

**Segurança Viária no entorno das instituições de ensino
constitui dever prioritário das Guardas Municipais.**

CÁSSIO MATTOS HONORATO
(Promotor de Justiça no Estado do Paraná)

Tese a ser apresentada durante o XXII Congresso Nacional do
Ministério Público, realizado em Belo Horizonte-MG,
no período de 27-29.09.2017.
Áreas Cível e Especializadas (art. 38, inc. II, Regimento Interno).

SÍNTESE DOGMÁTICA

Em defesa da vida e da integridade física das crianças e adolescentes no entorno das instituições de ensino, o Ministério Público deve recomendar, fomentar e promover ações para que as Guardas Municipais cumpram as *competências específicas* previstas na Lei Complementar n. 13.022/2014 (Estatuto das Guardas Municipais); em especial as atribuições previstas no artigo 5º, incisos III, VI e XVIII, que lhes confere o dever funcional de “atuar mediante ações preventivas na segurança escolar, zelando pelo entorno” das unidades de ensino municipal; de modo a garantir, com absoluta prioridade, segurança viária e prevenir a ocorrência de ameaça ou violação dos direitos das crianças e dos adolescentes.

FUNDAMENTAÇÃO

Em julho de 2014, a Emenda Constitucional n. 82 promoveu um conjunto relevante de mudanças na Constituição da República Federativa do Brasil (CR/88), disciplinando o direito fundamental à Segurança Viária no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Sem ampliar o taxativo rol de instituições que exercem funções típicas de segurança pública,¹ o novo §10 do art. 144 da CR/88, estabeleceu competência comum aos Estados, Distrito Federal e Municípios para promoverem a segurança viária, por meio de seus respectivos órgãos, na forma da lei. Assim, com o advento da Lei Complementar n. 13.022/2014 (que dispõe sobre o Estatuto Geral das Guardas Municipais), as Guardas Municipais passaram a configurar como órgãos de trânsito, ao lado dos órgãos executivos de trânsito dos municípios e das Polícias Militares.

A atribuição de poder de polícia de trânsito às Guardas Municipais já foi reconhecida pelo STF, em agosto de 2015, durante o julgamento do RE n. 688.570/MG; em que restou fixado, com repercussão geral, que “é constitucional a atribuição às guardas municipais do exercício de poder de polícia de trânsito, inclusive para imposição de sanções administrativas legalmente previstas”². Dentre as *competências específicas* atribuídas às Guardas Municipais pelo art. 5º da LC n. 13.022/2014, merecem destaque:

“III - atuar, preventiva e permanentemente, no território do Município, para a proteção sistêmica da população que utiliza os bens, serviços e instalações municipais; [...]

¹ “Conforme decidiu o STF, a enumeração constitucional dos órgãos policiais é taxativa: STF – Plano – Adin n. 236-8/RJ – Rel. Min. Octávio Galotti [...]. Conferir, ainda, no mesmo sentido: STF – Pleno – ADI 2828/RS – Rel. Min. Gilmar Mendes, decisão: 16-9-2010; STF – Pleno – ADI 3469/SC – rel. Min. Gilmar Mendes, 16-9-2010.” (MORAES, Alexandre de. *Direito Constitucional*. 32. ed., São Paulo: Atlas, 2016. p. 856).

² BRASIL. STF. RE 658.570/MG. Rel. Min Marco Aurélio. Rel. do Acórdão Min. Roberto Barroso. Julg. 06.08.2015. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=9486497> (Acesso em 06.Mar.2017).

VI - exercer as competências de trânsito que lhes forem conferidas, nas vias e logradouros municipais, nos termos da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), ou de forma concorrente, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito estadual ou municipal; [...]

XVIII - atuar mediante ações preventivas na segurança escolar, zelando pelo entorno e participando de ações educativas com o corpo discente e docente das unidades de ensino municipal, de forma a colaborar com a implantação da cultura de paz na comunidade local”.

Como se percebe, a proteção da população nas instalações municipais e a segurança viária no entorno das instituições de ensino, ora incluída a função de fiscalização de trânsito nesses locais, constituem atribuições das Guardas Municipais (sem exclusão das funções típicas dos órgãos de segurança pública e das atividades de fiscalização exercidas pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito).³

O foco da presente exposição volta-se à segurança no entorno das escolas, em especial nos períodos de entrada e de saída dos discentes, com a finalidade de garantir a todos os alunos das instituições de ensino o exercício dos direitos fundamentais à Educação e à Segurança Viária, bem como prevenir a ocorrência de ameaças ou violação dos direitos da criança e do adolescente.

Eis o ponto a ser abordado: a atribuição conferida pela Lei Complementar n. 13.022/2014 às Guardas Municipais, consistente em proporcionar, com absoluta prioridade (art. 227, da CR/88), segurança viária às crianças e adolescentes no entorno das instituições de ensino, nos períodos de entrada e saída dos discentes, em todo o território do município.

Para a compreensão do tema, faz-se necessário (i) promover breve regresso à doutrina da proteção integral à infância e juventude; (ii) identificar a Educação e o Trânsito Seguro como direitos fundamentais a serem garantidos pelo Estado; (iii) conhecer o projeto *Operação Escola*, desenvolvido (porém, não integralmente adotado) pelo Município de Curitiba, e (iv) perceber que as *competências específicas* atribuídas pela Lei Complementar n. 13.022/2014 às Guardas Municipais constituem deveres institucionais, cujo cumprimento não é facultativo, tampouco uma questão de conveniência ou oportunidade; mas sim, deveres funcionais a serem cumpridos sob pena de expor a perigo as crianças e adolescentes que diariamente deslocam-se de suas residências até as instituições de ensino.

1. BREVE REGRESSO À DOCTRINA DA PROTEÇÃO INTEGRAL

A doutrina ou princípio da proteção integral “significa que, além de todos os direitos assegurados aos adultos, afora todas as garantias colocadas à disposição dos maiores de 18 anos, as crianças e os adolescentes disporão de um *plus*, simbolizado pela *completa e indisponível* tutela estatal para lhes afirmar a vida digna e próspera [...]. A *proteção integral* é princípio da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III, CF) levado ao extremo quando confrontado com idêntico cenário em relação aos adultos. Possuem as crianças e adolescentes uma *hiperdignificação* da sua vida, superando quaisquer obstáculos eventualmente encontrados na legislação ordinária para regrear ou limitar o gozo de bens e direitos.”⁴

³ As atribuições dos órgãos executivos do Sistema Nacional de Trânsito encontram-se previstas na Resolução n. 66/1998 (alterada pela Resolução n. 121/2001), do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes> (Acesso em 13.Mar.2017).

⁴ NUCCI, Guilherme de Souza. *Estatuto da Criança e do Adolescente Comentado: em busca da Constituição Federal das Crianças e dos Adolescentes*. 2. ed., Rio de Janeiro: Forense, 2015. p. 6.

A Lei n. 8.069/1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente) incorpora a doutrina da proteção integral desde seu artigo 1º: “Esta lei dispõe sobre a proteção integral à criança e ao adolescente”; e acrescenta (em seu art. 70) que “é dever de todos prevenir a ocorrência de ameaça ou violação dos direitos da criança e do adolescente”.

Em relação à *proteção integral* oferecida pela legislação pátria, esclarece OLYMPIO DE SÁ SOTTO MAIOR NETO que: “O Estatuto da Criança e do Adolescente se encontra edificado sobre duas pilstras básicas: Uma delas [...] diz respeito à indicação de uma nova política de atendimento à infância e juventude, sendo que os seus componentes mais significativos têm sede na descentralização, municipalização e participação obrigatória da sociedade civil. Pretende-se, nesta nova linha, que o município seja o espaço adequado para a reflexão acerca dos problemas existentes e também o equacionador dos mesmos, apresentando os programas e ações a serem efetivados para superar as dificuldades [...]. A outra pilstra básica do Estatuto da Criança e do Adolescente consiste no desiderato de garantir à infância e juventude todos os direitos prometidos na Constituição Federal, impedindo transformem-se eles em letras mortas.”⁵

Dentre os direitos fundamentais a serem tutelados com prioridade absoluta, em favor das crianças e dos adolescentes, encontram-se o direito à Educação e o direito ao Trânsito Seguro. Cumpre, portanto, ao Município adotar programas que garantam segurança viária aos discentes, de modo que possam realizar o deslocamento entre suas residências e as instituições de ensino com segurança, prevenindo a ocorrência de ameaças à integridade física⁶ das crianças e dos adolescentes. Um desses projetos foi desenvolvido pela Secretaria Municipal de Trânsito de Curitiba, na gestão 2013-2016, e denomina-se *Operação Escola*.

2. EDUCAÇÃO E TRÂNSITO SEGURO SÃO DIREITOS FUNDAMENTAIS

O direito à Educação encontra-se expressamente previsto nos artigos 6º e 205-214 da CR/88; e, “enquanto proposta de desenvolvimento pessoal, preparo para o exercício da cidadania e qualificação para o trabalho, implica na igualdade de condições para o acesso e permanência na escola”⁷. Precisamente quanto aos temas acesso físico e segurança no entorno das instituições de ensino, o direito à Educação aproxima-se do direito ao Trânsito Seguro.

Até a publicação da EC n. 82/2014, a Segurança Viária era considerada um *Direito Fundamental Implícito*, decorrente do regime e dos princípios adotados pela Constituição. Nesse sentido, destaca-se a doutrina: “Da fusão entre a Liberdade de Circulação e o dever de o Estado proporcionar Segurança Viária extrai-se o verdadeiro conteúdo (ou significado) do Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão, implícito na Constituição da República de 1988 por decorrer do regime e dos princípios por ela adotados, que assume no

⁵ SOTTO MAIOR NETO, Olympio de Sá. *O Ministério Público e a proteção dos interesses individuais, coletivos e difusos relacionados à infância e juventude*. In: ARAUCÁRIA: Revista Jurídica do Ministério Público do Paraná, ano 1, vol. 01, p. 233-234, Curitiba, 1998.

⁶ “[...], o direito à integridade física (corporal) e psíquica abarca a proteção da integridade externa pessoal, ou seja, a esfera corporal no sentido biológico, bem como a integridade pessoal interna no que diz respeito com o funcionamento da esfera psíquica, incluindo a sensibilidade à dor e ao sofrimento físico e psíquico.” (SARLET, Ingo W.; MARINONI, Luiz G.; MITIDIERO, Daniel. *Curso de Direito Constitucional*. 5. ed., São Paulo: Saraiva, 2016. p. 423-424.)

⁷ SOTTO MAIOR NETO, Olympio de Sá. *O Ministério Público e a proteção dos interesses individuais, coletivos e difusos relacionados à infância e juventude*. In: ARAUCÁRIA: Revista Jurídica do Ministério Público do Paraná, ano 1, vol. 01, p. 235, Curitiba, 1998.

Estado Democrático de Direito a função de *garantia constitucional*, com o objetivo de assegurar segurança viária e proteger a vida dos usuários das vias terrestres.”⁸

Atualmente, a Segurança Viária e seus três elementos essenciais (*i.e.*, educação, engenharia e esforço legal para realização do trânsito em condições seguras, conhecidos como “3E” ou trinômio do trânsito)⁹ encontram-se expressamente previstos no §10 do art. 144 da CR/88.

O Trânsito Seguro, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, consiste em um conjunto de deveres individuais que, se e somente se, forem observados por todos os participantes do trânsito, ter-se-á a concretização do direito coletivo à Segurança Viária. Interessante: um direito fundamental coletivo composto por deveres individuais!

3. OPERAÇÃO ESCOLA: PROJETO DESENVOLVIDO PELO MUNICÍPIO DE CURITIBA

A *Operação Escola* foi estruturada pela Secretaria Municipal de Trânsito de Curitiba (e pode ser conhecida no *site* da SETRAN);¹⁰ encontrando-se regulamentada pelo Decreto n. 1172, de 25.11.2014,¹¹ que assim define o programa: “Entende-se como Operação Escola a autorização, a elaboração de projeto, a sinalização e o treinamento de monitores para a realização de operação de travessia de pedestres e embarque e desembarque de alunos no entorno dos estabelecimentos escolares, visando a segurança do trânsito.”

Segundo o *site* da SETRAN, a “organização do trânsito em escolas nos horários de entrada e de saída” dos alunos deve ser realizada de três formas, ou modalidades distintas:

Primeira, por meio de “CONES NA VIA”, nos locais que não apresentam congestionamento, porém há risco para a segurança dos alunos. Nesta modalidade, “os cones são colocados no eixo da via, nos horários de entrada e de saída dos alunos, para alertar os motoristas sobre a necessidade de redução de velocidade”.

Na segunda modalidade, denominada “CORREDOR DE CONES”, os cones isolam a faixa que dá acesso aos portões da escola e formam um corredor para “separar o fluxo de passagem dos veículos particulares que executam o embarque e desembarque dos alunos”.

A terceira modalidade consiste na “execução de projeto específico de engenharia de tráfego”, visando a implantação de sinalização, “piscante amarelo” e/ou de meios de proteções para os pedestres. Exemplo interessante de *projeto específico de engenharia* foi localizado em frente à Escola Municipal Batel (situada na Rua Desembargador Motta, em Curitiba) e será objeto de destaque mais adiante.

De acordo com o *site* da SETRAN, a Operação Escola deveria ser realizada em 276 instituições de ensino da capital; sendo 171 escolas públicas municipais, 35 estaduais e 70 instituições particulares de ensino.

Para aferir a veracidade dessa informação, foram realizadas (no período de 09 a 25 de Agosto de 2016) visitas a 05 (cinco) estabelecimentos de ensino situados em Curitiba (sendo um privado, três municipais e um estadual).

Durante as visitas foram captadas imagens digitais e preenchidos Roteiros de Avaliação (previamente elaborados

⁸ HONORATO, Cássio M. *Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão*. RT 911, ano 100, p. 164-165, Set. 2011.

⁹ Em relação ao conteúdo da expressão Trânsito e seus “3E”, vale conferir HONORATO, Cássio M. *O Trânsito em Condições Seguras*. Campinas (SP): Millennium, 2009. p. 02-07.

¹⁰ Secretaria Municipal de Trânsito de Curitiba (SETRAN). Disponível em: <http://www.setran.curitiba.pr.gov.br/comunidade/educacao-transito/atuacao/4> (Acesso em 25.Jul.2016).

¹¹ Decreto n. 1172/2014, do Município de Curitiba. Disponível em: <http://www.setran.curitiba.pr.gov.br/uploads/arquivos/fc5d54bcf4b4b4642cd498e01bad542e13f96435.pdf> (Acesso em 08.Jun.2016).

pelos coordenadores da pesquisa de campo).¹² Reunidas essas informações, pôde-se concluir que a *Operação Escola* somente é realizada em algumas instituições particulares; que a sinalização viária nas proximidades das instituições públicas é precária, e que a desorganização do trânsito em seu entorno constitui risco à integridade física e à saúde de professores, pais e alunos da rede pública de ensino.

As imagens captadas junto à instituição privada de ensino destacam (i) a formação de um *corredor de cones* (que segrega a faixa de rolamento para acesso à instituição de ensino das demais faixas); (ii) a adequada sinalização vertical e horizontal (indicando a existência da “Escola”, a “Passagem Sinalizada de Pedestres” e a necessidade de reduzir a velocidade)¹³; bem como, (iii) a travessia na faixa de pedestres com orientação de *monitores*, devidamente identificados por meio de coletes refletivos. As imagens abaixo revelam como deveria ser implantada a *Operação Escola* em todas as instituições de ensino (públicas e privadas), em Curitiba e, por certo, em todos os municípios do Brasil.



14

Nas escolas públicas, após a realização de levantamento de campo, revelou-se um quadro muito distinto, em que se destacam (negativamente!) a ausência de sinalização adequada, o emprego de cones como barreira para que os condutores não estacionem os veículos sobre o passeio (junto ao acesso à escola), e a ausência de *monitores*. O resultado: desorganização do trânsito gerando risco à segurança das crianças.

Nas imagens abaixo colecionadas, percebe-se que veículos de transporte escolar promovem o embarque (ou desembarque) dos alunos pela contramão de direção, afastados das guias, ou em fila dupla; e que alguns pais permitem que seus filhos embarquem pelo lado esquerdo do veículo, deixando-os expostos em relação aos veículos que transitam pela via pública.

¹² A pesquisa foi coordenada pela Dra. LAIS LATCHACOVSKI (Promotora de Justiça da 3ª Promotoria de Defesa da Criança e do Adolescente - Direitos Difusos e Coletivos, em Curitiba-PR), com apoio da Prof. Dra. ALESSANDRA BIANCHI (UFPR) e do Promotor de Justiça CÁSSIO HONORATO (MPPR). Os resultados foram expostos e debatidos durante o Seminário “Trânsito Seguro nas Escolas: workshop para promover a implantação da 'Operação Escola' e reduzir a velocidade nas proximidades das instituições de ensino (públicas e privadas)”, promovido pelo Centro de Estudos e Aperfeiçoamento Funcional do MPPR, em parceria com a Universidade Federal do Paraná e com a Secretaria Municipal de Trânsito de Curitiba, em 16.Set.2016.

¹³ A Organização Mundial da Saúde (OMS – órgão responsável por coordenar as questões de segurança viária no sistema das Nações Unidas) identificou a *velocidade* como um dos mais graves *fatores de risco à segurança viária* e recomenda seja fixado o limite máximo de 30 km/h nas vias em que há a possibilidade de conflito entre veículos e participantes vulneráveis (ou desprotegidos). A necessidade de reduzir a velocidade para 30 km/h nos locais em que “o trânsito motorizado mistura-se com pedestres” também mereceu destaque no Relatório Mundial sobre a Situação da Segurança Viária, divulgado pela OMS em 2015. Nesse sentido, vale conferir WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Global status report on road safety 2015*. Geneva (Switzerland): WHO, 2015. p. 21. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/ (Acesso em 19.Out.2015).

¹⁴ Imagens pessoais captadas na Rua Fioravante Dalla Stella, n. 90, Bairro Cristo Rei, em Curitiba-PR, no dia 09.Ago.2016.



15

Em relação à sinalização de trânsito, merecem destaque a suposta placa de “Proibido Estacionar” afixada no portão de acesso à Escola Municipal Enéas Marques dos Santos, que (segundo informações obtidas no local) foi feita e doada pelo pai de um dos alunos; e a placa de advertência A-33b (“Passagem Sinalizada de Escolares”) que, segundo o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume II – Sinalização Vertical de Advertência (aprovado pela Resolução n. 243/2007, do CONTRAN), deveria ser utilizada “quando a faixa de travessia de pedestre [...] for de difícil percepção pelo condutor ou possa comprometer a segurança dos usuários da via”. As imagens revelam que não há faixa de pedestres na Rua Osmário de Lima, onde se encontra a escola municipal acima nominada.



16

A *Operação Escola* constitui iniciativa louvável da Secretaria Municipal de Trânsito de Curitiba que também precisa ser aplicada em favor das crianças e adolescentes que frequentam as instituições públicas de ensino. A omissão do Município em relação à segurança viária no entorno das instituições públicas de ensino constitui grave violação ao direito à igualdade de condições de acesso e permanência nas escolas (acima mencionado), com evidente risco à integridade física dos discentes.

Daí a necessidade de implantar a *Operação Escola* em todas as instituições de ensino (públicas e privadas), no Município de Curitiba; bem como, incentivar a criação de programas semelhantes nos demais municípios.

O Monitor de Trânsito constitui o cerne de toda a execução da *Operação Escola*; cabendo-lhe (i) promover ações educativas com os corpos discente e docente das instituições de ensino; (ii) posicionar a sinalização, por meio de cones e placas, nos horários de entrada e de saída dos discentes, conforme modalidade prevista na Autorização; (iii) verificar as condições de segurança da via e a adequação da sinalização viária; (iv) orientar a travessia de

¹⁵ Imagens pessoais captadas (a primeira) na Rua Ivo Leão. Alto da Glória, Curitiba-PR, em 16.Ago.2016, e (as demais) na Rua Osmário de Lima, n. 100. Capão da Imbuia, Curitiba-PR, em 11.Ago.2016.

¹⁶ Imagens pessoais captadas na Rua Osmário de Lima, n. 100. Capão da Imbuia, Curitiba-PR, em 11.Ago.2016.

pedestres com segurança e o respeito à faixa de segurança; (v) orientar os condutores de veículos para que não estacionem ao lado de outro veículo em fila dupla, ou em local não permitido; bem como, orientar os pais ou responsáveis, para que o embarque e o desembarque das crianças e dos adolescentes ocorra sempre pelo lado da calçada; e (vi) acionar os agentes municipais de trânsito, em casos de desrespeito à legislação de trânsito e/ou às orientações transmitidas pelo Monitor.

Observa-se que o projeto elaborado pela SETRAN prevê que o Monitor nas escolas da rede municipal de ensino é o Guarda Municipal; e nas escolas estaduais, a função será exercida pela Polícia Militar. O Decreto Municipal n. 1.172/2014, no entanto, limitou o projeto da SETRAN; tornando facultativa a participação da Guarda Municipal e não previu a fiscalização pelos Agentes Municipais de Trânsito.

O resultado dessa omissão pode ser visto nas imagens captadas nos locais de entrada e saída de alunos das instituições públicas de ensino: *caos total*, em que se destacam (negativamente!) veículos estacionados na contramão de direção; outros em fila dupla; ausência de sinalização adequada e de faixas de segurança para pedestres; bem como, pais realizando embarque de seus filhos pelo lado voltado para a faixa de rolamento. Consta, aliás, do parágrafo único do art. 49 do CTB que “O embarque e o desembarque (de passageiros) devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor”.

Até mesmo os *projetos específicos de engenharia* perderão eficácia se não houver monitores e fiscais de trânsito para organizar os locais de entrada e saída dos alunos; para exigir a observância das regras de segurança, e para prevenir a realização de infrações de trânsito.



17

Essas imagens, por exemplo, destacam um bom *projeto específico de engenharia*, em que foi criado um *refúgio* para embarque e desembarque dos alunos, próximo ao portão de acesso à Escola Municipal Batel. O *refúgio*, porém, precisa ser complementado com o emprego de cones, sinalização adequada e a presença do *monitor* para garantir a travessia segura na faixa de pedestres e inibir a prática de infrações graves e gravíssimas,¹⁸ que colocam em risco a segurança de todos os participantes do fenômeno trânsito.

Nesse sentido, aliás, o art. 5, inc. XVIII, da LC n. 13.022/2014, atribui expressamente às Guardas Municipais o dever de “atuar mediante ações preventivas na segurança escolar, zelando pelo entorno e participando de ações

¹⁷ Imagens pessoais captadas na Rua Des. Motta, n. 2082. Bairro Batel, Curitiba-PR, em 25.Ago.2016.

¹⁸ CTB. “Art. 181. Estacionar o veículo: [...] VIII - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público: Infração – grave. Penalidade – multa.” CTB. “Art. 193. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos: Infração – gravíssima. Penalidade – multa (três vezes)”.

educativas com o corpo discente e docente das unidades de ensino municipal, de forma a colaborar com a implantação da cultura de paz na comunidade local”.

Segurança Viária é dever de todos os entes da Federação. Por isso, os Municípios devem adotar programas de segurança no entorno das escolas, a exemplo do projeto idealizado pela SETRAN (em Curitiba), e tornar obrigatória a participação das Guardas Municipais e dos Agentes Municipais de Trânsito, durante a realização da *Operação Escola*, de modo que todas as escolas municipais possam contar com a presença física e constante de monitores, organizando e promovendo ações para aumentar a segurança das crianças e dos adolescentes nas vias de acesso às instituições de ensino.

O mesmo pode ser dito em relação aos Estados, que deverão manter Policiais Militares exercendo a função de monitor de trânsito junto às instituições estaduais de ensino.

Importante destacar que a função de *monitor*, a ser desempenhada pelas Guardas Municipais junto às instituições de ensino, não é novidade e já se encontra prevista junto às *competências específicas* descritas no art. 5º, inc. III, VI e XVIII, da Lei Complementar n. 13.022/2014 (previamente transcrita).

Como se percebe, a implantação de monitores junto às escolas municipais não exige introdução ou alteração legislativa, e sim cumprimento de norma complementar à Constituição da República de 1988, que atribuiu às Guardas Municipais *competências específicas* diretamente relacionadas ao Trânsito Seguro nas Escolas e no entorno das instituições de ensino. O exercício dessa função, portanto, constitui dever funcional cogente e indispensável à garantia do direito à Educação e à Segurança Viária das crianças e dos adolescentes.

Para corrigir essa omissão dos municípios e assegurar que as funções previstas na Lei Complementar n. 13.022/2014 sejam, de fato, cumpridas em favor da segurança dos alunos no entorno das escolas, faz-se necessária a intervenção do Ministério Público.

CONCLUSÃO:

TRÂNSITO é coisa muito séria. Constitui *epidemia* em nível mundial que causa a morte de mais de 1,2 milhão de pessoas por ano. Quanto é isso? Muito...pouco?

Quando se ouve que “X” pessoas morreram em um único final de semana prolongado, é muito ou pouco?

Esse número só faz *sentido* quando a pessoa *sente* na carne ou no sangue da família esse fardo. E no fenômeno trânsito isso ocorre com ricos e pobres, plebeus e nobres.

Daí a necessidade de resgatar o discurso proferido por ZOLEKA MANDELA (neta de Nelson Mandela), cuja filha de 13 anos de idade morreu atropelada (por um veículo conduzido por pessoa sob influência de álcool) às vésperas da abertura da Copa do Mundo na África do Sul, em 10 de Junho de 2010.¹⁹ A mensagem dessa jovem, que aprendeu pela dor os riscos do Trânsito, é simples: *NO EXCUSES!*²⁰

É exatamente isso que peço a todos os membros do Ministério Público no Brasil: SEM MAIS DESCULPAS!

A) Chega do “Discurso do Infrator”, que mata e mutila terceiros no trânsito e, depois, chega às portas do Judiciário ou à Audiência Preliminar no Juizado Especial Criminal fazendo-se de vítima. *NO EXCUSE!*

¹⁹ Informação disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2010/jun/11/nelson-mandela-great-granddaughter-killed> (Acesso em 25.Jul.2016).

²⁰ MANDELA, Zoleka. Discurso de abertura da *Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito: Tempo de Resultados*, realizada em Brasília, nos dias 18-19 de Novembro de 2015. Disponível em: <https://www.fiafoundation.org/blog/2015/november/zoleka-mandela-opens-brasilia-conference> (Acesso em 25.Jul.2016).

B) Chega de desculpas em relação ao estado das vias e dos passeios. Se não bastassem os impostos (IPI, ICMS, IPVA), seguro obrigatório, cartões de estacionamento e pedágios, ainda enfrentamos vias terrestres em péssimo estado de conservação. SEM MAIS DESCULPAS!

C) Chega de desculpas em relação à qualidade dos sistemas de retenção para crianças produzidos no Brasil.²¹ São equipamentos caros e precisam oferecer o mesmo grau de segurança exigido nos Países do Primeiro Mundo. NO EXCUSE!

D) Chega de desculpas em relação aos limites de velocidade nas proximidades das escolas. Não é necessária uma nova lei ou decreto, basta o estudo técnico de engenharia, o ato administrativo (ex.: Portaria), a implantação concreta da sinalização e de radares. Como sustenta o Comandante JULYVER MODESTO DE ARAÚJO (Oficial da Polícia Militar do Estado de São Paulo): “A Multa também Educa!” E, ... de minha parte, SEM MAIS DESCULPAS!

E) Chega de desculpas em relação às dificuldades para implantar a *Operação Escola*. Segurança nas Escolas não é atividade facultativa. Segurança no trânsito é dever do Estado (art. 6º e 144, CR/88), responsabilidade de todos e função específica das Guardas Municipais (art. 5, inc. III, VI e XVIII, da LC 13.022/14). Então, NO EXCUSE! Dever do Estado, e aqui o Estado é com letra maiúscula, logo é dever que se impõe a todas as esferas da Federação (União, Estados, Municípios e Distrito Federal). Por isso, cabe aos Municípios disciplinarem a utilização da via, permitir ou não a instalação de instituições de ensino em determinados locais e exigir, sob pena de revogação das licenças de instalação e de operação, a realização plena da *Operação Escola* em todas as instituições de ensino. SEM MAIS DESCULPAS!

F) Chega de desculpas quanto à falta de efetivo das Guardas Municipais e da Polícia Militar, para realizarem a *Operação Escola* nas instituições públicas de ensino. A Lei Complementar n. 13.022/2014 atribuiu *competências específicas* às Guardas Municipais diretamente relacionadas à segurança escolar. Assim, a Segurança Viária no entorno das instituições públicas de ensino constitui dever prioritário das Guardas Municipais. Por isso, o Decreto Municipal n. n. 1172/2014 (de Curitiba) deve ser ampliado, de modo a acolher na íntegra o projeto da Secretaria Municipal de Trânsito e prever que a *Operação Escola*, nas instituições públicas municipais, será realizada com a presença de Guardas Municipais (na função de *monitores de trânsito*); e nas instituições estaduais, por Policiais Militares. Logo, NO EXCUSE!

G) Cabe também ao Ministério Público, como instituição vocacionada à defesa dos direitos sociais e coletivos, hoje em destaque os Direitos à Educação e à Segurança das crianças e adolescentes que participam do fenômeno trânsito, reconhecer e assumir seu papel de catalisador do Esforço Legal para a realização do Trânsito Seguro (conhecido como *Enforcement*),²² promovendo e fomentando ações visando assegurar os múltiplos direitos inerentes aos seres humanos que são colocados em risco durante a utilização das vias terrestres do território nacional. Tudo isso ... SEM MAIS DESCULPAS!

²¹ Em relação ao tema, vale conferir os resultados “NÃO CONFORME” constantes do *Relatório sobre Análise em Cadeiras Infantis para Automóveis*, emitido pelo INMETRO em dezembro de 2004. Disponível em: <http://www.inmetro.gov.br/consumidor/produtos/cadeirainfantil.pdf> (Acesso em 08.Fev.2017). O questionamento sobre a eficácia dos sistemas de retenção para criança vendidos no Brasil encontra-se em HONORATO, Cássio M. *Segurança Viária sob influência da Curva de Kuznets*. RT 979, ano 106, p. 307-347, Maio 2017.

²² HONORATO, Cássio M. *O Ministério Público como agente de Enforcement e a garantia do direito fundamental ao Trânsito Seguro*. Anais do XIX Congresso Nacional do Ministério Público: Amazônia, direitos humanos e sustentabilidade. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011. p. 91-102.

Diante do exposto, em defesa da vida e da integridade física das crianças e adolescentes no entorno das instituições de ensino, o Ministério Público deve recomendar, fomentar e promover ações para que as Guardas Municipais cumpram as *competências específicas* previstas na Lei Complementar n. 13.022/2014; em especial as atribuições previstas no artigo 5º, incisos III, VI e XVIII, que lhes confere o dever funcional de “atuar mediante ações preventivas na segurança escolar, zelando pelo entorno” das unidades de ensino municipal; de modo a garantir, com absoluta prioridade (art. 227, da CR/88), segurança viária e prevenir a ocorrência de ameaça ou violação dos direitos das crianças e dos adolescentes (art. 70, da Lei n. 8.069/90).

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

BRASIL. INMETRO. *Relatório sobre Análise em Cadeiras Infantis para Automóvel*. Dez. 2014. Disponível em: <http://www.inmetro.gov.br/consumidor/produtos/cadeirainfantil.pdf> (Acesso em 08.Fev.2017).

BRASIL. STF. RE 658.570/MG. Rel. Min Marco Aurélio. Rel. do Acórdão Min. Roberto Barroso. Julg. 06.08.2015. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=9486497> (Acesso em 06.Mar.2017).

HONORATO, Cássio M. *O Trânsito em Condições Seguras*. Campinas (SP): Millennium, 2009. 259 p.

HONORATO, Cássio M. *Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão*. RT 911, ano 100, p. 107-169, Set. 2011.

HONORATO, Cássio M. *O Ministério Público como agente de Enforcement e a garantia do direito fundamental ao Trânsito Seguro*. Anais do XIX Congresso Nacional do Ministério Público: Amazônia, direitos humanos e sustentabilidade. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011. p. 91-102. (Tese defendida e aprovada por unanimidade durante o Encontro Estado do Ministério Público do Paraná, em 29.Out.2011, bem como no XIX Congresso Nacional do Ministério Público, realizado em Belém (do Pará), no período de 23 a 26 Nov. 2011.)

HONORATO, Cássio M. *Segurança Viária sob influência da Curva de Kuznets*. RT 979, ano 106, p. 307-347, Maio 2017.

MANDELA, Zoleka. Discurso de abertura da Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito: Tempo de Resultados, realizada em Brasília, nos dias 18-19 de Novembro de 2015. Disponível em: <https://www.fiafoundation.org/blog/2015/november/zoleka-mandela-opens-brasil-conference> (Acesso em 25.Jul.2016).

MORAES, Alexandre de. *Direito Constitucional*. 32. ed., São Paulo: Atlas, 2016. 970 p.

NUCCI, Guilherme de Souza. *Estatuto da Criança e do Adolescente Comentado: em busca da Constituição Federal das Crianças e dos Adolescentes*. 2. ed., Rio de Janeiro: Forense, 2015. 958 p.

SARLET, Ingo Wolfgang; MARINONI, Luiz Guilherme; MITIDIERO, Daniel. *Curso de Direito Constitucional*. 5. ed., São Paulo: Saraiva, 2016. 1440 p.

SOTTO MAIOR NETO, Olympio de Sá. *O Ministério Público e a proteção dos interesses individuais, coletivos e difusos relacionados à infância e juventude*. In: ARAUCÁRIA: Revista Jurídica do Ministério Público do Paraná, ano 1, vol. 01, p. 229-242, Curitiba, 1998.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Global status report on road safety 2015*. Geneva (Switzerland): WHO, 2015. 323 p. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/ (Acesso em 19.Out.2015).