

O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E A POLÍCIA MILITAR

Clóvis Fernandes de Brito¹
Willian Miguel Marques²

RESUMO: O presente artigo aborda um desafio contemporâneo de grande importância: a aplicação das leis relacionadas à segurança no trânsito. Mais especificamente, o estudo se concentra na interação entre o Código de Trânsito Brasileiro e a atuação da Polícia Militar, com ênfase na análise do impacto do novo Código de Trânsito Brasileiro no comportamento dos condutores. Essa investigação examina os elementos que estabelecem os princípios fundamentais que norteiam as ações dos agentes encarregados de aplicar essas leis. Vale ressaltar que a Lei 9.503/97, que substituiu o antigo Código Nacional de Trânsito, não se limita apenas a sancionar ou impor multas, mas foi reformulada com a finalidade principal de educar os cidadãos brasileiros sobre seu papel no contexto do trânsito.

2297

Palavras-chave: Polícia. Tráfego. Prevenção. Crime.

ABSTRACT: The present article addresses a contemporary and highly significant challenge: the enforcement of traffic safety laws. More specifically, the study focuses on the interaction between the Brazilian Traffic Code and the role of the Military Police, with an emphasis on analyzing the impact of the new Brazilian Traffic Code on driver behavior. This investigation examines the elements that establish the fundamental principles guiding the actions of the officers responsible for enforcing these laws. It is worth noting that Law 9,503/97, which replaced the previous National Traffic Code, is not solely aimed at punishing or imposing fines but has been restructured with the primary purpose of educating Brazilian citizens about their role in the context of traffic.

Keywords: Police. Traffic. Prevention. Crime.

¹ Graduado em Logística na CESUMAR, Graduando em História na UNOPAR, Pós-graduado em Segurança Pública e legislação De Trânsito.

² Formado em Educação Física Plena pela UNOPAR, Pós-Graduado em Segurança Pública; Inteligência Policial Militar e Penitenciária ambas os pós pela UNINA.

INTRODUÇÃO

A palavra polícia vem do grego politeia, de polis (cidade), ou seja, para administrar cidades. A partir do momento em que o Estado provê a segurança pública e a ordem pública, cria uma estrutura denominada polícia, que serve como meio de auxiliar e responsabilizar-se pela investigação de crimes cometidos, com política disciplinar e restrições aplicadas ao serviço público (THOMÉ, 1997). Atualmente, pela sua importância, a Constituição Federal de 1988 elevou a questão da segurança pública no plano constitucional, e evidenciou o dever de manter a ordem pública e a segurança das pessoas por meio de diversos órgãos, nos quais se destaca a Polícia Militar, a qual é responsável pelo policiamento fardado e a manutenção da ordem pública (SANTOS, 2009).

Desta forma, o policiamento compreende as ações policiais, realizadas apenas por policiais militares, utilizando-se de indivíduos ou unidades de militares que possam ser identificados por uniforme, equipamento ou viatura, com o objetivo de manter a ordem pública, destacando-se, entre outros, o trânsito nas cidades, nas estradas, urbanas e rurais. Por outro lado, a Polícia de Trânsito tem por objetivo prevenir e reprimir ações que ameacem a segurança pública e garantir o cumprimento das leis relacionadas à segurança viária, manter a livre circulação e com isso evitar acidentes.

2298

Portanto, pode-se dizer que tanto o policiamento quanto o controle do trânsito, nas ruas da cidade e nas estradas do interior, são atribuições da Polícia Militar. Portanto, a justificativa deste trabalho se dá pelos crescentes debates sobre a manutenção da ordem pública nas ruas, principalmente nos últimos anos, quando esta questão tem recebido atenção negativa, veiculada diariamente na mídia. Vale ressaltar que os sistemas anteriores de leis de trânsito são considerados, de forma moderada, ações rodoviárias para os estados membros, somente em 23 de janeiro de 1998, quando entrou em vigor o atual Código de Trânsito Brasileiro, foi que o estabeleceu e surgiu a figura do município como órgão autorizado a gerir os carros nas vias de suas áreas, elegendo o legislador, por serem os municípios também parte dos causadores de problemas relacionados ao trânsito, atribuindo-lhes então responsabilidades.

A problemática de pesquisa que emerge desse contexto é a necessidade de investigar como a evolução das leis de trânsito e a crescente importância da Polícia Militar na manutenção da ordem pública impactam a eficácia das políticas de segurança viária no

Brasil, particularmente no que diz respeito à educação dos cidadãos e à prevenção de acidentes. Isso envolve uma análise crítica das responsabilidades atribuídas aos municípios e o papel das diferentes esferas de governo na gestão do tráfego, com vistas a identificar possíveis melhorias nas práticas de policiamento e controle de trânsito.

A pesquisa proposta se justifica pela relevância e atualidade do tema, que está intrinsecamente ligado à segurança pública e ao bem-estar dos cidadãos no Brasil. A relação entre a evolução das leis de trânsito e o papel da Polícia Militar na manutenção da ordem pública é uma questão de extrema importância, especialmente em um momento em que a segurança viária se tornou uma preocupação crítica devido ao aumento do tráfego e ao número crescente de acidentes de trânsito no país.

A Constituição Federal de 1988 elevou a segurança pública ao plano constitucional, destacando a responsabilidade do Estado em manter a ordem pública e proteger os cidadãos. Nesse contexto, a atuação da Polícia Militar, que desempenha um papel crucial no policiamento fardado e na manutenção da ordem, é de suma importância. Além disso, a reformulação do Código de Trânsito Brasileiro em 1998 introduziu novas abordagens para a segurança viária, enfatizando não apenas a punição, mas também a educação dos cidadãos em relação ao trânsito.

2299

Portanto, a investigação permitirá identificar possíveis lacunas nas práticas de policiamento e controle de trânsito e propor melhorias que contribuam para a redução de acidentes, a preservação de vidas e a promoção da segurança viária em todo o país. Além disso, a pesquisa pode fornecer insights valiosos para os formuladores de políticas públicas, profissionais de segurança e educadores interessados em aprimorar a segurança no trânsito e a educação dos cidadãos sobre seu papel nesse contexto.

DESENVOLVIMENTO

A princípio, é necessário analisar alguns conceitos relacionados ao serviço policial militar. O trabalho de polícia ostensiva está definido no Decreto nº 88.777, de 30 de setembro de 1983, no art. 2º, §27, que diz Policiamento ostensivo- Ação policial exclusivo da Polícia Militar, o emprego de homem ou integrante do exército envolvido é identificado à primeira vista pelo uniforme, equipamento ou viatura, visando a manutenção da tranquilidade na comunidade, desde que pois na própria decisão, define vários tipos de policiamento a cargo

das Polícias Militares, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas: Sendo elas a ostensiva geral, urbana e rural; de tráfego; florestas e nascentes; rodoviário e ferroviário, nas estradas estaduais; portuário e lacustre; de radiopatrulha aérea e terrestre; de segurança externa das instituições penais do Estado; e outros estabelecidos em lei da Unidade Federativa.

É fundamental aprofundar a compreensão dos conceitos relacionados ao serviço policial militar, considerando o amplo espectro de responsabilidades que essa instituição desempenha. O Decreto nº 88.777, de 30 de setembro de 1983, é um documento que oferece diretrizes claras sobre o policiamento ostensivo. Ele define o policiamento ostensivo como uma ação policial exclusiva da Polícia Militar, na qual o emprego de homens ou integrantes do exército é identificado à primeira vista pelo uniforme, equipamento ou viatura utilizados, com o objetivo principal de manter a tranquilidade na comunidade. Além disso, esse decreto estabelece vários tipos de policiamento sob a responsabilidade das Polícias Militares, ressalvando as missões peculiares das Forças Armadas. Esses tipos de policiamento incluem a ostensiva geral, urbana e rural; de tráfego; florestas e nascentes; rodoviário e ferroviário, nas estradas estaduais; portuário e lacustre; de radiopatrulha aérea e terrestre; de segurança externa das instituições penais do Estado, entre outros, conforme estabelecido em lei pela Unidade Federativa.

2300

Além disso, o Código de Trânsito Brasileiro, em seu Anexo I, também aborda a definição da polícia de trânsito, reconhecendo o papel desempenhado pela Polícia Militar nesse contexto. No entanto, é importante destacar a distinção entre a polícia militar e a polícia civil, uma vez que cada uma tem suas atribuições específicas. A Polícia Militar, no contexto do trânsito, tem como principal missão a prevenção e repressão de ações relacionadas à segurança pública no tráfego, além de zelar pelo cumprimento das normas relativas à segurança viária. Isso inclui garantir a livre circulação nas vias e estradas e tomar medidas para evitar acidentes, o que torna sua atuação crucial na promoção da segurança viária em todo o país. Embora o próprio Código de Trânsito Brasileiro, Anexo I, trate da definição da polícia de trânsito, incluindo o trabalho exercido pela Polícia Militar, também destaca a distinção da polícia militar na forma como a polícia - com o objetivo de promover a prevenção e repressão de ações relacionadas à segurança pública, além de zelar pelo

cumprimento das normas relativas à segurança viária e garantir a livre circulação e evitar acidentes.

O trânsito no Brasil ao longo dos anos tem crescido devido a diversos fatores, dentre eles o aumento do número de veículos, seja de passeio ou de transporte de cargas, sendo este crescimento impulsionado e influenciado por diversos fatores, principalmente sociais, econômicos e políticos. Nesse ponto, percebe-se que a busca pela produção de veículos melhores e mais eficazes veículos evoluiu bastante ao longo dos anos, isso se deu a fim de atender aos anseios do público.

Segundo Frans e Seberino (2012) com o advento da Revolução Industrial que contribuiu para o crescimento do desenvolvimento industrial no setor automobilístico, com motor a combustão, o Brasil teve seu primeiro carro em 1897, o carro de José Bonifácio, que surgiu. da França, o carioca emprestou ao poeta Olavo Bilac e ele o bateu em uma árvore, pois ele não sabia dirigir, sendo assim registrado o primeiro acidente de trânsito. Na opinião dos autores, esse foi o primeiro marco da chegada do carro ao Brasil. O que mostra que foi somente entre o final do século 18 e o início do século 19 que os carros começaram a circular pelas ruas do Brasil. No entanto, refira-se que o trânsito já se encontrava ocupado por pessoas, bicicletas e carroças puxadas por animais, que era meio de transporte e passeio a pé, era um trânsito tranquilo, onde as vias e ruas estavam cheias de pessoas.

2301

Conforme afirma Vasconcellos (2012) “O ambiente de trânsito no Brasil é historicamente composto por pedestres, ciclistas, caminhões e ônibus, aos quais o automóvel foi adicionado a partir da década de 1930”. No caso do primeiro acidente rodoviário causado por uma pessoa dirigindo um automóvel, ao que tudo indica, foi causada pela condução imprópria do carro dirigido pelo poeta Olavo Bilac, (citado anteriormente). Sob esse ponto de vista, mostra que historicamente mostrava que as prováveis causas de acidentes surgiam da circulação de carros, combinada com uma pessoa negligente ou imperita.

Visto isso, Frans e Seberino (2012), no ano de 1903, as autoridades começaram a se preocupar com o trânsito dos veículos, principalmente com a segurança das pessoas que circulavam nas ruas, começaram então a pensar em leis de trânsito para proteger as pessoas e os motoristas. Assim, as autoridades de São Paulo e do Rio de Janeiro começaram a emitir carteiras de habilitação.

Por isso, em 1906, o Brasil adotou um exame obrigatório para habilitar os motoristas. Parece que o trânsito no Brasil desde o início do século XX tem sido uma das principais preocupações do público, principalmente no que diz respeito às leis de trânsito. A rede de estradas, ruas e túneis foi construída pensando no carro, abandonando o pedestre. No entanto, as leis que restringem o uso de veículos, para garantir a segurança das pessoas, desde o início do século são uma preocupação pública. O carro era algo limitado a um pequeno grupo de pessoas que tinham poder aquisitivo. Com a expansão das cidades, das malhas viárias e dos investimentos no setor automobilístico, o automóvel tornou-se uma mercadoria para a classe média, passou a ser visto como um progresso e uma ferramenta de desenvolvimento social. Portanto, devido ao grande aumento do número de carros, as leis de trânsito foram introduzidas na sociedade, com o objetivo de controlar o trânsito, controlando o trânsito como um sistema, formado por pessoas, carros e estradas, que com o passar do tempo tornou-se cada vez mais perigoso (FRANS et al., 2012).

A palavra polícia ostensiva é uma expressão utilizada pela primeira vez pela Constituição de 1988, estabelecendo a distinção da Polícia Militar, e determinando a ampliação de suas competências, muito mais do que o trabalho policial pesado previsto na Constituição de 1967. .o nome polícia ostensiva é dado à polícia militar porque seu agente é facilmente identificado pelo padrão de seu uniforme, tornando visível sua autoridade pública por meio de uniformes, equipamentos, armas, viaturas, etc. (MARLON, 2012) o que representam.

O Código Trânsito Brasileiro, art. 23, dispõe que compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal a execução da fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados.

Desta forma, conforme defendido por Araújo (2016), independentemente da previsão das competências relacionadas ao policial militar no Código de Trânsito Brasileiro, mesmo antes de 1998, ou seja, o atual CTB estava ativo, a polícia de trânsito já era feita pela Polícia Militar em virtude de seu dever constitucional, devidamente direcionado à legislação específica daquelas empresas, que instituiu as leis de trânsito tornando a fiscalização rodoviária de competência da polícia administrativa e de interesse da Secretaria da Administração Pública na área de tráfico, habilitando os cidadãos, como agentes da

autoridade de transportes, a trabalhar para os órgãos superiores e organizações de transportes e rodovias, o que só é possível, no caso de não haver acordo, ou ao mesmo tempo, nos termos do acordo, pelo trabalho realizado pela Polícia Militar.

Nesse sentido pode-se dizer que o CTB possibilita ao município o direcionamento do trânsito nas vias de sua área. Já a Polícia Militar, em todas as regiões do país é responsável pela manutenção e fiscalização do trânsito, é a única a fazer isso. No entanto, no que se refere à fiscalização nas cidades que municipalizam o trânsito, passando a fazer parte do Sistema Nacional de Trânsito, a Polícia Militar poderá atuar concomitantemente à organização municipal, desde que amparada pelo necessário convênio com os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. Sistema de Trânsito (ANDRADE et al., 2014).

Ressalte-se que existe a possibilidade de lavratura dos acordos de viagem previstos no art. 25, CTB, destinada ao funcionamento dos órgãos executivos e estruturas do Sistema Nacional de Transportes. O Código de Trânsito Brasileiro, quando disciplina, em seu Capítulo II, denominado “Do Sistema Nacional de Trânsito, Seção II, Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito, estabelece no seu art. 7º, que compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

2303

Art. 7º - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo; 2) os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores; 3) os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; 4) os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; 5) a Polícia Rodoviária Federal; 6) as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e 7) as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Revela-se que a divisão de competências para fiscalização de veículos em vias urbanas, entre Estados e Municípios, nas condições do art. 22 e 24, foi acompanhado do Despacho do Conselho Nacional de Estradas de Rodagem nº 66, de 23 de setembro de 1998, onde se conclui que é responsabilidade do órgão municipal de trânsito fiscalizar o descumprimento da lei relativa ao uso da via pública, enquanto é dever do órgão estadual verificar quem está em contato direto com o condutor ou o veículo, podendo essa divisão ser suprimida, caso seja firmado acordo de conciliação entre aqueles órgãos rodoviários, conforme disposto no art. 25, CTB.

Portanto, o convênio firmado entre os órgãos de transporte ou órgãos de trânsito, e a Polícia Militar, para realização de fiscalização de trânsito, não tem respaldo legal no art.

25, CTB, mas decorre de um processo contínuo no art. 23, inciso III, CTB (ARAÚJO, 2016). Assim, o art. 25, estabelece que os órgãos executivos e estruturas do Programa Nacional de Transportes podem celebrar convênio que transfira as atribuições atribuídas ao CTB, visando maior eficiência e segurança aos usuários das vias. Assim, permite a transferência de apontamentos entre as entidades que integram o Plano Nacional de Trânsito, como por exemplo a clarificação de acordos com as autarquias que visam a transferência do controle do trânsito da entidade local para o Governo.

Um exemplo é a criação oficial da Polícia Rodoviária Estadual, a qual ocorreu em 27 de outubro de 1964, como unidade integrante da PMPR, mas o policiamento das estradas paranaenses remonta ao ano de 1946, quando foi criada a “polícia das estradas”, com caráter civil e vinculada ao Departamento de Estradas de Rodagem. Essa transferência de responsabilidades ocorre entre as entidades que integram o Plano Nacional de Trânsito e pode envolver a transferência do controle do trânsito da esfera local para o Governo. Nesse contexto, é relevante destacar que a criação oficial da Polícia Rodoviária Estadual, como uma unidade integrante da Polícia Militar do Paraná, ocorreu em 27 de outubro de 1964. No entanto, o policiamento das estradas paranaenses remonta a 1946, quando foi criada a "polícia das estradas" com caráter civil e vínculo ao Departamento de Estradas de Rodagem. Essa evolução histórica destaca como a responsabilidade pelo policiamento de trânsito nas estradas foi transferida ao longo do tempo e como as estruturas foram se adaptando para atender às necessidades de segurança viária.

Parecida com a lei nº 4.579, de 25 de junho de 2012, do estado do Tocantins, num projeto de âmbito nacional que instituiu a Companhia Particular de Polícia Militar Rodoviária e Ambiental - CIPRA, com base nas atribuições previstas no art. 40, inciso II, da Constituição Federal, e tem como fundamento o art. 2º, incisos IV e V, e 47, da Lei Correspondente nº. 79, de 27 de abril de 2012, uma unidade especial responsável pelo planejamento, coordenação, fiscalização, visibilidade policial, prevenção e repressão e outras ações voltadas ao cumprimento da legislação de trânsito. nas estradas provinciais; rodovias estaduais de acordo com a União; estradas urbanas e rurais, nos limites de sua competência (art2, I, Declaração n. 4.579/2012).

E, ainda, pelas polícias administrativa, preventiva e repressiva, na proteção do meio ambiente, e demais órgãos ambientais, inclusive fiscalização, apuração e fiscalização de

infrações (art. 2º, II, Acórdão nº 4.579/2012). A referida Declaração prevê ainda que é dever da Empresa Privada de Polícia Rodoviária e Ambiental:

- I - autuar os infratores e aplicar, mediante convênio, as medidas administrativas de trânsito e transportes cabíveis;
- II - efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito;
- III - prestar auxílio aos acidentados;
- IV - assegurar a livre circulação nas rodovias estaduais;
- V - solicitar ao órgão rodoviário competente a adoção de medidas emergenciais;
- VI - realizar e participar de projetos e programas de educação e segurança do trânsito rodoviário, em conformidade com as diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN;
- VII - compatibilizar as atividades funcionais da PMTO com as de policiamento ostensivo rodoviário;
- VIII - executar os serviços de escolta de veículos com cargas superdimensionadas ou perigosas, nos termos da regulamentação pertinente;
- IX - promover a celebração de convênios com os órgãos de trânsito e meio ambiente.

Outro exemplo, no caso do Estado de São Paulo, com base no Decreto Estadual n. 57.491, de 04 de novembro de 2011, que dispõe sobre a transferência de competência pelos municípios, que traz todos os parâmetros da celebração de convênios entre municípios e o estado, inclusive o objeto do convênio e o modelo do convênio anexo (Anexo I.) à decisão: O presente convênio tem por objeto encaminhar ao GOVERNO, pelos MUNICÍPIOS, as atividades relativas à execução de serviços de engenharia, fiscalização, policiamento e controle de trânsito e controle de tráfego nas vias terrestres municipais, na aceção da autoridade dada por lei Municipal. Nos poderes delegados, o município delegará no Governo o exercício dos seguintes cargos, previstos no artigo 24.º do CTB:

- I - operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- II - operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- III - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada, previstas no CTB, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- IV - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada, previstas no CTB, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- V - 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;

- VI - fiscalizar o cumprimento da norma contida no artigo 95 do CTB, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
- VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, bem assim de escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
- VIII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
- IX - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
- X - 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;
- XI - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
- XII - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Os detalhes do Decreto Estadual nº 57.491, de 04 de novembro de 2011, que regula a transferência de competência dos municípios para o estado de São Paulo em relação ao trânsito. Esse decreto estabelece os parâmetros para a celebração de convênios entre os municípios e o estado, incluindo o objeto do convênio e um modelo de convênio anexado à decisão. O objeto do convênio mencionado, que envolve a transferência de atividades relacionadas à execução de serviços de engenharia, fiscalização, policiamento e controle de trânsito e controle de tráfego nas vias terrestres municipais. O município delega ao governo estadual a execução de diversos cargos previstos no artigo 24º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

2306

Os cargos e responsabilidades delegados ao governo estadual pelo município, conforme descritos no artigo 24º do CTB. Essas responsabilidades abrangem operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, operar o sistema de sinalização e equipamentos de controle viário, executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar medidas administrativas, aplicar penalidades de advertência por escrito e multas, fiscalizar o cumprimento de normas de trânsito, arrecadar multas e valores provenientes de estada e remoção de veículos, credenciar serviços de escolta, planejar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego visando à diminuição da emissão de poluentes, registrar e licenciar veículos de tração humana, entre outras atribuições relacionadas ao trânsito.

É possível observar que a Polícia Militar, que é um órgão instituído pela constituição, tem a função de manter a paz na comunidade e nas estradas, e restaurá-la caso seja violada.

Andrade e Truppel Filho (2014) alertam que são vias públicas onde todos os cidadãos circulam, se comunicam e convivem todos os dias, como pedestres ou motoristas, respeitando as regras de trânsito que são muito importantes para a segurança e evitando a entrada de áreas dos veículos.

Desta forma, de forma a garantir a integridade dos transeuntes, a preservação do patrimônio público, dos bens pessoais e da ordem nas estradas, assume-se que será levantada qualquer ocorrência que prejudique ou interfira no normal funcionamento da via. Polícia Militar, a organização estatal mais poderosa da sociedade e a qual tem poder de polícia sobre bens e pessoas. Portanto, quando não houver acordo com uma organização específica, nos termos do art. 23, inciso III, o poder da Polícia Militar pode ter certas limitações (lavratura de autos de infração, uso de medidas administrativas etc.), continuará sendo uma obrigação legal de manter a segurança dos usuários das vias e nós tomar medidas estritas e defensivas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise minuciosa dos conceitos relacionados ao serviço policial militar, conforme descritos nas normativas legais, oferece uma visão abrangente e fundamental sobre o papel desempenhado por essa instituição na manutenção da segurança viária e do trânsito no Brasil. O Decreto nº 88.777 de 1983, juntamente com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e outras regulamentações, estabelecem claramente as responsabilidades e competências da Polícia Militar em relação ao policiamento ostensivo no trânsito. Este serviço é vital para garantir a tranquilidade na comunidade, o cumprimento das normas de segurança viária e a prevenção de acidentes.

Além disso, ao longo da história do Brasil, o trânsito tem enfrentado uma série de mudanças significativas devido ao aumento exponencial do número de veículos, impulsionado por fatores sociais, econômicos e políticos. Esse crescimento resultou em uma evolução da indústria automobilística, com a produção de veículos mais eficientes e acessíveis. Contudo, a expansão desse setor trouxe desafios de segurança e regulamentação que o poder público precisou enfrentar. O primeiro carro no Brasil, um veículo de motor a combustão, data de 1897, e o primeiro acidente de trânsito, causado por um motorista inexperiente, foi registrado pouco depois. A partir daí, as autoridades começaram a considerar a necessidade de regulamentações de trânsito e a emissão de carteiras de

habilitação. A segurança no trânsito e a proteção das pessoas nas vias públicas tornaram-se preocupações públicas desde o início do século XX.

Com o tempo, as leis de trânsito foram introduzidas para controlar o tráfego e a circulação de veículos, tornando-se uma prioridade à medida que as cidades e estradas se expandiam. O aumento do número de veículos gerou a necessidade de regulamentações mais abrangentes e de uma estrutura para fiscalização e aplicação dessas leis.

Devido a isso, a Constituição de 1988 introduziu o termo "polícia ostensiva", destacando a distinção entre a Polícia Militar e a Polícia Civil. Enquanto a Polícia Militar é responsável pela prevenção e repressão de ações relacionadas à segurança pública no tráfego, a Polícia Civil lida com investigações de crimes.

Os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito foram estabelecidos para gerenciar e regulamentar o trânsito em todo o país. Esses órgãos incluem o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), os órgãos e entidades executivos de trânsito em diferentes esferas de governo, a Polícia Rodoviária Federal, as Polícias Militares e outros. A capacidade das Polícias Militares de atuar na fiscalização de trânsito é um tema regulado pela legislação, que permite a celebração de convênios entre os órgãos de trânsito e essas instituições, como a Polícia Militar. O artigo 25 do CTB estabelece a base legal para essas parcerias e a transferência de atribuições para garantir a eficiência e a segurança nas vias públicas.

2308

A análise dos exemplos de convênios, como o Decreto Estadual nº 57.491 de São Paulo e a lei estadual do Tocantins, ilustra como as autoridades podem formalizar acordos para delegar funções relacionadas à fiscalização de trânsito às Polícias Militares. Esses acordos visam assegurar que as leis de trânsito sejam cumpridas, a segurança nas estradas seja mantida e que a paz e a ordem sejam preservadas.

No entanto, é importante ressaltar que, mesmo na ausência de convênios específicos, as Polícias Militares têm o dever constitucional de manter a segurança nas vias públicas, proteger a ordem e garantir a integridade dos cidadãos. Portanto, a falta de um acordo não impede que essas instituições desempenhem seu papel fundamental na fiscalização e na promoção da segurança viária.

Pelo que foi exposto, parece que o poder de polícia é o poder público de intervir no curso de fins privados, de limitar, punir ou colocar os direitos de uma pessoa em favor da sociedade, com o fundamento desse direito. A primazia dos interesses públicos sobre os

interesses privados, princípio geral do direito administrativo e a despeito das pretensões dessa frase retroativa e desatualizada, ela continua em vigor, inclusive, com maior aderência que sua substituta, ao limite executivo.

A Constituição Federal de 1988 estabeleceu estruturas de segurança pública nas esferas federal e estadual, exceto a municipal, deixando, porém, a sua autonomia. No art.144 não há possibilidade de que os Estados, o Distrito Federal e os municípios criem outros órgãos para incluí-los no rol de responsáveis pela segurança pública, aqui é fácil incluir departamentos de trânsito - como fez o Distrito Federal o qual foram julgados inconstitucionais - Agentes Civis de Trânsito ou Guardas Civis Municipais. Portanto, é importante ao analisar o papel da Polícia Militar na operação da ordem pública e segurança no trânsito, destaca-se as questões que envolvem a atuação do agente público de trânsito e das Guardas Civis, pois é objeto de diversas divisões.

Em particular, o CTB orienta claramente a divisão de responsabilidades e as relações entre os órgãos federais, estaduais e municipais. No entanto, ampliou-se o nível de competência do município para lidar com questões viárias, considerando que este órgão público estará em melhor posição para lidar com a segurança viária. Ficou estabelecido que agente do órgão de trânsito compreende a pessoa, policial civil ou militar, autorizada pelo órgão de trânsito a exercer as funções de fiscalização, operação, reconhecimento da Polícia de Trânsito ou ostensiva. Aqui tem havido muitos órgãos federais dedicados à segurança no trânsito.

2309

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, J. M. de. Comentários ao art. 23 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: [http://www.ctbdigital.com.br/?p=Comentarios & Registro=159&campo_busca=](http://www.ctbdigital.com.br/?p=Comentarios&Registro=159&campo_busca=). Acesso em 13 de maio de 2023.

ARAUJO, J. S.; SILVA, L. M. Policiamento de Trânsito: Desafios e Possibilidades. Editora Metha. 2019.

BALTAR NETO, F. F.; TORRES, R. C. L. de T. direito administrativo. 5. ed. Salvador: JusPodivm, 2015.

BORGES, C.; SÁ, A. Direito administrativo facilitado. São Paulo: Método, 2015.

BRASIL. Lei 5.172, de 25 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5172.htm. Acesso em set 2023.

_____. Decreto nº 57.491, de 4 de novembro de 2011. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/2011/decreto-57491-04.11.2011.html>. Acesso em: 31 jul 2023.

_____. Historia PRE/PMPR. Disponível em: <<https://ilustrado.com.br/batalhao-de-policia-rodoviaria-da-policia-militar-tem-novo-comandante/>>. Acesso em 28 jun 2023.

_____. Decreto nº 88.777, de 30 de setembro de 1983. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D88777.htm>. Acesso em 10 jun 2023.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988. Disponível em: . Acesso em 10 jun 2023.

_____. Lei nº 9.053, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso em 5 jun 2023.

_____. CONTRAN. Resolução nº 66, 23 de setembro de 1998. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=96348>. Acesso em: 05 jun 2023.

_____. Lei 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em 03 jun 2023.

_____. Lei 13.022, de 8 de agosto de 2014. Dispõe sobre o Estatuto Geral das Guardas Municipais. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L13022.htm. Acesso em 03 jun 2023.

_____. Ação direta de inconstitucionalidade nº 1.182-1/DF. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=266686>. Acesso em: 03 jun 2023.

_____. Recurso extraordinário nº 608.588/SP. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=266686>. Acesso em: 03 jun 2023.

_____. Recurso extraordinário nº 608.588/SP. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=266686>. Acesso em: 02 jun 2023.

_____. Recurso especial nº 817.543/MG. Disponível em: http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/cao_cidadania/Poder_Policial/Jurisprudencia_policial/RESP%20817534.pdf. Acesso em: 01 jul 2023.

_____. Recurso Extraordinário nº 658.570 MG. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoAndamento.asp?numero=658570&classe=RE&origem=AP&recurso=o&tipoJulgamento=M>. Acesso em: 1 jul 2023.

CARVALHO Filho, J. dos S. Manual de direito administrativo. 27. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

DI PIETRO, M. S. Z. Direito administrativo. 27. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

GONÇALVES, C. A. Legislação de Trânsito: Teoria e Prática. Editora Atlas. 2017.

MACHADO, R. S. Polícia Militar e Segurança Pública: História, fundamentos e atuação. Editora Juspodvm. 2016.

MARINELA, Fernanda. Direito administrativo. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

MASSON, N. Manual de direito constitucional. 3. ed. Salvador: JusPodivm, 2015.

MORAES, A. de. Direito constitucional. 32. ed. São Paulo: Atlas, 2016.

MOREIRA NETO, D. de F. Curso de direito administrativo. 16. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

2311

LENZA, P. Direito constitucional esquematizado. 19. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

SOUZA, T. L. Código de Trânsito Brasileiro comentado. Editora Saraiva. 2018.

TOCANTINS. Decreto nº 4.579, de 25 de junho de 2012. Diário Oficial nº 3.672, Ano XXIV, Estado do Tocantins, 17 de julho de 2012.

THOMÉ, R. L. Contribuição à prática de polícia judiciária. Florianópolis: Editora do Autor, 1997.