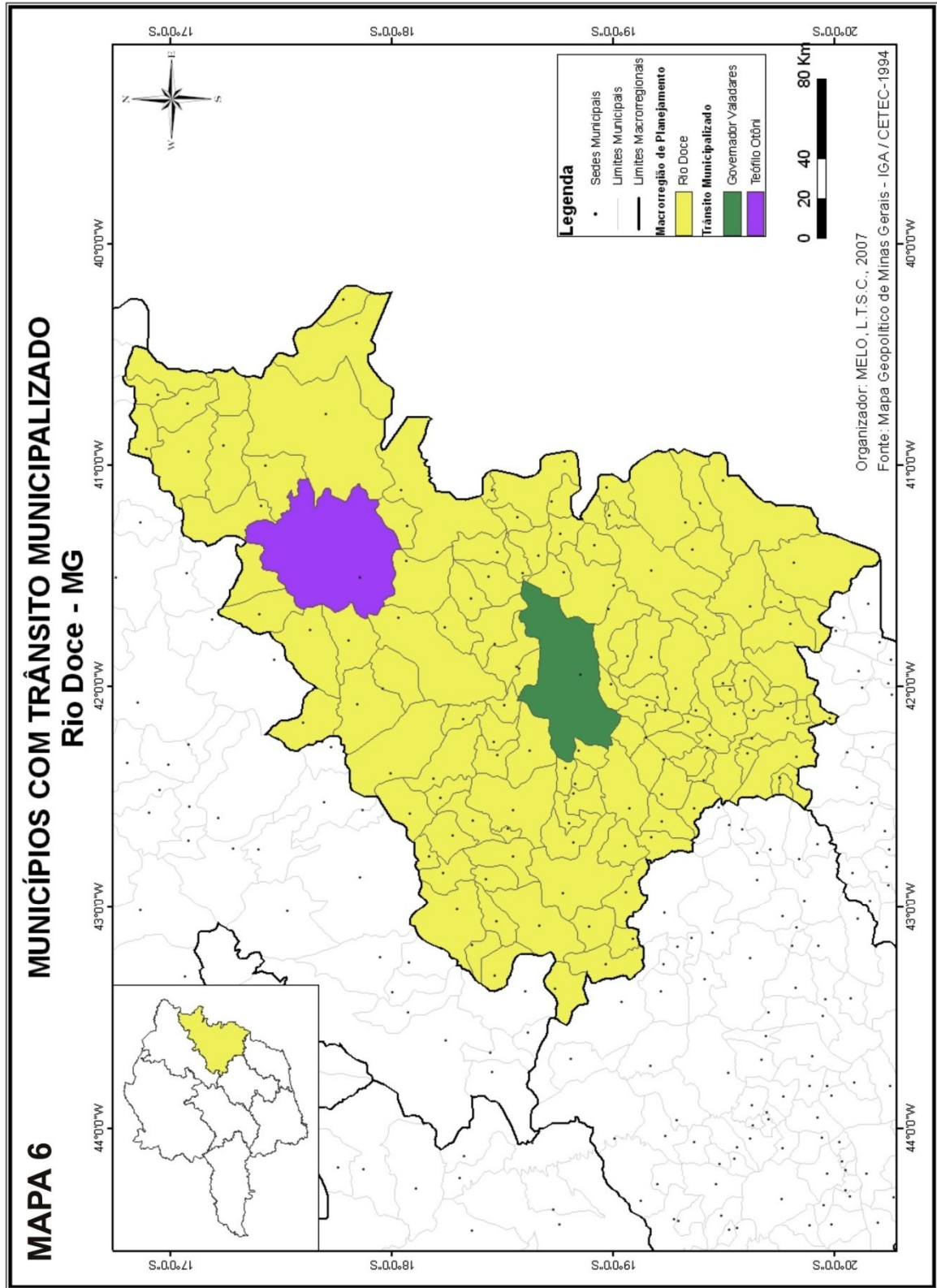


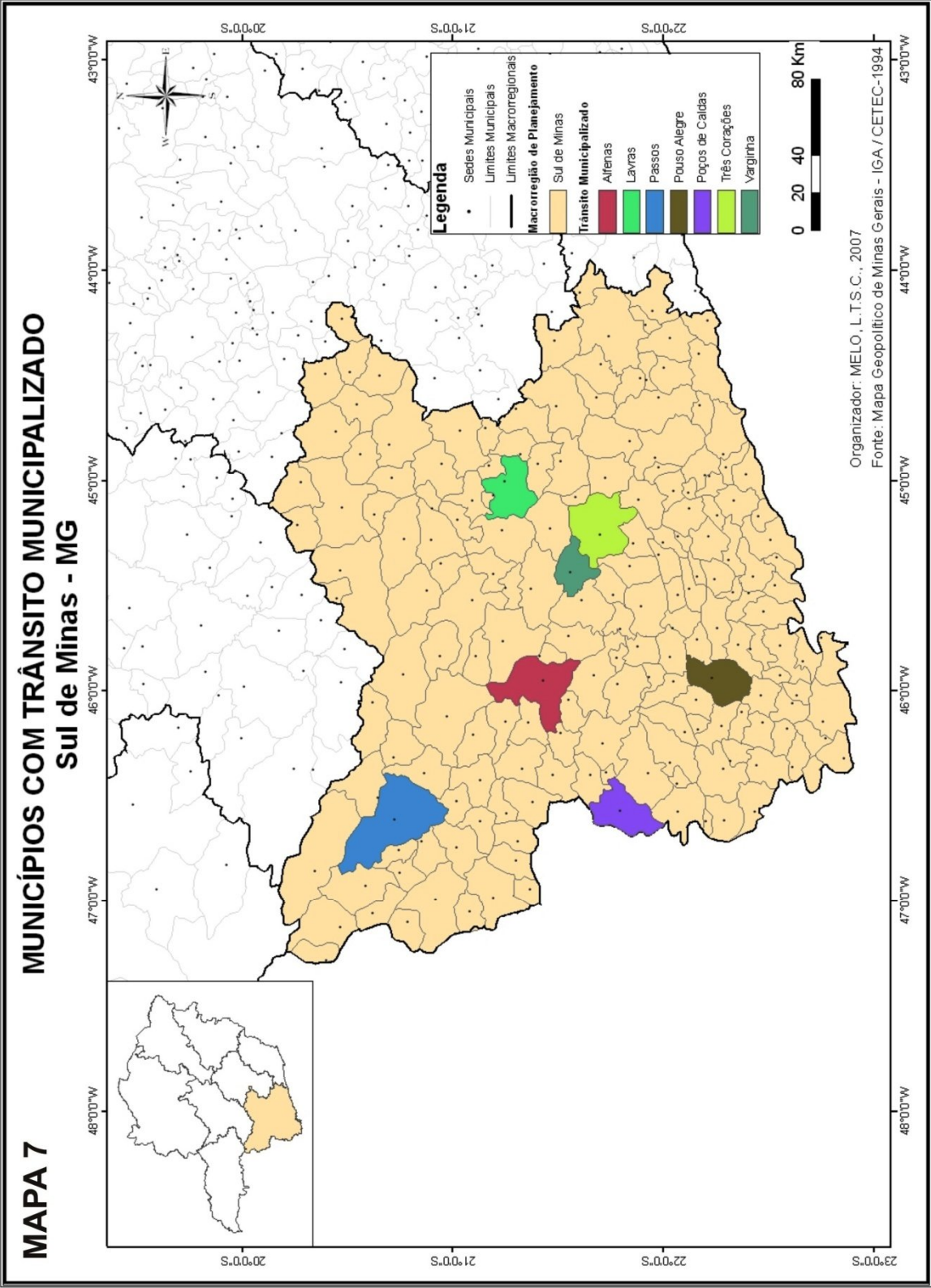


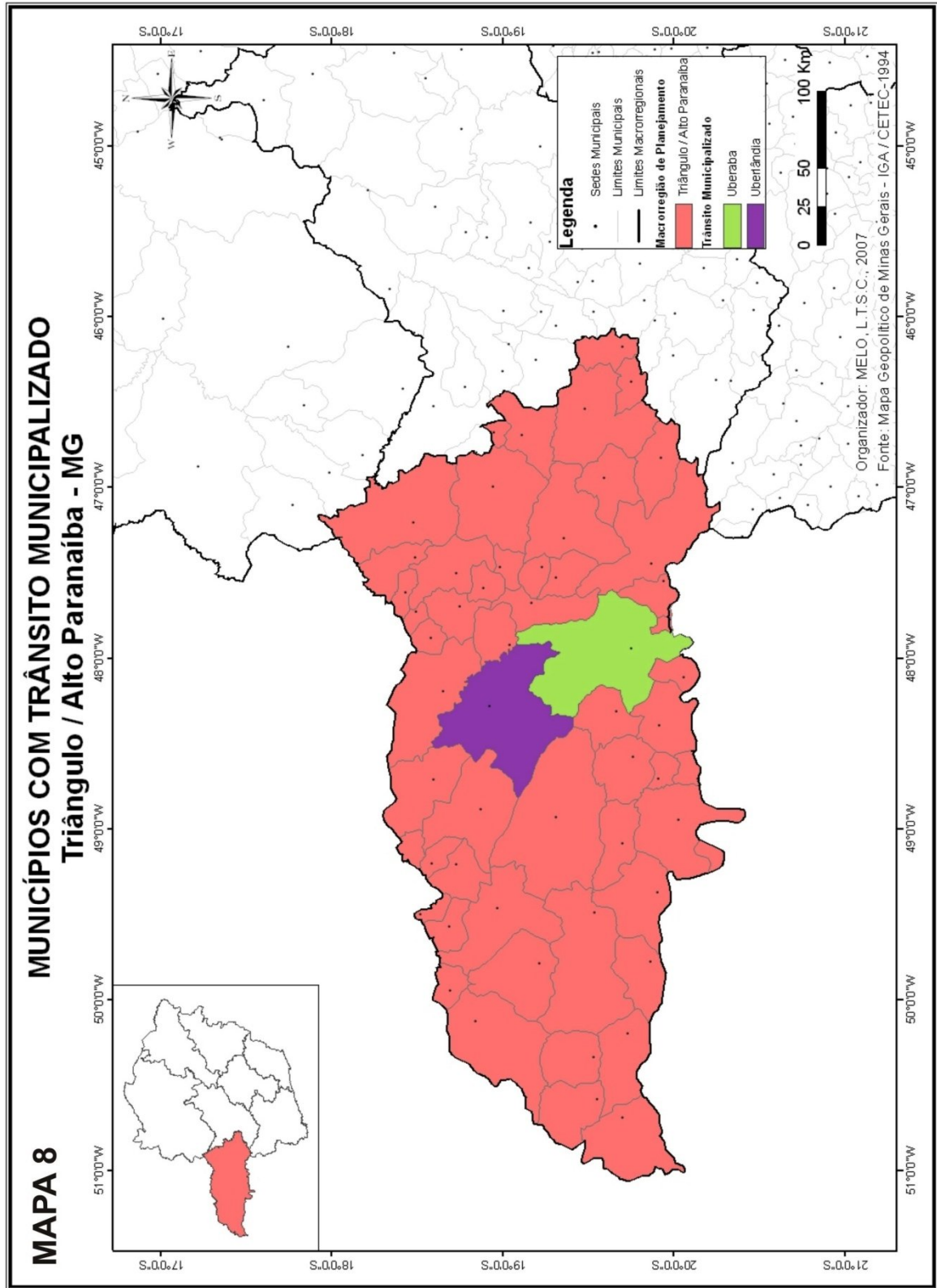


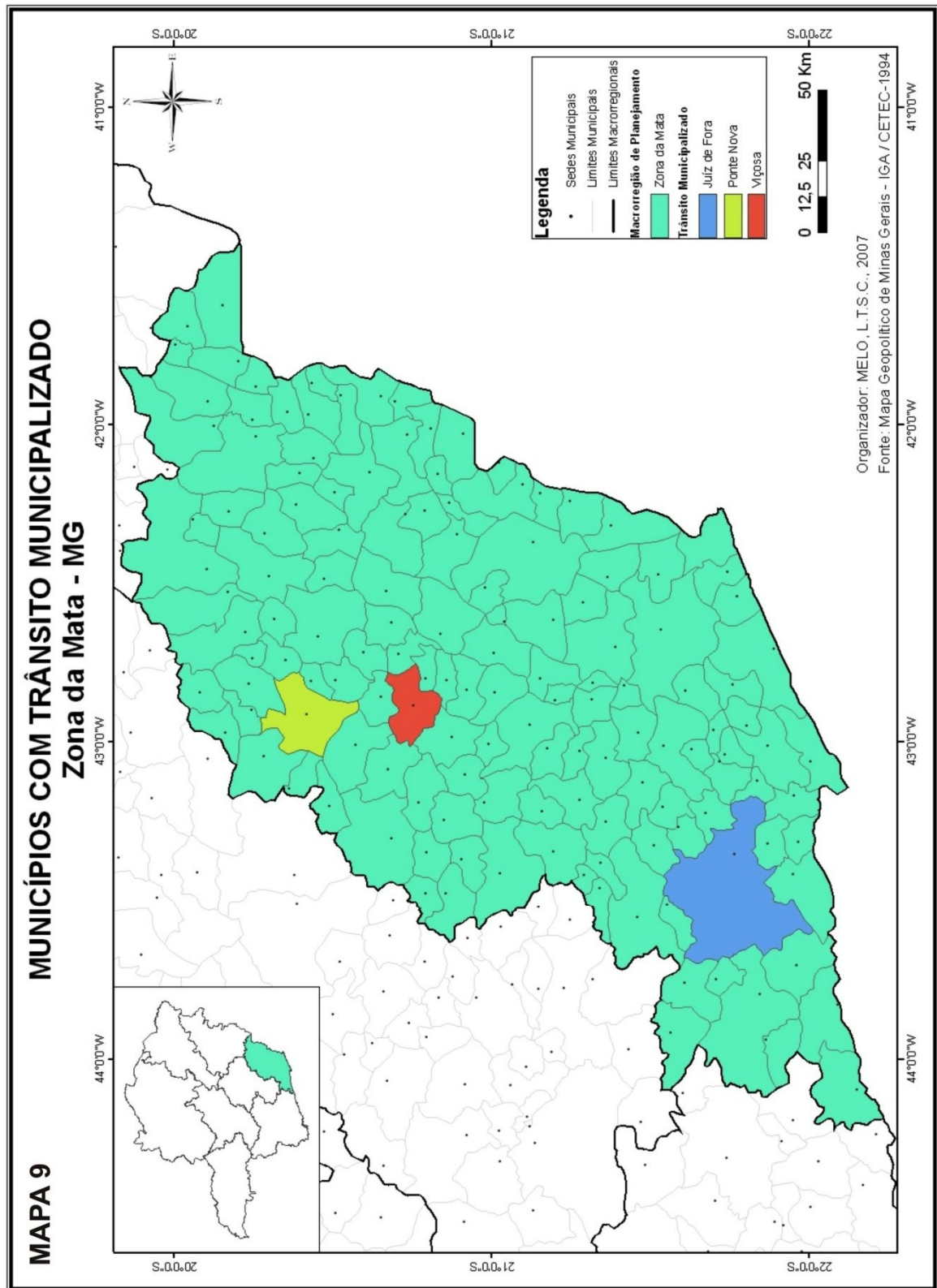












3.2 – Análise da experiência dos municípios mineiros de Sete Lagoas, Teófilo Otoni, Uberaba e Uberlândia

Para avaliação das experiências de alguns municípios mineiros já inseridos no SNT, foram elaborados e enviados questionários, direcionados ao chefe do Poder Executivo de cada uma deles, para as seguintes cidades, seguindo o critério de escolha por amostragem: Bom Despacho, Pedro Leopoldo, Mariana, Uberaba, Três Corações, Poços de Caldas, Uberlândia, Belo Horizonte, João Monlevade, Governador Valadares, Teófilo Otoni, Sete Lagoas, Itabira e Montes Claros.

Os questionários contêm, cada um, 19 (dezenove) questões de respostas discursivas, servindo como instrumento de coleta de dados para subsidiar a presente pesquisa (conforme Anexos I e II). Na elaboração do questionário procurou-se utilizar uma linguagem simples, clara e objetiva.

O questionário foi encaminhado para cada município acima listado (conforme comprovante de envio dos Correios – Anexo III), obedecendo-se a ordem hierárquica, na qual o chefe maior do Executivo é quem despacha e encaminha as correspondências dirigidas ao seu governo, direcionando-os aos prefeitos municipais, solicitando o encaminhamento destes para os gestores de trânsito local.

Acompanhando o referido questionário, foi encaminhada uma carta de apresentação do discente mestrandando, apresentando-se como pesquisador do programa de Pós-Graduação do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia – UFU, solicitando a resposta ao questionário, de forma a subsidiar os estudos propostos no tocante à gestão local do trânsito e à experiência vivida pelo município no tocante ao processo de municipalização do trânsito, conforme podem ser vistas em anexo.

Dos quatorze (14) questionários encaminhados às Prefeituras Municipais, obteve-se resposta de quatro municípios: Sete Lagoas (Anexo IV), Teófilo Otoni (Anexo V), Uberaba (Anexo VI) e Uberlândia (Anexo VII), que devolveram os formulários devidamente respondidos, cujas respostas são a seguir compiladas e analisadas.

3.2.1 – Quanto à criação do órgão municipal de gestão do trânsito

Devido à inserção destes municípios no SNT, todos possuem órgãos de gestão do trânsito – ora ligados à ramificações da administração municipal, ora criados exclusivamente para esse fim. No município de Teófilo Otoni, foi criado o TEOTRANS – Divisão de Trânsito e Transporte Público, vinculada à Prefeitura Municipal; em Sete Lagoas, utiliza-se a estrutura da própria Secretaria Municipal de Infra-Estrutura Urbana – o que na verdade representa uma facultatividade ao gestor público, que pode ou não instituir novo órgão de gestão do trânsito -; também é o caso do município de Uberaba, que conta com a Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes Especiais, Proteção de Bens e Serviços Públicos. Em Uberlândia, cuja integração ao SNT se deu em 1999, cumpre à SETTRAN – Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, criada em 1992, a gestão do trânsito local.

Note-se que, em relação aos municípios que responderam ao questionário encaminhado, há uma grande diferença no número de veículos componentes de suas frotas. Segundo dados obtidos da Prefeitura de Teófilo Otoni, conforme questionário, a frota total estimada é de 25.000 (vinte e cinco mil) veículos; em Sete Lagoas, é de 55.000 (cinquenta e cinco mil); em Uberaba, esse número salta para 119.000 (cento e dezenove mil); em Uberlândia, a frota é de 226.064 (duzentos e vinte e seis mil e sessenta e quatro) veículos, conforme estimativa apresentada pelos órgãos de trânsito daquelas cidades.

Elucide-se, por oportuno, o número de veículos (especificamente os automóveis) nesses municípios, comparado ao número de habitantes, conforme dados disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, de acordo com o Censo realizado no ano de 2007 (Tabela 5), o número de veículos informado pelos municípios não corresponde aos dados do IBGE, possivelmente em virtude de utilizarem dados menos recentes.

A frota de veículos é fator importante para se averiguar a dimensão dos fluxos no trânsito nas cidades pesquisadas e serve como parâmetro para direcionar o planejamento viário, papel fundamental do gestor público municipal, em atendimento às obrigações expostas no CTB, mormente em se tratando do disposto no artigo 24, inciso II daquela Lei¹⁴.

¹⁴ 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; (...).

Tabela 5 – Comparativo do número de automóveis e população nos municípios entrevistados

Município	População	Frota (somente tipo automóvel)¹⁵	Número de habitantes por veículo
Sete Lagoas	217.506	34.685	6
Teófilo Otoni	126.895	13.103	9
Uberaba	287.760	68.614	4
Uberlândia	608.369	122.313	5

Fonte: www.ibge.gov.br. Acesso em 30 jul 08.

3.2.2 – Da estruturação técnica e administrativa dos órgãos municipais ligados ao trânsito

Inquiridos sobre a indicação do responsável pelo órgão de trânsito do seu município, nota-se que nenhum deles possui qualificação técnica voltada à questão do planejamento urbano ou engenharia de tráfego. Nos municípios de Teófilo Otoni e Uberlândia, a condução dos trabalhos é feita por engenheiros civis, porém, as respectivas Prefeituras não informaram se estes profissionais têm alguma especialização técnica voltada à gestão do trânsito.

Tal exigência é necessária porque, para o exercício das competências legais voltadas à gestão do trânsito, o órgão do executivo municipal deve estar respaldado por técnicos habilitados nas mais diversas áreas, de modo a possibilitar o desenvolvimento de ações para regulação do uso dos espaços de circulação através de estudos para colocação de placas, estruturação de novas vias, construção de novos acessos, até mesmo quanto ao comportamento social em determinada área, o qual possa interferir nos aspectos da circulação.

Os órgãos de trânsito participantes da enquête responderam às perguntas formuladas, sobre a estruturação técnica e administrativa de suas instituições. Nelas, constata-se que, no que tange à estrutura exigida pelos órgãos nacionais de trânsito, em relação aos seus integrantes, denota-se a participação de agentes de trânsito, servidores operacionais, integrantes das JARI, servidores responsáveis pela educação para o trânsito, planejamento, engenharia e estatística, dentre outros. Constatou-se que, no município de Uberlândia, existem 455 (quatrocentos e cinquenta e cinco) funcionários atuantes do órgão de trânsito, revelando a atenção dada à

¹⁵ Fontes: Ministério da Justiça, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN - 2007; Malha municipal digital do Brasil: situação em 2005. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

organização do trânsito local, sendo que, destes, 233 (duzentos e trinta e três) atuam frente à fiscalização e operação de trânsito e transportes. Somente o município de Sete Lagoas ainda não possuía seu quadro funcional formado, este encontrava-se em fase final no processo de municipalização.

Na formação das JARI, percebe-se a presença de poucos integrantes, sendo que, somente o município de Teófilo Otoni, em resposta à questão proposta, demonstrou a existência de representantes de instituições civis em seu rol de membros.

3.2.3 – Da arrecadação e aplicação do valor advindo das multas

Perguntados sobre a arrecadação anual do município quanto às receitas originadas das atividades de fiscalização do trânsito, os representantes dos municípios foram reticentes, não respondendo à indagação proposta.

Como se viu no Capítulo II, é necessário que os gestores municipais cumpram o disposto no artigo 320, do CTB¹⁶. Questionados sobre o cumprimento desse comando legal, os dirigentes de trânsito de Teófilo Otoni, Uberaba e Uberlândia afirmaram vir cumprindo a determinação legal. Em Sete Lagoas, as verbas ainda advém do Estado, considerando a recente municipalização, através do repasse de percentual de impostos, com o qual vem sendo empreendidas ações no trânsito.

Aqui, resta a indagação: os Municípios omitiram tais informações por desconhecerem o montante de sua arrecadação com multas ou por não quererem dar transparência ao processo? Os valores arrecadados devem ser revertidos exclusivamente para o trânsito¹⁷, não podendo o administrador público empenhar tais verbas em outras finalidades que não sejam estas, restando à população o seu acompanhamento, ou mesmo ao Conselho Municipal de Trânsito, acaso existente – não obstante a falta de previsão legal para sua constituição em nível municipal, não lembrado pelo legislador, conforme se constata pela leitura do artigo 7º, do CTB.

¹⁶ Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

¹⁷ Com exceção do montante de 5% devido ao FUNSET (320, parágrafo único).

3.2.4 – Da impressão pós-municipalização

O que se revela interessante é que os municípios de Teófilo Otoni e Sete Lagoas tiveram sua municipalização viabilizada mais recentemente, apesar de possuírem expectativas negativas sobre o seu próprio trânsito, ou seja, classificam-na como “caótica”. “Condutores com total desrespeito ao CTB. A cidade tem 156 anos e não foi projetada e hoje recebe um volume enorme de veículos” e “... o nosso trânsito é razoável ... A partir do momento em que começarmos a gerenciar os recursos, as melhorias começarão a executadas em maiores escalas” (sic). Em relação ao município de Uberlândia, tendo em vista a sua municipalização não tão recente, este apresenta melhorias no trânsito local, advinda da aplicação dos recursos obtidos.

A informação prestada pelo município de Uberlândia (pelo seu gestor) quanto à possível redução dos índices de acidentes, demonstra que, apesar da aplicação de recursos, não houve redução nos índices de acidentes contabilizados, porém, tal número manteve-se estável desde o ano de 2004, o que é satisfatório diante do aumento significativo da frota na cidade, razão pela qual se poderia esperar aumento nos números de acidentes¹⁸. Quanto aos demais municípios, estes informaram não possuir informações acerca dos índices de acidentes em suas esferas de atuação.

3.2.5 – O processo de inserção no SNT e a percepção da população

Os municípios que responderam o formulário foram unânimes em reconhecer a facilidade de acesso aos órgãos superiores de trânsito, mormente o DENATRAN, que viabilizou sem maiores percalços o processo de inserção no Sistema Nacional de Trânsito, conforme exigido por lei. No entanto, da análise que se faz do questionário respondido pelo município de Uberaba, nota-se que houve dificuldades, sendo uma delas a criação da guarda de trânsito; porém, tais dificuldades parecem advir de divergências internas ao município, eis que tal criação depende de lei municipal e trata-se de questão melindrosa porque implica na contratação de servidores, que obriga à realização de concurso público.

¹⁸ Contudo, atente-se à recente entrada em vigor da Lei nº 11.705/2008, denominada “Lei Seca”, a qual trouxe redução do índice de acidentes nas vias de circulação brasileiras.

Outro ponto que foi objeto de questionamento aos municípios trata da percepção da população quanto à assunção da gestão local do trânsito pelos próprios municípios. Todos afirmaram que a aceitação foi boa e, segundo informou o responsável pelo preenchimento do questionário em Teófilo Otoni, a municipalização “tem incomodado somente os infratores”. Disso tudo, conclui-se que, se o processo de municipalização tem incomodado àqueles mais incautos, conseqüentemente está servindo a um dos fins para o qual foi criada!

3.2.6 – Convênios com outros Entes da Federação e as formas de coerção no trânsito

Dos municípios participantes da enquete, apenas o município de Teófilo Otoni afirmou ter firmado convênio com os governos estadual ou federal para a gestão de trechos de rodovias que cortam seus limites territoriais. No entanto, ao afirmar que o convênio foi firmado com a Polícia Militar, depreende-se que a tratativa somente se deu no tocante à competência para gestão do trânsito urbano, havendo confusão do respondente quanto à pergunta proposta.

Como forma de fiscalização do trânsito, temos a servir de forma eficiente os radares de controle de velocidade, fixos ou móveis. Estes estão presentes nos municípios de maior porte entrevistados – Uberaba e Uberlândia -, sendo que o serviço é prestado por meio de terceirização, sob a supervisão de técnicos do órgão local de trânsito.

A respeito dos convênios firmados pelo município de Uberlândia, cumpre lembrar o depoimento prestado por MESQUITA (2006, p. 95), que nos remete à data da municipalização do trânsito naquela unidade da federação – 1999, destacando a firmação de convênios com a Polícia Militar do Estado de Minas Gerais e a criação de leis que possibilitaram a gestão das infrações de trânsito.

Sobre os radares móveis, o autor desabafa, colocando o sistema de fiscalização eletrônica, iniciada naquele município no ano de 2000, como fator responsável pelo escancaramento da fragilidade dos órgãos de gerência em relação às diversas instituições e mecanismos pouco comprometidos com a melhoria do trânsito (MESQUITA: 2006, p. 96). Nota-se que, no tocante à fiscalização do trânsito, perdura a atuação da Polícia Militar, através de convênio, juntamente com os agentes municipais de trânsito. Em Uberlândia, essa atribuição já foi

repassada aos agentes de trânsito vinculados à SETTRAN municipal.

3.2.7 – Das ações de educação para o trânsito

A respeito da realização de campanhas de educação para o trânsito, questionamento feito no item de número 18 do questionário enviado aos municípios, o município de Teófilo Otoni respondeu que têm sido engendradas ações nesse sentido, ao lado das campanhas já realizadas pelo Governo Federal. Em Sete Lagoas, as campanhas são feitas por intermédio da Secretaria Municipal de Educação, voltadas ao ensino básico e fundamental.

O município de Uberaba empreende ações semanais voltadas à educação para o trânsito. Em Uberlândia, percebe-se que a questão é tratada com a merecida importância. Vejamos as razões dessa afirmação: o Programa Educação para o Trânsito, implantado naquela cidade, tem vários projetos que possuem o objetivo de orientar sobre a importância de seguir as normas de trânsito. Os projetos implantados são:

I) “Projeto educação nas vias”, consistente na distribuição de panfletos educativos e orientação para sensibilizar condutores sobre questões ligadas à segurança no trânsito e à necessidade de obedecer à legislação vigente, visando um trânsito consciente, humano e sem conflitos, garantindo assim maior segurança aos estudantes no trajeto, chegada e saída dos estabelecimentos educacionais;

II) Projeto “Transitolândia” (Figura 2), constituído de um espaço vivencial de trânsito, que oferece aos alunos do ensino fundamental das redes pública e privada do Município atividades de educação e conscientização no trânsito. O projeto é realizado em parceria com a Secretaria de Planejamento Urbano e Meio ambiente - SEPLAMA, a Fundação Uberlandense do Turismo, Esporte e Lazer - FUTEL e o Instituto de Desenvolvimento Regional do CINTAP/INDEREC.

Composta por uma via coletora, uma avenida com canteiro central e uma rua local de mão dupla, dividida por duas praças e três quadras jardinadas. O espaço conta, ainda, com estacionamento, de onde os alunos saem para as atividades práticas, utilizando bicicletas. Suas vias possuem faixas de travessia para pedestres e calçadas com rampas de acesso para

deficientes físicos, além da sinalização horizontal, vertical e semafórica, que simula o trânsito de uma mini-cidade. Por lá, as crianças recebem orientações sobre as regras de circulação para pedestres e ciclistas, em aulas ministradas por Agentes de Trânsito e Estagiários especialmente capacitados pelo NOT - Núcleo de Operações de Trânsito da SETTRAN;

Figura 2 – “Transitolândia” – Uberlândia/MG



Fonte: <http://www.demae.mg.gov.br>. Acesso em 12 set. 2008.

III) A Prefeitura desenvolve palestras nas empresas e escolas direcionadas para a área de segurança no trânsito, objetivando estimular atitudes e comportamentos seguros, transformando o conhecimento adquirido teoricamente em ações que contribuam para a formação de cidadãos conscientes e responsáveis, com a intenção de propiciar melhoria no trânsito e, conseqüentemente, reduzir acidentes.

Como se vê, há no município de Uberlândia um tratamento especial e sério voltado à educação para o trânsito, nos moldes como são exigidos por lei, demonstrando a preocupação do gestor público em promover melhores condições de vida à população, no que tange à circulação urbana, com os recursos arrecadados.

3.2.8 – Desafios e expectativas da municipalização

Por fim, em resposta à mais importante das questões, que trata das dificuldades e dos benefícios decorrentes da municipalização do trânsito, em Teófilo Otoni percebe-se que há resistência à municipalização por parte de alguns condutores e, no tocante aos benefícios,

visualiza-se uma proximidade maior do gestor público no atendimento às necessidades locais, possibilitando-lhe adequar o trânsito e, com isso, conferir melhor qualidade de vida à população.

Em Sete Lagoas, as expectativas são diferentes, no sentido de se perceber as muitas dificuldades na gestão local do trânsito, o que se justifica – segundo informou o próprio gestor do órgão de trânsito daquele município – diante dos baixos recursos existentes, destacando, porém, que os benefícios estão relacionados à maior facilidade da ordenação do trânsito quando o gestor está mais próximo, ou seja, é o próprio executivo municipal.

Uberlândia, de forma mais detida, destacou que as dificuldades experimentadas estão pautadas na preparação dos agentes de trânsito e na sua equiparação à frota existente, ou seja, o município deveria criar mais cargos de agentes, compatível com a quantidade de veículos no município. Quanto aos benefícios da municipalização, destacou o controle da receita advinda com a aplicação de multas e a facilidade na interferência no trânsito que, após a municipalização, passou a ser feita pelos próprios agentes municipais. Uberaba, apesar de questionada, não se posicionou no tocante à questão.

3.3 – Os municípios de Araguari e Ituiutaba no processo de implantação da municipalização do trânsito

O Município de Araguari, ao contrário dos municípios arrolados no Quadro 4 acima, encontra-se em processo de municipalização, tendo sido sancionada a Lei nº 4.361, de 21 de setembro de 2007, que “Cria a Coordenadoria Municipal de Trânsito e Transportes - CMTT; cria a Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI; cria o Fundo Municipal de Trânsito e Transportes - FMTT; altera a estrutura administrativa da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos e dá outras providências.”

A promulgação da referida lei, em âmbito municipal, desencadeará o processo de municipalização junto ao órgão federal de trânsito, com o encaminhamento de documentação e instrumentos legais, para inserção do município ao SNT, habilitando-o à gestão política e administrativa do trânsito local.

Em Araguari, o desencadeamento da municipalização se dá diante dos inúmeros e reiterados acidentes verificados na cidade, ocasionado pela má sinalização, falta de planejamento viário e pela ausência de fiscalização adequada à demanda.

Dias antes do encaminhamento da lei de criação do órgão de trânsito, pela Câmara Municipal, ao prefeito, para sanção, o descaso com a gestão local do trânsito culminou com a morte de um motociclista, no dia 13.09.2007, numa das principais vias da cidade, conforme noticiado em jornal local (Figura 3), e que deflagrou o debate sobre a municipalização e sensibilizou os gestores públicos para solução do impasse da aprovação da referida lei.

Assim, após inúmeras audiências públicas e discussões acerca do tema foi aprovada a lei de criação dos órgãos de trânsito no município de Araguari – Lei nº 4.361/07, após a qual a população espera que seja dado andamento ao processo de inserção do SNT, visando a melhoria do trânsito local e, conseqüentemente, da qualidade de vida da população.

Segundo informações do Secretário Municipal de Serviços Urbanos de Araguari, prestadas na edição do dia 11.03.2008 do jornal Gazeta do Triângulo (Figura 3)¹⁹, atualmente já conta com a atuação de 22 (vinte e dois) agentes de trânsito uniformizados nas vias da cidade que, apesar de ainda não exercerem a fiscalização, sua participação tem contribuído com a melhoria na organização e fluidez do trânsito em trechos mais movimentados da cidade.

Para treinamento dos agentes de trânsito, a Prefeitura de Araguari firmou convênio com a Fundação Guimarães Rosa, de Belo Horizonte-MG, que, em parceria com a unidade local da Polícia Militar de Minas Gerais, ofereceu curso de preparação nos dias 11 a 29 de fevereiro de 2008, instruindo e capacitando os agentes para atuação no trânsito, conforme determina a lei municipal.

Os próximos passos da Coordenadoria Municipal de Trânsito e Transporte de Araguari serão para adequar as vias de circulação da cidade, iniciando pelas mais problemáticas, a aquisição de prédio próprio para sua instalação e atendimento ao público.

¹⁹ Disponível na versão eletrônica do jornal Gazeta do Triângulo: <http://gazetadotriangulo.com.br>. Acesso em 10 jun. 2008.

Figura 3 – Capa da edição de 13 de setembro do jornal Gazeta do Triângulo – Araguari/MG



Fonte: MARQUES, M. E. (2007)

Em Ituiutaba, segundo informações colhidas junto à empresa de consultoria licitada – Vertran Ltda. - a experiência é positiva no tocante à municipalização do trânsito. O Município conta com a assessoria da empresa Gerenciamento e Controle de Tráfego Ltda. (VERTRAN Ltda.), sediada em Uberlândia-MG, na Rua Isaura Augusta Pereira, 501, 2º andar, no Bairro Santa Mônica, tal empresa presta ao Poder Executivo o acompanhamento de todas as fases do processo de municipalização, a correção e estruturação de vias e meios de transporte.

Toda a questão do trânsito foi entregue à referida empresa, que tratou do processo de regulação e implantação do sistema de transporte coletivo e, mais recentemente, a partir do mês de agosto de 2007, do processo de municipalização, exigida pelo Código de Trânsito

Brasileiro, através do projeto denominado “Elaboração de Projeto Básico de Engenharia e Consultoria para Municipalização do Transporte e do Trânsito no Município de Ituiutaba”.

A equipe responsável pela municipalização do trânsito em Ituiutaba conta com a orientação técnica dos profissionais pertencentes à empresa licitada – Vertran Ltda. -, que em conjunto com os órgãos da prefeitura, oferecem todos os dados mantidos em seus sistemas de informação, atuam visando os estudos tendentes à modificação dos espaços de circulação.

Em atendimento à exigência da lei (CTB), o município de Ituiutaba, através do seu Poder Executivo, instituiu o Departamento de Trânsito e Transporte para gerir as questões afetas à matéria. Esse órgão é integrante da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos, porém não é um órgão dotado de independência funcional e administrativa, como seria aconselhável. Até a criação do Departamento de Trânsito e Transporte, não havia no município qualquer órgão que atuasse na gestão do trânsito. O órgão responsável pelo trânsito, até então, era a Secretaria de Planejamento, juntamente com uma Comissão de Trânsito e Transporte ligado à Secretaria Municipal de Governo, composta de secretários e pessoas da comunidade.

O Departamento de Trânsito e Transporte de Ituiutaba-MG conta, em seu quadro técnico, com a atuação de (01) uma engenheira civil, como diretora, (01) uma advogada como chefe de seção administrativa, (01) um profissional da área de marketing e propaganda, como chefe da seção de transporte. Na direção dos agentes de trânsito, atuam (01) coordenador e (01) técnico da área de trânsito. Esses dois últimos cargos ainda não foram ocupados, pois a municipalização ainda está em fase de elaboração.

Quanto aos agentes de trânsito, o município de Ituiutaba efetuou o concurso público, sendo que os aprovados serão convocados para participarem de curso de preparação, com cento e vinte (120) horas-aula, a ser realizado em Ituiutaba-MG em meados do mês de julho e agosto de 2008, contando com a participação, como capacitadores e palestrantes, de integrante do órgão do DETRAN de Uberlândia-MG, SETTRAN (órgão gestor do trânsito em Uberlândia-MG), membros da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais – corporações de Uberlândia-MG e Ituiutaba-MG, Corpo de Bombeiros Militar, Universidade Federal de Uberlândia – UFU e agentes de trânsito de Uberlândia-MG, obedecendo a cronograma previamente estabelecido.

Toda a documentação necessária à municipalização já foi enviada ao Denatran, pela prefeitura de Ituiutaba-MG. O conjunto de projetos de leis são elaborados pela Vertran, através de sua consultoria jurídica em Belo Horizonte-MG e encaminhados à Procuradoria do Município para discussão e modificação dos projetos, de acordo com as necessidades e realidade do município.

3.4 – Impasses da municipalização a partir da experiência mineira

Deve-se reconhecer a evolução da municipalização do trânsito no Brasil, pois segundo dados do Ministério das Cidades, antes da entrada em vigência do Código de Trânsito Brasileiro, apenas 17 (dezessete) municípios encontravam-se integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, sendo que, segundo dados atuais (2007), mencionados anteriormente, 835 (oitocentos e trinta e cinco) municípios estão insertos no SNT²⁰.

Contudo, muitos municípios brasileiros, nestes incluídos grande parte dos municípios mineiros, ainda não se preocuparam em cumprir com a obrigação legal insculpida no CTB, uma vez que ainda não gerem por si só o trânsito em seus âmbitos de competência.

Tal desídia deve-se à inexistência de penalidade para os prefeitos que deixam de ordenar os trâmites necessários à criação de leis e estruturação de órgãos para encaminhamento ao órgão maior de trânsito em âmbito nacional para inserção do município no SNT. Há, por outro lado, penalizações quanto à reparação advindas dessa omissão, que em grande medida impede o município de cumprir com a obrigação de ordenar o uso dos espaços públicos locais – nesta “ordenação” inclui-se a normatização e regulação do trânsito – caso qualquer cidadão sofra danos decorrentes de má sinalização ou outra desídia qualquer do Poder Público.

Nota-se que nessa responsabilização, objetivada através do art. 1º, §3º, do CTB, o município responde de forma objetiva, independentemente da existência de culpa ou que tenha concorrido diretamente para a efetivação do dano ao cidadão. No entanto, essa possibilidade não intimida o gestor público, pois conforme se pode ver, a maior parte dos municípios brasileiros e mineiros encontra-se alienada do contexto obrigacional relativo à competência

²⁰ Disponível em: www.denatran.gov.br. Acesso em 26 ago. 2007.

para a gestão do trânsito.

É importante observar que são grandes as dificuldades enfrentadas pelo gestor público para a consecução da obrigação legal prevista no CTB, fator que revela que a municipalização nem sempre traz consigo a solução para os problemas no trânsito. Tais dificuldades apontam que, ao municipalizarem o trânsito, após inserção e aprovação pelo DENATRAN, as prefeituras, principalmente as de menor porte enfrentam dificuldades em capacitar seus agentes de trânsito – isso quando conseguem ocupar tais cargos sem lançar mão de irregularidades, como o desvio de função -, seus técnicos e operadores que, na maior parte são servidores efetivos que há muito tempo não buscam atualização, considerando que essa área é relativamente nova²¹.

Outro impasse é a falta de aplicação de recursos de acordo com o comando legal, ou seja, destinado à educação e segurança no trânsito. Tais recursos, obtidos através de arrecadação de multas oriundas de autuações efetivadas pelos agentes de trânsito, na maior parte dos casos são destinadas a outras finalidades (de acordo com o alvedrio do chefe do executivo), secretário de fazenda ou do ordenador de despesas. Sem que exista fiscalização nesse sentido, não será possível o cumprimento da lei, que determina a reversão de recursos obtidos com as multas em projetos de trânsito, repassando ainda 5% do valor arrecadado a programas nacionais (art. 320, CTB), otimizando os resultados e fazendo com que os índices de incidentes no trânsito caiam em espaços cada vez menores. Além disso, o município deve oferecer apoio financeiro à JARI e também ao Conselho Estadual de Trânsito, o CETRAN. (art. 16 e 337, ambos do CTB), ampliando a interação entre os órgãos ligados ao trânsito.

Nesse mesmo contexto, os municípios têm baseado seu orçamento de trânsito apenas na arrecadação de multas, resultando num fator de risco, ao invés de destinar parte substancial do orçamento público para a consecução de finalidades voltadas à gestão e implementação do trânsito, devidamente previstas nas leis orçamentárias municipais, nos termos previstos na Lei de Responsabilidade Fiscal. E, por atuarem com base em fator de risco, a arrecadação pode não ser suficiente para as despesas previstas com o trânsito, deixando o gestor de investir no trânsito em razão da falta de planejamento orçamentário – o que ocorre, geralmente, em municípios de menor porte, como os anteriormente analisados: Teófilo Otoni e Sete Lagoas.

²¹ Apontadas sucintamente em arquivo eletrônico de slides disponível em www.denatran.gov.br, produzido pela assessoria técnica do DENATRAN, por ocasião do III Fórum de Trânsito do Estado do Pará.

Outro fator de impasse em relação à municipalização é a dificuldade dos gestores municipais em levar a efeito os almejados convênios com outras instituições ou órgãos, como a Polícia Militar, de forma a, em suprimimento à impossibilidade de contratação de agentes, conseguirem com que a fiscalização seja feita em seu âmbito de competência.

Aliada aos impasses acima descritos está a precariedade dos órgãos de trânsito dos municípios, revelada não só na falta de estruturação material, como veículos, sede física e equipamentos. Também há ineficiências relativas aos recursos humanos que por não contarem, em sua grande maioria, com técnicos e operadores devidamente capacitados para executarem suas funções, geram uma prestação ineficiente do serviço público e a falta de credibilidade por parte da população.

Como se vê, grandes são os obstáculos a serem superados, para o correto e completo cumprimento das obrigações legais dos municípios, trazidas pelo CTB, devendo contar, acima de tudo, com o investimento do governo federal não só na orientação técnica, como também na fiscalização e acompanhamento da atuação dos órgãos de trânsito após a sua inserção no SNT.

Para quê, então, municipalizar o trânsito, se aparentemente os ônus se sobressaem aos benefícios? A municipalização é o instrumento que servirá para garantir ao gestor público municipal as condições de atender, de forma direta, as necessidades da população, através da implantação de uma política de trânsito capaz de suprir as demandas de segurança e fluidez e gerar maior facilidade para a articulação das ações de trânsito, que são fundamentais para a realização de um projeto de cidade mais humana. Há que se buscar, também, o empenho dos chefes dos executivos municipais, no sentido de reconhecerem a importância da boa fluidez do trânsito e o seu reflexo na qualidade de vida da população.

CONSIDERAÇÕES CONCLUSIVAS

Após análise do assunto abordado nesse escrito, pode-se chegar a uma conclusão importante: o deslocamento, que gera o desenvolvimento do trânsito, representa uma das maiores necessidades humanas, pois é a partir dessa movimentação que temos uma importante ferramenta de evolução da sociedade.

Desde os tempos mais remotos, o homem teve que se locomover para conseguir sobreviver. O simples ato de caçar gerava movimento. A partir disso, o aumento da população impulsiona os fluxos de movimento, ante a necessidade de sobrevivência que aumenta gradativamente. Assim, à medida que a sociedade evoluía, as necessidades e demandas aumentavam e, com isso, os conflitos pela utilização do espaço.

Com o advento da Revolução Industrial que acelerou a expansão urbana em praticamente todo o mundo, os problemas de locomoção aumentaram paulatinamente, e com ela, a ocorrência de graves acidentes e congestionamentos de veículos. A modernidade e a tecnologia favoreceram a aquisição de formas motorizadas de locomoção e, assim, os espaços tornaram-se cada vez mais inchados. O incentivo à aquisição de novos veículos vem das próprias fábricas, que bombardeiam com mídias incisivas, levando o consumidor a comprar veículos, seduzidos por facilidades de pagamentos e benefícios com acessórios adicionais. De modo que, adquirir um veículo hoje, é muito mais fácil, o que implica em frotas cada vez maiores, em espaços que não foram planejados para tantos fluxos.

Mesmo em cidades de pequeno porte há graves problemas de circulação pelo espaço decorrentes de conflitos de interesses. Há pedestres querendo trafegar a pé, mas são limitados por carros apressados, estes são limitados por semáforos e motocicletas que trafegam perigosamente entre os carros. Há também veículos mais simples como bicicletas e carroças buscando, como os demais, ocupar seu espaço nas vias de circulação.

Assim, à medida que o número de veículos aumenta, expandem os espaços de circulação e os conflitos. O agravante é o fato de que nem sempre há uma utilização racional dessas máquinas, culminando em situações de acidentes. O resultado disso é uma circulação complexa, sem planejamento de ocupação de espaços, gerando uma desagradável curva

ascendente de mortos e feridos por problemas no trânsito.

Apesar de possuímos leis modernas de trânsito e um Código denominado de “Código Cidadão” (CTB), os problemas ainda estão longe de ser solucionados e sequer, abrandados. Há ainda pouca fiscalização no cumprimento das leis e poucos investimentos de grande porte no setor.

O Código de Trânsito Brasileiro está em vigor há mais de dez anos, trazendo consigo leis mais duras, procurando inibir a ação de maus motoristas. No entanto, é muito freqüente a divulgação de notícias envolvendo motociclistas sem capacetes, pedestres circulando fora das faixas, optando por travessias mais perigosas, veículos em péssimas condições de preservação, compra de carteiras de habilitação, motoristas embriagados ao volante, tudo contribuindo para tristes estatísticas. No Brasil, morre mais gente no trânsito diariamente do que em muitos países que se encontram em situação de guerra. Esse quadro alarmante faz com que surjam a cada dia idéias para reverter essa situação.

Uma solução imediata é fiscalizar com maior rigor a aplicação das leis regulamentadoras do trânsito no país. O CTB é um excelente conjunto de leis, apresentando medidas de prevenção de acidentes e práticas para uma boa fluidez, há que se fazer assim, uma intensificação no cumprimento do mesmo, a fim de que nosso trânsito seja mais eficaz e ceife menos vidas.

A proposta mais significativa apresentada pelo Código de Trânsito é objeto da presente dissertação: a municipalização do trânsito, consistente na transferência da gestão da circulação, da esfera estadual para o âmbito municipal. Ao longo deste estudo, ficou nítida a necessidade de organizar melhor os fluxos e da necessidade de cada município assumir a responsabilidade quanto ao planejamento e gestão dos problemas concernentes ao trânsito.

Um aspecto a analisado concerne às multas arrecadadas. Geralmente vão acrescer à receita do Estado e este, por sua vez, faz o repasse aos municípios; tal repasse, entretanto, nem sempre é justo ou atende às necessidades de determinada localidade. Com a municipalização do trânsito, os recursos obtidos pela aplicação de multas em infratores ficam no próprio município, com exceção do percentual destinado ao FUNSET. Assim, o próprio gestor pode aplicar tais recursos onde realmente se faz necessário.

Atualmente, muitas cidades brasileiras pautam seu crescimento em ações planejadas, através de ações delimitadas previamente em um Plano Diretor. Com esse plano de ações, há possibilidade de delimitar até que ponto a cidade pode crescer e em que condições, de modo que o crescimento venha acompanhado de qualidade de vida satisfatória a seus munícipes. Nessa perspectiva entra o trânsito local. Com os recursos ficando no próprio município, há maior liberdade para a aplicação dos mesmos em setores precários. Portanto, há maiores chances de recursos serem aplicados em reparação de vias esburacadas e sem pavimentação asfáltica, instalação de mais semáforos e controladores de velocidade, como lombadas e radares entre outras ações, que serão muito mais eficazes se feitas pelo próprio município, uma vez que conhecem os problemas locais a fundo, ao ter maior contato com as populações das áreas atingidas por condições precárias de tráfego.

Quanto à fiscalização do cumprimento das normas de trânsito, a municipalização se mostra muito eficaz. Ao conhecer a cidade como um todo, as autoridades e planejadores podem delimitar com maior precisão as áreas onde se faz mais necessária a fiscalização, levando em conta onde ocorrem os maiores fluxos e quais são os horários de pico, possibilitando observar de forma mais ampla o cumprimento das leis pelos cidadãos.

Para tanto, é imprescindível que o município tenha uma boa estrutura para gerir seu próprio trânsito. Fazer parcerias com os Governos Estadual e Federal são oportunos, desde que estes convênios não tirem a autonomia do município. As parcerias na gestão de vias de uso comum são importantes, pois podem permitir melhorias em rodovias que cortam os municípios, atacando os problemas de trânsito em todas as frentes.

A instalação das JARIs – Juntas Administrativa de Recursos de Infrações – é outro passo importante a ser dado na estruturação da municipalização. Trata-se de um órgão ligado a uma das questões mais polêmicas do trânsito: a questão das multas, que em muitos casos são aplicadas injustamente, pautadas em análises errôneas. Também a burocracia e as dificuldades impostas por esferas extra-municipais, atravancam a resolução da questão. Tendo um órgão ligado à esfera municipal para cuidar do assunto, a análise das multas é facilitada, podendo haver uma análise melhor de fatos ocorridos, confirmando-a ou não.

Apresentando uma boa estruturação administrativa ligada à gestão do trânsito, conforme exigido pelo CTB, é importante que o município mantenha um pessoal especializado em

trânsito, a fim de verificar a execução correta do planejamento de tráfego destinado à cidade. Para tanto, não basta contratar agentes de trânsito, mas especializá-los para desenvolverem um trabalho de qualidade e profissionalismo e, assim, atuarem com discernimento diante das situações que ocorrerem no tráfego das vias por eles fiscalizadas. Os técnicos e agentes devem passar por constantes treinamentos e cursos de atualização, para servirem aos cidadãos, oferecendo-lhes um trabalho justo e condizente com a realidade e suas necessidades.

É importante reafirmar a importância da participação da sociedade no processo, como reafirmação dos ideais democráticos. Assim, é fundamental que se dê vez à comunidade para opinar a respeito das ações a serem realizadas no trânsito do município, através de audiências públicas, ou até mesmo através da participação nos Conselhos Municipais de Trânsito. É importante que haja fiscalização do trabalho dos agentes e demais funcionários ligados ao universo do tráfego e da mobilidade no espaço urbano.

Faz-se necessário manter um projeto prático e eficaz de educação para o trânsito. A qualidade do trânsito deve estar incutida na mente das pessoas, apontando noções básicas de sinalização e de comportamentos de urbanidade no trânsito. Ademais, é mais uma das competências previstas no art. 24, inciso XV, do CTB, segundo o qual, cabe ao Município promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN.

A educação para o trânsito deve estender-se também aos ciclistas e pedestres. No caso do pedestre é importante sua participação correta no processo. Mesmo não conduzindo veículos, são atores responsáveis pelos conflitos no trânsito. Ao trocar uma passarela, por exemplo, para atravessar uma avenida larga e movimentada, ou atravessar uma rua fora da faixa de pedestre, além de afrontarem a lei, podem causar acidentes, causando riscos a si mesmos e aos demais usuários das vias. Os ciclistas também se envolvem com facilidade em acidentes, não dirigem veículos motorizados e com capacidade de atingir altas velocidades, mas podem atravessar vias de forma errada, se envolvendo em atropelamentos e em situações de alto risco de morte.

Sendo assim, é importante que todos recebam informações que ajudem a desenvolver um papel correto no trânsito, sem envolvimento em acidentes. Logo, a educação no trânsito é uma prática que deve envolver toda a sociedade e a municipalização pode aproximar com maior

facilidade a população e o trânsito, ao levar a ela, informações sobre elementos peculiares da cidade. Um plano de educação para o trânsito, de âmbito federal ou estadual, pode deixar passar características específicas de uma cidade, com isso, haverá falhas, pois se trata de um plano geral, sem pormenorizar características importantes. Ao assumir a educação para o trânsito, o município pode criar um plano que busque resolver os problemas da coletividade local, acentuando o que cada cidade tem de peculiar, em relação aos problemas de tráfego, buscando amenizá-los.

Logo, o processo de inserção do município no sistema nacional e a conseqüente municipalização do trânsito é fundamental para solucionar problemas do tráfego nas cidades brasileiras. No entanto, ainda são poucos os municípios do país que adotam esse modelo de gestão do trânsito, contrariando a determinação do Código de Trânsito Brasileiro.

Em Minas Gerais, o Estado que possui maior número de municípios – 854 (oitocentos e cinquenta e quatro), pouco mais de trinta municípios possuem um projeto de municipalização do trânsito. No caso específico do Triângulo Mineiro, apenas os dois maiores municípios – Uberlândia e Uberaba – apresentam trânsito municipalizado, sendo o primeiro, o que mostra maior evolução no processo, o que se pode atribuir à maior monta de investimentos a ele direcionados, advindos dos governos Estadual e Federal, além da imposição de expansão dos equipamentos urbanos e da malha viária, por parte das grandes indústrias e empresas que lá se instalam, principalmente as de logística e transporte.

Com uma frota superior a 220.000 veículos e uma população superior a 600 mil habitantes, Uberlândia é uma cidade com maior propensão à ocorrência de conflitos de trânsito e, conseqüentemente, de acidentes. No entanto, pode-se notar na análise da pesquisa apresentada no terceiro capítulo desse estudo que o governo uberlandense adotou uma série de medidas objetivando melhorias no trânsito local. Intensificou a panfletagem, visando levar mais informação aos condutores, passando-lhes maiores noções de prevenção de acidentes e segurança no trânsito, criou um espaço para educação para o trânsito denominado Transitolândia, além da realização de palestras em empresas e escolas, tudo isso para se chegar a um tráfego mais humanizado e com resolução consciente dos conflitos gerados no trânsito.

O processo de inserção no STN e da municipalização é ainda incipiente, apesar dos dez anos

do CTB, visto que concluímos que não se apresenta grandes mudanças nos trânsitos das cidades onde já houve a assunção da gestão do trânsito. No exemplo de Uberlândia, notou-se uma manutenção no número de acidentes. Teoricamente não seria algo para se comemorar, no entanto, houve nos últimos anos um gradativo aumento da frota. Com aumento de frota não seguido de aumento de acidentes, é algo positivo e a ser levado em consideração. É sinal de que ações de educação no trânsito já estão apresentando resultados importantes. Com a intensificação do trabalho de prevenção e conscientização de ações no trânsito, a tendência é de queda no número de acidentes, mesmo com aumento da frota circulante. Lembramos, aqui, a entrada em vigor da Lei nº 11.705/2008, que trouxe modificações ao CTB, buscando inibir o consumo de bebida alcoólica por condutores de veículos automotores. Com isso, a busca da alcoolemia zero no motorista também contribui para a redução dos índices de acidentes, sendo que tais índices ainda são precários, tendo em vista a recente entrada em vigor da referida Lei.

O que se pode notar é que a população ainda se mostra desinformada sobre a municipalização do trânsito, não cobrando assim, medidas de implantação do mesmo. Há, ainda, motoristas que resistem ao processo por acreditarem que as multas serão mais frequentes. Por certo, com a municipalização do trânsito, a fiscalização tende a aumentar e, com isso, as multas serão mais incidentes, porém, atingirão apenas os motoristas que estão em desacordo com alguma norma de trânsito. Essa preocupação pode ser sanada com um modelo de educação, planejamento e fiscalizações para se manter a conscientização daqueles que circulam.

A principal justificativa pela não implantação do processo de municipalização reside da capacitação de pessoal para atuar no trânsito da cidade. Muitos prefeitos optam por manter o trânsito nas mãos da Polícia Militar, mantendo Secretarias de Trânsito que pouco fazem pelo tráfego local. Para muitos, pareceria, a princípio, oneroso contratar e treinar pessoas para fiscalizarem os fluxos na vias urbanas, entretanto, as vantagens da atuação frente ao trânsito sobrepõem eventual onerosidade.

Com a atuação de agentes de trânsito, a fiscalização será mais eficaz, uma vez que será executada por pessoas treinadas e que realmente conhecem o trânsito local a fundo, observando seus pontos mais críticos e sujeitos a graves conflitos e acidentes. A aplicação de multa será feita com maior observação e maior precisão, punindo quem realmente transgrediu a lei, além de gerar mais empregos, dando oportunidade de trabalho a diversas pessoas com bom potencial.

É interessante também manter no órgão gestor do trânsito local, um quadro interdisciplinar de funcionários, visando o planejamento, os quais poderão aplicar seus conhecimentos na elaboração de projetos e metas que levem a uma melhor fluidez. Seu trabalho pode ser útil na sinalização, na distribuição de semáforos, placas e radares, criar caminhos alternativos a fim de evitar congestionamentos em áreas de maior fluidez, organizar a distribuição de vias em bairro novos, integrando-os com áreas centrais, enfim, desenvolver um trabalho com racionalidade, sem dispensar o humanismo no trânsito.

Outro entrave observado concerne à incorreta utilização dos recursos obtidos com arrecadação de multas. A lei é clara, estipulando a reversão de recursos angariados com multas em ações que melhorem o trânsito. O objetivo principal, conforme disposto em lei, é aplicar esse recurso em recuperação de vias, contratação de pessoal para atuar como agentes, melhorar sinalização das vias e manter um sólido projeto de educação no trânsito.

Nesse caso, entra novamente a participação popular. É importante que a sociedade esteja atenta na aplicação de recursos. Para tanto, pode-se criar uma comissão popular com acesso às contas públicas, verificando a reversão de dinheiro das multas em prol do trânsito, evitando desvios e atendimento de interesses que não sejam da comunidade. Toda a população tem o direito e o dever de fiscalizar as ações do governo local, devendo também pressionar o Legislativo para que crie leis que regulem o trânsito nas vias da cidade.

É interessante também que o município que mantém a gestão de seu trânsito, destine parte do orçamento municipal para aplicar idéias ligadas ao fluxo. Utilizar apenas recursos obtidos com multas é pouco diante da complexidade da fluidez de pessoas e máquinas nos espaços urbanos.

Outra proposta interessante é manter a população informada sobre o assunto, apresentando freqüentemente boletins com notícias ligadas ao tráfego na cidade, fazendo comparativos, mostrando que a municipalização está trazendo resultados positivos, isto porque, muitas vezes, a sociedade critica o processo sem ao menos conhecê-lo.

Para tanto, antes de divulgar informações, deve manter uma boa estruturação dos serviços prestados à sociedade, ou então cairão na armadilha de divulgarem propaganda enganosa. Dessa forma, o Poder Público municipal deve manter uma Secretaria de Trânsito organizada,

interativa com a JARI local e com parceiros do Estado e da União, se for o caso, e principalmente, manter em seu quadro de funcionários pessoas capacitadas, atualizadas e sempre prontas para esclarecerem as dúvidas da população. Conquistando a credibilidade da população, ganhará um importante apoio na execução do projeto, fazendo que ele se amplie e atenda cada vez mais as necessidades da sociedade em questão.

Pode-se notar que a municipalização é um processo complexo e que esbarra em uma série de empecilhos. Se formos tomados pelo imediatismo, realmente optaremos pela continuação da gestão feita por órgãos exteriores ao município, mas se formos observar bem, as vantagens surgidas ao longo do processo tornam-no extremamente atrativo.

A primeira grande vantagem reside na aproximação do trânsito local com os moradores da cidade. Os projetos serão feitos visando o atendimento das necessidades locais, sem a interferência de outras localidades, com problemas diferentes. As ações vão de encontro aos problemas da cidade, explorando seus pontos de melhor fluidez, criando ações para manter esse quadro e alterando espaços com problemas de tráfego, estudando os melhores métodos para se atingir melhorias sem causar impactos negativos. Serão projetos feitos no município para o próprio município, atendendo ao comando Constitucional.

Outra vantagem concerne à melhor aplicação de recursos obtidos com as multas, pois o município terá acesso direto a esse recurso, otimizando sua aplicação, destinando essa verba a projetos ligados à melhoria do trânsito. Mantendo agentes capacitados e atentos, haverá mais fiscalização no cumprimento das normas de trânsito, o que causará redução significativa de acidentes.

Dessa forma, há uma conclusão importante: o processo de municipalização do trânsito é positivo e altamente eficaz, desde que implantando de forma correta e de encontro às reais necessidades da população. Se “a priori” ele se mostra um processo complexo, demorado e oneroso, futuramente pode apresentar frutos valiosos, como a redução de mortes.

Assim, àqueles que resistem ao processo por considerá-lo difícil e caro, fica uma importante observação: ao empenhar-se em reduzir conflitos de tráfego, e conseqüentemente, acidentes, o processo de municipalização do trânsito visa proporcionar melhor qualidade de vida à população, humanizando os fluxos e preservando vidas, o que justifica os gastos de qualquer

projeto empenhado na melhoria do trânsito.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ANTAS JR., Ricardo Mendes. **Espaço geográfico**: fonte material e não formal do direito. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia. Tese de Doutorado, 2002.

ARAÚJO, Julyver Modesto de; FACTORI, Edilson. **Instalação e funcionamento das juntas administrativas de recursos de infrações (JARIs) e o julgamento de recursos**: manual para análise de recursos de trânsito. São Paulo: Cantareira, 2006.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Mobilidade e uso dos modos de transporte**. Texto da Revista Transporte Público, ano 25, 3º trimestre, 2003.

_____. **Mobilidade urbana e inclusão social**: desafios para o transporte urbano no Brasil. Revista Transporte Público, ano 25, 3º trimestre, 2003.

BANISTER e HALL apud HOYLE, Brian e KNOWLES, Richard (edit.). **Modern transport geography**. 2 ed. Trad. Chichester-UK: John Wiley & Sons Ltd., 2001.

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

_____. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código de Trânsito Brasileiro. São Paulo: Sugestões Literárias, 1997.

_____. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Estatuto da Cidade. Brasília, DF: Congresso Nacional, 1988.

_____. **Ministério da Justiça**. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Municipalização do trânsito: roteiro para implantação. Apresentação Ministro da Justiça José Gregori. Brasília: Denatran, 2000.

_____. **Ministério das Cidades**. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Municipalização do trânsito: roteiro revisado. Brasília: Ministério das Cidades, 2003.

_____. **Ministério das Cidades**. DENATRAN. Curso para integração dos municípios ao SNT. Apresentação: Ministro de Estado das Cidades Olívio de Oliveira Dutra. Brasília: Denatran, 2005 (a).

_____. **Ministério das Cidades**. Plano diretor participativo: guia para a elaboração pelos municípios e cidadãos. 2. ed. Coordenação Geral Raquel Rolnik e Otilie Macedo Pinheiro. Brasília: Ministério das Cidades, Confea, 2005 (b).

CÂMARA DOS DEPUTADOS. In: Anais do II Simpósio Nacional de Trânsito. BEUX, Armindo. **Educação de trânsito**. Brasília, 1981, p. 289-295.

COLLAÇO, Flávio Roberto. **O município na federação brasileira**. Florianópolis: UFSC, 1982.

CORREIA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4 ed. São Paulo: Ática, 1999.

DALLARI, Adilson Abreu; FIGUEIREDO, Lúcia Valle (coordenadores). **Temas de direito urbanístico 2**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

FERREIRA, William Rodrigues. **O espaço público nas áreas centrais**: a rua como referência - um estudo de caso em Uberlândia - MG. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP. São Paulo, 2002.

MESQUITA, Adailson Pinheiro, SILVA, Hermiton Quirino. **As linhas do tecido urbano**: o sistema de transportes e a evolução urbana de Uberlândia-MG. Uberlândia: Roma, 2006.

PIRES, A. B.; VASCONCELLOS, E. A.; SILVA, A. C. e (coord.). **Transporte humano**: cidades com qualidade de vida. São Paulo: ANTP, 1997.

PONS, Joana Maria Seguí; REYNÉS, Maria Rosa Martínez. **Los sistemas inteligentes de transporte y sus efectos en la movilidad urbana e interurbana**. Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2004, vol. VIII, núm. 170-60. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-170-60.htm> [ISSN: 1138-9788]. Acesso em 06 out. 2007.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. 5 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2004.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1995 (Coleção Primeiros Passos; v. 203).

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo. Razão e emoção. 4 ed. São Paulo: USP, 2006.

VASCONCELLOS. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1998 (Coleção Primeiros Passos).

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. 3 ed. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. **Circular é preciso, viver não é preciso**: a história do trânsito. São Paulo: Editora Annablume, 2003 (a).

_____. **Mobilidade e uso dos modos de transporte**. In Revista dos transportes Públicos, nº 100. São Paulo: ANTP, Ano 25, 3º. Trimestre, 2003 (b).

_____. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

VILELLA, Patrícia de Almeida. **A educação para o trânsito como estratégia para uma nova mobilidade urbana**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia/MG, 2006.

SÍTIOS ELETRÔNICOS INSTITUCIONAIS:

Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes (ANPET). Disponível em: <http://www.anpet.org.br>.

Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP). Disponível em: <http://www.antp.org.br>.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Disponível em: <http://www.antt.gov.br>.

Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Disponível em: <http://www.denatran.gov.br>

Departamento de Trânsito de Minas Gerais (DETRAN-MG). Disponível em: <http://www.dentrannet.mg.gov.br>.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>

Ministério das Cidades, Governo Federal. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br>.

ANEXOS

Anexo I – Carta de apresentação e solicitação de preenchimento do questionário

Anexo II - Modelo do questionário enviado às Prefeituras

Anexo III – Questionário respondido pelo órgão de trânsito do município de Sete Lagoas

Anexo IV – Questionário respondido pelo órgão de trânsito do município de Teófilo Otoni

Anexo V – Questionário respondido pelo órgão de trânsito do município de Uberaba

Anexo VI – Questionário respondido pelo órgão de trânsito do município de Uberlândia

Anexo I



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território



Uberlândia (MG), 09 de julho de 2007.

Ilustríssimo senhor Secretário / Gestor,

Sou mestrando do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia – UFU e venho realizando estudos voltados à municipalização do trânsito e sua influência no ordenamento do espaço urbano, que culminará na redação de dissertação de mestrado, a ser defendida perante banca examinadora em meados do 1º semestre do próximo ano de 2008.

Nesse intuito, pretendo buscar informações junto a municípios mineiros, já inseridos no Sistema Nacional de Trânsito, para que possa reunir dados necessários à concretização do mencionado estudo.

Por esta razão, venho solicitar a V. Sa. o preenchimento do questionário anexo, para que nos auxilie com as informações requisitadas.

Solicito, ainda, a gentileza de encaminhar o questionário respondido, via Correios ou fax, para o endereço ou telefone abaixo informado, se possível, até o final do mês de setembro do corrente ano.

Agradeço antecipadamente a atenção dispensada por V. Exa. e pelos demais servidores, manifestando protestos de elevada estima e consideração.

Cordialmente,

LEONARDO ROCHA DE FARIA
Mestrando IG/UFU

**Endereço para envio do questionário:*

- Alameda Valdor Araújo Naves, 11 – Sibipiruna - CEP 38445-124 - Araguari-MG

E-mail: leonardorfaria@oi.com.br

Fax: (34) 3242-4854

À
PREFEITURA MUNICIPAL DE

Anexo II

7. Como é composto o órgão (JARI)? Mencione a qualificação técnica dos integrantes.

8. Qual é a arrecadação anual?

9. Como você avalia, hoje, a situação do trânsito na sua cidade? Justifique.

10. Quais as principais dificuldades enfrentadas pelo Município no processo de municipalização do trânsito junto ao DENATRAN e outros órgãos de trânsito:

11. Como você avalia a atuação dos órgãos do Governo Federal, em relação à assessoria dada aos Municípios nos processos de municipalização do trânsito?

12. Como foi a aceitação da população à Municipalização do Trânsito?

13. Com a responsabilidade do trânsito assumida pelo Município, houve redução dos índices de acidentes? Em que proporção?

14. Foi firmado algum convênio com os governos Estadual e Federal para gestão de trechos de rodovias que cortam o Município?

☐ Sim ☐ Não

Quais? _____

15. Como é feita a gestão de radares para controle de velocidade nas vias do Município?

16. Considerando o disposto no artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, como vêm sendo investidos os recursos provenientes de multas de trânsito aplicadas e recolhidas pelo Município?

17. Como é feita a fiscalização do trânsito na sua cidade? Através de agentes da Prefeitura, da Polícia Militar ou outros conveniados?

18. Quais são as ações para educação no trânsito realizadas no Município?

19. Quais as dificuldades e os benefícios decorrentes da Municipalização do Trânsito?

***Caso o espaço de linhas acima não seja suficiente, favor utilizar folhas avulsas.**

****Favor anexar cópia da documentação que entender necessária (leis, convênios etc).**

*****Endereço para devolução do questionário: LEONARDO ROCHA DE FARIA – Alameda Valdor Araújo Naves, 11 – Bairro Sibipiruna – CEP 38445-124 – Araguari (MG), OU PELO E-MAIL: leonardorfaria@oi.com.br, ou PELO FAX: (34) 3242-4854.**

Anexo III



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território



Pesquisa – Dissertação de Mestrado
Tema: **Municipalização do Trânsito**
Mestrando: **Leonardo Rocha de Faria**

QUESTIONÁRIO

Município Sete Lagoas
Estado Minas Gerais
Número de habitantes, de acordo com o último Censo/IBGE: 215.000 (Atualizado)
Frota estimada de veículos: 55.000
Nome e cargo/função do responsável pelo preenchimento do questionário:
Renato Andrade Barbosa - Autoridade Municipal de trânsito

1. Qual é o órgão, na Prefeitura Municipal, responsável diretamente pela gestão do trânsito na cidade? (autarquia, secretaria, diretoria, departamento ou setor)

Secretaria Municipal de Infra-estrutura Urbana

2. Qual é o endereço completo do órgão mencionado na questão acima?

Rua Cônego Raimundo, nº 38, Centro - Cep 35700-034
Sete Lagoas, MG

3. Qual o nome do responsável legal pelo órgão de trânsito e qual a sua formação técnica?

Antônio Garcia Maciel - Administração Pública

4. Descreva a estrutura técnica e administrativa do órgão, relatando o número de funcionários e suas atribuições?

Estamos com fase final de municipalização de trânsito e
o nosso órgão ainda não está devidamente estruturado
recentemente, encaminhando ao departamento jurídico projeto
do organograma do órgão de trânsito.

5. Qual o número e data da Lei de Criação do órgão municipal de trânsito?

Lei nº 6.591 de 28 de dezembro de 2001

6. Qual o número e ano da Lei de criação da Junta Administrativa de Julgamento de Recursos - JARI?

Lei nº 6.586 de 26 de dezembro de 2001

7. Como é composto o órgão (GARI)? Mencione a qualificação técnica dos integrantes

A GARI também está sendo implantada e começará a funcionar nos próximos meses.

8. Qual é a arrecadação anual?

Onosso município ainda não começou a arrecadar, atualmente recebemos repasses do Estado de Minas Gerais, porém sem data de término.

9. Como você avalia, hoje, a situação do trânsito na sua cidade? Justifique.

Em linhas gerais, o nosso trânsito é razoável, precisa de o de investimentos. A partir do momento em que começarmos a gerenciar os recursos, as melhorias começarão a ser executadas em maiores escalas.

10. Quais as principais dificuldades enfrentadas pelo Município no processo de municipalização do trânsito junto ao DENATRAN e outros órgãos de trânsito?

Em relação ao DENATRAN, não houve grandes dificuldades, pois esse órgão agiliza rapidamente o andamento do processo de municipalização, assim como os demais órgãos federais e estaduais.

11. Como você avalia a atuação dos órgãos do Governo Federal, em relação à assessoria dada aos Municípios nos processos de municipalização do trânsito?

A municipalização do trânsito é uma atribuição do município. Desta forma, o Governo Federal tem sua maior participação na parte normativa. Em relação ao financiamento para a operacionalização, estes são liberados esporadicamente sendo ainda insuficientes.

12. Como foi a aceitação da população à Municipalização do Trânsito?

A população apoia a municipalização, dizendo que assim o órgão de trânsito ficará próximo do cidadão.

13. Com a responsabilidade do trânsito assumida pelo Município, houve redução dos índices de acidentes? Em que proporção?

O município ainda não assumiu a total responsabilidade do trânsito, sendo que em breve estarão gerenciando o trânsito em sua totalidade.

14. Foi firmado algum convênio com os governos Estadual e Federal para gestão de trechos de rodovias que cortam o Município?

☐ Sim ☒ Não

Quais?

15. Como é feita a gestão de radares para controle de velocidade nas vias do Município?

Não foram instalados radares em nosso município.

16. Considerando o disposto no artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, como vêm sendo investidos os recursos provenientes de multas de trânsito aplicadas e recolhidas pelo Município?

Os recursos de multas que são repassados pelo Estado de Minas Gerais, são aplicados em sinalização horizontal vertical e semáforos, no trânsito em geral.

17. Como é feita a fiscalização do trânsito na sua cidade? Através de agentes da Prefeitura, da Polícia Militar ou outros conveniados?

Através da Polícia Militar - através de convênio.

18. Quais são as ações para educação no trânsito realizadas no Município?

São executadas atividades da Secretaria de Educação, que realiza diversas atividades durante o ano.

19. Quais as dificuldades e os benefícios decorrentes da Municipalização do Trânsito?

As dificuldades são inúmeras, entre elas os baixos recursos financeiros. Em relação aos benefícios, estes estão relacionados ao gerenciamento do trânsito em geral, que passa a ser a responsabilidade do município.

*Caso o espaço de linhas acima não seja suficiente, favor utilizar folhas avulsas.

**Favor anexar cópia da documentação que entender necessária (leis, convênios etc).

***Endereço para devolução do questionário: LEONARDO ROCHA DE FARIA – Alameda Valdor Araújo Naves, 11 – Bairro Sibipiruna – CEP 38445-124 – Araguari (MG), OU PELO E-MAIL: leonardorfaria@oi.com.br, ou PELO FAX: (34) 3242-4854.

Anexo IV



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA

Programa de Pós-Graduação em Geografia
Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território



Pesquisa - Dissertação de Mestrado
Tema: **Municipalização do Trânsito**
Mestrando: **Leonardo Rocha de Faria**

QUESTIONÁRIO

Município: Teófilo Otoni
Estado: Minas Gerais

Número de habitantes, de acordo com o último Censo/IBGE: 139.000 pessoas

Frota estimada de veículos: 25.000

Nome e cargo/função do responsável pelo preenchimento do questionário:

Edvaldo Melo Junior
Director Divisão de Trânsito

1. Qual é o órgão, na Prefeitura Municipal, responsável diretamente pela gestão do trânsito na cidade? (autarquia, secretaria, diretoria, departamento ou setor)

TEOTRANS - Divisão de trânsito e transporte Público

2. Qual é o endereço completo do órgão mencionado na questão acima?

Av. Luiz Boali, 230 - Centro

3. Qual o nome do responsável legal pelo órgão de trânsito e qual a sua formação técnica?

Edson Gonçalves Soares Junior - Secretário de
Serviços Urbanos - Engenharia Civil

4. Descreva a estrutura técnica e administrativa do órgão, relatando o número de funcionários e suas atribuições?

1 Diretor de trânsito, 1 diretor de transporte Público, 1 chefe
seção Trans. Público, 1 sec. executiva, 2 estagiários, 20 agentes
de trânsito, 02 secretários orientadores: Juri, Educação para o
Trânsito, Engenharia, Estatística

5. Qual o número e data da Lei de Criação do órgão municipal de trânsito?

Lei 5.652/2006

6. Qual o número e ano da Lei de criação da Junta Administrativa de Julgamento de Recursos - JARI?

Lei N 5652/2006

7. Como é composto o órgão (LART)? Mencione a qualificação técnica dos integrantes

01- representante do órgão que impôs a penalidade;
 01- representante unificado pela CRT representativa da sociedade ligada à área de trânsito;
 01- representante com conhecimentos na área de trânsito

8. Qual é a arrecadação anual?

Não há dados, devido à recente criação da junta

9. Como você avalia, hoje, a situação do trânsito na sua cidade? Justifique.

CAÓTICA. Condutoras com total desrespeito ao CTB. A cidade tem 136 anos, mas foi projetada e hoje recebe um volume enorme de usuários.

10. Quais as principais dificuldades enfrentadas pelo Município no processo de municipalização do trânsito junto ao DENATRAN e outros órgãos de trânsito?

NENHUMA

11. Como você avalia a atuação dos órgãos do Governo Federal, em relação à assessoria dada aos Municípios nos processos de municipalização do trânsito?

MELHOR POSSÍVEL

12. Como foi a aceitação da população à Municipalização do Trânsito?

Tem incomodado somente os infratores

13. Com a responsabilidade do trânsito assumida pelo Município, houve redução dos índices de acidentes? Em que proporção?

Ainda não conseguimos calcular, devido o pouco tempo de atuação dos agentes, 90 dias somente

14. Foi firmado algum convênio com os governos Estadual e Federal para gestão de trechos de rodovias que cortam o Município?

☒ Sim ☐ Não

Quais? GOVERNO ESTADUAL, ONDE A POLÍCIA MILITAR
FAM TAMBÉM A FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

15. Como é feita a gestão de radares para controle de velocidade nas vias do Município?

NÃO POSSUIMOS RADARES

16. Considerando o disposto no artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, como vêm sendo investidos os recursos provenientes de multas de trânsito aplicadas e recolhidas pelo Município?

SÃO APLICADAS EM SINALIZAÇÃO, FISCALIZAÇÃO,
ENGENDARIA, POLICIAMENTO

17. Como é feita a fiscalização do trânsito na sua cidade? Através de agentes da Prefeitura, da Polícia Militar ou outros conveniados?

AGENTES DE TRÂNSITO E POLÍCIA MILITAR

18. Quais são as ações para educação no trânsito realizadas no Município?

ALÉM DAS CAMPANHAS DE ÂMBITO NACIONAL, FAZEMOS
(CAMPANHAS) CAMPANHAS ESPECÍFICAS SOBRE TEMAS LOCAIS

19. Quais as dificuldades e os benefícios decorrentes da Municipalização do Trânsito?

AS DIFICULDADES É A ACEITAÇÃO POR PARTE DE ALGUNS
MAUS CONDUTORES.

BENEFÍCIO É O MUNICÍPIO ATENDER DE FORMA DIRETA AS
NECESSIDADES DA POPULAÇÃO, ADEQUANDO A CONVIVÊNCIA NO TRÂNSITO
COM MELHOR QUALIDADE DE VIDA

*Caso o espaço de linhas acima não seja suficiente, favor utilizar folhas avulsas.

**Favor anexar cópia da documentação que entender necessária (leis, convênios etc).

***Endereço para devolução do questionário: LEONARDO ROCHA DE FARIA –
Alameda Valdor Araújo Naves, 11 – Bairro Sibipiruna – CEP 38445-124 – Araguari
(MG), OU PELO E-MAIL: leonardorfaria@oi.com.br, ou PELO FAX: (34) 3242-4854.

Anexo V



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território



Pesquisa – Dissertação de Mestrado
Tema: **Municipalização do Trânsito**
Mestrando: Leonardo Rocha de Faria

QUESTIONÁRIO

Município: Uberaba/MG

Estado: Minas Gerais

Número de habitantes, de acordo com o último Censo/IBGE: 285.000

Frota estimada de veículos: 119.000

Nome e cargo/função do responsável pelo preenchimento do questionário:

Denísio Olímpio da Silva – Diretor de Trânsito (apostilado) – Especialista em Trânsito.

1. Qual é o órgão, na Prefeitura Municipal, responsável diretamente pela gestão do trânsito na cidade? (autarquia, secretaria, diretoria, departamento ou setor)

Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes Especiais, Proteção de Bens e Serviços Públicos.

2. Qual é o endereço completo do órgão mencionado na questão acima?

Av. Leopoldino de Oliveira nº 1415

3. Qual o nome do responsável legal pelo órgão de trânsito e qual a sua formação técnica?

Fabiano Lopes dos Santos

4. Descreva a estrutura técnica e administrativa do órgão, relatando o número de funcionários e suas atribuições?

Diretor, chefe do sistema viário, chefe de sinalização, chefe de educação de trânsito, chefe de transportes especiais, chefe de processamento de dados de multa, pintores, pedreiros, engenheiros, braçais, pintores de letras, total de 72 funcionários.

5. Qual o número e data da Lei de Criação do órgão municipal de trânsito?

6. Qual o número e ano da Lei de criação da Junta Administrativa de Julgamento de Recursos – JARI?

7. Como é composto o órgão (JARI)? Mencione a qualificação técnica dos integrantes.

Paulo Roberto Martinelli – Coordenador das JARIS, Nelson Pinto Júnior – Presidente 1ª JARI/Ura, Perciliano Domingos Sobrinho – Presidente 2ª JARI/Ura.

8. Qual é a arrecadação anual?

9. Como você avalia, hoje, a situação do trânsito na sua cidade? Justifique.

Normal

10. Quais as principais dificuldades enfrentadas pelo Município no processo de municipalização do trânsito junto ao DENATRAN e outros órgãos de trânsito:

Constitucionalidade da Guarda Municipal e Agentes de Trânsito.

11. Como você avalia a atuação dos órgãos do Governo Federal, em relação à assessoria dada aos Municípios nos processos de municipalização do trânsito?

Boa.

12. Como foi a aceitação da população à Municipalização do Trânsito?

O departamento de trânsito, existe a mais de 20 anos, a municipalização de trânsito não houve muita repercussão.

13. Com a responsabilidade do trânsito assumida pelo Município, houve redução dos índices de acidentes? Em que proporção?

O Trânsito municipal está sobre nossa responsabilidade a mais de 20 anos.

14. Foi firmado algum convênio com os governos Estadual e Federal para gestão de trechos de rodovias que cortam o Município?

X Sim ☐ Não

Quais?

15. Como é feita a gestão de radares para controle de velocidade nas vias do Município?

Através da empresa GCT, supervisão dos técnicos desta secretaria.

16. Considerando o disposto no artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, como vêm sendo investidos os recursos provenientes de multas de trânsito aplicadas e recolhidas pelo Município?

Cumprimos o artigo 320 e a deliberação nº 33 de 03 de abril de 2002 do C.N.T.

17. Como é feita a fiscalização do trânsito na sua cidade? Através de agentes da Prefeitura, da Polícia Militar ou outros conveniados?

Convênio da Polícia Militar e agente de trânsito.

18. Quais são as ações para educação no trânsito realizadas no Município?

Varias ações, muitas das vezes semanais.

19. Quais as dificuldades e os benefícios decorrentes da Municipalização do Trânsito?

O município trabalha em cima do artigo 1º parágrafo 3º e artigo 24º do C.T.B.

***Caso o espaço de linhas acima não seja suficiente, favor utilizar folhas avulsas.**

****Favor anexar cópia da documentação que entender necessária (leis, convênios etc).**

*****Endereço para devolução do questionário: LEONARDO ROCHA DE FARIA – Alameda Valdor Araújo Naves, 11 – Bairro Sibipiruna – CEP 38445-124 – Araguari (MG), OU PELA FAX: (34) 3690-3157.**

Anexo VI



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA

Programa de Pós-Graduação em Geografia
Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território

Pesquisa - Dissertação de Mestrado
Tema: Municipalização do Trânsito
Mestrando: Leonardo Rocha de Faria

QUESTIONÁRIO

Município: *Uberlândia*

Estado: *Minas Gerais*

Número de habitantes, de acordo com o último Censo/IBGE: *600.368 em 2006*

Frota total de veículos: *226.064 em 31 de agosto de 2007*

Nome e cargo/função do responsável pelo preenchimento do questionário:

- *Aílton Borges*
- *Oficial Administrativo - SETTRAN-CTA Estatísticas*

1. Qual é o órgão, na Prefeitura Municipal, responsável diretamente pela gestão do trânsito na cidade? (autarquia, secretaria, diretoria, departamento ou setor):

- *SETTRAN - Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes*

2. Qual é o endereço completo do órgão mencionado na questão acima?

- *Av. Anselmo Alves dos Santos n.º 600 Blc I - 2º Andar - Bairro: Santa Mônica - Cep.: 38.408-900 - Fone: (0**34) 3239-2641 e/ou 3239-2437 - Fax: 3239-2644.*

3. Qual o nome do responsável legal pelo órgão de trânsito e qual a sua formação técnica?

- *Paulo Sérgio Ferreira* - *Engenheiro Civil*
- *Administração: Odelmo Leão* - *2005/2008*

4. Descreva a estrutura técnica e administrativa do órgão, relatando o número de funcionários e suas atribuições?

• <i>Administração</i>	=	<i>60</i>	<i>13,19%</i>
• <i>Agentes de Trânsito</i>	=	<i>137</i>	<i>30,11%</i>
• <i>Engenharia de Trânsito e Transportes</i>	=	<i>25</i>	<i>5,49%</i>
• <i>Fiscalização e Operação de Trânsito e Transportes</i>	=	<i>233</i>	<i>51,21%</i>
• <i>Total do quadro da SETTRAN</i>	=	<i>455</i>	<i>100,00%</i>

5. Qual o número e data da Lei de Criação do órgão municipal de trânsito?

- *Lei Complementar n.º 047 de 30 de dezembro de 1992*
É criada e implantada a SETTRAN - Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, órgão responsável pela gerência dos sistemas de trânsito e transportes do município.

6. Qual o número e ano da Lei de criação da Junta Administrativa de Recursos e Infrações - JARI?

- *Decreto n.º 8.214 de 21 de junho de 2000*

Cria a JARI - Junta Administrativa de Recursos de Infrações Municipais e aprova o regimento interno e dá outras providências.

7. Como é composto o órgão (JARI)? Mencione a qualificação técnica dos integrantes.
 - A JARI é composta por 10 integrantes:
 - 01 Coordenador - Gestor em trânsito;
 - 04 Estagiários - Curso de Administração;
 - 02 Estagiários - Curso de Direito;
 - 02 Agentes de Trânsito - Gestor em trânsito;
 - 01 Auxiliar de Serviços Gerais.
8. Qual é a arrecadação anual?
 - ND = Não disponível.
9. Como você avalia, hoje, a situação do trânsito na sua cidade? Justifique.
 - Após a Municipalização, os recursos advindos das infrações de trânsito permanecem no próprio Município o que permite uma melhor estruturação, acompanhamento e adequação da engenharia e operação de tráfego, com isso podemos intervir com mais rapidez no que diz respeito ao trânsito.
10. Quais as principais dificuldades enfrentadas pelo Município no processo de municipalização do trânsito junto ao DENATRAN e outros órgãos de trânsito:
 - O Município, através da SETTRAN - Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, na municipalização do trânsito não teve nenhuma dificuldade na transferência junto aos órgãos de trânsito.
11. Como você avalia a atuação dos órgãos do Governo Federal, em relação à assessoria dada aos Municípios nos processos de municipalização do trânsito?
 - No caso específico de nosso Município, não tivemos nenhum tipo de problema quanto à assessoria fornecida pelos órgãos do Governo Federal, o governo disponibilizou orientação e canais de comunicação dos Detrans, Denatran e Ministério das Cidades com os Municípios.
12. Como foi a aceitação da população à Municipalização do Trânsito?
 - A aceitação da população foi normal, com relação à transferência da Estadualização para a Municipalização, o Município pode intervir com mais rapidez nas questões necessárias na engenharia e operação de tráfego, o que é positivo junto à população.
13. Com a responsabilidade do trânsito assumida pelo Município, houve redução dos índices de acidentes? Em que proporção?
 - Em quantidade de acidentes não houve redução o que é positivo considerando-se o aumento da frota. Na média da severidade dos acidentes ocorridos a proporção vem se mantendo desde 2004 em 3,28 UPS/N.º acidentes.
14. Foi firmado algum convênio com os governos Estadual e Federal para gestão de trechos de rodovias que cortam o Município?

☐ Sim ☒ Não

 - Quais? Os trechos das rodovias estaduais e federais que cortam o Município estão sobre as competências das Polícias Rodoviárias Estaduais e Federais.
15. Como é feita a gestão de radares para controle de velocidade nas vias do Município?

- A SETTRAN como órgão responsável pela gerência dos sistemas de trânsito e transportes do município, mantém a prestação deste serviço terceirizado através de contrato. Em nosso Município temos *09 lombadas eletrônicas e 24 radares fixos em operação*, totalizando *33 pontos com fiscalização com equipamentos medidores de velocidade*. Temos também mais *48 pontos com as estruturas instaladas e adequadas para futuras implantações da fiscalização eletrônica por radar*.

16. Considerando o disposto no artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, como vêm sendo investidos os recursos provenientes de multas de trânsito aplicadas e recolhidas pelo Município?

- A receita arrecadada com as multas aplicadas no trânsito é aplicada, através da SETTRAN, exclusivamente, em sinalizações, engenharia de tráfego, operação e fiscalização, aquisição de equipamentos, cursos de aperfeiçoamentos dos Agentes de Trânsito e em programas e campanhas de educação para o trânsito.

17. Como é feita a fiscalização do trânsito na sua cidade? Através de agentes da Prefeitura, da Polícia Militar ou outros conveniados?

- *Através de Agentes de Trânsito da SETTRAN*

18. Quais são as ações para educação no trânsito realizadas no Município?

- *Descrição:*
O Programa Educação para o Trânsito consiste em vários projetos que possuem o objetivo de orientar sobre a importância de seguir as normas de trânsito.
- *Projeto educação nas vias:*
Distribuição de panfletos educativos e orientação para sensibilizar condutores sobre questões ligadas à segurança no trânsito e à necessidade de obedecer à legislação vigente, visando um trânsito consciente, humano e sem conflitos, garantindo assim mais segurança aos estudantes no trajeto, chegada e saída dos estabelecimentos educacionais.
- *Transitolândia:*
A Transitolândia é um espaço vivencial de trânsito, que oferece aos alunos do ensino fundamental das redes pública e privada do Município atividades de educação e conscientização no trânsito. O projeto é realizado em parceria com a Secretaria de Planejamento Urbano e Meio ambiente - SEPLAMA, a Fundação Uberlandense do Turismo, Esporte e Lazer - FUTEL e o Instituto de Desenvolvimento Regional do Cintap - INDERC. Composta por uma via coletora, uma avenida com canteiro central e uma rua local de mão dupla, dividida por duas praças e três quadras jardinadas. O espaço conta, ainda, com estacionamento, de onde os alunos saem para as atividades práticas, utilizando bicicletas. Suas vias possuem faixas de travessia para pedestres e calçadas com rampas de acesso para deficientes físicos, além da sinalização horizontal, vertical e semaforica, que simula o trânsito de uma minicidade. Por lá, as crianças recebem orientações sobre as regras de circulação para pedestres e ciclistas, em aulas ministradas por Agentes de Trânsito e Estagiários especialmente capacitados pelo NOT - Núcleo de Operações de Trânsito da SETTRAN.
- *Realização de Palestras nas empresas e escolas:*
Direcionadas para a área de segurança no trânsito.
- *Objetivo:*
Estimular atitudes e comportamentos seguros, transformando o conhecimento adquirido teoricamente em ações que contribuam para a formação de cidadãos conscientes e responsáveis, com a intenção de propiciar melhoria no trânsito e, conseqüentemente, reduzir acidentes.

19. Quais as dificuldades e os benefícios decorrentes da Municipalização do Trânsito?

- *Dificuldades:*
Criar e preparar o quadro de agentes de trânsito;
Prover o número necessário de agentes de trânsito proporcional a frota por número de habitantes.
- *Benefícios:*
Controle total da receita aferida com maior liberdade e flexibilidade da liberação de recurso;
Ajustes e adequações na engenharia e operação de tráfego com maior rapidez.

* Caso o espaço de linhas acima não seja suficiente, favor utilizar folhas avulsas.

** Favor anexar cópia da documentação que entender necessária (leis, convênios etc).

*** Endereço para devolução do questionário: LEONARDO ROCHA DE FARIA - Alameda Valdor Araújo Naves, 11 - Bairro Sibipiruna - CEP 38.445-124 - Araguari (MG), ou pelo e-mail: leonardorfaria@oi.com.br, ou pelo fax: (0**34) 3242-4854.

Uberlândia-MG., terça-feira, 25 de setembro de 2007

Atenciosamente,

Aílton Borges
CTA Estatísticas

Divonei Gonçalves dos Santos
Assessor Municipal de trânsito

Engº Paulo Sérgio Ferreira
Secretário Municipal de Trânsito e Transportes