

**FACULDADE INPG
INSTITUTO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO
PÓS-GRADUAÇÃO – MBA EM TRÂNSITO
MOBILIDADE E SEGURANÇA**

Lígia Maria Teixeira Tenório

**A engenharia de tráfego no processo de municipalização: Estudo
de caso do Detran de Alagoas**

**MACEIÓ/AL
2014**

Lígia Maria Teixeira Tenório

**A engenharia de tráfego no processo de municipalização: Estudo
de caso do Detran de Alagoas**

**Monografia apresentada para a obtenção
do título de Especialista Lato Sensu em
Trânsito: Mobilidade e Segurança da
Faculdade INPG – Instituto Nacional de
Pós Graduação sob orientação do
professor Roberto Antonio Farah.**

**MACEIÓ/AL
2014**

**FACULDADE INPG
INSTITUTO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO
PÓS-GRADUAÇÃO – MBA EM TRÂNSITO
MOBILIDADE E SEGURANÇA**

**A engenharia de tráfego no processo de municipalização: Estudo
de caso do Detran de Alagoas**

Monografia apresentada pela aluna **Lígia Maria Teixeira Tenório** ao curso de Pós Graduação, MBA em Trânsito: Mobilidade e Segurança em 25 de abril de 2014.

Coordenador Professor Esp. Roberto Antonio Farah

Nota:_____

Ao meu amado esposo Emmerson e aos frutos do nosso amor, Letícia e Cecília.

AGRADECIMENTO

A Deus por mais uma graça alcançada.

Ao meu esposo Emmerson e minha filha Letícia, por tolerarem as minhas ausências e sempre me fortalecerem.

Aos meus pais Luiz e Letrucia por acreditarem em mim.

A equipe do Detran de Alagoas, meus queridos colegas de trabalho que me incentivam cada vez mais a amar o que fazemos.

A equipe do Denatran e do Cetran de Alagoas que prontamente ajudaram a contribuir com as informações desta pesquisa.

“Existem pessoas que amam o poder, e outras que têm o poder de amar”.

(Bob Marley)

RESUMO

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB, acompanhando a tendência municipalista da Constituição Federal de 1988 – CF/88, redistribuiu as competências quanto as engenharia de tráfego, dos Estados para os municípios. Essa redistribuição delinea as principais questões deste trabalho, sendo elas a definição das atribuições legais dos Detrans quanto à engenharia de tráfego; a identificação de quais os papéis desempenhados pelos Detrans no processo de integração ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT; e qual o papel do Detran/AL. Seguindo essas questões, o objetivo deste trabalho é analisar o papel do Detran/AL no processo de municipalização do trânsito alagoano sob a ótica dos serviços de engenharia de tráfego. Como revisão bibliográfica, aborda-se temas como o municipalismo brasileiro, o trânsito no Brasil, a integração ao SNT e o municipalismo do trânsito. A metodologia adotada para o desenvolvimento desta monografia, além da pesquisa bibliográfica, realizou-se também o levantamento documental e o estudo de campo com ênfase no Detran/AL. Como algumas das conclusões, observa-se uma clara relação no papel desempenhado pelos Detrans no processo de municipalização do trânsito, conforme sua atribuição de engenharia de tráfego junto aos municípios.

Palavras-chave: engenharia de tráfego; municipalização do trânsito; Detran/AL.

ABSTRACT

The Brazilian Traffic Code - CTB, following the trend municipalist Federal Constitution of 1988 - CF/88 redistributes skills as the traffic engineering, states to the municipalities. This redistribution outlines the main issues of this work, which were to define the legal responsibilities of Detrans regarding traffic engineering, the identification of the roles played by Detrans in the process of integration to the National Traffic System - SNT, and the role of Detran/AL. Following these questions, the aim of this work is to analyze the role of the Detran/AL in the municipalization Alagoas's process transit services from the perspective of traffic engineering. As literature review, it approaches topics such as Brazilian municipalism, traffic in Brazil, the integration and the SNT municipalism traffic. The methodology adopted for the development of this monograph, and the literature, there was also a documentary survey and field study with emphasis on Detran/AL. As some of the findings, there is a clear relationship in the role played by Detrans in the process of municipalization of transit as their allocation of traffic engineering with municipalities.

Keywords: traffic engineering; municipalization of transit; Detran/AL

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| | |
|--|----|
| Figura 1: Fluxograma de procedimentos para integração ao SNT | 17 |
| Figura 2: Linha do tempo com a legislação sobre o SNT e outras ações relevantes | 19 |
| Figura 3: O tripé da segurança viária | 22 |
| Figura 4: Mapa de Alagoas com a localização dos municípios integrados ao SNT .. | 34 |
| Figura 5: Mapa de Alagoas. Localização das Ciretrans e área de abrangência..... | 39 |
| | |
| Gráfico 1: Taxas de pobreza absoluta nos estados em 1995 e 2008 (em %) | 30 |
| Gráfico 2: Frota de veículos no Brasil e em Alagoas..... | 31 |
| Gráfico 3: Índice de motorização 2010 dos estados brasileiros | 32 |
| Gráfico 4: Relação entre o % dos municípios alagoanos integrados ao SNT e o % da frota. | 33 |
| Gráfico 5: Total de municípios alagoanos integrados ao SNT por ano | 35 |
| | |
| Quadro 1: Percentual, por estado, de municípios integrados ao SNT..... | 13 |
| Quadro 2: Composição do SNT | 16 |
| Quadro 3: Competências do Detrans e Ciretrans sob a ótica do tripé do trânsito..... | 23 |
| Quadro 4: Competências dos municípios sob a ótica do tripé do trânsito | 25 |
| Quadro 5: Tipo de convênios de delegação de atividades entre município e Detran | 26 |
| Quadro 6: Órgãos alagoanos integrados ao SNT | 33 |
| Quadro 7: Resoluções publicadas pelo Cetran/AL..... | 36 |
| Quadro 8: Relação de municípios conveniados ao Detran/AL (2002 a 2005) | 43 |
| | |
| Tabela 1: Metodologia da pesquisa segundo o tipo | 29 |
| Tabela 2: Delimitação do universo da pesquisa | 46 |
| Tabela 3: Proposição de papéis | 46 |
| Tabela 4: Proposição de diretrizes ao Detran/AL | 48 |

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|------------|--|
| AL | Estado de Alagoas |
| ANTP | Associação Nacional de Transportes Públicos |
| CETTRAN | Conselho Estadual de Trânsito |
| CF/88 | Constituição Federal de 1988 |
| CIRETRAN | Circunscrição Regional de Trânsito |
| CNT | Código Nacional de Trânsito |
| CONTRADIFE | Conselho de Trânsito do Distrito Federal |
| CONTRAN | Conselho Nacional de Trânsito |
| CTB | Código de Trânsito Brasileiro |
| DENATRAN | Departamento Nacional de Trânsito |
| DER | Departamento de Estradas de Rodagem |
| DETRAN | Departamento Estadual de Trânsito |
| DNIT | Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes |
| FUNSET | Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito |
| IBGE | Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística |
| JARI | Junta Administrativa de Recursos de Infração |
| PM | Polícia Militar |
| PRF | Polícia Rodoviária Federal |
| SNT | Sistema Nacional de Trânsito |

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1. INTRODUÇÃO | 12 |
| 2. JUSTIFICATIVA | 13 |
| 3. OBJETIVO GERAL | 13 |
| 4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS | 13 |
| 5. REVISÃO DA LITERATURA | 14 |
| 5.1. Municipalismo brasileiro | 14 |
| 5.2. O trânsito no Brasil..... | 15 |
| 5.2.1. Integração ao SNT e a municipalização do trânsito..... | 15 |
| 5.2.2. A Política Nacional de Trânsito e a 'Década' | 18 |
| 5.3. As atribuições dos Detrans quanto à engenharia de tráfego..... | 20 |
| 6. DESENVOLVIMENTO | 27 |
| 6.1. Metodologia de desenvolvimento da monografia | 27 |
| 6.2. Alagoas e o processo de integração ao SNT | 29 |
| 6.3. O Detran/AL e a engenharia de tráfego | 37 |
| 6.3.1. A celebração de convênios..... | 42 |
| 6.4. Os tipos de papéis e o papel do Detran/AL..... | 45 |
| 6.4.1. Metodologia da pesquisa..... | 45 |
| 6.4.2. Apresentação e análise dos resultados | 46 |
| 7. PROPOSIÇÃO DE DIRETRIZES AO DETRAN/AL | 48 |
| 8. CONCLUSÃO | 48 |
| 9. REFERÊNCIAS | 51 |
| ANEXO A. ORGANOGRAMA DO DETRAN/AL | 54 |
| ANEXO B. ATA DE REUNIÃO DO DETRAN/AL COM OS MUNICÍPIOS ALAGOANOS INTEGRADOS AO SNT | 55 |

1. INTRODUÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB (BRASIL, 1997), seguindo a tendência firmada com a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 – CF/88, delimita competência aos municípios quanto as atribuições pela gestão do trânsito local.

O Código Nacional de Trânsito – CNT (BRASIL, 1966), antecessor ao CTB, estabelecia em seu Art. 10 que os Estados, através dos seus Departamentos Estaduais de Trânsito – Detrans, deveriam dispor de diversos serviços ligados a gestão do trânsito, dentre eles, o de engenharia de trânsito.

Este processo de “transferência” de competência, estabeleceu uma dispersão nos serviços de engenharia de tráfego do Detran/AL, que atualmente proporciona atendimentos esporádicos a municípios pontuais mediante solicitação das prefeituras.

Apesar de esporádicas, tais atividades atualmente são contraditórias ao próprio CTB, que preconiza em seu Art. 25 que a delegação de atividades previstas no Código deve ser precedida pela celebração de convênio entre as partes para o devido fim.

Diante do baixo índice de 11,76% (DENATRAN, 2013b) de integração dos municípios alagoanos ao SNT, desde 2005 percebe-se um claro declínio das atividades voltadas a engenharia de tráfego por parte do Detran/AL, que aguarda a celebração de convênios para executar tais atividades junto aos municípios alagoanos.

| UF | Total de municípios | Nº Municípios Integrados | % Municípios integrados |
|--------------------|---------------------|--------------------------|-------------------------|
| Distrito Federal | 1 | 1 | 100,00% |
| Rio Grande do Sul | 497 | 408 | 82,09% |
| Rio De Janeiro | 92 | 61 | 66,30% |
| Mato Grosso do Sul | 79 | 45 | 56,96% |
| São Paulo | 645 | 269 | 41,71% |
| Pará | 144 | 45 | 31,25% |
| Ceará | 184 | 54 | 29,35% |
| Santa Catarina | 295 | 76 | 25,76% |
| Maranhão | 217 | 51 | 23,50% |
| Amapá | 16 | 3 | 18,75% |
| Sergipe | 75 | 14 | 18,67% |
| Mato Grosso | 141 | 23 | 16,31% |
| Pernambuco | 185 | 28 | 15,14% |
| Amazonas | 62 | 9 | 14,52% |
| Goiás | 246 | 34 | 13,82% |
| ALAGOAS | 102 | 12 | 11,76% |
| Rondônia | 52 | 6 | 11,54% |

| UF | Total de municípios | Nº Municípios Integrados | % Municípios integrados |
|---------------------|---------------------|--------------------------|-------------------------|
| Paraíba | 223 | 22 | 9,87% |
| Bahia | 417 | 40 | 9,59% |
| Paraná | 399 | 36 | 9,02% |
| Rio Grande do Norte | 167 | 15 | 8,98% |
| Espírito Santo | 78 | 6 | 7,69% |
| Roraima | 15 | 1 | 6,67% |
| Minas Gerais | 853 | 51 | 5,98% |
| Acre | 22 | 1 | 4,55% |
| Piauí | 224 | 9 | 4,02% |
| Tocantins | 139 | 5 | 3,60% |

Quadro 1: Percentual, por estado, de municípios integrados ao SNT
Fonte: Baseado em dados do Denatran (2013b) e IBGE (2012). Elaborado pela autora.

Vale ressaltar que integrar-se ao SNT é uma obrigação de todos os municípios independente do tamanho e características do município.

2. JUSTIFICATIVA

Considerando o baixo índice (11,76%) de integração dos municípios alagoanos ao SNT e que a engenharia de tráfego não está claramente definida como papel dos Detrans em nenhum Inciso do Art. 22 do CTB, apresenta-se aqui a necessidade de entender as atribuições legais estabelecidas aos Detrans quanto aos serviços de engenharia de tráfego, assim como estabelecer os papéis desempenhados pelos Detrans e pelo Detran/AL no processo de municipalização do trânsito sob a ótica da engenharia de tráfego.

3. OBJETIVO GERAL

Analisar o papel do Detran/AL no processo de municipalização do trânsito alagoano sob a ótica dos serviços de engenharia de tráfego.

4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analisar a municipalização da gestão do trânsito e as diretrizes da engenharia;
- Identificar as atribuições dos Detrans a prestação de serviço conveniado para engenharia de tráfego nos municípios;
- Propor diretrizes ao Detran/AL que possam incentivar o processo de municipalização em Alagoas.

5. REVISÃO DA LITERATURA

5.1. Municipalismo brasileiro

Para entender o atual cenário do trânsito no Brasil, devemos contextualizá-lo a luz da CF/88 que, dentre muitos aspectos, levanta a discussão sobre o papel do município frente às Unidades Federativas (estados e Distrito Federal).

Conhecida como uma Constituição municipalista, a CF/88 em seu Art. 18 delimita a organização político-administrativa do Brasil, reconhecendo a União, os Estados, o Distrito Federal e, inclusive os Municípios, como autônomos, nos termos da Constituição.

O município, “circunscrição administrativa dentro de um Estado (...)” (HOLANDA, 2013), é formado pela zona urbana (cidade) e pela zona rural, sendo esta primeira onde ocorre a maior concentração dos serviços e onde está localizada a sede administrativa do município.

O conceito de municipalização, ou o ato de municipalizar, concerne, dentre vários aspectos, na descentralização através de um processo de redistribuição dos espaços de exercício e dos meios para exercitar o poder (UGA, 1991).

Segundo o Dicionário Aurélio (HOLANDA, 2013), municipalizar é:

“v.t. Submeter à municipalização. / Pôr a cargo do município. / Dar caráter municipal a.”

Entendendo que é no município onde cidadão atua e onde tudo acontece, o ato de municipalizar atribui as decisões locais ao próprio poder local, fortalecendo assim o município e também a participação da sociedade local (PELOZO, 2004).

É fato que, mais importante do que a instância a qual se coloca qualquer decisão de impacto diretamente local, a população almeja sempre um atendimento eficiente e eficaz dentro de suas expectativas como cidadão.

Para Bonavides (2004), o município brasileiro está na vanguarda dos modelos autonomistas, tendo alcançado um claro e expressivo grau de caracterização política e jurídica.

Conforme definido em seu Inciso XI do art. 22 da CF/88, compete a União legislar sobre trânsito e transporte, tornando clara a intenção de unificação da legislação e da regulamentação do trânsito no Brasil.

O CTB, aprovado em 1997 com vigência em 26 de janeiro de 1998 (sancionado pelo presidente da República), posterior a CF/88, vem fortalecer esta visão

municipalista, introduzindo em seu art. 24 a competência aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, competência esta que não existia no Código Nacional de Trânsito – CNT, antecessor ao CTB.

Vale ressaltar que o Regulamento ao CNT (BRASIL, 1968), datado de dois anos depois, definiu:

“(…) para os municípios a obrigação de elaborar pesquisas e sinalizar as vias, contestada imediatamente pelos juristas em função da “criação” de atribuições não existentes na Lei original, gerando discussões e propostas imediatas de revisão do código e seu regulamento. Praticamente em seguida, foram criados os Departamentos Estaduais de Trânsito para cumprir o estabelecido no código de 1966(…)” (NOBRE, 1998)

5.2. O trânsito no Brasil

Superada a análise municipalista da CF/88, inicia-se a análise sobre a temática do trânsito atual no Brasil.

O CTB, em seu Art. 1º, §1º define trânsito da seguinte forma:

“Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas a circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito 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 ou descarga.”

Dentro desta perspectiva, percebe-se o homem como verdadeiro ator dos deslocamentos (BETTES, 2009), e não os veículos como comumente associa-se.

Admitir que um determinado município não possui trânsito, por menor que seja, é o mesmo que admitir que o município não possui pessoas.

5.2.1. Integração ao SNT e a municipalização do trânsito

Conforme estabelecido pelo CTB em seu Art. 5º, a gestão do trânsito é exercida pelo Sistema Nacional de Trânsito – SNT que, seguindo a linha da CF/88, é formado pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios:

“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 das atividades 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.”

| Instância | Normativo/Consultivo | Órgãos executivos | | Agente de fiscalização | 1ª instância recursal |
|------------------|---|-------------------------------------|------------|--|-----------------------|
| | | Trânsito | Rodoviário | | |
| Federal | Contran <i>normativo e julga 2ª instância federal</i> | Denatran | DNIT | PRF Agentes DNIT e ANTT | Jari |
| Estadual | Cetran / Contrandife <i>julga 2ª instância federal</i> | Detran | DER | PM (convênio) Agentes Detran e DER | Jari |
| Municipal | - | Órgão municipal urbano e rodoviário | | PM (convênio) Agentes Órgão Municipal | Jari |

Quadro 2: Composição do SNT

Fonte: Baseado em dados do Denatran (2000). Elaborado pela autora.

Para exercer as suas devidas competências, bem como delegar as atividades decorrentes delas, conforme previsto no Art. 25 do CTB, os Municípios devem estar integrados ao SNT, conforme Art. 24, § 2º também do CTB.

“Art. 24 (...)

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

Não é facultado ao município optar por se integrar ao SNT para exercer as suas competências. Apesar de aparentemente a lei estar concedendo uma possibilidade à Administração Pública, de fato está impondo uma obrigação (BETTES, 2009).

“(…) do ponto de vista legal, é como se o trânsito já estivesse “municipalizado” em todo o Brasil, pois a responsabilidade objetiva dos gestores municipais decorre não só da ação (ou erro), mas também da omissão; nesse último caso se incluindo os Municípios que ainda não se integraram formalmente ao SNT (...).

Por exemplo, estritamente dentro da lei, um prefeito pode ser acionado judicialmente se uma criança for atropelada em frente a uma escola onde não exista algum tratamento especial para a redução da velocidade dos veículos motorizados ou sinalização para a travessia dos alunos, pois se caracteriza omissão injustificada do poder público.” (SILVA, 2007)

O art. 333 do CTB, citado no § 2º do art. 24, atribui ao Contran o papel de estabelecer as disposições a serem atendidas pelos órgãos e entidades para a integração ao SNT.

“Art. 333 (...)

§ 2o Os órgãos e entidades de trânsito a serem criados exercerão as competências previstas neste Código em cumprimento as exigências estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto neste artigo, acompanhados pelo respectivo CETRAN, se órgão ou entidade municipal, ou CONTRAN, se órgão ou entidade estadual, do Distrito

Federal ou da União, passando a integrar o Sistema Nacional de Trânsito.”

Atualmente tal regulamentação ocorre por meio da Resolução nº 296/2008 do Contran, que revogou a Resolução nº 106/1999, que por sua vez revogou a Resolução nº 65/1998, e que por fim revogou a Resolução nº 29/1998, todas do Contran.

O fato de o município estar integrado ao SNT, não caracteriza necessariamente que o município está desempenhando a gestão do seu trânsito (BETTES, 2009).

Observa-se, conforme ilustrado na Figura 1, que a integração do órgão de trânsito municipal ao SNT representa um ato que é resultado de um processo administrativo, ao passo que a municipalização do trânsito é um processo de gestão urbana e/ou regional, imediatamente posterior ao ato de integração ao SNT.

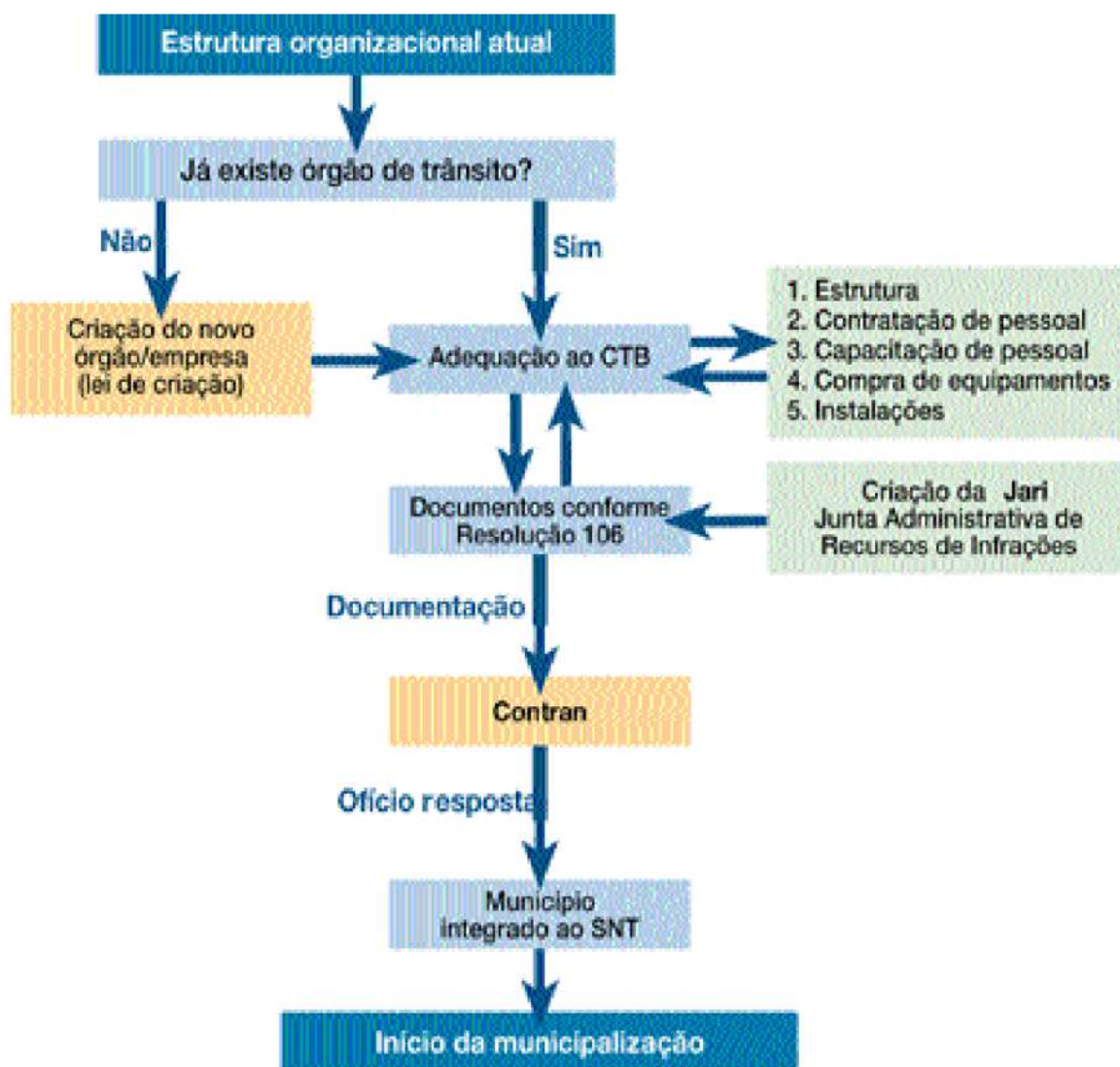


Figura 1: Fluxograma de procedimentos para integração ao SNT
Fonte: Denatran (2000).

Este processo de municipalização do trânsito em si é constantemente enfraquecido ou fortalecido mediante as políticas públicas voltadas para a gestão do trânsito local.

“A municipalização do trânsito é o processo legal, administrativo e técnico, por meio do qual o município assume integralmente a responsabilidade pelos seguintes serviços” (DENATRAN, 2000):

- Engenharia;
- Fiscalização;
- Educação de trânsito;
- Levantamento, análise e controle de dados estatísticos;
- Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – Jaris.

5.2.2. A Política Nacional de Trânsito e a ‘Década’

Um grande marco no trânsito brasileiro decorre em atenção ao art. 12 do CTB, que atribui ao Contran estabelecer as diretrizes da Política Nacional de Trânsito. Tais diretrizes foram definidas através da Resolução nº 166/2004 do Contran que aprovou a Política Nacional de Trânsito.

“A Política Nacional de Trânsito, como marco referencial, considera um conjunto de fatores históricos, culturais, sociais e ambientais que caracteriza a realidade brasileira. A partir do cenário assim constituído, a Política em questão integra objetivos e diretrizes que buscam traduzir valores, princípios, aspirações e anseios da sociedade, em busca do exercício pleno da cidadania e da conquista da dignidade humana e da qualidade de vida plena.” (CONTRAN, 2004)

Na realidade, o fato de ter uma Política Nacional de Trânsito aprovada não coloca o Brasil em uma posição favorável a respeito da segurança viária.

A Organização das Nações Unidas – ONU, em Assembleia Geral realizada no dia 02/03/2010, proclamou o período de 2011 a 2020 como a “Década Mundial de Ações para Segurança no Trânsito” através da Resolução A/64/266.

“Proclaims the period 2011-2020 as the Decade of Action for Road Safety,

with a goal to stabilize and then reduce the forecast level of road traffic fatalities around the world by increasing activities conducted at the national, regional and global levels;” (ONU, 2010)

A resolução foi elaborada com base em estudos da Organização Mundial de Saúde – OMS que estimou, em 2009, cerca de 1,2 milhões de mortes por acidente

de trânsito em 178 países. Ainda segundo a OMS, no mundo os acidentes de trânsito representam a 1ª causa de mortes na faixa de 15-29 anos.

O Brasil desponta nesse relatório da OMS com o 5º lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito.

O principal objetivo da resolução da ONU é mobilizar os países membros para elaborarem um plano de ação nessa área a ser desenvolvido durante a década, tendo como meta estabilizar e reduzir em até 50% os acidentes de trânsito em todo o mundo.

“Also calls for joint multi sectoral action to increase the proportion of countries with comprehensive legislation on key risk factors for road traffic injuries, including seat belt and child restraint and helmet use, drink driving and speed, from the 15 per cent identified in the 2009 Global Status Report on Road Safety to over 50 per cent by the end of the Decade, and encourages Member States to strengthen their enforcement of existing road safety legislation of these risk factors;” (ONU, 2010)

Apesar de não ser a Política Nacional de Trânsito, as ações acerca da Década suscita em um momento muito propício para discutir qual o alcance delas, uma vez que a grande maioria dos municípios ainda não está de fato autorizada a exercer as suas competências estabelecidas no art. 24 do CTB.

A Figura 2 apresenta a linha do tempo com os principais acontecimentos legais posteriores ao CTB acerca da Integração ao SNT, da Política Nacional de Trânsito e da “Década”.



Figura 2: Linha do tempo com a legislação sobre o SNT e outras ações relevantes
Fonte: Elaborado pela autora.

5.3. As atribuições dos Detrans quanto à engenharia de tráfego

Antes de entender as atribuições do Detran quanto a engenharia de tráfego, deve-se compreender a diferença básica entre a engenharia de trânsito e a engenharia de tráfego.

Na literatura, não existe consenso quanto à diferença entre trânsito e tráfego. Para o Dicionário Aurélio (HOLANDA, 2013), inclusive, os termos apresentam-se como sinônimos.

“Tráfego:

s.m. Movimento, circulação de trens, de veículos (numa rodovia), de aviões etc. / Trânsito.”

Conforme citado anteriormente, o CTB define trânsito em seu Art. 1º, §1º, contudo em toda a sua redação referencia apenas a engenharia de tráfego, atribuindo-lhe inclusive o Capítulo VIII, ao lado da “operação, da fiscalização e do policiamento ostensivo de trânsito”. Em contrapartida, o CNT, antecessor ao CTB, menciona apenas a engenharia de trânsito.

A definição clássica sobre o que é engenharia de tráfego do Institute of Transportation Engineers – ITE, dos EUA, define a engenharia de tráfego como uma fase da engenharia de transporte, com foco no dinamismo provocado pela circulação de pessoas e mercadorias:

“Traffic engineering is that phase of transportation engineering which deals with the planning, geometric design, and traffic operations of roads, streets and highways, their networks, terminals, abutting lands, and relationships with other modes of transportation.” (INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS - ITE, 1999)

Ainda segundo o ITE (1999), podemos identificar três importantes objetivos ligados à atuação da engenharia de tráfego: segurança, eficiência e conveniência (VASCONCELOS, 1999).

“The objective of traffic engineering is to provide for the safe, rapid, comfortable, efficient, convenient, and environmentally compatible movement of people, goods, and services.” (INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS - ITE, 1999)

Vasconcelos (1999), aponta a segurança e a eficiência como objetivos quantitativos, em contraste ao objetivo da conveniência que estaria mais ligado ao conforto no trânsito, logo de natureza subjetiva, difícil de ser avaliada quantitativamente. Isto justificaria, segundo o autor, o porquê dos termos fluidez e segurança terem se sobressaído como objetivos básicos da engenharia de tráfego.

Para Pignataro (1973), a engenharia de tráfego tem como objetivo assegurar o movimento seguro, eficiente e conveniente de pessoas e bens.

“A engenharia de tráfego é vista, normalmente, como uma atividade unicamente técnica, que utiliza recursos científicos para disciplinar a circulação urbana”(VASCONCELOS, 1982).

A Resolução nº 191/2006 do Contran, que dispõe sobre a aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito prevista no art. 320 do CTB, explicita em seu art. 2º, Inciso II, que a engenharia de tráfego busca condições de fluidez e segurança no trânsito.

“Art. 2º (...)

II – As engenharias de tráfego e de campo são o conjunto de atividades de engenharia voltado a ampliar as condições de fluidez e de segurança no trânsito, tais como:

- a) a elaboração e atualização do mapa viário do município;
- b) o cadastramento e implantação da sinalização;
- c) o desenvolvimento e implantação de corredores especiais de trânsito nas vias já existentes;
- d) a identificação de novos pólos geradores de trânsito, e
- e) os estudos e estatísticas de acidentes de trânsito.”

“O conjunto de estudos e projetos de segurança, fluidez, sinalização e operação de trânsito executados nas vias públicas caracteriza as ações de engenharia de trânsito previstas como de responsabilidade do município” (DENATRAN, 2000).

Visto como parte do clássico tripé americano apresentado por Rozestraten (1988), denominado os 3Es formado pela Engenharia, a Educação e o Esforço legal (fiscalização), a engenharia de tráfego assume um papel relevante de complementação em prol da segurança viária sem sobreposição aos demais, sendo inclusive “(...) inadmissível que qualquer um deles pretenda solucionar sozinho os complexos problemas do tráfego atual, sem a valiosa ajuda dos outros dois”(SOARES, 1975).



Figura 3: O tripé da segurança viária
Fonte: Elaborado pela autora

Conforme entendimento a atual legislação brasileira sobre o trânsito, podemos afirmar que a engenharia de tráfego é apenas um componente dentro da engenharia de trânsito.

A engenharia de tráfego apresenta-se como uma disciplina puramente física e matemática, que busca alcançar resultados de fluidez e segurança no trânsito, devendo ser apreciada sob o ponto de vista técnico de engenheiros, arquitetos e afins, embasando decisões que visem sempre o bem comum acima do interesse político-administrativo.

Já a engenharia de trânsito apresenta um caráter interdisciplinar muito próximo à realidade do clássico 'tripé' americano apresentado por Rozestraten (1988). Ela engloba, além dos físicos e matemáticos, assuntos como os aspectos comportamentais de condutores e pedestres, aspectos legais, o planejamento regional e urbano, dentre outros.

“Constituem ações de engenharia de trânsito; a definição de políticas de trânsito; o planejamento, o projeto e a implantação de sinalização nas vias regulamentando a circulação, o estacionamento, as conversões e os retornos permitidos e proibidos; a implantação de rotatórias, de canalizações de trânsito, de semáforos, de separadores de pista, de desvios para a execução de obras ou eventos; melhorias para o pedestre; a análise dos dados estatísticos de acidentes de trânsito; a participação nos projetos de educação para o trânsito; e outras ações de trânsito.” (DENATRAN, 2000)

O CNT e seu Regulamento, através dos Detrans e das Circunscrições Regionais de Trânsito – Ciretrans, atribuíam ao Estado todas as três atividades do ‘tripé’ do trânsito dentro do seu território, conforme apresentado no Quadro 3, ressaltando-se que a atividade de engenharia de tráfego apresenta-se destacada pelas atividades de ‘engenharia de trânsito’ e ‘implantar sinalização’.

Com o advento do CTB, os Detrans, por ser um órgão de trânsito com características mais cartoriais, deixam de possuir a atribuição de Engenharia, a não ser por convênio.

| Órgãos e entidades | CNT Lei nº 5.108/66 | Regulamento do CNT Decreto 62.127/68 | CTB Lei nº 9.503/97 |
|---------------------------|--|---|--|
| Detrans | Art 10. Os Departamentos Estaduais de Trânsito, órgãos executivos com jurisdição sobre todo o território do respectivo Estado, deverão dispor dos seguintes serviços, dentre outro: a) de engenharia de trânsito; (...) e) de fiscalização e policiamento; (...) h) de campanhas educativas de trânsito; (...) | Art 29. Os Departamentos de Trânsito (DETRAN), órgãos executivos com jurisdição sobre a área do respectivo Estado, Território ou Distrito Federal deverão dispor, entre outros, dos seguintes serviços: I - De engenharia de trânsito; (...) V - De fiscalização e policiamento; (...) VIII - De campanhas educativas de trânsito; (...) | Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição: (...) IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito; V - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito; (...) XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; (...) |
| Ciretrans | Art 12. Sempre que conveniente, serão criadas Circunscrições Regionais de Trânsito, subordinadas às autoridades de trânsito de sua sede com jurisdição no território mencionado no ato de sua criação e com atribuição de habilitar condutores, implantar sinalização e fazer estatística de trânsito. | Art 31. Nos Estados, Territórios e Distrito Federal, poderão ser criadas Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRAN), subordinadas aos respectivos Departamentos de Trânsito, com jurisdição sobre a área delimitada no ato de criação. Art 32. Compete às Circunscrições Regionais de Trânsito, especialmente: I - Cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito; II - Expedir documentos de habilitação para conduzir; III - Implantar sinalização; IV - Expedir Certificado de Registro; V - Fazer estatística de trânsito. | Sem atribuições definidas |

Quadro 3: Competências do Detrans e Ciretrans sob a ótica do tripé do trânsito

Fonte: Elaborado pela autora

Quanto ao município, conforme citado anteriormente, o Regulamento do CNT cria-lhe atribuições que não estavam definidas anteriormente no próprio Código (NOBRE, 1998). É fato que o município já participava da gestão do trânsito no que dizia respeito às rodovias sob sua jurisdição no CNT, sendo-lhe bloqueada a participação no âmbito urbano (BETTES, 2009).

O CTB, através do seu art. 24, vem atribuir ao município dentre várias competências, as três atividades estabelecidas no tripé do trânsito, conforme se observa no Quadro 4.

| Órgãos e entidades | CNT Lei nº 5.108/66 | Regulamento do CNT Decreto 62.127/68 | CTB Lei nº 9.503/97 |
|--|---------------------------|---|--|
| Órgãos executivos municipais de trânsito | Sem atribuições definidas | Sem atribuições definidas | <p>Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:</p> <p>I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;</p> <p>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;</p> <p>III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;</p> <p>IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;</p> <p>V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;</p> <p>X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;</p> <p>XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;</p> <p>XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;</p> <p>XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;</p> <p>XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;</p> <p>XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.</p> <p>§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.</p> <p>§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.</p> |
| Municípios | Sem atribuições | Art 37. Compete aos Municípios, especialmente: (Redação dada pelo Decreto | |

| Órgãos e entidades | CNT Lei nº 5.108/66 | Regulamento do CNT Decreto 62.127/68 | CTB Lei nº 9.503/97 |
|--------------------|------------------------|---|------------------------|
| | definidas | <u>nº 62.926, de 28.6.1968)</u> I - Regular o uso das vias sob sua jurisdição, considerado o disposto no art. 46; (<u>Redação dada pelo Decreto nº 62.926, de 28.6.1968</u>) II - Conceder, autorizar ou permitir exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas municipais; (<u>Redação dada pelo Decreto nº 62.926, de 28.6.1968</u>) III - Regular o serviço de automóvel de aluguel (táxi); (<u>Redação dada pelo Decreto nº 62.926, de 28.6.1968</u>) IV - Determinar o uso de taxímetro nos automóveis de aluguel; (<u>Redação dada pelo Decreto nº 62.926, de 28.6.1968</u>) V - Limitar o número de automóveis de aluguel (táxi); (<u>Incluído pelo Decreto nº 62.926, de 28.6.1968</u>) VI - Revogado VII - Implantar sinalização nas vias sob sua jurisdição. (<u>Incluído pelo Decreto nº 62.926, de 28.6.1968</u>) Parágrafo único. Os municípios mediante convênio, poderão deferir aos respectivos Estados ou Territórios a execução total ou parcial de suas atribuições relativas ao trânsito. (<u>Incluído pelo Decreto nº 62.926, de 28.6.1968</u>) | |

Quadro 4: Competências dos municípios sob a ótica do tripé do trânsito
Fonte: Elaborado pela autora.

Tais observações nos fazem retomar uma das questões da pesquisa: qual é efetivamente a atribuição dos Detrans quanto à engenharia de tráfego, visto que ela não é uma das competências estabelecidas no art. 22 do CTB?

O fato é que apesar de cada órgão integrante do SNT receber sua parcela de competência, o art. 25 do CTB, abre várias possibilidades quando a delegação das atividades decorrentes desta competência.

“Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.”

Este artigo ganha força mediante a insuficiência técnica/operacional de alguns municípios em exercer com eficácia aquilo a que lhe compete. O município pode celebrar convênio com o Governo do Estado e intervir a intervenção do Detran de acordo com os seguintes exemplos (DENATRAN, 2000):

| Tipo (exemplos) | Amplitude |
|-----------------|--|
| Total | <ul style="list-style-type: none"> • Delega todas as atividades de engenharia, sinalização, educação, operação e fiscalização de trânsito; a arrecadação das multas fica para o Detran; • Continua a responsabilidade objetiva do prefeito sobre questões de trânsito/AIT- Detran; • Não tem Jari municipal; • A autoridade de trânsito é o diretor do Detran. |

| | |
|---|---|
| Parcial Operação, fiscalização e arrecadação | <ul style="list-style-type: none"> • Delega parte das atividades: operação, fiscalização, notificação e arrecadação; • Continua com engenharia, sinalização e educação; • Pode receber parte do valor arrecadado para aplicação na engenharia, sinalização, educação; • Não tem Jari municipal; • A autoridade de trânsito é o diretor do Detran; • AIT é atribuição do Detran; • A responsabilidade objetiva é do município e do Detran. |
| Parcial Arrecadação | <ul style="list-style-type: none"> • Delega parte da atividade: notificação e arrecadação; • A autoridade executiva é municipal (SNT); • AIT é atribuição municipal; • Jari é municipal; • Recebe o valor da multa descontado o valor do serviço prestado pelo Detran que será repassado ao município; • Aplica a penalidade de multa. |
| Progressivo | <ul style="list-style-type: none"> • Delega inicialmente tudo por um período inicial de seis meses e vai assumindo aos poucos a engenharia, a sinalização, a educação e a fiscalização, recebendo gradativamente valores para serem aplicados nessas áreas; • Ao fim do período determinado (1 a 2 anos), o município, com o órgão municipal criado, já situado no tipo anterior, passa a realizar a gestão completa, municipalizando, aplicando as penalidades, notificando e arrecadando as multas que aplicar; • Faz parte do SNT; • A autoridade de trânsito começa no Detran e passa para o município. |

Quadro 5: Tipo de convênios de delegação de atividades entre município e Detran

Fonte: Baseado em dados do Denatran (2000). Elaborado pela autora.

Segundo estes exemplos, o Detran assumiria a engenharia de trânsito apenas nos seguintes tipos: total ou progressivo. É fato que estes se tratam apenas de exemplos, podendo haver outras formas de convênio parcial que contemplem o exercício da engenharia de trânsito por parte do Detran.

Contudo, vale destacar que as atividades delegadas deverão ter seus custos ressarcidos conforme parágrafo único do art. 25 do CTB. Foi instituída uma Planilha de Custos através da Portaria nº 15/2003 do Denatran, que não contempla especificamente serviços de engenharia de trânsito, mas a arrecadação de multa e as emissões de Notificação de Auto de Infração – NAI e Notificação de Imposição de Penalidade – NIP.

O município não pode arbitrariamente delegar o serviço de engenharia de trânsito ao Detran sem que assumam o custo de tal serviço. A delegação da atividade decorre mediante a insuficiência técnica/operacional e não a insuficiência financeira.

A delegação prevista no art. 25 do CTB é realizada pelo órgão e entidade executivo do SNT, logo, o Detran não pode assumir qualquer tipo de delegação de atividade de um órgão que não esteja integrado ao SNT, que por sua vez denota

que o município ainda não tem a autorização expressa para exercer suas competências conforme determina o art. 24 § 2º do CTB (BETTES, 2009).

Parte ou o total dos recursos financeiros que o município necessita para assumir a engenharia de tráfego já estão previstos no art. 320 do CTB e regulamentado pela Resolução nº 191/2006 do Contran.

“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.

Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado a segurança e educação de trânsito.”
(BRASIL, 1997)

Do ponto de vista do munícipe, por tudo o que já foi exposto, não é interessante que a engenharia de tráfego do trânsito local seja exercida pelo Detran. A implantação e manutenção da sinalização em vários municípios com características tão peculiares são atividades difíceis de serem exercidas com plenitude e eficácia pelo executivo estadual.

“A realização direta dessas ações por parte das prefeituras apresenta uma série de vantagens e, entre elas, talvez a principal seja a maior sintonia com as necessidades da cidade, pela proximidade da autoridade municipal com os problemas enfrentados pela população no dia-a-dia.

Executar ações de engenharia de trânsito no âmbito do município pode significar a oportunidade da municipalidade responder rápida e adequadamente às demandas apresentadas pela população (...).”
(DENATRAN, 2000)

Entende-se que o Detran deve ser um órgão de capacitação, assessoramento técnico, ou até mesmo de monitoramento aos municípios, que através da celebração de convênios terá o papel de quem ensina a fazer, ao invés de desempenhar o papel de quem faz.

6. DESENVOLVIMENTO

6.1. Metodologia de desenvolvimento da monografia

A metodologia adotada foi exploratória e descritiva pela necessidade de estudar os textos já trabalhados a cerca do assunto, bem como analisar dados e documentos novos que ainda não foram trabalhados com o objetivo aqui apresentado.

Segundo Gil (2002), a pesquisa exploratória visa “(...) proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses”.

A pesquisa exploratória caracterizou-se principalmente pela pesquisa bibliográfica a legislação pertinente e a literatura técnica e científica, como principal procedimento de coleta na análise da municipalização na gestão do trânsito, na identificação das atribuições dos Detrans quanto aos serviços de engenharia de tráfego e na caracterização do Estado de Alagoas.

“As pesquisas descritivas têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis”. (GIL, 2002)

Para a pesquisa descritiva, delimita-se territorialmente o estudo ao Estado de Alagoas, e como procedimento de coleta, elabora-se a pesquisa documental, a fim de analisar o processo de integração ao SNT em Alagoas e identificar o papel do Detran/AL no processo de municipalização do trânsito sob a ótica da engenharia de tráfego.

(...) a pesquisa documental vale-se de materiais que não recebem ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa. (GIL, 2002)

Vale ressaltar que tal delimitação territorial, além da conveniência, é motivada pela familiaridade territorial da autora, pelo baixo índice de integração dos municípios alagoanos ao SNT (Quadro 1, p. 13) e a escassez de pesquisas acerca do assunto no Estado de Alagoas.

Ainda dentro da linha da pesquisa descritiva, a fim de identificar os tipos de papéis assumidos pelos Detrans, utilizou-se a pesquisa de campo, onde “(...) basicamente, a pesquisa é desenvolvida por meio da observação direta das atividades do grupo estudado” (GIL, 2002).

“(...) o estudo de campo procura muito mais o aprofundamento das questões propostas do que a distribuição das características da população segundo determinadas variáveis. (...) No estudo de campo, o pesquisador realiza a maior parte do trabalho pessoalmente, pois é enfatizada importância de o pesquisador ter tido ele mesmo uma experiência direta com a situação de estudo.” (GIL, 2002)

A Tabela 1 apresenta de forma sintética a metodologia adotada no desenvolvimento da monografia.

| Objetivos | Tipo da pesquisa segundo: | | Principais dados e informações | Capítulo abordado |
|--|---------------------------|--|--|-------------------|
| | Objetivo | Ambiente e procedimentos técnicos | | |
| Analisar a municipalização da gestão do trânsito | Exploratória | Bibliográfica | CF/88, CTB, CNT, Resoluções, Dissertações, Publicações do Denatran, dentre outros. | 5.1 5.2 |
| Identificar as atribuições dos Detrans quanto aos serviços de engenharia de tráfego | Exploratória | Bibliográfica | CTB, CNT, Resoluções, Dissertações, Publicações do Denatran, dentre outros. | 5.3 |
| Analisar o processo de integração ao SNT em Alagoas | Exploratória | Bibliográfica quanto à caracterização do Estado de Alagoas | Publicações diversas sobre o Estado de Alagoas | 6.2 |
| | Descritiva | Documental junto ao Denatran, Detran/AL e Cetran/AL | Portarias, Resoluções, Anuário, dentre outros. | 6.2 6.3 |
| | Descritiva | Documental junto ao IBGE, Ipea, etc. | Pesquisas e Relatórios Técnicos | 6.2 6.3 |
| Identificar os tipos de papéis e o papel do Detran/AL no processo de municipalização do trânsito sob a ótica da engenharia de tráfego | Descritiva | Documental junto ao Detran/AL | Leis e Decretos Estaduais, Atas, Minutas e Convênios | 6.4 |
| | Descritiva | Estudo de campo na identificação dos tipos de papéis | Convênios entre Detran/AL e Municípios | 6.4 |
| Propor diretrizes ao Detran/AL que possam incentivar o processo de municipalização em Alagoas | | | | 7 |

Tabela 1: Metodologia da pesquisa segundo o tipo
Fonte: Elaborado pela autora

6.2. Alagoas e o processo de integração ao SNT

Localizado na Região Nordeste do Brasil, o Estado de Alagoas é o segundo menor estado brasileiro em dimensões territoriais com área de 27.778,50 km² (IBGE, 2012).

Dividido político e administrativamente em 102 municípios, o Estado de Alagoas possui segundo o Censo 2010 (IBGE, 2012), uma população de 3.120.494 habitantes, com uma densidade demográfica de 112,33 habitantes/km², sendo em comparação aos outros estados a mais alta da região do Nordeste e a quarta maior do Brasil, inferior apenas ao Distrito Federal (444,07 habitantes/km²), Rio de Janeiro (365,23 habitantes/km²) e São Paulo (166,25 habitantes/km²).

Alagoas apresenta um grande atraso socioeconômico em relação aos demais estados do Nordeste, que comumente é atribuída a uma herança na formação social do estado estabelecida pela produção açucareira realizada nos grandes latifúndios com base na escravidão até o final do século XIX. (LINS, 2010)

Para Silva (2011)“a monocultura da cana-de-açúcar está enraizada na economia da capital e do Estado. (...) O histórico coronelismo se perpetua em novos moldes políticos e ideológicos, com o manutenção da forma dominadora de produção e da atividade econômica”.

Tal atraso pode ser observado pelo Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, importante indicador que “(...) é uma medida resumida do progresso a longo prazo em três dimensões básicas do desenvolvimento humano: renda, educação e saúde” (PNUD, 2013). Ainda segundo o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNDU, o Estado de Alagoas apresenta o IDH no valor de 0,677, sendo o pior entre os estados brasileiros.

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea(2010) antecipou através de um comunicado os resultados de um estudo acerca da pobreza no Brasil. Segundo o comunicado, Alagoas desponta como o estado com a maior taxa de pobreza absoluta (rendimento médio domiciliar *per capita* de até meio salário mínimo mensal) entre os estados brasileiros no ano de 2008, conforme Gráfico 1.

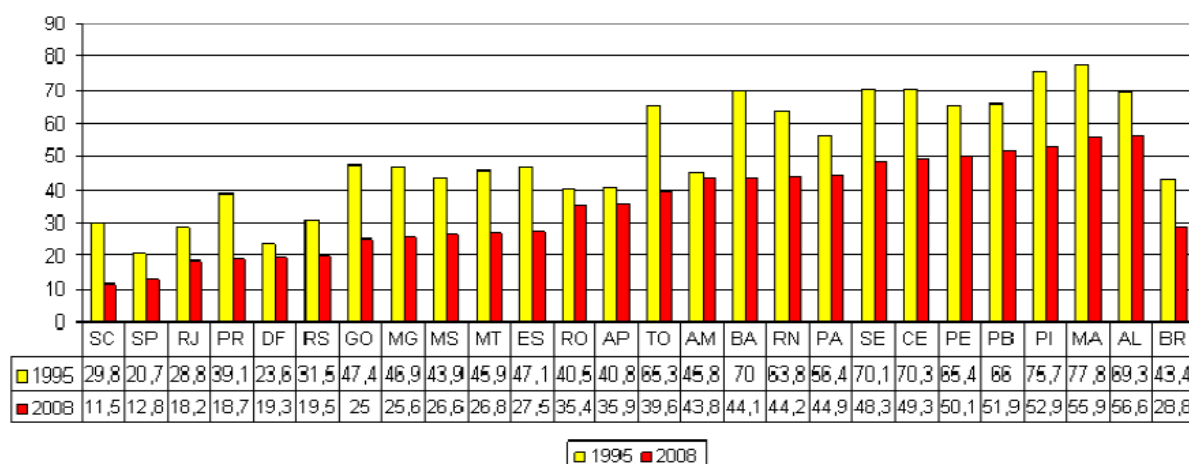


Gráfico 1: Taxas de pobreza absoluta nos estados em 1995 e 2008 (em %)

Fonte: Ipea(2010)

No tocante ao trânsito, o Brasil apresenta uma frota de mais de 76 milhões de veículos até o final do ano de 2012 (DENATRAN, 2013b), e o Estado de Alagoas atinge apenas 0,73% deste número em relação às demais Unidades Federativas, apresentando pouco mais de 550 mil veículos.

Apesar do Estado de Alagoas figurar entre os piores índices de IDH e ser considerado o estado mais pobre da federação, a frota em Alagoas apresenta uma média de crescimento de 12,66% nos últimos cinco anos, enquanto a frota brasileira cresce a uma média de 8,72%.

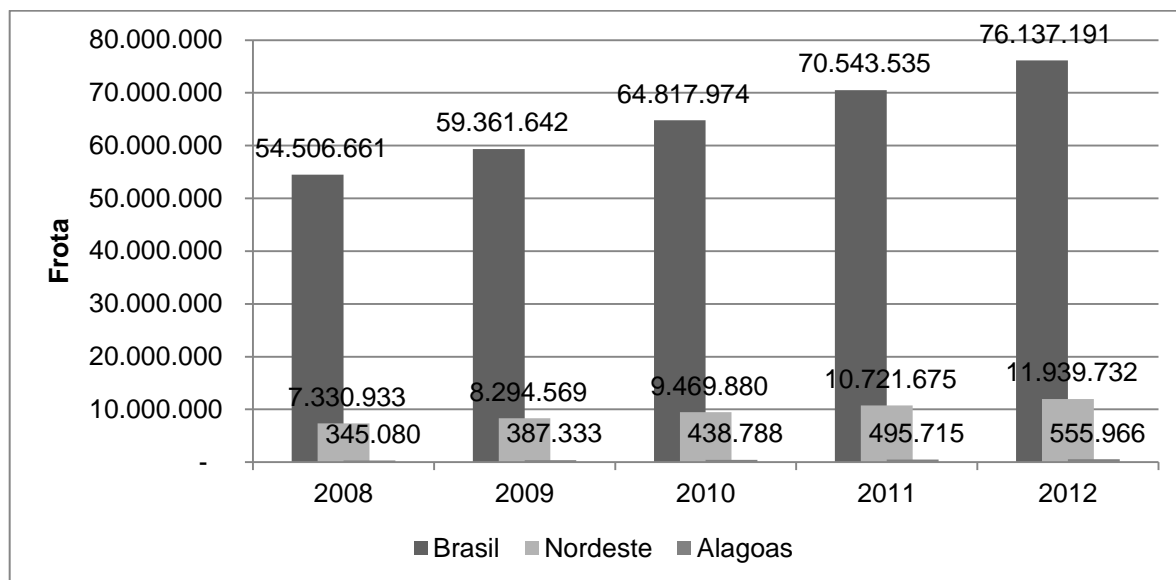


Gráfico 2: Frota de veículos no Brasil e em Alagoas
 Fonte: Baseado em dados do Denatran (2013b). Elaborado pela autora.

Segundo o Anuário dos Indicadores do Detran/AL – 2011/2012 (DETRAN/AL, 2012b), a frota de Alagoas cresceu cerca de nove vezes entre 1991 e 2011, e 40,79% dessa frota possui idade até cinco anos.

É fato que o aumento da frota em todo o Brasil vem sendo impulsionado por medidas econômicas do governo federal brasileiro, dentre elas, a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI aplicada aos veículos.

Em contrapartida, tais medidas colidem com as ações e programas do Ministério das Cidades para transporte e mobilidade, que têm priorizados os modos não-motorizados e coletivos de transportes, apoiado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

“As metrópoles brasileiras têm enfrentado nos últimos anos o que podemos chamar de uma “crise da mobilidade urbana” (...). O ritmo de crescimento no número de veículos supera o da população na maioria dos casos.” (RODRIGUES, 2012)

Segundo o Detran/AL, em 2011 foram registrados 6.944 acidentes de trânsito, sendo 39% destes com vítima. Alagoas apresenta um índice alarmante de 27mortos/100.000 habitantes, índice este superior ao Brasil (19,4 mortos/100.000

habitantes) e também se comparado a América Latina e o Caribe (26,1 mortos/100.000 habitantes) (DETRAN/AL, 2012b).

Contudo, considerando os dados acerca da população do Censo 2010 (IBGE, 2012) e a frota de veículos no mesmo ano (DENATRAN, 2013b), Alagoas apresenta o Índice de Motorização no valor de 140,61 veículos/1.000 habitantes, sendo o terceiro menor do Brasil frente apenas dos estados do Pará (127,91 veículos/1.000 habitantes) e do Maranhão (121,08 veículos/1.000 habitantes).

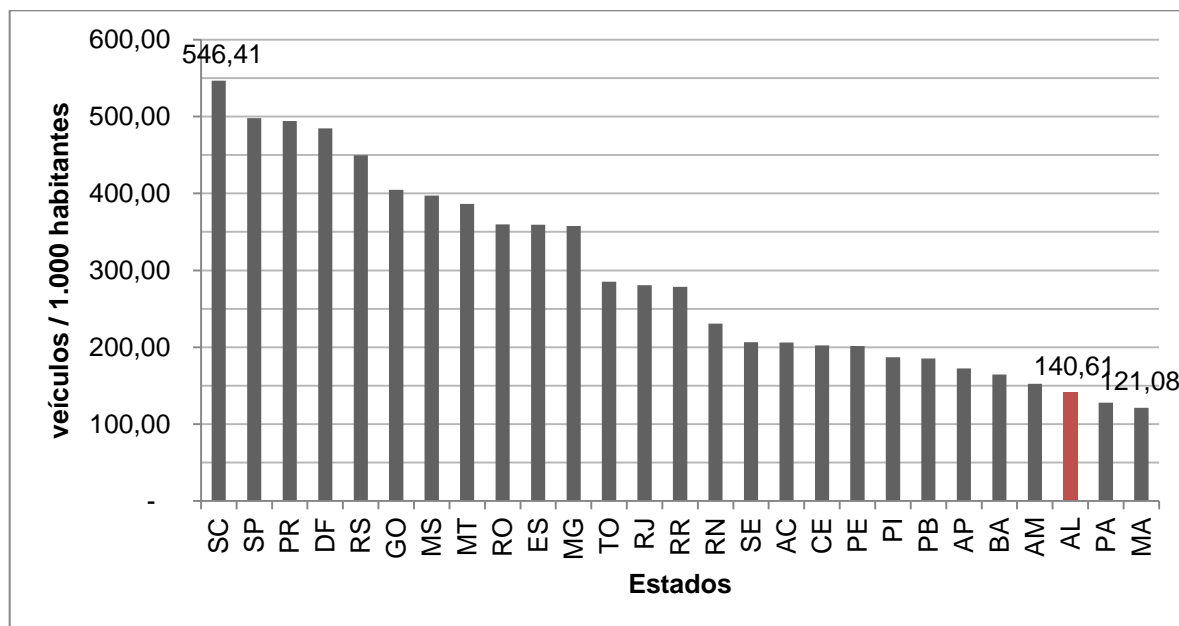


Gráfico 3: Índice de motorização 2010 dos estados brasileiros
 Fonte: Baseado em dados do IBGE (2012) e Denatran (2013b). Elaborado pela autora.

No nível estadual e municipal, o Estado de Alagoas apresenta os seguintes órgãos de trânsito integrados ao SNT.

| Instância | Normativo/Consultivo | Órgão executivo | |
|------------------|----------------------|--|--|
| | | Trânsito | Rodoviário |
| Estadual | Cetran/AL | <ul style="list-style-type: none"> Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas | <ul style="list-style-type: none"> Departamento de Estradas de Rodagem de Alagoas |
| Municipal | - | <ul style="list-style-type: none"> Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Arapiraca – Integrado ao SNT em: 10/03/1999; Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito de Coruripe – Integrado ao SNT em: 25/05/2010; Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Delmiro Gouveia – Integrado ao SNT em: 05/10/1999; Departamento Municipal de Trânsito de Estrela de Alagoas – Integrado ao SNT em: 05/10/1999; Superintendência Municipal de Trânsito e Transportes de Girau do Ponciano – Integrado ao SNT em: 19/10/2010; Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Maceió – Integrado ao SNT em: 10/12/1998; Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Marechal Deodoro – Integrado ao SNT em: 23/08/2002; Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de | |

| Instância | Normativo/Consultivo | Órgão executivo | |
|-----------|----------------------|--|------------|
| | | Trânsito | Rodoviário |
| | | Palmeira dos Índios – Integrado ao SNT em: 21/02/2003; • Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Rio Largo – Integrado ao SNT em: 15/02/2007; • Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de São Miguel dos Campos – Integrado ao SNT em: 22/05/2001; • Departamento Municipal de Trânsito de Traipu – Integrado ao SNT em: 02/05/2006; • Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de União dos Palmares – Integrado ao SNT em: 13/09/2012. | |

Quadro 6: Órgãos alagoanos integrados ao SNT

Fonte: Baseado em dados do Denatran (2013b) e (2013a). Elaborado pela autora.

Apesar do baixo índice (11,76%) de integração dos municípios alagoanos ao SNT, conforme observado no Gráfico 4, este número abrange 71,42% da frota do Estado. Em contrapartida, quando consideramos o homem como o verdadeiro responsável pelo trânsito, e não os veículos, o percentual de abrangência cai para 52,18%.

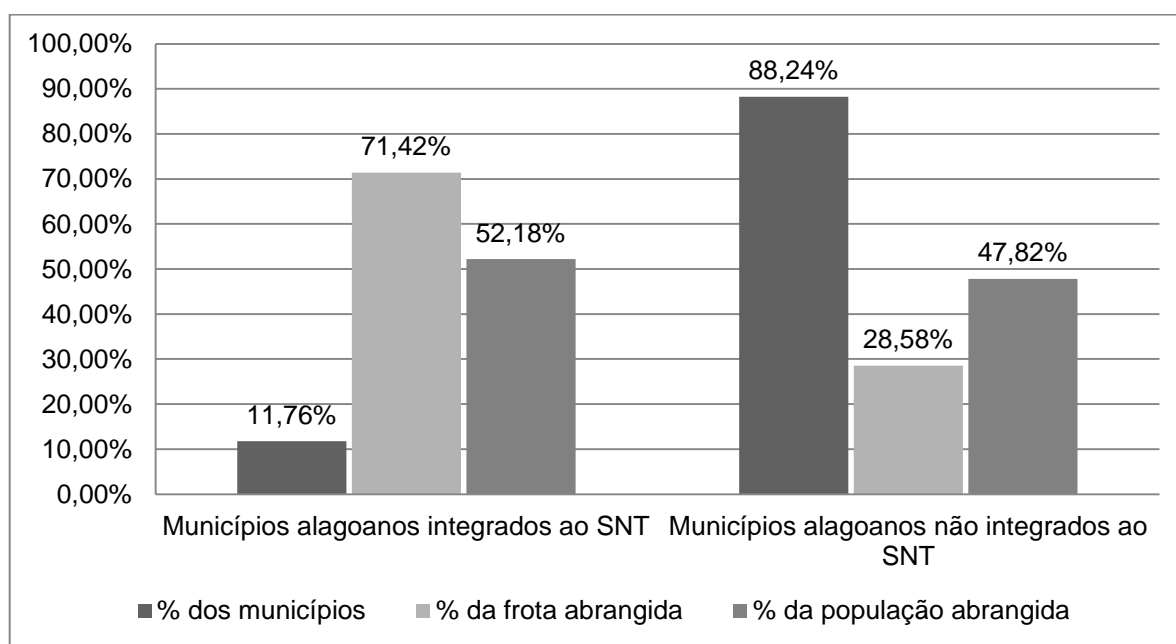


Gráfico 4: Relação entre o % dos municípios alagoanos integrados ao SNT e o % da frota.

Fonte: Baseado em dados do Denatran (2013b) e IBGE (2012). Elaborado pela autora.

Quase metade da população alagoana (47,82%) não está efetivamente integrada ao SNT, conseqüentemente possui deficiência de acesso a um trânsito seguro dentro da abrangência do Art. 24 do CTB.

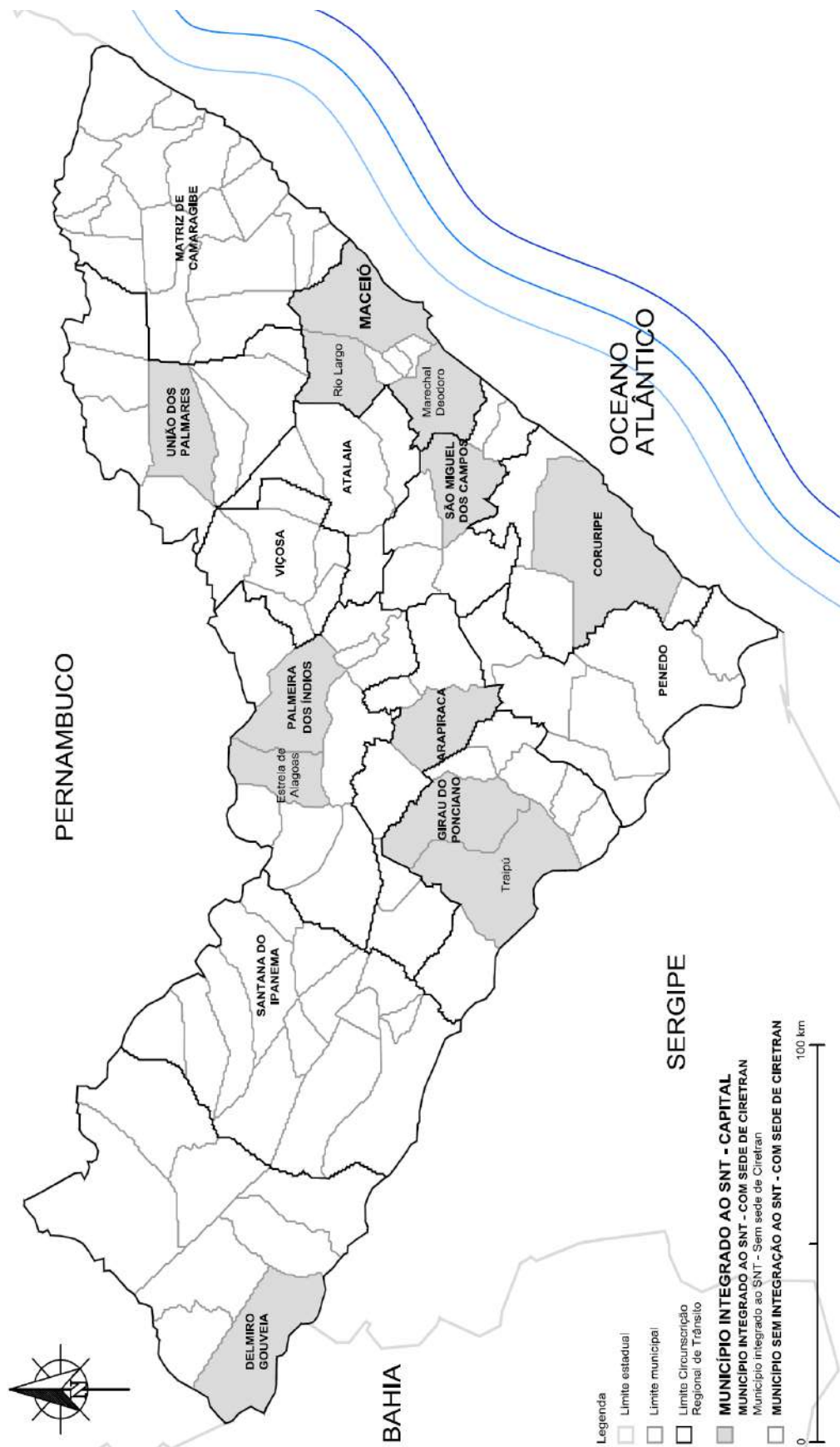


Figura 4: Mapa de Alagoas com a localização dos municípios integrados ao SNT
 Fonte: Baseado em dados do (DENATRAN, 2013a). Base cartográfica (IBGE, 2012). Elaborado pela autora.

Considerando a Resolução em vigor nº 296/2008 do Contran, que dispõe sobre a integração dos municípios ao SNT, observa-se conforme Gráfico 5 que a mesma não é um fator determinante no aumento do número de municípios integrados ao SNT.

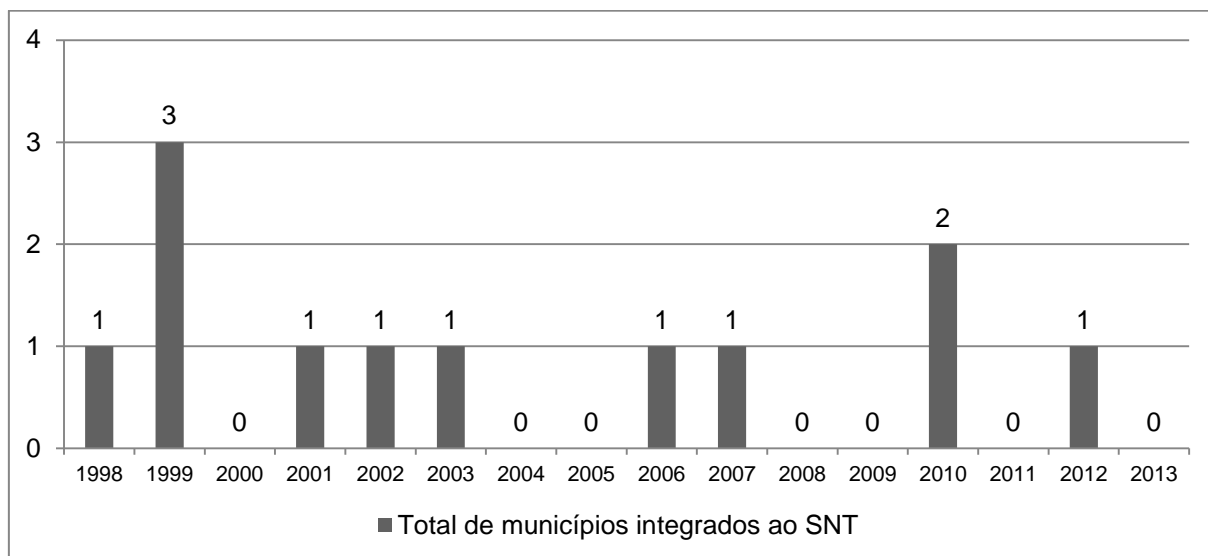


Gráfico 5: Total de municípios alagoanos integrados ao SNT por ano
Fonte: Baseado em dados do Denatran (2013a). Elaborado pela autora.

Tal situação é um contraponto se considerarmos o Estado do Rio Grande do Sul que apresentava 25,15% (BETTES, 2009) dos seus municípios integrados em 2009, e que atualmente apresenta 82,09% (Quadro 1, p. 13).

É fato que posterior a Resolução nº 296/2008 do Contran, houve a publicação da Resolução nº 024/2009 do Cetrans/RS, que dispõe sobre a integração dos Órgãos e Entidades Executivos e Rodoviários de Trânsito Municipais ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT, sua estrutura organizacional capacidade de instalação, atividades desenvolvidas e dá outras providências.

Entender o processo de integração dos municípios do Estado do Rio Grande do Sul ao SNT não faz parte do objetivo desta pesquisa, nem cabe à mesma afirmar quaisquer proposição acerca do assunto, podendo inclusive vários outros aspectos ter contribuído para tal fenômeno.

O exemplo apenas ilustra que ações (resoluções, portarias, programas...) posteriores ao CTB, seja através do Contran, Denatran, Cetrans, Detrans, ou quaisquer outros órgãos de trânsito, quando levadas a sério, podem sim ter um reflexo positivo no processo de integração ao SNT.

O Cetran/AL não possui resoluções publicadas que disponham especificamente sobre a integração dos municípios alagoanos ao SNT, conforme ilustra o Quadro 7.

| Resolução | Data | Publicação | Assunto |
|------------------|-------------|-------------------|---|
| 01/2000 | 27/01/2000 | | Credenciamento das Juntas Administrativas de recursos de Infrações de Trânsito; |
| 02/2000 | 15/05/2000 | | Estabelece a obrigatoriedade da retirada do veículo da via, quando envolvido em acidentes de trânsito, sem vítimas; |
| 03/2000 | 03/10/2000 | | Dispõe sobre a autorização, a título precário, para o transporte de passageiros em veículos de cargas; |
| 04/2002 | 17/12/2002 | | Dispõe sobre a sistemática de reavaliação médica-psicológica em grau de recurso, de candidatas à habilitação para conduzir veículos automotores; |
| 05/2004 | 22/04/2004 | | Dispõe sobre comprovação junto ao Cetran de certificado de verificação de aparelhos ou equipamentos medidores de velocidade; |
| 06/2004 | 22/04/2004 | | Dispõe sobre o cumprimento dos artigos 3º e 8º da Resolução nº 146, do Contran e dá outras providências; |
| 07/2004 | 22/04/2004 | | Dispõe sobre a publicidade dos códigos dos locais de instalação dos medidores de velocidade; |
| 08/2005 | 01/08/2005 | | Dispõe sobre o credenciamento e funcionamento de clínicas médicas e psicológicas; |
| 09/2006 | | 18/09/2006 | Define procedimentos para realização de prova testemunhal de embriaguez, aplicáveis aos casos em que o condutor de veículo automotor abordado se recusar à utilização dos meios de prova previstos no artigo 277 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, em observância ao disposto na Lei Federal nº 11.275, de 07 de fevereiro de 2006, e dá outros procedimentos relacionados para o devido processo administrativo de trânsito; |
| 10/2007 | 02/08/2007 | | Aprova o novo Regimento Interno do Cetran/AL, fundamentada na Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – Contran, nº 244 de 22 de junho de 2007; |
| 11/2011 | 19/05/2011 | | Dispõe sobre o procedimento na elaboração dos laudos periciais pelas Juntas Médicas do Detran e Junta Médica de Recurso; |
| 12/2012 | 02/10/2012 | 10/10/2012 | Dispõe sobre a infração grave relativa ao não registro do veículo no prazo de trinta dias não impede a expedição da CNH definitiva; |
| 13/2012 | 13/11/2012 | 27/11/2012 | Dispõe sobre procedimentos da medida administrativa prevista no artigo 230, V do Código de Trânsito Brasileiro; |
| 14/2012 | 13/11/2012 | 27/11/2012 | Dispõe sobre procedimentos de emissão de 2º via de CRV e CRLV pelo DETRAN/AL; |
| 15/2012 | 29/11/2012 | 30/11/2012 | Dispõe sobre o licenciamento e registro de ciclo motores; |
| 16/2013 | 24/01/2013 | 25/01/2013 | Estabelece a proibição de circulação dos veículos quadriciclos nas vias públicas. |

Quadro 7: Resoluções publicadas pelo Cetran/AL
Fonte: Baseado em dados do Cetran (2013). Elaborado pela autora.

O processo de integração dos municípios alagoanos ao SNT encontra-se em um ritmo lento. Considerando os últimos quinze anos (1998 a 2012) desde o início da vigência do CTB, uma taxa de integração de correspondente a 0,80 municípios/ano.

Se mantivermos constante esta taxa, o Estado de Alagoas terá todos os seus municípios integrados, 90 ainda não estão, o processo levaria algo em torno de 72 anos.

6.3.O Detran/AL e a engenharia de tráfego

Segundo o art. 1º do Regimento Interno do Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas, aprovado pelo Decreto Estadual nº 5.879, de 22 de abril de 2010, o Detran/AL é a entidade da Administração Estadual indireta encarregada da execução do Sistema Nacional de Trânsito no Estado de Alagoas.

O Detran/AL é uma entidade autárquica, criada pela Lei Estadual nº4.983, de 11 de maio de 1988, vinculada à Secretaria de Estado da Defesa Social com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa, financeira e patrimonial(ALAGOAS, 2010).

Ainda conforme o Regimento Interno, em seu art. 2º, o Detran/AL recebe a autorização do Governo do Estado para celebrar convênio conforme previsto no art. 25 do CTB.

“Parágrafo único. Para o desempenho de suas atribuições, o DETRAN-AL pode celebrar acordos e convênios com a União, outros Estados, Municípios, outras autarquias, fundações, e ainda entidades particulares, delegando-lhes, quando convier e permitido em lei, parte de seus encargos ou atribuições.” (ALAGOAS, 2010)

Como importantes marcos administrativos posteriores o CTB, O Detran/AL teve a realização do seu único concurso público para ingresso de servidores em 2001 e a redefinição da sua estrutura administrativa através da Lei Estadual nº 6.300, de 04 de abril de 2002.

Em meados de julho a agosto de 2008 passou por uma greve de seus servidores que culminou em drásticas mudanças administrativas no órgão. Tais mudanças, que na época ficaram conhecidas pelo *slogan* “reajuste zero, moralidade dez”, clamavam por transparência nas contas da autarquia.

Na então ocasião, foi empossado um novo Diretor-Presidente para o Detran/AL, que dentre uma de suas medidas decretou, através do governador do estado pelo Decreto nº 4,075, de 21 de novembro de 2008, estado de urgência administrativa no Detran/AL, sendo uma de suas considerações os prazos dos convênios e contratos firmados pela autarquia.

“Considerando a expiração dos prazos e conseqüente paralisação dos contratos, convênios e ajustes firmados pelo DETRAN, comprometendo a realização das atribuições que lhes são correlatas;” (ALAGOAS, 2008)

O Decreto Estadual nº 5.879, de 22 de abril de 2010, que aprova o Regimento Interno do Detran/AL, foi outro importante marco legal administrativo, fortalecido posteriormente pela Lei Delegada nº 44, de 08 de abril de 2011, que define as áreas, os meios e as formas de atuação do Poder Executivo do Estado de Alagoas.

Em maio de 2010, foi empossado o atual Diretor-Presidente do Detran/AL. Atualmente, a visão do Detran/AL é "ser um órgão eficiente dotado de uma infraestrutura física moderna, com um corpo funcional capacitado e motivado, oferecendo à sociedade serviços com qualidade e credibilidade relacionados a veículos e habilitação de condutores, fiscalização e educação de trânsito" (DETRAN/AL, 2012b).

Sua missão é "coordenar, controlar e executar a política de trânsito, prestando um serviço de qualidade, com credibilidade e satisfação mútuas, integrando-se aos demais órgãos e entidades, na busca permanente de um trânsito seguro e com fluidez" (DETRAN/AL, 2012b).

O Detran/AL possui sua sede administrativa localizada em Maceió, capital do estado, onde também está localizada a 10ª Ciretran. Possui 12 Ciretrans, além da 10ª Ciretran, espalhadas pelo interior do estado conforme ilustra a Figura 5.

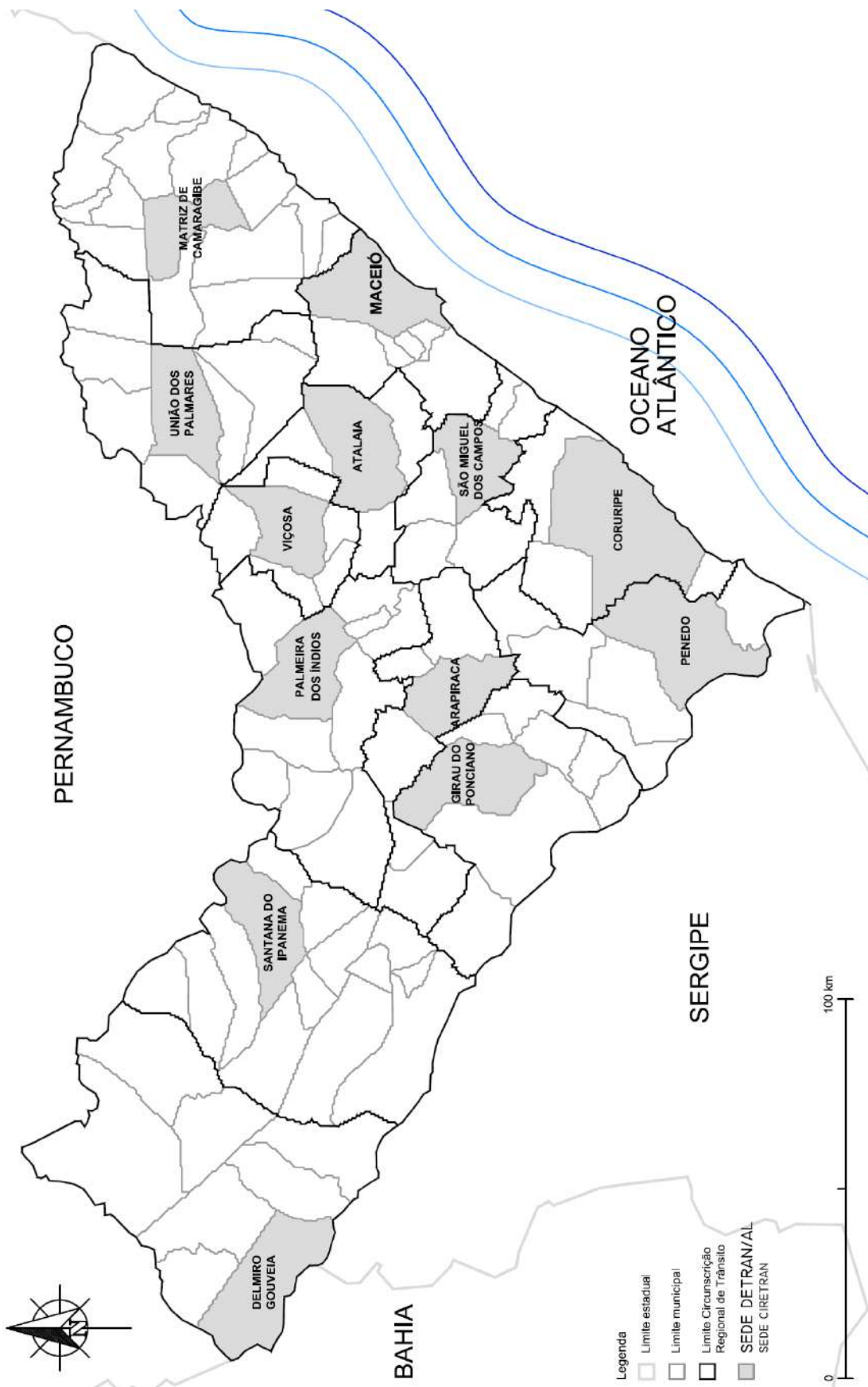


Figura 5: Mapa de Alagoas. Localização das Ciretrans e área de abrangência.
 Fonte: Baseado em dados do Detran/AL (2012b). Base cartográfica (IBGE, 2012). Elaborado pela autora.

Segundo o Regimento Interno(ALAGOAS, 2010), ainda existe uma 14ª Ciretran localizada no município de Flexeiras, que de fato só existe no papel, sendo a sua demanda absorvida por outras Ciretranas.

Apesar do que estabelece a Resolução nº 379/67 do Contran, que a Ciretran tem a atribuição de habilitar condutores, implantar sinalização e fazer estatística de trânsito, as Ciretranas de Alagoas apenas realizam os serviços meramente cartoriais de veículo, habilitação e infração de trânsito.

O Regimento Interno do Detran/AL, em seu art. 114, detalha as atividades específicas das gerências das Ciretranas.

“Art. 114. Entre outras atividades específicas, compete especialmente às Gerências de Atendimento da CIRETRAN:

I – coordenar, planejar, orientar e supervisionar as atividades da CIRETRAN;

II – fiscalizar o uso de veículos oficiais do DETRAN–AL, à disposição da CIRETRAN, controlando o consumo de combustível e seu emprego;

III – manter controle de distribuição de siglas e placas fornecidas à CIRETRAN;

IV – cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, no âmbito de sua competência e observadas as disposições do Código de Trânsito Brasileiro e Resoluções do CONTRAN;

V – zelar pela guarda e manutenção do patrimônio da Autarquia sob sua responsabilidade;

VI – gerenciar as atividades administrativas do quadro de pessoal lotado na CIRETRAN;

VII – guardar e controlar os formulários de CRV, CRLV e de guias de recolhimento;

VIII – emitir guias de recolhimento à rede bancária, para a arrecadação de taxas, impostos e multas;

IX – providenciar locais para a realização dos exames dos candidatos a condutores de veículo;

X – propor a incineração, nos casos legais, de documentos de segurança inservíveis cuja guarda se torne desnecessária e que tenham cumprido os prazos de arquivamento;

XI – zelar pela segurança e conservação dos documentos em seu poder, comunicando incontinentemente qualquer ameaça ou ato que comprometa a inviolabilidade ou integridade do acervo da CIRETRAN; e

XII – exercer outras atividades correlatas.

§ 1º Em nenhuma hipótese, sob qualquer pretexto ou motivo de ordem superior será permitido o recolhimento de numerário referente a taxas de prestação de serviços, multas, impostos, indenização ou outros recursos financeiros fora da rede bancária e sem guias próprias numeradas.

§ 2º O Diretor Presidente poderá delegar, através de portaria, outras atribuições às CIRETRANAS, sob a supervisão das respectivas Coordenadorias.”

Nenhuma atividade do tripé da segurança viária (educação, engenharia e fiscalização) é desempenhada efetivamente pelas Ciretrans em Alagoas, cabendo apenas a sede, dentro de toda a limitação de pessoal e logística, coordenar e executar tais atividades.

Inserido na Coordenadoria Geral Operacional, a Coordenadoria Setorial de Segurança do Trânsito do Detran/AL possui três gerências/serviços, dentre elas o Serviço de Engenharia de Tráfego – SET, conforme ilustrado no Anexo A.

As atividades do SET estão definidas no art. 73 do Regimento Interno do Detran/AL (ALAGOAS, 2010).

“Art. 73. Compete ao Serviço de Engenharia de Tráfego desenvolver e implementar projetos de engenharia de tráfego que visem à segurança do cidadão e a fluidez do tráfego e projetos de engenharia civil para melhor funcionamento dos setores do DETRAN–AL, cabendo-lhes as seguintes atribuições:

I – estudar, elaborar e executar projetos de Engenharia de Tráfego no âmbito de sua circunscrição;

II – elaborar e executar projetos de Engenharia Civil, para atender necessidades dos setores do DETRAN–AL;

III – planejar a engenharia para a segurança no trânsito do Estado, propondo soluções e medidas corretivas;

IV – elaborar estudos na área de engenharia de tráfego e disponibilizar às entidades gestoras do trânsito no Estado;

V – efetuar levantamentos e pesquisas para, junto com as informações estatísticas do Serviço de Estudos de Acidentes e Infrações de Trânsito, subsidiarem os projetos;

VI – elaborar relatórios de pesquisas realizadas e de seus resultados;

VII – analisar relatórios oriundos do Serviço de Planejamento da Fiscalização para melhor concepção dos projetos de Engenharia de Tráfego; e

VIII – acompanhar a execução de serviços realizados por empresas contratadas, orientando e ajustando as ações quando necessário.”

Em meio às atividades operacionais inerentes ao SET, vale destacar a atividade constante no inciso II do art. 73: a elaboração e execução de projetos de Engenharia Civil. Trata-se de uma atividade meio, inserida dentro de um setor estritamente operacional, sendo a mesma rotineiramente executada também pela Coordenadoria Geral Administrativa do órgão através da Gerência de Núcleo Administrativo.

Tal desvio de atividade acontece porque todos os profissionais de Engenharia Civil do órgão encontram-se lotados na Coordenadoria Setorial de Segurança do Trânsito.

Atualmente, o Detran/AL ocupa uma das três vagas da Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via, destinadas aos órgãos ou entidades executivos de trânsito, ou rodoviário, ou de policiamento e fiscalização dos estados ou do Distrito, conforme art. 1º da Portaria nº 417/2012 do Ministério das Cidades, alterada pela Portaria nº563/2012, 138/2013 e 219/2013.

“Art. 7º Compete a Câmara Temática na função de assessoramento do CONTRAN:

I - desenvolver estudos, opinar e sugerir sobre matérias na área de suas atribuições, obedecidas as prioridades estabelecidas por aquele Colegiado;

II - propor ao Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União a criação de grupo técnico (GT), bem como de Grupo Técnico Intercâmaras GTI, para fornecer subsídios aos estudos da Câmara;” (CONTRAN, 2006)

6.3.1. A celebração de convênios

Desde a aprovação do CTB, o Detran/AL vem firmando alguns convênios com os órgãos municipais alagoanos integrantes do SNT. Dentre estes órgãos, estão os municípios de: Arapiraca, Coruripe, Delmiro Gouveia, Maceió, Marechal Deodoro, Palmeira dos Índios, Rio Largo, São Miguel dos Campos e União dos Palmares (DETRAN/AL, 2013).

Além destes municípios, o Detran/AL também firmou, nos anos de 2007 e 2010 (DETRAN/AL, 2012a), dois convênios com o município da Barra de São Miguel, que não está integrado ao SNT (DENATRAN, 2013a).

Em ambos os casos, os convênios apresentavam como principais objetos a arrecadação de multas por parte do Detran/AL, e alguns delegavam ao Detran/AL também a emissão de NAI – Notificação de Auto de Infração e NIP – Notificação de Imposição de Penalidade.

No ano de 2002 (DETRAN/AL, 2013), o Detran/AL firmou convênios com 48 (quarenta e oito) municípios alagoanos, o que representa 47,06% do total dos municípios do Estado.

Dos quarenta e oito, apenas o município Estrela de Alagoas estava na época efetivamente integrado ao SNT.

| | | |
|---------------------|------------------------|--------------------|
| Água Branca | Flexeiras | Olho D'água Grande |
| Anadia | Girau do Ponciano (**) | Ouro Branco |
| Barra de São Miguel | Ibateguara | Pariconha |
| Belém | Igaci | Paulo Jacinto |
| Branquinha | Inhapi | Piaçabucu |

| | | |
|--|-----------------------|-------------------------|
| Cacimbinhas | Jaramataia | Pindoba |
| Campestre | Joaquim Gomes | Porto de Pedras |
| Campo Grande | Lagoa da Canoa | Porto Real do Colégio |
| Canapi | Major Isidoro | Santa Luzia do Norte |
| Chã Preta | Maragogi | Santana do Ipanema |
| Colônia Leopoldina | Maribondo | São Brás |
| Coqueiro Seco | Messias | São Jose da Laje |
| Coruripe (**) | Minador do Negrão | São Jose da Tapera |
| Craíbas | Murici | São Miguel dos Milagres |
| Estrela de Alagoas (*) | Novo Lino | Senador Rui Palmeira |
| Feliz Deserto | Olho D'água do Casado | Tanque D'arca |
| (*) município integrado ao SNT anteriormente ao convênio | | |
| (**) município integrado ao SNT posteriormente ao convênio | | |

Quadro 8: Relação de municípios conveniados ao Detran/AL (2002 a 2005)

Fonte: Baseado em dados do Detran/AL. Elaborado pela autora.

O objeto destes convênios especificamente era a “delegação total ao Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas – Detran/AL, das atribuições atinentes ao Município (...), constantes no artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro, fundamentado no artigo 25 do mesmo Diploma legal” (DETRAN/AL, 2013).

Como uma das principais atividades delegadas através destes convênios, o Detran/AL desenvolveu até 31/12/2005, data fim da vigência do convênio, serviços de engenharia de tráfego nestes municípios.

A renovação destes convênios não ocorreu, dentre outros motivos, devido principalmente aos municípios terem criado no período de gestão de contrato órgãos ou entidades de trânsito integradas ao SNT, conforme prevê o art. 25 do CTB.

Em contrapartida, apesar de integrados ao SNT, os municípios de Traipu e Girau do Ponciano nunca firmaram convênio com o Detran/AL, seja por inatividade ou por falta de interesse dos municípios. (DETRAN/AL, 2013).

O Detran/AL realizou no dia 16/01/2012 uma reunião com os órgãos alagoanos integrantes do SNT para fins de apresentar a ‘nova’ minuta padrão a ser adotada para convênios entre o Detran/AL e os órgãos municipais alagoanos integrantes do SNT, conforme ata de reunião (Anexo B).

Na oportunidade compareceram representantes de 6 (seis) dos 11 (onze) municípios integrados na época, além de representantes do município da Barra de São Miguel que não está integrado ao SNT e do DER/AL.

Na Cláusula 1ª, item 1.1 da ‘nova’ minuta padrão dos referidos convênios, explicita a necessidade do município estar integrado ao SNT, corrigindo as falhas

que resultaram anteriormente a celebração de convênios com órgãos não integrados ao SNT.

“Cláusula 1ª – Do objeto

1.1 (...)

§ 2º A execução do presente CONVÊNIO fica condicionada ao atendimento do parágrafo 2º, do art. 24, do CTB, devendo o município integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, ou seja, o município deve ter o seu Trânsito Municipalizado junto ao DENATRAN.”

Como principais pontos da referida minuta, destaca-se:

- A arrecadação das multas por parte do Detran/AL através das Guias de Recolhimento – GR quando na oportunidade do licenciamento anual do veículo;
- A opção do Detran/AL emitir ou não as NAIs e NIPs municipais;
- A delegação de atividades de fiscalização do trânsito de forma recíproca entre as partes;
- A delegação ao Detran/AL para licenciar os ciclomotores do município;
- Previsão de integração entre sistemas de Videomonitoramento;

Do ponto de vista da engenharia de tráfego, não existe delegação ao Detran/AL para exercê-la. Os itens 3.7 e 3.8 da Cláusula 3ª da referida minuta de contrato é que tratam de forma sutil sobre a Segurança do Trânsito.

“Cláusula 3ª – Das atribuições do Detran/AL (...)

3.7 Promover e participar de projetos de educação e segurança de trânsito, conforme as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN e Conveniadas;

3.8 Implantado o Projeto de Videomonitoramento do Estado de Alagoas, caso haja vias monitoradas dentro do perímetro territorial do município, o DETRAN/AL deverá:

3.8.1 Fornecer a(o) SMTT/Município os dados estatísticos coletados nas vias monitoradas do município a respeito de volume de tráfego, congestionamento, inadimplência de IPVA e Licenciamento, veículos roubados, registro e imagens de acidentes de trânsito, acesso as imagens gravadas dos principais cruzamentos monitorados;

3.8.2 Fornecer acesso às imagens em tempo real para que a(o) SMTT/Município possa agregar a sua futura Central de Monitoramento, e reciprocamente permitir a Central do Estado de Alagoas acesso as imagens das câmeras que o(a) SMTT/Município possa vir a instalar;

3.8.3 Acionar, através da Central Operacional de Videomonitoramento, viaturas do(a) SMTT/Município por telefone ou sistema de rádio quando forem observadas ocorrências relacionadas a trânsito nas vias monitoradas;”

Se o município não possui órgão de trânsito municipal integrado ao SNT, o mesmo não deve celebrar o convênio com o Detran/AL que por sua vez, não deve assumir a engenharia de tráfego do trânsito do município.

Como a minuta padrão adotada pelo Detran/AL não contempla a delegação das atividades de engenharia de tráfego do município ao Detran/AL, logo resta a questão da definição do momento que o Detran/AL irá exercer as atividades de engenharia de tráfego.

O fato é que no atual cenário, legalmente, o Detran/AL só deve promover assessoramento técnico de engenharia de tráfego aos municípios conveniados.

Apenas havendo uma mudança na minuta padrão, seria possível o Detran/AL exercer a atividade de engenharia de tráfego, o que também não representa ser uma situação ideal para o munícipe a longo prazo.

6.4. Os tipos de papéis e o papel do Detran/AL

Não existe na literatura clareza quanto ao papel dos Detrans no processo de municipalização do trânsito, mas alguns autores deixam claro um papel paternalista do estado de modo geral.

Esse paternalismo dos estados, os quais exercem atribuições que não lhes compete, alimenta o comodismo municipal, pois os governos locais, apesar de não despenderem nenhum esforço no exercício das atribuições que lhes compete, ainda recebem parte das multas de trânsito objeto da fiscalização feita pelos Detrans. (BETTES, 2009)

6.4.1. Metodologia da pesquisa

Considerando a dificuldade em encontrar definição dos papéis, utilizou-se como procedimento de pesquisa o levantamento de campo, através da observação e experiência profissional, para detalhar alguns papéis que os Detrans podem assumir frente ao órgão ou entidade do município integrado ou não ao SNT no processo de municipalização do trânsito.

Uma fonte rica para a construção de hipóteses é a observação que se realiza dos fatos ou da correlação existente entre eles. (LAKATOS e MARCONI, 2003)

Entendendo que o papel a ser exercido pelos Detrans no processo de municipalização do trânsito é contínuo e não acaba no momento em que o órgão de trânsito municipal se integra ao SNT, estabeleceu-se uma delimitação territorial da pesquisa ao Estado de Alagoas, conforme exposto anteriormente.

| Descrição | Universo |
|---|-----------------|
| Total de municípios alagoanos | 102 |
| Total de municípios alagoanos integrados ao SNT | 12 |
| Total de municípios alagoanos não integrados ao SNT | 90 |

Tabela 2: Delimitação do universo da pesquisa
Fonte: Baseado em dados do Denatran (2013a). Elaborado pela autora.

6.4.2. Apresentação e análise dos resultados

Quanto aos papéis desempenhados pelo Detran de Alagoas, observa-se desde a implementação do CTB três posicionamentos quanto engenharia de tráfego dos municípios alagoanos:

| Posicionamento observado do ponto de vista da engenharia de tráfego | Proposição de papel desempenhado |
|--|---|
| O Detran não faz nada, ou seja, age indiferente | Laissez-faire/Indiferente |
| O Detran exerce total ou parcialmente as atribuições do município | Paternalista |
| O Detran assessora tecnicamente os municípios | Fortalecedor |

Tabela 3: Proposição de papéis
Fonte: Elaborado pela autora.

O posicionamento indiferente do Detran ocorre quando não existe quaisquer tipo de interação com o município. O município na inexistência de um órgão ou entidade de trânsito e sem integração ao SNT encontra-se ilhado em suas decisões sobre o trânsito. Este tipo de comportamento trás uma latência no processo de municipalização do trânsito do município, latência essa que só pode ser quebrada por decisão única e exclusivamente do município.

O termo laissez-faire é parte da expressão em língua francesa "laissez faire, laissez aller, laissez passer", que significa literalmente "deixai fazer, deixai ir, deixai passar" (WIKIPÉDIA, 2013). É quando os subordinados atuam livre e espontaneamente sem nenhuma orientação ou direção (CHIAVENATO, 2003).

Do ponto de vista da engenharia de tráfego, o comportamento laissez-faire do Detran não canaliza para ações integradoras que possam unificar a aplicação de resoluções, portarias e do próprio CTB em nível de estado. Inclusive com os municípios que já possuem órgão integrado ao SNT, este comportamento também não corrobora com a melhoria na segurança viária, uma vez que Detrans e municípios não 'conversam' entre si.

Observa-se que o Detran/AL desempenhou o papel laissez-faire de forma mais clara imediatamente após a implementação do CTB (1998), até meados de 2002, quando firmou convênios com 48 (quarenta e oito) municípios alagoanos, conforme citado anteriormente; e posteriormente a estes convênios no início de 2006 até a presente data.

O fato é que dentro deste período (1998 a 2002 e 2006 a 2013) de comportamento laissez-faire, a taxa de integração dos municípios alagoanos ao SNT foi de 0,84 municípios ao ano, correspondente a onze municípios integrados em treze anos (Gráfico 5).

Quando o Detran exerce atribuições que não lhe compete, seja mediante convênio ou não, desempenha um papel paternalista, conforme citado anteriormente. Insiste claramente em remediar um problema, que é o comodismo municipal.

“Em sentido estrito, o paternalismo é uma modalidade de autoritarismo, na qual uma pessoa exerce o poder sobre outra combinando decisões arbitrárias e inquestionáveis, com elementos sentimentais e concessões graciosas.” (WIKIPÉDIA, 2013)

O fato é que no período de três anos (2003 a 2005), quando o Detran possuía os convênios com 48 (quarenta e oito) municípios alagoanos para delegação total, inclusive da atividade de engenharia de tráfego, apenas um município integrou-se ao SNT (Gráfico 5), e o mesmo não fazia parte dos conveniados.

O comportamento paternalista não se apresenta satisfatório, sendo o papel mais observado pelos Detrans (BETTES, 2009), provavelmente decorrente da herança do CNT, onde competia aos Detrans exercer a engenharia de tráfego local.

Por fim, existe o posicionamento de assessoramento técnico, ao qual podemos atribuir o exercício de um papel fortalecedor dos Detrans.

Além de ser um posicionamento previsto no Parágrafo Único do Art. 25 do CTB, é salutar o fato dos Detrans transmitirem seus conhecimentos adquiridos ao longo dos anos, bem como exercer o papel de Estado integrador do ponto de vista executivo.

O Detran/AL desponta com este comportamento desde o ano de 2012, com a reunião com os órgãos alagoanos integrantes do SNT para fins de apresentar a 'nova' minuta padrão, contudo, percebe-se claramente que este comportamento

ainda não foi consolidado uma vez que os municípios não integrados ainda não tiveram participação.

7. PROPOSIÇÃO DE DIRETRIZES AO DETRAN/AL

Ao identificar uma tendência atual de desenvolver um papel de fortalecedor por parte do Detran/AL, é salutar delinear algumas diretrizes de atuação quanto as atividades de engenharia de tráfego junto aos municípios alagoanos afim de incentivar o processo de municipalização em Alagoas.

| Aspectos | Diretriz fortalecedora | Diretriz paternalista e/ou laissez-faire |
|---|--|--|
| Integração ao SNT | Orienta os municípios juntamente com o Cetran/AL sobre o processo de integração ao SNT; Promove a divulgação do processo de integração ao SNT junto aos municípios; | Desenvolve e/ou realiza atividades de competência municipal com municípios ainda não integrados ao SNT; Desenvolve e/ou realiza atividades de competência municipal sem a celebração de convênios |
| Corpo técnico | Promove capacitação técnica; Assessora os técnicos municipais na elaboração de projetos de engenharia de tráfego; Elabora boletins técnicos e outras publicações que visem auxiliar a aplicabilidade da engenharia de tráfego as peculiaridades regionais do Estado; Participa de congressos, fóruns, encontros, dentre outros, de abrangência estadual e nacional, a fim de divulgar a engenharia de tráfego de Alagoas; | Elabora projetos de engenharia de tráfego para os municípios; |
| Materiais e equipamentos de sinalização viária | Financia parte dos materiais e equipamentos de sinalização viária dos municípios; | Financia parte dos materiais e equipamentos de sinalização viária dos municípios; |

Tabela 4: Proposição de diretrizes ao Detran/AL
Fonte: Elaborado pela autora.

8. CONCLUSÃO

Considerando o objetivo geral e os objetivos específicos, pode-se afirmar que estes foram alcançados de forma satisfatória ao longo deste trabalho. Segue descrita abaixo, de forma conclusiva, a análise dos resultados alcançados para cada objetivo proposto.

Com base na revisão da literatura, é possível identificar uma clara tendência do CTB em fortalecer a visão municipalista da CF/88, em contraponto ao seu antecessor, o CNT.

Diante disso, as atribuições quanto a engenharia de tráfego, anteriormente de responsabilidade dos Detrans, passam inteiramente aos municípios, cabendo aos Detrans o papel de assessorar ou de exercer, mediante delegação através de convênio, tais atribuições.

O processo de integração dos municípios alagoanos ao SNT possui uma taxa média de integração correspondente a 0,80 municípios/ano, considerando os últimos quinze anos (1998 a 2012).

Trata-se de um ritmo lento que se mantiver essa mesma taxa ao longo dos anos, o processo de integração dos municípios alagoanos levaria algo em torno de 72 anos para ser inteiramente concluído.

A dificuldade em identificar na literatura os papéis que o Detran pode exercer junto aos municípios no processo de municipalização, sob a ótica da engenharia de tráfego, pode ser contornada com a proposição de papéis através da observação e experiência profissional.

Tais proposições não podem ser consideradas absolutas para a totalidade dos Detrans no Brasil, mas delineiam alguns comportamentos amplamente absorvidos pelo Detran/AL e servem como base ao que se propõe a pesquisa.

Dos papéis identificados, do ponto de vista da engenharia de tráfego, podemos citar o Laissez-faire, Paternalista e Fortalecedor. Os dois primeiros apresentam pontos negativos no processo de integração dos municípios ao SNT e sucessivamente a municipalização do trânsito, acarretando a latência ou a inibição aos dois processos.

Em contrapartida, o papel Fortalecedor busca ações integradoras e multiplicadoras. Amplia as chances de o município exercer com mais autonomia as atribuições de engenharia de tráfego estabelecidas no CTB e, por fim atender as expectativas dos munícipes de forma mais eficiente e eficaz.

O Detran/AL atualmente caminha rumo ao papel Fortalecedor, mas ainda oscila entre papéis ora Laissez-faire, ora Paternalista. Cabe ao Detran/AL abolir de vez comportamentos que estimulem a latência e a inibição dos municípios nos processos de integração ao SNT e a municipalização do trânsito, que em nada vem a contribuir para a consolidação desses processos no Estado de Alagoas.

9. REFERÊNCIAS

- ALAGOAS. Lei nº 6.300, de 04 de abril de 2002. Redefine a estrutura administrativa do Departamento Estadual de Trânsito e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado de Alagoas**, 05 abr. 2002.
- ALAGOAS. Decreto nº 4.075, de 21 de novembro de 2008. Decreta estado de urgência administrativa no Departamento Estadual de Trânsito e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado de Alagoas**, 24 nov. 2008.
- ALAGOAS. Decreto nº 5.879, de 22 de abril de 2010. Aprova o regimento interno do Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas - DETRAN/AL. **Diário Oficial do Estado de Alagoas**, 23 abr. 2010.
- BETTES, Carlos Alexandre Negrini. **Gestão associada do trânsito urbano: consórcios intermunicipais**. Dissertação (mestrado) Curitiba: Pontifícia Universidade Católica do Paraná, 2009. 155 p.
- BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. 14ª. ed. São Paulo: Malheiros, 2004.
- BRASIL. Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. Institui o Código Nacional de Trânsito. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, 22 set. 1966.
- BRASIL. Decreto 62.127, de 16 de janeiro de 1968. Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, 22 jan. 1968.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988, 1988.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, 24 set. 1997.
- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, 04 jan. 2012.
- CETRAM/AL. **Resoluções do Cetram/AL**. Arquivo impresso (A4) Maceió: Conselho Estadual de Trânsito de Alagoas, 2013.
- CHIAVENATO, Idalberto. **Introdução à teoria geral da administração: uma visão abrangente da moderna administração das organizações**. 7ª. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.
- CONTRAN. Resolução nº 379, de 20 de setembro de 1967. Dispõe sobre a criação de circunscrições regionais de trânsito nos estados. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, set. 1967.
- CONTRAN. Resolução nº 166, de 15 de setembro de 2004. Aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, 18 out. 2004.
- CONTRAN. Resolução nº 191, de 16 de fevereiro de 2006. Dispõe sobre aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme Art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, 01 mar. 2006.
- CONTRAN. Resolução nº 218, de 20 de dezembro de 2006. Aprova o Regimento Interno das Câmaras Temáticas do Contran. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, 27 dez. 2006.
- CONTRAN. Resolução nº 296, de 28 de outubro de 2008. Dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, 31 out. 2008.

DENATRAN. **Municipalização do trânsito**: roteiro para implantação. Brasília: DENATRAN, 2000. 48 p.

DENATRAN. ONU anuncia a Década Mundial de Ações pela Segurança no Trânsito. **Parada pela vida**, 2010. Disponível em: <<http://www.paradapelavida.com.br>>. Acesso em: jan. 2013.

DENATRAN. **Planilha de controle dos municípios alagoanos integrados ao SNT (atualizada em 25/04/2013)**. Arquivo digital (xmlx) Brasília: Departamento Nacional de Trânsito, 2013a.

DENATRAN. **Departamento Nacional de Trânsito**, 2013b. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: 2013.

DETRAN/AL. **Convênios de infrações: Controle das vigências**. Arquivo digital (xmlx) Maceió: Serviço de Gestão de Arrecadação, 2012a.

DETRAN/AL. **Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas**, 2012b. Disponível em: <<http://www.detran.al.gov.br>>. Acesso em: dez. 2012.

DETRAN/AL. **Cópias dos convênios**. Arquivo impresso (A4) Maceió: Serviço de Gestão de Contratos e Convênios, 2013.

DTT/UFPR. Introdução a Engenharia de Tráfego. **Departamento de Transportes do Setor de Tecnologia da UFPR**. Disponível em: <http://www.dtt.ufpr.br/eng_trafego_optativa/arquivos/INTRODUCAO.pdf>. Acesso em: 22 fev. 2013.

FILIZZOLA, Edson Paulo. **Noções básicas de engenharia de tráfego**. Boletim Técnico CET nº 5. São paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 1977. 128 p.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª. ed. São Paulo: Atlas, 2002. 175 p.

HOLANDA, Aurélio Buarque de. Dicionário do Aurélio online. **Dicionário do Aurélio**, 2013. Disponível em: <<http://www.dicionariodoaurelio.com>>. Acesso em: fev. 2013.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2010**, 2012. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: dez. 2012.

INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS - ITE. **Traffic Engineering Handbook**. 5ª. ed. EUA: Institute of Transportation Engineers, 1999.

INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS - ITE. **Manual on Uniform Traffic Control Devices**. EUA: [s.n.], 2009.

IPEA. Dimensão, evolução e projeção da pobreza por região e por estado no Brasil. **Comunicados do IPEA**, n. 58, 13 jul. 2010.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de Metodologia científica**. 5ª. ed. São Paulo: Atlas, 2003. 311 p.

LINS, Regina Dulce Barbosa. **Rede de Avaliação para Capacitação dos Planos Diretores Participativos: Relatório estadual de avaliação dos Planos Diretores Participativos de Alagoas**. [S.l.]: Observatório das Metrôpoles, 2010.

MEIRELLES, H. L. **Direito Municipal Brasileiro**. 14ª. ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Caderno MCIDADES 7: Trânsito**, questão de cidadania. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Portaria nº 417, de 20 de agosto de 2012. Designa os membros da Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, 2012.

NAGANUMA, Matias. Trânsito ou Tráfego. **Nagamuna**. Disponível em: <<http://www.naganuma.com.br/artigos-publicados/51-jornal-a-gazeta-do-acre/93-transito-ou-trafego.html>>. Acesso em: 22 fev. 2013.

NOBRE, Maria da Penha Pereira. O que muda com o novo Código Nacional de Trânsito. **Revista dos Transportes Públicos**, Ano 20, 2º trimestre 1998.

ONU, 2010.

PELOZO, Rita de Cassia Borguetti. Municipalização: Descentralização ou aumento de poder? **Revista científica eletrônica de Pedagogia**, v. II, n. 4, jul. 2004.

PIGNATARO, Louis J. **Traffic Engineering Theory and Practice**. EUA: Prentice-Hall, 1973.

PNUD. **Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento**, 2013. Disponível em: <<http://www.pnud.org.br/IDH/DH.aspx>>. Acesso em: fev. 2013.

RODRIGUES, Juciano Martins. **Crescimento da frota de automóveis e motocicletas nas metrópoles brasileiras 2001/2011**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2012.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do trânsito: Conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU/EDUSP, 1988.

SILVA, Fernanda Cortez. **Mobilidade urbana em Maceió/AL: a bicicleta como meio de reforçar a aescala humana da cidade**. Dissertação (mestrado) Florianópolis: Unidade Federal de Santa Catarina, 2011. 266 p.

SILVA, Regis Rafael Tavares da. **Contribuição à Tomada de Decisão para a Integração dos Municípios Brasileiros ao Sistema Nacional de Trânsito**. Dissertação (mestrado) Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 2007. 118 p.

SOARES, Luiz Ribeiro. **Engenharia de tráfego**. Rio de Janeiro: Almeida Neves Editores, 1975.

UGA, M. A. D. Descentralização e Democracia: O outro lado da moeda. **Planejamento e Políticas Públicas**. Brasília, n. 5, 1991.

VASCONCELOS, Eduardo Alcantara de. **Os Conflitos na Circulação Urbana: Uma Abordagem Política da Engenharia de Tráfego**. Nota Técnica 083/82. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 1982. 5 p.

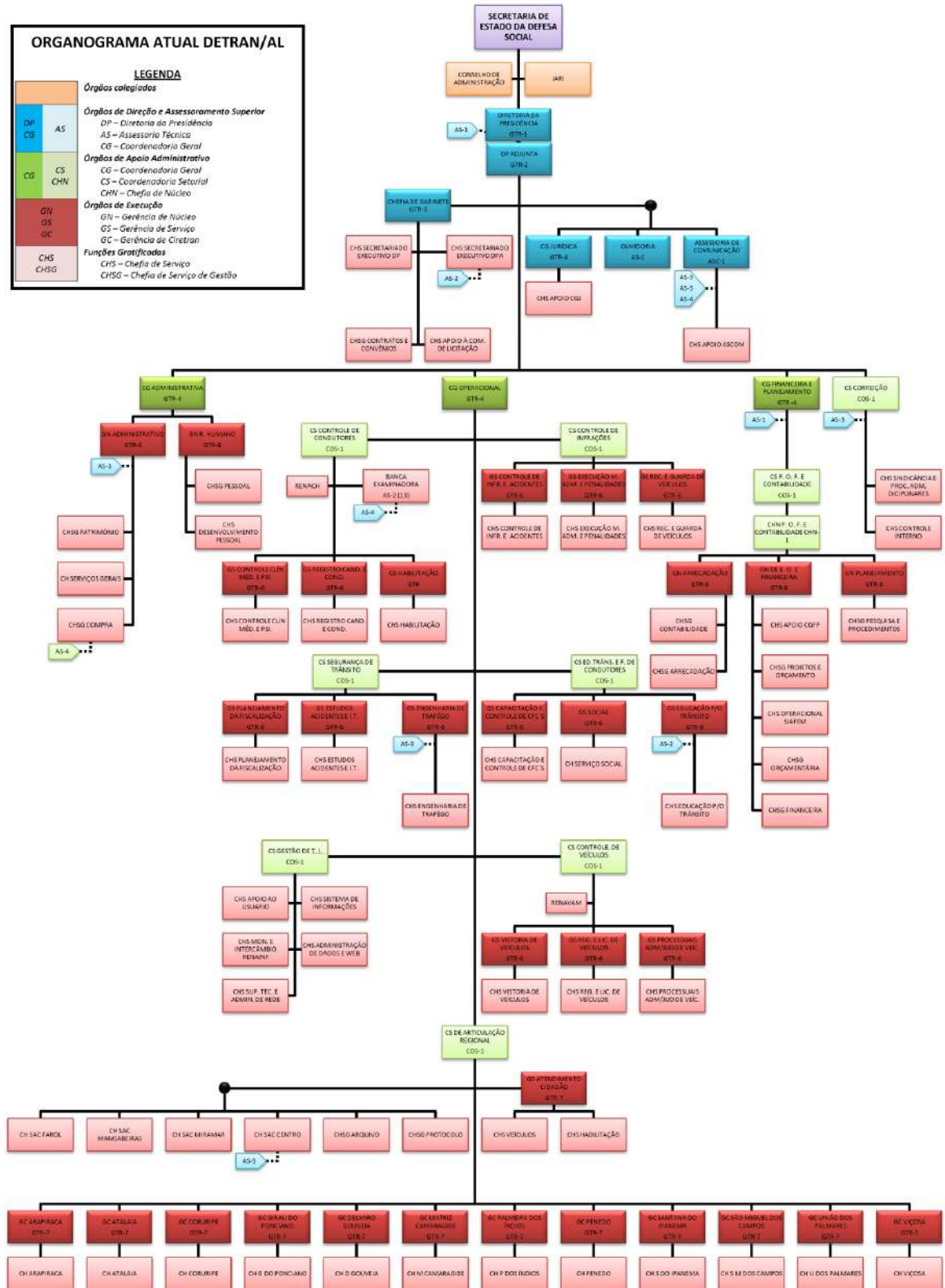
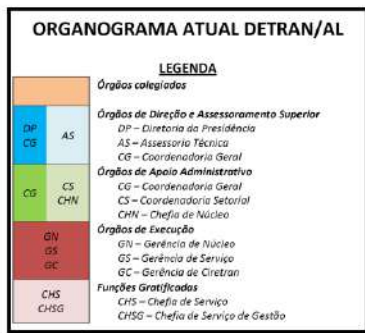
VASCONCELOS, Eduardo Alcantara de. **Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo**. São Paulo: Annablume: FAPESP, 1999. 326 p.

WIKIPÉDIA. Laissez-faire. **Wikipédia: A Enciclopédia Livre**, 2013. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Laissez-faire>>. Acesso em: jun. 2013.

WIKIPÉDIA. Paternalismo. **Wikipédia: A Enciclopédia Livre**, 2013. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Paternalismo>>. Acesso em: jun. 2013.

ANEXO A.

ORGANOGRAMA DO DETRAN/AL



**ANEXO B. ATA DE REUNIÃO DO DETRAN/AL COM OS MUNICÍPIOS
ALAGOANOS INTEGRADOS AO SNT**



**ESTADO DE ALAGOAS
SECRETARIA DE DEFESA SOCIAL
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN/AL**

RELATÓRIO DE REUNIÃO

REUNIÃO ENTRE O DETRAN/AL E OS ÓRGÃOS AUTUADORES DE ALAGOAS

DATA: 16/01/2012

LOCAL: Auditório do DETRAN/AL

HORA DE INÍCIO PREVISTA: 09h00min

PAUTA PRINCIPAL: Apresentação da nova MINUTA padrão adotada pelo DETRAN-AL para os convênios de Infrações de Trânsito.

PRESENTES: Lista de frequência em anexo

AUSENTES: Representação do DER/AL; Representação da SMTT de Maceió; Representação da SMTT de Marechal Deodoro; Representação da SMTT de Palmeira dos Índios.

A reunião foi aberta às nove horas e trinta minutos pelo gerente do Núcleo de Arrecadação do DETRAN/AL, Márcio Roberto Alves de Oliveira, justificando-se o atraso devido à falta de energia elétrica no prédio do DETRAN/AL ocasionada por problemas externos ao órgão. Às dez horas e trinta minutos esteve presente de forma breve o Diretor-presidente do DETRAN/AL, o senhor Luís Augusto Lúcio de Melo, expondo o interesse deste departamento em renovar e firmar os convênios com os órgãos autuadores do Estado de Alagoas. A reunião começou e terminou sem a normalização no fornecimento de energia, o que impossibilitou a apresentação com o recurso de data-show conforme programado. Contudo, todos os pontos previstos a serem apresentados foram expostos conforme itens descritos abaixo:

1. **Videomonitoramento.** Foi abordado o projeto do governo para o videomonitoramento do Estado de Alagoas pelo Coordenador de Segurança do Trânsito do DETRAN/AL, Antonio Alberto Monteiro de Souza, ao qual o DETRAN/AL irá arcar financeiramente e faz parte das cláusulas da MINUTA padrão para os convênios de Infrações de Trânsito;
2. **Delegação de competência, ciclomotores e RENAINF.** Foi abordada pela Coordenadora Setorial do Controle de Infrações do DETRAN/AL, Ângela Oliveira dos Santos, a delegação de competência prevista na nova MINUTA padrão, que abrange a adoção de talonário único para Notificação de Auto de Infração, também conforme MINUTA. Foi abordada a delegação em registrar e licenciar os ciclomotores por parte do órgão autuador ao DETRAN/AL, nos termos do Art. 24 do Código Brasileiro de Trânsito, prevista na MINUTA. Foram também esclarecidas algumas dúvidas quanto ao sistema RENAINF.



DETRAN/AL – Campus Tamandaré – Pontal da Barra – Maceió-CEP.57.010-350
Fone:0XX(82)315-2200-FAX-315-2279




ESTADO DE ALAGOAS
SECRETARIA DE DEFESA SOCIAL
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN/AL

3. **Distribuição das receitas e ressarcimento dos custos.** Foram abordadas pelo gerente do Núcleo de Arrecadação do DETRAN/AL, Márcio Roberto Alves de Oliveira, as cláusulas 5ª e 6ª da MINUTA, que tratam respectivamente da distribuição das receitas e do ressarcimento dos custos. A cláusula 6ª difere dos modelos anteriormente repassados aos órgãos atuadores, por agora estar em acordo com a Lei Estadual nº 4.418, de 27 de dezembro de 1982, que institui o Código Tributário do Estado de Alagoas, alterada pela Lei nº 7.310, publicada no DOE em 19 de dezembro de 2011, com efeito a partir 90 dias de sua publicação segundo o princípio da anterioridade nonagesimal;
4. **Adequação a nova MINUTA padrão.** Foi exposto pela chefe do Serviço de Gestão de Contratos e Convênios do DETRAN/AL, Paula Teixeira M. V. Cassiano, a documentação e procedimento necessário para solicitar junto ao DETRAN/AL a adequação a nova MINUTA padrão;
5. **Definição de prazo.** Foi acordado pelos presentes que o prazo limite para adequação aos termos da nova MINUTA por parte dos órgãos atuadores será em 30 de abril de 2012, ficando o órgão atuador sujeito a ter o repasse da receita suspensa por parte do DETRAN/AL a fim de ressarcir os seus custos até a devida regularização;
6. **Saldo devedor.** Será agendada individualmente com cada órgão atuador, dentro dos próximos trinta dias, uma reunião para discutir os saldos devedores e apresentação das devidas prestações de contas dos convênios anteriormente firmados.

Maceió, 17 de janeiro de 2012

Este relatório foi lavrado, assinado e datado por mim, Lígia Maria Teixeira Tenório, Chefe do Serviço de Gestão de Arrecadação


Márcio Roberto Alves de Oliveira
Gerência do Núcleo de Arrecadação


Lígia Maria Teixeira Tenório
Chefe do Serviço de Gestão de Arrecadação

DETRAN/AL – Campus Tamandaré – Pontal da Barra – Maceió-CEP.57.010-350
Fone:0XX(82)315-2200-FAX-315-2279

LEI Nº 7.308,
DE 16 DE DEZEMBRO DE 2011.

ALTERA LEI ESTADUAL Nº 6.201, DE 7 DE DEZEMBRO DE 2000, QUE AUTORIZA O PODER EXECUTIVO CRIAR A COMPANHIA DE EMPREENDIMENTOS, INTERMEDIÇÃO E PARCERIAS DE ALAGOAS - CEPAL.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE ALAGOAS

Faço saber que o Poder Legislativo Estadual decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Os dispositivos adiante indicados da Lei Estadual nº 6.201, de 7 de dezembro de 2000, passam a vigor com a seguinte redação:

I - os §§ 1º e 2º do art. 1º:

"Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a criar uma sociedade anônima de economia mista, sob a denominação de Companhia de Empreendimentos, Intermediação e Parcerias de Alagoas - CEPAL, vinculada à Secretaria de Estado do Planejamento.

§ 1º A CEPAL adotará o nome de fantasia "Imprensa Oficial e Gráfica Graefiano Ramos", será organizada sob a forma de sociedade por ações de capital fechado, a qual será representada por ações nominativas, ordinárias ou preferenciais, das quais pelo menos 50% (cinquenta por cento) mais 1 (uma) que representem o capital votante serão de titularidade do Estado de Alagoas, e terá prazo de duração indeterminado. (AC)

§ 2º A CEPAL tem sede e foro no Município de Maceió, podendo abrir filiais, sucursais ou agências em outros municípios do Estado de Alagoas." (AC)

II - o caput do art. 2º e seus §§ 1º a 3º:

"Art. 2º A CEPAL terá por objeto explorar a atividade econômica de edição, impressão, publicação, comercialização, distribuição e divulgação de jornais, revistas, livros, periódicos e artefatos de papel em geral, inclusive em meio eletrônico. (NR)

§ 1º A CEPAL caberá as atribuições de Imprensa Oficial do Estado de Alagoas, cabendo-lhe a edição, impressão, publicação, comercialização, distribuição, divulgação e preservação do Diário Oficial do Estado de Alagoas, de formulários padronizados de uso dos órgãos e entidades do Poder Público, e de edições técnicas oficiais, inclusive em meio digital. (AC)

§ 2º No desenvolvimento da atividade de divulgação e preservação do Diário Oficial do Estado de Alagoas, deve a CEPAL manter arquivo permanente de todas as edições publicadas, inclusive em meio digital para consulta pela rede mundial de computadores. (AC)

§ 3º Quando a publicação do Diário Oficial do Estado de Alagoas se der apenas de forma eletrônica, deve a CEPAL garantir a sua autenticidade, integridade e validade jurídica por meio de certificação digital, observada a legislação pertinente." (AC)

III - o caput do art. 3º e seus §§ 1º a 3º:

"Art. 3º O capital social da CEPAL poderá ser elevado até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), devendo ser observado o disposto na Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976. (NR)

§ 1º Para aumento do capital poderão ser emitidas ações ordinárias e preferenciais. (AC)

§ 2º Nas eventuais omissões posteriores de ações, será assegurado ao Estado de Alagoas o suficiente para lhe garantir o mínimo de 50% (cinquenta por cento) mais 1 (uma) das ações que representem o capital votante. (AC)

§ 3º Fica o Poder Executivo autorizado a transferir à CEPAL bens e direitos para a integralização do seu capital social." (AC)

IV - o caput do art. 4º e seus §§ 1º a 3º:

"Art. 4º A CEPAL será dirigida por um Conselho de Administração, eleito pela Assembleia Geral, e por uma Diretoria Executiva, composta pelo Diretor-Presidente, Diretor Administrativo-Financeiro e Diretor Comercial e Industrial, eleita e destituível pelo Conselho de Administração. (NR)

§ 1º O Conselho de Administração será composto por 5 (cinco) membros, sendo: (AC)

I - o Secretário de Estado do Planejamento e do Desenvolvimento Econômico, como representante do Estado de Alagoas, que o presidirá; (AC)

II - 2 (dois) Conselheiros escolhidos dentre brasileiros de notórios conhecimentos e experiência, idoneidade moral e reputação ilibada, indicados pelo Governador do Estado; (AC)

III - 1 (um) Conselheiro indicado pelos acionistas minoritários; e (AC)

IV - 1 (um) Conselheiro indicado na forma do art. 62, § 2º, da Constituição Estadual. (AC)

§ 2º Os membros da Diretoria Executiva serão escolhidos entre pessoas de ilibada reputação e de notória competência, eleitos e destituíveis pelo Conselho de Administração. (AC)

§ 3º A CEPAL terá um Conselho Fiscal, de caráter permanente, composto de 3 (três) membros e respectivos suplentes, eleitos pela Assembleia Geral, todos brasileiros e domiciliados no Estado de Alagoas, observados os requisitos e impedimentos fixados pela Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, acionistas ou não, dos quais um será eleito pelos detentores das ações ordinárias minoritárias e outro pelos detentores das ações preferenciais, em votação em separado." (AC)

V - o caput do art. 5º e seu parágrafo único:

"Art. 5º O estatuto da CEPAL, a ser aprovado pela Assembleia Geral, definirá a estrutura, o funcionamento, as atribuições e os prazos dos mandatos do Conselho de Administração, da Diretoria Executiva e do Conselho Fiscal, bem como o seu quadro de pessoal, que será o da Consolidação das Leis do Trabalho, condicionada a contratação à prévia aprovação em concurso público de provas ou de provas e títulos.

Parágrafo único. Na fixação da remuneração dos dirigentes, observar-se-á a correspondência com os subsídios atribuídos aos cargos do provimento em comissão de nível semelhante, no âmbito do Poder Executivo." (NR)

VI - o art. 7º:

"Art. 7º Constituem recursos da CEPAL: I - os decorrentes da exploração de sua atividade conforme seu objeto social;

II - importâncias oriundas da alienação de bens e direitos e da prestação de serviços, na forma da legislação específica;

III - os provenientes de acordos, convênios, contratos e instrumentos congêneres que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas, visando à consecução do seu objeto social;

IV - receitas patrimoniais, tais como alugueis, foros, dividendos e bonificações;

V - os provenientes de doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, a título oneroso ou gratuito;

VI - rendimentos de aplicações financeiras e de capitais que realizar; e

VII - rendas provenientes de outras fontes, desde que ligadas ao seu objeto social." (NR)

VIII - o caput do art. 8º e seu parágrafo único:

"Art. 8º A contratação pela CEPAL de obras, serviços, compras e alienações serão precedidas de procedimento licitatório. (NR)

Parágrafo único. Em observância ao disposto no art. 24, inciso XVI da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, é dispensada de licitação a contratação da CEPAL por órgãos ou entidades da administração pública direta e indireta para a realização de atividades pertinentes ao seu objeto, desde que o preço contratado seja compatível com o praticado no mercado." (AC)

VIII - o art. 9º:

"Art. 9º As atividades da CEPAL sujeitar-se-ão à supervisão da Secretaria de Estado do Planejamento e do Desenvolvimento Econômico, e à fiscalização da Controladoria-Geral do Estado e do Tribunal de Contas do Estado de Alagoas." (NR)

Art. 2º Ficam alteradas a denominação da Companhia de Empreendimentos, Intermediação e Parcerias de Alagoas - CEPAL para Companhia de Edição, Impressão e Publicação de Alagoas - CEPAL e a expressão Secretaria de Estado do Planejamento e do Desenvolvimento Econômico, ambos do artigo 1º da Lei Estadual nº 6.201, de 7 de dezembro de 2000.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Ficam revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei nº 6.599, de 23 de maio de 2005, a Lei nº 6.658, de 27 de dezembro de 2005, o artigo 6º da Lei nº 6.201, de 07 de dezembro de 2000, e o artigo 12 da Lei nº 6.972, de 7 de agosto de 2008.

PALÁCIO REPÚBLICA DOS PALMARES, em Maceió, 16 de dezembro de 2011, 195ª da Emancipação Política e 123ª da República.

TEOTONIO VILELA FILHO
Governador

LEI Nº 7.309,
DE 16 DE DEZEMBRO DE 2011.

FIXA NORMAS PARA O APROVEITAMENTO DOS SERVIÇOS PROFISSIONAIS DOS EMPREGADOS PÚBLICOS DA COMPANHIA ALAGOANA DE RECURSOS HUMANOS E PATRIMONIAIS - CARHP, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE ALAGOAS

Faço saber que o Poder Legislativo Estadual decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O aproveitamento dos serviços profissionais dos empregados públicos da Companhia Alagoana de Recursos Humanos e Patrimoniais - CARHP para exercício de suas atividades nos órgãos e entidades da Administração Direta e Indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios dar-se-á, exclusivamente, por cessão, que deverá ser precedida de Convênio de Prestação de Serviços a ser firmado entre a CARHP e o órgão ou entidade requisitante.

Art. 2º Fica a Secretaria de Estado da Gestão Pública - SEGESP, como representante do Estado de Alagoas, autorizada a formalizar convênio com fim determinado e por prazo não superior ao período governamental.

Parágrafo único. O convênio de prestação de serviços, além de outras exigências postas em regulamento, observará o seguinte:

I - prévia seleção dos empregados públicos a serem cedidos, procedida pela CARHP, observando-se o perfil indicado pelos órgãos ou entidades requisitantes à SEGESP;

II - vedação do desvio de função, devendo os empregados cedidos desenvolver atividades próprias de seu emprego, exceto no exercício de cargo em comissão; e

III - obrigatoriedade do pagamento, pela CARHP, da remuneração integral dos empregados cedidos, cabendo aoscessionários efetuar o reembolso das respectivas despesas, inclusive os encargos trabalhistas e previdenciários incidentes.

Art. 3º Ao empregado cedido e nomeado para exercer cargo do provimento em comissão, será facultado optar pela remuneração do emprego, acrescida de 60% (sessenta por cento) do valor pago pelo comissionamento.

§ 1º É vedado ao empregado público cedido nos termos desta Lei, optar pela remuneração integral do cargo em comissão.

§ 2º Os valores pagos em razão do exercício do cargo em comissão terão matrícula própria e serão remunerados, exclusivamente, pelo requisitante.

Art. 4º A formalização da cessão dos empregados públicos do Quadro da CARHP dar-se-á por meio de Portaria do seu Diretor Presidente, publicada no Diário Oficial do Estado.

Art. 5º O Poder Executivo editará as normas complementares necessárias à execução desta Lei.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Lei Estadual nº 6.219, de 27 de dezembro de 2000.

PALÁCIO REPÚBLICA DOS PALMARES, em Maceió, 16 de dezembro de 2011, 195ª da Emancipação Política e 123ª da República.

TEOTONIO VILELA FILHO
Governador

LEI Nº 7.310,
DE 16 DE DEZEMBRO DE 2011.

ALTERA A LEI ESTADUAL Nº 4.418, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1982, QUE INSTITUI O CÓDIGO TRIBUTÁRIO DO ESTADO DE ALAGOAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE ALAGOAS

Faço saber que o Poder Legislativo Estadual decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O caput do art. 356 da Lei Estadual nº 4.418, de 27 de dezembro de 1982, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 356. A Taxa de Fiscalização e Serviços Diversos é devida pela utilização efetiva ou potencial de serviços específicos e divisíveis, prestados pelo Estado ou postos à disposição dos contribuintes, na forma da Tabela constante da Lei nº 2.878, de 24 de novembro de 1967, e da Tabela IV anexa a esta Lei. (...)" (NR)

Art. 2º A Lei Estadual nº 4.418, de 27 de dezembro de 1982, passa a vigorar acrescida da Tabela IV, que estabelece os valores dos serviços públicos, em UPFAL, prestados no âmbito do Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN/AL, com a seguinte redação:

Ligia Maria Teixeira Tenório
Secretaria de Estado da Gestão Pública
DETRAN-AL



ESTADO DE ALAGOAS
SECRETARIA DE DEFESA SOCIAL
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO - DETRAN/AL

LISTA DE FREQUÊNCIA

REUNIÃO ENTRE O DETRAN/AL E OS ÓRGÃOS AUTUADORES DE ALAGOAS

DATA: 16/01/2012

LOCAL: Auditório do DETRAN - AL

HORA DE INÍCIO: 09h00min

PAUTA PRINCIPAL: Apresentação da nova MINUTA padrão adotada pelo DETRAN-AL para os convênios de Infrações de Trânsito.

| Nº | NOME | ÓRGÃO | TELEFONE | E MAIL | ASSINATURA |
|-----|----------------------------|-------------|-----------|---------------------------------------|------------|
| 1. | Ligia Nogueira T. Genesio | DETRAN/SGA | 9981-5423 | ligia.nogueira.costa@detran.al.gov.br | |
| 2. | Maria Juzeirineide Noberto | DETRAN/SGA | 9957-7657 | juzeiride.noberto@hotmail.com | |
| 3. | Julio César Lima | SMT/Deleiro | 9975-6067 | julioes5@hotmail.com | |
| 4. | Abelino da Silva | SMT/Deleiro | 9953-7121 | abelino@hotmail.com | |
| 5. | Antônio Rolando | SMT/Deleiro | 9607-7197 | antonio.rolando@hotmail.com | |
| 6. | Wesley Rodrigues | SMT/Deleiro | 3273-2064 | wesleyrodrigues@hotmail.com | |
| 7. | Carlo Francisco da Silva | SMT/Deleiro | 3273-2064 | carlofrancisco@hotmail.com | |
| 8. | Sávio Marcos Silva | SMT/Deleiro | 3522-3254 | saveio.savio@hotmail.com | |
| 9. | Sebastião Augusto da Silva | SMT/Deleiro | 3521-7124 | sebastiao.augusto@net.com.br | |
| 10. | JOSE HONÓRIO DA SILVA | SMT/Deleiro | 3271-1852 | JHONORIOSM@hotmail.com | |
| 11. | SILVIO MARCELO F. SAENGER | SMT/Deleiro | 3261-6384 | silvioriof@net.com.br | |

DETRAN/AL - Campus Tamarandá - Pontal da Barra - Maceió-CEP.57.010-350
Fone:0XX(82)315-2200-FAX-315-2279



ESTADO DE ALAGOAS
SECRETARIA DE DEFESA SOCIAL
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO - DETRAN/AL

| Nº | NOME | ÓRGÃO | TELEFONE | E_MAIL | ASSINATURA |
|-----|------------------------------|-------------------|-----------|--|----------------|
| 12. | JOSE ROBERTO DOS SANTOS | SMTT B.D.S.Maceió | 9928 2987 | | <i>Jose</i> |
| 13. | ANGELA OLIVEIRA DOS SANTOS | DETRAN / CSCI | 8833 9294 | angela.oliveira@detransocial.al.gov.br | <i>Angela</i> |
| 14. | PAULA TEIXEIRA M.V. CASTILHO | DETRAN / SSCC | 8833 9293 | paula.vcas@gmail.com | <i>Paula</i> |
| 15. | LUIZ GUSTAVO C. NOCHA | SMTT / RL | 9938 7556 | pl.gustavo-15-al@hot... | <i>Luiz</i> |
| 16. | Jean Carlos Siqueira Lima | SMTT / RL | 8880 8689 | JEAN.P.19874316@khanacademy.org | <i>Jean</i> |
| 17. | Jairo Francisco | SMTT - RL | 8839 4263 | bafe@ci-ten@detran.al.gov.br | <i>Jairo</i> |
| 18. | Therése de O. Sábido | SMTT - RL | 8855 2189 | smithruolange@hot... | <i>Therése</i> |
| 19. | Helde Sereia Vilas | SMTT - GP | 9532 2813 | smithruolange@hot... | <i>Helde</i> |
| 20. | ANTONIO MONTANO | DETRAN | 8832 1287 | ANTONIO.MONTANO@DETRAN.AL | <i>Antonio</i> |
| 21. | ALEX LINS FERNANDES | DETRAN | 8823 0354 | alex.lins2008@hot mail | <i>Alex</i> |
| 22. | | | | | |
| 23. | | | | | |
| 24. | | | | | |
| 25. | | | | | |
| 26. | | | | | |
| 27. | | | | | |
| 28. | | | | | |
| 29. | | | | | |

DETRAN/AL - Campus Tamandaré - Pontal da Barra - Maceió-CEP.57.010-350
 Fone:0XX(82)315-2200-FAX-315-2279