

Competência para FIXAÇÃO DE TERMINAIS E ITINERÁRIOS das linhas de ônibus intermunicipais.

Excelentíssimo Senhor Secretário,

O presente processo, originário do Departamento Geral de Transportes Concedidos do Estado do Rio de Janeiro — DTC/RJ, traz em seu bojo assunto dos mais importantes, sobretudo, momentâneo, qual seja o relacionado com a autonomia municipal no que toca a transportes e sistema viário e bem assim o uso do solo por parte das comunas integrantes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, considerando o disposto nos incisos III e IV do art. 5.º da Lei Complementar n.º 14, de 8 de junho de 1969.

Conforme poderá constatar Vossa Excelência, a pendência que vem ocorrendo entre o órgão permitente do Estado, com reflexões junto ao DETRAN-RJ, é decorrente de dois ofícios dirigidos pelo ilustre Secretário Municipal de Obras e Urbanismo da municipalidade niteroiense, ao titular do DTC/RJ, sendo que no primeiro deles referida autoridade municipal comunica ao Departamento

“haver a Prefeitura Municipal autorizado o estabelecimento de parada especial seletiva para coletivo de ar condicionado das linhas intermunicipais”

Informando, outrossim, que

“a linha do tipo mencionado, pertencente à Empresa Galo Branco, será remanejada para local já determinado, a partir de 1.º de setembro próximo futuro” (Of. n.º 383/77-SMO).

No segundo documento, o Ofício n.º 384/77-SMO, o mencionado Secretário comunica ao DTC/RJ

“haver a Prefeitura Municipal de Niterói mudado o ponto terminal da linha 999, da CTC/RJ, para a Avenida Ruy Barbosa, passando a ser o seguinte o itinerário: Av. Ruy Barbosa, Avenida Quintino Bocaiuva, Rua Tapuias, Rua Araribóia, Avenida Ruy Barbosa, ficando mantido o restante do itinerário” (grifei).

O DTC/RJ, em resposta aos ofícios citados, fez encaminhar ao titular da Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo de Niterói o

Ofício de n.º DTC/DG n.º 368/77, de 9 de novembro de 1977 (fls. 3 do processo), através do qual manifesta o ponto de vista de que

“a competência para fixação de terminais itinerários nas linhas de ônibus intermunicipais nos limites do território do Estado do Rio de Janeiro é deste DTC/RJ, ouvido o DETRAN/RJ, consoante o disposto no Decreto-lei n.º 276, de 22-7-75, observadas as normas da Resolução CETRAN/RJ n.º 08, de 13-10-76” (grifei).

Ocorre, entretanto, que a municipalidade em questão não está acatando referidos diplomas estaduais, tendo a Secretaria em tela, por seu titular, dirigido ao Departamento Geral de Transportes Concedidos do Estado o Ofício n.º 54/78-SMO, em resposta à correspondência do Diretor-Geral do DTC/RJ, por entender, com fulcro em estudos procedidos pela Comissão de Transportes Concedidos da Secretaria de Obras e pela Procuradoria do Município que

“a fixação de terminais e itinerários das linhas de ônibus, ainda que intermunicipais, nos limites do Município de Niterói, é assunto, inquestionável, de competência privativa do Município (os grifos são do original).

Examinando o pronunciamento do ilustre representante da PGM, Dr. A. Francisco de Assis Alves, constata-se que o parecerista baseou seu estudo, fundamentalmente, no Regulamento do Código Nacional de Trânsito, refutando, no início de seu trabalho, a competência do DTC/RJ para fixação de terminais e itinerários das linhas de ônibus intermunicipais, ainda quando em vias de jurisdição municipal, entendendo haver se equivocado a autoridade estadual e via de consequência julgando que o assunto “é inquestionável”, de competência municipal. Assim, dá enfoque especial ao art. 34 — II do citado Regulamento que dispõe “in verbis”:

“Art. 34 — Compete aos órgãos rodoviários federais, estaduais e municipais:

II — regulamentar o uso das estradas sob sua jurisdição.”

E reforça, a seguir, com as disposições constantes dos artigos 35-I, 36-I e 37-I, combinadas com a do artigo 46 do citado Regulamento que dispõe “ipsis litteris”:

“Art. 46 — De acordo com as conveniências de cada local a autoridade de trânsito poderá:

I — instituir sentido único de trânsito em determinadas vias públicas ou em parte delas;

II — proibir o trânsito dos veículos, bem como a passagem ou o trânsito de animais em determinadas vias;

III — estabelecer limites de velocidade, peso e dimensões, para cada via, respeitados os limites máximos previstos neste Regulamento.

IV — fixar áreas de estacionamento;

V — proibir conversões à esquerda ou à direita e de retorno;

VI — determinar restrições de uso das vias ou parte delas, mediante fixação de locais, horários e períodos destinados ao estacionamento, embarque de passageiros e descarga;

VII — permitir, quando devidamente justificados, o estacionamento e a parada de veículos nos viadutos e outras obras de arte, respeitadas as limitações técnicas;

VIII — permitir estacionamentos especiais devidamente justificados.”

E prossegue o parecerista fundamentando sua tese e argumentando que

“se assim procede tal legislação é em face de determinação constitucional que assegura ao Município a administração própria no que respeita ao seu peculiar interesse, especialmente quanto à organização dos serviços públicos locais (CF. art. 15, II, b).

E o trânsito enquadra-se nos serviços públicos locais.”

Em verdade, a Emenda Constitucional n.º 01/69, no art. 15, inciso II, letra “b” estatui:

“a autonomia municipal será assegurada:

II — pela administração própria, no que respeite ao seu peculiar interesse, especialmente quanto:

b — a organização dos serviços públicos locais.”

Observa-se que, de fato, a competência municipal, como regra geral, encontra-se perfeitamente definida e consagrada na nossa Carta Magna; e não nos atrevemos em refutar o *status* adquirido pelo município dentro do regime federativo. Vale ressaltar o ensinamento do ilustre Professor Hely Lopes Meirelles in *Regime Municipal Brasileiro*, pág. 3, quando afirma que

“o Município brasileiro é entidade estatal integrante da Federação. Essa integração é uma peculiaridade nacional. Em nenhuma outra Nação se encontra o Município cons-

titucionalmente reconhecido como peça do regime federativo. Dessa posição singular do Município brasileiro é que resulta a sua ampla autonomia político-administrativa, diversamente do que ocorre nas demais Federações em que o Município é circunscrição territorial meramente administrativa.”

Segundo a nossa Carta Magna, a autonomia municipal foi definida sob o aspecto político, pela eleição do Prefeito, do Vice-Prefeito e Vereadores, constatando-se que as exceções a essa regra estão taxativamente previstas no próprio sistema constitucional.

A Administração própria foi outorgada ao Município pela Constituição, através de poderes expressos e implícitos.

Sob esse prisma, ao que entendemos, a competência municipal foi referida a uma noção tanto ao quanto imprecisa, ou seja, “o peculiar interesse municipal”. Assim é que a Constituição, como destaque, no que toca ao *peculiar interesse do município*, fez reserva especial à matéria financeira, apontando como segundo elemento, ainda que de menor precisão que o anterior, porém relacionado com o “peculiar interesse municipal”, a inclusão na competência das comunas, da organização dos serviços públicos locais; ocorre, contudo, que ficou na competência do Estado a definição, praticamente, de quais os serviços que gozam desse caráter, visto que a organização municipal é deferida aos Estados, segundo sabemos, pela expedição das respectivas Leis Orgânicas.

Há que se convir que o conceito de *peculiar interesse municipal* tem que ser adaptado às exigências do desenvolvimento econômico e social da nação, por ser eminentemente dinâmico e variar no tempo e no espaço.

É o que se depreende do ensinamento do insigne mestre Machado Paupério, in *O Município e o seu Regimento Jurídico no Brasil*:

“Sem dúvida, estamos diante de uma revisão do conceito de autonomia municipal, que impõe nova estratégia político-administrativa. Estamos aqui de pleno acordo com os princípios esposados por Lordello de Mello, que cognominou o novo federalismo brasileiro, e bem, de federalismo cooperativo, caracterizado por normas de cooperação das três ordens governamentais e pela integração dinâmica das mesmas na execução dos planos nacionais de desenvolvimento.”

Assim, queremos crer, que o estudo levado a termo pela douta Procuradoria Geral do Município de Niterói, fundamentou-se no princípio da autonomia dos municípios sem levar em conta uma série de

disposições legais, de ordem federal e estadual, pois que o assunto foi enfocado considerando a autonomia da comuna em condições perfeitamente comparadas pelo art. 15, incisos I e II da Emenda Constitucional n.º 01/69.

Deixou o parecerista de examinar, com detalhe, o fenômeno metropolitano e o seu reconhecimento pelas Cartas Magnas Federal e Estadual. Em verdade, o assunto é novo, informando Aguiar Dias (*A Constituição de 1967 — Contribuição Crítica — Forense 1969*, págs. 93/98) que o mesmo surgiu da aprovação da Emenda n.º 848, de autoria do Senador Eurico Resende, que na sua justificação nos dá um conceito de Região Metropolitana:

“As regiões metropolitanas constituem hoje em dia uma realidade urbanística que não pode ser desconhecida das administrações modernas, nem omitidas do planejamento regional. Por regiões metropolitanas entendem-se aqueles Municípios que gravitam em torno da grande cidade, formando com esta uma unidade socio-econômica, com *recíprocas implicações nos seus serviços urbanos e interurbanos*. Assim sendo, tais serviços deixam de ser exclusivo interesse local, por vinculados estarem a toda comunidade metropolitana. Passam a constituir a *tessitura intermunicipal* daquelas localidades, e, por isso mesmo, devem ser planejadas e executadas em conjunto por uma administração unificada e autônoma, mantida por todos os Municípios da região, na proporção de seus recursos, e se estes forem insuficientes, não que ser complementados pelo Estado e até mesmo pela União, porque os seus benefícios também se estendem aos governos estadual e federal. Eis que a Emenda propõe o *reconhecimento constitucional* dessa realidade, possibilitando a unificação dos serviços intermunicipais de regiões metropolitanas, subvenção estadual e federal, se necessário, para o pleno atendimento da imensa população que se concentra nessas regiões” (os grifos não são do original).

Vale ressaltar, também, no tocante a constitucionalidade do “fenômeno metropolitano”, traduzido nas regiões metropolitanas, a excelente lição de Modesto Carvalhosa quando afirma:

“Dessa forma, e sem embargo de intangibilidade das respectivas autonomias municipais — políticas e administrativas — admite-se o estabelecimento, através de lei complementar, de zonas integradas, visando à consecução de planos comuns de desenvolvimento regional no setor de investimentos econômicos públicos de infra-estrutura, ca-

pazes de propiciar, não só aos serviços públicos como à iniciativa privada, as condições necessárias à sua plena expansão, pela criação, aproveitamento e distribuição harmônica de riquezas potenciais. Inserida a figura das regiões metropolitanas no Capítulo da Ordem Econômica e Social, encontra-se no *caput* do art. 160 a sua *ratio*: a realização do desenvolvimento nacional, por intermédio de uma planificação regional, transcendente dos limites políticos administrativos, do Governo Municipal.

Assim, o desenvolvimento econômico, erigido como fim de Ordem Econômica (Art. 160 *caput*), encontra no plano o seu instrumento de concreção.”

Nestas condições, quer nos parecer que o representante da Procuradoria de Niterói deixou de examinar matéria das mais relevantes para definição da pendência a que nos referimos no início do presente, qual seja, permitiu passar despercebido o art. 164 da Emenda Constitucional n.º 01/69 e as Leis Complementares n.ºs 14 e 20, de respectivamente, 8-6-73 e 1.º-7-75.

Assim é que o texto constitucional, no art. 164, ao dispor sobre referidas regiões estabelece:

“A União, mediante lei complementar, poderá, para a realização de serviços comuns, estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte da mesma comunidade sócio-econômica.”

Do texto pode-se extrair a definição de região metropolitana, anteriormente comentada, como, também, as demais exigências para a criação de mencionadas regiões.

Observa-se a clara preocupação do legislador constituinte relativamente ao desenvolvimento regional integrado, no sentido de evitar distorções entre comunidades que compõem um mesmo conglomerado e que devem ser tratadas com critérios de caráter uniforme. E o estabelecimento de Regiões Metropolitanas, previsto pelo art. 164, visa exatamente dar solução ao problema para permitir o desenvolvimento integrado dos grandes centros urbanos do País.

A nosso ver, o art. 164 da Carta Magna há que ser examinado em consonância com diversos dispositivos integrantes da mesma Carta, quais sejam, o art. 8.º — XIV, que concede competência à União para estabelecer e executar planos regionais de desenvolvimento, o § 1.º do art. 13, que outorga a competência estadual, o art. 15 — I e II, que define a competência municipal, o dispositivo que veda ao Estado desprezar o princípio da autonomia do Município

(art. 13 — I — c/c art. 10 — VII — letra “e”) e ainda o art. 10 — V — letra “c” que admite a intervenção federal nos Estados-Membros, para reorganizar as finanças daqueles que adotarem medidas ou executar planos econômicos ou financeiros que contrariem as diretrizes estabelecidas em lei federal.

Da norma constitucional, vale ressaltar, não queda violada a autonomia municipal, podendo-se concluir que a autonomia constitucionalmente referida ao interesse peculiar, sob o aspecto jurídico, é respeitada. E, demais disso, o objetivo da norma constitucional é permitir a realização de serviços de interesse comum, vale dizer, de serviços que não têm conotação peculiar, ou seja, preponderantemente de cada Município considerado de forma isolada, mas da comunidade sócio-econômica por eles integrada.

Vale transcrever, sobre o tema, trecho do trabalho “As Regiões Metropolitanas no Direito Brasileiro”, apresentado pelo brilhante Procurador do Estado, Dr. Sérgio Ferraz, no VIII Congresso Nacional de Procuradores do Estado quando afirma:

“Doutra parte, se é possível conceituar e configurar o serviço de interesse metropolitano, uma vez atingido esse objetivo não é defensável admitir que sua realização conjunta constituiria simples opção discricionária, dos municípios da região. Sabido é que a pior modalidade de interpretação é a que leva à afirmação da incongruência, absurdo ou ineficácia da norma. Essa mácula é tanto mais grave quando a regra interpretada é de nível constitucional. *Padecem, por isso, de maior critério, assertivas tais como:*

- a) a de que os municípios deverão ser necessariamente consultados quanto à definição dos serviços comuns;
- b) a de que só a adesão voluntária poderá viabilizar o funcionamento da região, cujo instrumento precípua de concreção será o convênio ou o consórcio” (os grifos são nossos).

E prossegue o Dr. Sérgio Ferraz quando afirma haver a Lei Complementar n.º 14/73 traçado algumas orientações claras sobre a matéria, nos artigos 2.º e 4.º, decorrendo dos mesmos três tipos de atuação institucional:

- “a) consultiva — através de um Conselho Consultivo;
- b) de planejamento, programação e coordenação da execução de serviços comuns — através de um Conselho Deliberativo;

- c) executiva — através de qualquer das fórmulas jurídicas de prestação de serviços públicos: autarquias, sociedades de economia mista, empresas públicas e fundações etc...”.

E ensina, ainda, que

“em todas elas, a competência normativa e diretiva é do Estado. A própria lei complementar o assegura, pois:

- a) determina que lei estadual crie os Conselhos acima referidos;
- b) reserva ao Governador do Estado a faculdade de nomear os membros do Conselho. De destacar que no Conselho Deliberativo, composto de cinco membros, três são de livre nomeação pelo Governador, sendo os outros dois indicados, em lista tríplice, pelos Prefeitos;
- c) prescrever a execução dos serviços comuns a entidade estadual (parágrafo único do art. 3.º).”

E completa asseverando que

“outra não poderia ser estabelecida eis que o serviço metropolitano assume interesse regional, não comportável exclusivamente, na esfera de afetação de qualquer dos municípios componentes.”

Se atentarmos para a Lei Complementar n.º 14/73, que estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza, art. 5.º, verificamos reputarem-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos municípios que integram a região:

IV — transportes e sistema viário.

E a Lei Complementar n.º 20/75, no art. 19, estatui:

“Fica estabelecida na forma do art. 164 da Constituição, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.”

E o Parágrafo Único estabelece:

“A Região Metropolitana do Rio de Janeiro constitui-se dos seguintes Municípios: Rio de Janeiro, Niterói, Du-

que de Caxias, Itaboraí, Itaguaí, Magé, Maricá, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, São Gonçalo, São João de Meriti e Mangaratiba.”

E o art. 20 da Lei em questão estende à Região Metropolitana do Rio de Janeiro o disposto nos artigos 2.º, 3.º, 4.º, 5.º e 6.º da Lei Complementar n.º 14, de 8-6-73.

Em face dos dispositivos examinados não há qualquer dúvida que transportes e sistema viário são considerados como serviços comuns, portanto, de interesse metropolitano.

Assim, somos de ponto de vista que os municípios integrantes da região metropolitana do Rio de Janeiro estão forçosamente submetidos ao planejamento econômico e social que for traçado pelo ente metropolitano, desde que abrangido nos incisos I a VI do art. 5.º da Lei Complementar n.º 14/73, e não macule, por conseguinte, ao interesse predominantemente local. Ocorre, entretanto, que transportes e sistema viário, reputam-se como serviços comuns, criando interesse distinto daquele predominantemente local.

A Constituição do Estado do Rio de Janeiro, ao regular a competência estadual, estabelece no Parágrafo Único do art. 117:

“Para atingir os fins previstos neste artigo, o Estado:

- a) programará o planejamento da administração pública, coordenando-a com a dos Municípios; e
- m) planejará e desenvolverá efetiva política de metropolização realizando obras essenciais à vida e ao desenvolvimento integrado da região metropolitana.”

E, com fundamento na Carta Magna editada com a Emenda Constitucional n.º 01/69, dispõe no art. 218 que “os municípios da mesma comunidade sócio-econômica, integrantes de Região Metropolitana instituída pela União, não perdem a autonomia política, financeira e administrativa”, reputando o § 1.º do citado art. 218, como “de interesse metropolitano, além de outros enumerados em lei federal, os seguintes serviços comuns aos municípios da região:

d) transportes e sistema viário”.

Visando à perfeita integração das diferentes modalidades de transportes, inclusive para permitir que os serviços desta natureza, no âmbito estadual, sejam prestados em consonância com uma política global, com referidos serviços perfeitamente hierarquizados, e

visando dar cumprimento a preceito de ordem constitucional, o Poder Executivo Estadual baixou o Decreto-lei n.º 276/75, que dispõe sobre o Sistema de Transportes, sobre o Sistema de Trânsito e dá outras providências.

Assim é que o art. 6.º do diploma em questão estabelece que

“o Sistema de Trânsito, pelos seus órgãos normativos e de execução, integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, adotará as melhores técnicas de planejamento que lhe permitam assegurar a fluência dos transportes e adequado uso das vias públicas de circulação, em consonância com as disposições da legislação vigente e as diretrizes deste Decreto-lei”.

E, ainda, o art. 7.º do mencionado Decreto-lei estatui que

“ao Sistema de Trânsito incumbirá ainda executar as medidas dispostas nos planos previstos neste decreto-lei e atinentes à hierarquização de vias, segundo a função a que forem destinadas e, bem assim, fazer respeitar os usos exclusivos ou privativos das vias”.

Considerando as divergências ocorridas entre a autoridade estadual e a municipal, verifica-se que o cerne da questão está, pois, no que toca à competência de referidas autoridades *para fins de fixação de terminais e itinerários das linhas de ônibus ainda que intermunicipais*, nos limites do município de Niterói, entendendo a Secretaria de Obras daquela comuna ser a matéria de competência do Município, ao contrário do ponto de vista firmado pelo poder permitente estadual, representado pelo titular do DTC/RJ.

Dispõe o Regulamento do Código Nacional de Trânsito, no art. 45 “in verbis”:

“A realização de qualquer ato público, que interfira no trânsito, dependerá de prévia autorização da autoridade de trânsito”

E os §§ 1.º e 3.º dispõem respectivamente:

“§ 1.º — quando se tratar de ato promovido pelo Poder Público, sua realização será precedida de comunicação à autoridade de trânsito, cabendo-lhe adotar as medidas de sua competência.”

E o § 3.º — inciso III

“§ 3.º — Incluem-se entre as providências a cargo da autoridade de trânsito as seguintes, conforme o caso:

III — alteração dos itinerários das linhas de transporte coletivo.”

E o art. 1.º da Resolução CETRAN/RJ n.º 08, de 13 de outubro de 1976, ao dispor sobre o assunto estabelece que

“os itinerários de linhas de transporte coletivo de passageiros operadas no território do Estado do Rio de Janeiro, seja de natureza *interestadual, intermunicipal ou municipal*, exploradas por entidades públicas ou privadas, serão estabelecidos pela autoridade pública responsável pela concessão ou permissão, após a audiência do DNER, DER/RJ ou DETRAN/RJ, conforme a jurisdição de trânsito da via, *quanto aos aspectos de circulação viária e para fixação dos pontos de parada para embarque e desembarque de passageiros*”.

Depreende-se do dispositivo acima que a fixação de itinerários de linhas de transporte no âmbito do Estado é do DTC/RJ, ouvido o DETRAN/RJ quanto aos aspectos da circulação viária e para fixação dos pontos de parada para embarque e desembarque de passageiros.

E a alteração de itinerários só ser permitida nos termos do art. 3.º da Resolução em questão que estatui que

“Sempre que qualquer órgão público responsável pela concessão ou permissão, municipal ou estadual, pretender efetuar alterações de itinerários em decorrência de obras, estudos técnicos econômicos, manterá entendimentos prévios com o DNER, DETRAN/RJ e/ou DER/RJ, conforme o caso, a fim de que sejam avaliados os reflexos da *alteração sobre os fluxos de circulação dos veículos*.”

Assim, há que ser respeitada pelo Município a competência do DTC/RJ para, na condição de órgão permitente, estabelecer os itinerários das linhas intermunicipais que operam no território do Estado, e bem assim a competência do DETRAN/RJ, no que concerne aos aspectos de circulação viária, para fixação dos pontos de parada para embarque e desembarque de passageiros.

Allás, referidos dispositivos não que ser entendidos em consonância com o vigente Regimento Interno, no Estado do Rio de Ja-

neiro, da Comissão de Concessões de Transportes Coletivos, baixado através o Decreto n.º 16.381, de 8 de maio de 1974, do antigo Estado do Rio, que dispõe no art. 1.º:

“Para efeito deste regimento, entende-se por Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros o serviço rodoviário, regular e contínuo, de transporte de passageiros entre dois ou mais municípios, *segundo itinerários e horários previamente estabelecidos*, e pelo qual haverá pagamento individual de passagem fixada pelo poder público.”

E a Resolução n.º 08, de 29 de setembro de 1975, do Secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, visando criar perfeita harmonia entre os diversos órgãos atuantes no campo transportes/trânsito, estatui em seu artigo 1.º que

“sempre que, por imperiosa necessidade de assegurar o fluxo da circulação viária, *necessite o DETRAN/RJ de prover alterações no itinerário de qualquer linha de transporte coletivo intermunicipal, por ônibus*, solicitará, em tempo hábil e fundamentadamente, ao DTC/RJ as necessárias providências para formalização da medida.”

Note-se bem que o art. 4.º da Resolução em questão é de redação cristalina ao estabelecer, com fulcro na legislação que lhe serviu de fundamento, que

“São de competência do DETRAN/RJ os estudos para a fixação dos pontos de parada para embarque e desembarque de passageiros e, bem assim, para adequada localização de estacionamentos.”

Analisando a Lei Orgânica dos Municípios (Lei Complementar n.º 01, de 17-12-75) verifica-se do art. 35 competir aos Municípios:

VIII — conceder, permitir ou autorizar serviços de transportes coletivos nas linhas municipais e de táxis, fixando as respectivas tarifas após consulta aos órgãos competentes, quando for o caso;

IX — regulamentar a utilização, pelos veículos, dos logradouros públicos, especialmente nas áreas urbanas, cabendo-lhes sobretudo:

a) *determinar o itinerário, os pontos iniciais, paradas e terminais dos transportes coletivos municipais;*

Ora, não se confunda entre a competência do DTC/RJ, como órgão estadual, responsável pela promoção do atendimento das necessidades do transporte no âmbito do Estado do Rio de Janeiro, a quem está determinado que deva planejar, supervisionar e controlar técnica e economicamente os serviços em questão, com poderes expressos para indicar itinerários, com a competência do município para exercer atividade semelhante, porém, *em linhas que percorram apenas e exclusivamente os limites de seu território*. E assim mesmo, referida competência é altamente discutível porquanto o art. 172 da Lei Complementar n.º 01/75 nos conduz ao entendimento que a competência municipal esteja prejudicada quando se trate de serviços reputados de interesse metropolitano.

Se não vejamos o que dispõe o citado artigo:

“A competência do Município a que se refere o art. 35 desta lei, será excluída quando se tratar de serviços reputados de interesse metropolitano, nos termos das legislações Federal e Estadual, aplicáveis.”

E o art. 171 da referida Lei Complementar, ao dispor acerca das Regiões Metropolitanas, estatui:

“Os Municípios da mesma comunidade sócio-econômica, integrantes da Região Metropolitana instituída pela União, não perdem a autonomia política, financeira e administrativa.”

E seu § 1.º estabelece:

“Reputam-se de interesse metropolitano, além de outros enumerados em lei federal, os seguintes serviços comuns ao Município da região:

d) transportes e sistemas viários.

Depreende-se, portanto, que a competência dos municípios definida pelo art. 35 da Lei Complementar n.º 01/75 encontra-se restringida por força do disposto no artigo 172 da mesma Lei, com vistas a possibilitar a institucionalização de um planejamento metropolitano, econômico e social que não interessa, evidentemente, a um único município mas a toda região como uma comunidade sócio-econômica.

Vale, finalmente, lembrar o disposto na Lei Complementar n.º 03/76, que instituiu a Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, que no art. 8.º vem de estabelecer:

“Art. 8.º — Observada a legislação federal e estadual pertinentes, compete ao Município a administração própria no que respeite ao seu peculiar interesse, especialmente para:

IX — conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviços de transporte coletivo para linhas municipais, ouvido, previamente, o Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro (DETRAN/RJ) no concernente a *itinerário, localização dos pontos iniciais, paradas intermediárias e terminais dos veículos*” (grifamos).

E o art. 98 da citada Lei vem de reputar, também, transportes e sistema viário, como assunto de interesse metropolitano, tudo em perfeita consonância com a legislação já referida.

Assim, não temos dúvidas em afirmar que agiu corretamente o Diretor Geral do DTC/RJ, na resposta que remeteu à Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo da Prefeitura de Niterói, arguindo a favor do Departamento a competência para fixação de terminais e itinerários das linhas de ônibus intermunicipais nos limites do Estado do Rio de Janeiro, mediante a audiência do DETRAN/RJ.

Nestas condições, ante o exposto, com o pronunciamento desta Assessoria Jurídica e considerando a alta relevância de que está revestida a matéria, rogaríamos a Vossa Excelência que determine a remessa do processo à douta Procuradoria Geral do Estado, para pronunciamento, já que o assunto vem de envolver interesses ligados intimamente ao Estado do Rio de Janeiro e ao Município de Niterói.

É o nosso parecer, subscritura.

Em 23 de fevereiro de 1978.

JOSÉ AFONSO BARENCO DE GUEDES VAZ
Assessor Chefe da Assessoria Jurídica

PROC. E-10/130.034/78

Competência para fixação de terminais e itinerários das linhas de ônibus intermunicipais.

Sr. Procurador Geral.

Trata o processo de matéria que diz respeito a fixação de competência para a fixação de terminais e itinerários de linhas de ônibus intermunicipais nos limites do território do Rio de Janeiro.