

rêus, sendo que o réu Tiago Masagão Filho pagará apenas a metade das custas referentes aos atos praticados de fls.

Para ser lida e publicada na audiência designada para hoje.

São Paulo, 31 de julho de 1954. — Antônio Gonçalves Gonzaga.

AGRAVO DE PETIÇÃO N.º 74.129

Cabe ao Município, e não ao Serviço de Trânsito do Estado, determinar os locais de estacionamento de automóveis, bem como regulamentar a utilização das ruas e praças públicas.

Vistos, relatados e discutidos êstes autos de agravo de petição n.º 74.129, da comarca de São Paulo, em que é recorrente o Juízo *ex officio*, sendo agravante a Fazenda do Estado e agravada a Municipalidade de São Paulo: Acordam, em sessão da Quinta Câmara Civil do Tribunal de Justiça, negar provimento ao recurso, por votação unânime.

Cuida-se de saber a quem compete determinar os locais de estacionamento de automóvel, se à municipalidade ou se ao Serviço de Trânsito do Estado.

Não há necessidade de ser pôsto em foco o problema da constitucionalidade da Lei estadual n.º 2.753, de 14 de outubro de 1954, que altera a redação do item X, do art. 16, § 1.º, da Lei Orgânica dos Municípios. Para a solução do presente caso basta, com efeito, o exame da legalidade da Portaria n.º 19, da Diretoria do Serviço de Trânsito, que estabeleceu diversos pontos de estacionamento de automóveis, em ruas da Capital.

Ao Município é assegurada, pela Constituição Federal, autonomia no que concerne ao seu peculiar interesse (art. 28). É óbvio que a administração dos seus bens é matéria que fica dentro do âmbito da autonomia municipal, haja

COMENTÁRIO

O V. Acórdão talvez constitua um dos marcos para a reação que se faz necessária contra o espírito totalitário, no caso centralizador, que ainda perdura em nosso meio. A União sempre quer controlar e dirigir os Estados, êstes por sua vez, sempre querem controlar e dirigir os Municípios, esquecendo-se amiudadamente os princípios constitucionais vigentes. Em matéria fiscal é conhecida essa orientação malsã, baseada em preceitos que já vigoraram mas não vigoram mais. A União faz gentilezas à custa dos Estados e Municípios, os Estados, sempre no mesmo caminho, à custa dos Municípios. Apegados a velha norma, procura-se desconhecer a esfera de autonomia dos Estados e principalmente dos municípios. Ora, a autonomia dos Municípios é consagrada na Constituição de 1946, e assegurada na forma prevista nos arts. 28 e 29.

ou não lei estadual assecurativa dêsse direito, que decorre diretamente da Constituição Federal.

No Estado de São Paulo, a lei chamada Orgânica dos Municípios assegurou às municipalidades não só o direito de regulamentar a utilização dos logradouros públicos, como particularizou êsse direito, declarando que ao município cabia regulamentar “o trânsito e a circulação nas vias públicas, bem como o serviço de transporte de passageiros e cargas”.

Da redação primitiva do item X do § 1.º do art. 16 da referida lei, vê-se que a regulamentação do trânsito nas vias públicas é apenas uma particularidade do direito de regulamentar a utilização dos logradouros públicos.

Há, porém, certas regras de trânsito que transcendem ao interesse local. O poder de polícia do Estado, assim como o da União Federal, por isso, se estende a determinados cuidados relativos ao trânsito de veículos. Com muita exatidão foi essa matéria exposta em decisão do egrégio Tribunal Pleno, nestes termos: “É ponto incontroverso que o serviço de trânsito, pela sua própria natureza, não se pode circunscrever aos lindes de um determinado município, como não se circunscreve também às divisas de um único Estado, e mesmo às fronteiras de um único país. Expressão natural da circulação de riquezas, fator indispensável para a expansão econômica do Município, do Estado e da Nação, não se pode limitar aos âmbitos comunais. Mister será, pois, uma legislação adequada, que dentro da estrutura política do país, desga da União para o Estado e do Estado para o Município. Daí a existência do Código Nacional de Trânsito, fixando os contornos federais dos respectivos serviços para tôda a União; e daí as leis e decretos dos Estados-membros estabelecendo as normas e regras para o mesmo fim, dentro da órbita estadual, leis e decretos, entretanto, que, dada a própria natureza dos serviços de trânsito, e sobretudo em face da sua expressão inter-municipal, devem se apresentar com características uniformes (certidão de fôlhas).

A primitiva redação do art. 16 da Lei Orgânica dos Municípios não fazia menção ao Regulamento Estadual do Trânsito, como não fazia, nem faz a nova redação, qualquer referência ao Código Nacional de Trânsito. Não era

Como bem ensina PONTES DE MIRANDA o art. 28 não traduz enumeração taxativa. “Organização de serviços públicos locais” compreende uma infinidade de direitos e deveres do Município, dentro de sua órbita, entre os quais o de regulamentar o uso dos seus logradouros públicos e ruas, e tudo que com êles se relacione. E ainda ensina PONTES DE MIRANDA: “Todos os serviços públicos locais — isto é, todos os serviços que não sejam comuns ao Estado — membro, ao Território, ou à União, portanto não excedem o interesse municipal preponderante — devem ser organizados pelo Município. . . . No que êles são preponderantemente municipais, locais, o art. 28, II, b), tem tôda incidência”.

Ora, não se nega a existência de um Código Nacional de Trânsito, não se nega que possam existir Códigos Estaduais de Trânsito, mas no que concerne ao ponto da questão suscitado no V. Ac., tem

e não é necessária, com efeito, tal expressa subordinação das leis municipais às leis estaduais e federais, porque, dada a hierarquia das leis, subentende-se que o legislador municipal não violará as normas ditadas pelos poderes mais elevados.

Inútil, portanto, a emenda feita pela Lei estadual n.º 2.753, de 14 de outubro de 1954, que mandou que as municipalidades respeitem, no exercício da regulamentação da utilização dos logradouros públicos, os dispositivos do Regulamento Geral do Trânsito para o Estado de São Paulo. É claro que tal Regulamento havia de ser respeitado, no que diz respeito às normas gerais de interesse estadual. Assim como, mesmo sem a adição trazida por essa lei, os regulamentos e posturas municipais não podem violar o Regulamento Nacional do Trânsito ou outras leis federais sobre a matéria.

Mas, o que não pode, nem a lei estadual, nem mesmo a lei federal, é cercear o direito do município de regulamentar a utilização dos logradouros públicos, pois que esta matéria é de peculiar interesse local e, quanto a ela, a própria Constituição assegura a autonomia municipal. Nesse particular, inverte-se a hierarquia das leis: a municipal, assegurada diretamente pela Constituição sobrepõe-se sobre qualquer outra.

Na sustentação da sentença recorrida afirma o prolator que na expressão “logradouros públicos”, usada no dispositivo legal interpretando (art. 16, § 1.º, n.º X, da Lei Orgânica Municipal), incluem-se as ruas, avenidas e praças da cidade. A douta Procuradoria-Geral da Justiça faz distinção entre “via pública” e “logradouro público”. A primeira é “tôda rua”, caminho, estrada ou passagem do domínio público, qualquer que seja a denominação, em zona urbana, suburbana ou rural, de conformidade com o art. 4.º do Código Nacional de Trânsito, ao passo que recente dicionário consigna a segunda expressão como significativa de “parque, jardim, passeio público”.

A ser aceita tal distinção, o município apenas poderia regulamentar a utilização dos parques, jardins e passeios públicos. Não das suas ruas, avenidas, alamedas, praças.

que se admitir que nem o Código Nacional de Trânsito, nem o Código Estadual de Trânsito, podem prever para todos os Municípios do Brasil os pontos certos de estacionamento de carros de aluguel, pois essa matéria é estritamente local, estritamente municipal. O que os Códigos de maior extensão podem prever, nesse particular, são pontos negativos, quando muito. Podem quando muito prever locais onde não se deve permitir a formação “de pontos de táxi”, tendo em vista interesses gerais, ou de segurança, e que extravasam o âmbito dos interesses municipais. Mas fixado esse particular negativo, sobra uma grande área não proibida, e aí, quem sabe onde melhor interessa, onde melhor se serve, é o Município, pois o serviço se existente, é para atender os municípios. Dentro dessa ordem, assim como aos Municípios incumbe dentro de seus limites fixar os pontos de estacionamento dos veículos, tam-

Parece-me evidente que a palavra logradouro empregada na Lei Orgânica dos Municípios foi tomada no sentido moderno e corrente.

O clássico Dicionário de Moraes registra o vocábulo como designativo de “passeio público de alguma vila ou lugar”. Era uma espécie de pastagem de uso comum.

Registra, outrossim, logradouro particular, isto é, o chão existente diante das casas, para uso que especifica.

Nas Ordenações (Livro 4.º, tit. 43, § 4.º) aparece a palavra com esse significado. RIBAS, em seu *Curso de Direito Civil*, apresenta “os terrenos de logradouro público”, como aqueles que “são do uso comum dos moradores de uma ou mais freguesias, municípios ou comarcas, “os quais se não consideram devolutos, nem podem ser vendidos ou de qualquer modo passar à propriedade particular” (pág. 438 da 4.ª ed.).

Modernamente, porém, a palavra “logradouro” significa não só os terrenos logradouros de outrora, como também “as ruas, praças e estradas para a locomoção” (RODRIGO OTÁVIO, *Do Domínio da União e dos Estados*, 2.ª ed., pág. 70).

Ao Município cabe, portanto, pela própria Lei estadual n.º 2.753, de 1954, regulamentar a utilização das ruas e praças públicas.

Ora, o estacionamento de veículos nas ruas e praças não é um problema de trânsito, propriamente dito. Não interessa ao Estado ou à União. Não encerra circunstância de interesse intermunicipal, ou que afete direta ou indiretamente o poder de polícia estadual. Ao contrário, é problema tipicamente local. É forma de uso especial da rua. Ao Município é que toca dizer qual a rua ou ruas que podem ser utilizadas para o estacionamento de veículos desta ou daquela natureza. Ao Município é que interessa, peculiarmente, fixar quais os locais onde podem permanecer veículos a motor ou veículos de tração animal; onde devem transitar os carros pesados e onde não convém a circulação deles; que ruas e avenidas estão interditas a essa utilização, etc... São, como já consignou, problemas locais e, por isso, constituem ma-

bém a êle incumbe em suas ruas fixar as mãos de direção, e outras medidas de interesse local, sem ferir os direitos assegurados aos proprietários ou condutores de veículos, pelas leis de esfera mais ampla. O mesmo se diga, como bem acentua o V. Ac., em outros setores, onde a autonomia municipal é justamente assegurada dessa forma. No regime federativo, com autonomia municipal, as leis só podem vingar, quando observarem e respeitarem esses limites. Fora daí, não passará de uma lei a mais, para ter existência só nos arquivos.

A doutrina consagrada no V. Ac., boa doutrina sem dúvida, foi acolhida pelo Supremo Tribunal Federal, em recente decisão, ao julgar recurso interposto pelo Estado, na hipótese em exame.

Resta esperar que a jurisprudência se firme nesse sentido, para que a autonomia municipal assegurada na Constituição, se torne concreta e não apenas um mito.

téria de peculiar interesse municipal, a ser regulada pelo próprio Município, sem ingerência do Estado.

É inaceitável o argumento expendido pela Fazenda estadual, em suas razões do recurso, pelo qual o Regulamento Geral de Trânsito deve ser observado pelos municípios em tôdas as suas disposições, *ex-vi* da nova redação dada à Lei Orgânica. E, assim sendo, compete à Diretoria do Serviço de Trânsito determinar e fiscalizar os estacionamento de veículos, pois tal competência lhe é atribuída pelo art. 2.º, c, do citado Regulamento.

É certo que pela redação da Lei n.º 2.753, de 1954, devem ser respeitados todos os dispositivos do Regulamento. Mas, entenda-se bem, todos os dispositivos que não contrariem a Constituição, a Lei Orgânica dos Municípios e a própria Lei n.º 2.753.

Ora, esta última manteve a parte principal do item X: "regulamentar a utilização dos logradouros públicos".

Exclui-se portanto, do Regulamento de Trânsito qualquer dispositivo que diga respeito à utilização de logradouro público. E o estacionamento não é senão utilização especial de ruas e praças.

É evidentemente ilegal a Portaria n.º 19, da Diretoria do Serviço de Trânsito. Certa, conseqüentemente, a decisão recorrida, ao conceder o mandado de segurança contra esse ato administrativo.

Pelo exposto, nega-se provimento aos recursos.

São Paulo, 27 de dezembro de 1955. *Joaquim de Silos Cintra*, Presidente com voto. *Vieira Neto*, Relator. *Alcides Faro*.

IV — TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO ESTADO DA GUANABARA

CONSULTA N.º 4, DE 1957

Respondeu-se no sentido de que os novos vereadores, a serem eleitos em 3 de outubro de 1958, terão o seu mandato eletivo de dois anos, conforme opinou o Dr. Procurador Regional. Unânime.

ACÓRDÃO

As fls. 2, dos presentes autos, o Partido Social Democrático, por intermédio de seu Delegado perante este Tribunal, consulta se os novos vereadores eleitos em 3-10-1958 terão os mandatos por 4 anos, de acôrdo com a Lei Orgânica, ou 2, conforme determina a emenda constitucional n.º 2, isto é, de 3 de outubro de 1958 a 1960.

O Dr. Procurador Regional, manifestando-se a respeito, deu o seguinte parecer:

"1 — Com a bem fundamentada petição de fls. 2 a 4, consulta o Partido Social Democrático, Seção do Distrito Federal, por seu Delegado perante este Tribunal, Sr. Dr. Oswaldo Soares Monteiro, se

"os novos Vereadores, eleitos em 3 de outubro de 1958, terão o mandato por quatro anos, de acôrdo com a Lei Orgânica, ou dois, como determina a emenda constitucional n.º 2, isto é, de 3 de outubro de 1958 a 1960".

2 — A consulta, desde logo, oferece todos os elementos necessários para a solução da questão, a saber:

a) Determina a Lei n.º 217, de 15 de janeiro de 1949 (*Lei Orgânica do Distrito Federal*):

"Art. 13. Cada legislatura durará quatro anos, devendo a Câmara instalar-se independentemente de convocação, a 1.º de abril, e funcionar durante sete meses, vedada a prorrogação".