

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PIAUI – UESPI  
CAMPUS PROFESSOR ALEXANDRE ALVES DE OLIVEIRA  
CURSO DE DIREITO

Paulo Jose Scampini

RESPONSABILIDADE DO ESTADO  
NO TRÂNSITO DE PARNAÍBA (PI).

Biblioteca UESPI PHB  
Registro Nº M1186  
CDD 343.0946  
CUTTER S283n  
V \_\_\_\_\_ LX 01  
Data 21 / 01 / 14  
Visto. [assinatura]

Parnaíba - PI

2012

Paulo Jose Scampini

**RESPONSABILIDADE DO ESTADO  
NO TRÂNSITO DE PARNAÍBA (PI).**

Monografia apresentada à Universidade Estadual do Piauí - UESPI, Campus Alexandre Alves de Oliveira (PI), como requisito para obtenção do título de Bacharel em Direito no Curso de Direito.

**Orientador:** Professor Mariano José Martins Lopes.

Aprovado em: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_/

Banca Examinadora:

\_\_\_\_\_  
Orientador

\_\_\_\_\_  
Prof. Examinador Externo

\_\_\_\_\_  
Prof. Examinador Externo

Parnaíba - PI

2012

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os professores e funcionários da Faculdade de Direito da Universidade do Estado do Piauí - UESPI, especialmente ao meu Orientador, Professor Mariano José Martins Lopes.

## RESUMO

Este trabalho monográfico tem como objetivo explicitar, de forma concreta e direta, a responsabilidade penal do Estado no trânsito, principalmente no que diz respeito ao Município de Parnaíba (PI), através da análise de situações cotidianas nas ruas da cidade como, p. ex., sinalização e fiscalização, e, ao final, apontar medidas que devam ser tomadas, afim de que não haja elementos penais a serem imputados aos agentes públicos municipais responsáveis. Sob os princípios jurídicos da Legalidade e da Reserva Legal, as propostas aqui elencadas baseiam-se em leis, resoluções e portarias já existentes.

**Palavras chave:** Trânsito. Responsabilidade Penal. Município. Parnaíba. Piauí. Sinalização. Fiscalização. Agentes públicos.

## **ABSTRACT**

This monographic work aims to expose, directly and concretely, the State penal responsibility in the municipal transit, in Parnaíba (PI), analyzing normal cases in the city streets, like inspection and signalization, and to indicate, in the end, actions to be taken, in order that do not have penal elements to impute to the responsible municipal public servants. Under the Legality and Legal Reserve principles my proposals are based in existing laws, resolutions and ordinances.

**Key words:** Transit. Penal Responsibility. Municipal. Parnaíba. Piauí. Signalization. Inspection. Public Servants.

## SUMÁRIO

LISTA DE ABREVIATURAS	7
LISTA DE FIGURAS	8
INTRODUÇÃO	9
CAPITULO 1 - METODOLOGIA	13
CAPÍTULO 2 - A RESPONSABILIDADE DO ESTADO NO TRÂNSITO	15
CAPÍTULO 3 - O TRANSITO EM PARNAIBA	25
3.1 Exemplos de casos "in locu"	26
3.1.1 Caso 1	26
3.1.2 Caso 2	31
3.1.3 Caso 3	35
CAPITULO 4 - PROPOSTAS	40
CONSIDERAÇÕES FINAIS	42
REFERÊNCIAS	44

## LISTA DE ABREVIATURAS

Art. -	Artigo
CF -	Constituição Federal
CONTRAN -	Conselho Nacional de Trânsito
CPB -	Código Penal Brasileiro - Decreto-Lei 2.848/40
CTB -	Código de Trânsito Brasileiro – Lei 9.503/97
DENATRAN -	Departamento Nacional de Trânsito
IBGE -	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LPP -	Linha de indicação de Proibição de Parada
MER -	Marcação de Estacionamento Regulamentado

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 -	28
FIGURA 2 -	29
FIGURA 3 -	30
FIGURA 4 -	32
FIGURA 5 -	33
FIGURA 6 -	34
FIGURA 7 -	37
FIGURA 8 -	38
FIGURA 9 -	39



## INTRODUÇÃO

O significado de trânsito, nas vias terrestres, é definido pela Lei 9.503/97, em seu Art. 1º, § 1º, e corresponde à utilização das vias públicas por pessoas, veículos e animais, para os mais diversos fins.

Deste modo, sua organização deve ser proporcional ao seu volume e, conforme o Art. 182 da Carta Magna brasileira, seu desenvolvimento e a aplicação de regras devem ser executados pelo poder público municipal, na cidade de Parnaíba (PI).

Com o crescimento do número de veículos e pessoas nas cidades, além da falta de controle sobre animais abandonados ou soltos, o tráfego pelas vias públicas se torna, naturalmente, confuso. No caso aqui estudado, a omissão municipal piora esta situação, tornando este trânsito caótico e mortal.

Destarte, é obrigação do Município a conservação da malha viária, onde não só a sinalização vertical (placas) existente deve ser conservada, mas também a integridade da pavimentação ou calçamento, das calçadas, das pinturas de meio fio e faixas orientadoras (sinalização horizontal), bem como a sinalização, autorização e fiscalização de quaisquer obras que trarão obstruções na via.

Quando analisamos a política municipal de trânsito, devemos interpretar os fatos de forma localizada, mas que não podem deixar de visualizar as necessidades macro objetivas da política nacional de trânsito que são a segurança, a educação, a mobilidade com qualidade de vida e cidadania, o desempenho e integração, bem como o fortalecimento do sistema nacional de trânsito.

O fato é que a segurança no trânsito vem sendo há muito tempo, um anseio da sociedade brasileira, mas que os dados estatísticos vêm demonstrando a ineficiência do poder público na sua efetiva garantia. Isto vem ocorrendo pelo fato da inobservância das próprias instruções elencadas no Código de Trânsito Brasileiro, bem com nas regulamentações repassadas pelo próprio Departamento

Nacional de Trânsito – DENATRAN, sendo criada praticamente uma poluição visual de placas desnecessárias, confusas, ineficientes, juntadas a isso, problemas em trevos sem suporte para grandes circulações, erros na sinalização preferencial de vias, vias com a capacidade de fluxo esgotada e falta de projeto de ampliação da capacidade de fluxo automobilístico e de pedestres.

O Manual Brasileiro de Sinalização do Trânsito (2007) nos diz que “[...] a sinalização deve ser reconhecida e compreendida por todo usuário, independentemente de sua origem ou da frequência com que utiliza a via”. Portanto, não cabe ao Gestor do Trânsito, ações amadoras e improvisadas diante dos problemas da via de sua circunscrição, já que as ações do governo são englobadas no rol de ações passíveis de condenação pelo Código Civil Brasileiro:

“Art. 927 Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, é obrigado a repará-lo.

Parágrafo único: Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.”

Já, Celso Antônio Bandeira de Mello, nos relata sobre a responsabilidade objetiva do Poder do Estado quando diz:

“[...] há largo campo para a responsabilidade subjetiva no caso de atos omissivos, determinando-se, então, a responsabilidade pela teoria da culpa ou da falta de serviço, seja porque este não funcionou, quando deveria funcionar, seja porque funcionou mal ou funcionou tardiamente (Curso de Direito Administrativo, Malheiros, 11ª ed., 1999, pág. 689).”

Para nos elucidar sobre o fato da responsabilidade civil objetiva ou subjetiva, nos cabe demonstrar o seguinte texto:

“Quando o dano foi possível em decorrência de uma omissão do Estado (o serviço não funcionou, funcionou tardia ou ineficientemente) é de aplicar-se a teoria da responsabilidade subjetiva. Com efeito, se o Estado não agiu, não pode, logicamente, ser o autor do dano. E se não foi o autor, só cabe responsabilizá-lo caso esteja obrigado a impedir o dano. Isto é: só faz sentido responsabilizá-lo se descumpriu dever legal que lhe impunha obstar o evento lesivo. Deveras, caso o poder Público não estivesse obrigado a impedir o acontecimento danoso, faltaria razão para impor-lhe o encargo de suportar patrimonialmente as consequências da lesão. Logo, a responsabilidade estatal por ato omissivo é sempre responsabilidade por comportamento ilícito. E sendo responsabilidade por ilícito é necessariamente responsabilidade subjetiva, pois não há conduta ilícita do estado que não seja proveniente de negligência, imprudência ou imperícia (culpa) ou, então, deliberado propósito de violar a norma que o constituía em dada obrigação (dolo). Culpa e dolo são justamente modalidades de responsabilidade subjetiva. (APUD Rui Stocco, Responsabilidade civil e sua interpretação jurisprudencial. P. 272)”

Desta forma, a simples omissão do município em manter sinalizadas vias com buracos causados por obras, que por este motivo, p. ex., venham a causar acidente automobilístico, pode gerar direito de ressarcimento contra o Município, mesmo que esta obra seja de terceiros, mas que por obrigação do CTB, deveria ter sua fiscalização e sinalização pelo Gestor Público.

Na prática, este trabalho tentará mostrar a negligência do poder público municipal, que incorre no ilícito da omissão, tipificado no artigo 13, § 2º, do Código Penal Brasileiro, na atuação do órgão responsável pela organização, cuidado e vigilância, trazendo a baila fatos e situações reais, atuais e impunes no trânsito parnaibano, que prejudicam e até matam cidadãos diariamente, através de

estudos de casos escolhidos pela sua aberração, diante dos olhos complacentes de autoridades e agentes públicos, que em tese poderiam ser penalizados criminalmente.

Por fim, sugere-se algumas medidas político administrativas a serem tomadas pela Secretaria de Transportes do município de Parnaíba, medidas estas já adotadas em outros municípios e que surtiram efeitos na diminuição de acidentes nas vias públicas, afastando a imputabilidade penal dos servidores municipais.

## CAPITULO 1 - METODOLOGIA

A presente pesquisa consiste em exemplificar qualitativamente, por meio da análise legalista de alguns fatos reais documentados, através de fotografias "in locu" nas ruas da cidade de Parnaíba (PI), respondendo aos seguintes quesitos elencados:

- Qualidade e enquadramento da sinalização existente:

Independente de haver sinalização, esta deverá obedecer a certos pressupostos contidos na Lei 9.503/97 e Resoluções do CONTRAN, especialmente as resoluções 160/2004, que aprova o anexo II do CTB; a resolução 180/2005, que aprova o Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito; e a resolução 236/2007, que aprova o Volume IV - Sinalização Horizontal, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

- Cumprimento da sinalização por condutores e pedestres:

Consistirá na observação e possível comprovação, através de fotos, das possibilidades dos condutores e do real cumprimento das normas estabelecidas pela sinalização viária implementada.

- Fiscalização:

Principal fator para o efetivo cumprimento das normas, a fiscalização do trânsito, através de seus agentes torna-se insuficiente, falha e omissa devido, principalmente, a seu número reduzido e falta de treinamento.

Após cada fato demonstrado será sugerida a solução apropriada, dentro do que rege o ordenamento jurídico vigente e as possíveis consequências aos responsáveis .

As situações apresentadas aqui foram registradas num dia útil normal, escolhido aleatoriamente no mês de novembro de 2012, por uma câmera fotográfica integrada a um aparelho celular NOKIA, e dentro do horário comercial.

## CAPÍTULO 2 - A RESPONSABILIDADE DO ESTADO NO TRÂNSITO

O panorama atual da sociedade, seja em que local for, é o mesmo:

- a) Tendência de aumento do número de veículos, motorizados ou não, e pedestres;
- b) Aumento dos congestionamentos e acidentes nas vias públicas;
- c) Necessidade de estudos e planejamento do desenvolvimento urbano.

Para organizar o trânsito, o poder público deve, de imediato, implementar a sinalização e fiscalização nas vias públicas. Se isto for feito sem o atendimento às normas já estudadas e regulamentadas, este poder público se omite, incorrendo em crime, passível de punição.

O problema no trânsito, na maioria das vezes e intuitivamente, é debitado ao condutor ou pedestre, que desobedecem a suas regras. Mas tem-se outro lado da moeda. O Estado, com o "dever poder" de agir, quando age aleatoriamente, sem obediência às regras que também deve cumprir, colabora, de forma indireta mas decisiva, no aumento e gravidade dos acidentes e infrações de trânsito.

Essa omissão deve ser trazida ao conhecimento de todos, para que haja uma efetiva cobrança do cumprimento das leis e regras por todos os responsáveis e componentes do trânsito do município.

O aumento do número de veículos e pessoas, nas vias públicas, torna necessário a rigidez na implantação, obediência e fiscalização das regras impostas aos elementos do trânsito, a fim de minimizar situações prejudiciais a muitos em detrimento do erro de poucos.

O ilícito da omissão aparece no nosso Código Penal, no Art. 13, e este estudo foca o seu § 2º, item "a", onde discorre a respeito da relevância da omissão, quando o omitente devia e podia agir para evitar o resultado, principalmente quando tem, por lei, obrigação de cuidado, proteção e vigilância.

A Lei 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), prevê em seu Art. 1º, § 3º, o direito de trânsito seguro aos cidadãos e responsabilização objetiva aos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução ou manutenção de serviços nas vias públicas. Portanto, constata-se que o trânsito seguro é um direito de todos os cidadãos, devendo ao Estado, por meio do seu Sistema Nacional de Trânsito, adotar medidas assecuratórias desse direito.

Com relação aos parâmetros a serem adotados para a implementação da sinalização viária em todo o Brasil, a Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via, elaborou, na gestão 2004/2006, o "Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito", composto por seis volumes, abrangendo todas as sinalizações, dispositivos auxiliares, sinalização semafórica e sinalização de obras, determinados pela Resolução nº 160/04 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Os principais volumes, e nos quais nos basearemos para efetivar este trabalho, são :

- a) Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação; aprovada pela Resolução nº 180, CONTRAN, de agosto de 2005.
- b) Volume IV - Sinalização Horizontal; aprovada pela Resolução nº 236, CONTRAN, de maio de 2007.

### **Das Competências Municipais**

O Código de Trânsito Brasileiro, ao definir a constituição do Sistema Nacional de Trânsito, em seu Art. 7º, menciona expressamente a participação do Município, conforme se pode verificar no texto dos incisos III e IV (órgãos executivos de trânsito e órgãos executivos rodoviários). Essa participação se dá



na mesma condição da participação da União, dos Estados e do Distrito Federal. O Código ainda repete tal afirmativa no artigo 8º quando diz:

"Art. 8º: Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações."

Na parte em que define as áreas de competência de cada órgão (Arts. 10º a 25º ), descreve no Art. 21º as que são atribuídas aos órgãos executivos rodoviários da União, Estados e Municípios e, no artigo 24º, aquelas atribuídas aos órgãos executivos de trânsito dos municípios especificamente:

"Art. 21º. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

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

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

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

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

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

XII - 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 de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIII - 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 dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;

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

Moura Junior (2011), divide as competências municipais relativas ao trânsito em dois tipos distintos, as que consistem em responsabilidades e as que resultam em prerrogativas.

O Artigo 21 do CTB, genericamente, e o artigo 24 de forma mais específica, elencam as competências que passam a ser de responsabilidade do município na área do trânsito, todas, até recentemente, atribuídas ao Estado.

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

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação,

estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A participação do município no Sistema Nacional de Trânsito é indeclinável, tornando-se uma obrigação legal, porém, sua atuação dentro da respectiva esfera de competência, conforme prescreve o artigo nº 25 do CTB, pode ser delegada a outros órgãos, principalmente ao Estado, que as exercerá através do Departamento de Trânsito - DETRAN, sempre em nome do município e mediante convênio de delegação de poderes (Menezes, 2011).

No entanto, a análise das competências municipais, mormente as descritas no Art. 24º, do CTB, que dizem respeito à execução do trânsito dentro da circunscrição do município, nos indicam a constituição de responsabilidade.

Segundo Moura Junior: "Se o Estado omitir-se na prestação de tais medidas que proporcionem o trânsito seguro ou atue de forma ineficaz, o mesmo infringe o princípio da eficiência e, nos casos em que haja dano a terceiros, caberá a responsabilização estatal objetiva, na forma prevista no § 3º do art. 1º do Código de Trânsito Brasileiro."

Além da manutenção e conservação de vias com sua respectiva adequação às normas técnicas, que é uma atividade já inerente ao município independentemente do Código, tem-se as que são estabelecidas pelo Artigo 24, relativas aos mecanismos de funcionamento do trânsito, das quais se destacam:

- a) Administrar as vias públicas urbanas ou rodoviárias municipais.
- b) Sinalizar as referidas vias na forma regulamentar otimizando seu uso.
- c) Operar o trânsito sobre elas de forma a evitar que seja prejudicado o fluxo de veículos e pedestres por quaisquer eventualidades, bem como para garantir e preservar a segurança de seus usuários.
- d) Promover o ensino do trânsito em sua rede escolar e realizar campanhas permanentes de prevenção de acidentes de trânsito.
- e) Elaborar e analisar estatísticas de acidentes de trânsito visando sua redução.
- f) Fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades de multa e aplicar as medidas administrativas previstas no CTB.

- g) Promover o registro de ciclomotores, bicicletas e outros veículos de propulsão humana e tração animal.
- h) Regulamentar o trânsito de veículos, pedestres e animais nas vias sob sua responsabilidade administrativas.

### **Da relação de causalidade**

O Direito Penal identifica as infrações penais e especifica as respectivas sanções. É ele que zela pelo respeito – individual e/ou coletivo - dos valores fundamentais de sociedade, tais como a vida, a segurança, a integridade física, a saúde etc. No momento em que alguém afronta esses valores fundamentais está afetando o interesse da sociedade, portanto, praticando um crime, ou seja, cometendo um mal social, e, em razão disso, o Estado tem o dever de acionar seus mecanismos legais para a aplicação das penalidades.

Segundo Nucci, 2008, causa é toda ação ou omissão que é indispensável para a configuração do resultado concreto, por menor que seja o seu grau de contribuição. Não há qualquer diferença entre causa, condição (aquilo que permite à causa produzir o seu efeito) e ocasião (circunstância accidental que favorece a produção da causa), para fins de aplicação da relação de causalidade. Para apurar se alguma circunstância fática é causa do crime, deve-se utilizar o critério do juízo hipotético de eliminação, ou seja, abstrai-se determinado fato do contexto e, se ainda assim o resultado se produzisse, não seria ele causa do resultado.

No artigo 13, § 2º, do Código Penal Brasileiro temos a tipificação da omissão.

"Art. 13 - O resultado, de que depende a existência do crime, somente é imputável a quem lhe deu causa. Considera-se causa a ação ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido.

....

#### Relevância da omissão

§ 2º - A omissão é penalmente relevante quando o omitente devia e podia agir para evitar o resultado. O dever de agir incumbe a quem:

- a) tenha por lei obrigação de cuidado, proteção ou vigilância;
- b) de outra forma, assumiu a responsabilidade de impedir o resultado;
- c) com seu comportamento anterior, criou o risco da ocorrência do resultado."

O trânsito seguro é um direito do cidadão. E o poder público tem o dever de garantir a todos a normal trafegabilidade. O Poder Público omite-se no dever de agir, já que é o responsável, através de seu titular, de fiscalizar as incorreções da via de sua região administrativa, como veremos a seguir.



### **CAPÍTULO 3 - O TRÂNSITO EM PARNAÍBA**

Parnaíba, cidade litorânea localizada ao norte do estado do Piauí, possui uma população de cerca de 146 mil habitantes (IBGE, 2007) e uma frota, em números de março de 2012, de cerca de 54 mil veículos automotores, sendo que deste total cerca de 36 mil são veículos de duas rodas, segundo o DENATRAN (2012). Com relação ao ano de 2011, houve um aumento de cerca de 11 % na frota municipal, segundo o mesmo DENATRAN.

Diante deste crescimento, há também o aumento natural do número de acidentes, que teria uma proporção menor se não fosse a omissão municipal.

Não há informações sobre a porcentagem de ruas pavimentadas no município, contudo há um índice pequeno de ruas asfaltadas, sendo que a maioria das ruas são com calçamento poliédrico (pedras). Com poucas exceções, as ruas municipais estão em condições ruins ou péssimas de trânsito. Além disso, as ruas e calçadas centrais, por ser um centro antigo, são estreitas, dificultando o trânsito de pessoas e veículos pelas mesmas, não sendo incomum a invasão mútua destes locais pelos elementos do trânsito.

A sinalização vertical nas ruas, geralmente, não segue os padrões estipulados quanto ao seu tamanho, localização e fixação, segundo o Volume I (Sinalização Vertical de Regulamentação), do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

A sinalização horizontal em muitos locais é de péssima qualidade, feita com tinta inapropriada e que contraria a norma vigente, estabelecida pelo Volume IV (Sinalização Horizontal), do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

A conjugação de todos estes fatores levam a situações onde o transeunte, seja em veículo, seja pedestre, não sabe mais o que é correto ou não, haja vista não haver fiscalização suficiente ou orientação adequada, levando-o a infringir regras mais facilmente, conforme demonstrado nos casos elencados.

### 3.1 EXEMPLOS DE CASOS "IN LOCU"

#### 3.1.1 Caso 1

Na região central do município de Parnaíba (PI), temos uma via de grande importância, a Avenida Presidente Getúlio Vargas, que une os bairros do município ao centro, além de ser o único acesso à cidade de Ilha Grande de Santa Izabel (PI), e por onde passam todos os tipos de veículos. Esta avenida, onde se concentram, também, várias clínicas médicas e lojas comerciais, tem uma demanda gigante de locais de estacionamento sem, contudo, oferecê-los adequadamente, o que origina abusos que, sem a fiscalização, perturbam o andamento do trânsito aumentando a probabilidade de acidentes.

Nas Figuras 1 e 2 estudaremos um dos pontos da problemática da circulação central no município, que reúne não só a população nativa como, também, de grande parte dos municípios do norte dos Estados do Piauí, Ceará e Maranhão.

Como as ruas centrais são estreitas e seus cruzamentos são perpendiculares (90 graus) entre si, é necessário e imperativo que se respeite os limites estabelecidos no CTB, em seu artigo 181, I, a fim de que se tenha ampla visão do cruzamento para que se cruze com segurança. A desobediência a este artigo gera não só a diminuição da velocidade dos veículos, causando congestionamentos, como, também, o aumento do número de acidentes e atropelamentos nestes locais.

"Art. 181. Estacionar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração - média;..."

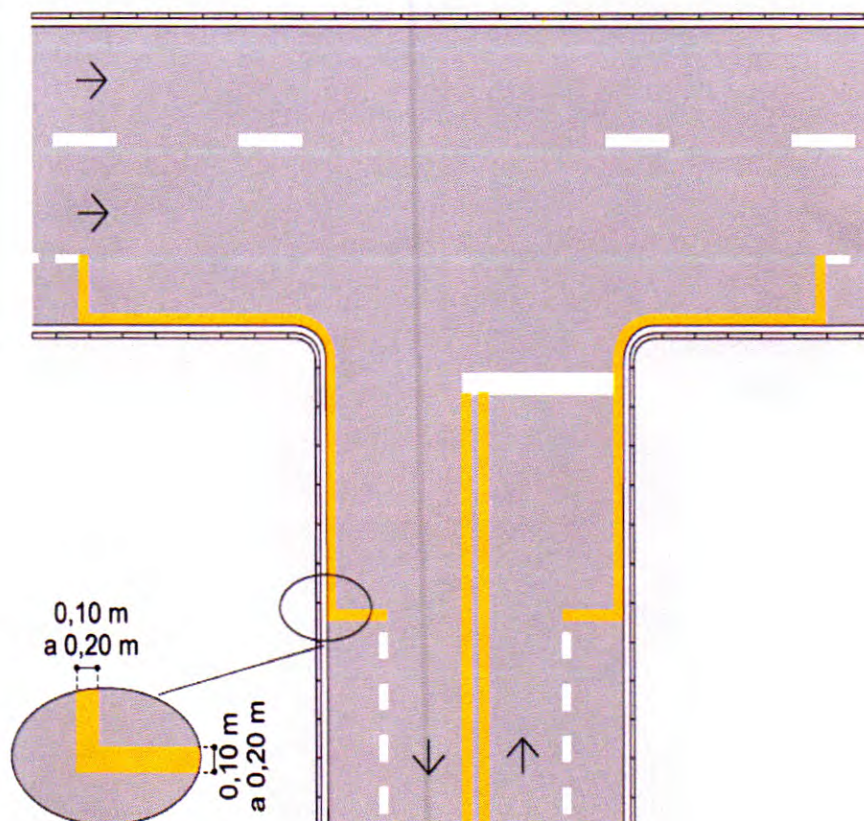
Na Figura 1 vemos o que deveria ser feito, pelo órgão municipal, para atenuar o descumprimento da norma cogente segundo o manual de Sinalização Horizontal do CONTRAN, ou seja, para a complementação da sinalização vertical apropriada DEVEM ser inseridos na borda da via, as faixas amarelas (LPP), indicando a área de estacionamento proibido. Lembramos que a mesma publicação determina que a tinta utilizada no leito das vias “ DEVE SER SEMPRE RETRORREFLETIVA”.

Na Figura 2 vemos a contradição da sinalização, além da desobediência civil, imposta pelo Órgão de Trânsito Municipal. Ao mesmo tempo que a sinalização vertical proíbe o estacionamento, a sinalização horizontal (faixa branca no bordo da via) indica a permissão de estacionamento. Além disso não foi visto nenhum agente fiscalizador , naquele momento, no centro da cidade de Parnaíba.

Na Figura 3, de maneira similar, encontramos o veículo ignorando a sinalização horizontal, estacionando a menos de 5 (cinco) metros da esquina, na principal avenida da cidade, sem que nenhum agente fiscalizador o importunasse.

As fotos das Figuras 2 e 3 foram tiradas no mesmo dia, em intervalo de tempo próximo entre elas. Tais situações , se somadas com todas as outras ignoradas naquele momento, causam diminuição expressiva na velocidade dos veículos, causando congestionamentos e dificuldade nos cruzamentos, facilitando acidentes e atropelamentos.

**Figura 1 .** Sinalização horizontal complementar nas interseções das vias.



A **LPP deve** estar acompanhada pelos sinais de regulamentação correspondentes R-6a – “Proibido estacionar” ou R-6c – “Proibido parar e estacionar”. As mensagens que forem necessárias, complementares a estes sinais, **devem** estar de acordo com critérios específicos da sinalização vertical de regulamentação.

**Figura 2.** Cruzamento entre Ruas Pires Ferreira e Gervásio Sampaio, no Centro de Parnaíba.



Fonte: foto do autor, em 06/11/2012, as 10h25.



**Figura 3.** Cruzamento da Av. Pres. Vargas com Ria Quetinha Pires , no centro de Parnaíba. No momento das imagens não havia nenhum agente fiscalizador próximo ao local.



Fonte: foto do autor, em 06/11/2012, as 10h15.

### 3.1.2 Caso 2

Nas Figuras 4 e 5 encontramos casos aberrantes que ferem o artigo 48, CTB, e que ocorrem diariamente, em frente a meca do Poder Judiciário de Parnaíba, Fórum Salmon Lustosa, e em frente ao escritório da Ordem dos Advogados do Brasil - OAB - de Parnaíba.

“Art. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.”

Nestas figuras, sem que haja sinalização que autorize os condutores a estacionarem transversalmente na via, há diversos veículos estacionados dessa forma. Nota-se que há esse costume de estacionar transversalmente por toda a cidade.

Na Figura 6 vemos como deveria ser sinalizada tal área, a fim de que os veículos pudessem estacionar conforme o costume. Nos casos detectados não há sinalização autorizando a parada ou estacionamento em sentido transversal ao bordo da pista mas, pelo contrário, vemos as marcas horizontais brancas (MER) autorizando o estacionamento paralelo à via. Além do mais, o estacionamento transversal está regulamentado, somente, no lado DIREITO da via e não no esquerdo como vemos nas fotos.

Nota-se ainda, nas fotos, que há veículos estacionados em fila dupla, infração tipificada no artigo 181, inciso XI, do CTB.

Não há que se culpar, aqui, somente os agentes municipais de trânsito ou os condutores mas, também, as autoridades judiciárias e advogados que transitam diariamente por ali e que, ao invés de contribuir e zelar pela ordem, ficam imparciais diante da anarquia. Ainda, salienta-se que, em frente ao local



fotografado, no Fórum Salmon Lustosa, há plantão de policiais militares durante 24 horas, que poderiam ajudar na manutenção da ordem viária.

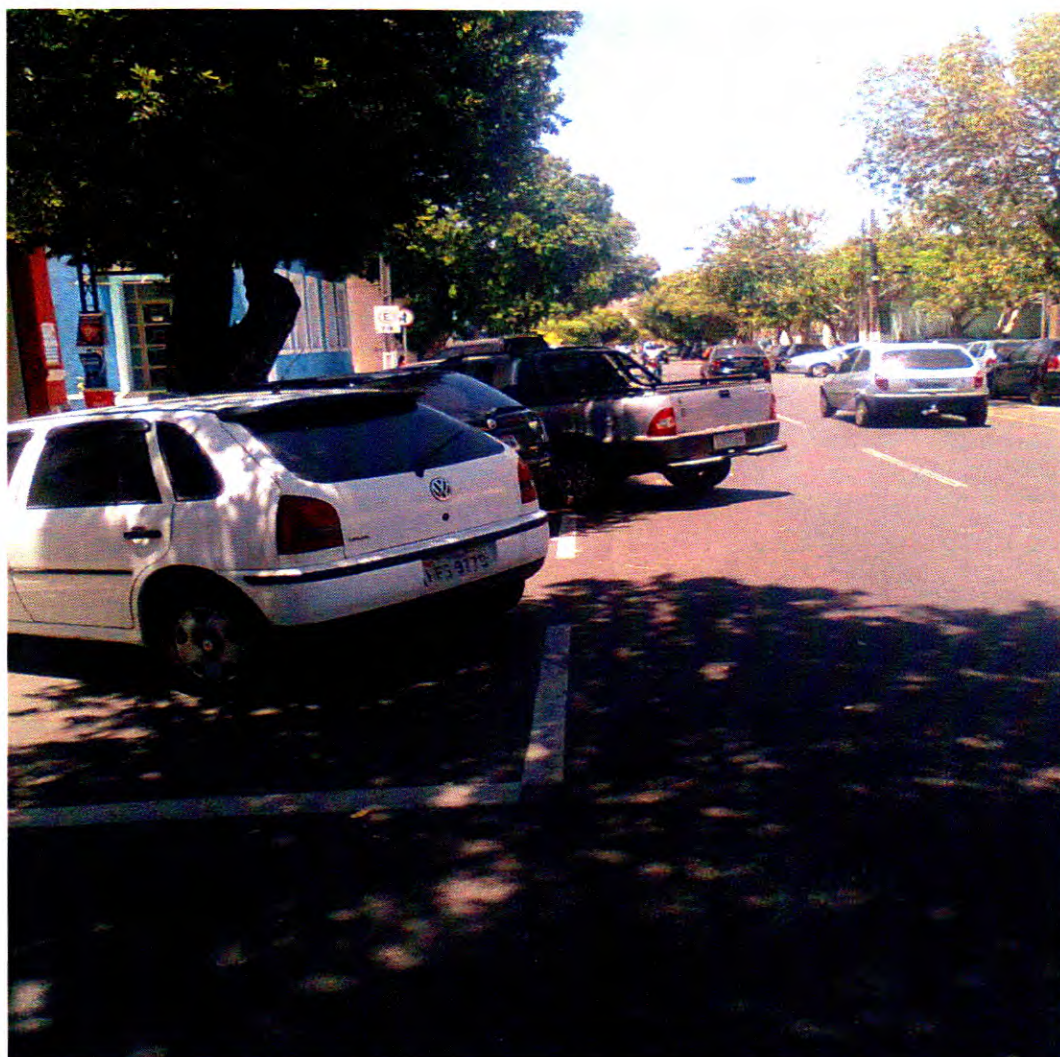
**Figura 4.** Veículo estacionado transversalmente, à esquerda da via, sem sinalização que o autorize. Ao fundo veículo estacionado em fila dupla, no meio da via.



Fonte: foto do autor, em 30/10/2012, às 09h27.

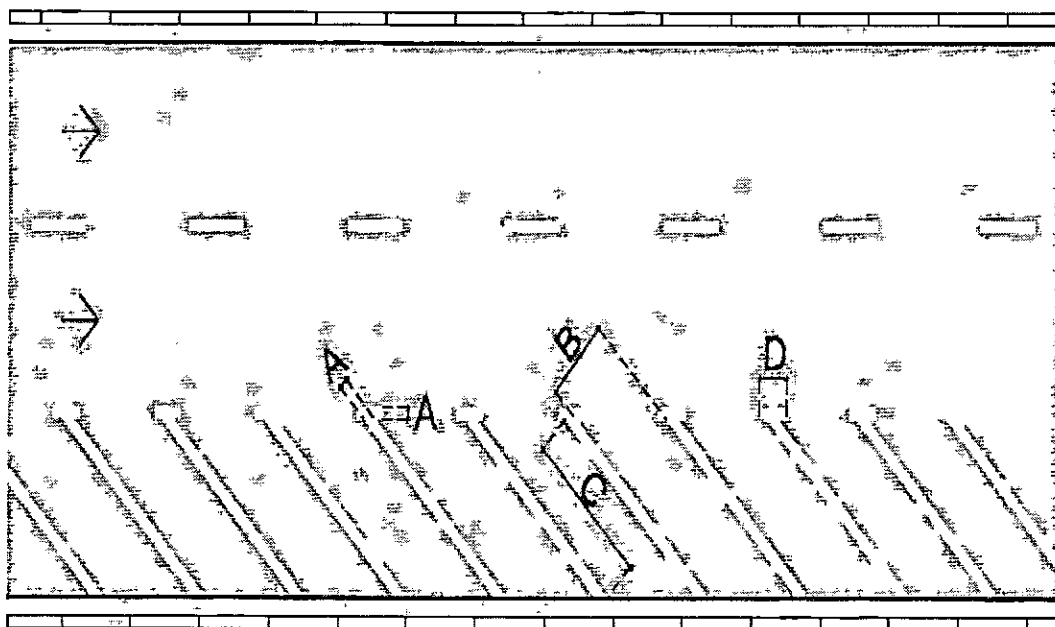


**Figura 5.** Estacionamento inadequado na Av. Presidente Vargas, com sinalização vertical á esquerda e horizontal presentes.



Fonte: foto do autor, em 30/10/2012, às 09h35.

Figura 6 - Sinalização horizontal adequada para estacionamento transversal.



A **MER** delimita o trecho de pista no qual é permitido o estacionamento estabelecido pelas normas gerais de circulação e conduta ou pelo sinal R-6b – "Estacionamento regulamentado".

Fonte: Manual de Sinalização Horizontal, CONTRAN.

### 3.1.3 Caso 3

Nas Figuras 7 e 8 vemos como a falta do bom senso NÃO ajuda a salvar vidas.

Trata-se de uma faixa de pedestres, pintada com tinta comum, sem sinalização vertical adequada ao longo da via para que os condutores consigam diminuir a velocidade e, o que é mais grave, posicionada em frente a um ponto de ônibus, localizada na Avenida Pres. Vargas, centro de Parnaíba (PI). Nesta posição, os condutores dos veículos não conseguem visualizar os pedestres que iniciam a travessia diante dos ônibus parados, tornando a situação gravosa e arriscada.

Os usuários da via, sejam pedestres ou condutores, necessitam olhar para uma faixa de pedestres e confiar na segurança por ela proporcionada, caso contrário o pedestre não vai passar na faixa porque não está bem localizada, nem em dimensões mínimas, nem tão pouco trazendo a segurança necessária, bem como, os condutores de veículos deixam de respeitar as faixas porque os pedestres não a utilizam corretamente. Para que estas faixas de travessias de pedestres não sejam ignoradas, além de suas medidas padrões, é necessário também que não se encontre situações em que a faixa de pedestre seja a última coisa a ser notada pelo condutor de veículo, pois o mesmo necessita cuidar inicialmente dos obstáculos da via, como buracos, animais e outros veículos.

Vemos também, à esquerda da Figura 7, uma placa vertical de "PROIBIDO ESTACIONAR" acompanhada de faixa horizontal de cor branca - cor que autoriza o estacionamento, segundo o manual de Sinalização Vertical - indicando contradição da sinalização.

Na Figura 9 vemos como deveria ser a sinalização de regulamentação adequada, diante das faixas de pedestres, em área urbana, limitando a velocidade dos veículos, segundo o manual de Sinalização Vertical de Regulamentação. Esta sinalização tem o objetivo de indicar aos condutores a diminuição obrigatória de sua velocidade pois haverá alguma restrição à frente.

Atualmente, como não há sinalização indicativa de velocidade, os veículos param repentinamente em cima da faixa e , muitas vezes, ocasionam colisões traseiras pois os veículos de trás também são surpreendidos com a parada abrupta e não conseguem evitar a colisão.

Como já salientado, a qualidade da tinta na sinalização horizontal é de grande importância pois, principalmente a noite, há grande dificuldade de visualização de suas marcas. A tinta utilizada na sinalização horizontal da cidade de Parnaíba (PI) é tinta comum, não refletiva e de curtíssima duração, não resistindo ao pisoteamento nem às chuvas, desaparecendo rapidamente. Em se tratando de faixa de pedestres a qualidade da tinta interferirá, diretamente, na segurança dos cidadãos que a atravessam, principalmente a noite.



**Figura 7.** Faixa de pedestres em frente ao ponto de ônibus, na Avenida Pres. Vargas, centro de Parnaíba (PI).



Fonte: foto do autor, em 05/11/2012, as 10h12.



**Figura 8.** Faixa de pedestres em frente ao ponto de ônibus, na Avenida Pres. Vargas, centro de Parnaíba (PI).



Fonte: foto do autor, em 05/11/2012, as 10h10.

Figura 9. Esquema da sinalização vertical a ser implantada diante de áreas críticas, em zona urbana.

Esquema geral da sinalização para redução de velocidade de 60 Km/h para 40 km /h

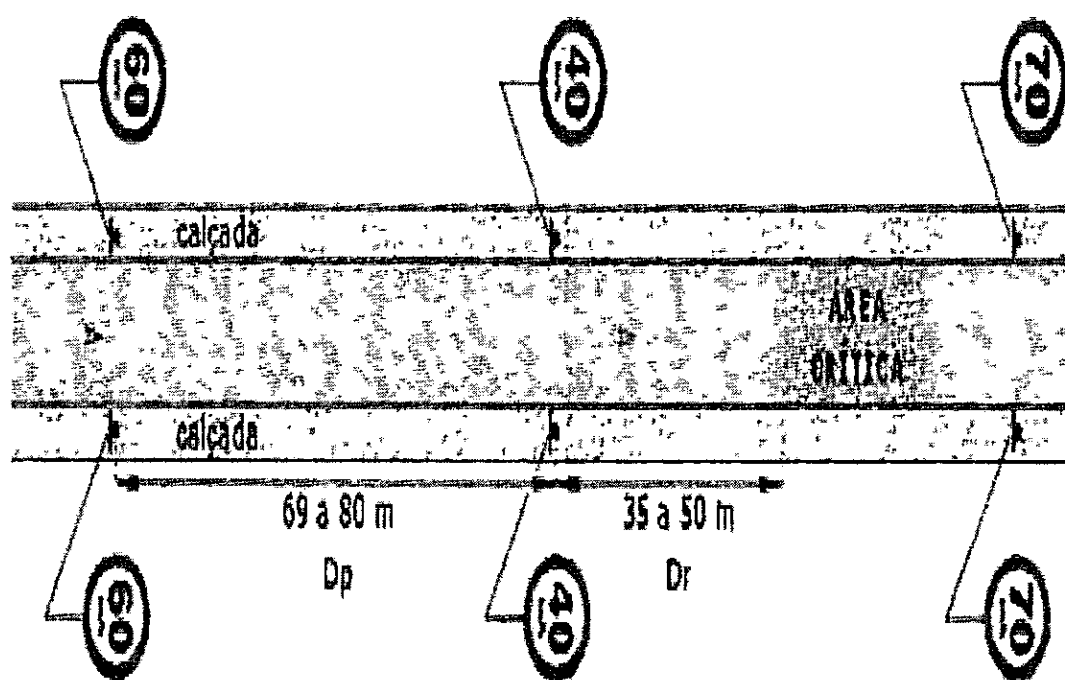


Fig. 25 via urbana

Fonte: Manual de Sinalização Vertical, CONTRAN.

## CAPITULO 4 - PROPOSTAS

A proposta desenvolvida para este trabalho é a reestruturação do departamento de trânsito municipal, trazendo toda a sociedade representada para as reuniões do Conselho Municipal do Trânsito, bem como criar um grupo de trabalhadores que, gradativamente, tornem-se especialistas na manutenção do trânsito local. Como primeiro passo a criação, através de decreto municipal, da nova estrutura do departamento de trânsito, criando as autonomias institucionais e a grade com as necessidades funcionais prevendo a lotação nos quadros de funcionários do município, bem como o quadro de cargos comissionados.

Deveriam ser criados , pelo menos , três setores dentro da Secretaria de Transito municipal, sendo eles:

- a) O setor de fiscalização, que teria responsabilidades sobre a fiscalização da via urbana, como a responsabilidade dos levantamentos de campo, desde as notificações por depósito de materiais em calçadas ou pistas de rolamento, obstrução ou interrupção do fluxo na via, fiscalização na execução de serviços e apontamento da falta ou inoperância de sinalizações de trânsito e fiscalização de obras de terceiros com influencia sobre a via.
- b) O setor de execução de obras, com responsabilidade apenas na execução do relatório de conclusão de serviço, o qual seria analisado pelos setores de fiscalização e o de engenharia, estatística e estudos viários.
- c) A comissão permanente de instrução, através da união entre diversos setores do Executivo Municipal, como a secretaria de educação, setor jurídico, ouvidoria, membros do conselho municipal de trânsito, bem como instrutores de entidades externas, os quais discutirão com os setores de execução, fiscalização, e membros do setor de atendimento, visando à evolução profissional e um maior engajamento de todos os membros do departamento.



Após a estruturação do departamento, o segundo grande passo é a elaboração e execução de normas que orientem a postura dos munícipes e usuários da via. Um exemplo destas normas de postura é a obrigatoriedade da construção de calçadas pelos proprietários de imóveis que possuam ruas pavimentadas, ou a construção pela prefeitura com ressarcimento do valor no IPTU do ano subsequente.

Outra necessidade de orientação, seria a obrigatoriedade do uso de coletores para restos de podas, jardinagem ou entulhos de construção, bem como a prévia liberação do departamento para que construções que necessitem isolamento de parte ou de todo o passeio, seja previamente sinalizado com proibição do estacionamento de veículos no local, para que o passeio possa ser transferido de forma segura ao acostamento da via.

Temos, também, a modificação do plano diretor do município orientando, através de prazo pré determinado, que a empresa responsável pela manutenção do sistema de água e esgoto no município readequasse o sistema de distribuição dos canos de água e esgoto obrigatoriamente sob as calçadas, e não nas vias de rolamento, a fim de não impedir o fluxo de veículos no local.

Como cidades consideradas de pequeno ou médio porte são consideradas de difícil modificação nos costumes arraigados, uma modificação radical pede um certo grau de coragem dos gestores municipais. A reurbanização das cidades e o melhoramento do trânsito passam pela criação de calçadas, reorganização de estacionamentos, modificação dos sentidos de vias, criação de estacionamento rotativo, incentivo para ampliação e criação de novas áreas comerciais, sendo que esses assuntos muitas vezes enfrentam resistência, desta forma as decisões devem ser amparadas dentro da legalidade.

Cabe ao gestor público munir-se dos projetos para a readequação do município, previamente discutida pelo conselho municipal de trânsito e a diretoria de trânsito, para que, juntos, possam provar a real necessidade das obras, bem como as melhorias que serão alcançadas no curto, médio e longo prazo.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A responsabilidade penal do Estado, em relação ao Município de Parnaíba, diante dos casos explicitados neste trabalho, e de tantos outros casos que não couberam aqui, resta-se comprovada, a medida que opõem-se com a legislação vigente e não aplicada.

Não há formulas secretas ou necessidade de visionários para realizar a chamada sinalização viária, já que o CTB – Código de Trânsito Brasileiro nos mostra todas as saídas legais para a situação viária nos municípios, sendo assim, cabe ao gestor público facilitar a vida dos moradores e visitantes de seu município, utilizando-se da manipulação do sentido da via, regras de estacionamento, preferenciais em cruzamentos e criação de áreas exclusivas para pedestres.

Cabe lembrar que o trânsito de veículos e pedestres é uma questão técnica e realizada de forma a garantir o melhor fluxo possível, assim como o maior conforto e segurança possível para todos condutores de veículos e transeuntes.

A falta de fiscalização, da implantação de normas e materiais específicos, de sinalização apropriada e manutenção no trânsito de Parnaíba torna o Estado omissos e seus administradores propensos a punição penal, previsto no tipo do artigo 13, § 2º, do Código Penal Brasileiro.

Cabe a todas as pessoas, autoridades e, principalmente, ao Ministério Público a cobrança do efetivo procedimento correto do Estado. Porém, como observou-se, encontramos-nos em tal grau de letargia que as irregularidades ocorrem, também, em frente ao Fórum de Justiça do município onde transitam, diariamente, os guardiões da ordem e da lei, sem que se tome nenhuma atitude corretiva.

Sem dúvida, conseguir-se-ia diminuir o número de acidentes de trânsito caso as medidas já estudadas e engenhadas nos manuais e códigos legais fossem aplicadas como deveriam.

O ato do Poder Público, de realizar obras e marcações viárias, sem a atenção às regras legais , como, p.ex, a pintura de faixas com tinta inapropriada, sem sua antirefletividade e de curtíssima efetividade beira , inclusive, ao tipo da prevaricação, disposto no artigo 319, do CPB, se levarmos em conta que há interesses na contratação dos prestadores de serviços.

## REFERÊNCIAS

- . BRASIL, Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Sinalização Vertical de Regulamentação. Disponível em:  
[http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/MANUAL\\_VOL\\_I.pdf](http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/MANUAL_VOL_I.pdf) .  
Acesso em: 20 de outubro de 2012, 14:22:01.
  
- . BRASIL, Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Sinalização Horizontal. Disponível em:  
[http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/MANUAL\\_HORIZONTAL\\_RE\\_SOLUCAO\\_236.pdf](http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/MANUAL_HORIZONTAL_RE_SOLUCAO_236.pdf) . Acesso em: 21 de outubro de 2012, 13:42:01.
  
- . BRASIL, Constituição da República Federativa do , 1988. Disponível em :  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)  
Acesso em: 25 de outubro de 2012, 10:02:01.
  
- . BRASIL, LEI 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em :  
[http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/CTB\\_E\\_LEGISLACAO\\_COMPLEMENTAR.pdf](http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/CTB_E_LEGISLACAO_COMPLEMENTAR.pdf) . Acesso em: 05 de setembro de 2012, 09:12:14.
  
- . BRASIL, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em:  
<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=220770#> . Acesso em 02 de novembro de 2012, 15:08:22.
  
- . BRASIL, Departamento Nacional de Transito – DENATRAN. Disponível em:  
<http://www.denatran.gov.br/frota.htm> . Acesso em: 02 de novembro de 2012, 17:51:03.

- . BRASIL, Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN .  
Disponível em: [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br) . Acesso em: 05 de maio de 2012, 15:31:20
  
- . MENEZES, Alessandra Alves de Oliveira. Municipalização do Trânsito: omissão das autoridades municipais no atendimento de interesse local a justificar a atuação do Ministério Público na defesa dos serviços de relevância pública. Conteúdo Jurídico, Brasília-DF: 24 nov. 2011.  
Disponível em: <http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.34493>.  
Acesso em: 06 de junho de 2012, 09:12:36.
  
- . JUNIOR, Renato Rolim de Moura. A responsabilidade civil do estado nos acidentes de trânsito ocorridos pela má conservação das vias terrestres. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 17, n. 3422, 13 nov. 2012 . Disponível em: <http://jus.com.br/revista/texto/23010>>. Acesso em: 05 de dezembro de 2012.
  
- . NUCCI, Guilherme de Souza. Código Penal Comentado. Editora Revista dos Tribunais, 7ª edição, 2008. .
  
- . SANTOS, Wilson de Barros . Trânsito seguro responsabilidade de todos. Disponível em: <http://www.transitobrasil.org/anexos/artigos/31.pdf> . Acesso em: 06 de junho de 2012, 11:25:20.