

ASPECTOS JURÍDICOS DA MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO EM PAÇO DO LUMIAR/MA E SEUS IMPACTOS SOCIOESPACIAIS

ANDERSON BOAS VIANA:
Doutorando em
Desenvolvimento Regional.
Universidade Federal do
Tocantins¹

RESUMO: Municipalizar o trânsito é quanto o Poder Público Municipal assume as responsabilidades legais definidas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Portanto, a municipalização do trânsito se trata do processo de integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito. Este processo de integração, além de imposição legal, denota a preocupação com a segurança viária e preservação da vida, a partir de um planejamento adequado ao desenvolvimento urbano com base no conceito de cidade sustentável, dando valor à qualidade de vida e à garantia constitucional do direito de ir e vir em segurança da população. Com base nesses pressupostos é que discorre-se este artigo, objetivando apresentar os aspectos jurídicos da integração do município de Paço do Lumiar, situado na região metropolitana de São Luís no Maranhão, destacando as mudanças socioespaciais dessa municipalização. Município com mais de 120 mil habitantes e com uma frota de veículos superior a 28 mil veículos. Para alcance do objetivo proposto, o estudo teve como percurso metodológico a pesquisa bibliográfica e documental, além do olhar crítico de observação do autor.

Palavras-chave: Municipalização de Trânsito. Sistema Nacional de Trânsito. Paço do Lumiar. Aspectos legais. Impactos socioespaciais.

ABSTRACT: Municipalizing traffic is the Municipal Public Power taking on the legal responsibilities defined by the Brazilian Traffic Code. Municipalizing it is the process of integrating the municipality into the National Traffic System, assuming the management of local traffic, concerned with road safety and preserving life, based on an adequate planning for urban development based on the concept of sustainable city, giving value to the quality of life and the constitutional guarantee of the right to come and go safely for the population. Based on these assumptions, all this monographic work is discussed, aiming to present the legal aspects of the integration of the Municipality of Paço do Lumiar, located in the metropolitan region of São Luís in Maranhão, highlighting the social impacts of this municipalization. Municipality with more than 120 thousand inhabitants and with a vehicle fleet exceeding 28 thousand vehicles. In order to achieve the proposed objective, the study had as methodological

¹ E-mail: andboaes@hotmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-0839-6015>

path bibliographic and documentary, in addition to the critical observation of this author.

Keywords: Municipalization of Transit. National Traffic System. Paço do Lumiar. Legal Aspects. Socio-spatial impacts.

1 INTRODUÇÃO

Atualmente percebo que os problemas relacionados ao trânsito e à mobilidade urbana vem sendo bastante discutidos, inclusive em campanhas educativas e publicitárias. Antes, o que se restringia à Semana Nacional de Trânsito, realizada anualmente em setembro, alargou-se e ações são vistas durante todo o ano, afinal os números da violência no trânsito a cada dia são ainda mais assustadores. De acordo com dados da Organização Mundial da Saúde (2019) somente no ano de 2018 foram mais de 1 milhão e 300 mil mortes no trânsito em todo o mundo, sendo que no Brasil foram mais de 40 mil mortes e segundo dados do antigo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) que foi elevado à categoria de Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), o ano de 2018 apresentou o dado alarmante de mais 400 mil pessoas sequeladas por algum tipo de sinistro de trânsito. São números para serem recordados diariamente e devem fazer parte das nossas discussões cotidianas. Nos últimos anos, além do endurecimento da legislação e das fiscalizações de trânsito, muito tem se desenvolvido campanhas educativas numa busca de conscientizar e sensibilizar toda a população, tanto condutores quanto os demais usuários das vias. Temas como “Minha escolha faz a diferença”; “No trânsito o sentido é a vida”; “Perceba o risco, proteja a vida”; “Acidente não acontece, acidente é provocado”; têm sido trabalhados por diversos segmentos, pois hoje temos a noção clara da letalidade da violência no trânsito e como o professor Julyver Modesto bem coloca em seu CTB digital, o “princípio da universalidade do direito ao trânsito seguro deve ser um direito aplicado a todos indistintamente”. Infelizmente essas ações ainda não surtiram o efeito esperado na redução desses números, mas acredito que os primeiros passos estão sendo dados. Várias são as causas dos problemas relacionados ao trânsito, cito negligência, imprudência, imperícia, intolerância, desumanização, desrespeito, fiscalização ineficaz, problemas de infraestrutura viária, além desses, vários outros, inclusive nas cidades os problemas estão ligados diretamente aos processos de urbanização desordenado e omissão da gestão pública.

Dando destaque a esse último fator citado, surge o papel do Poder Público com o fim de garantir qualidade de vida à população, mobilidade urbana e acessibilidade (inclusão social). Porém, muitos gestores ainda não assumiram esse papel.

O Brasil é uma República Federativa organizada politicamente e administrativamente por meio da União, dos seus 26 Estados, do Distrito Federal e de

todos os seus municípios. É importante ressaltar que a própria Constituição Federal prevê autonomia relativa aos assuntos locais a cada um desses entes, com governo próprio. É o chamado pacto federativo (BRASIL, 1988, art. 18, CF).

A Constituição Federal também tem por responsabilidade definir as competências dos entes federados e reserva privativamente à União a competência para legislar sobre o trânsito e o transporte (BRASIL, 1988, art. 22, XI, CF). Porém, o artigo 30 apresenta as competências dos municípios, que entre tantas competências, está “legislar sobre assuntos de interesse local; suplementar a legislação federal e a estadual no que couber; organizar e prestar os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo; além de promover o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso do solo” (BRASIL, 1988, art. 30, CF).

Já o Código de Trânsito Brasileiro traz as competências dos municípios para a organização e gerenciamento do trânsito local. A legislação de trânsito é bastante ampla; além do CTB, há normas complementares, manuais de sinalização e fiscalização, resoluções, deliberações, portarias, etc. É importante dizer que o trânsito é um espaço democrático, ao mesmo tempo um espaço compulsório, onde todos têm direitos e deveres.

Após este preâmbulo, é necessário destacar o objetivo geral deste artigo: apresentar os aspectos jurídicos da integração do município de Paço do Lumiar, situado na região metropolitana de São Luís do Maranhão, ao Sistema Nacional de Trânsito, destacando as mudanças socioespaciais decorridas dessa municipalização.

Recorrendo ao manual de metodologia científica de Vergara (2004), a metodologia deste estudo quanto aos fins terá um caráter descritivo, pois descreverá o processo de municipalização em Paço do Lumiar, além de ser exploratória. E quanto aos meios, o estudo se dará por pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e observação. Porém, superando os conceitos metodológicos manualizados, é importante deixar claro que a metodologia deste artigo perpassa por diversos momentos de observação in loco. Destaca-se que o campo de estudo desta monografia é o município de Paço do Lumiar, porém o objeto de pesquisa é a relação entre a municipalização do trânsito, seus aspectos jurídicos e os impactos socioespaciais.

Diversas foram as leituras para construção deste artigo; alguns autores foram fundamentais para esse arcabouço teórico: Gleydson Mendes, Leandro Macedo, Julyver Modesto, Arnaldo Rizzardo, Natália Bavoso, entre outros. Além dos teóricos, vários instrumentos legislativos foram investigados para esta análise.

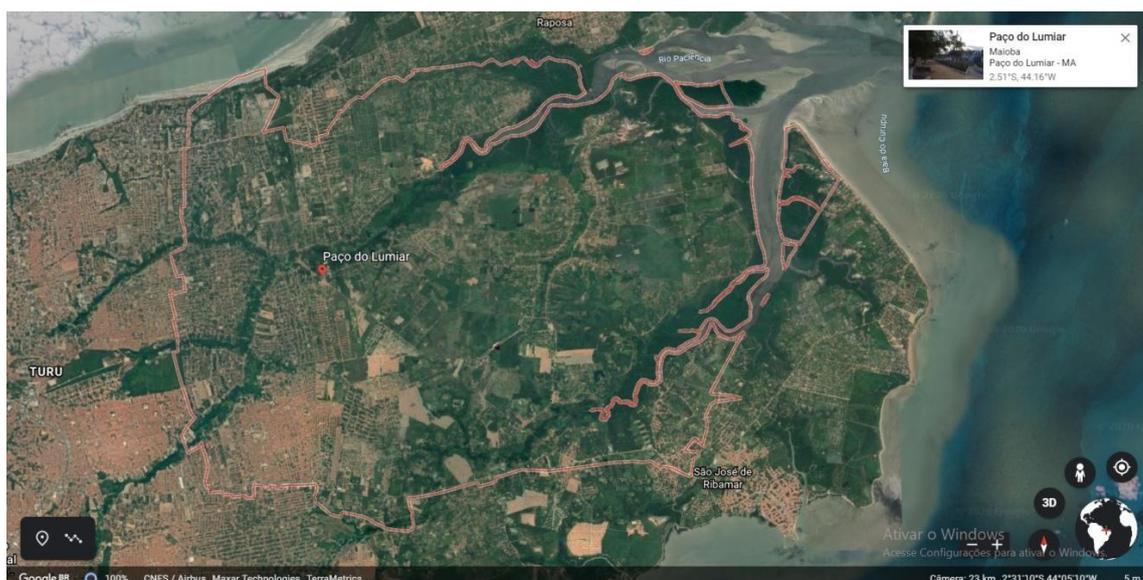
2 MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO EM PAÇO DO LUMIAR MA

2.1 O Município de Paço do Lumiar

Município amplo com características urbanas e rurais, que está distante pouco mais de 20 km do Centro de São Luís e a 15 km do Centro de São José de Ribamar. O acesso se dá pelas principais rodovias da região metropolitana, rodovia MA201 (conhecida popularmente como estrada de Ribamar) e Rodovia MA202 (conhecida popularmente como estrada da Maioba). O município possui mais de 160 comunidades distribuídas em conjuntos residenciais, vilas, bairros e loteamentos, sendo o Maiobão seu maior e principal bairro, embora a sua sede fique cerca de 10 km distante.

O Município possui uma área territorial de mais de 127,193 Km² e cerca de 145.643 habitantes segundo dados do último Censo do IBGE (2022). Na área rural do município, ainda é possível encontrar grandes extensões de terras verdes não ocupadas; é possível encontrar portos (Mocajituba, Pindoba, Iguaíba, Mojó, Sede, Pau Deitado, Timbuba), áreas de manguezais, rios e um grande centro urbano localizado no seu principal bairro – Maiobão. Emancipado de São José de Ribamar desde 1959, é facilmente perceptível que o desenvolvimento econômico na região está em desenvolvimento, assim como seu processo de urbanização continua crescendo de forma acelerada. É possível perceber a construção de vários novos loteamentos, condomínios de casas e apartamentos em toda a região. Entretanto, ainda é possível encontrar muitas atividades ligadas à pesca e à agricultura familiar, portanto um município muito grande e muito diversificado.

Figura 01 – Mapa de Paço do Lumiar



Fonte: Google earth 2022

Com relação ao processo de municipalização do trânsito em Paço do

Lumiar, é algo relativamente novo, porém é importante destacar que para esse processo foi fundamental a participação da sociedade civil, assim como alguns instrumentos legais já existentes no município. O processo de municipalização do trânsito em Paço do Lumiar iniciou efetivamente no ano de 2015. O município já possuía os seguintes instrumentos de gestão voltados para mobilidade urbana: Lei orgânica municipal datada de 1990 e o Plano Diretor - PD (Lei nº 335/2006). O PD de Paço do Lumiar já estabelecia as diretrizes sobre o uso e ocupação do solo, a política de zoneamento, a função social da propriedade urbana e rural, a política de saneamento, a política de preservação ambiental, a política de limpeza pública, a política de habitação, a política de desenvolvimento econômico, a definição do macrozoneamento e a política de mobilidade urbana. Esses instrumentos foram fundamentais para o direcionamento das ações de implemento da política de trânsito no município, além da pressão dos Centros de Formação de Condutores - CFCs e dos populares, devido ao crescimento do comércio, urbanização acelerada, crescimento populacional, grandes obras de construção civil, polos geradores de tráfego, falta de estacionamentos, trânsito desordenado, baixo quantitativo de paradas de ônibus, transporte público ineficaz e falta de sinalização e fiscalização.

Art. 2º – O Plano Diretor tem por objetivo maior ordenar o crescimento da cidade, estimular seu desenvolvimento econômico de forma sistemática, harmônica e contínua, assegurando o cumprimento da função social da cidade e da propriedade urbana e rural, na busca do bem-estar e da melhoria da qualidade de vida dos habitantes de Paço do Lumiar.

Parágrafo Único – O objetivo maior do Plano Diretor será atingido através:

I– Da ordenação do crescimento das diferentes áreas territoriais da cidade, de forma compatível com a oferta de moradias, com o saneamento básico, o sistema viário e de transportes coletivos e demais equipamentos urbanos e sociais;

II– Da implantação de um processo permanente de planejamento territorial urbano e rural, com um processo contínuo de monitoramento e avaliação do plano Diretor da Cidade;

III– Da promoção de políticas setoriais, compatibilizando o desenvolvimento urbano e rural com a proteção do meio ambiente natural e edificado, voltado à conservação e recuperação patrimonial;

IV– Da busca da compatibilização do desenvolvimento local com o dos municípios vizinhos, visando uma efetiva integração

regional, em particular da Região Metropolitana da Grande São Luís;

V– Da garantia de implantação de mecanismos de participação da população no planejamento da cidade e na fiscalização da execução deste planejamento. (PAÇO DO LUMIAR, 2006).

O capítulo IV do título III do referido Plano Diretor prevê a política de mobilidade urbana do município e garante o deslocamento e acessibilidade a todos os moradores indistintamente, tanto nas áreas rurais quanto urbanas, através de um pleno funcionamento do sistema viário, tendo como base o planejamento, a educação para o trânsito e a fiscalização, garantindo o direito de ir e vir dos cidadãos com ampla segurança (PAÇO DO LUMIAR, 2006).

Art. 21 – São considerados objetivos da Política de Mobilidade Urbana:

I– garantir as condições necessárias à circulação e à locomoção, facilitando os deslocamentos e o acesso a qualquer parte do Município;

II– promover a acessibilidade universal da população, facilitando seu deslocamento por meio de uma rede integrada de vias, ciclovias e percursos para pedestres, com segurança, autonomia e conforto, em particular aos que apresentam dificuldades de locomoção, em conformidade com legislação específica e, na ausência desta, com os parâmetros da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) que dispõe sobre a acessibilidade às edificações, ao mobiliário e aos espaços e equipamentos urbanos;

III– garantir a fluidez do transporte em todos os modais de competência do Município, visando o desenvolvimento econômico;

IV– priorizar o transporte coletivo sobre o individual;

V– compatibilizar o uso do solo urbano ao sistema viário;

VI – implantar a municipalização do trânsito.

Art. 22 – São ações prioritárias no desenvolvimento da Política de Mobilidade Urbana:

I– a definição de hierarquia viária e respectivos recuos mínimos

para as edificações;

II– a implantação de abrigos e sinalização horizontal, vertical e toponímica e, quando tecnicamente justificado, a utilização da sinalização semafórica, inclusive com a instalação de semáforos para pedestres;

III– a instituição e implementação do plano de Mobilidade Urbana, promovendo o acesso, com fluidez e segurança, a todas as áreas urbanas e rurais do território municipal;

IV– eliminar as barreiras arquitetônicas, promovendo o livre acesso dos pedestres nas calçadas e disciplinar, em lei específica, a padronização dos passeios públicos.

V– regulamentar o número mínimo de vagas para estacionamento no interior dos imóveis comerciais, conforme a demanda gerada pelo uso.

VI– regulamentar os horários para operações de cargas e descargas dentro do perímetro urbano. (PAÇO DO LUMIAR, 2006).

O PD de Paço do Lumiar é um instrumento importantíssimo para gestão municipal, pois é um instrumento básico de gestão e para o ordenamento do território e desenvolvimento urbano do município. Porém, o Plano Diretor é uma obrigação constitucional aos municípios com mais de 20 mil habitantes e o PD de Paço do Lumiar foi sancionado em 2006. Ocorre que o Estatuto da Cidade, instrumento normativo federal, prevê que todo PD deve ser revisado a cada 10 anos, pois considera-se razoável o período de uma década, uma vez que nesse espaço de tempo podem ocorrer diferentes transformações em torno do município, tanto em características ambientais, políticas quanto socioculturais. Devido a não revisão do PD de Paço do Lumiar, o MP impetrou mandado de injunção e em fevereiro de 2019, o juízo da Vara de Direitos Difusos e Coletivos determinou a obrigação de revisão do PD; e, o processo de revisão deveria ser iniciado no prazo de 06 meses a contar da decisão, com prazo de 01 ano para conclusão após seu início. (MARANHÃO, 2019, MANDADO DE INJUNÇÃO COLETIVO - 0812802-14.2018.8.10.0001). Atualmente o PD encontra-se em fase de revisão por uma comissão criada pelo Decreto municipal 3301/2019.

2.2 O Processo de Municipalização e a Gestão do Trânsito em Paço do Lumiar

As audiências públicas foram fundamentais para o processo de Municipalização do trânsito em Paço do Lumiar, com a participação da sociedade civil, dos CFCs credenciados ao Detran, dos profissionais do setor de transporte, em especial

dos motoristas de transportes alternativos, dos estudantes e de alguns representantes do legislativo municipal. É importante ainda destacar a atuação da Promotoria de Justiça da Comarca de Paço do Lumiar que sempre gerenciou as audiências públicas, a partir da campanha institucional: “MP na via da segurança – municipalização do trânsito em defesa da vida”, de iniciativa da Corregedoria Geral do MP do Maranhão.

No ano de 2015 foram realizadas duas audiências públicas no município. Ainda neste mesmo ano, especificamente no mês de novembro, ainda na gestão 2013/2016 “Um passo para o futuro”, houve o passo inicial para a municipalização do trânsito, quando foi firmado um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC).

No referido TAC ficou decidido que em 12 meses, a contar da integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, deveria ser realizado concurso público para agentes de trânsito. Ficou decidido ainda que no período de até 90 dias a contar da assinatura do TAC, a administração deveria implementar política de educação para a segurança no trânsito e, no prazo de 36 meses, mediante convênio ou dentro da sua estrutura organizacional implementar a Escola Pública de Trânsito, conforme prevê o CTB. Além da regulamentação dos mototaxis, ficou ainda firmado que a administração municipal se comprometeria a encaminhar à Câmara de Vereadores, no prazo de 30 dias, projeto de lei para a criação de cargos de provimento efetivo de agentes de trânsito.

Então já em dezembro de 2015, após a definição da política de trânsito do município foi promulgada a Lei municipal nº 670, de 14 de dezembro de 2015, que dispõe sobre a definição da Coordenação de Trânsito como órgão municipal de trânsito e dá outras providências. Esta coordenação a princípio foi vinculada à Secretaria Municipal de Infraestrutura, Urbanismo, Transporte e Trânsito.

Art. 1º. Fica alterado na estrutura administrativa do Município de Paço do Lumiar, Estado do Maranhão, vinculado à Secretaria Municipal de Infraestrutura, Urbanismo, Transporte e Trânsito, a Coordenação de Trânsito, como órgão executivo de trânsito municipal. **Art. 2º.** A Coordenação de Trânsito tem por finalidade promover e implementar as políticas municipais de trânsito, competindo-lhe: **I** - assessorar o Chefe do Poder Executivo Municipal, na formulação e execução das políticas relacionadas com a Administração dos Sistemas de Trânsito; **II** – cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; **III** – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, pedestres e animais, e promover o desenvolvimento da circulação e segurança de ciclistas; **IV** – implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e equipamentos de controle viário; **V** – coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e

suas causas; **VI** – executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis por infração de circulação, estacionamentos e paradas, previstas no Código de Trânsito Brasileiro, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito; **VII** – aplicar as penalidades de advertência por escrito, autuar e multar por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no Código de Trânsito Brasileiro, notificando os infratores e arrecadando as multas aplicadas; **VIII** – fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas às infrações por excesso de peso, dimensão e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas aplicadas; **IX** – fiscalizar o cumprimento do disposto no art. 95, da Lei Federal nº 9.503, de 23/09/1997, aplicando as penalidades e arrecadando as multas previstas; **X** – implantar, manter, operar e fiscalizar, quando terceirizado, o 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 escoltas, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos escoltas, e transportes 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 a celeridade das transferências de veículos e de proprietários 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 a redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com objetivo de diminuir a emissão global de poluentes; **XVII** – registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e tração animal, fiscalizando, atuando, aplicando penalidades e arrecadando as multas decorrentes de infrações; **XVIII** – articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN/MA; **XIX** – coordenar e fiscalizar os trabalhos na área de Educação de Trânsito no Município; **XX** – executar, fiscalizar e manter em perfeitas condições de uso a sinalização semafórica; **XXI** – realizar estatística no que tange a todas as peculiaridades

dos sistemas de tráfego. **XXII** – estabelecer, em conjunto com órgãos de política de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito; **XXIII** - Conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e tração animal; **XXIV** - Fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruídos produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art.66, da Lei Federal nº 9.503/97, além de dar apoio às específicas de órgão ambiental, quando solicitado; **XXV** - Vistoriar veículos que necessitem de autorização especial por transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para sua circulação; (PAÇO DO LUMIAR, 2015).

Nesse mesmo instrumento legal, ficou instituída a Junta Administrativa de Recursos de Infrações.

Art. 9º. A Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI será composta pelos seguintes membros: **I** - 01 (um) representante da Coordenação de Trânsito; **II** - 01 (um) representante de entidade representativa da sociedade ligada à área de Trânsito; **III** - 01 (um) integrante com conhecimento na área de trânsito, com, no mínimo nível médio. (PAÇO DO LUMIAR, 2015).

A JARI começou de fato a funcionar e 06 de agosto de 2020 quando fora realizada a primeira reunião colegiada na sede da SEMUR. É importante frisar que os agentes de trânsito ainda não foram nomeados em sua totalidade e o convênio recíproco com o DETRAN e Polícia Militar foi assinado recentemente (Convênio 15/2019 assinado em 31 de dezembro 2019 com vigência de 24 meses); pelo convênio 15/2019, ficou estabelecido que as infrações de competência estadual e municipal serão fiscalizadas tanto pelos agentes municipais de trânsito quanto pela Polícia Militar (MARANHÃO, 2019).

O cargo efetivo de agente de trânsito, foi criado pela Lei 670/2015, sendo de regime estatutário, com carga horária de 40 horas/semanais, assim como a definição dos requisitos para investidura no cargo por meio de concurso público. A princípio foram criadas 05 vagas efetivas.

Infelizmente, após a promulgação da referida lei, o município entrou num período de hiato no processo de municipalização do trânsito. Porém, com o término do período eleitoral em 2016, assume uma nova gestão em Paço do Lumiar e o processo de municipalização do trânsito foi reiniciado. A princípio, ainda na Coordenação de Trânsito, foi formada uma equipe técnica, composta por um consultor de trânsito, um advogado, um engenheiro de tráfego e um arquiteto, que foram

responsáveis pela execução do projeto. Além disso, assumiu a Secretaria de Infraestrutura o gestor Pádua Nazareno, que foi responsável pela municipalização do trânsito em São Luís e já havia sido diretor operacional do DETRAN/MA. Retomado o projeto, em julho de 2017 foi publicado o decreto nº 3.113, aprovando o Regimento Interno da Junta Administrativa de Recursos de Infrações. Logo em seguida foram nomeados os membros da JARI, através da Portaria nº 1.112, de 22 de novembro de 2017.

Com isso, algumas etapas do processo de municipalização haviam sido alcançadas: Escolha da estrutura administrativa do órgão de trânsito; Criação do órgão executivo de trânsito; Criação da Junta Administrativa de Recursos de Infração e aprovação do seu regimento; Nomeação da autoridade de trânsito; e Nomeação dos membros da JARI. Concomitante a essas etapas, foi elaborado o projeto de sinalização, iniciada a sua execução nas vias com a primeira etapa da sinalização vertical e horizontal das principais vias do município. O projeto foi juntado aos documentos previstos na Resolução do CONTRAN 560/2015 e foi encaminhado via ofício ao Conselho Estadual de Trânsito do Maranhão - CETRAN/MA.

Após análise da documentação, o CETRAN realizou inspeção técnica no município e algumas desconformidades foram verificadas. Com isso, o Conselho notificou o município para as devidas adequações no prazo de 30 dias. Sanadas as desconformidades notificadas, o CETRAN realizou nova inspeção técnica e nesta o município recebeu a aprovação.

Figura 02 – Sinalização Horizontal Maiobão



Fonte: Autor do Estudo (2018)

Com a aprovação do CETRAN, o processo de integração foi encaminhado ao DENATRAN junto com a Certificação de Conformidade do município e no dia 26 de março de 2018 através da Portaria 060 foi homologada a integração. Com certeza um dia que fica marcado na história do município de Paço do Lumiar, estava assim integrado ao SNT.

Logo, com o advento da Lei municipal 738/2018, foi criada a Secretaria de Mobilidade Urbana de Paço do Lumiar (SEMUR) e nomeado como secretário o Sr. Pádua Nazareno, este que deixou a secretária de Infraestrutura. A princípio a Secretaria funcionou na Sede de Paço do Lumiar, porém atualmente localiza-se no bairro Maiobão. À SEMUR compete a coordenação, execução e fiscalização da implantação e manutenção da política de mobilidade urbana e aplicação da legislação de trânsito e possui a seguinte missão: "Planejar, coordenar, fiscalizar, controlar e executar a política de trânsito de Paço do Lumiar".

Figura 03 – Curso de Formação da Equipe Técnica da SEMUR



Fonte: Autor do Estudo (2018)

Com isso, o desenvolvimento das ações de gestão do trânsito no município teve respaldo legal. Logo em seguida, no mês de novembro de 2018 foi lançado o edital do concurso público visando a nomeação de 25 agentes de trânsito.

Com a integração, várias ações continuaram a ser desenvolvidas pela SEMUR, como palestras pelos orientadores, organização do fluxo viário, instalação de sinalização semafórica, sinalização vertical e horizontal com instalação de placas e pintura de faixa de pedestres em pontos de travessia (a prioridade foram as escolas e os bancos), demarcação de estacionamento e seu disciplinamento na feira localizada às margens da MA 201 e na feira localizada no centro do Maiobão (Rua 101). Com essas ações que passaram a ser corriqueiras, a gestão municipal começou a demonstrar os primeiros passos da gestão do trânsito e planejamento da mobilidade urbana.

Figura 04 – Palestra de Educação para o Trânsito



Fonte: Autor do Estudo (2019)

Para o processo de sinalização viária em Paço do Lumiar, o projeto foi todo desenhado pelo engenheiro de tráfego servidor de carreira do Município, tendo suporte técnico da divisão de engenharia de tráfego do DETRAN/MA. Para o projeto, primeiramente foram identificadas as necessidades, a partir de observações em campo e solicitações dos cidadãos; posteriormente foi atestada a viabilidade técnica das intervenções e do projeto que iniciaria pelo Maiobão, a partir de um relatório técnico. Sendo assim o projeto foi aprovado pela Secretaria de Mobilidade Urbana, pela Secretaria de Administração e Finanças e pelo Prefeito, posteriormente foi licitada a empresa e executado o projeto.

Figura 05 – Faixa de Pedestre (Sinalização Horizontal)



Fonte: Autor do Estudo (2018)

Outras ações foram fundamentais para o início da gestão municipal do trânsito. Posso citar ações constantes de educação para o trânsito com blitz educativa em parceria com o Posto Avançado do Detran de Paço do Lumiar e o Batalhão de Polícia Militar Rodoviária do Maranhão (BPRv); treinamento de professores em parceria com a Secretaria Municipal de Educação de Paço do Lumiar (SEMED), sessões de vídeo, concurso de fotografia e poesia nas escolas municipais; parceria com as rádios locais para divulgação de mensagens educativas; Implantação do setor de estatísticas da SEMUR; organização do fluxo viário nas principais vias do Município; obras de asfaltamento e drenagem; treinamento e reuniões constantes; promoção por dois anos consecutivos da Semana Nacional de Trânsito; continuidade e expansão do projeto de sinalização viária (vertical, horizontal e semafórica); além de ações efetivas pelo corpo de orientadores quando eram necessárias ações para execução de obras em rua pública ou eventos, passeios ciclísticos e desfiles cívicos; reorganização dos postos de táxis e mototáxis; e, criação de binário nas duas principais avenidas do Maiobão, sendo paralelas cada uma opera em sentido contrário (avenidas de mão única), com isso modificou o fluxo em avenidas de grande movimento, garantindo fluidez, retornos de quadra, estacionamento seguro e faixas de pedestres para travessia. Outro setor de destaque da Secretaria de Mobilidade Urbana é a divisão de controle de frota de veículos de aluguel, que vem desempenhando papel de gestor das licenças, assim como a readequação dos pontos de táxis e mototáxis.

Figura 06 – Blitz Educativa



Fonte: Autor do Estudo (2020)

O transporte público coletivo foi pauta viva no primeiro ano de gestão municipal do trânsito em Paço do Lumiar. Um assunto polêmico e que deu muita

visibilidade ao município em sua gestão do trânsito, foi a implementação do projeto de legalização dos carros-lotação. Em consulta prévia aos moradores do município, contatou-se que, historicamente, o município teve seu sistema de transporte público precarizado, tanto dos ônibus coletivos que fazem linha Paço do Lumiar - São Luís, quanto dos micro-ônibus (Transporte alternativo gerenciado pela Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos (MOB), autarquia estadual criada pela Lei nº 10.213/2015 que tem a competência de regulamentar os transportes intermunicipais). Com esse problema histórico agregado ao desemprego de grande parte da população luminense, surgiu o transporte alternativo dos carros-lotação, conhecidos popularmente como "carrinhos". Analisando o CTB, em seu artigo 135, os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo Poder Público concedente (BRASIL, 1997, art. 135, CTB). Entretanto, partindo para uma análise social, a gestão municipal por meio da SEMUR, após audiência pública, decidiu no ano de 2018 por regulamentar esse Serviço Compartilhado Opcional de Transporte de Passageiros, através de veículos de categoria particular, a partir do credenciamento de carros-lotação vinculados às cooperativas de transporte do município. Atualmente existem 03 cooperativas de carros-lotação em Paço do Lumiar (COOTRANSC, COOPERTRANS VSJ e COOTRANSTAXI). Porém, este artigo não se prende a este assunto especificamente, visto que se trata de tema polêmico, ainda sem normativo jurídico específico e carente de decisões reiteradas, porém como existem muitas discussões em nível nacional, servirá de tema de trabalhos futuros. Porém, cabe aqui destacar os principais pontos do decreto municipal 3255 publicado em agosto de 2018 que regulamentou o serviço compartilhado opcional de transporte de passageiros.

Art. 1º. O Serviço Compartilhado Opcional de Transporte de Passageiros no Município de Paço do Lumiar, constitui um serviço de natureza privada e de interesse público, a ser prestado através de Cooperativas, com sede em Paço do Lumiar e instituídas na forma da lei, até data da assinatura do Termo de Ajustamento de Conduta com o Ministério Público, mediante autorização da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, criada pela Lei Municipal nº 738, de 20 de março de 2018, e de acordo com as condições estabelecidas neste Regulamento e legislações pertinentes. Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Paço do Lumiar, conforme define o art. 21-A da Lei Municipal nº 738, de 20 de março de 2018, a regulamentação e normatização dos serviços e do uso de equipamentos de transporte públicos urbanos, bem como o planejamento, organização e fiscalização dos serviços de

transporte urbano no Município de Paço do Lumiar. (PAÇO DO LUMIAR, 2018).

Ainda por esse decreto, após estudos e relatórios de viabilidade pela própria SEMUR, ficou definido o quantitativo de carros-lotação na proporção de 01 carro-lotação para cada 800 habitantes do município. Os requisitos para credenciamento foram definidos no decreto. O veículo para credenciamento passa por vistoria pela SEMUR e não pode ter idade superior a 10 anos de fabricação e deverá obrigatoriamente ser licenciado no município de Paço do Lumiar.

Figura 07 – Ação Educativa em Parceria com a Fiscalização do BPRv



Fonte: Autor do Estudo (2019)

Ficou definido ainda que:

Art. 24. Os veículos serão submetidos a vistorias, em local e data fixados pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Paço do Lumiar, para verificação de segurança, conservação, conforto, higiene, equipamentos e características definidas na legislação federal, estadual, municipal, neste Regulamento e em normas complementares. § 1º. A periodicidade de vistoria dos veículos será definida considerando o ano de fabricação do Veículo, conforme tabela abaixo. De menos de 5 anos – anual; De 5 a 10 anos – semestral.

Art. 30. A definição das tarifas a serem praticadas por rota é de responsabilidade das Cooperativas, podendo a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Paço do

Lumiar, objetivando preservar o interesse público e o equilíbrio econômico-financeiro do serviço, propor reajustes de modo a evitar abusos e ônus desproporcional aos usuários. (PAÇO DO LUMIAR, 2018).

As ações acima descritas fizeram parte de todo o processo de municipalização do trânsito em Paço do Lumiar e as ações continuam, pois a gestão do trânsito deve ser contínua e eficaz, considerando a realidade local e planejando com objetivo na segurança viária e garantia da acessibilidade.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando todo o processo de municipalização do trânsito em Paço do Lumiar, com a participação da sociedade civil e vários segmentos, assim como as atividades desenvolvidas tanto antes quanto após a integração ao SNT, são perceptíveis mudanças no fluxo viário e na gestão de trânsito no município.

Considerando que, infelizmente, os números da violência no trânsito ainda são assustadores e que municipalizar o trânsito é, de fato, uma ferramenta fundamental para o combate a essa violência; pois, os problemas da segurança viária são de responsabilidade de todos os entes, são problemas públicos de ordem nacional, estadual e municipal, devendo o Sistema Nacional de Trânsito ser entendido como uma engrenagem que para o seu pleno funcionamento, necessita da atuação de todos os entes citados. Nas palavras de Arnaldo Rizzardo (2006, p. 29) "o trânsito seguro deve ser organizado e planejado, não apenas no que se refere à defesa da vida e à integridade física, mas também em relação à regularidade do próprio trafegar, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas".

Como resultado deste artigo, que teve como campo de estudo município de Paço do Lumiar, e como objeto de investigação a relação entre a municipalização do trânsito, seus aspectos jurídicos e os impactos socioespaciais, foi possível compreender que municipalizar o trânsito é quando o Poder Público Municipal assume a sua obrigação legal de gerenciar o trânsito e a mobilidade urbana, preocupado com a segurança viária e a preservação da vida, garantindo um planejamento adequado ao desenvolvimento sustentável do município.

Com base na responsabilidade da Administração pública em qualquer esfera, o Mestre Jolyver Modesto aduz em seu CTB digital que o ente federado é responsável civilmente pelos danos causados aos cidadãos, toda vez que houver uma relação de causalidade entre o prejuízo causado e a ação ou omissão do órgão público, independente de culpa ou dolo (intenção na produção do resultado).

Sobre este aspecto, o processo de municipalização do trânsito segue os princípios da legalidade e tem toda legislação definida para sua implantação, a

exemplo este estudo apresentou todo o percurso da integração de Paço do Lumiar, considerando os percalços e o êxito do processo.

Implantada a política municipal do trânsito em paço do Lumiar, é possível perceber os três pilares fundamentais e indissociáveis (Educação, Esforço Legal e Engenharia de tráfego). A gestão do trânsito deve considerar o trânsito como um fenômeno interdisciplinar e deve considerar e respeitar todos os atores usuários das vias. Focando nesses pilares da gestão do trânsito e cumprindo os requisitos legais para integração, Paço do Lumiar começa a demonstrar que um planejamento articulado, aliado à participação da sociedade civil e a força de vontade política, é possível gerenciar o trânsito, considerando o crescimento urbano do município, buscando um desenvolvimento sustentável da mobilidade urbana, da ocupação ordenada do solo, da acessibilidade e da inclusão social.

Por fim, destaco a educação para o trânsito como pilar de prioridade dos órgãos ou entidades de trânsito, seja em qualquer esfera, pois a educação é libertadora e transformadora dos cidadãos e da realidade, com o sempre defendeu nosso Mestre Paulo Freire. Falando especificamente do trânsito e sua municipalização, o exercício de educação para o trânsito é um dos requisitos fundamentais, tendo como pauta perene a proteção à vida, a partir da busca pela conscientização e sensibilização, proporcionando mudança comportamental de toda a sociedade, seja condutor ou não. É a busca por um trânsito seguro para todos.

REFERÊNCIAS

ARAUJO, Julyver Modesto de. **Código de Trânsito Comentado**. Disponível em: <<http://ctbdigital.com.br>>. Acesso em 10 de mar de 2023.

BAVOSO, Natália Couto. **O Sistema Nacional de Trânsito e os municípios de pequeno porte**. Belo Horizonte, 2014. Dissertação (Mestrado em Geotecnia e Transportes) Universidade Federal de Minas Gerais, Minas Gerais, 2014.

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

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: 1997.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Brasília, DF: 2001.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: 2012.

CONTRAN. Resolução nº 560, de 15 de outubro de 2015, do Conselho Nacional de Trânsito. Dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e

rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito. Brasília, DF, 2015.

DENATRAN. **Estatísticas Gerais sobre Trânsito**. Brasília: DENATRAN, 2019.

IBGE. **Brasil em números: 2022**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2022. Disponível em: < <https://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 15 maio 2020.

MARANHÃO. Vara de Interesses Difusos e Coletivos. Mandado de Injunção Coletivo nº 0812802-14.2018.8.10.0001, Juiz Douglas de Melo Martins. DJ 15.02.2019. Sentença determinando o início ao processo de revisão do plano diretor. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/>>. Acesso em 01 maio 2023.

MENDES, Gleydson. A importância da municipalização do trânsito. **Sala de Trânsito**, 2018. Disponível em: <<http://www.saladetransito.com>>. Acesso em: 10 de mar de 2023.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Relatório Mundial sobre a Situação da Segurança no Trânsito 2018**. Ginebra: OMS, 2019. (traduzido)

PAÇO DO LUMIAR. Prefeitura Municipal de Paço do Lumiar, Lei Orgânica do Município de Paço do Lumiar de 05/04/1990.

PAÇO DO LUMIAR. Lei nº 335, de 25 de setembro de 2006. Dispõe Sobre o Plano Diretor de Paço do Lumiar e dá Outras Providências. Paço do Lumiar, MA: 2006.

PAÇO DO LUMIAR. Lei nº 670, de 14 de dezembro de 2015. Dispõe sobre a definição da Coordenação de Trânsito como órgão municipal de trânsito e dá outras providências. Paço do Lumiar, MA: 2015.

PAÇO DO LUMIAR. Decreto Municipal nº 3.113, DE 14 de julho de 2017. Aprova o Regimento Interno da Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI. Paço do Lumiar, MA: 2017.

PAÇO DO LUMIAR. Portaria nº 1.112, DE 22 de novembro de 2017. Nomeia Membros da Junta Administrativa de Recursos e Infrações “JARI”. Paço do Lumiar, MA: 2017.

PAÇO DO LUMIAR. LEI nº 738, de 20 de março de 2018. Criação da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana. Paço do Lumiar, MA: 2018.

PAÇO DO LUMIAR. Decreto Municipal nº 3.255, de 31 de agosto de 2018. Aprova o regulamento do serviço compartilhado opcional de transporte de passageiros no Município de Paço do Lumiar. Paço do Lumiar, MA: 2018.

PAÇO DO LUMIAR. Decreto Municipal nº 3.301, de 07 de fevereiro de 2019, que criou

a Comissão Municipal de Estudos para a Revisão do Plano Diretor do Município de Paço do Lumiar/MA. Paço do Lumiar, MA: 2019.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 6 ed. rev., atual.e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projeto e relatórios de pesquisa**. 8 ed. São Paulo: Atlas, 2004.