

Estudo de Problemas Relacionados à Municipalização do Trânsito em Sergipe.

Selma Andrade Dantas de Jesus¹; Alessandro Queiroz de Souza²; Georlize Oliveira Costa Teles³.

¹ Engenharia e Consultoria em Mobilidade LTDA. – Av. Murilo Dantas, 881, S/18, Farolândia, Aracaju/SE; ² Superintendência de Polícia Rodoviária Federal em Sergipe – Av. Maranhão, 1890, Santos Dumont, Aracaju/SE; ³ Secretaria de Defesa Social e Cidadania do Município de Estância - Rua Capitão Salomão, 282, Estância - SE.

RESUMO: A municipalização do trânsito não é uma faculdade, mas uma obrigação firmada em lei federal há 21 anos. As Estatísticas indicam que somente cerca de ¼ dos municípios brasileiros cumpriram essa obrigação. Visando estimular a discussão, este trabalho se propõe a analisar esses pontos através de um estudo de caso, tendo como referência o estado de Sergipe.

PALAVRAS-CHAVE: Municipalização. Estatísticas. Trânsito. Sergipe.

1. INTRODUÇÃO

No contexto do Manual de Municipalização do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) a municipalização do trânsito não é uma faculdade, mas uma obrigação firmada em lei federal há 21 anos. O novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no melhor e mais equilibrado espírito federativo, prevê uma clara divisão de responsabilidades e uma sólida parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais. Os municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência substancialmente ampliada no tratamento das questões de trânsito. Aliás, nada mais justo se considerarmos que é nele que o cidadão efetivamente mora, trabalha e se movimenta, ali encontrando sua circunstância concreta e imediata de vida comunitária e expressão política (Denatran, abril, 2000).

Dos 5.570 municípios brasileiros, temos como exemplo o Rio Grande do Sul, que já atingiu 96% da sua totalidade. Estatísticas sobre o assunto indicam que somente cerca de ¼ dos municípios brasileiros cumpriram essa obrigação.

Em Sergipe, dos 75 municípios somente 20 desses estão oficialmente integrados, com a tendência que esse número caia para 18 cidades. O estado, atualmente, tem uma população estimada de 2.278.308 habitantes e a capital Aracaju com 648.939 (IBGE, 2018). A frota de veículos do estado é 804.240 e a do município com 320.951 (Detran/SE).

O trabalho tem como objetivo geral discutir sobre a importância de prosseguir com a municipalização das cidades e dos seus benefícios. Para atingi-los, como objetivos específicos pretende-se:

Discutir sobre o tema abordado, criar políticas públicas de governo e não de gestão e mecanismos de uniformidades na criação dos órgãos de trânsito.

2. DESENVOLVIMENTO

A Constituição Federal de 1988 garante no inciso XV de seu Art. 5º o direito fundamental à liberdade de locomoção em tempos de paz. Ao seu Art. 144, capítulo que trata da segurança pública, dever do Estado, responsabilidade e direito de todos, foi incluído pela Emenda Constitucional 82/2014 o § 10, disciplinando a segurança viária. Desta forma, considerada a abordagem sistêmica do Direito, nossa carta Magna impõe ao poder pública a obrigação de garantir aos cidadãos condições de ir e vir nas vias públicas com a devida segurança. A Constituinte no Art. 5, inciso II da Constituição Federal de 1988, diz: ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei.

Para atender a essa exigência legal, precisa cada prefeito criar um órgão de trânsito municipal, pois só assim, na forma da lei, poderá adotar medidas protetivas como sinalizar vias, definir sentido do fluxo de veículos, criar pontos de travessia para pedestres, ofertar

serviços de transporte público, entre outras, já que o Art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece-o como competente para fazê-lo.

Não pode o gestor municipal agir motivado por sua conveniência se eximindo da obrigação de garantir a segurança viária e o exercício do direito de ir e vir do cidadão com a simples alegação de que “não tem pernas” para cuidar sozinho da questão do trânsito. Como entidade autônoma, o município, deve articular-se, firmar convênios, sem, contudo, perder o norte desta competência constitucional. A municipalização do trânsito não é uma opção do prefeito, mas um dever desse gestor.

Se a ausência da municipalização é tida como ferimento ao mandamento constitucional, como classificar a ação do município que busca o seu descredenciamento junto ao SNT?

Seria a falta de recursos técnicos, pessoais e/ou materiais os principais problemas que impedem o aumento da adesão de cidades ao processo de municipalização do trânsito ou estaria o real problema relacionado a questões de ordem política, esbarrando na falta de interesse dos gestores, que temem perder votos em um processo de municipalização de trânsito tido como impopular?

Nesse ínterim, queremos destacar uma experiência ocorrida no município sergipano de Nossa Senhora da Glória, direcionada, sobretudo àqueles que acreditam na corrente da rejeição política. No processo de votação para criação do órgão de trânsito daquele local, o placar que encontrava-se empatado em 3 a 3 foi decidido com voto favorável do então presidente da casa legislativa, o qual, no pleito seguinte, conseguiu ser eleito prefeito da cidade, apesar da ou talvez por causa daquela decisão. Durante sua gestão, apoiou as ações do órgão de trânsito e a discussão sobre os impactos favoráveis da existência daquele órgão, e apesar dos opositores, conseguiu ser reeleito.

Superada a discussão da obrigatoriedade da integração ao SNT e entendendo que o processo de municipalização deve ser respeitado, visto que a organização é um dos fundamentos de nosso sistema viário, passaremos a apontar, com base nas visitas de campo que realizamos alguns problemas encontrados em Sergipe.

Alguns “órgãos” foram criados pela necessidade que se impunha no município, sem que a devida formalização fosse intentada. Por exemplo, em dois municípios, há agentes fardados e viatura plotada com o nome “SMTT”, sem que em ambos, os órgãos estejam legalmente instituídos e integrados ao SNT.

Em relação aos que estão municipalizados formalmente, diversos aspectos contribuem para que em alguns deles, os resultados esperados não tenham sido alcançados. Um desses fatores é que as indicações para as direções nem sempre seguem critérios técnicos, criando espaços para pessoas despreparadas, apenas por acomodação política. Outro fator é a “dança das cadeiras”, que é quase uma regra nas trocas de gestão e que por vezes permitem solução de continuidade.

A precariedade da fiscalização é outro fator que prejudica o êxito do processo. Essa questão é muito aparente em algumas cidades do interior, onde as pessoas têm uma relação muito próxima de amizade e conhecimento. A relação pessoal entre o agente e o infrator é estreita e fragiliza a atuação do órgão. Aliado a isso, via de regra, a pressão política é uma reclamação recorrente e o número de agentes é escasso. Para coroar o tópico de fiscalização precária, registramos o fato do município de Laranjeiras, que completou 12 anos de integração ao SNT sem seus agentes poderem emitir uma notificação sequer, por falta de sistema.

Outro problema é a estrutura de operação: dos 20 municípios, apenas 14 a possuem, ainda que com deficiências. Alguns não dispõem de efetivo funcionamento nas 5 áreas exigidas para a municipalização: Estatística, Educação, JARI, Engenharia e Operação/Planejamento. Os 6 municípios restantes padecem da falta de espaço físico, de logística e de agentes.

Contribuindo para amenizar parcialmente tais carências, é preciso reconhecer e parabenizar iniciativas como o Rodovia Cidades, ação multiministerial em que a Polícia Rodoviária Federal (PRF) atua como indutora de políticas públicas, auxiliando com outros parceiros os trabalhos dos municípios no tocante ao trânsito, promovendo treinamentos,

comandos conjuntos e compartilhamento/doação de materiais. A lógica é simples: problemas de trânsito não tratados no município muitas vezes escoam para as rodovias, o que reforça a necessidade de integração no trato da questão do trânsito.

A falta de regulamentação para definir a estruturação de órgãos de trânsito cria uma distorção na relação prestação de serviço/população: o município de Lagarto, com 107 mil habitantes conta com um Departamento de Trânsito e Transportes Urbanos (DTTU), estrutura bem menor que a Superintendência. Já os municípios de Propriá e Nossa Senhora da Glória, cada qual com 29 mil habitantes, possuem Superintendências (SMTT).

Também se nota uma distorção no número de agentes de trânsito por município, que igualmente desconsidera a questão populacional. Nas guardas municipais, por exemplo, tem-se uma regra que estabelece a quantidade de agentes em função da população. Isso permite um uso racional do recurso humano, além de constituir-se em um impeditivo para que o gestor crie um exército de homens armados. O critério numérico de servidores em relação à população norteia diversos segmentos, a exemplo dos médicos de família e conselheiros tutelares, cada qual com sua lógica.

O último ponto que queremos destacar é que os órgãos de trânsito podem ser criados legalmente de várias formas. Em alguns municípios, o modo escolhido é com órgão, núcleo, coordenadoria, departamento, ou qualquer outra nomenclatura dentro da estrutura de uma secretaria. Assim, subordina-se ao gestor desta secretaria, não possuindo autonomia nem financeira, nem administrativa. Em outros municípios, o formato escolhido é a autarquia, que não é subordinada, mas apenas vinculada à Secretaria, por exigência legal. Ex: SMTT, que têm autonomia de gestão, mas precisa estar vinculada a uma Secretaria. Em ambas as formas, alguns prefeitos vinculam o órgão de trânsito conforme sua conveniência, sem buscar afinidade com a atividade desenvolvida por esses dois entes. Por exemplo, o município de Tobias Barreto tem uma Coordenadoria de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU) subordinada à Secretaria de Turismo.

3. CONCLUSÃO

O trabalho não tem a pretensão de encerrar a discussão, mas de provocar a reflexão e estimular a propositura de medidas positivas, a partir da análise de problemas levantados no estado de Sergipe, que podem ser similares aos enfrentados por outros municípios brasileiros. É urgente para a segurança viária fomentar nos municípios sua vinculação ao SNT, dentro dos parâmetros legais e técnicos, sem os erros apontados nesse trabalho, comumente cometidos.

A precariedade da máquina pública, no que se refere à municipalização do trânsito, contribui diretamente para o aumento de comportamentos nocivos à segurança viária, facilita a ocorrência de crimes de trânsito e favorece a iniciação e o aproveitamento de jovens (menores) em práticas delituosas.

A garantia de um espaço municipal organizado e fiscalizado é resultado direto da ação de seu gestor, sendo a discussão dessa problemática responsabilidade de todos os cidadãos, sobretudo dos estudiosos comprometidos com um trânsito disciplinado, mais seguro e humanizado.

4 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO, MINISTÉRIO DA JUSTIÇA -
Municipalização do trânsito
<http://www.destran.com.br/links/transito/legislacao_manual.pdf> abril, 2000. Acesso: 12 de julho de 2019.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SERGIPE. **Estatística**: Veículos: frota.
Disponível em: <http://www.detran.se.gov.br/estat_RB00065M.asp>. Acesso em: 12 de agosto de 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTIC. Aracaju. Disponível em:
<IBGE%20_%20Brasil%20em%20Síntese%20_%20Sergipe%20_%20Aracaju%20_%20Pan
orama> Acesso em: 30 de julho de 2019.